

자동차보험 잔여시장제도 개선 방향 연구

2019. 5

기승도·홍민지

머 리 말

우리나라 자동차보험 불량물건제도는 1987년에 처음 도입되었다. 여러 불량물건제도 중에서 당시 채택한 제도는 공동인수제였다. 공동인수제가 도입된지 30년이 지난 현재에도 당시 제도가 가지고 있던 근본적인 문제는 해소되지 못한 채 사회 환경의 변화에 맞추어 세부적인 제도 변경만 수시로 있어 왔다.

공동인수제가 자동차보험에 가입하고자 하는 계약자에게 선택의 자유를 주었지만, 자동차보험 계약자유의 원칙 중 보험회사의 인수정책을 제한하는 제도라는 점에서 보험회사가 불만을 가지고 있는 제도이기도 하다. 특히, 공동인수제도에 적용되는 보험료 수준이 실적 손해율에 부합하지 않아 공동인수물건의 손해율이 높을 경우에 이러한 불만은 더욱 높아진다. 소비자 입장에서는 자동차보험 손해율이 높아지면 보험회사들이 손해율 관리차원에서 인수기준을 강화하는 방법을 취하는 것에 대한 불만도 여전하다.

공동인수제도를 둘러싼 보험회사와 소비자의 이러한 첨예한 대립은 근 30년 동안 수시로 공동인수제도의 개선의 원인으로 작용하여 왔다. 공동인수제도를 둘러싼 양측의 대립은 실적 손해율이 높아질수록 더 현실화되는 경향도 보인다. 공동인수제도를 둘러싼 시장참여자들의 갈등은 현재 운영되고 있는 공동인수제도 내에 자리 잡은 여러 속성 또는 특성 때문으로 보인다.

이에 본 연구에서는 자동차보험의 운영 현황, 내적 특성과 현재 발생되고 있는 여러 문제점들을 고찰하고, 현 자동차보험 공동인수제도의 개선 방향을 제안하고 있다. 이러한 본 보고서의 연구결과가 향후 자동차보험 공동인수제도 개선에 도움을 줄 수 있기를 바란다.

마지막으로 본 보고서의 내용은 연구자 개인의 의견이며 우리원의 공식적인 의견이 아님을 밝혀둔다.

2019년 5월

보 험 연 구 원
원장 안 철 경

■ 목차

요약 / 1

I. 연구배경 및 목적 / 13

1. 연구배경 / 13
2. 연구의 목적 및 범위 / 14

II. 자동차보험 불량물건제도 운영 현황 / 16

1. 불량물건의 정의 / 16
2. 현 공동인수제도 운영구조 / 17
3. 자동차보험(공동인수물건) 실적 / 31

III. 국내 자동차보험 불량물건 운영제도 분석 / 40

1. 손해율이 인수정책에 미치는 영향 / 40
2. 계약자유 제한에 대한 불만 / 47
3. 공동인수 계약체결 회사 배정의 불일치 가능성 / 57
4. 공동인수물건 요율제도 및 수준 관련 불만 / 58
5. 분석결과 요약 / 68

IV. 미국의 자동차보험 불량물건제도 / 71

1. 뉴욕주의 자동차보험 할당제도(Automobile Insurance Plans, AIPs) / 74
2. 플로리다주의 공동인수(Joint Underwriting Association, JUAs)제도 / 76
3. 메릴랜드주의 주기금(State Fund)제도 / 78
4. 노스캐롤라이나주의 재보험기관(Reinsurance Facilities, RFs)제도 / 80
5. 사우스캐롤라이나주 사례를 통해 살펴본 잔여시장제도의 시사점 / 85

V. 자동차보험 불량물건제도 개선 방향 / 88

1. 고위험 계약자가 일반물건 시장에서 인수될 수 있는 제도 도입(일반물건 인수기준에 따른 요율 차등요소 도입) / 90
2. 실적 손해율에 부합한 자동차보험료 산출, 적용관행 정착 / 91

■ 목차

- 3. 의무보험(책임보험(대인배상 I) 및 대물배상)에서 요율적용의 불공평성 개선 / 92
- 4. 불량물건 전담기구(회사) 설립 제안 / 94

VI. 결론 / 100

| 참고문헌 | / 103

| 부록 | / 105

■ 표 차례

- 〈표 II-1〉 공동인수 의무 인수담보 범위 / 20
- 〈표 II-2〉 국내 공동인수제도 주요 제도 변경 / 22
- 〈표 II-3〉 할인할증 적용대상 / 29
- 〈표 II-4〉 갱신계약의 동일조건 / 30
- 〈표 II-5〉 사고내용별 점수 / 30
- 〈표 II-6〉 전체 자동차 대수 추이 / 31
- 〈표 II-7〉 전체 자동차 보험료 추이 / 32
- 〈표 II-8〉 전체 자동차 손해율 추이 / 33
- 〈표 II-9〉 불량물건 대수 추이 / 34
- 〈표 II-10〉 전체 자동차 대수에서 공동인수물건이 차지하는 비중 / 34
- 〈표 II-11〉 불량물건 보험료 규모 추이 / 35
- 〈표 II-12〉 전체 자동차 보험료에서 공동인수물건이 차지하는 비중 / 36
- 〈표 II-13〉 불량물건 손해율 추이 / 36
- 〈표 II-14〉 공동인수대상 담보 불량물건 손해율 추이 / 37
- 〈표 II-15〉 손해율과 불량물건 구성비의 상관관계 / 38
- 〈표 III-1〉 2개 모형 비교(ANOVA Test) / 44
- 〈표 III-2〉 손해율과 불량물건구성비의 관계분석 결과 / 45
- 〈표 III-3〉 보험가입(소비자) 및 계약체결(보험회사) 자유(권리) / 48
- 〈표 III-4〉 보험가입(소비자) 및 계약체결(보험회사) 의무화 / 50
- 〈표 III-5〉 보험금 가입한도 / 51
- 〈표 III-6〉 자동차손해배상법의 공동인수대상 계약 조건 / 53
- 〈표 III-7〉 보험업법(상호협정 인가) / 56
- 〈표 III-8〉 공동인수계약 회사 결정방법 / 57
- 〈표 III-9〉 일반물건과 공동물건 손해율 비교(대인배상II) / 60
- 〈표 III-10〉 일반물건과 공동물건 손해율 비교(자기신체사고) / 61
- 〈표 III-11〉 일반물건과 불량물건 손해율 비교(자기차량손해) / 62
- 〈표 III-12〉 담보별 공동인수비율 비교 / 63
- 〈표 IV-1〉 미국 자동차 대수 기준 상위 20개 주 잔여시장 현황(2015년 기준) / 71

■ 표 차례

〈표 IV-2〉 미국 잔여시장제도 운영 현황 / 72

〈표 IV-3〉 미국의 잔여시장제도 비교표 I / 83

〈표 IV-4〉 미국의 잔여시장제도 비교표 II / 84

〈표 IV-5〉 사우스캐롤라이나주 자동차보험 개혁 주요 내용 / 86

〈표 V-1〉 자동차손해배상보장법 시행규칙 개정 방향(안) / 94

■ 그림 차례

- 〈그림 II-1〉 공동인수前 가입조회 시스템 개요 / 21
- 〈그림 II-2〉 담보별 공동인수 조건 / 23
- 〈그림 II-3〉 현 공동인수제도 구조 요약 / 26
- 〈그림 II-4〉 공동인수물건(대인배상II, 자손, 자기차량손해, 무보험)의 기본보험료 계산식 / 27
- 〈그림 II-5〉 개인용, 업무용, 영업용 자동차의 대인배상I 적용보험료 계산식 / 27
- 〈그림 II-6〉 개인용, 업무용, 영업용 자동차의 대인배상II, 대물배상, 자기신체, 무보험차상해, 자기차량손해 적용보험료 계산식 / 27
- 〈그림 II-7〉 이륜자동차의 대인배상I 적용보험료 계산식 / 28
- 〈그림 II-8〉 이륜자동차의 대인배상II, 대물배상, 자기신체, 무보험차상해, 자기차량손해 적용보험료 계산식 / 28
- 〈그림 II-9〉 손해율과 불량물건 구성비의 상관관계 / 39
- 〈그림 III-1〉 잔여시장규모 증가에 영향을 주는 요인 사이의 인과관계 모형 / 42
- 〈그림 III-2〉 공동인수물건 구성비 증가 추이 / 43
- 〈그림 III-3〉 자동차보험 상품 및 담보 종류 / 54
- 〈그림 III-4〉 적용보험료 계산식(예), 대인배상I 기준 / 64
- 〈그림 III-5〉 공동인수제도의 문제점 요약 / 70
- 〈그림 IV-1〉 미국 공동인수제도 종류 / 74
- 〈그림 IV-2〉 뉴욕주 AIP 운영구조 / 76
- 〈그림 IV-3〉 플로리다주의 공동인수제도 운영구조 / 78
- 〈그림 IV-4〉 메릴랜드주의 주기금제도 운영구조 / 80
- 〈그림 IV-5〉 노스캐롤라이나주의 재보험기관 운영구조 / 82
- 〈그림 V-1〉 공공인수물건 제도의 문제점 해소 방향 / 88
- 〈그림 V-2〉 불량물건제도의 문제점 해결 방안 / 89
- 〈그림 V-3〉 인수기준 요율요소 도입 / 91
- 〈그림 V-4〉 불량물건 전담기구 설립 방안 / 99

Study on Improvement of Automobile Insurance Bad Goods System: A Linear Mixed Model and Comparative Studies

In automobile insurance, “bad goods” means a contract that the insurance company refused to accept because of the high risk of accidents. However, due to the public interest nature of auto insurance, it became necessary to insure the case of bad goods. In accordance with this social demand, a mutual agreement was concluded in 1987 concerning the joint underwriting of automobile insurance. Since then, insurance companies have jointly acquired bad goods and distributed the risk through settlement mechanisms.

In this report, we analyze the correlation between the loss ratio and the composition ratio of the bad goods, and compare and analyze the residual market system operated in the United States. The research suggests the following conclusions. First, expand the automobile insurance rate segmentation to increase the proportion of contracts to competitive market. Second, revise the regulations so that the required insurance coverage are also subject to joint takeover. Third, establishing a public organization that targets high-risk contracts.

요약

I. 서론

- 우리나라는 1987년에 불량물건 처리제도들 중 하나인 자동차보험 공동인수제도를 채택하여 시행하였음
 - 공동인수제도는 임의보험인 종합보험에 대한 보험회사의 인수거절 건수가 증가하면서 자동차보험의 공공성이 훼손된다는 비판에 대응하기 위하여 도입되었음
- 공동인수제도가 처음 제정된 이후 전체 구조의 변화 없이 현재까지 유지되고 있지만, 공동인수제도 개선을 요구하는 사회적 요구를 반영하여 세부적인 내용에는 일부 변화가 있었음
 - 공동인수제도가 수시로 개선되었지만 우리나라 공동인수제도에 내재된 문제는 해소되지 않은 채 유지되고 있음
- 공동인수제도가 시행된 지 30년이 지난 현재, 소비자, 공급자(보험회사)의 관점을 모두 고려한 우리나라에 적합한 불량물건 처리제도(공동인수물건제도 포함) 및 근본적으로 개선해야 할 사항을 살펴볼 시점이 되었다고 생각됨

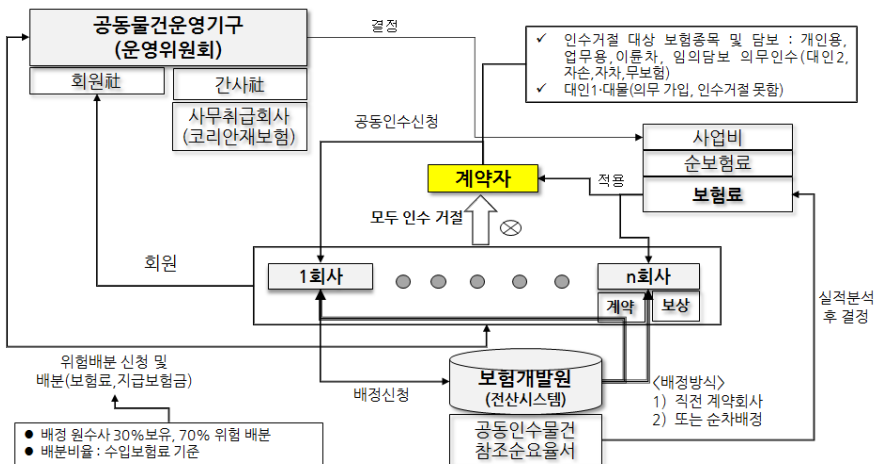
II. 자동차보험 불량물건제도 운영 현황

1. 공동인수제도 운영구조

■ 우리나라는 불량물건제도로 공동인수제도를 운영하고 있으며, 공동인수물건제도는 공동물건운영기구, 보험회사, 보험개발원 그리고 공동물건대상 계약자가 참여하고 있음

- 공동물건운영기구에는 회원사(보험회사)들이 참여하고 있으며, 그 보험회사 중 1곳이 간사사가 됨
- 보험개발원은 공동인수물건으로 가입 요청한 계약자를 전산시스템으로 그 계약을 관리하는 회사를 배정하며, 공동인수물건 참조순보험료도 산출, 제공하고 있음
- 현재 공동인수물건 의무가입 담보는 대인배상Ⅱ, 자손, 자차 및 무보험이지만, 자차의 경우는 의무가입조건에 일부 제약조건을 두고 있음

〈요약 그림 1〉 현 공동인수제도 구조 요약



2. 공동인수제도 운영 실적

- 우리나라 공동인수물건의 규모는 2016년 평균유효대수 기준으로 1.7%, 경과보험료 기준으로 2.8% 수준임
 - 2016년 기준으로 현 공동인수물건 규모는 많지 않은 것으로 판단되지만, 전체 자동차보험 손해율의 변화에 연동하여 그 규모가 변동하기 때문에 손해율이 증가되면 규모가 증가할 수 있음
- 공동인수물건 규모와 직전 연도 손해율의 상관관계를 계산하여 보면, 상당히 높은 정(+)의 상관관계가 있는 것으로 분석됨
 - 평균유효대수 기준으로 62.4%, 경과보험료 기준으로는 67.3%의 상관관계가 있는 것으로 분석됨
 - 이는 보험회사가 인수거절을 하느냐 여부에 따라 공동인수물건이 결정되며, 보험회사는 직전 연도 손해율을 근거로 인수기준을 작성하는 경향이 있기 때문으로 판단됨

〈요약 표 1〉 손해율과 불량물건 구성비의 상관관계

(단위: %)

연도	평균 유효대수	경과보험료	전체 손해율
2009	0.8	1.4	75.9
2010	0.5	0.9	84.4
2011	0.6	0.9	77.2
2012	0.4	0.7	74.3
2013	0.3	0.5	78.4
2014	0.3	0.6	86.6
2015	0.7	1.4	84.9
2016	1.7	2.8	77.3
상관관계	62.4	67.3	-

주: 1) 상관관계는 손해율이 불량물건구성비에 1년 선행하는 것으로 하여 계산함

2) 평균 유효대수는 대인배상II 기준임

3) 경과보험료는 공동인수대상 담보기준임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

Ⅲ. 국내 자동차보험 불량물건 운영제도 분석

1. 손해율이 인수정책에 미치는 영향

■ 선형혼합모형을 이용하여 과거 자동차보험 통계자료를 분석해본 결과, 직전 연도의 손해율 수준이 다음 연도 인수기준 및 공동인수물건 규모와 정(+)의 상관관계가 있는 것으로 분석됨

- 모형1과 모형2를 F-테스트 해본 결과 모형1이 더 최적모형으로 분석되었음
- 모형1의 분석결과를 보면, 직전 연도 손해율(Lratio)이 공동인수물건 규모에 정(+)의 영향을 주는 것으로 분석되었음
- 보험회사의 규모도 공동인수물건의 규모에 정(+)의 영향을 주는 것으로 분석됨

〈요약 표 2〉 손해율과 불량물건구성비의 관계분석 결과

구분	고정효과(Fixed Effect)	
	모형1	모형2
	추정계수(표준오차)	추정계수(표준오차)
Intercept	-0.0408(0.0170) *	-0.0299(0.0195)
Lratio(손해율)	0.0395(0.0145) **	0.0343(0.0138) *
Log(Prem) (회사규모, 보험료기준)	0.0009(0.0005) .	0.0005(0.0007)
Year2010	-0.0031(0.0012) *	-
Year2011	-0.0055(0.0020) **	-
Year2012	-0.0045(0.0013) **	-
Year2013	-0.0059(0.0013) ***	-
Year2014	-0.0075(0.0015) ***	-
Year2015	-0.0053(0.0018) **	-
Year2016	0.0068(0.0017) ***	-

주: 1) . 는 10%, *는 5%, **는 1%, ***는 0.1% 유의수준에서 통계적으로 유의함

2) 동 분석결과는 REML(Restricted Maximum Likelihood)로 산출한 것임

3) 불량물건의 비율에 영향을 줄 수 있는 연도별 효과를 제거하기 위하여 연도별 변수를 고정효과변수로 사용함

2. 공동인수물건 운영구조상 문제점

- 공동인수물건 상호협정제도는 공동인수대상 계약자에게는 보험료를 추가 부담시키면서 보험회사에게 인수를 거절하지 못하도록 하는 시장 타협적 제도라고 볼 수 있을 것임
- 동 공동인수제도 운영으로 자동차보험에 가입하고자 하는 보험계약자의 욕망은 충족이 되었지만, 그 운영상 내재된 불가피한 갈등요인으로 인하여 여러 문제점이 나타나고 있음
 - 첫째는 계약자유 원칙 훼손이라는 측면임. 즉 임의담보는 보험회사가 계약거절을 할 수 있는 담보임에도 불구하고 전담보를 공동인수 의무가입 담보로 확장함으로써 보험회사의 인수거절 권리가 훼손된 측면이 있음¹⁾
 - 공동인수대상 담보에서 보험회사의 인수거절 권리가 축소되면 공동인수물건대상 담보의 손해율이 악화될 개연성이 크고, 그 결과는 공동인수대상 담보 가입자의 보험료를 일반물건 가입자가 보조해주는 결과가 될 가능성이 크다고 생각됨
 - 둘째는 의무가입 담보 중 대인배상Ⅰ 및 대물배상(이하, '의무보험²⁾'이라 함) 가입자 중에서 사고위험이 큰 계약자에게 적정 보험료 부과를 하지 못한 상태로 운영되고 있음
 - 현재 자동차손해배상 보장법에서는 의무보험도 공동인수계약을 할 수 있도록

1) 2017년 정부에서 공동인수제도 개선방안을 발표하면서 실적 손해율과 실적사업비율을 반영하여 요율을 산정하도록 하겠다고 함으로써 이러한 우려가 일부 해소될 여지가 있음. 그러나 요율산출은 실적 손해율에 미래 기대위험을 반영하여 이루어지므로 요율조정시기에 공동인수물건 요율 수준 관련 논란이 있을 경우에는 실적 손해율을 반영한 요율산출 원칙이 훼손될 개연성이 존재함

2) 대인배상Ⅰ과 대물배상이라는 명칭은 자동차보험 상품측면에서 배상책임 담보를 의미함. 이들 담보는 자동차손해배상보장법에서 의무가입 대상임. 의무가입 대상이면서 자동차보험 상품 담보의 일종이라는 측면에서 '의무담보'라는 명칭이 적합해 보임. 그런데 본 연구의 대상인 공동인수물건제도에서 대인배상Ⅱ 및 기타 담보가 공동인수의 의무가입 담보이므로 이들 담보를 의무가입 담보라고 명명할 수 있음. 그럴 경우 공동인수제도의 의무가입 담보와 자동차손해배상보장법상 의무가입 담보의 용어구분이 모호해짐. 이에 본 연구에서는 이들 두 용어 사이의 혼란을 피하기 위하여 자동차손해배상보장법에서 가입 의무화한 담보인 대인배상Ⅰ과 대물배상을 '의무보험'이라고 명명하고, 공동인수물건에서 의무가입대상 담보를 '의무가입대상' 담보라고 명명하여 구분하고자 함

하고 있지만 여러 관련 주체들 사이의 이해관계로 시행되지 못하고 있음

- 이로 인해 의무보험에서 사고위험에 부합한 요율적용이 이루어지지 않아 요율 적용의 공정성 문제가 발생하고 있음

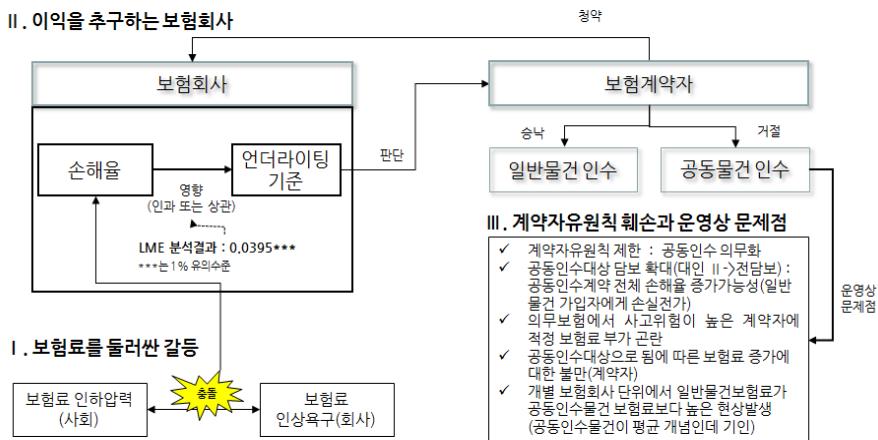
○ 셋째는 보험계약자가 공동인수대상이 되면서 불가피하게 인상되는 보험료에 대한 불만을 가질 수 있음

- 공동인수대상 보험료는 일반물건 대상 보험료보다 일정 수준 높게 적용됨
- 이러한 공동인수대상 보험료 결정 방식 때문에 공동인수대상 계약자 중 일부는 자신이 공동인수대상이 된 것에 불만을 가지고 있음

○ 넷째는 공동인수대상 계약의 보험료 결정 방식이 자동차보험 산업 평균적 개념으로 산출된 것이므로, 개별 보험회사 단위에서 산출한 일반물건 보험료가 공동인수대상 계약의 보험료보다 높아지는 현상이 발생할 수 있음

- 동 보험료 결정 방식은 위험도가 낮은 계층의 보험료가 위험도가 높은 계층보다 보험료가 낮아야 한다는 통상적 인식과 반대되는 결과임
- 이는 우리나라 공동인수제도의 보험료산출 방식, 불량물건제도를 공동인수제도로 운영하는 불량물건 처리 방식에 기인한 문제로 불량물건제도 처리 방식을 근본적으로 변화시키지 않는 한 동 문제를 해결하기는 어려울 것으로 생각됨

〈요약 그림 2〉 공동인수제도의 문제점 요약

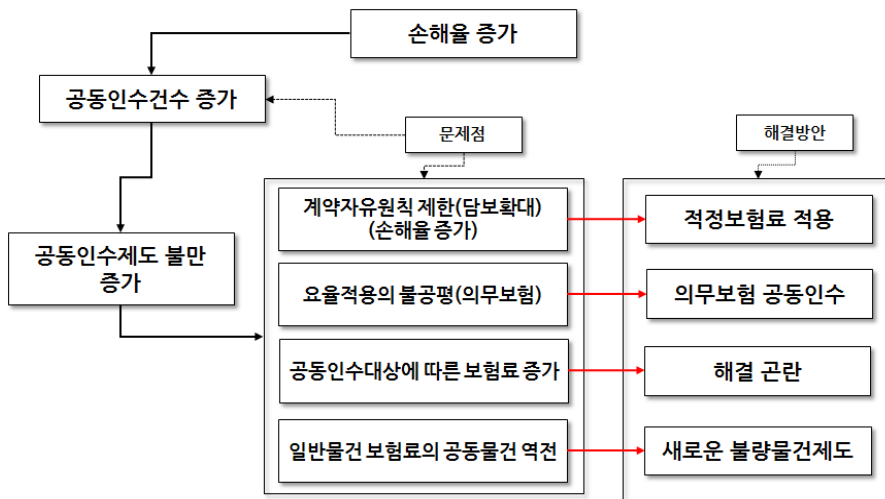


IV. 미국의 자동차보험 불량물건제도: 본문 참조

V. 자동차보험 불량물건제도 개선 방향

- 앞서 살펴본 우리나라 공동인수제도의 문제점들은 다음과 같은 방향으로 해소할 수 있을 것으로 판단됨
 - 계약자유원칙이 훼손됨에 따라 손해율이 증가하는 현상은 적정보험료를 적용하도록 함으로써 해소할 수 있을 것으로 생각되며, 그 구체적 방안은 인수기준을 요율산출요소로 사용할 수 있도록 하는 것임(일반물건 요율차등화요소 확대를 통한 공동인수물건 최소화)
 - 의무보험의 요율적용 불공평 문제는 의무보험 인수거절이 가능하도록 자동차손해배상보장법 시행규칙 등을 개정하는 것으로 해소할 수 있을 것으로 생각됨
 - 일반물건 보험료가 공동인수물건보다 비싼 현상 등은 새로운 불량물건제도, 즉 위험도가 높은 계약자를 목표로 하는 회사를 설립하는 방안으로 해소될 수 있을 것으로 생각됨

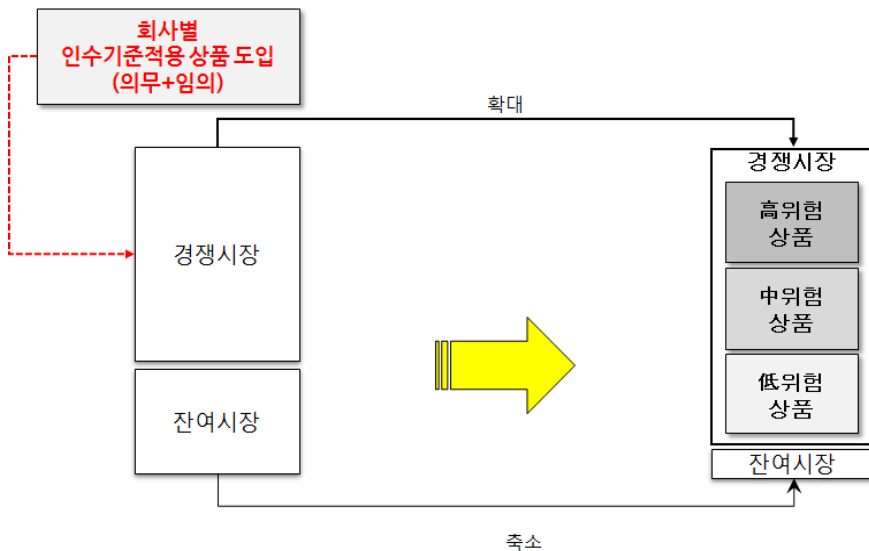
〈요약 그림 3〉 불량물건제도의 문제점 해결 방안



1. 고위험 계약자가 일반물건 시장에서 인수될 수 있는 제도 도입(일반물건에 인수기준에 따른 요율 차등요소 도입)

- 인수기준을 요율차등요소로 사용하도록 함으로써 일반물건 시장에서 고위험상품, 중위험상품, 저위험상품이 공급될 수 있도록 함
 - 일반물건 시장에 다양한 위험상품이 공급될 경우에는 잔여시장의 상당 부분이 일반물건 시장, 즉 경쟁시장에서 흡수될 것이므로 시장경쟁, 즉 요율경쟁을 통해 잔여시장이 줄어드는 효과가 기대됨
 - 공동인수물건이 일반물건 시장에서 해소됨으로써 1) 가입자가 원하는 보험회사 선택(특히 단체계약) 및 2) 위험도에 부합한 요율적용의 필요성 등의 문제점이 해소될 수 있을 것으로 생각됨

〈요약 그림 4〉 인수기준 요율요소 도입



2. 실적 손해율에 부합한 자동차보험료 산출, 적용관행 정착

- 자동차보험 일반물건 보험료가 적정 손해율에 부합하게 조정된다면 일반물건으로 공동인수물건에 해당하는 위험도가 높은 계약을 상당부분 흡수할 수 있을 것임
 - Bouzouits와 Bajtelsmit(1997)의 연구 등 선행연구를 보면, 요율규제가 엄격할수록 잔여시장규모가 증가하는 것으로 나타난 점
 - 우리나라의 직전 연도 손해율과 공동인수규모의 상관관계를 분석한 결과³⁾를 보더라도 자동차보험 손해율 크기와 공동인수물건 규모는 정(+)의 상관관계가 있는 것으로 분석된 점이 그 근거임
- 공동인수물건 보험료가 적정하게 산출, 적용되지 않는다면 동 제도 운영상의 사회적 갈등은 재연가능성이 있다고 생각됨
- 따라서 공동인수물건 규모의 축소, 공동인수물건 보험료 적정성에 대한 보험회사의 불만 등을 해소하기 위해서는 일반물건 자동차보험료도 손해율에 부합하게 조정될 수 있는 사회적 여건이 마련되어야 하며, 공동인수물건 보험료가 실적 손해율에 부합하게 조정될 수 있는 제도가 구비되는 것이 필요하다고 생각됨

3. 의무보험(책임보험(대인배상 I) 및 대물배상)의 적정보험료 적용이 가능한 제도 마련

- 현재 자동차손해배상보장법 시행규칙 중 ‘손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 보험요율산출기관이 인정한 경우’라는 규정에서 보험요율산출기관 부분을 제외하도록 하는 것을 검토할 필요가 있음
 - 보험회사들이 공동인수물건 인수기준을 보험요율산출기관에 의존하기 싫어하는 경향을 보임에 따라 동 규정이 작동하지 않은 것으로 파악됨

3) 부록 참조

〈요약 표 3〉 자동차손해배상보장법 시행규칙 개정 방향(안)

현행	개정방향(안)
〈국토교통부령〉-2001. 4 제8조(공동계체결이 가능한 경우) 법제24조 제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 사유”란 자동차 보유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다. 1. 과거 2년 동안 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사항을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우 가. 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지 나. 「도로교통법」 44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전금지 다. 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고 발생 시의 조치 의무 2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 보험요율 산출기관이 인정한 경우	〈국토교통부령〉-2001. 4 제8조(공동계체결이 가능한 경우) 법제24조 제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 사유”란 자동차 보유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다. 1. 과거 2년 동안 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사항을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우 가. 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지 나. 「도로교통법」 제44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전금지 다. 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고 발생 시의 조치 의무 2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 인정한 경우

4. 불량물건 전담기구(회사) 설립 제안

- 불량물건 전담기구를 설립하여 운영하는 것은 현 공동인수제도의 문제점 중 일반 물건과 공동인수물건 보험료 역전현상, 임의담보에 대하여 공동인수를 하도록 하는데 대한 보험회사 불만, 공동인수대상 계약의 손해를 악화 현상 등의 문제를 일부를 보완하는 것임
 - 불량물건 전담기구에 적용되는 요율제도를 자체적으로 만들고, 동 기구가 시장에서 고위험집단을 대상으로 영업을 함으로써 공식적으로 표준적 요율을 제공하는 요율서, 즉 기준요율이 없어지기 때문에 보험료역전으로 인한 소비자 불만은 없어질 것으로 생각됨

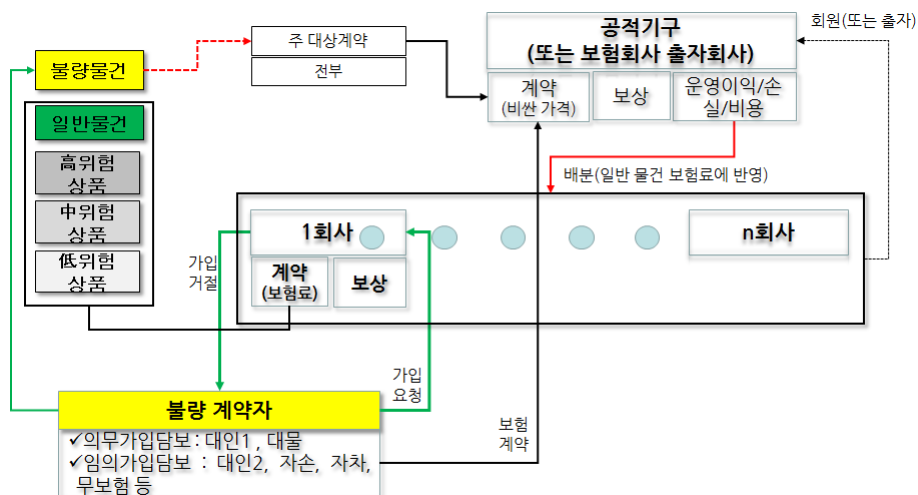
- 가칭 '불량물건 전담기구'의 법인 성격은 법적 공공기구나 보험회사들이 출자한 회사가 될 수 있을 것이므로 동 회사의 법적 지위, 역할 등은 보험업법 등에 관련 규정을 신설해야 할 것임
 - 법적 공공기구 형태이거나 보험회사 출자 방식을 구분하지 않고 우리나라에서 자동차보험 영업을 하는 손해보험회사는 동 회사의 회원사가 되도록 해야 할 것으로 생각됨
 - 모든 손해보험회사가 인수거절을 한 계약을 동 전담기구에서 처리하는 것이므로 모든 보험회사의 경영활동이 동 기구의 역할과 연계되기 때문임

- 불량물건 전담기구와 기존 손해보험회사의 관계는 동일한 위치의 경쟁관계에 있는 주체로 정립하는 것이 타당하다고 생각됨
 - 불량물건 전담기구는 모든 보험회사가 인수를 거절할 개연성이 높은 사고위험도가 가장 높은 계약자를 대상으로 영업하는 회사이며, 기타 손해보험회사는 동 시장을 제외한 시장을 대상으로 영업하는 회사인 것임

- 불량물건 전담기구는 계약관련 업무, 보상 관련 업무를 모두 처리하여야 하며, 동 기구가 불량물건을 처리한 후 발생하는 손익은 회원사에게 배분되도록 하여야 할 것으로 생각됨
 - 불량물건 전담기구의 손익이 회원사에게 배분되도록 함으로써 손해보험회사 자신이 인수할 수 있는 위험물건을 무차별적으로 불량물건 전담기구로 넘기는 것을 방지할 수 있기 때문임

- 위와 같이 불량물건 전담기구 제도를 운영하더라도 앞서 제안한 바와 같이 각 개별 회사의 인수기준을 보험요율 차등화 요소를 활용하거나, 요율차등화 요소 확대를 허용하며, 기본보험료 조정 자유화 기조를 계속 유지함으로써 일반물건 시장에서 자연스럽게 불량물건이 처리되도록 하는 시장구조는 유지될 필요가 있다고 생각됨

〈요약 그림 5〉 불량물건 전담기구 설립 방안



I. 연구배경 및 목적

1. 연구배경

1987년에 불량물건 처리제도들 중 하나인 자동차보험 공동인수제도가 처음 시행되었다. 공동인수제도는 임의보험인 종합보험에 대한 보험회사의 인수거절 건수가 증가하면서 자동차보험의 공공성이 훼손된다는 비판에 대응하기 위하여 도입되었다. 당시 공동인수제도 적용 대상 담보는 대인배상Ⅰ을 제외한 종합보험(현재 대인배상Ⅱ)이었다.

공동인수제도는 처음 제정된 이후 전체 구조의 변화 없이 현재까지 유지되고 있지만, 공동인수제도 개선을 요구하는 사회적 요구를 반영하여 세부적인 내용에는 일부 변화가 있었다. 지금까지 있었던 공동인수제도의 변경 내용에는 ‘공동인수계약으로 가입하고자 하는 회사와 배정되는 회사의 불일치 문제 해소(2001년)’, ‘사고위험이 낮다고 판단될 수 있는 가입자의 일반물건으로 가입거절 제한(2002년)’, ‘자동차손해배상 보장법에서 대물배상 가입을 의무화함에 따라 의무인수담보에서 대물배상 제외(2004년)’ 등이 있다. 2017년에는 과거의 제도 개선과 비교할 때 상대적으로 큰 폭으로 공동인수제도 개선이 이루어졌다. 의무가입 담보 확대(대인배상Ⅱ에서 모든 담보로 확대), 과거 3년간 실적을 반영한 사업비율 및 손해율에 따른 공동인수물건 보험료 조정, 일부 위험차등화 요소 요율구분기준 세분화 등이 그 주요 변경 내용이었다.

공동인수제도 변경의 근거에는 자동차보험 전체시장의 변동, 즉 손해율 변화에 따른 이해관계자의 이해상충 문제가 자리 잡고 있었던 것으로 보인다. 즉, 사회적 여건 변화로 손해율이 증가하면 보험회사가 손해율 관리 차원 중 하나로 인수기준을 강화하는 경향을 보인다. 개별 보험회사의 인수기준 강화는 전체 공동인수물건의 규모 증

가로 이어지고, 그 결과 공동인수로 자동차보험에 가입해야 하는 보험가입자의 불만이 증가한다. 왜냐하면 공동인수계약의 보험료가 일반물건으로 가입하는 경우의 보험료보다 비싸기 때문이다. 이러한 소비자 불만은 소비자와 자동차보험 상품 공급자의 이해 충돌로 이어져 사회적 이슈가 되고, 정부당국은 공동인수제도 변경을 통하여 사회적 이슈를 해결하여 왔다. 이처럼 손해율과 관련된 사회적 이슈로 인한 공동인수제도 개선이 이루어지던 이전의 제도 개선 패턴은 향후 자동차보험 손해율이 증가하면 다시 나타날 개연성이 있다.

이에 불량물건 처리제도로써 공동인수제도의 작동원리(작동구조)를 살펴보고, 불량물건 처리제도 또는 공동인수물건제도의 운영구조상 나타날 수 있는 문제점과 그 해소방안을 검토하여 손해율이 증가하더라도 공동인수제도와 관련한 사회적 이슈가 시장에서 자연스럽게 해소될 수 있는 방안을 찾아볼 필요가 있다고 생각된다. 즉, 공동인수제도가 시행된 지 30년이 넘어가고 있는 현재, 소비자, 공급자(보험회사)의 관점을 모두 고려한 우리나라에 적합한 불량물건 처리제도 즉, 잔여시장제도(공동인수물건제도 포함)가 무엇인지 살펴볼 시점이 되었다고 생각된다.

2. 연구의 목적 및 범위

자동차보험에는 소비자와 상품 공급자(보험회사)의 이해가 서로 상충되는 면이 내재되어 있으며, 공동인수제도도 예외가 아니다. 양자의 이해 충돌 문제는 상호 배타적인 면이 있어 양자의 이해를 모두 충족시킬 수 있는 제도 개선은 근본적으로 어렵다고 생각된다. 다만 적절한 제도 개선을 통해 상호 이해 충돌을 최소화할 수 있는 방안이 존재할 것으로 생각된다.

