

【 주간이슈 】

자동차보험산업 손해를 불균형¹⁾ 원인과 개선방안

기승도 전문연구위원

- 자동차보험 실적손해율이 예정손해율을 상회하는 손해율 불균형 현상은 손해보험회사의 영업수지 악화의 주요 원인이 됨.
 - 손해율 불균형 현상이 지속될 경우 ‘장기보험 등 기타 손해보험상품에서 얻은 수익으로 자동차보험 적자를 메우는 형평성의 문제’ 및 ‘자동차보험 상품을 주로 판매하는 회사의 재무적 건전성이 악화될 가능성’이 있음.
- 자동차보험 산업에서 손해율 불균형 현상이 지속된 것은 ‘보험회사 경쟁 심화’, ‘소극적 언더라이팅 활동’, ‘요율조정에 대한 소비자의 부정적 견해’ 등의 요인이 복합적으로 작용한 것으로 보임.
 - 2000년 진입장벽이 낮아진 이후 직판회사의 시장진입의 영향으로 시장경쟁이 심화 되었고 보험회사의 언더라이팅 활동이 소극적이었음.
 - 자동차보험 요율조정에 대한 소비자의 부정적 견해가 지속되는 가운데 자동차보험 요율조정시 손해상황 변화가 충분히 반영되지 않았음.
- 손해율의 균형유지를 위해서 ‘손해율에 부합한 요율조정’, ‘채널을 활용한 계약자 구성비 안정화’, ‘자동차보험제도개선의 지속’ 및 ‘소비자와 소통 강화’ 등의 방법을 제안하고자 함.
 - 2008년 하반기 세계 금융위기로 인한 경기침체로 FY2009중 요율조정이 없었고 그로 인해 영업수지 적자가 예상되는데, FY2010에는 경기침체 상황을 세밀하게 관찰한 후 손해율에 따른 요율조정 메커니즘 회복이 필요하다고 판단됨.
 - 채널조직, 언더라이팅을 활용한 계약자 구성비 균형유지 전략이 필요하며, 보험회사의 언더라이팅 기능을 활성화 할 필요가 있음.
 - 자동차사고 감소 유도, 보험회사의 사업비 절감 및 보험사기 억제 등을 위한 제도개선이 지속적으로 추진되어야 함.
 - 소비자와 소통을 강화할 수 있는 방법을 마련하고, 이를 통해 자동차보험 산업에 대한 소비자의 이해를 구하려는 적극적 노력이 병행되어야 함.

1) 실적손해율이 예정손해율보다 높거나 낮은 현상을 의미함.

1. 검토배경

- 자동차보험 실적손해율이 예정손해율(약 70% 수준)을 상회하는 손해율 불균형 현상은 FY2008을 제외하고 매년 지속됨.
 - 자동차보험 산업에서는 FY2008을 제외하고 실적손해율이 예정손해율을 매년 초과하는 현상이 나타나고 있으며, 이러한 현상은 FY2009도 예외가 아닐 것으로 추정됨.
 - 최근의 손해율 불균형 현상은 실적손해율이 예정손해율을 초과하는 경향으로 진행되었으며, 그 반대의 손해율 불균형 현상은 나타나지 않음.
 - 실적손해율이 예정손해율을 초과하는 비율이 일정수준으로 유지된다 하더라도 손해보험회사가 부담해야할 적자액의 규모는 보험료 증가율에 비례하여 더 커질 것임.
 - FY2004부터 FY2009까지 원수보험료 연평균 성장률은 약 5.7%로 추정됨.

