

IV

자동차보험 자유화제도 안정화 방향

2000년 자동차보험 요율 및 상품자유화가 본격적으로 추진되어 정착된 이후에도 우리 사회에서 자동차보험을 둘러싼 여러 가지 논란이 주기적으로 일어나는 것은 자동차보험 운영제도가 사회구성원이 합의할 수 있는 방향으로 정립되어 운영되지 않기 때문으로 보인다. 현재 자동차보험제도의 운영모형에 내포되어 있는 갈등의 요소, 또는 사회구성원이 합의하기 어려운 제도의 난점을 찾아 개선할 때 자유화 이후 갈등 문제가 해소될 수 있을 것으로 생각된다.

현재 자동차보험 시장은 손해율이 증가되면 ‘자동차 보험료를 둘러싼 사회적 갈등의 반복’, ‘공동인수물건 증가에 따른 소비자 불만’, ‘적자산업인 자동차보험 인수 거부(보험판매 중지)로 인한 소비자 불만 및 시장점유율 집중’과 같은 여러 문제가 반복해서 일어나고 있다. 이러한 문제는 사회적 차원에서 자동차보험 요율 및 상품이 통제된 곳에서 나타난 현상과 유사하다. 가격자유화가 이루어졌다고 치부되는 현재에도 이러한 현상이 반복되고 있다는 것은 형식적 측면에서 자유화가 이루어졌지만, 실질적으로는 다소 사회적 차원의 압력이 일부 작용하였기 때문으로 생각된다.

1. 자유화 이후 자동차보험제도 운영 방향 제안

자동차보험 가격자유화가 제도적으로 정착되었음에도 불구하고 손해율, 가격인상을 둘러싼 갈등 현상이 주기적으로 발생하는데, 이러한 현상을 근본적으로 해소할 수 있는 방안을 극단적으로 생각해보면, 그것은 자동차보험을 둘러싼 두 가지 상반된 인식 중 어느 하나에 부합된 방향으로 운영구조를 개편하는 것이다.

첫 번째 방법이 자동차보험을 단일 공공기관에서 운영하는 것이다. 즉, 지배법의 적용을 받는 담보의 범위를 현재의 대인배상 I 및 대물배상으로 한정하지 않고 모든 담보로 확대하고, 자동차보험 약관(상품내용) 및 요율구조 등을 모두 통제하는 것이다. 이와 더불어 자동차보험 운영회사를 하나로 하고, 국가가 이 회사를 운영하는 것이다. 모든 운영을 국

가에서 한다면 현재와 같이 자동차 보험료를 둘러싼 두 이해관계자 간 갈등은 나타나지 않을 것이다.

그런데 우리나라는 이러한 운영형태를 경험했었다. 1983년 다원화 조치 이전에 우리나라는 공영보험형태였다. 다원화 이전에 우리나라는 한국자동차보험이라는 단일 공영보험회사가 자동차책임보험 및 차주배상책임보험(현재의 대인배상Ⅱ에 해당) 등을 독점으로 판매했었다. 그런데 공영보험형태로 운영하던 당시에도 현재와 같은 문제가 아니지만 많은 문제점이 있었다. 당시의 문제점을 파악하기 위해 자동차보험변천사(1997년)¹³⁾에 나온 다원화의 배경을 아래와 같이 소개해본다.

“한국자동차보험(주)에 의한 자동차보험의 전업에 대하여 운수업계와 보험업계는 몇 차례 논쟁을 벌여왔다. 운수업계는 “자동차보험금 지급절차가 복잡하여 지급이 지연될 뿐 아니라 서비스가 독선적”이라고 지적하고 이의 개선을 요구하였다.

또한 당시의 자동차보험 전업체계가 첫째, 민간주도의 시장경제 원리에 의한 자율경영체제를 지향하는 우리나라 경제정책의 기본방향에 적합하지 않으며, 둘째 전업운영으로 인하여 독점이익이 특정인에게 돌아가고 보험서비스가 나쁘다는 등 경영상의 많은 비판이 제기됨에 따라 경쟁원리에 의한 보험서비스 향상, 보험시장의 저변확대 등을 위하여 다원화 조치를 검토하게 되었다.

재무부는 1983년 3월 25일에 이와 같은 문제점을 해소하기 위하여 「자동차보험정상화 대책」을 발표하기에 이르렀으며, 그 내용을 보면 차량 증가와 함께 늘어나는 자동차사고의 피해보상 문제를 효율적으로 다루기 위해 자동차보험제도를 전면 개편하고 자동차보험업무를 한국자동차보험(주) 외에 10개 손해보험회사 및 2개 외국보험회사(AHA, AFIA)에게도 취급할 수 있도록 하였다. 또한 한국자동차보험(주)는 자동차보험 이외의 손해보험종목을 취급할 수 있도록 하였으며, 차량 중심의 요율체계를 운전자 중심으로 일부 전환하고 사고에 따른 보험료의 할인 및 할증 폭을 확대하기로 하였다. 이러한 조치는 이른바 「다원화」라고 불렸으며, 정부는 「자동차보험 정상화 대책」 발표 후 2개월 후인 1983년 5월 27일에 다원화 경영지침(보이 1234-322. '83. 5. 27)을 발표하였고, 1983년 6월 1일에 실시하였다.“

자동차보험제도를 단일 공공기관에서 운영했던 과거의 경험을 볼 때, 첫 번째 방법은 과거 문제로 회귀하는 것을 의미하고, 당시의 문제가 재발될 개연성 있기 때문에 다시 옛 형태로 운영구조를 변화시키는 것은 올바른 방향이 아니라고 생각된다.

13) 보험개발원(1997), p. 31

이런 운영구조를 받아들이기 어렵다면 자동차보험 운영구조를 완전히 자유화하는 것일 것이다. 이 방법은 자배법의 폐지를 포함한다. 즉 자동차보험 가격 및 상품자유화뿐 아니라, 자동차보험 가입 여부를 선택할 수 있는 자유화까지 포함된다. 자동차 소유자가 자동차 피해자에 대한 배상자력을 개별적으로 확보할 뿐이고, 국가는 국민들 사이의 다툼에 관여하지 않는 것이다. 민법의 특별법인 자배법이 폐지되므로, 자동차사고의 입증책임은 다시 피해자에게 돌아간다. 이러한 방안의 문제점은 무보험자동차의 운행이 늘어난다는 것이며, 배상자력을 확보하지 못한 자동차 소유자가 자동차사고를 내는 경우 피해자가 육체적, 정신적, 경제적 피해를 스스로 감당해야 한다. 이처럼 극단적 자유화의 상황은 과거 1963년 자배법이 제정되기 이전 상태와 동일하다. 자배법이 제정된 이유를 보면, 자배법을 제정하지 않고 자동차보험 가입 여부 및 자동차보험상품공급을 시장에 두었을 경우 나타날 수 있는 부정적 현상을 알 수 있다. 자동차보험변천사(1997년)¹⁴⁾에서 언급된 자배법이 제정된 이유를 통해 피해자 보호문제에 국가가 개입하지 않으면 나타날 수 있는 문제점을 유추해볼 수 있다.

“산업의 발달과 더불어 급속히 늘어난 자동차로 인하여 날로 교통사고 피해자 수가 증가하였고, 피해자에 대한 보상 문제가 사회문제화 되기 시작하였다. 당시에 피해자에 대한 유일한 법적 수단인 민법의 과실책임원칙은 자동차사고로 인한 피해보상 문제를 해결하기 어려웠다.

이에 국가재건최고회의 교체위원회의 토의를 거쳐 1963년 4월 4일 법률 제1314호로 자배법을 공포하였으나, 자동차보험약관 및 요율의 인가지연으로 당초 실시 예정인 6월 30일을 지나 7월 31일에 실시되었으며, 자배법의 시행으로 자동차보험산업 발전의 기초가 다져지게 되었다.

