

CR 2008 - 01

자동차보험 물적담보  
손해율 관리 방안

2008. 6

기 승 도

보 험 연 구 원

CR 2008 - 01

CEO  
Report

자동차보험 물적담보  
손해율 관리 방안

2008. 6

기 승 도

보 험 연 구 원

**CEO Report**는 보험산업과 관련된 현안과제를 집중분석하여, 보험회사 최고경영자의 의사결정에 도움을 드리기  
고자 작성되었습니다.

## < 목 차 >

I. 검토배경 .....	1
II. 현황 및 문제점 .....	2
III. 물적담보 손해율에 영향을 주는 요인분석 .....	5
1. 보험료 관련 요인 .....	5
2. 손해액 관련 요인 .....	6
3. 기타 제도 관련 요인 .....	10
IV. 시사점 .....	13

## I. 검토배경

---

- 매년 영업수지 적자가 발생하였던 자동차보험 사업은 FY'07 이후 제도개선을 통하여 영업 적자폭이 다소 줄어들었으나, 여전히 적자를 시현하고 있음
  - 자동차보험 영업수지는 FY'06에 약 9천억원 적자였으며, FY'08에도 약 5천억원의 적자가 예상됨
  
- 물적담보(대물배상 및 자기차량손해)가 자동차보험 전체에서 차지하는 비중이 증가되고 있어, 물적담보 손해를 관리가 보험회사 영업수지 적자 관리의 중요한 업무가 될 것으로 예상됨
  - 물적담보의 보험료 비중은 FY'00에 17.9%에서 FY'07에 45.9%로 증가하였고, 손해액도 FY'00에 24.1%에서 FY'07에 46.5%로 크게 증가함
  - FY'07<sup>1)</sup>에 자동차보험 전체손해율은 74.1%이나 물적담보 중 대물배상 손해율은 81.1%로 대물담보가 손해율 악화의 주요 요인으로 작용하고 있는 것을 알 수 있음
  
- 따라서 본 자료는 물적담보의 손해율에 영향을 주는 요인과 그 효과를 파악하여 자동차보험 경영에 필요한 시사점을 제시하고자 작성되었음
  - 본 자료에서는 보험료 측면, 손해액 측면 및 제도적 측면에서 영향요인을 검토하고, 향후 자동차보험 제도개선 방향 및 자동차보험 경영에 필요한 시사점을 제시함

---

1) '07.4월부터 '08.1월 실적임.

## II. 현황 및 문제점

- 자동차보험 사업은 FY'08년 이후에도 약 5천억원 이상의 영업수지 적자가 지속될 것으로 예상됨

**<표 1> 자동차보험 영업수지 전망**

(단위 : 억 원)

실적					추정		
FY'03	FY'04	FY'05	FY'06	FY'07	FY'08	FY'09	FY'10
▽2,965	▽1,895	▽2,384	▽8,968	▽4,172	▽5,446	▽5,559	▽5,642

자료 : 1) 추정 : 보험개발원, 자동차보험 장래 손익전망 세미나, 2007.2  
 2) 실적 : 금융감독원 보도자료, 『FY 07 보험회사 경영실적 분석』, 2008.5.13

- 담보별 손해율을 보면, 대인배상Ⅱ와 대물배상이 FY'07 손해율 악화(또는 영업수지 적자)의 주요 요인이 된 담보인 것으로 나타남
- 특히 대물배상은 손해율이 81.1%로 매우 높은 수준을 보이고 있어 손해율 악화의 주요 요인이었음

**<표 2> FY'07 담보별 손해상황(전체 보험종목)**

(단위 : 천 대, 억 원)

구 분	평균유효대수	경과보험료	손해액	손해율	
인적 담보	대인 I	15,512	28,056	20,638	73.6%
	대인 II	14,264	9,257	7,011	75.7%
	자손	13,896	2,856	1,817	63.6%
	무보험	13,312	830	522	62.9%
	소계		40,999	29,988	73.1%
물적 담보	대물	15,475	18,259	14,800	81.1%
	차량	8,439	18,921	13,133	69.4%
	소계		37,180	27,933	75.1%
전체	15,512	81,036	60,037	74.1%	