<표 1> 연도별 자동차보험 손해율

(단위: 10억원)

구 분		FY2004	FY2005	FY2006	FY2007	FY2008	FY2009*
손해율	책임	76.5%	80.0%	81.3%	72.4%	66.9%	70.8%
	임의	70.7%	74.7%	77.7%	73.2%	71.1%	77.5%
	합계	72.7%	76.6%	79.0%	73.0%	69.7%	73.8%
보험료	원수	8,521	8,789	9,649	10,810	10,937	11,222
	성장률	7.0%	3.1%	9.8%	12.0%	1.2%	2.6%

주: FY2009*의 손해율은 2009.4~2010.2의 실적이며, 원수보험료는 보험연구원(2009) 추정값 임.
 자료: 1) 금융감독원, 『금융통계월보』, 2010.4, pp.106-107
 2) 보험연구원, 『FY2010 수입보험료 전망』, CEO-Report, 2010.6, p.49

- 실적손해율의 악화는 손해보험회사의 자동차보험 영업수지 적자의 직접 원인이 되고 있으며, FY2009의 자동차보험 영업수지 적자규모²⁾도 FY2007의 적자규모 3천9백억원을 초과할 것으로 예상됨.
 - 자동차보험 산업의 영업수지는 FY2004 이후 매년 적자였으며, FY2009에도 손해율이 예정손해율을 초과한 73.8%이므로 적자규모도 4천억원 이상이 될 것으로 예상됨.

2) 실적손해율이 유사한 FY2007의 영업수지 적자규모를 사용하여 근사적으로 추정함.

<표 2> 연도별 자동차보험 영업수지

(단위 : 억원)

구 분	FY2004	FY2005	FY2006	FY2007	FY2008	FY2009*
영업수지	△3,708	△6,760	△9,081	△3,957	△761	△4천억원 이상

주: FY2009*는 손해율이 유사한 FY2007의 보험료 규모와 FY2009의 경과보험료를 감안하여 근사적으로 추정된 것임.

자료: 보험개발원, 『FY2008 자동차보험 개황』, 2009.8, p.21

□ 실적손해율이 예정손해율을 초과하는 손해율 불균형 현상의 지속으로 자동차보험 산업의 건전성 문제가 제기될 개연성이 있음.

- 자동차보험 실적손해율이 예정손해율과 근사적으로 차이가 없어야 자동차보험 산업이 재무적 건전성을 확보할 수 있으며, 소비자에게 적정 서비스를 제공할 수 있는 등 건전한 발전이 이루어질 것임.
- 실적손해율이 예정손해율을 초과하는 손해율 불균형 현상이 지속될 경우 여러 가지 부작용이 나타날 수 있음.
 - 첫째, 장기보험 등 기타 손해보험상품에서 얻은 수익으로 자동차보험 적자를 메우는 형평성의 문제가 발생할 수 있음.
 - 둘째, 자동차보험 상품을 주로 판매하는 회사의 재무적 건전성이 악화될 가능성이 있음.

□ 따라서 본고에서는 여러 측면에서 자동차보험 산업의 손해율 불균형 원인을 찾아보고, 손해율 불균형을 해소할 수 있는 방안을 도출하고자 함.

2. 손해율 불균형의 주요요인

가. 시장경쟁의 심화

□ 2000년에 자동차보험시장의 진입장벽이 낮아지면서 새로운 시장참여자(특히 직판전업사³⁾)가 자동차보험 시장에 진입한 이후 경쟁이 더욱 심화된 것으로 판단됨.

3) 초기에는 직판전업사 형태로 시작하였으나, 2010년 현재에는 현대 하이카다이렉트를 제외한 모든 직판전업사가 일반손해보험 상품도 파는 직판사로 전환됨.

- 경쟁정도를 측정할 수 있는 척도인 HHI의 변화추이를 보면, FY2000의 0.1641에서 매년 감소하여 FY2009에 0.1430으로 낮아졌는데, 이는 보험료가 저렴한 직판전업사의 시장 진출로 기존사의 시장점유율이 직판전업사로 이전되었기 때문임.
- 직판전업사의 시장진출로 가격인하경쟁이 발생하였고, 이러한 가격인하경쟁(또는 가격인상 억제 경쟁)은 자동차보험 산업의 손해율 악화의 원인으로 작용한 것으로 판단됨.

<표 3> 직판전업사의 시장진입 이후 HHI 변화추이

구분	FY'01	FY'02	FY'03	FY'04	FY'05	FY'06	FY'07	FY'08	FY'09
HHI	0.1641	0.1620	0.1553	0.1531	0.1465	0.1489	0.1473	0.1430	0.1430
차이	0.0073	-0.0021	-0.0068	-0.0021	-0.0067	0.0024	-0.0016	-0.0040	0.0000
직판 상품 판매		제일 롯데		메리츠 동부 한화	그린 흥국				삼성
전업사 진입	교보		더케이	다음		현대 하이카			

주: 일반물건 기준임.

