



# 자동차보험료 증가억제를 위한 보상제도 개선 방안

2015. 5.12(화)  
기승도, 이규훈



## 목 차

- I 연구목표
- II 자동차보험 현황
- III 현 보상제도 문제점
- IV 물적사고 보상제도 개선방안
- V 결론

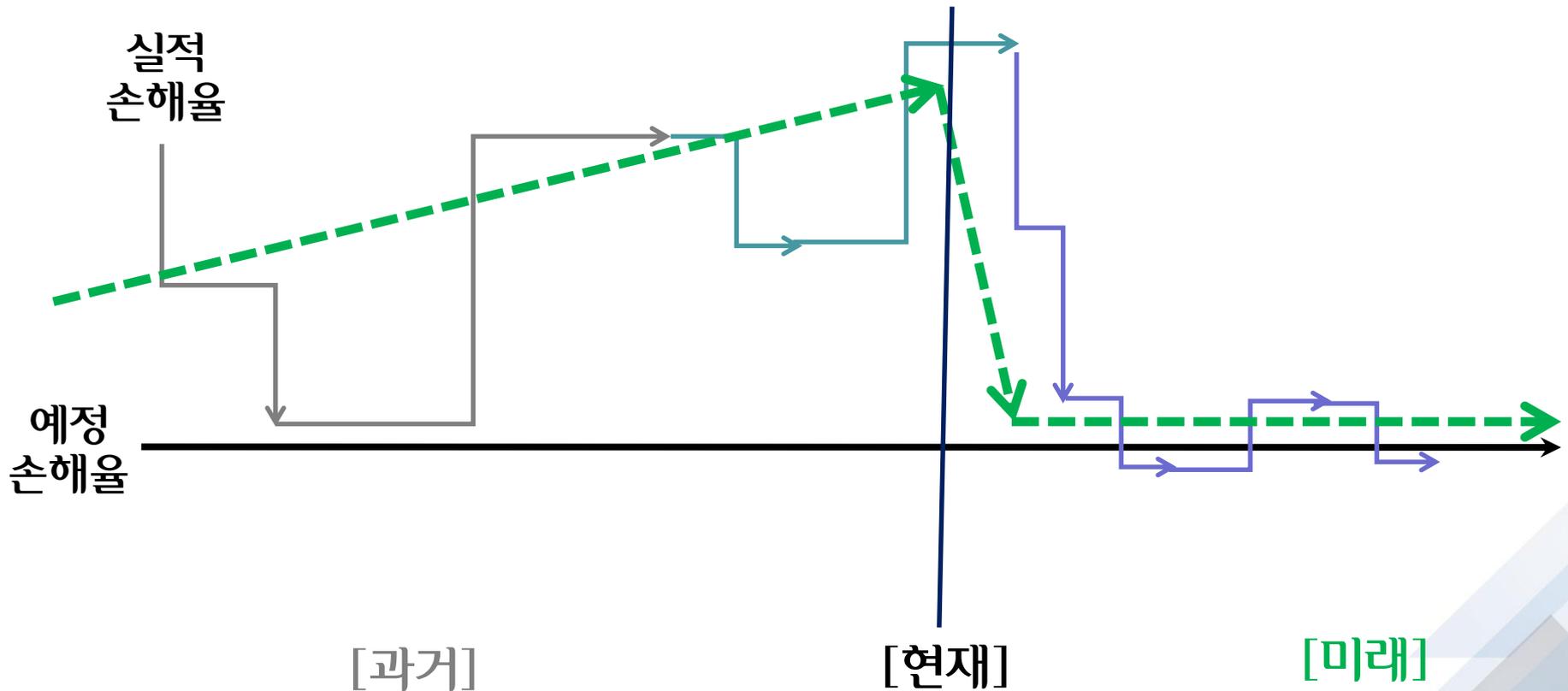


# I 연구목표



# 연구목표

❖ 손해율 안정화를 통한 자동차보험시장의 건전화 등 사회후생증대 방안 제시  
(보험금 지급기준 명확화 통해 관계자의 불건전한 기대치 제거)





## Ⅱ 자동차보험 현황



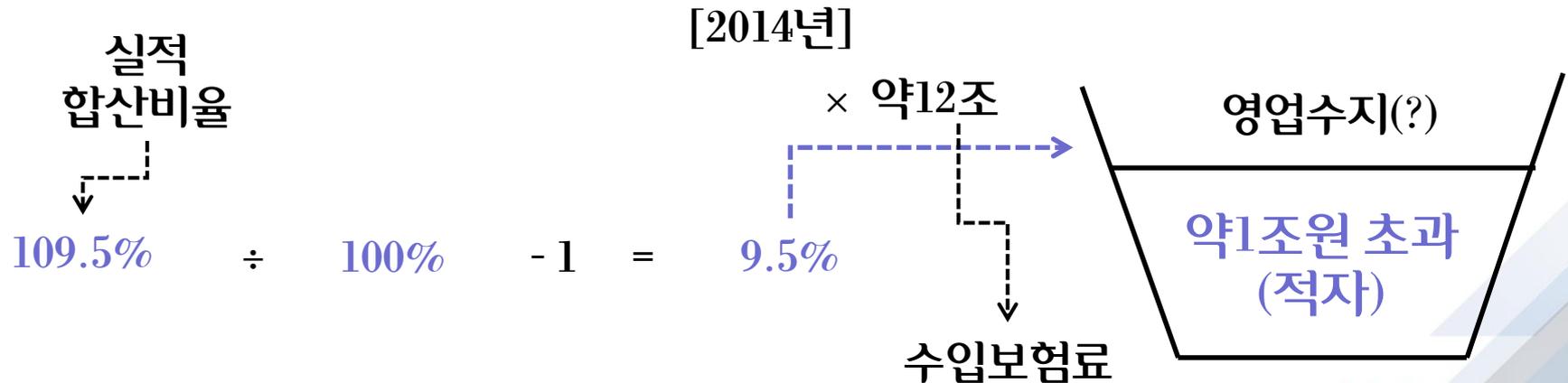
# 1. 손해를 측면

- ❖ 매년 높은 손해율에 따른 자동차보험산업 대규모 적자 시현
- ❖ 2014년 손해율은 80.1%로 영업수지 적자규모가 약 1조원 초과

[손해율 추이]

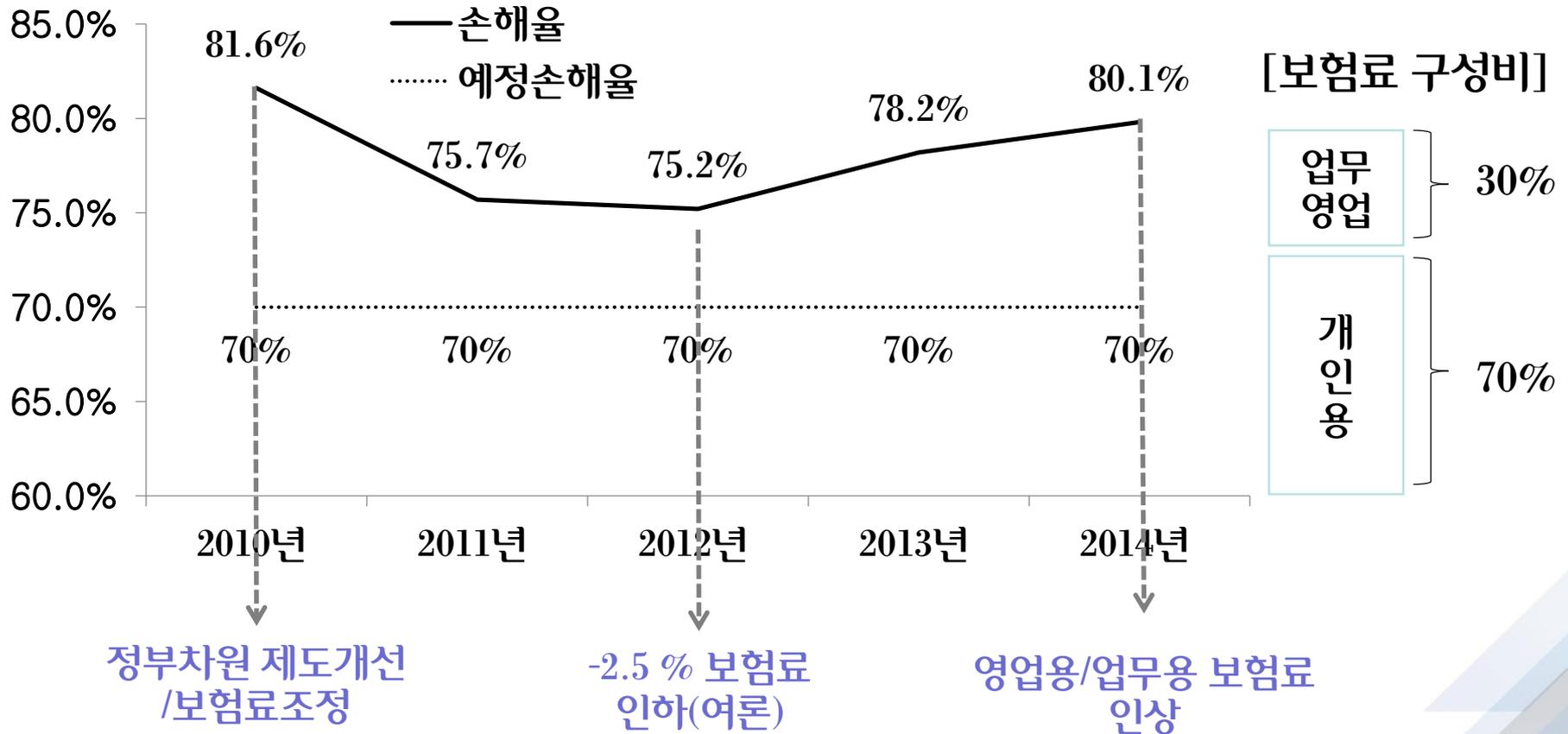
구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
손해율	81.6%	75.7%	75.2%	78.2%	80.1%
영업수지	△15,696억	△4,162억	△6,432억	△8,162억	약 1조원 초과 적자

주 : IFRS 적용 이전 기준 손해율. 자료 : 금융감독원 금융통계월보, 각 연호



## 2. 보험료(가격) 측면 : 손해율과 가격 조정

❖ 높은 손해율 현상과 반대되는 보험료 조정 경향



## 2. 보험료(가격) 측면 : 대당보험료

- ❖ 최근 대당 보험료 수준은 2011년 수준
- ❖ CY2014 대당 보험료 증가는 “업무/영업요율 조정”, “자차가입율 증가”, “대물배상 가입율 증가” 효과가 복합적으로 작용한 것임

[최근 5년간 대당보험료 추이]

구분	FY2010	FY2011	FY2012	CY2013	CY2014	연평균 증가율
대당보험료	629.2	666.1	643.6	623.1	673.0	
증가율	-	5.9%	△3.4%	△3.2%	8.0%	1.7%
보험료지수	100.0%	105.9%	102.3%	99.0%	107.0%	

- 업무/영업 보험료 증가
- 자차 가입율 증가
- 대물 가입금액 증가

주 : 1. CY2014는 11월까지 자료임.  
 2. FY는 4월~익년 3일, CY는 1월~12월 임.  
 3. 연평균증가율은 기하평균임.

