

2012년 KICTEP 기술인증제도 통합 설명회 질문 및 답변

□ 공통사항

- 신기술 매뉴얼 내 또는 홈페이지에 변경내용(기존→변경)을 반영한 표를 포함해 주었으면 합니다. 가능한지요?

(답변) 건설신기술 정보마당(ct.kictep.re.kr) 및 교통신기술 정보마당(tl.kictep.re.kr)에 신기술 제도개선에 따라 매뉴얼이 수정될 경우, 수정된 사항을 정리하여 게시하도록 하겠습니다.

- 우수사례 신청서, 심사자료(발표자료) 샘플을 포함해 신기술 심사에 도움이 될만한 사항을 금액은 제외하고 홈페이지에 게시해줄 수 있는지요?

(답변) 현재 신기술로 지정되면 신기술 홍보를 위해 심사시 신청서를 심사 결과에 맞게 수정·보완한 후 신기술정보마당 사이버전시관에 게시하고 있으므로 언제든지 내려받아 참고하실 수 있습니다. 다만, 심사시 발표 하였던 PPT 자료에 대해서는 개발자의 동의하에 몇가지 우수사례를 선정 하여 신기술정보마당에 게시할 수 있도록 검토하겠습니다.

- 신기술을 신청하여 불인정 받았을 때 동일 기술로 재신청 가능한지? 아니면 일부 변경한 후 신청해야 하는지?

(답변) 불인정된 기술에 대해 개선 및 보완 없이 재신청하는 경우, 신청서가 반려됩니다. 재신청할 때에는 신청서에 개선 및 보완된 사항을 반영하시고, 신청서 마지막 부분에 차별화된 내용을 요약하여 제시하여 주시기 바랍니다.

- A가 국책과제를 수행하면서 취득한 특허를 중소기업인 B가 기술료를 지급하고 인수한 후 특허권의 일부를 C에게 양도한 후 B와 C가 공동으로 신기술 신청이 가능한지요?

(답변) 특허, 실용신안 등 산업재산권이 등록(출원)된 기술을 신기술로 신청하는 경우 최종 특허 등록(출원)권자와 신청인이 일치하면 신청자격이 주어집니다. 따라서 신기술과 관련된 특허의 특허등록원부에 B와 C가 권리자로 등재되어 있다면, B와 C는 신기술 신청인 자격이 있습니다.

- 기술의 사업화 능력이 다소 부족한 학교 연구기관이나 소규모 연구기관이 해당기술을 사업화 할 수 있도록 지원하는 제도를 도입할 계획은 없는지요?

(답변) 신기술제도 내에는 별도로 국가에서 자금을 지원하는 제도는 없습니다. 다만, 우리 원에서 국가연구개발사업 중 R&D 정책·인프라사업 내 기술 사업화 지원분야가 있고 아래와 같이 신규과제 선정을 위한 공고중에 있으니 참고하시기 바랍니다.

- 공고기간 : '12.4.30(월)~5.30(수)

- 공고내용 : <http://www.kictep.re.kr> 알림마당-통합공지, 811번 게시물

- R&D의 성과를 신기술로 만들기 위해 더 편리한 사항을 도입할 방안이 있는지?

(답변) 금년도 신기술 홍보활동의 일환으로 R&D 연구과제의 착수보고회 또는 성과발표회시 신기술제도를 소개하고 있으며, 국토해양기술대전 기간에 R&D와 신기술의 연계 활성화를 위한 토론회('12.6.8)를 개최할 예정입니다. 향후 우수한 R&D성과를 신기술로 연계하기 위한 정책 및 제도를 추진하도록 하겠습니다.

- 견교평 실무자와 면담 방법을 알고 싶습니다.

(답변) 신기술 신청을 위한 기술인증센터 직원과의 상담은 언제든지 가능합니다. 간단한 사항은 아래 전화번호를 참고하셔서 담당자에게 연락하시기 바라며, 자세한 사항은 방문하여 상담을 하시면 됩니다. 방문 상담을 원하시는 경우에는 원활한 진행을 위하여 사전 상담신청을 하시기 바랍니다.

