
Ⅲ. 중국 자동차보험 제도

1. 중국 자동차보험 관련 법률

가. 관련 법률

1) 보험 관련 법률

중국에서 보험업은 보험법, 실체법(규정) 및 행정규칙 등의 법률 및 규칙에 따라 운영된다. 이 중에서 보험법은 중국 인민공화국 보험법(The Insurance Law of the People's Republics of China)이며, 국가인민의회를 통과한 것이다. 실체법은 보험감독관리위원회가 입안하고 국무회의가 공포한다. 행정규칙 및 가이드라인은 보험감독관리위원회가 공포한다. 그리고 실무차원에서는 보험감독관리위원회가 형식적인 가이드라인을 공포하고, 덜 형식적인 것은 보험협회(IAC: Insurance Association of China)에서 만들어 발표한다.

2) 자동차보험 관련 법률

자동차보험관련 법률체계는 크게 보험관련 법률과 교통관련 법률로 구성된다. 보험관련 법률에는 보험법, 보험회사관리규정, 중국인민공화국외자계보험회사관리규정⁹⁾ 등이 있다. 이 중에서 보험법은 보험계약법과 보험업법이 통합된 것이다. 1995년에 제정된 보험법은 2002년 및 2009년 개정되어 현재에 이르고

9) 외자계 인허가 조건관련 내용은 〈부록 I〉 참조.

있다. 보험법 내에 포함된 보험계약법은 보험계약 일반규정, 손해보험계약, 생명보험계약 등 3개의 내용으로 구성되어 있다. 보험법에서 보험업관련 내용에는 보험회사 운영과 관련한 내용이 기술되어 있다. 2001년에 제정된 보험회사관리규정(2004년, 2009년 개정)에는 보험회사의 설립, 영업범위, 지급능력, 준비금과 재보험 등에 관한 내용이 포함되어 있다. 보험업과 관련하여, 외자계 보험회사와 중·외합자 보험회사, 그리고 외자계 보험회사 대표부 설립, 영업범위, 관리 등은 ‘중화인민공화국외자계보험회사관리조례’에 따른다.

교통관련 법률로는 도로교통안전법¹⁰⁾과 도로교통안전법실시조례가 있다. 이 법률에서는 교통사고 중 피보험인의 책임인정을 지도하는 내용이 포함되어 있다. 주요 내용으로는 1) 차량과 운전자 관리규정, 2) 도로통행 관리규정, 3) 교통사고 처리 관련 규정, 4) 교통사고 책임인정 규정 등이다. 보험관련 내용으로는 도로교통안전법에 자동차교통사고책임강제보험의 의무화 및 시스템구축에 관련된 내용이 기술되어 있다.

도로교통안전법의 규정에 따라 2006년 3월 1일 중국 인민공화국의 국경 내의 도로를 통행하는 자동차 소유자 혹은 관리자는 반드시 자동차교통사고책임강제보험에 가입하도록 의무화하고 있다(자동차교통사고책임강제보험 조례).

10) 우리나라의 도로교통법에 해당한다.

나. 보험감독관리위원회¹¹⁾

보험업은 1995년에 제정된 『중국인민공화국 보험법, People's Republic of China Insurance Law』에 따라 운영된다. 이전까지는 중국인민은행이 보험 감독을 했다. 그러다가 1998년 11월 보험감독관리위원회(CIRC)를 설립하고, 보험감독기능을 인민은행에서 분리하였다. 당초 보험업에 대한 감독권은 중국인민은행에 있

11) 정책당국(보험감독관리위원회)의 태도

중국에서 보험관련 규제는 표면적으로 법률 및 규정에 따라 이루어진다. 그러나 실제 운영과정에서는 감독당국의 해석에 따라 좌우된다. 세부규정에는 보험회사들이 준수해야 하는 내용들이 나열되어 있다. 이 세부규정 중에는 보험감독관리위원회가 다른 조건을 요구할 수 있도록 하는 내용들이 포함되어 있다. 보험감독관리위원회는 자의적으로 요구할 수 있는 규정을 근거로 해석함으로써, 규정적용이 자의적이라는 평가를 받는다.

보험감독관리위원회는 여러 지방 보험감독관리위원회의 조직이 모여서 이루어진 복합조직이다. 규정해석의 권한이 지방 보험감독관리위원회에 위임되어 있어서, 통일적인 규정해석이 이루어지지 않는다. 특히 성에 있는 보험감독관리위원회는 공식적인 규정을 달리 해석할 수 있을 정도로 상당한 권한을 가지고 있다. 따라서 중국에서 보험 사업을 하기 위해서는 보험감독관리위원회의 의중을 파악하는 것이 중요하다.

보험 산업에 절대적인 영향을 미치는 중국 보험감독관리위원회의 태도에 대하여 조사해보았을 때 해외 손해보험회사들이 중국에서 자동차보험사업을 하기가 용이하지 않다고 느낀다. 보험감독관리위원회의 태도에 대한 현지 국내 손해보험회사 종사자의 의견은 다음과 같다.

