

自動車保險 合理化 方案

保險開發院 · 自動車保險總括部

◀ 目 次 ▶

- I. 序 論
- II. 自動車保險 現況 및 問題點
 - 1. 自動車保險 現況
 - 2. 自動車保險의 問題點
- III. 自動車保險 部門別 合理化方案
 - 1. 自動車保險 制度 및 商品 部門
 - 2. 自動車保險 料率 部門
 - 3. 自動車保險 醫療費 部門
 - 4. 自動車保險 修理費 部門
 - 5. 經營 및 交通事故 豫防活動 部門
- IV. 結 論

I. 序 論

인간이 현대생활을 영위하는데 있어 自動車는 많은 便益을 제공하는 반면 事故로 인한 社會的 損失費用은 실로 막대하다. 모든 사람이 交通事故로 인한 加·被害者가 될 수 있는 상황에서 自動車事故로 인한 經濟的損失 補填手段으로서 自動車保險은 중요한 經濟制度의 하나로 우리의 일상생활에 깊이 자리잡고 있다.

그러나 고도경제성장에 따른 국민생활수준의 향상으로 自動車는 생활필수품화하는 경향으로 自動車臺數가 급격히 증가하여 '94년 12월말 현재 7백 4십만대 수준에 이르렀으나, 도로시설 등과 같은 自動車關聯施設의 확장은 이에 미치지 못하였으며 自動車運轉者의 交通安全意識 또한 다른 선진국에 비하여 매우 낮아 높은 交通事故率을 보이고 있어 심각한 사회문제로 떠오르고 있다. 이러한 높은 交通事故率로 피해자에게 지급하는 保險金의 증가와 危險水準에 비하여 턱없이 낮은 保險料 수준으로 自動車保險 赤字가 심화되어 과거 5년간의 누적적자가 2조 2천억원 수준에 이르러 損害保險會社의 支給不能事態가 우려되는 실정이다.

이와 같은 自動車保險 赤字 深化는 여러 側面에서 많은 問題點을 야기시키고 있다. 保險會社측면에서는 營業收支 赤字로 인한 경영압박이 서비스 수준의 저하를 가져오며 또한 不良物件의 引受忌避로 인한 被害者保護가 곤란하여 많은 민원을 야기하고 있는 실정이다. 대다수가 무사고자인 保險契約者들은 미흡한 서비스에 대한 불만과 保險料를 필요 경비로 인식치 못하여 保險料引上에 대한 강한 거부감을 보이고 있다. 被害者들 또한 적정

치 못한 自動車保險의 보상기준에 따른 被害補償 欲求의 미충족으로 保險者에 대한 불만이 고조되고 있는 실정이다.

따라서 保險開發院에서는 自動車保險 利害關係者인 피해자, 가해자 및 보험자 모두에게 不合理하다고 인식되는 現行 自動車保險에 대하여 제한問題點을 파악한 후 그에 대한 개선방안을 제시하고자 自動車保險 合理化方案을 발간하였으나 모든 自動車保險 關聯 當事者들에게 배포되지 않은 관계로 관심있는 분들의 편의를 도모하고자 그 주요 내용을 발췌·요약하여 保險開發研究誌에 게재하고자 한다.

II. 自動車保險 現況 및 問題點

1. 自動車保險 現況

가. 自動車保險의 周邊 與件

自動車保險産業의 성장과 밀접한 관련이 있는 經濟成長率과 1인당 GNP의 성장에 힘입어 자동차보유대수도 '93년말에 6백만대를 넘어섰으며 운전면허 소지자도 1천 3백만명을 넘어 인구 4명당

1명이 운전면허를 소지하게 되므로 自動車保險市場도 크게 성장하게 되었다.

그러나 도로연장거리를 살펴보면 연평균 2.1%의 증가율로 연평균 24.0%의 증가율을 보이고 있는 自動車臺數의 증가에 훨씬 미치지 못하고 있어 현재 교통체증의 한 원인이 되고 있을 뿐만 아니라 自動車 및 自動車保險 産業의 성장에 제약요인으로 작용하고 있다.

나. 保險料 및 保險金 推移

우리나라 自動車保險 收入保險料는 최근 5년간 연평균 22%의 높은 성장율을 보이고 있으나 支給 保險金의 최근 5년간 연평균 증가율이 30%를 보이고 있어 保險料 收入 증가율 보다 8%(p)나 높게 나타나 損害保險會社 經營 惡化의 원인이 되고 있다.

