

김규동 연구위원

요약

최근 이륜차 운행 증가와 관련하여 운전자의 안전 및 보험 가입에 관한 관심이 증가하였으며, 금융감독원은 보험 가입률 제고와 위험관리를 위해 ‘최초가입자 보호할인등급’ 신설과 ‘단체할인·할증제도’ 도입을 골자로 하는 이륜차보험 요율제도 개정을 시행하였음. 이를 통해, 최초가입자의 보험료 부담 완화와 보험 가입 증가, 단체의 자율적인 위험관리와 라이더의 안전 강화를 기대할 수 있음. 합리적인 요율제도 정착을 위해서는 할증등급 세분화를 위한 장기적 계획이 필요하며, 사고감소 정책과 병행되어야 함

- 최근 음식배달 산업의 성장으로 배달 라이더들의 운전 행태와 함께 이륜차보험의 비싼 보험료 및 낮은 가입률에 많은 관심이 집중되었으며, 이륜차보험 요율제도의 문제점이 지적되었음¹⁾
 - 전체 자동차 대수(2021년 12월 기준) 중에 이륜차 비중은 8.2%이지만, 사고 비중은 9.8%이고 사망자 비중은 15.2%로, 사고 빈도와 심도 모두 승용차에 비해 높은 것으로 조사됨²⁾
 - 특히 유상운송용의 보험료가 비싼 것으로 확인되는데, 이는 배달 라이더들의 부담으로 이어지게 됨
 - 유상운송용 이륜차보험의 2022년 연간 평균 보험료(224만 원)는 용도가 비슷한 영업용 자동차보험 연간 평균 보험료(107만 원)의 두 배 이상임³⁾
 - 비싼 보험료는 낮은 보험 가입률의 직접적인 원인이 되며, 이륜차 사고 시 손해 회복에 어려움이 발생하게 됨
 - 이륜차의 의무보험(대인 I, 대물) 가입률은 51.8%로 자가용의 96.5%에 비해 매우 낮으며,⁴⁾ 2021년 소화물전용운송업 배달원수(22만 명 추정⁵⁾)에 비해 유상운송용 이륜차보험 가입대수(64,152대)도 매우 적은 수준임
 - 또한, 이륜차보험 요율제도가 이륜차 사고와 보험 가입 문제를 더 악화시킬 수 있다는 지적이 제기되었음
- 금융감독원은 요율제도를 보다 합리적으로 운영함으로써 운전자의 보험료 부담을 완화하고 가입률을 제고하고자, 2023년 7월부터 개정된 이륜차보험 요율제도를 시행하였음⁶⁾

1) 2022년 4월, 대통령직인수위원회는 배달플랫폼 노동자들의 안전관리 강화와 보장사각지대 해소를 골자로 하는 이륜차보험 제도개선 계획을 발표한 바 있음

2) 국토교통부, 국토교통 통계누리; 도로교통공단, TAAS 교통사고분석시스템

3) 자동차보험은 임의보험인 대인배상II, 자기신체손해 담보에 대부분 가입하지만 이륜차보험은 의무보험만 가입하는 경우가 대부분으로, 자동차보험과 비슷한 수준으로 보장을 확대하면 보험료는 더 비싸지게 됨

4) 보험개발원, 자동차보험 월말보고서, 각 월호

5) 통계청, 지역별 고용조사

6) 금융감독원 보도자료(2023. 6. 28), “이륜차 운전자의 보험료 부담을 완화하고 보험가입률을 제고할 수 있도록 이륜차보험의 보험료 산정 체계를 개선합니다.”

- ‘최초가입자 보호할인등급(11N)’을 신설하여 최초가입자가 고위험 운전자와 동일한 요율등급을 적용받는 불합리한 요율제도를 개정하였으며, 이를 통해 최초가입자의 보험료 부담은 약 20% 정도 완화되었음
 - 개정 전 요율 제도에서는 보험 가입 후 사고가 발생해도 보험료가 할증이 되지 않고, 최초가입자와 사고 운전자에게 동일한 요율이 적용되었는데, 이는 최초가입자의 보험료 부담으로 이어져 보험 가입을 저해한다는 지적이 있었음⁷⁾
 - 이번 요율 개정에서 최초가입자 보호할인등급(11N)을 신설함으로써, 최초가입자의 보험료를 사고 운전자와 차등화하여 보험료 부담을 완화하였음
 - 자동차보험처럼 단체할인·할증제도를 도입하여, 단체의 손해를 실적에 따라 보험료 할인·할증이 가능하게 하였음
 - 자동차보험은 이미 단체의 손해를 기준으로 보험료를 산출하는 단체할인·할증제도를 시행하고 있음
 - 이륜차보험에는 단체할인·할증제도가 없었으나, 이번 개정을 통해 손해율이 보험료에 반영되도록 하였음
- 이번 이륜차보험 요율제도 개정으로, 최초가입자의 보험 가입률이 제고되고 이륜차 운전자의 안전이 강화되는 효과를 기대할 수 있음
- 최초 가입자들이 고위험 운전자들과 동일한 요율 등급이 적용되어 비싼 보험료를 부담하던 것과 달리, 자신의 위험에 적합한 보험료를 부담하게 됨으로써, 보험 가입이 증가할 것으로 기대됨⁸⁾
 - 운전자는 자신의 위험보다 보험료가 비쌀 경우 보험 가입을 줄이게 되는데, 기존 요율제도에서 최초가입자의 보험료는 위험에 비해 상대적으로 비쌌고, 이는 무보험 상태가 장기적으로 지속되는 원인 중 하나로 지적되었음
 - 최초 가입 후 사고가 발생하면 보험료가 인상(11N→11등급)되고 무사고를 유지하면 보험료가 인하(11N→12등급)되므로, 운전자는 보험료 절감을 위해서라도 안전운전에 더 주의할 것으로 기대됨
 - 합리적인 요율 제도에서는 할인·할증제도를 통해 운전자의 사고감소 효과를 기대할 수 있어야 함
 - 그러나 기존 이륜차보험 요율 제도에서는 최초 가입 후 사고가 발생하여도 보험료가 할증되지 않으므로, 운전자들은 상대적으로 안전운전에 소홀할 수 있어 사고감소 효과를 기대할 수 없었음
 - 단체할인·할증제도를 도입함으로써, 단체의 라이더에 대한 위험관리와 사고예방 노력이 강화될 것으로 기대됨
 - 단체할인·할증제도 시행으로 법인 이륜차에 대한 자율적인 위험관리(라이더에 대한 안전교육 강화 및 근무환경 개선)가 효율적으로 이루어질 것으로 보이는데, 이를 통해 라이더의 안전이 강화될 것으로 기대됨
- 이번 요율 개정은 보험료를 차등화하면서 보험가용성(Insurance affordability)을 유지하기 위한 절충안이라고 할 수 있음
- 이륜차보험도 자동차보험처럼 할증 등급을 신설하여 보험료를 차등화할 필요가 있으나, 갑작스러운 요율 변화는 고위험 운전자의 보험 가입을 어렵게 할 수 있음⁹⁾