보험감독관리위원회의 주요 관심대상은 시장점유율이 높은 내국사이다. 따라서 새로운 규정을 만들 때 그 규정이 외국사의 이익에 반하더라도 큰 관심을 가지지 않는다. 이러한 보험감독관리위원회의 중자계 중심적 태도는 중국 자동차보험 산업에 진입하려는 외자계 회사의 입장에서는 진입장벽이 된다고 느낄 수 있다. 중국 내국사가 관련 규정 변경을 통해 외국사를 견제할 여지가 충분하기 때문이다.

보험감독관리위원회는 소비자의 불만 사항에 대하여 매우 예민하다. 즉, 언론을 통한 소비자의 불만이 비등해지면 과도한 규제를 하는 경향이 있다. 보험감독관리위원회 관료들은 체면을 중시하기 때문에 새로운 규정으로 자신의 체면을 깎일 수 있는 소지를 미연에 방지하려는 경향이 있다. 따라서 규정을 변경하려고 할 때 과도한 컨설팅에 의존하고, 결정할 때까지 많은 시간이 소요된다. 예를 들면 새로운 상품을 시장에 도입하려고 할 때 관련 문제가 모두 해소되어야만 허가를 해주는 식이다. 이러한 보험감독관리위원회의 태도는 새로운 상품으로 중국시장에 진출하려는 외자계 회사에게 진입장벽으로 느끼게 할 수 있는 소지가 있다.

※ 이상의 내용은 중국에 진출해 있는 국내 손해보험회사 실무자 면담 및 여러 보고서에서 취합하여 저자가 정리한 것이다. 자료 정리과정에 제도 등의 변화가 다소 있을 수 있으므로, 이 점을 감안할 필요가 있다.

었으나 1998년 11월에 설립된 보험감독관리위원회로 넘어갔다. 보험감독관리위원회는 2003년 국무원 산하 직속사업단위로 편입되었다. 동 위원회가 감독하는 중국 내 보험회사는 총 97개(중국 보험회사는 47개)에 달한다.

〈표 Ⅲ-1〉 중국 보험회사 및 보험감독기관 현황

(2006년 6월 말 현재)

업종	명칭	개수	감독기관
보험업	보험그룹 및 지주회사	6개	보험감독관리위원회
	보험회사	97개	
	보험자산관리회사	9개	
	전업보험중개회사	1,684개	
	겸업보험중개회사	11만여 개	

자료: 1) 보험감독관리위원회(<http://www.circ.gov.cn>).

2) 금융감독원(2007), 『중국의 금융감독제도』.

보험감독관리위원회는 국무원이 부여한 권한에 따라 행정관리 기능을 실행하고, 법률, 법규의 통일과 전국 보험시장을 감독 관리하며, 합법적으로 보험업산을 육성, 발전시키는 것을 목적으로 설립되었다. 보험감독관리위원회의 주요 기능으로는 1) 보험관련 정책과 장기발전계획의 수립 및 관련법규 제정, 2) 보험회사 및 보험판매업자의 설립, 합병, 분리 인수 및 해산 규제, 3) 계약기간 및 보험료 검사, 승인 및 등록, 4) 불공정 경쟁을 억제하기 위한 보험회사 및 보험판매인의 경쟁행위 규제, 5) 보험회사의 지급여력과 시장행위 감독, 6) 보험회사 임원의 자격요건 규제 등 보험과 관련한 대부분의 것을 총괄·감독한다.

〈표 Ⅲ-2〉 보험감독관리위원회 주요업무

- 보험회사 및 그 지사, 보험지주회사 및 보험그룹, 외국보험회사, 보험판매업자의 설립, 합병, 분리, 인수 및 해산 규제
- 보험회사 임원의 자격요건 규제
- 공공이익과 관련된 보험, 법령에 근거한 보험, 새로 개발된 생명보험의 약관 및 보험료 검사·승인, 다른 보험의 약관 및 보험료에 대한 보고접수
- 보험회사의 지급여력과 시장행위 감독
- 공공정책성격의 보험 및 법령에 근거한 보험의 운영감독, 캡티브보험 및 공제 등 유사보험과 같은 보험의 조직형태 및 운영을 감독
- 다음의 불법행위 조사 및 처벌: 불공정한 경쟁, 보험시장 참가자의 불법행위, 비보험 조직의 직접 또는 위장 참여
- 보험관련 정책과 장기발전계획의 수립 및 관련법규 제정
- 국내법에 따라 설립된 해외보험회사의 감독
- 보험산업 정보에 대한 표준제공
- 기타 국무원에서 위임한 업무

자료: 1) 보험감독관리위원회 (<http://www.circ.gov.cn>).

2) 금융감독원(2007), 『중국의 금융감독제도』.

