

損害保險 料率體系의 現況 및 自律化方向*

申 杞 澈

(財務部 保險局 · 保險計理人)

◀ 目 次 ▶

- I. 머리말
- II. 損害保險 料率體系의 現況
 - 1. 損害保險 料率의 算定原則 및 種類
 - 2. 保險料率의 算定에 영향을 미치는 諸 規制要素
 - 3. 損害保險 料率算出機關의 現況
- III. 規制料率과 自律料率의 長短點 比較
 - 1. 規制料率과 自律料率의 內容
 - 2. 他國의 料率自律化 趨勢
 - 3. 規制料率과 自律料率의 長短點 比較
- IV. 料率自律化의 現況과 向後方向
 - 1. 料率自律化의 現況
 - 2. 料率自律化 方向
 - 3. 料率自律化와 保險開發院의 役割
- V. 맺음말

I. 머리말

損害保險 料率制度는 국가별로 역사적 배경과

경제 · 사회적 여건 및 보험종목별 특성에 따라 상당한 차이가 있다.

料率制度의 변천과정을 살펴보면 保險制度가 정착하기 시작한 초기에는 대개 政府의 간섭이 없는 자유방임주의적인 시장형태가 이루어졌으나, 그러한 상황에서 保險事業者의 무분별한 料率競爭으로 인하여 보험회사가 파산하거나 保險金 支給不能事態가 발생하는 등 국민경제생활에 미치는 피해가 커졌다. 따라서 정부에서는 보험시장을 安定的으로 유지하기 위해 保險料率의 算定 및 使用에 대한 監督 · 規制를 가하기 시작하였으며, 특히 국민 다수를 보험계약 대상으로 하는 火災保險, 傷害保險, 自動車保險 및 家計綜合保險 등에서는 요율에 대한 事前認可 및 協定料率을 사용하도록 하는 강력한 規制를 하게 되었다.

그러나 세계 제2차 대전을 전후로 미국 등에서는 자유주의 경제체제가 강화됨으로써 보험사업에 있어서도 獨占禁止法을 적용하는 문제가 심각하게 대두되었으나, 보험사업의 특성상 타 산업과의 동일한 취급은 더욱 많은 문제를 발생시킬 수 있다고 보아 適正한 保險料率을 算定, 使用케 함으로써

* 本 論文은 필자 個人의 意見으로 財務部의 公式見解가 아님을 밝혀 둡니다.

보험사업자 및 보험계약자 모두를 보호할 수 있는 제도를 강구하게 되었다.

이에 따라 계약량이 풍부하여 충분한 統計資料가 확보될 수 있는 일부 保險種目에 대한 요율은 중립성이 보장된 料率算出機關에서 산정하도록 하고 대부분의 보험회사가 회원으로 가입함으로써 통일된 요율을 사용하는 料率制度를 채택하게 되었다.

최근의 損害保險 料率制度를 보면 일부 국가에서는 상당부분에 대해서 自由料率制度를 채택하고 있는 반면에 미국의 경우에는 保險危機(Insurance Crisis)를 맞아 自由料率制度를 채택하던 일부 주들이 料率規制를 강화하는 움직임도 있으며 일본은 料率算定 및 使用에 대한 철저한 事前認可制가 주종을 이루고 있는 실정이다.

우리나라의 경우에는 최근 들어서 제 외국의 保險市場 開放壓力에 따라서 생명보험시장의 신규 진입이 자유롭게 되었다. 그러나 생명보험의 경우에는 보상하는 위험이 단순하고 配當附保險을 원칙으로 하므로 시장개방 이후에도 保險料率에 대한 문제가 크게 부각되지 않고 있다.

그러나 損害保險은 그 자체가 無配當保險이고, 市場開放은 곧 保險料率의 자율화를 의미할 정도로 保險料率이 중요한 문제로 부각되고 있다. 특히 우루과이 라운드 협상과 관련하여 수출적하보험은 1993년에, 수입적하보험은 1995년부터 Cross border를 허용토록 할 방침인바, 이는 곧 1995년 부터는 적하보험의 料率自律화가 불가피하다는 것을 의미한다.

損害保險 料率自律化의 효과에 관해서는 학자간에 의견이 다르며, 우리나라에서는 損害保險 料率檢證制度가 실시되고 공식적이고 정기적인 料率調

整은 금년 8월에 처음으로 실시한 터이라 사실상 自由料率體制로 급속히 이행하는 것은 보험자의 受容能力에도 많은 문제가 있으리라고 본다.

