

자동차보험의 불안정성과 손해보험산업

2013. 6. 10
전 용 식

kiri





검토배경



손해보험산업의 위험요인과 그 대책은?

저성장 저금리 장기화

손해보험회사 파산 및 구조조정 가시화?

- 그린손해보험 파산 및 피인수
- 에르고그룹의 에르고다음 지분매각

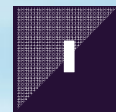
주주, 계약자, 납세자

- 호주의 HIH 파산 (2000) 사례
 - 공공배상책임보험 보험료 인상, 가입난
 - 피해가입자 지원을 위한 정부의 자금지원
- 일본 손해보험산업의 구조조정 사례
 - 요율 경쟁으로 인한 수익성 악화, 외국보험회사 진입, 타업권 대형화로 인한 잠식 우려

국민경제

- 경제활동 위축
 - 손해보험 발전 국가일수록 경제활동이 촉진
 - IMF 금융위기로 국내 손해보험산업 구조조정 사례
- 보험산업 지속가능성 훼손

I 목 차



검토배경



손해보험산업의 현황



자동차보험산업의 위험요인



자동차보험 만성적자와 변동성의 원인



결론 및 시사점

kiri





손해보험산업의 현황

손해보험산업과 국민경제

손해보험산업의 위상과 사업구조

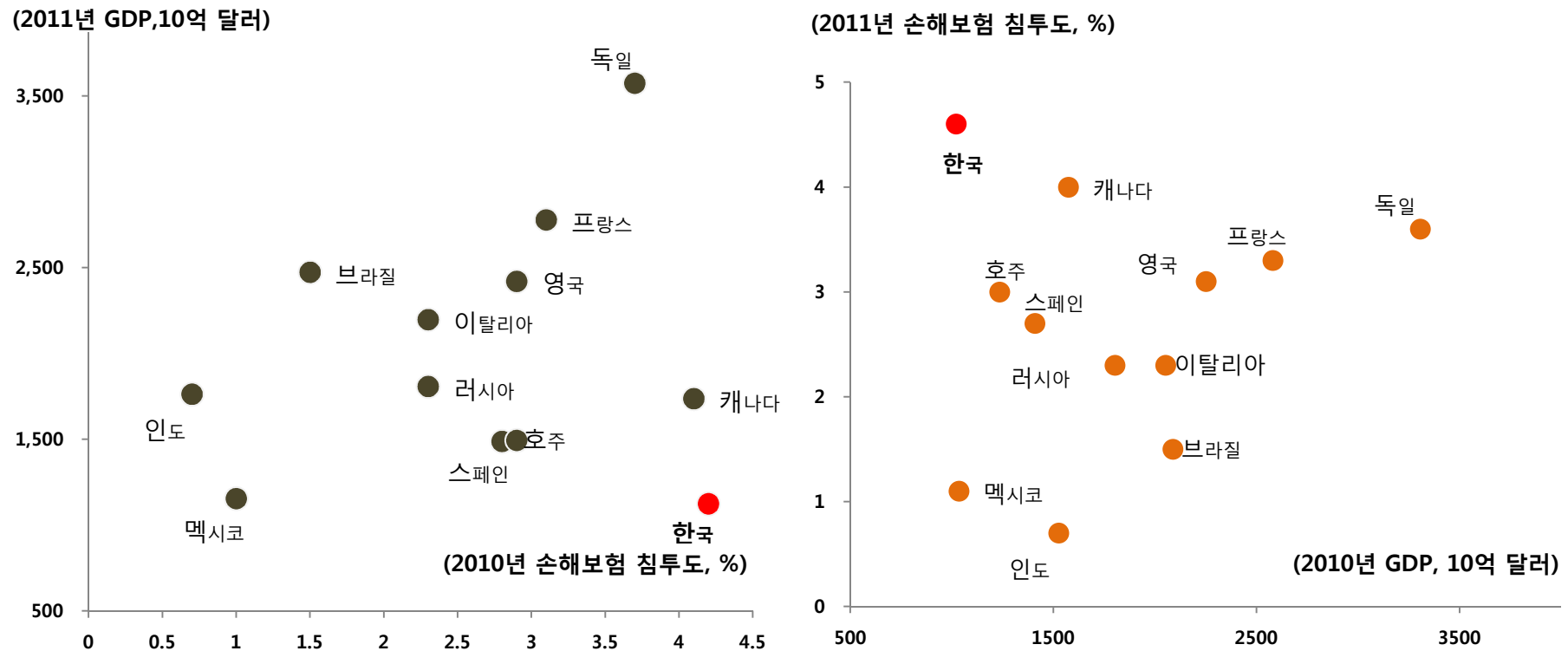
성장성 및 수익성



손해보험산업과 국민경제

- 손해보험산업 발전과 경제성장 간의 인과관계는 불명확하지만...

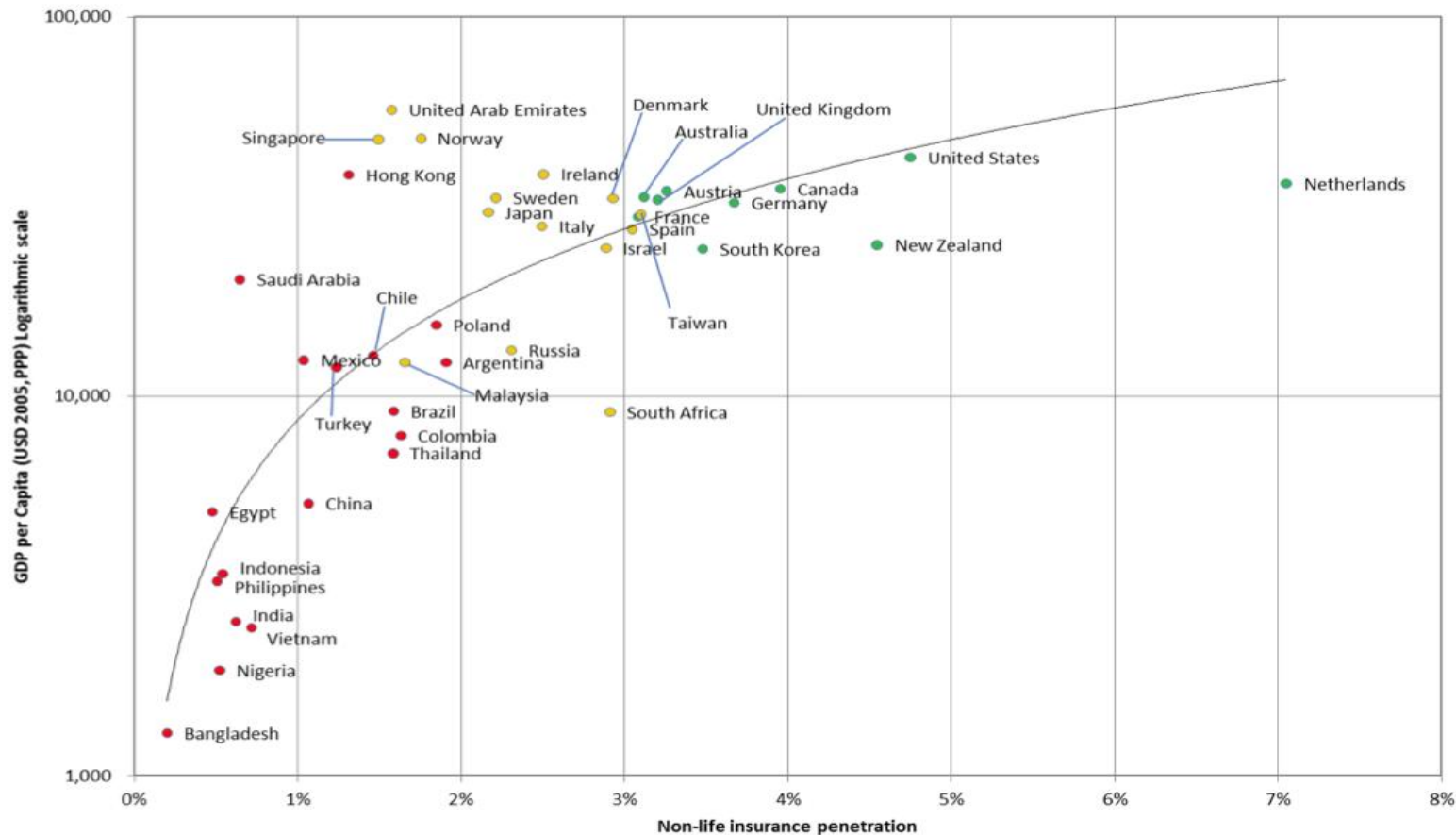
주요국 GDP와 손해보험산업 침투도



손해보험산업과 국민경제 (Cont'd)

- ...손해보험산업이 발전한 국가일 수록 높은 1인당 국내총생산이 높은 것으로 관측

주요국의 손해보험 침투도와 1인당 GDP



손해보험산업의 위상

- 국내 손해보험산업은 보험료 기준으로 세계 10위 규모이며, 국내 금융산업 비중은 자산기준으로 5.3%

2011년 손해보험 보험료 상위 10개국

(단위: %, 십억 달러)

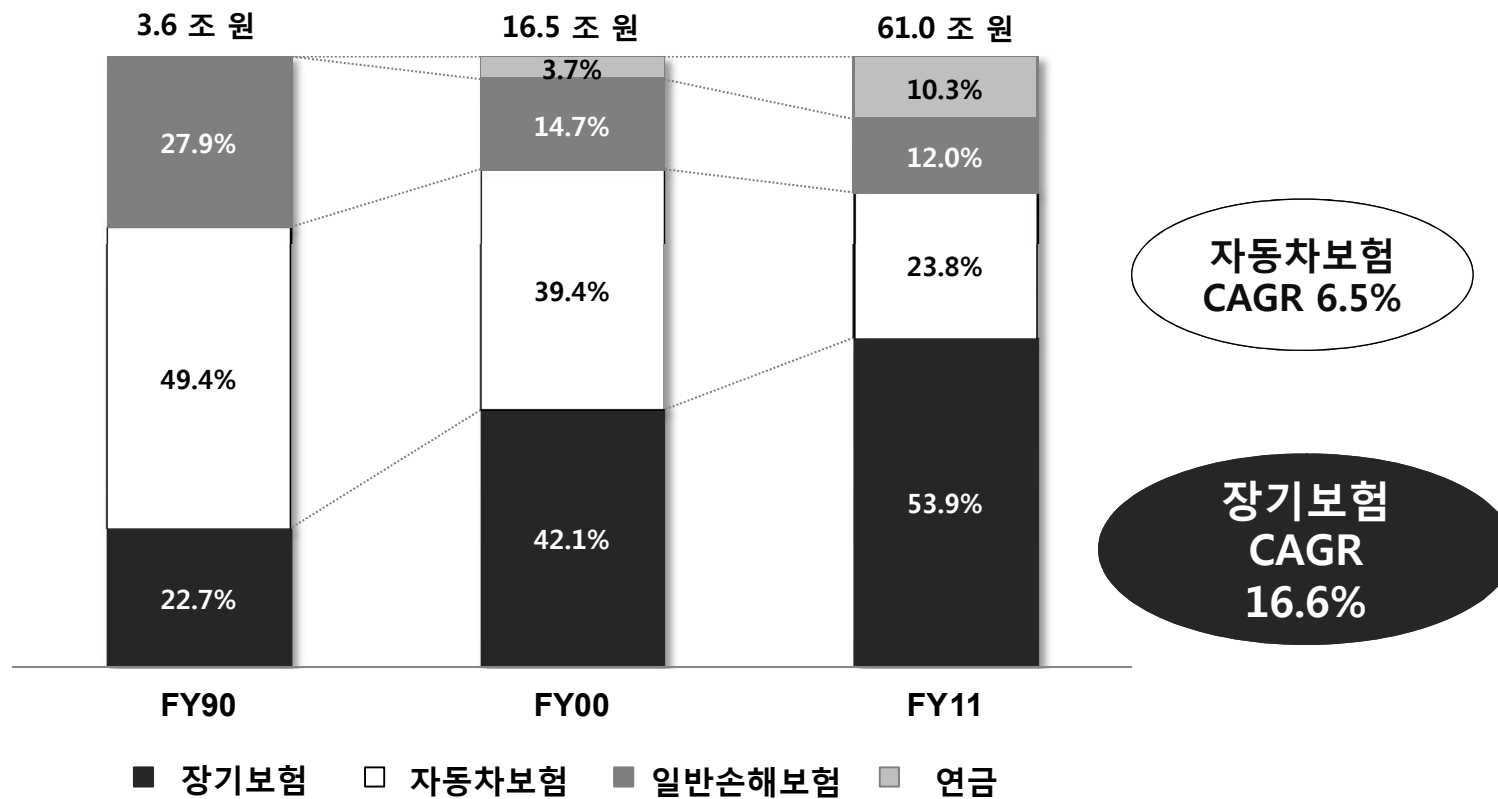
보험료 순위	국가	시장점유율	보험료 규모	GDP 순위	침투도	밀도
1	미국	33.89	667.1	1	4.5	2,130
2	독일	6.67	131.3	4	3.6	1,578
3	일본	6.64	130.7	3	2.2	1,031
4	영국	5.56	109.5	7	3.1	1,188
5	프랑스	5.00	98.4	5	3.3	1,403
6	중국	4.44	87.3	2	1.2	64
7	네덜란드	4.05	79.7	17	9.5	4,777
8	캐나다	3.51	69.0	11	4.0	2,010
9	이탈리아	2.82	55.4	8	2.3	834
10	한국	2.60	51.2	15	4.6	1,045
전 세계		100.00	1,968.2	—	2.8	283

자료: Swiss Re(2012)

손해보험산업의 사업구조

- 국내 손해보험산업은 장기성 보험 중심의 사업구조

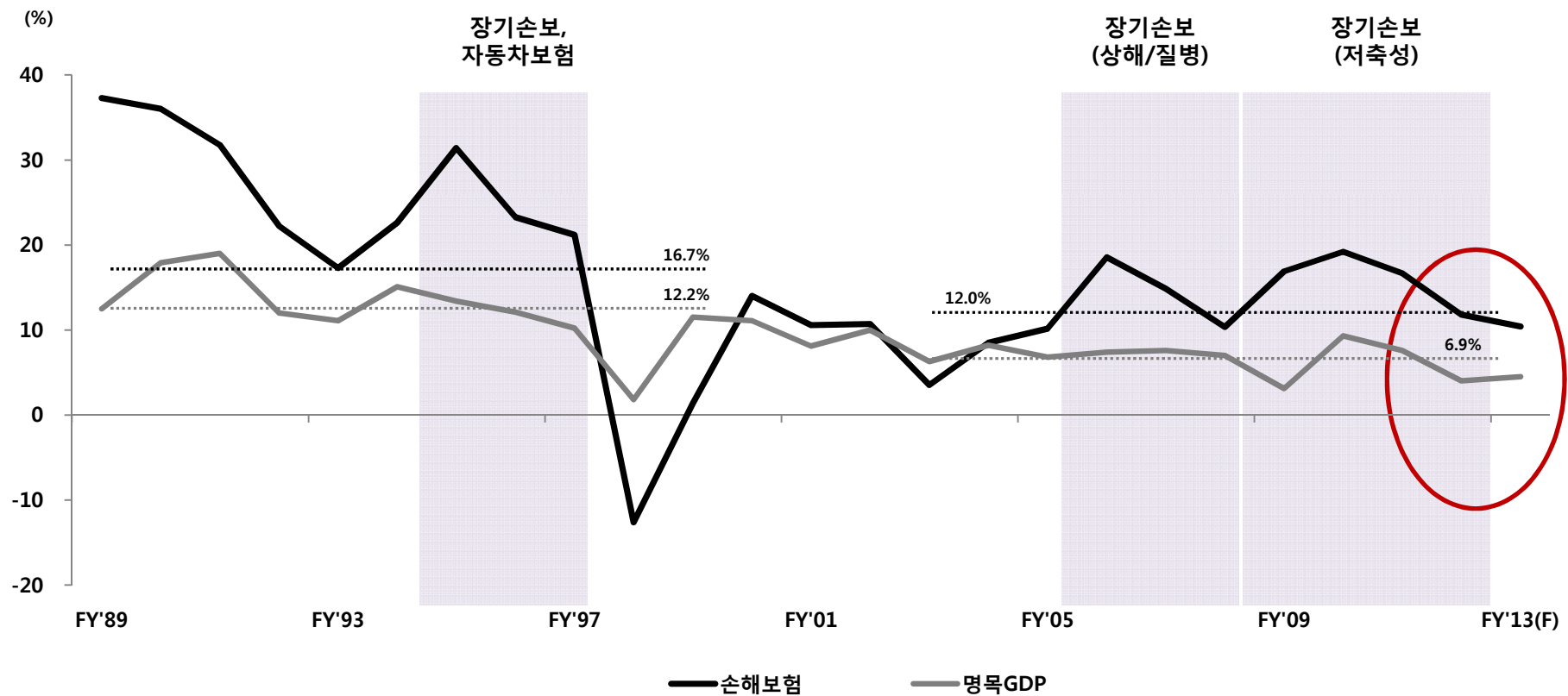
손해보험산업의 상품비중 추이



경제성장률 둔화와 손해보험 성장성 둔화

- 명목경제성장률을 상회하는 성장세를 시현했으나, 경제성장률과 장기손해보험의 성장세 둔화로 성장동력이 약화되고 있는 것으로 보임.

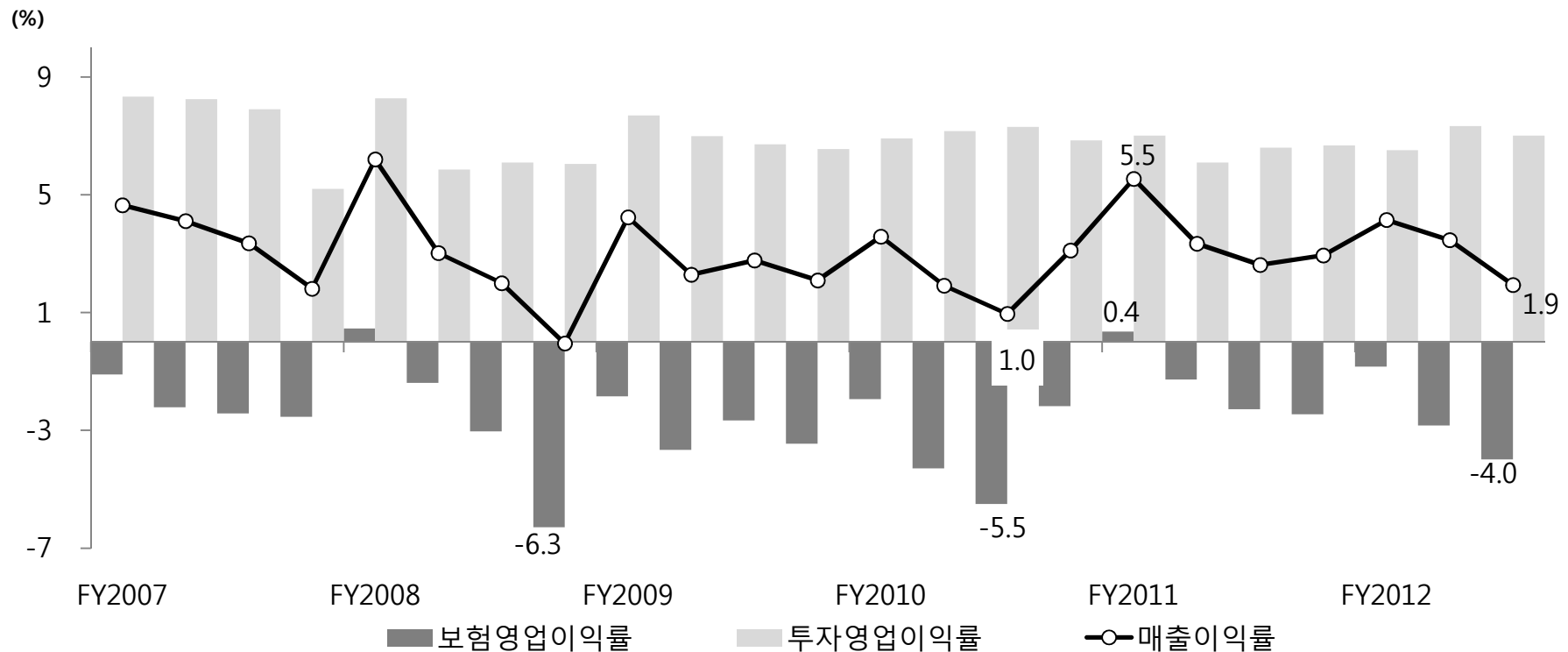
명목 GDP와 손해보험 원수보험료 성장률 추이



보험영업이익 적자, 투자영업이익 흑자의 수익구조

- 매출이익률은 2008년 이후 2~4%수준이나 투자영업이익률 6%, 보험영업이익률 -2% 수준을 유지

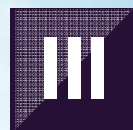
손해보험산업 매출이익률 분해



매출이익률 = 당기순이익 / (보험영업수익 + 투자영업수익)

보험영업이익률 = 보험영업이익 / (보험영업수익 + 투자영업수익)

투자영업이익률 = 투자영업이익 / (보험영업수익 + 투자영업수익)



