



미국 개인용 자동차보험 요율규제와 시사점

김규동 연구위원

연구

미국의 개인용 자동차보험 요율규제 연구에 의하면, 요율규제는 고위험 운전자의 보험가입을 늘린다는 부분적인 긍정 효과에도 불구하고, 시장의 효율성과 운전자의 안전운전에 대한 동기부여를 저해하여 장기적으로는 보험료를 상승시킴. 국내 자동차보험 시장에서도 보험료 인상요인 발생과 손해율 상승에도 불구하고 보험료 인상이 적절히 이루어지지 못하자, 보험료 할인특약 할인폭 축소 등 보험사고 감소 노력을 저해할 수 있는 사례들이 관찰되고 있어, 보험회사의 자동차보험 가격결정에 대한 자율성을 확대할 필요가 있음

■ 미국의 주별 요율규제는 가장 강력한 “보험감독관지정(Determined by Commissioner)” 제도부터 “자율 요율(No File)” 제도까지 7단계로 구분되고 있음(표 1)참조

- “보험감독관 지정” 제도와 “사전 승인(Prior Approval)” 제도가 적용되는 경우에 보험요율이 규제받고 있고, 그 이외의 경우에는 규제받지 않는 것으로 정의하는 것이 일반적임
- “사전 승인” 제도하에서는 보험감독국이 일정 기간 동안 보험회사의 승인 신청에 회신을 하지 않으면 요율을 승인한 것으로 인정하는 면책조항(Deemer Provision)이 있으나, 그 일정 기간 동안 회신이 어려운 경우 보험감독국은 기간을 연장하여 요율 승인을 미루는 경우도 있음¹⁾
- “신축 요율(Flex Rating)” 제도하에서는 일정 범위내의 요율 변경은 사전 신고를 요구하고 범위를 초과하는 요율 변경은 사전승인을 요구하는데, 보험회사들이 일정 범위를 초과하는 요율 변경이 필요한 경우 시차를 두고 요율을 2~3회 나누어 변경하여 사전 승인을 회피하는 경우도 있음²⁾

1) 면책조항이 적용되는 기간은 주별로 차이가 있음
 2) 사전 승인이 필요한 일정 범위는 주별로 차이가 있음

〈표 1〉 미국 개인용 자동차보험의 요율규제 단계 및 내용

요율규제의 종류	규제 내용
보험감독관 지정 (Determined by Commissioner)	주 보험감독관이 지정한 요율을 모든 보험회사가 사용함
사전 승인 (Prior Approval)	보험요율의 신설 및 변경 시 반드시 주 보험감독국의 사전 승인이 필요함. 면책조항(Deemer Provision)이 적용됨
수정 사전 승인 (Modified Prior Approval)	사업비 및 요율상대도(Rate Relativity) 변경 시에는 사전 승인이 필요하고, 경험손해에 근거한 요율 변경은 사전 신고가 적용됨
신축 요율 (Flex Rating)	변경되는 요율이 이전 요율의 일정 범위를 초과하는 경우에만 사전 승인이 필요함
사전 신고 (File and Use)	신설 및 변경되는 요율을 사용하기 전에 반드시 보험감독국에 신고하여야 함
사후 보고 (Use and File)	신설 및 변경된 요율을 사용 후 일정 기간 이내에 반드시 보험감독국에 보고하여야 함
자율 요율 (No File)	요율을 신고/보고할 필요가 없지만, 경험손해나 요율산출과 관련된 내용을 기록/보관하여 보험감독관의 요청 시 제출해야 함

주: 사전 승인 요율제도의 면책조항 적용 기간, 사후 보고 요율제도의 보고 기간 및 신축 요율 제도의 일정 범위는 주별로 차이가 있음

자료: NAIC, "Auto Insurance Database Report"

■ 최근 20여 년간 미국 자동차보험의 요율규제는 주(州)별로 차이가 있으나 다소 완화되는 추세임

- 1994년과 2017년의 요율규제 현황을 비교하면, 요율규제가 강화된 주는 4개이고 완화된 주는 9개임³⁾
 - 코네티컷, 플로리다, 노스캐롤라이나는 "사전 보고"에서 "사전 승인"으로, 앨라배마는 "수정 사전 승인"에서 "사전 승인"으로 요율규제가 강화되었음
 - 매사추세츠는 "보험감독관 지정"에서 "사전 보고"로, 알래스카, 워싱턴 D.C., 메릴랜드, 네브래스카, 뉴햄프셔, 뉴멕시코는 "사전 승인"에서 "사전 보고"로, 캔자스와 사우스캐롤라이나는 "사전 승인"에서 "신축 요율"로 요율규제가 완화되었음

3) "보험감독관 지정" 제도나 "사전 승인" 제도에서 다른 제도로 변경되는 경우는 요율규제가 완화되고, 다른 제도에서 "보험감독관 지정" 제도나 "사전 승인" 제도로 변경되는 경우는 요율규제가 강화되는 것으로 보았음

〈표 2〉 미국 개인용 자동차보험의 요율규제 현황(50개 주와 워싱턴 D.C.)

