

◆ 자동차보험의 과거, 현재 그리고 미래¹⁾

기승도 수석연구원

1. 검토 배경

■ 자동차보험제도는 1963년 자동차손해배상보장법 제정 이후 현재까지 수많은 변화를 거쳐 왔음.

- 자동차보험에 크게 영향을 미친 제도 변화로는 자동차손해배상보장법 시행(1963년), 자동차보험취급사 다원화(1983년), 자동차보험요율체계 개편(1989년), 자동차보험상품 단일화(1993년), 자동차보험 요율자유화 또는 진입규제 완화(2000년 이후) 등을 들 수 있음.
- 이러한 제도 변화가 시행된 이유는 자동차보험제도가 국민 생활안정에 도움이 되도록 하려는 정책당국자의 의지와 노력, 자동차보험산업에서 발생한 문제점(예를 들면 손해율 악화로 인한 사회적 갈등) 해소, 국민 편익에 부응한 자동차보험제도를 원하는 국민적 요구 및 시대상황 등임.

■ 2000년 이후 자동차보험 가격자유화부터 현재까지는 자동차보험제도 자체를 변화시키는 큰 틀의 자동차보험제도 변경이 없었음.

- 부가보험료 및 순보험료 자유화가 실시된 2001년 이전에는 자동차보험이 사회보험적 성격이 강했으므로 보험회사가 요율변경 및 상품개발을 자율적으로 하지 못했던 시기였음.
- 그러나 1980년대 말부터 우리나라에서 본격적으로 시작된 금융자유화의 영향을 받으면서 기존의 통제형 자동차보험제도가 자유화된 보험제도(특히 요율측면에서)로 서서히 바뀌고 있었음.
- 그런데 자동차보험 상품 및 요율자유화가 어느 정도 성숙되고 있다고 평가되는 현

1) 본 연구자료는 자동차보험변천사(보험개발원 1997)의 일부 내용과 연구자의 경험을 바탕으로 작성한 것임.

제에도 보험회사들은 자동차보험 요율변경(특히 요율인상)에 사회 여론을 감안하고 있는 실정임.

- 따라서 현재의 자동차보험을 제도적 측면만 보면 ‘요율 및 상품이 자유화된 자동차 보험’이라고 정의할 수 있지만, 실제 운영 측면을 보면 제도적 측면의 정의에 부합되지 자동차보험이 운영되고 있는 지는 의문임.

■ 이에 본 연구에서는 현재의 자동차보험제도에 크게 영향을 주었던 제도 변화를 중심으로 그 내용 및 의미를 살펴보는 한편, 어떠한 부분이 현재의 자동차보험을 둘러싼 문제의 원인으로 작용하고 있는 지 검토하여 향후 우리나라 자동차보험제도가 나아갈 방향에 대하여 생각해볼 수 있는 계기를 제공하고자 함.

2. 자동차보험제도의 연혁과 의미

■ 본 절에서는 자동차보험요율 및 상품에 큰 영향을 준 제도 변화를 연대기적으로 살펴보고 변경된 제도의 효과 및 의미를 간략하게 살펴보았음.

가. 자동차손해배상보장법 제정(1963년)

■ 1963년 자동차손해배상보장법이 제정되기 전에는 경제발전에 따른 자동차 대수 증가, 그리고 자동차사고 건수 증가 등으로 교통사고 피해자 보호 문제가 심각했었음.

- 자동차손해배상보장법이 제정되기 이전에는 민법에 따라 가해자가 피해자를 대상으로 자신이 피해를 입었다는 점을 스스로 입증해야 했으므로, 입증 시까지 많은 시간이 소요될 뿐 아니라 입증도 쉽지 않은 문제, 즉 피해자 보호 문제가 심각하였음.

■ 당시 사회문제가 되던 자동차사고로 인한 피해자 보호 문제를 해결하기 위해 국가재건최고회의 교체위원회는 1963년 4월 4일 자동차손해배상보장법(법률 제1314호)을 제정하기로 하였고, 동 법률은 동년 7월 31일부터 시행되었음.

- 자동차손해배상보장법이 시행되면서 사고원인의 입증책임이 피해자에서 가해자로 전환(거증책임의 전환)됨에 따라 자동차보험을 통한 실질적인 자동차사고 피해자 보호가 가능하게 됨.