국무원 산하 직속사업단위 행정조직의 일부에 속하는 보험감독관리위원회는 베이징에 본부가 있으며, 13개 본부부서와 31개성(티베트 제외)에 보험감독 조직을 설치하고 있다. 2003년 3월 국무원은 보험감독관리위원회를 차관급 직속기관에서 장관급 직속기관으로 승격시키고, 담당기능, 지방조직 및 인원편제를 강화하였다.

〈표 Ⅲ-3〉 보험감독관리위원회 조직 구성

본부부서 (13)	(1) 총무부 (2) 개혁부 (3) 재무회계부 (4) 손해보험감시관리부 (5) 생명보험감시관리부 (6) 보험판매채널감시관리부 (7) 자산운용관리부 (8) 국제부 (9) 법규부 (10) 통계정보부 (11) 지방조직 관리부 (12) 인사교육부 (13) 감찰국
지방조직 (31)	타이완을 제외한 각 직할성, 티베트를 제외한 자치구 에 31개 사무실이 있음. 이외에 다롄, 칭따오, 닝보, 샤먼에 사무실이 개설 중에 있음.

자료: 보험감독관리위원회(<http://www.circ.gov.cn>).

2. 중국 자동차보험 상품체계 및 인가절차¹²⁾

중국 자동차보험은 자동차교통사고책임강제보험과 상업자동차보험 A, B, C로 구성되어 있다. 상업자동차보험 A, B, C에는 자동차교통사고책임강제보험을 제외한 의무가입한도를 초과하는 제3자 배상책임보험, 차량손해보험, 탑승인원손해보험, 절도손해보험이고, 나머지 보장내용으로 구성되어 있다. 자동차교통사고책임강제보험과 상업자동차보험 A, B, C의 보장내용, 즉 담보에 따라 기본상품과 부가상품으로 나누어보면, 기본 상품은 자동차교통사고책임강제보험과 의무가입한도를 초과하는 제3자 배상책임보험, 차량손해보험, 탑승인원손해보험, 절도손해보험이고, 나머지 보장내용 즉, 기타 담보는 부가상품이다.

가. 자동차교통사고책임강제보험¹³⁾

중국에는 여러 강제보험이 있다. 이 중에서 국가에서 보험료 등을 관리하는 보험으로는 자동차교통사고책임강제보험(Statutory automobile liability insurance, SALI)이 유일하다. 자동차교통사고책임강제보험은 1999년부터 논의를 거쳐 2006년 7월 1일부터 실시되었다. 즉, 1999년 의무자동차보험제도가 법률제정 대상으로 포함되었고, 2004년 자동차교통사고책임강제보험제도를 포함한 자동차보험제도 운영 형태에 대한 논의가 이루어졌다. 이 기간 중 논의내용은 ‘모든 자동차들은 자동차교통사고책임강제보험에 가입’하여야 하며, ‘자동차교통사고책임강제보험에서 담보하는 것을 초과하는 부분에 대하여는 제3자 배상책임보험(TPL: Voluntary Third Party Liability)¹⁴⁾에 가입할 수 있다’는 것이었다. 그리고 2006년 3

12) 중국 자동차보험 상품의 세부내용(자동차교통사고책임강제보험 조례 내용 그리고 상업자동차보험(배상책임보험, 차량손해보험, 절도보험 및 부가보험)의 약관내용 및 상업배상책임의 요율체계)은 〈부록 Ⅱ〉 참조.

13) 우리나라의 자동차보험손해배상보장법에서 의무화하고 있는 담보, 즉 대인배상Ⅰ과 대물배상(가입금액 1,000만 원)에 해당하는 담보(또는 보험)를 의미한다.

14) 우리나라의 대인배상Ⅱ 담보에 해당하는 보험이다.

월 28일 의무자동차보험 약관이 공표되고, 2006년 7월1일부터 자동차교통사고책임강제보험이 실시되었다.

2011년 이전에는 보험감독관리위원회(CIRC)는 중국 내국 사에게만 자동차교통사고책임강제보험을 판매하도록 허용했었으나, 2012년 이후에 자동차교통사고책임 강제보험시장은 외자계 보험회사에게 개방되었다.¹⁵⁾ 현재 중국내에는 외국사를 제외하고 의무가입배상책임을 판매하고 있는 회사가 총 22개이며, 보험가입자는 이들 회사 중에서 하나를 고를 수 있다. 보험가입자가 자동차교통사고책임강제보험을 특정한 보험회사를 지적하여 가입하고자 할 때 해당 손해보험회사는 승낙을 거절할 수 없다. 자동차교통사고책임강제보험에 가입한 자동차는 동 보험에 가입하고 있다는 표시를 받아 자동차에 반드시 비치하여야 한다. 만일 가입표시를 비치하지 않을 경우에는 연간 자동차교통사고책임강제보험 보험료의 2배를 벌금으로 물어야 한다.

자동차교통사고책임강제보험의 보험기간은 1년이며, 보험기간 말에 청약과 승낙으로 갱신된다. 자동차교통사고책임강제보험에는 2개의 법정 배상책임한도가 있다. 하나는 보행자 및 자전거운전자에게 적용되는 노폴트(no-fault) 배상책임이고, 다른 하나는 도로 운전자에게 적용되는 과실 배상책임이다. 2008년 2월 1일부터 발효된 보상한도는 <표 Ⅲ-4>과 같다.

