

국내 폐차발생·회수·처리현황 및 문제점

강 정 호

한국자동차폐차업협회

I. 개 요

경제성장과 국민소득 향상에 따라 자동차는 운송의 수단으로서 또 문명의 이기로서 우리생활에 없어서는 안될 생활의 일부분이 된지 오래다.

이제는 문명의 이기를 넘어 자동차문화라는 말이 자연스럽게 회자될 정도로 자동차가 주는 편리함과 신속함은 우리 생활의 패턴을 변화시키고 생산활동의 영역을 확대시키는 등 많은 이점이 있는 반면 자동차 보유대수의 급격한 증가에 따른 사후관리로서 폐차는 새로운 사회문제로서 대두되고 있다.

오늘날 범세계적으로 초미의 관심이 되고 있는 환경보호와 자원의 재활용에 발 맞추어 자동차 폐차도 단순히 노후하였거나 사고등으로 인하여 용도가 폐지된 자동차를 회수, 처리하는 소극적인 경제활동을 넘어 폐차로 인하여 발생하는 폐기물량의 감소와 자원의 재활용에 많은 노력을 기울여야 할 시점이다.

자동차등록대수는 94년에 7백만대가 넘어섰고 1천만대가 곧 눈앞에 다가오게 됨에 따라 이와 수반하여 발생하는 폐차대수 또한 날로 증가하여 94년에는 35만대 2천년대에는 80만대를 상회하리라 예측된다.

II. 폐차업 현황

1. 폐차업 관련제도

폐차제도는 자동차가 노후하였거나 사고로 인하여 자동차로서 기능을 유지할 수 없게 되었을 때 이를 폐기하는 절차를 규정한 제도로서 자동차관리법에 폐차의 정의, 대상, 절차 및 폐차사업 등을 자세히 규정하고 있다.

폐차란 자동차관리법 제2조 제6호에서 '폐차라 함은 교통부령이 정하는 자동차의 장치를 그 성능을 유지할 수 없도록 압축·파쇄 또는 용해하는 것을 말한다.' 라고 규정하고 있으며 동법 시행규칙 제171조에서는 폐차대상 자동차 장치를 구체적으로 열거하고 있다.

그러나 재활용을 위하여 폐차대상에서 제외되는 자동차의 부품은 디젤엔진, 변속기, 전후차축, 문짝, 본넷트, 캡, 휠다, 범퍼, 시동전동기, 발전기 등 12개 부품에만 한정된다.

이러한 폐차에 대한 정의는 자동차 폐차에 대한 시각이 어떠한 관점에서 출발하였는지를 단적으로 보여 주는 예이다. 노후하였거나 사고등으로 인하여 발생하는 폐자동차에 대한 회수처리 개념이 어떻게 하면 폐자동차로 인한 폐기물량을 감소시킬 수 있을까?

어떻게 효과적으로 폐기물을 재활용하여 자원의 회수를 촉진시킬 수 있을까하는 차원에서 폐차발생에 대처하는 것이 아니라 수명이 다한 폐자동차를 단순히 형태를 없애거나 파쇄하여 자동차의 용도로 사용하지 못하게 하는데 그 목적이 있음을 잘 알 수 있다.

2. 업체수와 임직원 현황

폐차대수의 증가와 함께 업체수 또한 꾸준히 증가하고 있다.

폐차업이 제도화 된 85년도 초에는 35개업체로 시작하여 92년에는 69업체가 되기까지는 완만하게 증가하였으나 93년에는 급격히 증가하여 17개 업체가 증가하여 86업체가 되었으며 94년 9월말 현재로는 16업체가 증가하여 영업소 8개소를 포함하여 총 102개 업체가 폐차업을 영위하고 있다. 이같은 추세대로 계속 나간다면 허가업이 등록제로 전환되는 95년도에는 약 150업체가 되리라고 전망된다.

따라서 폐차대수가 계속하여 증가한다고 하여도 이렇듯 급격히 늘어나는 업체수의 증가율을 따르지 못하여 업체당 폐차대수는 매년 줄어만 가고 있다. 92년도에는 업체당 연간 폐차대수가 3,663대 이었던 것이 93년도에는 3,584대이다.

현 추세대로라면 94년에는 업체당 연간 3,100대 수준을 넘지 못할 것으로 예상된다.