■ 자동차손해배상보장법은 자동차보험산업 입장에서 성장의 발판이 되었으며, 소비자들이 자동차보험을 사회보험의 일종으로 인식하게 된 계기가 됨.

- 자동차손해배상보장법은 자동차를 소유한 자(운행자)가 책임보험(현재 대인배상 I 에 해당)에 의무적으로 가입하도록 하였기 때문에 자동차 대수 증가가 자동차보험료 증가로 이어짐.
- 자동차를 소유한 자(운행자)에게 책임보험 가입의무를 지우고 보험회사는 가입을 거절하지 못하도록 한 동 법률 규정은 소비자들이 자동차보험을 강제보험 또는 사회보험의 일종이라고 인식하는 시발점이 되었음.

나. 교통사고처리특례법 제정(1982년)

■ 자동차손해배상보장법 제정으로 피해자 보호 문제가 완전히 해결될 것으로 기대하였지만, 경제성장으로 국민소득이 늘어나면서 자동차손해배상보장법상 보상한도만으로 충분하게 피해자의 경제적 어려움을 해소하기 어려운 상황이 발생함.

- 책임보험으로 피해자가 충분한 보상을 받도록 하기 위해서는 책임보험 보상한도²⁾를 높여야 하는데, 보상한도 인상은 보험료 증가(국민부담 증가)로 이어지므로 당시 정책당국은 보상한도 인상을 결정하지 못함.³⁾
- 이에 따라 당시 자동차보험제도로는 자동차사고로 인한 피해자 보호가 충분하지 못하다는 문제 제기가 사회전체로 확산됨.

2) 자동차손해배상보장법 제정 당시 사망/부상의 최고 가입한도는 10만 원/7만 원이었음.

3) 책임보험이 의무보험이므로 보상한도 인상은 자동차를 소유한 모든 국민의 보험료 인상으로 이어지므로 정책당국은 피해자 보호라는 당위성에도 불구하고 자동차손해배상보장법의 보상한도 인상을 결정하지 못함.

■ 그런데 당시에 자동차보험을 전담하고 있던 한국자동차보험(주)이 1976년에 대인사고에 대한 무한보상을 하는 상품(책임보험의 보상한도를 초과하는 사고를 보상해주는 상품)인 「차주배상책임보험(대인)」을 임의보험 형태로 개발하여 인가받음.

- 차주배상책임보험(현재의 대인배상Ⅱ에 해당)은 이후, 대물배상 책임보험 및 차량보험과 통합되어 하나의 증권으로 계약을 체결하는 종합보험에 편입됨.

■ 정책당국은 “현행 책임보험으로 자동차사고로 인한 충분한 피해자 보호가 미흡하므로 자동차보험제도의 변경이 필요하다는 당시 여론”에 부응하여 책임보험 보험료를 인상하지 않으면서 피해자 보호 문제를 해소할 수 있는 방안으로 자동차 소유자가 종합보험에 가입하도록 유도하는 정책(교통사고처리특례법의 제정 및 시행)을 실시함.

- 정책당국은 자동차종합보험에 가입한 운전자는 동 법률에서 정한 중대교통법규위반으로 인하여 발생한 사고가 아니라면 공소를 제기하지 않는 등의 운전자에게 특혜를 제공하는 교통사고처리특례법(법률 제3490호, 1982년 1월 1일)을 제정·시행함.
- 따라서 교통사고처리특례법은 종합보험의 가입률 제고⁴⁾를 통한 교통사고 피해자 보호 문제를 해결하는 제도가 되었을 뿐 아니라 자동차보험산업 입장에서는 자동차보험이 성장하는 원동력이 되었다고 평가할 수 있음.

■ 교통사고처리특례법은 법률로서 자동차 소유자로 하여금 종합보험에 가입하도록 유도하는 것이기 때문에 자동차보험 가입여부에 법률이 관여되었다는 이유로 국민들이 자동차보험을 사회보험의 일종으로 인식하게 하는 계기가 되었다고 판단됨.

4) 교통사고처리특례법의 시행으로 2013년 1월 말 현재 대인배상Ⅱ(당시 차주배상책임보험에 해당)의 가입률이 90.3%에 이르게 된 원동력이 됨.

다. 자동차보험취급사 다원화(1983년)

■ 1983년 자동차보험취급사 다원화 이전에는 한국자동차보험(주)이 자동차보험 상품을 독점적으로 시장에 공급하고 있었음.

