

자동차보험제도 개선방향

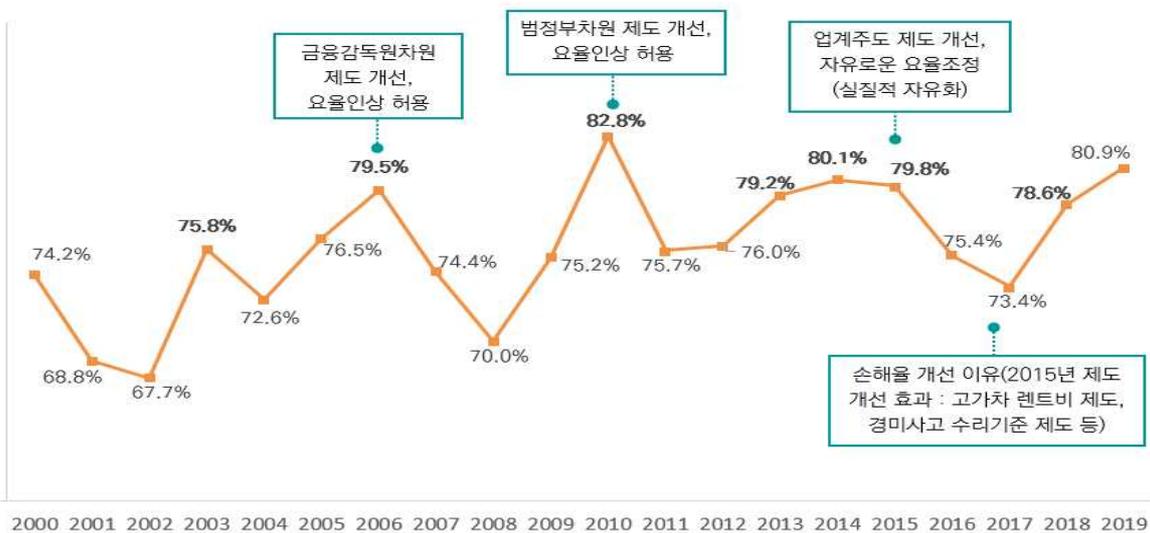
요약

2000년 이후, 손해율 급등 해소를 위한 자동차보험제도 개선이 3년 내지 4년 주기로 반복됨. 금융당국의 효율 및 상품자유화 정책, 자동차보험은 필수재(의무가입 보험)라는 국민의 인식이 상호 작용하면서 ‘감독원 주도’ 및 ‘범정부 주도’에서 ‘업계 주도(최근)’로 제도 개선 주체가 변화됨. 다시 손해율이 급등하고 있는 2019년 현재, 효율 및 상품자유화라는 명분 등을 감안할 때 우선 업계주도의 선제적 제도 개선 발굴 및 제안과 자구노력 선언 후 금융당국 참여 유도, 효율조정 등을 통한 손해율 안정화 방안도 검토될 수 있을 것임

1. 손해율 급등과 제도 개선 주체의 변화

- 2000년 이후, 2019년 현재와 같은 자동차보험 손해율 급등 상황이 자동차보험제도 개선 후 안정화되는 과정이 수차례 반복되어 옴
 - 손해율은 2018년 78.6%, 2019년 5월까지 80.9%¹⁾로 급등하는 추세에 있음
 - 2000년 자동차보험 자유화 이후 3년 내지 4년의 주기로 손해율 상승, 제도 개선 추진, 보험료 인상, 손해율 하락의 패턴이 반복됨

〈그림 1〉 손해율 변화와 제도 개선



주: 1) 실적손해율은 손해조사비가 사업비에 포함된 기준임

2) 2019년은 5월까지 누적자료임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

1) '손해사정비를 손해액에 포함시킨 손해율은 88.4%로 이는 수치균형 손해율수준(예정손해율)과 비교해볼 때 현재 자동차보험 산업의 영업수지 적자규모가 매우 크다는 것을 의미함(보험개발원(2019. 5), 『월말보고서』)

