



Spare  
parts



Service

## 품질인증부품제 도입 및 활성화 방안

2020. 12. 4

윤영한 교수(한국기술교육대학교)



# Contents

- I. 인증대체부품의 배경
- II. 인증대체부품 활성화를 위한 정부의 노력
- III. 인증대체부품 활성화의 저해요인
- IV. 활성화 방안 도출을 위한 연구
- V. 인증대체부품의 시장 활성화 방안
- VI. 마무리



## I. 인증대체부품의 배경

- 국토교통부는 품질이 우수한 대체부품(이하"인증부품") 사용의 활성화를 통해 소비자 편익증대와 자동차 부품산업의 발전을 위해 2015년 “대체부품 인증제도”를 시행
- 그러나, OEM부품에 대한 순정품이라는 인식과 대체부품에 대한 부정적인 소비자인식, 국산차의 인증대체부품의 품목 및 공급부족으로 가시적 효과가 미흡
- 인증부품의 확산을 위해 자동차보험사의 “인증부품 사용 특별약관 제도”로 소비자에게 직접 경제적 보상을 하나, 실제 적용된 사례는 극히 제한적이며, 외산 수입차에 한정되어 전반적으로 인증부품의 활성화 정책에 대한 개선 등이 필요함



# 1. 대체부품 인증관련 주요 정책 추진현황

국토부는 일명 순정품으로 불리는 OEM부품만 사용하는 구조로 인해 높은 수리비, 보험료의 인상 등의 사회적 문제로 저렴하고 품질이 우수한 대체부품의 사용으로 소비자 편익 증대와 함께 국내 자동차 부품산업의 발전을 위해 '대체부품 인증제도'를 도입.

'14.12.26 : 대체부품 인증기관 지정·공고(한국자동차부품협회)

'15.01.08 : 자동차 대체부품 인증제도 시행

'15.11.10 : 자동차 대체부품 시장 활성화 방안 마련(제21차 경제장관회의)

'17.09.07 : 제작사 디자인권에 대한 대체부품 업체 실시 부분 양해 추진

(국토부-자동차산업협회-자동차부품협회간 양해각서 체결)

'18.02.01 : 대체부품 보험상품 특약 출시 (품질부품 사용 시 일정부분 소비자에게 환급)

'21.09.17 : 보험 전산견적시스템 (AOS)에 인증부품 등재 협약 (국토부-보험개발원)

'21.09.25 : 자동차 정비 시 정비업자가 정비에 필요한 OEM 부품 또는 인증부품을 소비자가

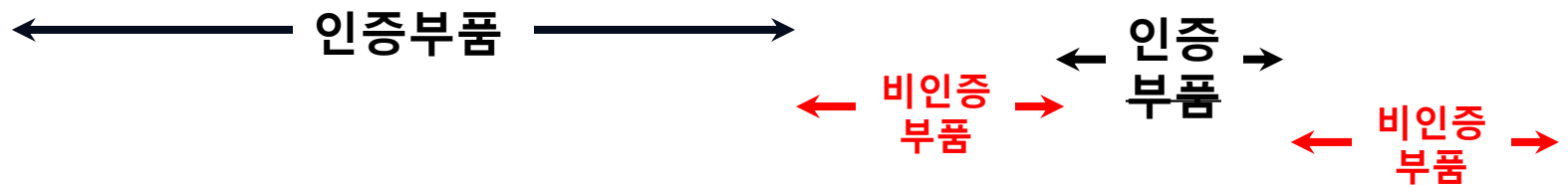
선택할 수 있도록 고지( 전국 17개 광역시도 안내포스터 배포)

※ 인증대체부품 2020.11월말 현재 외장, 등화 등 120개 품목: 1,584개 출시(국산차 302, 외산차 1,161)



## 2. 자동차 부품의 분류

부품 유형	제작부품	대체부품	튜닝부품	재사용 (중고)부품	재제조부품	재활용부품
관련 부처	국토부				산업부	환경부
관련 법령	자동차관리법				친환경 산업법	자동차 자원순환법
인증 제도	제30조2 자동차부품의 자기인증	제30조5 대체부품의 성능품질인증	제34조의2 튜닝자동차의 안전성확보	제2조9 자동차해체 재활용업	제22조 재제조 제품의 품질인증	제26조 폐자동차의 재활용 방법등





### 3. 자동차관리법상의 대체부품 정의

#### 제30조의5(대체부품의 성능·품질 인증 등)

- ① 대체부품은 자동차제작사에서 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 기준에 적합한 자를 지정하여 대체부품의 성능 및 품질을 인증하게 할 수 있다.
- ④ 제3항에 따라 대체부품의 성능 및 품질을 인증하도록 지정된 자(이하 "대체부품인증기관"이라 한다)로부터 성능 및 품질을 인증받은 대체부품(이하 "인증대체부품"이라 한다)의 제작사 등은 인증받은 사실을 해당 부품에 표시할 수 있다.
- ⑤ 제3항에 따른 대체부품인증기관의 지정 절차 및 제4항에 따른 대체부품 성능·품질의 인증 기준·인증방법 및 인증표시 등에 관한 사항은 국토교통부령으로 정한다.



