



2013년 4월~11월 자동차보험 손해율¹⁾ 분석과 시사점

기승도 수석연구원, 이경아 연구원

요약

■ 2013년 4~11월 자동차보험 손해율은 77.9%로 전년 동기보다 4.9%p 증가(전년 동기 대비 6.8% 증가)됨. 주 요인은 대당 보험료감소 및 사고발생률 증가임. 대물배상담보의 사고발생률 및 보험금원가 증가, 자기차량손해 담보의 사고발생률 증가 등도 손해율 증가에 큰 영향을 준 것으로 분석됨. 손해율을 반영한 보험료 조정과 사고발생률 감소를 위해 사고예방캠페인, 교통법규위반 단속강화, 할인할증제도를 점수제에서 건수제로 변경 및 교통법규위반경력요율제도 강화 등의 손해율 안정화 노력이 필요한 것으로 판단됨.

■ 자동차보험산업의 2013년 4월~11월 누적손해율은 77.9%로 매우 높은 수준이며, 보험료 규모가 큰 대인배상 I, 대물배상 및 자기차량손해 담보의 영향이 큰 것으로 보임.

● 2013년 4월~11월 전체 자동차보험 누적손해율은 77.9%로 전년 동기 72.9%보다 4.9%p(전년 동기 대비 6.8%) 증가하였음.

〈표 1〉 2013년 4월~11월 자동차보험 손해율 전년대비 증감율

| 구분 | 2012년 4월~11월 (A) | 2013년 4월~11월 (B) | 증감률 (C=B-A) |
|-------|---------------------|---------------------|----------------|
| 원수보험료 | 72.9% | 77.9% | 4.9%p |

주: 개인용, 업무용, 영업용 자동차보험 실적임.
자료: 보험개발원 월말보고서, 2012년 11월 및 2013년 11월.

● 모든 담보들의 손해율이 약 70%대로 추정되는 예정손해율을 초과하는 등 자동차보험 모든 담보에서 적자가 발생하고 있는 것으로 추정됨.

- 특히 보험료 규모가 큰 대인배상 I, 대물배상, 자기차량손해 담보의 손해율이 전체 손해율보다

1) IFRS 적용 이전 기준 손해율임.

높은 점을 볼 때, 이들 담보가 동 기간의 손해율 악화에 가장 큰 기여를 한 것으로 판단됨.

〈표 2〉 2013년 4월~11월 담보별 손해율

(단위: %)

| 구분 | 손해율 |
|---------|------|
| 대인배상 I | 79.0 |
| 대인배상 II | 73.3 |
| 대물배상 | 84.3 |
| 자기신체사고 | 75.8 |
| 자기차량손해 | 73.3 |
| 무보험차상해 | 86.5 |
| 전체 | 77.9 |

주: 개인용, 업무용, 영업용 자동차보험 실적임.
 자료: 보험개발원 월말보고서, 2013년 11월.

■ 손해율에 영향을 주는 요인별 분석을 해 보면, 2012년 4월~11월 누적손해율은 전년 동기 대비 증가 값 4.9%p에는 대당보험료 감소와 사고발생률 증가가 가장 큰 영향을 준 것으로 분석됨.

- 전년동기 대비 손해율 증가값 4.9%p에는 대당보험료감소 효과가 3.3%p로 가장 큰 영향을 미쳤으며, 다음으로 사고발생률 증가가 2.6%p의 영향을 미친 것으로 분석됨.
- 1사고당손해액은 손해율 감소에 1.0%p 영향을 주었음.

〈표 3〉 2013년 4월~11월 자동차보험 손해율 증감 요인별 분석

(단위: 천원)

| 구분 | 2012년 4월~11월 | 2013년 4월~11월 | 효과 |
|---------|--------------|--------------|--------|
| 손해율 | 72.9% | 77.9% | 4.9%p |
| 사고발생률 | 22.6% | 23.3% | 2.6%p |
| 대당보험료 | 417 | 399 | 3.3%p |
| 1사고당손해액 | 2,024 | 1,996 | -1.0%p |
| 기타복합요인 | | | 0.0%p |

주: 1) 전체 손해율 분석임.
 2) 서영길(1992), 『자동차보험 손해율 구조변화 분석모형』, 보험개발연구에서 제시한 아래의 계산식에 따라 분석함.

$$\begin{aligned}
 \text{당기손해율} - \text{전기손해율} = & \text{전기손해율} \times \frac{-(\text{당기대당경과보험료} - \text{전기대당경과보험료})}{\text{당기대당경과보험료}} \\
 & + \text{전기손해율} \times \frac{\text{당기사고발생률} - \text{전기사고발생률}}{\text{전기사고발생률}} \\
 & + \text{전기손해율} \times \frac{\text{당기1사고당손해액} - \text{전기1사고당손해액}}{\text{전기1사고당손해액}} + \text{기타 복합요인}
 \end{aligned}$$

■ 전년 동기 대비 담보별 손해율을 비교하여 보면 대인배상 I 및 대인배상 II를 제외한 전체 담보의 손해율이 악화된 것으로 나타났으며, 특히 대물배상담보 및 차량담보 손해율 악화현상이 두드러진 것으로 나타남.