나. 소극적 언더라이팅 활동

□ 손해보험회사의 손해율을 관리할 수 있는 중요한 수단 중 하나는 언더라이팅인데, 과거의 실적을 볼 때 손해보험회사가 자동차보험분야에서 적극적으로 언더라이팅을 하지 않은 것으로 판단됨.

- 손해율이 증가추세라는 것은 자동차보험 보험금원가(사고발생률 또는 1사고당 손해액)가 증가한다는 것을 의미⁴⁾하므로, 이 경우 보험회사는 위험도가 높은 고객의 인수를 거절(공동인수물건 비율 증가)하는 행위를 통해 전체 손해율을 관리하는 것이 일반적임.
- 그러나 보험회사의 언더라이팅 결과물인 인수거절물건의 구성비와 손해율의 관계를 보면 반대 방향으로 움직이는 것으로 나타남.

4) 손해율을 결정하는 요인은 보험료, 사고발생률 및 1사고당 손해액임. 이들 3가지 요인들 중에서 보험료는 수시로 조정할 수 없으므로 손해율의 변화추세(증가추세 또는 감소추세)라는 것은 사고발생률 또는 1사고당 손해액의 변화추세에 영향을 받는다는 것을 의미함. 사고발생률과 1사고당 손해액 중에서 1사고당 손해액은 전체적(모든 담보 평균)적으로 변화추세가 강하지 않으나 사고발생률은 변화폭이 큼.

- FY2004부터 FY2008까지의 손해율과 공동인수물건의 관계를 보면, 그 관계가 거의 반대로 움직이고 있는 것으로 나타남.

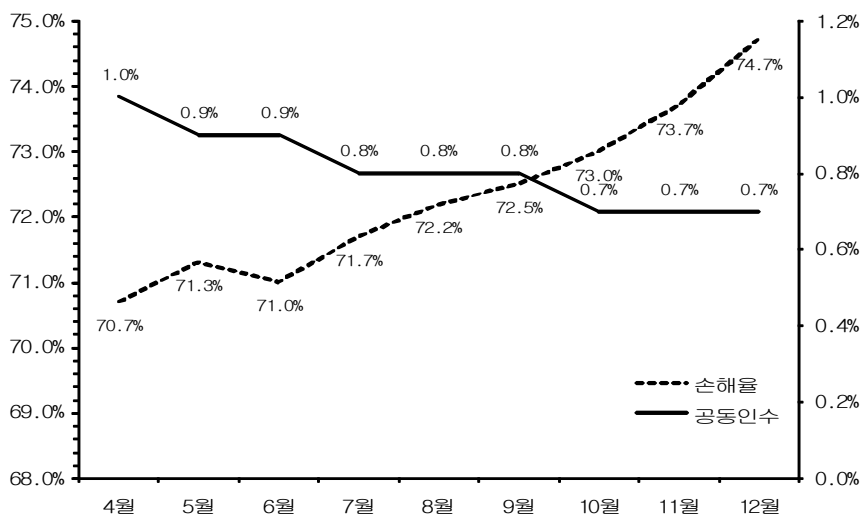
<표 4 > 연도별 손해율과 공동인수물건 비율

	FY2004	FY2005	FY2006	FY2007	FY2008
손해율	72.7%	76.6%	79.0%	73.0%	69.7%
공동인수	1.7%	1.5%	1.4%	2.0%	1.5%

자료: 1) 금융감독원, 『금융통계월보』, 2010.4, pp.106-107
2) 업계자료

- FY2009의 '09.4월부터 '09.12월까지의 손해율과 공동인수물건 구성비를 비교하여 보더라도 두 요인의 움직임이 반대인 것으로 나타남.