당시 시행된 자배법의 주요내용을 간략하게 살펴보면 다음과 같다.

가. 제정목적

자동차의 운행으로 사람의 생명 또는 신체가 사상된 경우에 손해배상을 보장하는 제도를 확립하여 피해자의 보호를 도모하고, 나아가 자동차운송사업의 건전한 발달을 촉진

나. 시행방법

1. 자동차를 등록한 자는 자동차의 운행으로 타인의 생명 또는 신체를 사상한 경우에 ① 사망자 1인당 10만 원, ② 부상자 1인당 7만 원의 범위 내에서 각령으로 정한 금액을 지

14) 보험개발원(1997), pp. 23~24

급할 책임을 지는 자동차손해배상책임보험에 가입하도록 의무화함

2. 보험회사도 각령이 정한 사유가 있는 경우를 제외하고 보험계약 체결을 거절하지 못하도록 함
3. 보험 미가입 운행차량에 대하여는 6개월 이하의 징역 또는 5만 원 이하의 벌금
4. 피해자 보호를 위한 조치로 차량보유자의 손해배상책임이 발생한 때에 피해자는 각령이 정한 바에 의하여 보험회사에 손해배상액의 지급을 직접 청구할 수 있음”

현재 나타나고 있는 문제를 해결하기 위한 양 극단의 방법은 위와 같이 이미 우리나라 자동차보험 역사에서 경험했던 것이다. 그리고 그 두 가지 방법이 여러 사회문제를 야기했다는 것도 이미 경험했었다. 이러한 상황에서 현재의 자동차 보험료를 둘러싼 갈등을 해소하기 위해 양 극단의 방법을 선택하는 방향으로 자동차보험 운영구조를 개편하는 것은 개악이 될 수도 있다고 생각한다.

양 극단의 방향으로 운영구조를 개편하는 것이 바람직하지 않다면, 현재의 구조를 그대로 가지고 가는 것도 생각해볼 수도 있다. 그런데 현재의 운영구조도 앞서 살펴본 바와 같이 자동차 보험료를 둘러싼 갈등과 같은 여러 문제점을 야기하는 제도이다. 이러한 문제점을 알고 있는 상황에서 현재의 운영구조를 계속 가지고 가는 것도 잘못된 제도 운영이라고 생각된다.

그러면 양극단의 방법, 그리고 현행 운영구조도 올바른 방법이 아니라면 어떠한 방법이 적합할까. 그것은 자유화의 이념에 부합하면서 갈등을 최소화할 수 있는 새로운 자유화 운영구조를 모색해야 한다고 생각한다. 그 새로운 운영구조는 현재 자동차보험에 존재하는 두 가지 인식을 모두 답을 수 있는 운영구조가 되어야 한다고 생각된다.

이하에서는 자동차보험 자유화 이후 자동차보험의 새로운 운영구조를 모색하기 위해서 양극단적인 방법을 포함한 다양한 방식의 장단점을 우선 논의해 보기로 한다.

첫 번째 방법으로는 현재 상태에서 자동차보험상품 및 요율을 완전자유화하는 방법이 있다. 그런데 이 방법은 자동차보험 시장 진입·퇴출 장벽을 완전히 낮추어 시장진입 및 퇴출이 자유롭게 이루어져야 완전히 자유화한 효과가 극대화될 것이다.

그런데 자동차보험 시장을 완전경쟁시장으로 만드는 것이 가능할지는 의문이다. 이 시장에서는 자동차보험 시장에서 치열한 가격경쟁을 한 회사는 퇴출되게 된다. 그렇게 되면 자동차보험 가입자들이 선의의 피해를 볼 수 있다. 즉, 파산 예정인 자동차보험회사에 가입한 계약자는 그 자동차보험회사에 일정한 보험료를 납부하고 그 결과로 계약기간 동안

배상자력을 확보한다. 그런데 그 회사가 가입자의 계약기간 중에 파산한다면, 자동차보험 가입자는 나머지 계약기간에 대하여 배상자력을 확보하지 못하는 문제가 발생한다. 자동차보험 가입자의 이러한 배상자력확보 문제뿐 아니라 피해자 입장에서든 문제가 발생한다. 파산한 회사에 가입한 자동차 소유자가 자동차사고를 일으킬 경우(자동차운전자의 과실비율 100% 가정)를 가정해보자. 피해자는 후유장해 1급에 해당하고, 사망하지 않았을 따름이다. 파산한 회사는 피해자에 지급될 보험금을 지급준비금으로 적립하고 있어야 하고, 회사가 파산하지 않았다면 그 준비금으로 피해자가 회복하거나 사망하기 전까지 보험금을 지급할 수 있다. 그런데 보험회사가 지급준비금도 없이 파산한다면 그 피해자는 누구로부터 보상을 받을 수 있을 것인가. 이처럼 자동차보험회사가 파산하면 피해자 보호 측면에서 많은 문제를 야기한다. 물론 회사의 인수합병이 활성화되고, 인수되는 기업의 계약을 인수한 회사가 인수하여 마무리 하도록 하면 피해자 치료 등의 보호 문제는 해결될 것이다. 다만, 피 인수된 회사가 적립하지 않은 지급준비금에 해당하는 공적자금 투입이 전제되어야 하므로, 이 방법도 국민의 부담이 된다.

이처럼 가해자의 배상자력 확보 및 피해자의 경제적 손실 보상 등 여러 측면 때문에 앞서 예시한 완전경쟁시장 형태로 자동차보험 진입·퇴출을 자유화하기 어렵다. 즉, 자동차보험 시장에 진입하고자 하는 회사에 대하여 정책당국의 심사가 필요하다. 정책당국의 심사를 통해 자동차보험 시장에 진입하는 경쟁자를 선택할 수밖에 없는 자동차보험산업의 특성은 자동차보험 시장이 완전경쟁시장이 되기 어려운 측면이 있다. 물론, 적정수준으로 자동차보험 시장 경쟁자 수를 조정할 수 있지만, 자동차보험 시장 경쟁자 수가 어느 정도가 되어야 적정한지에 대한 이론적 근거도 없는 상황이므로, 그 적정 수준을 정책당국이 결정해야 한다. 그런데 정책당국의 임의적 결정에 따라 적정 경쟁자 수가 결정되는 시장이 완전경쟁시장으로 만들어지는 것은 이론적으로 어렵다고 생각된다.

자동차보험 시장이 완전경쟁이 이루어지기 어렵다면, 현재 상태의 상품 및 요율자유화가 시장균형가격 수준에서 자동차보험상품의 수요 공급에 따라 가격이 결정되는 현상은 담보되지 않을 것으로 보인다.

이러한 경제적 측면뿐 아니라 사회 윤리적 측면에서 살펴보더라도 첫 번째 방법을 사회적으로 수용하기가 쉽지 않아 보인다. 즉, 지배법은 가입자에게 선택의 자유를 박탈한 법률이다. 즉, 가입과 비가입 중 하나를 선택할 수 있는 자유가 없다. 무조건 가입해야 하며, 어느 보험회사에 가입할지 여부만 선택할 수 있을 따름이다. 이와 같이 가입 여부에 대한 선택의 자유가 없는 상황에서 자동차보험상품은 민영보험이므로 상품 및 요율을 완전히 자유화해야 한다는 정책이 받아들여지기는 어려울 것이다. 형식은 완전자유화지만, 실질은

통제가 되는 현재와 같은 상황이 향후에도 반복될 개연성이 크다.

