

kiri

2011.6.20 제136호

Weekly

이슈

자동차보험 다계층화와 언더라이팅 활성화

포커스

영국 IFA 채널의 사업모델과 최근 변화

금융보험 해설

그림자 금융 시스템과 중국의 그림자 금융

국내금융 뉴스

소비자물가 상승과 기준금리 인상

총 금융자산 및 개인 순금융자산 증가

해외금융 뉴스

북미 _ 1/4분기 미국 가계 순자산 소폭 증가

유럽 _ 그리스 위기, 은행 유동성 문제로 전이될 전망

일본 _ 도쿄해상, 일본에서 처음으로 인도 생·손보업 동시 진출

중국 _ 중국산 생산물 책임보장 요구 확대로 '제조상소홀책임보험' 등장

금융시장 주요지표

kiri 보험연구원
Korea Insurance Research Institute

이슈와 포커스는 연구자 개인의 의견이며, 보험연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.

서울시 영등포구 여의도동 35-4 8층 보험연구원 (문의: 김세환 부장 / 02-3775-9051)



자동차보험 다계층화와 언더라이팅 활성화

기승도 수석연구원

요약

- 손해율과 공동인수물건 구성비 추이가 반대로 움직인다는 점을 고려할 때 자동차보험 언더라이팅 기능이 제대로 이루어지지 않는 것으로 판단됨.
 - 손해율이 높아지는 상황에서는 손해보험회사의 언더라이팅 기능이 강화되어 공동인수물건 구성비가 높아져야 함에도 불구하고 공동인수물건 구성비가 오히려 낮아지는 현상이 나타남.
- 언더라이팅 기능이 약화될 경우 도덕적 해이 증가로 손해율이 높아져 보험료를 인상해야 하는 상황에 봉착할 수 있음.
 - 실제위험도보다 낮은 보험료를 부담하는 위험계층의 경우, 자동차 운전을 함부로 하더라도 위험도보다 낮은 보험료가 적용된다는 인식 때문에 운전을 함부로 하는 도덕적 해이가 발생할 수 있음.
 - 반면에 언더라이팅 기능을 강화할 경우 민원이 증가할 수 있어 언더라이팅 기능 강화 여부에 따라 손해율 악화 또는 민원발생이라는 딜레마에 빠질 수 있음.
- 이러한 딜레마를 해소하면서 손해율을 안정시키기 위해서는 미국의 Tier Plan과 같은 자동차보험 다계층화와 함께 언더라이팅 기능을 활성화하여 시장 내에서 공동인수물건이 줄어들도록 유도하는 정책 검토가 필요함.
 - 위험도에 부합한 다계층화(표준계층, 우량계층, 불량계층, 공동인수계층 등으로 계층의 종류를 확대)를 유도하고, 보험회사가 자유롭게 언더라이팅할 수 있는 환경을 조성함으로써 시장 내에서 공동인수물건이 줄어들 수 있도록 해야 함.

1. 검토배경



- FY2010 자동차보험 손해율이 악화되면서 자동차보험 3대 운영기능 중 하나인 언더라이팅 기능이 활성화되지 않을 경우 도덕적 해이가 증가할 개연성이 있다는 문제제기가 지속되고 있음.
 - 적절한 요율산출, 언더라이팅, 보상이라는 3가지 기능이 유기적으로 작동해야 자동차보험 산업이 건전하게 발전할 수 있음.
 - 이들 3가지 기능 중에서 언더라이팅 기능이 약화될 경우, 보험회사는 손해율 관리가 되지 않아 적자를 감수해야 할 수밖에 없고, 낮은 보험료를 내는 소비자의 도덕적 해이 증가로 전체 보험료가 인상되는 악순환이 발생할 수 있다는 지적이 있음.