주 : FY'07은 2007년 4월 ~ 2008년 1월 실적임  
 자료 : 보험개발원

○ 자동차 대수를 기준으로 전체의 70%를 상회하는 개인용자동차보험(플러스 개인용 포함)도 물적담보 손해율(74.6%)이 인적담보 손해율(70.5%)을 4.1%p 초과한 것으로 나타남

- 물적담보 손해율이 인적담보 수준(70.5%)으로 개선될 경우 개인용 자동차보험에서 약 1,771억 원의 영업수지 개선효과\*가 있을 것으로 추정됨

\* FY'07 기준 영업수지 적자를 기준으로 약 27.7% 수지 개선효과

**<표 3> FY'07 담보별 손해상황(개인용자동차보험)**

(단위 : 천 대, 억 원)

구 분	평균유효대수	경과보험료	손해액	손해율	
인적담보	대인 I	10,931	17,910	12,479	69.7%
	대인 II	10,499	5,540	4,170	75.3%
	자손	10,437	1,943	1,265	65.1%
	무보험	10,307	667	469	70.2%
	소계		26,061	18,383	70.5%
물적담보	대물	10,919	11,387	9,098	79.9%
	차량	6,584	14,559	10,248	70.4%
	소계		25,947	19,347	74.6%
전체	10,922	34,097	25,250	74.1%	

주 : FY'07은 2007년 4월 ~ 2008년 1월 실적임  
자료 : 보험개발원

□ 향후, 고가차량의 증가 등으로 물적담보 구성비는 더욱 커질 것으로 예상됨

○ 물적담보의 보험료는 FY'07에 연평균 14.4%씩 성장하여 45.9%를 점유하고 있고, 손해액도 연평균 9.8%씩 성장하여 46.5%를 차지하고 있음

○ 평균차량가액은 2002년에 약 730만원에서 2006년에 860만원으로 약 18%증가하였고, 외산차 시장점유율은 2002년 1.32%에서 2007년 5.13%로 크게 증가추세에 있음

**<표 4> 자동차보험 물적담보 구성비 추이**

구분	보험료구성비			손해액구성비		
	대물배상 (A)	자기차량 (B)	합계 (C=A+B)	대물배상 (D)	자기차량 (E)	합계 (F=D+E)
FY'00	8.4%	9.5%	17.9%	11.4%	12.7%	24.1%
FY'01	12.1%	14.5%	26.7%	12.5%	13.6%	26.1%
FY'02	14.0%	17.8%	31.8%	15.7%	17.8%	33.4%
FY'03	15.3%	20.7%	36.0%	17.8%	21.6%	39.3%
FY'04	17.6%	21.5%	39.0%	18.1%	19.3%	37.4%
FY'05	20.6%	21.5%	42.1%	22.4%	22.0%	44.4%
FY'06	23.0%	24.6%	47.6%	26.2%	24.2%	50.4%
FY'07	22.5%	23.3%	45.9%	24.7%	21.9%	46.5%
<b>연평균 성장률</b>	<b>15.2%</b>	<b>13.6%</b>	<b>14.4%</b>	<b>11.6%</b>	<b>8.1%</b>	<b>9.8%</b>

주 : 1) FY'07은 2007년 4월 ~ 2008년 1월 실적임

2) 담보별 사업비율을 동일하게 조정하여 보험료 구성비를 재산출하면, 물적담보의 보험료 구성비는 더욱 낮아질 것으로 예상됨

3) 전 보험종목 기준임

자료 : 보험개발원

### Ⅲ. 물적담보 손해율에 영향을 주는 요인분석<sup>2)</sup>

#### 1. 보험료 관련 요인

- 물적담보 특히, 대물배상은 자동차보험 손해율 악화의 원인이 되어 왔음
  - 차량담보 손해율은 FY'04부터 전체손해율보다 낮아 보험회사 전체손해율 개선에 기여한 것으로 나타남
  - 그러나 대물배상 손해율은 전체손해율보다 높아(FY'07 7.0%p) 전체손해율 악화 및 보험회사 영업수지 악화 요인 중 하나였던 것으로 파악됨

