금융감독원	보 도 자 료	금융은 튼튼하게 소비자는 행복하게

보도	2022.6.7.(화) 조간	배포	2022.6.7.(화)

담당부서	보험감독국 특수보험1팀	책임자	팀 장	최진영	(02-3145-7471)
		담당자	조사역	한정원	(02-3145-7473)

전기차 자동차보험 현황 및 감독 방향

Ⅰ 전기차 자동차보험 현황

가. 전기차 자동차보험 가입대수

□ '21년말 **자동차보험**에 **가입**한 **전기차**는 **18.4만대**로 '18년(4.6만대) 보다 **3배 이상 증가**

○ 전기차 시장이 성장함에 따라 보험 가입대수가 **급격히 증가**하고 있으며, **자동차보험 시장**에서의 **비중**은 **0.8%** 수준

<전기차 자동차보험 가입현황>

(단위 : 대)

구 분	2018(A)	2019	2020	2021(B)	증감율(B-A)/A
전 체*	21,524,720	21,987,614	22,589,986	23,124,196	7.7%
전기차	45,792	74,198	114,556	183,829	301.4%
비중(%)	0.2	0.3	0.5	0.8	

* 이륜자동차는 제외하고 산출

나. 평균 보험료

□ '21년 **개인용 전기차**의 계약 건당 **평균보험료**는 **94.3만원**으로 '18년(70.1만원)에 비해 **24.2만원**(34.5%↑) **증가**

○ **비전기차**의 **평균보험료**(76.2만원)에 비해 **18.1만원 높은** 수준으로, 전기차의 차량가액*이 높아 **자기차량손해**(자차) **보험료가 높은데** 주로 기인

* '21년 평균차량가액 : 전기차 4,236만원 / 비전기차 1,597만원 → 2.7배

<전기차 자동차보험 평균보험료>

(단위 : 만원, %)

구 분	2018(A)	2019	2020	2021(B)	증감	
					액 (B-A)	비율 (B-A)/A
전기차	70.1	70.0	82.6	94.3	24.2	34.5
비전기차	68.5	68.2	72.5	76.2	7.7	11.2

Ⅱ 전기차와 비전기차* 간 특성 비교

* 비전기차 : 자동차보험 가입 차량 가운데 순수전기차를 제외한 차종(내연기관차, 하이브리드차 등)

가. 주행거리

□ '20년 마일리지 특약 가입자 가운데 **1.5만km**(환급없음)를 **초과 운행한 전기차**의 비중은 **24.2%**로, 비전기차(10.3%)에 비해 **2.3배 높음**

< '20년 개인용 자동차보험의 주행거리 분포 >

(단위 : 대, %)

주행거리	전기차		비전기차	
	평균 유효대수	구성비	평균 유효대수	구성비
2천km 이하	1,173	2.7	554,878	5.0
2천km 초과 4천km 이하	1,417	3.3	1,096,764	9.9
4천km 초과 6천km 이하	2,062	4.8	1,358,589	12.3
6천km 초과 8천km 이하	2,704	6.3	1,380,373	12.5
8천km 초과 1만km 이하	3,313	7.7	1,251,635	11.3
1만km 초과 1.5만km 이하	7,853	18.3	1,978,465	17.9
1.5만km 초과	10,404	24.2	1,134,673	10.3
기타(마일리지특약 미정산 건 등)	14,100	32.8	2,277,245	20.6
합계주)	43,025	100.0	11,032,623	100.0

주) 마일리지특약 가입 후 최초 주행거리 사진 미제출로 가입이 취소된 건 제외

나. 사고율

□ '21년 전기차의 **사고율**은 **18.1%**로 비전기차에 비해 **2.1%p 높은** 수준

○ 이는 **연비**가 **유리한 전기차**의 특성상 **주행거리**가 긴데 주로 기인

<전기차 자동차보험 사고율>

(단위 : %,%p)

구 분	2018	2019	2020	2021
전기차(A)	21.1	19.0	17.0	18.1
비전기차(B)	19.4	18.5	16.1	16.0
차이(A-B)	1.7	0.5	0.9	2.1

다. 평균 수리비

□ ’21년 **전기차 자차담보 평균수리비**는 **245만원**으로 비전기차(188만원) 보다 **약 30.2%**(57만원) 높은 수준

○ 전기차 핵심부품인 **고전압 배터리**의 **높은 교체비용**, 전자제어 장치 · 센서 등 **전자장치**에 대한 **높은 수리비** 등에 기인

