



자동차 중고부품 활성화 방안

2006. 5

CEO Report는 보험산업과 관련된 현안과제를 집중분석하여, 보험회사 최고경영자의 의사결정에 도움을 드리고자 작성되었습니다.

< 목 차 >

I. 검토배경	1
II. 현황 및 문제점	2
1. 자동차보험 수리비 및 부품비용	2
2. 수리용 부품공급 및 보험업계 부품사용 현황	5
3. 보험업계 전손차량 처리실태	7
4. 국내외 자동차재활용법 동향	11
III. 중고부품 사용 활성화 방안	13

I. 검토배경

- 자원재사용을 통한 환경보호 및 자원절약을 위한 보험업계의 역할 필요
 - 전 세계적으로 전개되고 있는 자원재활용에 대한 보험업계 역할방안 강구
 - 유럽 및 일본의 경우 자동차재활용법이 제정되었고 우리나라도 자동차의 자원순환에 관한 법률이 입법추진중임
 - 국내 실태파악과 관련 해외사례를 통해 자동차보험업계의 향후 추진방향에 대한 시사점 도출 필요

- 적절한 품질의 중고부품 사용의 양성화 필요
 - 보험사고차량 복원수리에 있어 중고부품 사용이 극히 저조하고, 중고부품 사용을 위한 제도적 기반 취약
 - 자동차보험 지급보험금중 공임비용 관리의 한계극복을 위해 부품비용에 대한 체계적 관리 및 개선방안 필요
 - 보험사고차량 수리에도 중고·재생부품의 음성적 사용이 이루어지고 있어 보험계약자에 대한 보상서비스의 질 저하 요인으로 작용

- 전손차량(차량잔존물)에 대한 투명하고 체계적인 처리시스템 부재
 - 보험사고처리 후 잔존물로 남게 되는 전손차량에 대한 체계적인 처리시스템 부재로 도난차량범죄 원인제공 가능
 - 보험사의 손해액 경감기회 상실로 손해율에 악영향

II. 현황 및 문제점

1. 자동차보험 수리비 및 부품비용

□ 차량대물담보 지급보험금 구성비의 확대기조 유지 예상

- 차량 및 대물담보 지급보험금의 급증에 따라 자동차보험 전체 지급보험금 중 차량대물담보 구성비가 FY'00의 32.1%에서 FY'04에는 40.2%로 대폭 증가
- 대물배상책임담보 의무화(2005년 2월 시행)의 영향 등으로 향후 구성비는 지속적 상승이 예상되어 차량대물담보 지급보험금에 대한 효과적인 관리방안 마련이 필요
 - 2004년 미국의 개인용 자동차보험료의 원가분석결과 전체 클레임 지급금액중 40.9%가 의료비, 상실소득, 소송비용인데 반해 59.1%가 차량손해(차량대물) 비용
- 지급보험금에서 차량대물 구성비의 증가세는 공임 및 부품가격의 상승이 주원인
 - 에어백, HID 헤드램프, ABS 등 고가의 안전편의장치 장착증가에 따라 인명피해 감소로 의료비지급은 개선되는 반면 차량수리비의 지급은 상대적으로 증가

<표 1> 지급보험금 기준 차량대물 구성비 추이

(단위 : %)

구 분	FY'00	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04
차량담보	16.8	18.2	21.2	22.5	20.8
대물담보	15.3	16.6	18.7	18.6	19.4
차량·대물계	32.1	34.8	39.9	41.1	40.2
대인 I, II, 자손	66.9	63.2	57.6	55.7	55.9
기 타	1.0	2.0	2.5	3.2	3.9
합 계	100	100	100	100	100

주 : FY'04 차량담보의 경우 보유불명사고 할인유예기간 변경 등 제도개선 영향 등에 의해 일시적으로 감소함

□ 차량수리비중 부품비용이 절반 차지

- 자동차보유대수 증가, 고가의 안전 및 편의장치 장착 증가, 보상범위 확대 등으로 FY'00 12,523억원이던 수리비가 매년 급격히 증가하여 FY'04에는 2조 814억원에 이르고 있음