<표 5> 전체 손해율과 물적담보 손해율의 차이(전보험종목)

구분	전체손해율 (A)	대물배상		자기차량	
		손해율(B)	차이(C=B-A) (p)	손해율(D)	차이(E=D-A) (p)
FY'00	74.6%	101.0%	26.4%	98.8%	24.2%
FY'01	68.3%	76.3%	8.0%	69.2%	0.9%
FY'02	69.3%	82.6%	13.3%	74.2%	4.9%
FY'03	76.2%	86.2%	10.0%	77.3%	1.1%
FY'04	72.1%	76.2%	4.1%	66.6%	-5.5%
FY'05	76.3%	80.6%	4.3%	75.7%	-0.6%
FY'06	78.1%	84.4%	6.3%	72.9%	-5.2%
FY'07	74.1%	81.1%	7.0%	69.4%	-4.7%

주 : 1) FY'07은 2007년 4월 ~ 2008년 1월 실적임

2) 전체(A)는 대인 I 부터 무보험까지 전체 담보가 포함된 손해율임

자료 : 보험개발원

- 보험회사들이 대물배상 요율결정시 손해액 증가추이를 충분히 반영하지 못한 것으로 보임

2) 사고발생률은 통제가 어려운 외부요인의 영향을 받으므로 본 분석에서는 제외하였음

- 자기차량손해담보는 구성비 차이가 매년 감소하여, 최근에는 보험료 구성비가 손해액 구성비보다 커진 것으로 나타남
- 대물배상은 보험료가 손해액 수준을 반영하지 못한 것으로 나타남

**<표 6> 손해액구성비와 보험료구성비의 차이 추이(전보험종목)**

(단위 : p)

구분	보험료 구성비 - 손해액 구성비		
	대물배상(A)	자기차량(B)	합계(C=A+B)
FY'00	-3.0%	-3.2%	-6.2%
FY'01	-0.4%	1.0%	0.6%
FY'02	-1.6%	0.0%	-1.7%
FY'03	-2.5%	-0.9%	-3.4%
FY'04	-0.5%	2.2%	1.6%
FY'05	-1.8%	-0.5%	-2.3%
FY'06	-3.2%	0.4%	-2.8%
FY'07	-2.1%	1.5%	-0.6%