자동차보험산업의 위험요인

자동차보험 손해율의 변동성

자동차보험 수익성 양극화

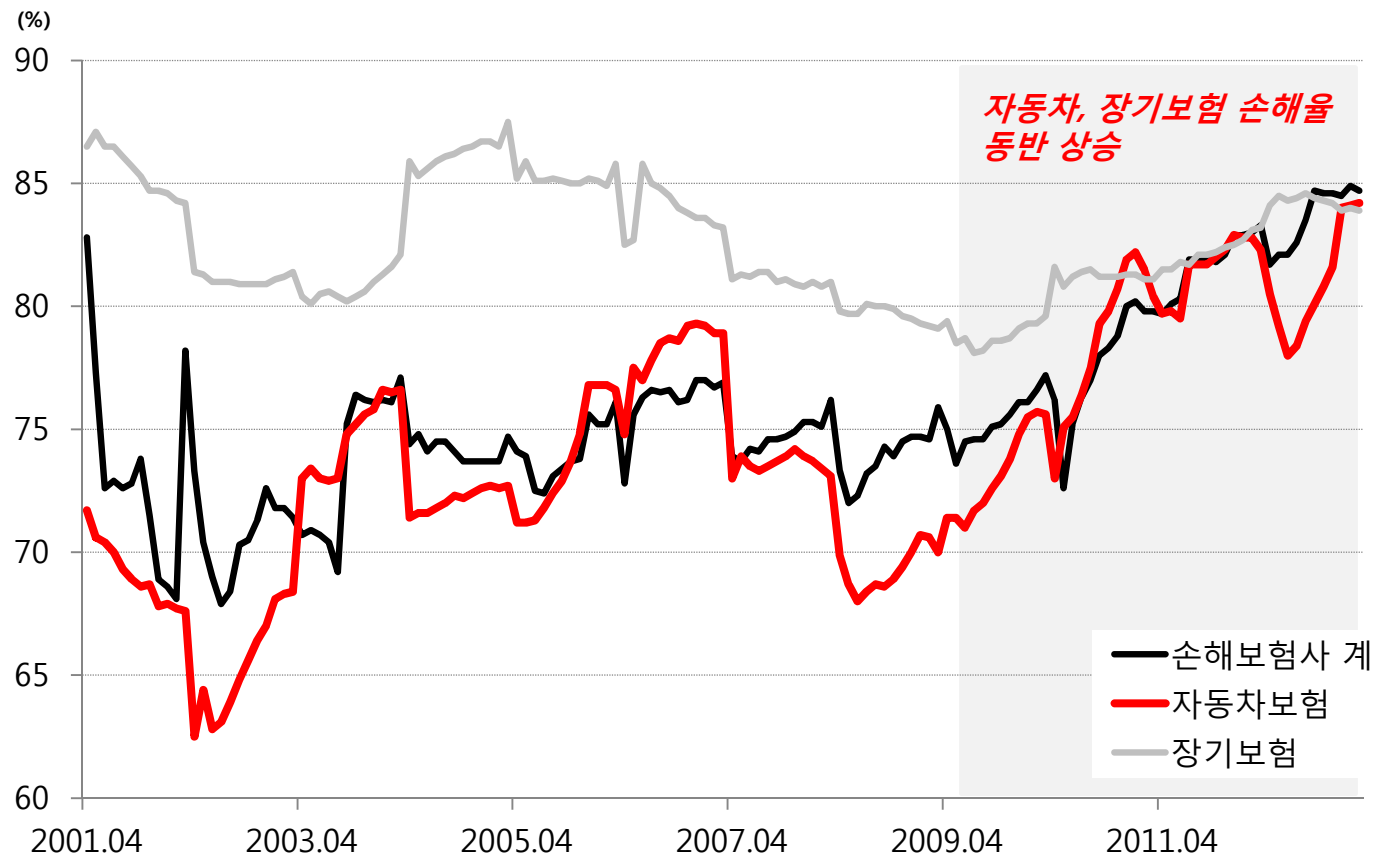
저금리



손해보험산업의 보험영업이익 적자는 자동차보험에서?

- 손해보험산업의 손해율은 자동차보험 손해율과 동행하고 있고 2009년 이후 자동차 보험 손해율과 장기보험 손해율이 동반 상승 추세

손해보험산업, 자동차보험, 장기보험 손해율 추이

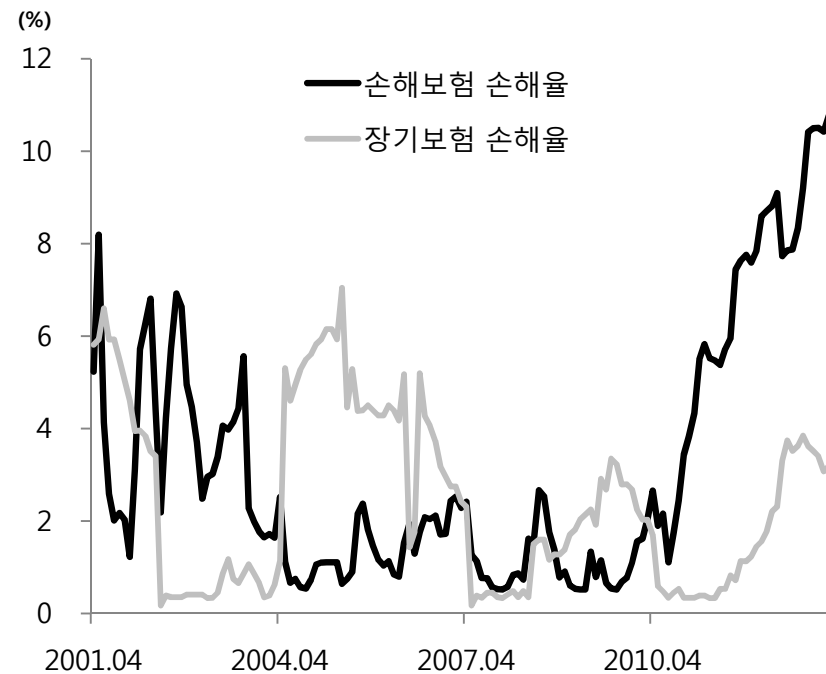
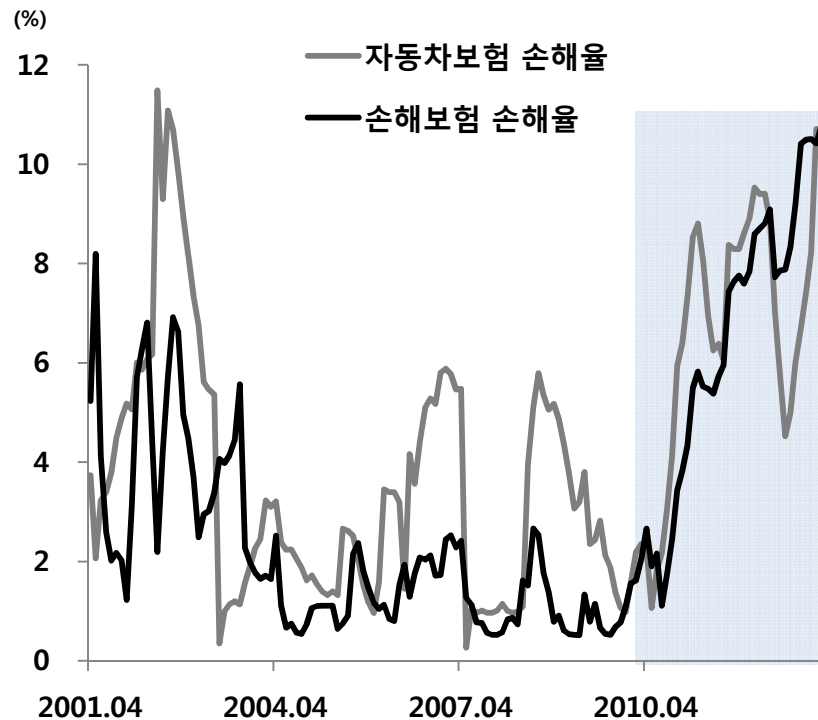


자료: 보험통계 포털 서비스, 보험개발원

보험영업이익 변동성

- 자동차보험 손해율의 변동성이 장기보험 손해율 변동성보다 크고 손해보험산업의 손해율 변동성과 동행하는 것으로 나타남.

손해보험산업, 자동차보험, 장기보험 손해율의 조건부 표준편차 추이



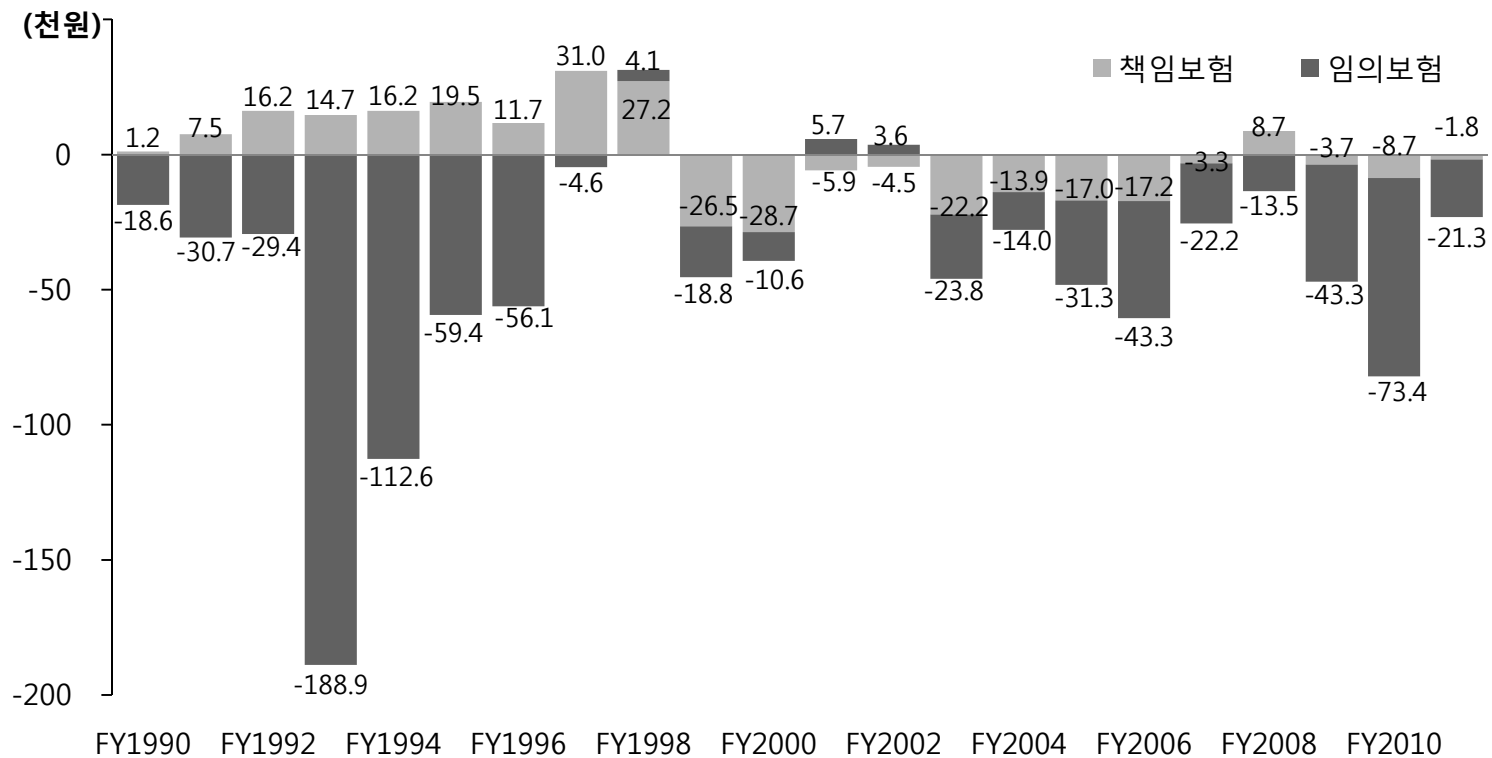
주: 조건부 표준편차는 GARCH(1,1) 모형으로 추정되었는데, 2001년 4월부터 2013년 2월의 자동차보험, 손해보험, 장기보험 손해율을 평균방정식의 종속변수로, 독립변수는 상수항과 종속변수의 시차를 포함

자료: 보험통계 포털 서비스, 보험개발원

자동차보험의 만성적 적자구조

- 자동차보험 손해율 상승과 변동성은 만성적 적자로 이어지고 있으며, 대당 보험영업 이익은 FY2010 건당 8만 2천원, FY2011 1건당 2만 3,100원의 적자를 보고 있음.

책임보험과 임의보험의 대당보험영업이익 추이

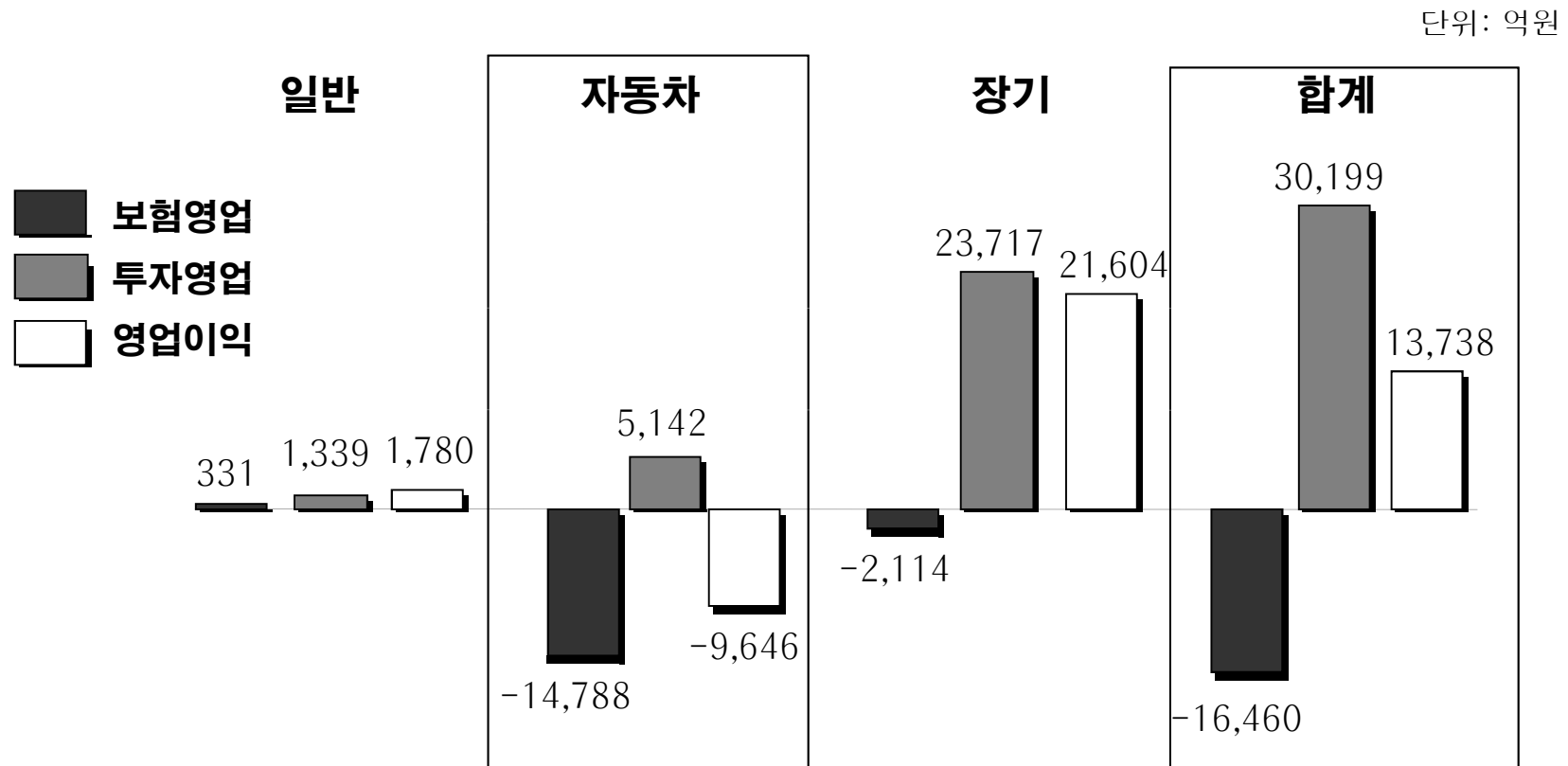


자료: 자동차보험개황 각호, 전용식·채원영(2013) 재인용

자동차보험 전업사의 취약한 경영성과

- 자동차보험 비중이 큰 온라인 전업사들은 혹은 중소형 보험회사들이 자동차보험 손해를 악화에 더 큰 영향을 받을 수 밖에 없는 구조임.

FY2010 국내 손해보험산업의 사업별 수익구조

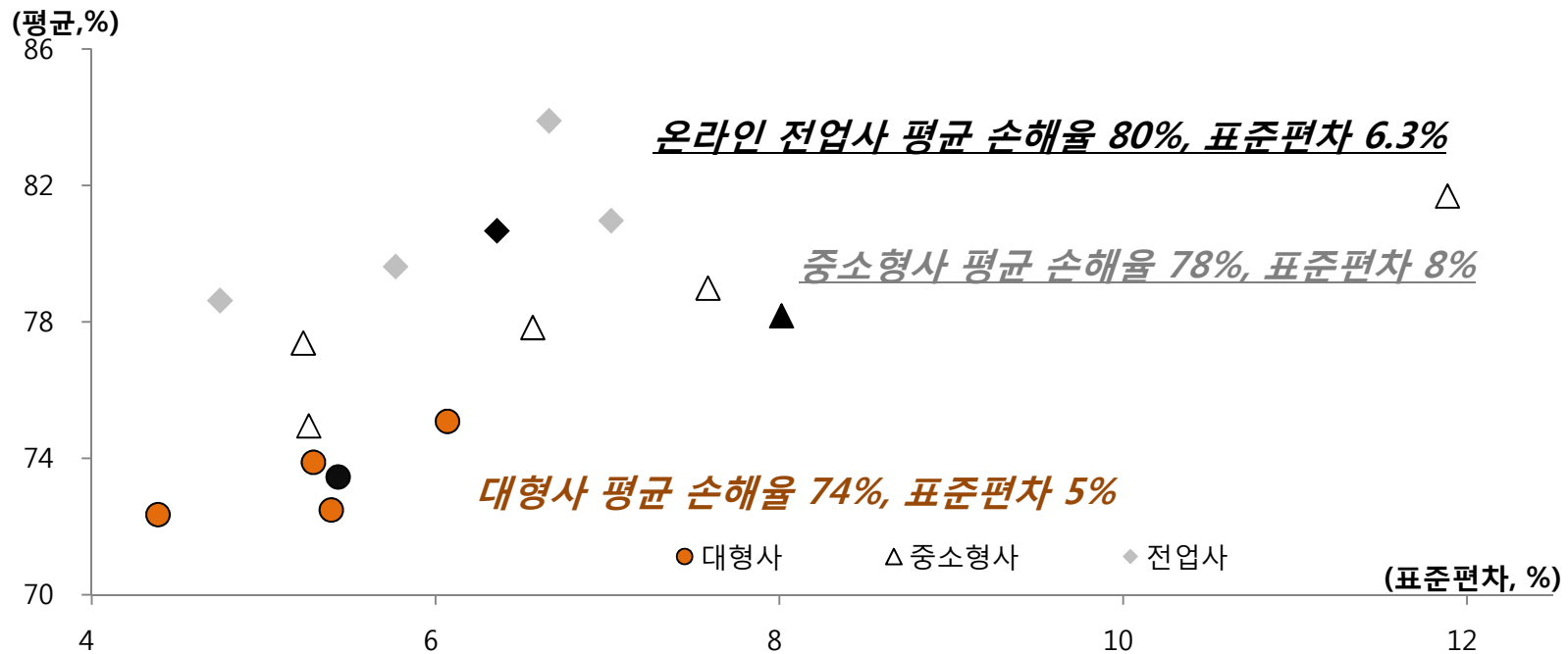


자료: 예금보험공사

자동차보험 보험영업 성과의 양극화

- 2005년부터 회사그룹별 손해율의 평균과 표준편차를 보면, 중소형사와 온라인 전업사들의 평균 손해율이 높고 표준편차도 상당히 큰 것으로 나타났음.

자동차보험 손해율의 평균/표준편차



주: 1) 대형사: 삼성화재, 현대해상, LIG손보, 동부화재 중소형사: 메리츠화재, 한화손보, 롯데손보, 흥국화재, MG손보 (구, 그린손보) 전업사: 현대하이카, The-K, 에르고다음, 교보AXA

2) 중소형사 중 AIG손해보험(구, 차티스 손보)는 데이터가 용이하지 않아 제외하였음.

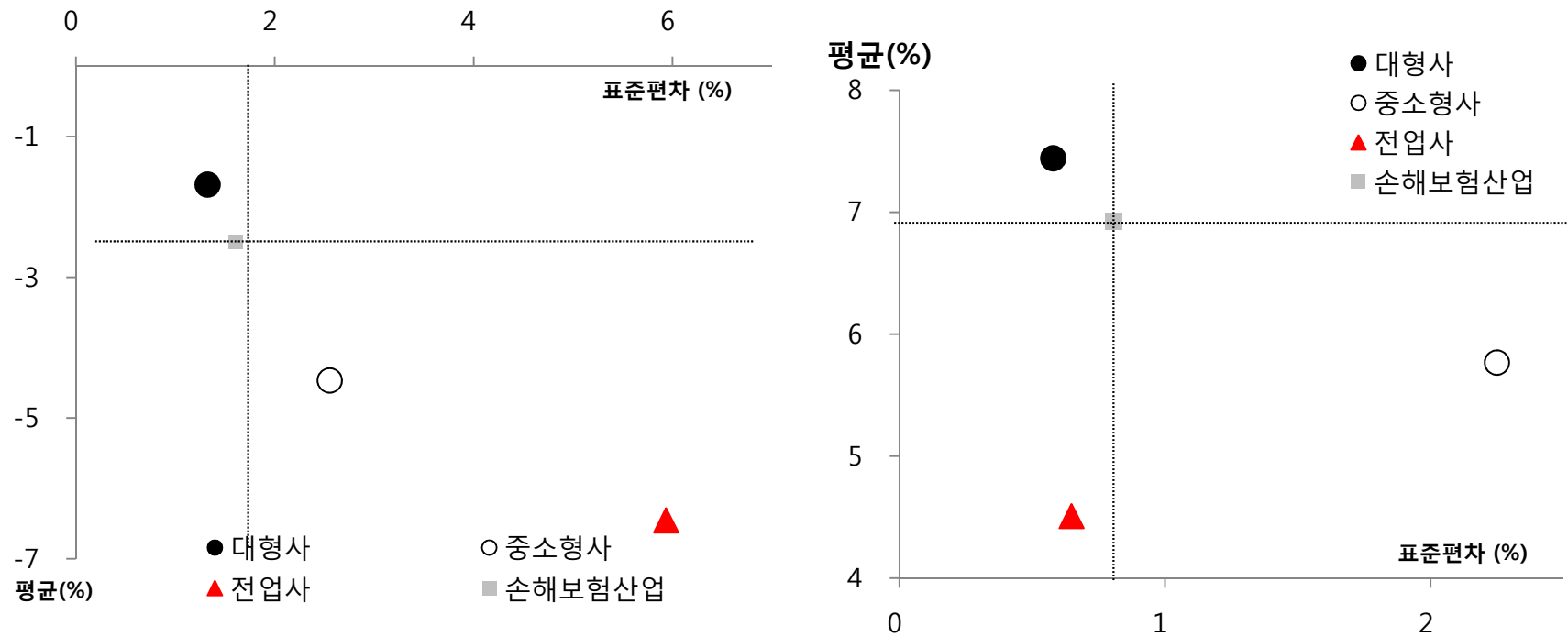
3) 검은색 표시는 구분별 총합계의 평균, 표준편차임.