<표 2> 최근의 수리비 지급추이

(단위 : 천건, 억원, %)

구 분	FY'00	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04
수리건수	1,789	2,006	2,534	2,878	2,819
수리비	12,523	14,051	18,264	21,071	20,814
증가율	30.0	12.2	30.0	15.3	-2.1

주 : 1. 자기차량 및 대물배상담보 중 차량수리비로 지급된 보험금임
 2. 증가율은 전년대비 증가율임
 3. FY'04의 경우 경기침체에 따른 차량판매 및 교통사고 감소로 인해 수리비가 일시적 감소한 현상으로 분석

- 자동차보험 지급보험금중 부품비용은 FY'00이후 연평균 약 14.6%씩 증가하여 연간 1조원에 근접하고 있으며, 자동차의 안전성, 편

의성 등 고급화 추세에 따라 지속적인 증가기조를 유지할 것으로 전망

<표 3> 연도별 자동차보험 부품비용 지급현황

(단위 : 억원, %)

구분	FY'00	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04
부품비	5,931	6,567	8,301	9,566	9,423
증가율	-	10.7	26.4	15.2	-1.5

주 : 1. 자기차량 및 대물배상담보의 차량수리비중 부품비용으로 지급된 보험금임
 2. FY'04의 경우 경기침체에 따른 차량판매 감소 및 교통사고 감소로 인해 부품비용이 일시적 감소한 현상으로 분석

- 자동차보험 지급보험금중 부품비용은 전체 수리비중 45.3%를 차지하고 있어 작업자의 공임이나 도장료 등에 비해 가장 큰 비중을 차지
- 정비요금 지급기준(정비수가) 이상의 적극적인 관심과 대책이 필요한 분야로서 재인식 필요

<표 4> FY'04 자동차보험 수리내역별 수리비 구성비

(단위 : 억원, %)

구 분		차량		대물		차량·대물계	
		지급보험금	구성비	지급보험금	구성비	지급보험금	구성비
부품비		5,038	44.3	4,385	46.5	9,423	45.3
공임	탈착교환	1,993	17.5	1,697	18.0	3,690	17.7
	판금교정	920	8.1	900	9.5	1,820	8.7
	공임소계	2,913	25.6	2,597	27.5	5,510	26.5
도장		3,424	30.1	2,458	26.0	5,882	28.3
합계		11,375	100.0	9,439	100.0	20,814	100.0

2. 수리용 부품공급 및 보험업계 부품사용 현황

□ 자동차 보수용 부품 공급 현황

- 보험사고차량의 복원수리에 사용되는 부품은 순정부품¹⁾, 비순정부품²⁾, 중고부품³⁾, 재제조부품⁴⁾ 등으로 분류되고, 보험업계에서는 현재 순정부품을 기준으로 부품비용을 지급
- 우리나라 자동차보수용 부품의 약 50%를 보험업계에서 소비
 - 마모나 단순고장에 의한 교환용 보수용 부품을 제외한 충돌사고 손상을 수리하기 위한 부품은 대부분을 보험업계에서 소비하고 있으나, 이에 대한 대응 미흡⁵⁾
 - 따라서 보험업계는 자동차부품업체 및 부품가격 등에 대한 체계적인 대응방안 마련 필요

<표 5> 보수용 자동차부품 공급현황(매출액 기준)

(단위 : 억원, %)

구분	CY'01	CY'02	CY'03	CY'04
보수용 부품 판매실적	13,346	15,445	18,242	20,465
보험업계 부품비용	6,567	8,301	9,566	9,423
보험업계의 사용비율	49.2	53.7	52.4	46.0