本 論文은 따라서 현 단계에서의 구체적인 保險料率의 自律化方案을 밝히기 보다는 현재의 料率體系, 自律料率과 規制料率의 長短點 比較, 料率自律化의 現況과 向後 方向 등에 대해 개략적으로 살펴봄으로써 보험사업자들이 향후 損害保險產業의 料率自律化에 대한 對策 마련을 위한 방향을 제시하고자 하는데 目的이 있다.

II. 損害保險 料率體系의 現況

1. 損害保險 料率의 算定原則 및 種類

가. 損害保險 料率의 算定原則

保險料率은 보험자와 계약자 양자의 견지에서 合理的이고 妥當하며, 適正한 것이 되어야 하며 보험자의 입장에서는 그 요율이 전체로서 保險金, 諸 經費 등의 지출에 지장이 없고 非常危險 準備과 適正한 企業利潤을 취득할 수 있을 정도가 되어야 하며 계약자의 입장에서는 해당 위험이 야기하는 손해를 보상하는 保險金에 諸 經費, 非常危險 準備 및 보험자의 企業利潤에 대한 合理的인 부과액을 가산한 타당한 금액을 부과하도록 요구한다. 그러나 타당한 金額과 水準을 결정하는 것은 결코 용이한 일이 아니며 일반적으로 危險에 영향을 미치는 모든 요소를 고려하여 산출되는 保險料率은 合理的인 것이라고 볼 수 있다.

따라서 이러한 基準에 입각하여 산정된 料率이야말로 비로소 『合理的이며 또한 妥當한 것』이어야

하며, 不當하게 差別的인 것이어서는 아니된다』는 料率算定の 根本原則에 합치하는 것이 될 것이다.

적정한 보험요율의 산정에는 준수하여야 할 많은 제 원칙이 필요하며 이들 원칙중에는 외국에서는 법적 강제조항으로서 엄수되지 않으면 안되는 것도 있다.

적정한 保險料率의 算定原則은 보통 기본 원칙으로는 適正性(adequacy), 公評性(equity), 非過渡性(not excessiveness)의 세가지 원칙을 든다. 부수되는 원칙으로는 安定性(stability), 適應性(responsiveness), 損害防止 促進性(promotion of loss control), 非常危險에 대한 對備(provision for contingency), 單純性(simplicity)의 다섯가지 原則을 든다.

나. 損害保險 料率의 種類

1) 監督에 따른 구분

가) 認可料率(approval rate)

認可料率은 보험사업자 또는 요율산정기관이 보험요율 산정에 관한 근거자료를 첨부하여 認可機關에 신청하고 엄격한 審議를 거쳐 認可를 받는 요율이다.

認可料率制度는 保險料率監督의 대표적인 형태로서 국민 다수의 일상 생활과 직접 관련이 있는 火災保險, 自動車保險, 一般賠償責任保險 및 綜合保險 등에 적용되고 있는 것이 일반적인 추세이며 認可料率은 아래와 같이 監督의 정도에 따라 다시 세가지의 형태로 구분할 수 있다.

- ① 事前認可料率(prior approval rate)
- ② 申告後 使用料率(file & use rate)
- ③ 使用後 申告料率(use & file rate)

나) 非認可料率

비인가요율은 보험요율에 대하여 행정당국으로부터 일체의 規制를 받지 않고 사용하는 自由競爭料率을 말하며, 비인가요율을 사용할 수 있는 보험종목은 주로 船舶保險, 航空保險 등 企業保險商品으로서 특히 過去實績을 알기 어렵거나 多數의 法則을 적용할 수 없는 위험으로 신뢰할 만한 統計의 뒷받침이 없는 경우의 상품 등으로 제한하고 있는 것이 일반적이다.

그러나 非認可料率制度下에서는 보험회사의 過渡한 競爭으로 인하여 支給不能事態를 초래할 수 있고, 또 上位會社에 시장이 집중되어 寡占形態의 管理價格의 경향을 나타내는 문제가 발생할 수 있다.

2) 競爭에 따른 區分

가) 協定料率(tariff rate)

協定料率이란 2개 이상의 보험회사가 料率을 協定하는 일종의 價格카르텔이며 自由競爭料率로 인한 요율의 덩핑이나 계약자에 대한 부당차별의 피해를 방지하기 위한 공동안전조치로서 보험시장의 안정을 도모하기 위한 料率制度이다.

