



## 주요국 자동차보험 대인배상 보험금 비교

전용식 선임연구위원

### 요약

- 자동차보험 경상환자 과잉진료가 반영된 계약 건당 대인배상 보험금(비용)을 국제적인 기준으로 비교하여 도덕적 해이 완화에 대한 사회적 공감대를 모색할 필요가 있음
  - 경상환자는 중상환자와 다르게 자신의 부상 정도가 객관적으로 측정되고 그에 부합한 보상이 이루어지기 어렵다는 정보의 비대칭성을 활용, 배상금액 확대(도덕적 해이) 유인이 있음
  - 우리나라는 자동차보험 경상환자 과잉진료 문제를 '나이롱환자'로 인식, 일본에 비해 높은 입원율을 도덕적 해이를 반영하는 지표로 측정하고 관리해왔음
  - 반면 미국과 영국의 선행연구들은 차량사고 가운데 신체 상해로 상대방 운전자에게 대인배상을 청구한 비율(대인배상 청구율)을 주별·국가별로 비교하여 과잉진료 규모를 추정, 관련 제도를 개선함
  - 우리나라도 관련 제도개선이 추진되고 있지만 이해상충으로 성과가 미진함
- 대인배상 청구율 비교 결과, 경상환자 과잉진료 문제가 영국, 일본에 비해 심각한 것으로 나타남
  - 우리나라의 대인배상 청구율은 2015년 35.9%에서 2019년 41.5%로 상승하였으며 2019년에는 일본의 38.7%보다 높아짐
    - 경상환자 과잉청구 문제가 심각해지던 2011년 영국의 대인배상 청구율 40.9%를 초과함
  - 2007년부터 2019년까지 우리나라 자동차보험 계약자들은 영국, 일본보다 각각 연평균 1.21배, 1.16배 더 대인배상을 청구한 것으로 나타남
    - 의료 및 법률서비스 접근성이 높은 영국에 비해 대인배상 청구율이 높은 것으로 나타남
- 사고 건당 대인 보험금 규모는 작지만 증가율이 높고 계약건당 보험금이 영국, 일본에 비해 두 배 이상 높은 것으로 분석됨
  - 사고 발생률이 영국, 일본에 비해 세 배 이상 높기 때문에 사고 건당 대인 보험금 규모가 작더라도 계약 건당 보험금은 크게 나타남
- 자동차보험 경상환자의 도덕적 해이 심화는 불필요한 금전적 비용 증가와 더불어 우리 사회의 '도덕적 기준' 훼손을 심화시킬 우려가 있어 사회적 공감대 마련과 제도개선이 시급함
  - 한방 비급여 수가 제정으로 진료비의 불확실성을 완화하고, 진료비 등 보험금 지급 기준 및 체계 개선 등으로 과잉진료 유인을 억제할 필요가 있음



## 1. 검토배경

### ○ 자동차보험 경상환자 과잉진료에 투영된 도덕적 해이의 심각성을 주요국과 비교할 필요가 있음

- 우리나라에서는 자동차보험 경상환자의 도덕적 해이(허위·과잉진료)를 건강보험, 산재보험 등 사회보험과의 입원을 및 진료비 차이, 그리고 입원을 추이 등으로 측정하였음<sup>17)</sup>
- 반면 미국과 영국의 선행연구들은 자동차보험 과잉진료 규모를 지역별·국가별 대인배상 청구율(대물배상 사고 발생률 대비 대인배상 사고 발생률)을 비교하여 추정함
  - Cummins and Tennyson(1992)은 미국 대도시의 대인배상 청구율이 주별 평균 청구율보다 높아 도덕적 해이가 심각할 수 있다는 분석결과를 제시하였고, Carroll et al.(1995)는 대인배상 청구율을 주별로 비교하여 경상환자 과잉진료 규모가 약 60%로 추정된다는 연구결과를 제시함<sup>18)</sup>
  - 영국 계리사회는 지역별 대인배상 청구율을 비교하여 영국 북서부 지역이 스코틀랜드 대비 약 20% 이상의 과잉청구를 하고 있고, 이 비율은 지역별 민원대행회사 집중도와 상관관계가 높다는 점을 제시함<sup>19)</sup>
- 영국은 2012년 제도개선 이후 경상환자 과잉청구 문제가 다소 완화되어 보험료가 낮아졌고 일본은 우리나라와 유사한 자동차보험 제도를 운영하고 있어 비교대상으로 함<sup>20)</sup>

