



운전습관을 보험료 차등화 요소로 도입하는 방안 필요

기승도 수석연구원

요약

■ 현행 주행거리 연동 자동차보험 상품은 주행거리 총량을 감소시켜 자동차사고를 줄이기 위해 도입된 것으로 운전자가 안전운전을 하도록 운전자의 운전 행태를 변화시키는 데에는 한계가 있는 제도임. 이러한 현행 주행거리연동 자동차보험 상품이 자동차사고를 줄이는 방향으로 진화하도록 유도하기 위해서는 주행거리 확인 방법으로 운행정보확인장치(OBD)를 활성화시켜 운행정보확인장치(OBD)에서 얻을 수 있는 운전자의 운전 행태를 자동차보험료 차등화 요소로 활용할 필요가 있음. 이와 더불어 주행거리연동 자동차보험 상품 도입 이후 1년이 되는 시점에 현 주행거리 연동 자동차보험 상품의 문제점(운행자의 도덕적 해이)을 검증하고, 확인된 문제점을 해결할 수 있는 제도개선도 필요함. 현 주행거리연동 자동차보험 상품에서 운전자의 도덕적 해이를 유발할 수 있는 제도로 의심이 되는 것은 “선할인제도”와 “계약자고지(사진전송 등)를 통한 주행거리 확인방법” 등이 있음.

■ 우리나라에서 운전자의 운전량에 따른 보험료 차등화 상품(Pay As You Drive)이 2011년 하반기부터 판매되기 시작하였음.

- 동 상품은 운전자가 운행한 연간 주행거리 정도(3,000km 이하~7,000km 이하)에 따라 보험료를 13.2%~5.3% 할인해 주는 내용임.
- 운행정보확인장치(OBD) 또는 계약자고지(사진전송 등)의 두 가지 방식으로 주행거리 정보를 확인하며, 보험료 할인은 선할인(가입 시 약정주행거리 고지)과 후할인(만기 시 주행거리 확인)의 두 가지 방식이 사용되고 있음.

■ 2012년 현재 자동차보험 신규 및 갱신계약자의 약 10% 정도가 주행거리연동 자동차보험 상품을 구매할 정도로 인기리에 판매됨¹⁾에 따라, 향후 주행거리연동 자동차보험 제도와 관련된 문제점이 발생할 것을 우려하는 목소리가 높은 상황임.

- 예상되는 문제점으로는 첫째, 운전자의 도덕적 해이를 유발할 수 있다는 점, 둘째, 자동차보험 산업 전체의 손해율 증가 원인이 될 수 있다는 점임.
- 선할인방식의 경우 보험기간 말(특히, 갱신 시 보험회사를 변경하는 경우)에 약정된 주행거리가 초과되더라도 선할인 해준 보험료를 보험회사가 되돌려 받기가 쉽지 않은 문제가 발생할 수 있으며, 자동차운행거리 측정을 계약자고지(사진 전송)방식으로 한 경우는 주행거리 조작 가능성도 일부 있음.
- 현재 주행거리연동 자동차보험 제도에서는 주행거리가 많은 운전자에게 보험료를 할증하지 않고 운행거리가 적은 운전자에게 할인만 해줌으로써 운행 거리가 많은 운전자로 하여금 운행 거리를 줄이도록 유도하는 측면이 결여되어 있으며, 기존 운행거리가 적은 계약자의 보험료를 할인해 주기만 하기 때문에 자동차보험 손해율 증가의 원인으로 작용할 소지가 있음.

■ 자동차사고의 원인으로는 주행거리 총량 이외에도 운전속도, 운전시간 및 급브레이크를 밟는 횟수 등 운전자의 운전 행태도 있는데, 현행 주행거리연동 상품의 경우에는 주행거리 총량을 줄이는 목적으로 개발된 것으로 자동차운전자의 운전 행태를 변화시켜 자동차사고를 줄이는 측면에서는 약점이 있음.

- 대형사고를 유발시킬 수 있는 사고원인이 ‘속도’이거나 ‘속도위반 건수’의 통계자료를 보면, 과속에 의한 교통사고 건수가 연간 400건 이상으로 꾸준하며, 속도위반 단속건수는 2011년 기준으로 약 700만 건 이상인 것으로 나타남.

〈표 1〉 속도위반 교통사고 건수의 추이

(단위: 건)

연도	2007	2008	2009	2010	2011
사고건수	493 (0.2)	411 (0.2)	422 (0.2)	403 (0.2)	403 (0.2)

주: ()는 총 사고건 중 속도위반 교통사고의 구성비임.
자료: 경찰청(<http://www.police.go.kr>).