이러한 기대를 가지고 본 연구에서는 불량물건의 정의, 공동인수물건제도 변천 내용 그리고 현 공동인수물건 운영구조를 세부적으로 살펴보고 현 공동인수물건제도로 발생할 수 있는 문제점을 확인해보고 해외사례 등을 참고하여 양자의 이해 충돌문제를 최소화할 수 있는 방안을 제안해보고자 한다.

이러한 연구목적을 달성하기 위하여 본 보고서의 목차를 총 6장으로 구성하였다. 1장은 서론이며, 2장에서는 자동차보험 불량물건제도 운영 현황을 살펴보았다. 2장에서는 불량물건의 정의, 현 공동인수제도의 운영구조, 전체 자동차보험 및 공동인수물건 실적을 살펴보았다. 3장에서는 불량물건 및 공동인수제도 작동 과정에서 발생할 수 있는 문제점을 살펴보았다. 손해율 변화가 보험회사의 인수기준에 영향을 미치는 지 통계분석을 통하여 검증해보았으며, 보험회사와 보험계약자 입장에서 불만을 가질 수 있는 현 공동인수제도의 세부내용에서 나타날 수 있는 문제점을 찾아보았다. 4장에서는 다양한 공동인수제도가 있는 미국의 사례를 통해 우리나라 불량물건제도 개선에 필요한 시사점을 도출하였다. 다만, 물리적 한계로 미국 전체 주를 조사할 수 없어 우선 미국에서 활용되고 있는 잔여시장제도의 종류를 조사하고, 잔여시장제도 종류별로 대표적인 주를 선별하여 해당 주의 관련 법령 등을 살펴보았다. 5장에서는 3장과 4장의 내용을 참조하여 우리나라 잔여시장제도의 개선 방향을 제안하였다. 마지막으로 6장에서는 본 보고서의 결론을 제시하였다.

II. 자동차보험 불량물건제도 운영 현황

1. 불량물건의 정의

‘불량물건’은 보험회사 입장에서 특정한 계약을 의미할 때 사용되는 용어이다. 특정한 계약이란 단어는 1987년 “자동차보험 특정물건 공동인수에 관한 상호협정”에서 처음 언급되었다. 당시 상호협정에서 정의하고 있는 특정물건(특정 계약)은 “각 손해보험회사가 자동차보험(책임보험 제외) 계약인수를 거절하여 자동차보험 공동인수 간사회사(이하, ‘간사회사’라 함)가 자동차보험요율서상의 임의할증률 50%를 가산하여 적용하여 인수한 물건⁴⁾”이다. 이일영(1992)도 상호협정에서 언급된 내용을 재해석하여 특정물건을 “모든 보험회사가 인수를 거부한 불량계약에 대하여 정부에서 명령한 협정에 따라 업계가 공동으로 인수한 계약”이라고 정의하고 있다. 즉 불량물건은 특정물건과 같은 의미의 다른 용어이므로 불량물건은 ‘사고위험이 높아서 일반적 자동차보험 요율 수준으로 인수하기 어렵다고 판단되어 각(모든) 보험회사가 인수를 거절한 계약을 의미’한다고 할 수 있을 것이다.

미국에서는 불량물건이라는 용어 대신에 잔여시장, 비경쟁시장 등으로 사용되고 있다. 미국의 자동차보험시장은 경쟁시장(Competitive/Regular/Voluntary Market)과 비경쟁시장(Residual/Shared/Involuntary Market)으로 나누어진다.⁵⁾ 이 중 비경쟁시장이 우리나라의 특정물건 시장을 의미한다. 미국에서 사용되는 잔여시장 또는 비경쟁시장 등은 불량물건으로 구성된 소비자집단을 시장이라는 관점에서 바라본 용어로 생각된다.⁶⁾

4) 보험개발원(1997), p. 973

5) 보험개발원(1996), p. 103

6) 우리나라에서는 『자동차보험불량물건 공동인수에 관한 상호협정』에서 “불량물건”이라는 용어를 사용하고 있으므로, 본 연구에서도 주로 불량물건이라는 용어를 사용하지만 상황에 따라서는 잔여시장 등의 용어도 혼용하여 사용하고자 함

미국의 잔여시장 운영제도에는 자동차보험 할당제도(Automobile Insurance Plan: AIP), 공동인수제도(Joint Underwriting Association: JUA), 재보험제도(Reinsurance Facilities), 주기금(State Fund)제도의 4가지가 있는 것으로 조사되었다.⁷⁾ 이 4가지 잔여시장 운영제도 중에서 우리나라는 공동인수제도를 채택하고 있다. 이러한 이유로 우리나라 잔여시장 운영제도 규정(상호협정)의 명칭이 “자동차보험불량물건 공동인수에 관한 상호협정”이며, 불량물건 시장 또는 잔여시장은 공동인수물건 시장과 동의어이다.

2. 현 공동인수제도 운영구조

가. 공동인수제도 도입과 변천⁸⁾

현 공동인수제도는 1987년에 상호협정 제정으로 만들어졌다. 당시 이익추구 성향을 가진 보험회사들은 위험하다고 판단되는 보험계약자가 종합보험(임의보험)에 가입하고자 하더라도 인수를 거절하는 경향을 보였다. 보험회사들의 이러한 행태는 자동차보험의 공익적 성격에 어긋나는 것이라고 지적되었으며, 사회문제가 되었다.⁹⁾ 이에 손

7) <https://www.iii.org/fact-statistic/facts-statistics-auto-insurance>; Kenneth S.Abraham(2005), pp. 730~734; American Insurance Association(2004)

8) 보험개발원(1997년)의 『자동차보험 변천사』 공동인수 관련 내용 및 공동인수제도 시기별 상호협정 규정을 비교하여 정리하였음. 본 정리내용은 보고서의 내용 전개에 필요한 수준으로 정리한 것으로 공동인수제도 과거 변천 내용이 세세하게 설명되어 있지 않음을 밝혀둠

9) 보험개발원(1997), 『자동차보험 변천사』, p. 877에서 기술하고 있는 자동차보험 공동인수제도 도입 이유를 보면 보험회사의 인수거절 권한을 제한함으로써 자동차보험 가입담보 확대를 통해 피해자보호를 강화하기 위한 것이라고 언급하고 있음. 이하는 자동차보험 변천사 내용 중 일부를 발췌한 내용임; “자동차보험 종합보험은 임의보험으로서 보험회사가 가입자를 회사의 인수지침에 의하여 인수거부를 선택할 수 있는 보험종목이다. **보험회사의 이익추구 속성으로 인하여 손해율이 극히 높은 불량물건에 대하여는 인수를 기피하는 경향이 있었다.** 그러나 보험회사가 불량물건에 대하여 인수를 거절함에 따라 선의의 피해자를 보험을 통하여 보호하여야 한다는 자동차보험의 공익적 성격에 어긋나게 되어 사회적 문제를 야기하기에 이르렀다. 이에 손해보험회사들은 **인수거절된 보험가입자에게 보험가입의 길을 열어줌으로써 가입자와 피해자를 보호하기 위하여 『자동차보험 특정물건 공동인수에 관한 상호협정』을 체결하고** 보험당국의 인가(손보 2234-294, 1987.4.24)를 받아 특정물건에 대한 공동인수제도를 실시하였다.”

해보험회사들은 “자동차보험 특정물건 공동인수에 관한 상호협정”에 공동 서명하고 보험당국의 인가(손보 2234-294, 1987.4.24)를 받아 공동인수제도를 실시하였다.

공동인수제도는 간사회사가 공동인수 대상계약을 인수하고, 정산기구를 통해 위험을 배분하는 방식으로 운영되었다. 책임보험(현 대인배상 I)을 제외한 모든 담보가 공동인수 대상 담보(종합보험)였다. 보험료는 당시 일반물건 보험료에 50%를 더한 수준이었다. 공동인수제도를 원활히 운영하기 위하여 2개의 손보사가 6개월씩 간사회사가 되었다. 간사회사는 인수업무, 보상처리업무, 정산기구에 공동인수물건의 계약 및 손해상황 통보, 보험료의 관리 업무를 하였다. 정산기구는 한국손해보험요율산정회 안에 설치하였다. 정산기구의 위험배분 방법은 인수한 계약의 보험료 중 운영사업비를 제외한 금액의 50%를 균등 배분하고, 나머지는 간사회사의 업무 개시 직전 전분기 원수보험료 실적에 따라 차등 배분하였다.

1989년 7월에 운전자중심 요율체계¹⁰⁾로 자동차보험 제도가 변경되면서 공동인수 계약에 적용하던 임의할증부과제도가 중지되어 1989년 당시 공동인수물건 보험료가 일반물건과 동일한 수준이 되었다. 위험한 계약을 정상적 위험 수준으로 보장하는 동 제도는 운영상 많은 문제가 있어서 1991년 12월 1일에는 다시 사고다발자 등 악성 불량가입자의 보험료에 추가 할증할 수 있는 제도를 도입하는 등 공동인수제도가 재정비 되었다.

1989년 이후 현재까지 개정된 공동인수제도의 내용을 보면 자동차보험 손해율 변화에 따른 공동인수물건 증감 그리고 공동인수제도에 대한 소비자 불만이 제도 변경의 원인으로 작용한 것으로 보인다. 즉, 1994년 당시 자동차보험 손해율이 악화¹¹⁾되었고 보험회사는 손해율 관리차원에서 불량물건 계약 인수를 기피하였다. 이와 관련한 자동차보험 가입자의 민원이 급증하였고, 이러한 문제를 해소하기 위하여 “자동차보험 불량물건 공동인수에 관한 상호협정”으로 공동인수제도 명칭을 변경하고 공동인수

10) 자동차보험 가입주체를 소유자(운전자)로 한 요율체계를 운전자 중심요율체계라고 함. 예를 들면 할인할증제도, 가입경력요율제도 등 모든 자동차보험 요율제도의 적용 대상 또는 주체가 소유자(운전자)인 요율제도를 말함. 1989년 운전자중심 요율체제로 개편된 이후 동 요율제도가 현재까지 이어져 오고 있음

11) FY 기준 자동차보험 손해율은 1992년 88.8%, 1993년 103.6%, 1994년 90.4% 수준이었음

제도의 내용을 일부 개정하였다. 개정 내용은 보험회사가 기피하는 계약을 간사회사가 각 보험회사에 배정하고, 배정받은 보험회사는 계약체결을 거부하지 못하도록 하는 것이었다. 동 제도는 1995년 12월 1일부터 적용되었다. 공동인수물건 대상계약의 보험료는 1996년 8월 1일부터 시행된 가격자유화에 맞추어 기본보험료의 범위요율 상한, 특별할증률의 각 그룹별 최고할증률을 적용하였다.

2001년에는 가입조건 개정, 제재기준 신설, 계약인수회원의 결정 방법 신설 등의 제도 개선이 이루어졌다. 가입조건 개정의 내용은 “1. 최근 3년간 도로교통법 제41조의 주취 중 운전금지 규정 또는 제42조의 과로한 때 등의 운전금지 규정에 위반하여 사고를 일으킨 사실이 있는 자, 2. 최근 3년간 교통사고를 일으킨 후 도로교통법 제50조의 규정에 의한 사고발생 시의 조치를 하지 아니하고 달아난 사실이 있는 자, 3. 최근 3년간 고의로 인한 면책으로 판명된 사고 또는 위장사고로 보험금을 청구한 사실이 있는 자, 4. 자동차보험요율서상의 자동차보험 우량할인 및 불량할증 적용기준에 의한 최고할증률을 적용받는 자”의 대인배상Ⅱ의 가입한도를 5천만 원 이상으로 제한하는 것이었다. 신설된 제재기준 내용은 “자사물건과 공동인수물건을 교체하여 사고 처리한 경우”, “이 협정에 의해 인수한 계약의 보험료 및 보험금 지급이 적정치 못한 경우” 등의 6가지 요건에 해당되는 경우에는 운영위원회에서 건당 50만 원 한도 내에서 제재금을 심의·결정하도록 하였다. 그리고 공동인수계약 신청자가 임의로 다른 보험회사로 배정되는 것에 대한 소비자의 불만을 일부 해소하기 위하여 계약인수 회원 결정 방법을 신설하였는데, 그 내용은 “1. 갱신계약인 경우에는 직전계약을 인수했던 회원이 인수한다, 2. 양도·양수차량의 계약인 경우에는 양도인의 최종 계약을 인수했던 회원이 인수한다, 3. 회원의 요청에 따라 배정된 계약은 배정받은 회원이 인수한다” 등 이었다. 이에 따라 개인용자동차와 같은 개별계약의 경우에는 배정된 회사와 신청한 회사의 불일치로 인한 불만은 해소되었다. 다만 단체계약의 경우에는 회사 불일치 문제가 여전히 존재하고 있다.

2002년에는 사고위험이 없다고 인식되는 계약임에도 보험회사가 인수를 거절하고, 공동인수제도에 의하여 다른 회사로 배정된다는 사회적 불만을 해소하기 위하여 자기 회사 일반물건으로 인수해야 하는 기준을 공동인수물건 상호협정에 반영하였다. 즉, “1.

개인소유 자가용으로 보험가입기간이 3년 이상인 계약, 2. 최근 3년간 보험금 청구가 없는 계약, 3. 자사 만기계약”의 경우에는 자기 회사 일반물건으로 인수하도록 하였다.

2004년에는 대물배상담보가 자동차손해배상보장법에서 의무가입 담보로 규정됨에 따라 공동인수물건 대상계약의 담보범위에서 대물배상은 배제되었다.

2004년 공동인수제도 변경 이후 큰 변화 없이 운영되어 오다가 2017년 12월에 상대적으로 큰 폭의 공동인수제도 개정이 이루어졌다. 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13)에서 언급하고 있는 주요 개정내용은 “공동인수 대상 담보의 범위를 운전자 자기 피해 보상을 위한 자기차량손해 등으로 확대하여, 자동차보험 보장의 사각지대를 최소화”하고, “사고위험에 상응하는 공정한 보험료를 산출하도록 공동인수보험료 산출체계를 개선”하며, “보험소비자가 공동인수 전에 자동차보험 가입이 가능한 보험회사를 직접 조회할 수 있는 시스템을 마련”하는 것이다.

당시까지 공동인수물건 대상담보는 의무보험(대인배상Ⅰ 및 대물배상)을 제외한 모든 담보였지만 보험회사가 공동인수계약으로 의무 인수해야 하는 담보는 배상책임담보(대인배상Ⅱ)에 국한되었다. 임의담보라 하더라도 공동인수계약으로라도 계약을 체결하고자 하는 소비자의 니즈(특히, 이륜차 운전자) 등을 반영하여 공동인수계약 의무 가입 담보를 자기차량손해담보까지 확대한 것이 2017년 공동인수제도의 중요한 개선 내용으로 보인다.

〈표 Ⅱ-1〉 공동인수 의무 인수담보 범위

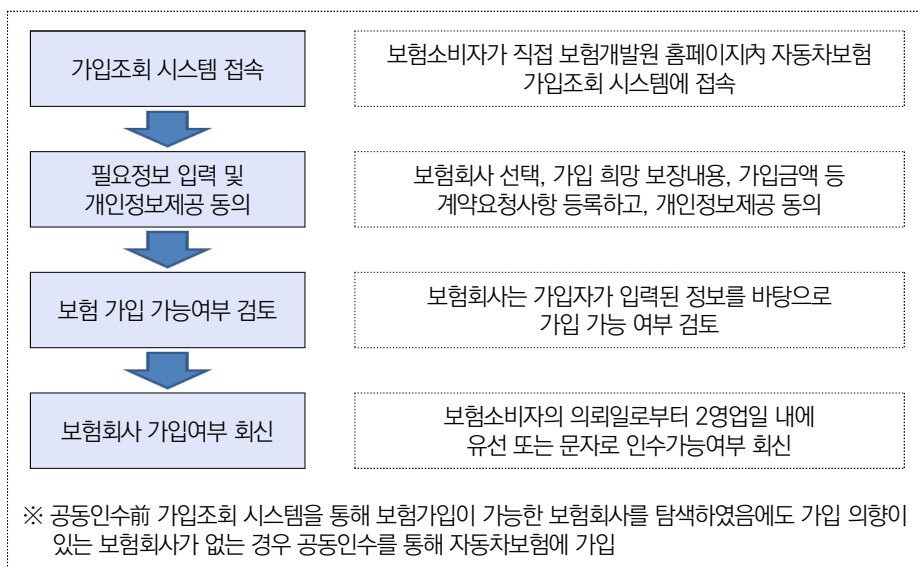
의무보험		임의보험(종합보험)				
대인Ⅰ	대물 (2천만 원 이하)	대인Ⅱ	대물 (2천만 원 초과)	자기차량 손해	자기신체 사고	무보험차 상해
← 2018. 1. 1 이전 공동인수 대상		→				
←			공동인수 대상 확대 (2018. 1. 1 이후)			

자료: 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13), “자동차보험 보장의 사각지대 해소를 위하여 자동차보험 공동인수제도가 전면 개선됩니다.”

공동인수의 경우에도 일정기준을 충족하면 운전자 본인의 피해를 보상해주는 자기 신체사고·자기차량손해 등도 반드시 인수하도록 하되, 자기차량손해 등은 도덕적해이 등에 따른 보험금 누수의 위험이 크기 때문에 선량한 공동인수 가입자의 보험료 인상 방지를 위해 보험회사의 가입심사에 따라 공동인수를 제한할 수 있는 기준을 마련하였다.

2017년 공동인수제도 개선에서는 과거 공동인수계약 의무인수 담보인 대인배상Ⅱ의 손해율이 높은 점 등을 감안하여 의무가입 담보확대에 따른 손해율 악화문제가 최소화되도록 최근 3년간 공동인수계약의 실제 손해율과 사업비를 보험료 산출에 반영하도록 하였다. 그리고 일반물건 보험료가 공동인수물건 보험료보다 비싼 문제를 일부 해소하기 위하여 운전자 범위·연령에 따라 보험료를 세분화하여 책정하도록 하는 등의 제도 개선도 이루어졌다. 보험가입 편리성 강화를 위하여 보험가입자가 모든 보험회사에 개별적으로 연락하여 보험가입 가능여부를 확인하여야 하는 번거로움을 해소할 수 있도록 ‘공동인수前 가입조회 시스템’을 구축하기로 하였다.

〈그림 II-1〉 공동인수前 가입조회 시스템 개요



자료: 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13), “자동차보험 보장의 사각지대 해소를 위하여 자동차보험 공동인수제도가 전면 개선됩니다.”

〈표 II-2〉 국내 공동인수제도 주요 제도 변경

연도	주요 내용	세부 내용
1987	공동인수제도 도입	“자동차보험 특정물건 공동인수에 관한 상호협정” 제정
1989	자동차보험 요율체계 변경	임의할증부과제도 중지로 공동인수물건 보험료가 일반물건과 동일한 수준이 됨
1991	공동인수제도 개선	불량가입자 보험료 추가할증 제도 도입
1994	보험회사 손해를 악화	손해보험회사가 불량물건 계약 인수 기피, 소비자 민원 증가
1995	공동인수제도 명칭 변경 및 제도 개선	“자동차보험 불량물건 공동인수에 관한 상호협정”으로 명칭 변경
1996	가격자유화 시행	공동인수물건 기본보험료의 범위요율 상한, 특별할증률의 각 그룹별 최고할증률을 적용
2001	공동인수제도 개선	가입조건개정, 제재기준 신설, 계약인수회원의 결정 방법 신설
2002	공동인수제도 개선	자기 회사 일반물건으로 인수해야 하는 기준을 공동인수물건 상호협정에 반영
2004	자동차손해배상보장법 개정	공동인수물건 대상계약의 담보범위에서 대물배상은 배제
2017	공동인수제도 개선	공동인수 대상 담보의 범위를 자기차량손해 등으로 확대, 공동인수보험료 산출체계 개선, 보험소비자가 자동차보험 가입이 가능한 보험회사를 직접 조회할 수 있는 시스템 마련 등

나. 현 공동인수제도 운영구조(2018년 현재 기준)

공동인수제도는 보험업법 제125조에 따라 금융위원회의 인가를 받은 「자동차보험 공동물건 위험배분에 관한 상호협정」에 근거하여 운영된다. 국내에서 자동차보험상품을 판매하는 모든 보험회사는 동 상호협정에 참여하고 있다.¹²⁾

자동차손해배상보장법 및 상호협정에 따르면 모든 담보에 대하여 공동으로 인수할 수 있지만 현실적으로 공동인수상호협정이 적용되는 담보는 의무보험¹³⁾(대인배상 I,

12) 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13), “자동차보험 보장의 사각지대 해소를 위하여 자동차보험 공동인수제도가 전면 개선됩니다.”

13) 대인배상 I과 대물배상이라는 명칭은 자동차보험 상품측면에서 배상책임 담보를 의미함. 이들 담보는 자동차손해배상보장법에서 의무가입 대상임. 의무가입 대상이면서 자동차보

대물배상)을 제외한 모든 임의담보이다. 계약자가 임의담보에 대하여 공동인수물건으로 가입하고자 의사표시를 하면 보험회사는 차량담보에 대한 예외조건에 해당되는 경우를 제외하고 의무적으로 인수하여야 한다. 의무보험은 자동차손해배상보장법에 따라서 일반물건으로 보험회사가 의무적으로 인수해야 하지만 자동차손해배상보장법에서는 의무보험에 대한 공동인수 가능 조건을 제시하고 있다. 그러나 실질적으로 의무담보는 공동인수물건 대상 담보에 해당되는 경우가 거의 없다.¹⁴⁾ 이러한 이유로 공동인수에 대한 상호협정에서는 대인배상 I 과 대물배상은 보험회사가 의무적으로 인수하여야 하는 담보라고 규정하고 있다.

〈그림 II-2〉 담보별 공동인수 조건



험 상품 담보의 일종이라는 측면에서 ‘의무담보’라는 명칭이 적합해 보임. 그런데 본 연구의 대상인 공동인수물건제도에서 대인배상II 및 기타 담보가 공동인수의 의무가입 담보이므로 이들 담보를 의무가입 담보라고 명명할 수 있음. 그릴 경우 공동인수제도의 의무가입 담보와 자동차손해배상보장법상 의무가입 담보의 용어구분이 모호해짐. 이에 본 연구에서는 이들 두 용어 사이의 혼란을 피하기 위하여 자동차손해배상보장법에서 가입을 의무화한 담보인 대인배상 I 과 대물배상을 ‘의무보험’이라고 명명하고, 공동인수물건에서 의무가입대상 담보를 ‘의무가입대상’ 담보라고 명명하여 구분하고자 함

- 14) 자동차손해배상보장법에서는 보험회사가 의무보험에 대하여 특정한 경우를 제외하고 인수거절을 하지 못하도록 하고 있음. 여기서 특정한 경우는 국토교통부령 제8조에 따르면 과거 2년 동안 2회 이상 무면허운전, 음주운전, 뺑소니 사고를 한 경우와 보험개발원이 인수거절을 할 수 있는 조건을 제시하는 경우임. 자동차손해배상보장법에 이처럼 의무보험에 대하여도 공동인수를 할 수 있는 조건이 있지만 현실적으로는 공동인수가 거의 이루어지지 않고 있음. 과거 2년 동안 음주, 무면허, 뺑소니를 한 경우인데 보험회사가 일반물건으로 인수하는 경우, 면허가 취소되어 운전을 하지 못하는 경우 등 여러 이유로 이들 유형의 계약자가 의무보험에 대하여 공동인수한 경우는 거의 없는 실정임. 보험요율산출단계가 의무보험에 대하여 인수거절 기준을 제시하는 경우에는 시장참여자들의 이해관계가 얽혀서 실행되지 못하고 있음

자동차보험 공동인수제도에 참여하는 주체들은 계약자, 손해보험회사, 보험개발원, 코리안리재보험주식회사 등이다. 계약자는 자동차보험 상품을 구매하고자 하는 소비자로서 보험가입 요청을 하는 자이다. 손해보험회사는 계약자의 청약에 대하여 가입여부를 결정하여 알려주고 계약을 인수하는 자이다. 보험가입신청자 중 보험회사가 일반적인 수준의 보험료로는 가입할 수 없다고 거절하는 계약자들의 집합이 잔여시장 또는 불량물건 계약자들이다. 두 주체 사이의 의사결정에 의해서 보험회사가 불량물건으로 간주하는 계약은 현 공동인수제도에 의해서 계약이 체결된다. 보험개발원은 전산시스템으로 불량물건 공동인수 배정 등에 관여하며, 코리안리재보험주식회사는 사무취급회사이다.

공동인수물건제도 상호협정에서는 공동물건 인수기구(운영위원회)를 설치하도록 하고 있다. 운영위원회는 운영위원회 자체, 간사회사, 사무기구로 구성되어 있다. 공동인수물건 운영위원회의 구성원은 손해보험회사들이 된다. 운영위원회 위원은 자동차보험 담당임원으로 하며, 위원장은 위원회에 참여하고 있는 회사 중 간사회사의 위원이 맡는다. 간사회사는 운영위원회에 참여하고 있는 회사 중 하나가 담당하며, 임기는 6개월이다. 간사회사가 하는 업무는 1. 협정 및 기초서류의 제정·변경·관리 및 신고에 관한 사항, 2. 운영위원회 개최에 관한 사항, 3. 임기 내 이력관리에 관한 사항, 4. 기타 운영위원회에서 결정한 사항 등이다. 운영위원회에서는 1. 협정의 제정·변경 및 해석, 2. 사무취급회사의 경비분담 비율, 3. 공동인수기구 및 간사회사의 운영에 관한 사항, 4. 고액사고에 대한 보험료 적용 및 보험금 지급의 적정성 여부 심의결정에 관한 사항, 5. 협정위배여부의 심사 및 조치에 관한 사항, 6. 제재금의 관리 및 집행에 관한 사항, 7. 위원장이 부의한 중요사항 등의 업무를 한다. “사무취급회사”는 위험배분담보 관련 정산, 청산 및 제재금 관리 관련 업무를 담당하는 회사를 말하며, 코리안리재보험주식회사가 담당하고 있다.

불량물건으로 간주되는 계약자가 공동인수제도로 자동차보험에 가입하고 싶다는 의사를 표시하면, 의사표시를 받은 보험회사가 보험개발원에 공동인수 계약담당 회사 배정신청을 한다. 보험개발원은 공동인수물건 배정 절차에 따라 전산 등으로 공동인수물건 담당회사를 배정한다. 배정기준은 “1. 갱신계약인 경우에는 직전계약을 인수했

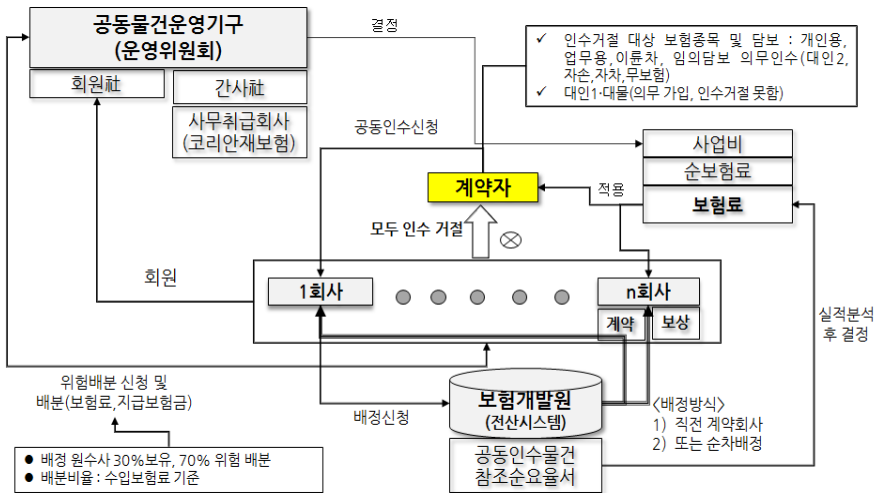
던 회원이 인수한다”, “2. 양도·양수차량의 계약인 경우에는 양도차량의 최종 계약을 인수했던 회원이 인수한다”, “3. 회원의 요청에 따라 배정된 계약은 배정받은 회원이 인수한다”, “4. 제1호부터 제3호까지의 해당 규정에 따라 인수할 회원이 없는 경우에는 제2항에 따라 배정하여 결정된 회원이 인수한다”이다. 동 기준에 따라 공동인수대상계약의 대부분, 특히 개인용자동차보험에 가입하고자 하는 자의 대부분은 자신이 직전 연도에 가입했던 보험회사와 계약을 체결할 수 있다. 이상의 기준에 부합하지 않은 계약, 특히 단체계약의 경우에는 보험회사의 시장점유율 등을 감안하여 배정기준(순차배정)이 만들어진 보험개발원의 전산시스템에 의해서 배분된다.

공동인수물건 대상계약자는 상호협정의 배분기준 및 보험개발원의 전산시스템에 의해서 배정된 회사와 계약을 체결하고, 계약을 체결한 회사는 공동인수계약 요율서¹⁵⁾의 요율규정에 따라 결정된 보험료를 적용하고, 약관 등 증권을 계약자에게 제공한다. 공동인수계약을 체결한 회사는 동 계약자의 계약관리 및 보상관리를 전적으로 담당한다.

공동인수물건 계약을 체결한 회사는 계약기간 동안 동 물건을 관리하며, 그 실적은 상호협정에 따라 배분한다. 배분방법은 매 계약마다 위험의 30%를 보유하고, 70%는 공동물건운영기구를 통하여 배분한다. 여기서 배분한다는 것의 의미는 보험료와 보험금을 모두 포함한 개념이다. 그러므로 배분한다는 것은 공동인수물건 운영의 손해결과를 모든 보험회사에게 배분한다는 것을 의미한다. 배분받은 손해보험회사는 운영결과가 이익이면 일반물건을 포함한 자동차보험 전체 보험료를 인하하는 방향으로, 그 결과가 손해이면 자동차보험 전체 보험료를 인상하는데 반영한다. 위험배분 방법은 공동물건 운영기구가 매 1년마다 배분비율을 운영위원회에서 협의하여 결정한다. 배분비율은 불량물건을 제외한 자동차보험 수입보험료 실적에 따라 산정된다.

15) 공동인수계약 요율서는 보험개발원에서 산출, 작성하여 회원사에게 제공함

〈그림 II-3〉 현 공동인수제도 구조 요약



다. 자동차보험의 일반 및 공동물건 요율제도¹⁶⁾

자동차보험 공동인수계약 요율서는 자동차보험 일반물건 요율서와 거의 유사하다. 두 요율서의 큰 차이는 기본보험료에 있다. 즉 공동인수계약 기본보험료는 일반물건 계약 요율서보다 약 15% 높은 수준¹⁷⁾이다. 기본보험료 수준을 제외하고 나머지 요율 체계는 공동인수물건 계약과 일반물건 계약 사이에 큰 차이가 없다. 일반물건보다 보험료가 더 비싼 공동인수계약 보험료는 임의담보에 한하며, 의무보험에는 적용되지 않는다. 의무보험은 공동인수대상 담보가 아니기 때문이다.

16) 본 자료는 보험개발원(2017)의 내용 중 일부를 요약 정리한 것임

17) 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13)에 따르면 당시에 공동인수물건 계약의 요율 수준은 일반 자동차계약에 적용되는 요율에 약 15%를 할증하여 적용하고 있다고 함. 이는 일반 자동차보험 계약의 기본보험료에 약 15% 할증하여 산출한다는 것을 의미함. 일반 자동차보험 계약에 일률적으로 특정비율로 할증하는 체계를 사업비율 및 공동인수물건계약의 실적 손해상황을 반영하도록 변경하였기 때문에 향후에는 그 인상비율이 다소 달라질 것으로 예상됨

〈그림 II-4〉 공동인수물건(대인배상II, 자손, 자기차량손해, 무보험)의 기본보험료 계산식

$$\boxed{\text{공동인수물건 기본 보험료}} = \boxed{\text{일반 기본 보험료}} \times \boxed{(1+\text{공동인수물건 위험도}^*)}$$

주: * 공동인수물건 위험도는 일반물건 손해를 대비 공동인수물건 손해율의 비율 차이이며, 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13)에 따르면 통상 그 값이 약 15% 수준임

개인용, 업무용, 영업용 자동차 보험료 및 이륜자동차보험 등 모든 자동차보험에는 공동인수제도가 적용된다. 이 중 개인용, 업무용, 영업용자동차 보험의 적용보험료 계산식은 아래와 같다.

〈그림 II-5〉 개인용, 업무용, 영업용 자동차의 대인배상I 적용보험료 계산식

$$\begin{aligned} \boxed{\text{적용 보험료}} &= \boxed{\text{기본 보험료}} \times \boxed{\text{특약 요율}} \times \boxed{\text{특성화 요율}} \times \boxed{\text{가입자특성요율}} \\ &\quad \times \boxed{\text{(보험가입경력요율+ 교통법규위반경력요율)}} \\ &\quad \times \boxed{\text{(우량할인/ 불량할증요율 +특별할증율)}} \times \boxed{\text{기명피보험자 연령요율}} \times \boxed{\text{특별 요율}} \times \boxed{\text{(1+단체업체 특성요율)}} \times \boxed{\text{사고 건수 요율}} \end{aligned}$$

〈그림 II-6〉 개인용, 업무용, 영업용 자동차의 대인배상II, 대물배상, 자기신체, 무보험차상해, 자기차량손해 적용보험료 계산식

$$\begin{aligned} \boxed{\text{적용 보험료}} &= \boxed{\text{기본보험료 (또는 특약보험료)}} \times \boxed{\text{특약 요율}} \times \boxed{\text{가입자특성요율}} \\ &\quad \times \boxed{\text{(보험가입경력요율 + 교통법규위반경력요율)}} \times \boxed{\text{(우량할인/ 불량할증요율 + 특별할증율)}} \\ &\quad \times \boxed{\text{기명피보험자 연령요율}} \times \boxed{\text{물적사고 할증기준}} \times \boxed{\text{특별 요율}} \times \boxed{\text{(1+단체업체 특성요율)}} \times \boxed{\text{사고 건수 요율}} \end{aligned}$$

이륜자동차의 적용보험료 계산식은 아래와 같다.

〈그림 II-7〉 이륜자동차의 대인배상I 적용보험료 계산식

$$\begin{array}{ccccccc}
 \boxed{\text{적용}} & = & \boxed{\text{기본}} & \times & \boxed{\text{특약}} & \times & \boxed{\text{특성화}} & \times & \boxed{\text{가입자특성요율}} \\
 \boxed{\text{보험료}} & & \boxed{\text{보험료}} & & \boxed{\text{요율}} & & \boxed{\text{요율}} & & \boxed{\text{(보험가입경력요율 +}} \\
 & & & & & & & & \boxed{\text{교통법규위반경력요율)}} \\
 & & \times & \boxed{\text{우량할인요율}} & \times & \boxed{\text{기명피보험자}} & & & \\
 & & & & & \boxed{\text{연령요율}} & & &
 \end{array}$$

〈그림 II-8〉 이륜자동차의 대인배상II, 대물배상, 자기신체, 무보험차상해, 자기차량손해 적용보험료 계산식

$$\begin{array}{ccccccc}
 \boxed{\text{적용}} & = & \boxed{\text{기본보험료}} & \times & \boxed{\text{특약}} & \times & \boxed{\text{가입자특성요율}} & \times & \boxed{\text{우량할인요율}} \\
 \boxed{\text{보험료}} & & & & \boxed{\text{요율}} & & \boxed{\text{(보험가입경력요율 +}} & & \\
 & & & & & & \boxed{\text{교통법규위반경력요율)}} & & \\
 & & \times & \boxed{\text{물적사고}} & \times & \boxed{\text{기명피보험자연령}} & \times & \boxed{\text{특별요율}} \\
 & & & \boxed{\text{할증기준}} & & \boxed{\text{요율}} & & \\
 & & & & & & & &
 \end{array}$$

적용보험료에 포함된 요율체계 항목별 내용을 살펴보면, 우선 기본보험료는 보험요율서상의 용도, 차종, 보험가입금액별 보험료를 말한다. 동 기본보험료는 대인(I 및 II), 대물, 자손(자상), 무보험자동차 상해(영업용 제외) 담보의 용도, 차종, 보험가입금액별로 구분하여 산출된다. 차량손해담보는 차량가액(보험가입금액)에 신차요율, 중고차요율, 차명모델별 요율차등화 계수를 곱하여 산출한다.

용도·차종구분을 보면, 차량용도는 비사업용(자가용 및 관용), 사업용(영업용)으로 구분하며, 자동차의 구조는 승합자동차, 승용자동차, 화물자동차(개별면허), 장의차, 이륜차, 대여자동차, 특정용도자동차, 특수작업용자동차, 건설기계(9종, 일반)로 구분한다. 자동차의 크기는 개인용인 경우에는 소형A, 소형B, 중형, 대형, 다인승1종, 다인승2종 등으로 구분한다.

특약이란 기본약관에 특별약관을 첨부하여 체결하는 보험계약으로서, 이러한 계약에 대해서는 기본보험료에 일정률(특약요율)을 곱하여 사용하거나 기본보험료 자체를 대체하는 특약보험료를 별도로 산출하는 경우가 있다. 특약요율에는 개인용자동차보험 계약의 경우에 가족운전자 한정운전 특약, 보험계약 자동갱신약정 특약, 운전자 연령한정운전 특약 등이 있다.

가입자특성요율이란 피보험자의 보험가입기간 및 교통법규위반기록에 따라 보험요율을 차등 적용하는 것을 말한다. 보험가입경력요율은 보험가입 경과기간(1년 미만, 1년 이상 2년 미만, 2년 이상 3년 미만, 3년 이상)과 용도(개인용, 업무용·영업용)에 따라 회사마다 달리 책정된다.

특별요율이란, 자동차의 구조나 운행실태가 동종차종과 상이한 자동차의 특별위험에 대하여 적용하는 요율을 말한다. 개인용 자동차보험 특별요율에는 에어백장착 요율 등이 있다. 업무용 및 영업용자동차보험에는 자동차 운행특성상 다양한 특별요율이 존재한다.

할인할증제도는 자동차 소유자의 과거 사고경력을 반영하여 요율에 차이를 둔 제도이다. 즉 과거 일정기간 동안의 사고발생여부와 사고 내용에 따라 보험료를 할증하는 제도이다. 우량할인 불량할증제도는 개별할인·할증과 단체할인·할증으로 구분된다.

