

## 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.<sup>34)</sup>

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

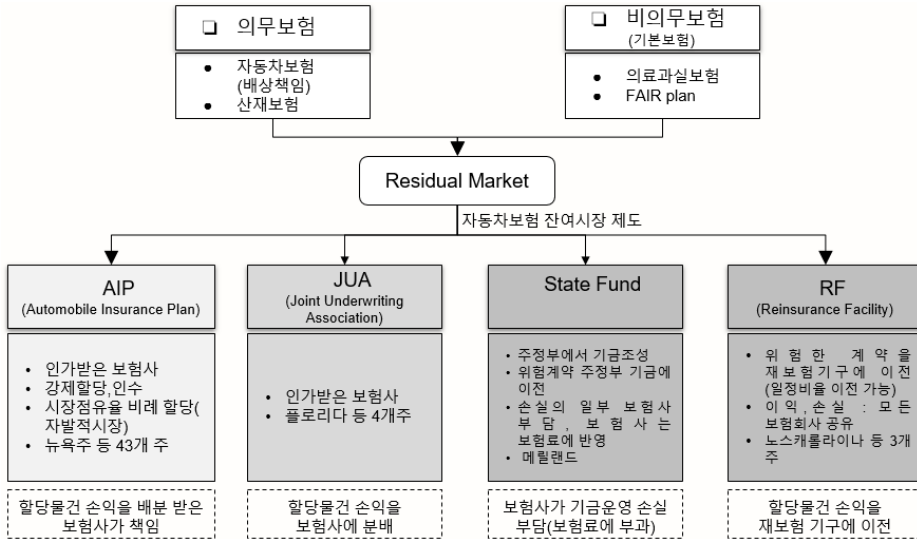
첫 번째 유형인 자동차보험 할당제도는 현재 뉴욕주를 비롯하여 미국에서 가장 일반적으로 시행되고 있는 잔여시장제도이다. 이 제도는 경쟁시장에서 자동차보험에 가입하지 못한 보험계약자들을 경쟁시장 점유율에 비례하여 보험회사에 무작위로 할당하는 것으로, 보험 계약자의 손익에 대한 모든 책임은 배정받은 보험회사가 부담하게 된다.

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.<sup>35)</sup>

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.<sup>36)</sup>

## 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)<sup>37)</sup>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 가능<sup>38)</sup>하다. 보험가입자를 할당받은 보험회사는 해당 보험가입자가 최소 보장 요건 외에 추가적인 보장을 구매할 수 있도록 선택권을 제공하여야 한다.<sup>39)</sup>

## 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.<sup>40)</sup>

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

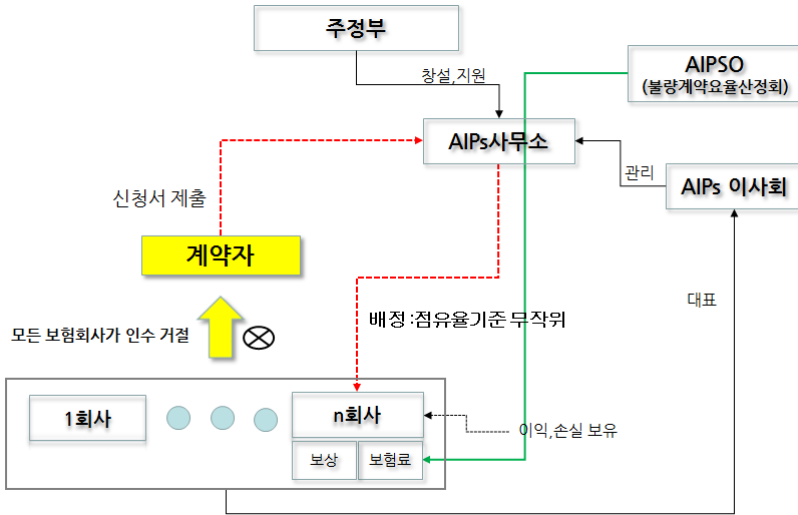
38) New York Insurance law Article 53 §5303