〈표 1〉 2019년 기준 주요국 교통사고 및 경제 사회 규모

(단위: 달러, 백만 명, 건, 명)

| 구분              |    | 우리나라      | 영국      | 일본      |
|-----------------|----|-----------|---------|---------|
| 1인당 GDP         |    | 31,838    | 41,030  | 40,847  |
| 인구(백만 명)        |    | 51.7      | 64.9    | 126.8   |
| 자동차 등록 대수(백만 대) |    | 23.2      | 31.5    | 81.8    |
| 교통사고 발생 건수      |    | 1,293,000 | 118,000 | 309,000 |
| 사망자             |    | 3,349     | 1,748   | 3,215   |
| 부상자             | 중상 | 89,000    | 25,945  | 32,025  |
|                 | 경상 | 1,966,000 | 125,500 | 429,800 |

자료: 한국은행; 국토교통부; 영국 통계청; 일본 통계청

17) 권창익 외(2007), 「보험진료비 심사일원화의 사회·경제적 효과」, 『보건과 사회과학』, 제20집; 설재훈 외(2014), 「교통사고 신고 및 보험처리 제도 개선방안: 교통사고 신고 의무화를 중심으로」, 한국교통연구원

18) Cummins and Tennyson(1992), "Controlling Automobile Insurance Costs", *Journal of Economic Perspectives*, Vol.6, No.2, Spring; Carroll et al.(1995), "The Cost of Excess Medical Claims for Automobile Personal Injuries", The Institute for Civil Justice

19) Third Party Working Party, Actuarial Profession(2011)

20) 우리나라와 영국의 제도개선 사례는 전용식·손민숙(2021. 5. 24), 「영국과 우리나라의 자동차보험 제도개선 전후 보험료 변화」, 『KIRI 리포트』를 참조하길 바람

- 본고에서는 경상환자의 사회적 비용을 영국과 일본, 우리나라의 대인배상 청구율, 자동차보험 대인배상 계약 건당 비용(Burning Cost) 비교를 통해 검토함
  - 도덕적 해이는 상대적인 비교를 통해 측정되기 때문에 다른 나라의 대인배상 청구비율과의 비교는 우리나라 자동차보험 대인배상에서 나타나는 도덕적 해이 수준에 대한 정성적 판단지표로 활용할 수 있음
  - 자동차보험 계약 건당 보험금(Burning Cost)은 사고 발생률에 건당 보험금(사고심도)을 곱한 금액인데, 경상환자의 과잉진료 등을 포함하여 다른 계약자들이 부담하는 비용임



## 2. 사고 발생률과 대인배상 청구율 비교

- 2015년에서 2019년까지 우리나라 대인 및 대물배상 사고 발생률은 주요국에 비해 높은 수준임(〈표 2〉 참조)<sup>21)</sup>
  - 2015년부터 2019년까지 대인배상 사고 발생률은 평균 5.46%로 같은 기간 일본의 1.34%, 영국의 1.0%(경상)에 비해 5배 가까이 높은 수준임
    - 사고발생 연도(Accident year) 기준으로 100건의 계약 가운데 5.46건의 대인배상 청구가 있다는 것을 의미함
    - 영국의 경상사고 발생률은 대인배상 청구금액이 1만 파운드 미만인 사고이며, 중상은 1만 파운드 이상인 사고인데 2019년 기준으로 사고의 75%가 경상사고임<sup>22)</sup>
  - 대물사고 발생률도 우리나라는 5년 평균 14.4%로 영국의 2.87%, 일본의 3.5%에 비해 상당히 높은 수준임
    - 2019년 대물사고 발생률은 하락하였으나, 대인사고 발생률은 높아지는 모습을 보임
- 2015년부터 2019년까지 대물사고 발생률은 낮아지는 추세인 반면, 대인사고 발생률의 경우 영국과 일본은 교통사고 건당 경상자 수가 줄어들면서 낮아졌지만 우리나라는 높아지고 있음
  - 우리나라 교통사고 대비 경상자 수는 2015년 1.42명에서 2019년 1.56명으로 늘어났고, 대인사고 발생률은 5.5%에서 5.6%로 높아짐
    - 2015년에서 2017년 기간에는 대인사고 발생률이 낮아졌음
  - 경찰청 자료와 보험회사 자료가 통합된 자료를 분석한 결과이기 때문에 교통사고 경상자 수와 대인사고 발생률은 같은 방향으로 움직이는 것으로 보임
- 대물배상 사고 발생률이 하락하지만 대인배상 사고 발생률이 높아지면서 우리나라 대인배상 청구율은 상대적으로

