

# 자동차보험 수리비 개선방안<sup>1)</sup>

2013. 09

송 윤 아



---

1) 본고는 본인이 2013년 보험연구원 정기간행물(주간이슈)을 통해 발표하였던 글을 상당부분 추가 보완 또는 수정한 것임.

## ■ 목차

---

요 약 /

I. 서 론

II. 수리비 현황

1. 전체 수리비 /
2. 외제차 수리비 /
3. 평가 /

III. 외제차 수리비 문제점

1. 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화 /
2. 소비자의 부품 및 정비에 대한 정보 부족 /

IV. 해외사례: EU

1. 수직적 제한 허용: MVBER 제정 /
2. 수직적 제한의 영향 /
3. 수직적 제한 완화: MVBER 개정 /

V. 개선방안

1. Non-OEM부품 활성화 /
2. OEM부품 및 정비기술정보 접근성 제고 /

VI. 결 론 /

| 참고문헌 | /

| 부 록 | /

## ■ 표차례

---

- <표 II-1> 자동차보험 담보별 지급보험금(FY2002~2011) /
- <표 II-2> 자동차보험 수리비(FY2002~2011) /
- <표 II-3> 자동차보험 담보별 건당수리비(FY2002~2011) /
- <표 II-3> 승용일반형 외제차 누적등록대수(2001~2012) /
- <표 II-4> 자동차보험 원산지별 수리비(FY2008~2012 3/4) /
- <표 II-5> 자동차보험 외제차 건당수리비(FY2008~2012 3/4) /
- <표 III-1> 자동차 정비 등록업체 현황 (2012년 12월 기준) /
- <표 III-2> 국내 자동차제조업체의 협력정비업체 현황 /
- <표 III-3> 외제차의 국내 정비공장 현황(2013년 3월 기준) /
- <표 IV-1> EU의 자동차산업에 대한 공정거래법 예외적용규정 (MVBER)  
발전과정 /
- <표 IV-2> 영국 딜러의 재무구조(2000) /
- <표 IV-4> 부품 및 정비 관련 제3차 MVBER 주요 개정 내용(2002) /
- <표 V-1> 자동차제조업체의 정비기술정보 제공에 대한 주요국의 접근 /

## ■ 그림차례

---

<요약 그림 1> 외제차 수리비 문제점과 개선방안 /

<그림 III-2> 수직적 제한 /

<그림 III-3> 보수용 부품 제작 및 유통 /

<그림 IV-1> EU의 자동차부품 유통구조(2000) /

<그림 IV-2> 영국 OES의 매출구조(2000) /

<그림 IV-3> EU 25개국 실질수리비 변화(1996~2002) /

<그림 VI-1> 외제차 수리비 문제점과 개선방안 /

## 요 약

■ 자동차보험 수리비에서 다음과 같은 현상이 관찰되고 있음.

- 첫째, 해당수리비가 연평균 7.3%씩 증가함.
- 둘째, 외제차 등록대수 및 수리비가 각각 연평균 25%씩, 30%씩 증가함.
- 셋째, 외제차의 건당수리비는 국산차에 비해 3배 높음.
- 넷째, 건당수리비의 연평균증가율(3.7%)은 물가상승률(3.2%)과 비슷함.

■ 자동차보험의 해당수리비 증가는 전체운전자의 보험료 인상을 초래하는 요인임.

- 자동차보험의 해당수리비는 기본보험요율을 통해 전체운전자의 보험료에 영향을 미침.
  - － 자동차보험요율 = 기본보험요율 × 가입자특성요율 × 특약요율 × 할인할증률 × 특별요율
- 즉, 개인의 사고경력 및 차종 등에 상관없이 해당수리비 증가는 보험회사의 손해율을 악화시키고 이는 결국 이듬해 기본보험요율 인상으로 이어짐.
- 다만, 전체운전자의 보험료에 영향을 미치는 기본보험요율은 정부에 의해 통제되고 있어, 해당수리비가 보험료에 온전히 반영되고 있는 것은 아님.

■ 특히, 건당수리비가 국산차보다 3배나 높은 외제차의 등록대수가 빠른 속도로 증가하고 있다는 것은 외제차 소유여부에 상관없이 전체운전자의 수리비

및 보험료 부담 증가를 의미함.

- 기본보험요율과 할인할증률(외제차와 대물사고 발생시)을 통해서 외제차의 높은 건당수리비가 외제차를 소유하지 않은 운전자의 보험료에 반영됨.

■ 이러한 맥락에서 외제차의 건당수리비, 즉 부품비와 공임비 결정요인에 대한 검토가 필요함.

- 건당수리비의 연평균증가율이 물가상승률과 큰 차이가 없다는 점을 감안하면 부품비와 공임비의 ‘증가추이’ 자체는 문제요소가 아니라고 판단됨.

■ 차량의 부품비와 공임비는 기본적으로 생산원가의 영향을 받지만, 생산원가와 소매가의 차이, 즉 마진은 거래구조 및 시장구조에 영향을 받음.

■ 외제차의 부품비 및 공임비가 독점적 시장구조, 불공정한 거래관행, 정보비대칭 등의 결과라면, 공정경쟁 촉진과 정보투명성 제고를 통해 수리비 및 보험료에 대한 부담을 줄이고 소비자가 합리적인 선택을 할 수 있도록 해야 함.

- 더욱이, 향후 외제차 등록대수가 증가할 것으로 전망됨에 따라, 외제차 부품 및 정비시장에 내재된 구조적 문제에 대해서 고민하고 개선책을 마련함으로써 소비자의 수리비 부담을 완화할 필요가 있음.

－ FTA에 의한 관세인하, 외제차와 국산차의 가격차 감소, 외제차에 대한 국민정서 변화 등 환경변화는 외제차 등록대수 증가를 초래할 것임.

■ 외제차 부품 및 정비 시장의 문제점으로는 첫째, 자동차제조업체가 부과한 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화

- 부품 및 정비 시장에서는 자동차제조업체(상류기업)가 생산·공급한 부품

이 딜러(하류기업)를 통해 소비자에게 전달되어 최종소비가 발생하는 수직적 거래관계가 형성됨.<sup>2)</sup>

- 수직적 거래관계 하에서는 자동차제조업체와 딜러간 외부성의 문제(무임승차 등)가 발생함.
- 이러한 외부성 문제를 해결하기 위해 자동차제조업체는 딜러와의 거래에 수직적 제한을 가함.
  - － 일반적으로, 외제차제조업체는 딜러·승인정비업체에 OEM부품의 배타적 판매권과 정비기술을 제공하는 한편, 딜러·승인정비업체의 Non-OEM부품 취급을 제한함.
- 이러한 수직적 제한은 공급측에 내재된 비효율성을 제거함으로써 공급자 잉여를 극대화하는 반면, 부품 및 정비 시장의 경쟁을 제한하여 소비자 후생을 감소시킴.

#### ■ 둘째, 소비자의 부품 및 정비에 대한 정보 부족으로 인한 실효경쟁 부재

- 구체적으로, 자동차보험을 통한 제3자지불제도로 인해 부품가격 인상에 대한 소비자의 저항 및 감시가 이뤄지기 어렵고 이는 부품 및 정비 시장의 가격 및 품질 경쟁을 약화시킴.
- 또한, 수리비 내역 불투명성으로 인해 부품가격에 대한 소비자의 적극적인 감시권이 제한됨에 따라 OEM부품 및 승인정비업체에 대한 쏠림현상이 발생함.
- 마지막으로, Non-OEM부품에 대한 정보 부족은 Non-OEM부품에 대한 잘못된 인식과 불신을 초래함으로써 소비자의 합리적 선택을 저해함.

#### ■ EU의 경우 자동차제조업체의 수직적 제한으로 인해 부품 및 정비 시장의 경쟁이 약화되고 수리비 부담이 증가하자 다음과 같이 제도를 개선하였음.

---

2) 자동차부품은 조립용 부품(original equipment)과 보수용 부품(spare part)으로 구분됨. 본고에서는 편의상 보수용 부품을 '부품'이라 함.

- OSP(original spare part) 재정의, 딜러의 Non-OEM부품 취급 허용, OES의 자체 유통망을 통한 부품 직접 판매 허용, 독립정비업체의 딜러를 통한 OEM부품 구입 허용, 자동차제조업체의 비차별적 정비기술정보 제공의무 강화, 질적 선택시스템 도입(독립정비업체라도 자동차제조업체가 제시하는 질적 기준 충족 시 승인정비업체로 지정 가능)

■ ■ 부품 및 정비 시장 경쟁을 통해 외제차 수리비를 줄이기 위해서는 먼저, Non-OEM부품 활성화가 필요함.

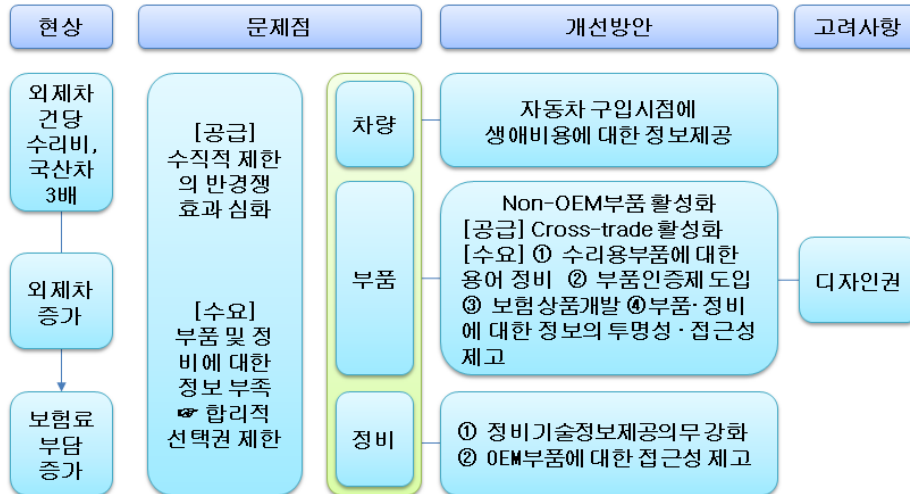
- 구체적으로, Non-OEM부품에 대한 수요를 진작하기 위해서는 보수용 부품에 대한 용어 정비, 자동차보험의 Non-OEM부품 선택 약관 개선, 부품인증제도 확대 또는 도입, 부품 및 정비에 대한 정보 투명성·접근성 제고가 필요함.
- 또한, 자동차제조업체 유통망과 독립유통망간 상호교역에 대한 제한을 완화하여 딜러·승인정비업체의 Non-OEM부품 접근성을 제고함으로써 Non-OEM부품의 공급을 원활히 해야 함.
- Non-OEM부품 활성화를 위해서는 무엇보다도, ‘창작에 대한 인센티브를 부여하고자 합법적으로 독점을 허용하는 것’과 ‘독점적 지위를 위한 지식재산권 남용을 공정거래법에 의하여 제재하는 것’의 합리적인 접점을 찾는 노력이 있어야 할 것임.
  - Non-OEM부품 활성화의 선결요건은 지식재산권 문제 해결임.

■ ■ 또한, 독립정비업체의 정비기술정보 및 OEM부품에 대한 접근성을 제고해야 함.

- 이를 위해서는 자동차제조업체의 정비기술제공의무를 강화해야 함.
- 또한 독립정비업체의 OEM부품에 대한 접근성 제고를 위해서는 유통망간 상호교역이 원활히 이뤄지도록 해야 함.



&lt;요약 그림 1&gt; 외제차 수리비 문제점과 개선방안



■ 한편, 국산차의 부품 및 정비 시장도 폐쇄적 수직구조 및 자동차제조업체의 시장통제력이 외제차의 그것과 다르지 않은 바, 본고에서 제시한 개선방안은 국산차에도 일부 적용됨.

- 국산차 보수용 부품시장을 살펴보면, 외제차의 그것과 유사함: 유통의 주체로서 자동차제조업체, OEM부품 중심의 유통구조, Non-OEM부품의 공급체계 미흡, 자동차제조업체의 개별 부품에 대한 특허권 설정 경향.
- 국산차 정비시장을 살펴보면, 독립정비업체의 OEM부품 접근성을 제외하고는 외제차의 그것과 유사함: 직영·협력정비업체 증가, 자동차제조업체의 정비사업에 대한 인식 변화(지원사업 → 수익사업)



---

# I. 서론

---

■ 자동차보험 수리비에서 다음과 같은 현상이 관찰되고 있음.

- 첫째, 대당수리비가 연평균 7.3%씩 증가함.
- 둘째, 외제차 등록대수 및 수리비가 각각 연평균 25%씩, 30%씩 증가함.
- 셋째, 외제차의 건당수리비는 국산차에 비해 3배 높음.
- 넷째, 건당수리비의 연평균증가율(3.7%)은 물가상승률(3.2%)과 비슷함.

■ 자동차보험의 대당수리비 증가는 전체운전자의 보험료 인상을 초래하는 요인임.

- 자동차보험의 대당수리비는 기본보험요율을 통해 전체운전자의 보험료에 영향을 미침.
  - $\text{자동차보험요율} = \text{기본보험요율} \times \text{가입자특성요율} \times \text{특약요율} \times \text{할인할증률} \times \text{특별요율}$
- 즉, 개인의 사고경력 및 차종 등에 상관없이 대당수리비 증가는 보험회사의 손해율을 악화시키고 이는 결국 이듬해 기본보험요율 인상으로 이어짐.
- 다만, 전체운전자의 보험료에 영향을 미치는 기본보험요율은 정부에 의해 통제되고 있어, 대당수리비가 보험료에 온전히 반영되고 있는 것은 아님.

- 특히, 건당수리비가 국산차보다 3배나 높은 외제차의 등록대수가 빠른 속도로 증가하고 있다는 것은 외제차 소유여부에 상관없이 전체운전자의 수리비 및 보험료 부담 증가를 의미함.
  - 기본보험요율과 할인할증률(외제차와 대물사고 발생시)을 통해서 외제차의 높은 건당수리비가 외제차를 소유하지 않은 운전자의 보험료에 반영됨.
- 이러한 맥락에서 외제차의 건당수리비, 즉 부품비와 공임비 결정요인에 대한 검토가 필요함.
  - 건당수리비의 연평균증가율이 물가상승률과 큰 차이가 없다는 점을 감안하면 부품비와 공임비의 ‘증가추이’ 자체는 문제요소가 아니라고 판단됨.
- 차량의 부품비와 공임비는 기본적으로 생산원가의 영향을 받지만, 생산원가와 소매가의 차이, 즉 마진은 거래구조 및 시장구조에 영향을 받음.
- 외제차의 부품비 및 공임비가 독점적 시장구조, 불공정한 거래관행, 정보비대칭 등의 결과라면, 공정경쟁 촉진과 정보투명성 제고를 통해 수리비 및 보험료에 대한 부담을 줄이고 소비자가 합리적인 선택을 할 수 있도록 해야 함.
- 더욱이, 향후 외제차 등록대수가 증가할 것으로 전망됨에 따라, 외제차 부품 및 정비시장에 내재된 구조적 문제에 대해서 고민하고 개선책을 마련함으로써 소비자의 수리비 부담을 완화할 필요가 있음.
  - FTA에 의한 관세인하, 외제차와 국산차의 가격차 감소, 외제차에 대한 국민정서 변화 등 환경변화는 외제차 등록대수 증가를 초래할 것임.