그러므로 업체수의 증가는 전체 폐차처리 능력면에서 폐차처리 능력을 상회하게 되어 업체당 폐차대수의 감소로 인하여 폐차장 시설을 유휴시설로 전락시키게

표 1. 자동차폐차업의 시설기준

구 분		기 준		
사업장의 위치		대형차량의 출입에 지장이 없고, 배수가 용이하며 폐차에 적합한 지역		
작업장, 야적장, 사무실 등의 총면적	3,000제곱미터 이상			
	명 칭	기 준		수 량
	레 카	자기소유로서 견인능력 3톤이상의 것		1대 이상
	지게차	자기소유로서 3.5톤이상을 들어 올릴 수 있는 것		1대 이상
	중량기	20톤 이상을 계량할 수 있는 것		1식 이상
	압축기	투입용적 1.2m×1.8m×5m 이상의 것		압축기, 파쇄기, 전단기, 용해로중 1식이상
	파쇄기	파쇄가압능력 500HP이상, 생산능력 매시간당 5톤이상의 것		
	전단기	전단능력 800톤이상 처리능력 매시간당 15톤이상의 것		
용해로	용해능력 1회 5톤이상의 것			
환경관련시설	폐기물 소각시설	폐기물관리법 및 대기환경보전법에서 정한 기준을 준수할 수 있는 소각시설 및 대기오염방지시설을 갖출 것		1식 이상
	폐유, 폐수 처리시설	국토이용관리법에 의한 정지지역 및 산림보전지역내에 폐차장을 설치하는 경우와 기타 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우에는 폐유가 지하로 스며드는 것을 방지할 수 있도록 작업장을 포장하고 작업장에서 발생되는 오수를 정화하여 배출할 수 있는 설비를 갖추어야 하며, 출입구에는 출입차량의 타이어를 세척할 수 있는 다음의 설비를 갖추어야 한다. 가. 너비 : 차량의 1.5배 이상 나. 깊이 : 20cm 이상 다. 길이 : 차량의 2배이상		
기타장비 및 공구류	기타장비 공구류	폐차업무 수행에 필요한것으로서 시·도지사가 지정하는 것		시·도지사가 지정
기타시설등	1. 높이 2m이상 블록시설의 울타리를 설치할 것 2. 사무소는 영구건물일 것			

되고 종국에는 경영악화의 주요 요인이 된다. 경영상태의 악화는 업계의 발전을 위한 시설현대화나 기계화에 대한 투자의욕을 감소시킬 뿐만아니라 업체당 폐차작업량 확보를 위한 과당경쟁을 유발하는 요인으로 작용하고 있다.

'94. 6현재 전국 93업체의 종사원수는 임원 164명 직원 895명으로 총 1059명이 폐차업에 종사하고 있다. 업체당

평균 임직원수는 11명에 불과한 실정으로 폐차업의 소규모와 영세성을 잘 나타내고 있다.

III. 폐차회수 및 처리현황

1. 폐차발생량

우리나라 자동차등록대수는 85년도에 100만대를 돌

표 2. 전국 시·도별 폐차처리능력('94. 2 현재)

(단위: 대)

시·도	구분	업체 수	폐차 능력		폐차대수('93)
			1 일	년 간	
서울		2	479	143,700	35,474
부산		4	295	88,500	22,475
대구		3	183	54,900	12,450
인천		2	314	94,200	18,100
광주		2	342	102,600	7,667
대전		3	179	53,700	12,524
경기		16	1,121	336,300	78,710
강원		7	259	77,700	14,799
충북		5	191	57,300	11,788
충남		5	200	60,000	12,426
전북		11	398	119,400	15,196
전남		3	168	50,400	11,960
경북		14	583	174,900	27,752
경남		6	235	70,500	21,900
제주		3	123	36,900	5,031
계		86	5,070	1,521,000	308,252

표 3. 연도별 폐차대수

(단위: 대)

년 도	등록대수	폐차대수	증 가 율	폐 차 율	업 체 수	업체당폐차대수
'87	1,611,375	100,072			57	1,756
'88	2,035,448	89,338	△12.0	5.5	58	1,540
'89	2,660,212	01,158	13.2	5.0	58	1,744
'90	3,394,803	171,221	69.3	6.4	57	3,004
'91	4,247,816	217,983	27.3	6.4	63	3,460
'92	5,230,894	252,769	16.0	6.0	69	3,663
'93	6,274,008	308,252	22.0	5.9	86	3,584
'94 추정		350,000	13.5	5.6	110	3,182
2001 추정	13,800,000	814,200		5.9		