- 특히 **고전압 배터리***의 경우 전문 정비업체 부족으로 **부분수리**가 **곤란**하고, 제작사의 **교환정책** 등으로 **경미한 손상**에도 **전부 교체 수리**

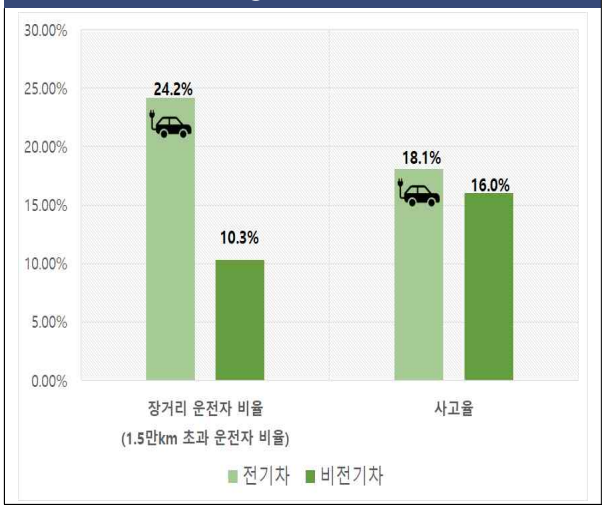
* 전기차 배터리 가격은 평균 2,000만원 수준이나, 러시아-우크라이나 전쟁 등의 영향으로 배터리 핵심 원재료(니켈, 리튬)의 가격이 상승하여 배터리 가격도 상승 추세

<전기차 자차담보 평균수리비 현황>

(단위 : 만원)

구 분		2019	2020	2021
전기차(A)	수리비	217.0	240.7	244.9
	부품비	129.7	147.2	150.2
비전기차(B)	수리비	174.2	183.4	188.1
	부품비	90.6	96.6	100.5
수리비 차이 (A-B)		42.8	57.3	56.8

사고율 및 장거리 운전자 비율



’21년 평균 자동차 수리비

Ⅲ 전기차 자동차보험 손해율 현황

가. 전체 손해율 추이

□ ’21년 전기차의 **손해율**은 **76.0%**로 **’18년**(97.4%) **대비 21.4%p 하락**

○ **가입대수 증가** 및 **사고율 감소, 평균보험료 증가** 등으로 **전기차의 손해율**이 **안정화**되고 있으나, 여전히 비전기차보다 **2%p 높은 수준**

<전기차 손해율 현황>

(단위 : %, %p)

구분	2018(A)	2019	2020	2021(B)	증감(B-A)
전기차	97.4	97.2	84.0	76.0	△21.4
비전기차	83.3	87.0	77.5	74.0	△9.3

* 손해율은 손해조사비를 제외하고 산출되었음

나. 담보별 손해율 추이

□ **(자차)** ’21년 전기차 **자차담보**의 **손해율**은 **67.9%**로 ’18년(90.2%) 대비 **22.3%p 하락**하여, 비전기차(72.3%) 보다 **4.4%p 낮은 수준**

○ 전기차의 **사고율 감소*** 및 **높은 차량가액**으로 인한 **보험료 수입 증가** 등에 주로 기인

* 전기차 자차 사고율 : (’18년) 13.9% → (’19년) 12.2% → (’20년) 10.4% → (’21년) 9.5%

□ **(자차外)** ’21년 **대인, 대물**의 손해율은 각각 **81.7%, 77.8%**로 **’18년 대비 크게 하락**(△35.4%p,△10.2%p)하였으나, **비전기차**에 비해 여전히 **높은 수준**

○ 이는 상대적으로 **충전요금**이 **저렴한 전기차**의 **특성상 주행거리**가 **길어** 비전기차에 비해 **사고율**이 **높은데** 주로 기인

<전기차의 담보별 손해율>

(단위: %, %p)

구분	전기차					비전기차				
	’18(A)	’19	’20	’21(B)	증감(B-A)	’18(A)	’19	’20	’21(B)	증감(B-A)
대인	117.1	103.1	93.0	81.7	△35.4	86.6	93.5	80.6	75.8	△10.8
대물	88.0	92.0	77.3	77.8	△10.2	79.9	82.9	73.8	74.0	△5.9
자차	90.2	96.6	84.4	67.9	△22.3	86.7	85.1	76.7	72.3	△14.4