■ 따라서, 본고에서는 외제차 부품 및 정비 시장의 거래구조 및 시장구조를 살펴보고 개선방안을 모색함.

- 구체적으로 II장에서는 자동차 수리비 현황을 살펴봄.
- III장에서는 외제차 부품 및 정비시장의 구조적 문제점에 대해서 검토함.
- IV장에서는 우리가 현재 직면한 자동차 부품 및 정비 관련 문제에 대해서 EU에서는 어떻게 접근해 왔는지 검토함.
- V장에서는 외제차 부품 및 정비시장에 대한 개선방안을 제시함.
- VI장에서는 마무리함.

## Ⅱ. 자동차보험 수리비 현황

### 1. 전체 수리비

■ 지난 10년 동안 자기차량손해와 대물배상 등 자동차보험 물적담보의 지급보험금이 연평균 11%씩 증가하여 FY2011에는 약 5조 원에 달함.<sup>3)</sup>

- 대인담보의 지급보험금은 지난 10년 동안 연평균 2.5%씩 증가한 반면 자차대물담보의 지급보험금은 연평균 11%씩 증가함.
- 자동차보험 물적담보의 지급보험금 비중이 매년 증가하여 FY2011에는 61%로 인적담보의 지급보험금 비중을 앞서고 있음.

<표 II-1> 자동차보험 담보별 지급보험금(FY2002~2011)

(단위: 억 원)

구분	대인	자차+대물	합계	자차+대물 비중
FY2002	25,784	19,810	45,594	43%
FY2003	28,371	23,535	51,906	45%
FY2004	27,354	22,640	49,994	45%
FY2005	29,336	26,827	56,163	48%
FY2006	30,594	29,931	60,526	49%
FY2007	31,252	33,086	64,337	51%
FY2008	30,670	36,004	66,674	54%
FY2009	31,869	41,839	73,707	57%
FY2010	32,920	50,628	83,548	61%
FY2011	32,145	50,301	82,446	61%
연평균증가율	2.5%	10.9%	6.8%	-

주: 1) 대인담보 지급보험금은 치료비, 장례비, 위자료, 상실수익액 등 합의금과 기타비용을 포함함. 2) 자차 및 대물 담보 지급보험금은 수리비, 대차료, 휴차료, 영업손실, 기타피해액 등

3) 편의상 이하에서는 자기차량손해를 자차로, 대물배상은 대물로 표기함.

을 포함함.  
자료: 보험개발원

■ 차량수리비는 부품과 공임으로 구성되며 물적담보 지급보험금의 90% 이상을 차지함.

● 부품비, 도장을 제외한 공임비, 도장비는 각각 전체 수리비의 45%, 30%, 25% 정도를 차지함.

<표 II-2> 자동차보험 수리비(FY2002~2011)

(단위: 억 원)

구분	부품	공임		수리비
		합계	도장	
FY2002	8,301	9,963	5,095	18,264
FY2003	9,566	11,505	5,983	21,071
FY2004	9,423	11,391	5,882	20,814
FY2005	10,991	13,659	7,129	24,650
FY2006	11,914	15,474	8,337	27,388
FY2007	13,261	16,738	9,098	29,998
FY2008	14,322	17,988	10,007	32,310
FY2009	16,641	20,732	11,683	37,373
FY2010	19,841	25,125	14,156	44,967
FY2011	20,209	25,224	14,148	45,433
연평균증가율	10.4%	10.9%	12.0%	10.7%

주: 공임은 탈착교환분해, 판금교정, 도장(락카, 우레탄)을 포함함.  
자료: 보험개발원

■ 건당수리비는 FY2011 기준 자차가 약 1백 13만 원으로 대물에 비해 28만 원 더 높으며, 지난 10년 동안 건당수리비의 연평균증가율은 물가상승률과 큰 차이를 보이지 않음.

● FY2002~2011 기간 동안 건당수리비는 담보별로 연평균 3.7%(자차), 3.4%(대물) 증가하였으며 동 기간 물가상승률은 평균 3.2%임.

- 지난 10년 동안 자차와 대물 수리건수는 매해 평균 5.7%씩, 8.2%씩 증가함.

■ ■ 대당수리비는 FY2011 기준 약 26만 원으로 연평균 7.3%씩 증가함.

<표 II-3> 자동차보험 담보별 건당수리비(FY2002~2011)

(단위: 건, 천 원)

구분	수리건수		건당수리비		자동차 부보대수	대당수리비	물가상승률
	자차	대물	자차	대물			
FY2002	1,233,798	1,300,337	817	630	13,167,276	139	2.8%
FY2003	1,398,129	1,480,011	844	626	13,528,679	156	3.5%
FY2004	1,353,155	1,465,452	841	644	13,794,835	151	3.6%
FY2005	1,461,223	1,718,409	890	678	14,307,956	172	2.8%
FY2006	1,587,578	1,865,483	898	704	14,799,368	185	2.2%
FY2007	1,679,126	2,032,600	915	720	15,267,887	196	2.5%
FY2008	1,786,571	2,097,140	933	746	15,586,633	207	4.7%
FY2009	2,085,483	2,348,171	937	759	16,187,608	231	2.8%
FY2010	2,459,604	2,604,496	984	797	16,811,243	267	3%
FY2011	2,026,348	2,633,480	1,133	853	17,310,516	262	4%
연평균 증가율	5.7%	8.2%	3.7%	3.4%	3.1%	7.3%	3.2%

자료: 보험개발원, 국토교통통계누리, 통계청 「소비자물가지수」

■ ■ 자동차기술 발전으로 인해 일반수리가 감소하고 보험수리가 정비업체 공임 매출의 대부분을 차지한다는 점을 감안하면, 자동차보험 수리비로부터 전체 수리비 규모 및 구조를 유추할 수 있음.

- 정비업체의 매출형태별 공임매출 규모는 보험수리 62.9%, 일반수리 7.5%, 보증수리 2.8%, 검사 25.1%임(한국산업관계연구원, 2009).

## 2. 외제차 수리비



- 국토교통부에 따르면 2012년 말 승용일반형 외제차 등록대수는 약 60만 대로 전년대비 20% 증가하였으며, 이는 동기 간 승용일반형 자동차 전체 등록대수의 5.5%를 차지함.
- 2000년대 들어서 외제차 등록대수는 연평균증가율이 25%를 상회하며 빠른 속도로 증가하고 있음.

<표 II-3> 승용일반형 외제차 누적등록대수(2001~2012)

(단위: 천대)

구분	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	연평균 증가율
승용 일반형 외제	51 (0.6%)	138 (1.6%)	176 (1.9%)	225 (2.4%)	284 (3.0%)	339 (3.4%)	418 (4.0%)	503 (4.7%)	604 (5.5%)	25.2%
승용 일반형	8,012	8,792	9,048	9,330	9,594	9,962	10,411	10,782	11,065	3.0%
자동차 전체	12,914	15,397	15,895	16,428	16,794	17,325	17,941	18,437	18,871	3.5%

주: 1) 매해 연말 기준임. 2) 괄호 안은 승용일반형 등록대수 중 외제차 등록대수의 비율임. 3) 국토교통부는 자동차를 승용차(승용일반형, 승용겸화물형, 승용다목적형, 승용기타형), 승합차, 화물자동차, 특수자동차 등으로 구분함.

자료: 국토교통통계누리(<http://stat.molit.go.kr>).

- FY2012 3/4 분기 자차대물담보 수리비는 총 4조 6천억 원으로 외제차 수리비가 20%를 차지함.
- 외제차 수리비는 FY2011년 기준 6,420억 원으로 최근 4개년 연평균 30%씩 증가함.
  - － 국산차 수리비는 FY2011 기준 4조 9천억 원으로 최근 4개년 연평균 11%씩 증가함.
- 외제차의 자차담보 수리비는 FY2011년 기준 3,404억 원으로 대물담보에 비해 약 400억 원 더 높고, 국산차 자차담보 수리비는 2조 499억 원으로 대물담보에 비해 약 1,900억 원 더 높음.
- 수리비 항목별 구성비를 살펴보면, FY2011 기준 외제차의 경우 부품:공

임:도장=59:17:24이며, 국산차의 경우 41:26:33로 외제차는 국산차에 비해 부품비중이 높음.

<표 II-4> 자동차보험 원산지별 수리비(FY2008~2012 3/4)

(단위: 억 원)

구분		FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012 3/4	연평균증가율 (FY2008~2011)
부품	외제	1,763	2,475	3,195	3,787	4,596	29.0%
	국산	12,033	13,139	15,898	16,171	16,186	10.4%
공임	외제	489	685	954	1,093	1,320	30.7%
	국산	7,377	8,009	9,661	10,103	9,727	11.1%
도장	외제	664	957	1,306	1,540	1,835	32.3%
	국산	9,035	10,343	12,343	12,823	12,341	12.4%
합계	외제	2,917	4,117	5,455	6,420	7,752	30.1%
	국산	28,444	31,491	37,902	39,097	38,255	11.2%

주: 개인용, 업무용, 영업용, 이륜차 등을 포함함.  
자료: 보험개발원

■ 외제차의 자차·대물 건당수리비는 FY2011 기준 262만 원으로 국산차의 3.1배이며 FY2008~2011 동안 연평균증가율은 4.4%로 국산차에 비해 0.7%p 높음.

● FY2011 건당 부품비는 186만 원으로 국산차의 5.4배, 건당 공임비는 28만 원으로 국산차의 2.2배, 건당 도장비는 70만 원으로 국산차의 2.4배임.

&lt;표 II-5&gt; 자동차보험 외제차 건당수리비(FY2008~2012 3/4)

(단위: 천 원, 배)

구분	FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012 3/4	연평균증가율 (FY2008~2011)	
						외제차	국산차
부품	1,663 (5.1)	1,776 (5.5)	1,797 (5.3)	1,857 (5.4)	1,964 (5.2)	3.7%	2.1%
공임	252 (2.1)	264 (2.3)	284 (2.3)	284 (2.2)	303 (2.2)	4.0%	3.6%
도장	590 (2.3)	633 (2.4)	673 (2.5)	696 (2.4)	729 (2.4)	5.7%	4.6%
합계	2,300 (3.0)	2,432 (3.2)	2,521 (3.2)	2,618 (3.1)	2,800 (3.0)	4.4%	3.7%

주: 1) 개인용, 업무용, 영업용, 이륜차 등을 포함함. 2) 괄호 안은 '외제차 건당수리비/ 국산차 건당수리비'를 나타냄.

자료: 보험개발원

### 3. 평가

■ 상술한 내용을 정리해보면, 자동차보험 수리비의 특징은 다음과 같음:

- 첫째, 대당수리비가 연평균 7.3%씩 증가함.
- 둘째, 외제차 등록대수 및 수리비가 각각 연평균 25%씩, 30%씩 증가함.
- 셋째, 외제차의 건당수리비는 국산차에 비해 3배 높음.
- 넷째, 건당수리비의 연평균증가율(3.7%)은 물가상승률(3.2%)과 비슷함.

■ 자동차보험의 대당수리비 증가는 전체운전자의 보험료 인상을 초래하는 요인임.

- 자동차보험의 대당수리비는 기본보험요율을 통해 전체운전자의 보험료에 영향을 미침.
  - 자동차보험요율 = 기본보험요율 × 가입자특성요율 × 특약요율 × 할인

### 할증률 × 특별요율

- 즉, 개인의 사고경력 및 차종 등에 상관없이 대당수리비 증가는 보험회사의 손해율을 악화시키고 이는 결국 이듬해 기본보험요율 인상으로 이어짐.

- 다만, 전체운전자의 보험료에 영향을 미치는 기본보험요율은 정부에 의해 통제되고 있어, 대당수리비가 보험료에 온전히 반영되고 있는 것은 아님.

- 특히, 건당수리비가 국산차보다 3배나 높은 외제차의 등록대수가 빠른 속도로 증가하고 있다는 것은 외제차 소유여부에 상관없이 전체운전자의 수리비 및 보험료 부담 증가를 의미함.

- 기본보험요율과 할인할증률(외제차와 대물사고 발생시)을 통해서 외제차의 높은 건당수리비가 외제차를 소유하지 않은 운전자의 보험료에 반영됨.

- 이러한 맥락에서 외제차의 건당수리비, 즉 부품비와 공임비 결정요인에 대한 검토가 필요함.

- 더욱이 향후 외제차 등록대수가 증가할 것으로 전망됨에 따라, 외제차 부품 및 정비시장에 내재된 구조적 문제에 대해서 고민하고 개선책을 마련함으로써 소비자의 수리비 부담을 완화할 필요가 있음.

－ FTA에 의한 관세인하, 외제차와 국산차의 가격차 감소, 외제차에 대한 국민정서 변화 등 환경변화는 외제차 등록대수 증가를 초래할 것임.

- 건당수리비의 연평균증가율이 물가상승률과 비슷하다는 것은 수리원가(부품 및 정비)의 증가추이 자체가 문제요소는 아님을 의미함.

- 차량의 부품비와 공임비는 기본적으로 생산원가의 영향을 받지만, 생산원가

와 소매가의 차이, 즉 마진은 거래구조 및 시장구조에 영향을 받음.

- 외제차의 부품비 및 공임비가 독점적 시장구조, 불공정한 거래관행, 정보비대칭 등의 결과라면, 공정경쟁 촉진과 정보투명성 제고를 통해 수리비 및 보험료에 대한 부담을 줄이고 소비자가 합리적인 선택을 할 수 있도록 해야 함.
- 따라서, 다음장에서는 외제차 부품 및 정비 시장의 거래구조 및 시장구조를 살펴보도록 함.

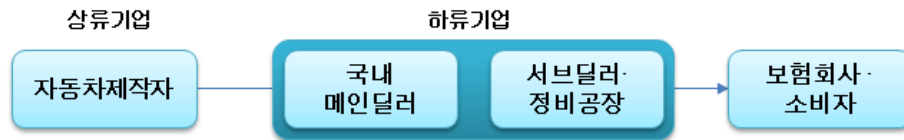
### Ⅲ. 외제차 수리비 문제점

- 차량의 부품비와 공임비는 기본적으로 생산원가의 영향을 받지만, 생산원가와 소매가의 차이, 즉 마진은 거래구조 및 시장구조에 영향을 받음.
- 외제차의 부품비 및 공임비가 독점적 시장구조, 불공정한 거래관행, 정보비대칭 등의 결과라면, 공정경쟁 촉진과 정보투명성 제고를 통해 수리비 및 보험료에 대한 부담을 줄이고 소비자가 합리적인 선택을 할 수 있도록 해야 함.
- 본 장에서는 외제차 부품 및 정비 시장의 문제점으로 다음을 지적함:
  - 첫째, 자동차제조업체가 부과한 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화
  - 둘째, 소비자의 부품 및 정비에 대한 정보 부족으로 인한 실효경쟁 부재

#### 1. 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화

- 자동차제조업체(상류기업)가 생산·공급한 제품이 딜러(하류기업)를 통해 소비자에게 전달되어 최종소비가 발생하는 경우에 자동차제조업체와 딜러간 수직적 거래관계가 형성됨.