* 2001년 자동차등록대수 : 교통부

* 평균 폐차율 : 5.9% * 폐차율 = $\frac{\text{금년도 폐차대수}}{\text{전년도 자동차등록대수}}$

파한 이래 급속히 증가하여 93년에 600만대, 94년에 700만대가 넘어 97년도에는 1천만대를, 2001년에는 1천3백8십만대가 상회할 것으로 추정하고 있다.(자료:교통부)

이와함께 폐차또한 매년 증가일로에 있어 93년에는 308,000대가 폐차되었으며 94년에는 35만여대의 폐차가 발생할 것으로 예측하고 있다.

표 3에서 보는 바와같이 폐차대수의 증가율은 년평균 20%정도 꾸준히 증가하고 있으며 평균 폐차율 5.9%를 적용하면 2001년에는 연간 80여만대의 폐차가 발생하리라 전망된다.

2. 폐차체회수

자동차가 소유자로부터 폐차장에 폐차의뢰되는 주요

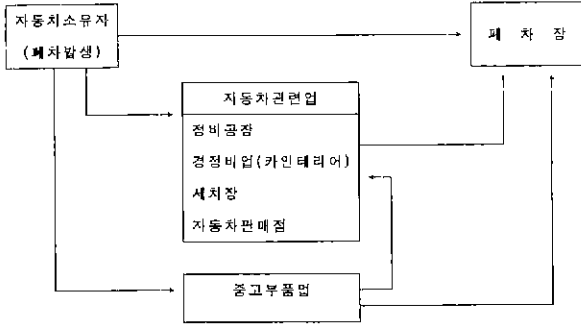


그림 1. 폐차회수경로

경로는 소유자가 직접 폐차장에 폐차의뢰하는 경우와 정비공장이나 경정비업(카인테리어)등 자동차 관련 업체를 통하여 폐차를 의뢰하는 경우로 크게 나눌 수 있다.

이 경우 폐차장에 입고되는 폐차대상 자동차의 상태를 살펴보면 소유자가 직접 폐차의뢰하는 때에는 훼손율이 거의없이 완전한 상태로 의뢰되나 중간 대행업체를 거치게 되는 자동차는 대행업체에 의하여 많은 주요 부품들이 탈거된 채 견인차에 의하여 폐차장에 입고 되는 것이 대부분이다.

대행업체에서는 자신들이 필요한 중고부품을 회수하는 이외에도 견인비가 포함된 일정액의 대행수수료를 자동차소유자로 부터 징수하고 있는 실정이다.

3. 해체과정

2만여종의 각종부품으로 구성된 자동차는 다양한 소재로 조립되어 있다.

따라서 폐차과정에서 이들 각양의 부품들로 결합된 자동차를 각 소재별로 분리하여 회수한다는 것은 여간 어려운 일이 아니다.

현재 제작되어 사용되고 있는 자동차는 제작과정에서 부터 폐기할 때를 대비하여 합리적인 회수와 재활용을 고려하지 아니하고 기계공학적면과 기술적인 면이 우선시되어 생산·조립의 효율성과 각 부품의 결합의 용이함만을 고려하여 제작되었으며, 연비의 향상이나 사용자의 안락함을 강조한 나머지 차체의 경량화와 자유로운 형성을 위하여 합성수지류를 과다하게 사용하고 있어 재활용을 위한 해체과정에서 많은 애로점이 있다.

폐차대상 자동차의 해체는 탈유과정에서 부터 마지막 고철재활용에 이르기까지 기계나 장비를 이용하는 것은 일부분으로서 거의 전공정이 인력에 의한 수작업으로 이루어지고 있다.