- 공기업인 한국자동차보험(주)이 독점으로 자동차보험을 취급한 이유는 자동차보험이 자동차손해배상보장법 등의 법률에 따라 가입이 의무화되어 있는 등 사회보험 성격이 강한 보험이었기 때문으로 판단됨.

■ 한국자동차보험(주)이 독점으로 자동차보험을 판매함에 따라 “자동차보험금 지급절차가 복잡하여 지급이 지연될 뿐 아니라 서비스가 독선적”이라는 지적과 같은 여러 문제 제기가 있었고, 이러한 문제 해결을 위해 정부는 1983년 6월 1일 민영 손해보험회사도 자동차보험을 취급할 수 있도록 하는 자동차보험 다원화 정책을 실시함.

- 정부의 다원화 정책으로 당시 자동차보험을 취급할 수 있는 회사는 한국자동차보험(주) 외 10개의 손해보험회사와 2개의 외국보험회사(AHA, AFIA)로 확대됨.
- 1983년 다원화 조치로 한국자동차보험(주) 이외의 다원화 대상 보험회사들은 책임보험 이외의 담보를 판매할 수 있게 되었으며, 1984년 2월 1일부터는 책임보험도 취급할 수 있도록 허용됨.

■ 자동차보험취급사 다원화는 “종합보험 부보율 증가”, “손해보험시장 경쟁 가속화”, “서비스 개선”의 효과가 있었던 것으로 평가됨.

- 다원화 시기부터 2000년 요율자유화 이전까지는 공통의 자동차보험 상품과 요율로 한국자동차보험(주)⁵⁾과 기타 손해보험회사가 자사의 영업망으로 판매경쟁만 하던 시기였으며 요율 및 상품경쟁은 이루어지지 않았음.
- 그러나 2000년 이후 요율 및 상품자유화 조치가 실시되면서 자동차보험 시장에서 손해보험회사들의 요율 및 상품경쟁이 본격화되었는데, 이러한 경쟁구도는 1983년 다원화 조치 때 이미 잉태되었다고 생각됨.

5) 현재의 동부화재임.

라. 자동차보험상품 및 요율체계 개편(1989년)

■ 자동차보험의 외형성장에도 불구하고 자동차보험업계의 적자폭 확대, 자동차보험요율 체계와 사고원인의 불일치(즉, 운전자요인(인적요인)이 충분히 반영되지 않은 요율체계), 상품체계의 불합리 등의 문제가 나타났으며, 이러한 문제를 해결하기 위하여 1989년 자동차보험제도 개편이 이루어짐.

- 상품 측면을 보면, 자동차종합보험, 자가운전자용자동차종합보험, 개인면허사업용자동차보험으로 구성된 기존의 상품체계가 현재와 유사한 개인용자동차종합보험, 업무용자동차종합보험, 영업용자동차종합보험으로 변경됨.

<표 1> 자동차보험상품체계 변경 내용

기존	변경
• 자동차종합보험: 자가운전자용승용차 및 개인면허사업용 이외의 모든 자동차	• 개인용자동차종합보험: 개인소유 자가용승용차
• 자가운전자용자동차종합보험: 자가운전자용승용차	• 업무용자동차종합보험: 개인소유 자가용승용차를 제외한 모든 비사업용자동차
• 개인면허사업용자동차종합보험: 개인택시, 개인용달, 개별면허 화물자동차	• 영업용자동차종합보험: 모든 영업용 자동차

자료: 보험개발원(1997), 「자동차보험변천사」, p. 41.

- 요율측면에서는 할인할증제도 개선, 운전자경력요율제도 도입 및 성별 및 연령별 요율제도 도입 등이 있었는데, 이러한 요율체계도 현재의 자동차보험 요율체계와 거의 유사함.
 - 할인할증제도의 경우, 평가대상기간을 기존 6개월에서 3년으로 연장하였으며, 할인할증 평가방법으로 건수제에서 사고내용과 사고원인을 결합한 사고점수제로 변경함.
 - 가입경력요율제도는 최초 가입자 25% 할증, 2년째 가입자 15% 할증, 3년째 가입자 10% 할증 등 경력별로 할증률을 달리하는 것임.
 - 성별 및 연령별 요율제도는 운전자 연령, 성 및 결혼여부에 따라 요율을 달리 적용하는 것임.

■ 1989년에 개정된 자동차보험 상품 및 요율체계는 현행 자동차보험 상품 및 요율체계의 근간이 되었음.