1) 매일경제(2012. 5. 17), 「마일리지 車보험 핑크 날라...주행거리 사진전송」.

〈표 2〉 속도위반 법규위반 단속건수의 추이

(단위: 건)

연도	2007	2008	2009	2010	2011
단속건수	9,846,701	8,862,480	8,774,261	8,184,596	7,302,527

자료: 경찰청(<http://www.police.go.kr>).

- 2010년 사고 중에서 ‘시간대별 단위시간(1시간) 당 교통사고건수’를 보면, 저녁 시간인 오후 6시부터 오후 12시까지의 총 사고 발생건수, 사망 및 부상건수가 여타 시간대보다 많은 것으로 나타난 점은 운행시간대별 사고위험도에 차이가 있다는 것을 의미함.

〈표 3〉 2010년 시간대별 교통사고건수

(단위: 건)

구분	총 건수			1시간당 건수		
	00~08시	08~18시	18~24시	00~08시	08~18시	18~24시
발생건수	24,258	50,893	38,289	3,032	5,089	6,382
사망	829	1,033	892	104	103	149
부상	38,859	78,630	58,741	4,857	7,863	9,790

자료: 경찰청(2011), 『교통사고통계, 2011년 판』, pp. 44~45.

- 이처럼 운전자의 운전 행태에 따라 사고발생 위험도에 차이가 남에도 불구하고, 현행 주행거리연동 자동차보험 상품은 운전 행태에 따른 자동차 보험료의 차이를 반영하지 않은 채로 도입됨에 따라 운전자의 운전행태를 안전 운전 쪽으로 유도하는데 한계가 있음.
- 따라서 운전자의 총운전량을 감소시킬 목적으로 도입된 현행 주행거리연동 자동차보험 제도의 문제점을 해소하는 동시에 운전 습관도 변화시킬 수 있도록 운전 행태를 자동차보험료 차등화 요소로 도입하는 방안을 검토할 필요가 있음.
- 주행거리연동 자동차보험 상품의 도입 이후 1년이 경과되는 시점에서 지적된 현행 주행거리연동 자동차보험제도의 문제점을 검증하고 제도개선을 추진할 필요가 있음.
 - 우선, “선할인제도 및 계약자고지 방식으로 인한 주행거리 확인 방법에 따라 계약자의 도덕적 해이 발생 여부”를 검증해야할 것임.
 - 장기적으로 “주행거리가 많은 운전자의 주행거리를 감소시킬 수 있는 제도의 도입 여부(예: 주행거리가 길어지는 경우 할증하는 제도 또는 주행거리 감소에 따른 할인보험료 만큼 주행거리가 긴 운전자에게 할증하는 방법 등)의 타당성 및 도입방안” 등도 검토가 필요한 것으로 판단됨.

- 그리고 운행정보확인장치(OBD)를 통해 수집된 다양한 정보를 자동차보험료 차등화에 활용하는 미국의 프로그래시브사와 같이 우리나라도 운전자의 운전 행태를 자동차보험료 차등화 요소로 도입하는 방안도 검토할 필요가 있음.
 - 정책당국은 운행정보확인장치(OBD)로 얻을 수 있는 정보의 범위를 결정하고, 운행정보와 위험도의 상관관계가 확인 되는 경우 이를 자동차보험에 반영할 수 있도록 허용하는 등의 정책적 지원이 필요함.
 - 보험회사는 기존 주행거리연동 자동차보험 제도 이외의 운전자 운전 행태도 보험상품화 하려는 노력이 필요함.
- 미국 프로그래시브사에서 도입하고 있는 운전 행태를 자동차보험 요율에 반영한 예를 보면, 주행거리연동 자동차보험료 할인 프로그램으로 Snapshot 할부프로그램이 있음.
 - 계약자는 Snapshot 할부프로그램에 가입하고, 프로그래시브사에서 발송해주는 Snapshot 장치를 운전자의 운행정보확인장치(OBD)에 장착하며 30일 동안 정상적인 방법으로 자동차를 운행함.
 - 프로그래시브사는 Snapshot장치에 있는 정보(운행거리, 운행시간, 운행속도, 급브레이크를 밟는 회수 장치를 장착한 시간 및 탈착시간, 자동차인식정보)를 얻어 분석한 이후, Snapshot 프로그램에 가입하려는 계약자의 위험도를 산출함.
 - 프로그래시브사의 분석 결과에 따라 Snapshot 프로그램에 가입하려고 하는 계약자의 보험료가 30~0% 범위 내에서 할인됨. **kiri**