
I. 서론

1. 자동차보험산업의 보험영업수지 현황

가. 손해보험산업의 영업수지 현황

■ 보험회사의 영업수지는 보험영업수지(Underwriting Business Income)와 투자영업수지(Investment Business Income)의 합으로 정의되는데, 국내 손해보험회사의 투자영업수지는 보험회사 단위로 집계되고 보험영업수지는 보험사업 단위별로 집계되고 있음.

- 보험영업수지는 보험위험의 인수와 지급활동에서 발생하는 반면 투자영업수지는 보험금 지급과 관련한 부수활동에서 발생하는 수지로 생각할 수 있음.

■ 자동차보험의 보험영업수지는 FY1999년 4,293억 원 적자 이후 지속적인 적자를 보이고 있는데 FY2010년에는 1조 4,004억 원까지 적자가 확대되었음.

- 보험영업수지는 경과보험료에서 발생손해액과 사업비를 제외한 것으로 정의됨.⁵⁾
- 책임보험에서는 FY1998년까지 흑자를 기록하였으나 FY1999년 이후 적자로 전환되었고 임의보험 영업수지도 유사한 추세를 보이고 있음.
 - FY2010년 기준으로 임의보험에서 1조 2,516억 원, 책임보험에서 1,488

5) 경과보험료 = 보유보험료 + 전기미경과보험료 - 차기미경과보험료, 발생손해액 = 지급보험금 - 수입보험금 + 지급준비금증가액으로 정의됨.

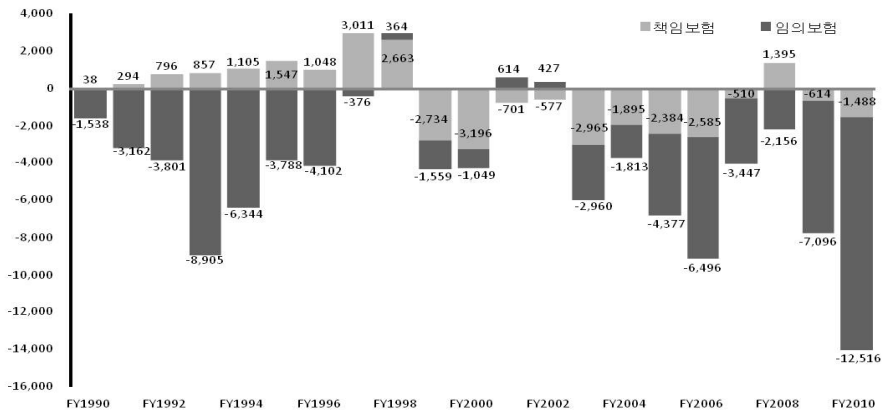
억 원 적자를 기록함.

- 해당 영업수지 기준으로는 책임보험 8,700원, 임의보험 약 7만 3,400원 수준의 적자를 기록함.

○ 특히 2001년 8월 자동차보험 완전자유화 이후 적자규모가 확대되었음.

〈그림 I-1〉 자동차보험산업의 보험영업수지 추이

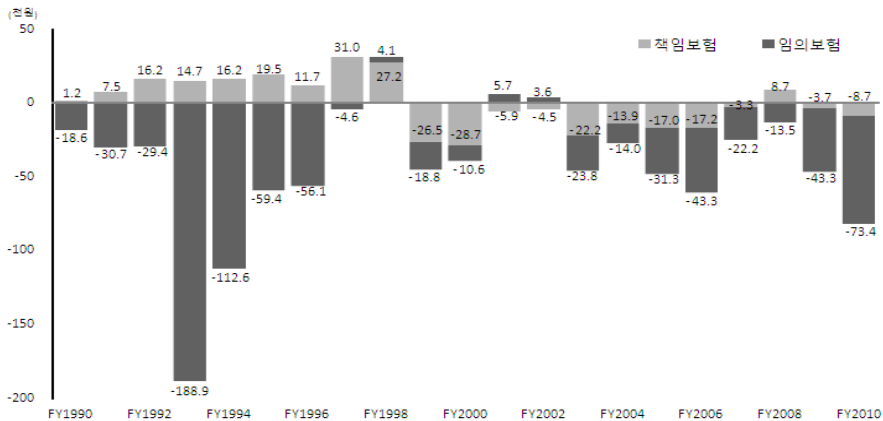
(단위: 억 원)



자료: 보험통계월보 각호.

