

2. 자동차보험 자격자유화에 따른 시장동향과 시사점*

가. 머리말

- 국내 손해보험회사 경쟁력 강화를 위해서 추진되어 온 자동차보험 가격 자유화는 2001년 8월 순보험료 자유화로 완전한 가격자유화의 모습을 갖추.
- 초기 가격자유화는 시장의 충격을 완화하고 시장참여자들의 적응력을 높이기 위하여 '94.8월부터 범위요율 형태로 시작되어 2000년 4월 부가 보험료 자유화, 2001년 1월 다인승자동차 순보험료 자유화, 2001년 4월 영업용자동차보험의 순보험료 자유화를 시행하였으며,
- 2001년 8월에는 자동차보험의 대다수를 차지하는 개인용 및 업무용자동차보험의 순보험료 자유화가 시행됨.
- 순보험료 가격자유화의 시행과 더불어 자동차보험 시장은 많은 변화가 발생하고 있음.
- 보험회사들이 시장세분화를 통하여 다른 보험료 수준을 제시함에 따라 동일 보험가입자라 하더라도 보험회사마다 다른 현상을 보이고 있음.
- 시장점유율 확대전략과 같이 획일적인 전략을 추진해 오던 보험회사의 경영정책측면에서도 많은 변화를 요구받고 있으며,
- 보험소비자들의 경우도 기존과 같이 인간관계 및 보험회사에 대한 주관적인 판단만으로 상품을 선택하던 패턴에서 벗어나 자신의 효용에 부합된 합리적인 상품선택의 경향을 띠 것으로 판단됨.

- 순보험료 가격자유화로 인한 변화의 기로에서 자동차보험 가격자유화로

* 본고는 보험2본부 자동차보험상품팀 기승도 선임담당역에 의해 작성되었으며, 내용은 보험개발원의 공식견해가 아니라 필자의 개인 견해임을 밝힘.

인한 문제점 및 향후 가격자유화의 변화모습, 가격자유화를 시행하였던
외국의 예에 대한 검토를 통해 시사점을 도출해 보고자 함.

나. 가격자유화 이후 시장상황

- 보험회사들이 시장세분화를 통하여 효율적용방식을 세분화함에 따라 동
일 조건의 보험가입자라도 보험회사마다 서로 다른 요율이 적용됨.
 - 연령/ 가입경력 요율을 기존보다 세분화하였으며, 성별요소를 추가하고
스포츠카에 대하여 요율을 차등화함.
- 보험회사간 효율경쟁의 격화로 경쟁회사의 효율인하가 감지될 경우 추가
로 보험료를 인하하는 가격 인하경쟁이 발생됨.
 - 가격인하가 보험가입자의 상품선택에 미치는 영향에 대한 확신이 없는
상황에서 일부보험회사가 보험료를 인하하면 다른 보험회사들이 추가
로 보험료를 인하하는 가격 인하경쟁이 발생하고 있음.

다. 가격경쟁의 영향

- 보험원가에 대한 정확한 분석이 없는 가격 인하경쟁으로 실제위험도 이
하에서 자동차보험가격 수준이 결정됨.
 - 가격 인하경쟁으로 말미암아 최근의 자동차보험 사고발생률 하락으로
과거 영업손실을 회복할 수 있는 기회를 상실할 수 있으며, 이는 보험영
업수지 악화로 이어져 최근의 자동차보험 시장 구조조정을 가속화시킬
수 있음.
 - 잦은 가격인하로 동일한 가입자 또는 동일한 상품이라도 자동차보험

가입시점에 따라 적용되는 보험료수준이 달라 소비자 불만으로 이어져 자동차보험에 대한 소비자의 신뢰도를 상실할 수 있음.

□ 손익구조의 악화가능성

- 가격 인하경쟁시 예상되는 향후 손익구조를 보면, 가격인하가 계속될 경우 2002년부터 전체 손해율 수준이 80%를 초과하게 되어 자동차보험 시장자체가 위험할 수 있으며, 이 시점부터 가격 인상경쟁으로 시장환경이 변화될 수 있음.

