



# 자동차보험 손해율 급등 원인분석

## - 물적담보를 중심으로

기승도 수석연구원

영향

2019년 1월부터 3월까지 누적 손해율은 79.1%로, 이와 같은 증가세가 지속된다면 자동차보험의 영업수지 적자 규모는 매우 클 것으로 예상됨. 최근 손해율 급등은 물적담보의 1사고당 손해액 증가와 보험료 인하가 복합적으로 작용한 것으로 판단됨. 1사고당 손해액이 급증한 것은 부품비(예시: 앞 범퍼 및 뒷 범퍼)가 최근 5~11% 인상된 것이 큰 영향을 준 것으로 보임. 손해율 안정화를 위해서는 부품비 인상 등의 일부 통제 방안 마련과 더불어 보험료 조정이 적시에 이루어질 필요가 있음

### ■ 최근 자동차보험의 손해율이 79.1%까지 급등하여 큰 폭의 영업수지 적자가 예상됨

- 자동차보험 손해율은 2017년(73.9%) 저점 이후 매년 증가되는 추세이며, 2019년 1월부터 3월)까지 누적 손해율이 79.1%에 이르는 것으로 나타남
  - 70% 증반으로 추정되는 예정손해율을 감안할 때, 큰 폭의 영업수지 적자가 예상됨
- 손해율 증가세가 향후에도 지속된다면 2019년 이후 자동차보험은 영업수지<sup>2)</sup> 적자 확대로 보험료 인상에 대한 사회적 논란이 발생할 것으로 보임

### ■ 손해율의 증가 요인을 인적담보와 물적담보로 나누어 분석한 결과, 물적담보<sup>3)</sup> 손해율 증가가 큰 영향을 준 것으로 나타남

- 1) 계절별 사고발생률 차이 등으로 분기별 손해율에 편차가 있으므로, 동 1/4분기 손해율이 연간손해율 수준이라고 단정할 순 없으나, 손해율 절댓값 자체가 높은 수준이므로 2019년 1/4분기 손해율로 2019년 연간 손해율 수준을 대략적으로 짐작해 볼 수 있을 것임
- 2) 보험회사의 사업수지는 위험률(손해율), 투자수익, 사업비에 따른 손익을 모두 합한 것임. 이 3가지 요인 중에서 위험률 차이 손익부분이 전체손익에 미치는 영향이 크고, 손해율 관리가 보험회사의 주요 특징이라는 점, 3가지 요인의 계산 방법에 통일된 기준을 적용하지 못한 점, 보험회사의 경영판단의 주요 지표가 '손해율'이라는 점을 감안하여 본 자료에서는 손해율 차이로 인한 영업수지 차이에 국한하여 언급하고자 함
- 3) 인적담보는 대인배상 I, 대인배상 II, 자기신체사고, 무보험차상해 등 피해자 치료 등에 활용되는 담보를 의미하고, 물적담보는 대물배상, 자기차량손해담보 등 피해물의 수리 등에 활용되는 담보를 의미함

- 인적담보 손해율은 2017년에 81.8%에서 2018년에 78.5%로 다소 낮아진 반면<sup>4)</sup>, 물적담보 손해율은 69.2%에서 79.8%로 급등하였음
- 물적담보 구성비가 60%<sup>5)</sup>가 넘는 상황인 점을 고려할 때 최근 손해율 증가현상은 물적담보 손해율 증가가 큰 영향을 준 것으로 판단됨

■ 물적담보 손해율의 급등은 1사고당 손해액<sup>6)</sup> 증가에도 불구하고 대당경과보험료<sup>7)</sup>가 줄어든 결과인 것으로 분석됨

- 2017년 대비 2018년 물적담보 사고발생률은 약 0.2 증가하는 데 그쳐 물적담보 손해율을 0.1%p 증가시키는데 그침
- 반면, 물적담보 대당경과보험료는 전년보다 6.4% 감소하여 물적담보 손해율을 4.7%p 증가시킨 것으로 분석됨
- 1사고당 손해액은 전년 대비 약 7.7% 증가하였으며, 물적담보 손해율을 약 5.3%p 증가시킨 것으로 분석됨

〈표 1〉 물적담보 손해율 영향요인 분석

(단위: 천 원)

구분	2017 (A)	2018 (B)	증감율 (C=B/A-1)	영향 정도 (D)
손해율	69.2%	79.8%	15.4%	10.6%p
대당경과보험료	434	406	-6.4%	4.7%p
사고발생률	14.0%	14.1%	0.2%	0.1%p
1사고당 손해액	2,140	2,306	7.7%	5.3%p
기타 복합요인	-	-	-	0.4%p