<표 Ⅲ-4> 보상한도

구분	No-fault 한도	Fault 한도
	CNY(위안화)	CNY(위안화)
제3자 신체상해	11,000	110,000
제3자 재물손해	100	2,000
의료비	1,000	10,000

자료: 刘资媛(2011), 『汽车保险与理赔』, 人民交通出版社, pp. 38~39.

15) 자동차교통사고책임강제보험 개방내용은 “3. 중국 자동차보험제도 관련 기타 이슈의 ㄱ. 자동차교통사고책임강제보험 취급회사 확대” 부분을 참조하기 바란다.

나. 현행 상업자동차보험 A, B, C제도¹⁶⁾

2006년 7월 자동차교통사고책임강제보험제도가 실시된 이후, 중국 보험협회는 상업배상책임보험¹⁷⁾과 관련된 3가지 규정(regulation A, regulation B, regulation C)을 발표하였다. 이처럼 보험감독관리위원회가 협회를 통해 3가지 유형의 규정을 발표하게 하여 3가지 유형의 유사한 요율시스템만 허용하게 되었다. 상업보험의 유형을 3가지로 단순화시킨 것은 보험감독관리위원회가 보험회사간 요율경쟁을 지양하도록 유도하기 위한 것이었다.

보험협회가 발표한 3가지 규정은 제3자 배상책임자동차보험과 물적 손해보험(physical damage insurance, 우리나라의 경우에 대물 및 자기차량손해를 포괄함)에 관한 것이었다. 규정 A는 6개의 특정 담보로 구성되었다. 즉, 제3자 배상책임보험, 개인용 자동차의 물적담보보험, 비사업용자동차의 물적 손해보험, 사업용의 물적 손해보험, 특별한 자동차에 대한 규정 등 6가지로 구성되었다. 규정 B는 포괄적인 규정이며, 자동차의 물적 손해보험과 제3자 배상책임보험에 대한 규제가 포함되었다. 규정 C는 역시 포괄적 규정이지만, 제3자배상책임보험과 물적 손해보험을 분리하여 명시하고 있다. 각 보험회사는 이들 3가지 규정 중에서 하나를 선택하여 보험상품(상업 TPL)을 개발하여 판매할 수 있는 권리가 있다. 이들 3개의 규정이 다른 것처럼 보이지만 보험담보, 요율 수준 등에서 거의 동일하다. 이들 3가지의 근본적인 차이는 요율기준과 공제금액에 있다.

중국보험협회에서 발표한 3가지 규정에 근거하여 3개 회사(PICC, Ping An, China Pacific)가 산출하여 보험감독관리위원회의 인가를 받은 자동차보험 상품을 상업자동차보험 A, B, C라고 한다. 이 상업자동차보험 A, B, C는 2006년에 도입된 것이다. 상업자동차보험 A는 PICC에서, 상업자동차보험 B는 평안에서, 상업자동차보험 C는 태평양(China Pacific)에서 개발하였다. 이들 3가지 상품 중에

16) 중국 상업자동차보험은 앞의 3가지 외에 1개가 더 있으나, 시장에서 가장 많이 사용되는 상업자동차보험 A, B, C 위주로 조사하여 제시하였다.

17) 우리나라의 대인배상Ⅱ 및 일부 대물담보에 해당하는 보험(담보)을 의미한다.

서 상업자동차보험 A를 대부분의 손해보험회사에서 사용한다.

보험감독관리위원회가 상업자동차보험 A, B, C를 도입한 이유는 자동차보험 가격경쟁을 억제하고 관리의 편리성을 확보하기 위해서다. 자동차보험시장에 새로운 자동차보험상품을 취급하는 손해보험회사가 증가하자 신규회사는 시장 점유율을 확보하기 위해서 가격 인하를 단행하였다. 이에 따라 기존 손해보험회사들도 시장점유율을 유지하기 위하여 보험료를 인하함에 따라 자동차보험을 취급하는 모든 손해보험회사의 실적이 악화되었다. 보험감독관리위원회는 손해보험회사실적 악화는 보험회사 도산으로 이어지고, 보험회사가 도산할 경우 결국 소비자가 피해를 입게 된다는 생각을 하였다. 이에 따라 보험감독관리위원회는 요율수준이 유사한 상업자동차보험 A, B, C를 개발하도록 하고, 모든 손해보험회사들은 이들 상품 중 하나를 선택하여 영업을 하도록 함으로써 가격경쟁을 지양하도록 유도하였다. 이외에도 회사별로 다양한 상품 및 약관이 개발될 경우, 보험감독관리위원회 차원에서 모든 상품의 약관 및 요율을 관리하기 어려워 상품을 표준화할 필요성도 있었다.

