

2018년
국회정무위원회
국정감사 정책자료집
1

자동차 대체부품 시장의 한계와 개선방안

국회의원 **성 일 종**
(자유한국당 · 국회정무위원회)

목 차

가. 한국의 자동차 부품 시장 현황	5
나. 디자인보호법 해외사례	9
1. 해외사례	11
1) 독일	11
2) 유럽주요국	12
3) 미국	12
4) 프랑스	13
2. 반대 논리와 효과 및 국내·외 관련 판례 / 사례	13
다. 디자인보호법 국내 입법 동향	25
1. 검토의견	30
라. 자동차보험 대체부품 특별약관의 한계	39

2018년 국회정무위원회 국정감사 정책자료집

자동차 대체부품 시장의 한계와 개선방안

한국의 자동차 부품 시장 현황


□ 1차 협력부품업체 수익성 비교 현황 (자동차부품산업內)

구분	전체 1차 협력부품업체	영업적자 1차 협력부품업체 (상장사)	전체 중 적자업체 비중	영업이익율
2017년	513개	98개	19.2%	2.4%
2018년	851개	85개	30%	2.0%

※자료) 국민경제자문회의 혁신경제

□ 2018년 1분기 1차 협력부품업체 수익성 현황

구분	전체 1차 협력부품업체	1차협력부품업체 (상장사)	영업적자 업체
2018년 1분기	851개	89개	42개

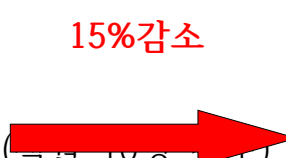


- ☞ 42개의 영업적자 업체 중 28개사(66.7%) 2018년 1분기 적자전환
- ☞ 2017년 1분기 영업이익율 3.7%
- 2018년 1분기 영업이익율 0.9%

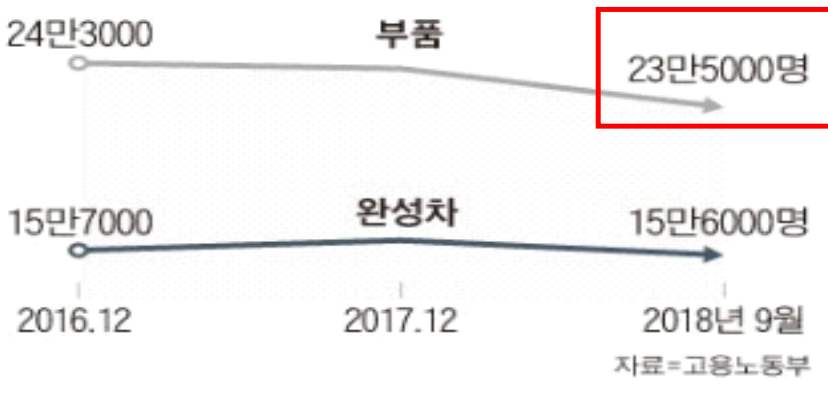
※자료) 국민경제자문회의 혁신경제

□ 경북 A자동차 부품사 현황

2017년	2018년
완성차 70만대 분량의 부품 생산	완성차 60만대 분량의 부품 생산



□ 자동차 완성차 부품 제조 분야 고용 인원 현황



※자료)고용노동부

□ 한국 자동차 산업의 ‘수직 계열화’

구분	자동차 생산
2012년	456만대
2018년	400만대



12% 감소

※자료)고용노동부

☞ 이항구 산업연구원 선임연구원

“효율화를 위해 한 대기업에 1·2차 협력사들이 전속 납품하는 구조가 정착돼 왔지만, 글로벌 시장에서 경쟁하는 지금은 부품사도 납품선 다변화를 반드시 해야 한다”

2018년 국회정무위원회 국정감사 정책자료집

자동차 대체부품 시장의 한계와 개선방안

디자인 보호법 해외사례

국내·외 디자인보호 현황 [자동차 외장교체부품]

*한국자동차부품협회

□ 독일: 교체용 외관부품시장의 사실상(de facto)의 자유화

- 독일 자동차제작사는 비순정(non-OEM) 외관부품의 판매를 금지하는 방향으로 디자인보호법을 인용하지 않겠다고 자발적 서약
 - 유럽 디자인보호법(98/71/EC)의 독일법 도입 후 독일 자동차제작사 연합회(VDA)는 독자적 교체부품회사들이 존재하고 있는 기존 시장의 상태를 유지(status quo)하겠다고 서약('03년 5월)
 - * 자동차제작사는 디자인보호법에 기초하여 법적 조치를 통해 독자적 교체부품회사들이 점유한 시장을 다투려는 의도가 없고, 교체부품회사들이 확립된 현 시장에 영향을 주지 않을 것(status quo)이라는 것이 서약의 골자
 - 독일 법무부장관이 독일연방무역협회장에게 보낸 서한에서 법적조치를 취하지 않겠다는 자동차제작사의 서약 준수 의사를 재확인
 - * 부품제작사가 디자인보호법을 위반하였다고 자동차제작사의 손을 들어준 즉결재판 결정과 관련, 해당 사건에 대해 자동차제작사 고위경영진이 인지하지 못했음을 해명하며 자동차 제작사가 해당 결정을 집행하지 않겠다는 의사 전달
- 실제로 현재 차체부품 시장에서 독자회사제품이 70%를 점유하고 있으며(76p), 독일 자동차제작사는 2003년 이후 부품제작사를 상대로 법적 조치를 취하지 않고 있음

《독일 자동차제작사 서약(일부 발췌, 188p)》

· · · 자동차제작사는 교체부품시장의 경쟁을 저해하지 아니하고 디자인 보호법을 기반으로 한 법적 소송을 통해 개별 수리회사 및 유통회사가 차지한 시장을 다투지 않을 것이다 · · ·

· · · Status quo(현상유지)는 보호되어야 한다. 교체부품제작사와 해당 유통회사는 과거 상당한 경제적 지위를 유지해왔다 · · · 만약 자동차제작사가 그들 권리를 더 강하게 주장하여 차체 교체부품에 대한 보호를 과거에 비해 상향시키고 교체부품시장에 영향력을 끼치려 한다면, 디자인보호법이 개정되어야 할 것이다 · · ·