자료 : 보험개발원

- 2012년 보험료 인하 효과
- 보험료 인하 경쟁

- 외제차/고가차 증가
- 국민 불안감 증가효과

### 3. 보험금 원가 측면 : 빈도 및 심도

- ❖ 최근 사고발생률은 일정수준을 유지(또는 감소)
- ❖ 그러나, 건당 손해액은 매년 높은 증가추이



[사고발생률/건당손해액 추이]

[단위: 천원]

구분		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 증가율
사고 발생률	대물	15.6%	15.1%	15.7%	16.1%	15.7%	0.2%
	자차	25.0%	21.8%	16.1%	15.7%	14.8%	△12.3%
	전담보	27.9%	26.0%	23.7%	23.9%	23.5%	△4.2%
건당 손해액 (천원)	대물	977	1,048	1,093	1,130	1,204	5.4%
	자차	984	1,063	1,184	1,177	1,242	6.0%
	전담보	1,819	1,926	2,078	2,038	2,113	3.8%

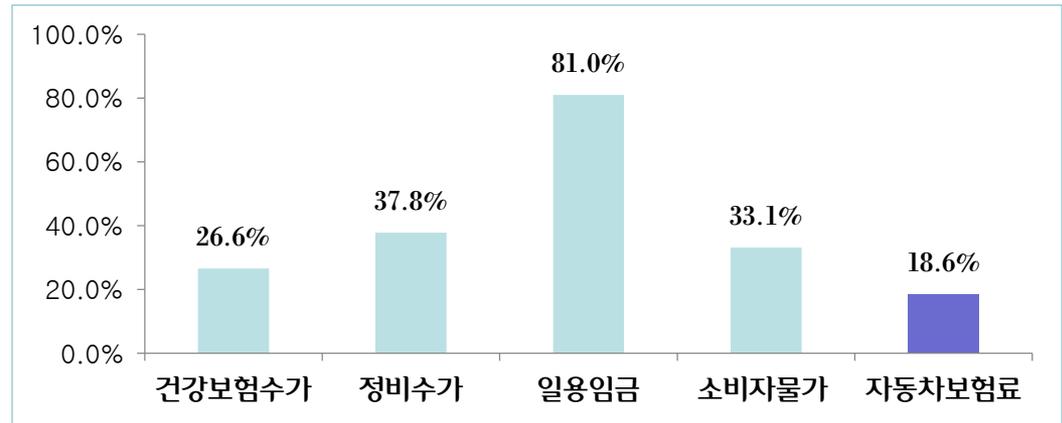
주: 연평균 증가율은 기하평균임.  
자료: 보험개발원



사고발생률 수준/건당손해액 증가에 보험금 누수 요인 존재

### 3. 보험금 원가 측면 : 소비자 물가지수 등

❖ 보험금 원가인 “건강보험수가”, “정비수가”, “일용임금” 등의 높은 연평균 증가율,  
그러나 상대적으로 낮은 보험료 증가율



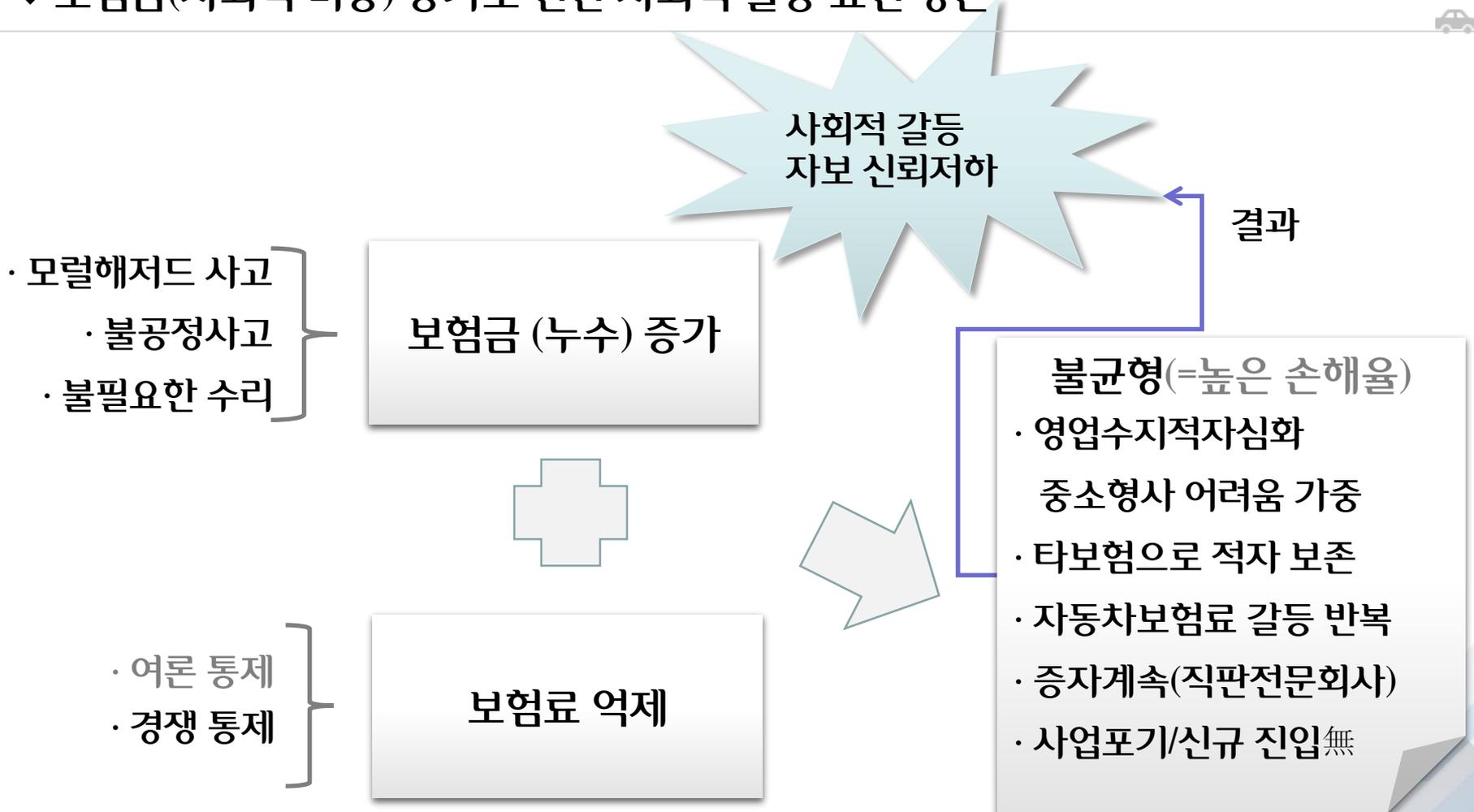
[보험금 원가 증가율 대비 보험료 증가율(2003~2013)]

보험원가				자동차보험료
건강보험수가	정비수가	일용임금	소비자물가	
26.6% ↑	37.8% ↑	81.0% ↑	33.1% ↑	18.6% ↑

자료 : 국토교통부, 한국은행, 건강보험공단, 중소기업중앙회, 대한건설협회

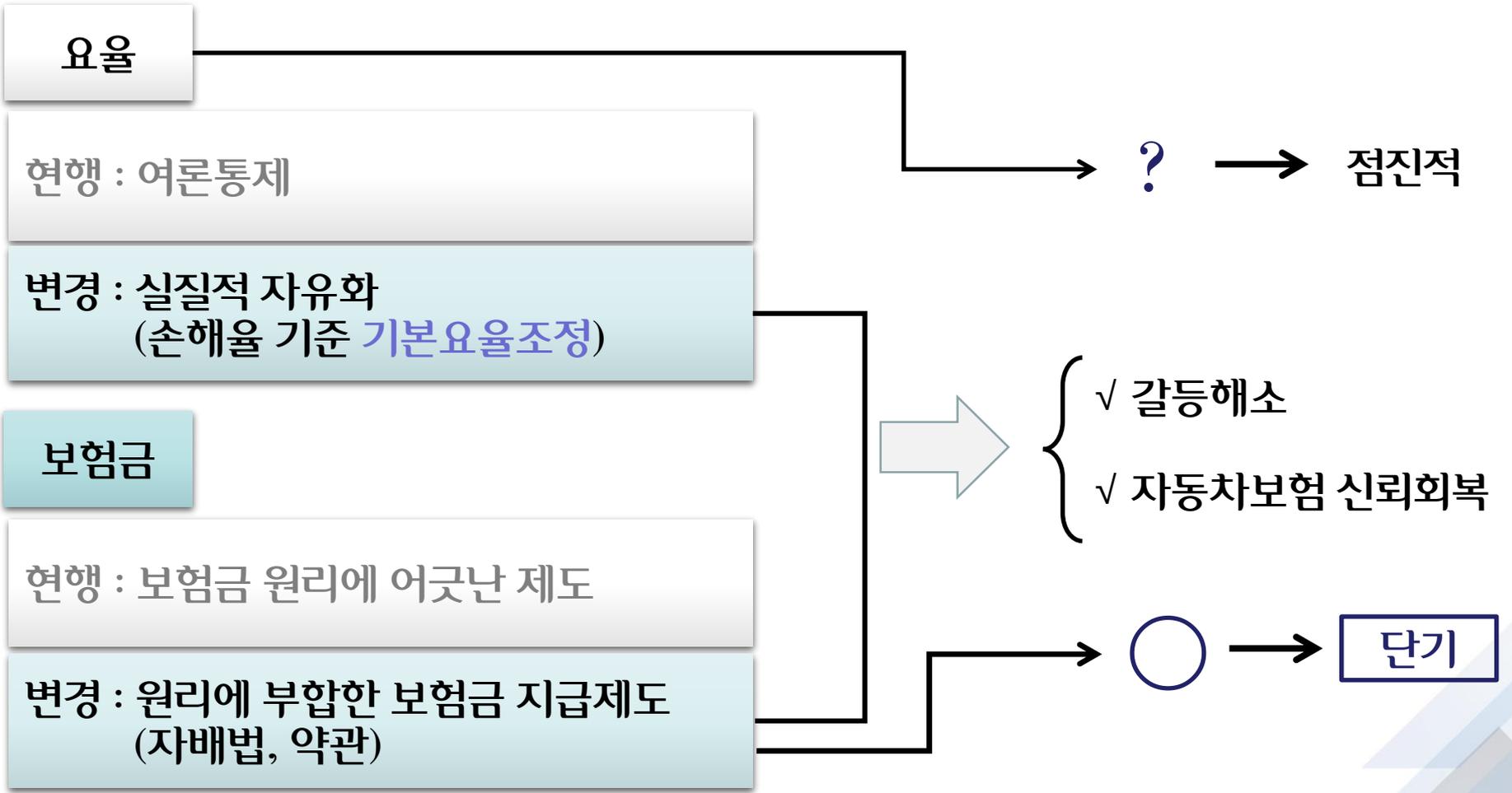
# 4. 자동차보험 현황 : 문제점

- ❖ 현실과 부합하지 않은 보험료 결정으로 손해율 악화 반복
- ❖ 보험금(사회적 비용) 증가로 인한 사회적 갈등 요인 상존



# 5. 자동차보험 현황 : 문제 해소방향

- ❖ 보험료 측면 : **요율자유화** (손해율에 부합한 요율 조정)
- ❖ 보험금 측면 : **보험금 지급원리에 부합한 보험금 지급제도 및 보험금 누수방지**