- 따라서 현 자동차보험요율 및 상품체계의 시작을 1989년 자동차보험제도의 개편을 기준으로 볼 경우 현행 자동차보험제도는 약 24년의 역사를 가진 제도임.

■ 현행 자동차보험 상품 및 요율체계가 1989년 당시 자동차보험 여건을 반영한 제도라고 볼 때, 현재 그리고 미래의 자동차보험 여건에 맞은 상품 및 요율체계인지 다시 검토해 볼 여지가 있다고 생각됨.

마. 자동차보험상품 일원화(1992년) 및 상품 단일화(1994년)

■ 1994년 이전까지는 자동차보험이 책임보험과 종합보험으로 분리되어 운영되었는데, 이러한 운영방식은 보험료 이중 부담이라는 오해를 불러일으켰으며, 계약관리의 이원화로 인한 비용 발생 및 보상처리 지연 등의 문제가 발생함.

■ 이에 따라 정책당국은 1992년 약관서식 개선, 보험기간 단일화, 책임·종합보험 가입기간 일원화 및 가입보험회사 일원화를 실시하였음(재무부 특보 22340-94).

- 행정쇄신위원회는 당시 책임보험과 종합보험으로 이원화되어 운영되던 자동차보험 제도를 통합하여 하나의 자동차보험 상품으로 재구성하도록 요구함.
- 행정쇄신위원회의 요구에 따라 1994년부터 자동차손해배상책임보험과 자동차종합보험이 폐지되고 개인용자동차보험, 업무용자동차보험, 영업용자동차보험이라는 현재의 틀을 갖춘 자동차보험 상품 단일화가 실시됨.

■ 자동차보험 상품 일원화 및 상품 단일화로 현재의 자동차보험 상품 및 요율체계가 완성되었으며, 그 운영기간은 당시로부터 현재까지 약 20년이 됨.

- 따라서 현재의 자동차보험 상품 및 요율체계는 1989년 자동차보험 상품 및 요율체계 개편, 1992년 자동차보험 상품 일원화, 1994년 자동차보험 상품 단일화를 거치면서 완성된 것으로 볼 수 있음.

- 현행 상품 및 요율체계는 1989년부터 24년, 자동차보험 상품 단일화(1994년) 부터는 19년이 된 것으로, 현재는 당시 자동차보험제도가 만들어지던 시대 상황과 많이 다르므로6) 향후에는 새로운 시대에 부합한 상품체계에 대한 논의가 필요할 것으로 판단됨.

바. 자동차보험 가격자유화(1994년 이후부터 현재까지)

■ 1990년대 들어 정부는 국내 손해보험회사들이 경쟁시장에서 경쟁력을 갖추도록 유도하기 위하여 점진적인 요율자유화조치를 실시하기로 함.

■ 요율자유화 조치는 단계적으로 이루어졌는데 1996년에 할인할증제도 및 특별할증요율 자유화, 1997년 가입자특성 요율자유화, 1998년 기본보험료 자유화라는 최종 자유화 일정이 1993년 12월에 발표됨.

- 범위요율에서 자유요율로 일정한 기간(2년)마다 순차적으로 자유화되는 계획이었음.

<표 2> 자동차보험 요율자유화 초기 일정

단계	시행시기		변경
	범위요율	자유요율	
1단계	1994. 4월	1996. 4월	할인할증율, 특별할증율
2단계	1995. 4월	1997. 4월	가입자특성요율
3단계	1996. 4월	1998. 4월	기본보험료

자료 : 보험개발원(1997), 「자동차보험변천사」, p. 48.

■ 기존에 발표되었던 자유화 일정은 자유화 추진 과정에 발생한 상황 변화를 반영하여 1994년 7월에 다시 변경되었으며, 2001년 순보험료 자유화를 끝으로 요율자유화 일정이 마무리됨.

6) 상품 및 요율제도 측면에서 현재는 자유화 방향으로 움직이는 시대이지만, 당시에는 정부가 관리하던 시대였음. 즉, 당시에는 보험회사들이 단일한 상품 및 요율로 영업경쟁(시장확보 경쟁)만 하던 시기였지만, 현재는 다른 요율 수준이 다른 상품(상품내용은 동일함)으로 가격경쟁 및 영업경쟁을 하고 있음.

