

## 요약

- 최근 차량수리비 상승이 자동차보험 손해율을 높이면서 보험료 상승 압력이 확대되고 있음
  - 대인배상 손해율보다 대물배상과 자기차량손해 등 차량수리 관련 손해율이 높아지고 있으며, 사고 발생 건수보다 사고 건당 손해액(사고심도)의 영향이 더 큰 것으로 보임
- 사고심도인 사고 건당 수리비는 물가상승률을 초과하여 상승하였는데, 손해액의 대부분은 차량수리비로, 특히 부품비가 건당 수리비 증가를 견인하는 것으로 나타남
  - 최저임금 상승률, 소비자물가상승률이 수리비 증가율에 주로 영향을 미치고 있으며, 부품비의 경우 전체 수리비 상승률을 상회하는 것으로 나타남
- 부품비 상승을 초래한 공급 측면 요인은 국산 및 외산 차량의 고급화 및 대형화, 이로 인한 차량 가격 상승, 그리고 부품의 단위 가격 상승으로 구분할 수 있음
  - 특히, 수입차 비중은 2024년 7월 기준으로 13.3%인데, 건당 차량수리비 지급 보험금은 국산차의 2.6배이고 차량 부품비는 3.7배 더 높음
  - 최근 전기 및 하이브리드차 등 친환경차의 비중이 확대되고 있는데, 배터리 수리 및 부품비가 높아 건당 손해액 증가세를 확대시키고 있음
  - 주요 외산차 범퍼가격의 전년 대비 증가율은 2022년 13.8%로 소비자물가상승률의 두 배를 상회함
- 수요 측면에서는 높은 부품 교환 비율, 낮은 품질인증부품 사용률 등이 부품 가격 상승의 요인임
  - 경미손상 수리기준이 마련되었지만 신규 부품 교환 비중이 더 높은 것으로 보임
  - OEM 부품을 대체할 수 있는 품질인증부품의 저렴한 가격에도 불구하고 품질인증부품 사용은 부진한 모습을 보이고 있음
- 부품가격의 안정화를 위해 공급 및 수요 측면에서 종합적인 방안 모색이 필요함
  - 공급 측면에서 보면, 부품 재고 부족에 따른 비용과 시간으로 차량수리비 및 렌트비가 높아질 수 있어 자동차관리법에 따른 부품 재고관리 강화 방안을 모색해야 함
  - 차량의 연식과 부품 감가상각을 반영하여 품질인증부품 사용을 유도할 필요가 있음
  - 자기차량손해담보에 대한 자기부담금 설정 금액의 범위를 확대하여 과도한 수리 등의 모럴해저드를 방지하면서 보험료 부담을 완화할 수 있는 제도와 상품 개발을 모색할 필요가 있음

## 1. 검토 배경

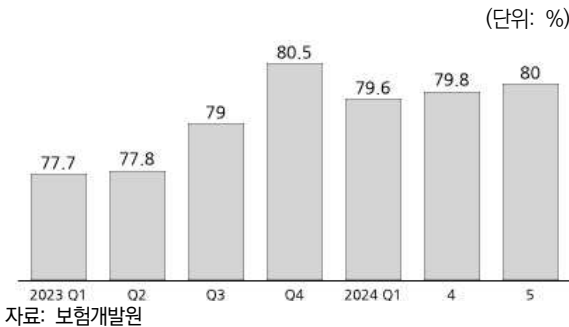
○ 자동차보험 손해율이 높아지면서 보험료 상승 압력으로 작용하고 있음

- 2019년 92.9%에서 2023년 80.5%로 낮아졌지만 2023년 1/4분기 이후 상승하고 있는데, 2024년 1/4분기 79.6%에서 5월 80%로 높아졌고 전기차 화재와 9월 폭우로 인해 손해율은 더 높아질 것으로 보임(〈그림 1〉 참조)