- 2010년 12월 자동차보험 손해율 악화에 따른 자동차보험료 인상 논란을 해소하기 위한 제도개선이 일부 이루어졌으나, 손해율 악화 원인 중 하나인 언더라이팅 기능 부재 문제는 해소되지 못함.
 - 자동차사고 발생률 감소 및 소비자의 도덕적 해이를 줄이기 위한 제도개선은 이루어진 반면 언더라이팅 기능 활성화를 위한 제도개선은 이루어지지 않고 있음.

- 이에 보고는 자동차보험 언더라이팅이 시장 내에서 자유롭게 이루어지게 함으로써 공동인수물건이 최소화될 수 있는 방안을 제시하고자 함.
 - 이를 위해서 우선 우리나라 자동차보험 산업의 언더라이팅 기능이 실제로 약화되었는지 여부를 확인하고, 언더라이팅 기능이 활성화되지 않은 경우 발생할 수 있는 문제점, 그리고 인수기능이 활성화되어 시장 내에서 자연스럽게 공동인수물건이 최소화될 수 있도록 자동차보험 다계층화 방안을 제시하고자 함.

2. 자동차보험 상품종류 및 가입방법

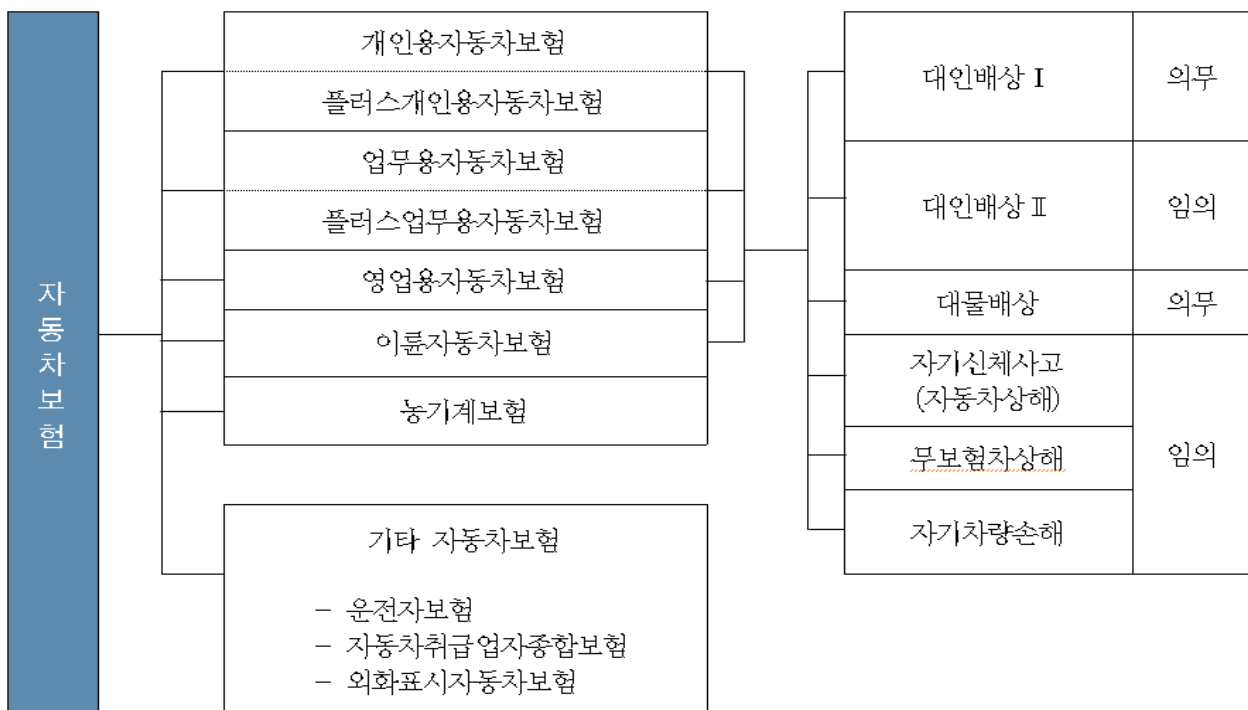


가. 자동차보험 상품 종류

■ 현재 우리나라에서 판매되고 있는 자동차보험상품은 크게 개인용자동차보험, 업무용자동차보험, 영업용자동차보험의 3가지 범주임.