〈표 II-3〉 할인할증 적용대상

구분	적용대상
단체 할인·할증	• 평균유효대수 10대 이상 영업용 업체 소유차량 • 평균유효대수 50대 이상 업무용 대상 자동차(관용 제외)로 전 차량 일괄계약 자동담보 특약으로 가입한 차량
개별 할인·할증	• 단체할인·할증 적용대상을 제외한 모든 자동차

개별할인·할증제도 적용방법을 보면, 평가 및 적용단위는 담보종목별 구분 없이 증권별로 평가하며, 실적평가의 기준이 되는 전 계약은 갱신계약과 다음의 조건이 동일하여야 한다.

〈표 II-4〉 갱신계약의 동일조건

보험종목		전계약과 갱신계약의 동일조건
개인용/플러스개인용자동차보험		피보험자
업무용/플러스업무용 자동차보험	자가용	피보험자 및 피보험자동차
	관용	피보험자동차
영업용자동차보험		피보험자 및 피보험자동차

평가대상기간은 전전계약 보험기간 만료일 3개월 전부터 전 계약의 보험기간 만료일 3개월 전까지이며, 평가내용은 평가대상기간 중의 사고유무 및 사고건별 기록점수에 따라 평가하며, 사고기록 점수는 매 건별 사고의 내용 및 원인별 점수를 합계하여 결정된다.

〈표 II-5〉 사고내용별 점수

구분	사고내용		점수
대인사고	사망사고		건당 4점
	부상 사고	1급	
		2급~7급	건당 3점
		8급~12급	건당 2점
		13급~14급	건당 1점
자기신체사고		건당 1점	
물적사고	50만 원 초과 사고		건당 1점
	50만 원 이하 사고		건당 0.5점

이외에도 사고건수요율제도 등 세부적인 공동인수물건 계약 요율서의 내용 연구목적에 따라 자세한 내용 소개는 하지 않기로 한다. 공동인수계약 요율제도의 세부적인 내용은 『자동차보험 공동인수계약 요율서(2017. 12), 보험개발원』을 참고하기 바란다.

3. 자동차보험(공동인수물건) 실적

가. 전체 자동차보험 실적

자동차보험 가입대상인 자동차 대수 추이를 보면 2009년 약 1천6백만 대에서 2016년 약 2000만 대로 연평균 약 3.5%씩 증가하였다. 이 중 개인용자동차는 동기간 연평균 3.6% 성장하여 2016년 기준 약 1천4백만 대이며 업무용과 영업용은 연평균 각각 2.3%, 3.9%씩 증가하였다. 이륜차가 연평균 약 7.4%씩 증가하였는데, 이는 자동차손해 배상보장법 개정으로 2011년 11월 25일부터 50cc 미만(정격출력 0.59Kw 미만) 이륜자동차가 의무가입대상이 된 영향으로 분석된다. 그 결과 이륜자동차는 2016년에 약 930만 대에 이르렀다.

〈표 II-6〉 전체 자동차 대수 추이

(단위: 천 대, %)

연도	개인용	업무용	영업용	이륜차	총 합계
2009	11,594	3,643	546	564	16,347
2010	12,100	3,729	588	571	16,988
2011	12,555	3,819	621	575	17,570
2012	12,902	3,883	654	771	18,210
2013	13,266	3,958	705	859	18,789
2014	13,637	4,044	746	880	19,307
2015	14,203	4,159	762	907	20,031
2016	14,887	4,272	715	930	20,805
연평균 증감률	3.6	2.3	3.9	7.4	3.5

주: 1) 증권별 기준임

2) 연평균 증감률은 기하평균임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

자동차보험료 증가 추이를 보면, 전체 자동차 보험료는 2009년부터 2016년까지 연평균 5.1%씩 증가하여 2016년에 약 14조 원에 이르렀다. 개인용, 업무용, 영업용 및 이륜차의 경우는 이 기간 동안 연평균 각각 5.3%, 4.4%, 5.4%, 5.8%씩 증가한 것으로 나타났다. 2016년 보험료 기준으로는 개인용이 약 9조 5천억 원, 업무용이 약 3조 4천억

원, 영업용이 약 1조 원, 이륜차가 약 2천억 원으로 총 자동차보험 14조 원 중에서 개인용 및 업무용이 대다수를 차지하고 있다. 영업용의 실적이 개인용 및 업무용에 비하여 적은 것은 버스, 법인택시, 개인택시, 화물, 전세버스가 대부분 공제에 가입되어 있어 손해보험회사의 자동차보험 실적에는 제외되기 때문이다.

〈표 II-7〉 전체 자동차 보험료 추이

(단위: 억 원, %)

연도	개인용	업무용	영업용	이륜차	총 합계
2009	66,644	25,856	6,619	1,147	100,267
2010	70,187	26,571	6,934	1,184	104,876
2011	77,901	28,875	7,531	1,192	115,499
2012	79,505	29,521	7,997	1,380	118,404
2013	78,071	29,136	8,034	1,403	116,644
2014	79,406	29,917	8,482	1,397	119,202
2015	85,232	32,222	9,203	1,507	128,165
2016	95,620	34,987	9,552	1,706	141,866
연평균 증감률	5.3	4.4	5.4	5.8	5.1

주: 1) 경과보험료 기준임

2) 연평균 증감률은 기하평균임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

예정손해율을 약 70% 중반 수준으로 가정하여 연도별 자동차보험료 손해율의 적정성을 가늠해 보면 2010년, 2013년, 2014년, 2015년, 2016년의 손해율은 매우 높은 수준이었다고 할 수 있다. 즉, 이 시기에는 자동차보험 손해율이 손해보험산업 전체 영업수지 적자에 큰 영향을 주었을 것으로 생각된다. 손해율의 연도별 변화 추이는 개인용, 업무용, 영업용 등 자동차의 용도별 구분에 관계없이 유사한 행태를 보이고 있다. 손해율의 절대적 크기는 영업용 및 이륜차가 다른 용도의 차들 보다 매우 높은 수준인 것으로 나타났다. 이처럼 연도별 자동차보험 손해율 변화는 자동차 보험료를 둘러싼 사회적 갈등 및 보험회사들의 영업경쟁의 결과가 복합적으로 작용하였기 때문으로 보인다. 특히 사회적 압력으로 2011년부터 수년간 보험료를 인상하지 못하여 2014년 및 2015년의 손해율이 80%를 넘어서는 결과로 나타났고, 이 기간 동안 자동차보험은 손해보험회사의 영업수지 적자의 주요 보험종목이 되었을 것으로 생각된다. 2016년부터 시

행된 외제차의 렌트비 제도 변경, 경미사고 수리기준 마련과 더불어 자동차보험 요율 및 상품 자유화 정책의 영향으로 2016년부터는 자동차보험 손해율이 개선되기 시작한 것으로 생각된다.

〈표 II-8〉 전체 자동차 손해율 추이

(단위: %)

연도	개인용	업무용	영업용	이륜차	총 합계
2009	77.1	72.0	77.2	92.7	75.9
2010	86.0	80.1	82.7	87.1	84.4
2011	77.5	74.9	82.3	75.9	77.2
2012	73.4	74.1	84.6	73.3	74.3
2013	78.2	76.4	88.1	75.5	78.4
2014	86.9	83.2	95.9	88.1	86.6
2015	85.8	80.7	91.9	90.5	84.9
2016	77.1	75.3	88.6	77.8	77.3

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

나. 불량물건 실적

불량물건의 수는 2009년부터 연평균 15.8%씩 증가하여 2016년에는 약 30만 건에 이르는 것으로 나타났다. 개인용 및 업무용은 이 기간 동안 연평균 약 30.5%, 17.2%씩 증가하여 그 수가 각각 약 21만 건, 약 11만 건에 이르는 것으로 나타났다. 특히 2014년부터 2016년 최근까지 불량물건 대수가 크게 증가하고 있다. 자동차보험 손해율 개선으로 보험회사들이 시장점유율 확대 경쟁을 하여 보험료 인하를 하게 되는 경우에는 시차를 두고 불량물건 수가 더욱 증가할 것으로 보인다.

이 기간 중 특이한 점은 영업용과 이륜차의 불량물건 대수가 줄어들었다는 점이다. 영업용은 2014년부터 공동인수물건이 없으며, 이륜차는 연평균 약 9.5%씩 감소하여 2016년에 약 5천 대 수준인 것으로 나타났다. 영업용의 불량물건 구성비가 2014년부터 없는 것으로 나타난 것은 본 통계가 의무인수 담보인 대인배상Ⅱ를 기준으로 하였기 때문이며, 보험회사들이 손해율이 높은 영업용의 보험료를 크게 인상함으로써 영업용 자동차들이 공제사업으로 넘어갔기 때문으로 추정된다.

〈표 II-9〉 불량물건 대수 추이

(단위: 천 대, %)

연도	개인용	업무용	영업용	이륜차	총 합계
2009	33	36	37	10	116
2010	33	27	16	7	83
2011	45	29	15	5	94
2012	33	23	11	5	71
2013	18	15	8	5	46
2014	22	20	-	6	48
2015	76	46	-	6	129
2016	211	108	-	5	324
연평균 증감률	30.5	17.2	-100.0	-9.5	15.8

주: 1) 대인배상II 평균유효대수 기준임

2) 연평균 증감률은 기하평균임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

전체 자동차 대수 기준으로 공동인수대상 계약이 차지하는 비중을 보면, 2009년에는 0.7%였으며, 2013년 및 2014년에는 0.2%로 최저를 기록한 이후 매년 증가하여 2016년에는 1.6%에 이르는 것으로 나타났다.

〈표 II-10〉 전체 자동차 대수에서 공동인수물건이 차지하는 비중

(단위: 천 대, %)

연도	전체	공동인수	
		대수	구성비
2009	16,347	116	0.7
2010	16,988	83	0.5
2011	17,570	94	0.5
2012	18,210	71	0.4
2013	18,789	46	0.2
2014	19,307	48	0.2
2015	20,031	129	0.6
2016	20,805	324	1.6

주: 1) 경과보험료 기준임

2) 연평균 증감률은 기하평균임

3) 전체(대수)는 대인배상 I 기준 평균유효대수이며, 공동인수 대수는 대인배상II 기준임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

공동인수물건 보험료 규모는 2009년부터 2016년까지 연평균 약 16.5%씩 증가하여 2016년에는 약 1천 6백억 원 수준인 것으로 나타났다. 2016년 기준으로 전체 공동인수물건 보험료 중에서 개인용과 업무용이 대부분을 차지하며 각각 약 1천억 원, 약 6백억 원 수준인 것으로 나타났다.

〈표 II-11〉 불량물건 보험료 규모 추이

(단위: 억 원, %)

연도	개인용	업무용	영업용	이륜차	총 합계
2009	174	184	190	13	560
2010	175	148	65	9	398
2011	214	165	63	9	450
2012	168	134	51	9	361
2013	91	83	40	8	223
2014	123	120	23	11	276
2015	408	277	49	13	746
2016	989	556	-	8	1,626
연평균 증감률	28.2	17.1	-100.0	-6.3	16.5

주: 1) 경과보험료 기준임

2) 연평균 증감률은 기하평균임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

전체 자동차보험료에서 공동인수대상 계약이 차지하는 비중을 보면, 2009년에는 0.6%였으며 2013년 및 2014년에는 0.2%로 최저를 기록한 이후 매년 증가하여 2016년에는 1.1%에 이르는 것으로 나타났다. 공동인수물건의 보험료가 일반물건보다 15% 비쌌어도 불구하고 그 구성비가 대수기준보다 낮게 산출된 것은 대수기준 공동인수물건 구성비가 대인배상 I(전체)과 대인배상 II(공동인수)의 비교를 통해 산출하였기 때문에 기타 담보 가입률이 반영되지 않은데 비하여 보험료 기준에서는 모든 담보의 공동인수 보험료가 반영되어 구성비가 산출되었기 때문이다. 즉 대인배상 II는 인수를 거절할 수 없는 공동인수물건 의무가입 담보이지만 기타 담보는 의무가입 담보가 아니므로 기타 담보의 낮은 공동인수 가입률이 보험료에 반영되었기 때문이다.

〈표 II-12〉 전체 자동차 보험료에서 공동인수물건이 차지하는 비중

(단위: 억 원, %)

연도	전체	공동인수	
		보험료	구성비
2009	100,267	560	0.6
2010	104,876	398	0.4
2011	115,499	450	0.4
2012	118,404	361	0.3
2013	116,644	223	0.2
2014	119,202	276	0.2
2015	128,165	746	0.6
2016	141,866	1,626	1.1

주: 1) 경과보험료 기준임

2) 연평균 증감률은 기하평균임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

불량물건 손해율은 전체적으로 예정손해율 수준을 상회하는 것으로 나타났다. 특히 이륜차의 손해율이 매우 높게 나타났다. 이륜차의 경우 2012년 이후 손해율이 약 140%를 초과하는 수준이 매년 계속되고 있다. 영업용의 경우는 2013년까지는 손해율이 높았으나 그 이후 큰 폭으로 낮아진 것으로 나타났다. 이는 자동차보험료 인상 억제 정책을 피하기 위한 수단으로 이 기간 중에 영업용자동차 보험료를 크게 인상하였기 때문으로 추정된다.

〈표 II-13〉 불량물건 손해율 추이

(단위: %)

연도	개인용	업무용	영업용	이륜차	총 합계
2009	71.7	67.4	84.2	53.0	74.3
2010	82.5	93.7	138.5	71.7	95.6
2011	72.7	76.8	134.8	93.8	83.3
2012	77.4	79.0	116.9	141.1	85.1
2013	79.0	70.9	107.1	252.2	87.6
2014	84.4	71.3	57.5	244.3	82.6
2015	78.8	84.7	40.9	244.7	81.3
2016	74.6	81.5	61.2	302.7	77.5

주: 대인배상II, 자기신체사고, 자기차량손해 및 무보험자 실적임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

공동인수물건 대상 담보는 임의담보이므로, 대인배상Ⅱ, 자기신체사고(자손), 자기차량손해(자차), 무보험이 대상 담보에 해당된다. 이들 담보 중에서 대인배상Ⅱ는 상호협정에 따라 보험회사가 의무적으로 공동 인수해야 하는 담보이며 다른 담보는 인수거절할 수 있다.¹⁸⁾

먼저 의무 인수해야 하는 대인배상Ⅱ의 경우를 보면, 손해율이 전 기간에 걸쳐서 100%를 상회하는 수준이다. 특히 2014년부터는 손해율 수준이 140%를 넘어가고 있는데 이는 2014년부터 시행된 자동차손해배상보장법 시행령에서 장해등급별 보상기준이 변경¹⁹⁾된 데 따른 것이다. 대인배상Ⅱ와 기타 담보의 손해율 수준을 보면 대인배상Ⅱ의 손해율이 기타 담보의 손해율보다 높은 것을 알 수 있다. 공동인수 의무가입 담보인 대인배상Ⅱ는 인수거절을 할 수 없는 담보인 데 반해 다른 담보는 보험회사가 인수거절을 할 수 있었기 때문으로 생각된다. 즉, 인수거절 가능 여부라는 제도 차이가 손해율 차이로 나타난 것으로 보인다. 자기신체사고, 자기차량손해 및 무보험의 경우에는 공동인수물건의 보험료 적용(일반물건 보험료보다 일정 부분 비싼 보험료 적용)과 인수거절 가능한 제도가 복합적으로 작용하여 손해율이 낮은 수준을 유지할 수 있었던 것으로 보인다.

〈표 II-14〉 공동인수대상 담보 불량물건 손해율 추이

(단위: %)

연도	대인Ⅱ	자손	차량	무보험
2009	77.5	70.8	72.7	37.6
2010	113.5	76.4	89.8	3.2
2011	119.0	74.3	67.0	42.2
2012	132.2	103.9	59.1	27.5
2013	120.1	133.5	59.8	54.8
2014	141.2	73.3	59.1	25.6
2015	152.6	58.4	54.5	21.0
2016	145.3	50.6	51.0	24.8

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

18) 대인배상Ⅱ만 의무공동인수하도록 한 제도는 2018. 1. 1 이전까지 적용되었으며, 이후부터는 의무적으로 모든 담보를 공동인수하도록 제도가 변경되었음

19) 국토교통부는 자동차손해배상보장법 시행령을 개정(2014년 2월 7일 시행)하여 자동차사고로 인한 피해의 합리적 보상을 위하여 상해 1급인 고관절의 골절 또는 골절성 탈구를 상해 1급부터 상해 5급까지로 세분화하는 등 상해의 경중을 반영한 부위별 상해 등급 및 한도금액을 조정하였음

다. 손해율과 불량물건의 관계

손해보험회사는 인수기준을 만들 때 과거의 손해율 실적을 참고한다. 즉 직전 연도의 손해율이 높으면 손해율 관리 목적으로 인수기준을 엄격하게 정하고, 손해율이 낮으면 인수기준을 다소 완화하는 것이다. 통계를 통해 이러한 손해보험회사의 인수기준 작성 양태를 확인해보기 위하여 각 년도 공동인수물건 구성비 규모와 직전 연도 자동차보험 손해율의 상관관계를 계산하여 보았다. 그 결과 평균유효대수 기준으로는 약 62.4%, 경과보험료 기준으로는 약 67.3%의 상관관계가 있는 것으로 나타났다. 즉, 상관관계 값으로 단순히 손해율이 공동인수물건 규모에 인과적으로 영향을 준다고 말할 수 없지만 그 둘 사이에는 상당한 정(+)의 상관관계가 있다고 말할 수 있다.

〈표 II-15〉 손해율과 불량물건 구성비의 상관관계

(단위: %)

연도	평균 유효대수	경과보험료	전체 손해율
2009	0.8	1.4	75.9
2010	0.5	0.9	84.4
2011	0.6	0.9	77.2
2012	0.4	0.7	74.3
2013	0.3	0.5	78.4
2014	0.3	0.6	86.6
2015	0.7	1.4	84.9
2016	1.7	2.8	77.3
상관관계	62.4	67.3	-

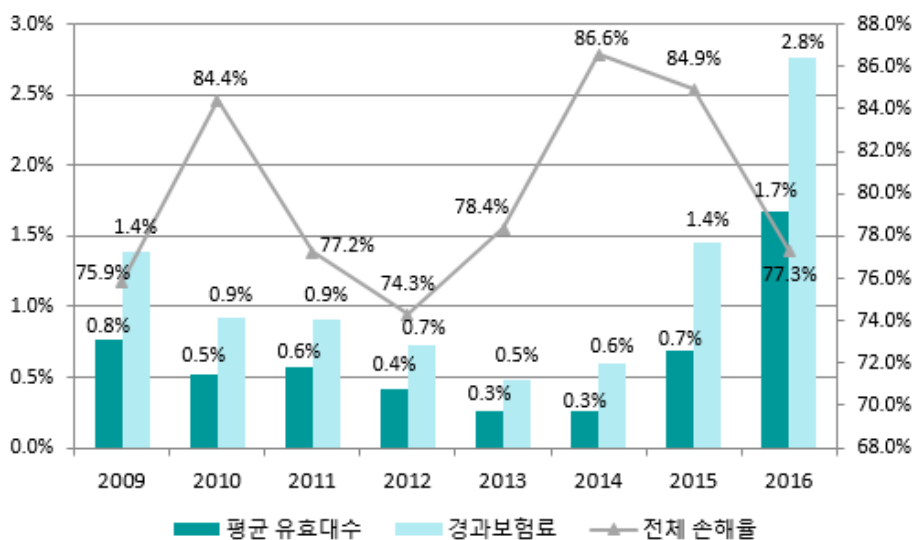
주: 1) 상관관계는 손해율이 불량물건구성비에 1년 선행하는 것으로 하여 계산함

2) 평균유효대수 부분은 대인배상II 기준임

3) 경과보험료 부분은 공동인수대상 담보 중 대인배상II 기준으로 산출한 것임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

〈그림 II-9〉 손해율과 불량물건 구성비의 상관관계



Ⅲ. 국내 자동차보험 불량물건 운영제도 분석

1. 손해율이 인수정책에 미치는 영향

가. 공동인수규모 증가 원인(개념적 접근 및 선행연구 분석)

손해보험회사가 경영정책을 결정할 때 참조하는 지표는 ‘손해율’이다. 실적 손해율과 예정손해율의 비교를 통해 회사의 보험운영 성과를 판단할 수 있기 때문이다. 실적과 예정의 비교를 통해 나타난 결과는 향후 보험회사가 보험료를 조정하는 근거가 된다. 즉, 자동차보험 상품을 판매하는 회사의 모든 노력은 손해율 관리에 있다고 해도 과언이 아닐 것이다. 손해율 관리의 일환으로 보험회사는 계약체결단계에서 언더라이팅을 하고, 보상처리 시 보험사기를 방지하고자 하는 등의 노력을 하며, 예상되는 손해율 수준에 맞게 보험료 수준을 결정한다.

보험회사가 언더라이팅 기준을 설정할 때도 손해율이 주요 판단기준이 된다. 자동차 보유자(또는 운전자)의 다양한 특성별 실적 손해율을 파악하여 그 손해율이 나타난 원인을 분석한 이후에 향후 영업기간 중 적용할 언더라이팅 기준을 작성한다. 이러한 보험회사의 언더라이팅 기준 마련 행태는 ‘손해율이 인수정책에 영향을 준다’는 인과성의 원인이 된다.²⁰⁾ 따라서 과거 특히 직전 연도 손해율이 높다면 다음 해의 언더라이팅 기준이 강화되어 공동인수물건 대상이 증가하고 손해율이 낮다면 그 반대현상이 나타날 것으로 예상된다.

손해율이 언더라이팅 기준을 설정하는 데 영향을 준다는 것을 직접적으로 입증하는

20) 언더라이팅 기준 작성 시에 손해율을 근거로 한다는 내용은 보험회사 실무자 면담을 통해 파악한 내용임

선행연구는 없는 것으로 파악되었다. 다만, 국내외 선행연구를 살펴보면, 국가의 요율 규제가 강화될 경우 공동인수대상물건이 증가한다는 연구들을 통해 간접적으로 손해율이 보험회사의 언더라이팅 기준 결정에 영향을 주고, 그 결과 공동인수대상 물건의 규모가 결정된다는 것을 추론할 수 있을 뿐이다. 국가의 요율규제가 강화되면 위험도에 부합한 요율을 일반 물건에 적용하지 못하게 되므로 보험회사들은 요율 수준을 넘어서는 위험한 계약자의 인수를 거절하는 언더라이팅 기준을 설정하고, 그 결과가 공동인수물건 잔여시장의 규모 증가로 이어질 것이기 때문이다.

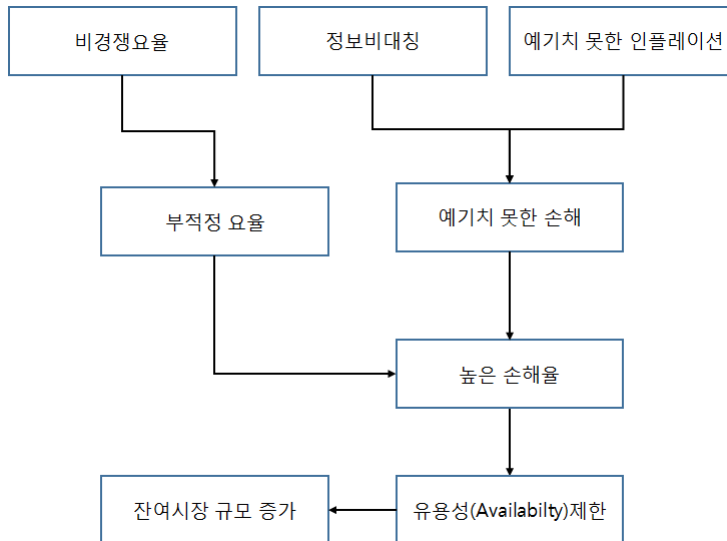
우선 해외 연구 중 하나를 살펴보면, Bouzouita, Bajtelsmit(1997)의 연구가 있다. Bouzouita, Bajtelsmit(1997)²¹⁾은 Harrington(1984)²²⁾가 제안한 자동차보험에서 잔여 시장규모 증가에 영향을 주는 요인 사이의 인과관계 모형(〈그림 III-1〉)에서 요율규제가 엄격할수록 잔여시장규모가 증가한다는 부분을 1984년부터 1992년 기간의 미국 주별 자료 회귀분석을 통하여 확인하였다. 규제를 통해 보험료를 통제하는 경우에 보험회사들은 언더라이팅 기준을 엄격하게 정할 것이고, 이는 결과적으로 운전자들을 비경쟁시장²³⁾으로 내몰게 된다는 가정이 통계분석결과로 입증되었다고 주장하였다.

21) Bouzouita, R. & V. L. Bajtelsmit(1997), pp. 70~71

22) Harrington, Scott E.(1984), pp. 577~623

23) 비경쟁시장은 특정 물건을 인수하려고 경쟁하는 회사가 없는 계약들의 집단을 의미함. 동 특정 계약집단은 모든 회사들이 인수를 거절한 계약들이므로 정책당국이 개입하여 보험계약으로 인수될 수 있도록 제도를 만들고, 그 제도의 틀 내에서 보험계약이 체결됨. 즉, 회사들의 인수경쟁이 아닌 특정 제도 틀 내에서 체결되는 계약들 그리고 동 계약들의 집단을 특정한 시장이라고 간주하여 사용하는 용어가 “비경쟁시장”임

〈그림 III-1〉 잔여시장규모 증가에 영향을 주는 요인 사이의 인과관계 모형



자료 : Harrington, Scott E.(1984)

미국의 연구와 유사한 연구가 국내에서도 있었다. 이일영(1992)²⁴⁾은 1991년 말 기준으로 자동차보험 불량물건의 비중이 12%를 초과하였고, 손해율도 129%로 높은 점 등을 볼 때 당시 자동차보험 불량물건을 처리하는 제도인 자동차보험 특정물건 공동인수제도에 문제가 있다는 점을 지적하고 그 개선 방안을 제안하고 있다. 이일영(1992)이 파악한 문제점에는 여러가지 실무적인 측면이 망라되어 있는데, 그 중 중요한 요인으로는 첫째, 일반물건과 공동인수물건의 보험료 차이가 없다는 점, 둘째, 일반물건 요율제도의 요율차등화제도가 매우 제한적이어서 일반물건에서 위험이 큰 계약자에게 위험도에 부합하게 보험료를 적용하지 못한다는 점, 셋째, 공동인수제도의 간사사 제도 폐지로 불량물건 계약자가 자신이 일반물건 대상인지 공동인수물건 대상인지 인지하지 못할 정도로 제도가 지나치게 계약자 위주라는 점을 지적하였다. 그리고 공동인수제도 문제의 주요 개선방안으로 공동인수물건 대상 담보인 종합보험 일반물건 및 공동인수물건의 기본보험료 인상, 일반물건 요율차등화 요소 확대, 공동인수물건 추가할증 적용 확대, 특정물건 상품 및 서비스 차별화, 특정물건 보험료로도 해결하

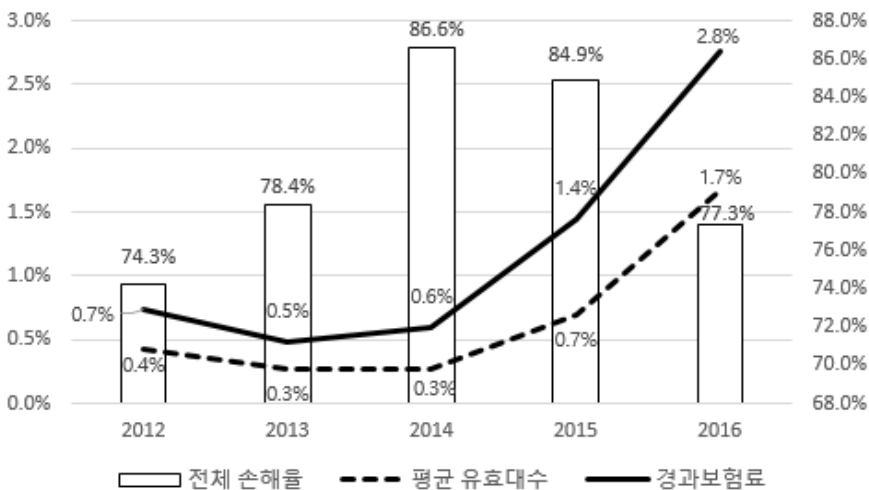
24) 이일영(1992), pp. 154~172

지 못하는 계약자의 인수거절 등을 제안하였다. 이일영이 지적한 세 가지 문제점들 중에서 첫 번째와 두 번째가 손해율과 공동인수물건 규모의 인과관계를 유추해 볼 수 있는 문제점이다. 그리고 이일영(1992)이 제안한 공동인수제도 문제점 개선 방안의 주요 요지도 ‘일반물건의 요율차등 제도가 매우 제한적이어서 일반물건 시장에서 위험도가 높은 가입자를 충분히 소화하지 못하는 요율제도 개선’인 점을 볼 때, 이일영(1992)도 본 연구자와 동일한 문제의식을 가지고 있었던 것으로 생각된다.

나. 손해율과 공동인수물건의 관계 유추를 위한 개괄적 통계자료

우리나라 불량물건 처리제도인 공동인수제도에서 나타난 문제의 주요 원인은 손해율 증감으로 보인다. 최근 손해율과 공동인수물건 구성비 추이 변화를 보면, 공동인수물건 구성비가 2013년에 최소점에 이른 후 매년 증가하기 시작하여 2016년에는 보험료 기준으로 2.8%에 이르고 있다.

〈그림 III-2〉 공동인수물건 구성비 증가 추이



2015년 및 2016년 공동인수물건 구성비가 전년보다 높아진 이유는 2013년부터 악화된 손해율의 영향 때문으로 판단된다. 과거 개괄적 통계자료를 보더라도 손해율 상

항 변화에 따른 공동인수물건 구성비 변화 현상이 앞서 개념적 접근 방법으로 분석한 것처럼 서로 연동하여 나타나고 있는 점을 볼 때, 향후 여러 이유로 손해율이 증가한다면 공동인수물건 규모도 증가될 개연성이 크다.

다. 손해율과 공동인수물건의 관계를 유추할 수 있는 통계모형 분석

손해율과 공동인수물건 규모의 상관관계가 통계적으로 유의한지를 확인해보기 위하여 2007년부터 2016년까지 자동차보험 실적자료를 활용한 통계분석을 실시하였다.²⁵⁾ 분석에 사용되는 통계모형은 선형혼합효과모형(Linear Mixed Effect Model)이다. 분석에서 선형혼합효과모형을 사용한 것은 본 연구에 사용된 자료가 장기자료(Longitudinal Data)이면서 회사별 확률효과(Random Effect)가 존재하기 때문이다.²⁶⁾

분석에는 연도별 더미변수를 포함시킬지 여부에 따라 2가지 모형을 설정하고, 두 가지 모형 중에서 통계적으로 설명력이 더 나은 모형을 선택하였다. AIC 및 BIC 값의 비교를 통해 두 모형을 비교해 본 결과, 연도별 더미변수가 포함된 첫 번째 모형이 더 나은 모형인 것으로 나타났다.

〈표 III-1〉 2개 모형 비교(ANOVA Test)

구분	Df	AIC	BIC	logLik	deviance	Chisq	Chi Df	유의성
모형2	7	-714.37	-696.42	364.19	-728.37	-	-	-
모형1	14	-832.91	-797.01	430.45	-860.91	132.54	7	***

첫 번째 통계모형이 의미한 바는 앞서 개념적으로 손해율과 공동인수물건 규모의 인과관계 유추결과와 유사한 것으로 나타났다. 즉 직전 연도 손해율이 다음 연도 인수 정책 결정에 정(+)의 상관관계로 영향을 주고, 이는 결국 공동인수물건 규모에 정(+)의

25) 부록 참조

26) 선형혼합효과모형은 의학, 공학, 심리학, 경제학 및 경영학에서 널리 사용되며, 횡단자료 분석 및 장기자료 분석에 유용한 모형으로 알려져 있음

영향을 주는 것으로 추정할 수 있다.

모형1을 기준으로 한 분석 결과를 좀 더 세부적으로 살펴보자. 즉, 본 연구에서 확인하고자 했던 질문인 “직전 연도 손해율 수준이 다음 연도 인수기준에 영향을 주는 가?”에 대한 답을 확인할 수 있었다. 즉, 모형1에서 직전 연도 손해율 수준은 다음 연도 인수기준에 정(+)의 영향을 주는 것으로 나타났다. 직전 연도 손해율이 높으면 다음 연도 인수기준이 강화됨에 따라 공동인수물건의 규모가 늘어나고, 손해율이 좋으면 다음 연도 인수기준이 느슨해져서 공동인수물건 규모가 줄어든다는 것이다. 이러한 분석 결과는 보험회사가 인수기준을 정할 때의 중요한 판단요인이 자동차보험에서 수익이 나는지 여부이고, 수익이 나는지 여부를 판단하는 기준이 손해율이므로 인수기준을 마련하는 연도, 즉 공동인수물건의 규모가 결정되기 전 연도의 손해율이 인수기준의 수준 및 공동인수물건 규모를 결정하는 데 큰 영향을 미친다는 것으로 추론할 수 있다.

〈표 III-2〉 손해율과 불량물건구성비의 관계분석 결과

구분	고정효과(Fixed Effect)	
	모형1	모형2
	추정계수(표준오차)	추정계수(표준오차)
Intercept	-0.0408(0.0170) *	-0.0299(0.0195)
Lratio(손해율)	0.0395(0.0145) **	0.0343(0.0138) *
Log(Prem) (회사규모, 보험료기준)	0.0009(0.0005) .	0.0005(0.0007)
Year2010	-0.0031(0.0012) *	-
Year2011	-0.0055(0.0020) **	-
Year2012	-0.0045(0.0013) ***	-
Year2013	-0.0059(0.0013) ***	-
Year2014	-0.0075(0.0015) ***	-
Year2015	-0.0053(0.0018) **	-
Year2016	0.0068(0.0017) ***	-

주: 1) . 는 10%, *는 5%, **는 1%, ***는 0.1% 유의수준에서 통계적으로 유의함

2) 동 분석결과는 REML(Restricted Maximum Likelihood)로 산출한 것임

3) 불량물건의 비율에 영향을 줄 수 있는 연도별 효과를 제거하기 위하여 연도별 변수를 고정효과변수로 사용함

다음으로는 모형1의 연도별 공동인수물건 규모 변화를 통해 자동차보험료에 대한 사회적 압력과 손해율의 관계를 살펴보기로 하자. 먼저 자동차보험이 존재하였던 이후 현재까지의 자동차보험료 조정과 공동인수제도 개선의 관계를 기술하여 보았다. 즉, 자동차보험은 사회보험의 성격이 있어서 보험료 수준은 사회적 압력에 영향을 받는다. 물론 민영보험의 성격도 가지고 있어서 보험회사의 경쟁에도 영향을 미친다. 사회적 압력과 보험회사의 가격인하 경쟁은 원가 인상효과 및 사고발생률 증가 효과를 보험료에 반영할 수 없게 되는 시점이 발생하고, 이로 인해 자동차보험산업 전체의 손해율은 증가한다. 자동차보험 산업 전체 손해율이 증가하면 보험회사는 적자를 보전하기 위한 수단으로 약관상 지급기준을 엄격하게 적용하여 보험금 누수를 막으려고 하고, 보험료 부분에서는 인수기준을 강화하여 보험금 지급 규모가 클 가능성이 있는 계약을 인수거절하려고 한다. 이러한 손해보험회사의 적자 만회 노력은 다시 사회적 논란을 야기한다. 자동차보험은 사회보험에 준한 보험인데 보험회사가 서비스를 축소시켜 자동차보험의 실효성이 떨어진다는 것이다. 또한, 소비자 입장에서는 보험회사가 인수기준을 강화하여 자동차보험 가입 요구를 거절한다는 불만이 증가하게 된다.

자동차보험 서비스 축소와 공동인수물건 증가로 인한 사회적 논란이 지속되면 정책당국이 개입하여 자동차보험 제도 개선을 통하여 자동차보험 합리화, 즉 손해율 정상화 방안을 마련하게 된다. 이러한 제도 개선의 효과로 자동차보험산업 손해율은 안정화되고, 그 안정기조가 일정기간 유지된다. 자동차보험 손해율이 안정된다는 것은 자동차 보험료가 인상되거나 보험금 지급이 감소된다는 의미이므로 소비자들은 자동차 보험료가 너무 비싸다는 불만을 제기하게 된다. 그 불만으로 인해 자동차 보험료는 당분간 인상되지 못하게 되어 다시 손해율이 증가한다. 이와 같이 과거의 경험을 볼 때 자동차 보험료를 둘러싼 양 주체의 갈등과 해소가 주기적으로 반복되었다.

이상과 같은 사회적 압력, 보험회사의 가격경쟁, 손해율 증감, 인수지침 정비 그리고 공동인수물건제도 개선의 상호 관계에 대한 일련의 연쇄작용은 첫 번째 모형의 연도별 계수값을 통해 개략적으로 확인해볼 수 있다. 즉, 손해율이 높았던 2013년과 2014년의 영향으로 2016년의 공동인수물건이 통계적으로 유의하게 증가한 것으로 나타났다. 2010년 이전 손해율이 좋았던 시절의 영향으로 2011년 이후 매년 공동인수물

건의 규모가 통계적으로 유의하게 줄어든 것으로 나타났다.

분석결과에 나타난 바처럼 공동인수물건 규모 증가에 가장 큰 영향을 주는 요인이 자동차보험료 수준이라고 한다면, 공동인수물건의 규모가 줄어들도록 하는 가장 최선의 방법은 자동차 보험료에 사회적 압력 또는 정책적 판단이 개입되지 않도록 하는 것일 것이다. 그렇지만 자동차보험의 사회보험적 성격을 감안할 때 자동차보험료 결정에 사회의 영향을 완전히 배제하기는 어려운 점이 있으므로 차선책으로 위험자등화를 충분히 하는 방법으로 공동인수대상 물건이 가급적 일반물건제도 내에서 흡수될 수 있는 제도적 장치를 마련하는 것이 유효한 대책이 될 것으로 생각한다. 즉, 공동인수물건에 해당되는 위험한 계약이 일반물건으로 흡수될 수 있도록 제도적 장치를 마련한다면, 자동차보험료 인상을 억제하는 등 사회적 논란의 상황에서도 공동인수물건의 규모가 증가하는 것을 완화할 수 있을 것으로 생각된다.

2. 계약자유 제한에 대한 불만

가. 보험계약 자유의 원칙

소비자가 보험에 가입(또는 보험상품을 구입)하고자 할 때 우선 가입 여부를 결정할 수 있는 자유, 보험회사를 선택할 자유, 보험상품을 선택할 자유, 가입한도를 정할 자유, 가입 후 보험을 해지할 자유 등 여러 가지 자유가 있다. 이러한 자유는 소비자 입장에서 권리가 된다.