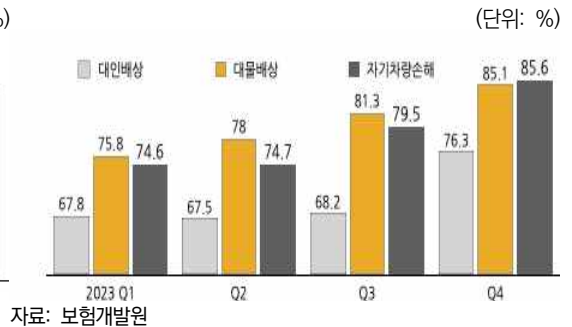
○ 대인배상 담보보다는 대물배상과 자기차량손해 등 차량수리와 관련된 담보의 손해율 상승폭이 확대되면서 자동차보험 손해율 상승으로 이어지는 것으로 보임(〈그림 2〉 참조)

- 대인배상 손해율은 2019년 4/4분기 104.1%를 기록한 후 2023년 1/4분기 67.8%로 하락하였고 2023년 4/4분 76.3%를 기록하며 소폭 상승에 그침
- 대물배상과 자기차량손해 손해율은 같은 기간 86.3%와 87.2%를 기록한 후 75.8%와 74.6%로 하락하였으나 2023년 4/4분기 85.1%, 85.5%로 비교적 크게 확대됨

〈그림 1〉 자동차보험 손해율



〈그림 2〉 담보별 손해율



○ 최근의 차량수리 관련 담보의 손해율 상승은 사고 건당 손해액(사고심도) 증가의 영향이 더 큰 것으로 보이는데, 본 보고서에서는 사고 건당 차량수리비를 중심으로 검토하고 제도개선 방안을 제시하고자 함<sup>1)</sup>

- 2023년 대물배상 사고심도와 사고빈도의 전년 동기 대비 증감(률)을 비교한 결과 대물배상 사고심도는 매분기 2.8% 증가하였고 사고빈도는 2/4, 4/4분기 줄어든 것으로 나타남
- 자기차량손해 사고심도의 경우 2023년 3/4분기를 제외하고 전년 동기 대비 높아졌고 사고빈도는 감소 추세를 보임

1) 천지연·임석희(2024), 「최근 자동차보험 손해율 변동요인 분석」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원

〈표 1〉 사고심도와 사고빈도의 2023년 전년 동기 대비 증감률

(단위: %, %p)

구분	사고심도				사고빈도			
	1/4	2/4	3/4	4/4	1/4	2/4	3/4	4/4
대물배상	2.7	2.9	2.8	2.8	0.42	-0.30	0.14	-0.42
자기차량손해	4.2	4.4	-11.6	4.1	0.49	0.05	-0.21	-0.11

자료: 보험개발원

## 2. 사고심도 증가 요소 분석

- 자동차보험 사고 건당 손해액(사고심도) 상승률은 소비자물가보다 더 높게 나타나는 것이 일반적임<sup>2)</sup>
  - 자동차보험 보험금(혹은 손해액)은 소비자물가상승률의 영향을 받는 렌트(대차), 차량 부품·공임 등 수리 및 의료비 등에 의해 결정되지만 소비자물가와와는 차이가 있음
  - 자동차보험의 경우 소비자물가상승률보다 높은 클레임 인플레이션(Claim Inflation)의 영향을 받는 반면, 보험료 조정이 쉽지 않고 비대칭적이기 때문에 인플레이션을 초과하여 손해율이 상승함
    - 클레임 인플레이션이란 보험산업이 체감하는 물가상승률로, 소비자 물가지수에 포함되지 않는 신규 품목 및 보험 산업과 관련된 모든 품목의 품질 변화까지 반영하여 일반적으로 소비자물가상승률을 상회함
    - 보험산업 손해액 변화는 주로 보험금 지급의 영향을 받으며, 자동차보험은 실손보상이기 때문에 보험금 지급 규모는 클레임 인플레이션의 영향을 받게 됨
- 실제로 사고 건당 손해액은 물가상승률을 초과하여 상승하는 경향을 보여 왔으며, 손해율 변동성에 비교적 큰 영향을 미치고 있는 것으로 보임
  - 2006~2023년 연평균 물가상승률은 2.3%를 기록한 반면, 대물배상 및 자기차량손해 사고당 손해액은 각각 연평균 5.4%, 4.7% 상승하면서 물가상승률을 크게 상회한 것으로 분석되었음
    - 소비자물가상승률은 2011년 이후 2020년까지 1.90%, 1.06%로 둔화되었는데, 같은 시기 대물배상과 자기차량손해 사고당 손해액 증가율은 5.86%, 5.89%, 그리고 5.98%, 6.81%를 기록함
    - 2021년부터 2023년까지를 보면 소비자물가상승률은 연평균 3.72%, 대물배상과 자기차량손해 건당 손해액은 4.15%, 3.14%를 기록하였으며, 특히 자기차량손해 건당 손해액 증가율의 최고치는 24.36%를 기록함