주 : 한국자동차공업협동조합 통계자료

- 1) 순정부품 : 자동차제작사가 직접 제조하거나 또는 제작사의 요청에 의해 부품제조업체가 제조한 후에 자동차제작사 명의로 공급되는 부품
- 2) 비순정부품 : 자동차부품 제조업체가 독자적으로 제조하여 공급하는 부품
- 3) 중고부품 : 전손차량 등으로부터 재사용이 가능한 부품을 분리하여 다시 공급되는 부품
- 4) 재제조부품 : 중고부품을 원재료로 하여 신제품의 조립 및 품질시험 등의 공정을 거쳐 공급되는 부품
- 5) 보험업계에서는 부품가격에 대한 일률적인 할인(예 : 5%할인)제도 이외에는 별다른 대응책을 가지고 있지 못하고, 부품가격 할인은 공정거래법 저촉시비가 꾸준히 제기되고 있는 사안임

□ 중고부품 공급 및 보험업계 중고부품 사용실태

- 우리나라 공식통계에 의한 중고부품 판매 매출은 연간 약 3,275억 원으로 나타나고 있으나, 중고 자동차부품에 대한 정확한 통계자료가 없는 실정
 - 중고부품의 음성적인 유통특성 등을 고려하면 공식통계자료보다는 실질적으로 훨씬 많을 것으로 예상
- 상당한 중고부품 판매매출과는 달리 보험업계에서 사용하는 중고부품은 거의 없으며, 2004년 보험개발원 실태조사결과(일부 자동차보험사 대상)에 따르면 1%도 안 되는 것으로 나타남
 - 미국, 독일, 스웨덴 등 자동차 선진국에서의 중고부품 사용비율은 10%~15%⁶⁾ 정도로 나타남
 - 일본의 경우도 최근에 자동차재활용법을 제정하는 등 중고부품 활용도를 높이기 위해 다양한 노력을 하고 있음
- 국내 보험업계의 중고부품 사용미진 이유
 - 보험고객의 민원부담 및 회사 이미지에 악영향 우려
 - 중고부품에 대한 적절한 품질관리체계 미흡
 - 보험약관 등 제도적 장치 부족 등
- 보험업계에서 중고부품 사용율을 10% 높일 경우 연간 약 565억원 부품비용 경감가능
 - 중고부품의 공급가격은 신품의 30%~50% 정도로 중고부품의 사용정도, 기능상태 등에 따라 다양

6) RCAR(Research Council for Automobile Repairs) 사무국 조사결과

- 보험업계의 중고부품 활용도 제고를 위해서는 체계적인 품질관리체계와 중고부품에 대한 이력관리 등이 선행될 필요가 있음
 - 보험약관 개선 등 제도적 장치 마련 및 환경보호와 자원절약측면의 대국민 설득노력 필요
- 재제조부품의 경우 자동차관리법에 의해 중고부품 재사용규제가⁷⁾ 대부분 없어진 이후 점진적으로 성장
- 시동모터, 교류발전기, C.V. 조인트, 파워핸들 기어박스, 오일펌프, 컴프레서 등이 주요 재제조부품으로 공급

3. 보험업계 전손차량 처리실태

□ 보험업계 전손차량 처리실적

- 보험업계에서는 연간 약 6~7만 여대의 전손차량을 처리하고 있으며, 이는 우리나라 전체 폐차처리건수⁸⁾의 약 12%~14%를 차지

<표 6> 보험업계 전손처리 건수

연도	FY'02	FY'03	FY'04
전손차량 대수	56,154	72,674	60,497

- 차량연식에 따른 전손처리는 신차출고 후 4년까지는 비교적 적은 구성비(차령 0~4년 합산 구성비 : 13.9%)를 보이는 반면에 5년~10년 된 차량의 전손처리가 63.7%로 대부분을 차지

7) 현재 법적으로 중고부품 재사용이 규제되고 있는 부품은 조향기어기구, 제동장치 마스터실린더 및 배력장치 등 3종에 불과

8) 2004년 국내 폐차처리 건수 509,308대(한국자동차폐차업협회 통계)

- 보험업계 전손차량은 사고차량 복원수리용 중고부품 및 재제조 부품 공급원 역할을 할 수 있음

<표 7> 연식별 전손처리 현황

(단위 : 건, %)