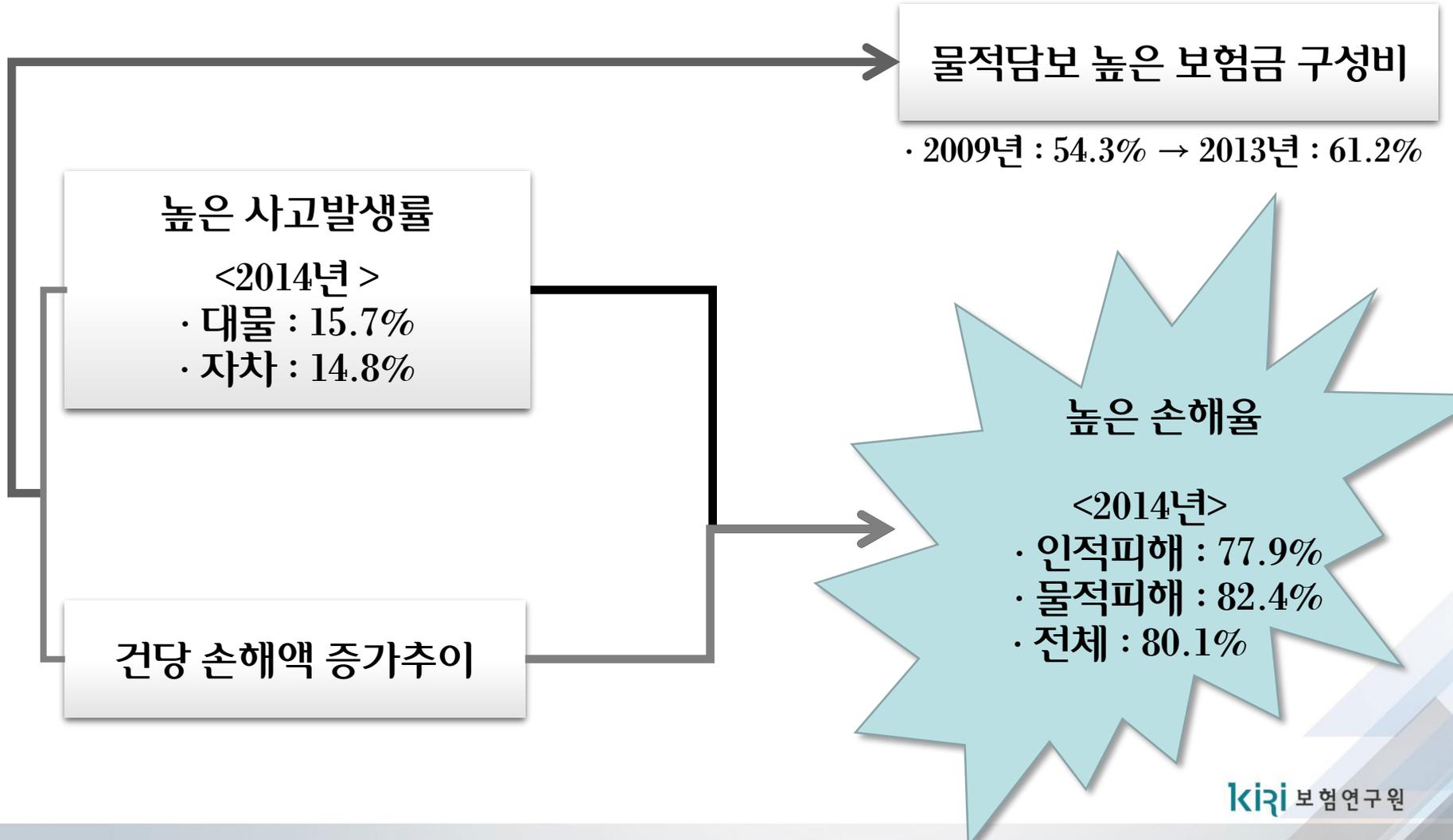


### Ⅲ 현 보상제도 문제점



# 1. 현황 : 물적사고(담보 비중 확대)

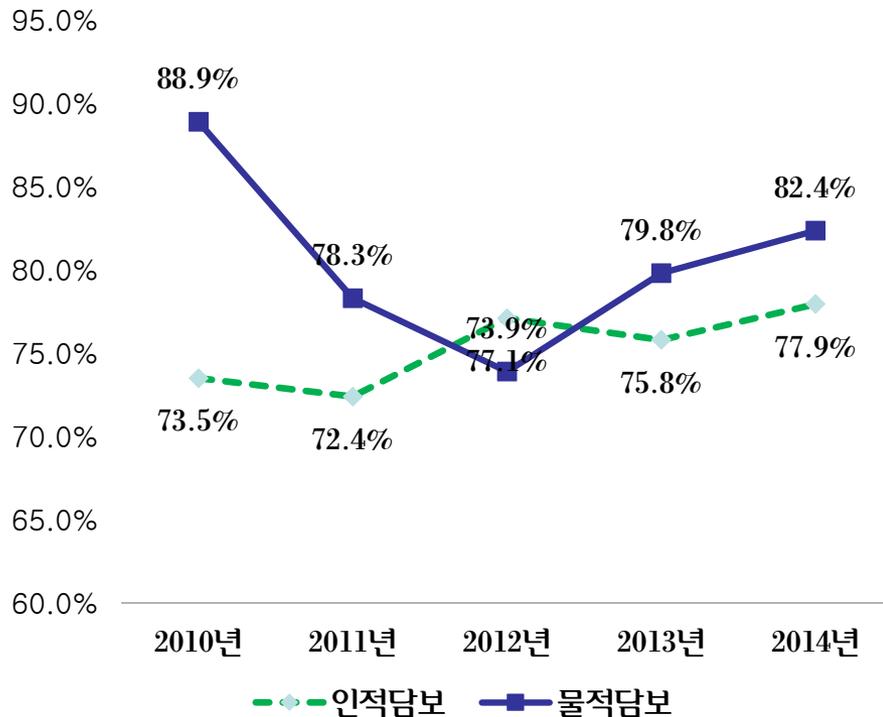
❖ 물적담보 구성비 증가 → 전체 손해를 악화의 원인들 중 하나



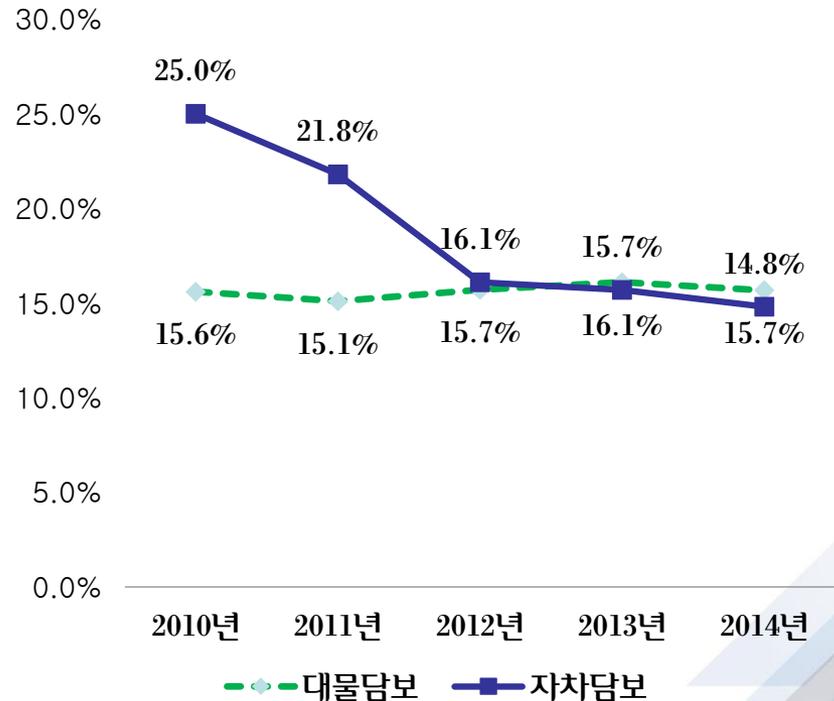
# 1. 현황 : 물적사고(담보 비중 확대)

❖ 높은 사고발생률 및 건당손해액 증가추이는 물적담보 및 전체 손해율 증가의 원인 

[인적/물적 손해율 추이]



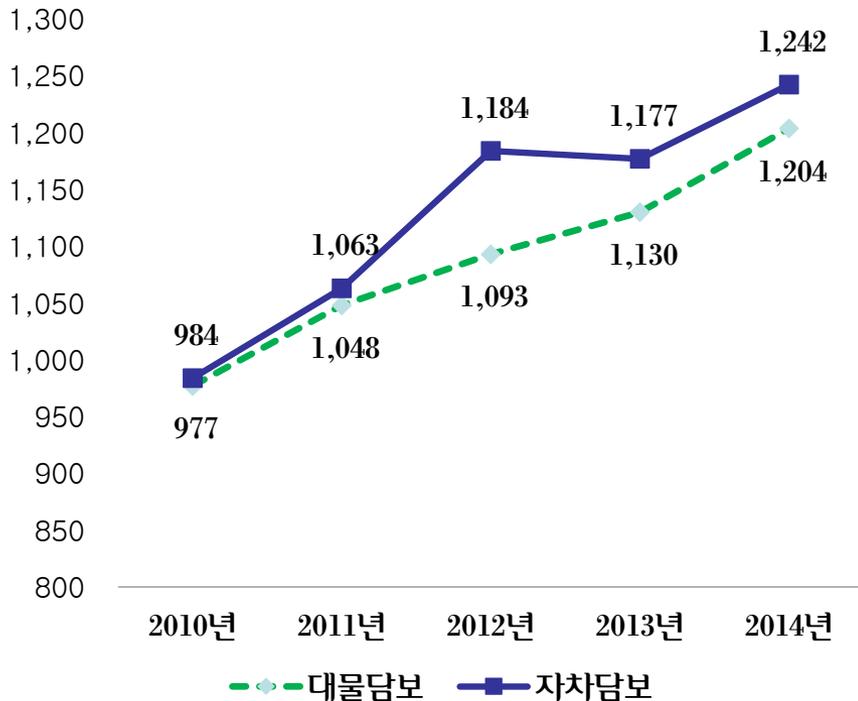
[물적/ 사고발생률 추이]



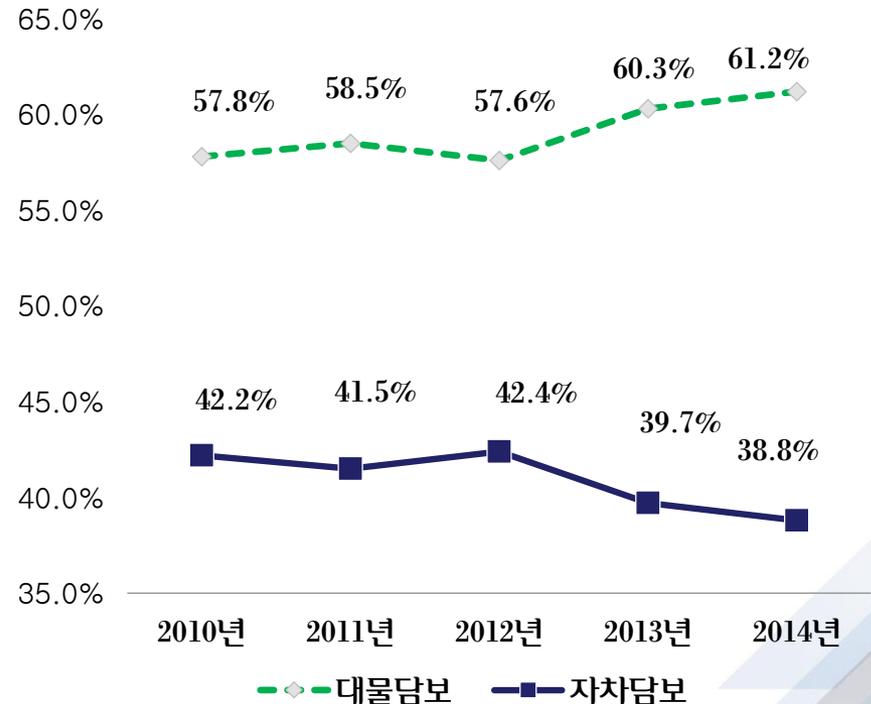
# 1. 현황 : 물적사고(담보 비중 확대)

❖ 높은 사고발생률 및 건당손해액 증가추이는 물적담보 및 전체 손해율 증가의 원인 

[물적/ 건당 손해액 추이]



[물적 보험금 구성비 추이]



## 2. 물적담보 비중확대 : 원인

❖ 인적사고 처리에 비해 관대한 보상시스템으로 모럴해저드성 사고 증가현상



관대한 보상시스템-3

경미사고 증가 추세-1

고가차(외제차) 증가 추세-2

부정적 현상 발생

· (정상적) 보험금 지급 증가

· (비정상적) 보험금 지급 증가 - 4

∴ 모럴해저드성 사고 증가

∴ 불공정 인식 사고 증가

## 2. 물적담보 비중확대 : 소액사고 증가추세

❖ 소액사고 증가 추이, 특히 50만원 초과 200만원 이하



[대물배상 보험금 규모별 사고건수 구성비 추이]

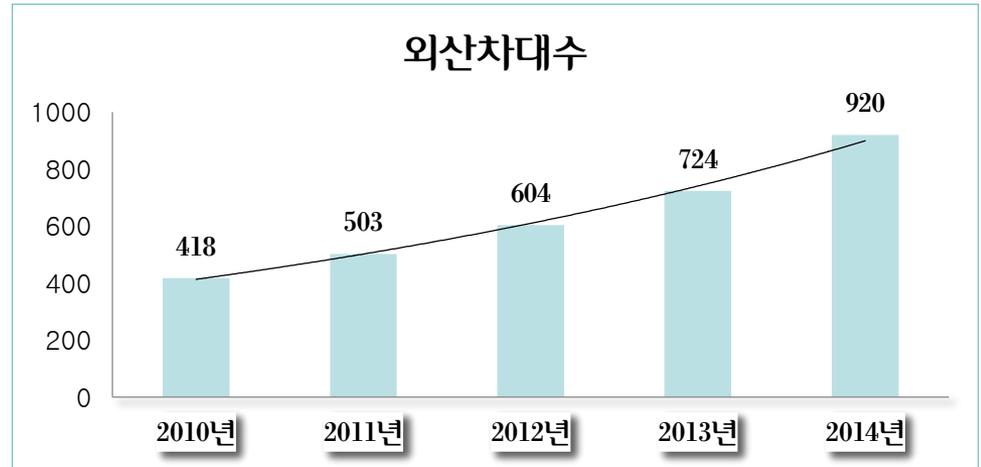
[단위: 건]

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
50만원 이하	14,000 (54.7%)	15,520 (50.0%)	13,087 (46.6%)	12,468 (44.4%)	12,813 (42.5%)
50만원 초과 100만원 이하	6,167 (24.1%)	8,172 (26.3%)	8,209 (29.2%)	8,569 (30.5%)	9,340 (31.0%)
100만원 초과 200만원 이하	3,468 (13.6%)	4,582 (14.8%)	4,293 (15.3%)	4,447 (15.8%)	4,955 (16.4%)
200만원 초과	1,955 (7.6%)	2,755 (8.9%)	2,514 (8.9%)	2,604 (9.3%)	3,037 (10.1%)
계	25,590	31,029	28,103	28,088	30,145

주: ( )는 사고건수 구성비임. 자료: 보험개발원

## 2. 물적담보 비중확대 : 외제차 증가추세

❖ 외제차 등 고가차 증가 추세가 전체 보험금 증가에 큰 영향을 주고 있음.