□ 유럽 주요국: 교체용 외관부품시장의 사실상(de facto)의 자유화

- 이들 국가로는 영국, 이탈리아, 벨기에, 헝가리, 아일랜드, 라트비아, 룩셈부르크, 네덜란드, 스페인, 독일*, 그리스** 등이 있음

*독일은 시장의 자유경쟁을 저해하는 경우에 한해 디자인보호법을 보호하지 않음

**그리스는 교체부품에 대해 5년간만 디자인보호법을 보호해 줌

□ 미국: 교체용 외관부품제작사의 실질적인 시장 자유화 향유

- 디자인보호법이 존재하나, 미 자동차제작사가 디자인보호법에 따른 권리를 주장한 경우가 거의 없음(* 단, 포드가 두 차례 국제무역위원회(ITC)를 통해 법적 조치를 취한 사례 존재)

* 독일과 달리, 미국의 경우 자동차제작사의 서약은 없으나 자동차제작사가 실제 법적소송을 제기한 사례가 드문 상황

– 현 상황(자동차제작사의 묵시적 소송 자제) 개선을 위해 부품시장 자유화를 목표로 로비단체(Quality Parts Coalition*)가 설립, 활동 중

* 개별 부품회사, 보험회사, 소비자단체, 미 독점금지기구(AA) 등이 설립한 단체로 외관 교체부품에 대해 디자인보호법 적용을 제한하는 'Repair Clause' 도입 주장('08년 및 '12년 repair clause 도입을 위한 개정안이 발의된 상태)

□ 프랑스: 디자인보호법에 의한 부품시장 보호

- 자동차제작사에게 디자인보호법에 의한 법적 독점권 부여(Repair Clause 미도입)
 - 자동차제작사가 실제적 법적소송을 제기한 경우가 '03년 이후 100건에 달할 정도로 실제적으로 자동차부품시장이 보호되고 있음

□ 디자인보호법(교체부품) 존치론자 입장 및 반대논리

- 제작사의 투자 및 혁신을 통한 신제품 개발의욕 저해
- ☞ 자동차의 미적 디자인에 소요되는 투자 및 관련비용은 제한적으로, 외관 부품시장을 자유화한 국가에서 디자인이 퇴행한 사례 없음
- 부품의 품질 및 안전성 저하
 - ☞ 제품의 품질 및 안전성 확보는 디자인보호법의 목적과 무관하며, 품질 및 안전성을 규제하는 기타 법에 의해 관리
 - * 실제로 교체용 외관부품에 대하여 십년이 넘도록 디자인보호법 적용을 제한하는 국가(영국, 이탈리아 등)에서 안전성 저하 현상이 나타나지 않음. 오히려, 디자인보호법 적용 시 교체부품의 높은 가격으로 수리 주저, 안전에 위협 소지
- 수요가 부족한 부품을 공급해야 하는 자동차제작사의 수익구조 악화*
 - * 자동차제작사는 그간 수요가 적은 부품의 합리적 가격을 유지하기 위한 손실을 수요가 많은 부품 판매로 충당해 왔으나 수요가 많은 부품시장의 경쟁 도입 시 경제적 타격이 불가피하다는 주장

- ☞ 수요가 많고 적은 부품 간 수익의 벌충효과는 극히 제한적이며, 실제 repair clause를 도입한 국가에서 수요가 적은 부품의 공급 부족 또는 가격 상승현상이 일어나지 않음
- 디자인보호법이 완전히 보장되는 타국의 자동차제작사보다 경쟁력 저하 (자동차의 가격인상 요인 또는 투자 저하 등)
- ☞ Repair clause 도입국에서 자동차제작사 경쟁력이 저하된 사례가 없고, 국내 디자인보호법 유지 시 수입 제작사 부품의 높은 가격에 따른 소비자 후생 저하 및 수입 제작사 이득 고려 필요
- ∴ 전 세계적으로 대체부품시장이 자유화될 경우 모든 제작사의 환경이 종국적으로 동등해질 것

□ 교체용 외관부품시장의 자유화 효과

- 부품시장의 독점 파괴 및 경쟁체제 도입으로 인한 부품시장의 효율성 향상 및 가격 인하
- 교체용 부품시장(대체부품시장) 활성화(고용 개선효과 등)

□ 프랑스 경쟁관리국의 제안

- (점진적 개방) 자동차 · 부품제작사의 적응능력 배양 후 시장 자율화
 - 부품 원제작사가 존재하는 부품 단위로 대상부품 확대

□ 자동차부품 디자인보호법 국내·외 관련 판례

○ 국내

2004당23

2004허4976

2005후841

그 물품의 기능을 확보하는데 불가결한 형상만으로 된 디자인이다.

자동차의 프레임에 접속할 수 있도록, 해당 차종의 프레임 치수, 형상, 휘어짐, 두께, 높이, 넓이, 끝단의 형상 등 다른 물리적 특성까지도 그대로 복제되지 않으면 접속이 불가능하거나 접속이 가능하더라도 불량하게 되어 안전을 위협하는 등 그 본래의 기능을 수행할 수 없게 된다. 할 것이어서, 결국 자동차 앞 유리의 가장 중요한 디자인 요소가 자동차 앞 유리의 창틀에 의하여 결정되므로, 이 사건 등록의장은 물품의 기능을 확보하는데 불가결한 형상만으로 된 의장이다. 대법원 제2부 2006.1.13.선고, 2005후841판결, 등록무효(의)

원고, 피상고인

1. 탄동은

2. 한성공업주식회사

3. 합동안전유리공업주식회사

4. 현대안전유리공업주식회사

원고, 보조참가인 동신안전유리공업주식회사

피고, 상고인

1. 현대자동차주식회사

2. 현대모비스주식회사

주 문

상고를 모두 기각한다.

상고비용은 보조참가로 인한 부분을 포함하여 모두 피고들이 부담한다.

이 유

1. 원심이 그 판결에서 들고 있는 증거들을 종합하여 그 판시와 같은 사실을 인정한 후

이 사건 등록의장(등록번호 제316010호)이 구 의장법(2004.12.31.법률 제7289호로‘디자인보호법’으로 개정되기 전의 법) 제6조 제4호의 “물품의 기능을 확보하는 데 불가결한 형상만으로 이루어진 의장”에 해당한다고 판단한 것은 정당하고 거기에 상고이유로 주장하는 바와 같은 심리미진 등의 위법이 없다.

2. 한편, 여러 개의 유리를 몰딩에 의하여 결합하여 이 사건 등록의장의 대상물품인 윈드섄드 글래스를 제작하는 것이 가능하기는 하지만, 그와 같은 방식으로 제작된 윈드섄드 글래스를 한장의 유리로만 만든 윈드 섄드 글래스와 대비하면 모양에서 차이가 날 수 있으나 형상(물품이 공간에서 차지하는 윤곽)에 있어서 심미감의 차이를 가져올 정도에 이른다고는 보기 어려우므로, 이와 같은 제조방법의 차이를 들어 이 사건 등록의장의 형상이 위 법 조항이 정한 형상에 해당하지 않는다는 피고의 주장은 어차피 배척되어야 할 주장이어서, 원심이 위 주장에 대하여 구체적으로 판단하지 아니하였다하고 하더라도 이는 판결에 영향을 미칠 중요한 사항에 관하여 판단을 누락한 위법이 있다고는 할 수 없다.