주 : FY'07은 2007년 4월 ~ 2008년 1월 실적임  
 자료 : 보험개발원

## 2. 손해액(보험금 원가)관련 요인

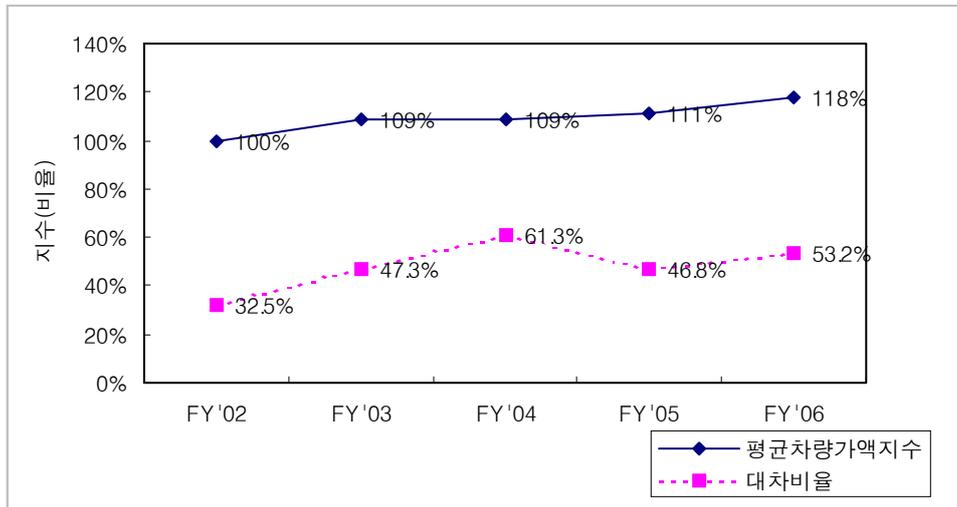
### 가. 고가차량 증가

- 신규등록대수가 줄어들고 있음에도 고가차량으로 기존 자동차를 대체하는 비율이 증가하여 보험금 원가에 영향을 주는 자동차가격이 매년 증가하는 추세를 보임
- 평균차량가액은 과거 5년간 연평균 4.2%씩 증가하였고, 특히 FY'03 및 FY'06에 큰 폭으로 증가하였으며, 평균차량가액이 증가한 것은 고가\*의 국산 및 외산차량 증가가 주요 원인임

\* 고가차량에는 Electronic Stability Control(차체자세제어장치), ABS, HID헤드램프 등 첨단안전장비 등 고액의 장비가 장착되고 있음

- 내수 자동차 중 기존 자동차 교체비율은 최근(2007년) 약 50%이상이었으며, 이러한 교체비율은 매년 증가 추세에 있음

<그림 1> 자동차 대체 비율과 평균차량가액 지수 추이



<표 7> 자동차 등록대수(승용차), 교체비율 및 차량가액 추이

(단위 : 천 대, 천 원)

연도	등록대수추이		교체비율추이			평균 차량가액추이	
	등록대수	연평균 성장률	증가대수 (A)	자동차내수 (B)	교체비율 (C)	평균 차량가액	지수 (%)
2000	7,798	-	-	-	-	-	-
2001	8,588	10.1%	789	1,065	25.9%		
2002	9,414	9.6%	827	1,225	32.5%	7,311	100
2003	9,942	5.6%	528	1,002	47.3%	7,954	109
2004	10,274	3.3%	332	858	61.3%	7,982	109
2005	10,759	4.7%	486	914	46.8%	8,095	111
2006	11,219	4.3%	438	936	53.2%	8,629	118
2007	11,637	3.7%	417	986	57.7%		

주 : 1)  $C=(B-A) \div B$

2) 평균차량가액은 개인용(플러스포함)자동차보험의 차량담보, 자기부담금이 5만원 인 경우와 자기부담금이 없는 경우를 포함한 경과기준임

자료 : 1) 국토해양부 웹사이트(<http://www.moct.go.kr>)의 자동차등록대수 통계

2) 한국자동차공업협회 웹사이트(<http://www.kama.or.kr>)의 자동차 내수차량(국산차) 대수

3) 보험개발원

## 나. 외산차 증가

- 외산차의 건당 수리단가는 FY'06기준으로 국산차량에 비하여 2.95배가 높아 물적담보 손해를 악화의 주요 요인이었음

**<표 9> 국산차와 외산차 자기차량 담보 평균수리비 비교**

(단위 : 원)

구 분	국산차	외산차	배수
소형A	627,715	1,611,841	2.57
소형B	682,299	1,780,080	2.61
중형	805,608	2,109,550	2.62
대형	1,124,966	2,554,535	2.27
다인승 1종	677,351	2,048,795	3.02
다인승 2종	881,784	2,250,768	2.55
합계	830,953	2,453,258	2.95