<그림 1> FY2009 월별 손해율과 공동인수물건 비율의 추이



자료: 업계자료

- 보험회사가 의무보험이라는 자동차보험의 특성 때문에 적극적으로 언더라이팅 활동을 하지 않은 결과로 보이며, 소극적 언더라이팅은 최근의 손해상황 악화의 원인이 된 것으로 판단됨.

- 공동인수물건 구성비가 줄어든다는 것은 '보험회사의 시장점유율 확대전략에 따라 보험회사가 계약의 우량여부를 가리지 않고 인수했다'는 것, 혹은 '보험회사가 자동차보험의 사회보험적 성격 때문에 소비자 민원 최소화 차원에서 언더라이팅을 최소로 했다'는 의미임.

- 이 두 가지 요인들 중에서 FY2004 이후 매년 수천억원씩 적자가 지속되는 상황에서 보험회사가 언더라이팅을 소극적으로 했다는 것은 시장점유율 확대전략 요인보다는 사회 환경적 요인이 더 큰 영향을 미친 것으로 것으로 판단됨.

다. 보험회사의 계약자 구성비의 치우침 현상

□ 회사별로 가입운전자 구성비 관리를 어떻게 하는지 확인해보기 위하여, 2010년 3월 보험연구원이 발간한 소비자설문조사자료⁵⁾를 활용하여 회사별 운전자 구성비를 분석해 보았음.

- 사고위험이 낮은 계약자의 구성비가 높도록 계약관리⁶⁾를 하는 회사의 경우 시장 전체적으로 손해율이 높더라도 손해율을 안정화시킬 수 있음.
 - 개별회사 차원에서 계약자 구성비의 관리는 자동차보험시장 전체 손해율개선효과에는 영향을 주지 않지만, 개별 보험회사의 경영위험을 줄이는 수단으로는 중요함.
 - 특히, 자동차보험 상품의 판매비중이 큰 회사의 경우 위험회피 수단으로 다른 보험종목(장기보험 등)의 판매를 강화하는 방법 이외에 자동차보험에서 계약자 구성비 관리를 하는 것도 경영위험을 줄이는 중요한 수단이 됨.
- 따라서 자동차보험 위험을 줄이기 위해 보험회사들이 어떠한 경영전략을 취하고 있는지 확인해보는 것은 의미가 있을 것으로 판단됨.
 - Correspondence Analysis⁷⁾와 회사규모별 계약자 구성비의 비교를 통해 계약자 구성비 건전성 분석을 실시하였음.

□ 대형사는 사고위험도가 상대적으로 낮은 30대 및 40대의 비중이 크지만, 중소형사 등 일부 보험회사는 사고위험도가 높은 20대 연령 운전자의 비중이 큰 것으로 분석됨.

- 기승도(2009)⁸⁾에 따르면 20세 이하 연령의 사고발생률은 26세부터 59세 이하 연령에 비하여 1.927배 높고, 60대 이전까지 연령이 증가할수록 사고발생률이 낮아지는 것으로 나타남.

5) 보험연구원에서 2010년 3월에 전국을 대상으로 층화표본추출법으로 1,200명에게 설문조사를 실시한 자료임. 이중 자동차를 소유하고 직접 자동차를 운전한 사람(532명)의 자료로 본 분석을 실시하였음.

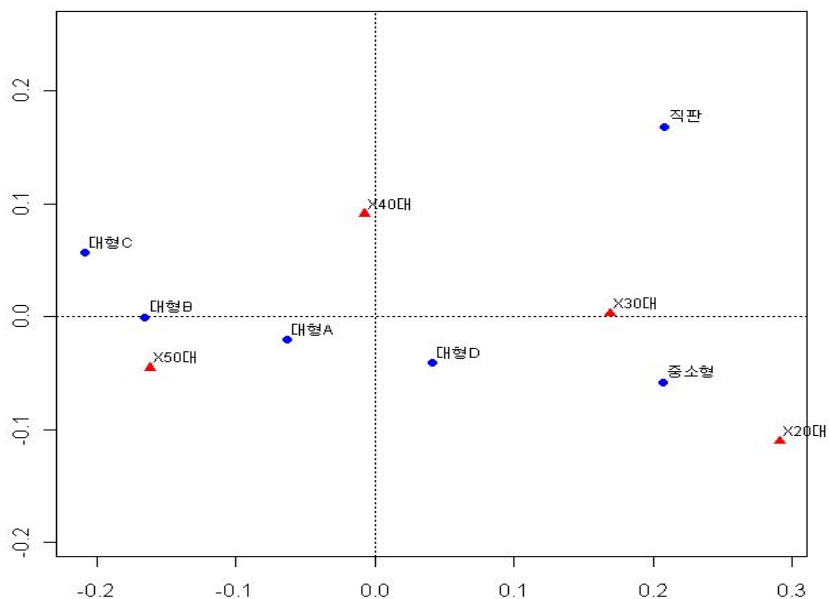
6) 계약관리는 적극적 측면에서 판매채널의 소비자 접근 방향을 관리하거나 소극적 측면에서 언더라이팅을 통하는 두 가지 방법이 있음.