다. 事故發生率, 損害率 및 營業收支 推移

우리나라 交通事故 發生率은 交通事故 줄이기 운동, 음주운전단속 및 교통안전의식 고취의 지속적인 홍보등으로 감소추이를 보이고 있으나 아직도 선진외국에 비하여 매우 높은 수준을 보이고

(표 1)

자동차보험 주요 관련지표

구 분	'89	'90	'91	'92	'93
자동차대수(천대)	2,645	3,378	4,228	5,213	6,254
도로연장거리(Km)	56,481	56,715	58,088	58,904	61,296
운전면허소지자(천명)	7,190	8,544	9,884	11,613	13,302
1인당 GNP(\$)	4,994	5,659	6,498	6,749	7,466
경제성장률(%)	6.8	9.3	8.4	4.7	5.6

〈표 2〉

보험료 및 보험금 추이

(단위 : 억원)

구 분	'89	'90	'91	'92	'93	평균증가율
보 험 료	14,649	17,478	22,581	27,082	32,358	21.9%
보 험 금	11,003	14,011	18,267	23,020	31,466	30.3%

〈표 3〉

사고발생율, 손해율 및 영업수지 추이

(단위 : 억원)

구 분	'89	'90	'91	'92	'93
사 고 발 생 율	11.0%	8.5%	7.0%	5.4%	4.6%
손 해 율	90.2%	85.9%	88.9%	88.7%	103.6%
영 업 수 지	△2,228	△2,015	△2,885	△3,159	△8,061

있다. 이러한 사고발생율의 감소에도 불구하고 소득 및 물가의 상승으로 自動車保險 關聯 原價가 큰 폭으로 오르고 있으나 保險料 調整이 적기에 이루어지지 않아 損害率이 크게 악화되고 있다.

自動車臺數의 증가에 따라 매년 保險料 收入이 큰 폭으로 증가함에도 불구하고 이러한 損害率의 악화로 自動車保險의 영업적자도 매년 크게 증가하고 있는 실정이다.

라. 自動車保險의 環境變化

우리나라의 保險產業은 지난 30여년 동안 經濟 成長과 더불어 괄목할 만한 성장을 이루어 왔으며 保險產業은 다른 산업과는 달리 사회성·공공성이 강하여 그 동안의 성장단계에서는 정부의 보호와 규제가 불가피하였다. 그러나 이제는 保險市場의 규모가 상당한 수준에 이르렀고, 최근 金融產業 전반에 걸친 자율화 및 국제화가 지금까지의 획일

적인 상품 및 가격체계로서는 보험산업이 기타 금융권이나 외국 保險社와의 경쟁에 효율적으로 대응하기가 곤란하기 때문에 정부에서는 우선 가격 경쟁을 통해 保險會社의 經營合理化를 도모하고 소비자 이익을 증대시킴으로써 保險產業의 競爭力을 강화하고 국민경제 발전에 기여하고자 保險自律化의 핵심이라 할 수 있는 保險商品 價格自由化를 추진하고 있다. 이에 따라 自動車保險 價格自由化도 3단계에 걸쳐 시행될 예정이다.

2. 自動車保險의 問題點

가. 自動車保險 料率의 不適正

保險料率은 과거 보험실적을 토대로 정확한 검증을 통해 保險料의 조정여부를 판단하고 조정하여야 하나 과거 보험료가 적기에 조정되지 못하였고 또한 조정을 하여도 조정요인의 일부만을 반영하여 왔기 때문에 보험요율의 부적정 상태가 계속

되어 왔다.

이러한 보험요율의 不適正狀態가 지속되므로 自動車保險 보상의 질을 높이는데 큰 저해요인으로 작용하고 있으며 保險會社 경영수지 악화를 초래하고 또한 궁극적으로 가입자 보호에 충실을 기하지 못할 우려가 있다고 할 수 있다.

나. 保險種目別·擔保種目別 料率隔差의 深化

自動車保險에서 판매하고 있는 保險種目別·擔保種目別 損害率을 살펴보면 <표 4>에서 보는 바와 같이 그 격차가 매우 크게 나타나고 있는 사실을 알 수 있다. 이와같이 보험종목별·담보종목별 요율수준의 격차가 심화된 것은 매년 保險料率 검증결과를 토대로 적기에 保險料가 조정되지 않았

기 때문이며 앞으로도 保險料率이 적기에 조정되지 않는다면 自動車保險市場의 요율구조 왜곡현상은 더욱 더 심화될 것이다.

다. 不良物件 規模의 增加

자동차보험의 任意保險市場을 살펴보면 自動車保險의 전반적인 損害率 惡化로 保險會社에서는 자구책으로 언더라이팅을 강화하여 損害率이 높은 계약자에 대해 인수를 거절함으로써 일반물건으로 계약하지 못하고 損害保險會社 共同으로 引受하는 不良物件으로 계약함에 따라 保險社의 언더라이팅 기능이 상실되는등 自動車保險 市場構造가 크게 왜곡되어 가고 있다고 할 수 있다.