- 1996년 8월 기본보험료 범위의율 확대, 1998년 8월 기본보험료 범위의율 2단계 확대를 거쳐 2000년 8월 부가보험료 자유화, 2001년 8월 순보험료 자유화로 요율자유화가 완성되었음.⁷⁾
- 자동차보험 가격자유화는 이후 자동차보험 진입규제 완화와 맞물려 자동차보험의 가격경쟁을 유도하는 단초가 되는 등 자동차보험 요율경쟁 구조에 큰 영향을 주었던 것으로 판단됨.

■ ‘진입규제 완화’는 2000년 1월 보험사업 최저자본금 기준 완화, 2003년 5월 보험종목별 허가제도와 통신판매전문회사의 최저자본금 인하 등의 모습으로 나타남.⁸⁾

- 진입규제 완화는 자동차보험 가격자유화와 더불어 자동차보험 시장에서 요율측면의 경쟁(가격 경쟁)이 심화되는 계기가 되었다고 판단됨.
- 특히, 진입규제 완화로 기존 자동차보험상품보다 보험료가 평균 15% 저렴한 직판전업사가 출현하였으며, 이는 이후 자동차보험 시장에서 손해보험회사들 사이의 가격경쟁을 촉발하는 계기가 되었음.

<표 3> 보험업 진입규제 완화

단계	기존	변경
2000.1.21 법률 제6175호 (법 제6조제1항)	300억 원 이상의 자본금 또는 기금을 보유하여야만 보험사업 영위가능	보험사업 중 일부만 영위하는 보험사업자의 경우에는 100억 원 이상의 범위에서 자본금 또는 기금을 차등
2003.5.29 법률 제6891호 (법 제9조제2항)	대면, 비대면회사 동일	통신판매 전문 보험회사의 최저자본금을 일반 보험회사의 3분의 2로 완화

자료: 이성남 · 김진식(2003), 『보험업법』, 행림미디어, 2003, pp. 33~50.

■ 자동차보험 가격자유화 및 진입규제 완화에 맞추어 보험업감독규정 등도 자동차보험 상품을 자유화 대상 상품으로 간주하는 방향으로 개정되었음.

7) 이순재(2009), 「자동차보험 가격자유화의 영향과 향후 정책방향」, 보험연구원, p. 23.

8) 동 규제 완화는 보험산업 전체에 적용되는 것이었으나, 자동차보험이 이 법률의 영향을 크게 받음. 예를 들면, 자동차보험전업사의 수가 증가하였고, 이들 전업사들의 영업방식이 통신판매 전문이었음.

- 이에 따라 현재 자동차보험 상품 및 요율과 관련한 여러 행정적 규제들은 자유화의 틀을 갖추고 있다고 평가할 수 있을 것임.
- 다만, 자동차보험의 사회보험적 성격 때문에 일부 규정들은 과거의 흔적들이 남아 있는 부분이 있어서 보험회사들 간 상품 및 요율경쟁이 실질적으로 이루어지는 데 걸림돌로 작용하고 있다고 판단됨.

■ 가격자유화(1994년부터 시작되어 2001년 순보험료 자유화) 및 진입규제 완화(2000년 및 2003년)가 서로 상승작용을 하여 2000년대는 자동차보험 가격경쟁이 치열했던 시기가 됨.

- 특히 2003년 기존 자동차보험 상품보다 15% 저렴한 직판상품을 들고 시장에 진출한 교보자동차보험(주)을 시작으로 여러 직판회사가 자동차보험 시장에 진출하였음.
- 이러한 직판전업사의 시장 진입은 자동차보험 시장의 가격경쟁이 치열하게 전개되는 원인이 되었으며, 현재 자동차보험산업에 내포된 여러 문제점을 잉태하는 원인도 되었다고 판단됨.

3. 現 자동차보험제도 및 문제점⁹⁾

가. 現 자동차보험제도

■ 현재의 자동차보험제도 중 상품 종류는 크게 개인용자동차보험(플러스 개인용자동차보험 포함), 업무용자동차보험(플러스 업무용 포함), 영업용자동차보험으로 구분되며, 이들 각 보험종목은 대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고(자동차상해 포함), 자기차량손해 및 무보험차상해로 구성되어 있음.

- 이중 대인배상 I 과 대물배상(보상한도 1,000만 원)은 자동차손해배상보장법에 따라 의무 가입해야 하며, 대인배상 II 및 대물배상은 교통사고처리특례법에 따라 가입시 운전자에게 혜택이 주어지는 담보임.