<그림 Ⅲ-1> 외제차 수직적거래



주: 서브딜러는 차를 직접 수입해 파는 것이 아니라 메인딜러(수입업자)로부터 차를 공급받아 판매를 대행함. GS, 효성, LS, 일진, 극동유화, KCC정보통신, 참준, 한미반도체 등 재벌과 중견기업이 외제차 서브딜러로 주로 참여하고 있음. 메인딜러는 브랜드별로 여러 서브딜러를 보유함. 예를 들어, Benz Korea는 한성자동차, 스타자동차, 중앙모터스, 경남자동차판매 등 10개 서브딜러를, BMW Korea는 코오롱글로벌텍, 한독모터스 등 8개 서브딜러를, Audi Korea는 고진모터스 등 8개 서브딜러를 가지고 있음. 서브딜러는 전시장과 정비공장을 가지고 있으며 자동차 판매를 비롯하여 부품과 공임으로부터 수입을 창출함.

■ 수직적 거래관계 하에서는 흔히 상류기업인 자동차제조업체와 하류기업인 딜러 간 외부성의 문제가 발생함.<sup>4)</sup>

- 수직적 관계 하에서 흔히 발생하는 외부성의 문제들은 이중마진의 문제, 하류기업의 판매촉진노력과 관련된 상·하류기업간의 수직적 외부성의 문제, 하류시장에서의 하류기업간의 수평적 외부성 문제, 최종재시장 수요의 불확실성에 따른 위험분산의 문제 등이 있음.
- 구체적으로, 첫째, 이중마진의 문제는 상류기업이 설정하는 중간재가격을 하류기업이 자신의 비용으로 생각하고 독점이윤을 얻기 위하여 최종재 가격을 중간재가격보다 높게 책정하는 과정에서 발생함.
  - － 이중마진에 의해 최종재에 대한 수요가 감소하면 이에 따라 중간재 수요도 감소하기 때문에 상류기업의 이윤이 감소하는 음의 외부성문제가 발생함.
- 둘째, 상·하류기업간의 수직적 외부성의 문제는 예를 들어 하류기업의 최종재 판매촉진노력에 의한 혜택은 하류기업 뿐만 아니라 상류기업도 향유하지만 판매촉진노력에 따른 비용은 하류기업만이 부담하는 경우에

4) 수직적 제한에 대한 이론은 장범진 외.(2003)에서 정리한 것을 추가 보완 없이 인용함.

외부성의 문제가 발생하게 됨.

- 셋째, 하류기업간의 수평적 외부성 문제는 예를 들어 소비자를 직접 상대하는 하류기업들이 소비자에게 제품과 관련하여 제공하는 고객서비스가 기본적으로 공공재의 성격을 갖고 있기 때문에 발생함.

— 즉, 상대방 하류기업이 제공하는 고객서비스를 무임승차하려는 하류기업들은 사회적으로 바람직한 수준보다 낮은 수준의 고객서비스를 제공하여 최종재 수요를 감소시켜 결국 중간재 수요의 감소를 통하여 상류기업의 이윤에 부정적인 영향을 줄 수 있음.

- 넷째, 최종재시장 수요에 불확실성이 존재하는 경우에 하류기업들이 하류시장에서 극심한 가격경쟁에 의한 손실을 우려하여 사전적으로 중간재를 소극적으로 구입하는 과정에서 발생함.

■ 따라서 자동차제조업체는 외부성의 문제가 자신에게 보다 유리한 방향으로 해결되도록 하기 위해 유통업자(딜러)와의 거래에 배타적 소비자할당, 선택적 유통, 단일브랜드, 재판매가격 유지 등과 같은 수직적 제한을 가함.

- 배타적 소비자 할당(exclusive territory)이란 자동차제조업체가 지역별 또는 수요자그룹별 배타적 소비자 할당을 통해 딜러에 독점을 형성해 주는 계약을 의미함.

— 즉, 자동차제조업체는 차량 또는 부품을 특정지역의 하나의 대리점 혹은 특정 소비자에게만 재판매하는 계약을 딜러와 체결하여 딜러에게 독점이윤을 제공함으로써 딜러를 효과적으로 통제함.

— 배타적 소비자 할당은 동일브랜드 내 딜러간 무임승차와 재고처리를 위한 파괴적 경쟁을 방지함으로써 비효율성을 제거함.

— 반면, 동일브랜드 내 딜러간 경쟁 감소, 지역간 혹은 소비자 그룹간 가격차별 및 시장분할 촉진, 자동차제조업체간·딜러간 수평적 담합 촉진 등의 반경쟁적 효과가 있음.

- 선택적 유통(selective distribution)계약 하에서 자동차제조업체는 딜



러의 수를 제한하고 딜러가 차량 및 부품을 독립유통망에 재판매하지 못하도록 함.

－ 유통업자의 브랜드 이미지 보호 및 상승을 위한 투자를 촉진함으로써 효율성을 발생시킴.

－ 반면, 이러한 선택적 유통은 하류시장 경쟁을 감소시키고 특정형태의 유통을 봉쇄시키며 공급자와 구매자간의 수평적 담합을 촉진시킴.

● 단일브랜드 또는 배타적 거래(single brand or exclusive dealing)계약을 통해 딜러가 다수의 경쟁상품을 판매하지 못하도록 함.

－ 단일브랜드 계약은 자동차제조업체의 수요 창출을 위한 투자활동에 재산권을 부여함으로써 투자를 촉진하고 이는 효율성 증진으로 이어짐.<sup>5)</sup>

－ 반면, 다른 공급자를 봉쇄시키며 다른 공급자의 동일시장 진출이나 시장 확대를 어렵게 하며 이는 결국 경쟁자간의 수평적 담합을 촉진함.<sup>6)</sup>

■ 이러한 수직적 제한은 공급측면의 비효율성을 제거함으로써 효율성을 증진하는 효과가 있는 반면, 경쟁을 제한함으로써 자동차제조업체 및 딜러가 소비자로부터 독점적 이윤을 취하도록 함.

● 자동차제조업체 및 딜러는 수직적 제한을 통해 공급측에 내재되어 있는 비효율성을 제거하거나 소비자로부터 얻는 독점이윤을 더 크게 함으로써 공급자(즉, 자동차제조업체 및 딜러)의 이익을 극대화함.

■ 수직적 제한의 반경쟁 효과가 효율성증진 효과를 상쇄하는 경우 경쟁당국은

5) 상류기업은 하류의 기회주의적 행동을 방지하고, 경쟁관계에 있는 상류기업이 수요창출을 위한 자신의 투자노력에 무임승차하는 것을 방지하기 위해 단일브랜드·배타적 거래를 도입할 유인이 있음.

6) 상류기업이 하류시장에서 시장지배력을 가지는 하류기업을 판매망으로 보유하는 경우 배타적 거래의 부파로 다른 상류기업이 하류기업의 판매망을 활용할 수 없게 됨(즉, 시장차단 발생).

수직적 제한을 금하는 것이 바람직함.

- EU의 경우 자동차제조업체의 수직적 제한을 조건부로 허용하고 있으나 이를 점진적으로 축소하고 있음.<sup>7)</sup>

<그림 III-2> 수직적 제한



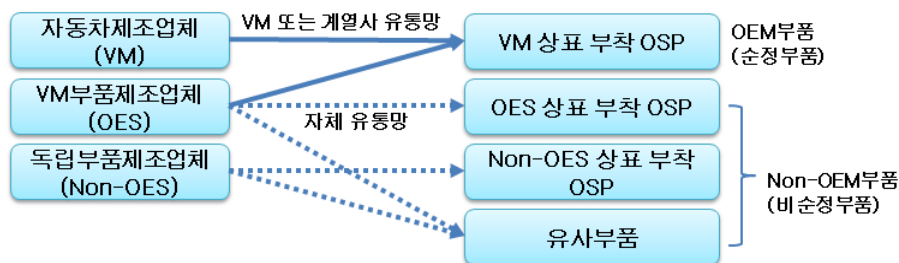
가. OEM부품에 대한 접근성 제한

- 국내시장에서 외제차제조업체 및 메인딜러는 서브딜러에 OEM부품의 배타적 판매권을 제공한다.
- 대신, 자동차제조업체는 딜러의 사업에 다음과 같은 수직적 제한을 가함.
  - 딜러는 자동차 판매 이후 정비서비스를 의무적으로 제공해야 함.

7) EU의 사례에 대해서는 본고의 4장에서 살펴보기로 함.

- 자동차제조업체는 단일브랜드계약을 통해 딜러가 경쟁사 부품을 판매하는 것을 금하고 품질이 호환되지 않는 부품의 구입 및 사용을 금할 수 있음.
  - 이로써 딜러 정비공장에서는 대부분 OEM부품을 사용해서 수리함.
- 자동차제조업체는 딜러가 OEM부품을 자신의 네트워크에 가입되지 않은 독립정비업체에 판매하는 것을 제한할 수 있음.
  - 독립정비업체는 OEM부품에 대한 접근성 제한으로 인해 외제차 정비에 어려움이 있음.

<그림 III-3> 보수용 부품 제작 및 유통



주: 1) 실선은 OEM 또는 계열사 유통망, 점선은 독립유통망을 의미함. 2) VM(vehicle manufacturer)는 자동차제조업체를 의미하고 OES(original equipment supplier)는 조립용 부품을 납품하는 부품제조업체를 의미함. 3) OSP(original spare part)는 자동차제조업체가 차량 제조 시 사용한 부품과 동일한 품질을 지니며 자동차 제조업체가 정한 사양(기술적 기준 및 내역)에 따라 제조된 제품으로 간주할 수 있는 부품을 말함. OSP는 생산자 및 유통경로 대신 부품의 품질과 사양에 따라 정의되는 반면, OEM부품에 대한 정의는 생산자 및 유통경로에 의존함. 4) 부품이 자동차제조업체의 유통경로를 통해 거래되는 부품을 OEM부품이라 하며, 자동차제조업체를 경유하지 않고 부품업체가 자체 유통시키는 부품을 Non-OEM부품이라 함. 따라서 동일한 부품업체가 생산한 동일 부품일지라도 자동차제조업체를 경유하지 않고 유통되는 부품은 Non-OEM부품임.

- 이러한 수직적 제한은 독립정비업체의 OEM부품에 대한 접근성과 딜러의 Non-OEM부품 취급을 제한함으로써 부품시장의 경쟁을 제한하고 소비자의 수리비에 대한 부담을 가중시킴.

- 수직적 제한은 한 시장에서의 시장지배력을 이용하여 다른 시장에서의

경쟁을 제한하는 시장차단(market foreclosure)이라는 부정적인 결과를 초래함.

- 시장차단이란 자동차제조업체가 자신이 속한 시장에서의 시장지배력을 주변시장으로 확장할 목적으로 OEM부품 등 필수요소에 대한 적절한 접근을 거부하는 행위를 의미함.

#### 나. 정비기술정보에 대한 접근성 제한

- 외제차제조업체 및 메인딜러는 정비기술에 대한 정보를 딜러와 승인정비업체에 배타적으로 제공함.

● 외제차 정비공장은 2012년 12월 기준으로 총 361개임.<sup>8)</sup>

- 정비에 필요한 기술정보를 승인정비업체에 배타적으로 제공함에 따라 독립정비업체가 수리할 수 없는 물건이 발생함.

● 최근 출시되고 있는 자동차의 대부분이 전자제어 및 첨단기술의 집합체

8) 최근 국내 자동차제조업체도 정비사업을 지원사업이라기 보다는 수익사업으로 인식하는 경향이 있어, 직영 또는 협력정비업체를 늘리는 추세임. 국내 자동차 정비업체는 2012년 12월 기준으로 총 35,170개이며, 이 중 자동차제조업체의 직영사업소 및 협력업체가 총 3,769개로 약 11%를 차지함. 2012년 기준 국내 자동차제조업체의 직영·협력정비업체는 3,769개임. 2012년 12월말 기준 전체 등록업체의 84.5%(29,715개)가 부분정비업에 해당하며, 2009년 6월 기준 국내 자동차제조업체의 협력정비업체 중 약 72%(2,495개)는 부분정비업체임.

<표 III-1> 자동차 정비 등록업체 현황 (2012년 12월 기준)

(단위: 개, %)

구분	종합정비업	소형정비업	부분정비업	원동기정비업	소계
업체 수	3,486 (9.9)	1,785 (5.1)	29,715 (84.5)	184 (0.5)	35,170

주: 괄호 안은 구성비임.

자료: 국토교통부 국토교통통계누리 웹페이지(<http://stat.molit.go.kr/>).

인데 독립정비업체에 대한 정비기술정보 및 교육이 승인정비업체에 비해 미흡함.

- 자동차제조업체로부터 정비기술정보 및 교육을 받고 있는 승인정비업체를 제외한 정비업체들은 외제차, 신차, 고급차의 정비비율이 떨어지고 옛날 방식의 정비 및 교환이나 소모품 위주의 작업을 진행하는 실정임.
- 자동차제조업체에게 부품·정비사업이 중요한 수익사업이라는 점을 감안하면, 자동차제조업체가 정비에 필요한 모든 정보를 독립정비업체와 적극적으로 공유할 유인이 부족함.<sup>9)</sup>

<표 III-3> 외제차의 국내 정비공장 현황(2013년 3월 기준)

(단위: 개)

아우디	BMV	벤츠	폭스바겐	도요타	푸조	기타	합계
20	33	32	22	11	11	232	361

주: 23개 브랜드 외제차 정비공장 현황임.

자료: 한국수입자동차협회 웹사이트(<http://www.kaida.co.kr>)

- 자동차관리법 제32조의2에 따르면 자동차제조업체 등은 자동차의 점검·정비 및 검사를 위한 기술지도 또는 교육 자료를 제공하여야 하나, 이는 실효성이

<표 III-2> 국내 자동차제조업체의 직영·협력정비업체 현황(2013년 7월 기준)

(단위: 개)

구분	프랜차이즈명	직영사업체	협력정비업체
현대	Bluehands	23	1,421
기아	Auto Q	19	802
르노삼성	엔젤서비스	10	659
GM대우(쉐보레)	쉐보레 케어	9	459
쌍용	리멤버 서비스	47	428
합계		108	3,769

자료: 현대, 기아, 르노삼성, 지엠대우, 쌍용자동차서비스 웹사이트.