<표 4>

보험종목별·담보종목별 손해율

(단위: %)

구 분		예정손해율(A)	실적손해율(B)	차이(A-B)
자 동 차 보 험	대인배상 I	77.0	63.8	13.2
	대인배상 II	72.5	132.6	△60.1
	대물배상	71.8	120.9	△49.1
	자기신체사고	70.2	29.2	41.0
	자기차량손해	70.3	80.1	△9.8
운 전 자 보 험		71.7	50.0	21.7
외 화 표 시 보 험		70.0	65.8	4.2

주: FY '93 실적 기준임.

Ⅲ. 自動車保險 部門別 合理化方案

1. 自動車保險 制度 및 商品 部門

가. 責任保險 商品의 改善

現行 지급되고 있는 責任保險 支給保險金(사망

최고 1500만원/부상 1급 600만원/後遺障害 1급 1500만원)은 責任保險 본래의 취지인 無過失原理에 따른 인명피해 보상을 하기에는 부족한 실정으로 정부는 '96.8월부터 사망기준 최고 3000만원, '97.8월부터는 사망기준 최고 6000만원으로 상향 조정토록 예정되어 있다. '97년 이후의 지급추이

를 예측하여 볼 때 2000년경에는 사망기준 최고 7~8000만원수준으로 상향 조정하여야 할 필요성이 있다. 責任保險의 일정한도를 초과하는 부분에 대해서는 종합보험 대인배상(현행 대인배상 II)으로 보상하는 체계임에도 불구하고 責任保險 料率體系와 對人賠償 料率體系가 서로 다름으로 인해 責任保險 補償限度 擴大때마다 할인계층의 가입자가 불이익을 당하고 할증계층의 가입자가 이익을 보는 불합리한 問題點이 발생한다. 이를 해결하고 사고위험에 따른 保險料 差別化를 강화하여 실질적인 商品單一化를 이루기 위해서는 '96.8월부터 責任保險에도 보험가입경력, 운전자 성향요율 및 무사고할인·사고할증제도의 도입이 필요하다.

나. 無限保險 商品의 改善

무한보험제도는 交通事故 가해자의 모든 민사상 損害賠償責任을 保險事業者에게 전가함으로써 보험제도를 통해 가해자 및 피해자간 분쟁을 해결하고 피해자의 모든 경제적 손실을 보전하여 국민의 안정된 경제생활을 가능케 하는 사회적 기능을 수행하고 있는 등 많은 긍정적인 측면이 있다. 그러나 우리나라의 경우 동 제도가 제반 교통여건이 성숙되기 전에 도입·시행되었고 다른 나라에서는 존재하지 않는 交通事故處理特例法상의 형사책임 면제수단과 연계 적용됨으로써 交通事故 豫防意識의 결여를 초래하고 사회전반에 걸쳐 인명경시 풍조를 만연케하는 등 많은 부작용이 발생하고 있는 실정이다. 이러한 無限保險制度의 개선을 위해서는 交特法의 폐지 또는 개정이 불가피하며 동법의 개정은 交通事故를 防止하여야 한다는 대전제하에 운전자 및 피해자 양측을 균형있게 보호할 수 있

는 기본방향에서 추진되어야 한다. 이러한 관점에서 여러가지 교특법의 개정방안에 대해 검토하였으나 교특법의 일부 개정만으로는 획기적인 交通事故 防止對策이 될 수 없으므로 교특법을 폐지하여 교통사범도 형법에 의해 처벌하되 법 적용시 신축성을 기하여 운용하는 방안을 제시하였다. 또한 동법의 폐지 또는 개정이 어렵다면 현행 법규 내에서도 교특법의 특례적용 보험을 無限保險으로만 해석·운용할 것이 아니라 有限保險에 가입하였다 하더라도 충분한 피해자 보상이 가능한 경우 형사상 특례를 인정하여 有限保險 가입을 유도하고 無限保險 가입요건을 엄격히 제한함으로써 동 보험 가입으로 인한 도덕적 위험을 방지할 수 있는 방안 및 無限保險 가입자라 하더라도 사망, 뺑소니 및 중대법규 위반사고의 경우 보상한도를 일정금액으로 한정하여 운전자의 법규준수의식을 고양시킬 수 있도록 현행 약관을 개정하는 방안을 제시하였다.

다. 損害賠償 體系의 改善

損害賠償 체계의 개선에 대해서는 현행 민법상의 損害賠償方法에 기초한 保險金 算定方式 및 지급방식을 피해자 보호와 損害賠償範圍의 적절한 제한이라는 문제의식에서 검토하였다. 자동차사고는 불가피한 사회적 재해라는 성격을 지니고 있고 이로 인해 피해자와 가해자를 동시에 보호하기 위해 責任保險制度를 통해 그 損害賠償을 행하고 있다. 이러한 自動車保險의 특수성에 비추어 볼 때 損害賠償의 범위는 피해자의 생활을 적절히 보호하면서도 과다하지 않도록 제한될 필요가 있다. 사망사고의 유족에 대한 현행 “상속”개념 중심의 損害賠償方法은 상속 우선권자가 피부양자와 일치