9) “기승도(2013. 6), 「경쟁구조개편을 통한 자동차보험산업 효율성제고 방안」, 국회 공청회자료, pp. 27~29” 내용을 일부 인용함.

○ 현 상품 종류 및 담보 종류는 현재 우리나라 자동차보험 시장에 참여하고 있는 모든 보험회사가 동일함.

■ 요율제도는 1989년에 만들어진 것처럼 할인할증제도, 가입경력요율제도, 기명피보험자 연령제도 등이 있으며, 여기에 2000년 중반에 도입된 교통법규위반경력요율제도 등이 추가됨.

○ 요율제도는 대인배상 I 과 기타 담보 사이에 다소 차이가 있으나, 큰 차이는 없으며 회사별 차이도 없음(즉, 모든 보험회사가 동일한 자동차보험 요율제도를 채택하고 있음).

■ 요율제도 변경 및 상품 개발 시 금융감독원에 신고하여야 하지만, 기존 요율수준 변경 및 기본보험료(보험료 및 요율¹⁰⁾) 변경은 자율상품기준에 부합하므로 별도의 신고가 필요하지 않음.

○ 규정에 따르면 요율수준 변경 등은 손해율에 따라 손해보험회사들이 자율적으로 조정이 가능하지만 실제 운영 면에서 자동차보험이 사회보험이라는 인식 때문에 국민의 여론에 따라 요율조정이 이루어지고 있음.

나. 현 자동차보험 제도의 문제점

■ 현 자동차보험제도는 서로 다른 시대적 배경을 가진 제도들이 혼합되어 조화를 이루지 못하는 모습으로 시행되고 있다고 생각됨.

○ 자동차손해배상보장법, 교통사고처리특례법의 영향으로 자동차보험은 사회보험이라는 인식이 과거부터 현재까지 지속되고 있음.

○ 1990년대 이후 세계화 흐름에 따라 시행된 자동차보험 가격자유화 정책으로 자동차보험은 민영보험이라는 손해보험회사의 인식은 강화됨.

○ 이처럼 자동차보험 시장참여자인 소비자와 손해보험회사들이 자동차보험에 대한 상반된 인식은 자동차보험 손해율이 급변할 때마다 양자 간의 갈등양상이 반복해서 나타나는 원인이 되고 있음.

10) 자동차보험에서는 기본보험료와 기본요율이라는 용어를 혼용하여 사용되고 있음. 자기차량손해 보험 담보에서는 비율 형태로 기타 담보에서는 금액 형태로 보험료가 산출·적용되기 때문임.

■ 소비자의 여론을 반영하지 않을 수 없는 자동차보험의 속성 때문에 손해보험회사는 자동차보험에서 만성적 영업수지 악화라는 부담을 감수할 수밖에 없음.

- 손해보험회사는 손해율이 악화될 경우에도 자동차보험료 인상을 억제하고, 손해율이 낮아질 경우에는 보험료를 인하해야 하는 사회적 압력에 놓여 있음.
- 자동차보험료 문제는 자동차보험산업을 포함한 손해보험산업이 아래와 같은 문제점을 야기하는 원인이 됨.

1) 자동차보험료를 둘러싼 반복되는 사회적 갈등

■ 자동차보험제도의 애매한 운영 행태는 자동차보험제도를 둘러싼 반복적인 사회적 갈등 원인이 되고 있음.

- 2006년 6월 대통령 지시로 금융감독원은 “자동차보험 경영정상화를 위한 특단대책”을 추진하여 제도개선과 보험료 인상을 통해 당시 고공 행진하던 자동차보험 손해율의 정상화를 시도함.
- 2010년 12월 금융위원회의 주관으로 자동차보험의 만성적 적자구조 개선을 위한 제도개선을 실시하였고, 그 결과 자기차량손해담보에 비례공제제도를 도입함으로써 자동차운행자의 모럴해저드 방지를 통한 손해율 정상화가 이루어짐.

■ 2000년 이후 자동차보험산업은 손해율 악화 → 정책당국의 개입을 통한 손해율 정상화 → 보험료 인하 압력 → 손해율 악화 → 다시 정책당국의 개입을 통한 손해율 정상화라는 현상이 일정주기로 반복되고 있음.

2) 타 보험종목과 불균형, 그리고 직판회사 위기

■ 자동차보험시장에서 이익을 내지 못하는 손해보험회사들은 장기보험, 일반보험에서 이익을 실현하거나 특히 장기보험의 투자수익을 통해 자동차보험 적자를 메우는 전략을 취하는 경향을 보임.