연식	실적		연식	실적	
	건수	구성비		건수	구성비
1984	1	0.0	1996	2,711	13.1
1987	1	0.0	1997	1,709	8.2
1988	13	0.1	1998	830	4.0
1989	58	0.3	1999	1,409	6.8
1990	158	0.8	2000	971	4.7
1991	506	2.4	2001	675	3.3
1992	1,321	6.4	2002	750	3.6
1993	2,616	12.6	2003	430	2.1
1994	3,320	16.0	2004	31	0.2
1995	2,862	13.8	기타	360	1.7
			소계	20,732	

주 : 1. 자동차보험사 3개사 실적 집계임

2. 자료대상기간은 사별로 차이가 있으며 2003.3-2004.7의 집계임

□ 전손차량 처리방법

- 보험업계의 전손차량 처리방법은 보험사별 자체처리방법과 외부 회사에 판매위임을 하는 방법을 활용
 - 약 6개 자동차보험사는 전손차량을 외부 경매전문회사에 판매위임하거나 자체 처리하는 방법을 병행
 - 이외의 보험사에서는 일선 보상센터, 보상팀 등에 전손차량 처리를 일임
- 전손차량 자체처리방법은 정비공장, 견인업체, 폐차업체 등에 판매하거나 또는 무상제공(견인조건 등)하는 경우도 있음

- 보험사의 보상업무와 관련된 부수업무로서 업무처리가 복잡하여 보상직원의 업무 부담으로 작용
- 언론에서는 보상직원과 사고차량 전문낙찰자, 차량 전문 절도단들 사이에 뒷거래가 있는 것으로 의심하는 경우도 있음⁹⁾
- 전문적인 잔존가액 평가 및 시장 수요공급 현황 파악미흡 등으로 보험사의 손해액 경감기회 상실

□ 전손차량의 중고부품 활용가능성

- 보험업계 전손처리 차량은 순수 폐차대상이 아니고 대부분이 사고에 의해 특정부위가 크게 손상된 차량으로 손상되지 않은 부위의 중고부품 재활용 가능성이 매우 높음
 - 차량증가에 따라 보험료 수입은 급격히 감소하는 반면에 손상차량 수리비 지급은 동일¹⁰⁾
 - 자동차기술 및 자동차보험이론 측면에서 차량이 오래된 차량일수록 중고부품 사용 필요성이 증가¹¹⁾
- 스웨덴 LFK보험그룹의 중고부품 수요와 공급에 대한 분석결과에 따르면 후방부품의 경우 차량이 3년 경과된 차량에 중고부품 이용이 가능하고, 전방부품의 경우 차량이 5년 경과된 차량에 중고부품 이용이 가능한 것으로 분석

9) 2005년도 차량도난 기획조사 결과(금융감독원 보험조사실)

10) 수리비를 구성하는 공임 및 부품비가 불변하기 때문

11) 차량이 증가하면 자동차부품은 전반적으로 노후화되므로 수리대상 차량보다 차량연식이 경과되지 않은 차량의 중고부품 성능이나 기능이 일반적으로 수리대상 차량의 원래 부품보다 우수하여 사고직전 상태로 복원시키는 보험이론을 만족시킬 수 있음

<표 8> 차량별 중고부품 이용가능성 분석결과

차령(연)	전방 부품 이용가능성	후방 부품 이용가능성	비고
3	거의 안됨	약 5%	
5	약 5%	약 30%	
7	약 15%	약 65%	
9	약 30%	100%	
11	약 50%	100%	
13	약 80%	100%	
15	약 100%	100%	

주 : 스웨덴 LFK보험그룹 분석결과

□ 전손차량을 이용한 보험사기 가능성

- 도난차량을 정상적인 차량으로 위장하여 유통시키기 위해서는 정상적인 차적이 필요하고, 차량절도단은 이를 위해 보험사에서 매각처리한 전손차량(차량잔존물)을 인수하여 활용
 - 보험업계의 체계적이지 못한 전손차량 처리로 인해 차량도난을 증가시키는 요인으로 작용가능
- 금융감독원과 전국 23개 경찰서 공동 기획조사(2005. 12)에서 적발된 도난차량 328대 중 전손사고 차량잔존물과 도난차량의 불법 결합 의심 건이 227대(적발건수의 69.2%)로 나타남¹²⁾
 - 도난발생은 연간 약 5만~7만 여대로 차량도난은 단순한 금전적 취득목적뿐 아니라 제2의 강력범죄수단으로 이용될 소지가 많음