하지 않을 경우 실제로 피부양 이익을 상실한 유족을 보호할 수 없으며, 손해배상액이 사망자의 상실수익액으로 산정되므로 실질 피부양비용과 일치하지 않아 사망자의 소득수준에 따라 과소하거나 과대하게 결정되는 문제점을 안고 있다. 이러한 문제점을 해소하는 방안으로 사망사고에 대해 ‘被夫養權侵害’ 개념을 중심으로 한 손해배상방법의 도입을 제시하였다. 이러한 損害賠償方法은 自動車事故에 대해 민법상의 損害賠償責任을 제한하는 특별법을 통해 실현될 수 있음을 밝혔으며, 이와 함께 현행 제도하에서 특별법을 통해 생활보호 기능을 넘어서는 고액의 손해배상을 제한하는 방

안에 대해서도 검토하였다. 損害賠償金의 지급방법에 있어서도 현행의 일시금방식은 사망자의 피부양유족이나 중증의 後遺障害 被害者의 생활보장에 충분하지 못한 측면을 가지고 있어, 피부양기간(사망자유족)이나 취업가능기간(장해자)에 걸쳐 정기적으로 지급되는 定期金方式을 도입하는 방안을 검토하였다. 피해자의 생활보호기능을 충족시키고 실제로 발생하는 피해에 맞추어 배상액을 지급하기 위해 정기금을 損害賠償의 기본방식으로 하는 방안과 현행 제도하에서 保險金 受惠者의 선택에 따라 일시금방식과 정기금방식을 병행하는 방안을 동시에 검토하였다.

(표 5)

보험금 지급기준 개선안

구 분		현 행	개 선 안	보험료 조정요인	
				대인배상	전 체
사망	장례비	최고 60만원-최저 40만원	100만원 정액	0.25%	0.17%
	위자료	- 사망본인 20-60세 : 150만원 기 타 : 100만원 - 유가족(1인당) 배우자 : 75만원 부 모 : 45만원 자 녀 : 45만원	- 사망본인 피해자본인 : 800만원 - 유가족(1인당) 배우자 : 400만원 부 모 : 300만원 자 녀 : 200만원	18.25%	12.09%
	상실수익액	취업가능월수 : 55세	취업가능월수 : 60세	2.85%	1.89%
부상	위자료	상해등급별로 50-6만원	상해등급별로 100-12만원	2.60%	1.72%
	기타 손해배상금	입원 : 1일당 7,200원 통원 : 1일당 3,000원	입원 : 1일당 11,000원 통원 : 1일당 5,000원	1.61%	1.07%
후유 장해	위자료	- 후유장해 본인 노동 능력 상실율에 따라 차등지급 100% : 100만원 5% - 8% : 15만원	- 후유장해 본인노동 능력 상실율에 따라 차등지급 100% : 800만원 5% - 8% : 120만원	15.68%	10.39%
	상실수익액	상실기간 : 55세	상실기간 : 60세	4.40%	2.91%
전 체		-	-	46.14%	30.57%

라. 保險金 支給基準의 改善

現行 自動車保險 約款上의 보험금 지급기준은 保險金 原價에 關係하는 경제·사회적 環境의 變化를 탄력적으로 수용하지 못하고 있는 關係로 세부적인 보상항목별로 과거에 설정된 낮은 보상수준이 계속 유지되고 있어 피해자와의 많은 분쟁이 발생하고 있는 실정이다. 이에 自動車保險의 公적기능 강화 및 보상액의 현실화를 위해 국가배상법 및 근로기준법상의 보상기준, 법원의 판결수준을 고려하여 종합보험 세부 항목(위자료, 상실수익액, 장례비등)별로 지급기준을 현실화할 必要가 있으며, 또한 이와 같이 保險金 支給基準을 현실화할 경우의 保險料 調整要因은 대인배상 기준으로 약 46%, 自動車保險 전체로는 약 31% 인상요인이 있는 것으로 試算되었다.

마. 自動車保險 不良物件 制度의 改善

不良物件이란 保險料率 수준의 부적정 및 위험 세분화의 부족 또는 비합리성에 기인된 것이기 때 문에 적정한 保險料率 부과라는 가격측면을 우선

적으로 개선해야 할 것이며 가격측면의 개선정도를 감안, 不良物件 引受制度를 현실에 맞게 단계적으로 개선하는 것을 基本방안으로 제시하고자 하였다. 가격측면의 개선에서는 段階別 保險料率의 現實化와 요일 요소도입에 의한 危險差別化 및 보험회사의 인수기능보장 등으로 不良物件을 일반 물건으로 인수할 수 있도록 하고 불량물건의 損害率도 개선시켜야 한다는 방안을 제시하였다. 不良物件 引受制度改善 측면에서는 가격측면의 개선에 따른 不良物件 規模縮小에 맞추어 現행 不良物件 引受制度를 단계별로 개선해야 함을 전제로 그간 노정된 문제점 해소에 주안점을 두어 개선방안을 제시하였으며 최종적으로 불량물건의 유형이 定型화될 시점에는 現행 共同引受制度의 유지방안이나 배정제로의 전환 또는 불량물건 인수 전담기구의 설치방안중 실정에 맞는 합리적인 제도로 이행될 경우의 방안을 검토하였다. 또한 향후 뚜렷하게 自動車保險 市場이 개선되지 않을 경우의 不良物件 引受專擔機構의 설치는 별도로 검토·제시하였다.

