

# kiri Weekly

2015.10.19 제355호

## 포커스

자동차보험의 시장기능 활성화: 유럽의 사례

## 글로벌 이슈

환태평양경제동반자협정(TPP) 타결에 따른 영향  
폭스바겐 소송 확대가 보험산업에 미치는 영향  
FY2014 일본 손해보험 경영 성과와 업계 동향

## 금융시장 주요지표

**kiri** 보험연구원  
Korea Insurance Research Institute

이슈와 포커스는 연구자 개인의 의견이며, 보험연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.  
서울시 영등포구 국제금융로 6길 38 (여의도동 35-4) 8층 보험연구원 (문의 : 변철성 수석담당역 / 02-3775-9115)



# 자동차보험의 시장기능 활성화: 유럽의 사례

전용식 연구위원, 정승연 연구원

## 요약

■ 최근 고가차량 증가로 자동차보험의 형평성이 이슈가 되고 있음. 금융당국은 고가차량 증가로 인한 사회적 부작용을 줄이기 위한 제도개선 방안을 추진하고 있음. 제도개선 방안이 기대하는 효과를 갖기 위해서는 자동차보험산업의 시장기능이 활성화되어야 함. 시장기능이란 손해율 변화에 대해 보험회사가 자율적으로 보험료를 조정할 수 있는 기능을 의미함. 시장상황에 따른 보험료 조정은 소비자의 보험료 부담과 보험회사의 영업적자 부담 등 사회적 비용을 줄일 수 있을 것임. 보험상품과 요율 규제를 철폐한 유럽의 이탈리아, 포르투갈, 그리스의 사례를 분석한 결과 요율규제 철폐 이후 자동차보험 수입보험료 증가율은 하향 안정화되었고 자동차보험 손해율도 개선된 것으로 나타났음. 유럽의 사례는 사회적 부담을 줄일 수 있는 가장 효과적인 방법은 시장기능 활성화라는 점을 시사함.

- 최근 고가차량 증가로 인한 사회적 문제점을 해소하기 위한 제도 개선이 추진되고 있음.
  - 보험연구원은 지난 10월 13일 「고가차량 관련 자동차보험 합리화방안」 세미나 주제발표에서 고가차 증가로 인한 사회적 문제점으로 렌트비와 수리비에서 발생하는 도덕적 해이 심화, 저가차 운전자의 경제적 파산 위험 확대와 보험료 부담 가중에 의한 형평성 왜곡을 제시함.
  - 이러한 문제점을 해소하기 위해 자차담보 추정 수리비와 렌트비 관련 표준약관 개정, 자차담보 고가수리비 할증요율 신설 등이 추진될 계획임.
    - 고가차의 렌트비가 차량 수리비를 초과하는 경우가 늘어나고 있고 경미한 사고는 추정 수리비를 통해 보험사기로 이어지는 등 도덕적 해이가 심화됨.
    - 저가차의 물적손해 1원당 보험료는 1.63원이나 고가차의 물적손해 1원당 보험료는 0.75원으로 저가차의 보험료 부담이 고가차에 비해 2.2배 큰 것으로 나타났는데, 이는 저가차 운전자들의 고가차 운전자 물적손해 부담을 의미함.

■ 과거 사례에 비춰보면 자동차보험 제도개선 효과가 지속되기 위해서는 손해율에 따른 보험료 조정이 자율적으로 이루어지는 자동차보험의 시장기능 활성화가 수반되어야 함.

- 2010년 12월 자동차보험 종합대책 시행으로 자동차보험 영업적자는 2011년 4,162억 원, 2012년 6,432억 원으로 2010년 1조 5,696억 원에 비해 크게 감소함.
  - 판매비를 예정사업비의 40% 이내로 축소하였고, 자차 자기부담금 공제방식 변경, 장기 무사고자의 보험료할인 확대(60% → 70%), 진료비 심사의 심평원 위탁 등임.
- 그러나 종합대책 시행 이후 손해율 개선으로 보험료 인하 압력이 커지면서 2012년 4월 기본보험료가 2.5% 인하되었고 이후 손해율이 악화됨.
  - 자동차보험 영업적자가 다시 증가함.<sup>1)</sup>

〈표 1〉 자동차보험 손해율과 영업적자 추이

구분	2010	2011	2012	2013	2014
손해율	81.6%	75.5%	75.2%	78.2%	80.1%
영업적자	1조 5,696억 원	4,162억 원	6,432억 원	8,162억 원	1조 1,000억 원

주: IFRS 적용 이전 기준 손해율임.  
 자료: 금융감독원 금융통계월보, 각 연호.