3. 그러므로 상고를 모두 기각하고, 상고비용은 보조참가로 인한 부분을 포함하여 모두 패소한 피고들이 부담하기로 하여, 관여대법관의 일치된 의견으로 주문과 같이 판결한다. 자동차·부품제작사의 적응능력 배양 후 시장 자율화

○ 영국

- 근거 : 영국 저작권법하에서의 산업디자인 보호(문헌: 저작권 / 권호: 29호 (1995년) / 출처: 저작권심의조정위원회)
- 판례 : 제3의 부품 제조업자에 의한 부품 생산을 금지시킴으로써 소비자의 수리 권한을 결과적으로 무의미하게 하는 저작권 행사는 허용될 수 없다고 판시
⇒ 제품의 수리 및 교체에 관한 권한은 최종 소비자에게 주어지는 것이지 강요할 수 없음
- 1988년 특허법 개정
⇒ 경쟁제한을 초래할 수 있는 경우 저작권 침해로 보지 않음

□ 자동차부품 디자인보호법 국외 사례

◎ 미국 디자인보호법 사례

- 근거 : Case Law로 정착
- 적용 : 특허와 디자인 모두에 적용
 - Repair만 적용, Reconstruction은 비적용
“Mere replacement of individual unpatented parts, one at a time, whether of the same part repeatedly or different parts successively, is no more than the lawful right of the owner to repair his property.”
 - 일회용 카메라의 필름 교환 및 외관 복원도 비침해로 판결 (Fuji Photo Film Co v Jazz Photo Corp, 394 F.3d 1368 (Fed. Cir. 2005))
- 의장권 배제 입법발의 법률 : H.R 3889, the Promoting Automotive Repair, Trade, and Sales Act, the PARTS Act. (2013년 3월 23일 입법발의)
- 내용 : 자동차의 원래 외관으로 복원수리에 사용할 목적의 외부장착 부품의 제조, 판매는 의장권의 침해행위가 아님

- it shall not be an act of infringement of such design patent to make or offer to sell within the United States, or import into the United States, any article of manufacture that is similar or the same in appearance to the component part that is claimed in such design patent if the purpose of such article of manufacture is for the repair of a motor vehicle so as to restore such vehicle to its appearance as originally manufactured; and“(B) after the expiration of a period of 30 months beginning on the first day on which any such component part is first offered to the public for sale as part of a motor vehicle in any country, it shall not be an act of infringement of such design patent to use or sell within the United States any article of manufacture that is similar or the same in appearance to the component part that is claimed in such design patent if the purpose of such article of manufacture is for the repair of a motor vehicle so as to restore such vehicle to its appearance as originally manufactured.

◎ 호주 디자인보호법 사례

- 근거 : Australia Design Act 2003 Section 72
- 내용 : 물품의 사용이 침해가 되지 않는 경우에 대해 규정
 - ⇒ 등록된 디자인의 존속기간 내
 - ⇒ 정당한 권원이 없이 전체적인 인상에 있어서 동일하거나 실질적으로 동일한 제품을
 - ⇒ 부속으로서 복합 제품을 수리하는데 사용하여 복합 제품이 전체적 또는 부분적인 외관을 복원하는 경우

○ Australia Design Act 2003 72(1)(b), (3), (5)

⇒ 부속 또는 복합제품(정의)

– The product is a component part of a complex product

⇒ 외관의 복원

– 수리 후의 외관이 원래의 외관과 재료에서 다르지 않거나

– 수리 후의 외관이 차이가 오직 교체된 부품의 재료에 의한 차이만 있을 때

⇒ 사용

– 침해에서의 사용을 모두 포함(생산, 양도, 수입 등)

○ 원문 근거 : <첨부 3> 참조

– 적용사례 : Spare Parts Defense에 대응하여,

○ 권리자는 정당한 권원이 없는 자의 사용이 복합제품의 수리에 사용되지 않거나 그러지 않을 목적이었다는 것을 증명해야 함.

○ 자동차의 전면 유리가 등록된 디자인이라고 하여도 정당한 권이 없는 자가 이를 수리에 사용하기 위한 목적이라고 주장하면서 생산하면 비침해

◎ 영국 저작권법하에서의 산업디자인 보호 사례

1. 저작권 행사의 제한(문헌: 저작권 / 권호: 29호 (1995년) / 출처: 저작권심의조정위원회)

– 부품디자인의 저작권법적 보호의 문제점이 깊이 있게 다루어진 사건으로서 British Leyland Motor Corp. Ltd. v. Armstrong Patents Ltd.주8) 사건이 있다.

- 이 사건에서 BL자동차회사는 차량생산에 소요되는 배기관의 제작디자인 도면에 대한 저작권을 근거로 해서, 아무런 허락도 없이 동일한 배기관을 생산하는 피고 Armstrong에 대해서 저작권 침해를 주장하게 되었다.
- 여기에서 피고는 BL의 배기관디자인 도면을 직접 무단복제한 것은 아니고 생산 판매된 BL 자동차의 배기관을 보고 동일한 배기관을 제조해서 부품시장에 판매한 것이었고, BL은 디자인 도면의 직접적인 복제뿐만 아니라 동일한 배기관을 제조하는 것도 디자인 도면에 관한 저작권을 침해한 것이라고 주장했다. 이러한 사실관계하에서, 영국대법원은 피고가 원고의 배기관과 그 외관을 모방해서 원고의 배기관과 대체 가능한 배기관을 제조하는 것은 원고의 배기관디자인 도면에 관한 저작권을 침해한 것이라고 판시했다.
- 따라서, 원고 배기관디자인 도면의 저작자의 사후 50년 동안 원고의 허락 없이는 동일한 배기관을 제조할 수 없게 된다는 결론에 도달하고, 따라서 심각한 경쟁 제한의 문제가 제기 된다.
- 이와 같이 원칙적으로는 배기관디자인 도면의 저작권법적 보호를 인정하면서도 그로 인한 자동차부품 시장에서의 경쟁 제한이라고 하는 심각한 문제를 해결하기 위해, 영국대법원은 특허법하에서 특허발명제품의 구입자가 구입제품을 사용하고 수리할 수 있는 권한을 가진다고 하는 이론을 원용해서 피고의 저작권 침해의 책임을 부인하였다. 즉, BL자동차를 구입한 소비자들은 자동차를 사용하는 과정에서 자동차의 소모품을 교체할 권한을 가지고 있는 것이고, 원고는 소비자에게 배기관에 대한 저작권을 근거로 해서 원고가 생산한 배기관만을 구입하도록 소비자에게 강요할 수는 없는 것이라고 판시했다.
- 문제의 복잡성은, 제품의 수리 및 교체에 관한 권한은 최종 소비자에게 주어지는 것이지 피고와 같이 제3의 부품 제조업자에게 주어진 것은 아니라는 점에 있다. 이 점에 대해서 의견의 대립이 있었지만, 영국대법원의 다수 의견은 배기관과 같이 대량생산에 의해서 생산될 수밖에 없는 부품의 경우에 소비자에게 부품을 스스로 수리하고 스스로 교체해야 한다고 하는