- 9) 국산차제조업체도 예외는 아님. 2009년 공정거래위원회가 발표한 자료(사건번호 2008 기간2544: 현대모비스(주)가 시장지배적 지위 남용행위 등에 대한 건, 22쪽)는 국산차제조업체의 정비사업에 대한 인식변화를 보여줌.

부족함.

- 제공대상 정보의 범위 및 방법 등을 구체적으로 명시하지 않을 뿐 아니라, 위반 시 처벌규정이 없어 실효성이 부족함.
- 또한 동법은 자동차제조업체의 기술정보제공의무를 공정경쟁이나 소비자의 정비권 및 선택권 측면이 아닌 차량의 안전도 측면에서 접근함으로써 기술정보가 승인정비업체와 독립정비업체간 차별적으로 제공되는 것에 대해서는 제재하지 않음.

■ 자동차제조업체가 정비에 필요한 기술정보를 가맹계약 여부에 따라 정비업체에 차별적으로 제공하는 것은 다음과 같은 문제를 초래할 수 있음.

- 첫째, 정비산업 내 공정한 경쟁 기회 박탈, 자동차제조업체의 정비업체에 대한 영향력 확대
- 둘째, 소비자의 정비권 및 정비업체 선택권 제한
- 셋째, 신차 및 고도기술이 필요한 정비부분에 경쟁이 줄어 정비요금 인상 초래
- 넷째, 신차종과 신기술에 대한 정비기술정보 부족은 자동차정비 불량사고 유발
- 다섯째, 최소한의 표준화된 정비방법이 없어 동일 손실이라도 정비업체마다 작업 방법 및 시간이 달라 소비자보험회사와 정비업체간 분쟁 발생

## 2. 소비자의 부품 및 정비에 대한 정보 부족

■ 부품 및 정비에 대한 정보 부족은 소비자의 합리적 선택권을 제한함으로써 부품 및 정비 시장의 공정경쟁을 저해함.

- 먼저, 자동차보험을 통한 제3자지불제도로 인해 부품가격 인상에 대한 소비자의 저항 및 감시가 이뤄지기 어렵고 이는 부품 및 정비 시장의 가격 및 품질 경쟁을 악화시킴.

- 공정거래위원회가 발표한 설문조사 결과에 따르면, 차량수리 후 수리비를 확인하지 않는다고 응답한 소비자가 전체의 40%임.<sup>10)</sup>
  - 수리비를 확인하지 않는 이유로는 ‘전문성이 없어서 확인해도 알기 어렵기 때문’이라는 응답이 41%로 가장 높음.

- 둘째, 수리비 내역 불투명성으로 인해 부품가격에 대한 소비자의 적극적인 감시권이 제한됨에 따라 OEM부품 및 승인정비업체에 대한 쏠림현상이 발생함.

- 현행 자동차관리법(제58조 제4항)상 자동차정비업자의 준수사항으로 ‘정비를 의뢰한 자에게 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 점검·정비명세를 발급하고 사후관리 내용을 고지할 것’이라고 규정되어 있음.
- 그러나 자동차점검·정비명세서의 표기사항은 작업내용, 부품(구분, 수량, 단가), 공임으로 한정되어 있어 세부적인 수리내역을 확인하는데 한계가 존재
- 또한, 자동차관리법상 자동차제조업체(수입업자 포함)에 자동차의 점검·정비 비용 산정을 위한 부품가격 자료의 제공 및 자동차 제작자나 부품제작자에 관련 자료의 제공의무를 규정하고 있으나 실효성이 미흡함.

- 셋째, Non-OEM부품에 대한 정보 부족은 Non-OEM부품에 대한 잘못된 인식과 불신을 초래함으로써 소비자의 합리적 선택을 저해함.

10) (사)녹색소비자연대는 공정거래위원회로부터 예산을 지원받아 "자동차부품 가격 및 품질 안정화를 위한 가격조사와 소비자인식 조사"를 실시함:  
[http://ftc.go.kr/news/policy/competView.jsp?news\\_no=1721&news\\_div\\_cd=2&curpage=1&searchKey=&searchVal=](http://ftc.go.kr/news/policy/competView.jsp?news_no=1721&news_div_cd=2&curpage=1&searchKey=&searchVal=)

- 공정거래위원회가 발표한 설문조사 결과에 따르면, 많은 소비자들이 OEM부품의 의미를 잘못 이해하는 것으로 나타남.
  - 순정부품을 정부공인기관이 품질을 인증한 것으로 잘못 이해하고 있는 소비자가 21%, 부품제조업체가 인증하는 것으로 잘못 이해하고 있는 소비자가 14%임.
- 특히 Non-OEM부품을 표현하는 ‘비순정부품’이라는 용어는 Non-OEM부품의 품질 및 안전도에 대한 왜곡된 인식을 초래함.
- 따라서 자동차부품에 관한 정보가 부족한 소비자들은 자동차 정비과정에서 항상 OEM부품을 사용하거나 부품선택을 정비업체에 일임하는 등 선택권을 제대로 행사하지 못하고 있음.
  - 공정거래위원회가 발표한 설문조사 결과에 따르면, 가격에 상관없이 항상 OEM부품만 사용하는 응답자는 32%, 정비업체에 일임한다는 응답자는 30%를 차지함.



## IV. 해외사례: EU

- EU는 1985년부터 자동차산업의 일부 수직적 제한에 대해 경쟁법 적용을 한 시적으로 일괄 면제하였으나, 수직적 제한의 반경쟁 효과 및 수리비부담 증가 등을 이유로 경쟁법 적용의 면제대상인 수직적 제한의 범위를 점진적으로 축소해 왔음.
- 따라서 본 장에서는 EU가 자동차산업에서 수직적 제한을 허용한 이유, 초기 수직적 제한의 주요 내용과 그것의 영향, 이후 수직적 제한 완화 내용 등을 살펴봄으로써 외제차 부품 및 정비시장에 대한 시사점을 찾고자 함.

### 1. 수직적 제한 허용: MVBER 제정

#### 가. 배경

- EU는 가격 및 교역조건 고정, 거래당사자 차별, 불필요한 추가 의무 부과 등 역내 교역 및 경쟁을 제한하는 일체의 수직적 계약 체결을 금지함.<sup>11)</sup>
  - 이에 따라 EU 경쟁법에서는 원칙적으로 자동차제조업체와 유통업자 혹은 정비업자간에 체결되는 수직적 계약을 규제하여 소비자의 자유로운

11) EC Treaty Article 81(1). EU의 반독점규정은 EC Treaty(The Treaty Establishing the European Community) Article 81에 근거한 경쟁제한적 계약 및 관행을 규제하는 모든 규정과 Article 82에 근거한 시장지배적 지위의 남용을 금지하는 모든 규정을 의미함. 2009년 12월 1일부터 EC Treaty Article 81과 82는 각각 TFEU(Treaty of the Functioning of the European Union, TFEU) Article 101과 102로 변경됨.

제품접근권을 보장하고 모든 형태의 직·간접적인 담합을 통한 판매를 금지함.

■ 다만 다음의 조건을 모두 충족하는 수직적 계약에 대해서는 경쟁법 적용을 면제함.<sup>12)</sup>

- ① 상품이나 서비스의 생산이나 유통을 향상시키거나 기술적 혹은 경제적 발전에 기여하여야 하고,
- ② 소비자가 공정하게 그 이익의 일부를 향유하여야 하며,
- ③ 수직적 제한이 이러한 목적을 달성하기 위하여 불가결한 경우여야 하며,
- ④ 계약이 해당 상품의 본질적 부분과 관련하여 경쟁을 제거할 가능성이 없어야 함.

■ 수직적 계약이 상기 조건을 충족하는지 여부에 대해 개별 사안별로 평가할 경우 법적 불확실성(compliance cost)과 행정적인 부담이 커지므로, EU는 수직적 계약이 특정 범주에 속하면 경쟁법 적용을 일괄적으로 면제하기로 함.

- 수직적 계약의 반경쟁 효과가 효율성증진 효과를 상쇄하는지 여부는 시장구조에 의존하며 이는 개별적 평가가 필요한 부분임.
- EU집행위는 일괄면제규칙(block exemption regulation: BER)을 통해 공동행위 및 수직적 계약의 긍정적인 효과가 부정적인 효과보다 크다고 안전하게 전제할 수 있는 조건을 명시함
  - 계약당사자는 BER에서 명시한대로 경쟁법 적용이 면제되는 방식으로 계약서를 작성함으로써 EC Treaty Article 81을 준수함.

12) EC Treaty Article 81(3).

■ 1985년 EU집행위는 자동차산업의 특정 수직적 계약에 대해 경쟁법 적용을 한시적으로 일괄 면제하는 Motor Vehicle Block Exemption Regulation(이하 MVBER라 함)을 제정함.

■ 이후 EU는 자동차산업에 경쟁법의 적용을 점진적으로 확대하는 방향으로 MVBER을 개정함으로써, 자동차제조업체의 부품 및 정비에 대한 영향력을 축소하고 소비자의 제품 및 서비스 선택권과 접근권을 강화함.<sup>13)</sup>

● EC Treaty Article 81(3)에 근거하여 자동차산업의 특성상 일정기간 동 조약의 적용을 유예하는 공정거래법 예외 적용 규정이 3차에 걸쳐 개정됨.

<표 IV-1> EU의 자동차산업에 대한 공정거래법 예외 적용 규정(MVBER) 발전과정

구분	규정	적용기간
제1차 MVBER	EU Commission Regulation No 123/85	1985.10~95.09
제2차 MVBER	EU Commission Regulation No 1475/95	1995.10~02.09
제3차 MVBER	EU Commission Regulation No 1400/02	2002.10~10.05
제4차 MVBER	EU Commission Regulation No 461/10 (aftermarket industry)	2010.06~23.05
	EU Commission Regulation No 330/10 (distribution industry)	2010.06~22.05

#### 나. 주요 내용

■ 제1·2차 MVBER은 1985년부터 2002년까지 경쟁법 적용을 유예하여 자동차 제조업체가 수직적 제한을 통해 자동차 판매 및 정비 네트워크를 유지할 수 있도록 허용함.

● 구체적으로, 자동차제조업체는 제한된 수의 딜러를 선정하여 독점적인

13) [http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor\\_vehicles/legislation/legislation.html](http://ec.europa.eu/competition/sectors/motor_vehicles/legislation/legislation.html)

단독프랜차이즈를 요구할 수 있음.

- 자동차제조업체는 승인정비업체에 자신이 공급한 OSP만을 사용하도록 요구 가능, 즉 제3자로부터 OSP 또는 유사부품을 구입, 사용하는 것을 제한할 수 있음.
- 정비에 필요한 기술정보를 딜러에 배타적으로 제공할 수 있음.

## 2. 수직적 제한의 영향

- 자동차제조업체의 특정 수직적 제한이 일괄 허용된 이후, 자동차제조업체간 경쟁은 가열되는 반면 부품 및 정비시장의 경쟁은 부진하여 자동차 수리비가 증가하고 소비자의 선택권이 제한됨.
- 자동차제조업체는 부품의 20%만 직접 생산하고 대부분을 OES로부터 납품받지만, 소매시장 기준으로 부품의 52%를 자신의 유통망을 통해 공급함.
  - 2000년 기준 부품시장의 52%가 자동차제조업체의 유통망을 통해, 48%가 독립유통망을 통해 판매됨.
    - PwC에 따르면, 부품유통은 자동차제조업체의 중요한 수입원으로서 자동차제조업체는 부품유통을 통해 약 65%의 총마진을 취함.
- 특히, 자동차제조업체가 부품유통망간 상호교역을 제한함으로써 차령이 낮은 차량의 경우 자동차제조업체의 부품시장 지배력이 커짐.
  - 자동차제조업체가 부품유통망간 상호교역(cross-trade)을 제한함에 따라 딜러는 독립유통망에서 제공하는 저가의 부품을 구입·사용할 수 없고 독립정비업체는 딜러로부터 OEM부품을 구입하기가 어려움.
    - 자동차제조업체의 유통망은 승인정비업체에서 사용하는 보수용 부품

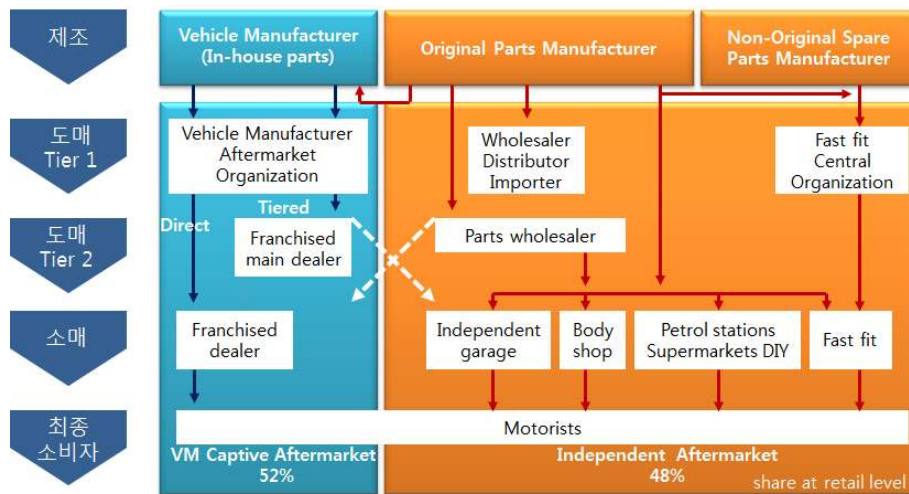
의 90% 이상을 공급함.

– OES상표부착 부품의 15%만 자동차제조업체 유통망으로 유입됨(<그림 IV-2> 참조).

● 4년 미만의 신차일수록 승인정비업체를 이용하고 차령이 높을수록 독립 정비업체를 이용하는 등 차령에 따라 시장이 분할됨.

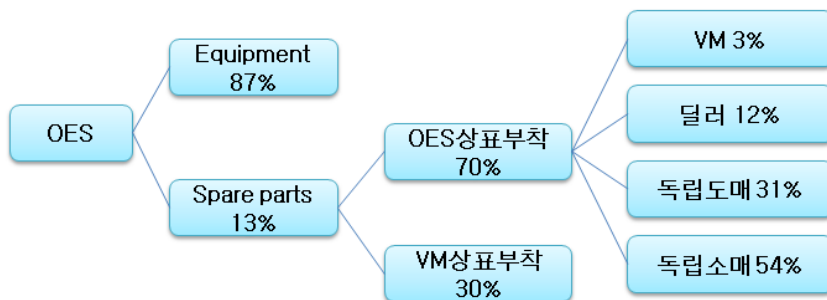
– 독일의 경우, 4년 미만 신차의 80% 이상이 승인정비업체를 이용함.

