

kiri Weekly

2013.5.27 제235호

이슈

외제차 부품시장 경쟁촉진의 쟁점 및 당위성과 실행방안 검토

포커스

소비자 민원 감축: 상품경쟁에서 가격경쟁으로 전환해야

금융보험 해설

금융상품의 이해 (21): 목표기간펀드(TDF) (2)

글로벌 이슈

일본 정부, 경기 회복국면 판단

리보(Libor) 산정방식 이원화 추진

금융시장 주요지표



외제차 부품시장 경쟁촉진의 쟁점 및 당위성과 실행방안 검토

송윤아 연구위원

요약

- 최근 민주당 민병두 의원은 외제차 부품시장의 독점적 구조와 부품가격에 대한 불투명성이 국민의 수리비 부담을 가중시키고 선택권을 제한한다고 지적하며, 이를 해소하기 위한 방안으로 Non-OEM부품 활성화를 주장함.
- Non-OEM부품 활성화 이슈는 경쟁, 지식재산권 보호, 안전성 측면에서 상호 충돌의 여지가 있으므로 다각도에서 입체적으로 검토·논의됨으로써 그 당위성이 입증되어야 함.
 - Non-OEM부품 활성화를 통한 부품시장의 경쟁촉진은 소비자의 선택권을 보호하고 시장의 투명성을 제고하며 수리비 및 보험요율 인하를 유도함.
 - 반면, 부품제조업체의 무임승차는 완성차제조업체의 디자인 개발 유인을 저하시킴으로써 완성차시장의 상품 차별화에 부정적인 영향을 미칠 수 있음.
 - 또한, 검증되지 않은 Non-OEM부품의 난립은 운전자 안전을 위협할 수 있으며 보험회사가 비용을 낮추기 위해 열등한 Non-OEM부품을 사용할 유인을 제공함.
- 주요국에서는 일부 자동차부품에 대해 지식재산권의 적용을 면제하고 Non-OEM부품에 대한 안전성 인증 제도를 마련함으로써 부품시장의 경쟁을 촉진하였는데, 이러한 사회적 합의는 자동차 부품시장의 특수성 때문에 가능하였음.
 - 무엇보다도 부품시장은 제3자지불제의 맹점, 즉 부품가격에 대한 소비자의 감시 및 저항이 낮음.
 - 둘째, 차량소유의 생애주기비용에 대한 정보가 불완전한 상태에서 차량구매 결정이 이뤄짐으로써 부품 시장에서 차량소유자의 수요자로서의 역할이 제한됨.
 - 셋째, 완성차제조업체와 직영딜러 간 부품시장의 독점구조를 초래하는 유인 구조가 존재함.
- 외제차 부품시장의 독점적 구조 및 Non-OEM부품 비활성화 원인은 수요·공급 양면에서 찾을 수 있음.
 - 첫째, 통상 사고차량 수리비를 보험회사가 직접 지불하기 때문에 차량소유자가 값싼 양질의 Non-OEM 부품을 적극적으로 탐색할 유인이 부족함.
 - 둘째, 부품의 품질 및 안전성에 대한 관리·검증 기준 미흡은 Non-OEM부품에 대한 불신과 OEM부품에 대한 맹목적 선호를 초래함.
 - 셋째, 부품 가격 및 유통구조의 투명성 부족은 소비자의 합리적 선택권을 제한함.

- 마지막으로 공급측면을 살펴보면, 완성차제조업체가 직영딜러·정비소에 OEM부품의 배타적 판매권과 수리노하우를 제공하고 Non-OEM부품 취급 시 라이선스를 취소하는 사업관행은 부품시장의 독점적 구조를 부추길 수 있음.

■ 소비자 중심 구조로 부품시장을 재편하기 위해서는 공급보다는 수요를 자극하는 다음과 같은 환경조성이 필요함.

- 첫째, 자동차보험 약관 개선을 통해 Non-OEM부품 사용을 공식화하고 보험회사의 Non-OEM부품 적용에 대한 구속력 있는 지침을 마련해야 함.
- 둘째, 자기인증제 대상 부품을 확대함으로써 소비자가 Non-OEM부품을 안심하고 선택할 수 있도록 해야 함.
- 셋째, 외제차 부품가격에 대한 투명성 제고를 통해 부품가격에 대한 소비자의 적극적 감시권을 보장해야 함.
- 일견 역설적이게도, 보험회사의 Non-OEM부품 적용에 대한 지침과 자기인증제 대상 부품 확대는 보험회사의 소비자 기만에 대한 우려와 열등 부품의 시장유입을 차단함으로써 Non-OEM부품에 대한 불신을 불식시키고 부품시장의 경쟁을 촉진할 것임.