7) 통계적으로 자료를 설명할 수 있는 속성(dimension)을 찾고, 속성에 따라 유사한 특성을 가진 집단의 위치를 찾는 통계분석 방법

8) 기승도, "자동차사고의 사회적비용 최소화 방안", 보험연구원, 2009, p.104

- 이것은 보험회사에 가입한 운전자가 저연령이 많을 경우 손해율이 높아질 개연성이 크다는 것을 의미함.
- 특히, 전체 사고발생률이 올라가는 시점에서는 사고위험이 큰 저연령층의 구성비가 많은 회사의 경우에는 부담해야할 위험강도가 더 커질 것임.
- 연령대(20대, 30대, 40대, 50대)와 회사규모(회사규모 및 특성에 따라 6분류함)별 구분 기준을 사용하여 correspondence analysis를 실시한 결과,
 - 대형사는 40대 및 50대의 운전자, 중소형사는 20대 및 30대의 운전자가 많으며, 직접판매회사는 20대 및 30대 운전자가 다소 많은 것으로 나타남.
 - 따라서 중소형사 및 직판사의 경우 전체적으로 사고발생률이 증가되는 상황에서는 대형사보다 손해율이 더 악화될 개연성이 큰 것으로 보임.

<그림 2> 회사별/연령대별 correspondence analysis결과



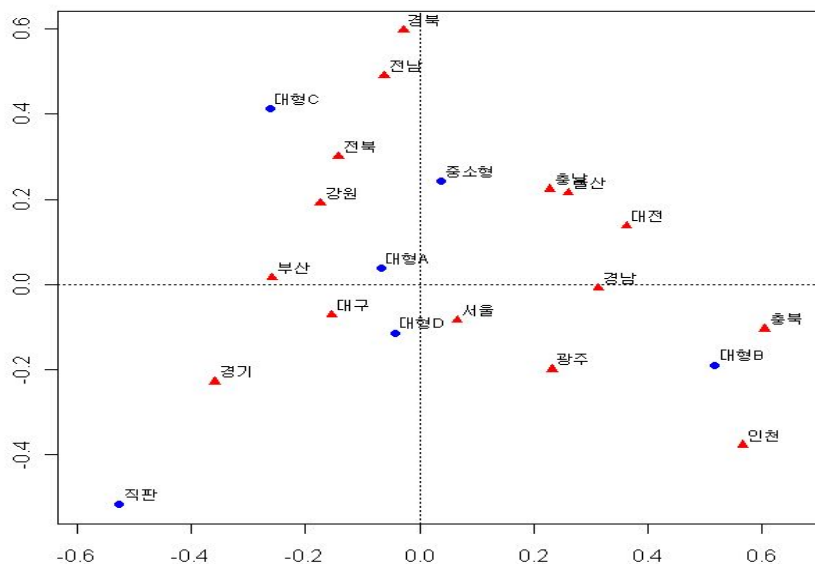
주: 회사와 연령대의 상대적 거리로 해석함. 즉 대형 B의 경우 50대와 가까우므로 50대의 구성비가 다른 보험회사보다 더 많다는 것을 의미함.
 자료: 변혜원·박정희, 『2010년 보험소비자 설문조사』, 보험연구원

□ 일부 대형사는 사고위험도가 낮은 서울 등 대도시의 비중이 크지만, 기타 대형사와 중소형사는 사고위험도가 높은 지역의 운전자 비중이 큰 것으로 분석됨.