것은 소비자에게 주어진 수리의 권한을 실질적으로 무의미한 것으로 만드는 결과가 된다는 점을 중시하고, 대량생산되는 부품의 경우에는 소비자가 아무런 경쟁 제한 없는 부품시장에서 동일한 부품을 구입해 교체할 수 있는 권한이 주어져야 한다고 판시하고, 따라서 제3의 부품 제조업자에 의한 부품 생산을 금지시킴으로써 소비자의 수리 권한을 결과적으로 무의미하게 하는 저작권 행사는 허용될 수 없다고 판시했다.

- 참고로, 자동차 부품디자인의 의장등록과 관련하여 영국 특허청은 Ford 자동차회사의 차체 판넬, 도어 판넬 본네트 등의 디자인에 대한 의장등록 출원을 거절하면서, 자동차 부품이 독자적인 상품으로서의 가치를 가지는 것이 아니라 하나의 부품으로서 특정자동차에 부속되어서만 가치를 가지는 것이기 때문에 등록의장법상 소위 물건(articles)의 개념에 속할 수 없고, 따라서 그러한 부품의 디자인도 의장법상 보호받을 수 없는 것이기 때문에 의장등록 출원을 거절한다고 거절 이유를 밝혔다.
- 의장권과 저작권의 중복적 활용은 결과적으로 의장권의 존속기간을 저작권의 존속기간으로 연장하는 효과를 가져오기 때문에 미국에서도 이에 관한 많은 논란이 있어 왔는데, 아직 통일된 결론은 없는 형편이라고 볼 수 있다. 즉, 미국 저작권청은 일단 의장등록이 된 디자인에 대해서는 저작권등록이 수리될 수 없다고 보고 있는 데 반해서, 미국 특허상표청과 미연방 항소 법원은 저작권등록이 된 디자인에 대해서도 의장등록이 이루어질 수 있다고 보고 있다.

2. 영국 저작권법의 개정

- 산업디자인을 저작권법에 의해 보호하는 경우의 문제점들을 해결하기 위해서 상당한 연구와 논란을 거쳐서¹²⁾ 영국의 저작권법은 1988년에 개정되어, 산업디자인에 저작권이 존재하는 것을 부인하지는 않지만 그러한 저작권이 침해되는 경우를 크게 제한함으로써 산업디자인에 대한 저작권 행사로 인해서 경쟁 제한이 초래되는 것을 방지하고자 했다. 즉, BL자동차

사건에서와 같이 자동차 부품디자인 도면에 대한 저작권 보호로 인해서 경쟁 제한이 초래되는 것을 막기 위해, 1988년 저작권법은 예술적 저작물 이외의 물품에 관한 디자인 도면(또는 그 도면에 의해서 만들어진 모델)에 관한 저작권을 크게 제한하였다.

- 즉, 예술적 저작물 이외의 물품에 관한 디자인 도면 자체가 저작권 보호 대상인 저작물에 해당되는 것을 부인하는 것은 아니기 때문에, 자동차 부품 등에 관한 디자인 도면에 저작권이 존재한다는 점에는 1988년 개정 이전과 아무런 차이가 없지만, 그러한 디자인 도면에 따라 3차원 물품을 제조하는 행위나 그러한 도면에 따라 제조된 물품을 모방하는 행위가 이제는 그러한 디자인 도면 저작권의 침해에 해당되지 않는다는 점에서 커다란 변화가 있다.
- 따라서, 1988년 개정 이전에는 BL 자동차 배기관 사건에서와 같이 타인의 부품을 모방해서 대체 가능한 부품을 만드는 행위가 그러한 부품의 디자인 도면에 관한 저작권을 침해하는 행위에 해당되었고 다만 소비자의 수리 권한을 실질적으로 보장해 준다는 의미에서 저작권자는 제3의 부품 제조업자의 저작권 침해를 주장할 수 없다고 하는 이론을 구성해야만 했었는데, 이제 1988년 개정 저작권법 하에서는 자동차 부품인 예술적 저작물에 해당되지 않는 한, 그러한 부품디자인 도면에 따라 부품을 제조하거나 그러한 부품을 모방하는 행위가 아예 디자인 도면 저작권 침해에 해당되지 않게 되었다.
- 다시 말하면, 1988년 저작권법에 의하면 기계부품 디자인 도면(즉, 예술적 저작물 이외의 물품의 디자인 도면)을 아무런 허락 없이 직접 또는 간접으로 모방해 물품을 제조하는 행위도 이제는 저작권 침해에 해당되지 않기 때문에, 산업디자인 도면 가운데 예술적 저작물 이외의 물품의 디자인 도면에 관한 저작권법적 보호는 중요성을 상실하게 된 셈이다.

- 1988년 저작권법은 예술적 저작물 이외의 물품의 디자인 도면에 관한 저작권을 제한한 것이므로, 가구라거나 조각 등과 같은 예술적 저작물의 디자인 도면에 관한 저작권은 종전과 마찬가지로 보호되는 것이고, 따라서 예술적 저작물의 디자인 도면에 의해 물품을 제조하거나 그러한 예술적 저작물을 모방하는 행위는 종전과 마찬가지로 그 디자인 도면에 관한 저작권을 침해하는 행위에 해당된다.

2018년 국회정무위원회 국정감사 정책자료집

자동차 대체부품 시장의 한계와 개선방안

디자인보호법 국내 입법 동향

I. 김현아의의원 대표발의

1. 제안경위

가. 발 의 자 : 김현아의의원 등 11인

나. 발의연월일 : 2016. 11. 23.

다. 회부연월일 : 2016. 11. 24.