보험계약이 이루어지기 위해서는 우선 소비자가 보험가입 여부를 정하고 보험회사에게 가입의사 표시를 하여야 한다. 소비자가 보험회사에게 보험가입의사 표시를 하면, 보험회사가 그 소비자와 계약을 체결할지 여부를 결정하여 알려주어야 한다. 소비자의 가입의사 표시와 그 의사표시에 대한 보험회사의 수용의사가 합치되어야 비로소 보험계약이 성립하는데, 이러한 보험계약 체결 특성을 담아 우리는 보험계약을 ‘낙성계약’²⁷⁾이라

27) 대법원 1997.9.5. 선고 95다47398 판결; 대법원 1996.7.30. 선고 95다1019 판결

고 한다.

보험회사도 소비자와 같이 계약 체결의 자유 또는 권리를 가진다. 소비자가 보험계약을 요청(청약)하면 보험회사는 그 소비자에게 보험상품을 판매할지 또는 그 소비자를 그 보험상품 계약자의 풀(모임)에 포함시킬지 여부를 결정하고 그 결과를 소비자에게 통보한다. 보험회사가 청약을 한 소비자를 보험계약자 풀에 포함시킬지 여부를 결정하는 것은 계약자 풀을 동일한 위험집단으로 구성함으로써 그 보험상품 계약자 풀의 수지상등을 유지시키기 위한 행동이다. 수지상등이 유지될 경우에 보험회사는 이익도 손해도 나지 않지만, 수지상등이 어긋나서 수입(보험료)보다 지출(보험금)이 더 많아지면 적자가 나고 결과적으로 그 풀에 속한 보험가입자 및 보험회사는 피해를 입게 된다. 이러한 보험회사의 소비자 선택행위를 '언더라이팅'이라고 부른다. 즉, 보험회사는 언더라이팅을 할 권한 또는 자유를 가진다.

언더라이팅에는 소비자의 가입 여부를 결정하는 행위, 소비자에게 일정한 제약조건을 부과하여 가입을 허용하는 행위 등이 위험도가 낮은 계약자를 선택하려는 보험회사의 모든 행위가 포함된다. 소비자에게 일정한 제약조건을 부과하는 행위에는 가입담보를 제한하거나, 가입한도(가입금액한도)를 제한하거나, 가입특약을 제한하거나, 통상적인 보험료보다 더 높은 보험료를 부과하는 조건으로 가입을 허용하는 등의 행위 등이 있다. 보험회사의 이러한 일반적인 언더라이팅 행위는 보험종목별로 차이가 있는데, 자동차보험에서는 이러한 언더라이팅 행위 중 주로 가입여부 결정, 가입담보 제한, 가입한도 제한 등의 방법을 사용하며 더 많은 보험료를 부과하는 조건으로 가입을 허용하는 방법은 사용되지 않고 있다. 굳이 더 많은 보험료를 부과하는 조건으로 가입을 허용하는 대안적 방법으로는 '공동인수물건'으로 가입을 허용하는 방법이 있을 것이다.

〈표 III-3〉 보험가입(소비자) 및 계약체결(보험회사) 자유(권리)

보험소비자	가입여부 결정권(청약), 보험회사 선택권, 보험상품 선택권, 보험금 가입한도 선택권, 보험계약 해지권 등
보험회사	보험소비자 가입허용 여부(승낙), 상품, 가입한도 및 추가 보험료 납부 등 제한 조건 부과를 통한 가입 허용

나. 자동차보험 의무보험에서 계약자유의 원칙 제한

자동차보험에 계약자유 원칙이 전면적으로 적용된다면 ‘피해자 보호’라는 자동차보험의 존재 이유가 훼손될 수 있다. 즉 소비자가 자동차보험 가입여부를 결정할 권한을 가진다는 이유로 자동차보험 상품을 구입하지 않고 자동차를 운행하다 사고를 낼 경우에 피해자는 자신의 치료비 등을 배상 받는 데 곤란을 겪게 될 것이다. 마찬가지로 보험회사가 언더라이팅을 통해 보험소비를 선택할 수 있는 권리를 허용할 경우에도 자동차보험에 가입하지 않은 소비자가 만들어지고, 자동차보험에 가입하지 않은 소비자가 일으키는 사고에서는 역시 피해자가 경제적으로 구제 받는 데 어려움에 처하게 될 것이다.

자동차는 문명의 이기이지만 그 이기를 사용하면서 야기되는 사고로 인한 피해자 구제 방법을 보완하지 않으면 자동차가 문명의 이기로서 충분히 활용될 수 없으므로 자동차보험제도에서는 소비자와 보험회사의 계약자유에서 일정부분의 제한을 두었다. 즉 소비자는 반드시 자동차보험에 가입해야 하며, 보험회사는 그 계약을 거절하지 못하도록 하고 있다. 특히, 우리나라 및 일본의 자동차손해배상보장법에서는 보험소비자와 보험회사의 계약자유 원칙을 제한하는 이러한 내용의 규정이 명확히 명시되어 있다. 즉, 자동차손해배상보장법 제5조에서는 자동차보유자는 의무적으로 책임보험(대인배상 I)²⁸⁾ 과 대물배상에 가입하도록 하고 있으며, 동법 제24조에서는 보험회사는 보험계약자가 의무보험에 대하여 청약을 하는 경우 이를 거절하지 못하도록 하고 있다. 즉 보험회사가 의무보험에 대하여는 언더라이팅 활동을 할 수 없도록 규정하고 있다.

28) 자동차손해배상보장법 제2조(정의) 5에서는 책임보험이란 “자동차보유자와 『보험업법』에 따라 허가를 받아 보험업을 영위하는 자(이하, ‘보험회사’라 함)가 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우 이 법에 따른 손해배상책임을 보장하는 내용을 약정하는 보험을 말한다”라고 정의하고 있음. 동 정의에 따른 자동차보험상품에서 사용하는 책임보험에 해당하는 것은 대인배상 I 임

〈표 III-4〉 보험가입(소비자) 및 계약체결(보험회사) 의무화

보험가입 의무화	〈자동차손해배상보장법〉 제5조(보험 등의 가입 의무) ① 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 ‘책임보험등’이라 한다)에 가입하여야 한다 ② 자동차보유자는 책임보험등에 가입하는 것 외에 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우에 피해자에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」 및 「건설기계관리법」에 따른 공제에 가입하여야 한다
보험가입 거절 제한	〈자동차손해배상보장법〉 제24조(계약의 체결 의무) ① 보험회사등은 자동차보유자가 제5조제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 보험 또는 공제에 가입하려는 때에는 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우 외에는 계약의 체결을 거부할 수 없다

보험가입자의 자동차보험 의무보험 가입의무화 및 보험회사의 계약체결 거절 제한은 소비자의 가입 여부 결정권한, 보험회사의 승낙 여부 결정권한을 법적으로 제한한 것이다. 이처럼 소비자와 보험회사의 권리를 일부 제한한 것은 앞서 언급한 것처럼 피해자 보호라는 입장 때문이다. 다만 모든 담보에 대하여 이러한 권리제한을 적용한 것은 아니며 타인의 피해를 배상해야 하는 사건에 국한하고 있다. 대인배상과 대물배상이 피해자에게 경제적 손실을 배상해야 하는 사건에서 적용되는 자동차보험 담보이다. 두 배상사고 중에서 자동차손해배상보장법이 도입된 당시에서는 대인배상사고에 국한하여 이러한 권리제한 제도가 도입²⁹⁾되었다. 그러나 물적사고의 증가 등으로 피해자의 경제적 손해를 배상해야 할 필요성이 증가하는 사회 상황을 반영하여 2005년에 그 대상담보 종류를 대물담보로 확장하는 제도 개선이 이루어졌다. 그 결과 대물배상 담보에 대하여도 가입의무화 및 가입거절 제한 제도가 도입되었다. 두 보험담보에서 보험가입자의 권리 제한 영역이 가입 여부 또는 승낙 여부에 국한되지 않고 자동차손해배상 보장법 시행령에서 보장금액 가입한도 선택에도 제한을 두고 있다. 즉, 자동차손해배상보장법 시행령에서는 대인배상 가입한도를 사망기준으로 1억 5천만 원으로 하고 있으며, 대물배상가입한도는 2천만 원으로 규정하고 있다.

29) 1963년 자동차손해배상보장법을 제정함

〈표 III-5〉 보험금 가입한도

〈자동차손해배상보장법 시행령〉

제3조(책임보험금 등) ① 법 제5조제1항에 따라 자동차보유자가 가입하여야 하는 책임보험 또는 책임공제(이하, '책임보험등'이라 한다)의 보험금 또는 공제금(이하, '책임보험금'이라 한다)은 피해자 1명당 다음 각 호의 금액과 같다. 1. **사망한 경우에는 1억5천만 원의 범위에서** 피해자에게 발생한 손해액. 다만, 그 손해액이 2천만 원 미만인 경우에는 2천만 원으로 한다. 2. 부상한 경우에는 별표 1에서 정하는 금액의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액. 다만, 그 손해액이 법 제15조제1항에 따른 자동차보험진료수가(診療酬價)에 관한 기준(이하, '자동차보험진료수가기준'이라 한다)에 따라 산출한 진료비 해당액에 미달하는 경우에는 별표 1에서 정하는 금액의 범위에서 그 진료비 해당액으로 한다. 3. 부상에 대한 치료를 마친 후 더 이상의 치료효과를 기대할 수 없고 그 증상이 고정된 상태에서 그 부상이 원인이 되어 신체의 장애(이하, '후유장애'라 한다)가 생긴 경우에는 별표 2에서 정하는 금액의 범위에서 피해자에게 발생한 손해액

② 〈생략〉

③ 법 제5조제2항에서 "대통령령으로 정하는 금액"이란 **사고 1건당 2천만 원의 범위에서 사고로 인하여 피해자에게 발생한 손해액을 말한다.**

선택의 자유 제한은 보험가입자(소비자) 및 보험회사에게 모두 불만의 원인으로 작용할 수 있다. 소비자 중 일부는 자동차보험에 가입하고 싶지 않지만 법으로 의무적으로 가입하도록 한 '강제성'에 대한 불만이 있을 수 있다. 특히 경제적으로 부유하여 보험가입이 필요 없는 자도 자동차보험에 의무적으로 가입하도록 함으로써 이들 계층에서 불만이 발생할 수 있다. 경제적으로 곤궁하여 자동차보험에도 가입할 수 없는 자도 불만을 가질 수 있다. 그렇지만 보험제도가 적은 비용(보험료)으로 최대 효과(대인배상Ⅱ의 경우 보험금 지급한도가 무한인 조건이 있음)를 볼 수 있는 제도이므로, 그 이면에서는 부유한 자나 그렇지 못한 자나 이익이 된다는 점이 간과된 불만일 것으로 생각된다. 그러므로 실제 사고가 발생하고 양자가 피해 당사자가 되는 상황을 생각해 보면 보험제도를 통한 피해자 보호 방법은 매우 효율적인 방법이라고 생각된다. 다만, 경제적 능력이 낮은 자도 자동차보험에 의무적으로 가입하도록 함으로써 이들의 불만은 수긍이 가는 측면이 있지만 이들의 불만은 피해자 보호문제를 우선으로 본 사회적 합의와 상충된다. 보험회사의 입장에서 소비자들 중에는 자신이 내야 하는 보험료보다 더 위험한 계층임에도 그 계층에 속하는 소비자의 가입요청을 거절하지 못하게 함으로써 위험한 계층이 평균적 위험도를 전제로 산출된 보험상품(일반물건)에 가입할 수

있도록 한 것에 대한 불만이 있을 수 있다. 자동차보험 담보 중 책임보험(대인배상 I) 및 대물배상이 이에 해당된다.

의무보험에서 높은 위험도를 가진 자에게 합당한 보험료를 적용하지 못한다는 보험 회사의 합리적 불만 그리고 이들 의무보험의 경우에도 인수거절을 할 수 있는 해외사례(미국) 등을 감안하여 의무보험에 대하여도 일정조건하에서는 공동인수를 할 수 있도록 자동차손해배상보장법이 개정되었다. 동 자동차손해배상보장법 내용은 동법에 명시된 계약자유 제한 규정을 일부 완화한 것이다. 개정된 자동차손해배상보장법에 따르면 보험회사는 “과거 2년 동안 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지”, “「도로교통법」 제44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전금지”, “「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고발생 시의 조치 의무 등을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우”와 “보험요율산출기관이 인정하는 경우”에 의무보험에 대하여도 인수거절을 할 수 있고, 공동인수를 할 수 있도록 허용하고 있다. 이처럼 규정상으로는 의무보험의 경우에도 공동인수계약을 체결할 수 있지만 실제 운영상에서는 자동차손해배상보장법에서 명시하고 있는 공동인수 가능조건에 해당하는 계약자 발생가능성이 낮은 점, 의무보험에 대한 공동인수제도 운영 방법에 대한 운영주체들 간의 이견 등으로 인하여 의무보험의 공동인수는 거의 이루어지지 않고 있다.

〈표 III-6〉 자동차손해배상법의 공동인수대상 계약 조건

〈자동차손해배상보장법〉

제24조(계약의 체결 의무) ① 보험회사등은 자동차보유자가 제5조제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 보험 또는 공제에 가입하려는 때에는 대통령령으로 정하는 사유가 있는 경우 외에는 계약의 체결을 거부할 수 없다.

② 자동차보유자가 교통사고를 발생시킬 개연성이 높은 경우 등 국토교통부령으로 정하는 사유에 해당하면 제1항에도 불구하고 다수의 보험회사가 공동으로 제5조제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 보험 또는 공제의 계약을 체결할 수 있다. 이 경우 보험회사는 자동차보유자에게 공동계약체결의 절차 및 보험료에 대한 안내를 하여야 한다.

〈자동차손해배상보장법 시행규칙〉

제8조(공동계약체결이 가능한 경우) 법 제24조제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 사유”란 자동차 보유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.

1. 과거 2년 동안 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사항을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우

가. 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지

나. 「도로교통법」 제44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전금지

다. 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고발생 시의 조치 의무

2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 보험요율산출기관이 인정한 경우

다. 자동차보험 임의담보에서 계약자유 일부 제한

자동차보험 담보에는 대인배상Ⅰ, 대인배상Ⅱ, 대물배상, 자기신체사고, 자기차량손해, 무보험차상해로 구성되어 있다. 이중 대인배상Ⅰ(사망기준 1억 5천만 원)과 대물배상(보험가입금액 2천만 원)은 의무 가입하도록 자동차손해배상보장법에 규정되어 있는 담보이다. 기타 담보는 의무가입 담보가 아니므로 일반보험처럼 소비자의 청약에 대하여 보험회사의 승낙으로 가입이 결정된다.

〈그림 III-3〉 자동차보험 상품 및 담보 종류



자동차사고로 발생하는 경제적 손실의 성격에 따라 보상(배상) 여부 및 보상내용 등이 결정되는 이들 담보들은 각각 독립적으로 운영되지 않는다. 하나의 자동차보험사고에는 여러 종류의 손실이 나오고 이들 손실의 종류에 맞도록 담보가 구성되어 있으며, 이들 담보는 서로 연관, 보완되어 사고로 발생하는 경제적 손실을 보상(배상)한다. 예를 들면, 차대차 충돌사고에서 양방의 과실이 존재한다고 가정하고 사고상황을 살펴보면 담보 간 서로 연관성을 명백하게 이해할 수 있다. 차대차 충돌사고로 쌍방의 차량이 파손되었다면 상대방의 차량수리비는 내가 가입한 대물배상 담보로 차량수리비의 총 금액 중 내 과실에 해당되는 부분만큼만 배상해주고 나머지는 상대방이 자신의 자금으로 차량을 수리해야 한다. 상대방이 자기차량손해담보를 가입하고 있다면 총 차량수리비 중 자신의 과실에 해당되는 부분을 동 담보로 수리하면 되지만 그렇지 않을 경우에는 자신이 가지고 있는 개인 자금으로 수리를 해야 한다. 이처럼 자동차사고는 상대방이 있는 사고가 대부분이고, 이 경우 과실 정도에 따라 자신이 가입한 담보로 처리해야 하는 경우가 많이 발생한다. 자동차보험 담보 중 대인배상 I 과 대물배상(보험가입한도 2,000만 원)만 법으로 의무 가입하도록 하고 있지만 자동차사고로 인해 발생하는 경제적 손실의 문제를 자동차보험으로 모두 해소하기 위해서는 임의담보의 보완이

반드시 필요하다. 법적인 측면에 근거하여 자동차보험 담보를 의무가입 담보와 임의가입담보로 구분하지만 사고보장의 완결이라는 측면에서는 이들 모든 담보가 필요하다. 따라서 자동차사고로 인한 경제적 피해 회복을 충분히 받고자 하는 소비자 입장에서 볼 때 보험가입자가 가입 여부를 선택할 수 있는 임의담보라는 이유로 보험회사가 인수여부를 결정하는 것에 소비자의 불만 가능성이 존재한다.

이처럼 임의담보임에도 불구하고 사고처리의 완결이라는 측면에서 소비자 입장을 반영하여 보험회사의 인수거절 권한을 일부 제한한 것이 공동인수제도이다. 다만, 보험회사가 계약의 인수 여부를 결정하는 기준이 직전 연도 실적 손해율이고, 손해율에 직접 영향을 주는 것이 보험료 수준이므로 임의담보임에도 적정 보험료를 부과할 수 있다면 보험회사 입장에서도 수급이 가능할 것이므로, 임의담보를 공동인수로 가입하도록 하되 적정보험료를 부과할 수 있도록 하고 있다.

이러한 공동인수제도는 다른 이름으로 불량물건제도 또는 비경쟁시장제도라고도 부른다. 비경쟁시장제도에는 ‘강제할당제도’, ‘공동인수제도’, ‘재보험기구제도’, ‘국가 펀드제도’ 등 여러 유형이 있을 수 있는데, 우리나라에서는 임의담보에 대하여 공동인수제도를 운영³⁰⁾하고 있다. 2018년 현재 기준으로 보험회사가 공동인수제도로 의무인수해야 하는 담보는 모든 담보이다. 모든 담보에 대하여 공동인수제도로 의무 인수하도록 한 현 제도는 자동차보험 전체 담보를 사회보험으로 인식하는 사회적 경향 그리고 앞서 언급한 바와 같이 사고처리의 완결성을 바라는 소비자의 입장이 반영된 결과로 생각된다.

30) 자동차보험 사업을 영위하는 모든 보험회사는 자동차보험 보험업법 제125조에 따라 금융위원회가 인가한 「자동차보험 공동물건 위험배분에 관한 상호협정」에 근거하여 운영하고 있는 공동인수제도를 운영하고 있음

〈표 III-7〉 보험업법(상호협정 인가)

〈보험업법〉

제125조(상호협정의 인가) ① 보험회사가 그 업무에 관한 공동행위를 하기 위하여 다른 보험회사와 상호협정을 체결(변경하거나 폐지하려는 경우를 포함한다)하려는 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 금융위원회의 인가를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 신고로써 갈음할 수 있다.

② 금융위원회는 공익 또는 보험업의 건전한 발전을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 보험회사에 대하여 제1항에 따른 협정의 체결·변경 또는 폐지를 명하거나 그 협정의 전부 또는 일부에 따를 것을 명할 수 있다.

③ 금융위원회는 제1항 또는 제2항에 따라 상호협정의 체결·변경 또는 폐지의 인가를 하거나 협정에 따를 것을 명하려면 미리 공정거래위원회와 협의하여야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 그러하지 아니하다.

2017년 공동인수제도 개선에서 공동인수제도의 의무가입 담보의 범위를 전담보로 확대함으로써 보험회사의 인수거절 자유 제한을 한층 확대하는 결과를 낳고 있어 새로운 불만 요인으로 작용할 개연성이 커 보인다. 특히, 공동인수계약으로 인수하는 담보의 보험료가 적정한 수준³¹⁾이 되지 않을 경우에는 공동인수계약으로라도 가입하고자 하는 소비자의 기대와 보험회사의 계약자유 제한에 대한 불만이 충돌하는 현상은 자동차보험료를 둘러싼 갈등이 주기적으로 나타나는 것과 동일하게 손해율의 변화에 연동하여 주기적으로 나타날 개연성이 크다. 정책당국은 공동인수의 의무가입 담보를 확대하면서 적정 보험료가 부과되지 않을 것이라는 보험회사의 우려를 해소하기 위하여 실제손해율과 실제사업비율을 반영하여 보험료를 산출·적용하고 하였지만, 자동차 보험료가 과거실적을 바탕으로 미래의 사고가능성(또는 손해 위험도)을 반영하여 산출되기 때문에 요율 산출자 또는 정책당국의 의지가 보험료 산출에 반영될 수밖에 없다. 따라서 자동차보험료 특히 공동인수보험료 수준을 둘러싼 사회적 이슈가 발생하면 공동인수물건의 적정 보험료를 실적 손해율에 근거하여 산출한다는 원칙은 흔들릴 개연성이 있다.

31) 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13); 최근 3년간 공동인수계약의 실제 손해율과 사업비를 바탕으로 보험료를 산출하기로 하였으며, 일반 자동차보험 계약과 유사한 수준으로 운전자 범위·연령에 따라 보험료를 세분화*하기로 함

* (개인용) 운전자 범위: 가족 + 지정1인, 부부 + 지정1인 신설(6종 → 8종)

운전자 연령: 35세 이상, 43세 이상, 48세 이상 신설(5종 → 8종)

3. 공동인수 계약체결 회사 배정의 불일치 가능성

공동인수 운영 구조상 소비자의 불만이 발생할 수 있는 다른 부분으로는 공동인수 신청자가 원하는 보험회사로 배정되지 않을 수 있다는 점이다.

그런데 현 자동차보험 공동인수물건 상호협정(제10조의2)에 따르면 “1. 갱신계약인 경우에는 최종계약을 인수했던 회원이 인수한다.”라고 되어 있어서 전체 자동차 중 회사를 옮기는 계약을 제외하고 대부분의 자동차 소유자는 자신이 원하는 회사와 계약을 체결할 수 있게 된다. 특히 대부분의 개인용 자동차보험의 경우는 동 규정에 따라 자신이 직전에 가입하고 있는 회사와 공동인수계약을 체결할 수 있다. 따라서 공동인수계약을 체결한다는 이유로 자신이 원하는 회사가 아닌 회사로 배정됨에 따른 소비자 불만 가능성은 단체계약을 제외한 개인계약에서는 나타나지 않을 것으로 생각된다.

〈표 III-8〉 공동인수계약 회사 결정방법

〈자동차보험불량물건 공동인수에 관한 상호협정서〉

제10조의 2(계약인수 회원의 결정) ① 제10조에 따라 해당 계약을 인수할 회원은 다음의 각 호에 따르며, 기타 세부사항은 별도 협의하여 규정할 수 있다.

1. 갱신계약인 경우에는 최종계약을 인수했던 회원이 인수한다.

2. 양도·양수차량의 계약인 경우에는 양도차량의 최종 계약을 인수했던 회원이 인수한다.

3. 제1호 및 제2호의 최종 계약은 최근 1년 3개월 이내의 계약 중 「자동차손해배상보장법」 제5조의 의무보험(대통령령으로 정하는 가입금액. 단, 대인Ⅱ의 경우 가입금액 구분 없음)을 초과하여 가입한 최종의 계약으로 한정한다.

4. 제1호부터 제3호까지의 해당 규정에 따라 인수할 회원이 없는 경우에는 제2항에 따라 배정하여 결정된 회원이 인수한다.

4. 공동인수물건 요율제도 및 수준 관련 불만

가. 책임보험(대인배상Ⅰ) 및 대물배상(이하, ‘의무보험’이라 함)에서 위험도에 부합하지 않은 요율적용

의무보험과 그 이외 담보의 공동인수물건 보험료 계산 방법에 차이가 있다. 의무보험 이외 담보의 공동인수물건 기본보험료는 일반물건 보험료에 공동인수물건의 추가 위험을 반영하여 결정되지만, 의무보험은 그렇지 못하다. 이는 의무보험이 자동차손해배상보장법에 따라 보험회사가 가입거절(인수거절)을 할 수 없는 담보이기 때문이다. 의무보험의 보험료 수준을 위험도에 부합하도록 산출하기 위한 장치로 대인배상Ⅰ 특성화요율, 각종 특약요율에 따른 위험도를 반영하는 제도가 도입되었지만 기본보험료 수준에서는 위험도 차이만큼 보험료 차이가 반영되지 않고 있다.

의무보험 이외의 담보에서 공동인수물건 기본보험료가 일반물건보다 다소 높게 결정된다는 것은 일반계약이나 아니면 공동인수계약이나에 따라 위험도 차이가 존재한다는 것을 의미한다. 의무보험이라고 해서 임의가입 담보와 다른 계약자 분포가 존재하는 것이 아니므로 임의담보에서 일반물건과 공동인수물건의 위험도 차이가 존재하는 것처럼 의무보험에서도 동일한 위험도 차이가 존재한다는 것을 의미한다. 그런데 의무보험에서 공동인수물건과 일반물건의 보험료 차이가 없다는 것은 제도적 측면에서 사고위험도 차이를 반영하지 못하고 있다는 것을 의미한다. 따라서 위험도에 부합한 요율적용을 통해 요율적용의 공평성을 확보하려는 보험회사 입장에서는 이러한 제도가 적정하지 않다고 생각할 수 있다.

나. 공동인수대상 담보 확대에 따른 손해율 악화 가능성

공동인수물건 보험료가 적정하게 산출·적용되었는지 살펴보기 위해 2008년부터 2016년까지 담보별 손해율 차이를 살펴보았다. 분석대상 담보는 대인배상Ⅱ, 자기신체사고, 자기차량손해담보로 하였다. 대인배상Ⅰ 및 대물배상(가입한도 2천만 원)은

자동차손해배상보장법에 따라 공동인수대상 담보가 아니므로 제외하였다. 대물배상은 대물배상Ⅰ(2천만 원 이하)와 대물배상Ⅱ(2천만 원 초과)로 분리하여 운영되지 않기 때문에 대물배상 전체가 자배법에 근거한 일반물건 의무가입 대상담보로 간주되고 있다. 자동차보험 담보 중 무보험차상해도 공동인수대상 담보이기는 하지만 그 실적이 미미하므로 본 분석에서 제외하였다. 분석대상으로 삼은 이들 3가지 담보들도 공동인수 상호협정에서 명시되어 있는 운영상 내용 차이로 인해 나타나는 현상에 미묘한 차이가 존재할 수 있으며, 그 차이를 본 분석에서 살펴보고자 한다. 즉, 2017년 12월에 발표된 공동인수제도 개선 이전에는 공동인수대상 담보 중 대인배상Ⅱ와 이론상 대물배상Ⅱ(2천만 원 초과)가 공동인수제도 의무인수 담보이고 다른 담보는 보험회사에서 인수거절을 할 수 있는 담보였다. 즉, 자기차량손해담보와 자기신체사고담보는 여전히 보험회사의 선택의 자유, 즉 언더라이팅을 할 수 있는 대상이었던 것이 2017년부터는 의무인수 담보로 전환되었다.

공동인수 의무 대상 담보였던 대인배상Ⅱ의 과거 9년 동안의 연간 손해를 변화 추이를 보면, 그 변화정도가 상당히 크다는 것을 알 수 있다. 2008년까지는 변화가 거의 없었으나 이후 손해율이 급격하게 증가하여 2012년에는 직전 연도보다 손해율이 132.2%에 이르렀다. 2014년 이후에는 일반물건 손해율과 공동인수물건 손해율이 모두 직전 손해율보다 증가하는 모습을 보이고 있는데, 이는 2015년부터 시행된 자동차손해배상 보장법 시행령에서 경추환자를 9급에서 15급으로 변경함에 따라 기존 15급 보상한도액을 초과하는 경추환자보험금이 대인배상Ⅱ의 실적으로 잡혔으나 그에 부합한 보험료 조정이 이루어지지 않았기 때문이다. 2014년 일반물건과 공동인수물건 손해율 차이는 약 21.6%p이다. 2014년 이후에도 이러한 차이가 지속되고 있는 것으로 나타났다.

일반물건과 공동인수물건 사이의 예정사업비 차이가 약 12%p 수준이므로 이를 감안하더라도 2014년 이후 공동인수물건의 손해율은 여전히 일반물건보다 더 높은 것으로 보인다. 2014년은 자동차보험 손해율이 정점에 이르는 해였으며 2015년 보험료 인상과 제도 개선 등이 반영되어 전체 자동차보험 손해율이 개선되면서 대인배상Ⅱ 공동인수물건의 손해율도 개선되는 모습을 보이고 있다. 그렇지만 대인배상Ⅱ의 공동인수물건의 손해율이 일반물건 손해율보다 월등히 높은 것은 공동인수물건 상호협정에서

인수거절을 하지 못하도록 하고 있고, 동 담보의 보험료가 실제 위험을 적절히 반영하지 못하였기 때문으로 판단된다. 이처럼 공동인수물건의 손해율이 높게 유지된다는 것은 공동인수 대상 물건으로부터 발생하는 손실이 일반물건 가입자에게 전가된다는 것을 의미하므로 이는 효율적용의 형평성 측면에서 문제가 될 수 있다.

〈표 III-9〉 일반물건과 공동물건 손해율 비교(대인배상II)

(단위: %)

연도	일반물건(A)	공동물건(B)	차이(C=B-A)
2008	77.4	76.5	-0.8
2009	66.9	77.5	10.6
2010	71.6	113.5	41.9
2011	76.8	119.0	42.3
2012	77.5	132.2	54.6
2013	72.4	120.1	47.8
2014	119.6	141.2	21.6
2015	127.6	152.6	25.0
2016	121.1	145.3	24.2

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

공동인수대상 담보이지만 공동인수 상호협정에서 의무인수대상 담보가 아닌 자기신체사고와 자기차량손해담보의 과거 9년간 일반물건과 공동인수대상 물건의 손해율을 비교해 보면 대인배상II와 다소 다른 양상을 보이고 있다.

자기신체사고담보의 경우에는 여전히 공동인수대상의 손해율이 일반물건 손해율보다 높다. 그렇지만 2012년과 2013년도를 제외한 기간에서는 두 위험집단의 손해율 차이는 대인배상II보다 크지는 않은 것으로 나타났다. 일반물건과 공동인수물건의 예정사업비율의 차이가 약 12%p정도인 점을 감안하면 자기신체사고담보의 공동인수물건 손해율은 양호한 것으로 분석된다. 공동인수물건의 자기신체사고담보가 일반물건보다 보험료가 더 비싸고 대인배상II와 달리 공동인수대상 담보이지만 보험회사가 위험도가 높은 가입자의 인수를 거절할 수 있기 때문에 손해율이 양호하게 나타난 것으로 판단된다. 따라서 2017년 12월 공동인수물건제도 변경으로 자기신체사고담보의 경우도 공동인수 의무 인수담보가 됨에 따라 공동인수물건 자기신체사고담보의 손해율은

현재보다 더 올라갈 개연성이 있다고 예상된다.

〈표 III-10〉 일반물건과 공동물건 손해를 비교(자기신체사고)

(단위: %)

연도	일반물건(A)	공동물건(B)	차이(C=B-A)
2008	56.8	71.1	14.3
2009	69.4	70.8	1.3
2010	72.3	76.4	4.2
2011	67.8	74.3	6.5
2012	75.0	103.9	28.9
2013	77.4	133.5	56.1
2014	64.4	73.3	8.9
2015	59.0	58.4	-0.7
2016	56.0	50.6	-5.5

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

자기차량손해담보의 경우는 앞서 대인배상Ⅱ와 자기신체사고담보와 다른 손해율 차이 양태를 보이고 있다. 즉, 전체적으로 불량물건의 손해율이 일반물건의 손해율보다 낮은 현상이 나타나고 있다는 것이다. 특히 2013년 이후에는 불량물건 손해율이 일반물건보다 약 20%p 정도 더 낮은 것으로 나타났다. 아마도 이러한 현상은 자기차량손해담보에 대한 보험회사의 언더라이팅 기준이 엄격해진 데 따른 결과로 보인다. 담보별 자동차보험료 수준³²⁾을 살펴보면 대물배상의 보험료가 가장 비싸고 다음으로 자기차량손해담보, 대인배상Ⅰ 순이다. 이는 대인배상Ⅰ, 대물배상 및 자기차량손해담보의

32) 담보별 대당보험료 비교

〈각주 표 1〉 2016년 담보별 대당보험료

(단위: 천 원)

담보	대당보험료
대인Ⅰ	134
대인Ⅱ	88
대물	264
자손	30
자기차량	255
무보험	5

주: 1) 대당보험료는 경과보험료 기준임

2) 자료는 2016년 실적임

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

손해율 악화가 보험회사 실적에 큰 악영향을 준다는 것을 의미한다. 이들 3가지 담보 중에서 대인배상 I 과 대물배상은 일반물건으로 의무가입할 수 있는 담보이면서 공동인수대상 담보가 아니다. 따라서 보험회사가 인수거절 등을 통해 실적관리를 할 수 있는 담보 중 가장 영향력이 큰 담보가 자기차량손해담보이다. 이러한 담보 사이의 특성 차이 때문에 보험회사는 동 담보에 대한 인수지침을 강화하였을 개연성이 크고 그 결과로 2013년부터 2016년까지 공동인수물건 손해율이 일반물건보다 크게 낮은 현상이 나타났을 것으로 생각된다. 특히, 2012년부터 자동차보험 손해율이 점점 증가하는 현상이 나타났으며, 2014년에 손해율 증가가 정점을 이룬 시기인 점을 생각하면, 손해보험회사들이 자기차량손해담보에 대한 인수정책 강화는 자연스러운 현상으로 생각된다.

〈표 III-11〉 일반물건과 불량물건 손해율 비교(자기차량손해)

(단위: %)

연도	일반물건(A)	공동물건(B)	차이(C=B-A)
2008	66.9	63.5	-3.4
2009	78.1	72.7	-5.4
2010	90.2	89.8	-0.3
2011	73.9	67.0	-6.8
2012	64.2	59.1	-5.1
2013	74.4	59.8	-14.6
2014	80.2	59.1	-21.1
2015	72.8	54.5	-18.3
2016	64.9	51.0	-13.9

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

2008년부터 2016년까지 담보 간 공동인수비율의 차이를 비교하여 보면, 의무인수담보인 대인배상Ⅱ에 비하여 자기신체사고담보와 자기차량손해담보의 공동인수비율이 낮은 것으로 나타났다. 이는 손해보험회사들이 상호협정에서 의무인수담보가 아닌 자기신체사고담보 및 자기차량손해담보를 공동인수물건으로 인수하지 않는 경향 때문인 것으로 보인다. 이러한 사실은 손해보험회사들이 대당보험료가 큰 자기차량손해담보에서 일반물건 인수거절과 공동인수물건 인수거절을 통해 손해율을 관리해왔다고 추정할 수 있는 근거가 될 수 있다.

이 기간 동안 대인배상Ⅱ, 자기신체사고, 자기차량손해담보의 부보율 추이를 분석하여 보면, 대인배상Ⅱ와 자기차량손해담보는 90% 이상의 높은 수준을 보이고 있다. 반면에 자기차량손해담보의 경우는 50% 내지 60% 수준에서 부보율이 결정되고 있다. 자기차량손해담보의 부보율이 자기신체사고담보보다 낮은 것은 소비자들이 차량연식의 증가에 따라 자기차량손해담보가입 필요성을 느끼지 못한 점과 연식이 오래된 자동차의 경우에 자기차량손해담보 인수거절을 통해 손해를 관리를 하려는 보험회사의 니즈가 맞아 떨어진 결과로 판단된다.

〈표 III-12〉 담보별 공동인수비율 비교

(단위: %)

연도	대인배상Ⅱ		자기신체사고			자기차량손해		
	부보율	공동 인수비율	부보율	공동 인수비율	차이	부보율	공동 인수비율	차이
2008	92.3	1.8	90.2	1.4	-0.5	54.6	0.9	-1.0
2009	92.8	0.8	90.8	0.7	-1.2	55.5	0.5	-1.4
2010	93.2	0.5	91.5	0.5	-1.4	57.5	0.4	-1.5
2011	93.6	0.6	92.0	0.5	-1.3	58.1	0.5	-1.4
2012	93.0	0.4	91.6	0.4	-1.5	58.7	0.3	-1.5
2013	92.9	0.3	91.5	0.2	-1.6	61.1	0.2	-1.7
2014	93.2	0.3	91.8	0.3	-1.5	63.1	0.2	-1.6
2015	93.4	0.7	91.9	0.8	-1.0	65.0	0.6	-1.2
2016	93.2	1.7	91.7	1.9	0.1	66.2	1.4	-0.4

자료: 보험개발원, 『월말보고서』, 각 월호

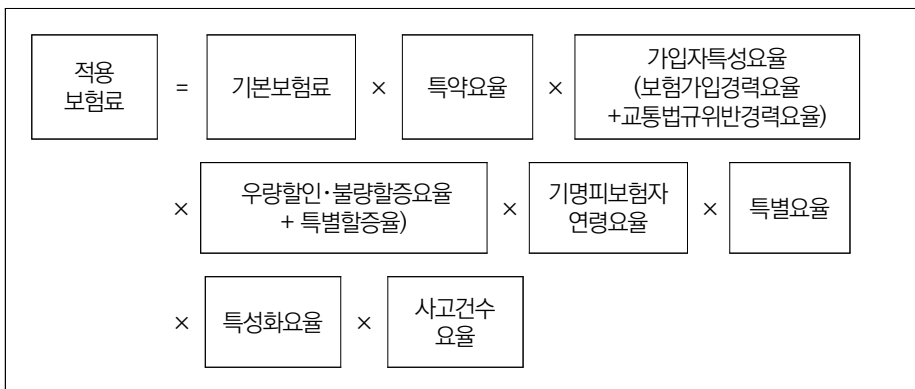
자기차량손해담보 및 자기신체사고담보의 공동인수물건 손해율이 일반물건 손해율보다 낮게 나타나는 등의 현상은 이 두 담보가 공동인수대상 담보임에도 불구하고 대인배상Ⅱ와 달리 보험회사가 인수거절을 할 수 있는 담보이면서, 일반물건보다 보험료가 더 비싼 담보이기 때문으로 생각된다. 따라서 2017년 12월의 공동인수제도 개선으로 이들 담보가 의무대상 담보가 되었기 때문에 보험회사가 위험도가 높은 계약을 공동인수로 전환하여 손해율을 관리하는 언더라이팅 정책은 효과가 크지 않을 것으로 생각된다.

정책당국은 2017년 12월 공동인수물건제도 개선 시 발표된 바와 같이 자기차량손해, 자기신체사고 및 무보험차상해 담보를 공동인수물건 의무가입 담보로 전환하면서 적정 보험료를 산출하도록 제도 개선 방안을 제안하였는데, 동 제도가 적정하게 이루어지지 않을 경우 이들 담보의 공동인수물건 손해율은 이전 대인배상Ⅱ와 같이 높은 수준이 될 개연성이 크고, 공동인수제도 변경에 따른 보험회사의 불만제기 가능성이 커질 것으로 생각된다.