다만, 첫 번째 방법에서 정부의 역할을 현재와 다른 방향으로 하는 방법이 있을 수 있다. 그것은 정부가 보험금 원가, 특히 의무담보에 해당하는 대인배상 I 과 대물배상(가입한도 2천만 원)의 원가가 부당하게 증가되는 현상을 억제하는 곳에 집중하고, 보험회사는 원가 증가 정도를 반영하여 요율 및 상품을 자유롭게 결정, 판매하는 것이다. 보험금 원가 증가 원인 등이 시장에 노출되므로 자연스럽게 원가 증가를 이유로 보험료 인상이 쉽지 않고, 보험회사들 사이의 가격경쟁은 가격을 하향 안정화시킬 개연성이 크다. 이러한 상황이 선순환 한다면, 자동차보험 손해율이 예정손해율 수준에서 움직이고, 보험료도 크게 인상하거나 인하하는 현상이 발생하지 않을 것이므로 자동차 보험료를 둘러싼 갈등도 현저하게 줄어들 것으로 생각된다.

현재의 제도하에서 자동차보험 요율 및 상품을 완전자유화하는 첫 번째 방법이 타당한지 여부를 경제적 측면 및 사회적 인식 측면에서 간단하게 살펴본 결과를 요약하면, 자배법이 존재하는 한 동 방법에 의한 완전한 요율 및 상품 가격자유화는 이루어지기 어려운 것으로 생각된다. 다만, 현 제도의 보완방법으로 의무담보에 대한 원가 증가를 억제하는 장치 또는 제도를 갖추어 시행하는 방법은 유효할 것으로 생각된다.

다음으로 두 번째 방법을 구체적으로 살펴보도록 하자. 두 번째 방법은 자배법의 적용을 받는 대인배상 I 과 대물배상은 현재보다 규제를 강화하고, 기타 담보는 완전히 자유화하는 것이다. 규제담보는 대인배상 I 과 대물배상이라는 것을 명확히 하고 가입자에게 가입 여부에 대한 선택의 자유가 주어지지 않으므로 규제를 강화해야 한다는 것, 그리고 이들 담보 이외에는 가입자가 가입 여부를 선택할 수 있으므로 상품 개발 및 요율결정을 완전 자유화한다는 것을 법으로 명확히 하는 것이다.

이 방법은 현재 자동차보험에 대한 국민들의 인식에 부합한 운영구조에 해당한다. 국민들의 입장에서 볼 때 자동차보험은 의무보험이다. 즉, 자신이 가입 여부를 선택할 수 없다. 그러므로 국민들은 '자동차보험의 요율수준 및 상품개발은 규제되어야 한다'고 생각하는 경향이 있다. 그러나 자세히 살펴보면, '자동차보험은 의무보험이다'라는 막연한 인식에 근거하여 '자동차보험은 의무보험이다'라는 불명확한 인식이 만들어졌다고 생각된다. 따라서 엄밀하게 의무가입해야 하는 담보가 무엇인지에 대한 것만 명확히 하고, 이것을 국민들에게 납득시킨다면 의무가입대상은 규제를 강화하고 기타 대상은 자유화하는 것에 국민들이 납득할 수 있을 것으로 생각된다.

그러면 '의무가입대상 담보는 무엇인가'를 먼저 알아야하는데, 이를 위해서는 자배법을

살펴보아야 한다. 자배법에 따르면 대인배상 I 과 대물배상을 의무가입대상으로 명시하고 있다. 따라서 자동차보험의 여러 담보(대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상, 자기신체사고, 자기차량손해, 무보험차상해) 중 대인배상 I 과 대물배상만 의무가입대상 담보 또는 규제 담보로 하고, 기타 담보는 임의가입대상 담보 또는 자율담보인 것이다. 이처럼 규제담보(대인배상 I 과 대물배상)와 자율담보(규제담보 이외의 기타담보)로 명확하게 구분하고(이원화하고),¹⁵⁾ 이 구조 아래에서 만들어진 자동차보험 운영구조는 국민들의 인식에 부합한 운영구조일 것이다. 따라서 국민들의 인식에 부합한 운영구조를 만들고, 이것을 국민들에게 충분히 설득한다면 자동차 보험료를 둘러싼 반복된 갈등의 문제는 상당 폭 해소될 개연성이 크다고 생각된다.

이원화 방안은 현재 우리나라 자동차보험제도에 존재하는 두 가지 실체(자배법과 보험업법)와 이로 인해 형성된 국민들의 자동차보험에 대한 두 가지 인식을 모두 반영한 것이다. 이원화 방안은 우리나라 자동차보험제도에 존재하는 두 가지 제도(인식)의 원칙에 따라 자동차보험제도가 운영되어야 한다는 것을 의미한다. 그 두 가지 원칙은 ‘첫째, 규제담보는 국민의 뜻이 반영될 수 있도록 규제가 강화되어야 한다’¹⁶⁾와 ‘둘째, 자율담보는 보험회사들이 자유롭게 경쟁할 수 있도록 자유화의 폭이 확대되어야 한다’이다.¹⁷⁾ 규제담보에서

15) <규제담보와 자율담보의 용어 정의>

자동차사고를 보험 상품으로 만들 경우, 그 상품 명칭은 사고 대신 담보라는 용어가 포함된 것으로 변경됨. ‘담보’의 사전적 용어는 “맡아서 보증함”임. 이 용어에는 보험회사의 계약자에 대한 의무라는 의미가 내포된 것임. 즉 보험 상품을 만드는 입장인 보험회사가 해당 사고로 인한 피보험자의 경제적 손실에 책임을 진다는 의미가 내포되어 있음

자동차 소유자는 해당 자동차로 발생할 수 있는 사고로 발생할 수 있는 경제적 손실을 담보하는 보험 상품들 중에서 의무적으로 가입해야 하는 상품은 반드시 가입해야 함. 반면에 가입이 강제화 되지 않은 상품은 자동차 소유자의 의지에 따라 가입 여부를 선택할 수 있음. 자동차 소유자가 반드시 가입해야 하는 보험 상품을 ‘규제담보(의무담보)’로, 자신이 가입 여부를 선택할 수 있는 보험 상품을 ‘자율담보(또는 임의담보)’라고 이름을 붙임. 여기서 ‘임의’의 사전적 의미는 “일정한 규칙이 없이 자신이 하고 싶은 대로 함”임. 따라서 임의와 자유는 의미상 유사한 측면이 있음. 다만, 현 우리나라 자동차보험산업에서는 자유라는 용어 대신 임의라는 용어가 보편적으로 사용되고 있음. 그런데 임의라는 용어가 사회구성원 입장에서 그 의미를 직관적으로 파악하기 어려운 용어임. 따라서 본 연구에서는 ‘자유’라는 용어로 ‘임의’라는 용어를 대체하고자 함. 그런데 ‘자유’라는 용어는 어떠한 준칙이 없는 상태를 의미하는 것처럼 느낄 수 있는 여지가 있음. 어떠한 제도를 만들고 시행한다는 것은 어떤 준칙하에서 이루어짐. 따라서 어떠한 준칙을 자유롭게 만들 수 있다는 의미를 내포하도록 하기 위해서 본 연구에서는 자유라는 용어 대신에 ‘자율’이라는 용어를 사용하도록 함

16) 자동차손해배상보장법 제1조(목적)는 다음과 같이 기술되어 있음

『이 법은 자동차의 운행으로 사람이 사망 또는 부상하거나 재물이 멸실 또는 훼손된 경우에 손해배상을 보장하는 제도를 확립하여 피해자를 보호하고, 자동차사고로 인한 사회적 손실을 방지함으로써 자동차운송의 건전한 발전을 촉진함을 목적으로 한다.(개정 2013. 8. 6).』

자동차손해배상보장법의 목적에서 언급된 주요 목적은 “피해자 보호”임. 이 피해자 보호 목적은 본 연구의 이원화 방안 제안에서 언급하고 있는 규제담보의 원칙과 동일함

17) 보험업법 제1조(목적)는 다음과 같이 기술되어 있음

『이 법은 보험업을 경영하는 자의 건전한 경영을 도모하고 보험계약자, 피보험자, 그 밖의 이해관계인의 권익을 보호함으로써 보험업의 건전한 육성과 국민경제의 균형 있는 발전에 기여함을 목적으로 한다.』

국민의 뜻이 반영되어야 한다는 의미는 규제담보의 운영구조가 피해자 보호를 최우선 목적으로 그리고 운영 방법에 국민의 뜻이 반영되어야 한다는 것을 의미한다. 자율담보에서 자유롭게 경쟁할 수 있도록 한다는 것의 의미는 보험회사들이 4가지 마케팅 수단(상품, 가격, 채널, 광고)을 사용하여 자사의 이익을 극대화하기 위해 자유롭게 경쟁하도록 허용해야 한다는 것을 의미한다.