[외제차 대수 증가 추이]

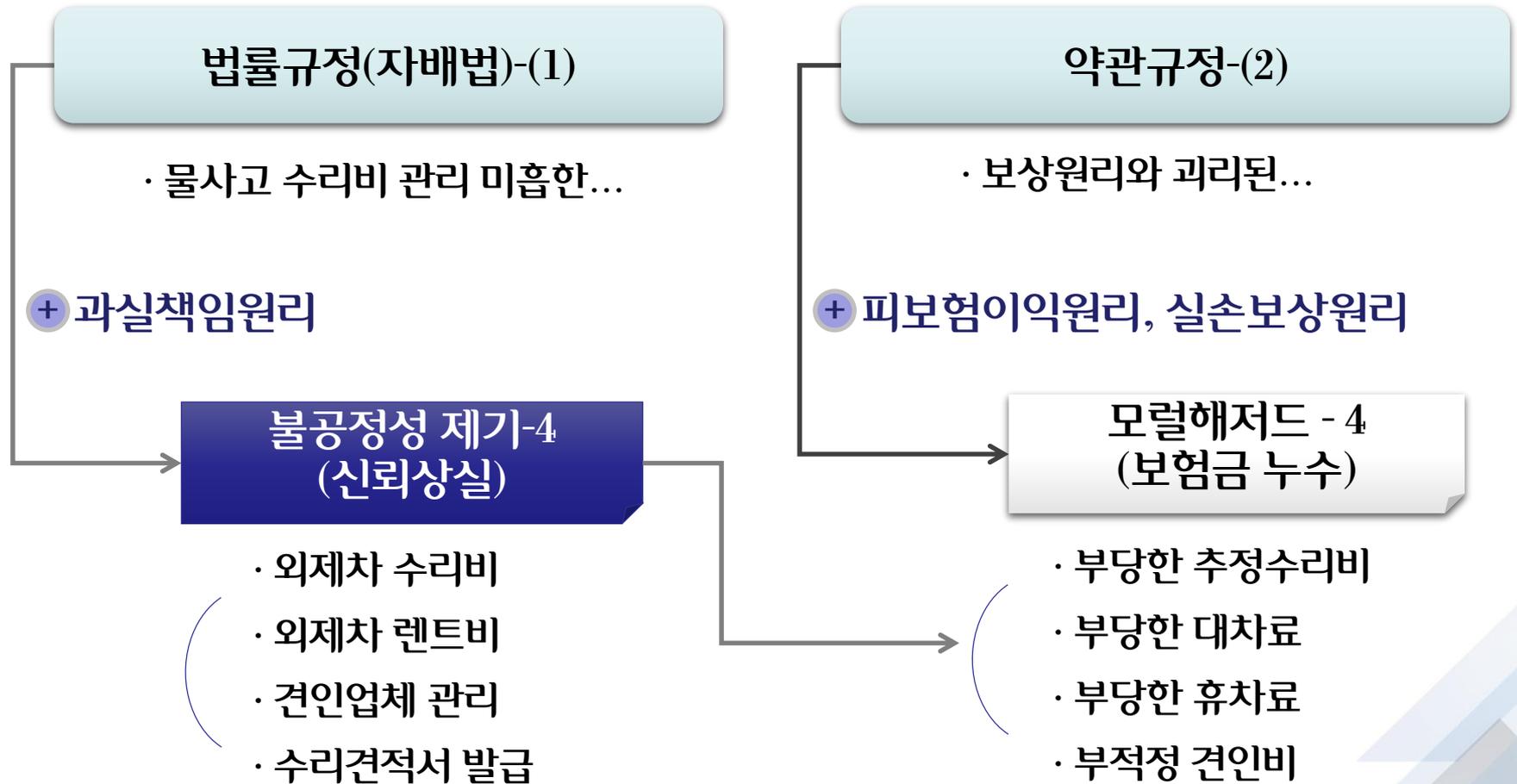
[단위 :천대]

구분		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	연평균 증가율
자동차 대수	전체	17,941	18,437	18,870	19,400	20,117	2.9%
	외제차	418 (2.3%)	503 (2.7%)	604 (3.2%)	724 (3.7%)	920 (4.6%)	21.8%
보험금		85,664	87,520	89,057	91,220	96,064	2.91%

주 : 승용일반형 기준으로, ( )는 전체 자동차대수 대비 외제차 구성비임.  
 자료 : 국토교통부 차(12월 기준), 수입차 협회

## 2. 물적담보 비중확대 : 관대한 보상시스템

❖ 현 보상제도, 특히 물적 담보에서는 모럴해저드 및 불공정성 문제 제기성 다양한 사고가 발생하고 있음.



## 2. 물적담보 비중확대 : 관대한 보상시스템

❖ 대물배상에 대한 가입만 의무화하고 법령정비 등의 후속조치 미비



### 법률규정(자배법)-(1)

· 물사고 수리비 관리 미흡한...

한도 2,000만원 증액 예정  
(2016년 4월~)

현재~

자배법 개정을 통해  
대물배상보험가입 의무화  
정비수가 공표

2005

자동차보험  
자유화 시대

~2005

자동차보험  
1사 독점체제

~1998

## 2. 물적담보 비중확대 : 관대한 보상시스템

❖ 약관상 지급기준 불명확성으로 인한 보험금 누수, 소비자 부담확대

### 약관규정-(2)

· 보상원리와 괴리된...

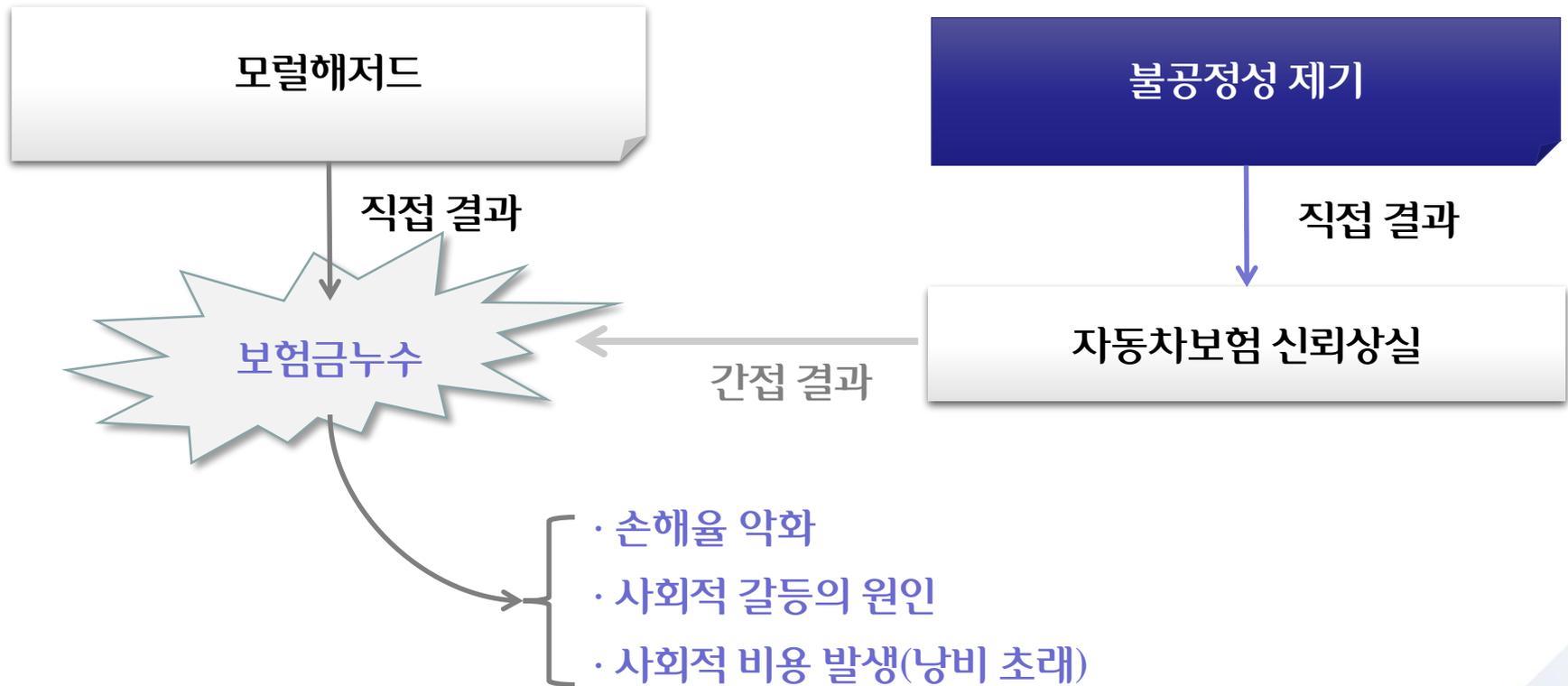
부적정한 지급기준 관행

- 손해율 악화
- 사회적 갈등
- 보험신뢰도 악화

차이  
(보험금 누수)

### 3. 물적담보 문제 : 모럴해저드, 불공정성 야기

❖ 현 보상제도, 특히 물적담보에서는 모럴해저드 및 불공정성 문제 제기성 다양한 사고가 발생하고 있음.



### 3. 물적담보 문제 : 모럴해저드성 사고

❖ 현 보상제도, 특히 물적담보에서는 모럴해저드 및 불공정성 문제 제기성 다양한 사고가 발생

모럴해저드(예)

- 1인 운전 한정 특약 가입 피해자가 입원중 렌트비를 지급받는 경우
- 추정수리비를 지급받은 후 차량수리를 하지 않는 경우
- 수리업자와 계약을 맺은 견인업자가 피해차량 소유자 의사와 관계없이 수리비가 비싼 곳으로 견인하는 경우
- 수리가 필요 없는 경미 사고임에도 부품 교환 요구(피해자) 및 유도(정비업자)

해소방안

자동차보험 보상원리 회복

- 피보험 이익
- 실손보상원리
- 손해방지·경감의무

### 3. 물적담보 문제 : 불공정성 문제제기

❖ (국산) 저가차 운전자의 많은 수리비 부담으로 현 제도의 불공정성 문제제기

불공정성 제기 (예)

• 비싼 외제차 수리비(부품비, 공임, 렌트비)를 저가차 운전자 (국산) 가 부담



수리비 : 1억 4천  
렌트비 : 200만원  
(하루당)

### 3. 물적담보 문제 : 불공정성 문제제기

❖ 과실책임원리 때문에 저가차 운전자의 높은 보험금 및 높은 보험료 부담(할증포함)

불공정성 제기 (예)

• 비싼 외제차 수리비(부품비, 공임, 렌트비)를 (국산) 저가차 운전자가 부담

A차



차대차 충돌사고로 인한  
보험료결정

B차



- 과실비율 50:50으로 가정
- 차 A와 차 B의 배기량은 동일, 차 A의 가격과 수리비는 차 B보다 비싼 것으로 가정
- 차대차 충돌사고시 차 A와 차 B가 동일한 부위에 손상이 발생한 것으로 가정
- 차 A(고급차) 수리비 : 500만원, 차 B(저가차) 수리비 : 300만원
- 차 A와 차 B 각각 10대가 존재하는 것으로 가정

√ 보험료 산출

- 차 A의 보험료 = 15만원(=(300만원\*50%)/10대)
- 차 B의 보험료 = 25만원(=(500만원\*50%)/10대)

### 3. 물적담보 문제 : 불공정성 문제제기

❖ 과실책임원리 때문에 저가차 운전자의 높은 보험금 및 높은 보험료 부담(할증포함)

불공정성 제기 (예)

• 비싼 외제차 수리비(부품비, 공임, 렌트비)를  
(국산) 저가차 운전자가 부담

해소방안

국산차와 외산차 차이 축소

√ 수리비 차이 축소

√ 부품비 차이 축소

√ 렌트비 차이 축소

현재의 과실책임원리 변경(장기 : 민법 또는 자배법 변경)

### 3. 물적담보 문제 : 물적사고 보상체계의 미비

❖ 인적사고 보상제도에 비하여 상대적으로 미비한 물적사고 보상제도

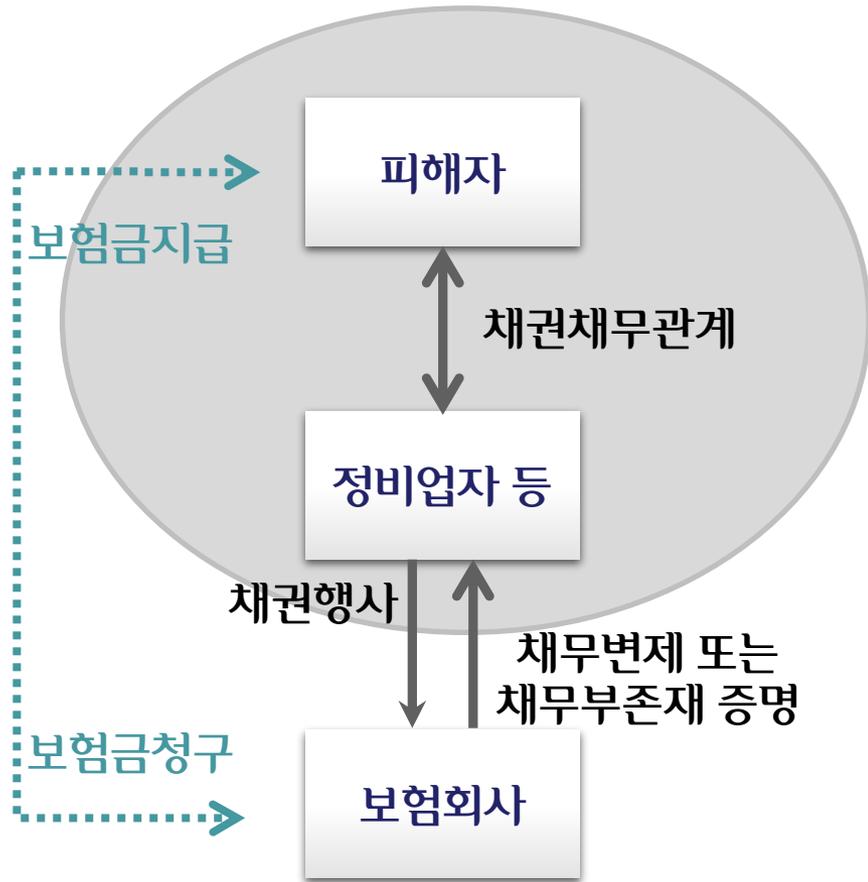


[인적사고와 물적사고 보상 제도비교]