2012년 2월 23일 중국보험감독관리위원회는 『자동차상업보험조례및요율관리강화관련통지』(이하 ‘통지’라 함)를 발표하였는데, 이 통지에 따르면 보험협회가 발표하는 시범상업보험 조례 및 손실률(손해율 또는 보험료 포함)을 보험회사가 참조하여 자사의 상업보험 조례¹⁸⁾ 및 요율을 개발할 수 있도록 하고 있다. 동 조례가 본격적으로 시행되면 현행 상업자동차보험 A, B, C는 폐지되며 각 보험회사는 자사의 통계로 산출한 보험료(조례 포함)와 보험협회가 제공하는 보험료(조례 포함) 중 하나를 사용하여 영업을 할 수 있게 될 것으로 예상된다.

18) 본 보고서에서 사용되는 “조례”는 우리나라의 ‘약관’에 해당된다.

다. 자동차보험 요율 및 상품 인가절차

중국 자동차보험 상품 및 요율은 중국 정부의 규제를 심하게 받는다. 보험감독관리위원회는 자동차교통사고책임강제보험 요율이 이익도 손해도 보지 않는다는 원칙(No-Profit, No-Loss), 수지상등의 원칙에 따라 심사하여 비준한다. 보험감독관리위원회는 요율의 적절성을 평가하기 위하여 공청회를 열어 의견을 청취하기도 한다. 보험감독관리위원회는 2006년 6월 19일부터 이러한 과정을 통해 산출된 자동차교통사고책임강제보험기초요율표를 제시하였고, 2008년 2월 1일 제2차 새로운 요율조정표를 발표하였다. 모든 보험회사는 보험감독관리감독위원회가 제시한 자동차교통사고책임강제보험 기초보험요율표를 준수하여야 한다.

중국보험협회는 중국 보험감독관리위원회가 정한 절차에 따라 정한 표준약관에 근거하여 자동차교통사고책임강제보험료를 산출하고 그 결과를 보험감독관리위원회에 인가 신청한다. 보험감독관리위원회는 인가 신청한 서류를 근거로 내부검토 및 각계 의견을 청취하여 인가하고, 자동차교통사고책임강제보험 기초요율표를 공표한다. 각 보험회사는 보험감독관리위원회가 공표한 자동차교통사고책임강제보험 기초요율표를 사용하여 영업해야 한다. 따라서 모든 보험회사가 사용하는 자동차교통사고책임강제보험의 요율은 동일하다. 이처럼 중국에서는 자동차교통사고책임강제보험 요율 수준을 엄격하게 정하고 있으며 회사 간 요율차이가 없다.

임의자동차보험(상업자동차보험 A, B, C)의 요율도 보험감독관리위원회의 인가를 받아야 한다. 보험감독관리위원회는 상업자동차보험의 요율을 인가하는 과정에서 요율 수준에 관여하며, 이들 상품 간 요율 수준의 차이가 크지 않도록 조정한다.

이러한 중국 당국이 자동차보험 요율을 규제하는 것은 중국 국민들이 자동차보험 요율 수준에 민감하게 반응하기 때문이다. 중국보험감독관리위원회의 주요 관심사 중 하나가 중국 국민들의 생활에 자동차보험료가 어떻게 영향을 미치는가이기 때문이다. 그런데 중국 자동차보험시장의 개방, 자동차사고 원가의 상승 지속 등으로 중국 당국의 요율규제가 쉽지 않은 상황에 도달하고 있다.

이에 중국보험감독관리위원회는 임의자동차보험료 자유화를 통해 자동차보험료 인상을 억제하는 방향을 검토하고 있는 것으로 알려져 있다. 이러한 보험감독관리위원회의 정책변화로 현재 중국 북경과 신천에서 할인할증률의 자유화가 시범적으로 실시되고 있다. 향후에는 할인할증 이외의 다른 요율요소의 자유화가 예정되어 있다. 이러한 중국 당국의 자동차보험 요율자유화 일정을 보면, 우리나라의 1990년대 및 2000년대 자동차보험 자유화 일정과 유사한 측면이 있다. 최근 발표된 『자동차 상업보험 조례 및 요율관리 강화 관련 통지』도 중국 자동차보험시장 자유화의 일환 중 하나로 판단된다.

중국의 자동차보험 요율인가절차 중에는 우리나라에서처럼 보험개발원의 요율검증을 받는 것과 같은 별도의 절차는 없다. 중국에는 우리나라의 보험개발원과 같은 요율산출의 적정성을 검증해주는 요율산출기관이 없기 때문이다. 상품 및 요율인가에 소요되는 기간은 2주 내지 1개월이다. 신상품을 개발한 회사의 담당 직원이 보험감독관리위원회를 방문하여 상품의 내용 등을 설명한다. 보험감독관리위원회를 방문하여 상품내용을 설명하는 것이 공식적인 요율인가 절차는 아니다.