## 4. 대체인증부품의 특징

### □ (부품의 사용형태)

자동차부품은 완성차 조립 부품, AS(보수용)부품, 수출용 부품 등으로 구분

- 신차 조립용 부품 : 차량 제작을 위해서 OEM으로 1차~3차 협력업체가 조달하는 부품
- 보수용(AS) 부품 : 완성차 출고 후, 사고에 따른 충돌수리부품과 차량의 성능 유지 및 보수를 위한 부품

### □ (인증부품 : Certified Auto Parts)

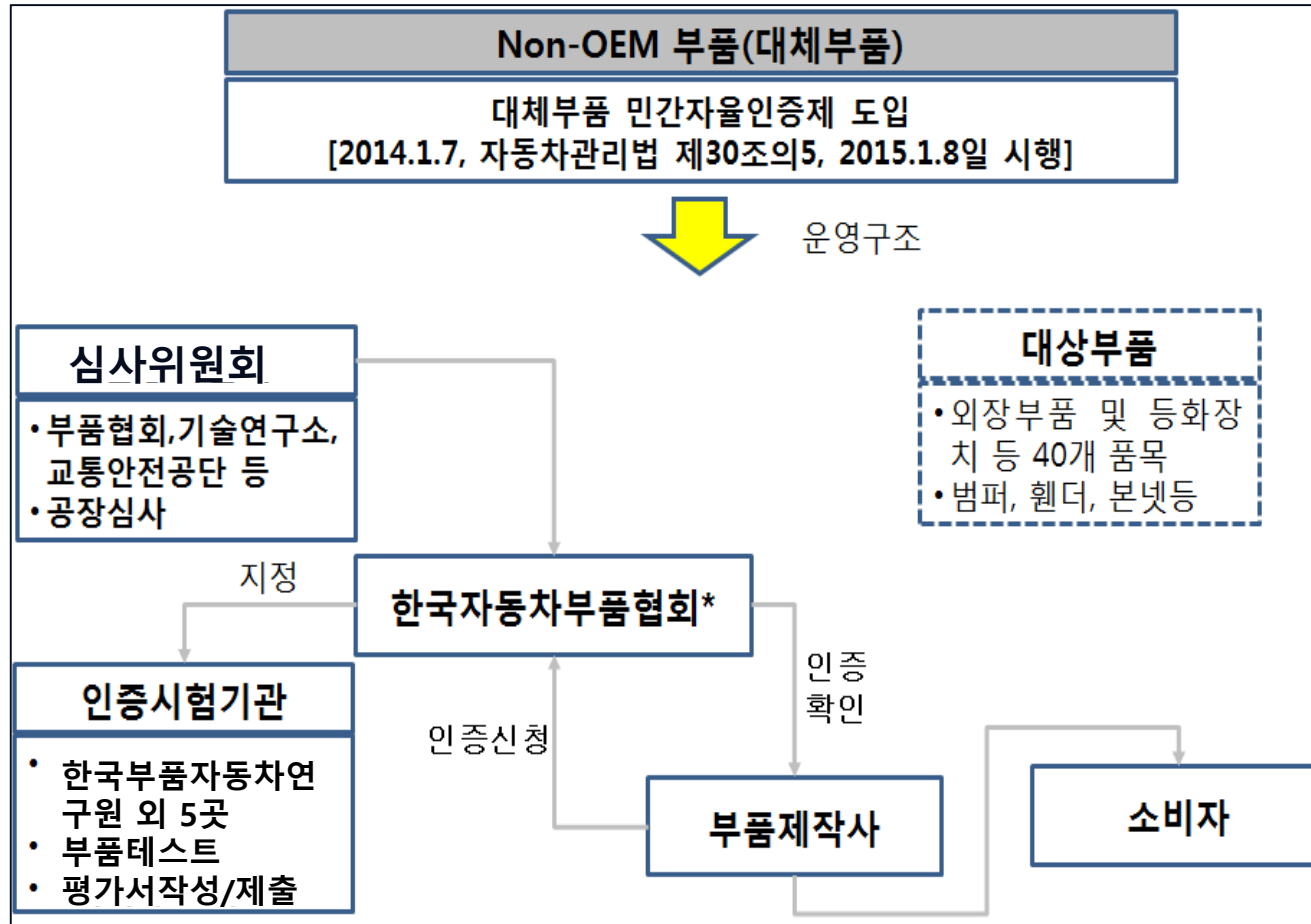
자동차 제작사가 아닌 자동차부품업체가 독자적으로 제조하여 Non-OEM 부품 (OES, After)을 성능·품질인증을 받아 소비자에게 공급하는 인증부품