○ 지역별로 볼 때 충·남북, 전남·북, 경·남북 등 지방의 손해율이 대도시의 손해율보다 높은 것으로 나타남⁹⁾.

- 이것은 지방 운전자가 많을 경우 손해율이 올라가고, 대도시 운전자가 많을 경우 손해율이 낮아질 가능성이 높다는 것을 의미함.
- o 지역과 회사종류로 correspondence analysis를 실시한 결과,
 - 대형 A사 및 D사는 서울, 대구, 부산 등 손해율이 양호한 지역의 운전자 비율이 높은 것으로 나타남.
 - 대형 B, 대형 C 및 중소형사는 지방 운전자의 구성비가 높은 것으로 나타났으며, 직판사는 경기지역의 운전자 비율이 높은 것으로 나타남.
 - 따라서 손해율이 악화되는 상황에서는 지방 운전자비율이 높은 대형 B, 대형 C, 중소형사 및 직판사의 손해율이 더 많이 악화될 개연성이 큰 것으로 보임.

<그림 3> 회사별/거주지역별 correspondence analysis결과



주: 회사와 지역의 상대적 거리로 해석함. 즉 대형 A 및 대형 D는 대구, 부산, 서울과 가까우므로 이 두 회사의 계약자는 대구, 부산, 서울 거주자가 많다는 것을 의미함.
 자료: 변혜원·박정희, 『2010년 보험소비자 설문조사』, 보험연구원

라. 소비자의 효율조정(특히, 보험료 인상)에 대한 부정적 견해

□ 자동차손해배상보장법에 따라 자동차보험 담보 중 대인배상 I 과 대물배상(가입 금액 1000만원)을 의무적으로 가입해야 하므로, 소비자는 자동차보험료를 조세의 일종으로 인식하는 경향이 있다고 생각됨.

9) 보험개발원, 『FY2008 자동차보험 개황』, 2009

- 이와 같은 자동차보험에 대한 소비자의 인식 때문에 손해보험회사들이 손해율이 악화되는 상황에서 보험료를 인상하려고 하는 경우, 소비자 또는 소비자 단체는 적극적으로 손해보험회사의 보험료 인상에 반대 의사표시를 함.
- 자동차보험료 조정에 대한 소비자의 반감은 손해율에 부합한 요율조정을 어렵게 하는 요인이 되어 왔으며, 이러한 현상은 보험회사들이 자동차보험과 같은 순수 손해보험상품의 개발·판매보다는 장기보험과 같은 소비자의 저항이 적은 보험상품 판매에 자원을 집중하도록 하는 요인으로 작용한 것으로 판단됨.

마. 손해상황 추세가 충분히 반영되지 않은 요율조정

□ 자동차보험 산업에서는 손해율에 근거한 자동차보험 요율조정을 거의 매년 실시하였으나, 2008 금융위기의 영향으로 FY2009에는 11월에 일부 보험회사가 보험료를 소폭 조정한 경우를 제외하고 전체적으로 요율조정이 없었음.

- 과거에 손해보험회사들은 손해율의 균형유지를 위해서 매년 요율조정을 실시하였지만, 매년 실적손해율은 예정손해율을 초과한 것으로 나타남.
- 최근(FY2009)에는 요율조정이 일부회사에 그쳤으며, 그 결과 FY2009 자동차보험 산업 손해율은 다소 악화(FY2009('2009.4~2010.2)의 실적손해율 : 73.8%)된 것으로 나타남.
 - 2009에 손해율이 악화되었음에도 요율조정이 일부회사에 그친 것은 2008 하반기 금융위기의 영향으로 손해보험회사들이 고통분담차원에서 요율조정을 실시하지 않았기 때문으로 판단됨.