구분		대인		대물	
		법(자배법)	약관	법(자배법)	약관
보험금청구	청구자	○	○	○	○
	청구권자	○	○	○	○
	권리이양	○	○	×	×
지급기준	가격	○	○	△	△
	지급방법	○	○	×	○
	항목 구분	○	○	×	○
심사기준	1차심사	○	○	×	×
	2차심사	○	○	×	×
분쟁처리	기준	○	○	×	×
	방법	○	○	×	×

# 3. 물적담보 문제 : 법적지위 체계 혼란

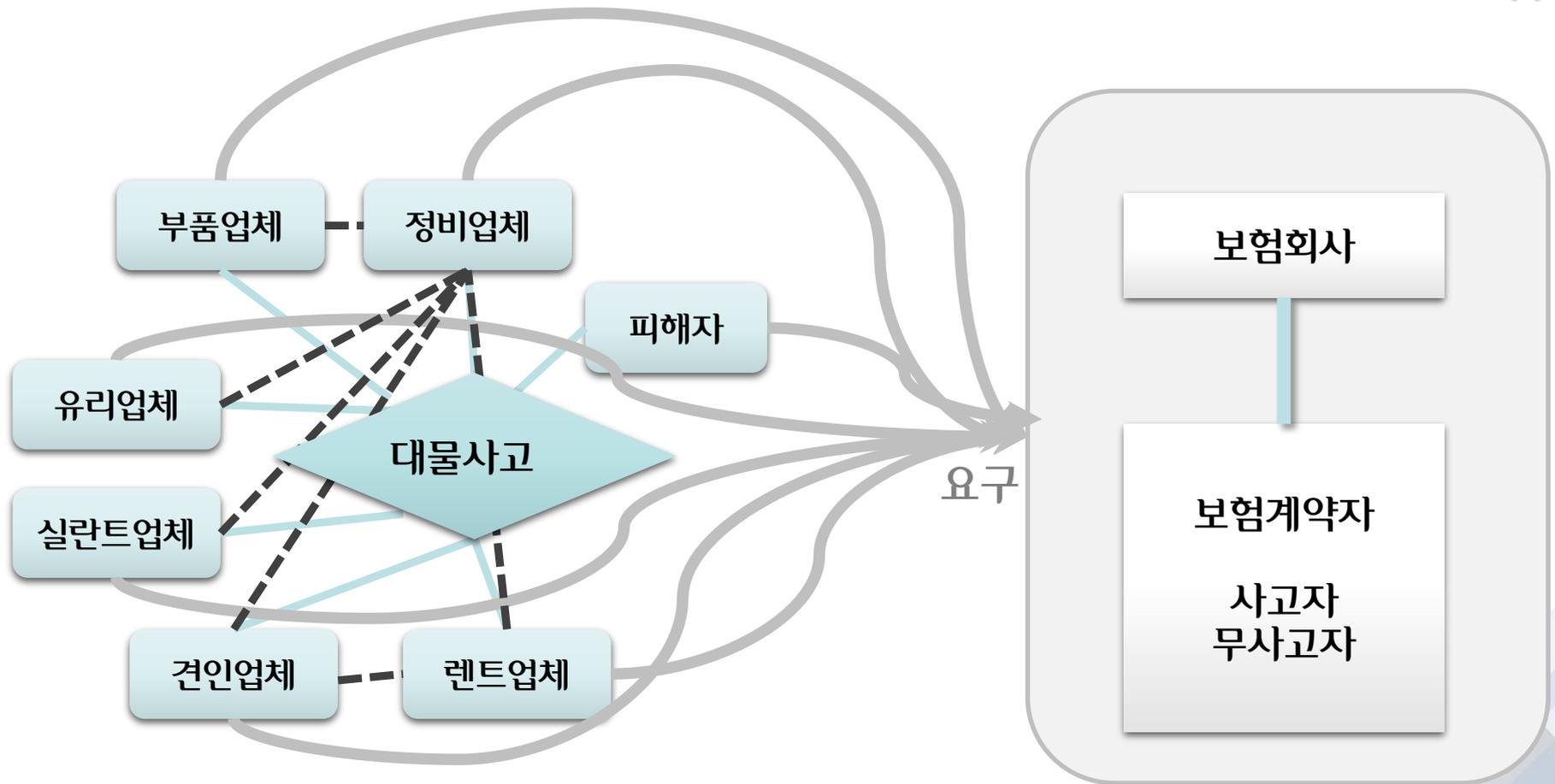
❖ 현재의 방식은 손해배상에 대한 증명책임을 무시, 단순 채권·채무관계화



보험금 청구권	√ 피해자(계약자)+ 보험사 합의 → 금액확정 ● 증명책임(피해자, 계약자)
≡	
채권채무 관계	√ 경제주체의 합의 → 금액확정 ● 증명책임(보험회사)

### 3. 물적담보 문제 : 지급기준 제도 미비

- ❖ 보험금 지급기준의 불명확성을 이용하여 자신의 금전적 이익을 취하려는 집단 존재
- ❖ 집단간 리베이트 지급 등 요구 금액 확대, 집단내 관계자의 기대치 확산





IV

## 물적사고 보상제도 개선방안



# 1. 현황파악 : 통계분석

❖ 국산차, 외산차 모두 수리비 증가에 정(+)의 영향을 주는 것으로 분석됨.



[국산차와 외산차의 대물배상 보험금에 주는 영향]

구분		추정계수	표준오차
(Intercept)		0.4778 ***	0.1273
국산차(nt)		0.8442 ***	0.0162
외산차(ft)		0.1524 ***	0.0093
연도	factor(y09)	△0.0028	0.0044
	factor(y10)	△0.0048	0.0037
	factor(y11)	△0.0063 *	0.0027
	factor(y12)	△0.0047 *	0.0018

주 : 1. '\*\*\*'는 0.1%유의수준, '\*\*' 1% 유의수준, '\*' 는 5%유의수준을 의미함.  
 2. GLM 분포는 Normal, link Function은 Identity임.

# 1. 현황파악 : 통계분석

❖ 국산차는 부품비와 추정수리비가 건당수리비 증가에 정(+)<sup>의 영향</sup>



[국산차 대물배상의 건당 보험금에 영향을 주는 요인]

구분		추정계수		표준오차
(Intercept)		3.1361	***	0.2420
렌트비(nrt)		△0.0055		0.0034
부품비(nbp)		0.0271	*	0.0093
추정수리비(nch)		0.0116	***	0.0025
연도	factor(y09)	△0.0649		0.0355
	factor(y10)	△0.0471		0.0280
	factor(y11)	0.0194		0.0211
	factor(y12)	0.0048		0.0164

주 : 1. ‘\*\*\*’는 0.1%유의수준, ‘\*\*’ 1% 유의수준, ‘\*’ 는 5%유의수준을 의미함.  
 2. GLM 분포는 Normal, link Function은 Identity임.

# 1. 현황파악 : 통계분석

❖ 외산차는 렌트비와 추정수리비가 건당수리비 증가에 정(+)의 영향



[외산차 대물배상의 건당 보험금에 영향을 주는 요인]

구분		추정계수		표준오차
(Intercept)		4.8117	***	0.2420
렌트비(nrt)		0.0031	**	0.0034
부품비(nbp)		△0.0008		0.0093
추정수리비(nch)		0.0027	***	0.0025
연도	factor(y09)	0.0298		0.0355
	factor(y10)	0.0022	*	0.0280
	factor(y11)	△0.0286		0.0211
	factor(y12)	0.0048		0.0164

주 : 1. '\*\*\*'는 0.1%유의수준, '\*\*' 1% 유의수준, '\*' 는 5%유의수준을 의미함.  
 2. GLM 분포는 Normal, link Function은 Identity임.

# 1. 현황파악 : 통계분석

❖ 50만원 초과 사고 증가로 전체 대물 보험금 증가



[대물배상 금액수준별 사고 구성비]

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
50만원 이하	54.7%	50.0%	46.6%	44.4%	42.5%
50만원 초과 100만원 이하	24.1%	26.3%	29.2%	30.5%	31.0%
100만원 초과 200만원 이하	13.6%	14.8%	15.3%	15.8%	16.4%
200만원 초과	7.6%	8.9%	8.9%	9.3%	10.1%