### □ (인증부품의 수요처)

- 인증부품은 인증을 받은 보수(AS)용 신부품으로 주로 교통사고시 수리용 교체 부품과 유지보수를 위한 교체부품으로 사용됨



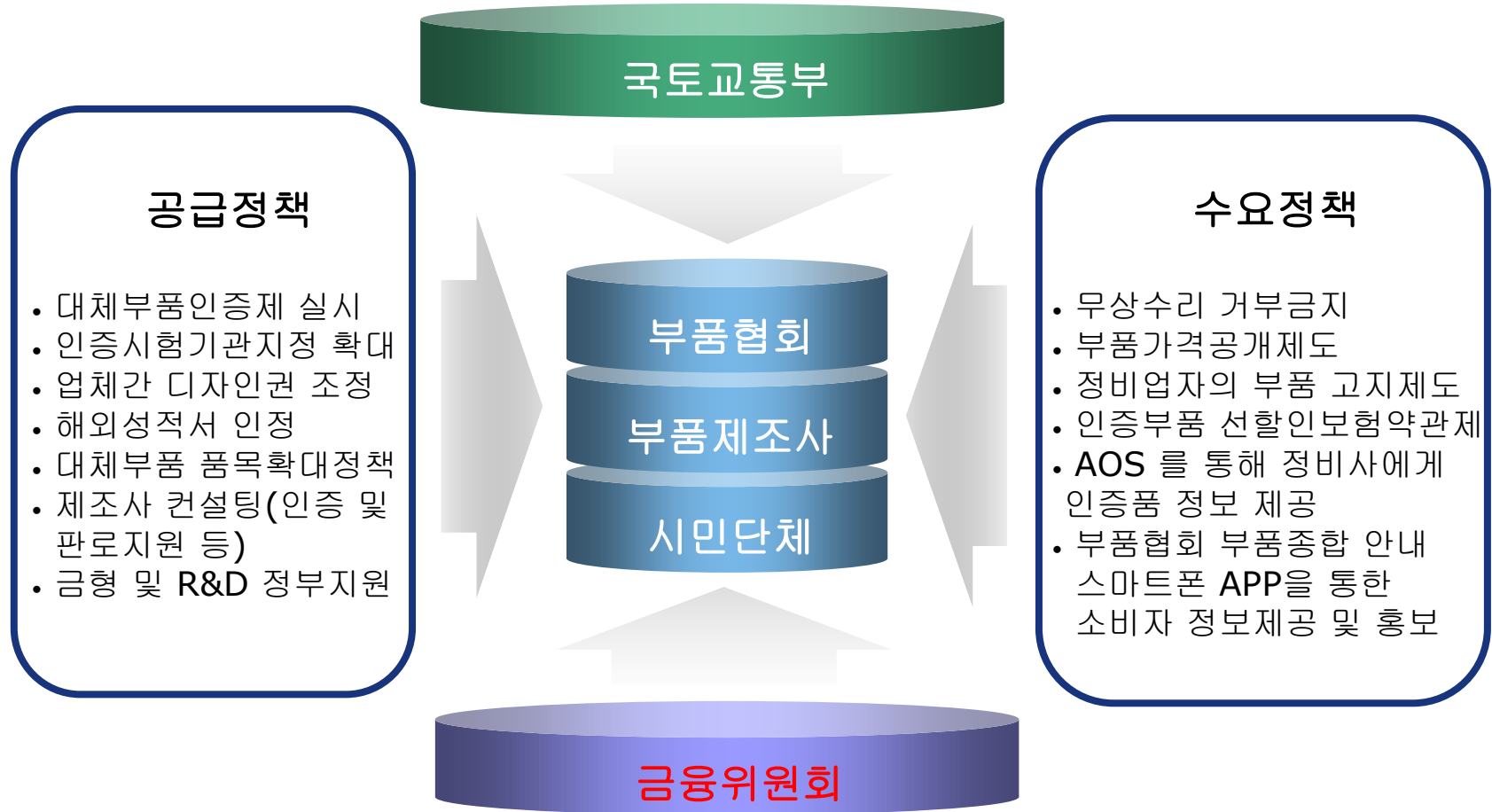
# 5. 대체부품 민간자율인증제도 운영구조







## II. 대체인증부품 활성화를 위한 정부의 노력





# 1. 대체부품 제도에 대한 기대효과

## ① 수리비용 절감을 통해 소비자 권익 보호

소비자들 또한 소비자의 접근성 및 선택권이 확대되고, 자동차 보험료가 합리적으로 개선될 것으로 보임. 또한, 저렴한 가격에 공신력 있는 인증을 통해 우수한 품질의 부품을 사용할 수 있을 것이며, 정비시장도 부품가격 인하를 통하여 크게 활성화 될 것으로 기대.