나) 非協定料率(non-tariff rate)

비협정요율은 보험회사별로 독자적인 요율을 사용하는 요율제도로써 보험시장의 가격 구조적 측면에서 協定料率과 구분되고 있다. 이 料率制度는 다분히 自由競爭의 시장의 성격을 띠고 있으며 비인가요율과는 동일한 개념으로는 볼 수 없으나 비인가요율제도와서와 마찬가지로 과당경쟁으로 인한 支給不能 및 보험회사의 破産 등의 문제가 발생할 수 있다.

3) 적용방법에 따른 구분

가) 固定料率(fixed rate)

固定料率은 一定料率이라고도 하며 보험의 목적

별 또는 危險要因別(rating schedule)를 작성하는 것이 가능하다. 그러나 요율산출표를 사용하기에는 너무 可變性이 많을 경우에는 언더라이터의 판단에 따라 요율을 결정하는 判斷料率로 하나의 料率로 고정되는 요율형태로서 料率體系가 너무 硬直化되어 있는 단점이 있다.

나) 範圍料率(ranging rate)

範圍料率은 보험의 목적별 또는 위험요인별로 最高와 最低만을 정하거나 또는 標準料率을 정하여 놓고 보험의 목적별로 危險實態에 적합하게 요율을 수정하여 적용할 수 있는 제도이다.

이를 사용하는 이유는 損害保險의 危險要因이 복잡하고 또 다양하기 때문에 固定料率을 사용하는 것이 곤란한 경우가 있으며 또한 料率의 固定化를 방지하기 위해서이다.

그러나 이 料率制度는 보험사업자가 料率 競爭手段으로 활용할 경우 最低料率로 固定化되는 폐단이 있다.

4) 體系에 따른 區分

가) 等級料率(class rate)

等級料率은 광범위한 동일 위험집단별로 동일한 요율을 적용하는 요율체계로서 주로 가계성보험에 많이 사용되는 요율형태이며 등급분류의 기본은 損害頻度 및 損害規模에 영향을 미치는 일정한 특성에 따라 분명하게 정의가 내려져야 하고 또한 각 등급의 특성들도 쉽게 확인될 수 있어야 한다.

等級料率은 요율적용이 간편하여 언더라이팅에 덜 숙련된 사람도 쉽게 이용할 수 있고, 또 적은 비용으로 요율을 적용할 수 있는 장점이 있는 반면, 料率體系의 單純性, 硬直性으로 인하여 동일 등급에 해당하는 모든 계약자에게 정확히 평균화될 수 없는 단점이 있다.

나) 個別料率(individual rate)

個別料率은 다수의 동질 위험이 존재하지 않거나 또는 특수한 위험을 가지고 있는 물건에 대해서 사용하는 요율체계로서 결과적으로 매 위험 등급에 단지 하나만의 保險目的物이 있는 것으로 볼 수 있다.

일부 위험들은 손해 발생빈도와 크기에 영향을 미치는 특성을 어느 정도 알 수 있고 그 결과에 대해서도 합리적인 정확성을 갖고 추정할 수도 있으며 또한 이러한 위험들에 대하여 매 위험별로 요율을 산출하는데 사용되는 料率算出表料率(judgement rate)을 사용하기도 한다.

個別料率중 判斷料率은 언더라이터의 판단에 따라 요율이 신속히 변경될 수 있는 유연성이 있으며 요율산출표에 근거를 둔 요율은 판단요율보다는 유연성은 적으나 個別料率을 결정하는데 있어 동일성을 도모하며 또한 피보험자로 하여금 요율이 어떻게 결정되며 어떠한 조치를 취하면 보험료를 할인 받을 수 있는가를 쉽게 하는 장점이 있다.

5) 成果(merit)에 따른 구분

가) 經驗料率(experience rate)

經驗料率은 等級料率(또는 매뉴얼 料率)을 기초로 經驗期間(통상 3년) 동안의 피보험자의 손해 실적에 따라 상향 또는 하향 조정되는 요율이다. 경험요율제도의 목적은 損害防止의 勸獎 및 피보험물건에 대하여 보다 정확한 보험료를 부과할 수 있도록 하는데 있으며 勤災保險, 賠償責任保險중 일부 및 船舶保險 등에서 사용되고 있다.

이 요율은 판단기준이 되는 실적의 기간, 범위, 자료의 한계성 등에 따라 安全率을 부가하여 산출되는 경우가 많으며 이 요율제도와 유사한 廻及料

率(retrospective rating)과 구별하기 위해 『prospective experience rating』이라고도 한다.

나) 遡及料率(retrospective rate)

遡及料率은 손해실적을 반영하여 할인·할증을 부가하는 면에 있어서는 經驗料率과 유사하나 손해실적을 적용하는 기간이 근본적으로 다른 것이 특징이다.