이원화의 세부적인 방안의 범위는 매우 다양할 수 있다. 이원화의 극단적인 모델 중 하나는 일본식이 있다. 의무담보¹⁸⁾에 대하여는 No Loss, No Profit제로 운영하고 요율수준 및 보상체제도 공적으로 운영하는 것이 일본식이다. 그런데 우리나라 자동차보험제도의 다원화 이후 민영보험회사가 제도 운영의 주체가 된 상황에서 일본식으로 급격하게 제도를 변경하기는 어려워 보인다. 민영보험 형태로 의무담보를 운영하던 보험회사로 하여금 그 담보의 가격 결정 및 보상체제도 모두 축소하라고 요구하는 것은 보험산업 전체를 크게 흔드는 것이며, 그것이 자동차보험 시장이 효율적으로 유지되도록 하는 데 도움이 될지 의문이다. 다음으로는 일본식보다는 다소 완화하여 현행처럼 의무담보를 민간 보험회사가 운영하되 가격 결정을 공공기관이 하는 것이다. 그러나 이 방법은 모든 회사들이 의무담보에 대하여 동일한 가격을 적용하도록 하는 것인데, 이는 개별 회사의 손해율 왜곡을 불러오므로 수용되기가 쉽지 않은 방법이다. 왜냐하면 회사들이 인수하고 있는 자동차보험 물건의 위험도 차이가 존재하기 때문이다. 즉, 어떤 회사는 위험도가 낮은 계약자 집단을 가지고 있어서 공공기관이 제시하는 평균적 보험료를 적용하면 이익을 남길 수 있는 반면, 위험도가 높은 계약자집단을 가지고 있는 회사는 손해를 감수해야 하기 때문이다. 과거 우리나라에서 이와 유사한 제도를 운영한 적이 있다. 가격자유화가 본격적으로 시작된 2000년 이전에 모든 보험회사들은 요율산출기관에서 산출하여 제시한 동일한(또는 유사한) 보험료를 사용하였고, 자사가 보유한 물건의 위험도 차이에 따라 회사별로 손해율 편차가 발생하였다. 즉, 회사들 사이의 손해율 차이가 반영되지 않은 동일한 요율이 적용된데 따른 결과였다. 그럼에도 불구하고 이러한 방법이 채택된다면 회사 사이의 의무담보에 대한 손익차이를 보완하는 방법, 즉 손익 정산시스템을 만드는 것을 고려해야 하지만

동 법률의 주요 목적은 보험업의 건전한 육성과 국민경제의 균형 있는 발전에 기여하는 것임. 동 목적을 달성하는 방법은 두 가지 방향 또는 두 가지 방향의 조합이 있음. 첫째 방법은 국가에서 보험회사를 완전통제를 하는 방법임. 두 번째 방법은 국가에서 보험업회사의 자율성을 광범위하게 보장하는 것임. 완전통제하는 방법은 자유시장경제라는 최근의 화두와 다른 방향이며, 동 방법의 비효율성은 역사적으로 검증되었음(예, 공산주의 붕괴). 따라서 보험업법의 목적달성 방향은 완전통제보다는 자율화 범위를 확대하는 방향으로 변경되고 있음. 이러한 추세에 따라 자동차보험의 운영 방법에 대한 구체적인 규정은 자유화를 확대하는 방향으로 변하고 있음. 따라서 보험업법의 목적을 달성하는 것은 보험회사의 자율성을 확대하는 것이라고 해석할 수 있음. 보험회사의 자율성 확대는 본 보고서에서 제안하는 이원화 방안의 자율화 확대 원칙과 일치하는 것임

18) 일본의 경우는 자배책보험이며 우리나라의 대인배상 I 에 해당함

합당한 정산 방법을 회사들이 합의하기도 쉽지 않아 보인다. 일본식 방법 또는 의무담보에 대한 평균보험료 적용방법 모두 현재 상황에서 도입하기 어렵다고 한다면, 마지막으로 의무담보에 대하여 보험금 원가지수를 감안하는 제도를 도입하는 방법을 생각해볼 수 있을 것이다. 현재와 같이 각 보험회사들이 자율적으로 영업하여 위험집단을 구성하고, 그 위험집단에 부합하는 보험료를 정하되 공공기관에서 제시하는 의무담보 원가지수 수준을 감안하여 보험료를 자율적으로 정하도록 하는 것이다.¹⁹⁾ 임의담보에 대해서는 자동차보험 가격자유화의 원리에 부합하게 원가지수와 관계없이 회사의 경영전략에 따라 보험료를 결정하고, 상품을 개발하여 판매할 수 있도록 경쟁을 유도하는 것이다.

이상에서는 2가지 상황, 즉 ‘현 제도하에서 진입규제 완화를 포함한 완전자유화’, ‘완전 이원화’의 방법을 우리나라 현재 경쟁구도하에서 적합한지 살펴보았는데, 두 방법 모두 현재 상황에 적용하기는 곤란한 것으로 판단된다. 다만 두 가지 방법을 일부 보완함으로써 현재 소비자와 보험회사의 인식격차를 해소할 수 있다는 생각이다. 그 일부 보완방법은 앞서 언급한 바와 같이 의무담보 원가를 일부 공론화하는 것이라고 생각된다.

〈표 IV-1〉 자유화 이후 새로운 자동차보험 운영구조 방향

첫째, 의무담보에 대하여 적용하는 보험금 원가지수를 공표하고, 의무담보에 대하여는 원가지수를 감안하여 보험료를 정하도록 유도하는 것이다.

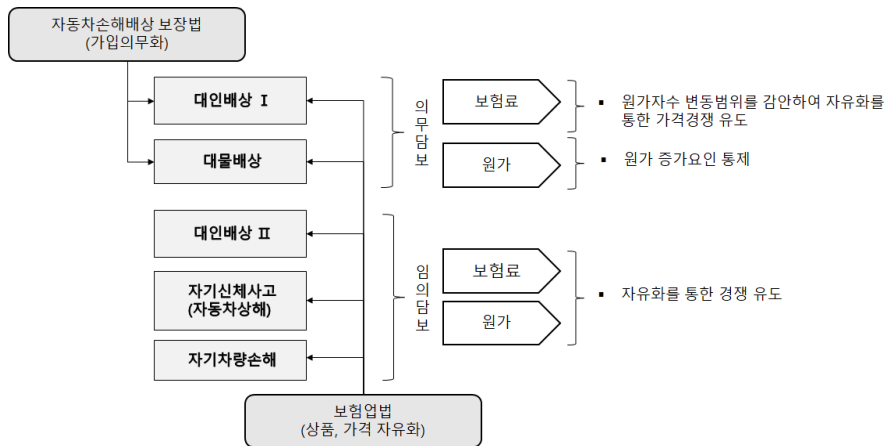
둘째, 임의담보에 대하여는 보험금 원가지수에 관계없이 보험회사의 경쟁전략과 위험도에 따라 자유롭게 보험료를 결정할 수 있도록 하는 것이다.