21) 사고 발생률은 사고년도 기준으로 보험금 청구 건수를 평균 유효 대수(계약 건수)로 나눈 값인데 대인배상과 대물배상으로 구분됨

22) 영국 교통통계국(Department for Transport Statistics)(2020), "Reported Road Casualties Great Britain Annual Report 2019"

로 빠르게 높아지고 있음

- 2019년 우리나라는 41.5%로 영국(34.2%), 일본(37.5%)에 비해 높은 수준이고 2018년 이후 상승세가 확대되고 있음

〈표 2〉 주요국 사고 발생률과 대인배상 청구비율 추이

(단위: %, 명)

| 구분          |    | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 평균   |
|-------------|----|------|------|------|------|------|------|
| 대인배상 사고 발생률 | 한국 | 5.5  | 5.4  | 5.3  | 5.5  | 5.6  | 5.5  |
|             | 일본 | 1.4  | 1.4  | 1.4  | 1.3  | 1.2  | 1.3  |
|             | 영국 | 1.09 | 1.03 | 0.94 | 0.96 | 0.95 | 0.99 |
| 사고당 경상자 수   | 한국 | 1.42 | 1.51 | 1.49 | 1.50 | 1.56 | 1.50 |
|             | 일본 | 1.24 | 1.24 | 1.23 | 1.22 | 1.21 | 1.23 |
|             | 영국 | 1.31 | 1.31 | 1.30 | 1.29 | 1.28 | 1.30 |
| 대물배상 사고 발생률 | 한국 | 15.3 | 14.7 | 14.2 | 14.1 | 13.5 | 14.4 |
|             | 일본 | 3.7  | 3.7  | 3.4  | 3.3  | 3.2  | 3.5  |
|             | 영국 | 2.97 | 2.93 | 2.82 | 2.84 | 2.80 | 2.87 |
| 대인배상 청구율    | 한국 | 35.9 | 36.7 | 37.3 | 39.0 | 41.5 | 38.1 |
|             | 일본 | 37.8 | 37.8 | 41.2 | 39.4 | 37.5 | 38.7 |
|             | 영국 | 36.9 | 35.3 | 33.5 | 34.1 | 34.2 | 34.8 |

주: 1) 일본의 대인배상은 책임(자배책)보험과 임의보험 대인배상의 합계임

2) 영국 대인(경상)은 보험금 1만 파운드 미만인 사고, 대인(중상)은 보험금 1만 파운드 초과 사고임

자료: 보험개발원; 일본 국토교통성; 영국 보험계리사회

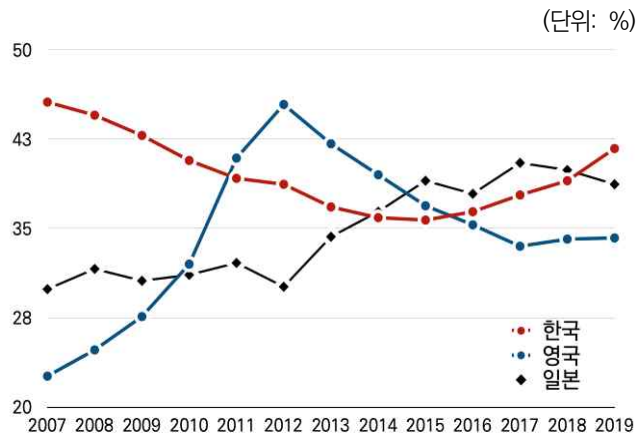
#### ○ 대인배상 청구율을 2007년부터 보면 2015년까지 하락한 후 2016년부터 상승세로 전환됨(〈그림 1〉 참조)