자료: 보험통계포털, 보험개발원

자동차보험과 손해보험산업 경영성과 양극화

- 온라인 전업사와 중소형사들의 투자영업이익률도 변동성이 큰 것으로 나타나 이들의 경영성과가 상당히 좋지 않은 것으로 나타났음.

국내 손해보험 산업의 보험영업이익률(좌)와 투자영업이익률(우)의 평균과 표준편차



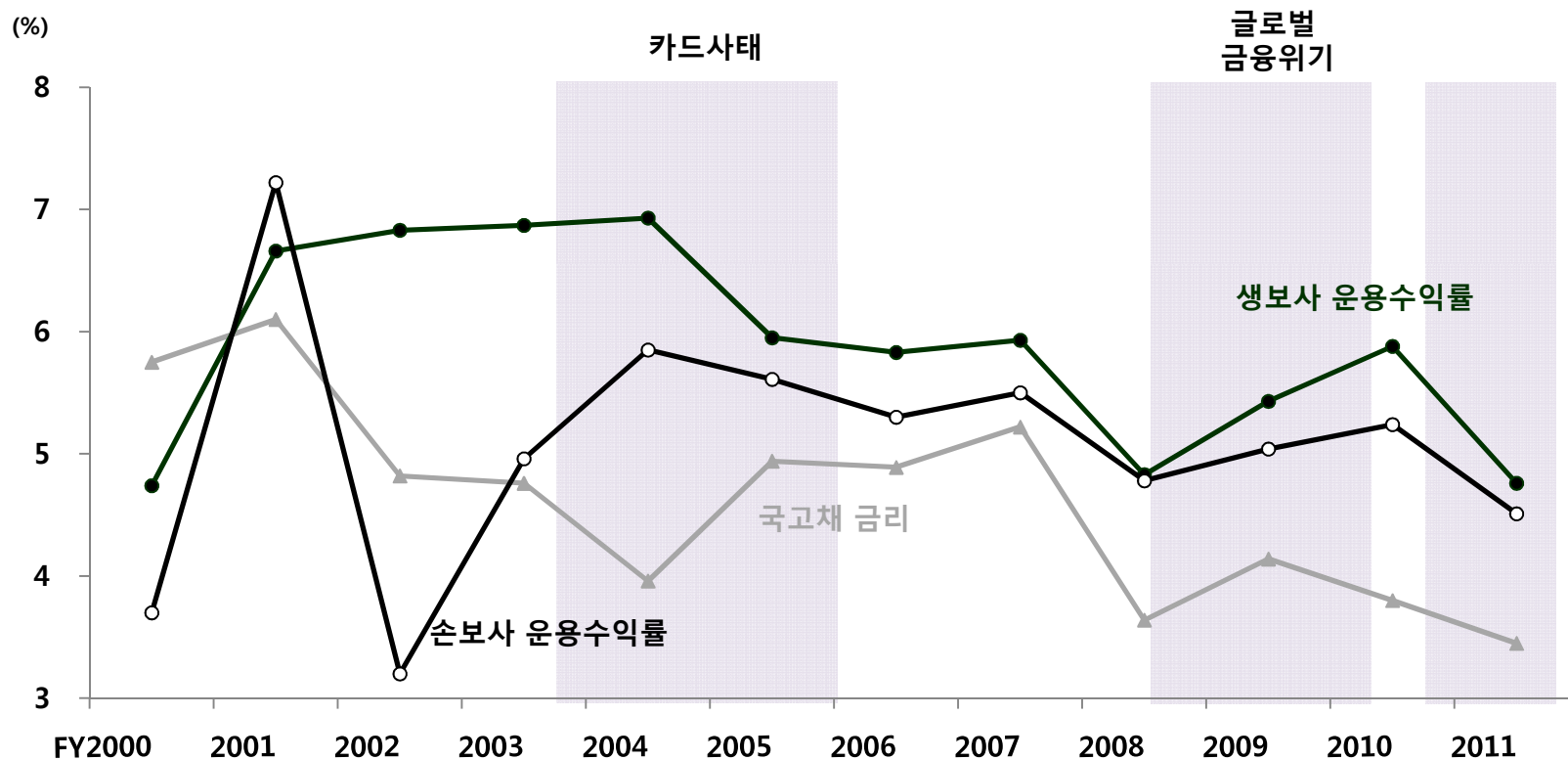
주: 1) 대형사: 삼성화재, 현대해상, LIG손보, 동부화재 중소형사: 메리츠화재, 한화손보, 롯데손보, 흥국화재, MG손보 (구, 그린손보) 전업사: 현대하이카, The-K, 에르고다음, 교보AXA
 2) 중소형사 중 AIG손해보험(구, 차티스 손보)는 데이터가 용이하지 않아 제외하였음.
 3) 검은색 표시는 구분별 총합계의 평균, 표준편차임.

자료: 보험통계포털, 보험개발원

저금리 장기화로 손해보험산업 양극화 가속 우려

- 저금리 장기화로 자산운용 수익률 둔화추세가 지속될 경우 경영성과 양극화는 더욱 악화될 우려

국고채 수익률과 생·손보 자산운용 수익률 추이



자료: 윤성훈·전용식 외, 『FY2013 보험산업 전망과 과제』, 보험연구원



자동차보험 만성적 적자와 변동성의 원인

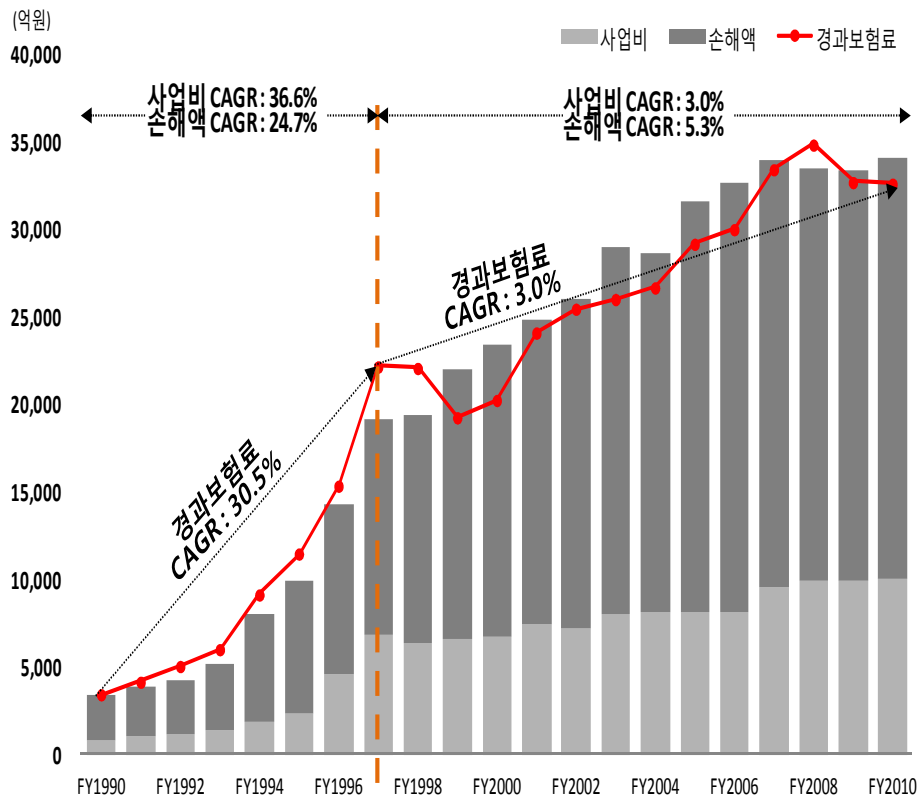
손해액 증가율이 보험료 증가율을 상회하는 구조
보험회사의 경쟁과 효율조정



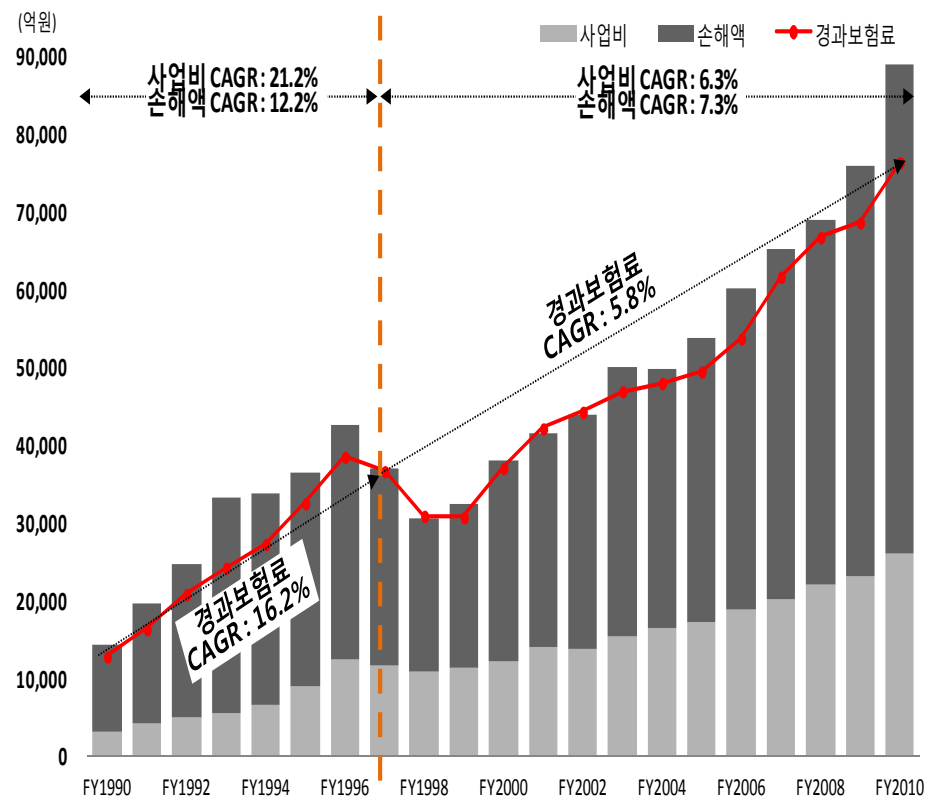
손해액 증가율이 보험료 증가율을 상회하는 구조

- FY1998 이후 사업비 증가율은 안정적이거나, 임의보험과 책임보험에서 경과보험료 증가율이 손해액 증가율을 하회하고 있음.

책임보험의 손해액, 경과보험료, 사업비 증가율



책임보험의 손해액, 경과보험료, 사업비 증가율

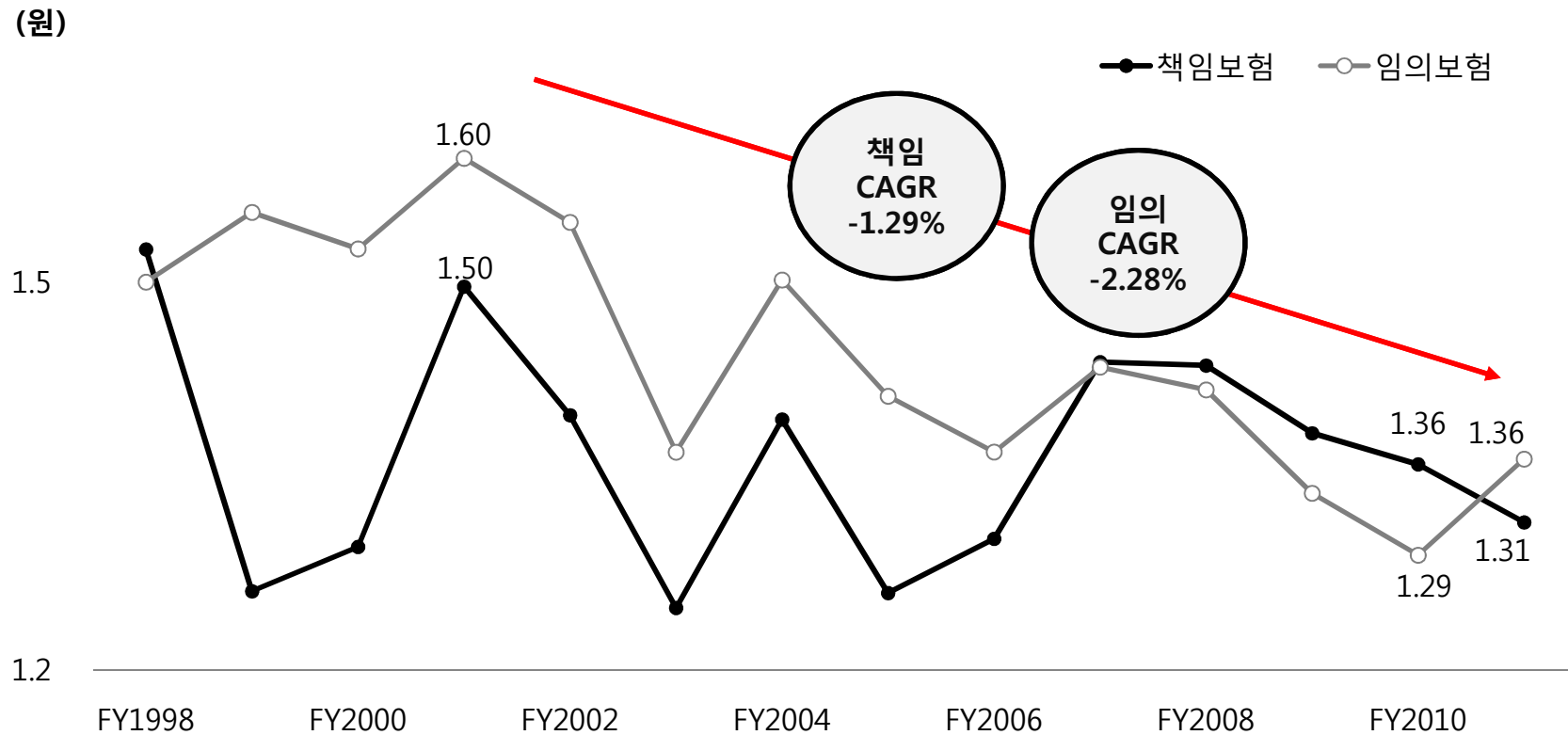


자료: 전용식·채원영, "자동차보험시장의 가격경쟁이 손해율에 미치는 영향과 시사점", 보험연구원, 2013

손해액 단위당 수입보험료 감소세 지속

- 책임보험 발생손해액 1원당 보험료가 FY2001이후 FY2011까지 연간 1.29%년, 임의보험의 경우 동기간 연간 2.28%감소

책임보험과 임의보험의 발생손해액 1원당 수입보험료 추이



주: 손해액 단위당 수입보험료는 수입보험료를 발생손해액으로 나눈 것으로 정의되며, 계약자의 편익 한 단위당 비용을 의미함.
자료: 자동차보험개황, 보험개발원

온라인 전업사의 시장진입과 경쟁 가속화

- 온라인 전업사의 시장점유율이 2010년 11.6%로 상승하였으며 오프라인 보험회사의 온라인 자동차보험 시장 진출도 확대되었음.

온라인 자동차보험과 온라인 자동차보험 전업사의 시장점유율 추이

(단위: %)

	FY'01	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10
온라인 자동차보험 ¹⁾	0.4	2.2	5.7	8.8	10.3	13.4	17.3	19.4	20.6	22.2
온라인 전업사 ²⁾	0.35	2.03	3.11	5.34	6.55	8.68	11.14	11.78	12.17	11.56

주: 1) 온라인 자동차보험은 온라인과 오프라인 자동차보험사업을 겸영하는 보험회사의 온라인 자동차보험 사업을 포함하며, 전체 수입보험료 ÷ 자동차보험 전체 수입보험료로 정의됨.

2) 온라인 전업사는 온라인 자동차보험만을 취급하는 자동차보험회사임. 온라인 전업사 수입보험료 ÷ 자동차보험 전체 수입보험료

자료: 보험개발원 보도자료, 전용식·채원영(2013) 재인용

보험회사의 경쟁 심화로 인한 요율 경쟁

- 온라인 전업사들의 보험료 인하에 대응한 겸업사들의 제한적 보험료 인하

온라인사와 겸업사의 보유계약건당 보험료와 비중, 사업비 추이

		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
책임	온라인사	14.1	13.2 (-7.1) ²⁾	14.5 (10.1)	15.8 (8.9)	15.8 (-0.2)	15.6 (-1.0)	14.8 (-4.8)
	겸업	20.1	21.2 (1.7)	22.9 (8.0)	24.5 (7.3)	20.2 (-17.5)	18.9 (-6.3)	18.1 (-4.6)
임의	온라인사	25.8	26.9 (4.2)	30.4 (13.1)	33.7 (10.8)	35.1 (4.2)	36.7 (4.4)	38.9 (5.8)
	겸업	34.2	37.0 (8.3)	41.1 (11.0)	45.6 (11.0)	42.5 (-6.7)	46.5 (9.4)	50.6 (8.7)
책임(온라인사/겸업)		68%	62%	63%	64%	78%	82%	82%
임의(온라인사/겸업)		76%	73%	74%	74%	83%	79%	77%
순사업 비율	온라인사	20%	14%	15%	19%	20%	21%	12%
	겸업	30%	30%	30%	30%	31%	32%	21%
	전업/겸업	69%	46%	51%	63%	65%	66%	60%

온라인사들과 겸업사들의
책임보험료 인하

겸업사들과 온라인사들의
보험료 경쟁 여부 불명확

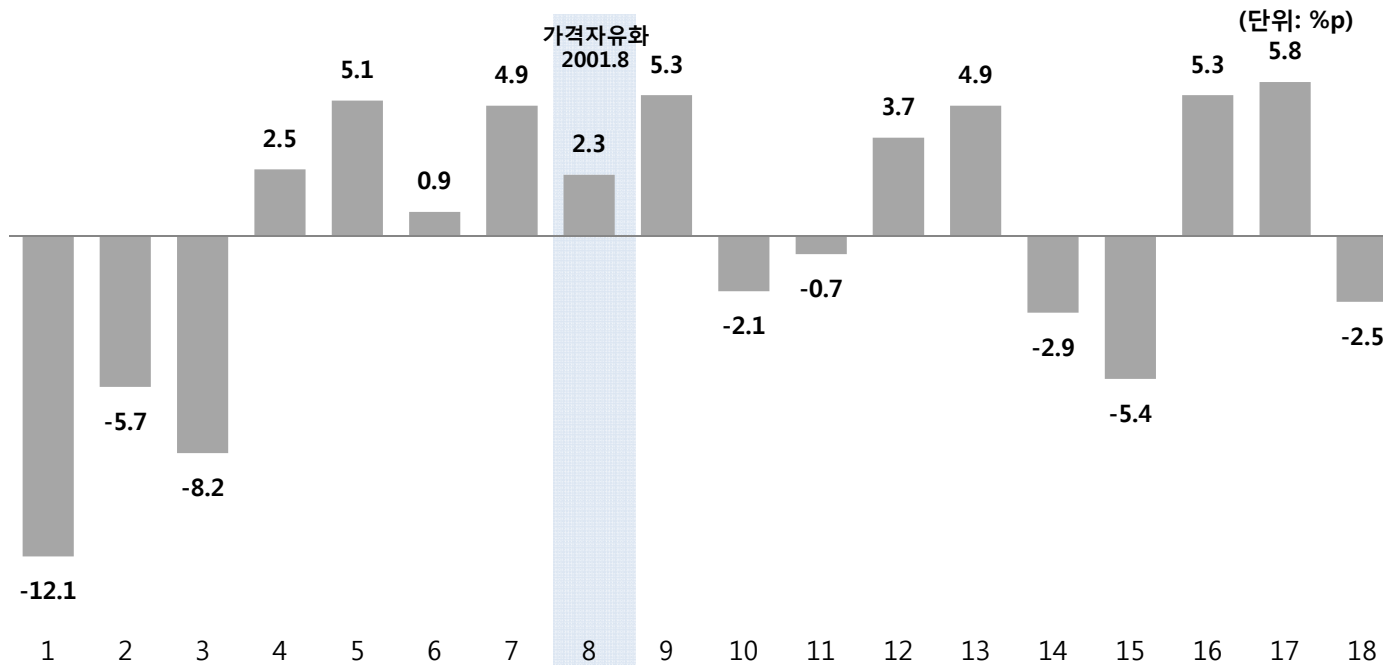
사업비 차이가 보험료 격
차를 발생하지는 않는 것
으로 보임.