2. 제안이유 및 주요내용

고가의 OEM부품(일명 순정품)을 대체하여 국민들이 저렴하면서도 성능 및 품질이 좋은 부품을 사용할 수 있도록 “자동차 대체부품인증제도”가 도입되었음.

대체부품은 완성차제작사에서 출고된 자동차에 장착된 부품과 비교하여 성능과 품질은 동일한 수준이나 가격은 저렴하여, 고가의 순정품을 대체할 경우 자동차 수리비를 크게 절감할 수 있고 우수한 기술력을 가진 중소 부품제조업체를 발굴하여 육성할 수 있게 될 것으로 기대되고, 궁극적으로는 우리나라 자동차부품산업의 발전을 기대할 수 있을 뿐만 아니라 소비자에게는 경쟁력 있는 부품을 안심하고 선택할 수 있는 기회를 제공하여 부품가격의 현실화 및 차량유지비 절감이 가능하게 됨.

그러나 현재 완성차제작사들은 대부분의 정비용 부품에 대하여 디자인권을 등록하고 완성차제작사의 OEM부품 중심 독점적 유통구조를 구축하고 있는 실정이며, 이는 우리나라 자동차부품산업발전의 도약을 위한 대체부품인증 제도의 시행에 있어서 가장 큰 걸림돌이 되고 있음. 특히, 부품제조사가 대체부품을 생산하고자 할 경우 현 「디자인보호법」에 저촉되지 않는 부품만을 제조하여야 한다면 대체부품인증제도는 유명무실하게 될 우려가 있음.

자동차선진외국의 경우 자동차수리용 부품에 대해서는 디자인권을 배제하여 자유경쟁 시장구조를 원칙으로 운영하고 있음. 미국의 경우 수리용 부품에 대해 디자인권을 규정하고 있으나 대체부품에 대하여는 디자인권을 적용한 사례는 없으며, 영국, 이탈리아, 벨기에 등 대부분의 EU 국가에서도 수리용 부품에 대해 디자인권을 보호하지 않는 경쟁 시장구조 원칙으로 운영하고 있음.

이에 완성자동차의 제작 또는 수입 목적이 아닌 완성차제작사에서 제작된 자동차의 원형을 복원하거나 부품을 교환 또는 수리하는 등의 정비를 목적으로 사용되는 대체부품에 대해서는 완성차제작사의 디자인권리를 배제하여 우수한 기술력을 가진 중소 부품제조업체가 대체부품을 어려움 없이 생산 및 공급할 수 있도록 하고자 하는 것임.

다만, 완성차제작사의 연구·개발에 대한 디자인권 보호를 감안하여 법률로 정하고 있는 무상수리 기간(최대 3년)을 초과한 60개월 이상인 대체부품에 한정하여 적용하고자 함(안 제94조제3항 신설).

Ⅱ. 윤관석의원 대표발의

1. 제안경위

가. 발 의 자 : 윤관석의원 등 10인

나. 발의연월일 : 2017. 1. 6.

다. 회부연월일 : 2017. 1. 9.

2. 제안이유 및 주요내용

고가의 자동차 OEM부품을 대체하여 국민들이 저렴하면서도 성능 및 품질이 좋은 부품을 사용할 수 있도록 “자동차 대체부품인증제도”가 도입되어 있음.

그러나 완성차제작사들이 대부분의 정비용 부품에 대하여 디자인권을 등록하여 완성차제작사의 OEM부품 중심의 독점적 유통구조를 형성하고 있어, 이로 인하여 자동차 대체부품인증제도가 유명무실한 실정임.

이에 자동차의 부품이 디자인권으로 설정등록된 날부터 45개월이 경과된 경우에는 그 효력을 「자동차관리법」 제30조의5에 따른 대체부품에 대하여 제한하려는 것임(안 제94조제3항 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 자동차부품 디자인권의 효력제한(안 제94조제3항 신설)

개정안은 자동차부품이 디자인권으로 등록되고 60개월(김현아의원안) 또는 45개월(윤관석의원안)이 경과하면 대체부품에는 그 효력이 미치지 않도록 하려는 것으로, 개정안의 내용과 유사한 법률안이 제19대에서도 발의된 후 우리 위원회의 심사과정에서 폐기된 바 있으며³⁾, 현재 민병두의원안⁴⁾이 우리 위원회 법안소위 심사 중에 있음.

현 행	민병두의원안	김현아의원안	윤관석의원안
제94조(디자인권의 효력이 미치지 아니 하는 범위) ①·② (생 략) 〈신 설〉	제94조(디자인권의 효력이 미치지 아니 하는 범위) ①·② (현행과 같음) ③ 「자동차관리법」 제 29조 ¹⁾ 에 따른 자동차 의 부품이 디자인권 으로 설정등록된 날 부터 36개월이 경과 된 경우 그 디자인권 의 효력은 같은 법 제 30조의5에 따른 대체 부품에는 미치지 아니 한다.	제94조(디자인권의 효력이 미치지 아니 하는 범위) ①·② (현행과 같음) ③ 「자동차관리 법」 제2조제1호 ²⁾ 에 따른 ----- 60개월	제94조(디자인권의 효력이 미치지 아니 하는 범위) ①·② (현행과 같음) ③ ----- 45개월

1) 참고조문: 「자동차관리법」 제29조(자동차의 구조 및 장치 등)

② 자동차에 장착되거나 사용되는 부품·장치 또는 보호장구(保護裝具)로서 대통령령으로 정하는 부품·장치 또는 보호장구(이하 “자동차부품”이라 한다)는 안전운행에 필요한 성능과 기준(이하 “부품안전기준”이라 한다)에 적합하여야 한다.

개정안은 자동차부품 디자인권과 관련하여 대체부품에 대하여는 그 효력을 60개월 또는 45개월로 제한함으로써 대체부품인증제도⁵를 도입한 취지에 부응하고자 하는 것으로 일견 타당한 면이 있음.⁶⁾

즉, 자동차제작사에서 만든 자동차부품보다 비교적 저렴한 대체부품을 통하여 소비자는 자동차수리비용을 절감하고, 부품제조사는 영업이익을 확대하는 등 자동차부품산업의 활성화를 기대할 수 있는 것임.

그러나 이는 장기간 많은 비용과 노력이 소요되는 자동차부품디자인에 대한 투자를 위축시키고 새로운 디자인의 출현을 곤란하게 하여 장기적인 안목에서는 오히려 자동차부품산업의 침체를 가져올 우려도 있는 것으로 보임.⁷⁾

구체적으로 자동차 대체부품에 대한 디자인권 효력제한의 필요성에 대한 찬반론을 살펴보면 다음과 같음.

