

치료비 늘고 수리비 뛰어... 보험료 조정만으론 '역부족'

車보험 적자 압박

자동차보험 손해율이 90%에 근접하면 손익이 구조적으로 기울기 시작하는 경계선에 다가섰다는 뜻에 가깝다. 손해율은 받은 보험료 대비 지급보험금 비율이다. 자동차보험은 여기에 사고 처리·보상 인력과 시스템 운영비 같은 사업비가 더해져 손해율이 일정 수준을 넘으면 손익이 구조적으로 적자로 기운다.

◆ 4년 연속 인하의 누적

수치는 이미 적자를 나타낸다. 대형 5개 손보사(삼성·현대·KB·DB·메리츠)의 자동차보험 손익 합계는 2024년 2837억 원 흑자에서 2025년 4585억 원 적자로 1년 만에 급전환했다. 업권 전체로 봐도 2024년 자동차보험 보험손익이 97억원 적자로 돌아서 '흑자 사이클 종료' 신호가 켜졌다. 직전 해(2023년)에는 5539억원 흑자였다.

4년 인하 여파에 수익성 급격히 악화 손해율 치솟자 車보험 손익적자 전환 경장 치료비 늘고 향후치료비 부담 확대 사고건수보다 건당 처리비용 더 문제

손해율도 계단식으로 올라왔다. 업권 기준 2024년 손해율은 83.8%로 전년(2023년 80.7%)보다 3.1%포인트(p) 뛰었고, 사고건수도 383만건으로 전년(376만건) 대비 늘었다.

2025년엔 누적 악화가 뚜렷해졌다. 대형 4개사(삼성·현대·KB·DB)의 2025년 1~11월 누적 손해율은 86.2%로 전년 동기보다 3.8%p 상승했고, 11월 단월 손해율은 92.1%까지 치솟았다. 올해 들어서도 1월 대형 5개사 평균 손해율은 88.5%로, 전년 동월(81.8%) 대비 6.7%p 악화됐다.

앞서 손보사들은 상생금융·물가 부담 속에 자동차보험료를 2022년 1.2~1.4%, 2023년 2.0~2.5%, 2024년 2.1~3.



Chat GPT가 생성한 치료비 급증 이미지.

0%, 2025년 0.6~1.0%씩(대형사 기준) 4년 연속 인하해 왔다. 업권 실적 통계에서도 평균 자동차보험료가 2022년 72만 3434원 → 2023년 71만 7380원 → 2024년 69만 1903원으로 낮아진 흐름이 확인된다. 2026년 2월 책임개시부터 1.3~1.4% 인상으로 방향을 틀었지만, 손해율이 80%대 후반~90% 안팎에서 고착되면 '인상으로도 숨만 돌리는' 구조가 된다.

◆ 경상환자·향후치료비가 키운 '누수' 논쟁

금융당국은 자동차보험료의 상단을 밀어 올린 요인으로 '치료비 누수'를 지적해 왔다. 당국 자료에 따르면 관철·근육 염좌 등 경상환자 치료비는 최근 6년간 연 9%씩 늘어 2023년 약 1조 3000억원에 이르렀다. 관행적으로 지급돼 온 향후치료비도 2023년 1조 4000억원 규모로 보험료 상승 요인으로 거론된다.

치료비의 '장기 추세'도 비용 압력을 설명한다. 경상환자 보험금이 2016년 1조 9000억원에서 2020년 2조 9000억원으로 늘었다. 경상환자 치료비 중 한방치료비는 같은 기간 3101억에서 8082억원으로 크게 증가했다.

이에 당국은 경상환자가 8주를 넘겨 치료를 계속하려면 장기치료 필요성을 심의하는 절차(8주 룰) 도입을 예고했다. 손보업계는 "과잉진료·장기치료를

줄여야 보험료 인상 압력이 낮아진다"는 입장인 반면, 의료계와 일부 소비자단체는 "치료권을 제한하거나 분쟁을 키울 수 있다"며 절차의 공정성·신의 주체를 문제 삼는다.

제도 적용 시점과 심의 기준이 늦어질 수록 갭신 시점마다 이러한 논쟁이 재연될 수 있다는 우려도 나온다. 반대로 기준이 과도하게 엄격해지면 진료·보상 분쟁이 늘어 '민원 비용'이 다시 보험료로 전가될 수 있다는 지적도 있다.

범퍼교환 관행에 정비 부담 늘어 수입차 확대 등으로 부품값 압박 물가 부담에 보험료 조정 딜레마 업계 "보험료보다 비용손실 시급"

◆ 첨단부품이 만든 '사고 1건당 비용' 자동차보험 손해율을 밀어 올린 축은 사고 건수보다 '사고 1건당 비용(사고심도)'이다. 보험연구원에 따르면 2023년 대물배상 수리비는 약 4조 3000억원으로 이 중 부품비 비중이 48.2%로 가장 크다. 공임비(23.3%)와 도장비(28.5%)까지 합쳐 '부품+공임'이 수리비를 끌어올리는 구조가 고착화했다.

특히 경미 손상에서도 교환이 선택되

는 관행이 비용을 키운다. 2024년 범퍼 교환·수리비는 1조 3578억원으로 자동차보험 전체 수리비(7조 8423억원)의 17.3%를 차지했다. 보험연구원은 경미 손상 수리기준의 실효성을 높여 범퍼 교환 건수가 30% 줄면 전체 수리비가 6.4%(약 873억원) 감소할 수 있다고 추산했다.

차량 믹스 변화도 사고심도를 끌어올린다. 수입차 비중이 13.3%(2024년 7월 기준)인데도 건당 수리비 지급보험금은 국산차의 2.6배, 부품비는 3.7배 높다는 분석이 나온다. 품질인증부품(대체부품)은 가격이 OEM 대비 약 35% 저렴해 비용 압력을 낮출 수 있지만, 실제 사용 확산과 '절감분의 보험료 반영'은 또 다른 과제로 남아 있다.

◆ 의무보험·CPI가 만드는 딜레마

자동차보험은 자동차 보유자가 의무적으로 가입해야 한다. 동시에 자동차보험료는 소비자물가지수(CPI) 품목이어서 보험료 조정이 곧바로 민생·물가 논쟁으로 확산된다. 금융당국은 CPI 내 자동차보험료 가중치가 3.7로 택시비(3.2), 도시철도료(2.2)보다 높다고 밝힌 바 있다.

손보사 입장에서선 보험료를 동결하면 적자가 누적되고, 크게 올리면 물가·민원 부담이 커지는 선택지에 놓이는 셈이

다. 보험료 조정이 더딘데 비용이 빠르게 늘면 적자는 반복되기 쉽다. 노임단가 상승 같은 외생 변수까지 겹치면 손해율은 더 쉽게 치솟는다.

한 손보사 관계자는 "보험료 조정만으로 해결하기보다 비용 구조를 건드리는 개선이 속도를 내야 한다"고 말했다.

/김주형 기자

gh471@metroseoul.co.kr



metro



추석 귀경 차량 행렬.

/뉴스스



의회 고양특례시의회
Goyang Special City Council

고양의 더 나은 미래
고양특례시의회가 만들겠습니다

늘 시민을 먼저 생각하고
소통과 화합, 협치의 의정활동을 펼치겠습니다.



www.goyangcouncil.go.kr