2) 윤성훈(2022), 「2022년 보험산업이 주목할 환경변화: ① 인플레이션과 보험산업」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원

〈표 2〉 2006년 이후 자동차보험 담보별 사고 건당 손해액 전년 동기 대비 증가율

(단위: %)

구분		평균	표준편차	최소	최대
2006년에서 2010년	소비자물가상승률	3.03	1.01	2.0	5.5
	대물배상	4.98	2.13	1.34	9.10
	자기차량손해	2.29	3.58	-2.74	9.25
2011년에서 2015년	소비자물가상승률	1.90	1.23	0.60	4.30
	대물배상	5.86	2.12	2.38	8.69
	자기차량손해	5.89	5.46	-5.52	14.88
2016년에서 2020년	소비자물가상승률	1.06	0.67	0.00	2.20
	대물배상	5.98	3.30	-0.44	9.71
	자기차량손해	6.81	4.28	1.92	21.17
2021년에서 2023년	소비자물가상승률	3.72	1.32	1.40	5.80
	대물배상	4.15	1.82	1.72	6.98
	자기차량손해	3.14	9.01	-11.62	24.36

자료: 보험개발원

○ 대물배상과 자기차량손해 건당 손해액의 대부분은 차량수리비인데, 차량수리비 구성요소<sup>3)</sup> 중 부품비 증가율이 크게 상승하면서 차량수리비 상승을 견인한 것으로 나타남

- 차량수리비 중 공임비 및 도장비는 주로 물가상승률과 최저임금 상승률의 영향을 받는 것으로 보이는데, 최저임금 상승률이 16.4%, 10.9%를 기록했던 2018년과 2019년 수리비 증가율은 9.6%, 4.9%를 기록함
  - 최저임금 상승률은 인플레이션의 간접적인 영향을 받아 공임비에 영향을 미치고 공임비는 수리비에 영향을 미치는 것으로 보임
  - 도장비도 과거 추세를 살펴보면 인플레이션 확대에 상승하는 추세를 보임<sup>4)</sup>
- 한편, 부품비의 경우 전체 차량수리비의 증가율을 상회하는 등 수리비 증가에의 영향이 상대적으로 큰 것으로 보여, 최저임금 상승률, 소비자물가상승률 이외의 상승 요인을 파악해 볼 필요가 있음
  - 10년간 연평균 증가율의 경우 차량수리비는 3.7%이며, 세부 구성요소별로 보면 부품비, 공임비, 도장비가 각각 4.5%, 3.3%, 2.7%인 것으로 나타남

3) 차량수리비는 부품비, 공임비, 도장비로 구성되는데, 총수리비에서 차지하는 비중은 각각 48.2%, 23.3%, 28.5%(2014년부터 2023년까지 연평균)로 부품비가 차지하는 비중이 가장 큼

4) 전용식·홍보배(2022), 「인플레이션과 자동차보험 손해율」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원