- 이들 자동차보험상품은 대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고, 자기차량손해 및 무보험차상해 담보로 구성되어 있음.
- 따라서 어떤 운전자가 자동차보험에 가입하고자 할 경우 자동차 용도에 따라 3가지 범주 중 하나의 자동차보험에서 가입하고, 해당 자동차보험에서 6가지 유형의 사고위험담보를 선택하면 됨 (모든 보험회사 동일).

〈그림 1〉 자동차보험 종류 및 담보

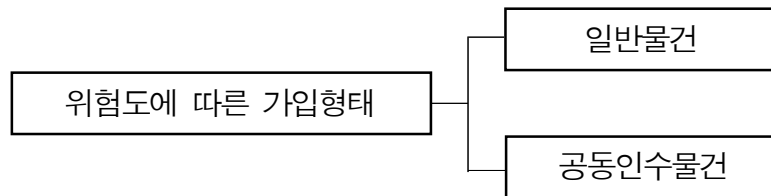


나. 인수기준¹⁾에 따른 계층구조

■ 자동차보험에 가입하고자 하는 운전자²⁾는 운행위험도(또는 보험회사의 인수기준)에 따라 ‘일반물건으로 가입하는 방법’과 ‘공동인수물건으로 가입하는 방법’ 중 하나를 선택하여야 함.

- 대부분 운전자는 ‘일반물건’으로 가입되는데, 특별히 운행위험도가 높은 가입자의 경우에는 보험회사들이 가입을 거절할 수 있음.
- 즉, 운전자의 과거 사고유무 및 횡수 등을 감안하여 사고위험도가 낮으면 일반물건으로 가입할 수 있으나, 모든 보험회사들이 인수를 거절하는 경우에는 공동인수물건으로 가입하여야 함.

〈그림 2〉 손해보험회사의 인수조건에 따른 상품유형



- 주 : 1) 일반물건은 손해보험회사가 보험가입을 수락하는 계약임.
2) 공동인수물건은 모든 손해보험회사가 보험가입을 거절한 계약임.

다. 자동차보험 가입 시스템

■ 자동차 소유자가 자동차보험에 가입하고자 하는 경우, 자동차손해배상보장법에 따라 대인배상 I 과 대물배상(가입금액 1000만 원 한도)은 의무적으로 보험회사가 인수해야 함.

- 보험회사는 자동차손해배상보장법 제24조(계약체결의무)에 따라 책임담보 가입을 거절할 수 없음.

■ 책임담보(대인배상 I 및 대물배상 일부) 이외에 대인배상 II, 자기신체사고담보 및 자기차량손해담보 등의 임의담보는 보험회사가 인수를 거절할 수 있음.

- 위험도가 높은 운전자의 가입을 보험회사 모두가 거절하는 경우, 해당 운전자는 공동인수물건 대상이 됨.

1) 보험회사가 자동차보험 가입대상자에게 가입을 허용할지 여부를 판단하는 기준이다.

2) 보험 또는 법적 측면에서 자동차보험 가입자는 ‘기명피보험자’이지만, 본고에서는 독자의 이해를 용이하게 하기 위해서 운전자라는 용어를 사용하였다.

- 공동인수물건 대상 운전자는 시중 보험회사가 제공하는 보험료보다 다소 높은 가격(보험개발원이 산출하여 제공하는 공동인수물건 보험료)으로 자동차보험에 가입할 수 있음.
- 이러한 절차에 따라 자동차 소유자는 일반물건 또는 공동인수물건의 두 가지 유형 중의 하나를 선택하여 자동차보험에 가입할 수 있도록 자동차보험 가입시스템이 운영되고 있음.