2) 참고조문: 「자동차관리법」제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자동차”란 원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구 또는 이에 견인되어 육4상을 이동할 목적으로 제작한 용구(이하 “피견인자동차”라 한다)를 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 것은 제외한다.

3) 2015년 8월 18일 발의(민병두의원 대표발의, 36개월 효력제한)되고, 10월 28일 우리 위원회에 상정 되었으며, 11월 19일 법안소위를 거쳐 11월 23일 폐기의결되었음.

4) 민병두의원안(2016. 9.23일 발의): 자동차부품이 디자인권으로 설정등록 된 날부터 36개월이 경과된 경우 그 효력이 대체부품에는 미치지 않음.

5) 참고자료1(자동차 대체부품 인증제도 개요) 참조

6) 대체부품인증제도는 순정품의 가격이 지나치게 높아 수리·교환 등이 원활하게 이루어지지 않고, 값싼 중고부품 또는 불량부품의 활용으로 시장이 왜곡될 뿐만 아니라 안전이 위협되고 있는 현실을 개선하기 위하여 부품성능 및 품질에 대한 인증을 통하여 비교적 저렴한 대체부품을 활용하도록 하기 위하여 도입한 제도임. 그러나 자동차제작사에서 부품에 대하여 디자인권을 등록하고 있어 별도로 전용실시권 또는 통상실 시권을 부여받아야 하는 경우가 대부분으로 대체부품인증제도 도입의 취지가 충분히 발휘되지 못하고 있는 상황임.

7) 그리고 이와 같은 자동차부품디자인권에 대한 제한은 다른 산업분야에 대한 제한요구로 이어져 디자인권 전반에 대한 제한으로 이어질 우려도 있음.

먼저, 찬성하는 입장에서는 첫째, 완성차제작사들의 대부분이 정비용 부품에 대하여 디자인권을 등록하고 있어, 자동차 대체부품 인증제도의 시행 및 활성화에 걸림돌⁸⁾이 되고 있음.

둘째, 자동차 대체부품 사용을 촉진하여 소비자 선택권 확대 및 수리부품의 가격인하 효과를 가져올 수 있음.

셋째, 중소부품회사의 경쟁력 제고를 위하여 완성차제작사의 디자인권리를 축소할 필요가 있음. 한국자동차부품산업협동조합에 따르면 자동차부품 산업계 매출액은 2014년 기준 76조 7,050억원으로 2013년보다 2.3%증가하였으며, 국토교통부는 대체부품제도가 정착될 경우 단순 수리보수 시장에서만 4,000억 ~5,000억원 가량의 연매출 성장⁹⁾이 가능할 것으로 추정하고 있음¹⁰⁾.

다음으로 자동차 대체부품에 대한 디자인권 효력 제한을 반대하는 입장은 다음과 같음.

첫째, 자동차 부품의 디자인권에 대해서만 효력을 제한할 경우 전자제품 등 다른 산업분야와의 형평성에 위배될 수 있음.

8) 일반적인 자동차 수리 및 보수 부품은 외관부품 등에 밀집되어 있으나, 외관부품의 대부분은 완성차업체에서 디자인권을 확보하고 있어, 대체부품업자가 무단으로 이러한 부품을 제조·판매시 디자인권 침해 제재를 받을 수 있음.

9) 참고자료2(자동차부품업계 매출현황) 참조

10) 「수리부품 디자인보호제도(repair clause) 도입에 따른 영향분석」, 2015. 통계청, 86p.

둘째, 디자인권 제한은 자동차산업 관련 디자인의 창작과 투자의욕을 위축시켜 디자인 산업 발전이라는 디자인 보호법의 취지에 어긋남.

셋째, 가격경쟁력이 높은 중국산 또는 대만산 저가 부품이 대량으로 수입될 경우 국내 부품산업의 활성화라는 당초 목적을 달성하기 어려울 수 있음.

마지막으로 WTO/TRIPs(무역관련 지적재산권에 관한 협정)에 의하면 의장의 보호에 대한 제한적인 예외를 규정할 수 있다고 되어 있으나, 보호기간은 최소 10년으로 규정하고 있고, 헤이그협정에서도 최소 15년을 보호하도록 규정하고 있으므로 조약에 저촉될 가능성 있음.

한편, 개정안과 관련하여 국토교통부는 저렴하고 품질이 우수한 대체부품의 공급을 통한 소비자 편익증대와 자동차 부품산업의 육성을 위하여 효력제한에 찬성하는 입장이나, 특허청에서는 디자인산업 발전이라는 디자인보호법의 취지에 반한다는 점을 들어 신중한 검토가 필요하다는 입장을 나타내고 있음.

그리고 다른 나라의 입법례는 미국, 일본, 독일, 프랑스, 중국 등과 같이 자동차부품 디자인권을 제한 없이 보호하는 국가와 영국, 이탈리아, 벨기에, 네덜란드, 스페인 등과 같이 수리 목적의 경우에는 디자인권의 효력을 제한하는 국가로 나누어지고 있음.

국가별 디자인권 제한 현황

주요국가	도입여부	내 용
미국	×	○ 2008년 이후 보험업계의 요구에 의해 수리 조항 도입을 위한 입법안이 제안되었으나 대부분 폐기
일본	×	○ 2007년 ‘일-EU 규제개혁 대화 일본정부의 EU제안서’에서 반대입장 표명 ¹¹⁾
독일	×	○ 자동차제조사들이 디자인권을 남용하지 않겠다는 것을 정부에 약속
프랑스, 중국	×	○ 다른 디자인과 동일하게 보호
영국, 이탈리아, 벨기에 등	○	○ 전체 제품의 수리를 목적으로 하는 경우 부품디자인권의 효력을 제한

이와 같이 자동차부품디자인권의 제한 여부는 각 국의 경제상황과 자동차부품산업에 대한 정책방향 등에 의하여 달리 규정될 수 있음.

그러므로 개정안은 디자인권 보유업체 현황 및 제한에 따른 파급효과 등에 대하여 정밀한 실사를 거쳐 신중히 결정할 필요가 있는 것으로 보임.

문 의 처

이 경 우 입법조사관(788-2569)

11) 일본정부 반대 이유: 자동차 산업 등 극히 고도한 품질과 높은 안정성이 요구되는 산업분야에서 디자인 분야를 포함한 개발투자는 장기적이고 대규모로 이루어진다. 그러므로 장기적으로 기업의 개발투자를 지원함으로써 혁신을 촉진하게 되고, 그 결과 소비자를 포함한 시장 전체의 이익에 기여하게 된다고 생각된다. 또한 제품의 다양화라든가 차별화의 배경에는 디자인을 개발하는 기업에게 보다 많은 투자가 요구된다. 이러한 이유에서 …… 신차에 대한 디자인을 보호하는 것만으로 충분한 투자 회수가 이루어질지 여부에 대하여 신중한 검토가 요구된다. 일본 정부는 상기와 같은 이유로 모든 수리제품에 대하여 디자인 보호를 부정하는 것은 합리적이지 않다고 생각한다.