* 손해율은 손해조사비를 제외하고 산출되었음

Ⅳ 소비자 유의사항

□ 전기차는 보급 초기 단계로 수리연구가 충분치 못해 **고가**의 **고전압 배터리** 관련 **통일된 진단** 및 **수리·교환 기준**이 **부재**한 상황이므로

○ 자동차 사고로 **배터리**를 **교환 수리**하는 경우 **사전에 보험사**와 **협의**하여 불필요한 보험금 분쟁이 발생하지 않도록 할 필요가 있음

□ 보험사는 전기차의 특성을 고려하여 자동차보험 가입시 부가할 수 있는 **전기차 전용 특약**을 판매하고 있으므로,

○ 전기차 운전자는 각 특약 내용을 살펴보고 본인에게 **필요한 특약**을 **선택**하여 **가입**할 수 있음

<예시> 전기차 자동차보험 특약 종류(11개사 판매중이고 회사별 판매 특약은 상이)

❶ **배터리 신품가액 보상특약** : 전기차의 경우 사고시 배터리 손상이 빈번하고 부분수리가 쉽지 않아 고가의 배터리 교체가 많으나

- 교체시 감가상각 금액은 보상받지 못하므로 배터리 교체비용 중 자차담보에서 보상되지 않는 감가상각 해당분을 보상

❷ **충전중 사고 보상특약** : 전기차 충전설비를 이용해 피보험자동차를 충전하던 중 피보험자동차의 화재·폭발·감전 사고로 피보험자의 상해·사망 보상

- 회사에 따라 충전중 발생한 피보험자동차의 전기적 손해도 보상

❸ **전기차 초과수리비용 지원특약** : 자차담보의 경우 보험가액 한도내에서 보상받을 수 있는데, 수리비가 비싼 전기차의 특성을 고려하여 차량수리비가 사고당시의 차량가액을 초과하더라도 실제 수리하는 경우 차량가액의 130%까지 보상

❹ **전기차 긴급출동서비스 특약** : 전기차 충전소가 아직 충분치 않음을 고려하여 내연기관차의 긴급출동서비스보다 긴 거리(예:60km, 100km, 150km 등)의 견인서비스 제공

Ⅴ 감독 방향

□ 금융감독원은 전기차 보급이 늘어나고 있는 만큼 **전기차**의 **특성** 및 **손해율** 등을 면밀히 **모니터링**하는 한편

○ **전기차만**의 **고유위험**으로 인한 **보장 사각지대**가 **발생**하지 않도록 다양한 **특약 상품 개발**을 **유도**할 **예정**

□ 또한 전기차 관련 불필요한 **보험금 분쟁·누수 방지**를 위해 보험업계가 **전기차 고전압 배터리**에 대한 **진단** 및 **수리·교환 기준** 등을 **마련**해 나가도록 **적극 지원**할 예정

붙 임 자동차보험 관련 주요 용어해설

□ **(보험료)** 보험계약자가 보험사고 발생 시 보험금 지급책임을 지는 대가로 보험사에 납입하여야 하는 금액

□ **(보험금)** 보험사가 보험기간 중 사고 발생 시에 보험계약자 또는 피해자에게 지급하기로 하는 금액

□ **(경과보험료)** 원수보험료 중 당해 회계연도에 속하는 보험료

○ 보험계약에서 보험기간과 보험사의 회계연도가 일치하지 않기 때문에 전체 보험료 중 일부는 당해 회계연도에 해당되고(경과보험료), 나머지 일부는 차기 회계연도에 해당(미경과보험료)

□ **(발생손해액)** 보험계약자 또는 피해자에게 지급된 보험금과 보험사고 손해액 사정 등의 업무처리에 소요된 필요경비

□ **(손해율)** 지급보험금 등 발생손해액이 해당 기간의 경과보험료에서 차지하는 비중

※ 손해율 = 발생손해액 ÷ 경과보험료 × 100%

□ **(대인배상보험)** 대인사고 피해자에 대한 피보험자의 배상책임손해를 담보하는 보험으로, 가입의무가 있는 대인배상보험Ⅰ과 임의보험인 대인배상보험Ⅱ로 구분

□ **(대물배상보험)** 대물사고 피해자에 대한 피보험자의 배상책임손해를 담보

□ **(자기차량손해보험)** 피보험자동차의 손해(파손, 오손, 도난 등)를 보상하는 담보