〈그림 I-2〉 자동차보험산업의 대당 보험영업수지 추이

(단위: 천 원)

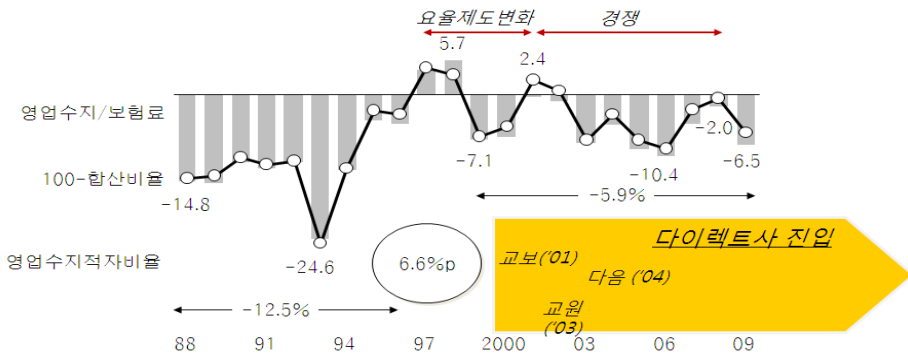


자료: 보험통계월보 각호.

■ 보험료 대비 보험영업수지 기준으로는 FY1997년 이후 크게 개선된 모습을 보이고 있으나 FY2006년 -10.4%, FY2009년 -6.5%를 기록함.

- FY1997년 이전에는 평균 12.5% 적자를 기록하였으나 FY1997년 이후 5.9% 적자로 평균적으로 개선되었음.
- 그러나 FY2001년 2.4% 흑자를 나타낸 이후로 만성적인 적자를 기록하고 있으며, FY2006년 -10.4%, FY2009년 -6.5% 적자를 기록함.

〈그림 I-3〉 자동차보험산업의 경과보험료 대비 보험영업수지 비율 추이



자료: 보험통계연감 각호.

■ 반면, 손해보험산업의 투자영업수지는 FY2002년 8,878억 원 수준에서 FY2011년 4조 원 수준까지 증가하였으며, 이를 고려하면 자동차보험산업이 적자가 아니라는 주장이 있음.

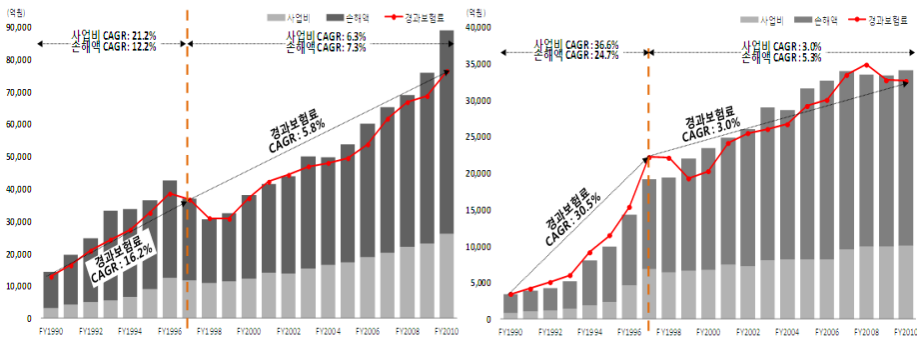
- 이원돈(2008)은 투자영업수익을 고려한 자동차보험 총이익률을 추산하여 자동차보험산업이 적자가 아니라는 결론을 내리고 있음.

나. 보험료와 손해율 비교

■ FY1998년 이후 보험영업적자가 확대되고 지속되었는데, 이 시기는 요율자유화가 본격화되었고 경과보험료 상승률이 손해율 상승률을 하회하기 시작함.