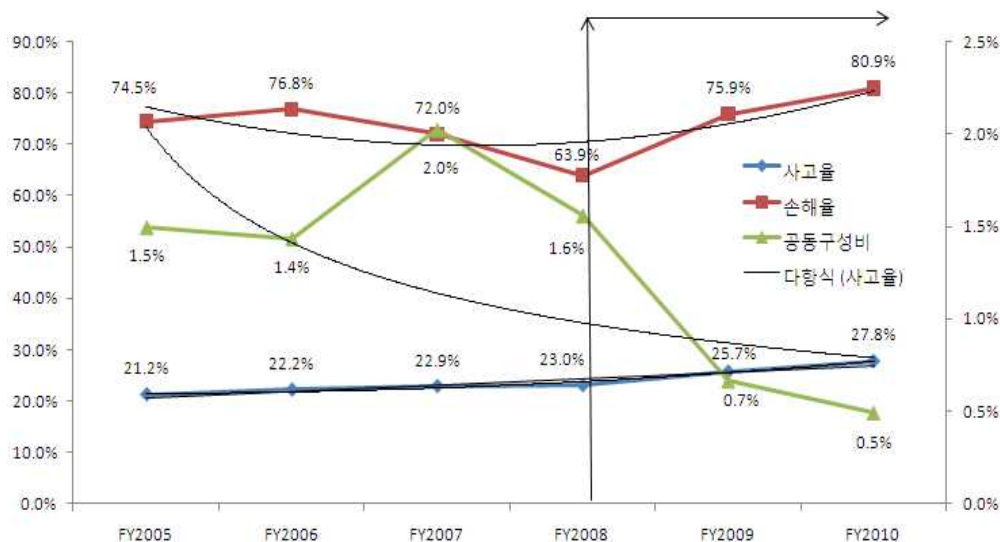
3. 자동차보험 언더라이팅 현황



- 현재 자동차보험의 경우 주로 과거 사고기록을 이용하여 언더라이팅을 하고 있으며, 사고 이외에 운행 위험도를 추정할 수 있는 언더라이팅 변수는 최소한으로 사용하고 있음.
 - 자동차보험 언더라이팅에 활용될 수 있는 변수들로는 요율변수, 요율변수에 도입되지 않은 지역, 신용도, 직업 등이 있음.
 - 그러나 보험회사가 이들 변수를 사용한 언더라이팅 기준에 따라 인수를 거절할 경우, 자동차보험 가입자들이 보험회사가 자동차보험 가입을 거절한다는 민원을 제기하는 경향을 보임.
 - 보험회사가 자동차보험 인수를 거절하지 못하도록 유도하는 사회적 분위기 때문에 과거 사고기록 이외의 변수 사용을 최소화할 수밖에 없어 자동차보험의 언더라이팅 기능이 활성화되지 못한 것으로 판단됨.
- 2000년 이후 이후 공동인수물건³⁾의 구성비 변화를 살펴보면, 언더라이팅 기능이 활성화되어 있지 않은 것으로 판단됨.
 - 2000년 이후 사고율과 손해율이 높아지고 있으나, 공동인수물건 구성비는 낮아지는 추이를 보이고 있음.

3) 언더라이팅 여부는 보험회사 자체의 경영판단에 따라 이루어지는 행위이므로, 회사가 언더라이팅을 어느 정도 하고 있는지를 직접적으로 확인할 수 없다. 다만, 공동인수물건 구성비 변화를 통해 시장 전체적으로 보험회사들이 언더라이팅을 어느 정도 하고 있는지 관찰할 수 있다. 즉, 모든 보험회사들이 손해율이 악화되어 언더라이팅을 강화한다면 인수거절 하는 물건이 증가하여 공동인수물건이 늘어나고, 그렇지 않을 경우 공동인수물건이 줄어드는 방향으로 시장이 작동하기 때문이다.

〈그림 3〉 사고율, 손해율, 공동인수물건 구성비 추이



주 : 공동구성비 추이는 평균유효대수 기준임.