12) 2005년도 차량도난 기획조사 결과(금융감독원 보험조사실)

<표 9> 도난차량 발생 및 회수현황

(단위 : 건)

연도	CY'98	CY'99	CY'00	CY'01
발생	73,200	51,881	63,024	50,852
회수	55,402	40,217	53,714	32,118
회수율(%)	75.7	77.5	85.2	63.1

주 : 2002년도 경찰백서(이후 도난차량 관련통계 없음)

4. 국내외 자동차재활용법 동향

□ 국내 자동차재활용법 현황

- 2006년 3월 현재 환경부에서 “전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률” 입법 추진 중
 - 자동차의 설계단계에서 재활용 용이성을 제고하고 사용 후 적정 재활용토록 제품의 전 과정을 관리하며 국제적으로 강화되고 있는 환경규제에 대응
 - 재활용에 소요되는 비용지원을 위해 법 시행일 이전에 제조된 차량은 소유자에게, 법 시행일 이후 제조된 차량은 제조업자에게 자동차 재활용부과금을 부과
 - 이와 함께 환경부에서는 자동차부품의 재제조산업 활성화를 위해 적극적인 정책지원방안을 강구중
- 그러나 환경부가 추진중인 자동차재활용관련 법률에 대해 재경부 및 건교부 등은 반대입장이므로 보험업계는 향후 입법과정을 주시하고, 관련법률 제정에 따른 역할정립 필요

□ 해외의 자동차재활용법 현황

- 폐기물 최소화를 통한 자원 재사용과 환경보호를 위해 자동차재활용법의 제정 및 발효
- 유럽(EU)은 자동차재활용법(End-of-Life Vehicle; ELV)을 2000년 10월 발효하여 2015년 재활용을 95% 목표로 추진중
 - 스페인 최대 자동차보험사인 Mafpre보험사는 자동차재활용법의 목표달성을 가속화시키기 위해 폐차량 처리센터(ELV Center)를 설립하여 운영중
- 일본의 경우 2002년 7월 자동차재활용법을 제정하고 2005년 1월부터 발효
 - 자동차폐차에 소요되는 비용의 부담주체를 자동차소유자로 하여 자동차재활용을 원활하게 추진하려는 목적
 - 2015년 자동차재활용을 목표를 95%로 추진중

Ⅲ. 중고부품 사용 활성화 방안

- 수리용 자동차부품의 공급구조 다변화 추진으로 환경보호 및 자원절약을 위한 보험업계 역할 제고
 - 기존의 순정부품 중심의 보수용 부품 공급구조를 비순정부품, 중고부품, 재제조부품 등으로 다변화 시킬 수 있는 대책 추진 필요
 - 순정부품과 상기 대체부품과의 경쟁체제 도입을 위한 보험업계의 제도적장치 마련 노력 필요
 - 비순정부품에 대한 품질인증제도¹³⁾, 중고부품에 대한 품질보증제도¹⁴⁾ 도입으로 부품품질에 대한 신뢰 확보 필요
 - 중고부품, 재제조부품 사용은 차량이 오래된 차량을 대상으로 우선 실시 후 점진적 확대방안 추진
 - 대체부품 사용 보험고객에 대한 일정 혜택 부여방안 도입(보험료 할인 등)
 - 환경보호 및 자원절약을 위한 보험업계 역할 정립 및 환경부 등 환경관련단체 등과 연계한 대국민 홍보 및 설득노력 필요

13) 미국(CAPA, Certified Auto Parts Association), 영국(Thatcham, 자동차보험업계 기술연구소), 스페인(Centro-Zaragoza, 자동차보험업계 기술연구소) 등에서 시행중