遡及料率制度에서의 最終保險料는 보험기간 동안의 손해를 근거로 산출하며 일정한 最低保險料 및 最高保險料 범위내에서 조정된다. 이 요율제도는 요율의 안정성보다는 적응성에 더 중점을 두는 경향이 있으며 관리자에게는 상당히 복잡하고 비용이 많이 소요되고 있으나 공정성이란 견지에서 볼 때는 합리적인 요율제도로 알려지고 있다. 과거 우리나라에서는 근재보험에서 일부 적용된 적이 있으나 현재는 사용되지 않고 있는 실정이다.

다) 點檢料率(schedule rate)

點檢料率은 基準料率(base rate or key rate)을 기초로 정형화된 체크리스트에 따라 할인·할증을 부가하여 적용요율을 산출하는 요율제도이다. 이 요율을 적용하기 위해서는 피보험물건에 대한 事前點檢(underwriting survey)이 반드시 수행되어야 하기 때문에 點檢料率 또는 豫定料率이라고 부르고 있으며 火災保險 및 機械保險에서 가장 많이 활용되고 있다.

이 요율방식은 정형화된 요율산출표를 사용하므로 동일한 특성을 가진 보험의 목적에 대해 동일한 요율을 적용할 수 있어 요율의 統 一性 및 公平性을 촉진하게 되며 계약자가 요율산출과정을 쉽게 이해할 수 있으며 損害防止 措置를 통하여 요율이 어떻게 감소되는가를 알 수 있게 해준다.

그러나 요율산출에 많은 비용이 들고 짐김요원

의 주관적 판단에 따라 신축성이 있으며 기계적 안전도에만 중점을 둠으로써 인적 안전도를 무시하는 단점이 있다.

다음의 〈表 1〉에서는 이상에서 살펴본 요율의 종류에 의거하여 현재 우리나라에서 판매되고 있는 주요 보험종목의 요율형태에 대해서 살펴본다.

2. 保險料率의 算定에 영향을 미치는 諸 規制要素

손해보험의 보험료는 손해보상이 예정된 純保險料 부분과 사업운영에 필요한 經費 및 利潤에 충당되는 附加保險料에 의하여 구성된다. 순보험료 부분은 명확하게 계약규모에 의하여 변동하는 比例費이므로 高額契約이라고 하여 料率割引의 여지는 존재하지 않는다. 여기에 대하여 부가보험료 부분은 현행 요율제도하에서는 순보험료의 일정비율로서 부가되고 있다. 따라서 순보험요율이 높은 계약일수록 부가보험요율은 상대적으로 높게 되며, 계약의 규모를 나타내는 보험금액에 정비례하여 부가보험료는 증가한다.

손해보험 계약에서 순보험료율 즉 危險率이 높다면 保險需要는 커지며, 대리점을 통하지 않고 직접 계약이 이루어지는 등 契約募集의 經費가 절약되므로 부가보험요율이 저율이어야 할 필요가 있다. 또한 계약의 규모가 커짐에 따라 부가보험료의 절대액은 증가할지라도 결코 비례적으로 증가되는 것은 아니다. 부가보험료에는 각종 수수료·이윤부분과 같이 일정율로서 지출·계상됨에 따라 비례적으로 증가되는 부분도 포함되어 있지만 인건비·물건비와 같이 총영업 규모에 대하여 고정적 혹은 준고정적으로 지출되거나 영업규모의 증대에 따라 계약 1건당 또는 일정보험금액에 대하여 체감적으로 부담하는 부분 및 물건비 가운데

주요 보험종목별 요율형태

개발원 요율 : ●

기 타 : ○

(表 1)

保險種目	料率形態		料率監督		料率競爭		料率適用		料率體系		成果反映		
	許 可	非許可	協 定	非協定	固 定	範 圍	等 級	個 別	經 驗	遡 及	點 檢		
1. 화 재													
- 국 문	●		●		●		●		●				
- 영 문	○			○		○		○					
2. 자동차													
- 책 임	●		●		●		●		●				
- 종 합	●		●		●		●		●				
3. 해 상													
- 수출적하		●		●	●		●		●				
- 수입적하	●		●		●		●		●				
- 500톤미만 선박		●		●	●		●		●				
- 500톤이상 선박		○		○		○		○	○				
- 운 송	●		●		●		●		●				
4. 특 종													
- 상 해	●		●		●		●		●				
- 근 재	●		●		●		●		●				
- 배상책임(국문)	●		●		●		●		●				
(영문)	○			○		○		○					
- 도 난	●		●		●		●		●				
- 원자력		○		○		○		○					
- 기관·기계	○			○	○			○					
- 보증(신원,크레디트, 가계수표)	●		●		●		●		●				
- 가스배상(국문)	●		●		●		●		●				
(영문)	○			○		○		○					
- 주택상공종합	○		○		○		○		○				
- 가정생활보험	●		●		●		●		●				
- 가정종합보험	○		○		○		○		○				
- 동산종합보험	●		●		●		●		●				
5. 장기보험	○			○	○		○		○				