구분	성명	전화번호 031-389-	이메일 ---@kictep.re.kr
건설신기술	박현웅	6484	dark
	류상봉	6485	artcore
	김운순	6391	kys
	강이홍	6350	kyhgo
교통신기술, 녹색인증, 교통카드	홍정표	6483	grayjackal
	나종철	6351	aramis
상담신청 접수	김 솔	6381	kimsol87

□ 건설신기술 지정제도

- 심사항목인 신규성, 진보성, 시장성을 모두 충족하는 기술만 신기술로 지정하는 것은 기술의 성격에 따라 불합리할 수 있습니다. 예를 들어 “진보성”의 경우, 공사비/공사기간/품질의 개선을 모두 충족하지 않는 경우가 있습니다. 공사비가 감소하고 품질이 개선되지만 공사기간이 늘어나는 경우가 있습니다. 기술개발자가 원하는 세부평가 항목에 가중치를 부여하여 심사를 진행하는 방법을 적용할 계획은 없는지요?

(답변) 신기술은 모든 심사항목에 대해 100% 만족해야만 인정되는 것은 아닙니다. 기술의 품질을 높이다 보면 재료가 높아지거나 시공절차가 복잡해져 공사기간이 늘어나는 경우가 있는데, 이러한 경우라 하더라도 심사시 심사위원께서 전체적으로 신기술로서 인정할만 하다고 판단하면 인정으로 심사될 수 있습니다. 참고로 1차 및 2차 심사의 통과 여부는 참석위원의 2/3 이상 찬성을 기준으로 하고 있습니다. 그리고 심사항목은 법과 규정에 따르므로 기술개발자가 원하는 항목에 가중치를 부여하는 것은 불가능하며, 심사개선에 대한 좋은 의견을 제시해 주시면 제도개선 추진시 고려하겠습니다.

- 1차심사 항목중 진보성, 저탄소 녹색 첨단기술의 배점이 10점으로 비중이 있는 항목이나, 신청서 작성에 도움을 주는 부가 설명이 부족하다고 생각합니다. 인증서라든지 R&D 참여 정도라든지 정확한 가이드라인이 필요하다고 생각하는데 앞으로 이 부분을 보충해 주실 계획이 있는지요?

(답변) 1차심사 기준인 진보성 내에 “저탄소 녹색 첨단기술” 배점은 10점이며, “녹색인증(녹색기술, 녹색사업)을 받은 경우” 10점 만점을 받을 수 있습니다. 따라서 녹색인증 실적이 있다면, 건설신기술 신청시 녹색인증 증서 사본을 제출하여 주시기 바랍니다. 아울러 국가R&D 참여 실적과 “저탄소 녹색 첨단기술”의 배점에는 직접적인 관련성이 없음을 알려드립니다.

- 현장실사 일정은 현장 여건에 따라 조정이 가능한지? 예를 들어 시공중인 현장이 심사 당시 없을 경우 현장이 개설된 후로 연기할 수 있는지? 아니면 동영상으로 대체하고 시공 완료 현장에서 실사를 받아야 하는지?

(답변) 현장실사는 현장의 여건에 따라 조정할 수 있습니다. 또한 실사 현장의 개설이 연기된 경우, 연기된 사유를 공문으로 제출해 주시고, 건교평 담당자와 협의하여 실사 일정을 조정할 수 있습니다.

- 2차심사 항목중 경제성, 유지관리 전반의 비용절감 효과의 우수성의 경우 LCC 분석 자료가 필수사항은 아니지만 요구되는 참고 자료라 생각됩니다. LCC 분석이 어려운 기술인 경우는 대체할 만한 자료가 어떤 것이 있는지 궁금합니다.

(답변) LCC 분석은 설계, 시공, 유지관리 등 기술의 생애주기전반에 걸쳐 경제성을 분석하는 것입니다. 만약, 말뚝기초와 같이 특별히 유지관리가 필요 없는 기술이라면, LCC 분석을 대체하기 보다는 LCC분석을 하면서 유지관리비가 소요되지 않는 것으로 분석하면 됩니다.

- 사전검토제도는 어느 단계에서 진행되는 것이며, 신청인이 요청하는 경우에만 이뤄지는 것인지?

(답변) 사전검토제는 우수한 기술의 신기술 지정을 향상을 위해 기술개발자가 원하는 경우 신기술 신청 이전에 전문가에 의해 서면검토를 실시하고, 검토된 의견을 신청인에게 제공해 드리는 제도입니다. 사전검토는 신청서가 요건에 맞춰 작성이 완료되었을 때 상담을 통하여 건교평 담당자에게 요청하시면 됩니다.