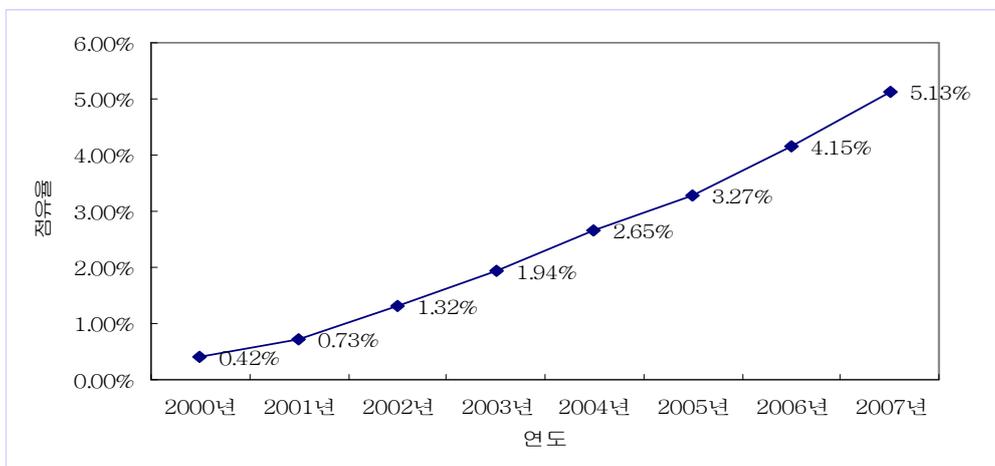
주 : 1) 다인승 1종은 사고건수가 적어 통계적 신뢰성이 낮음  
2) FY'06 통계임

자료 : 보험개발원

- 외산차의 시장점유율은 중·소형차 시장에서도 점차 확대될 것으로 예상됨

- 외산차의 시장점유율이 신규등록대수 기준으로 매년 증가하여 2007년에는 5.13% 수준에 이르렀음

**<그림 2> 신규등록 차량 중 외산차 시장 점유율**



**<표 10> 신규등록차량 중 외산차 시장점유율**

(단위 : 대)

연 도	국산차등록대수 (A)	외산차등록대수 (B)	점유율 (C=B ÷A)
2000년	1,057,620	4,414	0.42%
2001년	1,065,161	7,747	0.73%
2002년	1,225,210	16,119	1.32%
2003년	1,001,874	19,481	1.94%
2004년	857,977	23,345	2.65%
2005년	913,550	30,901	3.27%
2006년	935,681	40,530	4.15%
2007년	986,416	53,390	5.13%

자료 : 한국 수입자동차협회 (<http://www.kaida.co.kr>)

○ 외산차의 연도별 등록대수가 1만대를 넘기 시작한 **2002년** 부터 **2000CC 이하(중형 이하)**의 구성비가 점점 증가되고 있는 추세임

- 외국자동차 회사가 국내 중형차 시장에서 시장점유율을 확대 하기 위하여 가격 인하전략 등 마케팅을 강화하는 경향을 볼 때, 향후 외산차의 시장점유율은 더욱 늘어날 것으로 보임

**<표 11 > 외산차의 배기량별 구성비**

(단위 : %)

연 도	~2000 CC	2000~3000 CC	3000~4000 CC	4000 CC~
2002년	15.9	53.7	13.9	16.5
2003년	18.7	42.9	23.1	15.3
2004년	15.5	40.8	28.6	15.1
2005년	23.1	40.2	22.9	13.9
2006년	23.3	40.3	24.7	11.8
2007년	24.2	41.1	24.8	9.9

자료 : 한국 수입자동차협회 (<http://www.kaida.co.kr>)

## 다. 공임의 증가

- 물적담보의 원가인 부품가격은 FY'01을 기준으로 매년 증가하였으나 증가폭이 크지 않은 것으로 나타남
  - 2007년 4월부터 시행된 차명모델별 요율차등화 제도가 정착될수록 부품가격의 인상추이는 둔화될 것으로 예상됨
- 그러나 공임은 FY'05부터 큰 폭으로 증가한 것으로 나타나, 공임증가율이 물적담보 손해액 증가의 주요 원인이 되고 있는 것으로 판단됨
  - 공임이 FY'05부터 큰 폭으로 증가한 이유는 2005년부터 시행된 『자동차손해배상 보장법』에서 규정하고 있는 정비요금 공표제의 영향이 있는 것으로 판단됨