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

40) [https://www.dfs.ny.gov/consumer/faqs/faqs\\_auto.htm](https://www.dfs.ny.gov/consumer/faqs/faqs_auto.htm)

요한 예치금 모집 등 NYAIP에 참여하는 보험회사의 서비스 기준을 규정한다.<sup>41)</sup>

〈그림 IV-2〉 뉴욕주 AIP 운영구조



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

### 가. FAJUA 개요

플로리다주는 플로리다주법<sup>42)</sup>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.<sup>43)</sup>

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 달러<sup>44)</sup>이며, 무과실 책임이 적용된다. 각각의 책임한도를 합하여 최대 30만 달러까지 보험가입이 가능하다.<sup>45)</sup>

## 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.<sup>46)</sup> 보험회사들은 잔여시장 사업으로 발생한 손익을 경쟁시장의 순수입보험료 비율에 따라 부담한다.<sup>47)</sup> FAJUA의 보험요율, 규정, 할증료, 최소보험료, 분류기준은 주 보험규제당국의 허가를 받아야 한다.<sup>48)</sup>

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.<sup>49)</sup> 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>

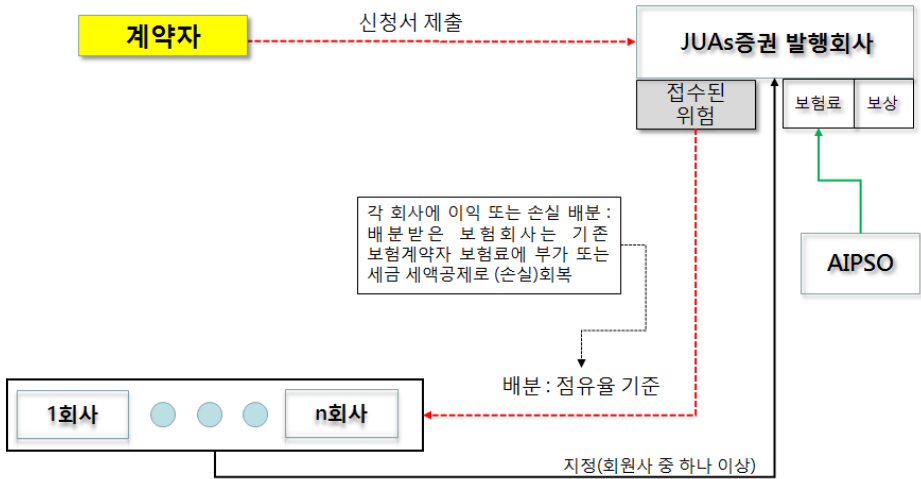
46) Florida statue 627.311(3)(b),(c)

47) Florida Automobile Joint Underwriting Association Manual, A-Article IV. 3: [http://www.fajua.org/\\_pdf/FAJUA\\_Underwriting\\_Manual-R05012018.pdf](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 설립<sup>50)</sup>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.<sup>51)</sup>

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.<sup>52)</sup> MAI의 경우에도 동일한 최소책임보험 요건이 적용<sup>53)</sup>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.<sup>54)</sup>

MAI 가입 요건을 갖춘 자가 MAI보험 대리점을 통해 보험 가입을 신청하면, 해당 대리점은 MAI를 대리하여 보험증권을 작성한다.<sup>55)</sup> 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.<sup>56)</sup>