<표 6>

불량물건 단계별 개선방안

단 계 별	보험서비스 수급 원활화	인수제도 개선
〈1단계〉 '95.4~'96.3	- 불량물건 개념의 재정립과 보험요율 현실화 및 적용의 충실화	- 현행 불량제도 유지 ○ 일부 불량물건에 대한 전산안내제 도입 실시 : '95.5월 ○ 인수사 보유지분 : 30%
〈2단계〉 '96.4~'98.3	- 요율규정 보완, 인수기능 보장 및 요율차등화	- 불량물건 인수사 보유지분 상향조정 ○ 불량물건 전산안내 대상 확대 ○ 인수사 보유지분 : 50%
〈3단계〉 '98.4 ~	- 자동차보험 자유요율제 실시 ○ 요율자유화 추진계획 '98.4월 부터 자유요율 실시	- 불량물건 인수제도 개정시행 ○ 공동인수제도 유지방안 ○ 배정제로 전환하는 방안 ○ 전담기구 설치 방안

바. 商品構造의 改善

다양한 소비자의 수요를 반영하기 위한 방안으로서, 自動車保險 普通約款의 기본담보 종목(대인배상 I·II, 대물배상, 자기차량손해 및 자기신체사고)에 현재 특약 상품으로 판매되고 있는 無保險自動車傷害 및 다른 자동차운전시의 사고 위험담보를 보통약관화하기 위하여 제5의 담보로 신설하는 방안을 제시하여 保險加入者에게 동 사고 위험을 인식시키고 保險加入을 적극 유도하여 피보험자 및 被害者 保護에 만전을 기할 수 있도록 하였으며, 또한 자기차량손해의 담보범위는 일률적으로 모든 손해(All Risk)를 담보하도록 되어 가입자의 선택폭이 제한되어 있으므로 加入者의 선택의 폭을 넓힐 수 있도록 외국의 경우에서 처럼 상품을 細分化 즉, 현행 All Risk 담보의 상품체계하에 「차량손해 한정담보특약」과 「차대차 충돌위험 담보특약」을 신설하는 방안을 제시하였고, 자기신체사고 보험은 대인배상 I을 보완하는 기능을 갖는 것으로 대인배상 I의 補償限度가 상향조정되는 추세이므로 자기신체사고의 경우 상대적으로 낮은 保險加入金額 商品을 폐지하고 적정수준의 保險加入金額만의 商品을 판매함으로써 가입자의 상품 선택상의 혼란을 방지하고 보상한도를 상향조정하여 사고시 신체상해자에 대한 최소한의 의료보장기능을 강화하도록 하는 방안을 제시하였다. 이외에도 不法代理運轉으로 야기되는 만성적인 운송질서 문란행위를 근절시키는 방안으로 개인택시 基本契約의 폐지에 대한 의견 및 대물배상 보험의 강제보험화 방안을 제시하였다.

사. 自己負擔金 制度의 改善

우리나라의 交通事故 發生率이 높은 현실을 고

려하여 交通事故를 줄이기 위한 하나의 방안으로 賠償責任保險에도 사고시 일정 금액을 保險加入者가 부담하도록 하는 자기부담금 제도를 도입하여 보험가입자에게 交通事故 豫防의 경각심을 고취시키고 아울러 保險金 支給을 감소시킴으로써 대다수 무사고 가입자의 保險料 追加 負擔을 억제하고 부수적으로 保險事業者에게는 小損害事故 처리로 인한 시간과 경비를 절약함으로써 사업비를 절감하는 취지에서 이 제도의 도입필요성을 제기하였으며, 또한 현행 자기차량손해의 자기부담금액이 5만원, 10만원으로 낮게 설정되어 있어 기존의 자기부담금액 이외에 자기부담금액 無, 20만원 및 30만원의 자기부담금을 신설, 현실에 부합되게 상품체계를 다양화시킴으로써 보험가입자의 위험선택의 폭을 넓히고자 하였다.

2. 自動車保險 料率 部門

가. 基本保險料의 現實化

自動車保險의 合理化 方案이라는 연구의 필요성이 제기된 가장 큰 이유는 現行 自動車保險의 基本保險料가 부적정하다는 사실에 기초한 것이며, 또한 保險料란 기본적으로 보험가입자간의 위험에 상응되도록 결정되어야 하는데 現行 保險料는 이를 적절히 반영하지 못하고 있는 실정이다.