- 특정종목의 손해율 악화가 지속되는 것은 보험종목의 균형발전 측면과 손해보험산업 전체적인 불안정성의 원인으로 작용할 개연성이 큼.

■ 타 보험종목 판매로 충분한 수익을 낼 수 없는 일부 자동차보험, 자동차보험 직판 전업사 및 중소기업들은 장기적으로 경영위험에 노출될 수 있음.

- 자동차보험에서 이익을 내지 못하는 일부회사, 즉 직판전업사는 자동차보험의 불안정성을 극복하기 위하여 타 보험종목 판매 인가를 받아 자동차보험시장의 위험을 극복하려고 노력함.
- 직판전업사의 이러한 노력에도 불구하고 손해보험시장에서 기존 손해보험회사와 비교하여 낮은 인지도 때문에 장기보험 등의 상품판매로 자동차보험에서 발생하는 위험을 모두 극복하는데 한계가 있는 것으로 판단됨.
- 따라서 자동차보험 운영제도의 근본적인 변화가 없을 경우, 직판전업사 및 중소 손해보험회사의 경영위험은 자동차보험 산업 내에 항상 존재하는 현상이 될 것으로 보임.

3) 불균형가격으로 인한 초과수요에 따른 부정적 효과

■ 자동차보험은 2000년 이후 거의 대부분의 기간에 저가격으로 운영되었으며, 그 결과 매년 자동차보험산업 전체 손해율은 예정 손해율을 초과하고 있음.

- 최근 5년간 자동차보험 손해율을 보면, FY2009를 제외하고 매년 약 75% 이상의 수준을 보이고 있음.
- 실적손해율 약 75%는 예정손해율을 초과하는 수준이며, 이는 자동차보험 가격이 실제 가격(또는 균형가격)보다 낮은 수준에서 형성되고 있다는 것을 나타냄.¹¹⁾

11) 자동차보험 보험료는 사업비 부분과 보험금 부분에서 나오는 부분이 합산되어 결정됨. 따라서 보험료가 균형가격인지 여부를 파악하는데 합산비율을 사용하여 평가하는 것이 정확하지만, 합산비율 산출에 현실적인 어려움이 존재함. 즉, 여러 보험종목을 판매하는 종합손해보험회사들인 보험회사의 사업비는 여러 보험종목의 사업비가 합산되어, 종목별로 정확한 실제 사업비를 추정하기 어려운 것이 현실임. 따라서 감독당국은 사업비 배분기준에 따라 보험종목별 사업비를 구분하도록 하고 있으나, 이 또한 정확한 값이 아닌 특정 기준에 따른 추정값임. 즉, 종목별 실적사업비 값을 개괄적으로 알 수 있을 뿐 진정한 값을 알기 어려운 상황임. 그리고 자동차보험 전체 보험료 중에서 보험금으로 충당되는 부분이 전체의 70%를 초과하고, 실적보험료 중에서 보험금으로 지급되는 비율(실적손해율)은 정확하게 계산할 수 있음. 따라서 손해율 기준으로 보험료의 균형 여부를 판단하는 것이 다소 무리가 없는 방식으로 생각되어 손해율 기준으로 가격 수준을 평가하였음. 그리고 본 연구에서 기준으로 삼은 손해율은 손해사정비가 사업비에 포함된 옛날 기준으로 산출한 값임. 이러한 기준에 따라 예정손해율을 70% 초반으로 보고 실적손해율과 비교하여 보면 자동차보험료가 균형가격인지 여부를 판단할 수 있음. 즉, 실적손해율이 70% 초반 값보다 높으면 보험료가 저렴하다는 것(초과수요가 발생)을 의미하며, 그 반대의 상황은 보험료가 비싸다는 것(초과공급이 발생)을 의미함.

<표 4> 연도별, 담보별, 증권별 손해율

		FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012
책임 담보	대인 I	67.1%	71.8%	74.5%	74.0%	78.8%
	대물	76.2%	81.7%	86.7%	82.5%	82.3%
임의 담보	대인 II	73.7%	65.5%	75.7%	77.3%	76.6%
	자손	60.6%	71.5%	70.4%	70.6%	74.6%
	차량	69.0%	82.1%	88.0%	68.2%	66.7%
	무보험	36.7%	35.7%	42.6%	52.7%	53.9%
증권별		69.0%	75.9%	81.1%	74.9%	76.2%

자료: 보험개발원, 월말보고서, 각 월호.