14) 스웨덴(Folksam, 자동차보험사 기술연구소), 핀란드(VAT, 자동차보험업계 기술연구소) 등에서 시행중

□ 자동차보험약관 등 제도개선 필요

- 자동차보험 약관상 “복원수리”의 개념을 개정하여 품질이 확보된 중고부품의 사용이 가능하도록 추진 필요
- 북미, 유럽 등 대부분 국가에서 보험사고차량 수리작업에 중고부품의 사용이 가능하며, 일본의 경우에도 1996년에 자동차보험약관을 개정하여 현재 중고부품의 사용이 가능하도록 하고 있음
- 중고부품 사용 활성화 및 고객서비스 개선을 위해 중고부품 사용 고객에 대한 혜택부여방안 강구 필요
 - 중고부품 사용자에 대한 보험료 할인 또는 중고부품 사용 특별약관 개발 등

□ 보험업계의 전손차량 처리 시스템 구축

- 전손차량 처리는 보상업무와 관련된 부수업무로서 업무처리가 복잡하고 전문기술이 필요하며 보상직원의 업무에 부담으로 작용함은 물론 보험사기 등 보험범죄 연계가능성이 있는 분야로서,
- 각사가 자체 담당하는 전손차량업무를 보험업계가 통합·관리 및 처리할 수 있는 가칭 “전손차량 공동처리시스템”을 구축·운영함으로써 업무효율성 개선이 가능하고,
- 보험사 잔존물처리 차량의 자동차 절도, 사기판매, 밀수출 등 차량 관련 범죄 악용 가능성을 차단하여 손보업계의 대외 이미지 실추 예방 가능

- 또한 “전손차량 공동처리시스템” 운영으로 적정한 품질과 신뢰를 바탕으로 하는 중고부품 및 재제조부품 공급원 역할을 위한 기반 구축 가능
 - 보험업계의 전손차량중 50% 정도만 처리할 경우 연간 약 500억 원¹⁵⁾ 정도의 중고부품 공급이 가능할 것으로 분석

□ 중고부품 유통시스템 구축

- 국내 자동차 중고부품 시장규모에 비해 보험업계의 중고부품 사용이 극히 저조하므로 이에 대한 개선 방안 필요
- 중고부품 사용을 위해서는 중고부품 유통체계 확립을 통해 음성적 중고부품 유통구조를 양성화하기 위한 대책마련이 시급
- 중고부품 사용활성화를 위한 기술적 품질관리시스템 확보와 중고부품 이력관리를 통한 정보공유체계(적용차종, 연식 등에 따른 재고, 공급정보 등) 강구 필요
- 중고부품 유통의 양성화 유도로 중고부품을 이용한 보험사기 등 보험범죄 가능성 예방

□ 자동차재활용법 제정에 따른 보험업계 역할 필요

- 환경부에서 추진하고 있는 “전기·전자제품 및 자동차의 자원순환에 관한 법률”이 제정되면 국내도 자동차재활용에 대한 법적 규제가 시행될 예정

15) 중고부품 공급가액 기준

- 보험업계 차원에서 자동차재활용을 확대를 위한 대응방안 강구로 재활용 활성화를 통한 자원절약 등 사회비용 효율화정책 참여 필요
- 국내외 관련법령 제·개정 추이 분석과 해외 벤치마킹 등을 통해 보험업계가 공동으로 전손차량처리공장을 운영하는 방안 등 자동차 재활용율을 제고할 수 있는 방안 마련 필요
 - 유럽의 보험업계에서는 전손차량처리공장(ELV Treatment Center)의 설립 및 운영을 통해 자동차재활용을 제고에 기여

CEO Report 2006-11

자동차 중고부품 활성화 방안

발행일	2006년 5월 일
발행인	김 창 수
편집인	김 병 호
발행처	보험개발원
	서울특별시 영등포구 여의도동 35-4
인쇄소	(주)유성사
	대표전화 02 - 2268 - 0676

본 자료에 실린 내용에 대한 문의는 보험개발원 자동차기술
연구소(☎031-644-1607)로 하여 주십시오.