주: 1) 대당경과보험료, 사고발생률 및 사고건당 손해액에 사용된 평균유효대수 및 사고건수는 대물배상의 실적임  
 2) 손해율은 손해사정비가 사업비에 포함된 실적임  
 3) 영향 정도(D) 계산식:

$$\begin{aligned}
 \text{당기손해율} - \text{전기손해율} &= \text{전기손해율} \times \frac{-(\text{당기대당경과보험료} - \text{전기대당경과보험료})}{\text{당기대당경과보험료}} \\
 &+ \text{전기손해율} \times \frac{(\text{당기사고발생률} - \text{전기사고발생률})}{\text{전기사고발생률}} \\
 &+ \text{전기손해율} \times \frac{(\text{당기1사고당손해액} - \text{전기1사고당손해액})}{\text{전기1사고당손해액}} + \text{기타 복합요인}
 \end{aligned}$$

자료: 보험개발원(2017; 2018), 『월말보고서』

- 4) 인적담보 손해율은 비록 낮아졌지만 예정손해율을 감안하면 여전히 높은 수준임
- 5) 2017년 기준 물적담보 구성비는 전체의 62.4%임(보험개발원 월말보고서 경과보험료 기준)
- 6) 1사고당 손해액에 영향을 주는 요인으로는 사고유형, 보험금원가 즉 부품비, 공임 등 및 직접수리비와 휴업손해액 등 간접손해의 변화가 있을 수 있음
- 7) 대당경과보험료에 영향을 주는 요인으로는 보험회사의 보험료 인상 또는 인하, 자동차 크기 변화, 차량가격, 임의담보(자기신체사고, 자기차량손해 및 무보험차 상해)의 부보율 등의 변화 등이 있으나, 주로 보험료 인상 또는 인하 및 차량가격 변화(예, 외산차 판매 변화) 등이 큰 영향을 줌

■ 물적담보 대당경과보험료가 줄어든 것은 2017년 하반기부터 보험회사가 물적담보 보험료를 대폭 인하하고, 인적담보 보험료를 실적에 비해 소폭 인상하였기 때문으로 보임

- 2017년에는 자동차보험의 손해율이 비교적 양호(73.9%)한 상태에서 시장점유율 확대 경쟁(기본보험료 할인 및 할인특약 등 도입) 및 사회적 요구 등에 의하여 보험회사들이 자동차 보험료를 인하한 것으로 판단됨

■ 물적담보 1사고당 손해액은 과거 추세를 반영할 경우 보험료 인하 효과가 크지 않음에도 불구하고 보험료를 인하했던 것으로 보임

- 과거 4년 동안 1사고당 손해액은 인적담보의 경우에 연평균 2.4%씩, 물적담보의 경우에 연평균 5.4%씩 증가했음
- 1사고당 손해액 추이를 반영하여 2017년 보험료 인하 결정이 이루어진 이후 2018년에는 1사고당 손해액이 전년도 대비 7.8%로 크게 증가하였는데, 이러한 현상은 과거 추세를 벗어난 것으로, 보험회사의 예상을 넘는 수준의 추세 이탈로 판단됨

〈표 2〉 1사고당 손해액 추이

(단위: 천 원)

구분	2016	2017	2018	2019.3	연평균 증감율
인적담보	3,941	4,049	3,871	4,229	2.4%
물적담보	2,077	2,140 (3.0%)	2,306 (7.8%)	2,433 (5.5%)	5.4%

주: 1) 괄호는 전년 대비 증가율임

2) 연평균 증감률은 기하평균임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

■ 2018년 1사고당 손해액이 전년 대비 급증한 것은 제작사가 직접손해액<sup>8)</sup>에 해당하는 부품, 특히 다빈도 사고 수리 부품 가격을 큰 폭으로 인상했기 때문임<sup>9)</sup>

- 자동차보험 사고에서 가장 많이 수리되는 앞·뒤 범퍼 및 뒷도어의 가격은 2017년 이후 제작사가 부품가격을 5% 내지 11% 수준으로 급격히 인상한 것으로 조사됨(〈별첨〉 참조)