1. 검토배경

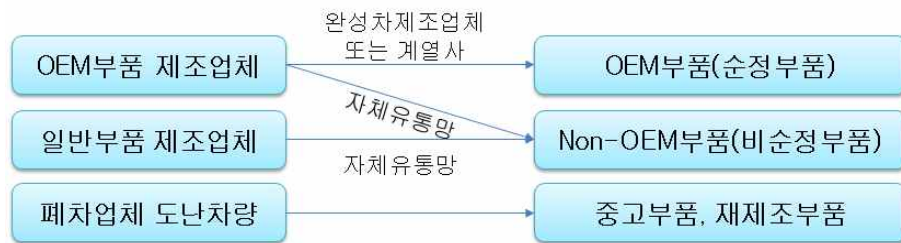


- 최근 민주당 민병두 의원은 외제차 부품시장의 독점적 구조와 부품가격에 대한 불투명성이 국민의 수리비 부담을 가중시키고 선택권을 제한한다고 지적하며, 이를 해소하기 위한 방안으로 Non-OEM부품 활성화를 주장함.¹⁾

- 외제차 Non-OEM부품 활성화를 위한 법안의 구체적인 내용은 아직 공개되지 않음.
 - 동일한 부품제조업체에서 제작한 부품의 경우 성능과 품질이 동일하더라도 브랜드 부착 여부에 따라 OEM과 OES(Original Equipment Supplier: OEM 납품자 상표 부착 생산)로 구분되며 후자는 Non-OEM부품(일명 비순정부품)으로 분류됨.

1) 민병두 의원 2013년 5월 6일자 보도자료(<http://www.badmin.net>).

〈그림 1〉 자동차부품 제작 및 유통



■ Non-OEM부품 활성화 이슈는 경쟁, 지식재산권 보호, 안전성 측면에서 상호 충돌의 여지가 있으므로 각각도에서 입체적으로 검토·논의됨으로써 그 당위성이 입증될 필요가 있음에도 불구하고, 이에 대한 충분한 검토 및 논의가 이뤄지지 않은 실정임.

- Non-OEM부품 활성화를 통한 부품시장의 경쟁촉진은 소비자의 선택권을 늘리고 시장의 투명성을 제고하며 수리비 및 보험요율 인하를 유도함.
- 반면, 부품업체의 무임승차로 인한 완성차제조업체의 디자인 개발 유인을 저하시킴으로써 결국 완성차시장의 상품 차별화 및 경쟁을 약화시킬 수 있음.
- 또한, 검증되지 않은 Non-OEM부품의 난립은 운전자의 안전을 위협할 수 있으며 보험회사가 비용을 낮추기 위해 열등한 Non-OEM부품을 사용할 유인이 존재함.

■ 우리나라와 달리 미국에서는 자동차 부품시장의 경쟁을 중요한 가치로 받아들여 Non-OEM부품 사용이 활성화되어 있으며 이로 인해 발생할 수 있는 문제점, 즉 안전성과 보험회사의 차량소유자 기만에 대해서는 엄격히 규제하고 있음.

- 미국 대부분 주에서는 운전자의 안전을 위해 기능성 부품을 제외한 정비용 외장부품(crash part)에 한해 보험회사의 Non-OEM부품 사용을 허용하고 있음.
 - 정비용 외장부품은 일반적으로 판금(sheet metal) 또는 플라스틱으로 만들어진 자동차의 외관에 장착되는 부품(예: fender, hoods, doors, trunk lid)을 의미함.²⁾
- 미국손해보험협회(PCI)에 따르면, 손해보험회사가 연간 정비용 외장부품비 명목으로 지급하는 보험금(423억 달러) 중 Non-OEM부품이 차지하는 비중은 14%(39억 달러), OEM부품의 비중은 86%(384억 달러)임.³⁾

2) NAIC Aftermarket Parts Model Regulation과 U.S. General Accounting Office의 정의에 따르면, 배터리, 필터, 완충장치(shock absorber), 점화플러그(spark plug)와 같은 기능성 부품(mechanical part)은 제외됨.