## ② 비싼 보험비와 생산비를 낮추어 불필요한 사회적 비용 절감

대체부품(인증품)으로 인해 보험비의 손해율을 절감시키는 효과를 가져 와서 체감하지 못하고 지출되는 불필요한 사회적인 비용을 막을 것으로 기대

## ③ 부품가격 인하를 통한 자동차 부품 및 정비 시장 활성화

대체부품(인증품)으로 인해 부품가격이 인하되어 자동차부품 및 정비시장이 활성화 될 것으로 기대

## ④ 우수한 기술력을 갖춘 중소기업 발굴·육성·해외진출

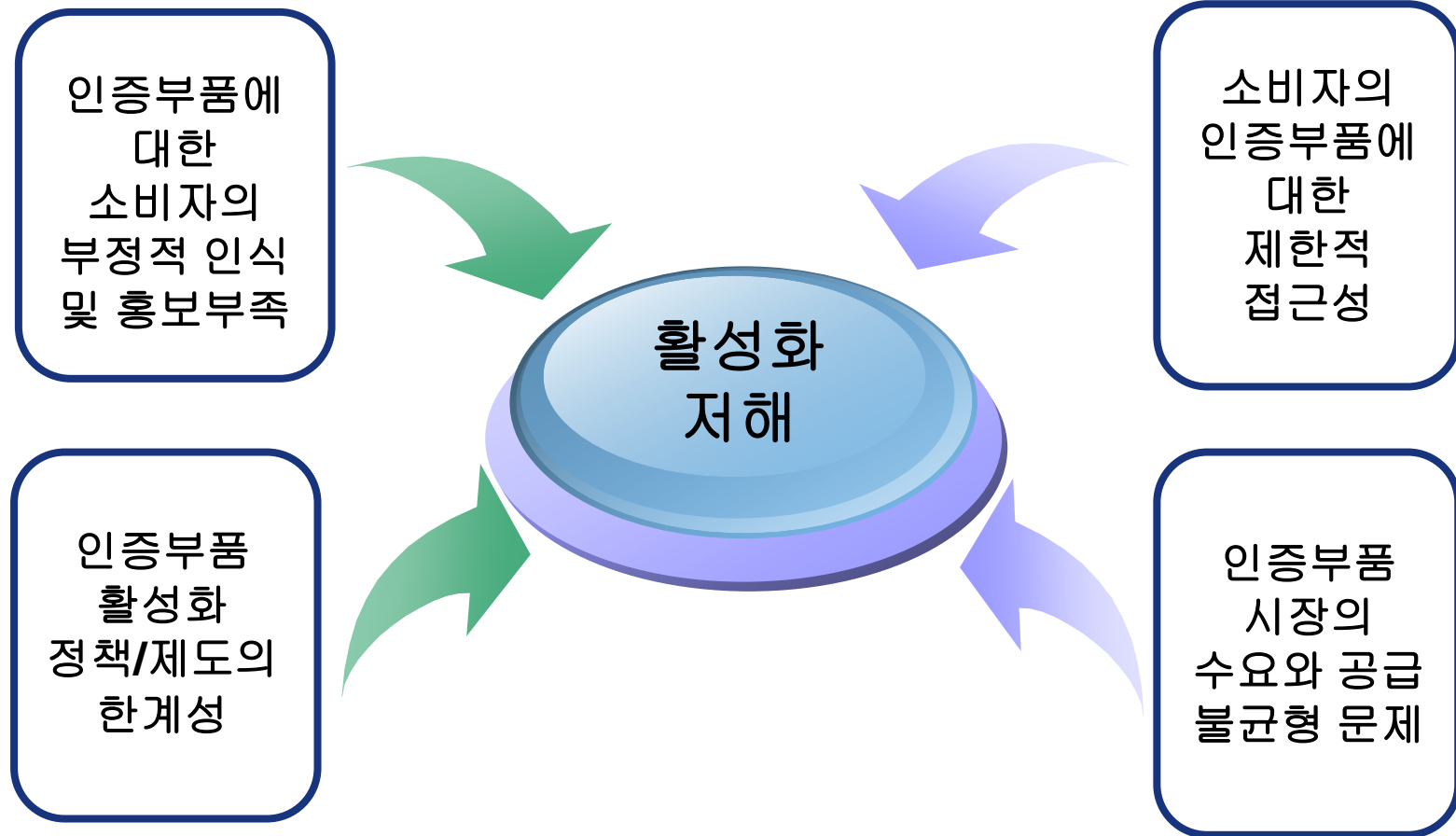
품질인증제도를 통해 중소기업 제조사는 품질에 대한 소비자 신뢰 확보와 홍보기능을 갖추게 되어 대내외 경쟁력이 향상될 것으로 기대되며, 안정적인 시장 확보를 통한 중소기업 활성화 기대.