<표 1> 가격인하에 따른 손해율 전망

(단위: %)

평균 인하폭	가격인하가 1년에 그칠 경우(%)			가격인하가 2년간 지속될 경우(%)		
	FY'01	FY'02	FY'03	FY'01	FY'02	FY'03
3%	73.2	74.7	74.9	74.9	77.0	77.2
5%	73.5	76.2	76.4	76.4	80.2	80.5
7%	73.9	77.8	78.1	78.1	83.6	84.0
10%	74.4	80.2	80.7	80.6	89.1	89.7
15%	75.2	84.6	85.4	85.3	99.5	100.5

□ 보험회사들의 경영전략 부재

- 보험회사들의 경영전략이 가격자유화에 부합되도록 설정되지 않아 장기적으로 경영자원이 부족한 회사의 경영실패가 예상됨.
- 따라서 현행과 같은 추이가 계속될 경우 대형사 중심의 과점체제로 시장이 재편될 수 있고, 이는 시장의 비효율성을 야기할 수 있음.

□ 보험미가입자 양산가능성

- 현재 가격자유화의 모습은 위험도가 높은 집단의 보험료는 대폭 인상

하고, 위험도가 낮은 집단의 요율은 보험료를 인하하는 가격정책이 구사되고 있음.

- o 따라서 현행 가격정책하에서는 보험의 사회보장적 기능이 약화될 수 있으며 보험료가 인상된 집단에서 경제능력이 부족한 보험가입자의 보험 미가입을 유도할 수 있음.

라. 외국의 사례

☐ 일본

- o 자유화의 시행이후 1997년 및 1998년에 마이너스 성장을 하였으나 사회적 혼란을 방지하기 위하여 리스크세분형 가이드라인의 설정, 고보장의 상품개발 등 비가격경쟁으로 경영전략 다양화를 통하여 안정적인 손해율 수준을 유지하고 있음.

☐ 독일

- o Market Leader사인 Allianz가 자유화와 더불어 시장의 M/ S를 확대하기 위하여 보험료 인하경쟁을 주도했으나 실효성이 없었던 것으로 평가됨.
- o 보험료 인하경쟁으로 약 3년간 보험료가 대폭 감소하였으며 이는 보험회사의 영업수지 악화로 나타났으며, 이를 해소하기 위해 2000년에 보험료를 인상함.

마. 시사점

- ☐ 가격경쟁으로 인한 손해율 악화가능성이 향후 2 3년간 상존할 것임.

- 교보자동차보험 등과 같이 저가격정책을 수행하는 단종 보험사의 출현, 가격경쟁을 자극하는 시장상황 등을 볼 때
 - 손해율 악화, 보험시장 안정화를 위한 정책의 조기시행과 같은 동인이 시장에 제공되지 않는 한 당분간 가격인하경쟁이 계속될 것으로 판단됨.
- 사고발생률 추이를 볼 때 사고발생률 및 일사고당 손해액 추이가 하향 안정화되고 있는 모습을 보임<별첨 참조>.
- 따라서 보험회사간 가격결정시 손해율에 직접적으로 영향을 주는 요소들의 추이를 면밀히 관찰하여 향후 자동차보험 가격을 결정하는 것이 합리적인 경영정책일 것임.
- 보험회사들의 경영정책의 변화 필요성
- 보험회사들은 시장세분화를 통하여 세분시장의 니드에 부합된 보험상품을 제공하거나, 자사에 대한 Loyalty를 제고할 수 있는 다양한 경영정책을 조기에 마련할 필요가 있음.
 - 보험가입자들의 자동차보험에 대한 불만을 최소화하면서 가격경쟁으로 인한 출혈경쟁의 폐해를 극복할 수 있을 것으로 판단됨.
- 시장안정화를 위한 보험정책이 적기에 이루어져야 할 것임.
- 외국의 예를 볼 때 시장의 안정화를 도모하면서 가격자유화를 시행한 나라의 자동차보험 시장이 그렇지 못한 나라보다 안정적인 모습을 보이고 있으나,
 - 자동차보험이 모두 시장기능에 의하여 이루어지도록 하는 나라의 경우 가격인하경쟁으로 인한 파산 등과 같은 사회적 비용이 발생함.
- ※ 2001년 6월 영국의 대형 손해보험회사인 Independent는 보험료 덤핑으로 인하여 파산함.