다. 비싼 보험료 적용에 대한 소비자 불만

자동차보험의 보험료는 기본보험료에 보유자의 사고위험 특성이 반영되어 결정된다. 보유자의 사고위험 특성을 요율요소라고 부르며, 이 요율요소를 통해서 자동차 보유자 및 자동차 자체 특성별 위험도 차이가 보험료에 반영된다. 반면 기본보험료는 전체 자동차보험 가입자의 평균보험료이다. 기본보험료가 오르면 손해율이 개선되고 자동차보험료가 인상되었다고 일컬어진다. 반면에 요율요소의 변화는 전체 자동차보험 시장 또는 개별보험회사 수준의 보험료 인상 또는 인하 여부에 영향을 주지 않는다. 왜냐하면 이 요소는 단지 개별 가입자의 위험도 차이만 나타내기 때문이다. 그렇지만 요율요소 값의 변경은 개별 보험가입자 입장에서 보험료 인상 또는 인하로 이어진다.

〈그림 III-4〉 적용보험료 계산식(예), 대인배상 I 기준



공동인수물건 보험료도 기본보험료와 요율요소의 변경으로 영향을 받는다. 공동인수물건 보험료는 일반물건 보험료보다 기본보험료 수준에서 즉, 평균보험료 수준에서 더 비싸다. 일반적으로 공동인수물건 대상자는 위험도가 높아서 보험회사가 인수를 거절한 계약이다. 즉 공동인수물건 대상 계약은 위험도가 높아서 일반물건 보험료로 인수하기 곤란하다. 위험도에 부합한 요율을 적용하기 위하여 자동차보험 산업에서는 공동인수물건 기본보험료를 일반물건 보험료보다 높은 수준으로 산출, 결정, 적용하므로, 평균적으로 공동인수물건 보험료가 일반물건 보험료보다 비싼 것이다. 이때 공동인수물건 보험료는 보험개발원에서 금융감독원에 신고한 일반물건 참조순보험료를 기준으로 만들어진다. 보험개발원의 참조순보험료는 자동차보험 업계 평균보험료로 간주하여도 큰 무리가 없다.

공동인수물건 기본보험료가 일반물건보다 높기 때문에 공동인수물건 가입대상자는 자신이 공동인수물건으로 간주되면 높은 보험료를 내야 한다는 사실 때문에 불만을 가지게 된다. 공동인수물건 대상이 됨에 따라 보험료가 높아지는 현상과 보험회사가 공동인수물건 대상계약을 인수하고 싶지 않음에도 불구하고 상호협정에 따라 불가피하게 인수해야 하는 상황 사이에는 언제나 충돌이 발생한다. 특히, 공동인수물건 자동차보험 담보 중에서 의무적으로 인수해야 하는 담보의 보험료가 실제 위험도보다 낮게 반영된 것이라면 이러한 갈등은 더 비등해진다. 두 이해당사자 사이의 이해상충 문제는 어느 일방이 만족하는 방향으로 제도가 만들어지면 그 제도는 존속하기 어렵다. 그리고 양 이해관계자를 모두 만족시킬 수 있는 제도 또한 만들어지기 어렵다. 즉 공동인수물건제도가 존속하기 위해서는 보험료 수준을 둘러싼 양 이해관계자의 이해관계 상충문제를 감내할 수밖에 없다는 생각이 든다. 동 문제는 자동차보험제도 또는 공동인수물건제도가 존속하는 한 지속될 수밖에 없는 이해상충 문제라고 생각되며, 다만 보험금 누수를 방지하는 다양한 제도 개선을 통해 보험료 증가로 인한 소비자 불만을 줄이는 방법 그리고 손해율 증가에 따른 보험회사 불만을 경감시키는 노력은 가능할 것으로 생각된다.³³⁾

33) 일반적으로 자동차보험료는 통계자료를 근거로 산출됨. 공동인수물건 통계자료가 일반물건에 비하여 위험도가 높게 나타난다면, 그 결과가 공동인수물건 보험료에 반영된 것이므로

공동인수물건 요율요소는 공동인수물건 기본보험료에 일반물건과 공동인수물건을 통합한 실적으로 산출한 공동의 요율 수준이 적용된다. 그러므로 현 자동차보험 요율 결정 시스템에서는 공동인수물건 요율요소가 특별히 공동인수물건계약의 보험료 증감에 영향을 주지 않는다. 다만, 개별 회사별로 요율요소의 확장 또는 요율요소의 세분화 확대는 현재 공동인수물건에 해당되는 계약이 향후에 일반물건으로 취급되느냐 아니면 공동인수물건으로 취급되느냐에 영향을 준다. 즉 개별 보험회사의 언더라이팅이 강화되느냐 아니면 완화되느냐에 영향을 준다. 예를 들면, 기명피보험자 연령요소의 연령구분기준을 1세 단위로 확대한다면, 위험이 높은 공동인수물건 대상자가 일반물건 보험료로 인수될 가능성이 늘어난다. 반면에 기명피보험자 연령요소의 연령구분 기준이 큰 범위로 설정된다면, 그 연령구분 기준에서 높은 사고위험도를 가진 연령계층은 인수거절대상이 될 개연성이 커지는 것이다. 이처럼 요율요소의 수 및 요율요소 구분단위 세분화 확대 여부는 보험회사의 인수기준과 연계된다.

라. 일반물건 보험료가 공동인수물건 보험료보다 높은 현상

우리나라 자동차 보험료 산출 및 적용 구조는 근본적으로 보험개발원의 참조순보험요율서에 따른다. 그렇지만 보험회사 수준에서는 개별 보험회사의 보험료가 참조순보험료 요율 수준과 차이난다. 참조순보험료는 전체 손해보험회사의 자동차보험 통계를 이용하여 산출한 평균적인 값이지만 개별보험회사는 자사의 통계를 근거로 참조순보험료를 참조하여 산출된 것이다. 참조순보험료의 계산식에 포함되는 요율요소의 그룹구분은 참조순보험료를 만드는 주체의 의지와 분석에 좌우된다. 예를 들면, 기명피보험자 연령요율의 그룹단위를 참조순보험료에서는 약 2세 내지 4세 단위로 구분하고

일반물건보다 공동인수물건보험료가 더 비싼 것은 당연한 귀결임. 공동인수물건의 보험료는 일반물건 보험료보다 더 위험도가 높은 계약자 집단의 평균보험료이기 때문임. 즉 통계에 근거한 요율산출 측면에서는 양자의 불만이 객관적, 합리적이라고 볼 수 없음. 다만, 여기서 양 이해관계자의 이해상충 문제는 상호간의 심리적 문제에 국한된다. 즉 보험가입자는 자신의 위험도가 일반물건 수준이라고 생각함에도 공동인수대상으로 간주되고 그 결과 보험료가 올라간다는 것이 불만이고, 보험회사는 위험도가 매우 높은 보험가입자라면 공동인수물건 보험료로 충분하지 않는데 공동인수제도가 있어서 불가피하게 동 계약자를 인수해야 한다는 불만인 것임

있다. 이 위험집단 그룹단위는 손해율차이 등을 반영한 참조순보험료 산출 주체의 결정에 따른 것이다.

보험개발원이 산출, 작성한 참조순보험료 요율제도에는 일반물건이 적용되는 것과 공동인수물건이 적용되는 것 두 가지가 있다. 공동인수물건이 적용되는 요율제도는 일반물건이 적용되는 보험요율제도에 공동인수물건만의 특성을 반영하여 만들어진다. 공동인수물건제도에 포함된 기본보험료와 요율요소도 보험회사들의 보험료와 요율요소의 평균값으로 보아도 무방하다. 위험도 차이를 가급적 많이 뒀으로써 자사의 이익을 극대화하려는 경향(또는 위험도에 부합한 요율을 적용하려는 경향)을 보이는 보험회사의 요율과 평균적인 개념으로 만들어진 참조순보험료 요율서 사이에는 보험료 수준에서 차이가 존재한다.

그런데 일반물건 보험료는 개별보험회사의 보험료이고 공동인수물건 보험료는 평균보험료이므로 특정계층에서는 일반물건 보험료가 공동인수물건 보험료보다 더 비싼 현상이 나타날 수 있다. 즉, 특정한 1인 소비자의 자동차보험료가 특정 보험회사 일반물건 보험료로 가입하는 경우와 그 특정 1인 소비자가 공동인수물건으로 가입하는 경우를 가정해보자. 특정 1인에 적용되는 보험료 수준은 공동인수물건으로 가입하는 경우에 특정보험회사의 일반물건으로 가입하는 경우보다 높아야 한다는 것이 일반적인 인식이다. 그런데 공동인수물건 보험료가 평균적 보험료이므로 특정 보험회사의 일반물건 보험료보다 더 낮아지는 현상이 나타날 수 있다. 특히 특정 일반물건 보험회사가 가격정책 때문에 특정 계층의 보험료를 높이는 경우에는 이러한 현상이 두드러지게 나타날 수 있다. 이는 공동인수물건의 보험료가 일반물건 보험료보다 높아야 한다는 일반적 상식에 반하는 결과이다.

요율요소 적용 측면에서도 평균적인 공동인수물건 보험료와 동일한 회사의 일반물건 보험료에 역전현상이 나타날 개연성이 있다. 앞서 제시한 예에서처럼 보험회사의 가격정책 또는 가격전략이 보험료 수준을 결정하는 데 반영되는 경우에 이러한 현상이 두드러진다. 기명피보험자 연령요율을 1세 단위로 구분하여 요율을 산출, 적용하는 보험회사의 경우 연령간 위험도 차이가 공동인수물건의 위험도차이를 넘어갈 경우에 일반물건 보험료가 공동인수물건 보험료보다 높을 개연성이 있다. 특히 연령구분단위

별 위험도 차이가 공동인수물건 기본보험료에 반영된 추가 위험도 차이보다 큰 경우에 이러한 현상이 더 두드러지게 나타난다. 최근 보험개발원은 이러한 문제를 해소하기 위하여 기명피보험자 연령요율의 연령구분단위를 가능한 세분화하여 문제를 해소하려고 시도하였다. 그렇지만 제도 자체에 존재하는 평균과 개별이라는 개념의 차이로 인하여 공동인수물건 보험료가 개별회사의 일반물건 보험료보다 낮아지는 현상은 늘 상존한다. 즉, 공동인수물건의 보험료가 일반물건 보험료 산출 방식 및 보험료 결정 구조의 연장선에서 결정됨으로써 동 상황이 발생한다. 이는 공동인수물건 운영구조가 일반물건의 연장선에서 결정되었기 때문이다. 그리고 공동인수물건이 공동인수를 전담으로 하는 회사를 통해서 인수, 운영되는 것이 아니라 일반물건을 취급하는 보험회사로 공동인수물건이 배정되므로 공동인수물건에 적용되는 보험료(참조순보험료 기준)와 일반물건에 적용되는 보험료(개별 보험회사 기준)의 비교가 일어날 수밖에 없는 구조이기 때문이다. 그러므로 잔여시장 문제를 해소하기 위해 채택한 공동인수물건제도를 일반물건 시장의 연장선에서 벗어난 다른 체계로 전환하지 않는 한 동 문제가 근본적으로 해소되기는 어려울 것으로 생각된다.

5. 분석결과 요약

이상에서 국내 자동차보험 불량물건 제도의 운영 현황을 분석한 결과를 요약해보면, <그림 III-5>와 같다. 이하에서는 그림에서 요약된 내용을 개괄적으로 설명해보기로 한다.

자동차보험 계약 시장은 보험계약자와 보험회사가 자신의 이익을 추구하기 위한 첨예한 탐색이 이루어지고, 그 결과를 얻기 위한 다양한 노력이 이루어지는 곳이다. 보험계약자는 사회적 여론형성을 통하여 자동차보험의 보험료를 낮추려고 한다. 반면에 이익추구를 위하여 만들어진 조직이라는 태생적 특성 때문에 보험회사는 다양한 방식(적정 보험료 산출 방식 제시 등 논리적 형태 등)을 통하여 회사의 이익에 부합한 보험료를 결정하려고 한다. 이러한 양자의 서로 다른 이해관계는 항상 충돌할 가능성이 있다.

사회 경제적 여건이 변화하여 보험금 원가증가 추세 지속, 사고발생률 증가, 보험사기 증가로 인한 보험금 증가 현상이 계속될 경우 이 두 보험시장 주체 사이의 갈등이 첨예화되어 결과적으로 보험료 인상 또는 인하로 이어진다.

사회적 여론이 자동차보험 보험료 인하 또는 인상억제로 작용할 경우에는 손해율이 증가하고, 이익을 추구하는 보험회사는 손해율 방어를 통한 손실 최소화를 위하여 다양한 방식의 대응책을 강구한다. 그 대응책 중 하나가 공동인수물건 인수지침을 강화하는 것이다.

공동인수물건 상호협정제도는 보험계약자에게는 보험료를 추가 부담시키면서 보험회사에게 인수를 거절하지 못하도록 하는 시장 타협적 제도라고 볼 수 있을 것이다. 시장 타협적 제도인 공동인수제도 운영으로 자동차보험에 가입하고자 하는 보험계약자의 욕망은 충족이 되었지만, 그 운영상 내재된 불가피한 갈등요인으로 인하여 여러 문제점이 나타나고 있다.

첫째가 계약자유 원칙 훼손이라는 측면이다. 임의담보는 보험회사가 계약거절을 할 수 있는 담보이다. 그럼에도 불구하고 공동인수대상 담보를 전체담보로 확장함에 따라 보험회사의 인수거절 권리가 훼손된 측면이 존재한다. 공동인수대상 담보에서 보험회사의 인수거절 권리가 축소되면 공동인수물건대상 담보의 손해율이 악화될 개연성이 크고 그 결과는 공동인수대상 담보 가입자의 보험료를 일반물건 가입자가 보조해주는 결과가 될 가능성이 크다고 생각된다.

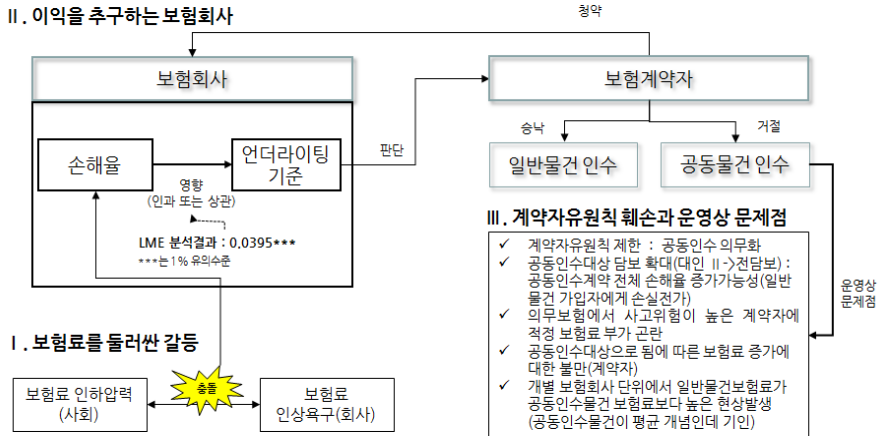
둘째는 의무가입 담보 중 대인배상 I 과 대물배상 가입자 중에서 사고위험이 큰 계약자에게 적정 보험료 부과를 하지 못한다는 경우가 발생할 수 있다. 현재 자동차손해배상 보장법에서는 이들이 의무가입대상담보이지만 공동인수계약을 할 수 있도록 하고 있다. 이는 여러 관련 주체들 사이의 이해관계가 상이하어 동 제도가 시행되지 못하고 있다. 이로 인해 의무보험에서 사고위험에 부합한 요율적용이 이루어지지 않아 요율적용의 공정성 문제가 발생하고 있다. 즉 위험도가 높은 계약자의 보험료를 위험도가 낮은 계약자가 보조해주는 결과가 발생하고 있다.

셋째는 보험계약자가 공동인수대상이 되면서 불가피하게 인상되는 보험료에 대한 불만을 가질 수 있다는 점이다. 공동인수대상 보험료는 일반물건 대상 보험료보다 일

정 부분 높게 결정된다. 이러한 공동인수대상 보험료 결정 방식 때문에 공동인수대상 계약자 중 일부는 자신이 공동인수대상인 것에 불만을 가질 가능성이 있다. 그런데 공동인수제도가 시장타협적 제도이고 그 타협 원칙 중 하나는 공동인수계약에 대하여 위험도에 부합한 보험료를 적용한다. 공동인수대상 계약자의 이러한 불만은 공동인수 제도의 성립 근거를 훼손하는 것이므로 해결하기가 곤란할 것으로 생각된다.

넷째는 공동인수대상 계약의 보험료 결정 방식이 자동차보험 산업 평균적 개념으로 산출된 것이므로, 개별 보험회사 단위에서 산출한 일반물건 보험료가 공동인수대상 계약의 보험료보다 높아지는 현상이 발생할 수 있다. 이는 우리나라 공동인수제도의 보험료산출 방식, 불량물건제도를 공동인수제도로 운영하는 불량물건 처리 방식에 기인한 문제로 불량물건제도 처리 방식을 근본적으로 변화시키지 않는 한 동 문제를 해결하기는 어려울 것으로 생각된다.

〈그림 III-5〉 공동인수제도의 문제점 요약



IV. 미국의 자동차보험 불량물건제도

우리나라의 불량물건제도와 유사하게 미국에는 보험 가입신청자의 위험도가 높아 서 보험회사가 자발적으로 인수하지 않는 사업영역을 의미하는 잔여시장(Residual Market) 제도가 있다. 미국 전체 차량 약 2억 대 중 잔여시장에 해당하는 차량은 270만 대로, 자동차보험 시장의 1.34%를 차지한다. 등록 차량 대수 기준 상위 20개 주의 불량물건 비율은 아래 표와 같으며, 주별로 잔여시장 비율의 편차가 큰 편이다.

〈표 IV-1〉 미국 자동차 대수 기준 상위 20개 주 잔여시장 현황(2015년 기준)

(단위: 대수, %)

상위 20개 주	전체	경쟁시장	잔여시장	불량물건비율
합계	202,681,302	199,962,269	2,719,033	1.342
캘리포니아	26,312,433	26,312,194	239	0.001
플로리다	12,740,120	12,740,030	90	0.001
뉴욕	9,641,485	9,603,497	37,988	0.394
펜실베이니아	8,881,565	8,875,394	6,171	0.069
오하이오	8,451,516	8,451,516	0	0.000
노스캐롤라이나	8,329,492	5,801,945	2,527,547	30.345
일리노이	8,268,194	8,267,931	263	0.003
조지아	7,541,982	7,541,982	0	0.000
미시간	6,487,660	6,483,696	3,964	0.061
버지니아	6,324,512	6,324,114	398	0.006
뉴저지	5,579,884	5,562,788	17,096	0.306
인디애나	4,881,987	4,881,984	3	0.000
워싱턴	4,838,054	4,838,049	5	0.000
테네시	4,686,632	4,686,626	6	0.000
애리조나	4,671,918	4,671,918	0	0.000
매사추세츠	4,442,349	4,382,442	59,907	1.349
미주리	4,411,374	4,411,371	3	0.000
콜로라도	4,187,782	4,187,782	0	0.000
위스콘신	4,167,642	4,167,640	2	0.000

자료: Insurance Information Institute

미국 자동차보험 잔여시장의 메커니즘은 1938년 뉴햄프셔에서 처음 도입되었으며, 현재 미국의 각 주에서는 자동차보험이 필요한 모든 사람들이 보험에 가입할 수 있도록 하기 위해 다음 4가지 유형 중 하나 이상의 제도를 채택하고 있다.³⁴⁾

미국 자동차보험 잔여시장제도 유형은 크게 4가지로 나뉜다. 첫 번째 유형은 뉴욕주 등 43개 주에서 시행되는 가장 일반적인 유형인 자동차보험 할당제도(Automobile Insurance Plan: AIP)이다. 두 번째 유형은 플로리다, 하와이, 미시간, 미주리 등 4개 주에서 도입한 공동인수제도(Joint Underwriting Association: JUA)이며, 세 번째 유형은 노스캐롤라이나, 뉴햄프셔, 매사추세츠주의 재보험기관(Reinsurance Facility)이다. 네 번째 유형은 주기금제도(State Fund)로 메릴랜드주에서 운영 중이다.

〈표 IV-2〉 미국 잔여시장제도 운영 현황

잔여시장제도	참여 주	해당 주
자동차보험할당제(AIP)	43개	앨라배마, 알래스카, 애리조나, 아칸소, 캘리포니아, 콜로라도, 코네티컷, 델라웨어, 조지아, 아이다호, 일리노이, 인디애나, 아이오와, 캔자스, 루이지애나, 메인, 매사추세츠, 미네소타, 미시시피, 몬태나, 네브래스카, 네바다, 뉴저지, 뉴멕시코, 뉴욕, 노스다코타, 오하이오, 오클라호마, 오리건, 펜실베이니아, 로드아일랜드, 사우스캐롤라이나,** 사우스다코타, 테네시, 텍사스, 유타, 버몬트, 버지니아, 워싱턴, 웨스트버지니아, 위스콘신, 와이오밍
공동인수제도(JUA)	3개	플로리다, 하와이, 미시간, 미주리
재보험기관(RF)	3개	매사추세츠, 뉴햄프셔, * 노스캐롤라이나
주기금제도(SF)	1개	메릴랜드
기타	3개	켄터키, 미시간, 뉴햄프셔*

주: 1) * 2개의 제도를 동시에 운영하고 있는 주임

2) ** 사우스캐롤라이나의 경우 1999년 3월 1일까지 재보험기관, 2003년 2월 28일까지 공동인수제도를 운영하다 이후 자동차보험 할당제로 전환함

자료: American Insurance Association(2004)의 내용을 정리함

34) Kenneth S.Abraham(2005), pp. 730~734

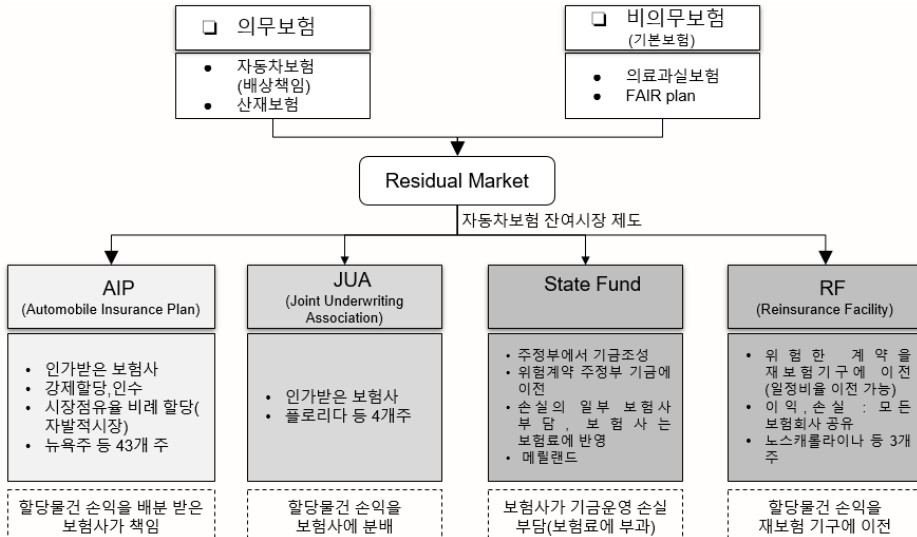
첫 번째 유형인 자동차보험 할당제도는 현재 뉴욕주를 비롯하여 미국에서 가장 일반적으로 시행되고 있는 잔여시장제도이다. 이 제도는 경쟁시장에서 자동차보험에 가입하지 못한 보험계약자들을 경쟁시장 점유율에 비례하여 보험회사에 무작위로 할당하는 것으로, 보험 계약자의 손익에 대한 모든 책임은 배정받은 보험회사가 부담하게 된다.

두 번째 유형인 공동인수제도는 제한된 수의 보험회사가 모든 보험회사를 대행하여 불량물건에 해당하는 가입자의 보험 가입을 담당하는 제도이다. 대행 보험회사가 보험가입자의 보험증권 발행과 보험금 지급 등 모든 서비스를 제공하며, 할당된 불량물건으로 인해 발생한 손익은 경쟁시장의 점유율에 따라 모든 보험회사에 분배된다.

세 번째 유형은 주정부가 기금을 설립하여 잔여시장에 해당하는 물건을 처리하는 주정부 기금 제도이다. 민간 보험회사는 주정부 기금의 운영에 직접적으로 참여하지는 않고 법적으로 운영손실을 보조해야 하며, 이는 해당 주의 자동차보험에 가입한 모든 운전자의 보험료 할증으로 메우게 된다.

마지막 유형은 비법인·비영리 조직인 재보험기관이 자동차보험회사를 통해 보험 서비스를 제공하는 제도이다. 보험회사는 일정 비율의 보험증권을 기관에 이전 또는 양도할 수 있다. 보험회사는 보험증권을 발행한 이후에 해당 증권을 '자발적 사업'의 일환으로 처리할지 또는 재보험기관으로 이전할지를 결정한다. 보험회사는 재보험기관으로 이전할 증권에 대한 보험료를 기관으로 보내고 해당 증권에 대한 배상액이나 비용은 기관에 청구한다. 재보험기관에서 발생하는 이익과 손실은 주에서 영업을 인가 받은 모든 자동차보험회사가 공유한다.(<그림 IV-1> 참조)

〈그림 IV-1〉 미국 공동인수제도 종류



다음에서 4개의 잔여시장 유형별로 대표적인 주를 선정하여, 각 주의 제도에 대해 자세히 살펴보도록 한다.

1. 뉴욕주의 자동차보험 할당제도(Automobile Insurance Plans, AIPs)

가. NYAIP 개요

뉴욕 자동차보험 할당제도(NYAIP)는 자발적인 시장에서 보험에 가입할 수 없는 운전자를 위한 최후의 수단으로 매년 9만 명 정도의 고위험자가 NYAIP를 통해 보험에 가입한다.³⁵⁾

뉴욕주에서 자동차보험 영업인가를 얻은 모든 보험회사는 NYAIP에 의무적으로 참

35) <https://www.valuepenguin.com/auto-insurance/new-york/high-risk-plan>

여하게 되고 자동차보험시장 점유율에 따라 무작위로 보험가입자를 배분받게 된다.³⁶⁾

나. NYAIP 보장 범위

뉴욕주 자동차 운전자의 최소 책임 보험 요건은 1사고당 대인배상 10만 달러, 1인당 5만 달러(상해 2만 5천 달러)이며, 대물배상의 경우 1만 달러이며, 운전자 상해 보호 5만 달러, 무보험운전자상해 5만 달러(1인당 2만 5천 달러)³⁷⁾이다. NYAIP를 통해 보험에 가입하는 자는 할당된 보험회사를 통해 상기 요건의 최소책임 보험에 가입하게 되며, 원하는 경우 대인배상 50만 달러(상해 25만 달러), 대물배상 10만 달러 한도의 보험에 가입이 가능³⁸⁾하다. 보험가입자를 할당받은 보험회사는 해당 보험가입자가 최소 보장 요건 외에 추가적인 보장을 구매할 수 있도록 선택권을 제공하여야 한다.³⁹⁾

다. NYAIP 운영 방식

NYAIP를 통해 보험에 가입하고자 하는 운전자는 최근 60일 이내에 뉴욕의 자발적인 보험시장에서 보험에 가입하려고 했는데 거절당했거나 NYAIP에서 제공하는 보험료보다 낮은 보험료를 찾지 못했다는 점을 증명하여야 한다. 적격한 자가 NYAIP에 보험 가입을 신청하면 해당 신청자는 잔여시장 풀에 포함되어 할당 시스템에 따라 보험회사로 배분된다. NYAIP를 통해 보험가입자를 할당받은 보험회사는 최소 3년 동안 계속하여 보험가입자에게 보험을 제공하여야 한다. 보험가입자가 자발적 시장에서 나온 조건의 보험계약을 체결할 수 있는 경우에는 언제든지 비용 없이 이탈이 가능하다.⁴⁰⁾

NYAIP를 관리하는 위원회는 해당 플랜에 참여하는 보험회사들이 선출한 위원들로 구성되며, 해당 위원회는 보험증권의 적기 발급, 증명서 및 보증서, 재정증명서식, 필

36) New York Insurance law Article 53 §5301

37) New York Vehicle & Traffic Law §341

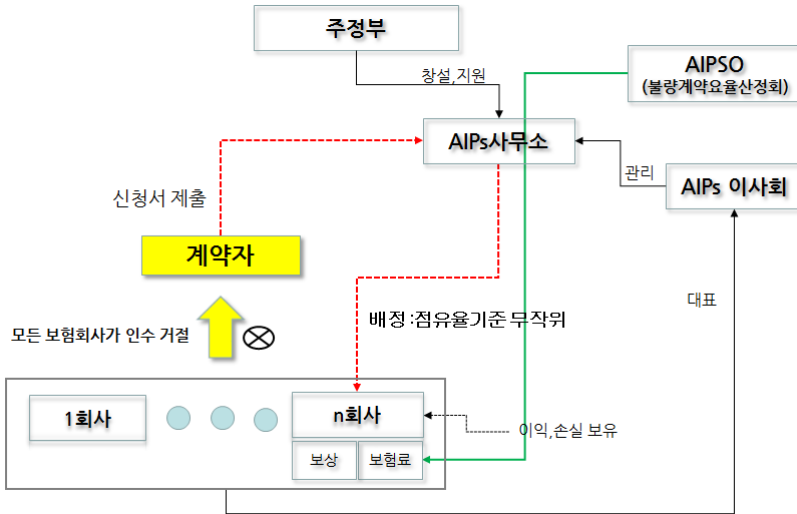
38) New York Insurance law Article 53 §5303

39) <https://www.valuepenguin.com/auto-insurance/new-york/high-risk-plan>

40) https://www.dfs.ny.gov/consumer/faqs/faqs_auto.htm

요한 예치금 모집 등 NYAIP에 참여하는 보험회사의 서비스 기준을 규정한다.⁴¹⁾

〈그림 IV-2〉 뉴욕주 AIP 운영구조



2. 플로리다주의 공동인수(Joint Underwriting Association, JUAs)제도

가. FAJUA 개요

플로리다주는 플로리다주법⁴²⁾에 따라 1973년부터 자동차보험 공동인수제도를 운영하고 있다. 플로리다주에서 자동차보험을 발행하는 모든 보험회사는 의무적으로 플로리다 자동차 공동인수 협회(Florida Automobile Joint Underwriting Association; FAJUA)의 회원이 된다.⁴³⁾

41) New York Insurance law Article 53 §5302(Administration)

42) Florida statue §627.311, §627.351

43) Florida statue 627.311(3)

나. FAJUA 보장 범위

플로리다주의 자동차보험 최소 책임 요건은 대인배상과 대물배상이 동일하게 1만 달러⁴⁴⁾이며, 무과실 책임이 적용된다. 각각의 책임한도를 합하여 최대 30만 달러까지 보험가입이 가능하다.⁴⁵⁾

다. FAJUA 운영 방식

FAJUA는 주의 모든 보험회사를 대신하여 잔여시장 보험가입자의 보험증권 발행과 보험금 청구 등 업무를 담당할 보험회사를 하나 이상 지정하고, 지정된 보험회사는 모든 보험회사를 대리하여 보험가입자에게 서비스를 제공한다.⁴⁶⁾ 보험회사들은 잔여시장 사업으로 발생한 손익을 경쟁시장의 순수입보험료 비율에 따라 부담한다.⁴⁷⁾ FAJUA의 보험요율, 규정, 할증료, 최소보험료, 분류기준은 주 보험규제당국의 허가를 받아야 한다.⁴⁸⁾

플로리다주에 등록된 개인 승용차를 소유한 거주자는 누구나 FAJUA를 통해 보험에 가입할 수 있고, 일정한 요건을 갖춘 비거주자도 FAJUA 보험에 가입이 가능하다. 경쟁시장에서의 보험인수 거절 증명을 요구하는 뉴욕주와는 달리 FAJUA는 거주요건 외에 특별한 가입 요건이 없다.⁴⁹⁾ 이는 FAJUA를 통해 보험에 가입하는 경우 경쟁시장의 유사 상품보다 보험료가 최대 200%까지 높기 때문에 제도를 남용할 여지가 적기 때문인 것으로 보인다.

44) Florida statutes §324.022

45) <https://www.dmv.org/fl-florida/car-insurance.php>

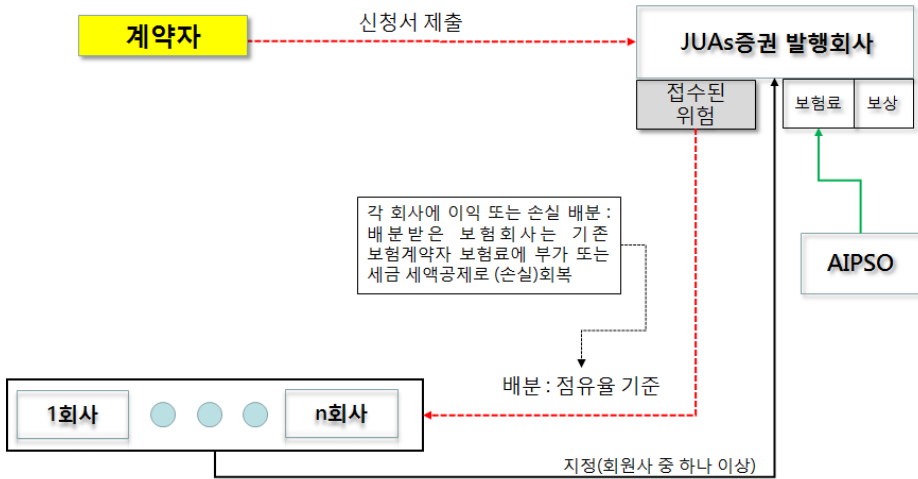
46) Florida statue 627.311(3)(b),(c)

47) Florida Automobile Joint Underwriting Association Manual, A-Article IV. 3; http://www.fajua.org/_pdf/FAJUA_Underwriting_Manual-R05012018.pdf

48) Florida Automobile Joint Underwriting Association Manual, B-Sec.8(Rates)

49) <https://www.valuepenguin.com/auto-insurance/florida/high-risk-plan>

〈그림 IV-3〉 플로리다주의 공동인수제도 운영구조



3. 메릴랜드주의 주기금(State Fund)제도

가. 메릴랜드 자동차보험 기금(Maryland Auto Insurance Fund; MAIF) 제도 개요

메릴랜드주는 1973년 메릴랜드 자동차보험 기금(이하, 'MAIF'이라 함)을 설립⁵⁰⁾하여, 자발적인 시장에서 자동차보험에 가입할 수 없는 운전자들이 보험 혜택을 받을 수 있도록 지원하고 있다. MAIF는 주 일반기금의 보조를 받지 않고 보험계약자와 투자포트폴리오에서 나오는 수익으로 운영된다. MAIF는 주 전역에 있는 1,400개 이상의 보험회사 대리점을 통해 판매되며, 보험계약자를 위한 자체적인 보험금 청구 핫라인과 대인배상 청구센터를 보유하고 있다.⁵¹⁾

50) Maryland Code, Insurance §20-201(a)

51) <https://www.valuepenguin.com/auto-insurance/maryland/high-risk-plan>

나. MAIF 보장범위

메릴랜드 최소 책임보험 요건은 대인배상 1인 3만 달러(사고당 6만 달러), 대물배상 사고당 1만 5천 달러이며, 무보험 운전자 보험 또한 동일한 한도(대물배상은 공제액 250달러)가 적용된다. 자기신체상해의 경우 2천 5백 달러이다.⁵²⁾ MAI의 경우에도 동일한 최소책임보험 요건이 적용⁵³⁾되며, 추가보험에 가입이 가능하다. MAI의 최대 보장한도는 대인배상 1인 10만 달러(사고당 30만 달러)이며, 대물배상은 사고당 10만 달러이며, 무보험 운전자 배상 또한 동일한 한도이다.

다. MAIF 운영방식

MAI에 가입하기 위해서는 메릴랜드에 거주하며 유효한 운전면허증을 소지하는 자가 2개 이상의 자동차보험회사로부터 보험 가입을 거절당했거나 과거 법 위반, 운전 미숙, 신용 불량 등으로 기존의 보험 계약이 취소되었음을 증명해야 한다. 보험료 미납으로 인한 보험 계약 취소의 경우 MAI 가입 대상이 될 수 없다.⁵⁴⁾

MAI 가입 요건을 갖춘 자가 MAI보험 대리점을 통해 보험 가입을 신청하면, 해당 대리점은 MAI를 대리하여 보험증권을 작성한다.⁵⁵⁾ MAIF는 보험료 산정 시 경쟁시장의 보험과 동일하게 운전자의 주행기록, 연령, 성별, 결혼 유무, 차량 타입, 차량 연식 등을 고려하나, 신용등급, 직업, 학력은 고려하지 않는다. 또한, MAIF의 기본요율은 주의 다른 보험회사와 동일한 수준이며, 특별 요율은 상이하다.⁵⁶⁾

52) Maryland transportation code §17-102

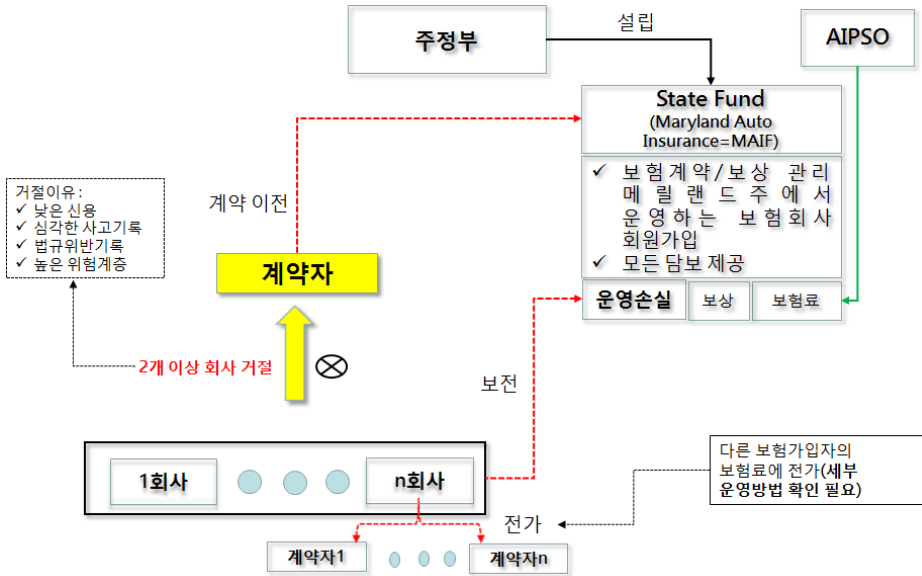
53) Maryland insurance code §20-503

54) Maryland Insurance Code § 20-502(2017)

55) <https://www.valuepenguin.com/auto-insurance/maryland/high-risk-plan>

56) <https://www.mymarylandauto.com/site/resources/faqs/>

〈그림 IV-4〉 메릴랜드주의 주기금제도 운영구조



4. 노스캐롤라이나주의 재보험기관(Reinsurance Facilities, RFs) 제도

가. 노스캐롤라이나 재보험기관(North Carolina Reinsurance Facility; NCRF) 제도 개요

노스캐롤라이나주는 1973년 비영리·비법인인 노스캐롤라이나 재보험기관(이하, 'NCRF'이라 함)을 창설⁵⁷⁾하고, 모든 운전자가 자동차 배상책임보험에 가입할 수 있도록 지원하고 있다. 노스캐롤라이나주는 2015년 기준 주 전체 운전자의 30%가 잔여시장을 통해 보험의 혜택을 받고 있으며, 미국 내 자동차보험 잔여시장 비율이 가장 높은 주에 해당한다.