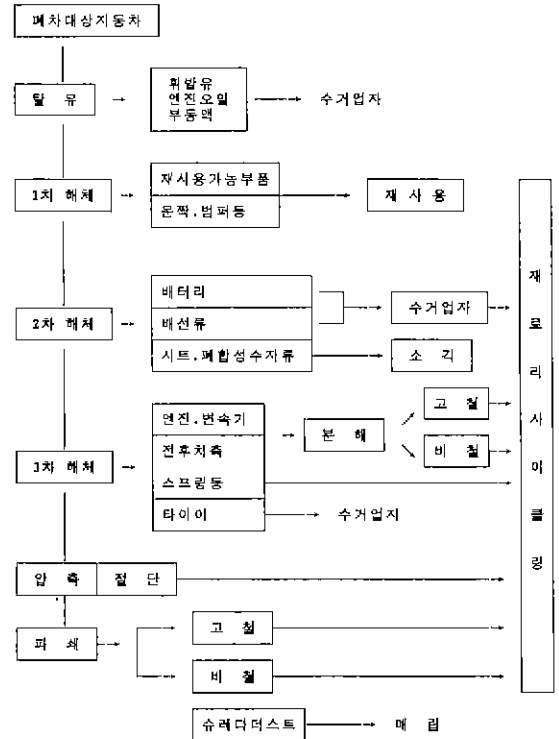


그림 2. 폐차처리 공정도(승용차 기준)

우리나라 폐차업의 현실이 폐차체를 해체하는 주목적이 재활용이 용이하도록 고철, 알루미늄, 동, 폐합성수지류등 각 소재별로 분리하여 자원화 하는데 있지 않고 폐차를 중고부품의 주요공급원으로 인식하여 모든 작업이 소재별로 분리하는 것보다 주요 부품별로 해체하는데 주안점을 두어 왔다.

이것은 자동차소유자들이 자동차수리·교환용으로 신부품에 비해 가격이 매우 저렴한 중고부품을 선호하여 많은 수요가 있었음을 말해주고 있는 것이다.

외국에 비하여 모델교체가 잦은 우리실정으로서 생산이 중단된 자동차의 부품교환시 중고부품이 절대적으로 필요하게 되고 부품값에 비하여 상대적으로 차량가액이 낮은 중고자동차를 소유하고 있을 경우 당연히 중고부품을 찾게 된다.

폐차에서 회수되는 중고부품은 자동차에 재사용되는 것 외에도 많은 종류의 부품들이 개조되거나 직접 산업현장에서 사용되기도 한다.

특히 디젤엔진의 경우는 매우 활용도가 높아 동력원으로 많은 수요가 있어 소형선박용 엔진이나 공사현장에서 널리 쓰이고 있으며 정미소의 동력은 거의

대부분이 이들 중고엔진으로 운영되고 있는 실정이다. 요즘 농촌에서 널리 쓰이고 있는 경운기는 폐차부품을 사용하여 개조하는 좋은 예로서 농촌의 운송수단으로 많은 기여를 하고 있음을 본다.

이와같이 수요가 많음을 기화로 이제까지의 폐차작업 과정이 중고부품의 해체위주로 수행될 수 밖에 없었으나 최근의 폐차업에도 많은 변화가 있다.

자동차공업의 발달과 함께 새로운 차종이 매년 쏟아져 나오고 있으며 경제력의 향상은 자동차의 Life cycle을 매년 단축하고 있는 추세에 있어 수리교환용 중고부품의 수요가 급격히 감소하고 있다. 또 기계공업의 발달은 해상선박용엔진을 저가로 공급하고 있고 농촌에서도 경운기 대신 트랙터가 농업의 기계화를 선도하고 있는 실정으로서 이제까지의 중고부품 위주의 폐차업의 경영행태에 급격한 변화를 가져온 것이다.

따라서 폐차업은 중고부품 판매로 얻어지던 수입이 대폭 감소되어 경영에 많은 압박을 받고 있으며 고철·비철등의 자원의 회수와 가공으로 인한 부가가치 창조를 통한 수입확대에 많은 노력을 기울이고 있다.

4. 폐차재활용 실태

가. 중고부품의 재사용

현행 자동차관리법에서 재사용을 허용하여 폐차대

－ 폐차대상 장치

폐차대상장치	폐차대상 제외장치
1. 원동기 및 동력전달장치	<ul style="list-style-type: none"> • 재생정비사실 확인서를 발급받은 원동기 • 디젤원동기 • 변속기
2. 주행장치	<ul style="list-style-type: none"> • 타이어 • 디스크휠 • 전후차축
3. 조정장치	
4. 조향장치	
5. 제동장치	
6. 완충장치	
7. 연료장치 및 전기장치	<ul style="list-style-type: none"> • 시동전동기 • 발전기
8. 차체 및 차대	<ul style="list-style-type: none"> • 범퍼, 문짝, 본넷트, 캡, 웬다
9. 연결장치	
10. 승차장치 및 물품적재장치	

상에서 제외하고 있는 부품은 12개 부품으로 한정하고 있다.