〈그림 3〉 최저임금 상승률과 소비자물가상승률



〈그림 4〉 차량수리비<sup>1)</sup> 증감률

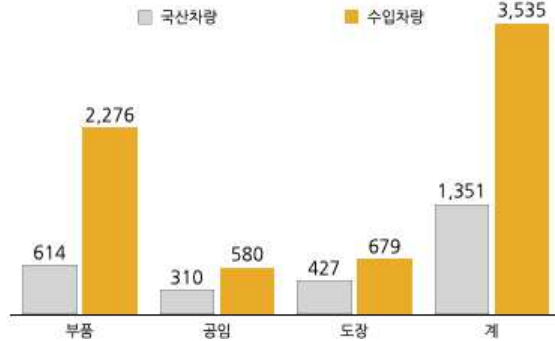


### 3. 차량부품비 상승 요인

- 본 절에서는 차량수리비 증가율에 기여도가 큰 것으로 보이는 차량 부품비 상승 요인을 부품의 공급 및 수요 측면으로 나누어 살펴보고자 함
- 부품의 공급 측면 요인은 국산 및 외산 차량의 고급화 및 대형화로 인한 차량 가격 상승, 그리고 부품의 단위 가격 상승으로 나누어 볼 수 있음
  - 차량의 고급화 및 대형화로 차량 가격이 상승하였고, 특히 외산차 비중도 크게 증가함에 따라 관련 차량 부품가격도 크게 상승한 것으로 나타남
    - 차량을 규모별로 살펴보면 대형차량 비중이 2016년 23.5%에서 2024년 7월 말 27.3%로 증가한 반면, 나머지 중소 및 경형 차량의 비중은 모두 감소하였음
    - 외산차 비중도 2016년 7.5%에서 2024년 7월 말 기준 13.3%로 큰 폭으로 확대됨에 따라 차량수리비 증가에 영향을 미친 것으로 보임
    - 외산차의 건당 차량수리비 보험금 지급액은 국산차량 지급액의 2.6배, 이 중 차량 부품비는 3.7배 더 많이 지급되고 있는 것으로 나타남
  - 주요 외산차 범퍼가격의 전년 대비 증가율은 2022년 13.8%로 소비자물가상승률 5.1%의 두 배를 상회함

〈그림 5〉 국산 및 외산차 사고 건당 수리비

(단위: 천 원)



주: 2022년 자동차보험 수리비 지급액 기준임  
자료: 보험개발원

〈그림 6〉 소비자물가상승률과 주요 외산차 부품가격 상승률

(단위: %)



주: 독일, 일본 등 주요 4개 외산차 범퍼가격 전년 대비 증가율임  
자료: 한국은행; 국내 대형손해보험회사

- 또한, 자동차 제조사가 차량 부품을 모듈화된 부품으로 판매하는 사례가 늘어나고 부품 재고 부족 등으로 부품 공급 당 비용이 상승하고 있는 것으로 알려짐
  - 예를 들면, 외산차 라이트 전면에 충격이 가해져 라이트 커버가 깨졌을 경우 커버 부분 수리 시 수리비는 약 20만 원 정도이지만, 모듈단위 헤드라이트 교환 시 약 180만 원으로 9배 정도 더 많은 금액이 소요될 수 있음
  - 부품의 재고 부족 시 차량수리기간이 늘어나게 되며, 이는 차량 부품비 증가뿐 아니라 차량 렌트비 증가로 인한 보험금 지급 확대 요인으로 작용할 가능성이 있음

○ 전기 및 하이브리드차 등 친환경차의 비중이 확대되고 있는데, 배터리 등 부품비가 높아 건당 손해액 증가세를 확대시키고 있음

- 국토교통부에 따르면 2024년 6월 말 기준 전기·하이브리드차 등 친환경차 등록 대수는 241만 3,540대로 전체 등록차량 2,613만 4,475대 가운데 9.2%를 차지함
  - 2024년 상반기 신차 등록 대수 가운데 하이브리드차 비중이 22.9%로 전기차보다 보급 속도가 빠른 것으로 보이는데, 하이브리드차의 대부분은 외산차임
- 전기차 배터리의 경우에도 하단 충격 등 경미한 손상에도 불구하고 배터리 전체를 교환<sup>5)</sup>하게 되면 3천만 원 이상의 금액이 지출될 수 있음
- 하이브리드차의 경우 사고로 배터리가 손상되면 교체하는데, 배터리가 손상되지 않는 경우라도 엔진과 배터리 연결 코드를 교체하거나 수리하는 데 부품비가 상대적으로 비싼 것으로 나타남