<그림 IV-1> EU의 자동차부품 유통구조(2000)



자료: LSE(2006).

<그림 IV-2> 영국 OES의 매출구조(2000)



주: 1) London Economics의 설문조사에 근거함. 2) 숫자는 매출액 기준 해당항목의 구성비임.

자료: LES(2006).

#### ■ 자동차제조업체 유통망 내에 상호보조가 이뤄짐.

- OES는 납품한 부품에 대해 자동차제조업체로부터 가격인하 압력을 받기 때문에 조립용 부품(original equipment)사업에서 적정 이윤을 포기하는 대신, 이를 보수용 부품사업에서 높은 마진으로 보상받음.
  - OES 매출액에서 조립용 부품사업과 보수용 부품사업이 차지하는 비중은 각각 87%, 13%임.
- 딜러도 마찬가지로 차량판매에서 적정 이윤을 포기하고 향후 부품과 정비에서 높은 마진을 취함.
  - <표 IV-2>에서 보는 바와 같이, 신차중고차 판매는 딜러 매출액의 80%를 차지하지만, 딜러 순이익의 20%에 불과함.

<표 IV-2> 영국 딜러의 재무구조(2000)

(단위: 백만 파운드)

구분	매출액	순이익	매출액대비 순이익	순이익 구성비
신차	4.3	0.07	0.02	26%
중고차	3.3	-0.02	-0.01	-6%
부품	0.9	0.08	0.09	28%
정비 및 서비스	0.5	0.12	0.26	43%
bodyshop	0.2	0.03	0.17	10%
기타	0.3	0.00	-0.01	0%
합계	9.4	0.28	0.03	100%

주: 123개 영국 딜러에 대한 설문조사 결과.  
자료: Autopolis(2000)

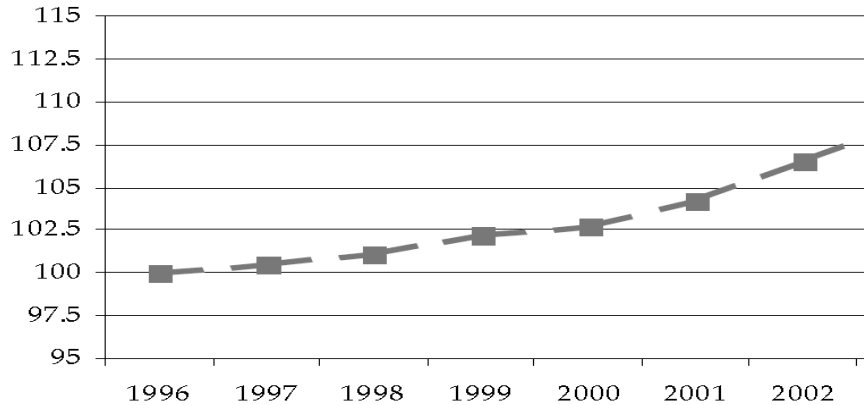
#### ■ 이러한 자동차제조업체 유통망 내에 존재하는 상호보조는 높은 수리비의 형태로 소비자에게 전가됨.

- OES와 딜러가 각각 매출액의 80% 이상을 차지하는 조립용 부품사업과

차량판매에서 적정 이윤을 취하지 못하고 보수용 부품과 정비에서 독점적 이윤을 취함에 따라 소비자의 수리비 부담이 높아짐.

- EU 25개국의 수리비는 물가를 조정하고서도 계속해서 증가함.

<그림 IV-3> EU 25개국 실질수리비 변화(1996~2002)



자료: LSE(2006)

### 3. 수직적 제한 완화: MVBBER 개정

- EU집행위는 부품 및 정비 시장에서 자동차제조업체의 시장통제력을 약화시키고 공정한 경쟁의 장을 조성함으로써 소비자의 수리비부담을 완화하고 선택권을 강화하기 위해 2002년 MVBBER을 개정함.

#### 가. 부품시장

- EU집행위는 부품제조·유통시장에 경쟁을 촉진하기 위해 첫째, 누가 생산·유통하느냐가 아니라, 어떻게 만들었느냐에 따라 OSP를 재정의함.<sup>14)</sup>

14) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 1(1)t.

- OSP(Original Spare Parts)는 자동차제조업체가 차량 제조 시 사용한 부품과 동일한 품질을 지니며 자동차제조업체가 정한 사양에 따라 생산된 부품을 의미함.
- 다음의 세 가지를 모두 OSP로 정의함.
  - ① 자동차제조업체가 생산·공급하는 부품,
  - ② 부품제조업체가 자동차제조업체의 사양에 따라 생산하고 자동차제조업체를 통해 공급하는 부품(자동차제조업체 상표 부착 또는 부품제조업체 상표 부착),
  - ③ 부품제조업체(OES 또는 Non-OES) 자동차제조업체의 제작기준과 내역에 따라 생산하고 독립유통망을 통해 공급(부품제조업체 상표 부착).

■ 둘째, 딜러와 승인정비업체는 독립유통망으로부터 OSP와 유사부품(spare parts of matching quality)을 구입·사용할 수 있음.<sup>15)</sup>

- 다만, 자동차제조업체는 차량리콜, 무료서비스, 또는 보증수리 시에는 승인정비업체에 자신이 생산·공급한 부품을 사용하도록 요구할 수 있음.<sup>16)</sup>
- 또한, 딜러는 자동차제조업체의 유통망을 통해 부품의 30%이상을 구입해야 함.
- 보증수리 확대, 자동차제조업체와 딜러간 성과체계와 우호적 관계 유지 필요성, OEM부품에 대한 자동차제조업체의 공격적인 가격 책정 등으로 인해 그 효과가 크지 않을 수 있음.

■ 셋째, OES는 딜러 또는 독립유통업체 뿐만 아니라 승인정비업체, 독립정비

15) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 4(1)j, Article 4(1)k.

16) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 4(1)k.



업체, 최종소비자에게 부품을 직접 판매할 수 있음.<sup>17)</sup>

- 다만, OES가 자동차제조업체에 납품하는 신차제조용 부품이 OES 매출액의 80%이상을 차지하기 때문에 관계악화를 우려한 OES가 보수용 부품시장에서 자동차제조업체와 격렬하게 경쟁할 가능성이 낮음.
- 또한 지식재산권 등의 문제로 인해 OES가 독립유통망을 통해 공급할 수 있는 보수용 부품에는 한계가 있음.

■ 마지막으로, 독립정비업체는 딜러 또는 승인정비업체를 통해 자동차제조업체가 생산·공급한 부품 또는 OES가 생산하였으나 지식재산권 등의 문제로 독립유통망에서 공급되지 않는 부품을 구입할 수 있게 됨.<sup>18)</sup>

- 즉, 딜러와 승인정비업체는 자동차제조업체 또는 OES가 생산하여 자동차제조업체가 공급한 부품에 대한 독립정비업체의 구입요청을 거절할 수 없음.

## 나. 정비시장

### 1) 정비기술정보의 비차별적 제공의무 강화

- 2002년 개정된 MVBER에서는 공정한 경쟁의 장 조성, 소비자 선택권 증대, 그리고 안전성 제고를 위해 자동차제조업체의 독립정비업체에 대한 비차별적 기술정보 제공을 의무화함.
- EU집행위는 정비시장에서의 경쟁부진이 자동차제조업체들의 독립정비업체에 대한 차별적 조치에 기인한다고 판단함.

17) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 4(1)j.

18) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 4(1)i.

■ 구체적으로, 제2차 MVBBER에서 독립정비업체의 기술정보 접근성 확보가 언급되었으며 제3차 MVBBER에서는 이를 보다 강화하고 구체화하였음.

- 제2차 MVBBER하에서 자동차제조업체는 정비에 필요한 기술정보가 지식재산권 보호를 받거나 사업상 기밀 및 노하우에 해당한다면 이를 독립정비업체에 반드시 제공하지 않아도 됨.<sup>19)</sup>
- 제3차 MVBBER하에서 자동차제조업체는 독립정비업체에 기술정보, 진단기기 및 장비, 관련 S/W, 교육 등에 대하여 완전한 접근권을 보장하여야 함.<sup>20)</sup>
  - 또한 독립정비업체가 자동차제조업체에 정보를 요구할 경우 자동차제조업체는 요구정보를 비차별적이고 공정하며 적절한 방법으로 독립정비업체에 제공하여야함.<sup>21)</sup>
  - 지식재산권 및 노하우 관련 아이템의 경우에도 자동차제조업체의 접근권 통제가 남용되어서는 안 됨.

■ 제4차 MVBBER에서는 기술정보 제공에 대해 추가로 언급하지 않았지만, 부속 지침서를 통해 정비에 필요한 기술정보의 개념과 접근방법에 대해 보다 구체화함.<sup>22)</sup>

19) EU Commission Regulation 1475/95 Article 6(12). The exemption shall not apply where: (12) the manufacturer refuses to make accessible, where appropriate upon payment, to repairers who are not undertakings within the distribution system, the technical information required for the repairer maintenance of the contractual or corresponding goods or for the implementing of environmental protection measures, provided that the information is not covered by an intellectual property right or does not constitute identified, substantial, secret know-how; in such case the necessary technical information shall not be withheld improperly.

20) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 4(2).

21) 구체적으로, 자동차제조업체는 정비에 필요한 정보를 독립정비업체에 제공할 때 승인정비업체에 비하여 정보제공을 부당하게 지체하는 등으로 승인정비업체와 독립정비업체간에 차별을 하여서는 안 됨.

22) Supplementary guidelines on vertical restraints in agreement for the sale and repair of

- EU집행위는 과거 몇 년 동안 다이머 크라이슬러, 피아트, 도요타, GM 등 4개 자동차제조업체가 EU Commission Regulation 1400/2002 Article4(2)에 명시된 기술정보의 제공범위와 제공방법을 성실히 이행하지 않은 것으로 판단함.<sup>23)</sup>
- 이에 EU집행위는 부속지침서(supplementary guideline)를 통해 정비 기술정보의 정의 및 제공방법을 구체화하는 등 제3차 MVBER의 미흡한 점을 보완함.<sup>24)</sup>
  - Supplementary guideline paragraph 66에 따르면 자동차제조업체가 정비업체에 제공해야 할 기술정보는 차량배출가스규제에 명시된 리스트와 같음.<sup>25)</sup>

## 2) 정비업체의 부품접근성 제고

### ■ 승인정비업체와 독립정비업체의 다양한 부품접근성을 제고함.

- 자동차제조업체는 딜러 또는 승인정비업체가 독립정비업체에 자동차제조업체가 생산·공급한 부품 또는 OES가 생산하였으나 지식재산권 등의 문제로 독립유통망에서 공급되지 않는 부품을 판매하는 것을 금할 수 없음.<sup>26)</sup>

motor vehicles and for the distribution of spare parts for motor vehicles(이하 Supplementary guideline라 함) paragraph (62)~(68)에 명시되어 있음. Official Journal of the European Union C 138/16, 2010.05.28.

23) Official Journal of the European Union C 66/18, 2007.03.22. Official Journal of the European Union C 66/20, 2007.03.22.

24) 기술정보제공에 대한 상세한 내용은 Supplementary guideline paragraph (62)~(68)에 명시되어 있음.

25) 한편, 2009년 이후 생산 차량의 경우 차량배출가스 규제에 의거하여, 자동차제조업체는 독립정비업체에 정비에 필요한 모든 차량기술정보를 제공하여야 함. 승용차(passenger car)의 경우 2009년 9월 1일 이후 출시된 차량에 대해서, Heavy duty car의 경우 2013년 1월 1일 이후 출시된 차량에 대해서 적용함.

26) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 4(1)i.

- 또한 자동차정비업체는 승인정비업체가 제3자로부터 OSP 또는 유사부품을 구입·사용하는 것을 금할 수 없음.<sup>27)</sup>

### 3) 질적 선택시스템 도입

- 독립정비업체라 할지라도 자동차제조업체가 제시하는 질적 기준을 충족하는 경우에는 승인정비업체로 지정될 수 있음.

- 자동차제조업체는 정비업체 운영에 있어서 배타적 시스템(exclusive system)을 선택할 수 없고 선택적 시스템만을 선택하되, 질적 선택시스템과 양적 선택시스템 간 선택할 수 있음.
  - 배타적 시스템이란 자동차제조업체가 특정 지역에서 하나의 정비업체만 지정하여 전적으로 정비를 위임하는 시스템을 의미함.
  - 질적 선택시스템(qualitative selective system)이란 자동차제조업체가 차량제품의 특성 등을 고려하여 정비업체에 대한 일정요건을 설정하고 정비업체가 이를 충족하는 경우 숫자에 상관없이 모두 승인정비업체로 지정하는 것을 의미함.
  - 양적 선택시스템(quantitative selective system)이란 자동차제조업체가 일정 수의 정비업체를 임의로 선택하는 시스템을 의미함.

27) EU Commission Regulation 1400/2002 Article 4(1)k.

&lt;표 IV-4&gt; 부품 및 정비 관련 제3차 MVBER 주요 개정 내용(2002)

구분	문제점	MVBER 개선: 수직적 제한 완화
부품	상호교역 제한 → 독립유통 및 제조업자 시장차단 → 자동차제조업체 의 부품시장지배	<ul style="list-style-type: none"> <li>OSP 재정의</li> <li>딜러와 승인정비업체는 독립유통망으로부터 OSP와 유사부품을 구입·사용할 수 있음</li> <li>OES는 딜러 또는 독립유통업자 뿐 아니라 승인정비업체, 독립정비업체, 최종소비자에 직접 판매할 수 있음.</li> <li>독립정비업체는 딜러 또는 승인정비업체를 통해 OEM부품을 구입할 수 있음.</li> </ul>
정비	부품 및 정비기술정보 접근성 제한 → 정비산업 실효경쟁부재	<ul style="list-style-type: none"> <li>자동차제조업체의 비차별적 정비기술정보 제공의무 강화</li> <li>독립정비업체의 OEM부품에 대한 접근성 제고</li> <li>독립정비업체라도 자동차제조업체가 제시하는 질적 기준을 충족하는 경우에는 승인정비업체로 지정 가능(질적 선택시스템)</li> </ul>

## V. 개선방안

### 1. Non-OEM부품 활성화

#### 가. 필요성

##### 1) 외제차 부품시장의 실효경쟁 촉진

- Non-OEM부품에 대한 소비자의 접근성 및 선택권을 확대하고 수리비 부담을 줄이기 위해서는 Non-OEM부품 활성화를 통해 부품시장의 경쟁을 촉진해야 함.
- 부품시장 경쟁촉진을 위한 적극적인 조치가 취해져야 하는 이유는 첫째, 통상 부품 및 수리비를 소비자가 직접 지불하지 않고 제3자인 보험회사가 지불하기 때문에 부품가격에 대한 소비자의 감시 및 저항이 낮음.
  - 자동차 수리비를 직접 지불하지 않기 때문에 소비자는 부품가격 변화에 비교적 둔감함.
  - 또한, 독점으로 인한 높은 부품가격이 차량 소유자의 보험료 인상으로 이어지더라도 보험료 산정이 매우 복잡하기 때문에 수리비로 인한 보험료 인상분이 정확히 어느 정도인지 관찰·감시하기 어려움.
- 둘째, 차량소유의 생애주기비용이 불투명할 뿐만 아니라 자동차와 같은 내구재 구입 시 소비자의 결정은 차량소유의 생애주기비용을 고려할 정도로 정교하지 않은 것으로 나타남.<sup>28)</sup>

● 자동차제조업체는 부품시장에서 독점적 지위를 확보하더라도 완성차시장에서 타사와 경쟁을 해야 하기 때문에 독점적 지위를 이용해 부품가격을 인상할 유인이 없다고 주장함.