셋째, 정부에서는 자동차보험 보험금 원가를 억제할 수 있는 상시 제도 개선 조치를 갖추어 운영하는 것이다.

이러한 새로운 운영구조는 ‘첫째, 피해자 보호 수준을 현재 수준으로 유지(자배법 존속)’하고, ‘둘째, 자배법의 적용대상인 대인배상 I 과 대물배상의 상품 및 요율에 대하여는 소비자가 그 실상을 더 자세히 알 수 있게 하고, 동 법률의 적용대상이 아닌 기타 담보는 자유화의 취지에 부합하게 운영’하는 것이다. 즉, 자배법의 틀 내에서 자유화해야 할 부분은 더 자유화하고 일부 담보에 대하여는 소비자가 확인할 수 있도록 제도적으로 보완하는 방법이다.

19) 현재 이와 유사한 역할을 하는 제도가 참조준보험요율제도이지만 동 제도는 원가 측면보다는 실제 적용되는 순보험료의 산업평균에 해당됨. 산업 평균 순보험료, 즉 참조준보험료 속에는 보험금 원가뿐 아니라 자동차보험제도(예, 할인할증 등)도 포함되어 있어 순수한 보험금 원가의 변화를 파악하기 어려운 한계가 있음

〈그림 IV-1〉 자유화 이후 새로운 자동차보험 운영구조 방향



2. 의무담보 보험금 원가지수 공표제

가. 보험금 원가를 구성하는 요소

보험금을 설명하는 두 가지 기준이 있다. 하나는 사고발생률이며 다른 하나는 1사고당 손해액이다. 사고발생률과 1사고당 손해액을 결정하는 요인은 자연적으로 변화하는 부분과 사회제도에 따라 변화하는 부분으로 구분할 수 있다.

이러한 구분의 틀에 따라 사고발생률을 결정하는 요인들을 살펴보면, 우선 자연적으로 사고발생률에 영향을 주는 것으로는 ‘계절의 변화’, ‘기후변화’ 등이다. 이들 자연적인 요인에 따른 변화는 예측이 곤란하지만 인간이 만든 방법, 즉 통계모형을 통해 어느 정도 예측, 보완이 가능하다. 보험회사는 통계모형을 사용하여 향후 보험계약이 적용될 시점의 사고발생률을 예측할 수 있다. 보험회사가 사고발생률을 어느 정도 정확히 예측할 수 있는가는 보험회사의 능력이 된다. 사회환경 변화에 따른 사고발생률 변화는 법률제도 등을 바꾸어 자동차를 운전하는 사람의 운전행태를 변화시켜 결과적으로 사고발생률이 변화하는 것이다. 법률제도 변화가 사전에 예고된 것이라면 이를 보험료에 용이하게 반영할 수 있지만, 그렇지 않은 변화라면 보험료에 즉각적으로 반영하기 어렵다.

1사고당 손해액의 경우도 사고발생률과 유사하다. 즉 소비자물가증가율과 같이 경제상황의 변화에 따라 보험금 원가가 변하는 경우도 있다. 보험회사는 이 요인의 변화 추세를 정

확하기 맞추기 어렵지만, 이 또한 통계모형을 통해 어느 정도 유추하곤 한다. 다른 하나는 역시 제도 변경에 따른 변화이다. 예를 들면, 부품비, 인건비 관련 제도, 치료비 지급기준 변화 등이 그것이다. 이들 제도변화는 사전에 예고되기도 하지만 불현듯 발생하기도 하므로 보험회사가 사전에 사회제도의 변화를 예측하여 보험료에 반영하는 것은 매우 어렵다. 예를 들면, 보상한도 확대와 같이 국가차원에서 제도 변경을 예고하고 사전에 보험료에 그 효과를 반영하는 경우는 사전에 예측가능한 제도변화이지만 2019년의 일용노동자 가동연한 판결과 같은 경우는 보험회사가 사전에 예측이 불가능한 제도변화이다. 사회적 제도변화는 보험회사의 예측불가능성을 전제로 예고 없이 발생하는 경우에 늘어나는 보험금을 보험회사가 감수해야 하는 상황이 발생한다.

〈표 IV-2〉 보험금 원가에 영향을 주는 요인 평가

구분	세부특징	내용	보험사 예측 가능 여부
사고 발생률	자연환경	- 계절적 변화 - 기후환경 변화	- 예측 일부 가능 - 보완방법: 통계적 추세 반영
	사회환경 (제도 변경)	- 경찰단속 강화 - 제한속도 변화 - 기타 법률제도 변화	- 일부 예측 곤란 - 보완방법: 요율에 후 반영
1사고당 손해액	자연증가	소비자물가 증감	- 예측 일부 가능 - 보완방법: 통계적 추세 반영
	사회환경 (제도 변경)	- 치료비 지급기준 변화 - 정비요금 기준 변화 - 제도 변경으로 인한 인건비 및 부품비 변화	- 일부 예측 곤란 - 보완방법: 요율에 후 반영

나. 보험금 원가 공표 항목

보험금을 구성하는 세부항목의 원가지수뿐 아니라 제도변화에 따라 바뀌게 될 보험금 원가 효과도 동시에 공표되도록 함으로써 적정하고 공정한 보험료 적용이 이루어지도록 해야 할 것으로 생각된다.

보험금 원가를 구성하는 요인들은 매우 다양하다. 인적사고의 경우에는 치료비, 합의금, 상실수익액 등 다친 사람을 치료하는 데 직접 소요되는 비용뿐 아니라 자동차보험제도로써 피해자에게 위로 측면에서 경제적 보상을 하는 여러 제도로 구성되어 있다. 물적 사고의 경우에는 자동차의 부속품인 부품, 부품을 이용해서 수리하는 공임, 사고로 인해 피해

자의 경제활동 중지 또는 감소로 발생하는 경제적 손실을 보장하기 위한 각종 보상금 등으로 구성되어 있다. 따라서 보험금 원가지수는 이들 세부항목별로 그 변화 추이를 알 수 있도록 개발되어야 할 것으로 생각된다.

보험금 원가를 구성하는 세부항목별 원가지수뿐 아니라 제도변화에 따른 원가변동효과도 동시에 공표될 필요도 있다고 생각된다. 보험금 원가 변화를 정확히 파악할 수 있어야 보험회사가 적정보험료를 적용하는지 여부를 파악할 수 있기 때문이다. 예를 들면, 제도변화로 사고발생률이 줄어드는 현상이 발생하는데 이 제도변화 효과를 반영하지 않을 경우에는 보험회사가 제도변화 효과를 오롯이 차지하는 결과가 되며, 그 반대의 경우도 가능하다. 즉, 제도변화 효과가 적정히 반영되지 않을 경우의 상황에 따라서 보험회사 또는 소비자의 불만이 생긴다.