5) 천지연(2023), 「전기차 배터리 수리 현황과 과제」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원

〈표 3〉 연료유형별 차량의 2020~2022년 평균 수리비 현황

(단위: 만 원)

구분	수리비	부품비	공임비	도장비	렌트비
전기차	136.1	71.0	34.9	41.9	59.8
하이브리드	157.8	89.0	33.1	47.2	60.2
내연기관	126.7	65.8	30.6	40.6	50.3

자료: 전용식·윤성훈(2024), 『주요국 전기 하이브리드 자동차보험 현황분석 및 시사점』, 연구보고서, 2024-04, 보험연구원

○ 부품 수요 측면에서는 높은 교환 비율, 낮은 대체부품 사용률 등이 사고 건당 손해액을 높이는 요인으로 작용할 수 있음

- 경미손상 수리기준이 2017년 도입되었고 2022년에는 품질인증부품을 이용한 교환 수리를 허용하였으나 국산차보다는 외산차에서 수리보다는 교환 비중이 더 높은 것으로 나타남
  - 경미손상 수리기준은 기능 및 안전성을 고려할 때 “부품 교체 없이” 외관상 복원이 가능한 손상으로, 코팅막 손상(1유형), 코팅막과 색상손상(2유형), 굽힘·찌힘으로 범퍼소재 일부 손상(3유형) 등의 세 가지 유형에 대해서는 교환보다는 수리를 유도함

〈표 4〉 2022년 경미손상 부품에 대한 국산차와 외산차의 교환 및 수리 비중

(단위: %)

구분		앞범퍼	뒷범퍼	앞범퍼-왼쪽 앞횡더	앞범퍼-오른쪽 앞횡더	전체
국산차	수리	41.9	43.6	51.8	43.6	44.0
	교환	58.1	56.4	48.2	56.4	56.0
외제차	수리	39.9	37.7	47.9	43.8	40.4
	교환	60.1	62.3	52.1	56.2	59.6

자료: 국내 대형손해보험회사

- OEM(Original Equipment Manufacturer) 부품의 모듈단위 공급에 따라 일정한 차량 유지 및 보수를 위해 수리 대신 교체를 선택할 가능성이 높아 손실 대비 수리가 과도하게 일어날 수 있음
- 자기부담금은 최저·최고한도를 설정한 비례방식을 이용해 산정하고 있으나, 상한액이 통상 50만 원으로 설정되어 있어 차량가액 증가분이 반영되지 못하는 반면, 동일한 유형의 사고에도 수리비는 지역 및 차량 가격에 따라 큰 격차가 발생할 수 있음
  - 2010년 보험요율체계 합리화 방안의 일환으로 자기부담금을 정액형에서 비례공제방식으로 전환하였으며 최저·최고 한도는 통상적으로 20~50만 원으로 유지되고 있음<sup>6)</sup>
  - 현재 일반적으로 자기차량손해 담보에 가입할 경우 피보험자는 적용비율과 자기부담금을 선택하여 보험에 가입하

6) 금융위원회 보도자료(2010. 12), “공정사회를 향한 자동차보험 개선대책”

게 되며, 자차담보 가입률은 2013년 69.1%에서 2023년 83.5%로 14.4%p 확대되었음

- 한편, 수리비 차이를 보험료에 반영하거나, 과도한 수리를 방지하기 위해 차량모델별 요율차등화제도, 경미사고에 대한 수리기준 마련 등을 통해 지속적으로 개선책을 모색하고 있음
- OEM 부품을 대체할 수 있는 품질인증부품의 가격이 20~35% 낮음에도 불구하고 사용은 부진함
  - '품질인증부품'이란 자동차제조사에서 출고된 OEM 부품과 성능 및 품질이 동일 또는 유사한 부품으로 국토교통부 지정 인증기관인 한국자동차부품협회에서 성능 및 품질을 인증한 부품임
  - 정부는 2023년 자동차관리법을 개정하여 품질인증부품 활성화를 모색하고 있지만 아직까지 소비자 인식이 낮고 사용 실적은 미미함<sup>7)</sup>