- 우리나라 대인배상 청구율은 2007년 45.6%로 영국(22.6%)의 두 배, 일본(29.9%)의 1.5배 높은 수준이었음
  - 영국은 워플래쉬(경상환자) 대인배상이 증가했던 2007년부터 대인배상 청구율이 2012년 45.4%까지 높아졌고 이후 제도개선으로 하락세로 전환, 2019년에는 34.2%로 낮아짐
  - 일본의 경우 2007년부터 2012년까지 30% 내외 수준을 유지하였으나 2013년 이후 상승세가 확대됨
- 대인배상 청구율의 하락 추세는 입원비 비율 감소 추세와 더불어 지속되고 있는데, 2016년 이후에는 통원진료비 증가세가 확대되면서 대인배상 청구율이 높아지고 있음
  - 자동차보험 진료비 가운데 입원비 비율은 2000년 94.8%부터 2007년 91.2%, 2019년 67.6%로 하락한 반면, 2016년부터 2019년까지 통원진료비 연평균 증가율은 17.7%(2007년에서 2015년 증가율은 17.0%)임

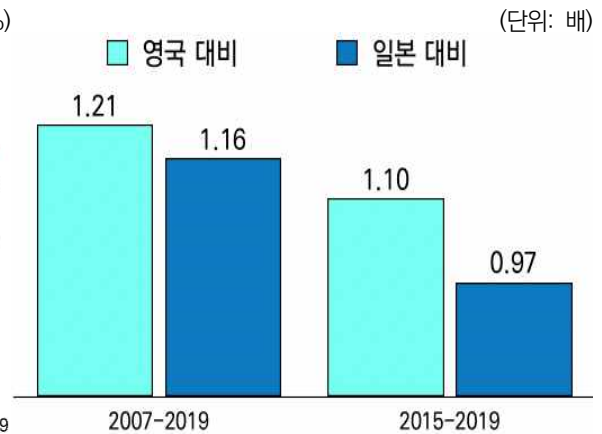
#### ○ 2007년부터 2019년까지 우리나라 자동차보험 계약자들은 영국·일본 계약자들에 비해서 연간 1.21배, 1.16배 더 빈번하게 대인배상을 청구한 것으로 나타남(〈그림 2〉 참조)

- 의료서비스 접근성과 법률서비스 접근성의 차이가 원인일 수 있으나, 의료서비스 접근성은 큰 차이가 없는 것으로 보이고 인구 1만 명당 변호사 수도 우리나라가 일본보다 많음
  - 2019년 기준 인구 1,000명당 의사 수는 영국 3.67명, 우리나라 2.84명, 일본 2.5명이며 2018년 기준 인구 1,000명당 병상 수는 일본 13.0개, 우리나라 12.4개로 유사한 수준임
  - 2020년 기준 인구 만 명당 변호사 수는 우리나라 5.39명, 영국 32.32명, 일본 3.38명임