보험회사의 경쟁과 요율 조정

- 과거 18차례의 요율 조정 전후 손해율을 비교한 결과, 보험회사들은 과거 손해율과 미래 손해액 예측을 요율 조정에 적절히 반영하지 못하는 것으로 보임

요율조정 이후 손해율 변동폭 추정

리스크 요인을 적절히 반영하여 요율 조정/적용이 이루어진다면, 요율조정 전후 평균 손해율은 큰 변동이 없어야 하지만, 가격 자유화 이후 요율조정 전후 손해율 평균의 차이는 더 확대된 것으로 보임...



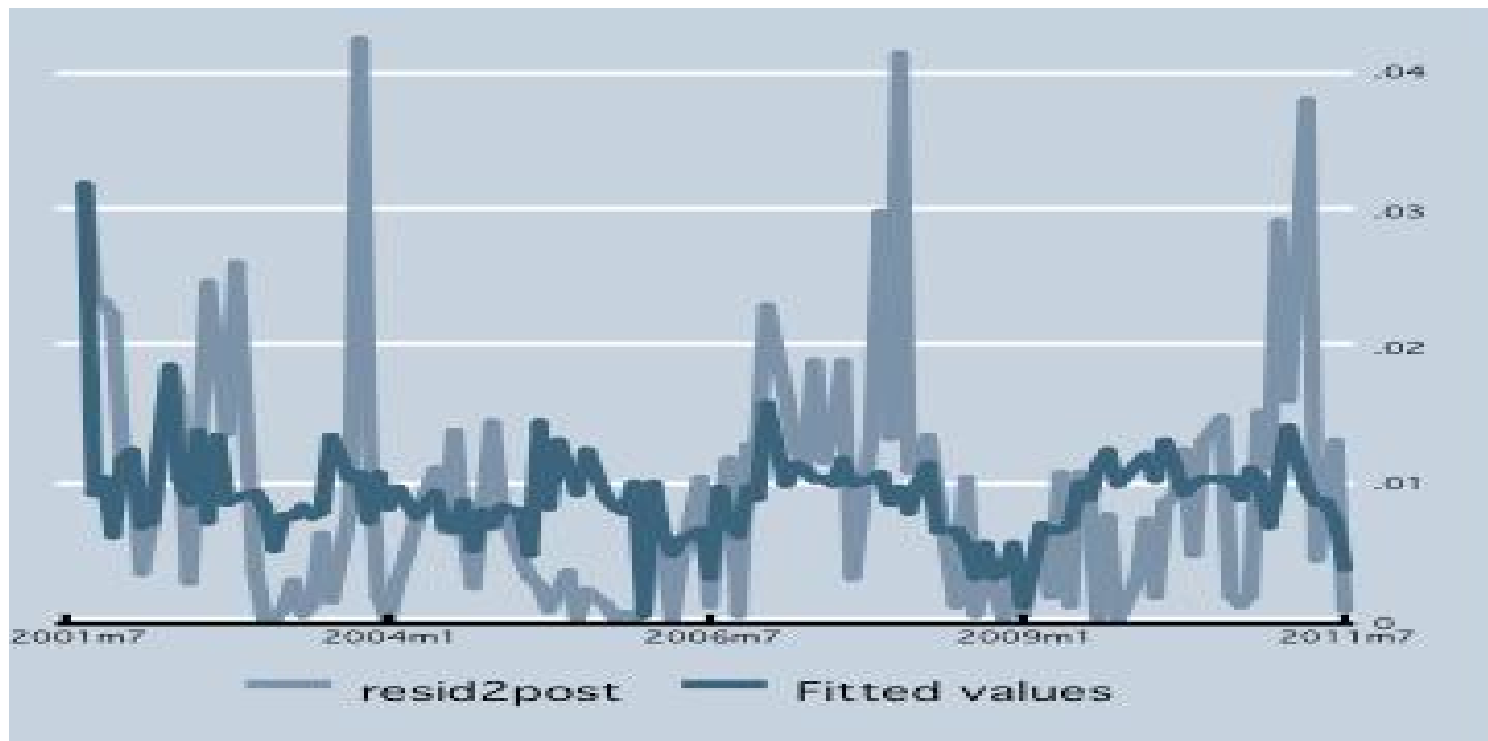
주: 요율조정 시점을 t_i (i = 1, 2, ..., 18) 이라 하면, $t_{i-1} - t_i$ 기간의 손해율 평균과 $t_{i+1} - t_i$ 기간의 손해율 평균간의 차이

시의 적절한 요율조정 미흡

- 요율 조정/적용 시기에 자동차보험 대당 수입보험료 변동성이 확대되는 것으로 분석, 적기에 요율조정이 이루어지지 않고 있음을 시사.^{주)}

자동차보험 대당수입보험료와 변동성

주. 적기에 요율조정이 이루어지지 않는다면, 보험회사의 지출이 급격히 증가하는 기간에는 요율 인상률이 낮고, 손해액이 감소하는 기간에는 요율 인상폭이 높아질 수 있음.





결론 및 시사점



보험금 누수 방지와 보험료 조정의 유연성 확보

- 자동차보험 안정화가 손해보험산업 안정화의 전제조건이며 손해보험산업 안정이 국가경제 발전에 기여할 수 있음.

자동차보험 안정화

보험금 누수 억제

- 보험사기 억제와 수리비 합리화
- 손해액 단위당 보험료의 왜곡 억제로 가격기능 회복
- 선량한 계약자의 과도한 보험료 부담억제

요율조정 유연성 제고

- 자동차보험 관련 위험을 보험료에 적시 반영
- 자동차보험 자유화 활성화
- 건전한 시장경쟁 유도를 통한 사회후생 제고

손해보험 안정

국가경제 발전 기여

THANK YOU

kiri



자동차보험제도의 미래

- 수리비 등의 합리화 및 경쟁구조 개편을 중심으로 -

2013. 6. 10

기승도 · 송윤아

kiri



연구의 목표



연구의 목표

목표

- ✓(실적) 손해액 : 감소
- ✓(실적) 보험료 : 적정
- ✓(실적) 손해율 : 하향안정
- ✓사회적 후생 확대

실적손해액

실적손해율 =

실적경과보험료

수리비
합리화

부정청구
방지

경쟁구조를 통한
효율성 제고

| 목차

I 수리비 합리화 및 부정청구 방지 방안

II 자동차보험산업 경쟁구조 개편방향

kiri





수리비 합리화 및 부정청구 방지 방안

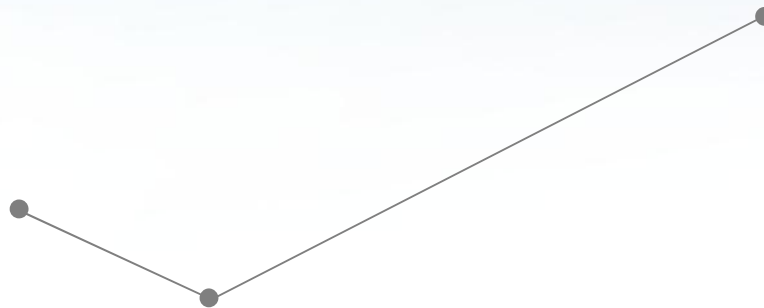
1. 수리비 합리화 방안
2. 부정청구 방지 방안



1. 수리비 합리화 방안

문제점 및 개선방안

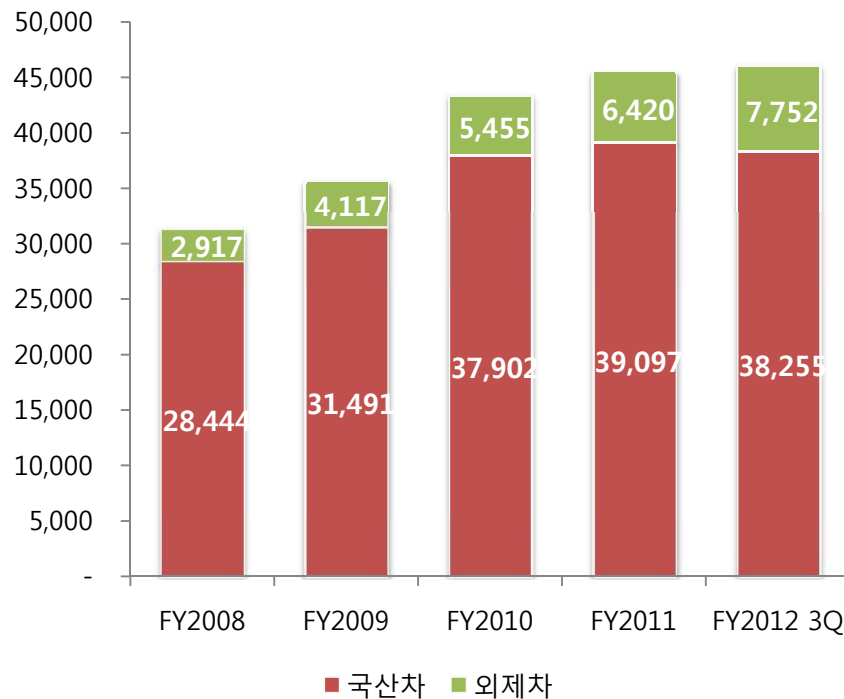
현황



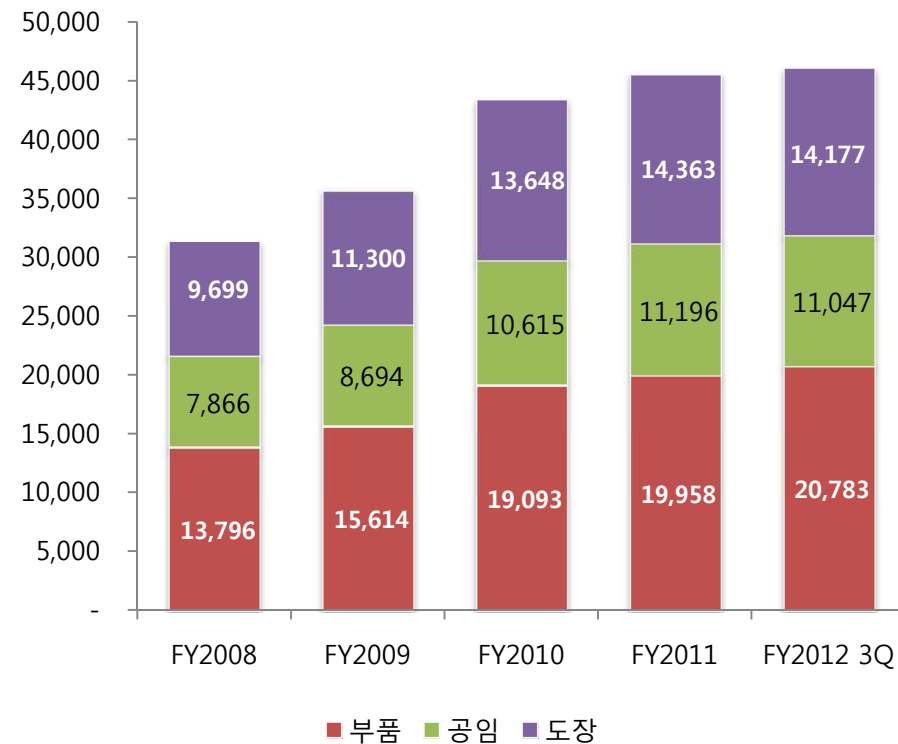
현황

- FY2012 3Q까지 누적 수리비 총 4조 6천억 원
- 최근 4개년 연평균 13.2%씩 증가

- 부품:공임:도장=45:24:31



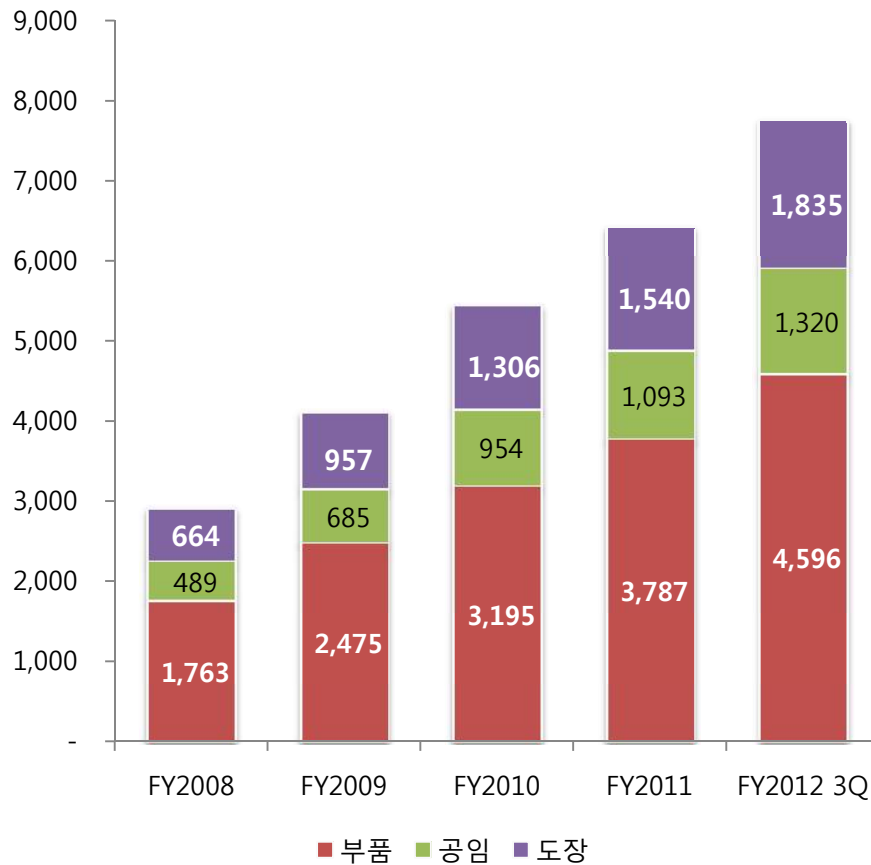
주: 개인용, 업무용, 영업용, 이륜차 등을 포함함.
자료: 보험개발원 제공.



주: 개인용, 업무용, 영업용, 이륜차 등을 포함함.
자료: 보험개발원 제공.

문제점 및 개선방안

- 외제차는 FY2012 3Q 전체 수리비의 20% 차지
- 최근4개년 외제차 수리비 연평균 증가율 4.4%(국산차 3.7%)
- 외제차 건당수리비 FY2011 기준 262만 원(국산차의 3.1배)



자료: 보험개발원 제공.

<문제점>

- 외제차 직영딜러의 독점적 부품유통구조
→ 독점가격
- 외제차 수리비 내역 불투명성, 제3자 지불제 → 소비자 감시 및 저항 제한
- 셋째, 외제차 Non-OEM부품의 품질 및 안전성에 대한 당국의 감독 → Non-OEM에 대한 불신

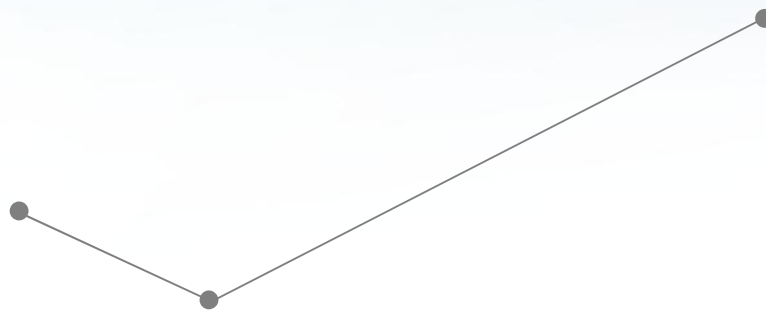
<개선방안>

- 보험회사의 Non-OEM부품 사용 공식화
- 자기인증제 대상 부품 확대
- 부품가격에 대한 투명성 제고

2. 부정청구 방지 방안

이중청구

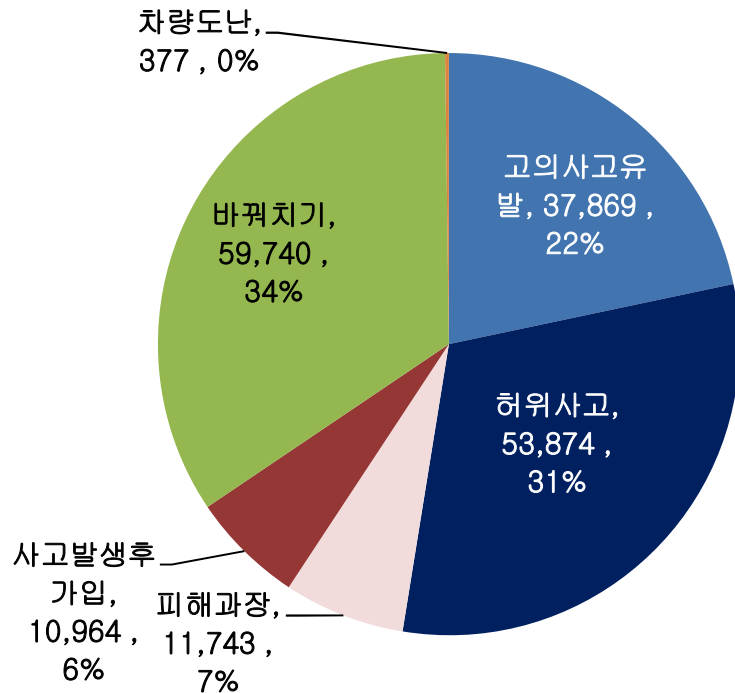
허위, 과장청구



이중청구 : 개요

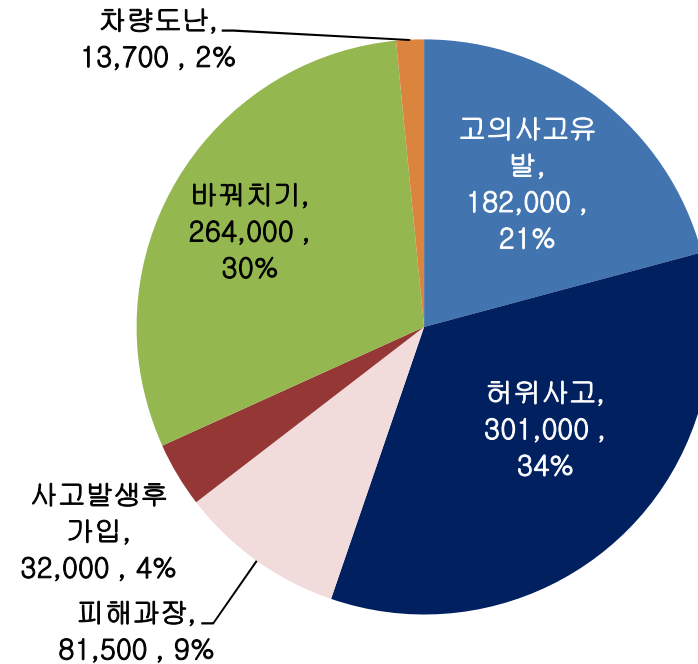
- 부정청구로 인한 보험금 누수 추정: FY2010 지급보험금의 10.6%(1조 88억 원)

적발인원의 83% (187,984명) 자동차보험 사기



주 : FY2005~2010 자동차보험사기 유형별 적발 인원 (단위: 명)
자료: 금융감독원

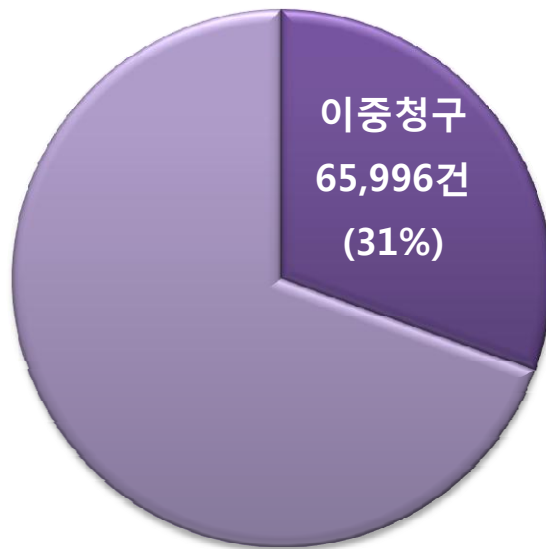
적발금액의 67% (9,630억 원) 자동차보험 사기



주 : FY2005~2010 자동차보험사기 유형별 적발 금액 (단위: 백만 원)
자료: 금융감독원

이중청구 : 문제점 및 개선방안

- FY2009~2010 자동차보험진료비 상위 20% 이내 청구건의 30.5% 건강보험 중복청구



구분	자동차보험 기준	건강보험중복청구
청구건수(건)	216,064	65,996(30.5%)
피보험자(명)	154,210	50,146(32.5%)

〈문제점〉

- 공사보험 간 진료정보가 공유불가
→ 의료제공자 또는 환자가 민영보험과 국민건강보험에 이중으로 보험청구 유인 존재

〈개선방안〉

- 자동차보험과 건강보험 데이터매칭
- 영국은 2007년 심각범죄법(Serious Crime Act) 제정: 사기방지를 위해 공사기관 간 정보공유와 데이터매칭 허용

자료: 서울대학교 산학협력단·보험연구원(2011)

허위·과장청구 : 개요 및 문제점

- 11개 보험회사 기준 FY2009 인피사고 신고율: 보험담보건수의 약 10%
- FY2008 기준 교통사고의 경찰신고건수는 보험사고접수건수의 21%

도로교통법 제54조 유명무실화 + 범칙금 및 벌점제도

사고통지기한 없음 + 보험금청구소멸시효 3년

보험금청구서류의 한계

구급차 및 견인차의 사고현장 훼손

신속·정확한
사고조사 불가



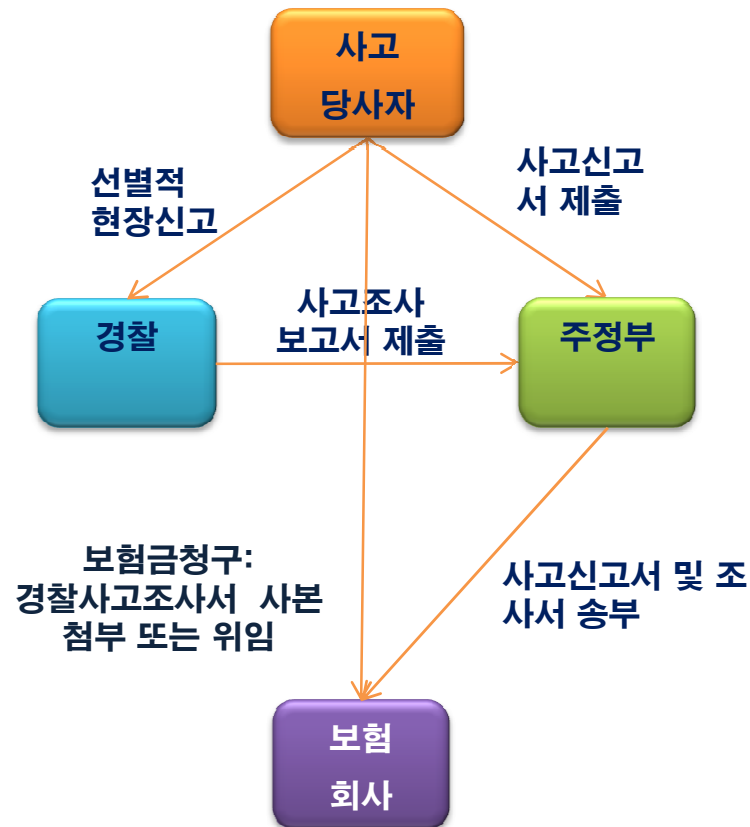
사고원인, 과실책임,
손실규모 파악
어려움



부정청구 피해 &
불공정한 과실상계

허위·과장청구 : 개선방안

- 사고초기 확인기능 실효성 제고 ① 교통사고의 경찰신고기준 명확화 ② 현장출동 없을 시 사고 신고서 제출 의무화



- ♣ 사고당사자가 작성 제출하는 사고보고서는 사고 상황 다이어그램, 피해상황사진, 현장사진 등을 포함.