먼저 基本保險料 및 料率 體系, 危險差別化 側面 중 基本保險料 部分을 살펴보면 保險金의 지출이 월등히 많아 상당한 保險料引上을 필요로 하나 基本保險料의 대폭인상은 정부의 물가억제시책, 소비자의 반발등을 고려해 볼 때 상당히 어려운 실정이다. 그러므로 基本保險料의 경우, 약 20% 保險料 인상요인이 즉시 반영되어야 하나 제2단계 價格自由化 및 基本保險料 自由化時期등을 고려하

여 단계적으로 현실화시키되, 그 최종시기는 '96년 이전이어야 한다는 조정방안을 제시하였다.

나. 料率體系의 改善

요율체계의 개선에서는 주로 운전자 성향요율 및 차량보험 요율에 대하여 살펴보았는데, 먼저 운전자 성향요율에 대해서는 주운전자 진위 여부 파악의 곤란한 점을 이용한 부실고지의 사례가 많은 것으로 추정되어(약 9%) 선의의 가입자에게도 많은 불이익이 발생하므로 運轉者年齡限定特約을 개발하여 이를 위반하는 경우 면책처리를 함으로써 保險料의 누수를 방지하며 사고 위험이 높은 저연령운전자의 운전을 억제하는 부수적 효과도 함께 가져올 수 있는 방안을 제시하였다.

車輛保險料率에서는 보험가입금액이 일정율로 되어 있어 실제 사고위험을 반영하지 못하고 있는 단점을 보완하여 차량의 保險金額別 클레임 코스트를 반영하는 체계로 개정하고자 하는 것이다. 즉, 차량의 保險金額別 클레임 코스트에 따라 요율을 산출하여 이를 각각의 基本保險料에 곱하여 차량의 保險料를 산출한다는 것이 주요 개선방안이다.

다. 合理的인 危險 差別化

危險 差別化 方案으로는 현행 사고율이 높은 저연령 운전자의 保險料를 差別化하여 합리적인 위험의 차별화를 실현하고자 하는 것이다. 즉, 반드시 자기차를 운전할 수 있는 최저 연령을 정하여 보험에 가입토록 하고 운전연령미만의 자가 사고를 낸 경우 보상을 받지 못하도록 상품을 운영하며 또한, 現行 交通事故發生 개연성이 높은 교통법규위반자의 위험도를 반영한다는 것이다. 즉, 交

通事故의 개연성이 높은 교통법규 위반자의 경력을 법규위반 점수 및 항목에 따라 保險料를 차등 적용한다는 것으로 保險料負擔의 형평성 제고 차원에서 보험제도 본래의 취지에 부합되도록 하는 방안이다.

자동차 성능별 위험 차등화는 자동차의 성능에 따라 사고위험 및 사고의 심도가 다름에도 불구하고 현행 保險料率體系에서는 自動車 성능에 따른 차등화가 이루어지지 않고 있으므로 보험료 부담의 형평에 많은 問題點을 내포하고 있다. 따라서 이에 대한 개선책으로 사고위험도 및 사고의 심도에 대한 상관관계가 가장 높은 배기량을 기준으로 하여 배상책임 및 자기신체사고 保險料를 차등 적용하는 방안을 제시하였으며 지역별 요율차등화 문제는 지역별로 차이가 있는 사고위험중 인적, 차량적 위험요소를 제외한 교통환경에 기인하는 지역별 고유의 사고위험도 차이만을 반영하는 것으로서 이를 적용하는 경우에도 도시와 농촌의 구분 또는 행정구역(우편번호 구분)별 구분 등 여러 방안이 제시될 수 있으나 주민의 정서를 고려한 신중한 검토가 선행되어야 함을 제언하였다.

차명형식별 요율의 차등화 방안에서는 자기차량 손해 보험료의 경우 같은 차종(예: 승용차)이라 하더라도 당해 차량의 수리성, 손상성, 안정성등에 따라 지급규모가 크게 다르므로 이를 반영하여 위험을 차별 적용한다는 개괄적인 차등화 방안을 제시하였다.

라. 割引·割増制度의 改善

현행 割引·割増制度는 본래의 割引·割増制度 취지인 향후 사고발생율을 감소시키려는 사고예방적 측면보다는 사고내용 및 사고원인에 따라 점수

를 합산하여 할증하는 등 과거 사고규모에 따른 차별적인 징벌적 차원이 강하게 부각됨에 따라 보험가입자와 보험사간 분쟁이 발생할 소지가 있으며 할인할증폭이 너무 커서 보험의 효용성을 저감시키는 요인으로 작용할 수도 있다.