**<표 12> 부품 및 공임 원가추이**

구 분	부품		공임	
	대물배상	자기차량	대물배상	자기차량
FY'01	100	100	100	100
FY'02	101	98	105	105
FY'03	101	100	104	110
FY'04	103	99	107	109
FY'05	106	105	116	116
FY'06	109	104	124	121

주 : 1) 부품에는 유리가 제외되었으며, 공임은 탈착·교환·분해, 판금교정, 락카, 우레탄으로 구성됨

2) 공임의 지수는 각 항목별 지수를 보험금 구성비로 가중 평균한 값임

3) 원가지수는 피해물 건당 보험금을 지수화 한 것이며, 자동차보험 사고의 특성이 포함됨 (연도별 사고특성이 반영된 상대지수 임)

자료 : 보험개발원

## 3. 기타 제도 관련 요인

### 가. 언더라이팅 기능의 미흡

- 금감원의 인수거부 제한 조치에 따른 요율제도 보완 필요

- 보험가입자에게 위험도에 부합한 요율을 적용한다는 취지로 2007년 4월부터 차명모델별 요율차등화제도를 시행하였고, 2007년 1월부터 우량할인·불량할증 요율제도를 개선하였음
  - 동 제도의 도입으로 위험도가 높은 계층은 높은 보험료를, 위험도가 낮은 계층은 낮은 보험료를 적용받게 되었고, 위험도가 높은 계층에 대하여 인수를 거절하였던 보험회사는 이들 계층에 대하여 높은 보험료를 받고 인수를 할 수 있는 여건이 조성됨
- 이에 따라 금융감독원은 보험회사의 인수거절로 발생된 보험소비자의 불만과 불편을 해소하기 위하여 2008년 1월 인수거부 제한조치\*를 실시하였음
  - \* 금융감독원은 차량보유자의 무사고 운전기간, 거주지역, 차종(배기량, 연식, 용도 등) 등을 이유로 한 인수거부를 금지하고, 사고다발자 및 보험사기 혐의자 등에 한하여 인수거절이 가능하도록 함 (2008.1.4 mbn 보도내용)
  - 동 제도 시행에 따른 요율조정이 뒷받침 되지 않으면 동 제도의 시행으로 공동인수물건이 일반물건으로 인수되어 모든 담보에서 손해율 악화의 원인으로 작용할 수 있음
  - 차량담보 측면을 보면, 손해율이 높은 고가차량(외산차 포함) 및 연식이 오래된 중고차의 인수로 손해율이 증가될 수 있음

#### 나. 차량담보 요율체계의 위험도 비탄력성

- 현행 차량담보 요율체계는 요율적용의 형평성이 다소 낮은 상태임
  - 즉, 현행 차량담보요율체계는 연식이 오래될수록 요율이 낮아야 한다는 사회적 인식이 반영되어 요율이 결정되어 있어 중고차 인수(특히 고가의 외제 중고차 인수)가 늘어날수록 손해율이 악화될 수 있음

- 그러나, 전손사고인 경우에는 차량가액이 연식이 오래될수록 싸지므로 보험료가 낮아지는 것이 합리적이지만, 분손 사고는 연식이 오래될수록 사고 건수가 증가하므로 보험료가 증가하는 것이 합리적임
- 자기차량손해담보 보험사고의 대부분이 분손 사고이므로 연식이 오래될수록 차량담보 보험료가 올라가는 것이 적정하나 연식이 오래될수록 보험료가 낮아야 한다는 사회적 통념 때문에 오래된 연식의 차량에 대하여 위험도보다 낮은 보험료를 적용하고 있음