- FY1998년 이전 임의보험의 경과보험료 상승률은 연평균 16.2%, 손해액 상승률은 12.2%였으나 FY1998년 이후에는 경과보험료 상승률이 5.8%, 손해액 상승률은 7.3%로 나타났다.
- 책임보험도 FY1998년 이전에는 경과보험료 상승률이 30.5%, 손해액 상승률은 24.7%였으나 FY1998년 이후에는 경과보험료 상승률이 3.0%로 둔화된 반면, 손해액 상승률은 5.3%를 기록하였음.
- 사업비 증가율도 FY1998년을 기점으로 책임, 임의보험 모두에서 크게 둔화되는 것으로 나타났다.
 - － 임의보험 사업비 증가율은 FY1998년 이후 6.3%로 둔화되어 FY1998년 이전의 21.2%보다 크게 낮아졌고, 책임보험 사업비 증가율도 36.6%에서 3.0%로 크게 낮아졌음.

〈그림 I-4〉 임의보험(좌)과 책임보험(우)의 보험료, 손해액, 사업비 증가율

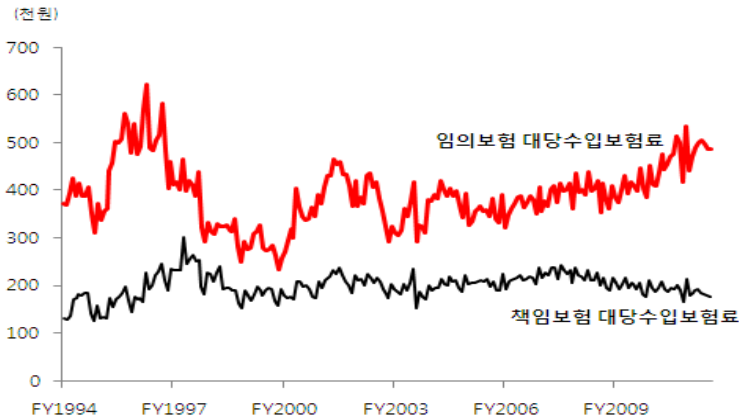


자료: 보험통계월보 각호.

■ 이렇게 손해액 증가율보다 낮은 보험료 증가율로 책임보험과 임의보험 대당 월평균 보험료 추이는 안정적인 모습을 보이고 있음.

- 책임보험 보험료는 배상책임한도가 점진적으로 확대되었음에도 불구하고 20만 원 수준을 유지하고 있음.
- 임의보험 보험료도 2008년 후반까지 40만 원 수준을 유지하였고 2009년부터 상승하여 대당 50만 원 수준에 이름.

〈그림 I-5〉 대당 수입보험료 추이



■ 보험영업수지, 손해율과 보험료 증가율을 비교해본 결과 국내 보험회사들이 시장경쟁과 규제 등으로 요율조정 과정에서 손해율 상승을 보험료 인상으로 보전하지 못했기 때문일 수 있음.

- 보험시장에서 가격(보험료) 경쟁이 치열해지면서 경쟁 보험회사들의 보험료에 비해 낮거나 같은 수준을 유지하기 위해 손해율 인상을 보험료 상승으로 보전하지 못했을 수 있고,
- 감독당국의 규제로 보험료 인상이 적절히 이루어지지 못했을 수 있음(규제시차의 존재).

■ 보험회사들이 손해율 변동에 따른 요율조정을 적절히 못할 경우에는 보험영업수지 적자가 확대될 수 있음.

- 자동차 보험료는 위험보험료(순보험료)와 부가보험료로 구성되는데 손해율 상승(하락)에 따른 보험료 인상(인하)은 위험(순)보험료 변동에 반영됨.
- 부가보험료는 사업비와 이익률을 반영하는 부분이며 이익률은 책임보험 0%, 임의보험 2%의 이익률을 반영하고 있음.
 - － 이익률에 투자영업이익을 반영하여 투자영업수익을 보험료에 반영해야 한다는 주장이 있으나 아직 국내에서는 반영하지 않고 있음.⁶⁾

- 현행 보험업감독규정 제7-76조(일반손해보험의 부가보험요율의 산출)
제1항에 “부가보험요율은 예정사업비율과 예정이익률로 구분하여야
한다”고 명시되어 있으나 부수적 관련규정은 없는 상황임.