이들 제외되는 부품 이외의 모든 장치와 부품은 법에 규정된 대로 압축, 파쇄 또는 용해하여야 하며 폐차장밖으로 유출되거나 재사용 할 수 없다.(위반시 5년 이하의 징역 또는 500만원 이하의 벌금)

－ 재활용 확대과정

- 1984. 12. 29 이전 : 타이어, 디스크휠
- 1984. 12. 29 : 문짝, 본넷트, 캡, 웬다, 후차축하우징, 범퍼, 디스크휠, 타이어
- 1987. 8. 1 : 디젤원동기, 변속기, 전후차축(일체)
- 1992. 9. 26 : 시동전동기, 발전기

나. 소재별 재활용

자동차의 구성소재중 75~70%가 금속재료로 되어 있으며 나머지 25~30%가 합성수지나 유리등의 물질로 되어 있다.

이중 금속재료는 전량 회수되고 있으며 재활용도 용이하나 합성수지류는 회수하는데 많은 어려움이 있으며 또 회수하여도 가격 또는 기술적인면에서 재료로서 재활용하기에는 애로점이 많다.

• 고 철

폐차체를 1차적으로 해체하여 주요부품과 범퍼등 합성수지류를 제거한 나머지 차체는 산소절단기를 이용하여 엔진, 변속기, 차축, 스프링등을 분리한 후 압축기로 압축하며 나머지 철강류는 산소절단기를 이용하여 작은 토막으로 절단하여 제강공장의 원료로서 재활용하기 용이하도록 가공하여 매각하고 있다.

폐차에서 발생하는 고철은 자동차의 경량화를 위하여 많은 부분이 합성수지류가 부착이 되어 있어 이를 분리하는데 어려움이 많으며 완벽하게 분리한다 하여도 상당량의 합성수지가 제거되지 못한 관계로 이를 원료로서 재활용하는 제강공장에서는 불순물이 많이 함유하고 있다는 이유로 고철의 수급이 원활하거나 고철의 공급량이 많을 때에는 폐차발생고철의 매입을 꺼리고 있으며 가격을 너무 낮게 책정하여 지급하고 있어 고철의 품질관리에 어려움이 있다.

외국에서 보듯이 SHREDDER DUST는 국내 폐차업계에서는 1개업체를 제외하고는 발생하지 않는다. 국내폐차장에 설치된 SHREDDER는 2기에 불과하며 그중 1기는 습식으로서 SHREDDER DUST가 온이상태로 배출되기 때문에 직접 소각하기 어려워 전량 매립에 의존하고 있으며 나머지 1개업체도 매립하고 있다.

• 비 철

비철중 알루미늄은 엔진과 변속기, 버스의 문틀과 신형라디에이터에 많은 양이 있으며 고가로 매매되고 있어 전량 회수되어 알루미늄 제조공장에서 재활용되고 있으며 전선,라디에이터와 모터류에 포함된 동도 알루미늄과 마찬가지로 재활용의 주된 품목으로서 거의 전량이 회수된다.

• 폐합성수지류등

폐합성수지류와 폐고무류의 자원화는 현재 실정으로서 거의 불가능한 실정으로서 부품으로서 재사용이 가능한 극소수의 양을 제외하고는 전량을 소각에 의하여 처리하고 있다.

중견에는 폐기물 중간처리업자에게 폐기물처리 위탁을 하거나 자체 소각로를 설치하여 폐기물을 처리하였으나 1992. 9. 26 자동차관리법 시행규칙 개정으로 각 폐차장마다 소각로 설치가 의무화되어 이제는 자체 소각로에서 처리하고 있다.

그러나 폐합성수지류나 폐고무류는 높은 열량을 가지고 있으며 국내 소각로제작사의 소각로 제작기술의 미비로 소각로 설치 및 유지에 많은 난점이 있다.

• 타이어

페타이어는 자동차용으로 재생되거나 밧출제조용 또는 바닥깔개용으로 재활용되는 일부를 제외하고는 거의 재료로서 재활용되고 있지 않다.