〈표 1〉 사고율(또는 손해율)과 공동인수물건 구성비 변화

연도	사고율	손해율	공동인수물건 구성비	
			평대 기준	수입보험료 기준
FY2005	21.22%	74.46%	1.49%	0.83%
FY2006	22.16%	76.79%	1.43%	0.93%
FY2007	22.87%	71.97%	2.02%	1.18%
FY2008	23.04%	63.90%	1.56%	0.75%
FY2009	25.72%	75.88%	0.66%	0.40%
FY2010	27.80%	80.92%	0.49%	0.35%

주 : 1) 사고율, 손해율은 모두 증권별 기준임.

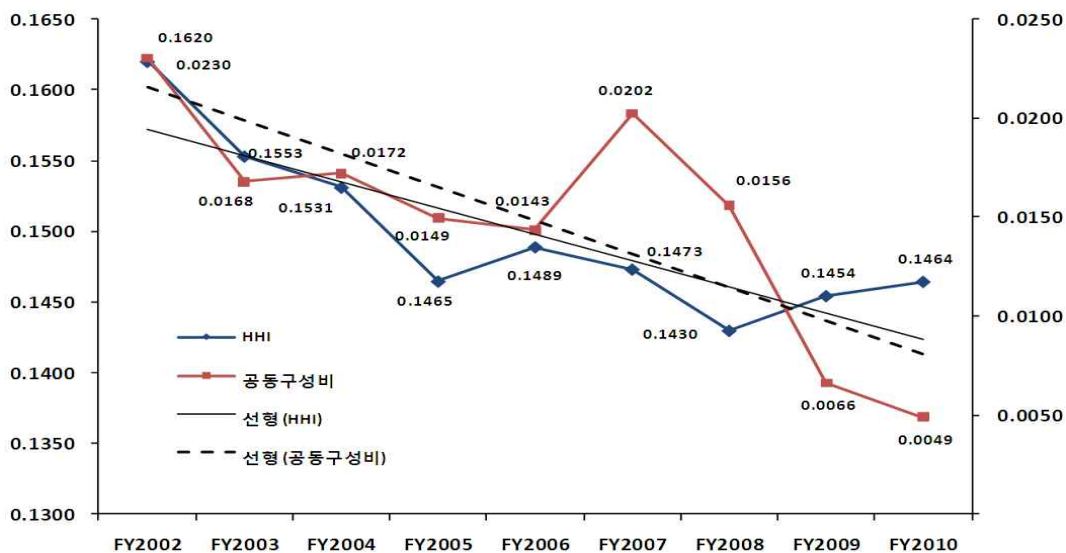
2) 개인용(플러스개인용 포함), 업무용(플러스업무용 포함) 및 영업용 전체 실적기준임.

자료 : 보험개발원, 월말보고서, 각 연도

- 손해율과 관계없이 공동인수물건 비중이 줄어드는 이유는 ‘보험회사들의 시장점유율 경쟁’, ‘자동차보험 가입과 관련한 민원을 줄이려는 감독기관의 의지’ 등이 복합적으로 반영된 결과로 판단됨.
 - HHI지수⁴⁾는 FY2002년 0.1620에서 FY2010년 0.1464로 줄어들었고 공동인수물건 구성비도 줄어들고 있는데, 이는 자동차보험시장의 경쟁 증가가 공동인수물건 비중 축소에 대한 영향 가능성을 간접적으로 시사함.

4) HHI(Herfindal Hershiman Index)는 수입보험료 기준 회사별 시장점유율을 제공하여 모두 합한 값으로, HHI가 낮아질수록 시장집중도가 완화(경쟁이 심화)된다는 것을 의미함.

〈그림 4〉 경쟁정도와 공동인수물건 구성비 추이



주 : 공동구성비(공동인수물건 구성비) 추이는 평균유효대수 기준임.