57) North Carolina General Statutes §58-37-5

주에서 자동차보험 인수 허가를 받은 모든 보험회사는 NCRF의 회원이다. 이들 보험회사는 원칙적으로 고객의 자동차보험 가입을 거부할 수 없고 고위험 보험증권을 재보험기관에 양도할 수 있다. 보험회사가 NCRF에 보험증권을 양도하면 해당 증권의 보험료 또한 기관으로 이전되며 재보험시설로 이전된 보험증권의 손실은 자동차보험 인수실적에 비례하여 모든 회원사에 배분된다. 보험회사는 일반 자동차보험 가입자의 보험료 할증을 통해 해당 손실을 보전한다.

나. NCRF 보장 범위

노스캐롤라이나주의 자동차보험 최소책임요건은 대인배상 1인 3만 달러(사고당 6만 달러), 대물배상(2만 5천 달러)이다.⁵⁸⁾ NCRF의 최소한도도 이와 동일하게 책정된다.⁵⁹⁾

NCRF는 소비자가 보험회사를 통해 자동차보험에 가입하고 이후에 보험회사가 해당 증권을 재보험시설에 보내는 구조이므로, 소비자의 입장에서는 일반적인 보험의 보장범위와 옵션이 동일하다는 특징이 있다.

다만 NCRF에서 이전받는 보험증권의 최대한도가 대인배상 1인 10만 달러(사고당 30만 달러), 대물배상 사고당 5만 달러이므로 실질적으로 이 한도 범위 내에서 보험 가입이 이루어진다.⁶⁰⁾

다. NCRF 운영 방식

고위험 운전자가 자동차보험에 가입하는 경우, 보험회사는 운전자가 노스캐롤라이나주에서 유효한 면허증을 보유하지 않았거나 일정기간 동안 보험료를 미납한 경우가 아니면 보험 가입을 거부하거나 보험 계약을 취소할 수 없다.

노스캐롤라이나주의 자동차 보험료는 운전자의 연령, 주행 기록, 거주지, 차량의 제

58) North Carolina General Statutes §20-279-1

59) North Carolina General Statutes §58-37-35

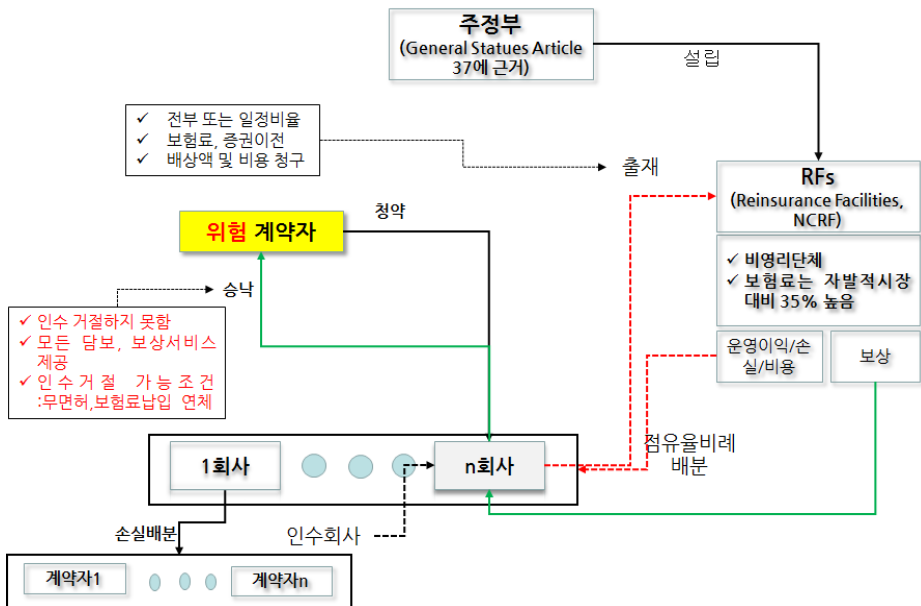
60) North Carolina General Statutes §58-37-35

조업체와 모델, 차량 사용 방식 등 여러 가지 요소를 고려하여 산정되며, 이는 NCRF에 이전되는 보험증권의 경우에도 동일하게 적용된다.⁶¹⁾ NCRF에 이전되는 보험증권의 보험료는 보험회사가 자체적으로 보유하는 보험보다 35% 높은 수준이다.

노스캐롤라이나 주는 자동차보험 가입이 의무가 아님에도 불구하고 무보험운전자 비율이 낮은⁶²⁾ 것은 잔여시장을 통한 보험가입이 쉽다는 재보험시설의 장점 때문인 것으로 보인다.

반면 저위험 운전자에게 보험료 할증을 통해 고위험 운전자의 보험 손실을 떠넘긴다는 불합리성이 지속적으로 지적되고 있다.⁶³⁾

〈그림 IV-5〉 노스캐롤라이나주의 재보험기관 운영구조



61) <https://www.valuepenguin.com/auto-insurance/north-carolina/north-carolina-reinsurance-facility>

62) III(2018. 4), Facts+Statistics: Uninsured motorists의 자료에 따르면, 미국의 무보험 운전자 비율(추정치)는 13%이며, 노스캐롤라이나주는 이의 절반 수준인 6.5% 수준임(2015년 기준)

63) Elilehrer(2008)

또한 보험회사가 보험금 지급을 통제할 유인이 없다는 점도 재보험시설의 문제점으로 지적된다. 개별 보험회사는 보험회사를 통해 보험에 가입하였으나 시설에 포함된 피보험자에게 보험금 지급 시 조사 비용 등을 모두 부담해야 하는데, 손해 통제를 통해서 얻는 이익은 시설에 참여하고 있는 모든 회사와 공유하게 된다. 이러한 상황 때문에 보험회사는 잔여시장에 해당하는 피보험자의 손해액을 통제하려는 노력을 하지 않게 된다.⁶⁴⁾ 뿐만 아니라 보험회사는 고위험운전자로 인한 손실 부담을 줄이기 위해 많은 비율의 보험증권을 재보험기관으로 이전한다.

〈표 IV-3〉 미국의 잔여시장제도 비교표 I

잔여시장제도	자동차보험 할당제도	공동인수제도
해당 주	42개 주	4개 주
대표 주	뉴욕(New York Automobile Insurance Plans: NYAIP)	플로리다(Florida Automobile Joint Underwriting Association: FAJUA)
법 규정	New York Insurance law Article 53 §5301	Florida statue §627.311, §627.351
최소책임요건	사고당 대인배상 10만 달러 (1인 5만, 상해 2만 4천), 대물배상 1만 달러	사고당 대인 및 대물배상 각각 1만 달러
가입절차	1. 60일 이내 자발적 시장에서 보험 가입이 거절된 신청자가 NYAIP에 보험가입 신청 2. 신청자는 잔여시장 풀에 포함 3. 할당시스템에 따라 신청자를 보험회사로 배분 4. 신청자는 할당된 보험회사에서 보험에 가입	1. 일정거주요건을 갖춘 신청자가 지정된 보험회사를 통해 FAJUA에 보험가입 신청 2. 지정된 보험회사는 모든 보험회사를 대리하여 서비스 제공
발생한 손익 처리	해당 증권에 대한 손익은 할당된 보험회사가 부담	경쟁시장의 순수입보험료 비율에 따라 모든 보험회사에게 할당
보험회사 참여	자동차보험 영업인가를 얻은 모든 보험회사는 NYAIP에 의무적으로 참여	주에서 자동차보험을 발행하는 모든 보험회사 의무 참여
보험료 수준	-	경쟁시장의 유사상품보다 최대 200% 높음
의무보험 관련 규정	Vehicle&Traffic Law §312	Florida statutes §627.7275

64) Scott E Harrington, S.Travis Pritchett(1990), p. 436

〈표 IV-3〉 계속

잔여시장제도	자동차보험 할당제도	공동인수제도
재정책임 관련 규정	Vehicle & Traffic Law §341	Florida statutes §324.022
의무보험 가입거절	-	Florida statutes §627.7261
보험의 취소 및 갱신거절	New York Insurance law §3425	Florida statutes §627.728
잔여시장제도 책임한도	New York Insurance law §5303	-

〈표 IV-4〉 미국의 잔여시장제도 비교표 II

잔여시장제도	주기금 제도	재보험시설 제도
해당 주	1개 주	2개 주
대표 주	메릴랜드(MarylandAutoInsuranceFund; MAIF)	노스캐롤라이나(North Carolina Reinsurance Facility; NCRF)
법 규정	Maryland Code, Insurance §20	North Carolina General Statutes Article 37
최소책임요건	사고당 대인배상 6만 달러 (1인 3만 달러), 대물배상 1만 5천 달러	사고당 대인배상 6만 달러 (1인 3만 달러), 대물배상 2만 5천 달러
가입절차	1. 2개 이상의 자동차보험회사로부터 보험가입 거절된 신청자가 MAI 보험대리점에 보험가입 신청 2. MAI보험대리점이 MAI를 대리하여 보험증권 작성	1. 소비자가 보험회사를 통해 자동차보험에 가입 2. 보험회사가 가입된 보험증권 중 불량물건에 해당하는 증권을 재보험시설로 이양
발생한 손익 처리	모든 보험회사가 공유	모든 보험회사가 공유
보험회사 참여	-	주에서 자동차보험 인수 허가를 받은 모든 보험회사 의무 참여
보험료 수준	기본요율은 주의 다른 보험회사와 동일한 수준	보험료가 35% 높은 수준
의무보험 관련 규정	Maryland transportation code 17-103	-
재정책임 관련 규정	Maryland transportation code 17-102	North Carolina General Statutes §20-279-1
의무보험 가입거절	Maryland insurance code 20-520	-
보험의 취소 및 갱신거절	-	North Carolina General Statutes §58-36-85
잔여시장제도 책임한도	Maryland insurance code 20-503	North Carolina General Statutes §58-37-35

5. 사우스캐롤라이나주 사례를 통해 살펴본 잔여시장제도의 시사점⁶⁵⁾

사우스캐롤라이나주는 1975년 자동차의무보험제도를 도입함과 동시에 잔여시장제도로 재보험시설을 설립하였다. 그러나 1990년대 초반 전체 자동차보험시장에서 잔여시장에 해당하는 피보험자 비율이 지나치게 높아지고⁶⁶⁾ 많은 보험회사들이 자동차보험 사업을 정리⁶⁷⁾하면서 자동차보험제도 개혁의 필요성이 대두되었다. 이와 같은 문제가 발생한 배경은 크게 세 가지이다.

첫째, 자동차보험 요율규제이다. 잔여시장제도 도입 당시 입법자들은 보험료에 대한 엄격한 규제를 통해 피보험자에게 과도하게 높은 보험료가 부과되는 것을 방지하고자 하였다. 이에 따라 보험회사들은 사전에 감독당국에 보험요율을 승인받아야 했고, 고위험운전자군은 상대적으로 낮은 요율로 보험에 가입할 수 있게 되었다. 재보험기관 요율 규제와 상대적으로 느슨한 자격 요건 때문에 고위험운전자들이 자발적인 시장에서 보험에 가입할 수 있는 경우에도 재보험시설을 선택하는 경우가 많았다.

둘째, 운전자의 위험도 분류에 관한 제한이다. 주정부는 보험회사가 피보험자의 위험도를 분류하여 보험료를 상이하게 부과하는 것을 허용하지 않았다. 이에 따라 보험회사는 상대적으로 위험도가 높은 운전자의 보험증권을 재보험시설로 보냄으로써 발생 가능한 손실을 공유하고자 하였다.

셋째, 재보험시설 제도 자체의 한계이다. 재보험시설에서 발생하는 손익을 모든 보험회사가 공유하는 재보험시설의 구조로 인해 보험회사들이 적절한 손실통제를 하지 않는 도덕적 해이 문제가 발생하였다.

이처럼 잔여시장 부문의 적자가 커지고 시장의 자율성이 제한되어 고위험운전자를 위한 경쟁시장의 발전이 더뎠던 상황에서 1997년 자동차보험제도 개혁이 단행되었다.(<표 IV-5> 참조)

65) Martin F. Grace, Robert W. Klein, Sharon Tennyson(2013)의 내용을 정리함

66) 1992년에는 재보험시설에 속하는 보험가입자가 전체 보험가입자의 42%를 차지하게 되었음

67) 1990년 사우스캐롤라이나주에서 자동차보험을 판매하던 회사는 80개였지만, 1996년에는 55개사로 감소하였음

〈표 IV-5〉 사우스캐롤라이나주 자동차보험 개혁 주요 내용

구분	규정	개정 전	개정 후
보험요율	접수/승인	사전 승인	요율 유연화
	위험도 분류	제한적	유연성 증가
	요율 공청회	개최	미개최
인수 제한		극히 제한적	완화됨
대행사 수수료 지급*		불가	가능
잔여시장	제도	재보험시설	공동 인수 → 보험할당
	보조금	지급	미지급
의무보험제도		시행	미시행

주: 면허를 가진 대행사가 다른 보험회사의 요청에 의해 보험증권을 작성하고, 수령한 수수료의 절반을 공유하는 것을 의미함

자료: Grace, Klein and Phillips(2002)

법 개정에 따라 사우스캐롤라이나주의 재보험시설은 1999년 3월 1일부터 3년에 걸쳐 단계적으로 폐지되었으며, 이를 대체하기 위한 잔여시장제도로써 공동인수제도가 2003년 2월까지 한시적으로 도입되었다. 주정부는 공동인수제도를 도입하면서 잔여시장의 진입장벽을 높여 잔여시장에 해당하는 보험가입자를 줄이고 가능한 한 많은 보험가입자가 자발적 시장을 통해 보험에 가입하도록 하였다. 이후 2003년 3월부터 현재 사우스캐롤라이나주의 잔여시장제도이자 미국에서 가장 보편적인 제도인 보험할당제도가 도입되었다. 위험할당제도는 보험회사가 할당된 피보험자에 대한 보험료를 징수하고 보험금 지급에 관한 전적인 책임을 부담하기 때문에 손익을 공유하는 재보험시설과는 달리 손실을 통제하고자 하는 유인이 존재한다.

이러한 제도 개혁을 통해 한때 42%에 달하던 잔여시장 자동차보험 가입자 비율은 현재 0%로 감소하였으며, 무보험자 비율과 보험료 수준⁶⁸⁾도 미국 평균보다 낮은 수준이다(2015년 기준).

사우스캐롤라이나주의 잔여시장제도 개혁 사례를 통해 아래와 같은 시사점을 얻을 수 있다.

첫째, 보험가입자가 잔여시장보다는 자발적인 시장에서 보험에 가입할 수 있도록

68) 2015년 기준 사우스캐롤라이나의 무보험자(추정) 비율은 9%, 미국 평균은 13%이며, 평균 자동차 보험료는 연간 1,286달러(미국 평균 1,318달러)임

자발적시장 내에서 피보험자 위험도 분류를 세분화하여야 한다.

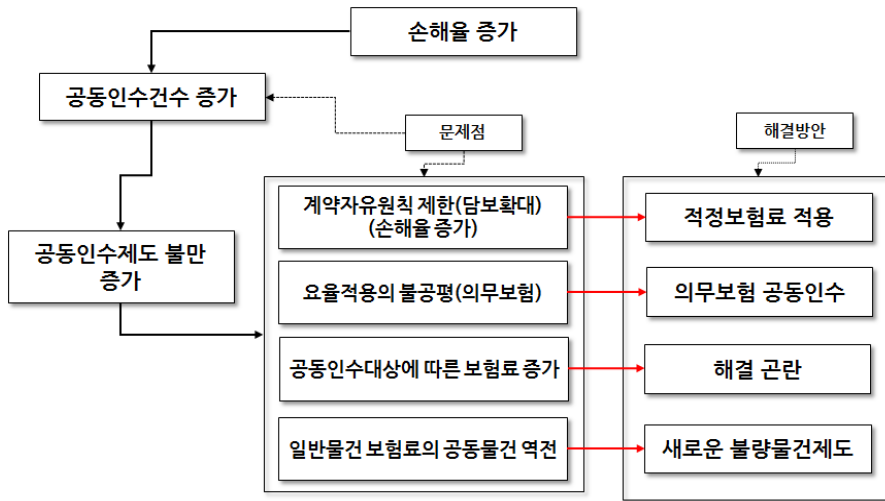
둘째, 보험회사가 위험도 분류에 따라 합리적인 보험료를 산정할 수 있도록 지나친 요율 규제는 피하고 시장의 자율성을 장려하여야 한다.

셋째, 보험회사가 피보험자로 인해 발생하는 손실 통제를 해야 할 유인을 제공할 필요가 있다.

V. 자동차보험 불량물건제도 개선 방향

앞장에서는 우리나라 불량물건 운영제도의 여러 문제점을 살펴보았다. 이러한 문제점들 중에서 '공동인수 대상으로 분류됨에 따른 소비자의 불만(가격인상 불만)'을 제외하고 대부분의 문제는 해소할 수 있는 방안이 존재하는 것으로 생각된다.

〈그림 V-1〉 공공인수물건 제도의 문제점 해소 방향

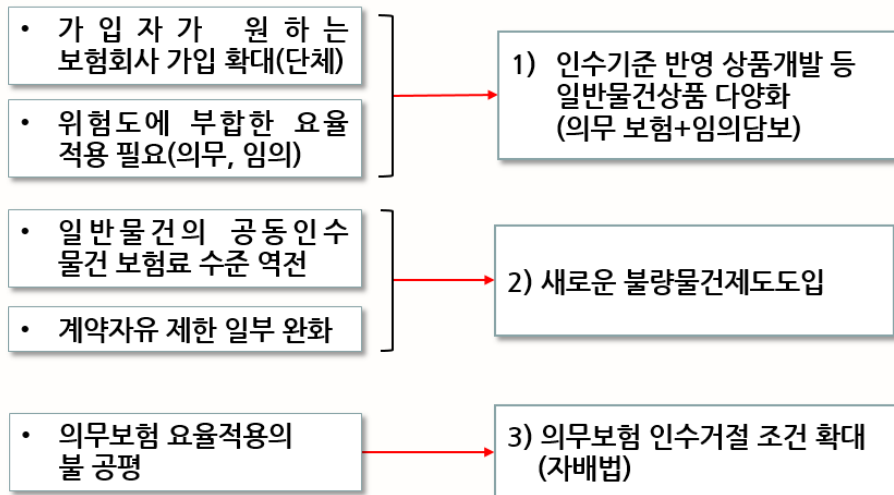


자동차산업 전체 손해율 증가로 인한 공동인수물건 대상 건수의 증가현상이 시장에서 자연스럽게 해소될 수 있는 방안으로는 공동인수물건에 해당하는 계약자가 다소 보험료를 더 내더라도 일반물건으로 가입할 수 있도록 하는 것이다. 이 방법으로는 일반물건 시장의 보험료결정이 실적 손해율 변동을 반영하여 유연하게 결정될 수 있는 제도가 안착하는 것과 일반물건 시장의 요율요소를 다양화하는 두 가지 방법이 있다.

정부에서 2017년에 공동인수제도 개선을 발표하면서 공동인수물건시장의 보험료가 실적 손해율의 변동사항을 반영할 수 있도록 하겠다고 한 점은 공동인수물건 의무가입 담보를 기존 대인배상Ⅱ에서 전담보로 확대함에 따른 보험회사의 우려 등을 해소하는데 기여할 것으로 생각된다.

그리고 의무보험에서 요율적용의 불공정성 문제를 해소하기 위해서는 자동차손해배상보장법을 개정하여 보험회사가 의무보험도 인수거절을 하도록 허용하고, 인수거절된 계약은 공동인수물건으로 인수할 경우에 자동차손해배상보장법 제24조(계약의 체결의무)를 위반하는 것이 아닌 것으로 해석될 수 있도록 제도 정비가 필요하다. 개별 회사의 일반물건 보험료가 공동인수물건 보험료를 초과하는 현상 등은 불량물건 전담회사(또는 기구)설립과 같은 새로운 잔여시장제도를 도입함으로써 해소할 수 있을 것으로 생각된다. 불량물건 전담회사가 영업대상으로 삼는 계약은 고위험 계약이다. 이 상에서 개괄적으로 설명한 우리나라 불량물건제도 문제점 해소 방안의 세부내용을 아래에서 자세히 살펴보기로 한다.

〈그림 V-2〉 불량물건제도의 문제점 해결 방안



1. 고위험 계약자가 일반물건 시장에서 인수될 수 있는 제도 도입 (일반물건 인수기준에 따른 요율 차등요소 도입)

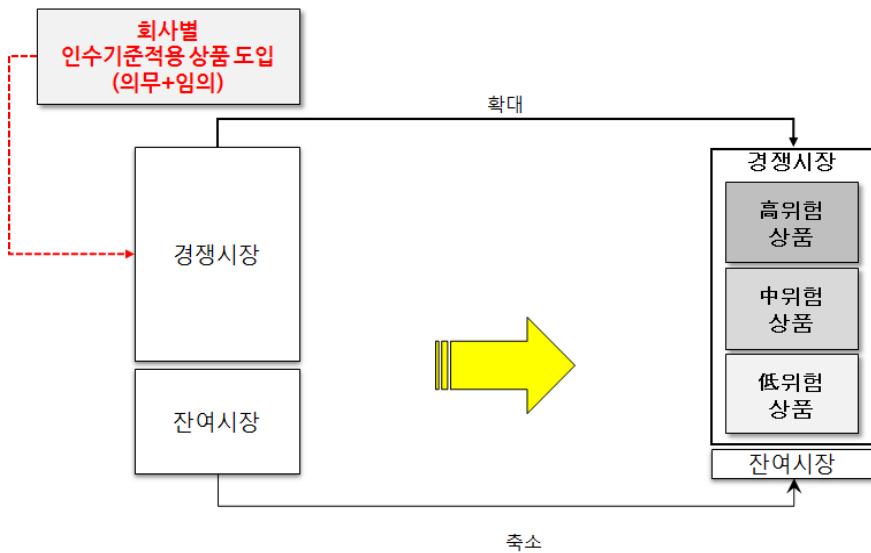
공동인수물건 관련 사회적 논란이 없어질 수 있는 가장 좋은 방법은 자동차보험료가 손해율에 부합하게 조정되는 것이며, 사회가 그러한 보험료를 인정하는 것이다. 하지만 자동차보험에 가입하지 않아도 됨에도 불구하고 불가피하게 가입한다는 인식으로 인한 자동차보험료 납입과 수준에 대한 불만은 쉽게 없어지기 어려우므로 사회 구성원의 인식전환을 기대하기는 어려울 것으로 생각된다.

따라서 차선의 방법을 선택하여야 하는데, 그 방법은 일반물건의 보험료 세분화 기준을 다양화함으로써 공동인수물건 대상계약이 일반물건계약으로 체결될 수 있도록 하는 것이다. 일반물건 보험료 세분화 다양화 방법으로는 기존 요율상대도의 세분화 범위를 확대하거나 새로운 요율요소를 도입하는 것이다. 기존 요율상대도 세분화 확대 방법은 현재 자동차보험에서 일반적으로 사용되는 방법이지만 인수조건 변경에 따른 인수거절, 즉 공동인수물건 증가 문제를 해소하기는 다소 미흡한 측면이 있다. 새로운 요율요소를 도입하는 방법은 기존 요율요소를 보완하여 일반물건으로 공동인수대상 계약이 체결될 수 있는 여지를 확대할 수 있지만, 인수조건과 연계되지 않은 요율요소 도입의 경우 여전히 공동물건화 가능성 축소 문제를 해소하는 데 미흡한 측면이 있다고 생각된다. 따라서 새로운 요율요소 도입 방법으로 인수기준을 요율차등화 요소로 사용하는 것이 기존 요율상대도 세분화 확대, 인수기준과 관련 없는 새로운 요소 도입이 해소하지 못한 공동인수 최소화 문제에 직접적으로 관여하는 방법이 될 것으로 생각된다.

인수기준을 요율차등화 요소로 사용하는 방법을 조금 더 세부적으로 살펴보면, 그 방법은 보험회사별로 인수기준에 사용되는 변수(사고 건수, 특정 위험변수 등)를 이용하여 인수기준을 여러 단계(계층)로 작성하고, 그 작성된 단계(계층)별로 요율 수준(요율상대도)을 산출하여 적용하는 것이다. 예를 들면, 인수기준으로 자동차보험시장을 3개 정도의 시장, 즉 고위험군, 중위험군, 저위험군으로 세분화하고 고위험군에는 높은 보험료, 중위험군에는 평균적 보험료, 저위험군에는 보험료를 할인하는 상품을

개발하는 것이다. 보험회사는 3가지 위험군 중에서 고위험군으로도 인수를 할 수 없는 가입자만 인수거절하게 된다. 모든 보험회사가 고위험 상품으로도 인수하지 않는 가장 위험도가 높은 위험집단만 비경쟁시장에서 인수되는 것이다. 즉, 인수기준에 따른 요율요소 차등화 요소를 도입함으로써 가급적 많은 기존 공동인수대상 계약이 일반물건 계약으로 흡수되도록 하는 효과를 얻을 수 있을 것으로 생각된다.

〈그림 V-3〉 인수기준 요율요소 도입



2. 실적 손해율에 부합한 자동차보험료 산출, 적용관행 정착

Bouzouits·Bajtelsmit(1997)의 연구 등 선행연구를 보면, 요율규제가 엄격할수록 잔여시장규모가 증가하는 것으로 나타났다. 우리나라의 직전 연도 손해율과 공동인수규모의 상관관계를 분석한 결과⁶⁹⁾를 보더라도 자동차보험 손해율 크기와 공동인수물건 규모는 정(+)의 상관관계가 있는 것으로 분석되었다. 이러한 연구결과들은 자동차보험

69) 부록 참조

일반물건 보험료가 적정 손해율에 부합하게 조정된다면 일반물건으로 공동인수물건에 해당하는 위험도가 높은 계약을 상당부분을 흡수할 수 있다는 것을 의미한다.

그리고 현행 공동인수물건제도의 문제점 중 하나가 위험도에 부합하지 않도록 요율이 적용된다는 보험회사의 불만이 있다는 것이다. 2017년 공동인수물건제도 개선 이전의 공동인수물건 의무가입 대상 담보인 대인배상Ⅱ의 손해율을 기타 담보의 공동인수물건 대상의 손해율과 비교해보면 공동인수 대인배상Ⅱ 보험료가 기타 담보보다 월등히 높은 분석결과는 보험회사의 우려를 뒷받침한다고 생각된다. 보험회사의 공동인수제도에 대한 그러한 우려 그리고 자동차보험 손해율이 악화될 경우에 인수지침을 강화하려는 보험회사의 과거 경영전략 행태 등을 볼 때, 공동인수물건 보험료가 적정하게 산출, 적용되지 않는다면 동 제도 운영상의 사회적 갈등이 재연될 가능성이 있다고 생각된다.

따라서 공동인수물건 규모의 축소, 공동인수물건 보험료 적정성에 대한 보험회사의 불만 등을 해소하기 위해서는 일반물건 자동차보험료도 손해율에 부합하게 조정될 수 있는 사회적 여건이 마련되어야 하며, 공동인수물건 보험료가 실적 손해율에 부합하게 조정될 수 있는 제도가 구비되는 것이 필요하다고 생각된다. 이러한 의미에서 2017년 공동인수 의무가입 대상 담보를 전담보로 확대하면서 실적 손해율 및 실적 사업비용을 반영하여 공동인수물건 보험료가 조정되도록 하겠다는 정부의 발표는 매우 적절하였다고 생각된다.

3. 의무보험(책임보험(대인배상Ⅰ) 및 대물배상)에서 요율적용의 불공평성 개선

의무보험에서 계약자유의 원칙 제한의 결과로 사고위험이 높은 계약자가 부담해야 하는 보험료를 그렇지 않은 계약자가 부담해야 하는 요율적용의 형평성 문제가 발생한다. 즉, 의무보험에서 보험회사는 보험가입자가 동 담보에 대하여 청약을 하면 반드시 승낙을 해야 하므로 계약자유의 원칙이 제한을 받는다. 그 결과 의무보험 가입자 중

에서 공동인수대상에 속할 계약자 집단의 손해율은 다른 계약자 집단의 손해율보다 높을 개연성이 크다. 왜냐하면 공동인수대상 계약자 집단에 적용되는 보험료와 일반계약자 집단에 적용되는 보험료가 동일한 데 반해 공동인수대상으로 가입해야할 계약자 집단의 위험도는 그 평균적 보험료보다 높기 때문이다.

이러한 문제를 해결하기 위하여 자동차손해배상보장법 시행규칙 제8조제2항에서는 “2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 보험요율산출기관이 인정한 경우”라고 규정하고, 이 규정에 부합한 의무보험계약은 공동인수될 수 있도록 하고 있다. 즉 동 규정에 따르면 의무보험의 경우도 공동인수계약으로 가입시킴으로써 요율적용의 형평성을 도모할 수 있도록 법률은 되어 있지만, 현실은 동 제도가 시행되지 못하고 있는 실정이다.

자동차손해배상보장법시행규칙 제8조제2항이 의무보험도 공동인수를 할 수 있도록 허용하고 있다고 보고 동 규정의 취지에 부합되게 제도를 운영하기 위해서는 보험요율산출기관이 의무보험에 대한 공동인수 허용기준을 마련하여 제시하거나, 보험회사가 인정하는 인수기준에 따라 의무보험도 인수거절을 할 수 있도록 허용하는 방법이 있을 것이다.

그런데 첫 번째 방법은 보험회사의 인수기준 작성권한이 보험회사 고유의 권한임에도 보험요율산출기관이 공동인수계약 기준 작성에 개입하는 것에 대한 보험회사의 거부감으로 현실화되기가 쉽지 않다. 첫 번째 방법이 실현되기 위해서는 현실적 어려움이 존재하므로 두 번째 방법으로 법률을 개정하는 것도 의미가 있다고 생각된다. 두 번째 방법은 계약자유의 원칙에 부합하게 모든 보험회사가 의무보험에 대하여도 인수거절을 할 수 있도록 하고 인수거절 당한 계약자가 공동인수로 신청하여 공동인수가 된 경우에는 보험회사가 보험계약자의 계약요청을 거절하지 못하도록 한 자동차손해배상보장법제24조(계약의 체결 의무) 조항을 위반하지 않은 것으로 법률안을 해석하는 것이다. 즉 자동차손해배상보장법 시행규칙에서 보험요율산출기관이 인정하는 조항을 삭제하는 방법이다.

〈표 V-1〉 자동차손해배상보장법 시행규칙 개정 방향(안)

현행	개정 방향(안)
〈국토교통부령〉-2001.4 제8조(공동계체결이 가능한 경우) 법제24조 제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 사유”란 자동차 보유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다. 1. 과거 2년 동안 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사항을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우 가. 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지 나. 「도로교통법」 44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전금지 다. 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고발생 시의 조치 의무 2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 <u>손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 보험요율 산출기관이 인정</u>한 경우	〈국토교통부령〉-2001.4 제8조(공동계체결이 가능한 경우) 법제24조 제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 사유”란 자동차 보유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다. 1. 과거 2년 동안 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사항을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우 가. 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지 나. 「도로교통법」 44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전 금지 다. 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고발생 시의 조치 의무 2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 <u>손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 인정</u>한 경우

4. 불량물건 전담기구(회사) 설립 제안

미국에서 운영되고 있는 자동차보험 잔여시장 불량물건 처리 방법으로는 강제할당제도, 공동인수제도, 재보험시설제도, 주기금제도가 있다.

이 4가지 방법 중에서 대부분의 주는 강제할당제도를 운영하고 있다. 강제할당제도는 불량물건이라고 인정되는 계약을 주에 참여하고 있는 회사에 시장점유율 등을 감안하여 강제로 할당하여 인수하도록 하는 제도이다. 불량물건의 보험료는 AIPSO에서 산출, 제시한 보험료이며 동 보험료가 강제할당 받은 계약의 위험도를 적절히 반영하지 못하는 경우에 그 손해는 할당받은 보험회사가 부담해야 한다. 전체 자동차보험 시장에서 불량물건의 구성비가 낮으면 그 손해를 일반물건에 전가함으로써 회사 수익차원에서는 큰 문제가 발생하지 않지만 불량물건의 위험을 일반물건에 전가한다는 측면

에서는 보험료 적용의 형평성 측면에서 문제제기의 여지가 있다.

미국 불량물건 관련 연구 자료를 보면, '어떠한 불량물건 처리제도를 선택하는가' 라는 측면보다 요율규제 정도가 불량물건 구성비 변화에 큰 영향을 주는 것으로 보인다. 즉, 일반물건 요율차등화 요소 수 확대, 요율차등화 요소의 세분화 정도, 인수기준 요소에 따른 요율차등화 허용 등 일반물건으로 위험도가 높은 보험계약도 인수할 수 있도록 하는 제도가 갖추어 질수록 불량물건 구성비가 낮아지는 경향을 보이고 있다.⁷⁰⁾

이러한 미국의 예를 통해 유추해보면, 우리나라 불량물건 구성비를 줄이기 위한 목적으로 현행 공동인수제도를 다른 제도로 전환하는 것은 효과적인 방법이 되지 않을 것으로 생각된다. 불량물건 구성비를 줄이기 위해서는 앞서 제시한 방안(인수기준 적용상품 개발), 요율요소 차등화 확대, 일반물건 보험료 가격자유화 유지 등이 더 효과적인 방법일 것으로 추정된다.

다만, 현 공동인수물건제도 중 요율제도는 일반물건요율제도의 확장이며, 동 요율제도의 요율요소 및 보험료는 업계의 평균값이기 때문에 공동인수물건 보험료보다 일반물건 보험료가 큰 현상에 대하여 소비자 및 보험회사가 쉽게 받아들이기 어렵다는 점이 있다. 공동인수물건 요율제도를 일반물건요율제도의 연장선에서 결정할 수밖에 없는 것은 우리나라가 채택하고 있는 불량물건 처리제도가 공동인수제도가기 때문이며, 그 요율을 업계 평균 보험료인 참조순보험료를 기준으로 산출하기 때문이다. 따라서 보험료 산출, 적용, 보상이 일치되도록 함으로써 이러한 문제를 해소할 수 있을 것으로 생각된다.

보험료 산출, 적용, 보상을 일치시키는 방법은 현재와 같은 공동인수제도가 아닌 불

70) 재보험시설제도를 운영하고 있는 2개의 주는 노스캐롤라이나주와 사우스캐롤라이나주가 있음. 동일한 재보험처리시설을 운영하고 있음에도 불구하고 두 주의 불량물건 구성비에 차이가 있음. 2015년 기준, 사우스캐롤라이나주가 노스캐롤라이나주보다 불량물건 구성비가 낮은 이유는 과거 사우스캐롤라이나주가 불량물건 구성비가 높아지는 현상을 줄이기 위하여 대폭적인 자동차보험제도 개선을 실시한 결과임. 사우스캐롤라이나주의 제도 개선 내용은 Scott E Harrington, S.Travis Pritchett(1990)의 논문에서 소개하고 있음. 동 논문에서 지적하고 있는 사항은 과거 사우스캐롤라이나주의 불량물건 구성비가 높은 이유는 보험회사가 Claim Cost를 통제하도록 하는 인센티브가 없이 불량물건제도가 운영되었기 때문이라고 지적하고 있음. 이에 대한 대책으로 1989년 개격에서 제시한 방안은 1) 물적담보의 규제를 제거하고, 2) 일반물건에 허용되는 요율요소를 22개에서 220개로 확대하며, 3) 노폴트 제도를 일부 보완하는 것임

불량물건 인수 전담기구(회사)를 설립하여 운영하는 것이 될 것이며, 불량물건인수 전담 기구가 설립된다면 현행 공동인수제도는 당연히 폐지되어야 할 것이다. 미국의 4가지 불량물건 처리제도 중에서 이와 유사한 방법으로는 재보험시설제도 또는 주보험기금 제도가 있다. 그런데 재보험시설제도는 보험회사가 위험도가 높은 계약자는 모두 재보험시설로 상대적으로 쉽게 전가시키는 방법이므로 불량물건 구성비 증가 현상을 막기에는 상대적으로 취약한 방식으로 생각된다. 주기금제도는 주 정부의 법률로 불량물건 처리 기구를 독립적으로 설립하여 운영하는 방법이므로, 앞서 3가지 방식보다는 국민에게 더 신뢰를 줄 수 있는 방법으로 생각되고 일반물건을 처리하는 회사와 독립되게 요율제도를 운영하더라도 소비자의 반감이 덜할 것으로 생각된다. 물론 주기금제도와 같이 국가에서 법률로 운영하는 방법이 아닌 불량물건을 전담 처리 회사를 설립하여 운영할 수 있지만 현재 불량물건 수준이 전체시장의 2% 미만이므로 이 수준의 시장규모를 대상으로 민간보험회사가 설립되기는 쉽지 않아 보인다. 따라서 우리나라에서는 주기금제도와 유사한 수준의 독립적인 공공기관이 불량물건을 전담으로 처리하는 방안을 검토해볼 수 있겠다. 다만, 공공기관을 통해 불량물건 전담을 시키는 것에 대한 국민의 반발(공공기관 확대에 대한 거부감)이 있을 경우에는 보험회사들이 출자한 회사 방식이나 기존 공공기관의 역할을 불량물건 전담기구로 확대하는 방법 등을 대안으로 생각해볼 수 있을 것이다.