## ⑤ 고가 수입부품을 대체하는 부품의 국내 자체 생산 기반 마련함으로써, 한국 자동차 부품산업 성장촉진을 통한 일자리 확보

자동차부품산업의 성장은 고용창출과 지역경제 활성화를 이끌어내어 성장동력으로 큰 역할 기대



### III. 인증부품 활성화의 저해요인





# 1. 인증대체부품 시장현실 및 문제점

## 1. 순정부품과 비순정부품이라는 2분법적 소비자의 인식 여전히 존재

완성차 제조사의 용어사용 관행으로 인해 일반 소비자들은 ‘비순정부품’을 안전성이 낮다거나 품질이 떨어지는 것으로 오인하여 자동차 보수시 사용을 꺼림

- ※ 소비자는 OEM부품을 품질을 인증받은 부품이라는 인식
- ※ 인증부품에 대한 비 순정부품이라는 낮은 인지도와 부정적 시각이 여전히 존재

## 2. 국산차에 대한 인증부품 공급측면의 부족

수입차 부품 공급 측면에서 어느 정도 효과가 있었던 것으로 나타났지만 국산차 부문에서는 그 효과가 적었음

- ※ 현재 인증대체부품 수: 총 1,584개 부품 (수입차: 1,282개, 국산차: 302개)

## 3. 자동차보험 보상에서 낮은 활용성

자동차보험의 특별약관을 통해 수요측면에서 인증부품 사용을 유도하는 제도이나 특약의 적용 대상이 자기차량손해담보의 일부에 지나지 않아 적용대상 폭이 제한적임

- ※ 19.10월 현재까지 동 특별약관이 적용건수는 총 11건(환급금액 5,157,280원)
- ※ 특별약관 적용 사고는 총 11건 (외산차: 11건, 국산차: 0건)

## 4. 수리, 정비시 인증부품 선택의 주체인 소비자의 접근 제한성

부품정보를 검색하기 난해한 현재 구조로 인해 정비공장에서 대행하는 현실

- ※ 소비자가 차대번호별 상세 부품정보, 사양정보를 직접 검색해야 하며, 관련 시스템 연동을 위한 제작사의 데이터베이스 제공은 협조를 얻기 어려운 상황
- ※ 정비공장 등은 소비자에게 인증부품 사용을 권유 및 설득해야 하는 현실적인 어려움과 수익성이 크지 않아 정비에 필요한 부품을 주로 OEM부품 위주로 제공
- ※ 보험회사는 인증부품 선택 시 소비자 권유, 재고정보 확인, 부품선택, 납품 등의 업무관여 외에 소비자 장려금 지급 등 추가 업무부담 가중



## IV. 활성화 방안 도출을 위한 연구





# 1. Global 자동차부품 A/S market

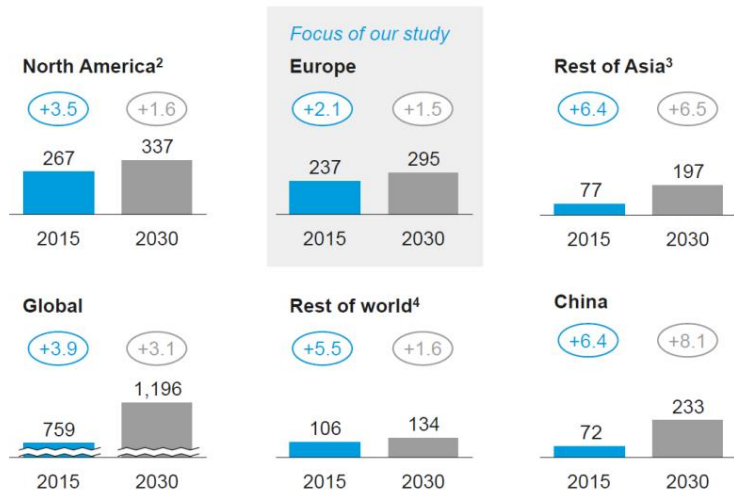
- 글로벌 자동차 애프터 마켓의 가치는 2019년 미화 3,814억 달러 (425조 7천 억원)였으며 2020년부터 2027년 미화 5,131억 달러 (571조 7천억원) 까지 예측 기간 동안 3.8 %의 연평균 성장률 (CAGR)로 성장할 것으로 예상\*