〈표 2〉 경쟁강도와 공동인수물건 구성비 변화 추이

연도	HHI	공동인수물건 구성비	
		평균유효대수 기준	수입보험료 기준
FY2002	0.1620	2.30%	2.04%
FY2003	0.1553	1.68%	1.67%
FY2004	0.1531	1.72%	1.02%
FY2005	0.1465	1.49%	0.83%
FY2006	0.1489	1.43%	0.93%
FY2007	0.1473	2.02%	1.18%
FY2008	0.1430	1.56%	0.75%
FY2009	0.1454	0.66%	0.40%
FY2010	0.1464	0.49%	0.35%
상관계수	-	60.8%	87.8%

주 : 1) 사고율, 손해율은 모두 증권별 기준임.
 2) 개인용(플러스 개인용 포함), 업무용(플러스 업무용 포함) 및 영업용 전체 실적기준임.
 3) 상관계수는 HHI와 평균유효대수 구성비 및 수입보험료 구성비의 상관관계를 의미임.
 자료 : 보험개발원, 월말보고서, 각 연도

4. 언더라이팅 관련, 현행 자동차보험 제도의 문제점



■ 소비자의 특성(니즈 및 위험도 특성 등)에 맞는 다양한 상품(또는 계층)이 부족함.

- 기승도·황진태(2011)⁵⁾에 따르면 현 자동차보험시장에는 3가지 종류의 세분시장이 존재하며, 각 세분시장마다 사고위험도와 상품만족도에 차이가 존재하는 것으로 나타남.
 - 이는 보험회사의 고객만족도 향상을 통한 충성도 제고와 위험도 정도에 따라 구분할 수 있는 세분시장이 존재하는 가운데 그에 부합한 상품개발이 필요하다는 것임.
- 그러나 현재 소비자의 다양한 니즈와 위험도에 부합한 상품개발이 이루어지지 않고 있음.

■ 인수기준에 따라 일반물건요율제도와 공동인수물건제도로 이원화되어 있는 현행 계층(상품)구조에서는 위험도에 부합한 요율적용이 제한적임.

- 일반물건제도와 공동인수물건제도 외 기타 위험계층 소비자가 존재할 수 있음에도 불구하고 현행 제도는 두 계층으로만 운영되고 있음.

■ 현행 두 계층에 따른 요율적용 방법은 요율적용의 형평성을 확보하는데 제한적이어서 위험도가 낮은 계층은 높은 보험료에 대한 불만, 위험도가 높은 계층은 운전을 태만히 하는 도덕적 해이 유발 소지가 큼.

- 일반물건 및 공동인수물건 계층 이외에 위험도가 낮은 계층의 경우 높은 보험료에 대한 불만이 상존함.
 - 예를 들면, 과거에 사고를 내지 않았는데도 자동차보험료가 계속 인상된다는 불만계층이 늘어날 소지가 큼.
- 자동차사고 위험도가 높아 많은 보험료가 부가되어야 하는 계층의 경우 도덕적 해이 발생가능성이 높아짐.
 - 시장가격기준보다 낮은 보험료를 부담하는 위험계층은 자신의 위험도보다 낮은 보험료가 적용된다는 인식 때문에 운전을 함부로 하는 도덕적 해이가 유발될 수 있음.
 - 기존 연구에 따르면 위험도가 높은 계약자에게 시장가격보다 낮은 가격의 보험료를 부담하도록 할 경우, 운전자의 도덕적 해이를 유발하여 손해율이 더 높아진다고 함(Harrington, 1984)⁶⁾.

5) 기승도·황진태(2011. 4), 「충성도를 고려한 자동차보험 마케팅 전략연구」, 보험연구원 경영보고서

- 현재 자동차보험에는 인수유형에 따라 일반물건과 공동인수물건의 두 가지만 있어 언더라이팅 기능이 시장기능에 따라 작동할 여지가 낮음.
 - 언더라이팅을 강화하여 공동인수물건이 늘어날 경우 민원이 증가하고, 민원을 최소화하기 위해 언더라이팅을 억제할 경우 도덕적 해이 증가에 따른 손해율이 악화되는 딜레마에 빠질 수 있음.
- 시장시스템에서 공동인수물건이 해결되지 않는 현행 언더라이팅-공동인수 시스템은 보험회사와 감독당국 모두에게 부담으로 작용
 - 보험회사 입장에서는 위험도가 높은 운전자임에도 불구하고 낮은 보험료를 적용해야만 하는 부담감, 즉 손해율 악화를 감수하거나, 또는 비난을 감수하고 보험료를 인상해야 함.
 - 감독당국은 자동차보험에 가입시켜주지 않는다는 소비자 민원 부담에서 자유롭기 어려움.