#### 다. 정비요금공표제

□ 정비요금 공표제는 물적담보의 손해율 증가 원인으로 작용하였음

○ 정비요금 공표제는 2005년에 국토해양부(당시 건교부)가 보험회사와 정비업자간의 분쟁을 해소한다는 명목으로 자배법 제16조\*(정비요금에 대한 조사·연구)를 신설하여 시행된 것임

\* 자동차손해배상보장법의 정비요금 공표제 조항

제16조(정비요금에 대한 조사·연구) ① 국토해양부장관은 보험회사등이 자동차 정비업자 간의 정비요금에 대한 분쟁을 예방하기 위하여 적절한 정비요금(표준 작업시간과 공임 등을 포함한다)에 대하여 조사·연구하여 그 결과를 공표한다.

○ 그러나 동 제도가 시행된 이후에도 정비업체는 실력행사\*를 무기로 정비요금을 인상하도록 보험회사에 압력을 넣는 수단으로 동 제도를 악용하고 있음

\* 수리비를 자동차 소유주에게 직접청구

- 그 결과 <표 12>에서와 같이 공임이 증가하였고, 이는 보험료 인상 또는 보험회사 물적담보 손해액 증가의 원인으로 작용함

## IV. 시사점

---

- 자동차보험에서 물적담보의 비중이 점차 커지고 있어, 물적담보의 손해율 관리가 자동차보험 손해율 관리의 중요한 요소로 파악됨
- 물적담보의 손해율 증가 주요 요인은 1) 고가차량의 증가, 2) 외산차의 시장점유율 증가, 3) 부품 및 공임의 급격한 증가 등임
- 따라서, 물적담보 손해율 관리를 위해서 아래와 같은 방안을 제안함

### 1. 차량담보요율체계 개선 필요

- 현행 차량담보요율 체계에서 중고차요율을 보다 현실화하거나, 중고차 손해율에 부합된 요율이 적용될 수 있는 새로운 차량담보요율체계를 연구·도입할 필요가 있음
- 금감원의 인수거부제한 조치가 보험가입자의 편의를 제고하고, 보험회사 손해율 악화의 원인이 되지 않기 위해서는 추후 제도개선이 뒷받침되어야 함
  - 즉, 차량담보요율체계를 개편하고, 중고차요율을 위험도에 부합하도록 현실화할 필요가 있음
  - 자동차보험 시장이 성장하기 위해서는 자동차보험 가입률이 낮은 담보(차량담보)에 대한 가입률을 높이는 것이 필수적임
  - 즉, 자동차보험 시장이 성장하기 위해서는 자동차대수가 증가하여야 하나, 앞 <표 7>에서 추정된 것처럼 자동차대수는 포화상태로 수렴하고 있는 중에 있으므로, 시장 확대를 위해서는 가입률 제고가 중요함

- 요율적용의 형평성 확보 및 제작사 부품가격 인하를 유도하기 위하여 차명모델별 요율차등화 제도를 점진적으로 확대 시행할 필요가 있음
- 차명모델별 요율차등화 제도의 실효성을 확보하기 위하여 현행 차명모델별 등급을 11등급에서 21등급 등으로 확대하고, 최대와 최소 등급의 적용률 차이도 보다 현실화할 필요가 있음
- 또한 소비자가 자동차를 구매하는 기준으로 차명모델별 등급을 활용할 수 있도록 충돌시험에 의한 수리비 결과가 요율에 많이 반영될 필요가 있음
- 이와 더불어 현재 충돌시험을 국산차에 한정하고 있는데, 자동차 시장에서 외산차의 비중이 증가되고 있는 점을 감안하여 충돌시험 대상차종을 외산차로 점차 확대할 필요가 있음