\* 2020년 10월 29일 18:00 ET | 출처 : Precedence Research

After a period of high growth, revenues in Europe and North America are expected to almost stagnate, while Asia's will increase significantly

Total aftermarket revenues in USD bn<sup>1</sup>

Growth p.a. Percent  
○ 2010 - 14  
○ 2015 - 30



More than 80% of aftermarket experts agree with this outlook

Wear-and-tear parts currently represent the largest share of suppliers' aftermarket revenues, but services and diagnostics products are expected to drive growth

	Current AM revenue share Percent	Growth vs. avg. AM <sup>2</sup>	Rationale (examples)
Wear-and-tear parts	53	= 0 pp	Part quality is getting better, but average vehicle age is increasing Price pressure from Asian manufacturers
Crash-relevant parts	12	↓ -1 pp	Enhanced car and road safety will decrease crash rates
Services	6	↑ +3 pp	New services are emerging, e.g., fleet management and digitally-enabled services
Diagnostics products	9	↑ +3 pp	Car data and new technologies give rise to "Diagnostics 2.0" (a new market that might be captured by OEMs)
Other <sup>1</sup>	20		

<sup>1</sup> Including parts, labor, maintenance, and crash-related revenues

<sup>2</sup> Including the US, Canada, and Mexico; <sup>3</sup> Including India; <sup>4</sup> Including South America, Africa, and Oceania

SOURCE: McKinsey market model; expert survey among CLEPA members (n = 27; February 2017)

<sup>1</sup> Including engines, drivelines/powertrains, turbos

<sup>2</sup> Expected revenue growth of segment vs. average total aftermarket in the next 10 years

SOURCE: Expert survey among CLEPA members (n = 27; February 2017); expert interviews with 20 aftermarket experts



## 2. 국내 자동차부품 A/S Market

- 국내 보수용 부품 매출규모는 10.5조원(105억 달러)로 부품 전체매출액 (121조원) 대비 보수용 부품 매출액의 비율은 8.7%로 미국, 유럽에 비해 적은 규모
- 보수용 부품매출규모는 OEM부품의 영향이 크고 이는 자동차등록대수보다는 승용차생산대수와 밀접한 관계를 지님
  - 총돌수리부품의 비율(29%): 미국과 유럽(평균 15%)에 비하여 높음
  - 유지보수부품 시장점유율(71%): 미국과 유럽(85%)에 비해 낮음
  - ※ 총돌수리부품 비중(29%)은 선진국(15%)에 비하여 높은 이유는 국내 소비자가 OEM 부품으로 교환을 선호하기 때문으로 추정 가능
- 유통구조 (현)  
부품제조업체 → 대기업(완성차 및 부품공급사) → 정비업체 → 소비자



### 3. 국내 인증대체부품의 소비자 인식

#### 소비자원의 자동차 부품 소비실태 및 소비자인식조사(2010. 3.29-4.2)

- Non-OEM 부품 사용하면 안된다는 인식이 48.2%로 절반정도 수준
- Non-OEM 부품의 품질과 안전에 대한 부정적 시각

Non-OEM 부품의 사용하면 안되는 이유	빈도	비율
OEM 부품에 비하여 품질이 낮아 안전성이 떨어지므로	109	45.0
Non-OEM 부품을 사용하다 고장이 발생하면 보증수리를 받을 수 없기 때문에	85	35.1
사용설명서에 OEM 부품만을 사용하라고 되어있으므로	48	19.8
계	242	100





## 4. 소비자의 A/S 부품선택권 한계

녹색소비자연대 설문조사 (2020. 5.20-5.26)