- 자동차보험제도 개선은 ‘금융감독원 주도’, ‘법정부 주도’, ‘업계 주도’의 순서로 제도 개선 주체가 변화됨
 - 금융감독원 주도시기(2000년부터 2005년)에는 금융감독원이 주도하던 과거 제도 개선 관행에 따라 강력한 요율 및 상품자유화 정책으로 손해율 안정화를 시현함
 - 법정부 주도시기(2006년부터 2012년)에는 요율 및 상품자유화에도 불구하고 자동차보험이 국민생활의 필수재인 점이 부각되어 금융위원회, 국토교통부, 경찰청 등 법정부차원의 제도 개선(보험금 누수방지, 사고율 감소, 사업비 절감, 요율제도 개선 등)이 요청되었음
 - 업계 주도시기(2012년 이후)에는 자유화 시대에 부합하게 고가차 렌트비제도 개선 및 경미사고 수리기준 마련 등 업계차원의 제도 개선 방안 발굴·제안 및 정책당국의 수용 등 방식으로 제도 개선이 이루어짐

2. 최근의 손해율 안정 장애요인

- (손해율 증가 원인) 최근 손해율 급등은 **외적 요인**으로 대법원 판결(가동연안 확대)과 같은 예측 불가능한 약관지급기준 변경 효과를 보험료에 충분히 반영하지 못한 점 및 요율인하 압력과 **내적 요인**으로 보험회사의 시장점유율 확대경쟁(할인상품 공급) 등이 복합적으로 작용한 것으로 판단됨
- (손해율 안정 장애요인) 손해율 안정을 주도할 뚜렷한 주체 부재, 보험료 인상에 대한 국민 거부감 등으로 손해율 안정이 용이하지 않은 상황임

3. 개선방향 제언

- (업계차원) 자유화 취지에 부합하게 업계주도의 총체적인 제도 개선 방안 발굴, 자구노력 선언, 정책제안 그리고 금융당국의 제도 개선 참여유도 등의 다각적 조치가 필요해 보임
 - 보험사기 방지(제도적 미비에 따른 보험금 누수방지 포함), 사고발생률 경감, 사업비 절감 등 자구노력 방안을 발굴하여 정책제안 후 실적손해율을 반영한 요율 조정이 필요함
 - 최근 보험회사의 보험료 조정은 예측 불가능한 사회환경 변화 결과를 반영한 것뿐이며 보험료 인상은 없었다는 점을 적극적으로 홍보할 필요가 있음
 - 요율결정원리에 부합한 요율결정 관행 정착을 통한 과도한 요율인하경쟁을 지양할 필요가 있음
- (정책차원) 요율 자유화를 통한 창의적 시장경쟁 유도 정책은 지속할 필요가 있으며 외부환경 변화로 인하여 불가피하게 보험금 지급이 늘어날 수밖에 없는 상황에는 그 적정성을 판단·반영할 수 있는 공식적인 제도장치 마련 등이 필요해 보임