3) PCI(2013), "Aftermarket Parts: A \$2,34 Billion Benefit for Consumers".

- 또한, 주마다 차이가 있긴 하지만 Non-OEM부품 사용에 대한 고객의 사전동의 취득, Non-OEM부품 사용 여부 공개, 부품제조업자 인증 및 보증 등을 보험회사에 요구함으로써 보험회사가 열등한 부품을 사용하거나 이와 관련하여 소비자를 기만하는 것을 방지함.⁴⁾
 - 위 규제는 Non-OEM부품 사용을 제한하는 조치라기 보다는 Non-OEM부품이 계속적으로 사용될 수 있도록 안전성을 보완한 조치라 할 수 있음.

■ 이에 본고에서는 Non-OEM부품 활성화 법안의 배경이 된 외제차 수리비 실태를 살펴보고 Non-OEM부품 활성화 관련 쟁점을 정리한 후, 보험회사의 Non-OEM부품 사용에 대한 미국의 감독적 접근방식을 검토함으로써 시사점을 제시함.

2. 외제차 수리비 현황 및 문제점



가. 현황

- 자기차량손해와 대물배상 등 자동차보험 물적담보의 손해액 비중이 매년 증가하여 FY2010에는 56% (약 5조 원)로 인적담보의 손해액 비중을 앞서고 있음.⁵⁾
 - 개인용 보험의 경우 물적담보의 비중이 약 60%에 이르고 있음(<표 2> 참조).
 - FY2010 물적담보의 경과손해율은 87.3%로 전체 경과손해율에 비해 6.2%p 높으며, 개인용 보험의 경우도 물적담보의 경과손해율이 전체 경과손해율에 비해 높은 편임.

4) 상세한 내용은 4장에서 다룸.

5) 편의상 이하에서는 자기차량손해는 ‘자차’로, 대물배상은 ‘대물’로 표기함.

〈표 1〉 자동차보험 자차·대물담보 손해액(FY2005~2010)

(단위: 억 원, %)

구분	FY2005	FY2006	FY2007	FY2008	FY2009	FY2010
자차·대물손해액 (구성비)	26,652 (43.0)	30,240 (44.2)	33,349 (46.5)	35,972 (49.2)	42,196 (53.3)	50,620 (56.0)
자차·대물손해액 증가율	—	13.5	10.3	7.9	17.3	20.0
자차·대물 경과손해율	78.1	78.4	74.0	72.6	81.9	87.3
전체 경과손해율	76.3	78.6%	73.2	70.0	75.9	81.1

주: 1) 개인용, 업무용, 영업용, 이륜차 등을 포함함. 2) 괄호 안 구성비는 '자차·대물손해액/자동차보험전체손해액'임.
자료: 보험개발원 제공.

〈표 2〉 개인용 자동차보험 자차·대물담보 손해액(FY2008~2012 3/4)

(단위: 억 원, %)

구분	FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012 3/4
대물·자차손해액(구성비)	25,119 (54.1)	29,636 (57.6)	35,827 (60.2)	35,438 (59.4)	26,746 (59.5)
대물·자차손해액 증가율	—	18.0	20.9	-1.1	-24.5
대물·자차 경과손해율	72.5	82.4	88.3	75.0	73.6
전체 경과손해율	69.4	77.1	82.6	75.3	75.5

주: 1) 개인용에 한함. 2) 괄호 안 구성비는 '개인용 자차·대물손해액/개인용 전체손해액'임.
자료: 보험개발원 제공.

■ 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 연평균 증가율이 25%를 상회하며 빠른 속도로 증가하고 있음.

〈표 3〉 승용일반형 외제차 누적등록대수(2001~2012)

(단위: 천대)

구분	2001	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	연평균 증가율
승용일반형 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%
승용일반형	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, 승용경회물형, 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:공임:도장=59:17:24이며, 국산차의 경우 41:26:33로 외제차는 국산차에 비해 부품비중이 높음.

〈표 4〉 자동차보험 자차·대물담보 수리비(FY2008~2012 3/4)

(단위: 억 원)

구분		FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012 3/4	연평균 증가율 (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 제공.