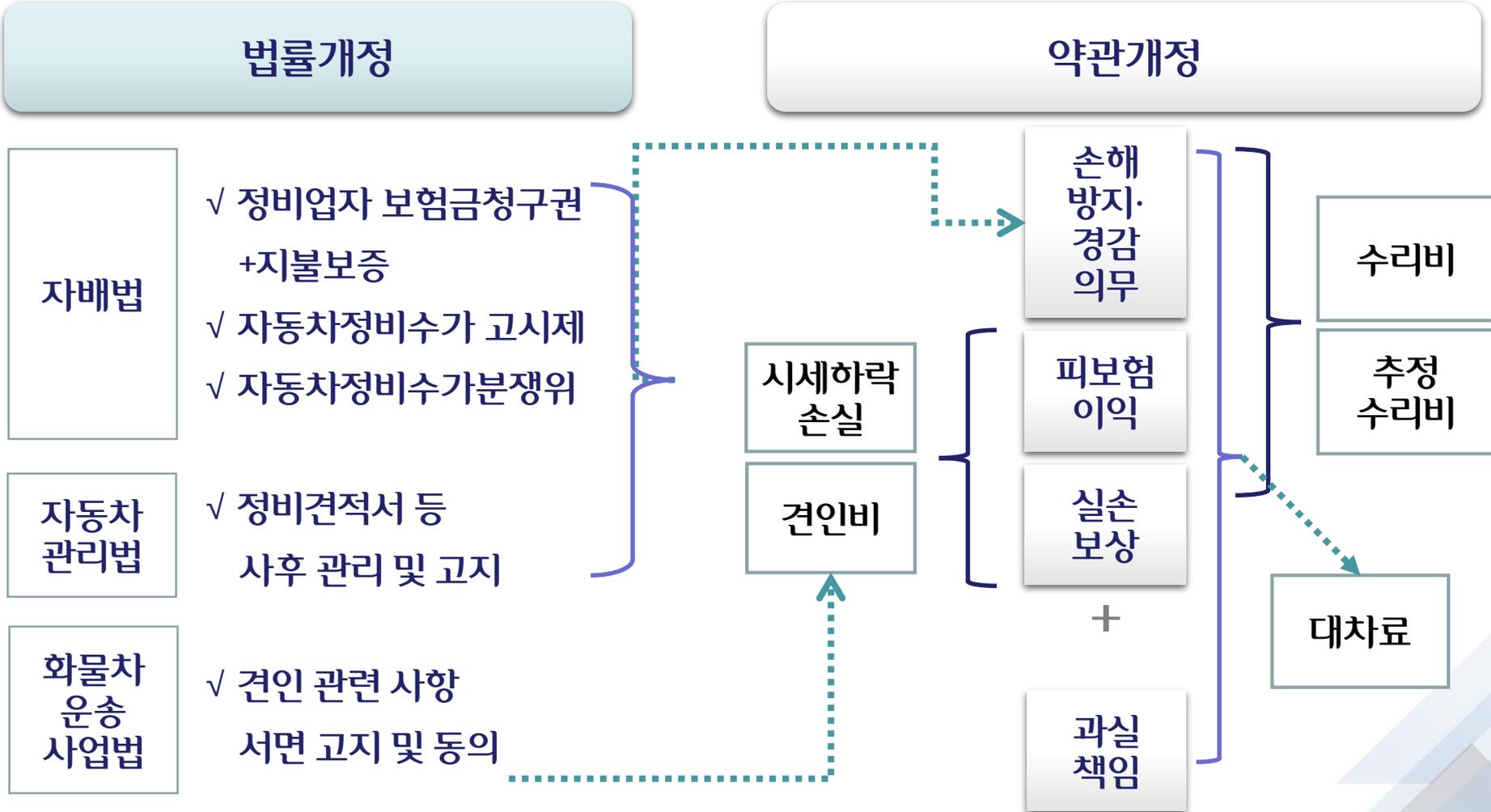


대물배상 지급항목 중 특히 개선이 필요한 사항

- √ 국산차 : 부품비, 추정수리비
- √ 외산차 : 렌트비, 추정수리비
- √ 공 통 : 50만원초과 물적사고

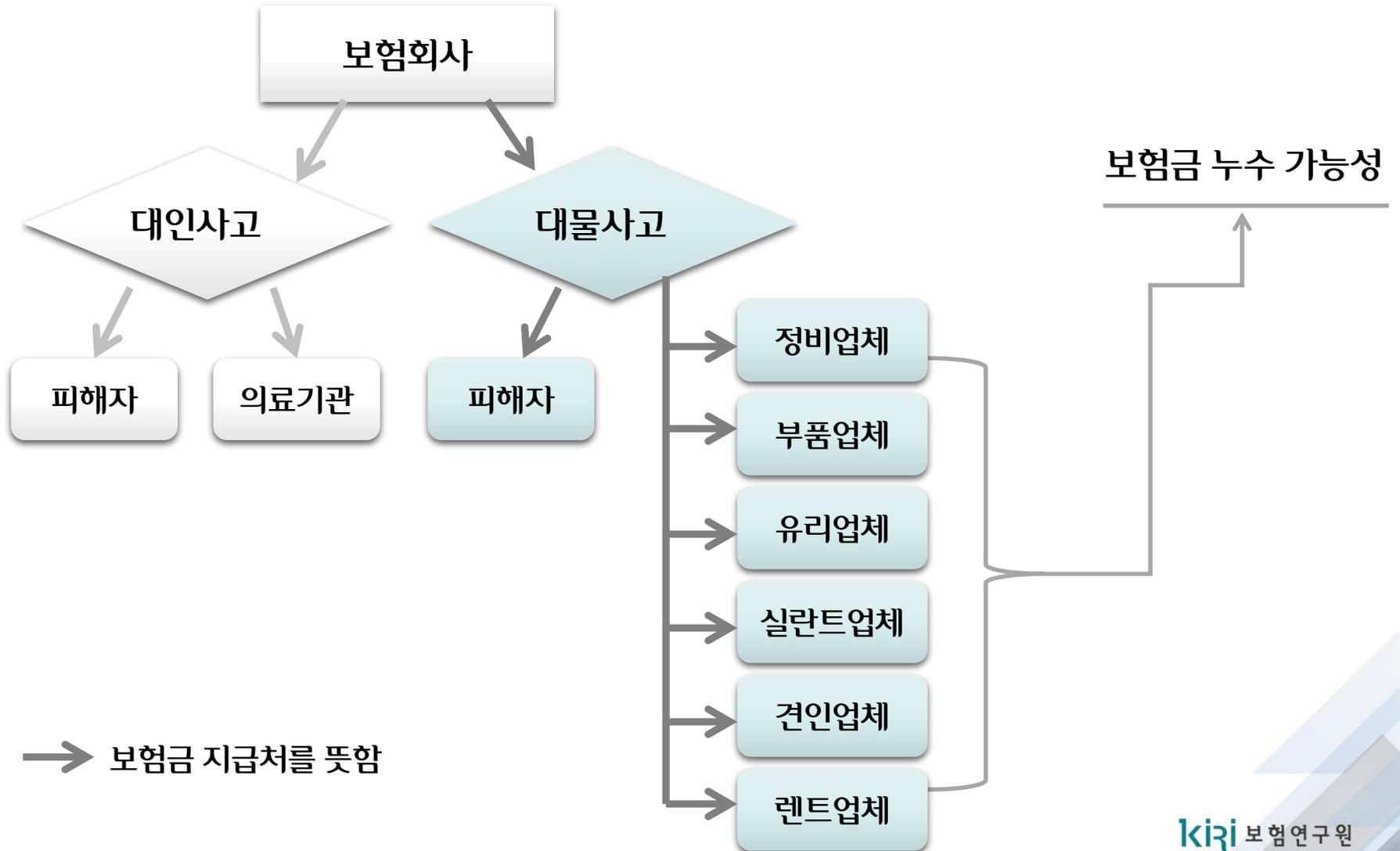
## 2. 제도개선 : 방향

❖ 보상원리에 부합된 보상제도 개선을 위한 관련 법률 및 약관제도 개정



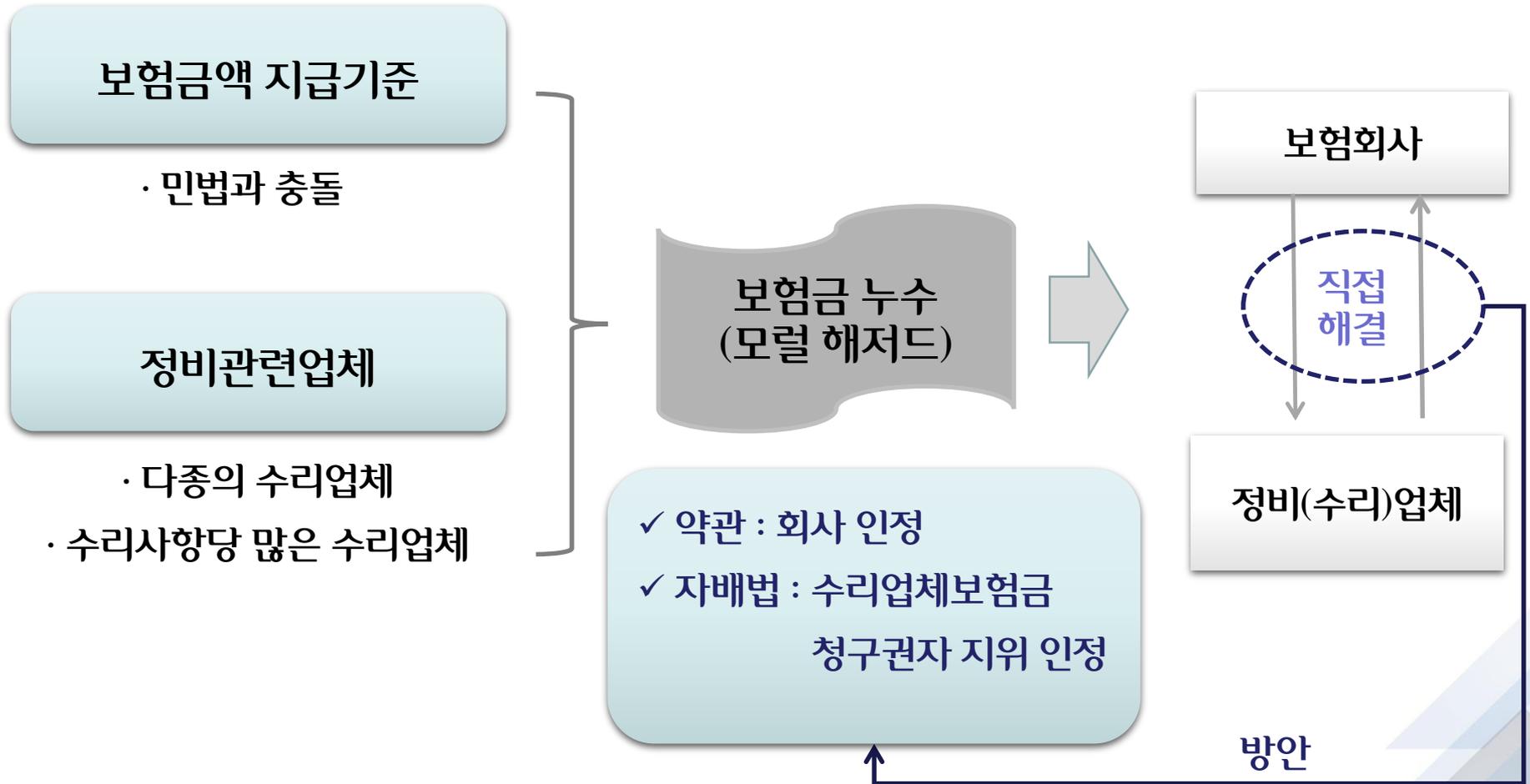
# 3. 수리비 제도 : 현황 및 문제점

❖ 수리 관련 다양하고 다수의 이해관계자 존재로 모럴해저드 발생가능성 상존



### 3. 수리비 제도 : 개선 방향

- ❖ 민법 금전배상원칙과 총돌(민법:원상회복 불인정, 자보:인정)
- ❖ 실손보상원칙 위배 : 과도한 보상(수리관련업체의 과도한 청구)



### 3. 수리비 제도 : 개선(안) - 약관

- ❖ 민법 금전배상원칙과 충돌(민법 : 원상회복 불인정, 자보 : 인정)
- ❖ 실손보상원칙 위배 : 과도한 보상(수리관련업체의 과도한 청구)



√ 손해경감의무를 보험회사가 확인

가. 지급대상  
원상회복이 가능하여 수리하는 경우

나. 인정기준액

(1) 수리비

사고 직전의 상태로 회복하는 데 소요되는 실제 수리비용으로서  
보험회사가 필요타당하다고 인정한 비용을 한도로 함.

(2) ~ (3) (중략)

다. 민법 제394조의 손해배상방법에 의해 수리비용을 금전으로 수령하는  
경우는 자동차손해배상보장법 제16조에 의한 정비요금에 의해 산출된  
금액내에서

보험회사가 인정하는 비용을 한도로 함.

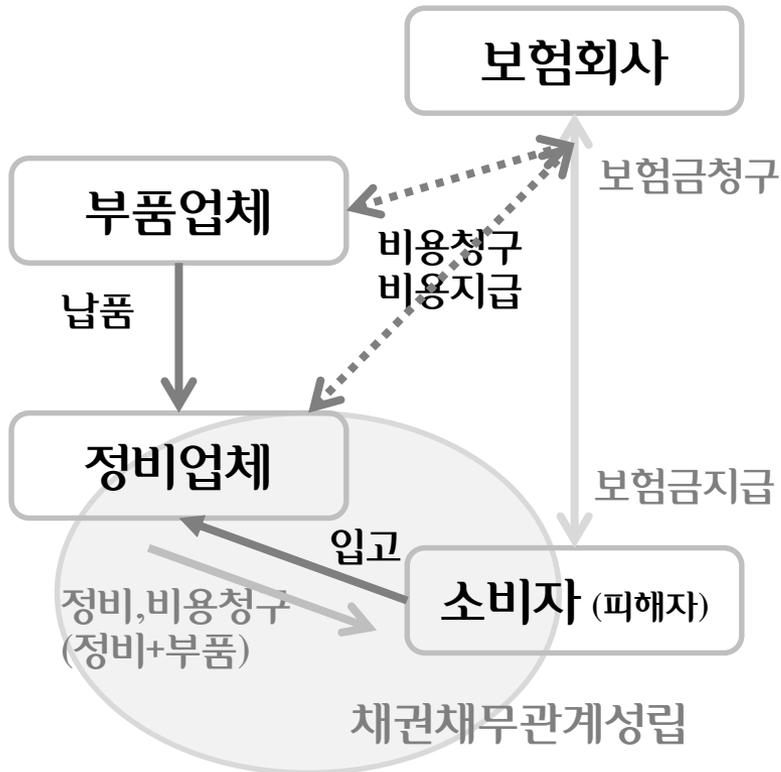
표준약관

# 3. 수리비 제도 : 개선(안) - 자배법

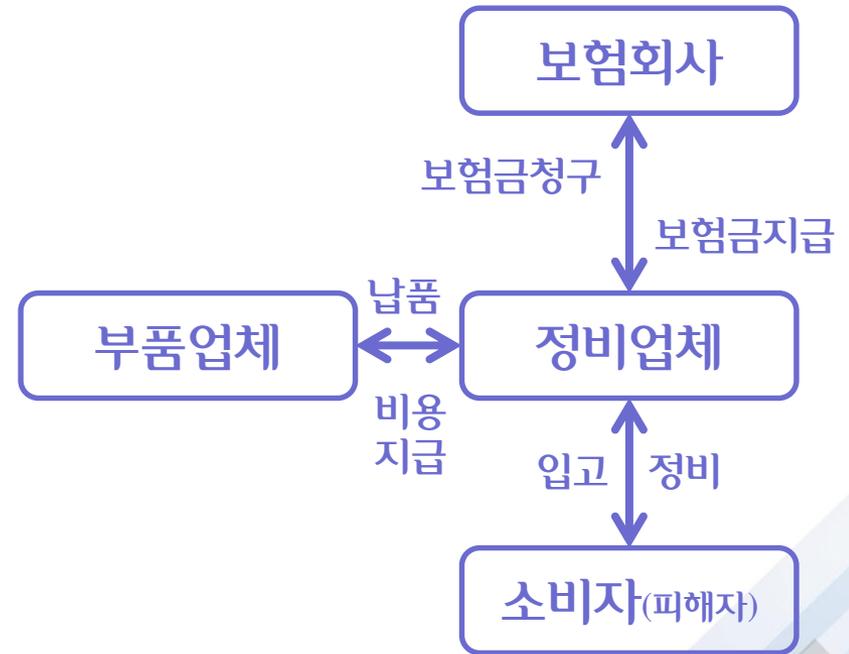
## ❖ 정비(수리)업자의 보험금 청구권자 지위 인정



[현행 : 채권·채무관계]



[개선 : 보험금청구권]



### 3. 수리비 제도 : 개선(안) - 자배법

#### ❖ 보험금 청구권 위임/정비업자의 피해자에게 직접청구권 금지



#### 보험금 청구권을 정비업자에게 위임

자배법  
제10조

(보험금등의 청구)

- ① 보험가입자등에게 제3조 및 제4조에...(생략)... 있으며, 자동차보험정비수가에 해당하는 금액은 수리한 정비업체에 직접 지급하여 줄 것을 청구할 수 있다.