요율규제의 종류	1994년	2017년
보험감독관 지정	1	0
사전 승인	21	17
수정 사전 승인	1	0
신축 요율	1	3
사전 신고	17	21
사후 보고	8	9
자율 요율	2	1

출처: NAIC, "Auto Insurance Database Report", 각 연도

■ 미국 자동차보험 요율규제는 무보험 운전자를 줄여 많은 운전자들이 보험의 혜택을 보도록 한다는 목적을 일부 달성하고 있으나, 장기적으로는 보험료가 인상되고 시장의 효율성을 저해하는 부작용이 있다는 연구가 있음⁴⁾

- 요율규제는 운전자의 위험별 보험료 차등화의 범위를 줄이고 단위 가격(손해율의 역수)을 인하하므로, 단기적으로 고위험 운전자의 보험료 인하 및 무보험 운전자 감소 효과가 있음
- 그러나 개별 운전자의 위험에 적절한 보험료를 부과하지 못하기 때문에 고위험 운전자의 도덕적 해이가 증가하여 자동차 사고가 증가하고, 장기적으로는 보험료가 인상됨
 - 저위험 운전자는 상대적으로 높은 보험료를 지불하게 되고 고위험 운전자는 상대적으로 낮은 보험료를 지불하게 되므로, 운전자들의 안전운전에 대한 동기부여가 저해되고 보험사고가 증가하게 됨
- 또한, 요율규제는 보험회사의 자유로운 요율 결정권을 침해하기 때문에 요율이 규제되는 주에서 영업하는 보험회사가 사업을 포기하여 보험시장의 경쟁력을 저해하는 부작용이 있음
 - 특히, 직판채널을 통해 보험을 판매하거나 전국에서 사업을 하는, 효율성이 좋고 보험료가 상대적으로 저렴한 보험회사들이 요율이 규제되는 주에서 사업을 포기하는 경우가 많음
- 가장 최근까지 “보험감독관 지정” 제도를 유지하던 매사추세츠는 2008년 4월에 “사전 신고” 제도로 요율 규제를 완화하였는데, 매사추세츠의 지역 언론인 masslive.com은 NAIC 보고서를 인용하여 2007년 대비 2009년의 매사추세츠 평균 보험료는 12.7% 감소하여 전국 평균 1.4%보다 감소율이 크다고 보도함

4) Regan, Lauren, Sharon Tennyson, and Mary Weiss(2008), “The Relationship Between Auto Insurance Rate Regulation and Insured Loss Costs: An Empirical Analysis”, *Journal of Insurance Regulation*, 27 (1), pp. 23~46; Saponic, Susan and Sharon Tennyson(1998), *Rate Regulation and the Industrial Organization of Automobile Insurance*. In: David Bradford (ed) *The Economics of Property-Casualty Insurance*, Chicago: The University of Chicago Press, pp. 113~138; Tennyson, Sharon, Mary Weiss and Lauren Regan(2002), *Automobile Insurance Regulation: The Massachusetts Experience*, In: J. David Cummins (ed) *Deregulating Property-Liability Insurance: Restoring Competition and Increasing Market Efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, pp. 25~80; Weiss, Mary, Sharon Tennyson and Lauren Regan(2010), “The Effects of Regulated Premium Subsidies on Insurance Costs: An Empirical analysis of Automobile Insurance”, *Journal of Risk and Insurance*, 77 (3), pp. 597~624

■ 그러나 캘리포니아에서는 1988년 제안 103호(Proposition 103) 시행으로 자동차보험 요율규제가 강화되고 “사전 승인” 제도를 시행하였음에도 위에서 설명한 일반적인 요율규제의 부작용이 관찰되지 않았다는 연구도 있으나, 다른 제도의 영향이 크기 때문에 이를 요율규제의 순작용으로 이해하기에는 한계가 있음⁵⁾

- 제안 103호가 발효된 후 1년 동안(1988년 11월 ~ 1989년 11월)은 1987년 11월 보험료의 80%만 적용하는 보험료 인하(Rollback) 정책을 시행함
- 요율변경 시 “사전 승인” 제도를 도입하고 지역별 요율 차등화를 철폐하였으며, 운전기록, 주행거리 및 운전경력 등 3가지 이외의 요인은 통계적 유의성을 증명할 때에만 보험료에 반영할 수 있도록 하였음
- 제안 103호 이후 자동차보험의 요율이 강력히 규제되었음에도 불구하고, 보험회사의 이탈 등과 같은 부작용이 발생하지 않았으며 보험사고가 감소하고 보험료 인하가 정착되었음
- 그러나 Jaffe & Russell(2002)은 제안 103호와 별도로 시행된 “안전벨트 착용 의무화” 및 “제3자의 보험 회사 상대 소송 제한”이 인적손해를 동반한 충돌사고 감소의 50%와 자동차보험료 인하의 14.5%에 기여한다고 추정하고 있어, 요율규제가 캘리포니아 자동차보험 시장안정에 기여했다고 보기에는 한계가 있음