【참고자료 1】

자동차 대체부품 인증제도 개요

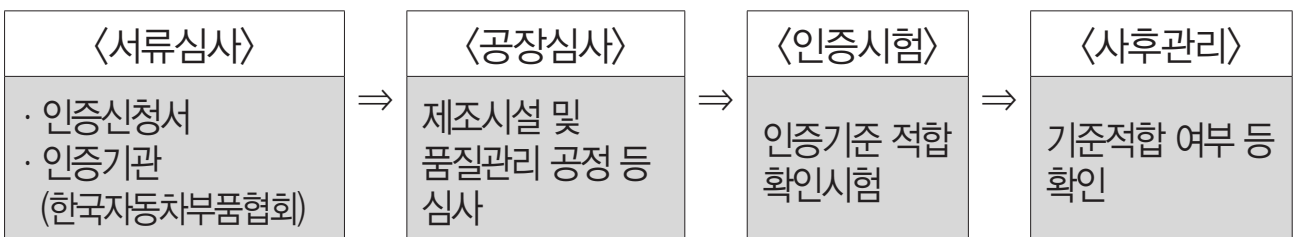
□ 도입 배경

- 국내에서 자동차 수리 시 자동차제조사에서 공급한 OEM 부품(일명 순정품)을 대부분 사용하고 있어 수리 및 보험 비용 증가
- 비싼 부품비로 인한 소비자 부담 가중, 중소부품업체 활동 위축
- ※ 대체부품 사용 활성화를 위해 대체부품 인증제도 도입(2015.1.8.시행)

□ 자동차 대체부품 인증제도

- 2015년 1월부터 시행된 ‘자동차 대체부품인증제도’는 대체부품의 규격과 재료의 물리 화학적 특성이 자동차 제조사에서 출고된 자동차에 장착된 순정품(OEM부품)과 동일하거나 유사할 경우 인증기관이 성능 및 품질을 인증해 주는 제도
- 민간 인증을 통해 인증된 자동차 부품이 순정품과 경쟁을 통해 보다 저렴한 가격으로 공급함으로써 수리비 인하 및 중소부품생산업체의 자체 브랜드 시장진출을 원활하게 하기 위한 목적으로 추진
- 현재 품질인증은 한국자동차부품협회(KAPA)에서 시행

자동차 대체부품 인증절차



※ 품질인증을 받은 자는 인증기관에서 발행한 인증마크를 인증받은 부품에 부착하여 판매

□ 자동차 대체부품 인증관련 법령 : 자동차 관리법

제30조의5(대체부품의 성능·품질 인증 등) ① 대체부품은 자동차제조사에서 출고된 자동차에 장착된 부품을 대체하여 사용할 수 있는 부품을 말한다.

② 대체부품 중 인증대상은 제30조의2제1항에 따른 부품자기인증 품목 외의 부품으로 한다.

③ 국토교통부장관은 국토교통부령으로 정하는 자동차부품 성능·품질 인증기관으로 하여금 대체부품의 성능 및 품질을 인증하게 할 수 있다.

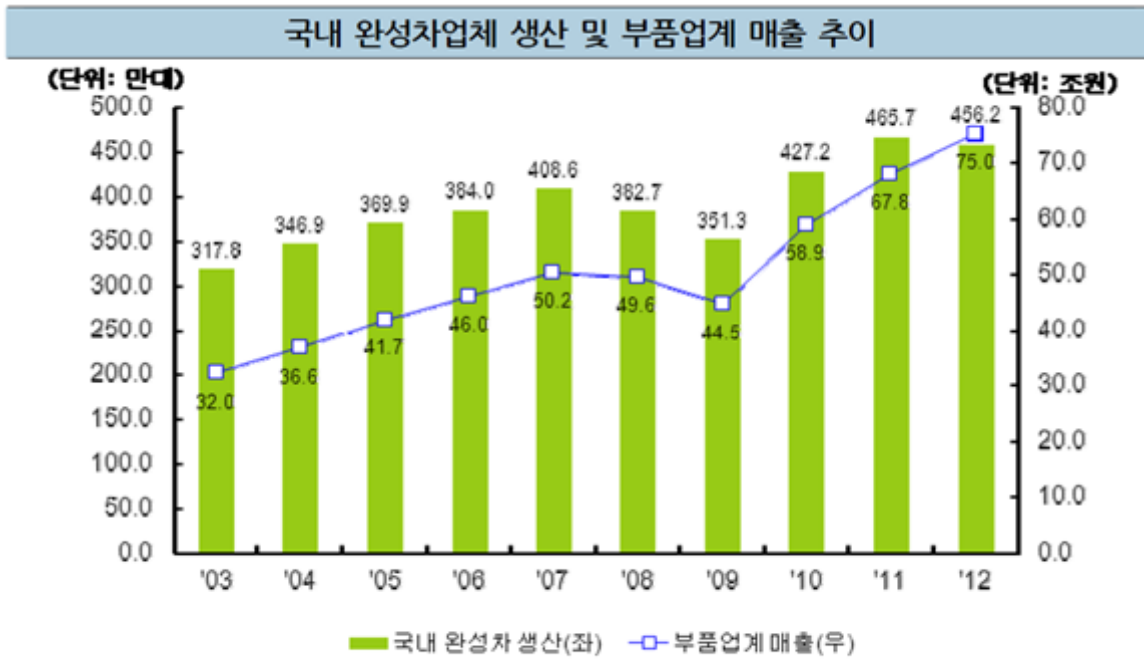
④ 자동차부품 성능·품질인증기관으로부터 성능 및 품질을 인증받은 경우 대체부품의 제조사 등은 이를 대체부품에 표시할 수 있다.

⑤ 제3항 및 제4항에 따른 대체부품 성능·품질의 인증기준·인증방법 및 인증표시 등에 관한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

【참고자료 2】

자동차부품업계 매출 현황

〈 국내 완성차업체 생산 및 부품업계 매출 추이 〉



자료: 한국자동차산업협회, 한국자동차산업협동조합.