특히 요즘의 타이어는 속에 철선이 들어있는 스틸 레디알 타이어로서 더더욱 재활용을 어렵게 만들고 있다.

타이어의 처리는 환경관련법에 의하여 타이어 생산자가 의무적으로 회수·처리하도록 규정하고 있어 폐차장으로서의 처리하거나 재활용하는데 별 문제가 발생하지 않는다. 페타이어처리시 폐기물배출자와 폐차사업자가 부담하여야 할 비용은 운반·회수비용의 50%를 타이어 회수업자에게 지불하여야 한다.

그러나 현 실정은 군부대에서 진지구축용으로 많은 양의 페타이어를 필요로 하고 있어 수년간 페타이어 처리에 많은 도움을 주고 있으며 이들 수요는 한정되어 있는 관계로 페타이어처리를 위한 기술이나 수요처가 개발되지 않으면 진지구축이 끝나는 시점에서는 또다시 처리에 큰 골머리를 앓게 될 것이다.

• 폐촉매 컨버터

87년부터 국내에서 생산되는 전 승용차에 부착이 의무화된 배기촉매장치는 산화·환원작용을 촉진하는 활성물질로서 백금과 로듐등 귀금속이 사용되고 있다. 대당 사용량은 적은 양이지만 폐차대수가 증가함에

따라 많은 양을 회수 가능하다. 그러나 국내에서는 회수기술의 미비와 낮은 경제성으로 인하여 귀중한 자원을 재활용하지 못한 채 일반고철과 같이 압축하여 사장시키고 있다.

• 폐 배터리

배터리에는 납이 다량 들어있어 납을 추출하여 재련하기 위하여 회수업자가 이를 회수하고 있다.

폐차장에서는 환경오염방지를 위하여 배터리속에 채워진 황산이 유출되지 않도록 각별히 보관에 힘쓰고 있다.

• 유 리

페유리의 재활용은 전혀 이루어지고 있지 않아 폐차에서 분리하고 있지 않으며 차체압축시에 파쇄되어 폐기물로 처리된다.

구형차종에서는 유리가 고무패킹으로 둘러싸여 있어 차체로부터 분리가 쉬웠으나 신형차종은 유리를 접착제로 차체에 접착하여 부착하기 때문에 차체로부터 분리하기에는 많은 인력과 시간이 소요된다.

IV. 문제점

• 중고부품의 수요감소

자동차공업의 발전으로 새로운 모델의 자동차가 속속 출현하고 있으며 자동차소유자들의 경제력이 향상되어 중고자동차보다 신차종을 선호하므로 구형차종에 소요되던 중고부품의 양이 감소하고 있다.

이에 반하여 폐차물량은 증가하므로 수요에 비해 상대적으로 중고부품의 공급이 많아지게 되어 재활용율은 급격히 감소하고 있다.

자동차관리법에서도 자동차안전도 확보라는 명분으로 재사용이 가능한 부품의 수를 한정하고 있어 자동차소유자가 수리·교환할 수 있는 선택의 기회를 박탈하고 있는 것도 큰 요인이다.

• 재활용을 위한 분리체제 곤란

자동차는 수많은 부품들이 각 소재별로 구성되어 있지 않고 서로 혼합하여 구성되어 있으므로 해체시 각 소재별로 분리한다는 것이 기술적으로나 경제적으로 많은 어려움이 있다.

폐차업은 3D업종으로서 작업인부를 확보하는데도 많은 애로를 겪고 있으며 인건비 또한 매년 상승하고 있어 단순히 자원의 재활용측면만이 강조되어 수요처가 없고 경제성이 없는 폐합성수지류를 많은 시간과 인력을 투입하여 분리체제한다는 것은 낭비일 뿐이다. 또 분리할 수 있다 하더라도 폐차작업장에서는 각 소재

별로 재분리할 수 있는 기술력이 없어 각 재활용제품의 순도 유지가 어려운점도 감안하여야 한다.

• 폐기물처리비의 상승

자동차폐차시 발생하는 폐기물은 자동차공업의 발달과 더불어 철강재의 재료비율이 날로 낮아져가고 이와 반대로 합성수지, 고무류의 사용이 증가하고 있어 급속히 그 배출량이 증가하고 있다.