■ 외제차의 자차·대물 건당수리비는 FY2011 기준 262만 원으로 국산차의 3.1배이며 FY2008~2011 동안 연평균 증가율은 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.

〈표 5〉 외제차의 자동차보험 자차대물담보 건당수리비(FY2008~2012 3/4)

(단위: 천 원, 배)

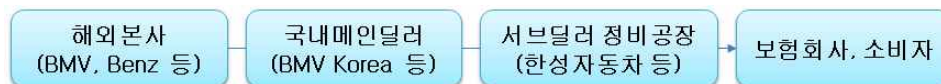
구분	FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012 3/4	연평균 증가율(FY2008~2011)	
						외제차	국산차
부품	1,663 (5.1)	1,776 (5.5)	1,797 (5.3)	1,857 (5.4)	1,964 (5.2)	3.7%	2.1%
공임	252 (2.1)	264 (2.3)	284 (2.3)	284 (2.2)	303 (2.2)	4.0%	3.6%
도장	590 (2.3)	633 (2.4)	673 (2.5)	696 (2.4)	729 (2.4)	5.7%	4.6%
합계	2,300 (3.0)	2,432 (3.2)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

나. 문제점

- 외제차의 높은 수리비가 높은 차량가격에 기인하기 보다는 불공정한 시장구조 및 거래관행에서 비롯된 것이라면 개선의 필요성이 있음.
- 무엇보다도 외제차 부품시장을 살펴보면 외제차 직영딜러에 의한 독점적 부품유통구조로 인해 경쟁적 부품가격을 기대하기 어려움.
- 현재 사업관행을 살펴보면 외제차제조업체 및 메인 딜러는 직영딜러·정비소에 OEM부품의 배타적 판매권과 수리기술을 제공하는 대신 Non-OEM부품 취급 시 라이선스를 취소함.⁶⁾

〈그림 2〉 외제차 직영딜러의 부품유통구조



주: 서브딜러는 차를 직접 수입해 파는 것이 아니라 메인딜러(수입업자)로부터 차를 공급받아 판매를 대행함. GS, 효성, LS, 일진, 극동유화, KCC정보통신, 참존, 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 코오롱글로벌, 한독모터스 등 8개 서브딜러를, Audi Korea는 고진모터스 등 8개 서브딜러를 가지고 있음. 서브딜러는 전시장과 정비공장을 가지고 있으며 자동차 판매를 비롯하여 부품과 공임으로부터 수입을 창출함.

6) 이러한 사업관행은 외제차제조업체와 직영딜러 간 유인 구조에 기인하며, 상세한 내용은 8~9쪽에서 설명함.

- 둘째, 외제차 수리비 내역 불투명성으로 인해 부품가격에 대한 소비자의 적극적인 감시권이 제한되어 있음.
 - 현행 자동차관리법(제58조 제4항)상 자동차정비업자의 준수사항으로 ‘정비를 의뢰한 자에게 국토 해양부령으로 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 자동차제작자(수입업자 포함)에 자동차의 점검·정비 비용 산정을 위한 부품가격 자료의 제공 및 자동차 제작자나 부품제작자에 관련 자료의 제공의무를 규정하고 있으나 실효성이 미흡함.
- 셋째, 외제차 Non-OEM부품의 품질 및 안전성에 대한 당국의 감독 부재는 Non-OEM부품에 대한 소비자의 불신을 방치하여 부품시장의 경쟁구조 구축을 어렵게 함.
 - 미국의 사례에서 보는 바와 같이, 정부는 Non-OEM부품에 대한 품질 및 안전성 인증과 보험회사 또는 정비업체의 Non-OEM부품 사용에 대한 관리·감독을 통해 안전한 Non-OEM부품이 제조·유통될 수 있도록 할 필요가 있음.

3. Non-OEM부품 활성화의 쟁점 및 당위성



- Non-OEM부품 활성화 이슈는 경쟁을 통한 수리비 및 효율인하, 지식재산권 보호를 통한 기술·디자인 혁신, 운전자의 안전, 보험회사의 불공정 거래 및 보상 등 사회적 후생에 영향을 미칠 수 있는 만큼 본 장에서는 비순정품 활성화의 쟁점 및 당위성이 무엇인지 구체적으로 살펴보도록 함.