#### 4. 결론 및 향후 과제

##### ○ 부품가격의 안정화를 위해 차량부품 재고관리 방안을 마련할 필요가 있음

- 자동차관리법(시행규칙 제49조의 3)은 차량 제조사의 부품 의무공급기간을 8년으로 규정하고 있으나 법에 따른 재고관리가 이루어지지 않아 차량수리가 지연되는 경우가 발생하고 있음
  - 특히, 수입차의 부품 재고 부족은 국산차에 비해 재고 확인 및 운송에 더 많은 비용과 시간이 소요될 가능성이 높아 수리비 및 렌트비 증가로 이어질 가능성이 큼
- 부품 의무공급기간이 실제 부품 보유 및 재고관리로 이어질 수 있도록 하고, 모듈화된 제품의 공급단위가 축소될 수 있도록 하는 방안을 검토할 필요가 있음

##### ○ 품질인증부품 확대를 위한 효과적인 방안을 모색할 필요가 있음

- 금융감독원은 2023년 1월부터 경미손상 복원수리 시 품질인증부품 환급 특약을 대물배상으로 확대하였고, 차량수리 시 인증대체부품에 대한 가격정보를 소비자에게 즉시 안내할 수 있는 시스템 마련 등을 추진하였으나 성과는 미미함
  - 품질인증부품 환급 특약은 차량수리 시 피보험자가 품질인증부품을 선택한 경우 OEM부품 가격의 25%를 환급해 주는 것으로 자기차량손해에만 적용되었으나 대물배상담보로 사용 가능 범위를 확대함
  - 한편, 품질인증부품 환급특약이 시행된 2015년 이후 특약 적용 건수는 2022년 상반기 기준 7건에 불과함
- 실손보상의 원칙에 따라 감가상각에 의해 수리부품비를 책정할 필요가 있으며, 특히 연식이 높은 차량을 중심으로 품질인증부품 사용을 유인할 필요가 있음
  - 연식이 높은 차량의 경우 차량가액은 낮아지나 일부 부품의 경우 감가상각을 적용하지 않아 OEM부품 사용 시 전손처리를 할 수밖에 없는 상황이 발생할 수 있는데, 품질인증부품을 적용하게 되면 차량가액 이내에서 수리가

7) 한국소비자원(2020), “자동차 대체부품 품질시험 결과”



가능하게 되어 사용 유인이 발생함

- 자기차량손해담보에 대한 자기부담금 설정 금액의 범위를 확대하여 과도한 수리 등의 모럴해저드를 방지하면서 보험료 부담을 완화할 수 있는 보험상품 개발을 고려할 필요가 있음
  - 국내 자기부담금은 2010년 비례공제방식을 도입한 이후 2024년 현재까지 통상 20~50만 원의 설정금액이 유지되고 있음
  - 미국 자동차보험의 경우 자기부담금 범위를 통상 500~1,000달러 사이에서 선택하고 있으며, 고급차량 소유주의 30%는 1,000달러 이상의 자기부담금을 선택하는 경향이 있는 것으로 조사됨<sup>8)</sup>
  - 미국보험정보연구소(Insurance Information Institute)는 자기부담금을 200달러에서 500달러로 올릴 경우 보험료를 15~30% 줄일 수 있으며, 1,000달러까지 확대 시 40% 이상 보험료 절약이 가능하다고 분석하며, 자기부담금 확대를 보험료를 낮출 수 있는 방안 중 하나로 제안하고 있음<sup>9)</sup>

---

8) Gitnux(2024. 7), "Average Car Insurance Deductible Trends and Savings Strategies Revealed"(<https://gitnux.org/average-car-insurance-deductible/>)

9) Insurance Information Institute, "Nine ways to lower your auto insurance costs"