5. 시사점



- 보험회사의 언더라이팅 기능이 작동될 수 있도록 제도개선이 필요함.
 - 보험회사의 언더라이팅을 제약하는 제도가 있는지 확인하여, 해당 제도가 있을 경우 이를 제거하는 노력이 필요함.
 - 보험업감독규정 등 자동차보험 관련 법규에 보험회사의 자유로운 언더라이팅을 보장하는 선언적 법률 규정 신설을 검토할 필요가 있음.
- 시장기능에 따라 공동인수물건이 최소화될 수 있도록 다계층화를 검토할 필요가 있음.
 - 미국의 Tier Plan(〈별첨〉 참조)과 같은 제도를 도입하여 자동차보험 계층(상품)구조를 현행 일반물건과 공동인수물건의 두 가지가 아닌 표준계층, 우량계층, 불량계층, 공동인수물건 계층 등 위험도에 따라 다양한 계층유형으로 구분하여 인수할 수 있는 방안을 검토할 필요가 있음.

6) Harrington, S. E.(1984, 12), "The Impact of Rate Regulation on Automobile Insurance Loss Ratios: Some New Empirical Evidence," *Journal of Insurance Regulation*, Vol. 3, pp. 182-202.
 Harrington, S. E(1984, 12)., "The Impact of Rate Regulation on Prices and Underwriting Results in the Property-Liability Insurance Industry: A Survey," *Journal of Risk and Insurance*, Vol. 51 .

■ 지역, 직업 등 다양한 요율변수를 사용한 상품개발이 가능하도록 보험회사들의 계층(상품) 다양화에 대한 유도정책을 검토할 필요가 있음.

- 지역 등 다양한 요율변수를 사용하게 될 경우, 일반물건 계층 내에서 요율수준을 다양화할 수 있으므로 공동인수물건에 해당될 계약도 일반물건으로 흡수될 수 있음.
- 이를 위해 자동차보험 상품개발 시 필요한 변수들을 Positive System에서 Negative System으로 변경하거나, 금융감독원 보험업감독규정에서 표준약관대상을 조정하는 등의 방안을 검토할 수 있을 것임. [kiri](#)

〈별첨〉

〈표 3〉 미국의 Tier Plan제도(뉴욕 주 보험법 제2349조 Multi-Tier)

제 2349조 멀티 티어(Multi-tier : 다단) 프로그램	
	보험사는 다음과 같은 경우 자발 시장에서의 개인 승용차 보험을 하는 동일 회사 내에서 하나 이상의 요율수준을 지닌 다계층 프로그램을 활용할 수 있다.
A	1 프로그램 및 보험사의 비즈니스 플랜이 본 법 제53조에서 명시한 강제 할당이 필요한 위험의 수를 감소시키는 경우
	2 프로그램이 가능한 범위 내에서 하나의 계층(tier)당 인수규칙에 근거하고 있는 경우
	3 승인된 요율 계획에 부합되는 가산점 및 요금의 계층(tier) 하나당 기준에 적용 가능한 경우
	4 감독 당국이 제정한 규정에 프로그램이 일치하는 경우
	승인된 다계층화(multi-tiering) 프로그램을 갖춘 보험사의 경우, 본법 제 3425조 (f)항의 조항은 다음에 설명된 2% 한계를 제외하고는 모든 부문에 적용된다.
B	1 하나의 계층(tier)으로부터 보다 낮은 수준의 계층으로 이동된 모든 위험에는 비적용
	2 하나의 계층으로부터 보다 높은 등급의 계층으로 이동한 3%의 위험률이 적정하다고 판단될 때