OEM부품 외 부품 정보 제공받은 경험여부

구분	사례수	%
있다	363	42.0
없다	502	58.0

N=865

자동차 수리 시 부품선택 방법

구분	사례수	%
수리업체가 추천한 부품	734	84.9
보험사 추천한 부품	55	6.4
내가 알아본/원하는 부품	76	8.8

N=865



## V. 대체인증부품의 시장 활성화 방안

소비자의 대체인증부품에 대한 올바른 이해

인증부품의 OEM부품 대비 가격, 품질경쟁력 확보

인증부품 사용시 공정하고 다양한 소비자 혜택 필요

소비자의 용이한 인증부품 구매환경 확보



# 1. 부품시장의 유통구조 개선 시급

- 국내 자동차부품산업의 OEM과 협력업체 간 종속적인 불합리한 하도급 구조의 비효율과 불공정 개선 필요
- 완성차 업체와 종속거래 및 단수유통체계의 부품산업 저해요인 제거 필요
- 완성차의 디자인보호법(20년 보호) 적용으로 부품사들이 자체브랜드(OES)로 부품시장에 진입 곤란 점 해소 필요



## 2. 인증대체부품에 대한 용어 개선 필요

- 자동차 부품을 순정품 vs. 비순정품의 이분법적 구분 해소 절실
- 대체부품이란 용어에 부정적인 의미가 존재
- 자동차관리법상 품질을 인증받은 부품을 규정하므로 대체인증부품 →  
‘품질인증부품(또는 인증품)’으로 대체라는 부정적 이미지 제거 제안
- 순정품과 품질인증부품은 우열관계가 아닌 상호 대등한 관계 설정 필요



### 3. 소비자의 품질인증부품의 선택권 확대 필요

- 소비자는 정비에 필요한 부품을 선택해야 하는 주체이지만 부품정보를 검색하기 난해한 현재 구조로 인해 현 실적은 정비공장에서 대행 실정
  - ▶ 소비자: 직접 부품 종류, 가격을 검색 용이한 시스템 요구됨
- 완성차의 자동차부품 정보의 공개와 품질인증부품에 대한 전산시스템([i-kpapa.org](http://i-kpapa.org))을 활용한 소비자 선택의 편의성 개선 필요.
- 보험 전산견적시스템 (AOS)의 탑재 확대로 정비사가 소비자에게 안내 할 수 있도록 방안 마련 필요.
  - ▶ 국산차: 공임을 포함한 전체 수리비용에 비해 상대적으로 저렴한 부품가격



# (소비자) 전산시스템을 이용한 인증대체부품 검색

[로그인](#) | [회원가입](#) | 언어 선택

[협회 소개](#)
[사업소개](#)
[부품가격조회](#)
[인증실관리](#)
[열린마당](#)
[민원센터](#)
[회원소개](#)

## 자동차 부품 쉽게 찾기

제조/유통사
브랜드
브랜드를 선택하세요.
부품품목

---

OEM 번호/부품 번호로 검색시 위의 검색조건은 적용되지 않습니다.

검색
초기화

인증품 현황  
총 1098 부품

No.	회사명	브랜드	부품명	차량모델 및 연식	OEM가격	소비자가격	환급액 25%	인증	추가
1	알라딘모터스	벤츠	전 좌 방향지시등(...	E-클래스 E350 2002 2009	412,000	350,200	103,000	국토부 인증	<a href="#">추가</a>
2	알라딘모터스	벤츠	전 우 방향지시등(...	E-클래스 E270 CDI 2002 2009	412,000	350,200	103,000	국토부 인증	<a href="#">추가</a>
3	알라딘모터스	벤츠	전 우 방향지시등(...	E-클래스 E270 CDI 2002 2009	412,000	350,200	103,000	국토부 인증	<a href="#">추가</a>
4	알라딘모터스	벤츠	안개등 좌	C-클래스 C180 1993 2007	197,000	167,450	49,300	국토부 인증	<a href="#">추가</a>
5	알라딘모터스	벤츠	안개등 우	C-클래스 C180 1993 2007	197,000	167,450	49,300	국토부 인증	<a href="#">추가</a>
6	알라딘모터스	벤츠	안개등 우	S-클래스 S350 2005 2013	279,000	237,150	69,800	국토부 인증	<a href="#">추가</a>

내 산차

- 오토파트 4-4298
- 블오토아이 55-3004
- 윈모터스 074-9922

[앱다운로드](#)

동향

필리핀 총리, 부품산업  
육성 협력 미팅

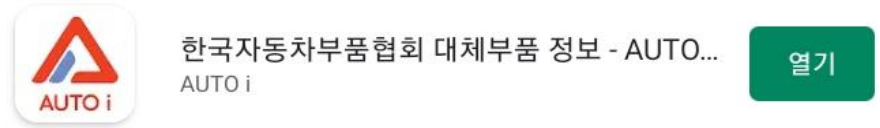
필리핀 레온시오 에바스코 주니어  
총리와 부품산업육성 협력 미  
팅 일 시 : 2020년 1월 30일참...