<표 5 > 연도별 요율조정

	FY2004	FY2005	FY2006	FY2007	FY2008	FY2009
요율조정 여부	○	○	○	○	○	△
실적손해율	72.7%	76.6%	79.0%	73.0%	69.7%	73.8*

주: 1) FY2009*는 2009.4~2010.2의 실적임.
 2) ○는 자동차보험 산업 전체가, △는 일부 회사만 요율조정 한 것을 의미함.
 자료: 1) 금융감독원, 『금융통계월보』, 2010.4, pp.106-107
 2) 보험개발원, 『FY2008 자동차보험 개황』, 2009.8, pp.79-95

3. 개선방안

- 향후 FY2010에는 손해율에 근거한 자동차보험 요율조정을 검토할 필요가 있는 시기인 것으로 보임.
 - 2008년 하반기부터 시작된 전 세계의 금융위기로 인한 경기침체 때문에 보험회사들은 고통분담차원에서 사고율이 증가되는 상황에서도 보험료를 조정하지 않았음.
 - FY2010에는 손해율에 입각한 요율조정을 실시할 필요가 있다고 판단됨.
 - 즉, 전년 동기 대비 FY2010 손해율이 개선될 것으로 예측되는 경우(실적손해율이 예정손해율보다 낮아질 경우)에 보험료를 인하하고 손해율이 악화될 것으로 예측되는 경우(실적손해율이 예정손해율보다 높아질 경우)에 보험료를 인상하도록 하는 시장 메커니즘의 회복이 필요한 시점이라고 판단됨.
- 자동차보험 산업의 적자상태가 지속되는 추세를 감안하면, 보험회사의 경영전략은 수익성을 감안한 시장확대 전략이 필요하다고 보임.
 - 2000년 초기 직판 전업사가 시장에 진출하면서 보험회사의 가격인하경쟁, 직판상품 개발·판매 전략은 자동차보험 산업 전체 손해율 악화의 원인이 된 것으로 판단됨.
 - 2010년 현재 LIG를 제외한 대부분의 손해보험회사들이 직판상품을 판매하거나, 직판전업사를 자회사로 가지고 있으므로 자동차보험시장에서 직판상품을 통한 경쟁은 어느 정도 균형을 잡아 가고 있는 것으로 판단됨.
 - 따라서 과거 자동차보험 산업의 적자상태가 지속되었던 점을 볼 때 회사의 건전성 강화를 고려한 시장 확대전략을 펴는 것이 필요하다고 판단됨.
- 위험도에 부합한 적정보험료 적용 및 손해율관리 측면에서 보험회사의 언더라이팅 기능이 복구되어야 할 시점이라고 판단됨.
 - 보험회사의 중요기능인 언더라이팅¹⁰⁾의 기능을 강화함으로써 위험도에 부합한 요율적용이라는 요율적용의 형평성을 확보하는 등 손해율관리가 필요하다고 판단됨.

10) 언더라이팅, 즉 계약자 인수거절은 임의담보에 대해서만 하도록 되어있음. 자동차손해배상보장법에서 의무담보에 대하여도 인수거절을 할 수 있도록 되어 있으나, 의무담보 인수거절을 위한 세부 시행방안이 마련되어 있지 않아 임의담보만 언더라이팅 대상으로 하고 있음. 어떤 계약자에 대하여 모든 보험회사가 인수를 거절 할 경우 무보험 상태가 될 수 있으므로, 보험회사는 공동으로 동 계약을 인수하는 공동인수물건 제도를 운영하고 있음. 따라서 본 연구에서 주장하는 언더라이팅 강화 대상은 임의담보로 한정됨.