가. 경쟁

- 완성차제조업체는 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 상술한 완성차제조업체의 주장은 설득력이 부족한데, 그 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.⁷⁾
 - 차량소유의 생애주기비용(life-cycle cost of ownership)은 미래 부품가격, 개인의 차사고 발생 가능성 등에 의존하는데, 이에 대한 정보가 불완전한 상태에서 차량구매 결정이 이뤄짐.
- 셋째, 완성차제조업체는 직영딜러에 부품 및 수리기술을 배타적으로 제공함으로써 직영딜러가 부품 및 공임에서 독점적 이윤을 누리도록 해줄 유인과 능력을 가지며, 이는 완성차제조업체가 부품공급에 있어 독점적 지위를 가질 경우 더욱 심화됨.⁸⁾
 - 1차 시장에서 치열한 경쟁에 직면한 완성차제조업체는 보다 높은 점유율을 차지하기 위해 직영딜러의 자동차 판매마진을 가능한 낮게 유도할 유인이 있음.⁹⁾
 - 대신 완성차제조업체는 직영딜러가 독립정비업체와 소비자에 부품을 원하는 수준의 마진율로 판매할 수 있도록 부품 및 수리기술을 배타적으로 제공할 유인이 있음.
 - 즉, 직영딜러에게 신차판매는 일종의 로스리더(loss leader)로서 직영딜러는 1차 시장에서 발생한 손실을 2차 시장에서 보전함.
 - 1차 시장에서 완성차제조업체의 시장점유율이 커질수록 2차 시장의 규모가 커지기 때문에 직영

7) Hawker, N.(2010), "The Automotive Aftermarket: Crash Parts, Design Patents, and the Escape from Competition", The American Antitrust Institute.

8) Ibid.

9) 편의상 완성차시장을 1차 시장, 부품시장을 2차 시장이라 표기함.

덜리는 자동차판매마진을 기꺼이 희생할 유인이 있음.

- 완성차제조업체는 1차 시장에서 발생한 이윤을 직영딜러와 공유하지 않고 독식할 수 있어 좋고 직영딜러는 부품에 대한 배타적 판매권으로 2차 시장에서 높은 마진을 누릴 수 있어 좋음.
- 이때 완성차제조업체와 직영딜러가 누리는 이윤은 결국 소비자와 독립정비업체의 비용이며, 이러한 폐해는 2차 시장에서 완성차제조업체의 독점적 지위가 강화될수록 심화됨.
 - 반대로, Non-OEM부품이 활성화된다면 소비자와 독립정비업체의 OEM부품 구입 유인이 줄어들 것이고 이로써 OEM부품 가격 인하가 이뤄질 것임.

■ 미국손해보험협회(PCI)에 따르면, Non-OEM부품 사용이 금지될 경우 연간 보험료 부담이 23억 달러만큼 증가하여 대당 보험료가 4.2% 상승함.¹⁰⁾

- 1980년대 중반까지 운전자와 독립정비업체는 부품을 완성차제조업체로부터만 구입할 수 있었고 이후 Non-OEM부품업체가 낮은 가격에 부품을 판매함.
- 손해보험회사는 약 23억 7,500만 청구건수 중 3억 3,300만 건은 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 추가된 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.¹¹⁾
- 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 차량당 26달러를 추가로 지불해야 함을 의미함.¹²⁾

10) PCI(2013), "Aftermarket Parts: A \$2.34 Billion Benefit for Consumers".

11) 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.

12) 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), "Consumer Benefits from a Competitive Aftermarket for Crash Parts".

나. 지식재산권 보호

■ Non-OEM부품 활성화는 부품업체의 무임승차로 인한 완성차제조업체의 디자인 개발 유인 저하를 초래함으로써 결국 1차시장의 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, 완성차제조업체의 개별 부품에 대한 디자인권 보호 및 Non-OEM부품 사용 금지는 부품시장의 독점을 초래함.