■ 자동차보험 시장에서 공급되는 자동차보험 가격이 균형가격보다 낮은 수준(예정손해율 보다 높은 수준)에서 형성될 경우, 초과수요에 따른 다양한 문제가 발생할 것으로 예상됨.

- 즉, 실제 위험도보다 낮은 가격으로 자동차보험을 구입하는 소비자는 안전운전을 하지 않으려는 경향을 보이는 등의 운전관련 모럴해저드가 생길 수 있음.
- 공급자인 손해보험회사가 자동차보험 서비스 질을 낮추어 공급하는 등의 공급물량 이외 측면에서도 사회적 후생감소 현상이 발생할 수 있음.

4) 운전자의 모럴해저드

■ 교통사고처리특례법이 대인배상Ⅱ의 가입률이 증가되도록 유도함으로써 피해자 보호문제를 해소하는데 기여하였지만, 운전자에게 사고 시 공소를 제기하지 않는 등의 혜택을 줌으로써 운전자로 하여금 안전운전에 둔감하게 만드는 운전측면의 모럴해저드를 유발하는 양면성을 가진 법률 제도임.

■ 2013년 현재 대인배상Ⅱ의 가입률이 90%를 초과하는 등 교통사고처리특례법의 제정 당시 목적이 실현된 상태이므로 양면성을 가진 동 법률제도의 개선을 통해 사고감소를 통한 사회적 후생 극대화 측면을 논의해야할 필요가 있다고 생각됨.

4. 결론 및 시사점

■ 현재 자동차보험 시장의 문제점을 개선하기 위하여 현행 자동차보험 요율 및 상품 운영 체계의 개편여부를 검토할 필요가 있다고 판단됨.

- 이상의 자동차보험제도 변화과정을 볼 때 향후 자동차보험제도 개선 방향은 1) 사회적 인식에 부합한 운영체계 확보, 2) 규제 완화를 통한 시장 활성화(자유화), 3) 사고를 유발할 수 있는 제도 개선(교통사고처리특례법의 개선)이 되는 것이 바람직하다고 판단됨.

■ 사회적 인식에 부합한 상품 및 요율운영체계 확보와 규제완화를 통한 시장활성화 측면에서는 현행 상품 및 요율을 규제담보와 임의담보로 구분하여 이중으로 운영하는 구조를 검토할 수 있을 것임.

- 이 방법은 자동차보험이 가지고 있는 양면성 즉, 사회보험적 성격(의무보험)과 자유화의 성격(민영보험)을 모두 담을 수 있는 방향이라고 판단됨.
- 이를 위해서 현재 자동차보험 담보를 규제담보(대인배상 I 및 대물배상 가입한도 1,000만 원)와 임의담보(규제담보 이외 담보)로 구분할 필요가 있음.
- 규제담보의 상품 및 요율규제를 현재보다 강화할 필요가 있으며, 임의담보에서는 상품 개발 및 요율자유화의 폭을 더욱 확대할 필요가 있음.

■ 사고를 유발할 수 있는 제도의 개선이라는 측면에서는 현행 교통사고처리특례법을 운전자의 모럴해저드(주의 운전을 하지 않는 행위)를 방지할 수 있는 방향으로 개선하는 것을 검토할 수 있을 것임.

- 현재는 운전자의 안전운전을 유도하여 전체 자동차교통사고를 줄임으로써 교통사고 감소를 통한 사회적비용을 최소화하는 것이 필요한 시기라고 판단되므로 운전자의 모럴해저드를 유발할 수 있는 교통사고처리특례법의 존속이 필요한지 등을 논의해 볼 필요가 있다고 판단됨.
- 교통사고처리특례법 개선은 동법률을 폐지하거나, 현재 교통사고처리특례법 적용이 배제되는 법규위반항목을 확대하는 방향이 있을 것임.

<참 고 문 헌>

- 기승도(2013. 6), 「경쟁구조개편을 통한 자동차보험산업 효율성제고 방안」, 국회 공청회자료.
- 보험개발원(1997), 「자동차보험변천사」.
- _____, 월말보고서, 각 월호.
- 이성남·김건식(2003), 『보험업법』, 행림미디어.
- 이순재, 「자동차보험 가격자유화의 영향과 향후 정책방향」, 보험연구원.