기승도 수석연구원
kaebi@kiri.or.kr

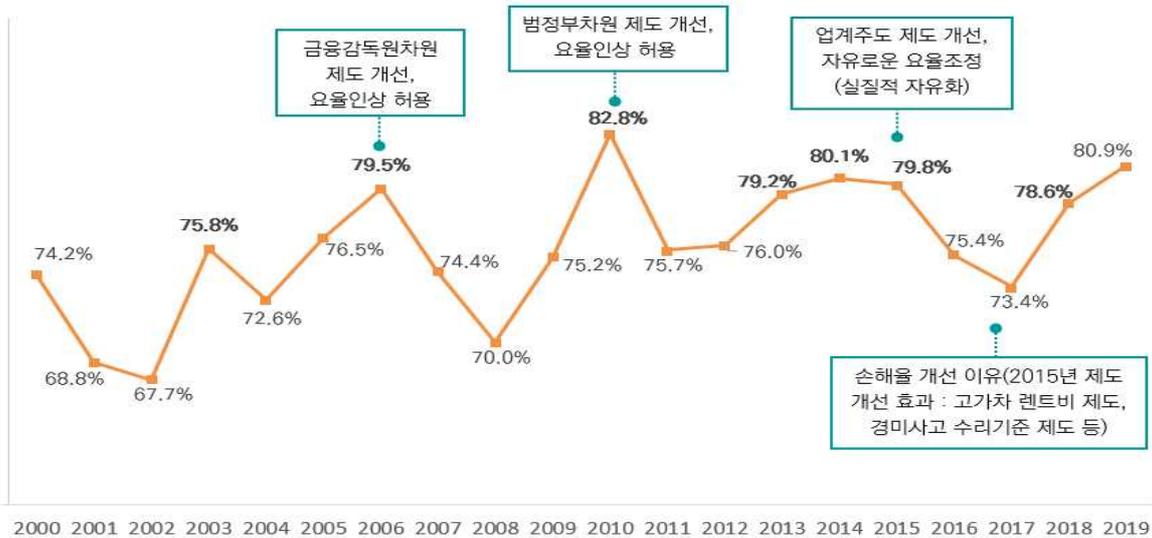
별첨: 자동차보험제도 개선방향

1. 자동차보험제도 개선방향

- 우리나라 자동차보험 요율자유화는 1994년 4월부터 시작되었으며, 2016년에 완결되었음
 - 우리나라 자동차보험 요율 및 상품자유화는 1994년 4월 할인할증제도의 범위요율을 시작으로 2000년 부가보험료 자유화, 2001년 순보험료 자유화, 2016년 실질적 요율 및 상품자유화의 단계를 거쳐 완료됨
 - 자동차보험 요율 및 상품자유화는 개방경제하에서 국내 보험회사들의 경쟁력 제고를 위하여 실시되었음

- 자동차보험 요율 및 상품자유화로 보험회사의 상품 및 가격경쟁력은 제고되었으나, 자유화 정책과 자동차보험에 대한 국민의 인식 사이의 괴리는 자동차보험 손해율 급등락의 원인이 되었음
 - 2000년 본격적인 자동차보험 요율자유화 이후에도 자동차보험은 국민생활의 필수재라는 인식으로 보험회사가 자유로이 자동차보험 요율을 결정하기 어려운 상황이 수시로 발생함
 - 급등하는 손해율 문제를 해결하기 위하여 정책당국의 제도 개선, 요율인상 허용과 손해율 개선의 과정이 2000년 이후 반복적으로 발생함
 - 2000년 이후 총 4회의 큰 제도 개선이 있었는데, 제도 개선 주체라는 측면에서 ‘감독원 등 금융당국 주도시기’, ‘법정부 주도시기’, ‘업계 주도시기’로 구분할 수 있음
 - ‘금융감독원 주도시기’는 2000년대 초반부터 2005년까지이며, 과거 금융당국에서 자동차보험 제도 개선을 주도하던 관행, 완전자유화 단계까지의 과도기적 상황 때문에 금융감독원 주도로 제도 개선 작업이 실시됨
 - ‘법정부 주도시기’는 2006년부터 2012년까지이며, 2005년까지 형식적인 의미에서 자동차보험 요율 및 상품자유화가 완결되었으나 자동차보험은 국민생활 필수품이라는 강한 인식 때문에 법정부차원의 제도 개선이 2회 이루어짐
 - ‘업계 주도시기’는 2013년부터 최근까지이며, 2016년에 형식적, 실질적 자유화가 완결되었음

〈그림 1〉 손해율 변화와 제도 개선



주: 1) 실적손해율은 손해조사비가 사업비에 포함된 기준임
 2) 2019년은 5월까지 누적자료임
 자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

■ ‘금융감독원 주도시기’, ‘범정부 주도시기’, ‘업계 주도시기’의 제도 개선 내용을 일부를 요약해보면 다음과 같음

- ‘금융감독원 주도시기’ 중 2000년, 2003년에 실적손해율이 예정손해율을 초과하여 금융당국이 제도 개선을 2회 실시하였음
 - 금융감독원은 보험개발원의 순보험료 산출 및 검증제도 폐지, 부가보험료 자유화, 순보험료 자유화 등 자유화 일정을 순차적으로 진행하면서도 손해율 급등 시에 제도 개선, 효율인상 허용 등의 방법으로 주도적으로 손해율 안정화 정책을 실시함
- ‘범정부 주도시기’인 2006년, 2010년의 실적손해율이 예정손해율을 크게 초과하자 금융위원회, 국토교통부, 경찰청 등이 함께 범정부차원의 제도 개선을 2회 실시함
 - 효율 및 상품자유화에도 불구하고 자동차보험이 국민생활의 필수재인 점이 부각되어 범정부차원에서 제도 개선을 추진하였음
 - 범정부차원의 제도 개선이라는 특성 때문에 제도 개선의 범위는 ‘효율제도’, ‘보상제도’, ‘보험회사 자구노력’, ‘보험회사 과도한 경쟁 규제’, ‘사고감소’, ‘보험사기 억제’ 등 자동차보험 전 분야가 망라됨
 - 동 제도 개선 이후 손해율에 입각한 자동차보험 효율조정이 허용되면서 자동차보험 손해율이 안정화됨
- ‘업계 주도시기’에는 2013년부터 수년간 손해율이 급증하였으나 자동차보험이 국민 필수재라는 인식 때문에 효율인상을 통한 손해율 안정화에 실패하였으며, 2015년 업계 주도로 보상제도 개선을 통한 손해율 안정화를 시현함