- 사고율이 올라가거나 손해율이 악화되는 시장상황에 대비하여 보험회사는 채널 조직, 언더라이팅을 활용한 계약자 구성비의 균형유지 전략을 지속적으로 시행할 필요가 있다고 판단됨.
 - Correspondence analysis 결과, 상대적으로 위험한 그룹의 비중이 큰 회사가 있는 것으로 나타남.
 - 이는 보험회사의 시장점유율 확대전략의 결과로 보이므로, 손해율이 악화되는 상황 또는 손해율이 악화될 개연성이 있는 상황에서는 보험회사의 계약자 구성비 관리가 필요한 것을 의미함.
 - 위험도가 높은 계약자구성비가 높을 경우 시장이 좋지 않은 상황에서는 회사의 위험증가의 원인이 될 수도 있음.
 - 손해율이 좋은 상황에서는 계약자 구성비와 관계없이 시장점유율을 확대하는 것이 의미 있는 경영목표가 될 수 있으나, 손해율이 좋지 않은 상황에서는 영업수지 악화, 경영위험의 가능성이 있는 경영전략이 될 것임.
 - 따라서 FY2004 이후 최근까지 자동차보험 시장의 손해율이 예정손해율 이상이었던 점을 감안할 때, 계약자구조 건전화를 통한 안정적인 손해율 관리가 필요하다고 판단됨.

- 보험회사는 손해율관리를 위해서 자동차보험 사고율 및 보험금원가의 예측능력을 제고할 수 있는 투자를 확대할 필요가 있다고 판단됨.
 - FY2004 이후 효율조정 효과와 실적손해율의 차이를 보면, 효율조정이 적정하게 이루어지지 않은 것으로 보임.
 - 이러한 결과는 자동차보험의 사회보험적 성격으로 소비자의 압력으로 손해율에 입각한 효율조정이 이루어지지 않은 점 뿐 아니라, 향후 자동차사고 위험변화에 대한 예측 실패도 원인으로 보임.
 - 특히 고가자동차의 증가, 외제차 구성비 증가 등 물적담보 손해액 증가원인을 정확히 예측하지 못함으로써 물적담보의 손해율관리가 되지 않고 있는 것으로 보임.
 - 따라서 자동차보험 사고위험도 예측능력 제고를 위한 인적·물적 투자확대를 통해 보험회사의 자동차보험 손해율관리를 철저히 할 필요가 있다고 판단됨.

- 자동차사고 감소 유도, 보험회사의 사업비 절감 및 보험사기 억제 등을 위한 제도개선을 지속적 추진할 필요가 있음.

- 자동차보험 산업의 건전한 발전 및 손해율 균형을 유지하기 위해서 보험회사의 언더라이팅능력 제고, 손해율(사회적 합의 반영)에 입각한 요율조정 등과 더불어 자동차보험 요율제도가 자동차사고 감소를 유도할 수 있는 수단으로 활용될 수 있도록 개선될 필요가 있음.
- 예를 들면, 음주운전자 사고자에 대한 벌칙강화¹¹⁾(시동제한장치 설치 의무화 등), 운전자가 운전할 때 자동차보험료 또는 자동차보험 제도를 인식하면서 운전하도록 하는 자동차보험제도로 개선, 보험사기자에 대한 조사강화 및 기타 자동차보험 원가를 절감할 수 있는 다양한 방안의 검토가 필요함.

□ 보험회사는 자동차보험의 운영실정 등을 계약자에게 설명하고 이해를 구할 수 있는 소통방안을 마련을 검토할 필요가 있다고 판단됨.

- 자동차보험에서 손해율에 입각한 요율조정을 할 경우 - 특히 보험료가 인상되는 경우-에 소비자들이 부정적인 견해를 표출하는 경우가 많음.
- 이것은 자동차보험은 의무적으로 가입해야 하는 소비자 입장과 사업을 하는 보험회사의 입장이 항상 배치되는 보험종목이기 때문임.
 - 소비자 또는 소비자단체의 입장은 자동차보험이 자동차손해배상보장법에 따라 의무 가입해야 하는 사회보험이라는 특성을 주목하고 있으나,
 - 보험회사 입장에서는 자동차보험의 사회보험적 특성(자동차손해배상법에 따라 자동차보험 가입이 의무화) 때문에 영업을 쉽게 할 수 있는 혜택도 있지만 자동차보험은 보험사업의 일종으로 생각하기 때문에 두 시장참여자간의 인식의 괴리가 발생함.
- 따라서 양자의 인식차이 해소를 위한 소통방법의 마련을 통해 그 차이를 해소하려는 노력이 필요하다고 판단됨. KiRi

11) 기승도, “자동차사고의 사회적비용 최소화 방안”, 보험연구원, 2009, pp.131~135