■ 국내 자동차보험 시장에 미국의 연구 결과를 그대로 적용할 수는 없으나, 최근 자동차보험 손해율 악화와 관련된 현상들에 비추어 보면 자동차보험료 인상 억제가 시장에 긍정적인 영향을 미치는 않는다고 합리적으로 추정할 수 있으므로, 보험회사 보험료 결정의 자율성을 확대할 필요가 있음

- 미국의 자동차보험 시장이 국내와 다르기 때문에, 미국의 요율규제에 관한 연구 결과를 국내 시장에 그대로 적용하기에는 무리가 있음
 - 미국도 주에 따라 요율규제의 효과가 상이한데 이는 시장 상황에 따라 규제 효과가 다르게 나타날 수 있다는 것을 의미하므로, 미국의 연구 결과를 국내 시장에 그대로 적용할 수는 없음
- 그러나 최근 자동차보험의 손해율이 증가함에도 불구하고 보험회사가 보험료를 적절히 인상하지 못하자, 일부 보험회사들은 블랙박스 장착 할인특약, 안전운전 할인특약 등 저위험 우량 고객들에게 제공하던 할인특약의 할인폭을 축소하고 있어, 미국 자동차보험시장에서처럼 요율규제의 부작용이 나타나고 있음
 - 자동차보험의 경과손해율이 2016년 83%에서 2017년 80.9%로 개선되자⁶⁾, 보험회사들은 시장점유율 확대 및 타사와의 경쟁을 위하여 보험료를 인하하였는데⁷⁾, 이는 국내 보험회사들의 가격경쟁 사례라고 할 수 있음
 - 그러나 2018년부터 정비요금 인상, 상급병실 기준 변경, 최저임금 인상 등 보험료 인상 요인이 발생하였고 손해율이 다시 악화되기 시작하였음에도 보험료 인상에 제약이 있자⁸⁾, 보험회사들은 손해를

5) Jaffee, Dwight and Thomas Russell(2002), *Regulation of Automobile Insurance in California*, In: J. David Cummins (ed) *Deregulating Property-Liability Insurance: Restoring Competition and Increasing Market Efficiency*, AEI-Brookings Joint Center for Regulatory Studies, pp. 195~236

6) 보험개발원(2018), 『2017년도 보험통계연감』

7) 전용식·김유미(2018), “보험금 원가변동과 자동차 보험료 조정”, 『KIRI Report』, 보험연구원

만회하기 위해 할인특약의 할인폭을 축소하는 추세임⁹⁾

- 이러한 할인특약의 할인폭 축소는 운전자의 리스크에 적합한 보험료 부과가 정상적으로 이루어지지 못하는 것이며, 요율규제가 보험사고 감소 노력에 대한 충분한 인센티브 부여를 저해할 수 있다는 것을 의미함

- 국내 자동차보험 시장은 이미 충분히 경쟁시장이라는 것이 입증된 바 있으므로¹⁰⁾, 요율규제가 자동차보험 시장에 미치는 부작용을 고려하여, 보험회사가 자동차보험 가격을 시의 적절하게 조정할 수 있도록 자율성을 부여할 필요가 있음 [kiri](#)

8) 2018년 자동차 보험업계는 정비요금 인상, 상급병실 기준 변경, 최저임금 인상, 손해율 상승 등의 이유로 최대 8%의 자동차보험료 인상 요인이 있다고 주장하였으나, 보험료는 그만큼 충분히 인상되지 못하였음; 한국경제(2018. 10. 1), “보험개발원, 내년 자동차보험료 1.8% 인상 필요”; 한국금융신문(2018. 10. 29), “국민보험 실손자동차보험 인상 시그널... 소비자 눈치만”; 한국보험신문(2019. 5. 20), “이달 말부터 내달까지 車보험료 1.5% 정도 올라”

9) 조선비즈(2019. 5. 28), “차보험료 두 번 올린 보험사들, 할인 특약도 축소·폐지”; 파이낸셜뉴스(2019. 7. 18), “손보사, 보험료 인상 부담에 ‘특약 할인 축소’ 카드 꺼냈다”; 한국보험신문(2019. 8. 12), “자동차·실손보험 가격규제로 손보산업 시장 왜곡”

10) 금융위원회 보도자료(2018. 9. 27), “보험업 및 부동산신탁업 경쟁도 평가 결과”; 금융위원회가 구성한 “금융산업 경쟁도 평가위원회”는 국내 자동차보험시장이 경쟁시장이라고 판단하였음