- 2015년 보험업계는 보험금 누수방지제도(예: 고가차 렌트비 경감방안, 경미사고 수리기준 등)를 제안하고, 정책당국이 이를 받아들여 약관 등을 개정하였음

- 과거 손해율 안정화 정책은 보험회사의 자구노력(회사), 보험금누수 방지(정책)와 요율인상이라는 3가지 방안이 통합적으로 작동하도록 이루어짐

■ 시장 안정화 책임이 있는 정부(또는 정책당국)은 자동차보험 시장이 불안정해지면 언제든지 개입할 수 있지만, 자동차보험 요율 및 상품자유화가 완결된 현 시점에서 자동차보험 손해율 악화 문제를 해소하기 위한 직접적 개입이 쉽지 않아 보임

- 최근 손해율 추세를 보면, 2017년 최저점을 찍은 후 매년 급증하는 모습을 보이고 있으며 2019년 이후 손해율은 매우 높을 것으로 예상됨

- 최근 손해율 급등은 보험금 원가증가 효과를 적절히 반영하지 못한 요율수준, 보험회사간 할인경쟁(할인상품 출시, 시장점유율 확대를 위한 Off-Balance 왜곡) 등이 복합적으로 작용한 것으로 판단됨

- 보험금 원가증가 효과는 치료비, 부품가 등의 '자연증가 효과'와 대법원 가동연한 판결, 정비공임 공표 등 '외부요인 효과' 등으로 나눌 수 있는데 자연증가 효과는 보험료에 반영하지 못하고 외부요인 효과는 일부만 반영할 수밖에 없는 등 요율결정에 회사의 자율성이 제한되고 있는 상태임

- 최근 손해율 급등상황은 보험회사가 요율자유화 취지에 부합하게 자율적으로 요율을 인상하면 해소될 수 있지만, 자동차보험료 인상에 대한 국민의 거부감 등을 감안할 때 제도취지에 부합한 요율인상 결정을 쉽게 내리기 어려울 것으로 판단됨

- 국민이 자동차보험 요율인상을 허용하도록 하기 위해서는 자동차보험 운영 전반에 대한 회사의 자구노력과 보험금 누수방지를 통한 제도 개선 등을 통해 정부당국이 제도 개선에 참여하도록 명분을 제공할 필요가 있다고 판단됨

- 과거에는 금융당국 및 범정부차원에서 제도 개선에 참여할 수 있는 제도적 근거가 있었으나 자동차보험 요율 및 상품자유화가 완결된 현 시점에서 정부차원의 개입은 과거보다 용이하지 않아 보임

- 따라서 2015년 상황에서처럼 범업계차원의 보험금 누수방지 정책 발굴 및 제안, 자구노력 선언 등을 통한 제도 개선 제안을 통해 국민에게 스스로 다가가는 모습을 보이는 것이 적절해 보임

■ 제도 개선 추진 방향

- 추진 방향 1(업계차원): 자유화 취지에 부합하게 업계주도로 총체적인 제도 개선 방안 발굴, 자구노력 선언, 정책제안 그리고 금융당국의 제도 개선 참여유도 등의 다각적 조치가 필요해 보임
 - 보험사기(제도적 미비로 인한 보험금 누수 포함) 방지, 사고발생률 경감, 자구노력 방안을 발굴

하여 정책제안 후 실적손해율을 반영한 요율 조정이 필요함

- 최근 보험회사의 보험료 조정은 예측 불가능한 사회환경 변화 결과를 반영한 것뿐이며, 보험료 인상은 없었다는 점을 적극적으로 홍보할 필요가 있음
- 요율결정원리에 부합하게 요율을 결정하는 관행이 정착되도록 함으로써 과도한 요율인하경쟁으로 인한 부작용을 방지할 필요가 있다고 판단됨
- 추진 방향 2(정책차원): 자유화를 통한 창의적 경쟁을 할 수 있는 정책은 지속시키되 자동차보험은 생활 필수재라는 국민의 인식을 제도에 일부 반영할 필요가 있다고 판단됨
 - 예를 들면, 외부환경 변화로 인해 불가피하게 보험금 지급이 늘어날 수밖에 없는 상황의 경우에는 그 적정성을 판단, 반영할 수 있는 공식적인 제도장치 마련 등이 필요해 보임
 - 국민생활 필수재인 자동차보험의 특성 때문에 요율자유화에도 불구하고 보험회사가 자유롭게 보험료를 인상하기 어려운 상황이 향후에도 반복될 가능성이 있기 때문에 국민의 이해를 얻어 보험료를 조정할 수 있는 근거를 마련이 필요하다고 판단됨