8) 직접손해액은 부품, 도장, 공임 등의 항목으로 구성되어 있으며, 간접손해액은 대차료, 휴업손해액 등으로 구성되어 있음. 2015년에는 간접손해 부분의 모럴해저드를 방지할 수 있는 제도 개선이 이루어졌으므로 간접손해부분 보험금 누수방지 장치는 어느 정도 작동하고 있다고 보고 본 자료에서는 직접손해액 부분의 변화와 영향을 중점으로 살펴보고자 함

9) 부품비 및 수리비가 비싼 외산차의 비중 증가도 1사고당 손해액 증가에 영향을 줌. 최근 외산차 시장점유율 추이가 상승, 하락을 반복하는 면이 있어서 본 자료에서는 주로 국산차를 대상으로 분석을 진행하였지만 2018년 외산차 시장점유율이 전년보다 다소 증가(15.23% → 16.73%)한 것으로 나타난 점을 볼 때 수입자동차의 시장점유율 증가도 최근 1사고당 손해액 증가에 일부 영향을 준 것으로 판단됨

- 자동차보험이 국민 생활의 필수재인 점을 감안하여, 보험사기 억제 등 보험금 누수 방지 대책을 마련하는 것과 더불어 실적손해율을 반영한 보험료 조정이 적시에 이루어질 필요가 있음
  - 자동차보험 수리에 관련된 이해당사자의 모럴해저드를 유발할 수 있는 요인을 제거할 수 있도록 부품비 등 원가 지급구조상 미비한 점을 개선하는 것이 필요함
  - 물적담보 중 대물배상은 의무가입담보이므로 부품비 인상 등 보험금 원가 상승에 영향을 주는 요인들을 사회적으로 수용할 수 있는 수준으로 통제할 수 있는 장치들이 필요함
    - 예를 들면 부품가격지수 도입, 부품 유통구조 개선 및 다양한 부품공급 형태가 이루어질 수 있는 제도 마련 등이 필요함
  - 이와 더불어 보험회사들이 실적손해율에 따라 보험료를 자유롭게 결정하고, 새로운 상품 도입을 통한 시장경쟁을 할 수 있도록 유도하는 정책도 필요함 **kiri**

〈별첨〉

〈표〉 자동차 부품(범퍼 등) 가격 연도별 추이

(단위: 원)

구분		2014	2015	2016	2017	2018	2019. 5	연평균 증감율
YF쏘나타	앞 범퍼	106,700 ( - )	108,350 (1.5%)	110,000 (1.5%)	116,050 (5.5%)	125,675 (8.3%)	139,700 (11.2%)	4.2%
	뒤 범퍼	113,300 ( - )	119,350 (5.3%)	125,400 (5.1%)	136,492 (8.8%)	148,592 (8.9%)	166,100 (11.8%)	7.0%
	뒤 도어	203,500 ( - )	228,708 (12.4%)	231,000 (1.0%)	241,083 (4.4%)	242,000 (0.4%)	290,400 (20.0%)	4.4%
K5	앞 범퍼	106,700 ( - )	108,350 (1.5%)	110,000 (1.5%)	116,050 (5.5%)	125,675 (8.3%)	138,600 (10.%)	4.2%
	뒤 범퍼	113,300 ( - )	122,650 (8.3%)	132,000 (7.6%)	144,100 (9.2%)	145,200 (0.8%)	166,100 (14.4%)	6.4%
	뒤 도어	203,500 ( - )	234,208 (15.1%)	242,000 (3.3%)	242,000 (0.0%)	264,183 (9.2%)	312,400 (18.3%)	6.7%
SM5	앞 범퍼	154,799 ( - )	158,400 (2.3%)	162,733 (2.7%)	172,633 (6.1%)	185,516 (7.5%)	191,900 (3.4%)	4.6%
	뒤 범퍼	162,100 ( - )	168,100 (3.7%)	171,183 (1.8%)	181,166 (5.8%)	197,391 (9.0%)	207,500 (5.1%)	5.0%
	뒤 도어	244,700 ( - )	253,800 (3.7%)	264,383 (4.2%)	291,425 (10.2%)	322,108 (10.5%)	340,300 (5.6%)	7.1%

- 주: 1) 운행 대수가 가장 많은 중형차를 기준으로 조사하였음  
 2) 자동차보험 사고 빈도가 많은 부품(차종별로 15개 부품)들 중 대표적 부품인 앞 범퍼, 뒤 범퍼 및 뒤 도어만을 제시하였음  
 3) 조사된 가격은 연평균임  
 4) 괄호( )는 직전연도 대비 증감률임  
 5) 연평균 증감률은 2014년부터 2018년까지의 기하평균임

자료: 현장 조사