－ 즉, 소비자가 완성차시장에서 구매를 결정할 때 자동차 수리비까지 고려하기 때문에 수리비가 높으면 완성차시장에서 경쟁력이 떨어진다는 주장임.

● 그러나 차량소유의 생애주기비용(life-cycle cost of ownership)은 미래 부품가격, 개인의 차사고 발생가능성 등에 의존하는데, 이에 대한 정보가 불완전한 상태에서 차량구매 결정이 이뤄짐.

■ 셋째, 자동차제조업체는 딜러에 부품 및 수리기술을 배타적으로 제공함으로써 딜러가 부품 및 공임에서 독점적 이윤을 누리도록 해줄 유인과 능력을 가지며, 이는 자동차제조업체가 부품공급에 있어 독점적 지위를 가질 경우 더욱 심화됨.<sup>28)</sup>

● 신차 시장에서 치열한 경쟁에 직면한 자동차제조업체는 보다 높은 점유율을 차지하기 위해 딜러의 자동차 판매마진을 가능한 낮게 유도할 유인이 있음.

● 대신 자동차제조업체는 딜러가 독립정비업체와 소비자에 부품을 원하는 수준의 마진율로 판매할 수 있도록 부품 및 수리기술을 배타적으로 제공할 유인이 있음.

－ 즉, 딜러에게 신차판매는 일종의 로스리더(loss leader)로서 딜러는 신차 시장에서 발생한 손실을 부품 및 정비 시장에서 보전함.

－ 신차 시장에서 자동차제조업체의 시장점유율이 커질수록 부품 및 정비 시장의 규모가 커지기 때문에 딜러는 자동차판매마진을 기꺼이 희

28) Hawker, N.(2010).

29) Ibid.

생활 유인이 있음.

- 자동차제조업체는 신차 시장에서 발생한 이윤을 딜러와 공유하지 않고 독식할 수 있어 좋고 딜러는 부품에 대한 배타적 판매권으로 부품 및 정비 시장에서 높은 마진을 누릴 수 있어 좋음.
- 이때 자동차제조업체와 딜러가 누리는 이윤은 결국 소비자와 독립정비업체의 비용이며, 이러한 폐해는 부품 및 정비 시장에서 자동차제조업체의 독점적 지위가 강화될수록 심화됨.
  - 반대로, Non-OEM부품이 활성화된다면 소비자와 독립정비업체의 OEM부품 구입 유인이 줄어들 것이고 이로써 OEM부품 가격 인하가 이뤄질 것임.

## 2) 수리비 및 보험료 인하 효과

- Non-OEM부품의 활성화는 Non-OEM부품에 대한 소비자의 접근성 및 선택권을 확대하고 부품시장의 경쟁을 촉진함으로써 수리비 부담을 줄일 수 있음.
  - 상대적으로 저렴한 Non-OEM부품과 경쟁하기 위해 OEM부품의 가격이 현재 수준보다 낮아질 개연성이 있음.
- 일례로, 미국의 경우 Non-OEM부품 사용이 금지될 경우 연간 보험료 부담이 23억 달러만큼 증가하여 대당 보험료가 4.2% 상승하는 것으로 추정함.<sup>30)</sup>
  - 1980년대 중반까지 운전자와 독립정비업체는 부품을 자동차제조업체로부터만 구입할 수 있었고 이후 Non-OEM부품업체가 낮은 가격에 부품을 판매함.
  - 손해보험회사는 약 23억 7,500만 청구건수 중 3억 3,300만 건은

30) PCI(2013).



Non-OEM부품을, 20억 4,300만 건은 OEM부품을 사용함.

- 미국 손해보험회사가 정비용 외장부품비 명목으로 지급하는 보험금 (423억 달러) 중 Non-OEM부품이 차지하는 비중은 14%(39억 달러), OEM부품의 비중은 86%(384억 달러)임.
- Non-OEM부품이 허용되지 않았더라면 총 수리비는 23억 달러가 추가 된 446억 달러임.
  - OEM부품을 사용한 청구건의 평균비용은 Non-OEM부품을 사용한 청구건보다 1.6배 높은 것으로 나타났으며, 이는 Non-OEM부품 사용이 금지되었더라면 총 부품비용이 현재보다 60% 증가하여 적어도 62억 달러에 이르렀을 것임을 의미함.<sup>31)</sup>
- 이는 차량손실담보에 적용되는 보험요율이 4.2% 상승하는 것을 의미하며, 물적·인적담보 총 보험료의 2.6% 상승을 의미함.
  - Non-OEM부품 사용 금지로 인해 계약자가 2.6% 높은 보험료, 즉 피보험 차량 당 26달러를 추가로 지불해야 함을 의미함.<sup>32)</sup>

#### 나. 고려사항

- Non-OEM부품 활성화 이슈는 지식재산권 보호를 통한 기술·디자인 혁신 저해, 차량안전도 감소, 보험회사의 불공정 거래 및 보상 가능성 등과 관련이 있음.

##### 1) 지식재산권 보호

- 
- 31) 대체부품 도입을 통해 경쟁이 가격에 미치는 효과는 Non-OEM부품의 낮은 가격, 경쟁으로 인한 OEM부품의 가격 인하 두 가지임을 감안할 때, 실제 Non-OEM부품 사용이 금지될 경우 부품비용이 더 높아질 것임.
  - 32) 컨설팅회사인 MiCRA가 Quality Part Association의 의뢰로 수행한 분석에 따르면, OEM이 부품시장을 독점할 경우 부품가격이 32% 상승하고 이로 인한 소비자 비용이 2000~2007년 기준 연간 평균 15억 달러에 이름(MiCRA, 2008).

- Non-OEM부품 활성화는 부품업체의 무임승차로 인한 자동차제조업체의 디자인 개발 유인 저하를 초래함으로써 결국 신차시장의 상품 차별화 및 경쟁을 약화시킬 수 있음.

- 특허는 디자인특허(design patent)와 실용특허(utility patent)로 구분되며 동일 창작물에 대해 두 가지 특허권이 설정될 수 없음.

- 디자인특허는 물건의 식별 가능한 독특하고 심미적인 형태에, 실용특허는 물건의 작동 및 효능에 주안을 둠.

- 미국의 경우 디자인권 존속기간은 디자인 설정등록일로부터 14년임.

- 반면, 자동차제조업체의 개별 부품에 대한 디자인권 설정은 부품시장의 합법적 독점을 초래함.

- 일반적으로 OES가 자동차제조업체의 특허권이 설정된 부품을 제작하여 독립유통망을 통해 판매하기 위해서는 자동차제조업체의 승낙을 득하여야 함.

- 따라서 OES는 자동차제조업체의 부품 중 특허권이 설정되지 않은 부품이나 자동차제조업체의 승낙을 득한 상품에 대해서만 자체 유통망을 통해 판매할 수 있음.

- 그러나 최근 자동차제조업체는 과거와 달리 개별 부품에 대해 디자인권을 설정하는 경향이 있음.

- 기존에 자동차제조업체는 자동차 전체 외관에 대해서 디자인권을 설정하여 신차 시장에서 타 자동차제조업체를 견제하였음.

- 그러나 최근에는 개별 부품에 디자인권을 설정하여 디자인권이 설정된 부품 수가 급증하였으며, 이러한 형태의 디자인권 설정은 자동차제조업체에 부품에 대한 독점적 지위를 부여함.

- 실제로 ITC(International Trade Commission)는 Ford사의 디자인권을 침해한 정비용 외장부품 수입을 금지한 바 있음.<sup>33)</sup>

■ 이러한 자동차제조업체의 개별 부품에 대한 디자인권 설정 경향은 신차 시장 경쟁자를 견제하기 위한 수단이라기보다는 부품 및 정비 시장에서의 독점적 지위를 확보하기 위함이라는 시각이 지배적임.<sup>34)</sup>

- 기술진보로 자동차의 유효수명이 증가한 상황에서 자동차제조업체에 있어 부품시장은 신차 시장에 비해 안정적으로 높은 수익을 얻을 수 있는 시장임.
- 자동차제조업체는 배타적 사용권을 14년 동안 보장받고 부품시장에서 독점적 이익을 얻기 위해 개별 부품에 대한 디자인권 설정 유인을 가짐.
- 또한, 이러한 독점적 이익에 대한 기대로 인해 자동차제조업체는 신차 시장에서 시장점유율을 늘리고자 마진율을 가능한 낮추고 부품 디자인을 과도하게 변경할 유인이 있음.
- 요컨대, ‘개별부품에 대한 디자인권 설정 → 부품 및 정비 시장 독점이익 → 신차 시장 가격경쟁 심화와 부품 디자인 주기 단축’의 개연성이 있음.

■ 디자인권을 통해 보호하고자 하는 것은 바로 디자인 혁신에 대한 유인이라고 할 수 있는데, 부품제조업자의 무임승차가 자동차제조업체의 디자인 혁신에 대한 유인을 크게 저하시켰다고 보기 어렵다는 시각도 존재함.

- Non-OEM부품 활성화가 반독점에 대한センチ멘탈을 조장하여 디자인 혁신을 저해함으로써 신차 시장의 상품차별화를 저해한다는 비판이 제기될 수 있음.

33) Ford사는 2005 Ford Mustang 외장부품을 제작·유통하는 업체들의 디자인권 침해를 주장하며 이를 ITC에 제소함.

34) Hawker, N.(2010).

- 그러나 Non-OEM부품 활성화로 부품 및 정비 시장에서 무임승차가 있다고 하더라도 자동차제조업체는 신차 시장에서 신규수요를 창출하고 시장점유율을 높이기 위해 여전히 디자인 개발의 유인이 있음.
- 도리어 자동차제조업체의 디자인 혁신의 유인이 신차 시장에서의 경쟁이 아닌 부품 및 정비 시장에서의 독점 이익에 집중되어 있을 경우 불필요한 디자인 변경이 문제로 제기될 수 있음.

■ 이에 미국 의회는 자동차제조업체의 악탈적 디자인권 설정을 막고 부품시장의 경쟁을 촉진하기 위해 일부 정비용 외장부품에 대해서 디자인권 존속기간을 기존 14년에서 30개월로 단축시키는 법안을 발의함.<sup>35)</sup>

- 동 법안은 현행 United States Code Title 35 Section 271에 명시된 특허법에 디자인권 침해 예외조항을 삽입하자는 것으로 유사법안이 110회 국회에서부터 4회 연속 발의됨.
- 2007년 EU의회에서도 유사법안이 발의되었고 자동차제조업체의 격렬한 저항에 직면하여 시행이 불투명하였으나, 일부 EU회원국, 영국, 호주에서는 현재 유사법이 시행됨.<sup>36)</sup>

■ 향후 창작에 대한 인센티브를 부여하고자 합법적으로 독점을 허용하는 것과 독점적 지위를 위한 지식재산권 남용을 공정거래법에 의하여 제재하는 것의 합리적인 접점을 찾는 노력이 있어야 할 것임.

35) H.R. 1663, 113th Congress.(2013. 04) Promoting Automotive Repair, Trade and Sales Act of 2013 (PARTS). 하원의원 Zoe Lofgren이 유사법안을 110회 국회(H.R. 5638), 111회 국회(H.R. 3059), 112회 국회(H.R. 3889)에서 발의함.

36) Section 72(1) of the Australian Design Act of 2003: Despite subsection 71(1), a person does not infringe a registered design if (a) the person uses, or authorizes another person to use, a product: (i) in relation to which the design is registered; and (ii) which embodies a design that is identical to, or substantially similar in overall impression to, the registered design; and (b) the product is a component part of a complex product; and (c) the use or authorization is for the purpose of the repair of the complex product so as to restore its overall appearance in whole or part.

- 우리나라의 경우 지식재산권에 의한 권리의 정당한 행사라고 인정되는 행위에 대하여는 공정거래법을 적용하지 않음(공정거래법 제59조).

## 2) 안전 및 보험회사의 불공정거래

- Non-OEM부품의 안전성 및 동등성에 대한 의문은 보험소비자의 보험회사에 대한 집단소송으로 이어졌고 결국 미국 최종법원은 수리에 사용된 Non-OEM부품이 품질 및 안전성 측면에서 OEM부품에 비해 열등하지 않다는 의미의 판결을 함.<sup>37)</sup>
  - 1997년 State Farm의 450만 계약자는 State Farm이 약관에서 사고차량의 원상복귀(pre-loss condition)를 약속했음에도 불구하고 Non-OEM부품을 사용한 것은 계약위반이자 소비자기만이라고 주장하며 집단소송을 제기함.
    - 청구권자는 Non-OEM부품을 사용해 차량을 수리하거나 OEM부품과 Non-OEM부품 간 차액을 지불하고 OEM부품으로 차량을 수리할 수 있는 선택권이 있었음.
  - 소송의 쟁점은 Non-OEM부품이 OEM부품에 비해 열등하다는 것과 보험회사가 이러한 부품의 열등함을 의도적으로 숨겼다는 것임.
  - 1999년과 2001년 1·2심법원은 State Farm의 계약위반 및 소비자기만을 인정하고 징벌적 손해배상금을 포함하여 10억 달러 이상을 원고에게 지불하도록 판결함.
  - 그러나 3심법원인 일리노이 대법원은 State Farm의 Non-OEM부품 사용은 계약위반이 아니라고 판결함으로써 Non-OEM부품을 사용한 수리가 원상복귀에 해당함을 인정함.

37) Michael Averyi et al. v. State Farm Mutual Automobile Insurance Company.

■ 그러나 보험회사가 비용을 낮추기 위해 열등한 Non-OEM부품을 사용할 유인이 존재하는 한 안전성이 위협받을 수 있기 때문에 미국 각 주는 보험회사의 Non-OEM부품 사용을 엄격히 규제하고 있음.