보험회사의 불만이 발생하는 경우를 조금 더 구체적으로 살펴보면 다음과 같다. 보험회사가 산출하여 적용하는 자동차 보험료의 적용시점은 미래이다. 보험회사는 미래 체결되는 계약의 자동차 보험료를 과거 통계를 근거로 예측하여 산출한다. 과거통계를 통해 예측하는 행위는 보험금 원가에 영향을 주는 현재의 각종 제도가 보험계약이 적용되는 미래에도 동일할 것이라는 가정이 근저에 깔려 있다. 그런데 앞서 살펴본 바와 같이 보험금 원가에 영향을 주는 요인 중에는 보험회사의 노력으로 예측이 일부 가능한 것(자연환경 변화 및 사전 고지된 제도변화)도 있지만 예측이 불가능한 제도변화도 있다. 예측이 가능한 것은 통계모형을 이용한 추세를 예측할 수 있지만 급격한 사회환경 변화, 특히 제도변화는 사전에 예측이 불가능하다. 예측이 불가능한 제도변화에도 불구하고 사회적 통제로 변화효과를 적정하게 반영하지 못하게 하거나, 제도변화 효과 반영을 보험료 조정으로 인식하여 이를 보험료에 반영하지 못 하도록 요구하는 경우에 모두 보험회사의 손해를 악화로 이어진다. 즉, 보험회사는 예측 불가능한 사건 때문에 손해를 보는 상황에 놓이게 되고, 이것이 손해를 악화로 이어지면서 자동차 보험료를 둘러싼 갈등의 원인으로 작용할 수 있다.

다. 보험금 원가지수 공표대상 담보

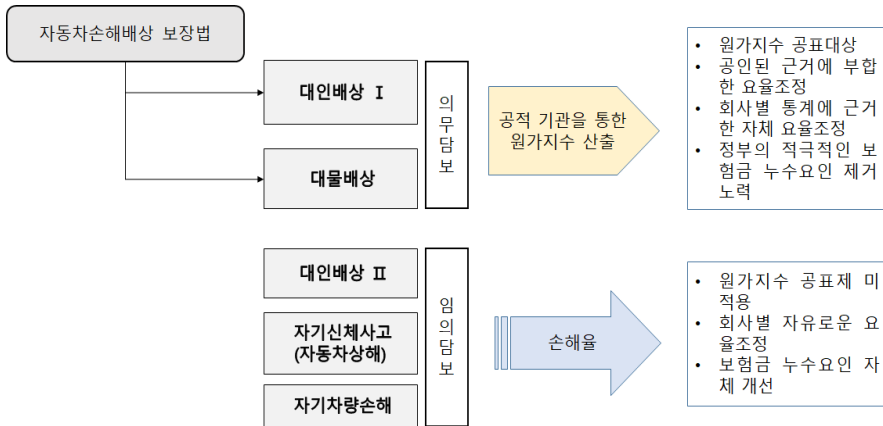
보험금 원가가 적용되는 담보는 모든 담보이다. 담보를 인적담보와 물적담보로 나누면, 인적담보에는 대인배상(I 및 II), 자기신체사고 및 무보험차상해, 물적담보에는 대물배상과 자기차량손해 담보가 있다. 인적담보에 포함되는 원가, 특히 치료비 등은 대인배상 및 자기신체사고에 모두 적용되고, 물적담보에 포함되는 원가도 대물배상과 자기차량손해담보에 모두 적용된다. 치료비를 예로 들면 자동차사고 피해자 치료에 사용되는 비용이 대

인배상과 자기신체사고 담보에 모두 동일하게 적용되고, 수리비의 경우도 대물배상과 자기차량손해담보에 모두 동일하게 적용되는 것이 논리적으로 합당한 것으로 보인다. 그러나 현실적으로는 어떤 담보인지에 따라 원가지수가 달라질 수 있다. 원가지수를 개별 치료방법별 또는 개별 부품별로 산출하여 제공한다면 담보구분에 따른 실익이 없을 것이지만, 원가지수가 평균적으로 제공되므로 치료수단 및 사용되는 부품에 따라 담보별로 원가지수가 달라질 수 있다. 대인배상은 타인의 책임만큼을 피해자가 배상 받아 치료를 받으므로 규정(또는 약관)에서 허용되는 범위 내에서 최대의 치료를 받을 가능성 크다. 반면 자기신체사고는 자기의 필요에 따라 자기보험으로 치료를 받으므로 선택된 치료수단은 대인배상과 달라질 여지가 있다. 물론 보험회사 보험금으로 치료받으므로 차대차 충돌사고에서 자신의 과실비율만큼 자기신체사고담보에서 치료를 받으므로 자기신체사고담보의 경우도 대인배상처럼 최대의 치료비를 받을 것이라고 생각할 수 있다. 그러나 자기신체사고의 부상급별 한도가 대인배상과 차이가 있는 등 세부 치료 관련 보상기준이 다르고, 차대차 충돌사고가 아닌 순수 자기책임 사고의 경우도 자기신체사고담보에 포함되어 치료방법이 대인배상과 달라질 수 있으므로 자기신체사고의 원가지수는 대인배상원가지수와 다소 차이가 발생할 수 있다. 물적담보인 대물배상과 자기차량손해담보의 경우의 원가지수도 인적담보의 대인배상과 자기신체사고담보와 유사할 것을 보인다. 이러한 이유로 원가지수는 담보별로 공표되는 것이 적합한 것으로 생각된다.

그리고 보험회사가 원가지수를 보험료 산출에 사용하는 경우에도 담보별 원가지수가 공표될 때 활용성이 더 높다. 보험회사가 보험종목(개인용, 업무용, 영업용)/담보/차종을 기준으로 보험료를 산출하기 때문에 동 기준에 부합하게 원가지수가 공표되어야 활용성이 높아질 것으로 생각된다.

담보별로 산출된 원가지수 중에서 공표대상은 이원화되는 것이 적합하다고 판단되므로, 산출 가능한 담보별 원가지수 중에서 의무담보에 대한 것만 공표대상으로 하는 것이 적합해 보인다. 공식적으로 원가지수가 발표될 경우에 원가지수의 변화 값이 보험료 조정의 가이드라인이 될 수 있는데, 임의담보까지 보험료 적용 가이드라인을 제시하는 것은 자유화의 취지에 부합하지 않다고 생각된다. 따라서 현행 제도의 두 가지 목표(피해자 보호 강화 및 자유화를 통한 시장효율 극대화)를 달성하기 위해서는 의무담보에 국한하여 보험금 원가지수를 공표하는 것이 적합한 것으로 생각된다. 의무담보에 대한 원가지수 변화폭을 감안하여 개별보험회사가 자기회사의 통계자료로 산출한 원가지수와 조정을 통해 보험료를 산출하게 하고, 임의담보에 대하여는 자유화의 취지에 부합하게 보험회사에서 자유롭게 자사통계에 근거하여 보험료를 산출하여 경쟁하도록 유도할 필요가 있다고 생각한다.

〈그림 IV-2〉 원가지수 공표 및 사용 이원화



3. 실질적 가격자유화 환경 조성

현재 자동차보험은 형식적으로 완전자유화가 되어 있어서 법적·제도적 장치 측면에서 가격자유화 확대 방안을 찾기가 쉽지 않아 보인다. 2000년 자유화 이후 자동차보험 손해율 및 보험료 인상을 둘러싼 갈등도 제도적 자유화가 뒷받침되지 않았기 때문에 발생한 것이 아니었다. 자동차보험상품을 모두 의무가입해야 하는 것으로 오인하여 자동차보험 모든 담보에 대해 보험료를 인상하는 것에 대한 사회적인 거부감이 보험료 조정 결정에 영향을 주는 등 제도적 장치와 무관하게 가격 및 상품개발이 이루어졌던 것이다.

자동차보험회사의 가격 결정에 실적 손해율이 아닌 외부적 요인이 영향을 줄 경우에 현재 우리나라와 가격통제가 심한 나라에서 발생하곤 하는 문제, 즉 자동차보험 판매 축소, 공동인수물건 증가와 같은 갈등을 유발할 수 있는 현상이 발생한다. 이러한 갈등유발요인을 해소하는 가장 좋은 방법이 보험회사의 가격 결정이 손해율에 부합하게 자유롭게 이루어지도록 하는 것이다.