라. 상품 및 요율제도 평가

자동차교통사고책임강제보험과 상업자동차보험 A, B, C의 요율수준은 이를 판매하는 회사별로 큰 차이가 없다. 자동차교통사고책임강제보험은 앞서 언급한 바와 같이 보험감독관리위원회가 철저히 통제하고 있으며, 중국 전 지역에서 동일한 요율 수준이 되도록 하고 있다. 상업자동차보험 A, B, C의 경우는 A, B, C 보험 간 요율수준에 큰 차이가 없도록 보험감독관리위원회(CIRC)가 유도하고 있다. 즉, 이는 자동차교통사고책임강제보험과 상업자동차보험 A, B, C중 하나를 선택해서 판매하는 각 보험회사의 자동차보험 요율수준에는 큰 차이가 없는 것을 의미한다. 회사별 자동차보험 요율수준에 큰 차이가 없다는 것은 각 회사의 경쟁전략이 채널전략, 언더라이팅전략 및 서비스 전략이 주안점이 되어야 한다

는 것을 의미한다. 따라서 중국 자동차보험시장에서 시장점유율을 확대하기 위해서는 시장 친화적인 채널을 어떻게 구축하느냐 그리고 특화된 서비스 제공을 통한 이미지 구축을 어떻게 하느냐가 매우 중요한 요인이 된다. 수익을 내기 위해서는 효율적 언더라이팅 시스템을 구축하는 것이 될 것이다.

중국 자동차보험 상품 및 요율제도는 상위 3개사가 시장에 영향을 줄 수 있는 구조로 되어 있다. 그러나 중국 당국에서는 점진적으로 자동차보험 가격자유화를 실시하고 있으므로, 향후 중국 자동차보험 상품 및 요율제도는 현재보다 다양화될 것으로 생각된다. 상품 및 요율 자유화가 진행되는 과정을 보면 우리나라 자동차보험 상품 및 요율자유화 양상과 유사하다. 중국시장에 진출해 있거나 향후 진출하고자 하는 국내 손해보험회사는 중국 자동차보험 상품 및 요율자유화 진행과정에서 과거 우리나라에서의 경험이 큰 도움이 될 것으로 판단된다.

3. 중국 자동차보험제도 관련 기타 이슈

가. 자동차교통사고책임강제보험 취급회사 확대(외자계 회사로 확대)

외자계 보험회사가 중국시장에 진출하는데 장애요인으로 “자동차교통사고책임강제보험”을 외자계에 허용하지 않는 정책이 있었다. 그런데 2011년 5월 미국과 중국은 전략적 경제 회의를 개최하였고, 여기서 중국 대표단은 자동차교통사고책임강제보험을 외국계 회사가 판매할 수 있는 방안을 검토하겠다고 선언했다. 그리고 2012년 봄 중국을 방문한 후진타오는 중국 자동차보험시장에서 외국계 보험회사가 자동차교통사고책임강제보험 시장에 참여할 수 있도록 하겠다고 했다. 이러한 선언과 개방일정에 따라 국무원은 2012년 5월 1일 「자동차 교통사고 책임 강제보험 조례」의 내용을 변경한다고 발표하였다. 즉, 기존에는 “중국 보험사는 보험감독관리위원회의 승인을 받고 자동차사고책임강제보험 업무에 종사할 수 있다”를 “보험사는 보감위의 승인을 받고 자동차 교통사고책임강제보

험 업무에 종사할 수 있다”로 변경함으로써 외자계 보험회사도 자동차사고책임 강제보험을 취급할 수 있는 길이 열렸다.

자동차교통사고책임강제보험 시장을 열어준 이유는 WTO에 가입하기 위해서 중국 자동차보험시장을 개방하겠다는 약속, 동 시장의 개방을 요구하는 미국 등 서방국가의 압력, 중국 내 자동차교통사고책임강제보험 시장의 선진화 필요성 등이 복합적으로 작용한 것으로 판단된다. 이외에도 2007년부터 2009년까지 지속된 자동차교통사고책임강제보험 시장의 영업수지 적자¹⁹⁾를 외국자본으로 충당하고자 하는 현실적 이유도 작용한 것으로 판단된다.

자동차교통사고책임강제보험을 외자계에 허용하지 않던 시절에 외자계가 중국에서 자동차보험상품을 판매하기 위해서는 자동차교통사고책임강제보험을 판매하는 중국회사(중자계)와 협약을 맺어 두 개의 증권(강제보험 증권과 임의 보험 증권)으로 소비자와 계약을 맺는 방식을 취하였다. 두 개의 증권으로 보험 계약을 체결하는 번거로움과 자동차사고가 날 경우 두 개 회사의 보상조직이 출동해야 하는 번거로움 등이 복합적으로 작용하면서 외자계에 자동차교통사고책임강제보험을 허용하지 않는 정책은 외자계가 중국 자동차보험시장에서 점유율을 확대하는데 걸림돌로 작용하였었다. 그러나 동 제도가 외자계에 허용되는 조치로 외자계의 중국 자동차보험시장에서 점유율을 확대하는데 일부 걸림돌 중 하나가 제거된 것으로 평가할 수 있다.

