

|      |                      |     |                                  |
|------|----------------------|-----|----------------------------------|
| 제공일자 | 2015. 5. 7(목)        | 담당자 | 기승도 박사                           |
| 홍보담당 | 변철성 수석(02-3775-9115) | 연락처 | 02-3775-9042, 010-7223-5795 총 4매 |

## 제목 : 『자동차보험료 증가 억제를 위한 보상제도 개선방안』 세미나 개최

- 보험연구원(원장 강호) 기승도 박사는 “최근 자동차보험 영업수지 적자가 1조 원을 초과한 것은 자동차보험 보상제도의 명확한 지급기준이 존재하지 않아 보험금을 노린 모럴해저드가 발생하고 있기 때문”이라고 분석함.
- 따라서 자동차손해배상보장법에 대물배상 제도를 대인배상 수준으로 개선하고, 자동차보험 대물배상 약관을 원리에 맞게 보완하여 보험금 누수를 방지해야 한다고 주장함.

□ 보험연구원은 하태경 의원, 박대동 의원과 공동으로 5월 12일(화) 오후 2시 국회 세미나실에서 “자동차보험료 증가 억제를 위한 보상제도 개선방안”이란 주제로 정책세미나를 개최하였음.

- 이번 세미나는 최근(2014년) 자동차보험 산업의 적자 규모가 연간 약 1조 원을 초과하면서 나타나고 있는 보험료를 둘러싼 갈등 문제를 해소하기 위한 방안을 모색하기 위해서 마련됨.
- 이날 주제 발표자인 기승도 박사, 이규훈 박사는 손해율에 입각한 자동차보험료 조정이 해결책이지만, 자배법 및 자동차보험 대물배상 약관에서 모럴해저드를 유발할 수 있는 요소들을 제거하는 것이 동시에 이루어져야 한다고 주장함.
- 이후 이경주 홍익대 교수의 사회로 업계와 학계의 다양한 전문가들이 바람직한 보상제도 개선방안에 대해 토론하는 자리를 가졌음.

## 2014년 자동차보험 산업의 적자 규모가 또다시 1조 원을 초과함.

- 자동차보험 산업은 2000년 이후 지속적인 적자상태이며, **2014년에는 적자 규모가 약 1조 1천억 원 수준에 이르는 것으로 조사됨.**

자동차보험 손해율 및 영업수지 추이

(단위: %, 억 원)

| 구분   | 2009년  | 2010년   | 2011년  | 2012년  | 2013년  | 2014년           |
|------|--------|---------|--------|--------|--------|-----------------|
| 손해율  | 73.8   | 81.6    | 75.7   | 75.2   | 78.2   | 80.1            |
| 영업수지 | -9,521 | -15,696 | -4,162 | -6,432 | -8,162 | -11,310<br>(추정) |

주: 1) IFRS 적용 이전 기준 손해율.  
2) 2014년 영업수지는 추정값임.  
자료: 금융감독원 금융통계월보, 각 연호.

## 가격인하 경쟁, 보험료 인상 억제 여론, 모럴해저드 발생 등이 자동차보험 적자의 원인임.

- 자동차보험료 관련 여론은 2010년 이후 4년 동안 높은 손해율에도 불구하고 실적을 반영한 보험료 조정을 막고 있음.
- 자동차보험은 2000년 가격자유화 이후 적자 확대와 적자 축소 현상이 반복되고 있으며, 적자 규모가 정점에 이른 시점은 **2010년**이었음.
  - 2010년 범정부주도의 제도 개선 이후 일시적으로 적자가 축소되었으나, 여론 등의 이유로 보험회사는 수년째 실질적으로 보험료를 조정하고 있지 못함.
  - 보상제도, 특히 대물배상 보상제도 측면에서도 보험금 누수를 유발할 수 있는 느슨한 제도(자동차손해배상보장법 및 자동차보험 대물배상 약관) 운영은 최근 자동차보험 적자 확대의 원인으로 작용함.

- 자동차보험 산업의 만성적 영업수지 적자 문제 해소를 위해서는 실질적 보험료 조정과 보험금 누수(모럴해저드성 보상)방지 제도가 지속적으로 개선되어야할 것임.
- 1963년 자동차손해배상보장법 시행 이후 대인배상 보상제도는 잘 정비되어 왔지만 대물배상 보상제도는 상대적으로 허술하게 운영됨.
- 2014년 물적담보 보험금 비중이 60%를 초과하고 있어 물적담보, 특히 대물배상 보상제도가 보상원리에 부합되게 운영되도록 제도 정비가 필요.

**특히 대물배상 제도(자배법 및 약관)에서 모럴해저드를 유발할 수 있는 요소를 제거하는 등 제도 정비가 필요함.**

- 자동차손해배상보장법에서는 보험금청구권을 정비업자에게 위임하는 제도 도입, 정비요금고시제 실시, 자동차 정비수가 분쟁위원회 설치 등을 통해 대물배상 제도를 대인배상 수준으로 격상할 필요가 있음.
- 보험금청구권을 정비업자에게 위임하는 제도는 피해자(또는 정비업자)의 불필요한 수리(사고처리 중 모럴해저드 발생)를 방지할 것으로 기대됨.
- 정비요금고시제는 기술적으로 명확한 작업시간을 고시함으로써 이 해당사자 간 분쟁을 최소화하는데 기여할 것으로 기대됨.
- 현재의 자동차보험 대물배상 약관에 따르면 렌트비, 추정수리비, 견인비 등을 보상원리에 부합되게 운영할 수 없기 때문에 이를 정상화할 필요가 있음.
- 렌트비의 경우, 동일차종을 배기량 기준으로 해석하여 대차를 하도록

함으로써 고가차로 인한 렌트비 증가 현상을 완화시킬 수 있을 것임.

- 수리를 전제로 추정수리비를 받은 피해자가 실제 수리를 하지 않는 문제를 해결하기 위하여 원칙적으로 추정수리비 지급을 최소화하는 방향으로 제도 개선이 필요함.
- 과도한 견인비, 불필요한 견인비 등 견인비 관련 문제는 소비자 불만의 대표적 사유이면서 보험금 누수의 원인이 되므로, 대물배상 약관에 견인비 지급기준 신설이 필요함.

<별첨> 정책세미나 발표자료 1부. 끝.

☞ 본 자료를 인용하여 보도할 경우에는 출처를 표기하여 주시기 바랍니다.

<http://www.kiri.or.kr>