〈뉴욕주〉

- ❖ 인피사고의 당사자 & 피해자가 사고현장에 없는 물피사고의 당사자는 현장에서 경찰 신고
- ❖ 경찰은 심각한 인피사고에 대해 사고발생 5일 이내 사고조사보고서를 작성하여 주정부 DMV에 제출
- ❖ **1,000달러 초과 물피사고 및 인피사고의 당사자는 경찰의 DMV보고와는 별도로 사고발생 후 10일 이내에 DMV에 사고내용을 신고하여야 함.**
- ❖ 경찰의 사고조사보고서와 사고당사자의 사고신고서는 당사자의 요청에 의해 발급됨.
- ❖ 통상 보험회사의 손해사정사는 경찰사고보고서를 참고하여 과실상계, 보험금산정



자동차보험산업 경쟁구조 개편방향

1. 개관
2. 문제점
3. 자동차보험산업 경쟁구조 방향

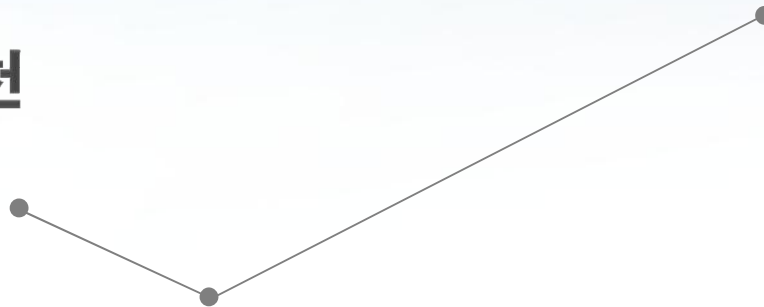


1. 개관

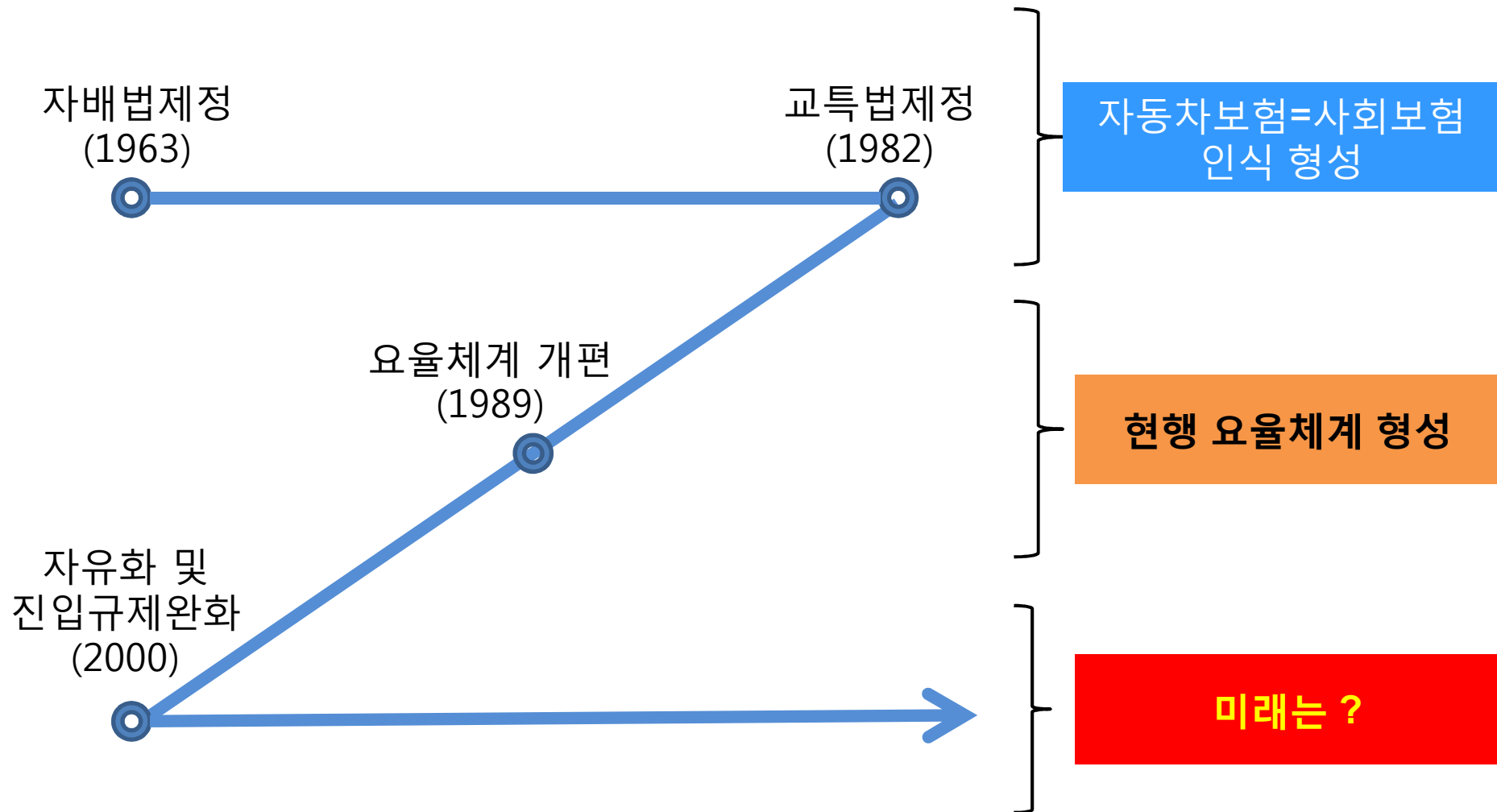
현재 상태에 대한 진단

제도의 변천

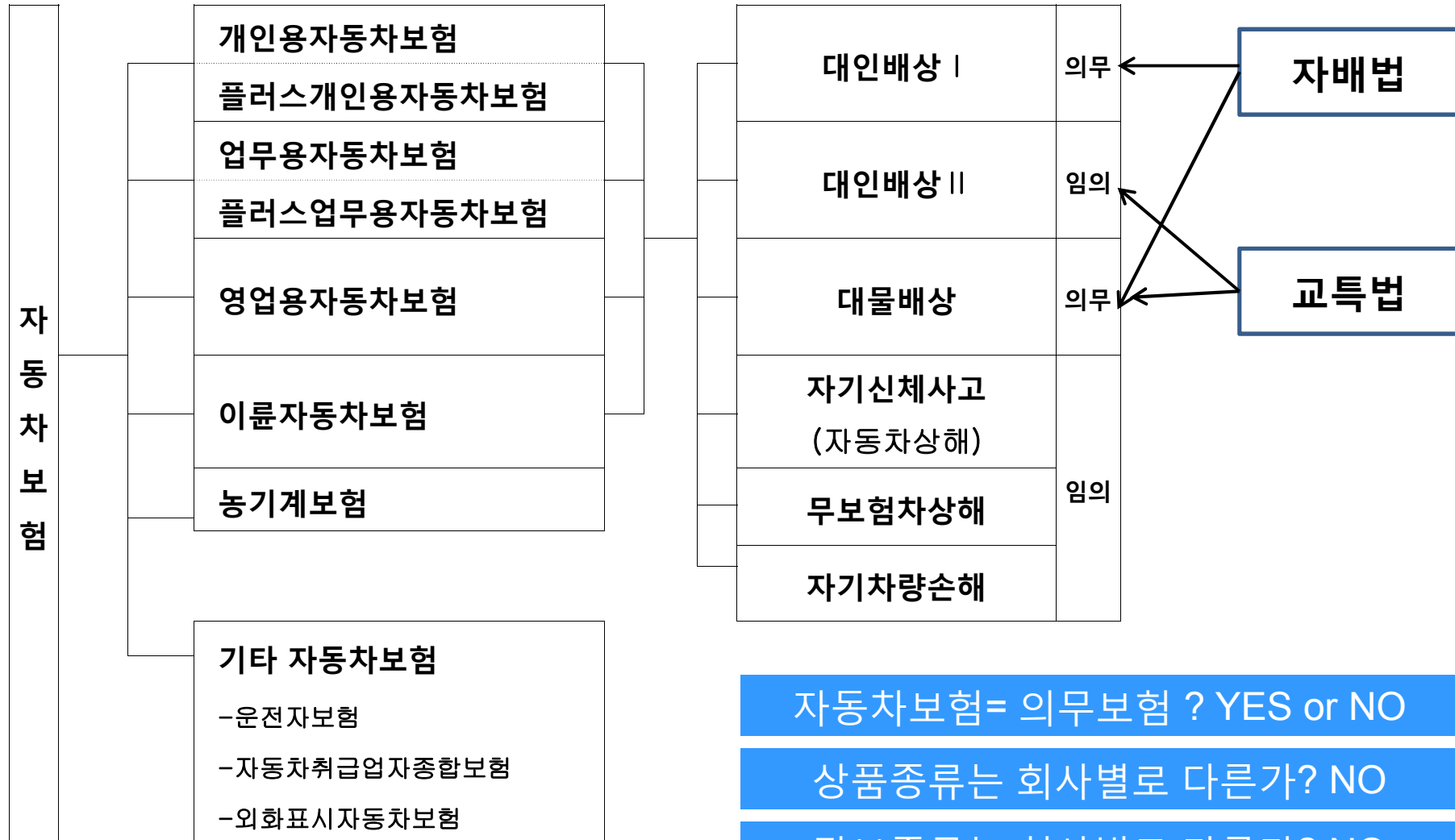
현재의 모습



제도의 변천



현재의 모습 : 상품종류



- 자동차보험= 의무보험 ? YES or NO
- 상품종류는 회사별로 다른가? NO
- 담보종류는 회사별로 다른가? NO

현재의 모습 : 요율체계, 대인1 (예제) → 임의담보와 유사

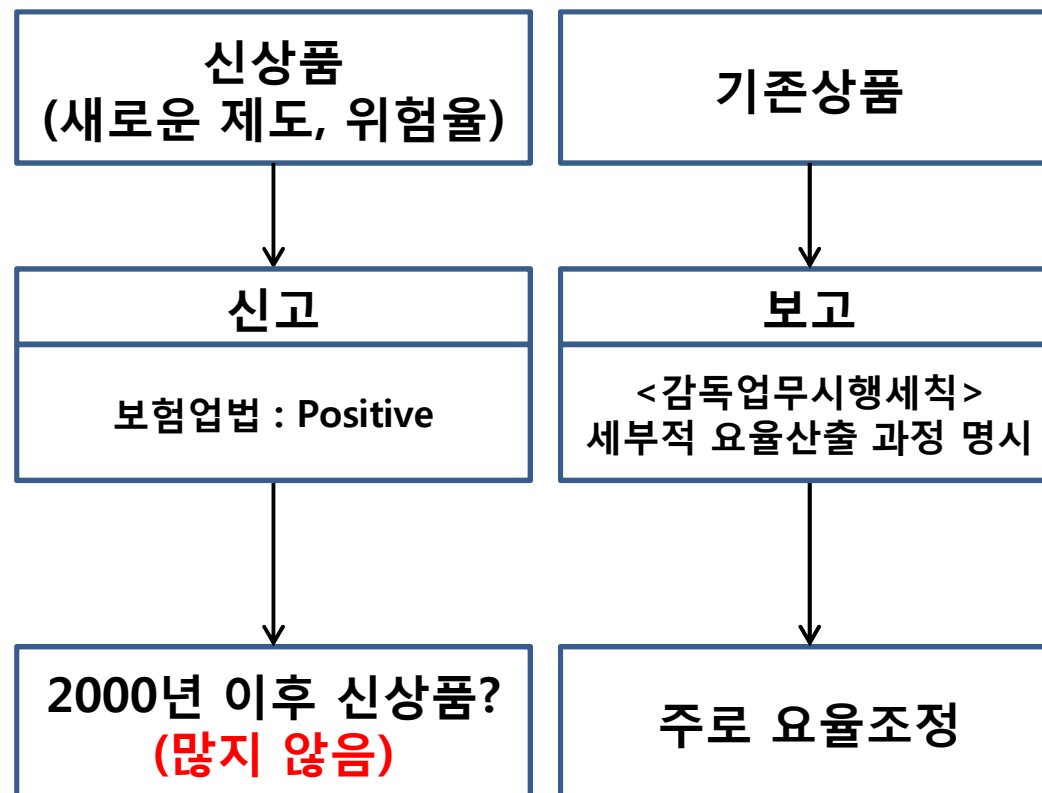
$$\begin{aligned}
 \text{적용보험료} &= \text{기본보험료} \times \text{특약요율} \times \text{가입자특성요율} \\
 &\quad \times (\text{보험가입경력요율} \pm \text{교통법규위반경력요율}) \\
 &\quad \times (\text{우량할인·불량할증요율} + \text{특별할증}) \times \text{물적사고할증기준요율} \times \text{기명피보험자연령요율} \\
 &\quad \times \text{특별요율} \times (1 + \text{단체업체특성요율})
 \end{aligned}$$

요율체계 : 회사별로 다른가? NO

요율수준 : 회사별로 다른가? YES

현재의 모습 : 규정 등 제도

- 규정내용은 주로 요율수준 자유화에 초점이 맞추어져 있음.
- 현행 요율 및 상품관련 규정하에서는 “**상품혁신**”이 일어나기 **어려울 것**으로 판단됨.



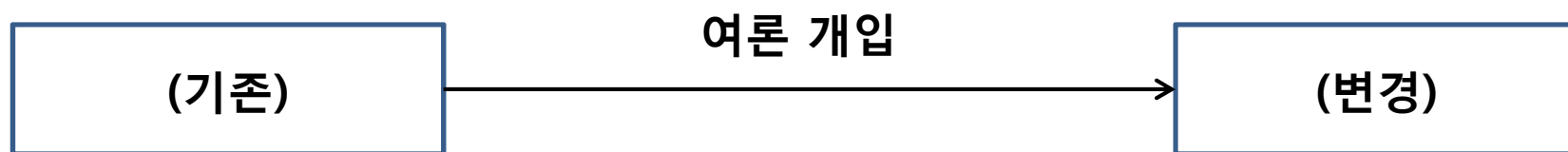
현재의 모습 : 자동차보험(요율 및 상품)제도의 변경

- 정책당국 및 여론은 자동차보험 모든 담보에 개입함(자동차보험=사회보험 인식).
- 시장의 정보가 상품 및 요율체계에 즉각 반영되지 않음.
- 시장상황에 연동하여 요율수준이 결정되지 않음.

<상품 및 요율체계>



<요율수준>



현재의 모습 : 보험료 조정 개입 정도(FY2013의 예)

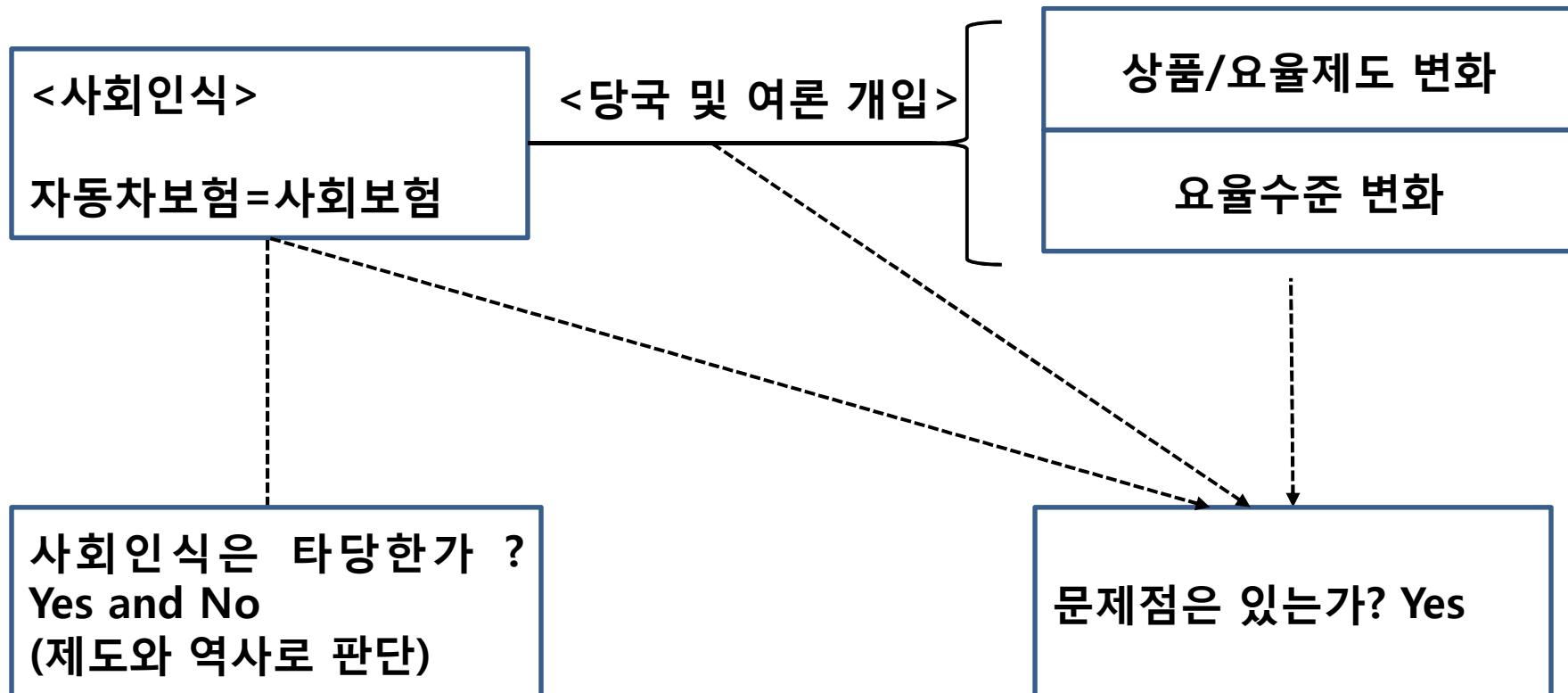
- FY2013 원수보험료 감소효과 1.6%, 대수 증가효과(3.6%)를 제외한 대당보험료 감소효과 5.0%
- FY2013 대당보험료 감소효과(5.0%) 중 여론 및 정책효과 약 90% 차지 추정

구분	감소효과	구분
직판시장확대(A)	0.4%	경쟁효과
주행거리 연동자동차보험 판매증가(B)	0.4%	정책개입효과
기본보험료인하 (2012.4월 경)(C)	2.5%	여론개입효과
사고자 특별할증률 인하경쟁(D)	1%	경쟁효과
기타 요인	0.7%	-
합계	5.0%	