- 2011년 웨스트버지니아 주검찰은 Liberty Mutual 보험회사가 수리과정에서 불량 부품을 사용한 것에 대해 소를 제기함.
- 2013년 1월 캘리포니아주는 보험회사가 수리과정에서 결함이 있는 또는 열등한 부품(defective or otherwise non-compliant aftermarket parts)을 사용하였다는 자체조사를 토대로<sup>38)</sup> 보험회사의 Non-OEM 부품 사용에 대한 책임을 강화하였음.<sup>39)</sup>
- 현재, 대부분의 주는 안전성에 영향을 미치는 기능성부품을 제외한 정비용 외장부품에 한해 보험회사의 Non-OEM부품 사용을 허용하고 있음.
- 또한, Non-OEM부품의 안전성 논란을 불식시키고자 1987년 보험회사의 기금으로 설립된 비영리 부품인증기관인 CAPA(certified automotive parts association)는 OEM부품과 동등이상의 품질인증기준을 제정하여 검사를 실시하며, 소비자가 CAPA 인증부품의 유통 및 장착을 추적할 수 있는 CAPA TRACKER 프로그램을 운영함.

#### 다. 실행방안

■ 외제차 부품시장의 독점적 구조 및 Non-OEM부품 비활성화 원인은 수요·공급 양면에서 찾을 수 있음.

38) <http://www.insurance.ca.gov/0400-news/0100-press-releases/2013/release001-13.cfm>

39) 개정내용을 살펴보면 첫째, 보험회사는 열등한 부품을 환불하고 제거, 교체하는 비용을 지불해야 함. 둘째, 보험회사의 보증이 수리견적서에 명시적으로 표기되어야 함. 셋째, 보험회사는 열등한 것으로 알려진 부품 사용을 중단하고 부품유통업자에 이를 30일 이내에 알려야 함. 넷째, 보험회사는 자사의 수리기준이 아니라 자동차정비국(Bureau of Automotive Repair)이 인가한 정비업체의 수리기준에 근거하여 사고차량을 원상태로 회복시켜야 함. 보다 상세한 내용은 State of California Department of Insurance(2013)을 참고 바람.

- 첫째, 통상 사고차량 수리비를 보험회사가 직접 지불하기 때문에 차량소유자가 값싼 양질의 Non-OEM부품을 적극적으로 탐색할 유인이 부족함.
- 둘째, 부품의 품질 및 안전성에 대한 관리·검증 기준 미흡은 Non-OEM 부품에 대한 불신과 OEM부품에 대한 맹목적 선호를 초래함.
- 셋째, 부품 가격 및 유통구조의 투명성 부족은 소비자의 합리적 선택권을 제한함.
- 마지막으로 공급측면을 살펴보면, 자동차제조업체가 딜러·승인정비업체에 OEM부품의 배타적 판매권과 정비기술을 제공하고 Non-OEM부품 취급 시 라이선스를 취소하는 사업관행은 부품시장의 독점적 구조를 부추길 수 있음.

■ 따라서 소비자가 원하는 가격과 서비스를 선택할 수 있는 소비자 중심 구조로 부품시장을 재편하기 위해서는 공급뿐만 아니라 수요를 자극하는 환경조성이 필요함.

- 이러한 환경조성은 외제차뿐 아니라 국산차 부품에도 적용됨.

#### 1) 공급측면

■ 자동차제조업체 유통망과 독립유통망간 상호교역에 대한 제한을 완화해야 함.

- 유통망간 상호교역이 허용된다면 독립유통망은 Non-OEM부품을 딜러·승인정비업체에 판매할 수 있음.
  - 이 경우 딜러·승인정비업체는 보다 저렴한 Non-OEM부품을 구입·재판매할 수 있게 됨.
- 그러나 보증수리 확대, 자동차제조업체와 딜러간 성과체계와 우호적 관

계 유지 필요성, 자동차제조업체의 OEM부품에 대한 공격적인 가격 책정 등으로 인해 그 효과가 크지 않을 수 있음.

## 2) 수요측면

■ Non-OEM부품에 대한 수요 진작을 위해서는, 무엇보다도 보수용 부품에 대한 용어를 정비할 필요가 있음.

- 순정부품을 OEM부품, 비순정부품을 Non-OEM부품으로 대체하여 표현하는 것이 바람직함.
- 나아가 장기적으로는, 보수용 부품을 생산자 및 유통경로에 따라 OEM부품과 Non-OEM부품으로 구분할 것이 아니라, 부품의 생산 기준 및 내역에 따라 구분하는 것이 바람직함(예: EU의 original spare parts와 spare parts of matching quality).

■ 둘째, 자동차보험 약관 개선을 통해 Non-OEM부품 사용을 공식화하고 보험회사의 Non-OEM부품 적용에 대한 구속력 있는 지침을 마련해야 함.

- 수리 시 Non-OEM부품 사용여부에 대한 인센티브를 제공하고 차량소유자의 선택권을 보장해야 함.
- 또한, Non-OEM부품 사용에 대한 고객의 사전동의 취득,<sup>40)</sup> Non-OEM부품 사용 여부 공개, 부품제조업자의 인증 및 보증 등을 보험회사에 요구함으로써 보험회사가 열등한 부품을 사용하거나 이와 관련하여 소비자를 기만하는 것을 방지해야 함.

40) 미국 웨스트버지니아주의 경우 보험회사는 연식 3년 이하 차량에 대해서 청구권자가 Non-OEM부품 사용을 문서로 동의하지 않는다면 Non-OEM부품 사용을 요구할 수 없음(W.Va. Code §§46A-6B-1 to 46A-6B-5).



- 셋째, 소비자가 Non-OEM부품을 안심하고 선택할 수 있도록 자기인증제 대상 부품을 확대하거나 별도의 부품인증제도를 도입할 필요가 있음.
  - 현재 2013년 2월부터 브레이크 호스, 좌석안전띠, 등화장치, 후반부사기, 후반안전판 등의 5개 품목을 대상으로 자동차부품인증제도가 시행되고 있음.
    - 자동차부품인증제도는 부품제조업체 또는 수입업체가 스스로 정부에서 정한 안전기준에 적합함을 인증하여 판매하고, 정부는 판매한 부품에 대해 부품관련기준의 적합여부 확인 및 기타 제작 결함가능여부를 확인하여 필요시 리콜 등의 조치를 취함.
- 넷째, 외제차 부품가격에 대한 투명성 제고를 통해 부품가격에 대한 소비자의 적극적 감시권을 보장해야 함.
  - 구체적으로, 정비업자는 정비의뢰자가 수리내역을 정확하게 확인할 수 있도록 수리항목별 시간당 공임, 작업시간, 부품정보(구분, 수량, 단가, 부품제조회사, 일련번호) 등을 제공해야 함.
  - 또한, 부품명, 일련번호, 제조사, 가격정보 등을 포함한 외제차 부품DB 제공을 의무화하여 수리비 산출시 이를 활용토록 할 필요가 있음.

## 2. OEM부품 및 정비기술정보 접근성 제고

### 가. 필요성 및 기대효과

- 독립정비업체의 OEM부품 및 정비기술정보 접근성 제고는 정비산업 내 공정한 경쟁 기회 제공, 소비자 선택권 및 안전성 제고 등 소비자, 정비산업, 보험산업에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대됨.

- 유통망간 상호교역이 허용된다면 독립정비업체는 독립유통망에서는 공급되지 않는 OEM부품을 보다 용이하게 구입할 수 있으므로 부품이 없어서 정비서비스 제공을 포기하는 사례가 감소할 것임.
- 특히, 정비기술정보에 대한 독립정비업체의 비차별적 접근이 확보됨으로써 정비산업 내 공정한 경쟁의 장이 조성될 것이며, 이로 인한 경쟁도 증가는 소비자의 정비부담 완화로 이어질 것임.
- 또한 독립정비업체는 대부분 보험수리에 대한 의존도가 높는데, 표준정비 방법 및 절차가 제공됨으로써 보험회사와 정비업체간 정비내용을 둘러싼 소모적 갈등이 감소할 것임.<sup>41)</sup>
- 소비자는 정비업체 선택권 증가, 불량정비 감소, 정비요금 및 보험료 인하 등을 기대할 수 있을 것임.

■ 한편, 독립정비업체의 정비기술정보 접근이 자동차제조업체의 지식재산권을 침해한다는 주장이 있으나, 이는 제공대상 기술정보의 범위 설정을 통해 방지될 수 있음.

- EU, 미국 등은 자동차제조업체가 제공해야 할 기술정보는 유지·보수에 필요한 정보로서, 이러한 기술정보는 교체부품을 생산하는데 필요한 정보와 달라 지식재산권이나 사업기밀을 침해할 가능성이 낮다고 주장함.<sup>42)</sup>
  - EU Supplementary guideline에 따르면, 지식재산권 침해의 여지가 있는 디자인·생산공정·교체부품제작에 사용된 재료 등은 제공대상 정보에 해당하지 않음.
- 자동차제조업체의 기술정보 제공의무의 핵심은 승인정비업체와 독립정비업체간 비차별이므로, 특정 정보가 지식재산권 침해, 사업상 기밀 등

41) 국토교통부에 따르면, 2009년 공임매출 중 보험수리가 차지하는 비중은 62.9%임.

42) Automotive Aftermarket Industry Association(2009).

을 이유로 승인정비업체에 제공되지 않았다면 독립정비업체에 제공할 필요는 없음.

<표 V-1> 자동차제조업체의 정비기술정보 제공에 대한 주요국의 접근

구분	우리나라	EU	미국	호주
법제화	○	○	메사추세츠주만 법제화, 나머지 주는 시장 자율규제 중이며 법제화 논의 중	×(2013년 말까지 시장참여자의 자율규제방안 도출이 미흡할 경우 입법화 예정)
문제인식 및 입법목적	차량 안전도	비차별 및 공정경쟁, 소비자의 정비권 및 선택권		
근거법	자동차 관리법 제32조 2	① 반독점법(TFEU Article 101, 102; MVBBER 1400/2002 article 4(2)) ② 차량배출가스규제	① 차량소유자와 소규모정비업체 보호법(An Act to Protecting Motor Vehicle Owners and Small Businesses in Repairing Motor Vehicles) ② 차량배출가스규제	① 입법화 시, 경쟁법(Competition and Consumer Act Section 45~47) ② 차량배출가스규제
정비기술에 대한 구체적 정의	×	○	○	해당사항 없음
가격에 대한 언급	×	○	○	
위반 시 처벌	×	○	○	

주: EU, 미국, 호주, 캐나다의 경우 자동차제조업체의 기술정보제공에 대한 이슈가 공정경쟁과 소비자의 정비권 및 선택권 측면에서 공론화·입법화된 반면, 우리나라의 경우 차량의 안전도 측면에서 입법화가 이뤄짐. 캐나다는 정부의 요청으로 시장참여자의 자발적인 협

의를 통해 독립정비업체의 정보접근성을 개선함. 이러한 문제인식 및 입법목적의 차이는 대안의 구체성과 실효성의 차이를 초래함.

## 나. 실행방안

- 자동차제조업체의 정비기술제공의무가 실효성을 갖기 위해서는 첫째, 제공대상 정비기술정보 범위 및 제공방식이 구체적으로 논의되어야 함.

- EU Supplementary guideline에 따르면 기술진보로 인해 정비기술정보에 대한 개념이 유동적이지만, 이를 구체화함으로써 제작자가 기술정보 제공의무를 성실히 이행하도록 해야 함.

- Supplementary guideline paragraph (65)에서 제공대상 기술정보에 대한 판단기준을 제시하고, Council Regulation 715/2007 Article1(14)에서 ‘차량정비유지정보’를 구체적으로 정의하며, Council Regulation 715/2007 Article6(2)에서는 제공대상 정보를 열거함.<sup>43)</sup>

- 기술정보 정의 및 제공방식이 명확하지 않을 경우, 자동차제조업체의 기술정보 제공의무가 성실히 이행되기 어려움.

43) Council Regulation 715/2007 Article1(14). "vehicle repair and maintenance information" means all information required for diagnosis, servicing, inspection, periodic monitoring, repair, re-programming or re-initialising of the vehicle and which the manufacturers provide for their authorised dealers and repairers, including all subsequent amendments and supplements to such information. This information includes all information required for fitting parts or equipment on vehicles. Council Regulation 715/2007 Article6(2)에 따르면 제작자가 제공해야 할 정보는 다음을 포함함: (a) equivocal vehicle identification (b) service handbooks; (c) technical manuals; (d) component and diagnosis information (such as minimum and maximum theoretical values for measurements); (e) wiring diagrams; (f) diagnostic trouble codes (including manufacturer specific codes); (g) the software calibration identification number applicable to a vehicle type; (h) information provided concerning, and delivered by means of, proprietary tools and equipment; and (i) data record information and two-directional monitoring and test data. 또한 Council Regulation 715/2007 Article6(5)(6)은 OBD(On Board Diagnostic) system 관련 정보에 대한 비차별적 접근을 허용해야 한다고 언급함.

■ 둘째, 제공기술정보의 가격산정 원칙이 논의되어야 함.

- EU 등은 기술정보에 대한 가격은 합리적이어야 하며, 정비업체가 기술 정보 구매를 포기할 정도로 가격이 높다면 이는 합리적인 가격이라 할 수 없다고 명시함.<sup>44)</sup>
  - － 특히 미국 메사츄세츠주의 관련법은 가격산정에 고려될 요소들을 열거 하면서, 정비기술의 개발비용을 가격산정 시 제외할 것을 명시함.<sup>45)</sup>
- 한편, 정비기술정보 가격은 소비자에게 전가될 것이고 이는 정비산업 내 경쟁촉진에 따른 소비자의 이익을 일정부분 상쇄할 여지가 있음.
- 또한 자동차제조업체가 기술정보 제공으로부터 일정 수준의 이익을 기대할 수 있다면 차량수리비를 줄이기 위한 자동차제조업체의 신기술개발 유인이 감소할 여지가 있음.

■ 셋째, 자동차제조업체의 정비기술정보 제공을 법제화할 것인지, 산업 내 이해당사자간 합의에 근거한 시장의 자율적 규제에 의존할 것인지가 논의되어야 함.

44) Council Regulation 715/2007 para7(1).

45) General Laws of Massachusetts Chapter 93J Section(1).

## VI. 결론

- 건당수리비가 국산차보다 3배나 높은 외제차의 등록대수가 빠른 속도로 증가함에 따라 외제차 소유여부에 상관없이 전체운전자의 수리비 및 보험료 부담이 증가함.
- 외제차 부품 및 정비 시장의 문제점으로는 첫째, 자동차제조업체가 부과한 수직적 제한의 반경쟁 효과 심화
  - 부품 및 정비 시장에서는 자동차제조업체(상류기업)가 생산·공급한 부품이 딜러(하류기업)를 통해 소비자에게 전달되어 최종소비가 발생하는 수직적 거래관계가 형성됨.
  - 수직적 거래관계 하에서는 자동차제조업체와 딜러간 외부성의 문제(무임승차 등)가 발생함.
  - 이러한 외부성 문제를 해결하기 위해 자동차제조업체는 딜러와의 거래에 수직적 제한을 가함.
    - － 일반적으로, 외제차제조업체는 딜러·승인정비업체에 OEM부품의 배타적 판매권과 정비기술을 제공하는 한편, 딜러·승인정비업체의 Non-OEM부품 취급을 제한함.
  - 이러한 수직적 제한은 공급측에 내재된 비효율성을 제거함으로써 공급자 잉여를 극대화하는 반면, 부품 및 정비 시장의 경쟁을 제한하여 소비자 후생을 감소시킴.