따라서 사고규모를 중시하는 現行 割引・割増制度를 합리적인 할인・할증제도로 개선, 운영할 필요가 있다. 즉, 사고예방적 측면을 제고시키고 사고야기자에 대한 과도한 할증율의 부과를 방지하는 방안으로서 현재 사고내용 및 사고원인에 따라 부과되고 있는 割引・割増 體系를 수정하여 직전 3년간의 사고기록을 기초로 하되 직전 1년간의 발생한 사고건수에 의해 할증을 부과하는 체계를 제시하고자 하였다.

마. 價格自由化의 準備

현재 시행에 들어간 價格自由化에 대한 준비 강화의 방안으로 제 2단계 價格自由化의 내용인 가입자 특성요율의 합리적 산출방법 및 범위요율의 운용방안을 제시하였으며 保險産業의 건전한 발전을 위해 保險社의 통계를 집중 관리해야할 필요성과 이를 기초로 한 각종 분석자료의 생산 및 합리적인 요율산출 등에 활용할 수 있도록 제도적장치를 강화하는 방안을 제시하였다.

바. 價格公示制度의 強化

가격공시제도 강화방안으로 표준요율 및 권고요율의 산출, 제시 등 요율과 관련한 전문기능을 수행하는 保險開發院의 요율산출 과정에 대한 투명성과 중립성을 강화하기 위한 요율공시제도 확충의 필요성을 제시하였다. 또한 사업자와 소비자의 중립적 위치로써 保險料率의 신뢰성을 강화하는

방안으로서 산출요율에 대한 관련단체협의기구와 재정원장관의 자문기구형태로 개발원신고요율에 대한 협의·조정 기능을 수행하는 自動車保險 料率調整 關聯 協議會를 구성·운영하는 방안을 제시하였다.

3. 自動車保險 醫療費 部門

가. 醫療費 支給의 適正化

醫療費 支給의 適正化 대책으로는 損保業界 현안중 가장 중요한 의료보수의 조기 고시로서 이는 정부에서 정책적 측면에서 합리적인 방안으로 고시할 수 있도록 損保業界에서 의료업계에 대한 적극적 대응과 사회적 공감대 형성에 노력하여야 하겠으며, 중점의료기관 공동관리체계를 구축하여 醫療費 및 환자관리를 損保業界가 공동으로 집중 관리하는 방안을 제시하였다.

醫療費審査制度의 개선으로는 의료보수 고시전까지 損保業界 共同的 醫療費審査基準을 마련하여 시행하고 醫療費審査結果를 의료기관에 통보하여 부당한 청구가 재발하지 않도록 근본적으로 개선하도록 하며 損保業界 公동의 醫療費共同審査機構의 구성과 우량의료기관에 대한 無査定支給制度의 도입방안을 검토하였으며 대인보상 직원에 대한 의료연수의 강화 방안으로는 손보업계 공동의 의료연수 교재를 제작하여 각사에서 의료교육에 활용하는 방안과 특정기관에서 손보업계 공동의 전문적 의료연수를 제안하였다.

나. 後遺障害 認定의 適正化

後遺障害 認定의 適正化로는 후유장애 판정기준의 개선으로서 손보업계에서 대한의학협회등에 용역 의뢰한 결과의 문제점을 최대한 보완하여 제도

화 하도록 하고 후유장해 판정방법의 개선으로 의사는 후유장해 내용만 기술하도록 하고 동 내용을 참작하여 보상담당자가 후유장해등급, 장애율등을 판정하는 이원화 방안을 제시하였고 전문 후유장해제도의 조사·연구기관의 육성 필요성에 대해서도 언급하였다.

다. 醫療調査 專擔機構의 設立

醫療調査 專擔機構의 설립으로 조사를 일원화하여 위에서 제시한 醫療費 適正化 對策을 총체적으로 수행하도록 하는 것이 절대 필요하며, 그 설립 방안으로는 손보험회의 의료심사위원회와 保險開發院의 醫療調査팀을 통합하여 운영하는 방안을 제시하였다.

4. 自動車保險 修理費 部門

가. 修理費 支給의 適正化

修理費 支給 適正化 部分의 保險整備酬價 算出體系 改善側面에서는 현재 보험정비수가 산출의 기본요소인 시간당 공임과 표준작업시간이 비과학적·비합리적으로 책정되어 보험업계와 정비업계의 紛爭이 지속적으로 발생되고 있는 問題를 근본적으로 해결하기 위해서는 공임율과 표준작업시간의 산출방법을 개선하여 보험정비수가 산출체계를 定立할 필요성이 있음을 강조하고 개괄적인 대안을 제시하였으며 차량의 안전성·손상성 및 수리성 개선 측면에서는 보다 안전한 차량과 사고발생시 修理費를 최소화시킬수 있도록 관련업계에 공동연구를 실시함으로써 수리비의 適正化와 경감화를 추구할 수 있는 기술적인 방안의 제시와 제작사에 인센티브를 주기위한 차명형식별 自動車保險料 差別化의 필요성을 언급하였다.