**<표 13 > 영국의 차명모델별 요율차등화**

<ul style="list-style-type: none"> <li>- 수리비의 주요 결정요인이 되는 교환빈도가 높은 부품의 가격과 작업 시간 및 도장료를 평가하여 차명모델별 요율차등화를 1966년에 도입</li> <li>- 등급평가는 차량의 손상성 · 수리성을 다음과 같이 반영함             <ul style="list-style-type: none"> <li>• 부품비용(Cost of parts), 도장비용을 포함한 작업시간(Repair times), 신차가격(New car price), 차체적용성(Availability of BodysHELLs) 및 성능(Performance)의 5개 요소로 일차적으로 등급을 결정한 후 도난성(Security devices fitted as Standard)평가결과를 반영하여 최종등급을 결정</li> <li>• 등급의 분류는 1966년 7개 등급, 1980년대 9개 등급, 1992년 이후 20개 등급으로 확대하여 실시                 <ul style="list-style-type: none"> <li>* 등급수의 확대는 차명모델간 손상성 · 수리성 차이를 보다 탄력적으로 반영하고 제작사의 개선노력을 유도하기 위한 것임</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>- 손상성 · 수리성에 의한 차량등급평가는 영국의 자동차수리기술연구소(Thatcham)가 시행하고 있으며, 모든 보험사가 이를 적용하고 있음</li> </ul>
--

자료 : Thatcham

## 2. 외산차 수리비 절감방안 마련

- 외산차의 건당 수리비를 절감할 수 있는 시장 환경을 조성할 필요가 있음
  - 외산차의 시장점유율이 증가되고 있고, 이는 물적담보 손해를 악화시킬 수 있으므로, 부품가와 정비수가 국산차에 비하여 현저히 높은 현행 시장체계를 개선할 수 있는 방안을 마련할 필요가 있음

## 3. 적정정비요금 조사공표제 개선

- 자동차손해배상보장법 제16조의 1항(적정정비요금 조사공표제)의 내용 중 공임부분을 개선할 필요가 있음
  - 동 제도는 보험회사 및 정비업자간 분쟁을 해소한다는 목적을 달성하지 못했으며, 특히 공임부분은 표준작업시간과 달리 기술적인 부분이 아니므로 시장주의에 부합하지 않음
  - 자동차보험 통계를 볼 때도 동제도가 시행된 2005년도부터 공임이 큰 폭으로 증가된 것으로 나타났으며, 이는 보험가입자 부담 또는 보험회사의 부담이 되고 있음

## 4. 대물담보 손해액 추이 적정 반영

- 대물배상 요율산출시 사고건당 보험금 추이 적용방법을 개선할 필요가 있음
  - 요율을 산출할 때 과거 5년간 사고발생률 및 건당손해액 추이를 적용하는 과정에서 향후 예상되는 고가차량 구성비 증가추이를 적절히 반영하지 못하여 보험료 수준과 손해액 수준의 괴리가 발생한 것으로 판단됨

- 따라서, 대물배상 보험료 산출시 고가차량의 구성비 추이 등을 추세에 반영할 수 있는 효율적용 방법을 모색하여야 할 필요가 있음

## 5. 재생부품 활성화제도 필요

- 자동차보험 사고 부품수리에 재생부품을 사용할 수 있도록 재생부품 인증제도와 같은 국가차원의 장치 등이 마련될 필요가 있음
  - 재생부품을 사용하여 수리를 할 경우 보험료를 절감해주는 보험효율제도 도입(즉, 특약으로 운영하는 상품화)을 검토할 필요가 있음
  - 재생부품의 안전성을 인증할 수 있는 국가차원의 제도장치 등을 마련하도록 유도하는 등 물적담보에서 지출되는 부품 단가를 낮출 수 있는 제도 도입을 위한 노력이 필요

## CEO Report 2008 - 01

### 자동차보험 물적담보 손해율 관리 방안

---

발행일	2008년 6월 일
발행인	나 동 민
발행처	보험연구원 서울특별시 영등포구 여의도동 35-4
인쇄소	(주)유성사 대표전화 2268 - 0676

---

본 자료에 실린 내용에 대한 문의는 보험연구원 산업연구실  
(☎368-4443)로 하여 주십시오.