- 건설신기술 취득시 PQ점수 가점 부여 사항과 관련하여 PQ에 얼마만큼의 효과를 줄 수 있는지요?

(답변) 건설신기술 지정시 국토해양부의 설계 및 감리 PQ, 기획재정부의 입찰참가자격 사전심사 등에서 기술능력, 활용실적 등에 관한 PQ점수를 부여하고 있습니다. 자세한 사항은 2011년 12월 기준으로 건설신기술 매뉴얼(2011.12월 발간) 34쪽 ~ 35쪽을 참고하시기 바랍니다.

- 사단법인 등의 비수익 기관(이윤추구를 하지 않는)이 기술개발에 성공하여 기술사용료를 받을 수 있을 경우에 어떠한 시스템에 의해 얼마를 받을 수 있는지 그 규정 및 관련 근거를 알고 싶습니다.

(답변) 기술개발자는 신기술을 직접 시공하지 않은 경우 발주처와 기술사용협약을 체결하여 정해진 요율에 따라 기술사용료를 받을 수 있습니다. 자세한 사항은 건설신기술 매뉴얼(2011.12월 발간) 138쪽 “국토해양부 건설신기술 기술사용료 적용기준”을 참고하시기 바랍니다.

○ 설계기준 변경시 기 지정된 신기술 제품의 평가방법? 도로교 설계기준 (국토해양부 제정) 변경시(강도설계법, 허용응력설계법 → 한계상태설계법) 교량거더(박스거더, 합성거더, PSC거더)는 활하중 재하 설계 방법 및 전반적인 구조설계 실물실험 등을 재실시해야 되는데 이 경우 기술보완, 지정취소 등이 가능한지?

(답변) 신기술 지정후 설계기준이 변경되었다 하더라도 이미 지정된 신기술을 취소하지는 않습니다. 다만 변경된 설계기준에 충족할 수 있도록 기술개발자가 신기술을 보완(업그레이드)하여 활용하시면 됩니다.

○ 신기술 혜택 중에 PQ 점수 부여가 있는데, 공공공사에 한해서 부여됨. 향후 민간공사에도 PQ 점수를 부여하거나 유도할 계획이 있는지?

(답변) 입찰자격 사전적격심사(PQ)는 공공공사에서 발주처가 우수한 업체를 선정하기 위해 활용되는 제도입니다. 민간공사의 경우는 정부에서 관여할 수 있는 사항은 아닙니다.

○ 교량받침, 신축이음, 합성거더, 교량거더 등은 거의 대부분 특허 및 신기술로 지정된 제품으로 국내기준, 품질 안정성, 기술개발 등을 이룬 제품이나 제품간의 차이점이 별로 없어 발주청이 제품 선정시 일부 업체 특혜가 예상되어, 발주청이 오히려 신기술을 비선정하는 경우가 있습니다. 따라서 신규성, 진보성 등의 기준을 강화할 필요가 있음.

(답변) 신기술 심사기준에 대한 사항은 향후 제도개선시 검토하도록 하겠습니다.

○ 한신공영 신기술의 경우 3개 회사가 함께 신기술을 개발한 것으로 되어 있는데, 이렇게 공동 명의로 개발할 경우 참여 회사가 모두 똑같이 신기술 지정으로 인한 혜택을 받을 수 있는지 궁금합니다. 아울러 업무 협약서의 주요 조건에 대해서 궁금합니다.

(답변) 공동으로 참여한 신청인은 모두 동일하게 신기술 지정에 따른 혜택을 받을 수 있습니다. 그리고 기술개발 협약과 관련된 사항은 민간 자율적 협의 사항입니다.

○ 공동개발 신기술인 경우 PQ 가점시 각 사 1건으로 산정하는가요? 아님 1/n 건으로 산정하나요?

(답변) 현재까지 설계 및 감리 PQ는 개발자의 수에 따라 PQ점수를 1/n 합니다. 나머지 PQ는 개발자의 수와 관계없이 혜택이 같습니다. 다만 PQ기준은 개정이 빈번하게 이루어지므로 수시로 확인할 필요가 있습니다.

○ 신기술 심사시 연구용역에 참여한 대학 교수님 등이 심사장에 참여할 수 있는지요?

(답변) 신청서 상에 해당 교수가 연구용역에 참여한 근거가 명확한 경우 심사장에 참여할 수 있으며, 심사위원의 질의에 답변 가능합니다.