자동차교통사고책임강제보험 시장이 개방됨에 따라 외자계 손해보험회사의 중국 자동차보험시장 진출이 적극적으로 검토될 것으로 판단된다. 이에 따라 2012년 12월 현재 중국 자동차보험시장에 진출한 우리나라 회사(2개사) 이외의 외자계 보험회사 중 일부가 자동차교통사고책임강제보험 상품인가를 받아 영업을 하고 있는 것으로 조사되었다. 우리나라 보험회사 2곳도 자동차교통사고책임 강제보험 상품인가 단계²⁰⁾에 있어, 조만간 우리나라 회사도 자동차교통사고책임강제보험 상품을 판매할 수 있을 것이다.

19) 왕양비(2011), pp. 28~29.

20) 중국에 진출해 있는 우리나라 현지 직원에게 확인한 내용이다.

그런데 자동차교통사고책임강제보험 시장이 외자계 손해보험회사까지로 확대되면서 외자계 손해보험회사가 중국 자동차보험시장에 적극적으로 진출하려고 하지만, 기존 중자계 회사와 경쟁력 측면 때문에 외자계 회사가 중국 자동차보험시장에서 성공적으로 시장 확대를 할 수 있기 위해서는 다른 장벽을 넘으려는 노력이 필요한 것으로 판단된다. 즉, 외자계 손해보험회사는 중국 상위 중자계 회사에 비하여 인지도가 낮고, 영업조직 및 보상조직이 전국적으로 갖추어져 있지 않는 등²¹⁾ 경쟁력이 현재로써는 떨어지기 때문이다. 따라서 외자계 보험회사가 혁신적인 경영전략 또는 마케팅 전략을 제시하지 못할 경우 중국 자동차보험시장에서 시장점유율을 확대하기는 어려울 것으로 판단된다.

나. 대리점 수수료를 규제

보험감독관리위원회는 대리점이 과도한 수수료를 보험회사로부터 수령하여 그중 일부를 소비자에게 리베이트로 지급하는 것을 방지하도록 대리점관련 법률을 만들어 시행하고 있다.

2009년 대리점 수수료 최대한도도 상업보험의 경우는 보험료의 15%, 교통사고책임강제보험의 경우는 4%를 넘지 못하도록 하는 규정을 만들었다. 보험감독관리위원회가 대리점 수수료 관련 동 법률을 엄격하게 집행하고 있으며, 각 손해보험회사들도 이 규정을 철저하게 지키고 있다. 장수 및 광둥성에서는 대리점 수수료 규제가 확립되도록 하기 위해서 중국보험협회로 하여금 그 수수료가 규정대로 책정되었는지 점검하게 하고, 협회에서 직접 대리점에게 수수료를 지급하는 시스템을 운영하고 있다. 즉, 보험회사가 지역 중국 보험협회의 계좌로 대리점 수수료를 제출하고, 중국 보험협회는 제출된 수수료가 법률에서 정한 수준인지 점검한다. 중국 보험협회는 수수료가 적정한 수준일 경우 그 수수료를 대

21) 해당 영업지역 이외의 전국지역 보상은 보상전문회사에게 위탁할 수 있으므로, 전국적인 보상시스템을 갖출 필요는 없다. 다만 보상업무를 위탁할 경우, 보상정책과 연계된 상품개발 측면에서 전국적 보상체계를 갖추는 것보다 불리할 수 있을 것으로 예상된다.

리점에 직접 지급한다.

그리고 2011년 3월 1일부터 발효된 법률에서는 대리점 수수료를 은행계좌를 통해서 지급하도록 하였다. 이 법률에 따르면 보험회사들은 대리점에 수수료를 현 수준에서 은행이체로 지급하는 것을 의무화하고 있다. 즉, 현금으로 지급하는 것을 법률위반으로 하고 있다. 보험회사들은 중개회사가 판매한 각 보험증권 별로 수수료를 지급해야 한다. 수수료 지급 시기는 전월에 받은 보험료 실적을 기준으로 계산된 수수료를 당월에 지급하도록 한다.

다. 자동차보험 상품 및 요율자유화: 자동차 상업보험 조례 및 요율관리 관련 통지²²⁾

2012년 2월 23일 중국 보험감독관리위원회는 상업자동차보험 요율산출 및 사용과 관련하여 새로운 규칙 『자동차 상업보험 조례 및 요율관리 강화 관련 통지』를 발표²³⁾하였다. 이 통지에 따르면 중국에서 상업자동차보험의 운영 방법은 많은 변화가 있을 것으로 예상된다. 이 통지에 따라 중국 보험협회는 전체통계²⁴⁾로 산출한 보험료(요율)와 시범조례 등을 중국보험감독관리위원회의 승인을 받아 보험회사에 제공하도록 한다. 각 보험회사는 보험협회가 제공한 조례와 요율을 참조하여 개별요율 및 조례를 만들 수 있으며, 개별요율 및 조례를 만들 수 없을 정도로 규모가 작은 회사 또는 신규진출회사는 중국보험협회에서 제공한 새로운 상업자동차보험 조례 및 요율을 사용할 수 있다.