- 기존에 완성차제조업체는 자동차 전체 외관에 대해서 디자인권을 설정하여 1차 시장에서 타 완성차제조업체를 견제하였음.
- 그러나 최근에는 개별 부품에 디자인권을 설정하여 디자인권이 설정된 부품 수가 급증하였으며, 이러한 형태의 디자인권 설정은 완성차제조업체에 부품에 대한 독점적 지위를 부여함.
- 실제로 ITC(International Trade Commission)는 Ford사의 디자인권을 침해한 정비용 외장부품 수입을 금지한 바 있음.¹³⁾

■ 최근 완성차제조업체의 개별 부품에 대한 디자인권 설정 경향은 1차 시장 경쟁자를 견제하기 위한 수단이라기보다는 2차 시장에서의 독점적 지위를 확보하기 위함이라는 시각이 지배적임.¹⁴⁾

- 기술진보로 자동차의 유효수명이 증가한 상황에서 완성차제조업체에 있어 부품시장은 1차 시장에 비해 안정적으로 높은 수익을 얻을 수 있는 시장임.
- 완성차제조업체는 배타적 사용권을 14년 동안 보장받고 부품시장에서 독점적 이익을 얻기 위해 개별 부품에 대한 디자인권 설정 유인을 가짐.
- 또한, 이러한 독점적 이익에 대한 기대로 인해 완성차제조업체는 신차시장에서 시장점유율을 늘리

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

14) Hawker, N.(2010).

고자 마진율을 가능한 낮추고 부품 디자인을 과도하게 변경할 유인이 있음.

- 요컨대, ‘개별부품에 대한 디자인권 설정 → 2차 시장 독점이익 → 1차 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 완성차제조업체의 디자인 혁신에 대한 유인을 크게 저하시켰다고 보기 어려움.

- Non-OEM부품 활성화가 반독점에 대한センチ멘탈을 조장하여 디자인 혁신을 저해함으로써 1차 시장의 상품차별화를 저해한다는 비판이 제기될 수 있음.
- 그러나 Non-OEM부품 활성화로 2차 시장에서 무임승차가 있다고 하더라도 완성차제조업체는 1차 시장에서 신규수요를 창출하고 시장점유율을 높이기 위해 여전히 디자인 개발의 유인이 있음.
- 도리어 완성차제조업체의 디자인 혁신의 유인이 1차 시장에서의 경쟁이 아닌 2차 시장에서의 독점 이익에 집중되어 있을 경우 불필요한 디자인 변경이 문제로 제기될 수 있음.

■ 이에 미국 의회는 완성차제조업체의 약탈적 디자인권 설정을 막고 부품시장의 경쟁을 촉진하기 위해 일부 정비용 외장부품에 대해서 디자인권 존속기간을 기존 14년에서 30개월로 단축시키는 법안을 발의함.¹⁵⁾

- 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 완성차제조업체의 격렬한 저항에 직면하여 시행이 불투명하였으나, 일부 EU회원국, 영국, 호주에서는 현재 유사법이 시행됨.¹⁶⁾

15) 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.

16) 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.

다. 안전 및 보험회사의 불공정거래

■ Non-OEM부품의 안전성 및 동등성에 대한 의문은 보험소비자의 보험회사에 대한 집단소송으로 이어졌고 결국 최종법원은 수리에 사용된 Non-OEM부품이 품질 및 안전성 측면에서 OEM부품에 비해 열등하지 않다는 의미의 판결을 함.¹⁷⁾

- 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.

■ 그러나 보험회사가 비용을 낮추기 위해 열등한 Non-OEM부품을 사용할 유인이 존재하는 한 안전성이 위협받을 수 있기 때문에 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 토대로¹⁸⁾ 보험회사의 Non-OEM부품 사용에 대한 책임을 강화하였음.¹⁹⁾

17) Michael Avery et al. v. State Farm Mutual Automobile Insurance Company.

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

19) 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 다음을 참고 바람: State of California Department of Insurance(2013), "Final Text to Proposed Amendment to Regulation Standards for Repair and Use of Aftermarket Parts".

- 현재, 대부분의 주는 안전성에 영향을 미치는 기능성부품을 제외한 정비용 외장부품에 한해 보험 회사의 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.

4. 보험회사의 Non-OEM부품 사용에 대한 미국의 접근방식

- 1980년대 초부터 저가 Non-OEM부품과의 경쟁에 직면한 완성차제조업체는 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 소비자편의 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 만들.
- 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.²⁰⁾
- 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.

