
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 요율체계로 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.

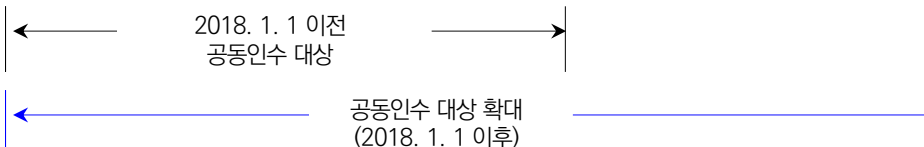
2004년에는 대물배상담보가 자동차손해배상보장법에서 의무가입 담보로 규정됨에 따라 공동인수물건 대상계약의 담보범위에서 대물배상은 배제되었다.

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

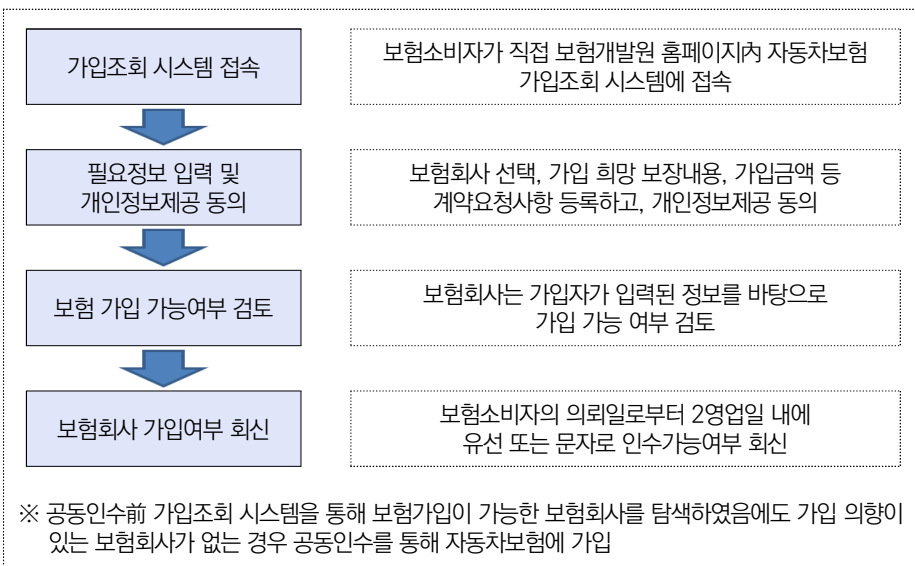


자료: 금융감독원 보도자료(2017. 11. 13), “자동차보험 보장의 사각지대 해소를 위하여 자동차보험 공동인수제도가 전면 개선됩니다.”

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 증지로 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

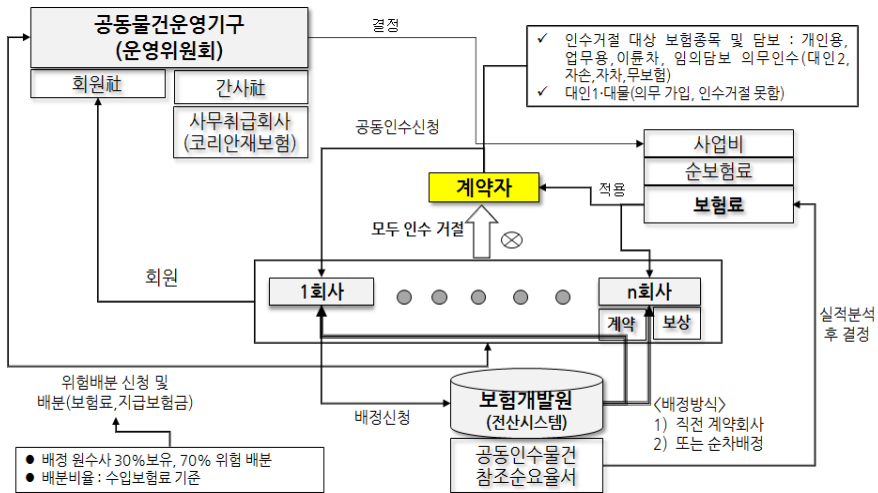
던 회원이 인수한다”, “2. 양도·양수차량의 계약인 경우에는 양도차량의 최종 계약을 인수했던 회원이 인수한다”, “3. 회원의 요청에 따라 배정된 계약은 배정받은 회원이 인수한다”, “4. 제1호부터 제3호까지의 해당 규정에 따라 인수할 회원이 없는 경우에는 제2항에 따라 배정하여 결정된 회원이 인수한다”이다. 동 기준에 따라 공동인수대상계약의 대부분, 특히 개인용자동차보험에 가입하고자 하는 자의 대부분은 자신이 직전 연도에 가입했던 보험회사와 계약을 체결할 수 있다. 이상의 기준에 부합하지 않은 계약, 특히 단체계약의 경우에는 보험회사의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

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

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

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

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

이륜자동차의 적용보험료 계산식은 아래와 같다.

〈그림 II-7〉 이륜자동차의 대인배상I 적용보험료 계산식

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

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

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

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	<ul style="list-style-type: none"> • 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	<ul style="list-style-type: none"> • 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 자동차손해배상보장법 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 대인배상 II 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% 비쌌에도 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 단순하게 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