22) 〈부록 Ⅲ〉 참조.

23) 세부내용은 〈부록 Ⅱ〉 참조.

24) CIRC가 전국 보험회사로부터 수집하여 집적하고 있는 전체 자동차보험 통계 자료이다.

〈표 Ⅲ-5〉 중국 자동차상업보험 조례 중 자사 데이터 사용 제한사항

-
- (5) 다음과 같은 조건을 부합하는 보험회사는 자사의 데이터를 이용하여 자동차 상업보험 조례 및 요율을 제정할 수 있다
1. 관리 구조 완비, 내부 제도 건전, 데이터 충족 가신, 자동차 상업보험 운영 시간 3년(회계연도) 이상
 2. 최근 연속 2년(회계연도) 동안 심사 후 종합 원가율 100% 이하
 3. 최근 연속 2년(회계연도) 동안 심사 후 채무 상환 능력(보험회사 실제 자본/ 최저 자본) 150% 이상
 4. 30만 건 이상 자동차 상업보험 보험계약 데이터 보유
 5. 자동차 상업보험 상품 개발팀(전문 인력), 법률 및 자동차 상업보험 실무 운영 전문 인력, 경영프로세스 및 정보 시스템 보유
 6. 보험회가 요구하는 기타 사항
-

개별요율을 산출하여 영업을 하기 위해서는 일정조건을 충족시켜야 한다. 그 조건으로는 1) 관리구조 완비, 내부제도 건전성 및 데이터 충족, 자동차상업보험 운영기간이 3년 이상, 2) 최근 연속 2년 동안 심사 후 종합 원가율이 100% 이하, 3) 최근 연속 2년 동안 심사 후 채무 상환 능력이 150% 이상, 4) 30만 건 이상 상업 자동차보험 계약 데이터 보유, 5) 자동차상업보험 상품개발팀(전문인력), 법률 및 자동차상업보험 실무 운영 전문인력, 경영 프로세서 및 정보 시스템 완비, 6) 중국보험감독관리위원회가 요구하는 기타사항을 충족 등이다.

따라서 동 『자동차 상업보험 조례 및 요율관리 강화 관련 통지』가 본격적으로 시행되면 중국 자동차보험 요율 및 상품체계는 기존 대형사의 것과 보험협회에서 제공한 것을 중심으로 운영될 것으로 예상된다. 이렇게 될 경우, 중국시장에 진출하려 하거나 이미 진출한 외자계 보험회사에게는 진입장벽으로 작용할 개연성도 있다. 즉, 일정한 계약실적(30만건 이상의 계약실적)이 있을 경우, 해당 실적을 바탕으로 자동차보험료를 회사별로 산출할 수 있는 규정은 중국에 진출하려고 하는 외자계 보험회사에 진입장벽이 될 수 있다. 전체 외자계 보험회사의 시장점유율이 1% 내외 수준인 현 시점에서 외자계 보험회사가 이 통지의 요구조건을 충족하기는 어렵기 때문이다. 북경지역을 예로 들어보자. 북경의 2009년도 자동차대수가 약 360만대인데 동 통지에 따라 30만대 이상의 계약실적이

있으려면 북경시장에서 시장점유율이 약 10% 수준은 되어야 한다는 것이다. 그런데 현재 중국시장에서 외자계의 시장점유율이 1% 내외인 상황에서 외자계에 대한 중국소비자의 이미지 등을 단기간에 끌어올려 시장점유율을 10% 이상으로 끌어올리기는 쉽지 않아 보인다. 따라서 동 통지는 외자계 보험회사 입장에는 중국시장에서 시장점유율을 확대하는데 단기적으로 장애요인으로 작용할 개연성이 크다고 판단된다. 따라서 외자계 보험회사가 중국시장에서 상품 및 요율차동화를 통해 시장점유율을 확대하기 위해서는 현재의 영업방식에서 벗어나 기존 중국보험회사 인수와 같은 과감한 시장점유율 확대전략을 펼치는 것도 검토할 필요가 있다고 판단된다.

이상에서 살펴본 바에 따르면, 현재로서 외자계가 자체의 요율을 산출할 수는 없으므로, 중국보험협회가 제공하는 요율 수준이 중국 자동차보험시장의 자유화 이후 외자계 또는 신규로 진출하고자 하는 회사에게 자동차보험 가격 측면에서 중요한 요인이 될 것이다. 즉, 보험협회에서 산출하여 제공하는 요율이 경쟁력이 있는 것이라면 문제가 없지만 동 요율이 경쟁력이 없을 경우 신규 진출회사 및 기존 소형사의 시장경쟁력은 떨어질 수도 있을 것이다. 따라서 이 통지와 관련하여 2013년 이후 중국 자동차보험시장의 변화상황, 즉 요율 및 상품 자유화 상황을 면밀하게 관찰할 필요가 있다.