■ 본 연구에서는 국내 보험업의 현실을 고려하여 보험위험과 손해율, 즉 보험
영업수지만을 고려하고 있으며, 보험위험과 관련한 요율조정인 순보험료 조
정만을 고려하고 있음.⁷⁾

- 순보험료 조정은 손해율법에 의해 이루어지며, 손해율법에 의한 요율조정
은 요율 적용시점의 사고발생률, 사고심도, 보험원가 변동률 등을 반영하
여 예상손해율과 예정손해율의 비율에 따라 이루어짐.
- 투자영업수익을 요율조정에 반영해야 한다는 주장도 있으나 본 연구에서
는 보험료 조정에 보험위험의 반영만을 고려하고 있어, 투자영업수익은
고려하지 않고 있음.

-
- 6) 김동훈·이기형(2002)에 따르면 손해보험회사는 보험종목별 수익을 공표할 때 언더라
이팅 결과뿐만 아니라 투자영업의 결과를 포함함으로써 보험감독당국, 보험소비자,
일반 투자자 등 이해관계자들에게 좀 더 정확한 정보를 제공해야 하며, 일반손해보험
의 요율 산정 시 손해율과 사업비율뿐만 아니라 투자수익률을 명시적으로 고려해야
한다는 주장이 있음. 미국의 경우, 전미보험감독자협의회(NAIC)는 손해보험 요율산정
에 있어 부가보험료 중 예정이익률은 모든 재원으로부터 발생한 수입(income from
all resources)을 고려해야 한다고 명시하고 있으며, 미국 대부분의 주 보험법은 투자
수익의 요율반영을 명시하고 있음.
- 7) 사업비와 투자수익률을 보험료에 반영할 경우 부가보험료까지 고려하여 손해율보다
는 합산비율(Combined Ratio = Loss ratio + expense ratio)이 분석대상이어야 하나 본
연구에서는 보험위험에 따른 요율조정만을 고려하기 때문에 손해율을 분석대상으로
하고 있음.

2. 연구목적 및 방법

■ 요율자유화와 온라인사 진입으로 인한 경쟁심화는 손해율 조정에 따른 보험료 조정을 억제할 수 있으며 적자지속의 원인이 될 수 있음.⁸⁾

○ 온라인사들의 사업비 경쟁력에서 시작된 보험료 경쟁이 순보험료 경쟁으로 확대되었을 가능성이 있음.⁹⁾

– 가격비교 활성화로 인한 가격경쟁 심화도 보험료 인하 경쟁의 원인일 수 있음.

○ 기존 보험회사들은 시장점유율 유지를 위해 보험료를 한계비용보다 낮은 수준으로 책정할 수 있음.

– 자동차 보험 회사들의 보험상품이 동질적이어서 보험상품 수요의 가격탄력성이 매우 탄력적일 경우에는 이러한 유인이 강할 것임.

○ 이러한 과정이 반복적으로 진행되면 자동차보험산업의 수익성 악화가 지속될 수 있음.

■ 본 연구의 목적은 2000년대 접어들면서 확대된 자동차보험 영업수지 적자에 대해 가격자유화와 온라인사 진입 및 경쟁심화가 미친 영향을 분석하고, 요율조정과 경쟁 측면에서 자동차보험산업의 안정화를 모색할 수 있는 방향을 제시하는 것임.

○ 자동차보험 보험영업수지 적자 심화의 원인은 요율과 경쟁 외에도 제도변화, 사업비나 사고 손해액등 비용 측면에서도 찾을 수 있음.

– 예를 들면 상품구조의 단순화 및 언더라이팅 기능 약화, 보험사기 등으

8) 이와는 반대로 미국 자동차보험산업에서는 1980년대 초 경쟁이 본격화되면서 보험료가 상승했던 경험이 있는데, 이는 보험회사가 손해액 상승분을 모두 소비자에게 전가했기 때문인 것으로 평가됨.

9) Harrington and Danzon(1994), Feldblum(1987), General Insurance Research organization(2009) 등은 신규 보험회사들이 시장에 진입할 때 손해액에 대한 정보가 부족하여 손해액의 예측오차가 크거나 신규 보험회사들의 도덕적 해이로 보험료를 과도하게 낮출 수 있다고 분석함.