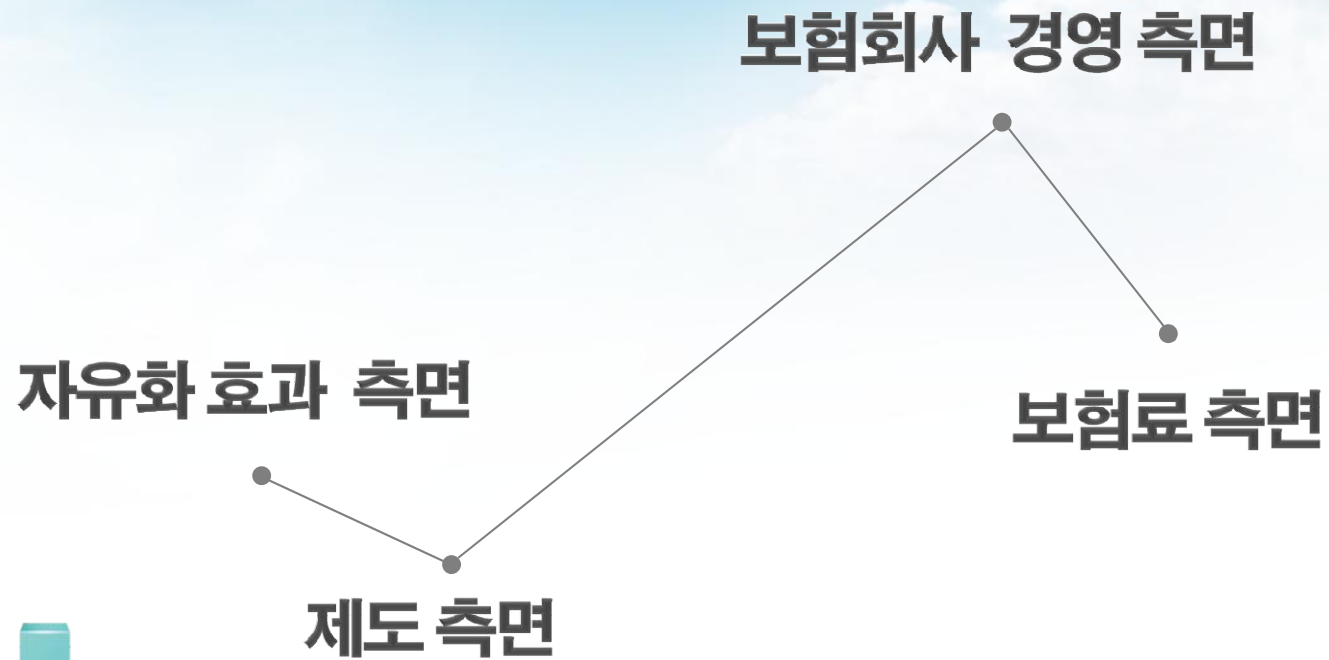
자료 : 기승도, "FY2012 자동차보험산업 성장률과 시사점". 주간포커스, 보험연구원, 2013.4

여론 및 정책개입 효과 : 90.1% [= (B+C)÷(A+B+C+D)]

현재의 모습 : (요약)



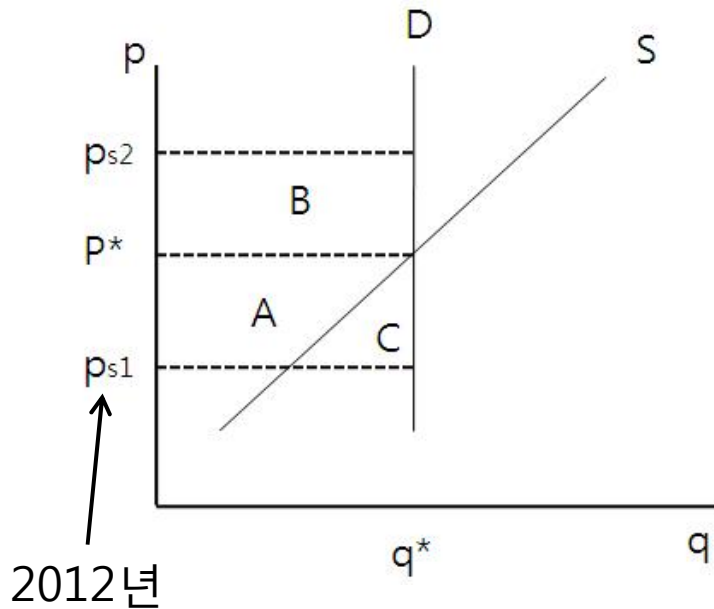
2. 문제점



자유화 효과 측면 : 책임담보

- 2000년 이후 자유화 목표(요율 및 상품경쟁력 확보, 경쟁유도를 통한 사회후생 극대화) 일부 달성
- 요율산출 및 상품개발 능력 측면 : 요율산출능력은 제고되었으나 충분하지 않음 (요율산출방법에 대한 정책당국의 관여).
- 자유경쟁을 통한 후생확대 측면 : 미흡

책임담보 수요, 공급곡선



책임담보 손해율 추이

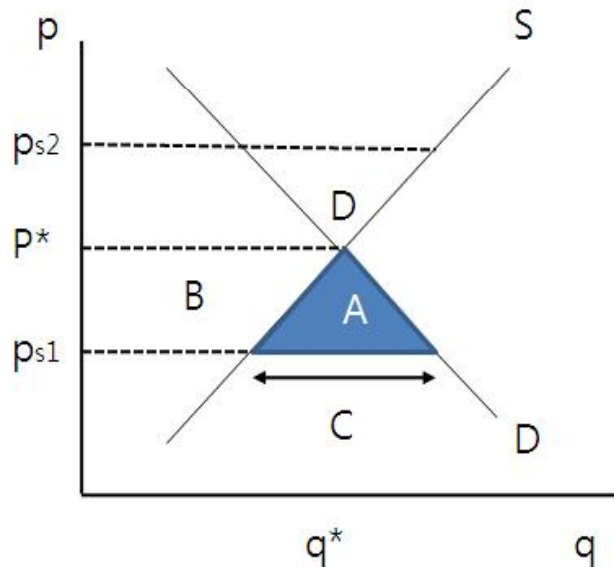
	FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012
대인 I	67.1%	71.8%	74.5%	74.0%	78.8%
대물	76.2%	81.7%	86.7%	82.5%	82.3%

자료 : 보험개발원, 월말보고서, 각 월호

자유화 효과 측면 : 임의담보

- 자유경쟁을 통한 후생확대 측면 : 미흡
- 임의담보에서 차량담보 및 무보험차상해 담보는 고가격, 기타 담보(대인2 및 자손)는 저가격

임의담보 수요, 공급곡선



임의담보 손해율 추이

	FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012
대인2	73.7%	65.5%	75.7%	77.3%	76.6%
자손	60.6%	71.5%	70.4%	70.6%	74.6%
차량	69.0%	82.1%	88.0%	68.2%	66.7%
무보험	36.7%	35.7%	42.6%	52.7%	53.9%

자료 : 보험개발원, 월말보고서, 각 월호

자유화 효과 측면 : 전체 담보

- 임의담보 중 일부(차량담보와 무보험차상해)는 고가격, 전체적으로 저가격(즉, 수년간 초과 수요 상태임)
- 자동차보험 시장 초과수요 상태의 원인은 저가격을 요구하는 사회적 압력임.
- 초과수요로 인한 사회적 비효율 존재
 - ✓ “소비자 부주의 운전으로 인한 사고발생률 증가”
 - ✓ “각종 서비스 질 감소”
 - ✓ “혁신상품 출현의 미흡”

전체담보 손해율 추이

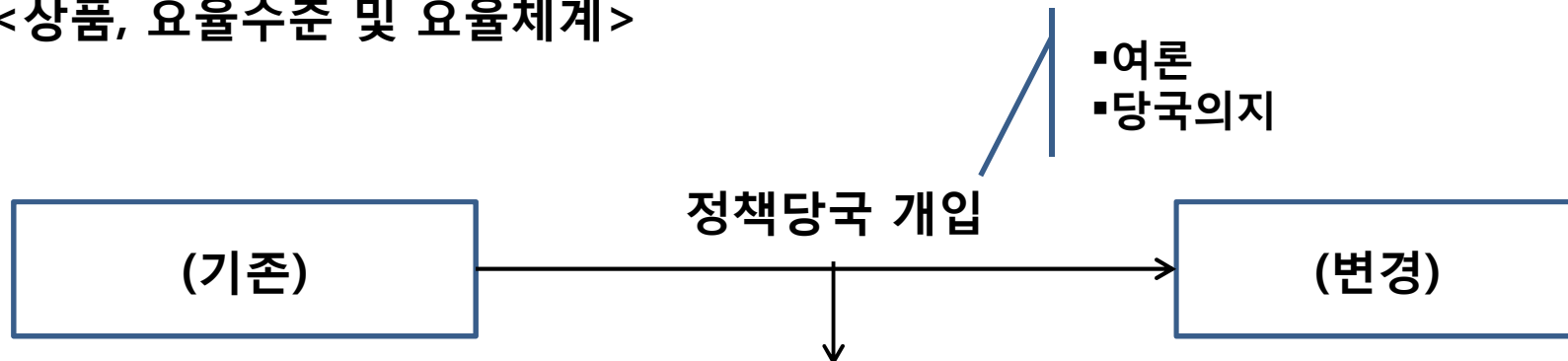
구분	FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012
손해율	69.0%	75.9%	81.1%	74.9%	76.2%

자료 : 보험개발원, 월말보고서, 각 월호

제도 측면 : 사회변화에 대한 적응

- 효율제도 변화가 정책당국의 주도로 이루어지므로, 환경변화를 반영한 새로운 효율제도가 적기에 출현할 수 있는 여지 감소
- 새로운 상품 및 효율제도 미출현은 자동차보험에서 혁신이 이루어지지 않는 것을 의미 : 자동차보험 산업 경쟁력 강화 및 사회적 후생확대에 부정적 영향

<상품, 효율수준 및 효율체계>



- 긍정적효과 : 여론을 반영한 제도 도입
- 부정적효과 :
 - ✓ 새로운 효율제도 도입 미흡
 - ✓ 사회적 후생확대 미흡
 - ✓ 손해율 악화시 정책당국의 부담

보험회사 경영 측면 : 직판전업사 등의 경영위험

- 최근 자동차보험산업의 경쟁구조상황을 볼 때, 중 소형사의 어려움이 가중되고 있는 상태임.
 - ✓ FY2009까지 경쟁강도가 증가, 그러나 최근 경쟁정도가 낮아지고 있음.(집중 심화)
 - ✓ FY2009부터 경쟁강도의 증가 증가이유는 직판전업사 진출, 중소형사 직판상품 판매강화임.
 - ✓ FY2012의 경쟁강도 약화(대형사 집중)는 대형사가 직판상품을 적극적으로 판매한 결과임.
- 높은 자동차보험 손해율로 영업수지 적자 심화와 시장점유율 하락이 겹치면서 직판 전업사 및 일부 중소형사의 경영위험이 증가되고 있는 상황임.

경쟁강도의 변화(HHI)

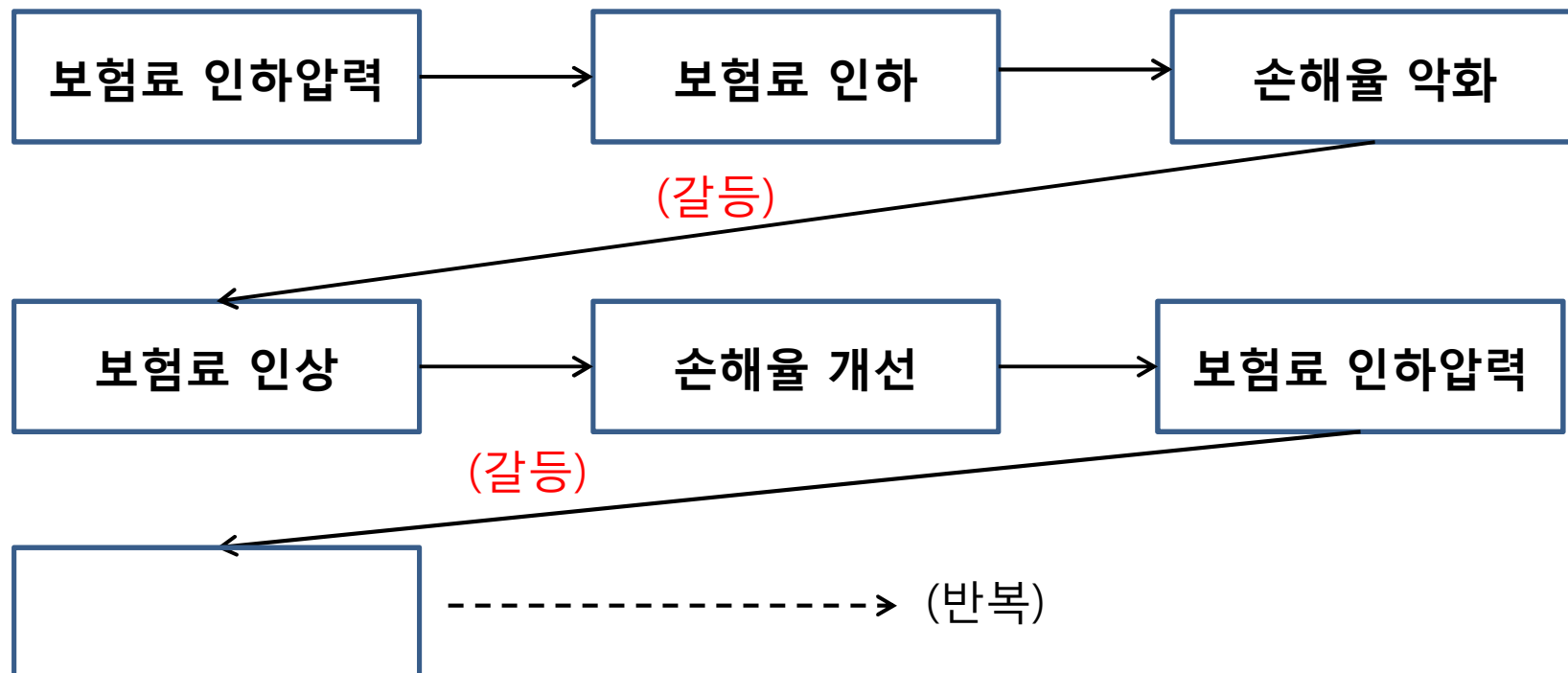
	FY2001	...	FY2007	...	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012
HHI	0.1641	...	0.1473	...	0.145	0.148	0.152	0.154
CR4	71.1%	...	67.8%	...	67.4%	69.7%	71.3%	71.9%

주 : HHI는 Herfindahl Hirschman Index의 약자임

보험료 측면 : 요율을 둘러싼 주기적 갈등

▪ 자동차보험료 인상 또는 인하를 둘러싼 이해관계자의 갈등의 반복

- ✓ 2006년 6월 대통령 지시로 금융감독원은 “자동차보험 경영정상화를 위한 특단대책단”을 발족하여 제도개선 추진
- ✓ 2010년 12월 자동차보험 만성적 적자구조 개선을 위한 제도개선을 금융위원회 주관하에 추진→자차담보 자기부담금제도 개선



3. 자동차보험 산업 경쟁구조 방향

경쟁구조 최종 모습

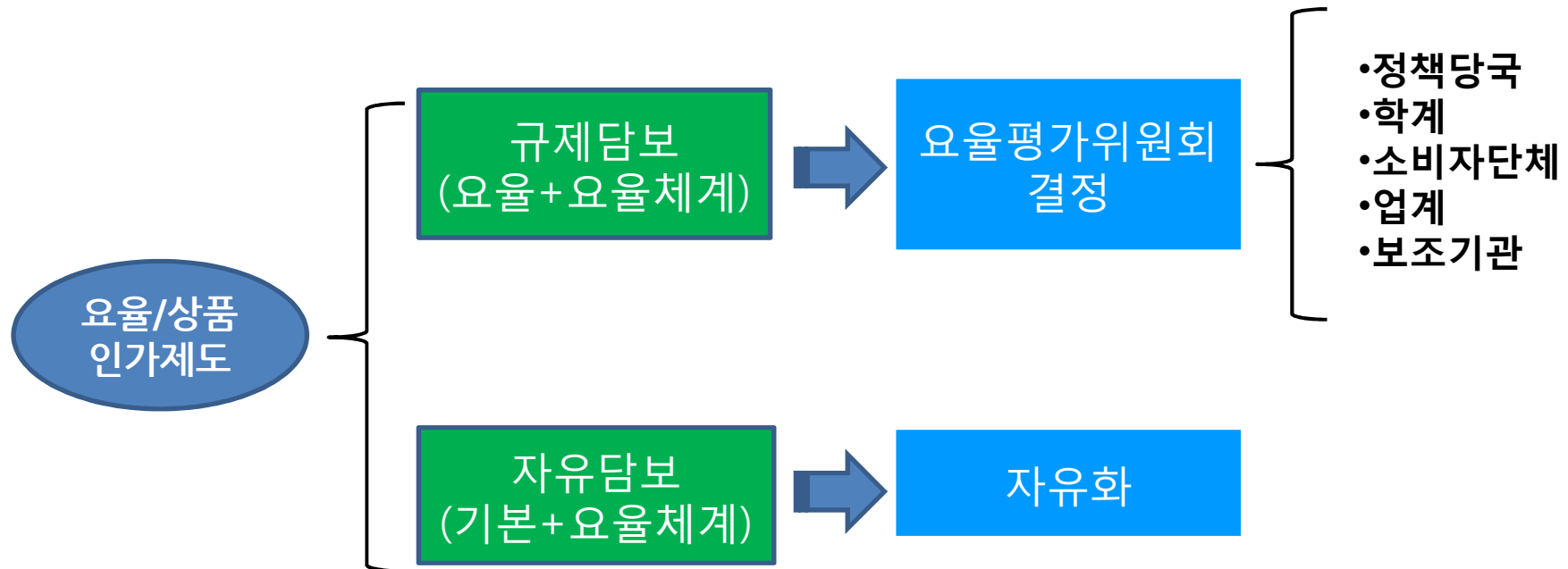
책임, 임의 분리 운영

공동인수제도 개선



책임·임의 분리 운영

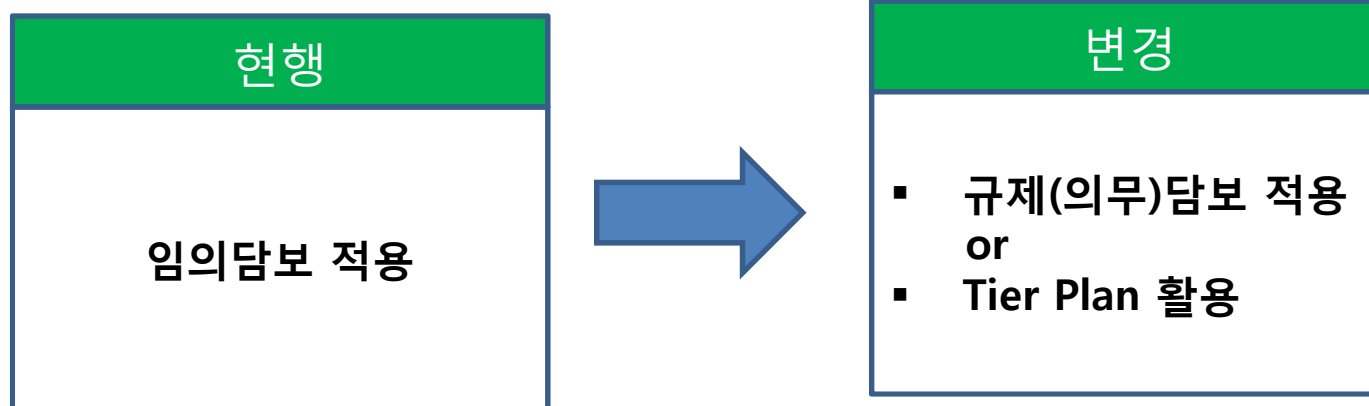
- 규제담보(대인1, 대물 1000만 원 한도)는 규제, 기타 임의담보는 전면 자유화 하는 방안 검토
- 새로운 요율요소 도입 : Negative System으로 하고, 기타는 '보고'로 전환



- 기본보험료 : 의무담보는 엄격하게 요율승인, 기타 담보는 자유화
- 자유담보의 요율요소/요율체계/상품종류 : Negative System하의 '보고'

공동인수제도 개선

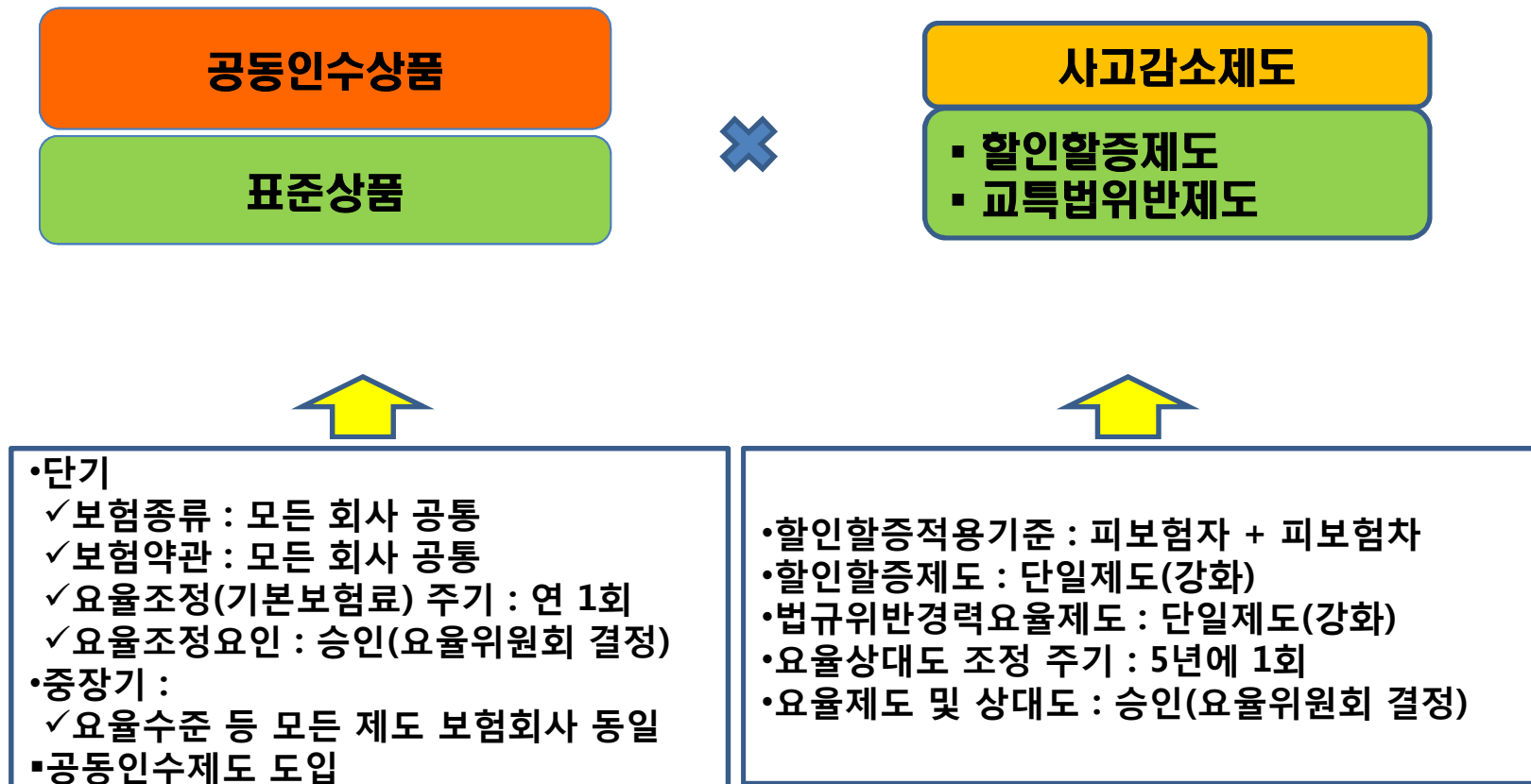
- 적용대상 담보 전환 : 임의담보에서 규제담보로 전환
- 위험율 차이 : 미국의 Tier Plan 제도 활용 또는 표준상품과 공동인수상품으로 2원화