■ 유럽의 경우 1992년부터 1995년까지 단일시장 통합 정책으로 보험 요율 및 상품 규제가 철폐되고 보험시장의 상품 및 가격경쟁이 심화되며 시장기능이 활성화됨.

- 손해보험의 경우 1992년 손해보험위원회 지침(Non-Life Council Directive 92/49/EEC)에 따라 1995년까지 유럽연합 국가들의 개별적인 상품인가 및 요율규제가 철폐됨.
- 1992년 이전에는 이탈리아, 포르투갈, 그리스 등은 상품 및 요율을 강하게 규제하였고 특히 자동차보험의 경우 물가상승률 억제를 위해 보험료 인상을 규제해왔음.<sup>2)</sup>

■ 규제 철폐 이후 자동차보험 등 손해보험시장의 경쟁이 가속화되었으나 보험료와 손해율은 안정적으로 하락하여 소비자와 보험회사의 부담이 완화된 것으로 보임.

- 이탈리아, 스페인, 오스트리아의 경우 규제철폐 이후 자동차보험 수입보험료 증가율이 일시적으로 상승하는 경우도 있었으나 장기적으로 안정되고 있음.

1) 기승도(2013), 「FY2012 자동차보험산업 성장률과 시사점」, 보험연구원.

2) Sigma, “Europe in Focus: Non-Life Markets undergoing Structural Change”, No. 3/2000.

- 이탈리아의 경우 1996년에서 1999년 기간 동안 자동차보험 수입보험료 평균 증가율 상승세가 규제철폐 이전에 비해 확대되었으나 2005년 이후 안정화됨.

〈표 2〉 유럽 주요국의 자동차보험 수입보험료 기간별 평균 증가율

(단위: %)

구분	1992~1995	1996~1999	2000~2004	2005~2008	2009~2013
이탈리아	5.8	8.4	6.0	-0.4	-2.1
포르투갈	16.7	5.8	5.9	-2.0	-3.9
그리스	22.0	15.3	9.6	10.1	-3.8

자료: CEA Statistics.

- 자동차보험 손해율도 1992년에 비해 안정적인 하락세를 보임.

〈표 3〉 유럽 주요국의 자동차보험 손해율

(단위: %)

구분	1992	1995	1999	2006	2010	2014
이탈리아	94.3	91.3	92.5	76.9	80.5	71.3
포르투갈	80.5	68.6	70.2	68.6	74.5	70.2
그리스	127.3	80.6	92.2	90.4	82.2	83.5

자료: CEA Statistics.

- 90년대 이탈리아의 손해율이 90% 이상으로 높은 수준이었고 수입보험료 증가율이 1996년에서 1999년 기간 동안 8.4%로 높았던 원인은 평균보상비용의 증가, 수리비 상승, 그리고 보험사기 증가 등임.
  - 1994년에서 2001년간 평균보상비용은 1,923유로에서 3,830유로로 증가함.

■ 자동차보험요율 규제 철폐 이후 유럽 자동차보험시장의 경쟁이 심화되면서 손해보험회사들의 경쟁력이 제고된 것으로 분석됨.

- 이탈리아 자동차보험회사는 1994년 105개였으나 2000년 80개로 줄어들었고 상위 20개 보험회사들의 시장점유율은 1982년 63.6%에서 2000년 79.9%로 상승함.
  - 시장의 경쟁심화로 자동차보험회사들간 인수·합병이 늘어났고 자발적 퇴출도 있었음.

- 요율규제 철폐로 보험회사들이 비용을 충당할 수 있는 보험료를 책정할 수 있게 되어 자동차보험 회사의 생산성과 효율성이 개선된 것으로 분석됨.<sup>3)</sup>
- 최근 금융위원회가 발표한 자동차보험 제도개선 방안과 보험산업 경쟁력 강화 로드맵이 성과를 거두기 위해서는 유럽의 경우와 같은 실질적인 시장기능 활성화가 필요함.
- 유럽의 경우 경쟁을 통한 시장기능 활성화는 자원의 효율적 배분을 통해 사회적 비용 감소와 경쟁력 강화로 이어진 것으로 보임. **kiri**

---

3) Angelo Borselli(2011), "Insurance Rates Regulation in Comparison with Open Competition", Connecticut Insurance Law Journal, Vol 18.1.