로 인한 손해액 관리 미흡 또는 손해액 관리를 위한 인센티브 약화 등도 원인임.

- FY2009년 75.9% 수준이던 자동차보험 손해율은 FY2010년에 81.1%로 급격하게 상승하였으나, 2010년 12월 비례공제방식 자기부담금 제도 개선 이후 75.5% 수준으로 안정화된 것으로 평가함.¹⁰⁾

○ 미국 캘리포니아주의 요율제도 개선¹¹⁾ 사례가 시사하는 바와 같이, 요율 조정 합리화가 자동차보험 안정화에 기여 할 수 있는 것으로 보임.

- 요율제도의 개선은 자동차보험회사의 비용효율성 개선, 손해액 및 보험사기 감소로 이어졌음.
- 이와 더불어 안전벨트 착용 의무화 등 제도적 보완과 경쟁제도 개선은 자동차보험 산업 안정과 소비자 보호 강화에 기여를 한 것으로 평가됨.

■ 실증분석을 통해 현상을 규명하고 대응방안을 제시하고자 함.

○ 2001년 자동차보험 가격자유화 이전과 이후의 요율조정에 대한 손해율의 영향력 변화 여부를 분석하고, 요율조정과 경쟁이 손해율에 미치는 영향을 분석할 것임.

- 가격자유화 이후 요율조정에 대한 리스크 요인의 영향력이 줄어들고 경쟁요인의 영향력이 커졌다면 요율자유화와 온라인사 진입이 자동차 보험 영업수지에 영향을 미쳤다고 추론할 수 있음.

○ 보험료 경쟁으로 인한 수익성 악화를 설명하는 승자의 저주(Winner's Curse)이론을 살펴보고, 국내 자동차보험 산업에서 승자의 저주 현상이

10) 기승도(2012), 「FY2011 자동차보험 손해율 개선원인과 시사점」, KIRI Weekly.

11) 캘리포니아의 자동차보험 개혁 사례를 규제강화를 주장하는 것으로 해석할 수 있으나, 본 연구에서는 캘리포니아 자동차보험 개혁의 요율조정 합리화 제도 구축에 분석을 국한하고자 함. 캘리포니아 사례는 소비자나 감독당국에게는 긍정적인 점이 많았을 것이나 보험회사 측면에서는 급격한 보험료 인하와 손해액, 사업비 감소 등 단기적으로 부정적인 측면이 있었던 것으로 업계에서는 평가하고 있음. 그러나 미국 학계에서는 장기적으로 보험회사들의 경영효율화를 유도했다는 측면에서 긍정적인 평가를 내리고 있음. 자세한 내용은 〈부록 1〉 참조.

나타나고 있는지를 분석하고 이를 완화할 수 있는 방안을 모색함.

- 미국 캘리포니아주의 Proposition 103 사례 분석을 통해 공정한 보험료 산정과 합리적 경쟁을 유도하기 위한 감독당국의 역할을 모색함.

■ 본 보고서는 다음과 같은 순서로 작성될 것임.

- 제 2장에서는 자동차보험산업의 가격자유화와 온라인 자동차보험회사들의 진입과정을 살펴보고, 보험료 경쟁과 자동차보험 영업수익과의 관계를 설명하는 승자의 저주 이론에 대해 살펴보겠음.
- 제 3장에서는 실증분석을 통해 국내 자동차보험산업의 보험영업수익 악화를 승자의 저주 현상으로 볼 수 있는지를 분석하고 있음.
- 마지막 장인 제 4장에서는 분석결과를 요약하고 실증분석의 의미와 한계를 명시하고 있으며, 국내 자동차보험산업의 안정성과 지속가능성 확보를 위한 보험회사와 감독당국의 역할을 제시하고 있음.
 - － 보험회사는 효율결정 방법을 개선하고, 승자의 저주 효과를 완화할 수 있는 비가격경쟁력 제고 전략을 모색해야 하며, 감독당국은 공정한 보험료 산정과 합리적 경쟁유도를 통해 소비자 만족을 극대화하고 손해보험산업의 지속가능성을 확보할 수 있는 방안을 모색해야 함.