<별첨> 2001년 상반기 자동차보험 손해율 추이

<손해율 추이>

- ☐ 2001년 상반기의 월별 손해율은 전년 동기보다 낮은 수준을 보이고 있으며, 하향 안정화 추이 시현

<표 2> 자동차보험 손해율 추이

(단위: %)

구 분	손해율(%)						
	1월	2월	3월	4월	5월	6월	누계
2000	85.0	75.5	75.2	74.0	77.5	72.1	84.3
2001	79.9	77.6	69.8	71.9	69.6	70.0	76.1

<손해율 안정화요인 분석>

- ☐ 보험금(사고발생률 및 일사고당 손해액)측면

o 보험금 감소원인

- 외환위기시 일시적으로 상승한 사고발생률이 하락추이로 반전
- 교통법규위반 차량 신고보상제도(2001.3.10 시행), 안전띠 착용 생활화(2001.4.2), 2001년 시행예정인 운전중 핸드폰사용 단속 등 교통사고를 억제하기 위한 각종 제도의 시행효과가 복합적으로 작용하였기 때문인 것으로 판단됨.

o 사고발생률

- 사고발생률이 담보별로 안정화 또는 계속적으로 감소추이를 보이고 있음.

<표 3> 자동차보험 담보별 사고발생률 추이

(단위: %)

구 분		사고발생률(%)							
		1월	2월	3월	분기	4월	5월	6월	분기
대인 I	'00	4.5	4.1	4.6	4.4	4.6	5.1	4.7	4.8
	'01	4.7	4.2	4.5	4.5	4.5	4.9	4.6	4.7
대물	'00	9.8	8.6	9.6	9.2	8.8	9.6	8.9	9.1
	'01	11.5	9.7	9.3	10.1	9.2	9.6	9.0	9.3
자차	'00	17.2	15.0	15.9	16.0	13.7	15.2	14.5	14.4
	'01	19.5	16.5	15.1	17.0	14.1	14.9	13.7	14.2

o 일사고당 손해액

- 물적사고의 경우에는 지속적인 감소추이를 보이고 있는데 이는 경미한 사고발생현상이 유지되고 있기 때문이며, 인사사고의 경우는 증가추이로 반전되었는데 이는 중상사고의 보험금 고액화 심화에 기인함.

<표 4> 자동차보험 담보별 일사고당 손해액 추이

(단위: 천원)

구 분		일사고당 손해액					
		1월	2월	3월	4월	5월	6월
대인 I+II	'00	4,611	4,776	4,588	4,853	4,527	4,229
	'01	4,575	4,863	4,843	5,261	4,680	5,091
대물	'00	731	724	736	709	729	738
	'01	694	689	698	688	699	706
자차	'00	931	918	897	822	838	848
	'01	923	889	859	789	822	803

□ 보험료 측면

- o 2000년 8월 요율인상효과(3.8%)가 시간의 경과에 따라 경과보험료에 충분히 반영되어 사고율 하락효과와 함께 손해율 하락에 영향을 미침.

≤향후 전망>

- 2002년 월드컵 대비를 위해 교통관련 각종 제도의 시행으로
 - o 사고발생률 추이는 하향 안정된 추이로 수렴할 것으로 판단되며
 - o 일사고당 손해액의 경우도 일정한 수준으로 수렴할 것으로 판단됨.
- 이러한 추이에도 불구하고 자동차보험 순보험료 자유화('01.8월)로 인한
보험회사간 요율인하경쟁으로 손해율은 다소 상승할 것으로 예상됨.