7) 자동차보험 최초가입자는 11등급을 적용받고, 이후 사고 실적에 따라 보험료가 할증(1~10등급)되거나 할인(12~29등급)되는 방식임

8) 미국 개인용 자동차보험 시장에서는 보험회사가 운전자의 위험을 보험료에 적절히 반영할 수 있는 요율제도가 시행되는지에 따라, 보험 가입률과 사고 발생 및 보험금 지급에 유의한 차이가 있다는 다수의 연구가 있음

9) 미국 개인용 자동차보험 시장에서는, 보험료 인상과 고위험 운전자의 보험료 차등화를 제한하면 무보험 차량이 감소한다는 연구들이 다수 있음

- 이륜차보험도 자동차보험처럼 할증 등급을 세분화하고 보험료를 차등화하면, 운전자간 형평성이 개선되고 사고감소 효과를 극대화할 수 있음
- 그러나 할증 등급을 일시에 세분화하면, 일부 고위험 운전자의 보험료 부담이 급증하고 보험 가입이 감소하게 됨
- 특히 유상운송용 이륜차 운전자는 대부분 생계형 운전자로 소득이 높지 않을 것으로 추정되는데, 보험료가 급격히 인상되면 보험 가입이 더 어려워질 수 있음
- 자동차가 필수재로 인식되고 있는 미국에서는, 평균보험료 지출과 지역·계층별 소득 수준을 반영하여 자동차보험의 가용성을 확인하고 있는데, 이처럼 보험료 수준과 소득은 보험 가입에 직접적인 영향을 미치는 요소임¹⁰⁾

○ 이륜차보험의 합리적인 요율제도 정착을 위해서는 고위험 운전자에 대해서도 할증 등급을 세분화하는 장기적인 계획이 필요한데, 이는 사고감소를 위한 직접적인 안전대책 강화를 통해 이루어질 수 있음

- 고위험 운전자의 책임과 안전운전 유인 효과를 강화하기 위해서는, 고위험 운전자에 대해서도 자동차보험처럼 완전한 보험료 차등화가 필요함
 - 이번 개정을 통해 최초가입자에 대한 불합리한 요율 체계는 개선되었지만, 고위험 운전자들은 위험의 정도와 상관없이 여전히 동일한 요율이 적용되고 있는 불합리한 점이 있음
- 이륜차 교통위반 단속과 안전교육 강화 등의 정책을 통해 이륜차 사고가 감소하면 이륜차보험의 전반적인 보험료가 감소할 수 있는데, 이후 할증 등급을 순차적으로 세분화한다면 부작용 없이 이륜차보험 요율제도가 정착될 수 있을 것으로 보임
 - 사고율이 높은 상황에서는 보험료 인하가 불가능하고, 고위험 운전자의 보험 가입을 위해 완전한 보험료 차등화는 제한될 수밖에 없음
 - 국토교통부, 경찰청 및 유관 기관들은 후면번호판 단속, 안전교육 강화 등 이륜차의 교통법규 준수와 안전운전을 유도할 수 있는 다양한 수단을 강구하고 있는데, 이러한 정책들이 성과를 거둔다면 이륜차 사고는 감소하고 보험료는 인하될 것이며 보험보장은 확대될 수 있음

〈표 1〉 이륜차보험의 단계적 요율제도 개선과 기대 효과

단계	최초가입자 보호할인등급 신설 (1단계)	사고감소를 위한 안전대책 강화 (2단계)	보험료 차등화 완전 시행 (3단계)
내용 및 효과	<ul style="list-style-type: none"> • 최초가입자 보험료 부담 완화를 통한 보험가입 확대 • 고위험 운전자의 급격한 보험료 상승을 제한함으로써 보험 가용성 유지 	<ul style="list-style-type: none"> • 교통위반 단속 및 안전교육 확대 등 안전운전 유도과 사고감소 대책 강화 • 사고감소를 통한 보험료 인하 및 보험보장 확대 	<ul style="list-style-type: none"> • 순차적인 보험료 차등화 확대로, 합리적인 요율제도 실현

10) Insurance Research Council(2013), "Auto Insurance Affordability", The Institutes; Department of the Treasury(2016), "Monitoring Availability and Affordability of Automobile Insurance", Federal Register Vol. 81, No.134.