○ 신기술 혜택중 “건설업자의 시공능력 평가방법”, “신인도 평가액” 내용이 있습니다. 구체적으로 어떤 혜택이 있는지 궁금합니다.

(답변) 시공능력평가액은 공사실적평가액 + 경영평가액 + 기술능력평가액 ± 신인도평가액으로 구성되어 있으며, 신인도평가액 산정시 신기술을 지정받은 자는 최근 3년간 건설공사실적 연평균액의 100분의 2에 해당하는 금액을 더하도록 되어 있습니다. 건설산업기본법시행규칙 별표1을 참고하시기 바랍니다.

○ 건설신기술 심사중 2차심사에서 탈락한 경우 재신청시 1차심사, 현장실사를 제외하고 2차심사만 재심사하는 제도가 있는지요? 있다면 시행 여부 일정은 어떻게 되는지요?

(답변) 문의하신 제도는 현재 시행되고 있지 않습니다. 향후 국토해양부와 협의하여 시행 여부를 검토할 예정입니다.

□ 교통신기술 지정제도

- KTX 고속차량에서 사용되는 장치나 기능에 대하여 국산화 개발한 제품도 교통신기술로 신청이 가능한지 궁금합니다. 참고로 현재 당사는 KTX 고속차량에 국가연구개발사업 과제를 통하여 여러가지 제품을 상용화 하고 있습니다.

(답변) 철도분야 교통신기술 신청대상 분야는 아래와 같으며, 질문하신 철도차량의 전장품이 외국기술을 개량하여 국산화하였다면 신청이 가능합니다. 다만, 신청시 신청분야 중분류를 우선 선정하신후 신청기술의 범위를 설정하셔야 하는데 이는 KRS나 KS, 성능시험 기준 단위로 분류하시어 용품으로 범위를 설정하실지, 시스템으로 설정할지 정하셔야 될 것 같습니다. 기타 자세한 설명을 원하시면 아래의 연락처로 문의하여 주시면 감사하겠습니다. (031-389-6483)

중분류	소분류
철도 차량	고속철도차량, 도시철도차량(중량), 도시철도차량(경량), 도시철도차량(소형), 일반철도차량(동력차), 일반철도차량(객차), 일반철도차량(화차), 신계도교통수단, 특수차량, 자기부상차량, Combi-Road, Double stack train, 전기·디젤겸용 다목적 기관차(Hybrid형 기관차), 전기·축전지 겸용 기관차, Super-Rail Cargo, Cargo-Sprinter, 발전차 등
철도 시설	궤도, 건널목, 차량기지, 부대시설, 여객터미널, 선로구조물(터널, 교량, 토공시설, 분기기 등), 선로보수기지, 역시설, 차량정비기지 및 차량유치시설(사무소, 기지), 전철전력시설, 송·변전시설, 신호제어시설, 정보통신시설, 비상대피설비, 철도물류시설 등
철도 운영	철도운영정보시스템, 철도관제시스템, 승차권예약발매시스템, 철도정보유통활성화시스템, 검수정보시스템, 훈련시스템, 면허시스템, 철도산업안전보건시스템, 유지보수/경비시스템 등

□ 녹색인증제도

- 녹색기술 획득의 건설신기술 획득시 이점을 정확하게 알고 싶습니다. 또한 PQ 심사에도 적용 가능한 이점이 있는지?

(답변) 녹색인증을 받은 경우 2012.1월부터 건설신기술 심사기준 중 첨단 기술(10점)에 대해 10점 만점을 부여하고 있습니다. 그리고 녹색인증 관련 PQ혜택은 아직까지 마련되어 있지 않으나, 금융지원 등 다양한 지원 정책이 시행되고 있습니다.

□ 교통카드 인증제도

- 교통카드 인증현황 업체 모두가 one card all pass 인증 기능을 가지고 있는지? 호환성이 완벽하게 보장되는지? 업체간 cross function 사례가 있는지?

(답변) 교통카드 전국호환 인증 제품은 요구되는 인증기준을 모두 만족 하였으므로 교통카드 전국호환성 인증 제품 간 호환성이 보장됩니다. 또한 2011.12월 고속도로에서 한페이카드(㈜한페이시스, 광주) 호환사용을 시작으로 점차 전국호환 범위를 넓혀가고 있습니다.