
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, 국내의 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.

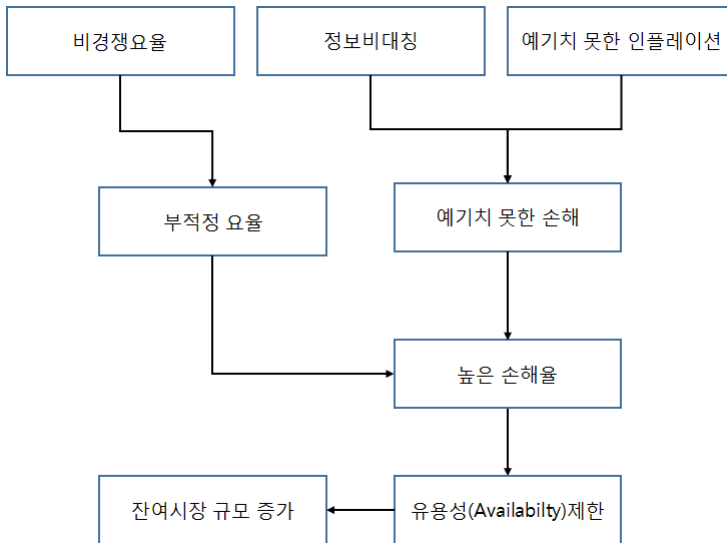
우선 해외 연구 중 하나를 살펴보면, Bouzouita, Bajtelsmit(1997)의 연구가 있다. Bouzouita, Bajtelsmit(1997)²¹⁾은 Harrington(1984)²²⁾가 제안한 자동차보험에서 잔여 시장규모 증가에 영향을 주는 요인 사이의 인과관계 모형(〈그림 III-1〉)에서 요율규제가 엄격할수록 잔여시장규모가 증가한다는 부분을 1984년부터 1992년 기간의 미국 주별 자료 회귀분석을 통하여 확인하였다. 규제를 통해 보험료를 통제하는 경우에 보험회사들은 언더라이팅 기준을 엄격하게 정할 것이고, 이는 결과적으로 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)²⁴은 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

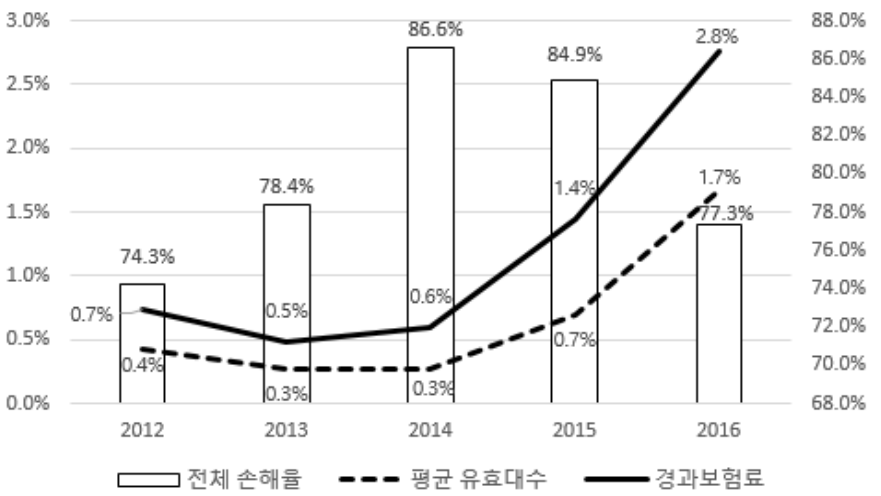
24) 이일영(1992), pp. 154~172

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(+)²⁵⁾의 상관관계로 영향을 주고, 이는 결국 공동인수물건 규모에 정(+)²⁶⁾

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 확인할 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 위험차등화를 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 계약자유의 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 계약자유의 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, ‘보험회사라 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	<p>〈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</p> <p>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</p>
보험가입 거절 제한	<p>〈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</p>

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(대인배상 II의 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 수궁이 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', '국가펀드제도' 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 의무인수하도록 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 공동인수계약으로도 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, 자동차보험료가 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(대인배상 I) 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 자동차손해 배상보장법에 따라 보험회사가 가입거절(인수거절)을 할 수 없는 담보이기 때문이다. 의무보험의 보험료 수준을 위험도에 부합하도록 산출하기 위한 장치로 대인배상 I 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. 대인배상 I 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 자동차손해배상보장법 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

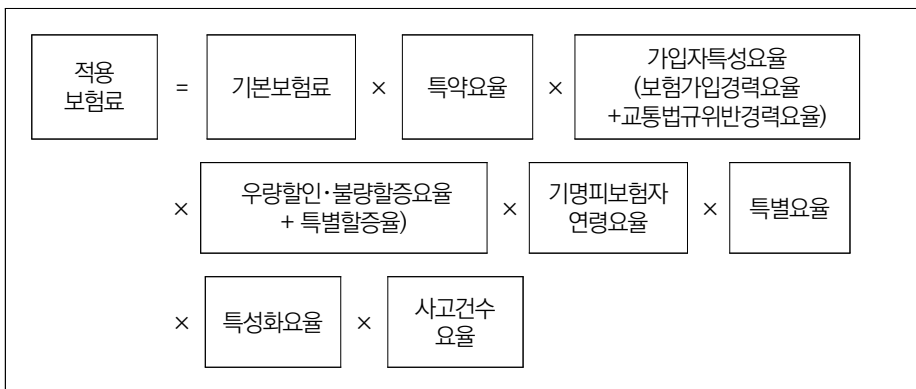
자기차량손해담보 및 자기신체사고담보의 공동인수물건 손해율이 일반물건 손해율보다 낮게 나타나는 등의 현상은 이 두 담보가 공동인수대상 담보임에도 불구하고 대인배상Ⅱ와 달리 보험회사가 인수거절을 할 수 있는 담보이면서, 일반물건보다 보험료가 더 비싼 담보이기 때문으로 생각된다. 따라서 2017년 12월의 공동인수제도 개선으로 이들 담보가 의무대상 담보가 되었기 때문에 보험회사가 위험도가 높은 계약을 공동인수로 전환하여 손해율을 관리하는 언더라이팅 정책은 효과가 크지 않을 것으로 생각된다.

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 인수가 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 참조순보험 요율서에 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 그룹 구분은 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 공동인수대상이 된 것에 불만을 가질 가능성이 있다. 그런데 공동인수제도가 시장타협적 제도이고 그 타협 원칙 중 하나는 공동인수계약에 대하여 위험도에 부합한 보험료를 적용한다. 공동인수대상 계약자의 이러한 불만은 공동인수제도의 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