또한 중고재생부품 재활용 확대방안으로 지금까지는 自動車の 중고 및 재생부품이 그 기능이나 안전도면에서 신품과 차이가 없는 경우에도 인식 부족으로 인하여 재사용되지 않고 폐기되는 물량이 많아 經濟的 損失은 물론 환경보호에도 역행하고 있는 실정이다. 따라서 중고, 재생부품에 대한 수리기법 개발·보급 및 품질인증제도 등의 法的 制度를 정비함으로써 개선되는 修理費 경감효과와 自動車の 리사이클링 확대의 필요성을 제언하였다. 기타 사항으로 자동차 整備部品 생산보급 및 유통의 개선을 위한 정기적인 모니터링제 실시와 근래에 들어 급증하고 있는 외국산 승용차와 이륜차에 대한 損害査定專擔機構의 설치방안을 제시하였다.

나. 修理費 研究의 強化

補償專門人力 양성을 위한 修理費研究 強化의 필요성과 기술 Adjuster제도 도입이나 손해사정인 자격시험에 3차 시험을 추가 신설하여 修理費 건적능력을 평가하는 것을 골자로 하는 손해사정인 제도의 개선사항을 제시하였다.

自動車技術研究所 및 연구결과 활용방안으로 동 연구소의 연수기능 확대와 그간 연구·조사한 자료를 대국민 및 관련기관에 공개·배포함으로써 제작사에 대한 설계개선을 유도하고 정비업계에 대한 정비기술이전은 물론 대국민에 대한 홍보·제몽이나 신속한 정보를 제공할 필요가 있음을 제언하였다.

또한, 과학적인 연구조사를 위한 체계적인 修理費 統計資料 集積 強化의 필요성과 영원한 동반자일 수 밖에 없는 정비공장에 대한 지원 및 협력관계 구축방안을 제시하였다.

5. 經營 및 交通事故 豫防活動 部門

가. 經營

경영의 내실화 자체가 自動車保險 분야뿐 아니라 회사 전반적인 사항과 밀접한 관계가 있기 때문에 다소 원론적인 검토에 그칠 수 밖에 없는 아쉬운 분야중 하나로써 自動車保險의 열악한 영업수지 개선을 위해서는 保險社의 고유기능인 보험인수기법(Underwriting)의 개발과 기능강화를 통한 損害率 개선 및 사업비 절감을 통한 경영내실화가 필요하다는 것을 언급하였고 資産運用의 效率性 提高 側面에서는 금융·자본자유화등 환경변화에 따른 대응방안으로써 전문인력 양성 및 자산운용전담조직 확대의 필요성을 제언하였으며, 자산운용의 다각화, 투자정보 채널의 구축 및 과학적 투자기법 개발등의 방안을 개괄적으로 제시하였다.

自動車保險 經營評價制度에 관하여는 손해보험평가와의 중복에 따른 평가자료 작성·제출의 부담을 줄이고 보다 합리적이고 효율적인 운영을 위해서는 반기평가의 폐지와 평가항목의 배점 및 평가방법의 조정이 필요하며, 경영평가 결과조치의 대상이 양산되는 현행 규정을 완화시킴으로써 대상 범위를 가능한한 줄여 제재의 효율성을 제고할 필요성을 제시하였다.

나. 交通事故 豫防活動

交通事故 豫防活動 部分에 대해서는 현재의 손

해보험 업계의 홍보 및 안전시설 기증 등 단순한 예산지원에서 탈피하여 적극적인 交通事故 減少·豫防 활동기관으로 탈바꿈할 필요가 있음을 지적하고 사고다발지역의 개선요청 정례화, 수습면허제도 도입, 교통안전시설 생산업체 지원등 보다 근본적인 交通事故 減少對策 方案을 제시하였다.

IV. 結 論

自動車保險은 自動車와 관련되어 발생하는 다양한 위험에 대한 손실보전 수단으로서 사회성·공공성이 특히 강조되는 중요한 경제제도이다. 그러나 이와 같이 중요한 사회·경제적인 역할을 하는 自動車保險의 현 상황을 살펴보면 많은 問題點을 내포하고 있어 自動車保險 이해관련당사자 모두가 불합리하다고 인식하고 있는 실정이다.

따라서 이러한 自動車保險의 어려운 영업환경을 타개하고 급변하고 있는 주변경제환경에 대처하기 위하여 自動車保險 經營合理化를 위한 개선방안을 각 부문별로 제시하였으나, 이러한 自動車保險 制度 改善方案이 현실화되기 위해서는 保險産業의 건전한 발전을 위한 정부의 확고한 의지와 保險事業者, 保險契約者, 醫療業界, 기타 이해관계자들의 상호이해와 협조가 긴요하며 또한 보다 중요한 것은 운전자의 질서의식, 안전의식 고취로 交通事故發生을 획기적으로 감소·개선시키는 노력이 필요한 때라고 여겨진다.