52) Maryland transportation code §17-102

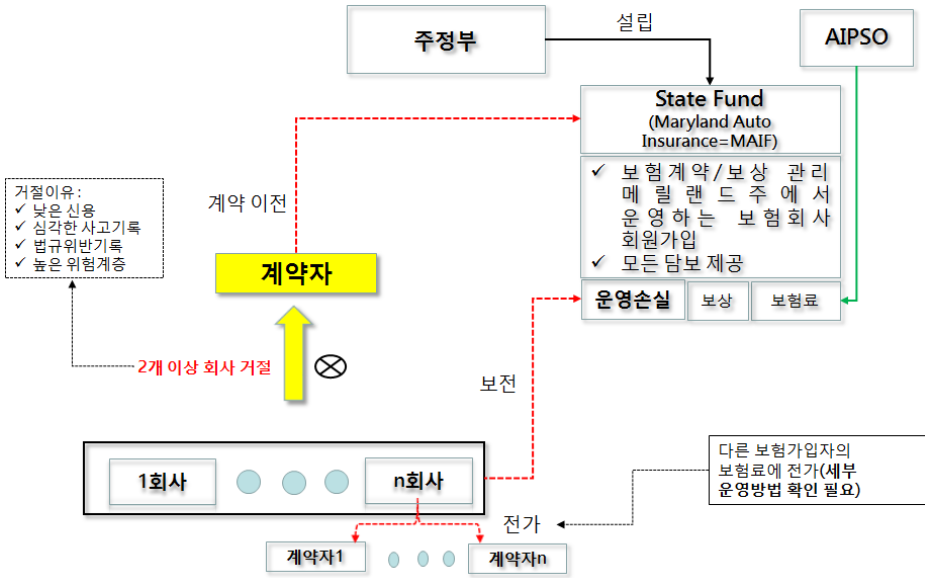
53) Maryland insurance code §20-503

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 창설<sup>57)</sup>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.<sup>58)</sup> NCRF의 최소한도도 이와 동일하게 책정된다.<sup>59)</sup>

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.<sup>60)</sup>

## 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

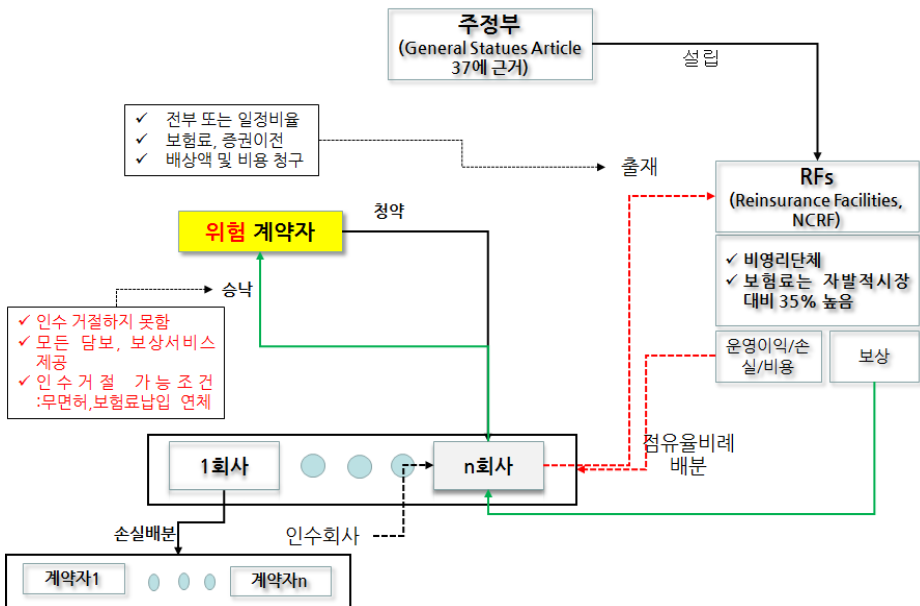
60) North Carolina General Statutes §58-37-35

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

노스캐롤라이나 주는 자동차보험 가입이 의무가 아님에도 불구하고 무보험운전자 비율이 낮은<sup>62)</sup> 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.<sup>63)</sup>

〈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.<sup>64)</sup> 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 시사점<sup>65)</sup>

사우스캐롤라이나주는 1975년 자동차의무보험제도를 도입함과 동시에 잔여시장제도로 재보험시설을 설립하였다. 그러나 1990년대 초반 전체 자동차보험시장에서 잔여시장에 해당하는 피보험자 비율이 지나치게 높아지고<sup>66)</sup> 많은 보험회사들이 자동차보험 사업을 정리<sup>67)</sup>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 수준<sup>68)</sup>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 사우스캐롤라이나주의 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.