보험회사의 가격 결정에 자유를 주었던 여러 국가들, 예를 들면 독일, 영국, 프랑스, 미국²⁰⁾의 경우 노스캐롤라이나 주의 경우를 보면 가격 통제를 했던 시기에는 보험회사의 가격 결정능력이 줄어들고, 자동차보험 판매를 축소하며, 잔여시장의 규모가 확대되는 등의

20) 규제가 강했던 주(매사추세츠, 뉴저지, 사우스캐롤라이나)는 규제로 인한 높은 손해율로 회사철수, 잔여시장 확대 등의 애로사항이 발생하였음

현재 우리나라가 겪고 있는 현상과 비슷한 현상이 나타났었다. 이들 국가는 가격통제로 인해 나타나는 여러 문제해결을 위해서 실질적 가격자유화를 실시하였고, 그 결과로 가격통제로 인하여 나타났던 문제가 상당부분 해소되기에 이르렀다.

가격자유화가 이루어지면 자동차보험 가격을 보험회사가 자유롭게 결정하기 때문에 보험료가 부당하게 인상될 것이라는 우려가 있다. 그러나 우리나라의 경쟁상황과 외국의 예를 보면,²¹⁾ 이러한 우려는 기우가 될 가능성이 커 보인다. 그 이유로는 첫째, 자동차보험 가격 결정은 통계에 근거하여야 한다는 측면이다. 즉, 자동차보험 가격 결정은 통계에 근거하여 결정되므로, 통계로 확인할 수 있는 상황과 괴리된 과도한 요율수준을 결정하기 어렵다. 둘째는 보험회사 사이의 가격경쟁이 치열하다는 점이다. 현재 우리나라 보험회사가 공급하는 자동차보험상품은 모두 유사하다. 즉, 대인배상Ⅰ, 대인배상Ⅱ, 대물배상, 자기신체사고, 자기차량손해 및 무보험차상해라는 담보를 축으로 한 상품구조를 가지고 있고, 이 상품에 회사별 특색이 반영된 각종 특약이 반영되어 회사별 자동차보험상품이 만들어져 있다. 이처럼 회사별 자동차보험상품이 동일한 상황에서 보험회사가 자동차보험 시장 손해율이 좋을 때 취할 수 있는 경쟁전략은 시장 확대 전략이며, 시장 확대 전략의 핵심은 가격인하경쟁이 된다. 즉, 상품내용이 동일한 상황에서 보험회사는 주로 자동차보험 가격을 통해 시장 확보경쟁을 한다. 즉, 통계로 확인할 수 있는 최대한도의 보험료 할인으로 경쟁을 할 개연성이 크다. 이러한 경쟁구조하에서 자동차보험 가격자유화가 실질적으로 이루어진다고 하더라도 보험회사가 실적손해율에 벗어난 과도한 가격 결정을 할 수 없다고 생각된다. 최근 손해율 증가의 주요 원인도 회사들이 할인특약 판매를 확대한 것이 일정 부분 영향을 준 점이 이를 대변한다. 현재 자동차보험 시장경쟁 상황에서 과도한 가격 결정을 하는 경우는 회사들이 가격 담합을 하는 것이지만, 공정거래위원회에서 가격담합 여부를 상시적으로 세밀하게 관찰하고 있기 때문에 이러한 방식도 가능하지 않다.

이러한 이유를 볼 때 우리나라에서 자동차보험 가격증감은 가격자유화보다는 보험금을 구성하는 사고발생률과 1사고당 손해액의 증감에 주로 영향을 받는 것으로 생각된다. 사고발생률은 운전여건 등에 관계되므로 운전여건 변화에 따라 발생률의 부침이 일어나지만, 1사고당 손해액은 경제상황과 여러 제도적 변화의 영향을 받는다. 국가는 사고발생률을 줄이기 위해 다양한 제도를 도입하거나 도로 등 교통여건을 개선하고, 자동차회사는 자동차안전운행 장치를 개발하여 부착하는 등의 노력을 한다. 그 결과 사고발생률은 점진적으로 낮아지는 추세에 있다. 이에 반하여 1사고당 손해액은 경제성장률에 연동하여 매년 증가하고, 사고 피해자가 충분한 보상을 받도록 하려는 사회적 분위기로 보험금이 더

21) 보험개발원(2020. 7)

많이 지급되는 방향으로 제도가 바뀌곤 한다. 치료비에 대하여는 과실비율이 적용되지 않는 등의 제도가 그 예이다. 이와 더불어 보험사기 및 모럴해저드가 의심되는 행위를 통해 보험금 누수가 발생하는 부분도 1사고당 손해액에 포함된다. 따라서 보험금 증가를 방지하는 장치가 잘 작동하지 않는다면, 1사고당 손해액 증가로 인한 평균보험금 증가, 평균보험금 증가로 인한 평균보험료 증가현상이 나타날 개연성이 매우 크다.

엄격한 요율통제제도에서 요율규제완화 쪽으로 방향을 틀었던 미국의 매사추세츠, 뉴저지, 사우스캐롤라이나의 경우를 보더라도 요율규제완화 이후 평균보험료가 다소 감소하다가 다시 증가하는 현상을 보이고 있는데, 그 원인이 사고발생률(빈도)과 1사고당 손해액(심도)에 있는 것으로 보인다.²²⁾ 이들 3개주의 현상은 미국전체 주의 현상과 동일하다.

이러한 해외의 사례를 볼 때, 자동차 보험료 인상 여부는 주로 보험금에 영향을 주는 요인, 즉 사고발생률과 1사고당 손해액의 증감에 영향을 받는다. 가격 결정권을 보험회사에 줌으로써 보험회사가 이기적으로 보험료를 인상할 것이라는 생각은 시장경쟁강도가 낮은 곳에서 일어날 수 있으며, 시장경쟁이 치열하게 이루어지는 곳에서는 실현가능성이 낮은 것으로 추측된다.

〈표 IV-3〉 미국의 담보별 빈도와 심도 증감률('14년부터 '16년)

(단위: %)

담보	손해액	심도	빈도
Bodily Injury	9.6	7.0	2.2
Property Damage	14.7	11.5	2.9
Personal Injury Protection	18.4	7.7	10.2
Collision	11.1	8.2	2.6
Comprehensive	11.0	8.3	2.6

자료: 보험개발원(2020. 7), p. 10

따라서 현재와 같은 자유화 시대임에도 불구하고 존재하는 것처럼 보이는 그림자 규제 부정적 현상을 해소하기 위해서는 실질적 자유화가 이루어지도록 해야 할 것으로 생각되지만, 그림자 규제를 가능하게 하는 근본 원인인 국민의 자동차보험에 대한 인식 개선이 선행적으로 필요해 보인다. 즉, 보험회사가 자동차보험 가격 결정을 자유롭게 할 수 있도록 제도가 만들어졌다는 점, 다만 의무담보에 대하여는 보험금 원가지수를 발표하여 부당

22) 보험개발원(2020. 7)

하게 보험료를 높게 인상되는지 확인할 수 있도록 한다는 점 그리고 임의담보에 대하여는 보험회사가 마음대로 가격을 조정할 수 있도록 실질적 자유화를 실시한다는 점 등을 국민을 상대로 적극적 그리고 수시로 홍보해야 할 필요가 있다고 생각된다.

4. 보험금 누수 방지를 위한 상시적 원가 관련 제도 개선 체계 구축

가. 의무담보 보험금 원가지수 산출, 공표 주체

의무담보에 대한 보험금 원가지수 공표제도가 실효성 있게 운영되기 위해서는 이를 운영할 수 있는 주체가 필요하다고 생각된다. 현재 자동차보험산업에 보험금 원가지수를 산출할 수 있는 곳으로는 보험개발원²³⁾이 있다. 따라서 보험개발원으로 하여금 자동차보험 보험금 원가를 산출하여 공표하도록 하는 방법을 생각해볼 수 있다.