#### 정비업자의 피해자에게 직접청구 금지

자배법  
제12조의2

(자동차보험정비수가의 청구 및 지급)

- ① ~ ④ (생략)
- ⑤ 정비업체는 제2항에 따라 보험회사등에게 자동차보험정비수가를 청구할 수 있는 경우에는 교통사고차량소유자(피보험자를 포함한다)에게 이에 해당하는 수리비를 청구하여서는 아니 된다. (중략)

# 3. 수리비 제도 : 개선(안) - 자배법

## ❖ 자동차보험 정비수가 고시제 시행



(현재) 연구 → 공표

2005년 이후 미공표(?)



(개정) 고시제

- 진료수가와 동일한 방식
- 작업시간 고시
- 분쟁해소 효과 예상

자배법  
제16조

(자동차보험정비수가 등)

- ① 국토교통부장관은 교통사고차량에 대한 적절한 수리를 보장하고 보험회사등, 정비업체 및 교통사고차량 소유자 간의 수리비에 관한 분쟁을 방지하기 위하여 자동차보험정비수가에 관한 기준(이하 “자동차보험정비수가 기준”이라 한다)을 정하여 고시할 수 있다.

(중략)

### 3. 수리비 제도 : 개선(안) - 자배법

❖ 자동차보험 정비수가관련 분쟁을 해결할 수 있는 기구 신설



(현재) 없음



(개정) 분쟁기구신설

- ※ 민원, 소송에 의한 해결
  - 정비공장 등 수익사업자는 최대 수입목적
  - 보험회사는 계약자(무사고자 등) 금원 보전 목적
- ※ 시간 및 비용 등 물리적 비용 → 보험료로 전가

- 정비업계, 보험업계, 소비자단체 등이 참여
- 분쟁 해결 → 기준 정립
  - 유사사례 적용
  - 분쟁해소
  - 소비자편익 증대

자배법  
제17조의2

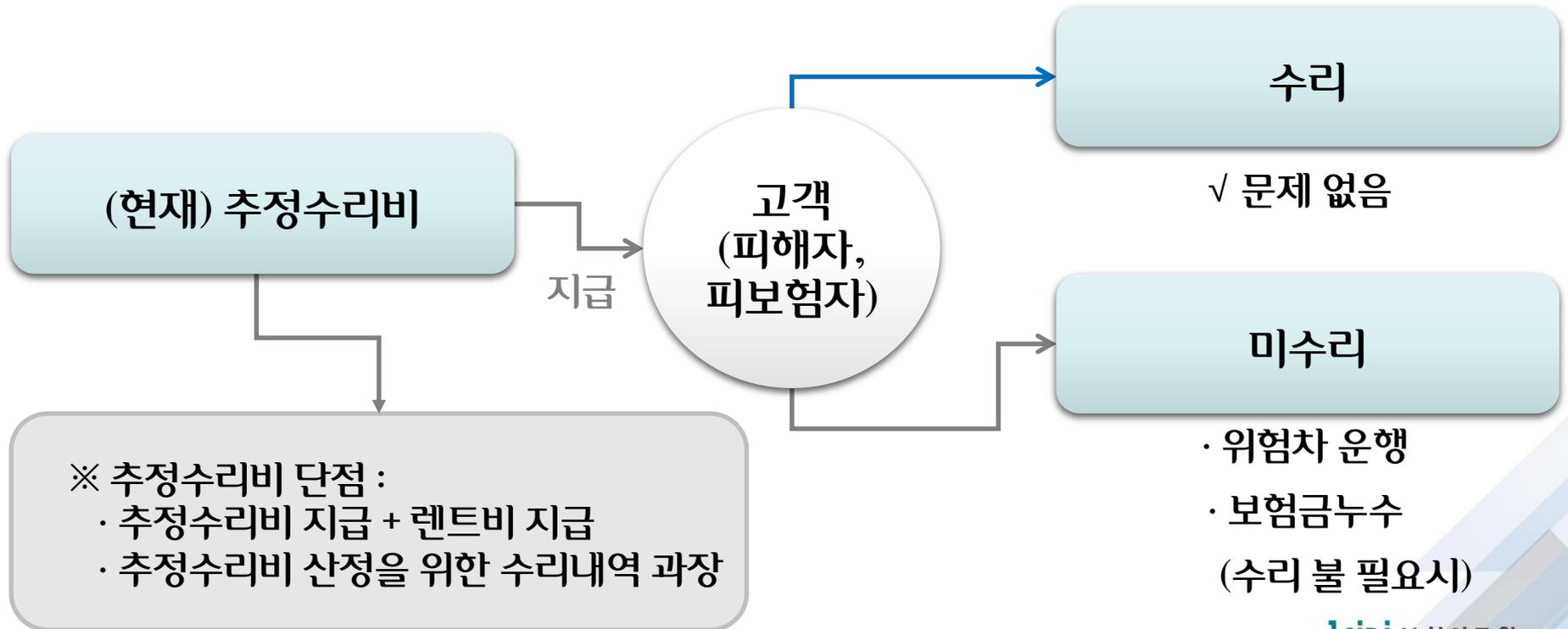
(자동차보험정비수가분쟁심의회)

- ① 보험회사등과 정비업체는 서로 협의하여 자동차보험정비수가와 관련된 분쟁의 예방 및 신속한 해결을 위한 다음 각 호의 업무를 수행하기 위하여 자동차보험정비수가분쟁심의회를 구성하여야 한다.

(이하 생략)

# 4. 추정 수리비 제도 : 현황 및 문제점

❖ 추정수리비 운행상 보험금 누수, 운행위험 발생 가능성

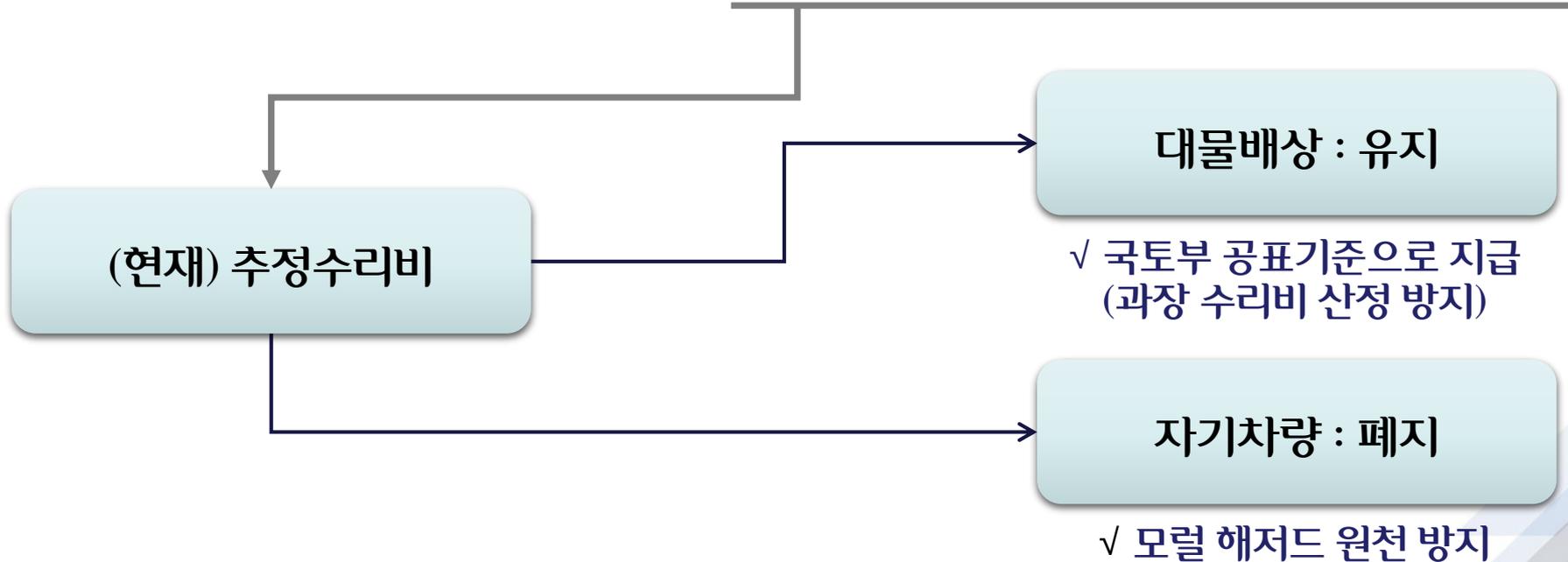


## 4. 추정 수리비 제도 : 개선 방향

❖ 자기차량손해는 폐지, 대물배상은 한도명시(국토부 공표기준, 자배법)



[민법 제394조 : 다른 의사표시가 없으면 손해는 금전으로 배상한다.]

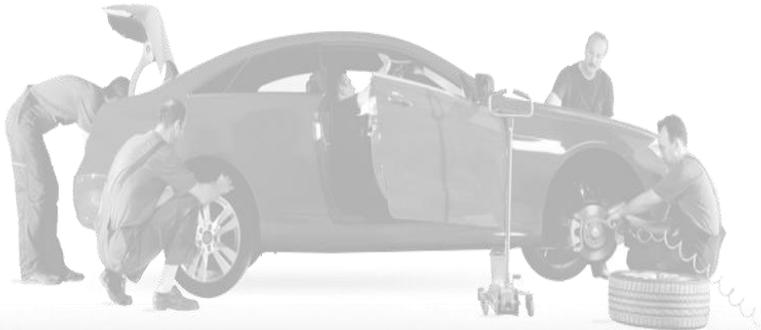


## 4. 추정 수리비 제도 : 개선(안) - 약관

❖ 자기차량손해 약관에서 추정수리비 폐지, 대물배상의 경우 국토부 공표기준 지급

자기차량사고  
↓  
수리한정

대물차량사고  
↓  
수리우선, 지급기준정립



약관(표준)

- √ 자기차량손해 담보 약관에서 추정수리비 폐지
- √ 대물배상약관상 수리비를 금전으로 취득하고자 하는 자는 국토교통부 공표기준을 한도로 지급

# 4. 추정 수리비 제도 : 개선(안) - 법률 등

❖ 현행 법상 사전견적서 발급가능처 명확화

❖ 보험개발원 제공 카히스토리에 추정수리비 내역 확인토록 시스템 정비

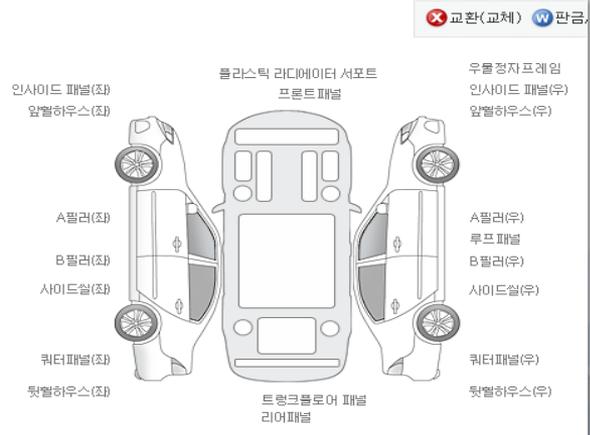
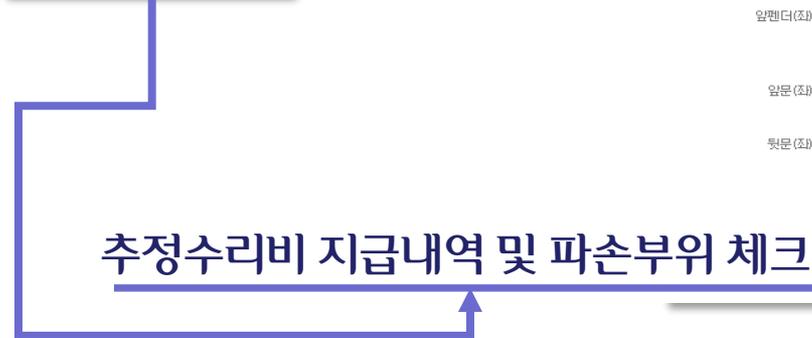


자동차  
관리법  
제58조

(자동차관리사업자의 고지 및 관리의 의무 등)