〈 자동차부품업계 매출 〉

자동차부품업계 매출 내역(단위:조원)

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
OEM	36.0	38.6	36.8	34.2	44.1	51.6	52.0
A/S	2.3	2.3	2.2	2.1	2.6	3.1	3.0
수출	7.7	9.2	10.5	8.3	12.1	13.1	20.0
합계	46.0	50.2	49.6	44.5	58.9	67.8	75.0
〈비중〉							
OEM	78.2%	77.0%	74.3%	76.8%	74.9%	76.1%	69.3%
A/S	5.1%	4.6%	4.5%	4.6%	4.5%	4.6%	4.0%
수출	16.7%	18.4%	21.2%	18.6%	20.6%	19.3%	26.7%

자료: 한국자동차산업협동조합.

2018년 국회정무위원회 국정감사 정책자료집

자동차 대체부품 시장의 한계와 개선방안

자동차보험 대체부품 특별약관의 한계

누구를 위한 특약신설인가?

자유한국당
국회의원 **성일종**

자유한국당
국회의원 **성일종**

□ 자동차 대체부품 특약 신설

(신설 배경)

국내 자동차 수리부품시장은 품질인증 대체 부품이 활성화되지 않아 **OEM*부품** 위주의 고비용 수리관행이 고착

* Original Equipment Manufacturer
주문자 상표에 의한 제품 생산자



국내소비자는 값싸고 품질은 동등한 부품을 선택할 수 없고, 부품비 증가는 보험료 인상요인으로 작용할 우려가 있어, 품질인증 대체부품 활성화 지원을 위한 보험 상품 개발

(주요내용) 자기차량손해 사고 시 소비자가 품질인증 **대체부품*** 을 사용하면 OEM부품 가격의 일정액(25%)을 소비자에게 지급

* 자동차관리법 제30조의5 등에 따라 자동차제조사에서 출고된 자동차에 장착된 부품을 대체하여 사용할 수 있도록 인증 받은 부품



□ 시행 이후 실적(18.2~)

(단위: 원)

회사명	건 수	환급금액
삼성화재	2건	574,750
		57,230
현대해상	1건	1,033,000
DB손해보험	1건	183,150
악사손해보험	1건	740,300
롯데손해보험	1건	940,000

해당 특약은 자기차량손해 담보에 가입 시 자동 가입

* '17.12월말 현재 자기차량손해 담보 가입대수는 **14,922천대** 로 보험가입 차량의 **71.3%** 수준(보험개발원)

대체부품 활성화와 소비자부담 인하라는 큰 포부를 갖고 시작한

‘대체부품 특약’의 지급실적을 보면 초라하기 짝이 없는데,
이유가 무엇인가?

- 보험사, 정비소에 대한 **유인효과가 거의 없기 때문임.**
- 대체부품이라는 **소비자의 인식부족**도 있지만 **유인이 없는 상품** 이기에 어느 쪽 하나 설명이나 홍보하지 않아 소비자는 아직 이 특약에 대한 이해가 없는 실정임.

***특약대상: 외제차, 100%자차에 한해 대상자 한계**

자유한국당 국회의원 **성일종**

(대체부품 활용이 미진한 이유)

- 자기차량손해 사고시 소비자가 **품질인증 대체부품**을 사용하면, **OEM 대비 59% 수준**이며, **OEM부품 가격의 일정액(25%)**을 소비자에게 환급.
- **OEM이 통상 10% 할인**된 가격으로 공급되는 걸 감안,
- 결과적으로 **보험사는 6%** 수준 밖에 남지 않는 구조

대체부품 활성화시 **시스템을 구축**해 운영 해야하므로
결과적으로 **손해 구조!**

□ 소비자 인식부족 영향도 있지만,

구조적으로 **가격 유인이 부족**하다고 분석되는데

이를 개선할 대책 필요

□ 금융당국의 평가

(금융위원회) 최종구 위원장

"금융위원회는 이러한 점을 인식해 올해 초 금융감독원 등과 함께 '품질인증 부품 사용 특약' 을 신설해 자동차 수리 시 대체부품 사용을 유도하고 있다"

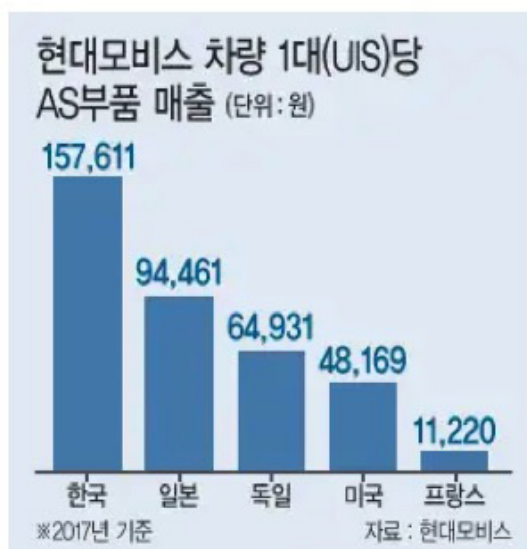
(성일종 의원실 자동차 부품시장 관련 토론회 축사)

실제로 금융위원회에서는 특약을 통해 대체부품 사용을 유도하고 있다고 전했는데,

- 금융감독원은 실제 유도가 되고 있는지 점검해야 하는 것 아닌가?
- 점검 후 문제점이 무엇인지, 보완점은 무엇인지를 찾아 후속조치를 해야 하는데,
- 특약 신설 이후 점검 필요

□ 대체부품 활성화의 역할

"대체부품이 활성화된 국가일수록 부품 가격이 낮아진다."



현대모비스 A/S 부품 매출 및 대체부품 비중을 비교해 분석해보면,

- 현대모비스의 경우 **차량 1대당 A/S 부품 매출이 15만 8천원** 수준인 반면, 대체부품이 활성화 된 국가 일수록 부품가격이 낮은 것으로 확인됨

▲일본은 9만 4천원

▲독일은 6만 5천원

▲미국은 4만 8천원

▲프랑스는 1만 천원 수준”

단순히 특약 하나의 의미 일수 있으나, **보험가입자의 보험금 인하** 와 더불어 **자동차 부품 가격을 인하** 하는 등 기대 이상의 효과를 가져올 수 있는 조치임.

- 특약 신설 자체도 '**외제차, 100% 자차** 등' 까다로운 조건 때문에 실제 수혜 대상자도 많지 않은 실정에서
- 금융당국의 홍보 노력, 보험 대상자 확대를 위한 노력 등이 수반되지 않고 있어 국가적 손실이 적지 않음.
- 제도가 잘 성숙되고 그 대상이 확대될 수 있도록 후속조치에 만전을 기하기 바람.