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

■ 대부분의 주가 NAIC 모델규정을 수정·보완하여 채택하거나 유사규정을 만들어 보험회사가 Non-OEM 부품을 차량수리에 사용하는 것을 지속적으로 허용함.²¹⁾

- 2013년 2월 기준, 수리에 사용된 부품의 제조업자에 대한 정보제공은 23개 주에서, Non-OEM 부품 사용여부에 대한 정보제공은 38개 주에서, Non-OEM부품 사용에 대한 차량소유자의 사전 동의는 13개 주에서 요구됨.
- 2013년 2월 기준, 알래스카, 델라웨어, 캔터키, 메인, 미네소타, 몬태나, 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.²²⁾

5. 외제차 부품시장 경쟁촉진 방안



■ 주요국에서는 일부 자동차부품에 대해 지식재산권의 적용을 면제하고 Non-OEM부품에 대한 안전성 인증 제도를 마련함으로써 부품시장의 경쟁을 촉진하였는데, 이러한 사회적 합의는 자동차 부품시장의 특수성 때문에 가능하였음.

- 무엇보다도, 부품시장은 제3자지불제의 맹점, 즉 부품가격에 대한 소비자의 감시 및 저항이 낮음.
- 둘째, 차량소유의 생애주기비용에 대한 정보가 불완전한 상태에서 차량구매 결정이 이뤄짐으로써 부품시장에서 차량소유자의 수요자로서의 역할이 제한됨.
- 셋째, 완성차제조업체와 직영딜러 간 부품시장의 독점구조를 초래하는 유인 구조가 존재함.

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

- 첫째, 통상 사고차량 수리비를 보험회사가 직접 지불하기 때문에 차량소유자가 값싼 양질의 Non-OEM부품을 적극적으로 탐색할 유인이 부족함.

21) 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.

22) Minn. Stat. § 72A.201 subd. 6(7).

- 둘째, 부품의 품질 및 안전성에 대한 관리·검증 기준 미흡은 Non-OEM부품에 대한 불신과 OEM부품에 대한 맹목적 선호를 초래함.
 - 셋째, 부품 가격 및 유통구조의 투명성 부족은 소비자의 합리적 선택권을 제한함.
 - 마지막으로 공급측면을 살펴보면, 완성차제조업체가 직영딜러·정비소에 OEM부품의 배타적 판매권과 수리노하우를 제공하고 Non-OEM부품 취급 시 라이선스를 취소하는 사업관행은 부품시장의 독점적 구조를 부추길 수 있음.
- 소비자가 원하는 가격과 서비스를 선택할 수 있는 소비자 중심 구조로 부품시장을 재편하기 위해서는 공급보다는 수요를 자극하는 환경조성이 필요함.
- 이러한 환경조성은 외제차뿐 아니라 국산차 부품에도 적용됨.
- 이를 위해 첫째, 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,²³⁾ Non-OEM부품 사용 여부 공개, 부품제조업체의 인증 및 보증 등을 보험회사에 요구함으로써 보험회사가 열등한 부품을 사용하거나 이와 관련하여 소비자를 기만하는 것을 방지해야 함.
- 둘째, 자기인증제 대상 부품을 확대함으로써 소비자가 Non-OEM부품을 안심하고 선택할 수 있도록 해야 함.
- 자동차부품인증제도는 부품제조업체 또는 수입업체가 스스로 정부에서 정한 안전기준에 적합함을 인증하여 판매하고, 정부는 판매한 부품에 대해 부품관련기준의 적합여부 확인 및 기타 제작 결함 가능여부를 확인하여 필요시 리콜 등의 조치를 취함.
 - 2013년 2월부터 브레이크 호스, 좌석안전띠, 등화장치, 후반부사기, 후반안전판 등의 5개 품목을 대상으로 시행함.

23) 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, 외제차 부품가격에 대한 투명성 제고를 통해 부품가격에 대한 소비자의 적극적 감시권 보장 필요
 - 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.

- 일견 역설적이게도, 보험회사의 Non-OEM부품 적용에 대한 지침과 자기인증제 대상 부품 확대는 보험회사의 소비자 기만에 대한 우려와 열등 부품의 시장유입을 차단함으로써 Non-OEM부품에 대한 불신을 불식시키고 부품시장의 경쟁을 촉진할 것임. [kiri](#)