몇년전까지는 폐합성수지류의 재활용이 원활하여 폐기물발생량이 적었으나 근래에 들어와서는 이들 합성수지류를 재활용하는 업체도 없어졌을 뿐만아니라 범퍼류의 재사용율도 현저히 떨어져 폐기물의 처리에 많은 고심을 하고 있다.

이러한 폐차발생 폐기물을 합리적으로 회수·처리하기 위하여 폐차장에는 소각로가 의무적으로 설치되어 있으며 일반폐기물소각로는 시간당 100Kg이상, 특정폐기물 소각로는 시간당 25Kg이상으로서 대기환경보전법상 배출시설로서 공해방지시설을 갖추도록 하고 있다.

소각로 설치는 대당 1억원 이상의 초기투자비를 필요로 할뿐만아니라 소각로 설치업자들이 영세하고 기술력도 모자라 내구연한이 5년을 넘지 못하는 것이 대부분이다. 따라서 폐기물처리업자에게 위탁처리 하는 것보다 처리비용이 많이 소요될 뿐만아니라 폐기물 소각에 따른 주변 주민들의 민원등 소각로운영 관리에도 많은 어려움이 있다.

V. 개선방안

• 폐차업의 기계화

진술한 바와같이 폐차업의 개방에 따라 급격히 늘어난 폐차업체수의 증가는 폐차대수의 증가율을 앞질러 업체당 연간 폐차대수의 감소를 가져왔고 결국에는 업체의 영세화를 가속화하는 큰 요인으로 작용하고 있다.

현대기업이 자동화·기술집약화를 추구하는데 반하여 폐차업은 폐차물량 부족으로 인하여 가족중심의 영세사업으로 전락하고 있으며 해체의 효율성제고와 재생자원의 부가가치창출을 위한 시설의 도입은 늦어져만 가고 있다.

또 해체를 수작업에만 의존할 수 밖에 없어 산소절단기를 사용한 단순절단, 압축단이 행해짐으로 SHREDDER를 이용한 자원의 정선이나 재가공을 하지 못하여 저급한 고철만을 생산하고 있다.

현 폐차장에서 갖춰진 시설로서는 파쇄기(SHRED-DER)가 2개업체, 절단기(SHEARING MACHINE)가 파쇄기설치업체 1업체를 포함하여 3개업체등 불과 4개업체가 고철가공시설을 갖추고 있을 뿐이다.

나머지 98개업체는 압축기(PRESS)만을 가지고 폐차업을 영위하고 있다.

그러므로 기계화가 필요한 적정 폐차대수가 확보될 때까지 일정기간 신규업체의 참여를 제한하여 폐차발생 고철을 선별·가공하여 부가가치를 높일 수 있는 기계화를 위한 투자여건을 만들어 주어야 한다.

• 재사용부품의 확대

폐차에서 발생하는 중고부품의 재사용이 안전도확보라는 명분하에 일부부품에 한하여 제한적으로 허용하여 왔으나 오늘날은 자동차산업이 고도로 발달함에 따라 자동차의 성능이 예전과는 달리 현저히 향상되었고 자동차소유자의 자동차에 대한 인식이 향상되어 안전도확보에는 별 문제가 없으리라 본다.

더우기 자동차안전도 확보를 위한 사후관리제도로서 정기검사 제도가 폐지되었고 계속검사제도 또한 그 기한이 2년에서 3년으로 연장되는 등 자동차의 안전도에 별 문제없음을 행정부 스스로가 인정하고 있음을 볼 때 중고부품의 재활용을 억제하는 것은 시대적인 조류에 어긋나는 처사다.

또 경제적인 측면에서도 실질적으로 중고부품에 재사용에 대한 수요가 있음에도 불구하고 제도적으로 공급을 제한하는 것은 소비자의 선택기회를 차단하는 행위이며 경제적가치가 있는 부품을 재사용금지하는 것은 결국에는 자원의 낭비를 초래하여 국가적이익에도 막대한 손실을 야기하고 있다.

그러므로 부품의 재활용을 촉진하여 폐기물 발생량을 감소시키고 자원의 효율적인 이용을 위하여 중고부품의 재활용을 전면적으로 개방, 확대되어야 한다.

- 신차제작시 소재별 분리, 회수가 용이하도록 제작
- 폐차예치금제도 도입