경쟁구조 최종 모습 : 의무담보

- 단기 : 요율조정 요인을 중심으로 요율관리위원회에서 결정
- 중장기 : 보험종류, 보험약관, 기타 모든 요율제도를 모든 보험회사가 동일하게 사용

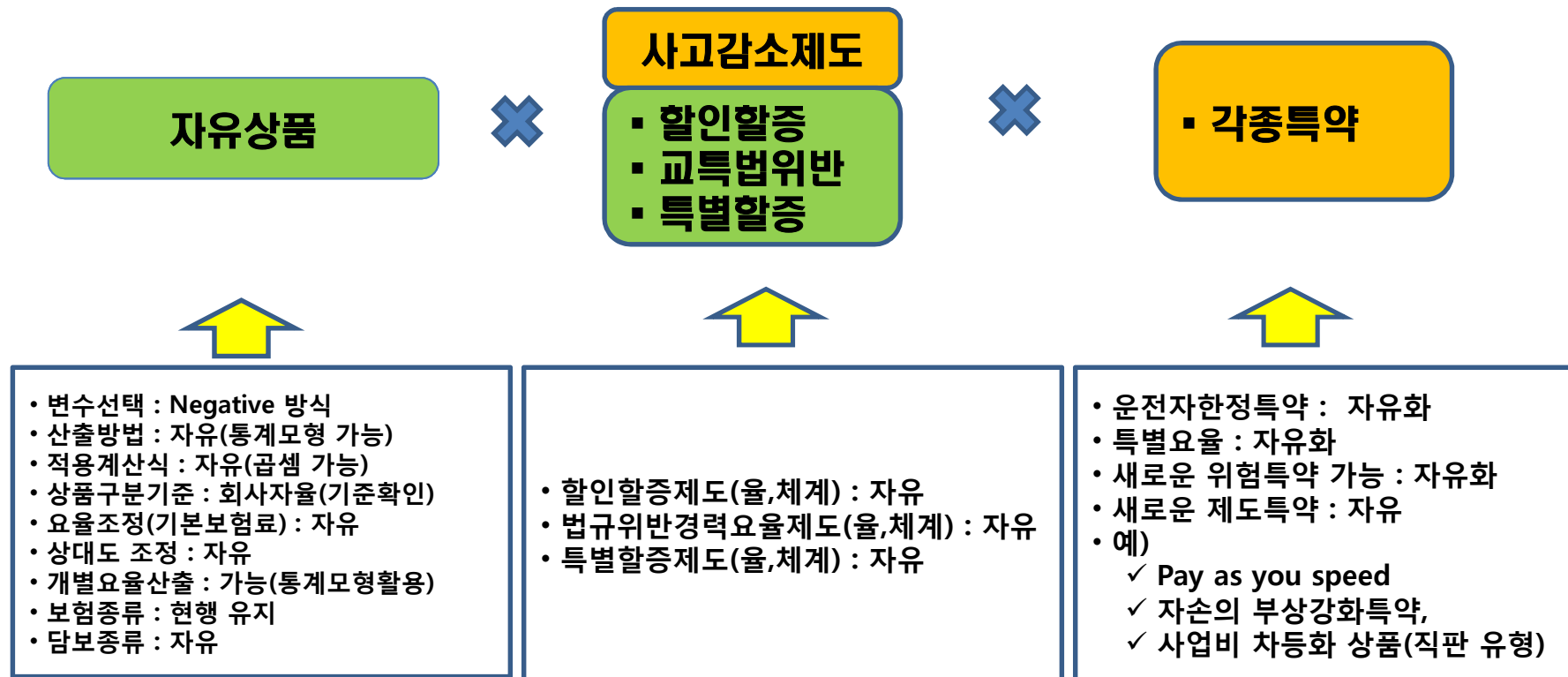
의무담보 운영구조



경쟁구조 최종 모습 : 임의담보

- 요율 수준, 요율 및 상품제도 모두 완전 자유화

임의담보 운영구조



THANK YOU

kiri



공청회 토론문

이 경 주(홍익대학교 경영대학)

1. 자동차보험의 불안정성과 손해보험산업

- 발표문의 내용에 대해 전체적으로 동의함.
- 손해보험에서 판매되는 다른 상품들에 비해 상대적으로 환경변화에 의한 영향을 더 받을 수밖에 없는 자동차보험의 특성 상 자동차보험의 손해율 변동성이 상대적으로 더 클 수밖에 없고, 그런 이유로 해서 손해보험 전체의 경영성과 변동성에 미치는 영향이 상대적으로 더 크게 나타날 것으로 판단됨.
- 또한 자동차보험의 경우 손해율 변동에 따른 요율 조정이 적시에, 적정하게 이루어지기보다는 여론 및 그에 따른 정책당국의 입장을 고려하여 손해율 증가 시 요율 인상이 뒤늦게, 미흡하게 이루어져왔던 경향이 있음.
- 그 결과, 자동차보험의 손해율 변동성 확대 및 영업수지 적자 상태가 만성화되어 오고 있는 것으로 판단됨.
- 따라서 자동차보험의 불안정성 및 영업수지 만성적자 문제에 대한 근본적인 대응방향은, 손해율 변동에 따른 요율 조정을 적시에, 적정하게 할 수 있도록 하는 데서 찾아야 할 것으로 보임.
- 성장성의 문제는, 2011년 우리나라 손해보험 보험침투도가 전 세계 2위 수준이라는 데서 단적으로 알 수 있듯이 더 이상 논의의 대상이 되기 어려운 이슈라고 할 수 있음.
- 더욱이 자동차보험의 경우 성장성이 국내 자동차 수요 확대가능성과 직접적으로 맞물려 있기 때문에 이제는 양적 성장보다는 질적 고도화, 즉 효율성 제고 쪽에 초점을 두어야 할 것으로 생각됨.
- 즉 자동차보험에서 특히 심한 보험사기 같은 낭비요인, 가격할인 경쟁 같은 제살 깎아먹기 영업행태를 줄이는 데 많은 노력을 기울여야 할 시점인 것으로 판단됨.
- 보험사기, 과도한 가격할인 등은 결국 전체 보험소비자의 부담으로 전가되기 때문

에 정책당국 및 언론, 소비자단체 등과의 유기적인 협조방안을 마련할 필요가 있음.

2. 경쟁구조 개편을 통한 자동차보험산업 효율성 제고방안

- 자동차보험시장에서 적정한 요율 인상 및 발전적인 제도 변경에 대해서조차 부당하게 부정적인 여론이 형성되는 현상, 또한 시장이 자유화되어 있음에도 불구하고 정책당국의 판단이 적지 않은 영향을 미치고 있는 상태라는 발표자의 인식에 동의함.

- 그리고 그런 문제들에 대한 해법으로 제도적으로 주어져 있는 사업자 자율성을 실질적으로 보장해야 한다는 발표자의 제안에 대해서도 기본적으로 동의함.

- 다만 부분적으로 좀 더 논의의 필요성이 있다고 생각되는 몇 가지 사항들에 대해 언급하고자 함.

- 발표자는, “보험료 인상 또는 인하 여부에 대한 사회적 논란의 반복”과 “정책당국에 대한 손해보험회사 및 소비자의 의존 심화”를 해소하기 위한 방안으로 의무담보 부분에 대해서는 규제를 강화하는 동시에 임의담보 부분에 대해서는 완전 자유화할 것을 제안하고 있음.

- 그렇게 함으로써, 자유화정책의 일관성을 확보하면서 자동차보험을 사회보험의 일종으로 인식하는 소비자 인식에 부합할 수 있다는 것임.

- 하지만 그와 같은 제안의 토대가 되는 판단에 대해 약간 다른 각도에서 고찰해볼 필요가 있다고 생각됨.

- 우선 자동차보험의 요율 인상 및 제도 개선에 대해 부정적인 여론이 형성되는 직접적인 이유가 의무가입 부분이 있기 때문인 것은 맞지만(가입하지 않으면 형사 처벌되는 한편 예외적인 경우를 제외하면 모든 자동차소유주가 가입되어 있어 준조세적 성격을 가지고 있다고 인식됨), 그 이전에 보험 자체에 대한 오해가 근본적인 원인이라고 생각됨.

- 종목을 불문하고, 보험소비자가 지불하는 보험료는 다른 업종의 제품 및 서비스에 대해 지불하는 가격과 달리 미래의 생산원가 역할을 한다는 점, 그리고 개별 소비자의 리스크 특성에 따라 보험료가 차등화 되는 것이 바람직하다는 점에 대해 소비자들이 올바르게 인식하고 있지 않은 경우가 많음.

- 다시 말해서 보험소비자 가치는 최소 보험료가 아니라 적정 보험료를 지불할 때 극대화된다는 사실, 또한 경험통계 상 기대손실이 큰 소비자집단에 속하면 그만큼 보험료를 더 내는 게 보험시장의 건전성을 제고한다는 사실을 충분히 인식하지 못함으로써, 어떤 이유로든지 보험료를 이전보다 더 내는 소비자집단이 발생하는 데 대해 반발하는 것으로 판단됨.

- 한편 자동차보험에 의무가입 부분이 존재한다는 것이, 민간 사업자에 의해 판매, 관리되는 자동차보험을 사회보험의 일종으로 간주하는 이유가 될 수는 없다고 생각됨.

- 자배법 제1조(목적)에서도 명시하고 있듯이, 자동차보험에서 대인 및 대물배상책임에 대해 일정 수준 가입을 강제하고 있는 것은 “자동차의 운행으로 사람이 사망 또는 부상하거나 재물이 멸실 또는 훼손된 경우에 손해배상을 보장하는 제도를 확립하여 피해자를 보호”함으로써 사회질서를 유지하는 데 목적이 있음.

- 그와 같은 법적 취지를 실현하는 수단으로서의 자동차보험 의무담보가 공영화되어 있다면 사회보험인 게 맞지만, 민간 사업자에 의해 공급되는 한 어디까지나 민영보험으로 간주되는 것이 합당하며 강제성 여부와 관계없이 다른 종목과 마찬가지로 보험의 운영원리 하에 관리되는 것이 옳다고 판단됨.

- 따라서 자동차보험을 사회보험의 일종으로 인식하는 소비자의 인식 그리고 그에 부응해서 정책당국이 자동차보험에 가입하는 상황이 현실인 것은 사실이지만, 그런 상황을 주어진 것으로 간주하고 대응방안을 모색하기보다는 그런 부분을 시정하는 방향으로 노력하는 것이 논리적으로 타당하다고 생각됨.

- 더욱이 자동차사고 발생 시 배상사고가 독립적으로 발생하는 것이 아니라 동일한 하나의 사고 상황에서 의무담보인 대인배상과 대물배상, 그리고 임의담보인 자기신체, 자기차량 손해가 동시에 발생하는 것이 일반적이므로, 의무담보와 임의담보 부분을 분리해서 관리하는 것이 논리적으로 타당한지 재고할 필요가 있다고 생각됨.

- 다시 말해서 손해율 및 요율제도 판단에 있어 통계학적으로 대부분 동일하게 처리되어야 할 종목들을 자의적으로 구분하는 것이 바람직한지 재고할 필요가 있음.

- 결론적으로, 우리나라 자동차보험시장의 근본적인 문제는 ‘상황의 왜곡’에 있다고 보는 게 옳다고 판단되기 때문에, 그와 같은 왜곡을 시정하는 방향에서 대응방안이 마련되어야 할 것으로 생각됨.

- 즉 다소 시간이 더 걸리더라도 부단한 홍보 및 정보 제공을 통해 보험에 대한 인식 수준을 높이는 한편 시장의 건전성을 해치지 않는 범위 내에서 제도적으로 주어진 자율성을 확보하는 정공법적 노력을 기울이는 쪽에 많은 비중을 두어져야 할 필요가 있다고 판단됨.

3. 수리비 합리화와 부정청구 방지 방안

- 자동차보험의 질적 고도화 및 건전성 제고를 위해서 수리비 합리화와 부정청구 방지가 필요하다는 데 전적으로 동의하고, 발표자가 제시한 방안들에 대해서도 대체적으로 동의함.

- 다만 그러한 노력들 가운데 자동차보험 영역 내에서 해결할 수 있는 방안들에 집중할 필요가 있다는 점에서 한두 가지 의견을 제시하고자 함.

- 우선 Non-OEM 부품 활성화 이슈는 상당 부분 보험업의 영역을 벗어난 문제인 것으로 생각됨.

- OEM 부품 가격의 합리화라든지 OEM 부품에 비해 품질수준이 뒤떨어지지 않는 Non-OEM 부품 사용의 활성화는 자동차보험의 경우뿐만 일반 자동차 소유주 전체와 관련되는 이슈로서, 대부분 자동차산업정책이나 공정거래 같은 영역에서 다루어져야 할 문제인 것으로 생각됨.

- 자동차보험의 경우에는 부품가격 차이에 따른 수리비 차이가 보험료에 충분히 반영되어 있는 상황이라면, 자동차보험의 영업수지나 전체 자동차보험 소비자집단에 미치는 영향은 미미할 것임.

- 다만 차량모델별로 차이가 있을 수 있는 부품 수리비가 보험료 산출에 제대로 차등화 되어 반영되지 못하는 경우에는 문제가 발생할 수 있음.

- 따라서 자동차보험 차원에서는 외제차나 국산차 가운데 부품가격이 높아 수리비가 많이 발생하는 차량에 대해 그에 상응하는 보험료를 적용하는 요율제도를 강화하는 쪽에 초점을 두는 것이 바람직할 것으로 판단됨.

- 물론 부품 가격 및 부품 사용의 합리화가 자동차보험 소비자와 전혀 관련이 없는 이슈는 아니므로 국토부 등 연관 정책당국과의 협조를 통해 개선방안을 마련해야 할 것으로 보임.

- 한편 자동차보험의 부정청구 방지는 매우 중요한 문제임.
- 다만 발표문에서 제안하고 있는 공·사 보험 간 정보공유 한계를 이용한 이중청구 방지는 자동차보험 내에서의 부정청구라고 보기는 어려움.
- 물론 자동차사고 발생 시 보험회사와 건강보험에 의료제공자 또는 환자가 이중 청구하는 것이 사기행위인 것은 분명하지만, 일단 자동차사고가 발생한 이상 보험회사는 그에 따른 보험금을 지급할 의무가 있음.
- 다시 말해서 건강보험과 자동차보험 사이의 정보공유는 건강보험에 대한 이중청구를 방지하는 효과는 있을지라도 자동차보험에서의 보험사기 문제와는 큰 관련이 없는 것으로 생각됨.
- 따라서 자동차보험 내에서의 의료비 과다청구 방지 등과 같은 이슈에 집중하는 것이 바람직할 것으로 생각됨.
- 그 외의 보험금 누수 방지 방안들에 대해서는 전적으로 동의하며, 유관기관들과의 유기적인 협조를 통해 조속히 시행될 수 있도록 해야 할 것임.

자동차보험 정책세미나(토론자료)

손해보험협회 이득로 상무

I. 서언

- 현재('13년 4월 기준) 우리나라의 자동차등록대수는 **1,907만여** 대로 자동차 1대당 인구수가 **2.67명**에 육박하고 있으며 자동차보험 가입률도 97%에 이르고 있으며,
 - 자동차보험은 예상치 못한 사고로부터 피해자를 보호하고 보험가입자의 경제적 부담을 경감하기 위한 사회안전망의 필수적인 제도로 운영되고 있어 그 중요성이 매우 크다고 할 수 있음
- 그러나, 손해보험의 근간이 되는 자동차보험의 누적 적자는 2000년 이후 7조2천억원에 이르고 있어, 손해보험시장 전체의 경영안정성을 크게 저해할 수 있는 요소로 자리잡고 있는 실정
 - 특히 최근 저금리기조로 인해 투자수익 악화현상이 발생되어 보험사의 재무적인 구조가 어려워지는 경우 재정적자가 사회적 비용으로 전가될 수 있는 큰 위기가 될 수 있음
 - 이에따라 미리 사전에 개선방안 및 정책적 지원을 논의하고 대처하는 자리가 필요하며, 오늘 이러한 정책세미나는 큰 의미가 있음
 - 오늘 정책세미나를 개최해주신 박대동 의원님 및 보험연구원장님과 연구발표자분들께 감사드리며 그간 세미나 준비를 위해 많은 노고를 아끼지 않으신 관계자 분들에게도 깊은 감사의 말씀을 드립니다

- 우선 종합적 의견을 말씀드리면, 발표하신 주제별로 세부현황과 문제점, 대책에 대해 이해하기 쉽게 분석을 잘 해주셨고, 제도개선 방향에서도 큰 틀에서 공감하고 찬성함
- 특히, 사회 안전판 역할을 담당하고 있는 자동차보험의 공익적 성격을 감안하여, 지속가능성을 저해하는 자동차보험의 만성적인 적자구조를 탈피해야 할 필요가 있음에 적극 공감함
- 이번 발표된 내용에 소비자에 대한 보험신뢰도 향상, 소비자 보호강화, 만성적 자동차보험 적자구조를 해소할 수 있는 방안이 제시되었다는 점은 매우 고무적인 일이라 생각함
- 향후 발표 내용들이 정책당국 협의 등 세부 검토를 통해 정책으로 반영되기를 바라며 손보업계 또한 정책의 디테일한 부분들은 심도 있는 협의 및 연구를 통해 자동차보험의 내실화를 적극적으로 모색할 것임

II. [1주제] 자동차보험의 불안정성과 손해보험산업

- 2000년 이후 FY'12 까지 손보산업의 누적 영업적자는 11조8천억원 수준이며, 이중에서 자동차의 누적 영업적자는 7조2천억원 수준으로 전체 손보산업 영업적자의 약 60%를 차지

<자동차보험 산업의 영업수지>

(단위:억원)

구분	FY2007	FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012*
손해율	73.2%	70.0%	75.9%	81.1%	74.8%	75.3%
영업수지	△5,110	△2,091	△9,203	△15,369	△4,070	△6,300

* FY2011까지 금감원 통계, FY2012는 가마감 수치임

- 손보산업의 자동차보험 비중은 축소(FY'01 40.5% → FY'12 19.1%)되고 있으나, 전체 손익관리 측면에서의 영향은 절대적인 위치를 차지

□ **[시장규모]** FY'12 차량등록대수는 47만대(2.5%) 증가되었고 일용 임금 9.0%, 의료수가 2.2%, 정비수가 2.2% 등 보험원가는 상승한 반면 자동차보험 시장은 오히려 전년대비 **1.7%** 감소되는 기현상* 발생

* 자동차보험 역사상 98년 IMF 외환위기시 시장축소 이후 첫발생

- 이러한 현상으로 인해 자동차보험 **FY12** 대당보험료는 큰 폭으로 하락*하고 원가는 상승하여 손해율 증가, 영업적자폭 가중, 시장 축소에 절대적인 영향을 미침

* FY'12 대당보험료 650천원으로 FY'11 799천원 대비 18.6% 감소
(발표자료 15P)

□ **[손해율]** 손해율은 FY2012년 75.3%*로 적정손해율(71%수준*) 보다 무려 4.3%p 이상 높은 손해율이 고착화되는 추세로 자동차보험 경영손실이 더욱 악화되고 있음

* K-GAAP 기준

□ **[영업손익]** FY12 영업적자는 약 6,300억원에 이름

- 이 같은 영업적자는 자동차보험을 뿌리채 흔드는 매우 심각한 상황이며, 일부 보험사의 경우 막대한 자본잠식으로 경영란이 최악의 상황으로 치달을 수 있는 실정

□ FY'13 자보시장은 손해율 증가, 원가상승 등으로 보험금 지급의 증가가 자동차보험 시장의 성장보다 더욱 클 것으로 예상되어 영업적자가 악화 될것으로 예상

- **FY'13** 손해율은 현재(75.3%)보다 3~4% 정도 상승하여 영업적자 또한 약 1조원 수준에 이를 것으로 전망

○ 특히, 정비수가, 의료비 등 원가인상요인은 지속적으로 발생되고, 대당 보험료는 감소되어 시장정체는 물론 손해를 상승, 영업적자폭은 더욱 심화될 것으로 예상

□ 자동차보험을 사회적인 복지제도로 인식하여 보험료가 결정되는 구조는 자동차보험 손해율이 매우 악화되었음에도 보험료 인상을 억제하는 주 요소로 작용

○ 자동차보험료 인상을 억제하는 사회적 여론은 직판전업사뿐 아니라 중·대형사에게도 경영위험을 야기하는 주요원인이 되고 있음

○ 특히 강제보험인 대인배상 I, 대물배상 의무보험 조차도 원가보다 낮은 수준에서 가격이 책정되어 손해보험사 영업적자폭을 심화시키고 있는 실정

○ 이러한 가격 왜곡현상 지속시 자동차보험을 영위하는 기업의 실적 악화로 궁극적으로는 소비자들에게 전가되는 등 사회적 비용 증가가 예상되며, 이는 정책당국에서도 큰 부담이 될 것임