# (소비자) 전산시스템을 이용한 인증대체부품 선택



- App store '대체부품' 검색
- Play store '대체부품' 검색



100 이상  
다운로드

3  
만 3세 이상



자동차 부품 조회는 AUTO i



# (정비사) AOS를 이용한 인증대체부품 선택

“ 항목 탭 도해도1 화면에서 견적을 내고자 하는 부품 그림 선택, 부품 입력 ”

## AOS 견적 화면

1. 항목 탭 (Item Tab)

2. 부품 그림 선택 (Part Image Selection)

3. 부품입력 (Part Input)



OEM부품코드      대체부품

4. 대체부품 (Replacement Part)

대체부품 및 ECO부품 조회

작업상자명	번호	종류	부품명	부품코드	OEM코드	부품가격	지역	업체명	연락처	해설서	사건일
포탄분전(대우)	1	인중	PAL FENDER, LH	CWGP1810	6631051000	92,000	서울특별시	91내츄럴스	041-627-062	0	

5. Table highlighting the replacement part details.





## 4. 보험상품(특별약관)의 한계점 해소 필요

현 자동차보험제도가 인증부품 사용 확대에 큰 영향을 주지 못한 원인

- 첫째, “인증부품 사용 특별약관”의 역선택 가능성
- 둘째, “인증부품 사용 특별약관”의 적용 대상사고의 협소성(100% 자차)
- 셋째, “인증부품 사용 특별약관” 전달체계의 미흡(정비업체의 미권유)



## 4. 보험상품 개선안

### (1) 특별약관을 유지하며 특약상품을 홍보하는 방안

- (a) 현행 특별약관의 존재를 모르는 국민을 대상으로 홍보를 강화
- (b) 정비업체에서 OEM부품과 동일한 품질임을 피보험자에게 권유방안

### (2) 자동차보험에 실손보상원칙을 모두 적용하는 방안

자동차사고시에 차량연식에 따른 감가상각을 고려하여 수리부품의 가격을 현금보상, 품질인증부품을 사용하는 경우에는 ‘실손보상의 원칙’이 적용하는 방법

※ 현행 물적사고 배상(보상)담보인 대물배상과 자기차량손해에 ‘실손보상의 원칙’ 적용

### (3) 인증부품 사용 보험료 할인 약관으로 대체하는 것임

- ※ 인증부품 사용 보험료 할인 특별약관”의 적용대상 담보는 현 유사특약의 적용대상 담보처럼 자기차량손해담보로 한정함



## 4. 보험상품 개선안

구분	내용
1안	현행 “인증부품 사용 특별약관” 확대를 위한 홍보 강화
2안	현행 “인증부품 사용 특별약관”에서 피보험자에게 제공되는 현금의 일부를 정비업체에 제공
3안	대물배상 및 자기차량사고 수리에 실손보상의 원칙 도입
4안	“인증부품 사용 보험료할인 특별약관”으로 대체



## 4. 보험상품을 통한 품질인증부품의 활성화 대책

- 1) 자동차보험제도가 건전하게 유지, 운영되기 위한 전제조건이 ‘모럴해저드 방지’라는 측면에서 볼 때 (1안)과 (2안)은 적합한 수단이 되지 못한다고 판단
- 2) 다소 논란이 예상되나, 다음의 네가지 이유로 (1안) 및 (2안)보다는 (3안) 및 (4안)이 더 적합한 제도로 생각됨

(근거)

첫째, 인증부품으로 수리를 한다는 것은 사고차량의 동일한 가치를 유지시켜주는 것임

※ 인증부품은 OEM부품과 동일한 품질의 부품 또는 동일부품(OES)

둘째, 인증부품으로 수리를 한다는 것은 실손보상의 원칙이라는 자동차보험 보상원칙을 볼 때 여전히 더 많은 혜택을 주는 제도임

셋째, 자동차사고로 차량가치가 떨어짐에 따른 보상부분은 다른 부분의 보험제도 개선을 통해 해결해야할 부분임

넷째, (4안)의 경우는 (1안)과 (2안)의 보험상품으로써 원칙에 부합하지 않는 부분을 개선한 것으로 보험제도의 원칙에 더 부합한 제도로 판단됨



## VI. 마무리

소비자가 품질인증부품을 제대로 이해 할 수 있는 체제 구축

인증부품의 **OEM**부품과 동등이상의 품질 향상과 가격 경쟁력 유지

보험제도의 실손보상원칙 적용으로 인증부품의 사용확대 기회

소비자의 인증부품에 대한 용이한 검색·구매 환경



Spare  
parts



Service

**Thank You !**