〈그림 1〉 대인배상 청구비율



〈그림 2〉 영국 및 일본 대비 대인배상 청구율



### 3. 자동차보험 도덕적 해이와 계약 건당 보험금

- 우리나라 대인배상 청구 건당 보험금(사고심도)은 영국, 일본에 비해 규모는 작지만 급격히 증가하고 있음
  - 2019년 398만 원으로 일본 625만 원, 영국 1,112만 2천 원에 비해 낮은 수준인데 진료 기간 및 합의 관행, 간병비, 위자료(합의금), 상실수익, 후유장애 산정 및 보상 방식 등의 차이에 의한 것으로 보임
    - 국가 간 비교를 위해 구매력평가환율을 적용하여 원화로 환산하였음
  - 반면 청구 건당 대인배상 보험금 증가율은 영국 2.9%, 일본 0.9%에 비해 우리나라는 4.6%인데 의료비 물가상승률의 2배 수준임
    - 2015년부터 2019년까지 연평균 의료서비스 물가지수 상승률은 영국 1.6%, 우리나라 2.3%, 일본 0.98%임
- 자동차보험 계약 건당 대인배상 보험금은 영국·일본에 비해 상대적으로 높은 것으로 나타남
  - 우리나라 계약 건당 대인배상 보험금은 2015년 18.3만 원에서 2019년 22.3만 원으로 연평균 5.0% 증가함
    - 반면 영국과 일본의 계약 건당 대인배상 보험금은 감소하고 있음

- 2015년부터 2019년까지 평균적으로 우리나라 자동차보험 계약 건당 대인배상 보험금은 영국에 비해 1.9배, 일본에 비해 2.47배 높은 것으로 나타남

〈표 3〉 주요국 대인배상 건당 보험금

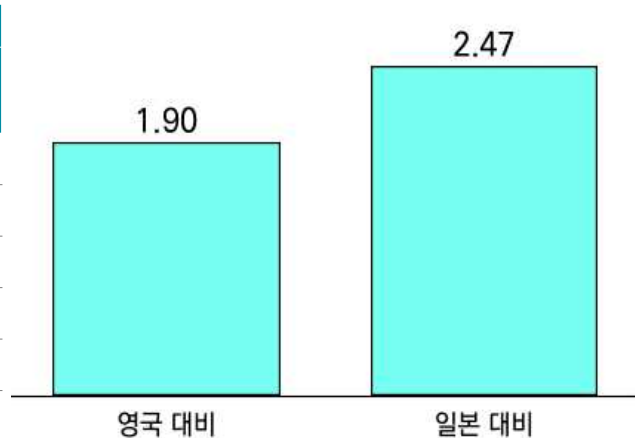
(단위: 만 원, %)

| 구분   | 우리나라   |        | 영국      |        | 일본     |        |
|------|--------|--------|---------|--------|--------|--------|
|      | 건당 보험금 | 계약자 부담 | 건당 보험금  | 계약자 부담 | 건당 보험금 | 계약자 부담 |
| 2015 | 332.9  | 18.3   | 1,001.0 | 13.6   | 601.8  | 8.4    |
| 2016 | 362.5  | 19.6   | 1,030.0 | 13.3   | 586.9  | 8.2    |
| 2017 | 371.0  | 19.7   | 1,053.0 | 12.4   | 602.0  | 8.4    |
| 2018 | 355.6  | 19.6   | 1,081.0 | 13.0   | 606.3  | 7.8    |
| 2019 | 397.8  | 22.3   | 1,122.0 | 13.3   | 624.8  | 7.5    |
| 증가율  | 4.6    | 5.0    | 2.9     | -0.6   | 0.9    | -2.8   |

자료: 보험개발원, 일본 GIROJ, 영국 계리사회

〈그림 3〉 영국·일본 대비 계약건당 대인배상 보험금

(단위: 배)



## 4. 결론

- 우리나라 자동차보험 대인배상 청구율이 영국·일본에 비해 상대적으로 높아 도덕적 해이가 더 심각하다고 의심할 수 있으며, 이는 선량한 계약자의 부담 증가로 이어짐
  - 대인배상 청구율이 높다는 것은 대인배상 청구가 빈번하다는 것인데, 이는 합의금 등 보상금 목적의 청구 가능성이 높기 때문이라고 선행연구들은 진단하고 있음
  - 특히 경상환자의 경우 상해를 객관적으로 검증하기 어려워 도덕적 해이가 심화될 수 있음
- 도덕적 해이로 인한 사회적 비용을 줄이기 위한 사회적 공감대 마련과 제도개선이 시급함
  - 영국, 일본 등 주요국의 자동차보험제도 운영방식 등을 검토하여 제도를 개선한다면 사회적 비용을 줄일 수 있음
  - 한방 비급여 수가 제정으로 진료비의 불확실성을 완화하고, 진료비 등 보험금 지급 기준 및 체계 개선 등이 필요함