- 대물배상담보의 경우 사고발생률 및 1사고당손해액이 모두 악화되는 악순환을 보이고 있는 것으로 판단됨.
 - 대당보험료가 증가한 것은 가입자들이 높은 가입금액을 선택하는 경향을 보이기 때문으로 보임.
- 자기차량손해담보는 사고발생률 증가가 직접적 영향을 미친 것으로 나타났으며, 2010년 시행된 자기차량손해담보 비례공제제도의 영향이 점점 감소하고 있는 것으로 판단됨.

〈표 4〉 2013년 4월~11월 담보별 손해율, 사고발생률, 대당보험료, 1사고당손해율 전년대비 비율

| 구분 | 손해율 | 사고발생률 | 대당보험료 | 1사고당손해액 |
|---------|-------|-------|-------|---------|
| 대인배상 I | 1.005 | 1.000 | 0.947 | 0.952 |
| 대인배상 II | 0.945 | 1.223 | 0.957 | 0.739 |
| 대물배상 | 1.052 | 1.059 | 1.040 | 1.033 |
| 자기신체사고 | 1.102 | 1.055 | 0.988 | 1.032 |
| 자기차량손해 | 1.206 | 1.018 | 0.838 | 0.993 |
| 무보험차상해 | 1.059 | 1.094 | 0.985 | 0.953 |
| 전체 | 1.068 | 1.035 | 0.956 | 0.986 |

주: 1) 비율은 2013년 4월~11월 실적(A) ÷ 2012년 4월~11월 실적(B)으로 계산함.

2) 개인용, 업무용, 영업용 자동차보험 실적임.

자료: 보험개발원 월말보고서, 2013년 11월 및 2012년 11월.

■ 이상의 분석결과를 보면, 자동차보험 손해율이 높은 현 상황을 안정화시킬 수 있는 방법으로 실적손해율을 반영한 적기 보험료 조정과 사고발생률 감소 유도 방안을 고려해볼 수 있다고 생각됨.

- 실적 손해율을 반영하여 보험료가 조정되지 않을 경우 현 손해율은 개선되기 어려울 수 있을 것으로 보임.
 - 2012년 4월 자동차보험료 인하 및 보험회사들의 보험료 인하경쟁, 통제가 어려운 사고발생률 증가 현상은 2014년에도 손해율에 부정적 영향을 줄 것으로 보임.
 - 따라서 실적 손해율에 부합한 요율조정, 대당보험료 감소를 위한 경영정책 지양, 사고감소를 위한 정책적 그리고 범국민적 노력이 필요한 것으로 보임.
- 사고발생률은 통제가 어려운 변수이지만 사회 전체 차원에서 사고발생률을 줄이기 위한 노력이 필요함.

- 전 국민을 대상으로 한 사고감소 줄이기 캠페인 및 법규준수 필요성 홍보, 교통법규단속강화, 사고발생률이 높은 지역의 도로여건 및 신호체계 개선 등이 지속적으로 이루어져야 할 것임.
- 보험제도 측면에서도 운전자의 운전습관에 영향을 미칠 수 있는 제도로 평가되는 할인할증제도를 현 점수제에서 현재 검토되고 있는 건수제로 바꾸는 방안과 교통법규위반 경력요율제도²⁾를 강화하는 방안 등이 검토될 필요가 있음.
- 대물배상담보의 높은 손해율을 개선하는 방법으로 현행 대물배상 요율제도를 차량가액을 반영한 요율제도로 개편하는 것도 생각해볼 필요가 있음.
- 보험료 증가에 영향을 미치는 의료비, 공임 및 수리비 등의 보험원가를 줄일 수 있는 방안을 지속적으로 마련해야 할 것으로 생각됨.
 - 특히 고가자동차(외제차)의 부품비 등에 영향을 크게 받는 대물배상담보 및 자기차량손해담보의 원가를 줄일 수 있는 대책이 정책차원에서 지속되어야 할 것임. [kiri](#)

2) 교통법규위반 정도 또는 횡수에 따라 자동차보험료를 할증 또는 할인해주는 자동차보험제도.