가칭 ‘불량물건 전담기구’의 법인 성격은 법적 공공기구나 보험회사들이 출자한 회사가 될 수 있을 것이므로 동 회사의 법적 지위, 역할 등은 보험업법 등에 관련 규정을 신설하여야 할 것이다. 법적 공공기구 형태이거나 보험회사 출자 방식을 구분하지 않고 우리나라에서 자동차보험 영업을 하는 손해보험회사는 동 회사의 회원사가 되도록 해야 할 것으로 생각된다. 주로 동 전담기구에서는 모든 손해보험회사가 인수거절을 한 계약을 처리할 것이므로 모든 보험회사의 경영활동이 동 기구의 역할과 연계되기 때문이다.

불량물건 전담기구와 기존 손해보험회사의 관계는 동일한 위치의 경쟁관계에 있는 주체로 정립하는 것이 타당하다고 생각된다. 즉, 불량물건 전담 기구와 기존 손해보험 회사를 위계관계로 보지 않고, 영업의 대상이 되는 시장에 차이가 있는 별도의 경쟁회

사 개념으로 운영하여야 할 것이다. 불량물건 전담기구는 모든 보험회사가 인수를 거절할 개연성이 높은 사고위험도가 가장 높은 계약자를 대상으로 영업하는 회사이며, 기타 손해보험회사는 동 시장을 제외한 시장을 대상으로 영업하는 회사인 것이다. 물론 기타 손해보험회사가 매우 위험도가 높은 계약을 대상으로 고위험상품을 개발하여 공급할 수도 있기 때문에 동 시장에서는 기타 손해보험회사와 불량물건 전담기구가 경쟁하게 된다.

불량물건 전담기구는 계약 관련 업무, 보상 관련 업무를 모두 처리하여야 하며, 동 기구가 불량물건을 처리한 후 발생하는 손익은 회원사에게 배분되도록 하여야 할 것으로 생각된다. 불량물건 전담기구의 손익이 회원사에게 배분되도록 함으로써 손해보험회사 자신이 인수할 수 있는 위험물건을 무차별적으로 불량물건 전담기구로 넘기는 것을 방지할 수 있기 때문이다. 그리고 불량물건 전담기구의 방만한 운영을 통제할 수 있는 부수적 효과도 기대할 수 있을 것이다.

불량물건 전담기구에서 인수하는 계약은 모든 손해보험회사가 인수를 거절할 수 있는 계약이 그 대상이 된다. 즉 현재 공동인수물건제도처럼 명시적으로 모든 보험회사가 인수거절을 한 경우로 한정하지 않고 동 기구로 가입하고자 하는 계약자는 누구나 동 기구로 보험에 가입할 수 있지만 대체적으로 모든 보험회사가 인수를 거절하는 계약자가 영업대상이 되는 것이다. 불량물건 전담기구는 불량물건으로 간주되는 계약자와 계약을 체결하고, 그 계약자가 사고가 날 경우에는 자체 보상조직을 통해 해결한다. 불량물건 전담기구는 보상조직을 자체적으로 가질 수 있거나 아니면 회원 보험회사에게 위탁을 맡길 수도 있을 것이다. 불량물건 전담기구에서는 자신이 인수하여 운영한 계약의 손해상황을 바탕으로 별도의 요율제도를 만들고 보험료를 산출하여 적용할 수 있도록 하여야 할 것이다. 자사가 인수한 불량물건 특성에 부합하는 요율제도를 운영함으로써 일반물건 보험료가 불량물건 보험료보다 더 싼 현상이 일부 완화될 수 있으며, 불량물건 인수기구도 보험시장에서 타 보험회사와 경쟁하는 회사의 일종이므로 보험료가 역전되는 현상이 발생하더라도 소비자들은 문제 제기를 하지 않을 것이며, 공식적으로 공동인수제도가 없어지고 평균적 요율인 공동인수요율도 없어지기 때문이다.

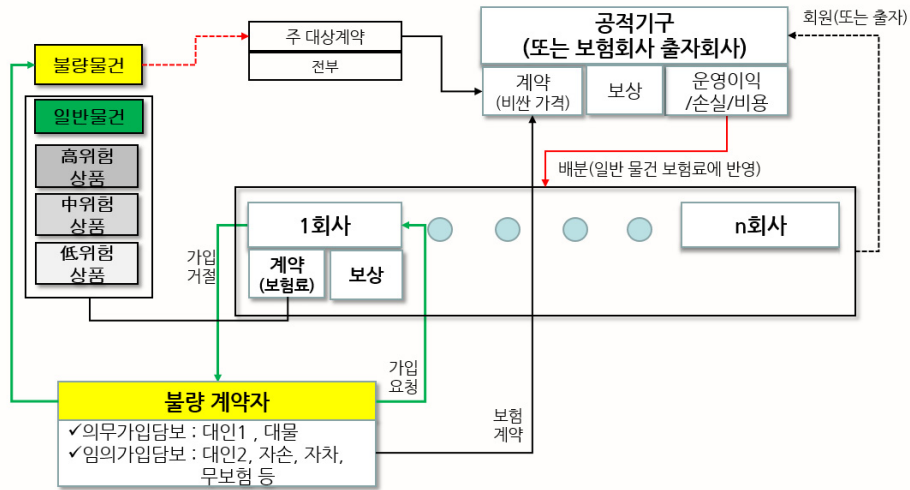
불량물건 전담기구에서 인수하는 계약의 담보는 현 공동인수물건제도와 일관성을 유지해야 한다는 측면에서는 모든 담보가 되어야 할 것이지만 불량물건 계약은 의무보험 인수거절을 허용하는 조건으로 발생하는 현상인데, 모든 담보를 불량물건 전담기구에서 의무 인수하는 것은 타당하지 않은 것으로 생각된다. 그리고 불량물건 전담기구가 회원 손해보험회사와 경쟁하는 일종의 손해보험회사이므로 법적으로 의무 가입해야 하는 보험(담보)에 국한하여 의무인수하고 기타 담보는 불량물건 전담기구의 영업정책에 따라 인수 여부를 결정하도록 하는 것이 논리적으로 합당해 보인다.

따라서 불량물건 전담기구에서 의무 인수해야 하는 담보는 의무보험으로 국한하는 것이 적절하다고 생각된다. 불량물건 전담기구에서 의무보험을 의무 인수하는 경우에는 자동차손해배상보장법의 보험회사의 계약체결 의무 조항을 위반하지 않는 것으로 법적 해석이 필요할 것으로 생각된다. 그리고 불량물건 전담기구의 성격이 기존 자동차보험을 공급하는 일반회사와 경쟁관계에 있는 회사를 상정하는 것이므로, 불량물건 전담기구에서는 의무보험 이외의 담보도 판매할 수 있을 것이다.

이러한 불량물건 전담기구를 설립하여 운영하는 것은 현 공동인수제도의 문제점 중 일반물건과 공동인수물건 보험료 역전현상, 임의담보에 대하여 공동인수를 하도록 하는데 대한 보험회사 불만, 공동인수대상 계약의 손해율 악화 현상 등의 문제를 일부를 보완하는 것이며, 불량물건 계약의 규모가 줄어들도록 하는 방법은 아니라고 생각된다.

위와 같이 불량물건 전담기구 제도를 운영하더라도 앞서 제안한 바와 같이 각 개별 회사의 인수기준을 보험요율 차등화 요소를 활용하거나, 요율 차등화 요소 확대를 허용하며, 기본보험료 조정 자유화 기조를 계속 유지함으로써 일반물건 시장에서 자연스럽게 불량물건이 처리되도록 하는 시장구조는 유지될 필요가 있다고 생각된다.

〈그림 V-4〉 불량물건 전담기구 설립 방안



VI. 결론

현재 우리나라 자동차보험시장에서 채택되어 운영되고 있는 잔여시장제도는 공동인수제도이다. 현 공동인수제도는 자동차보험이 사회보험의 하나로 인식이 강하던 시기인 1987년에 만들어졌다. 임의담보임에도 소비자가 원한다면 공동인수제도를 통해서 가입할 수 있는 길을 열어준 제도이다.

1987년 이후 자동차보험제도는 1990년대 요율자유화(범위요율제 등)가 진행되었고, 2000년대 초 순보험료 및 부가보험료 자유화를 거쳐 현재는 상품 및 요율의 완전 자유화가 이루어졌다. 즉, 현재 자동차보험제도가 놓여 있는 상황은 공동인수제도가 처음 도입되던 당시 상황과 많은 차이가 있다. 과거에는 자동차보험이 사회보험의 일종으로 인식되었지만, 현재는 일반 보험상품 중 하나로 인식되고 있다. 따라서 공동인수제도가 도입된 지 30년이 지난 현재, 현 공동인수제도가 자유화 시대에 부합하게 원활하게 작동하고 있는지 그리고 향후 개선되어야 할 사항은 없는지를 검토해야 할 필요성이 증가하고 있다.

현 공동인수제도는 1987년 이후 자동차보험료를 둘러싸고 되풀이되는 갈등의 역사와 함께 크고 작은 개선이 이루어져 왔다. 그렇지만 1987년 당시 만들어졌던 공동인수제도의 큰 틀이 바뀌지는 않았다. 그리고 최근, 2017년에는 공동인수제도의 틀 내에서 의무가입 담보를 기존 배상책임(대인Ⅱ)에서 전담보로 확대하는 등의 큰 제도 변화가 있었다. 동 제도 변경은 조금 비싼 보험료일지라도 자동차보험 전담보를 가입하고자 하는 소비자의 니즈에 응답하는 것이었다. 공동인수대상 담보를 전담보로 확대함에 따라 공동인수물건 손해율 증가 현상을 완화하기 위한 조치로 실적 손해율을 반영한 요율조정을 가능하게 하도록 하는 등 보완장치도 마련되었다. 이러한 최근 공동인수물건제도 개선에도 불구하고, 현 공동인수물건이 구조적으로 가지고 있는 여러 문제점

이 해소되기는 요원해 보인다.

이에 본 연구에서는 공동인수물건제도가 내포하고 있는 의미와 현 공동인수물건제도의 구조적 문제점을 살펴보고 그 개선 방안을 제안하고자 하였다.

본 연구에서 발견한 현 공동인수제도의 문제점으로는 첫째, 자동차보험 손해를 변화와 공동인수물건 규모의 증가는 매우 밀접한 관계를 가지고 있다는 것이었다. 즉 자동차보험 손해율이 증가하면 공동인수물건 규모도 증가할 가능성이 높다는 것이다. 둘째는 현 공동인수물건제도의 의무가입대상이 전담보로 확대됨으로써 보험회사가 담보 수준에서 공동인수대상자의 인수거절을 할 수 없게 된 효과가 손해율에 반영되어 공동인수물건의 손해율이 증가될 개연성이 커졌다는 점이다. 이와 관련하여 정책당국에서는 실적 손해율에 부합하게 요율을 조정하겠다고 발표하고 있으나 요율산출 과정에서 사회여론의 영향을 받을 소지가 여전하기 때문에 전담보 확대에 따른 손해율 증가 현상이 나타날 여지가 여전히 있다고 생각한다. 셋째는 책임보험(대인배상 I)을 공동인수로 가입시키지 못하게 하고 있는 자배법 때문에 책임보험에서는 보험료 이전효과(안전한 차의 소유자가 위험한 차의 소유자의 보험료를 일부 부담하는 현상)가 발생하고 있다는 점이다. 넷째는 공동인수물건에 적용되는 보험료가 일반물건 보험료보다 저렴한 현상, 즉 보험료 역전현상이 발생할 개연성이 항상 존재한다는 것이다.

이러한 문제점을 해소하기 위해서 본 연구에서는 다음의 3가지 방안을 제안하였다. 첫째는 일반물건 보험료 산출 시 고려하는 요소, 즉 요율요소를 현행보다 확대함으로써 일반물건 보험에서 위험한 물건을 대부분 흡수할 수 있도록 하자는 것이다. 특히 일반물건 요율요소에 보험회사의 인수기준을 요율요소로 사용할 수 있도록 하자는 것이다. 인수기준에 부합한 요율요소 적용은 현재 공동인수물건으로 간주되는 많은 계약이 일반물건 시장에서 흡수될 수 있는 가능성을 높이는데 기여할 것으로 생각된다. 둘째는 의무보험도 공동인수제도가 적용되도록 현행 자동차손해배상보장법을 개정하자는 것이다. 자동차손해배상보장법에서 의무보험에 대하여 공동인수를 할 수 있는 조건에서 '요율산출기관이 정하는 기준' 부분을 삭제하고 공동인수물건으로 체결된 의무보험의 경우에는 자배법의 인수거절 금지 조항에 해당하지 않도록 하는 것을 제안하였다. 셋째는 해외사례(미국)의 잔여시장제도 등을 분석한 결과를 토대로 위험도가 높

은 계약만을 인수하는 회사(또는 공적회사)를 설립하자는 제안이다. 동 회사 설립과 함께 현 공동인수제도를 폐지하는 것을 제안하였다. 동 회사의 요율제도는 현행 자동차보험 공동인수요율제도와 다르게 운영되도록 해야 할 것으로 보인다. 동 회사가 설립되면 공동인수제도가 없어지고, 동 회사는 자동차보험시장에서 위험도가 높은 계약을 놓고 기존 보험회사와 경쟁을 하므로 공동인수물건 보험료가 일반물건 보험료보다 낮은 현상은 발생하지 않게 된다. 그리고 공동인수물건 대상담보를 전담보로 확대함에 따라 나타날 수 있는 공동인수물건 손해를 악화현상 문제도 해소할 수 있게 될 것으로 보인다. 왜냐하면 동 회사가 위험도에 부합한 보험료로 위험한 계약을 전담보 등으로 인수할 수 있게 되기 때문이다.

본 연구에서는 이상에서 살펴본 바와 같이 현행 공동인수제도에 대한 전반적인 검토, 그리고 해외사례(미국) 연구를 통해서 현 잔여시장제도의 향후 개선 방향을 제안하였다. 본 연구에서 제안하고 있는 방안들에 대한 구체적인 내용들이 여러 물리적 한계 때문에 기술되지 못한 점은 본 연구의 한계점이라고 생각한다. 이와 더불어 해외사례가 미국에 국한된 점은 본 연구의 아쉬운 점이라고 생각한다. 이러한 한계에도 불구하고 본 연구가 아무쪼록 우리나라 자동차보험제도가 효율적으로 작동하는 데 작은 밑거름이 되었으면 한다.

참고문헌

- 강기훈·기승도(2011), 「선형혼합효과모형을 이용한 자동차보험 사고유형별 손해액 탄력성 분석」, 『보험금융연구』
- 보험개발원(2017), 『자동차보험 공동인수계약 신고서』
- _____ (2017. 12), 『자동차보험 공동인수계약 요율서』
- _____ (2009~2016), 『월말보고서』
- _____ (1997), 『자동차보험 변천사』
- _____ (1996), 『세계 주요국의 자동차보험(미국·일본편)』
- 이일영(1992), 「자동차보험 특정물건 공동인수제도 개선방안」, 『보험금융연구』
- American Insurance Association(2004), “Automobile Insurance Laws”, AIA Publication
- Bouzouita, R. & V. L. Bajtelsmit(1997), “The Impact of Rate Regulation on the Residual Market for Automobile Insurance”, *The Journal of Insurance Regulation*
- Edward Vonesh, Vernon M. Chinchilli(1996), *Linear and Nonlinear Models for the analysis of Repeated Measures*, CRC Press
- Elilehrer(2008), “North Carolina’s Unfair Auto Insurance System”, John Locke foundation
- Grace, Klein and Phillips(2002), “Auto Insurance Reform: Salvation in South Carolina”, AEI-Brookings Joint center for Regulatory Studies
- Harrington, Scott E.(1984), “The Impact of Rate Regulation on Prices and Underwriting Results in the Property-Liability Insurance Industry: A Survey”, *Journal of Risk and Insurance*
- José C. Pinheiro, Douglas Bates(2000), “Mixed-Effects Models in S and S-PLUS”, Springer

Kenneth S. Abraham(2005), *Insurance Law AND Regulation-cases and marterials*,
Foundation Press

Martin F. Grace, Robert W. Klein, Sharon Tennyson(2013), "The Effects of
Regulatory Reforms in the South Carolina Auto Insurance Market", *Journal
of Insurance Regulation*

Searle. S. R., Casella, G. and McCulloch, C. E.(1992), "Variance Components", John
Wiley&Sons

Scott E Harrington, S. Travis Pritchett(1990), "Automobile Insurance Reform in
South Carolina", *Journal of Insurance Regulation*

III(2018. 4), "Facts+Statistics: Uninsured mortorists"

국회, <http://www.assembly.go.kr>

뉴욕주 금융서비스부, <https://www.dfs.ny.gov>

메릴랜드주 자동차보험, <https://www.mymarylandauto.com>

보험정보연구원, <https://www.iii.org/>

밸류펑귄 홈페이지, <https://www.valuepenguin.com/>

플로리다주 공동인수협회, <http://www.fajua.org/>

DMV.ORG 홈페이지, <https://www.dmv.org/>

부록

1. 손해율과 공동인수규모의 상관관계 분석

가. 분석자료

본 분석에 사용된 통계자료는 2007년부터 2016년까지 자동차보험 실적자료이며, 동 자료는 보험회사로부터 제공받은 것이다. 회사별 자동차보험 실적자료에는 보험종목별, 담보별 보험료, 보험금 및 사고실적이 포함되어 있었다. 이들 자료를 회사별 경과보험료, 손해액, 공동인수물건 구성비(대인배상II 평균유효대수 기준) 등의 항목을 포함한 자료를 연도별로 정리하였다.

2007년부터 2016년까지 자동차보험 산업에서는 회사 간 인수합병 등 회사 소유관계에 많은 변화가 발생하였다. 제일화재와 신동아화재의 합병(2009. 12)으로 한화손해보험이 만들어졌으며, AXA는 2012년 에르고 다음을 인수하였고 다시 이를 BNP파리바 카디프에 지분을 넘겼다(2014. 7). 그린화재는 새마을금고에 인수(2013. 5)되고 MG손해보험으로 명칭을 변경하였다. 현대해상의 자회사였던 현대하이카다이렉트는 다시 모회사에 흡수(2015. 7)되었다.

본 연구에 필요한 통계자료의 작성기간 중에 발생한 이러한 회사들 사이의 인수합병 결과를 자료정리에 반영하였다. 즉, 2016년 기준 자동차보험산업을 영위하는 회사 기준으로 기존 회사별 실적을 정리하였다. 제일화재와 신동아화재의 실적을 합하여 한화손해보험 실적으로 하고, BNP파리바 카디프가 에르고 다음을 인수한 이후 영업실적이 크지 않고, AXA다이렉트에서 BNP파리바 카디프로 인수된지 얼마되지 않아 AXA, 에르고 다음(BNP파리바 카디프)실적을 모두 합산하였다. 현대하이카다이렉트도 모기

업 현대해상에 흡수되었으므로, 현대하이카다이렉트의 과거 실적을 현대해상 실적과 합산하였다.

분석에 사용된 통계자료의 변수는 경과보험료(회사규모), 손해율(직전 연도), 공동인수물건구성비(대인배상II 평균유효대수 기준)이다. 다른 자료들은 연도별·회사별 실제자료이지만, 손해율 자료는 회사별 전체손해액을 증권별 경과보험료로 나누어 산출한 값이다. 이외에 사고발생 건수(또는 사고발생률)는 보험회사 인수기준 작성에 영향을 줄 수 있는 요인이지만 사고발생률이 결국 손해율에 반영되고, 보험회사가 자사의 영업실적을 판단하는 최종 변수가 손해율이므로 본 분석에서는 사고발생률을 반영하지 않았다. 공동인수물건 구성비를 대인배상II 기준으로 한 것은 2017년 11월 이전의 ‘공동인수물건 상호협정’에 따라 대인배상II는 보험회사가 의무적으로 인수해야 하는 담보인 반면 다른 담보(자기신체사고, 자기차량손해 및 무보험차 상해)는 인수하지 않아도 되는 담보이므로, 대인배상II 담보가 실질적으로 공동인수대상 물건의 규모를 파악하는 중심 담보라고 생각되었기 때문이다.

〈부록 표 1〉 통계자료 내용 요약

기준		세부내용
독립 변수	회사규모: Prem	9년간 회사별 경과보험료, 연속형 자료
	직전 연도 손해율: Lraion	9년간 회사별 손해율, 연속형 자료
종속 변수	공동인수물건 규모: Gratio	9년간 회사별 공동인수물건 비율(대인배상II 평균유효대수 기준)
통계기간: Year		2008년 1월~2016년 12월의 연간자료
보험종목		모든 보험종목

분석대상 보험종목 구분은 하지 않았으며, 개인용자동차보험, 업무용자동차보험, 영업용자동차보험 및 이륜자동차보험을 모두 합산한 실적을 분석자료로 사용하였다. 모든 보험종목을 합산한 자료를 사용한 이유는 이론적으로 보험회사의 인수거절 대상 보험종목이 모든 종목을 대상으로 하기 때문이다. 현실적으로 사고율이 높거나 손해율이 높은 영업용자동차보험에서 공동인수대상물건 발생가능성이 높은 것이 사실이지만, 본 분석의 목적이 손해율과 공동인수물건 규모의 상관관계를 규명하는 것이므로

보험종목별 구분을 세밀하게 할 필요성이 떨어진다는 점도 고려하였다.

분석 자료의 기술통계량을 보면, 공동인수물건 규모는 평균적으로 약 0.7% 수준인 것으로 나타났으며, 손해율은 약 65.3%, 경과보험료는 약 392억 원으로 분석되었다. 회사별 규모를 나타내는 경과보험료는 표준편차가 약 9,486억 원으로 매우 큰 것으로 나타났는데, 이는 대형사와 소형사 간의 시장점유율 차이 때문으로 판단된다. 특히 최근에는 대형사로 계약 쏠림현상이 나타나고 있어서 표준편차의 보험료 규모별 표준편차가 큰 현상이 나타날 개연성이 크다고 생각된다. 반면 손해율과 공동인수물건 규모의 표준편차는 각각 약 5.7%와 약 0.6% 수준으로 크지 않은 것으로 분석되었다. 손해율과 공동인수물건 규모는 회사별 차이보다는 시장전체 평균기준으로 유사한 수준으로 움직이는 성향 때문으로 판단된다. 다만, 손해율 표준편차 약 5.7%는 회사의 영업수지 측면을 볼 때 다소 큰 효과가 발생할 수준으로 보이지만, 본 분석에 사용된 자료가 회사별 자료인 점을 감안하면 심각하게 큰 표준편차로 보이지는 않는다. 즉, 분석대상 회사에 직판회사(AXA와 THE K손해보험)가 포함되어 있는데, 이들 직판회사의 예정손해율이 비직판회사 보다 높은 점을 감안하면 영업수지 측면에서 표준편차 약 5.7%는 크지 않은 수준으로 생각할 수 있을 것이다.

〈부록 표 2〉 종속변수 및 독립변수 기술통계량

구분	관측 건수	표준편차	최소값	평균값	최대값
경과보험료(Prem)	96	9486	392	9,842	41,550
손해율(Lratio)	96	0.05747	0.6532	0.7958	0.9652
공동인수물건 규모(Gratio)	96	0.00614	0.0008	0.0069	0.0353

나. 분석모형⁷¹⁾

본 연구에서는 분석을 위해서 선형혼합효과모형을 사용하였다. 선형혼합효과모형

71) 강기훈·기승도(2011), 「선형혼합효과모형을 이용한 자동차보험 사고유형별 손해액 탄력성 분석」, 『보험금융연구』, pp. 9~12의 내용을 본 연구에 부합하게 수정 인용하였음

(Linear Mixed Effect Model)은 실험계획법에서 출발하여 개발된 것이다. 선형혼합효과모형은 의학, 공학, 심리학, 경제학 및 경영학 등에서 여러 학문분야에 광범위하게 사용되고 있다. 특히 실험계획법이 필요한 분석에 동 모델이 유용하게 사용되고 있다. 선형혼합효과모형을 이용하면 횡단면자료(Cross-sectional Data)뿐만 아니라 반복 측정한 실험계획자료 및 경제학의 패널자료 분석에서 많이 사용되는 장기자료(Longitudinal Data)도 분석할 수 있다. 본 연구에서 사용되는 자료는 장기자료(Longitudinal Data)이며, 연도별, 보험회사별로 손해율에 차이가 있고, 보험회사별 인수기준에 차이가 존재한다. 즉 회사별 확률효과(Random Effect)가 존재하므로 본 연구의 분석모형으로 선형혼합모형이 적합한 것으로 판단하였다.

본 연구에서 사용된 선형혼합효과모형의 일반적인 형태를 보면, (부록. 1)과 같다. 동 식은 선형혼합효과모형의 이해를 돕기 위해서 그리고 본 논문의 연구목적에 부합한 모형이기 때문에 단일수준 그룹모형으로 표시한 것이다.

$$y_i = X_i\beta + Z_ib_i + \epsilon_i, i = 1, \dots, M \quad (\text{부록. 1})$$

$$\text{여기서, } b_i \sim N(0, \Sigma), \epsilon_i \sim N(0, \sigma^2 I),$$

여기서, β 는 p 차원의 고정효과 벡터이고, b_i 는 q 차원의 확률효과 벡터이며, $X_i(n_i \times p)$ 와 $Z_i(n_i \times q)$ 는 각각 고정효과와 확률효과에 대응되는 회귀행렬(Regressor Matrices)이며, ϵ_i 는 그룹내 오차(Within-group Error) 벡터이다.

(부록. 1)의 모형식에 따라 본 연구에서는 종속변수로는 공동인수물건 구성비 변수(Gratio)를 사용하였고, 고정효과변수(Fixed Effect Variable)로는 직전 연도 손해율(Lratio), 회사규모(Prem) 및 연도를 사용하였다. 확률효과 변수로 사용된 자료는 12개 손해보험회사($i=1, \dots, 12$)의 자료이므로, 회사변수를 확률효과 변수(Random Effect Variable)로 하였다.

이렇게 설정된 선형혼합효과모형식(부록. 1)의 모수 값은 EM 알고리즘으로 일반적으로 최대가능도(Maximum Likelihood) 또는 제한최대가능도(Restricted Maximum Likelihood: REML)함수를 최대화 하여 추정된다. 선형혼합모형의 추정값을 계산하는

방법은 Searle et al.(1992), Vonesh·Chinhilli(1996)에 잘 설명되어 있다. 다음에서는 Searle et al.(1992), Vonesh·Chinhilli(1996)이 제시한 ML, REML을 사용하여 선형혼합효과모형의 추정값을 구하는 절차를 간단히 살펴보았다.

우선 (부록. 1)의 추정값을 구하기 위해 θ 를 Σ 에 관련된 모수집합을 나타내는 것으로 하고 가능도함수로 나타내면 (부록. 2)과 같이 표현할 수 있다.

$$L(\beta, \theta, \sigma^2 | \mathbf{y}) = \prod_{i=1}^M p(\mathbf{y}_i | \beta, \theta, \sigma^2) \\ = \prod_{i=1}^M \int p(\mathbf{y}_i | \mathbf{b}_i, \beta, \sigma^2) p(\mathbf{b}_i | \theta, \sigma^2) d\mathbf{b}_i \quad (\text{부록. 2})$$

$$\text{여기서 } p(\mathbf{y}_i | \mathbf{b}_i, \beta, \sigma^2) = \frac{\exp(-\|\mathbf{y}_i - \mathbf{X}_i\beta - \mathbf{Z}_i\mathbf{b}_i\|^2 / 2\sigma^2)}{(2\pi\sigma^2)^{n_i/2}} \text{이고,}$$

$$p(\mathbf{b}_i | \theta, \sigma^2) = \frac{\exp(-\mathbf{b}_i^T \Sigma^{-1} \mathbf{b}_i) (2\pi)^{q/2} \sqrt{|\Sigma|}}{(2\pi\sigma^2)^{q/2} \text{abs} |\Delta|^{-1}} = \frac{\exp(-\|\Delta \mathbf{b}_i\|^2 / 2\sigma^2)}{(2\pi\sigma^2)^{q/2} \text{abs} |\Delta|^{-1}},$$

$$\Delta \text{는 } \frac{\Sigma^{-1}}{1/\sigma^2} = \Delta^T \Delta \text{를 만족하는 행렬이다.}$$

(부록. 2)에 위의 식을 대입하고 계산하면, 다음 (부록. 3)과 같이 되고, (부록. 3)을 그대로 하는 $\hat{\beta}$, $\hat{\theta}$, $\hat{\sigma}^2$ 을 구하는 것이 ML방법으로 해를 구하는 방법이다.

$$L(\beta, \theta, \sigma^2 | \mathbf{y}) = \frac{1}{(2\pi\sigma^2)^{N/2}} \exp\left(-\sum_{i=1}^M \frac{\|\tilde{\mathbf{y}}_i - \tilde{\mathbf{X}}_i\beta - \tilde{\mathbf{Z}}_i\hat{\mathbf{b}}_i\|^2}{2\sigma^2}\right) \prod_{i=1}^M \frac{\text{abs} |\Delta|}{\sqrt{|\tilde{\mathbf{Z}}_i^T \tilde{\mathbf{Z}}_i|}} \quad (\text{부록. 3})$$

여기서,

$$\tilde{\mathbf{y}}_i = \begin{bmatrix} \mathbf{y}_i \\ 0 \end{bmatrix}, \quad \tilde{\mathbf{X}}_i = \begin{bmatrix} \mathbf{X}_i \\ 0 \end{bmatrix}, \quad \tilde{\mathbf{Z}}_i = \begin{bmatrix} \mathbf{Z}_i \\ 0 \end{bmatrix}$$

$$\text{이고, } \hat{\mathbf{b}}_i = (\mathbf{Z}_i^T \tilde{\mathbf{Z}}_i)^{-1} \tilde{\mathbf{Z}}_i^T (\tilde{\mathbf{y}}_i - \tilde{\mathbf{X}}_i \beta) \text{이다.}$$

그런데 (부록. 3)을 이용하여 모수 $\hat{\beta}$, $\hat{\theta}$, $\hat{\sigma}^2$ 을 계산하는 것은 매우 어려운 작업이

다. 따라서 쉽게 계산할 수 있도록 (부록. 3)을 프로파일링가능도(Profiling Likelihood)로 단순화시켜 구하기도 한다. 최대가능도추정량(Maximum Likelihood Estimator)은 고정모수의 수가 증가할수록 모수 추정값이 왜곡되는 경향이 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해서 제한최대가능도방법(REML)이 사용된다. REML 가능도함수 계산, 프로파일링 REML 계산 등 추가적인 세부적인 내용은 Searle et al.(1992), Vonesh·Chinhilli (1997), Pinheiro·Bates(2000)를 참조하기 바란다.

선형혼합효과모형에서 모수 β , θ , σ^2 의 추정값을 구하는 방법으로 Newton Method가 많이 사용된다. 그러나 동 방법은 어느 위치에서 해를 찾아가는가에 따라 최적해를 구할 수도 있고, 그렇지 않을 수도 있는 단점이 있다. 이러한 문제를 일부 완화한 방법이 EM 알고리즘이다. 선형혼합효과모형에서 모수의 해를 구하는 방법인 EM 알고리즘과 보다 세부적인 내용을 확인하기 위해서는 Pinheiro·Bates(2000)를 참조하기 바란다. 본 논문에서는 공개 통계언어인 R을 이용하여, 특히 Bates 등이 개발한 'lme4' 패키지를 이용하여 앞에서 설명한 선형혼합효과모형의 분석 프로그램을 작성하였다.

다. 분석 절차

본 장에서는 선형혼합효과모형을 사용하여 직전 연도 손해율의 증감이 공동인수물건 구성비 증가에 어느 방향으로 영향을 주는지를 분석하고자 한다. 최적 선형혼합효과모형을 선택하는 과정은 일반적인 통계분석 절차에 따라 이루어졌다. 확률효과가 있을 것으로 판단되는 그룹(회사)별 절편과 기울기의 확률효과를 그림을 통해서 확인한 후에 확률효과변수와 고정효과변수를 설정한 모형에 자료를 적합시켰다. 자료를 적합시킨 모형의 적합성을 확인하고, 본 연구목적에 부합한 결론을 도출하기 위하여 그리고 모형의 신뢰성을 확보하기 위하여 다음의 추가적인 두 가지 통계분석, 모형해석과정을 거쳤다.

첫째는 다양한 모형을 만들어 모형 내 변수들의 설명일관성을 확인하는 과정이다. 즉, 본 분석에 사용되는 모든 변수를 포함한 전체모형(Full Model)에서 연도변수를 제

거하여 총 두 개의 모델을 만들었다. 연도변수를 포함시킨 모형과 제외시킨 모형 등 모형을 변화시키더라도 직전 연도 손해율이 공동인수대상물건 구성비에 어떻게 미치는 영향이 일관성이 있는지 확인하여 보았다. 만일 연도변수를 제외하든지 포함시키든지 상관없이 직전 연도 손해율이 공동인수대상물건 구성비에 주는 효과에 큰 변화가 없다면 직전 연도 손해율이 공동인수물건 구성비를 설명하는 유의한 변수라는 것을 일관되게 설명한다는 의미이다.

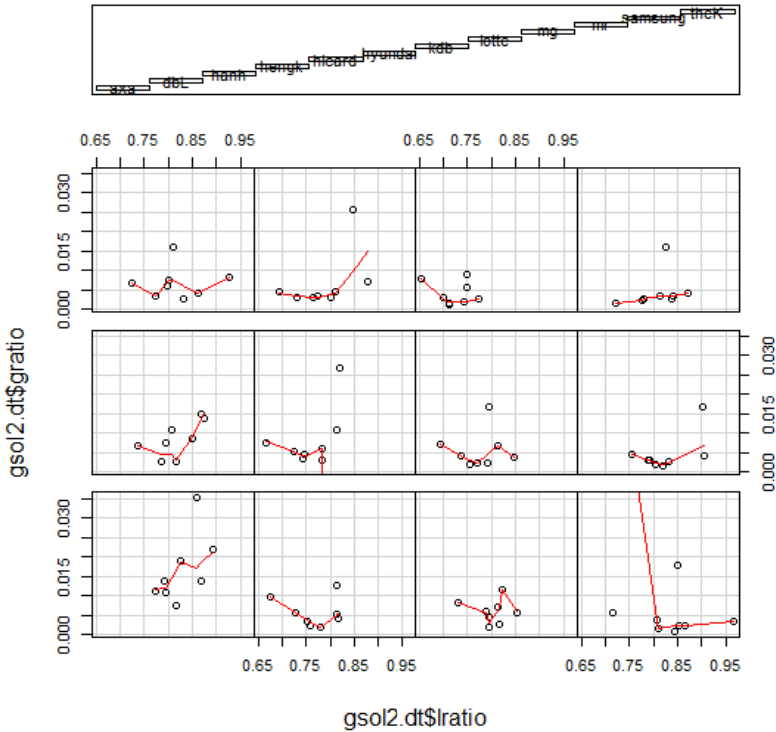
둘째는 앞서 분석한 두 개의 모델을 ANOVA 분석을 통해 비교함으로써 상대적으로 가장 적합한 모형을 선택하고, 선택된 모형을 통해 직전 연도 손해율과 공동인수물건 구성비 관계의 의미를 도출하였다. 이를 통해 첫 번째 단계에서 모형 간 비교를 통해 얻은 의미를 재확인하는 효과도 얻을 수 있다.

라. 분석 결과

아래 그림에서 손해율의 변화에 따른 공동인수물건 구성비 변화의 관계가 모형의 절편과 기울기에서 회사별로 차이가 나는 것을 확인할 수 있다. 즉, 이 그림에 따르면 회사별 확률효과가 존재하므로 이를 통제하기 위하여 보험회사를 확률효과 변수로 설정하는 선형혼합효과모형으로 자료를 분석하면, 독립변수인 직전 연도 손해율과 종속 변수인 공동인수물건 구성비 사이의 통계적으로 의미있는 상관관계를 확인할 수 있을 것으로 생각된다.

〈부록 그림 1〉 회사별 손해율과 공동인수물건 규모의 관계

Given : gsol2.dt\$cmp



회사를 확률효과변수로 하고 절편 및 손해율을 고정효과 변수로 한 모형은 아래와 같다. 첫 번째 모형은 공동인수물건 구성비에 영향을 주는 모든 변수를 포함시킨 모형이고, 두 번째 모형은 고정효과변수의 설명력의 일관성을 확인하기 위하여 고정효과변수들 중 연도변수를 제거한 제한된 모형이다.

모형 I :

$$y_{ij} = \beta_{00} + \beta_{01}(\text{손해율})_j + \beta_{02}(\text{회사별규모})_j + \beta_{03}(\text{연도})_j + z_{01}(\text{회사})(x_{ij} - \bar{x}_{.j}) + \epsilon_{ij}$$

모형 II :

$$y_{ij} = \beta_{00} + \beta_{01}(\text{손해율})_j + \beta_{02}(\text{회사별규모})_j + z_{01}(\text{회사})(x_{ij} - \bar{x}_{.j}) + \epsilon_{ij}$$

(부록. 4)

두 가지 모형의 분석결과는 아래 표와 같다. 분석결과를 보면, 두 가지 모형 모두 직전 연도 손해율이 공동인수물건 규모에 정(+)의 영향을 주는 것으로 분석되었다. 두 모형 중 연도별 변수를 제거한 모형Ⅱ의 경우에는 회사의 규모(경과보험료 크기)가 공동인수대상의 규모에 통계적으로 유의한 영향을 주지 않는 것으로 분석되었지만, 전체모형인 모형Ⅰ에서는 회사의 규모가 클수록 공동인수대상물건을 더 많이 인수하는 것으로 분석되었다.

〈부록 표 3〉 손해율과 불량물건구성비의 관계분석 결과

구분	고정효과(Fixed Effect)	
	모형Ⅰ	모형Ⅱ
	추정계수(표준오차)	추정계수(표준오차)
Intercept	-0.0408(0.0170) *	-0.0299(0.0195)
Lratio(손해율)	0.0395(0.0145) **	0.0343(0.0138) *
Log(Prem) (회사규모, 보험료기준)	0.0009(0.0005) .	0.0005(0.0007)
Year2010	-0.0031(0.0012) *	-
Year2011	-0.0055(0.0020) ***	-
Year2012	-0.0045(0.0013) ***	-
Year2013	-0.0059(0.0013) ****	-
Year2014	-0.0075(0.0015) ****	-
Year2015	-0.0053(0.0018) **	-
Year2016	0.0068(0.0017) ****	-

주: 1) .는 10%, *는 5%, **는 1%, ***는 0.1% 유의수준에서 통계적으로 유의함

2) 동 분석결과는 REML(Restricted Maximum Likelihood)로 산출한 것임

3) 불량물건의 비율에 영향을 줄 수 있는 연도별 효과를 제거하기 위하여 연도별 변수를 고정효과변수로 사용함

모형을 통해 최종적으로 적합한 해석을 하기 위하여 2가지 모형 중 어느 것이 더 나은 모형인지 확인하기 위하여 ANOVA 테스트를 실시하였다. 그 결과 모형Ⅰ과 모형Ⅱ가 통계적으로 유의하게 차이가 있는 것으로 분석되었다. 두 모형 중 더 나은 모형이 어떤 것인지 확인해 보기 위하여 두 모형의 AIC와 BIC 값으로 모형 간 비교를 해보면 모형Ⅰ의 값들이 모형Ⅱ의 값보다 더 낮은 것으로 보아 모형Ⅰ이 두 모형 중 더 나은 설명모형인 것으로 판단된다. 따라서 본 연구에 적합한 모형은 모형Ⅰ이라고 할 수 있을 것이다.