보험개발원이 보험업법에 근거한 법정기관이며 보험회사들이 참조하여 사용하는 참조순 보험료를 산출하는 기관이므로 보험금 원가 공표를 하도록 할 수 있을 것으로 판단된다. 다만 보험업법 제76조(보험요율 산출기관) 제3항의 보험개발원 업무에는 보험금 원가지수를 산출, 공표할 수 있는 권한이 명시되어 있지 않다. 따라서 보험개발원으로 하여금 동 업무를 하도록 하기 위해서는 보험업법 제176조 제3항의 4호 또는 6호에 근거하여 시행령에 동 업무를 규정할 필요가 있다.

23) 보험개발원은 보험업법에 의하여 참조순보험요율 산출 등을 위해서 보험회사의 통계를 집적, 관리할 수 있음

〈표 IV-4〉 의무담보 보험금 원가지수 공표 법률규정(안)

현행	변경
제86조(보험요율 산출기관의 업무) 법 제176조 제3항제6호에서 “대통령령으로 정하는 업무”란 다음 각 호의 업무를 말한다. 〈개정 2012. 7. 24., 2019. 10. 1.〉 1. 보유정보의 활용을 통한 자동차사고 이력, 자동차 기준가액 및 자동차 주행거리의 정보 제공 업무 2. 보험회사 등으로부터 제공받은 보험정보 관리를 위한 전산망 운영 업무 3. 보험수리에 관한 업무 4. 법 제125조의 상호협정에 따라 보험회사가 공동으로 인수하는 보험계약(국내 경험통계 등의 부족으로 담보위험에 대한 보험요율을 산출할 수 없는 보험계약은 제외한다)에 대한 보험요율의 산출 5. 법 제194조 제4항에 따라 위탁받은 업무 6. 「근로자퇴직급여 보장법」 제28조 제2항에 따라 퇴직연금사업자로부터 위탁받은 업무 (신설) 7. 다른 법령에서 보험요율 산출기관이 할 수 있도록 정하고 있는 업무	제86조(보험요율 산출기관의 업무) 법 제176조 제3항제6호에서 “대통령령으로 정하는 업무”란 다음 각 호의 업무를 말한다. 〈개정 2012. 7. 24., 2019. 10. 1.〉 1. 보유정보의 활용을 통한 자동차사고 이력, 자동차 기준가액 및 자동차 주행거리의 정보 제공 업무 2. 보험회사 등으로부터 제공받은 보험정보 관리를 위한 전산망 운영 업무 3. 보험수리에 관한 업무 4. 법 제125조의 상호협정에 따라 보험회사가 공동으로 인수하는 보험계약(국내 경험통계 등의 부족으로 담보위험에 대한 보험요율을 산출할 수 없는 보험계약은 제외한다)에 대한 보험요율의 산출 5. 법 제194조 제4항에 따라 위탁받은 업무 6. 「근로자퇴직급여 보장법」 제28조 제2항에 따라 퇴직연금사업자로부터 위탁받은 업무 7. 자동차보험 의무담보(대인배상 I 및 대물배상)의 제도 변경에 따른 보험금 원가 변화율, 보험금 원가지수 산출 및 공표 8. 다른 법령에서 보험요율 산출기관이 할 수 있도록 정하고 있는 업무

보험개발원으로 하여금 의무담보에 대하여 보험금 원가지수를 산출, 공표하도록 하는 것은 의무담보에 대한 적정보험료 인상 효과를 국민에게 알리는 효과 등 여러 측면에서 효과가 있지만, 보험개발원의 기관 성격상 보험금 원가관리 등과 관련한 포괄적 업무를 하는 데 한계가 있을 수 있다.

따라서 의무담보에 대한 보험금 원가지수 공표뿐 아니라 자동차보험의 보험금 누수를 발생시키는 요인을 상시적으로 파악하여 범정부차원의 제도 개선을 추진할 수 있는 업무도 포괄한 정부조직을 설립하는 방법도 적극적으로 검토해볼 필요가 있다고 생각된다. 즉, 상품개발과 요율결정의 자유화라는 보험업법상 취지와 자배법의 취지를 담아서 가칭 「자동차보험 보험금 원가 평가위원회」를 설립하고, 동 위원회에서 1) 의무담보에 대한 보험금 원가 및 2) 제도변화를 통한 보험금 원가 변화율을 산출 공표하며, 3) 범정부차원의 보험금누수 제도 개선 상시추진 업무를 하도록 하는 방안을 검토할 필요가 있다고 생각된다.

나. 보험금 누수 방지를 위한 상시 제도 개선 체계 구축

자동차 보험료가 지속적으로 인상된다면 보험료 인상이 자유화 때문이라는 오해를 불러 일으킬 수 있으므로, 정책적으로 보험료 인상의 원인인 보험금 증가 현상을 억제할 수 있는 제도 개선이 수시로 꾸준히 이루어져야 할 것으로 생각된다. 특히 모럴해저드 등으로 인한 보험금 원가 증가 현상은 제도적 미비함 때문에 발생하고 이는 자동차보험제도의 건전한 운영의 중요한 방해요인이므로, 수시로 자동차보험제도 개선을 통해 불필요한 보험금 원가 증가요인을 제거하는 노력이 필요하다. 그리고 이러한 업무를 상시적으로 추진할 수 있는 주체도 필요하다고 생각된다.

다. 가칭 「자동차보험 보험금 원가 평가위원회」 운영 방안

자동차보험 자유화와 보험료 조정에 대한 국민의 거부감을 해소하는 방법은 국민의 인식에 부합한 제도를 마련하여 운영하는 것이라고 생각한다. 그리고 국민이 자동차보험 자유화의 본질, 효과 그리고 변화 등을 이해할 수 있는 장치마련이 필요하다고 생각된다. 이러한 측면에서 본 연구에서는 의무담보에 대하여 보험금 원가지수를 개발하여 공표하는 것, 임의담보 등에 대한 실질적 자유화 확대 및 자유화의 순기능 홍보, 불필요한 보험료 인상을 억제하기 위하여 보험금 누수를 방지할 수 있는 상시 제도 개선 체계 구축을 제안하였다. 이러한 업무가 실효성 있게 수행되기 위해서는 법적으로 뒷받침되는 실행주체가 필요하다고 생각되며, 이러한 업무를 수행할 조직으로 가칭 「보험금 원가 평가위원회」를 설립을 검토할 필요가 있다.

〈표 IV-5〉 보험금 원가 평가위원회 체계 및 역할(안)

□ 근거법률: 보험업법 또는 금융감독원의 보험업감독업무시행세칙
□ 위원회 구성: ○ 전문가(교수 등), 소비자단체, 공급자단체(보험회사) 각 3인과 정책당국 2인(금융당국 및 국토교통부)으로 총 11인으로 구성 ○ 사무국: 금융당국
□ 위원임명: 금융위원장
□ 실행조직: 금융당국이 지정한 기관
□ 업무: 1) 제도 변경 사항 모니터링, 2) 제도 변경 효과 산출, 3) 회사별 제도 변경 효과 적정성 심의 및 통보, 4) 의무담보 보험금 원가지수 산출 및 공표, 5) 자동차보험 보험금 누수 요인 제도 발굴 및 개선(법정부 TF 수시 구성)
□ 적용대상 담보: 자동차보험 의무담보(대인배상 I 및 대물배상)

〈그림 IV-3〉 자동차보험 보험금 평가위원회 운영구조