〈표 1〉 2000년 이후 자동차보험제도 개선 내용 요약

연도	손해율	제도 개선	제도 개선 추진 주체
2000	74.2%	보험개발원 순보험료 산출 및 검증제도 폐지*(회사별 순보험료 자유화), 범위요율 자유화, 요율제도 개선 및 손해율을 고려한 요율인상, 참조순보험료 인상(3.8%) * 보험개발원 순보험료 산출 및 검증제도가 일시적으로 폐지되었다가 그 필요성을 공감하여 후일 부활됨	금융감독원주관 제도 개선 (자유화 확대, 자구노력 강조), 요율인상 일부 허용
2001	68.8%	순보험료 자유화 조기실시(개인용), 보험료 2~3% 인하	
2002	67.7%	보험료 인하(전체 0.5%), 위자료 및 렌트비 지급기준 상향	
2003	75.8%	보험료 인상(전체 0.6%), 무과실 자차사고 보험료 할인 유예기간 연장, 가해불명사고 기획조사 실시, 금융감독원 주관 '특별이익 금지 방안' 마련 및 시행	
2004	72.6%	제도 개선 시행 발표, 보험료 인상, 후유장해 상실수익액 및 위자료 금액, 사망 장례위자료 금액 상향, 담보별 보장금액 기준 등 표준약관 개정	
2005	76.5%	상품 및 요율규제 완화, ±25%를 폐지 등	
2006	79.5%	보험료 인상, 가격덤핑 관행 억제, 부재 환자 의료기관 관리 강화를 통한 보험금 누수방지, 사고율 감소 유도, 초과사업비 집행 및 불공정 모집 감시	법정부차원 제도 개선 (요율제도, 보상제도 및 자구노력 등 모든 분야 제도 개선), 요율인상 용인
2007	74.4%	참조순보험료 인상(전체 4.6%)	
2008	70.0%	참조순보험료 인상(전체 0.4%)	
2009	75.2%	-	
2010	82.8%	자동차보험 종합대책 마련(보험원가 절감, 제도 개선, 환경 개선), 요율체계 합리화, 보험금 누수방지, 보험사기 방지, 물적담보 할증기준 확대	
2011	75.7%	표준약관 개선, 참조순보험료 인상(3.7%)	
2012	76.0%	보험회사의 자발적 보험료 인하(평균 2.5%)	업계주도 제도 개선 (고가차문제 등 사회문제와 연계한 제도 개선 추진), 보상제도 개선 효과 및 자유화 취지에 부합한 자유로운 요율조정 허용
2013	79.2%	-	
2014	80.1%	-	
2015	79.8%	고가차 문제 보상제도 개선 등(공청회), 업계에서 특약보험료를 할증한 것으로 추정, 참조순보험료 인하(1.9%)	
2016	75.4%	고가차 합리화 공청회 내용을 반영한 약관개정	
2017	73.4%	대인배상 지급기준 개선, 참조순보험료 인하(2.4%)	
2018	78.6%	2019. 1 시세하락 손해 및 경미사고 보상기준 확대	?

주: 1) 본 자료는 향후 제도 개선 추진 방향을 추정하기 위하여 과거제도 개선 내용을 개략적으로 정리한 것임

2) 본 자료의 손해율은 손해사정비를 사업비에 포함한 실적으로, 손해액에 포함시키는 현행 기준으로는 실적손해율이 큰 폭으로 증가할 것임

자료: 금융감독원 홈페이지, <http://www.fss.or.kr>

2. 2019년 자동차보험 관련 연구실적

〈표 2〉 자동차보험 연구실적과 계획

제목(주제)	연월	비고
자동차보험 잔여시장제도 개선방향 연구	2019	보고서(완료)
자동차손해배상책임사고 관련 논란과 해결방안(보험연구원, 박재호 의원실 공동주최)	2019. 4	세미나(완료)
경미사고 대인배상의 문제점과 개선방안 국회 정책세미나(보험연구원, 안호영·고용진 의원실 공동주최)	2019. 8	세미나(완료)
자율주행차사고 배상책임법제 및 보험제도 관련 주요국 동향	2019	진행
자동차사고 대물피해 책임 해외사례 연구	2019	진행
자동차보험 사고 피해자 치료 일원화 연구	2020	예정
자유화 이후 자동차보험 요율제도 운영의 문제점과 개선방향 연구	2020	예정
주요국의 자동차보험 제도 연구	2020	예정