〈부록 표 4〉 2개 모형 비교(ANOVA Test)

구분	Df	AIC	BIC	logLik	deviance	Chisq	Chi Df	유의성
모형Ⅱ	7	-714.37	-696.42	364.19	-728.37	-	-	-
모형Ⅰ	14	-832.91	-797.01	430.45	-860.91	132.54	7	***

따라서 모형Ⅰ에 근거하여 최종 결과를 분석하여 보면, 우선 본 연구에서 확인하고자 했던 질문인 “직전 연도 손해율 수준이 다음 연도 인수기준에 영향을 주는가?”에 대한 답을 확인할 수 있었다. 즉, 모형Ⅰ에서 직전 연도 손해율 수준은 다음 연도 인수기준에 정(+)의 영향을 주는 것으로 나타났다. 직전 연도 손해율이 높으면 다음 연도 인수기준이 강화됨에 따라 공동인수물건의 비중이 늘어나고, 손해율이 좋으면 다음 연도 인수기준이 느슨해져서 공동인수물건 비중이 줄어든다는 것이다. 이러한 분석결과는 보험회사가 인수기준을 정할 때의 중요한 판단요인이 자동차보험에서 수익이 나는지 여부에 따른다는 것이고, 그 기준이 손해율이므로 인수기준을 마련하는 연도, 즉 공동인수물건의 규모가 결정되기 전 연도의 손해율이 공동인수물건 규모를 결정하는 데 큰 영향을 미친다는 것을 의미한다.

모형Ⅰ 분석결과에서 보험회사의 규모도 공동인수물건의 규모에 정(+)의 영향을 주는 것으로 분석되었다. 즉, 보험회사 규모가 클수록 그 보험회사가 인수하는 불량물건의 규모가 커지는 것이다. 이는 현 공동인수물건 배분 기준이 보험회사의 수입보험료 규모에 비례하여 공동인수물건이 배분되도록 되어 있는 데 따른 결과로 판단된다.

모형Ⅰ에서는 모형Ⅱ와 달리 공동인수물건 규모에 영향을 줄 수 있는 기간변동요인을 제거하기 위하여 연도별 변수를 더미변수로 설정하여 분석을 시도하였다. 그 결과 연도별 기간변수 효과를 제거한 후에도 앞서 분석결과처럼 직전 연도 손해율 수준이 다음 연도 인수기준 설정에 정(+)의 영향을 준다는 것을 확인할 수 있었다. 연도별 효과를 통제하기 위한 연도별 변수설정이라는 의미 외에도 연도별 변수 자체 추정값도 상당히 중요한 의미를 보여주고 있다. 즉 기준변수를 2009년으로 했을 때의 연도별 공동인수물건규모의 변화를 알 수 있었다. 자동차보험 손해율 변화 추이를 보면 2012년까지 손해율이 좋았다. 2009년도의 악화된 손해율 문제를 해소하기 위한 정책적 제도

개선의 효과가 있었기 때문이다. 그 결과로 다음 연도부터 손해율이 개선되면서 공동인수물건 대상계약의 구성비도 줄어들었는데, 그 결과가 모형 I의 연도별 변수 분석결과에 나타나 있다. 제도 개선 효과로 인하여 공동인수대상물건의 규모가 2013년까지 줄어들고 있는 것으로 나타났다. 이런 추세는 2013년 이후 2014년부터는 공동인수대상물건의 규모가 다시 증가하는 방향으로 전환된 것을 알 수 있다.

보험연구원(KIRI) 발간물 안내

※ 2017년부터 기존의 연구보고서, 정책보고서, 경영보고서가 연구보고서로 통합되었습니다.

■ 연구보고서

- 2017-1 보험산업 미래 / 김석영·윤성훈·이선주 2017.2
- 2017-2 자동차보험 과실상계제도 개선방안 / 전용식·채원영 2017.2
- 2017-3 상호협정 관련 입법정책 연구 / 정호열 2017.2
- 2017-4 저소득층 노후소득 보장을 위한 공사연계연금 연구 / 정원석·강성호·마지혜 2017.3
- 2017-5 자영업자를 위한 사적소득보상체계 개선방안 / 류건식·강성호·김동겸 2017.3
- 2017-6 우리나라 사회안전망 개선을 위한 현안 과제 / 이태열·최장훈·김유미 2017.4
- 2017-7 일본의 보험회사 도산처리제도 및 사례 / 정봉은 2017.5
- 2017-8 보험회사 업무위탁 관련 제도 개선방안 / 이승준·정인영 2017.5
- 2017-9 부채시가평가제도와 생명보험회사의 자본관리 / 조영현·이혜은 2017.8
- 2017-10 효율적 의료비 지출을 통한 국민건강보험의 보장성 강화 방안 / 김대환 2017.8
- 2017-11 인슈어테크 혁명: 현황 점검 및 과제 고찰 / 박소정·박지윤 2017.8
- 2017-12 생산물 배상책임보험 역할 제고 방안 / 이기형·이규성 2017.9
- 2017-13 보험금청구권과 소멸시효 / 권영준 2017.9
- 2017-14 2017년 보험소비자 설문조사 / 동향분석실 2017.10
- 2017-15 2018년도 보험산업 전망과 과제 / 동향분석실 2017.11
- 2017-16 퇴직연금 환경변화와 연금세제 개편 방향 / 강성호·류건식·김동겸 2017.12
- 2017-17 자동차보험 한방진료 현황과 개선방안 / 송윤아·이소양 2017.12
- 2017-18 베이비부머 세대의 노후소득 / 최장훈·이태열·김미화 2017.12
- 2017-19 연금세제 효과연구 / 정원석·이선주 2017.12
- 2017-20 주요국의 지진보험 운영 현황 및 시사점 / 최창희·한성원 2017.12
- 2017-21 사적연금의 장기연금수령 유도방안 / 김세중·김유미 2017.12
- 2017-22 누적전망이론을 이용한 생명보험과 연금의 유보가격 측정 연구 / 지홍민 2017.12
- 2018-1 보증연장 서비스 규제 방안 / 백영화·박정희 2018.1
- 2018-2 건강생활서비스 공·사 협력 방안 / 조용운·오승연·김동겸 2018.2
- 2018-3 퇴직연금 가입자교육 개선 방안 / 류건식·강성호·이상우 2018.2
- 2018-4 IFRS 9과 보험회사의 ALM 및 자산배분 / 조영현·이혜은 2018.2

- 2018-5 보험상품 변천과 개발 방향 / 김석영·김세영·이선주 2018.2
- 2018-6 계리적 관점에서 본 실손의료보험 개선 방안 / 조재린·정성희 2018.3
- 2018-7 국내 보험회사의 금융겸업 현황과 시사점 / 전용식·이혜은 2018.3
- 2018-8 장애인의 위험보장 강화 방안 / 오승연·김석영·이선주 2018.4
- 2018-9 주요국 공·사 건강보험 연계 체계 분석 / 정성희·이태열·김유미 2018.4
- 2018-10 정신질환 위험보장 강화 방안 / 이정택·임태준·김동겸 2018.4
- 2018-11 기초서류 준수 의무 위반 시 과징금 부과기준 개선방안 / 황현아·백영화·권오경 2018.8
- 2018-12 2018년 보험소비자 설문조사 / 동향분석실 2018.9
- 2018-13 상속법의 관점에서 본 생명보험 / 최준규 2018.9
- 2018-14 호주 퇴직연금제도 현황과 시사점 / 이경희 2018.9
- 2018-15 빅데이터 기반의 사이버위험 측정 방법 및 사이버사고 예측모형 연구 / 이진무 2018.9
- 2018-16 빅데이터 분석에 의한 요율산정 방법 비교: 실손의료보험 적용 사례 / 이항석 2018.9
- 2018-17 보험 모집 행위의 의미 및 범위에 대한 검토 / 백영화·손민숙 2018.10
- 2018-18 보험회사 해외채권투자와 환해지 / 황인창·임준환·채원영 2018.10
- 2018-19 베트남 생명보험산업의 현황 및 시사점 / 조용운·김동겸 2018.10
- 2018-20 여성 관련 연금정책 평가와 개선 방향 / 강성호·류건식·김동겸 2018.10
- 2018-21 디지털 경제 활성화를 위한 사이버보험 역할제고 방안 / 임준·이상우·이소양 2018.11
- 2018-22 인구 고령화와 일본 보험산업 변화 / 윤성훈·김석영·한성원·손민숙 2018.11
- 2018-23 퇴직연기금 디폴트 옵션 도입 방안 및 부채연계투자전략에 관한 연구 / 성주호 2018.11
- 2018-24 보험 산업의 블록체인 활용: 점검 및 대응 / 김현수·권혁준 2018.11
- 2018-25 생명보험산업의 금리위험 평가: 보험부채 중심으로 / 임준환·최장훈·한성원 2018.11
- 2018-26 보험회사의 장수위험에 관한 연구 / 김세중·김유미 2018.11
- 2018-27 보험산업 전망과 과제: 2019년 및 중장기 / 동향분석실 2018.11
- 2018-28 보험산업 중장기 전망 / 전용식·김유미·최예린 2018.12
- 2018-29 빅데이터 활용 현황과 개선 방안 / 최창희·홍민지 2018.12
- 2018-30 판매채널 변화가 보험산업에 미치는 영향 / 정원석·김석영·박정희 2018.12
- 2018-31 Solvency II 시행 전후 유럽보험시장과 시사점 / 김해식 2018.12
- 2018-32 보험회사 대출채권 운용의 특징과 시사점 / 조영현·황인창·이혜은 2018.12

2019-1 보험회사의 시스템리스크에 대한 고찰 / 김범 2019.1

■ 연구보고서(구)

- 2008-1 보험회사의 리스크 중심 경영전략에 관한 연구 / 최영목·장동식·김동겸 2008.1
- 2008-2 한국 보험시장과 공정거래법 / 정호열 2008.6
- 2008-3 확정급여형 퇴직연금의 자산운용 / 류건식·이경희·김동겸 2008.3
- 2009-1 보험설계사의 특성분석과 고능률화 방안 / 안철경·권오경 2009.1
- 2009-2 자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안 / 기승도 2009.2
- 2009-3 우리나라 가계부채 문제의 진단과 평가 / 유경원·이혜은 2009.3
- 2009-4 사적연금의 노후소득보장 기능제고 방안 / 류건식·이창우·김동겸 2009.3
- 2009-5 일반화선형모형(GLM)을 이용한 자동차보험 요율상대도 산출 방법 연구 / 기승도·김대환 2009.8
- 2009-6 주행거리에 연동한 자동차보험제도 연구 / 기승도·김대환·김혜란 2010.1
- 2010-1 우리나라 가계 금융자산 축적 부진의 원인과 시사점 / 유경원·이혜은 2010.4
- 2010-2 생명보험 상품별 해지율 추정 및 예측 모형 / 황진태·이경희 2010.5
- 2010-3 보험회사 자산관리서비스 사업모형 검토 / 진 익·김동겸 2010.7

■ 정책보고서(구)

- 2008-2 환경오염리스크관리를 위한 보험제도 활용방안 / 이기형 2008.3
- 2008-3 금융상품의 정의 및 분류에 관한 연구 / 유지호·최 원 2008.3
- 2008-4 2009년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면·이태열·신종협·황진태·유진아·김세환·이정환·박정희·김세중·최이섭 2008.11
- 2009-1 현 금융위기 진단과 위기극복을 위한 정책제언 / 진 익·이민환·유경원·최영목·최형선·최 원·이경아·이혜은 2009.2
- 2009-2 퇴직연금의 급여 지급 방식 다양화 방안 / 이경희 2009.3
- 2009-3 보험분쟁의 재판외적 해결 활성화 방안 / 오영수·김경환·이종욱 2009.3
- 2009-4 2010년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면·황진태·변혜원·이경희·이정환·박정희·김세중·최이섭 2009.12
- 2009-5 금융상품판매전문회사의 도입이 보험회사에 미치는 영향 / 안철경·변혜원·권오경 2010.1
- 2010-1 보험사기 영향요인과 방지방안 / 송윤아 2010.3
- 2010-2 2011년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면·김대환·이경희·이정환·

- 최 원·김세중·최이섭 2010.12
- 2011-1 금융소비자 보호 체계 개선방안 / 오영수·안철경·변혜원·최영목·최형선·김경환·이상우·박정희·김미화 2010.4
- 2011-2 일반공제사업 규제의 합리화 방안 / 오영수·김경환·박정희 2011.7
- 2011-3 퇴직연금 적립금의 연금전환 유도방안 / 이경희 2011.5
- 2011-4 저출산·고령화와 금융의 역할 / 윤성훈·류건식·오영수·조용운·진 익·유진아·변혜원 2011.7
- 2011-5 소비자 보호를 위한 보험유통채널 개선방안 / 안철경·이경희 2011.11
- 2011-6 2012년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·황진태·이정환·최 원·김세중·오병국 2011.12
- 2012-1 인적사고 보험금의 지급방식 다양화 방안 / 조재린·이기형·정인영 2012.8
- 2012-2 보험산업 진입 및 퇴출에 관한 연구 / 이기형·변혜원·정인영 2012.10
- 2012-3 금융위기 이후 보험규제 변화 및 시사점 / 임준환·유진아·이경아 2012.11
- 2012-4 소비자중심의 변액연금보험 개선방안 연구: 공시 및 상품설계 개선을 중심으로 / 이기형·임준환·김해식·이경희·조영현·정인영 2012.12
- 2013-1 생명보험의 자살면책기간이 자살에 미치는 영향 / 이창우·윤상호 2013.1
- 2013-2 퇴직연금 지배구조체계 개선방안 / 류건식·김대환·이상우 2013.1
- 2013-3 2013년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·전용식·이정환·최 원·김세중·채원영 2013.2
- 2013-4 사회안전망 체제 개편과 보험산업 역할 / 진 익·오병국·이성은 2013.3
- 2013-5 보험지주회사 감독체계 개선방안 연구 / 이승준·김해식·조재린 2013.5
- 2013-6 2014년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·전용식·최 원·김세중·채원영 2013.12
- 2014-1 보험시장 경쟁정책 투명성 제고방안 / 이승준·강민규·이해랑 2014.3
- 2014-2 국내 보험회사 지급여력규제 평가 및 개선방안 / 조재린·김해식·김석영 2014.3
- 2014-3 공·사 사회안전망의 효율적인 역할 제고 방안 / 이태열·강성호·김유미 2014.4
- 2014-4 2015년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·김석영·김진익·최 원·채원영·이아름·이해랑 2014.11
- 2014-5 의료보장체계 합리화를 위한 공·사건강보험 협력방안 / 조용운·김경환·김미화 2014.12
- 2015-1 보험회사 재무건전성 규제 - IFRS와 RBC 연계방안 / 김해식·조재린·이경아 2015.2
- 2015-2 2016년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·김석영·김진익·최 원·채원영·

- 이아름·이해랑 2015.11
- 2016-1 정년연장의 노후소득 개선 효과와 개인연금의 정책방향 / 강성호·정봉은·김유미 2016.2
- 2016-2 국민건강보험 보장률 인상 정책 평가: DSGE 접근법 / 임태준·이정택·김혜란 2016.11
- 2016-3 2017년도 보험산업 전망과 과제 / 동향분석실 2016.12

■ 경영보고서(구)

- 2009-1 기업후지보험 활성화 방안 연구 / 이기형·한상용 2009.3
- 2009-2 자산관리서비스 활성화 방안 / 진 익 2009.3
- 2009-3 탄소시장 및 녹색보험 활성화 방안 / 진 익·유시용·이경아 2009.3
- 2009-4 생명보험회사의 지속가능성장에 관한 연구 / 최영목·최 원 2009.6
- 2010-1 독립판매채널의 성장과 생명보험회사의 대응 / 안철경·권오경 2010.2
- 2010-2 보험회사의 윤리경영 운영실태 및 개선방안 / 오영수·김경환 2010.2
- 2010-3 보험회사의 퇴직연금사업 운영전략 / 류건식·이창우·이상우 2010.3
- 2010-4(1) 보험환경변화에 따른 보험산업 성장방안 / 산업연구실·정책연구실·동향분석실 2010.6
- 2010-4(2) 종합금융서비스를 활용한 보험산업 성장방안 / 금융제도실·재무연구실 2010.6
- 2010-5 변액보험 보증리스크관리연구 / 권용재·장동식·서성민 2010.4
- 2010-6 RBC 내부보험 도입 방안 / 김해식·최영목·김소연·장동식·서성민 2010.10
- 2010-7 금융보증보험 가격결정모형 / 최영수 2010.7
- 2011-1 보험회사의 비대면채널 활용방안 / 안철경·변혜원·서성민 2011.1
- 2011-2 보증보험의 특성과 리스크 평가 / 최영목·김소연·김동겸 2011.2
- 2011-3 충성도를 고려한 자동차보험 마케팅전략 연구 / 기승도·황진태 2011.3
- 2011-4 보험회사의 상조서비스 기여방안 / 황진태·기승도·권오경 2011.5
- 2011-5 사기성클레임에 대한 최적조사방안 / 송윤아·정인영 2011.6
- 2011-6 민영의료보험의 보험리스크관리방안 / 조용운·황진태·김미화 2011.8
- 2011-7 보험회사의 개인형 퇴직연금 운영방안 / 류건식·김대환·이상우 2011.9
- 2011-8 퇴직연금시장의 환경변화에 따른 확정기여형 퇴직연금 운영방안 / 김대환·류건식·이상우 2011.10
- 2012-1 국내 생명보험회사의 기업공개 평가와 시사점 / 조영현·전용식·이혜은 2012.7
- 2012-2 보험산업 비전 2020 : @ sure 4.0 / 진 익·김동겸·김혜란 2012.7
- 2012-3 현금흐름방식 보험료 산출의 시행과 과제 / 김해식·김석영·김세영·

- 이혜은 2012.9
- 2012-4 보험회사의 장수리스크 발생원인과 관리방안 / 김대환·류건식·김동겸 2012.9
- 2012-5 은퇴가구의 경제형태 분석 / 유경원 2012.9
- 2012-6 보험회사의 날씨리스크 인수 활성화 방안: 지수형 날씨보험을 중심으로 / 조재린·황진태·권용재·채원영 2012.10
- 2013-1 자동차보험시장의 가격경쟁이 손해율에 미치는 영향과 시사점 / 전용식·채원영 2013.3
- 2013-2 중국 자동차보험 시장점유율 확대방안 연구 / 기승도·조용운·이소양 2013.5
- 2016-1 뉴 노멀 시대의 보험회사 경영전략 / 임준환·정봉은·황인창·이혜은·김혜란·정승연 2016.4
- 2016-2 금융보증보험 잠재 시장 연구: 지방자치단체 자금조달 시장을 중심으로 / 최창희·황인창·이경아 2016.5
- 2016-3 퇴직연금시장 환경변화와 보험회사 대응방안 / 류건식·강성호·김동겸 2016.5

■ 조사보고서

- 2008-1 보험회사 글로벌화를 위한 해외보험시장 조사 / 양성문·김진억·지재원·박정희·김세중 2008.2
- 2008-2 노인장기요양보험 제도 도입에 대응한 장기간병보험 운영 방안 / 오영수 2008.3
- 2008-3 2008년 보험소비자 설문조사 / 안철경·기승도·이상우 2008.4
- 2008-4 주요국의 보험상품 판매권유 규제 / 이상우 2008.3
- 2009-1 2009년 보험소비자 설문조사 / 안철경·이상우·권오경 2009.3
- 2009-2 Solvency II의 리스크 평가모형 및 측정 방법 연구 / 장동식 2009.3
- 2009-3 이슬람 보험시장 진출방안 / 이진면·이정환·최이섭·정중영·최태영 2009.3
- 2009-4 미국 생명보험 정산거래의 현황과 시사점 / 김해식 2009.3
- 2009-5 헤지펀드 운용전략 활용방안 / 진 익·김상수·김종훈·변귀영·유시용 2009.3
- 2009-6 복합금융 그룹의 리스크와 감독 / 이민환·전선애·최 원 2009.4
- 2009-7 보험산업 글로벌화를 위한 정책적 지원방안 / 서대교·오영수·김영진 2009.4
- 2009-8 구조화금융 관점에서 본 금융위기 분석 및 시사점 / 임준환·이민환·윤건용·최 원 2009.7
- 2009-9 보험리스크 측정 및 평가 방법에 관한 연구 / 조용운·김세환·김세중 2009.7
- 2009-10 생명보험계약의 효력상실·해약분석 / 류건식·장동식 2009.8
- 2010-1 과거 금융위기 사례분석을 통한 최근 글로벌 금융위기 전망 / 신종협·

- 최형선·최 원 2010.3
- 2010-2 금융산업의 영업행위 규제 개선방안 / 서대교·김미화 2010.3
- 2010-3 주요국의 민영건강보험의 운영체제와 시사점 / 이창우·이상우 2010.4
- 2010-4 2010년 보험소비자 설문조사 / 변혜원·박정희 2010.4
- 2010-5 산재보험의 운영체제에 대한 연구 / 송운아 2010.5
- 2010-6 보험산업 내 공정거래규제 조화방안 / 이승준·이종욱 2010.5
- 2010-7 보험종류별 진료수가 차등적용 개선방안 / 조용운·서대교·김미화 2010.4
- 2010-8 보험회사의 금리위험 대응전략 / 진 익·김해식·유진아·김동겸 2011.1
- 2010-9 퇴직연금 규제체계 및 정책방향 / 류건식·이창우·이상우 2010.7
- 2011-1 생명보험실제사 활동실태 및 만족도 분석 / 안철경·황진태·서성민 2011.6
- 2011-2 2011년 보험소비자 설문조사 / 김대환·최 원 2011.5
- 2011-3 보험회사 녹색금융 참여방안 / 진 익·김해식·김혜란 2011.7
- 2011-4 의료시장 변화에 따른 민영실손의료보험의 대응 / 이창우·이기형 2011.8
- 2011-5 아세안 주요국의 보험시장 규제제도 연구 / 조용운·변혜원·이승준·김경환·오병국 2011.11
- 2012-1 2012년 보험소비자 설문조사 / 황진태·전용식·윤상호·기승도·이상우·최 원 2012.6
- 2012-2 일본의 퇴직연금제도 운영체제 특징과 시사점 / 이상우·오병국 2012.12
- 2012-3 솔벤시 II의 보고 및 공시 체계와 시사점 / 장동식·김경환 2012.12
- 2013-1 2013년 보험소비자 설문조사 / 전용식·황진태·변혜원·정원석·박선영·이상우·최 원 2013.8
- 2013-2 건강보험 진료비 전망 및 활용방안 / 조용운·황진태·조재린 2013.9
- 2013-3 소비자 신뢰 제고와 보험상품 정보공시 개선방안 / 김해식·변혜원·황진태 2013.12
- 2013-4 보험회사의 사회적 책임 이행에 관한 연구 / 변혜원·조영현 2013.12
- 2014-1 주택연금 연계 간병보험제도 도입 방안 / 박선영·권오경 2014.3
- 2014-2 소득수준을 고려한 개인연금 세제 효율화방안: 보험료 납입단계의 세제방식 중심으로 / 정원석·강성호·이상우 2014.4
- 2014-3 보험규제에 관한 주요국의 법제연구: 모집채널, 행위 규제 등을 중심으로 / 한기정·최준규 2014.4
- 2014-4 보험산업 환경변화와 판매채널 전략 연구 / 황진태·박선영·권오경 2014.4
- 2014-5 저시경제 환경변화의 보험산업 파급효과 분석 / 전성주·전용식 2014.5
- 2014-6 국내경제의 일본식 장기부진 가능성 검토 / 전용식·윤성훈·채원영 2014.5
- 2014-7 건강생활관리서비스 사업모형 연구 / 조용운·오승연·김미화 2014.7
- 2014-8 보험개인정보 보호법제 개선방안 / 김경환·강민규·이해량 2014.8

- 2014-9 2014년 보험소비자 설문조사 / 전용식·변혜원·정원석·박선영·
오승연·이상우·최 원 2014.8
- 2014-10 보험회사 수익구조 진단 및 개선방안 / 김석영·김세중·김혜란 2014.11
- 2014-11 국내 보험회사의 해외사업 평가와 제언 / 전용식·조영현·채원영 2014.12
- 2015-1 보험민원 해결 프로세스 선진화 방안 / 박선영·권오경 2015.1
- 2015-2 재무건전성 규제 강화와 생명보험회사의 자본관리 / 조영현·조재린·
김혜란 2015.2
- 2015-3 국내 배상책임보험 시장 성장 저해 요인 분석 - 대인사고 손해배상액 산정
기준을 중심으로 - / 최창희·정인영 2015.3
- 2015-4 보험산업 신뢰도 제고 방안 / 이태열·황진태·이선주 2015.3
- 2015-5 2015년 보험소비자 설문조사 / 동향분석실 2015.8
- 2015-6 인구 및 가구구조 변화가 보험 수요에 미치는 영향 / 오승연·김유미 2015.8
- 2016-1 경영환경 변화와 주요 해외 보험회사의 대응 전략 / 전용식·조영현 2016.2
- 2016-2 시스템리스크를 고려한 복합금융그룹 감독방안 / 이승준·민세진 2016.3
- 2016-3 저성장 시대 보험회사의 비용관리 / 김해식·김세중·김현경 2016.4
- 2016-4 자동차보험 해외사업 경영성과 분석과 시사점 / 전용식·송윤아·
채원영 2016.4
- 2016-5 금융·보험세제연구: 집합투자기구, 보험 그리고 연금세제를 중심으로 /
정원석·임 준·김유미 2016.5
- 2016-6 가용자본 산출 방식에 따른 국내 보험회사 지급여력 비교 / 조재린·
황인창·이경아 2016.5
- 2016-7 해외 사례를 통해 본 중·소형 보험회사의 생존전략 / 이태열·김해식·
김현경 2016.5
- 2016-8 생명보험회사의 연금상품 다양화 방안: 종신소득 보장기능을 중심으로
/ 김세중·김혜란 2016.6
- 2016-9 2016년 보험소비자 설문조사 / 동향분석실 2016.8
- 2016-10 자율주행자동차 보험제도 연구 / 이기형·김혜란 2016.9

■ 조사자료집

- 2014-1 보험시장 자유화에 따른 보험산업 환경변화 / 최 원·김세중 2014.6
- 2014-2 주요국 내부자본적정성 평가 및 관리 제도 연구 - Own Risk and Solvency
Assessment - / 장동식·이정환 2014.8
- 2015-1 고령층 대상 보험시장 현황과 해외사례 / 강성호·정원석·김동겸 2015.1
- 2015-2 경증치매자 보호를 위한 보험사의 치매실태 도입방안 / 정봉은·이선주 2015.2
- 2015-3 소비자 금융이해력 강화 방안: 보험 및 연금 / 변혜원·이해랑 2015.4

- 2015-4 글로벌 금융위기 이후 세계경제의 구조적 변화 / 박대근·박춘원·이향용 2015.5
- 2015-5 노후소득보장을 위한 주택연금 활성화 방안 / 전성주·박선영·김유미 2015.5
- 2015-6 고령화에 대응한 생애자산관리 서비스 활성화 방안 / 정원석·김미화 2015.5
- 2015-7 일반 손해보험 요율제도 개선방안 연구 / 김석영·김혜란 2015.12
- 2018-1 변액연금 최저보증 및 사업비 부과 현황 조사 / 김세환 2018.2
- 2018-2 리콜 리스크관리와 보험의 역할 / 김세환 2018.12
- 2018-3 주요국 혼합형 퇴직연금제도 현황과 시사점 / 이상우 2018.12

■ 연차보고서

- 제 1 호 2008년 연차보고서 / 보험연구원 2009.4
- 제 2 호 2009년 연차보고서 / 보험연구원 2010.3
- 제 3 호 2010년 연차보고서 / 보험연구원 2011.3
- 제 4 호 2011년 연차보고서 / 보험연구원 2012.3
- 제 5 호 2012년 연차보고서 / 보험연구원 2013.3
- 제 6 호 2013년 연차보고서 / 보험연구원 2013.12
- 제 7 호 2014년 연차보고서 / 보험연구원 2014.12
- 제 8 호 2015년 연차보고서 / 보험연구원 2015.12
- 제 9 호 2016년 연차보고서 / 보험연구원 2017.1
- 제 10 호 2017년 연차보고서 / 보험연구원 2018.1
- 제 11 호 2018년 연차보고서 / 보험연구원 2019.1

■ 영문발간물

- 제 7 호 Korean Insurance Industry 2008 / KIRI, 2008.9
- 제 8 호 Korean Insurance Industry 2009 / KIRI, 2009.9
- 제 9 호 Korean Insurance Industry 2010 / KIRI, 2010.8
- 제10호 Korean Insurance Industry 2011 / KIRI, 2011.10
- 제11호 Korean Insurance Industry 2012 / KIRI, 2012.11
- 제12호 Korean Insurance Industry 2013 / KIRI, 2013.12
- 제13호 Korean Insurance Industry 2014 / KIRI, 2014.8
- 제14호 Korean Insurance Industry 2015 / KIRI, 2015.8
- 제15호 Korean Insurance Industry 2016 / KIRI, 2016.8
- 제16호 Korean Insurance Industry 2017 / KIRI, 2017.8

제17호	Korean Insurance Industry 2018 / KIRI, 2018.8
제 7 호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2013 / KIRI, 2014.2
제 8 호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2013 / KIRI, 2014.5
제 9 호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2014 / KIRI, 2014.8
제10호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2014 / KIRI, 2014.10
제11호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2014 / KIRI, 2015.2
제12호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2014 / KIRI, 2015.4
제13호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2015 / KIRI, 2015.8
제14호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2015 / KIRI, 2015.11
제15호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2015 / KIRI, 2016.2
제16호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2015/ KIRI, 2016.6
제17호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2016/ KIRI, 2016.9
제18호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2016/ KIRI, 2016.12
제19호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2016/ KIRI, 2017.2
제20호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2016/ KIRI, 2017.5
제21호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2017/ KIRI, 2017.9
제22호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2017/ KIRI, 2017.11
제23호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2017/ KIRI, 2018.2
제24호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2017/ KIRI, 2018.5
제25호	Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2018/ KIRI, 2018.8
제26호	Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2018/ KIRI, 2018.12
제27호	Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2018/ KIRI, 2019.2
제28호	Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2018/ KIRI, 2019.4

■ CEO Report

2008-1	자동차보험 물적담보 손해를 관리 방안 / 기승도 2008.6
2008-2	보험산업 소액지급결제시스템 참여 관련 주요 이슈 / 이태열 2008.6
2008-3	FY2008 수입보험료 전망 / 동향분석실 2008.8
2008-4	퇴직급여보장법 개정안의 영향과 보험회사 대응과제 / 류건식·서성민 2008.12
2009-1	FY2009 보험산업 수정전망과 대응과제 / 동향분석실 2009.2
2009-2	퇴직연금 예금보험요율 적용의 타당성 검토 / 류건식·김동겸 2009.3
2009-3	퇴직연금 사업자 관련규제의 적정성 검토 / 류건식·이상우 2009.6
2009-4	퇴직연금 가입 및 인식실태 조사 / 류건식·이상우 2009.10
2010-1	복수사용자 퇴직연금제도의 도입 및 보험회사의 대응과제 / 김대환·

- 이상우·김혜란 2010.4
- 2010-2 FY2010 수입보험료 전망 / 동향분석실 2010.6
- 2010-3 보험소비자 보호의 경영전략적 접근 / 오영수 2010.7
- 2010-4 장기손해보험 보험사기 방지를 위한 보험금 지급심사제도 개선 / 김대환·이기형 2010.9
- 2010-5 퇴직금 중간정산의 문제점과 개선과제 / 류건식·이상우 2010.9
- 2010-6 우리나라 신용카드시장의 특징 및 개선논의 / 최형선 2010.11
- 2011-1 G20 정상회의의 금융규제 논의 내용 및 보험산업에 대한 시사점 / 김동겸 2011.2
- 2011-2 영국의 공동계정 운영체제 / 최형선·김동겸 2011.3
- 2011-3 FY2011 수입보험료 전망 / 동향분석실 2011.7
- 2011-4 근퇴법 개정에 따른 퇴직연금 운영방안과 과제 / 김대환·류건식 2011.8
- 2012-1 FY2012 수입보험료 전망 / 동향분석실 2012.8
- 2012-2 건강생활서비스법 제정(안)에 대한 검토 / 조용운·이상우 2012.11
- 2012-3 보험연구원 명사초청 보험발전 간담회 토론 내용 / 윤성훈·전용식·전성주·채원영 2012.12
- 2012-4 새정부의 보험산업 정책(I): 정책공약집을 중심으로 / 이기형·정인영 2012.12
- 2013-1 새정부의 보험산업 정책(II): 국민건강보험 본인부담경감제 정책에 대한 평가 / 김대환·이상우 2013.1
- 2013-2 새정부의 보험산업 정책(III): 제18대 대통령직인수위원회 제안 국정과제를 중심으로 / 이승준 2013.3
- 2013-3 FY2013 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2013.7
- 2013-4 유럽 복합금융그룹의 보험사업 매각 원인과 시사점 / 전용식·윤성훈 2013.7
- 2014-1 2014년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2014.6
- 2014-2 인구구조 변화가 보험계약규모에 미치는 영향 분석 / 김석영·김세중 2014.6
- 2014-3 『보험 혁신 및 건전화 방안』의 주요 내용과 시사점 / 이태열·조재린·황진태·송윤아 2014.7
- 2014-4 아베노믹스 평가와 시사점 / 임준환·황인창·이혜은 2014.10
- 2015-1 연말정산 논란을 통해 본 소득세제 개선 방향 / 강성호·류건식·정원석 2015.2
- 2015-2 2015년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2015.6
- 2015-3 보험산업 경쟁력 제고 방안 및 이의 영향 / 김석영 2015.10
- 2016-1 금융규제 운영규정 제정 의미와 시사점 / 김석영 2016.1
- 2016-3 2016년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2016.7
- 2016-4 EU Solvency II 경과조치의 의미와 시사점 / 황인창·조재린 2016.7
- 2016-5 비급여 진료비 관련 최근 논의 동향과 시사점 / 정성희·이태열 2016.9

- 2017-1 보험부채 시가평가와 보험산업의 과제 / 김해식 2017.2
- 2017-2 2017년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2017.7
- 2017-3 1인 1 퇴직연금시대의 보험회사 IRP 전략 / 류건식·이태열 2017.7
- 2018-1 2018년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2018.7
- 2018-2 북한 보험산업의 이해와 대응 / 안철경·정인영 2018.7
- 2019-1 기후변화 위험과 보험회사의 대응 방안 / 이승준 2019.4

■ Insurance Business Report

- 26호 퇴직연금 중심의 근로자 노후소득보장 과제 / 류건식·김동겸 2008.2
- 27호 보험부채의 리스크마진 측정 및 적용 사례 / 이경희 2008.6
- 28호 일본 금융상품판매법의 주요내용과 보험산업에 대한 영향 / 이기형 2008.6
- 29호 보험회사의 노인장기요양 사업 진출 방안 / 오영수 2008.6
- 30호 교차모집제도의 활용의향 분석 / 안철경·권오경 2008.7
- 31호 퇴직연금 국제회계기준의 도입영향과 대응과제 / 류건식·김동겸 2008.7
- 32호 보험회사의 헤지펀드 활용방안 / 진 익 2008.7
- 33호 연금보험의 확대와 보험회사의 대응과제 / 이경희·서성민 2008.9

■ 간행물

- 보험동향 / 연 4회
- 보험금융연구 / 연 4회

※ 2008년 이전 발간물은 보험연구원 홈페이지(<http://www.kiri.or.kr>)에서 확인하시기 바랍니다.

『 도서 회원 가입 안내 』

회원 및 제공자료

	법인회원	특별회원	개인회원
연회비	₩ 300,000원	₩ 150,000원	₩ 150,000원
제공자료	- 연구보고서 - 기타보고서 - 연속간행물 · 보험금융연구 · 보험동향 · KIRI 포커스 모음집 · KIRI 이슈 모음집 · KOREA INSURANCE INDUSTRY	- 연구보고서 - 기타보고서 - 연속간행물 · 보험금융연구 · 보험동향 · KIRI 포커스 모음집 · KIRI 이슈 모음집 · KOREA INSURANCE INDUSTRY	- 연구보고서 - 기타보고서 - 연속간행물 · 보험금융연구 · 보험동향 · KIRI 포커스 모음집 · KIRI 이슈 모음집 · KOREA INSURANCE INDUSTRY
	- 영문연차보고서	-	-

※ 특별회원 가입대상 : 도서관 및 독서진흥법에 의하여 설립된 공공도서관 및 대학도서관

가입문의

보험연구원 도서회원 담당

전화 : (02) 3775 - 9080 팩스 : (02) 3775 - 9102

회비납입방법

- 무통장입금 : 국민은행 (400401 - 01 - 125198)

예금주 : 보험연구원

가입절차

보험연구원 홈페이지(www.kiri.or.kr)에 접속 후 도서회원가입신청서를 작성·등록 후 회비입금을 하시면 확인 후 1년간 회원자격이 주어집니다.

자료구입처

서울 : 보험연구원 자료실 (02-3775-9113 / lsy@kiri.or.kr)

저 자 약 력

기 승 도

한국외국어대학교 통계학 박사
보험연구원 수석연구원
(E-mail : kaebi@kiri.or.kr)

홍 민 지

고려대학교 경제학 석사
보험연구원 연구원
(E-mail : mjh@kiri.or.kr)

조사보고서 2019-1

자동차보험 잔여시장제도 개선 방향 연구

발행일 2019년 5월

발행인 안 철 경

발행처 **보 험 연 구 원**

서울특별시 영등포구 국제금융로 6길 38

화재보험협회빌딩

대표전화 : (02) 3775-9000

조판및
인 쇄 고려씨엔피

ISBN 979-11-89741-10-5 94320

979-11-85691-02-2 (세트)

정가 10,000원