## ■ 둘째, 소비자의 부품 및 정비에 대한 정보 부족으로 인한 실효경쟁 부재

- 구체적으로, 자동차보험을 통한 제3자지불제도로 인해 부품가격 인상  
에 대한 소비자의 저항 및 감시가 이뤄지기 어렵고 이는 부품 및 정비 시장  
의 가격 및 품질 경쟁을 약화시킴.
- 또한, 수리비 내역 불투명성으로 인해 부품가격에 대한 소비자의 적극적  
인 감시권이 제한됨에 따라 OEM부품 및 승인정비업체에 대한 쏠림현상  
이 발생함.
- 마지막으로, Non-OEM부품에 대한 정보 부족은 Non-OEM부품에 대  
한 잘못된 인식과 불신을 초래함으로써 소비자의 합리적 선택을 저해함.

## ■ 부품 및 정비 시장 경쟁을 통해 외제차 수리비를 줄이기 위해서는 먼저, Non-OEM부품 활성화가 필요함.

- 구체적으로, Non-OEM부품에 대한 수요를 진작하기 위해서는 보수용  
부품에 대한 용어 정비, 자동차보험의 Non-OEM부품 선택 약관 개선,  
부품인증제도 확대 또는 도입, 부품 및 정비에 대한 정보 투명성·접근성  
제고가 필요함.
- 또한, 자동차제조업체 유통망과 독립유통망간 상호교역에 대한 제한을  
완화하여 딜러·승인정비업체의 Non-OEM부품 접근성을 제고함으로써  
Non-OEM부품의 공급을 원활히 해야 함.
- Non-OEM부품 활성화를 위해서는 무엇보다도, ‘창작에 대한 인센티브  
를 부여하고자 합법적으로 독점을 허용하는 것’과 ‘독점적 지위를 위한  
지식재산권 남용을 공정거래법에 의하여 제재하는 것’의 합리적인 접점  
을 찾는 노력이 있어야 할 것임.
  - Non-OEM부품 활성화의 선결요건은 지식재산권 문제 해결임.

## ■ 또한, 독립정비업체의 정비기술정보 및 OEM부품에 대한 접근성을 제고해야

함.

- 이를 위해서는 자동차제조업체의 정비기술제공의무를 강화해야 함.
- 또한 독립정비업체의 OEM부품에 대한 접근성 제고를 위해서는 유통망 간 상호교역이 원활히 이뤄지도록 해야 함.

<그림 VI-1> 외제차 수리비 문제점과 개선방안



■ 한편, 국산차의 부품 및 정비 시장도 폐쇄적 수직구조와 자동차제조업체의 시장통제력이 외제차의 그것과 다르지 않은 바, 본고에서 제시한 개선방안은 국산차에도 적용됨.

- 국산차 보수용 부품시장을 살펴보면, 외제차의 그것과 유사함: 유통의 주체로서 자동차제조업체, OEM부품 중심의 유통구조, Non-OEM부품의 공급체계 미흡, 자동차제조업체의 개별 부품에 대한 특허권 설정 경향.
- 국산차 정비시장을 살펴보면, 독립정비업체의 OEM부품 접근성을 제외하고는 외제차의 그것과 유사함: 직영·협력정비업체 증가, 자동차제조업



체의 정비사업에 대한 인식 변화(지원사업 → 수익사업)

## 참고문헌

- 장범진 외., 「통신시장의 수직적 산업구조와 기업행태: 이론 및 사례」, 한국정보통신연구원, 2003.
- 송윤아, “외제차 부품시장 경쟁촉진의 쟁점 및 당위성과 실행방안 검토,” 보험연구원 주간이슈, 2013.05.
- 송윤아, “공정한 정비요금을 위한 선결조건: 자동차제작자의 정비기술정보 제공 의무 강화 필요,” 보험연구원 주간이슈, 2013.07.
- 한국산업관계연구원, “자동차보험 적정 정비요금 조사 연구,” 2009.
- Automotive Aftermarket Industry Association, “Motor Vehicle Owner's Right to Repair Act,” 2009.
- Autopolis, “The Natural Link between Sales and Service: An Investigation for the Competition Directorate—General of the European Commission,” 2000.
- Commission of the European Communities, “The Future Competition Law Framework applicable to the Moto Vehicle Sector,” 2009
- Commonwealth Consumer Affairs Advisory Council, “Sharing of Repair Information in the Automotive Industry,” 2012.
- Hawker, N., “The Automotive Aftermarket: Crash Parts, Design Patents, and the Escape from Competition,” The American Antitrust Institute, 2010.
- London Economics, “Developments in Car Retailing and After—sales Markets under Regulation 1400/2002,” 2006.
- MiCRA, “Consumer Benefits from a Competitive Aftermarket for Crash Parts,” 2008.
- PCI, “Aftermarket Parts: A \$2.34 Billion Benefit for Consumers,” 2013.
- State of California Department of Insurance, “Final Text to Proposed Amendment to Regulation Standards for Repair and Use of Aftermarket Parts,” 2013.
- Australian Government response to the Commonwealth Consumer Affairs Advisory Council’s Final Report on the Sharing of Repair Information in the Automotive Industry, 2012. 12.

---

## 부 록

---

### 1. Non-OEM부품 활성화: 미국

- 1980년대 초부터 저가 Non-OEM부품과의 경쟁에 직면한 자동차제조업체는 Non-OEM부품의 안전성 문제, 이와 관련한 보험회사의 불공정 거래 및 보상에 대한 문제를 의회 및 주정부에 지속적으로 제기함.
- 1980년대 이전에는 차량소유자와 독립정비업체는 부품을 자동차 제조업체로부터만 구입할 수 있었고 이후 Non-OEM부품 제조업체가 상당히 낮은 가격에 부품을 판매함.
- 그러나 전미보험감독자협의회(NAIC)는 부품시장에 대한 경쟁제한조치는 소비자편익 측면에서 적합하지 않다고 판단하였으며, 다만 소비자가 Non-OEM부품을 안심하고 사용할 수 있도록 1987년 보험회사의 Non-OEM부품 사용에 대한 모델 규정(Aftermarket Parts Model Regulation)을 만들었음.
- 동 모델규정은 Non-OEM부품 사용을 제한하는 조치라기보다는 Non-OEM부품이 계속적으로 사용될 수 있도록 안전성을 보완한 조치라 할 수 있음.
- 동 모델규정에 따르면 첫째, 보험회사가 Non-OEM부품을 사용하고자 할 경우에는 사고차량을 수리하기 전에 수리견적서에 이를 알리는 문구를 10포인트 이상의 크기로 기재하여야 함.<sup>46)</sup>

---

46) 해당 문구는 다음과 같음: This estimate has been repaired based on the use of

- 둘째, Non-OEM부품 제조업체와 유통업체의 상호명 등을 차량소유자에게 알려야 함.
- 셋째, Non-OEM부품은 외관, 품질, 성능 측면에서 OEM부품과 비교하여 동등 이상이어야 함.
- 넷째, 동 규정 위반은 각 주의 불공정거래관행법(Unfair Trade Practices Act) 위반으로 간주됨.

■ 대부분의 주가 NAIC 모델규정을 수정·보완하여 채택하거나 유사규정을 만들어 보험회사가 Non-OEM부품을 차량수리에 사용하는 것을 지속적으로 허용함.<sup>47)</sup>

- 2013년 2월 기준, 수리에 사용된 부품의 제조업자에 대한 정보제공은 23개 주에서, Non-OEM부품 사용여부에 대한 정보제공은 38개 주에서, Non-OEM부품 사용에 대한 차량소유자의 사전동의는 13개 주에서 요구됨.
- 2013년 2월 기준, 알래스카, 델라웨어, 캔터키, 메인, 미네소타, 몬테나, 노스다코다, 사우스캐롤라이나, 버몬트 등은 보험회사의 Non-OEM부품 사용에 대한 통보와 부품제조업자의 인증을 요구하지 않음.
- 또한, 미네소타주는 보험회사, 손해사정사 등이 유리창(window glass) 외에 Non-OEM부품을 사용하도록 요구하는 것을 엄격히 금지하고 있음.<sup>48)</sup>

---

automobile parts not made by the original manufacturer. Parts used in the repair of your vehicle by other than the original manufacturer are required to be at least equal in kind and quality in terms of fit, quality and performance to the original manufacturer parts they are replacing.

47) 보험회사의 Non-OEM부품 사용에 대한 주(州)별 규제 현황(2013년 2월 기준)은 다음을 참조 바람: [http://www.iii.org/issue\\_updates/generic-auto-crash-parts.html](http://www.iii.org/issue_updates/generic-auto-crash-parts.html).

48) Minn. Stat. § 72A.201 subd. 6(7).

<부록 표 1> 보험회사의 Non-OEM부품 사용에 대한 주(州)별 규제 현황  
(2013년 2월 기준)

주	부품제조업체 의 상호명, 사업번호, 로고 표기	견적서에 Non-OEM부 품 사용을 표기	공개문구	차량소유자의 사전동의
Alabama	X	X	X	
Alaska				
Arizona	X	X	X	
Arkansas	X	X	X	X(1)
California	X	X	X	X
Colorado	X	X	X	
Connecticut		X	X	
D.C.				
Delaware				
Florida		X	X	
Georgia	X	X	X	
Hawaii		X(2)	X	X
Idaho	X	X	X	
Illinois	X	X	X	
Indiana		X		X(3)
Iowa	X	X	X	
Kansas		X(4)	X(4)	
Kentucky				
Louisiana	X	X	X	
Maine				
Maryland		X	X	
Massachusetts		X	X	
Michigan		X	X	
Minnesota				
Mississippi	X	X	X	
Missouri	X	X	X	
Montana				
Nebraska	X	X	X	
Nevada		X	X	
New Hampshire	X	X	X	
New Jersey	X	X	X	
New Mexico				X

New York		X		X(5)
North Carolina		X	X	
North Dakota				
Ohio	X	X	X	X
Oklahoma	X	X	X	
Oregon		X	X	X(6)
Pennsylvania		X	X	
Rhode Island	X		X	X(7)
South Carolina				
South Dakota	X	X	X	
Tennessee	X	X	X	
Texas				X
Utah	X	X	X	X
Vermont				
Virginia		X	X	
Washington		X	X	X
West Virginia		X(8)	X(8)	
Wisconsin	X	X	X	
Wyoming	X	X	X	X
—	23	38	37	13

주: (1) 완성차제조업체의 보증기간이 남아있는 차량의 경우 동의를 구하여야 함.

- (2) Non-OEM부품을 선택한 차량소유자에게 수리에 사용된 Non-OEM부품에 대한 정보가 기재된 견적서를 제공해야 함.
- (3) 차량연식이 5년 이하인 경우 차량소유자의 동의를 구하여야 함.
- (4) 차량연식이 10년 이상된 차량에는 적용되지 않음.
- (5) 정비업자가 사고차량 수리를 위해 3개 이상의 부품제조업체의 Non-OEM부품을 사용한 경우 차량소유자의 사전동의를 구하여야 함.
- (6) 수리에 사용된 부품의 품질이 OEM부품과 비교하여 동등이상이라는 독립인증기관(independent test facility)의 인증이 없는 경우 차량소유자의 동의를 구하여야 함.
- (7) 차량 제조일자로부터 30개월 미만인 차량에 적용
- (8) 차량 제조일자로부터 2년 이내에 차량에 적용

자료: National Association of Insurance Commissioners; Property Casualty Insurers Association of America.

## 2. 제작자의 정비기술정보 제공: 미국과 호주

### 가. 미국

■ 정비가기술정보가 시장자율협의체를 통해 2001년부터 제공되었으나 이에 대한 독립정비업체의 만족도가 낮음.

- 자동차기술의 고도화로 인해 독립정비업체들의 정비기술정보 접근에 대한 요구가 높아지자, 일종의 시장자율협의체 또는 청산소와 같은 NASTF(National Automotive Service Task Force)를 구성하여 2001년부터 이를 통해 기술정보를 제공함.
- 그러나 NASTF의 경우 문제 해결이 적시에 이뤄지지 않고, 자동차제조업체의 정보제공 거부를 제재할 방법이 없으며, 자동차제조업체가 제공 정보에 대해 과도한 요금을 부과하는 문제를 해결할 수 없었음.

■ 이에 2011년 차량소유자 및 정비업체의 기술정보 접근성 제고를 골자로 하는 법안이 발의되었으며 2012년 8월 메사츄세츠 주지사는 미국 최초로 동 법안을 승인함.<sup>49)</sup>

- 동법에 따르면 독립정비업체와 차량소유자는 공정하고 합리적인 가격으로 자동차제조업체의 인터넷 기반 진단 및 정비 정보시스템의 모든 정보에 비차별적으로 접근할 수 있음.<sup>50)</sup>
- 배기관 관련 정보의 경우, 공기청정법(Clean Air Act)에 의거하여 자동차제조업체는 독립정비업체에도 비차별적으로 제공해야 함.
  - － 동법에 따르면 자동차제조업체는 배기관 관련 정보를 웹사이트에 게재하고 독립정비업체가 관련 진단장비를 구입할 수 있도록 해야 함.
  - － 배기관 관련 정보 및 장비는 공정하고 합리적이고 비차별적인 가격에 제공되어야 함.

49) An Act to Protecting Motor Vehicle Owners and Small Businesses in Repairing Motor Vehicles(General Laws of Massachusetts Chapter 93J).

50) General Laws of Massachusetts Chapter 93J Section (2)(a).

## 나. 호주

- 2013년 7월 현재, 호주정부는 시장참여자의 동의에 근거한 시장자율규제방안을 도출하도록 요구한 상태이며, 2013년 말까지 이에 대한 가시적 성과가 없을 경우 자동차제조업체의 정비기술정보 제공을 법제화할 것임을 밝힘.<sup>51)</sup>
- 또한, 호주정부는 EU의 자동차배출가스기준과 유사한 규제마련을 검토 중이며, 이러한 경우 자동차제조업체는 정비에 필요한 모든 정보를 독립정비업체에 비차별적으로 제공해야 함.<sup>52)</sup>

---

51) Australian Government response to the Commonwealth Consumer Affairs Advisory Council's final report on the Sharing of repair information in the automotive industry, 2012. 12.

52) Commonwealth Consumer Affairs Advisory Council(2012).