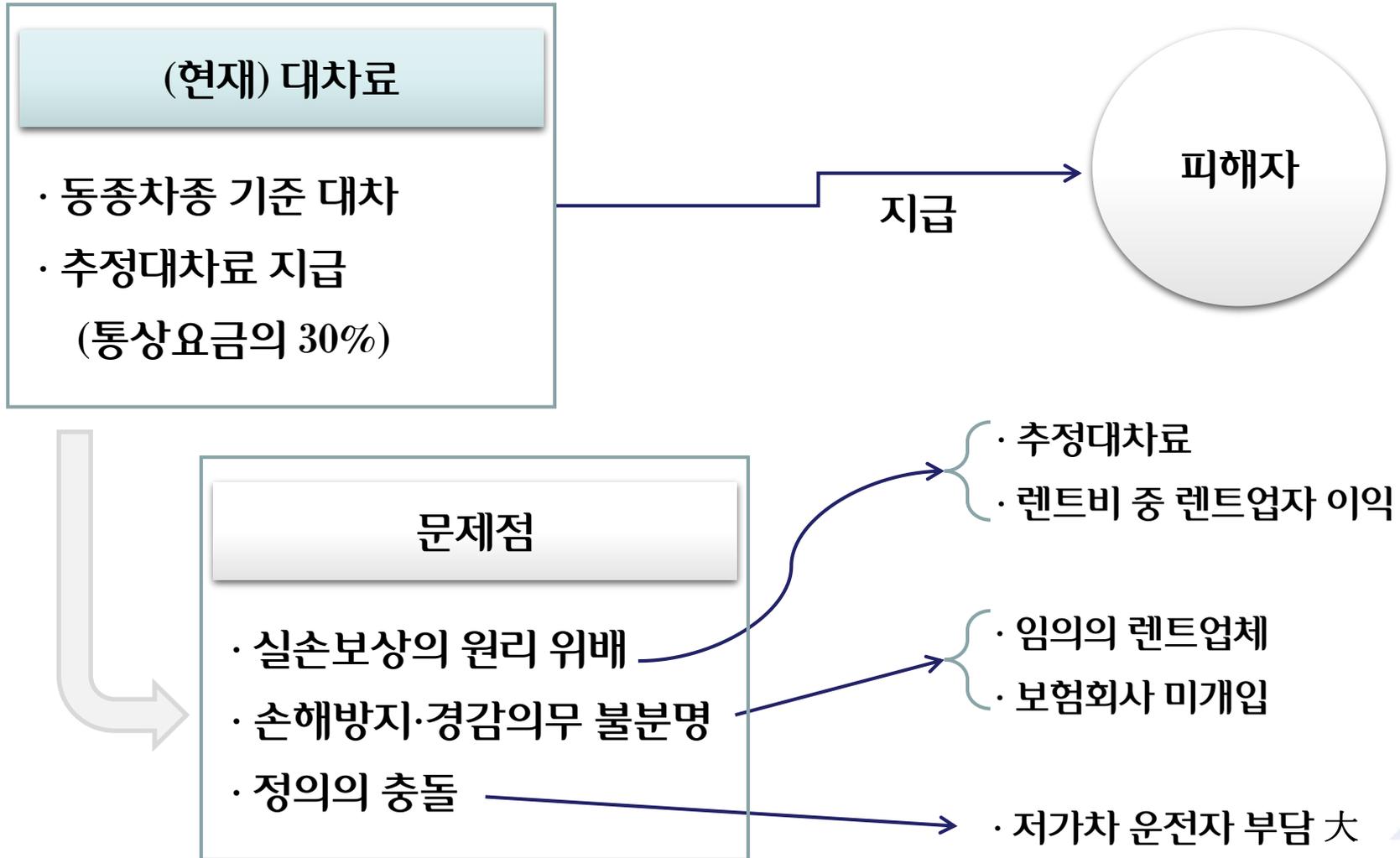
④ 정비를 의뢰한 자에게 국토교통부령으로 정하는 수리범위와 방법에 따라  
점검·정비견적서와 점검·정비명세서를 발급하고 사후관리 내용을 고지할 것  
→ 카센터, 킥샵 등 견적서 발급 금지

카히스토리



# 5. 대차료 제도 : 현황 및 문제점

❖ 실손보상원리 등 원리에 부합하지 않은 운영으로 보험금 누수 발생



# 5. 대차료 제도 : 개선 방향

❖ 추정 대차료 폐지, 동일 배기량 기준 대차제도 도입



## 문제점

- 실손보상의 원리 위배
- 손해경감의무 불분명
- 정의의 충돌

## 개선방향

- √ 추정대차료 폐지
- √ 보험회사 인정
- √ 동일배기량 기준 대여

## [자동차 개념 변화]

과거  
부의 상징



현재  
사용(용도)

- √ 자동차 개념변화(부→사용)  
→ 단기(수리기간)는 “사용” 개념 중요
- √ 과실책임원리의 보완

# 5. 대차료 제도 : 개선(안) - 약관

❖ 동일배기량으로 대차, 대차 인정하지 않은 경우 교통비 지급



표준약관

비사업용자동차가 파손 + 자력으로 운행이 불가능, 해당자동차를 수리하는 동안, 다른 자동차를 대신 사용할 필요가 있어 이를 보험회사가 인정한 경우

(1) 대차를 인정하는 경우(여객자동차운수사업법의 대여사업자에게서 차량만을 대여하는 경우)

(가) 보험회사가 인정하는 동일 배기량의 대여자동차를 대여하는데 소요되는 최소의 요금. (보험회사는 피해자 요청시 직접 제공 가능)

(나) 대여자동차로 대체하여 사용할 수 없는 차량은 보험회사가 인정하는 사용방법이 유사한 차량을 대여하는데 소요되는 최소의 요금.

(2) 대차를 인정하지 않는 경우

대중교통수단(버스, 일반택시, 지하철)을 이용할 필요가 있는 경우 보험회사에 통지 후 실제 이용 영수증을 근거로 1일 8,000원 한도내에서 청구할 수 있음.

수리가 완료될 때까지의 기간으로 하되, 30일을 한도로 함.

단, 합의지연 또는 부당한 수리지연으로 연장되는 기간은 제외한다.

# 6. 시세하락손실 제도 : 현황 및 문제점

❖ 실손 보상원리 또는 피보험이익에 부합하지 않은 보험금 지급



(현재) 시세하락손해

- 차량가액 20% 초과사고로 출고 후 2년 이하만 지급
  - 출고 후 1년 이하 : 수리비 15%
  - 출고 후 1년 초과 2년 이하 : 수리비 10%



- 실제로는 모든 연식 의 차량 시세하락손해 발생
- 중고차 매매 등 실제 손해 발생하지 않았음에도 지급 문제 발생

문제점

실손보상의 원리 위배

## 6. 시세하락손실 제도 : 개선(안) - 약관

❖ 실손보상원리 등 원리에 부합하지 않은 운영으로 보험금 누수 발생



개선방향

차량가액이 저렴한 10년 이상 된 차량을 제외한 모든 자동차 시세하락손해 인정  
(사고직전 자동차가액의 20%를 초과하는 경우)



개선방안

표준약관

사고로 인한 자동차 수리비용이 사고 직전 자동차가액의 20%를 초과하는 경우  
출고 후 1년 이하인 자동차는 수리비용의 15%를,  
출고 후 1년 초과 2년 이하인 자동차는 수리비용의 10%를,  
3년 초과 10년 이하인 자동차는 수리비용의 5%를 **한도로**  
보험회사가 인정하는 경우에 지급함.

# 7. 견인비 제도 : 현황 및 문제점

❖ 과도한 견인비 발생으로 보험금 누수, 소비자 불만 팽배



(현재) 견인비

- 약관규정이 없음
- 견인 요금 체계 미흡

문제점

손해방지·경감의무  
위배 가능성

- 피견인자에게 과도한 요금을 청구
- 고객과 보험회사 의사와 상관없이 견인
- 보험회사에 고액의 견인·구난비를 청구
- 견인업자와 수리업체 사이에 리베이트

# 7. 견인비 제도 : 개선(안) - 약관

❖ 견인비 관련 약관을 신설하여, 견인비 누수 방지



개선방향

약관에 견인비 항목 신설 - 보험회사를 통한 견인비 누수 방지



개선방안-약관 신설

표준약관

사고로 인하여 자동차가 제 힘으로 움직일 수 없는 경우,  
이를 수리할 수 있고 보험회사가 인정한 가까운 정비공장이나 보험회사가  
지정하는 곳까지 운반하는 데 든 비용 또는 그 곳까지 운반하는 데 든  
임시수리비용 중에서  
보험회사가 정당하다고 인정한 부분을 지급함.

# 7. 견인비 제도 : 관련 법률 개선 방안

❖ 견인 동의서 징구, 구난형 특수자동차 운임 및 요금기준 재정립



## 개선방안-법률개정

화물자동차  
운수사업법  
(시행규칙)

견인차가 사고차량을 견인할 경우, 차량 소유자 또는 운전자에게 견인에 관한 세부내역을 서면으로 고지하고 견인동의서를 징구토록 개선할 필요

자동차관리법

국토부가 고시하는 구난형 특수자동차 운임·요금 기준을 재정립할 필요



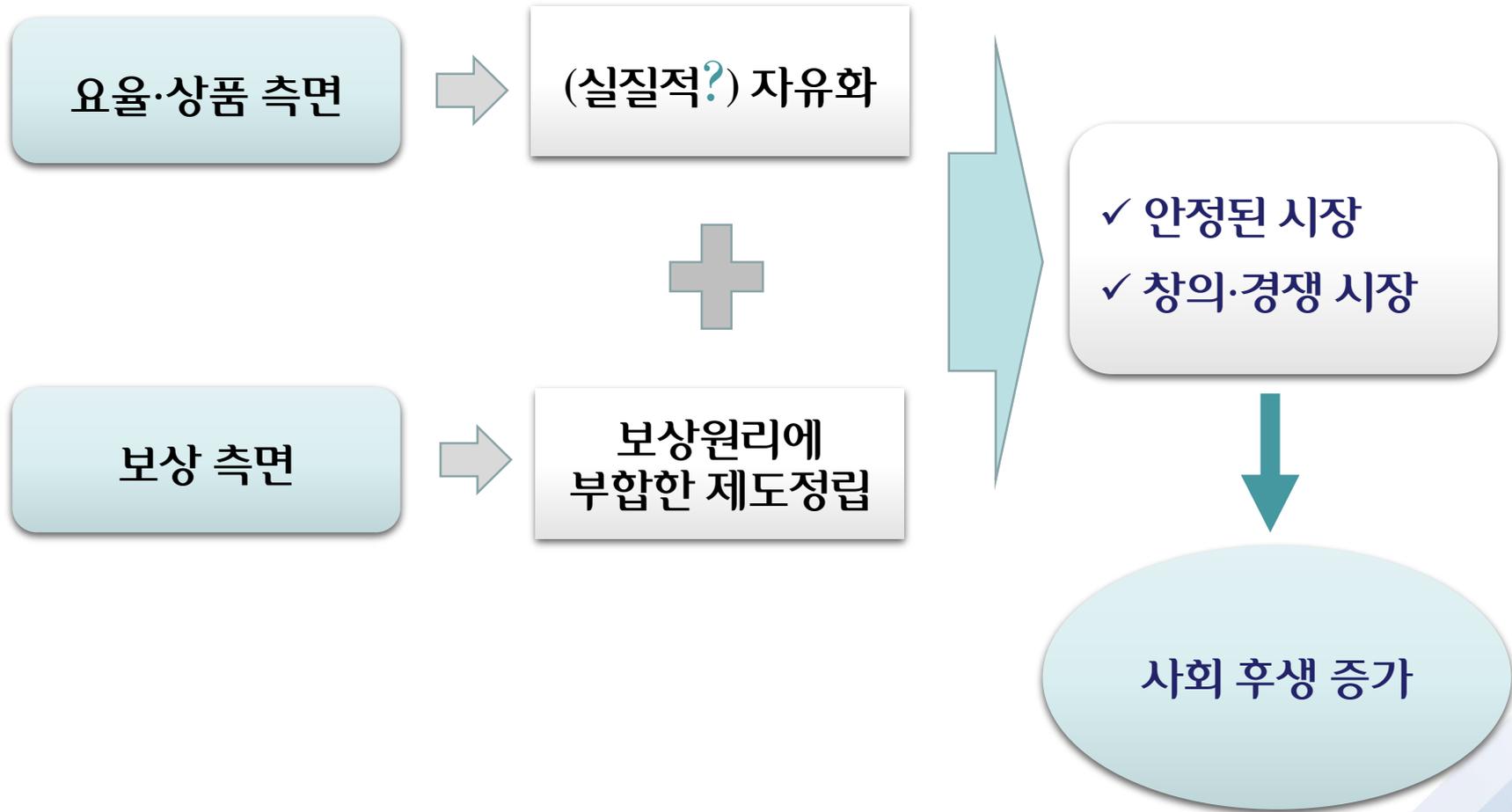
V

결론



# 결론

❖ 효율 및 상품 자유화, 보상원리에 부합한 보상제도를 통한 손해율 안정화 기대





감사합니다.