○ 또한 기업의 영업적자가 지속적으로 발생하여 경영이 어려운 상황은 중장기적으로 소비자편익이 감소할 뿐 아니라 지속적인 민원 발생을 초래할 것임

○ 따라서 보험소비자의 편익 증진 및 기업의 경영 효율성 제고를 위해 시장의 자율적 가격 작동기능이 제 역할을 할 수 있도록 정부의 적극적인 정책적 지원마련이 절실하게 필요

Ⅲ [2주제] 경쟁구조개편을 통한 자동차보험산업 효율성 제고방안 관련

□ 자동차사고로 인한 피해자와 계약자를 동시에 보호하고 산업도 건전하게 발전시킬 수 있는 방안은 보험의 기본원칙인 수지상등의 원칙이 잘 지켜질 수 있도록 제도화 하는 방법이 가장 바람직 함

○ 인건비 상승, 정비수가, 의료수가 등 손해율 및 자동차보험료에 영향을 미치는 각종 제반요소를 정기적으로 조사하여 정확하게 분석, 소비자가 공감하는 객관성을 확보하고

○ 이를 공시하여 요율에 합리적이고 적정하게 반영하는 제도적 시스템 마련이 필요

□ 가까운 일본의 경우를 살펴보면 소비자, 계약자 보호와 아울러 지속가능한 보험산업이 될 수 있도록 보험료가 과소 과다 책정되지 않고 원가요소를 제대로 평가 및 반영할 수 있는 No-loss, No-profit 제도를 운영(일본 자배법 제28조3)

□ 국내 자동차보험시장의 경우 긴급출동서비스 등 일본에 비해 장점은 있으나, 일본의 안정된 자동차보험 제도는 우리도 벤치마킹 할 필요성이 있음

□ 아울러 약관상 지급기준에 대해서도 적정요율반영을 통해서 자동차사고로 인한 피해자에게 보다 충분한 서비스를 제공할 수 있도록 개선하는 방향으로 검토할 필요성이 있음

○ 예를들어 간병비, 위자료의 경우 법원 판례수준으로 확대하는 등 지급기준을 변경하여 소비자보호 향상을 위한 방향으로 제도개선 방안 마련 필요

□ 또한 중기차량 등 건설·운송수단에 대해서도 자동차보험가입 대상으로 확대하여 피해자 보호강화 등 사회 안전망 기능을 충실히 수행토록 개선방안을 검토할 필요가 있음

IV. [제3주제]수리비 합리화와 부정청구 방지 방안 관련

[수리비 합리화 관련]

□ 렌트카 비용 과잉 지급, 외제차등 수리비 지급보험금 증가에 따른 가장 큰 문제점은 다수의 소비자의 부담분이 일부 외제차 정비공장, 부품 딜러 등의 이익으로 귀속되는 부분임

□ 외제차 문제는 직영딜러에 의한 독점적 부품유통으로 인해 유통 비용·마진이 불투명 하고, 이에 따른 부품교체위주의 수리*경향이 과도한 외제차 수리비 발생의 주된 원인인 것으로 판단

* 외제차 수리비중 부품비용의 구성비는 약59%수준(국산차의 경우 41%)

○ 외제차의 평균수리비는 262만원으로 국산차의 3.1배 높고, 수리내역별로는 부품 5.4배, 도장 2.4배, 공임 2.2배* 순으로 높은 것으로 나타나 개선방안 마련 필요 (발표자료 4P)

□ 외제차 부품에 대한 문제점 해결을 위해 수입부품유통구조 다변화, Non-OEM부품 활성화방안은 자동차사고로 인한 수리비를 합리화를 위한 효과적인 방법으로 판단됨

- 특히 소비자가 믿고 안전하게 이용할 수 있도록 미국 등 선진국에서 운영하고 있는 엄격한 품질인증을 실시할 필요가 있음
- 부품가격에 대한 투명성 제고를 위해 수리비 세부내역 공개(시간당공임, 작업시간, 부품정보 등) 및 외제차 부품DB(부품명, 일련번호, 가격정보 등) 제공 의무화의 경우
 - 세부 수리내역을 소비자에 안내토록 함으로써 수리비 투명화를 제고하고, 외제차 부품정보 제공을 통해 외제차 수리비를 합리화 시킬수 있는 방안이 필요함
- 자동차 렌트의 경우 소비자가 직접 비용을 부담하지 않는 특성에 따라 일반적 수준을 현저히 초과(2~3배)하는 렌트비를 청구하는 문제도 발생되어 현행 약관상 “통상의 요금”*에 대한 명확한 적용기준 마련 필요
 - * 최근 법원판례 기준에 맞추어 명확화(대형렌트카 업체가 제시한 할인금액)

[보험범죄 관련]

- (형법상 보험사기죄 신설)현재 보험사기는 형법상 사기죄(제347조)로 처벌되고 있으며, 보험사기 사건을 직접 형사처벌의 대상으로 삼는 명확한 법률규정은 없는 상황
 - ➡ 보험사기에 대한 범죄예방효과 및 대국민 인식 제고, 강력한 수사 및 처벌을 위해 형법상 보험사기죄 신설 필요
- (운송사업자 보험사기 제재조항 마련)현행 여객 및 화물자동차운수사업법은 운송사업자 및 운수 종사자가 교통사고로 많은 사상자를 발생하게 한 경우에 대한 제재조항(운송사업허가·운전면허 등의 취소·정지)은 두고 있으나,

- 보험사기와 관련된 교통사고를 야기한 경우에는 제재조항이 없어 운수종사자 등에 의한 보험사기가 근절되지 않고 있음

➔ 현 국토부에서는 운송사업자 및 운수종사자가 보험사기와 관련된 교통사고를 야기한 경우 사업허가 취소·정지, 운전자 면허 취소·정지를 신설하는 여객·화물운수사업법 개정(안)을 발의, 현재 법제처 심사 중

□ (보험업 종사자 보험사기 금지의무 신설) 최근 보험에 대한 전문지식을 보유한 보험설계사 등 보험업종사자에 의한 보험사기가 크게 증가*하고 있음

* 모집종사자 적발인원('10년 810명 → '11년 921명 → '12년 1,129명, 22.6%↑)

➔ 보험업 종사자의 보험사기 금지의무 및 위반시 행정제재 신설을 위한 보험업법 개정 필요

□ (보험범죄 전담 수사팀 설치 확대) 보험사기 등 금융범죄 수사 강화를 위해 서울 등 8개 지방청*은 금융범죄전담팀을 신설·운영 중('10.7월~)이며, 전남청은 전국 지방청 최초로 보험범죄전담 수사팀 설치·운영 중('11.8월~)이나

* 서울, 인천, 대전, 대구, 부산, 경기, 경남, 전남

- 일부 지방청에만 전담팀이 운영됨으로 인해 전국적으로 발생하는 보험사기에 대한 효율적 대응에는 한계

➔ 쏠 지방청(총 16개청)으로 금융범죄전담팀 또는 보험범죄전담 수사팀 설치 확대 필요

□ 총리실 「보험범죄 근절대책」에 따라 '09.7.1부터 서울중앙지검
內 정부합동 보험범죄 전담대책반*을 설치·운영 중이나, 동
대책반은 '14.12월말 활동기간이 종료되는 한시 조직임

* 검·경, 국토부, 금감원, 손·생보협회 등 9개 기관 12명이 참여하여,
보험범죄관련 첩보 입수, 혐의자료 분석 및 주요사건 기획조사 진행

➡ 보험범죄에 대한 사회적 경각심 제고 및 범정부·민간 차원의
지속적 대응을 위해 전담대책반 상설화 필요

자동차보험 관련 세미나 토론 자료

위정환 매일경제 금융부장

△ 자동차보험은 손해를 상승에 더해 저금리로 자산운용에 어려움을 겪고 있어 현 상태로 놔두기에는 어느 일방의 피해가 커질 수 밖에 없는 구조.

△ 하지만 금융소비자들의 후생에는 어떤 것이 도움이 되는지에 대한 고민부터 짚어보는 것이 현명할 것으로 판단됨.

* 자동차보험사들의 지속가능성 측면

- 차보험 비중이 높은 온라인 전업사와 중소형 보험사들은 손해를 악화에 직접적인 타격을 입을 수 밖에 없음.
- 현 상태가 유지된다면 보험사들의 구조조정으로 소비자들의 선택권이 저해되는 결과가 나올 수 있음.

* 소비자 측면

- 소비자에게는 사실상 준조세 성격인 자동차보험의 인상은 소비자 물가에도 영향을 줄 수 밖에 없어 보다 신중해야 함.
- 국민들의 공감대가 형성되지 않은 보험료 조정은 역효과가 나올 수 밖에 없음. 아직은 대다수의 보험사들이 이익을 내고 있는 상황임.

△ 현 상태에서 우선적으로 고려해야 할 부분은

* 보험금 누수 줄이는 데에 초점

- 외제차의 높은 수리비는 시장구조의 측면에서 비롯되는 부분이 많음. 보험사기로 인한 보험금 누수 역시 보험사들의 손해율에 악영향을 미치고 있음.
- 수입차 수리비 관련해서는 여러 부처가 연관돼 있는 부분이지만 정부 차원에서 단호하게 입장을 보여줘야 함. 자동차보험은 준조세 성격이자 사회안전망의 역할을 하고 있다는 점을 정부 역시 염두에 둬야 함.

* 보험료를 조정하기에 앞서 손해율이 낮은 보험상품의 보험료는 인하하는 모습이 필요.

- 삼성화재는 지난해 자동차보험 손해율이 81.3%였고, 일반보험은 64.8%에 불과. 현대해상도 자동차 보험 82.9%, 일반보험 70.5%였음.
- 국민적인 공감대를 형성하기에 앞서 먼저 손해율이 낮은 보험상품의 보험료를 조율부터 고민하는 것이 바람직.

* 금융당국은 보험사의 역할을 인정

- 보험사들은 사회안전망에 있어 정부가 하지 못하는 부분을 효율적으로 메워주는 역할을 하고 있음.
- 자동차보험 역시 같은 맥락으로 금융당국이 자동차보험에 대한 favor를 고려하는 작업도 필요.
- 금전적인 손실에도 불구하고 좋은 상품과 서비스를 선보인 보험사들에게는 자동차보험과 관련된 검사를 일정부분 면제해주는 등 비금전적인 혜택을 부여하는 것도 방법이 될 수 있음.

토 론 문

김영훈 바른사회시민회의 경제실장

자동차보험이 외국계 보험사를 비롯해 다수의 경쟁자들이 존재하는, 외형적으로 '완전경쟁'의 모습을 띄고 있음. 그러나 보험의 각종 중요한 요율에 대해 자율권을 행사하지 못하는 모습을 보이고 있어, 사실상 '경쟁의 외피를 쓴 내치'의 모습을 보이고 있음.

물론, 우리나라 뿐 아니라 다수의 국가에서 사실상 준조세에 가까운 자동차 보험에 대해서는 일정부분 가격통제를 통해 사업비를 직간접적으로 규제하고 있음. 과거 미국 매사추세츠주는 자동차보험 대인배상보험의 경우 자동차보험회사의 '공정한 이윤' 제로를 도입한 바 있고, 지금도 관리경쟁제도를 자동차보험에 도입하고 있음

그러나 자동차 보험의 경우 가입기간이 1년으로 단기일뿐만 아니라, 다른 보험보다 '표준화'가 잘 되어 있어, 소비자가 쉽게 선택하고, 변경할 수 있는 특성이 있음. 손보사 입장에서는 그만큼 경쟁에 노출되어 있기 때문에 자율화에 대한 부작용이 크지 않을 것으로 판단됨.

중요한 것은 자율화이후에도 시장의 '보이지 않는 손'은 계속 보이지 않고, 금융당국의 행정지도라는 '보이는 손'만이 보이는 일이 계속되고 있다는 것임. 감독당국의 경쟁제한은 물가관리등을 이유로 그동안 보험료 인상을 억제해왔고 보는 시각에 따라 긍정적인 측면이 있을 수 있으나, 발제자가 언급한 것처럼 시장비효율성이나 공정성 문제를 야기함.

또한 지금과 같이 사실상 정부가 감독권을 활용해, 자동차 보험료에 일정부분 관여를 한다면, 역으로 보험사의 손해에 대해서도 일정부분 책임을 져야하는 정책부담이 있을 것임. 과거 담당자들이 자신의 임기동안 담당 품목의 인상을 최대한 억제하면서, 폭탄돌리기가 되었던 사례들이 있었음. 정부의 "정책"에 업계가 "대책"으로 대응하면서 시장 비효율성이 오히려 커지는 부작용이 발생할 수 있음.

최근 공정거래위원회의 담합 조사가 확대되고 있음. 2011년기준 공정위가 부과한 과징금 6017억원 가운데 약 95%(5710억원)가 부당한 공동행위, 즉 담합 사건에 따른 것임. 5대 정유사에 물린 과징금이 2548억4000만원으로 가장 큼. 생명보험사의

담합 사건도 1178억원에 달함.

재미있는 것은 이처럼 공정위 제재를 받는 업종이 상당부분 행정당국의 영향력이 크게 작용하는 소위 '규제업종'이라는 점. 정유와 금융, 대형 제조업체 등이 단골 제재 대상. 기업 입장에서는 "행정지도 같은 기업이 통제할 수 없는 요인이 작용했다면 기업에만 책임을 묻는 건 공평하지 않다"고 주장하지만, 법원은 그렇게 판단하고 있지 않음. 2009년~2011년까지 공정위의 승소율은 평균 82%. 이런 사실은 정부 당국의 행정지도가, 자율화로 바뀔 시점이라는 것을 암시.

발제자가 제안한 규제담보 규제강화+임의담보의 자유화는 기본적으로 찬성함. 사실상 준조세인 강제담보를 제외하고 임의담보에 대해서는 자율과 책임의 원칙에 따라, 실질적 자유화가 진행되어야 할 것임. 규제담보의 경우 요율평가위원회를 구성 보험료인상요인을 결정하는 것도 큰 틀에서 찬성함. 다만, 규제담보의 경우 사업비 부분에 대한 일정한 통제가 필요함. 보험이라고 하지만 도로교통법등에 의해 사실상 가입이 강제되고 있고, 100%에 가까운 가입률을 고려하면, 준조세의 성격이 강한 만큼, 규제담보에 대해서 과도한 사업비가 책정되는 것은 받아들이기 어려움. 따라서 규제담보의 경우 규제강화에는 사업비부분이 함께 논의되어야 할 것임.

규제담보의 경우 사업비 이외에 기준선에 대해서도 사회적 합의가 필요. 과거 2005년 2월 이전에는 대물보험을 2천만원 이상 가입해야 했지만, 2003년 자료로 보면 100만원 미만이 49%, 1,000만원 미만이 96.6%였음. 고가 외제차의 증가, 정비-의료 부분의 고비용으로 인해 과거보다 대물보험의 한도가 높아져야 할 이유는 충분. 그러나 의무가입을 할 경우에는 금액기준을 말 그대로 최소화 하고, 추가로 보험가입자들이 선택할 수 있어야 할 것임.

그동안 손보사들이 손해율 상승을 보험료 인상요인으로 쉽사리 대응했다는 지적도 있음. 사업비 축소와 같은 자구노력이 선행되지 않았다는 비판임. 또한 손보사들의 과도한 경쟁이 보험사기를 유발하는 측면도 있음. 임기가 제한되어 있는 CEO는 마케팅 강화를 추구하고 고액, 다수의 보험계약에 대한 언더라이팅 기능 악화로 이어져 보험사기의 개연성을 높이게 됨. 자동차 보험의 경우 정책이나 제도에 혹은 기후와 같은 외부요인에 영향을 받겠지만, 자구노력의 중요성은 아무리 강조해도 지나치지 않음.

정부에서는 1978년 4월부터 뺑소니사고 피해자에 대한 보상을 시작. 85년 7월에는 책임보험 미가입차량에 대한 보상범위 확대, 99년 2월부터는 교통사고유자녀지원사업에 이르기까지 점차 정부보장사업의 범위를 확대하고 있음.

그런데 지금 주장하는 방식이 의무가입에 대한 규제강화+임의가입에 대한 자유화인데, 현재 대인배상 I 에서 3.4%의 보험료를 ‘정부보장사업비 부담’ 으로 내고 있음. 이것도 소비자 입장에서 사실 의무가입이나 다름없는 비용인데 발제자는 이 부분은 어떻게 해야 한다고 보는지 질문함.

자동차보험 정책세미나 토론자료

보험개발원 강계욱 상무

보험사의 자율성을 확대하여 상품개발을 촉진하자는 주장과 가격자유화는 발표자의 지적처럼 당연히 가야 할 부분이라는데에 긍정적으로 동의하나 이런 정책이 성과를 거두려면 몇가지 선행과제가 준비되고 실행될 필요가 존재.

첫째, 보험사기, 과잉진료, 과잉수리비등 보험금 누수를 줄이는 노력이 더욱 필요

보험사기: 2012 금감원 자료에 의하면 적발금액 2738억

과잉진료: 2011 금감원 기획조사, 422억 허위진료

과잉수리: 정확한 수치는 없으나 FY2012 기준 정비업소 청구대비 보험사의 삭감금액은 약 2000억 정도.

업계는 보상체계 합리화 등 부단한 노력은 하고 있으나 수치면에서 그 효과가 아직 미흡하며, 또한 이 부분은 업계 단독으로 해결하기에는 한계가 있음. 당국차원에서의 적절하고 엄중한 조치가 필요한 시점이라 파악됨..

둘째, 상품, 서비스 경쟁력의 강화가 필요. 즉, 양적 성장보다는 질적 성장이 필요.

요율, 상품자율화로 인해 여전히 진행되고 있는 업계의 가격경쟁이 더욱 심화되지 않을까 우려됨. 예를 들어, 자차담보의 경우 모럴헤저드에 의해 손해율 악화의 경향이 있었는데, 피보험자의 자기부담수준을 높이는 정률제 도입결과 손해율 안정화에 상당히 기여했음. 여기에 자율화에 의한 가격경쟁 구도화에서 정률제가 아닌 자기부담을 완화한 형태로 동일 보험료 수준에서 자차담보를 자유롭게 구성한다면 그런 가격경쟁의 혜택이 대다수 소비자에게 공정하게 돌아갈 수 있을 지 의문. 또한, 업계는 자율화에 따라 매월 단기적 손해율 분석을 통해 매월 요율 조정이 가능하게 되는데 이로 인해 동일조건에서 언제 갱신하느냐에 따라 요율 편차가 심할 수 있는 현상이 존재. 이런 상황을 소비자가 얼마나 이해할 수 있을 지 의문. 또한, 자동차보험 요율변수는 변수간의 상관관계가 많이 존재하는 상품이므로 선진사에서 흔히 사용하는 GLM의 다변량분석에 의한 요율조정을 하는데 우리는 요율조정시 그런 작업등을 하고 있는지... 즉, 질적 성장에 필요한 상품, 요율, 서비스 등의 경쟁력을 갖추는게 선행적으로 필요하다고 판단.

셋째, 완전경쟁을 통한 혜택(편익)이 선의의 보험가입자에게 돌아갈 수 있는 국민적 공감대와 보험료 현실화에 대한 사회적 합의를 어떻게 도출할 지에 대한 문제 해결이 필요. 또한, 완전 자율화로 문제들이 해소되고 당연히 그 혜택이 다수의 선량한 가입자에게 돌아간다고 과연 어떻게 보장할 수 있을지 의문. 오히려, 시장의 혼란과 이로 인한 다수의

선의의 가입자로부터 자동차보험에 대한 신뢰를 잃을 가능성은 없는지 면밀히 검토할 필요가 있음.

이외에도, 자율성의 확대에 의해 업계가 M/S 확대를 위한 전략으로 더욱 치열한 가격 경쟁 구조가 더욱 심화될 경우, 영업력, 마케팅력이 미흡한 중소형사, 특히 자동차 온라인 전업사의 수익구조는 더욱 심각하게 될 것으로 예상되며, 결국 시장에서 도태되는 회사가 생길 경우, 즉 시장판도의 재편이 가능하게 되는 모습이 과연 바람직한지에 대한 검토도 필요.

결론적으로, 건전한 경쟁질서 유지를 위한 노력과 대다수 선량한 가입자의 보호를 위해서 지금보다 다소 완화된 최소한의 적절한 규제는 산업발전과 소비자 보호 측면에서 필요하다고 판단. 그러므로, 상품구성, 요율체계, 가격 등 완전 자율화는 시장의 성숙도에 의해 점진적으로 해결해야 할 과제라 봄. 오랜 역사와 최고 선진수준의 미국 자동차보험의 경우, 주마다 다소 차이는 있지만 전반적으로 여전히 강한 규제 정책임에도 불구하고 손해율의 안정화를 유지하는 면에서 시사하는 바가 있음. 즉, 자율화와 손해율 안정화에 어떠한 상관관계가 있는지 검토할 필요가 있음.

○ 신고제 운영에 의한 상품개발이 자유롭지 못하다는 지적:

(반론제기) 최근 이슈가 된 사고건수에 의한 요율차등화 등 보험사는 필요한 경우 새로운 요율체계를 개발할 수 있고, 요율산출기관의 검증에 의해 감독당국에 신고 후 실행하고 있음.

○ 상품, 요율체계가 회사마다 동일하다는 지적:

(반론제기) 마치 규제에 의해 상품, 요율체계 등이 회사마다 동일하다는 느낌을 주나, 회사마다 충분히 자율적으로 상품, 요율체계 등을 개발할 수 있음. 그러나, 한 회사의 개발 실행 후, 다른 타사들이 동일하게 실행하는데에 문제가 존재.