주) 기관기계 보험의 경우 국문요율 적용대상 계약으로서 보험가입금액이 20억원이하의 계약은 협정요율대상이나 아직 실적이 전체의 10% 미만으로 미미한 상태임.

통신비·인쇄비와 같이 계약 1건당 고정적인 비용도 포함되어 있다.

위와같은 保險料의 構成을 전제로 현행 손해보험 요율산정에 영향을 미치는 規制要素는 다음과 같다.

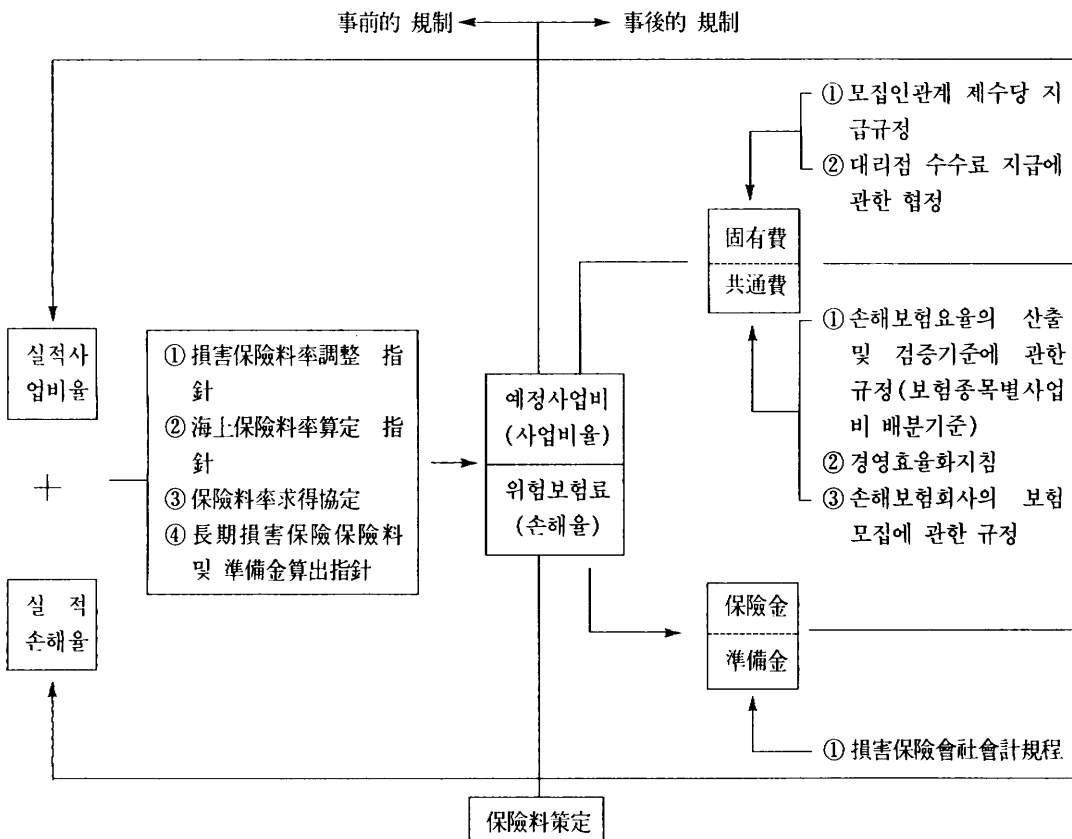
즉 사전적으로는 損害保險料率調整指針, 海上保險料率算定指針, 保險料率求得協定 및 長期損害保險 保險料 및 責任準備金算出指針 등에 의하여 사용할 수 있는 요율이 규제가 된다. 사후적으로는

일단 보험요율이 책정되고 나면 각종 募集手數料 協定, 經營效率化指針, 損害保險 料率의 算出 및 檢證基準에 관한 규정에 따라 제출하는 保險種目別 事業費 配分基準 등에 따라 보험종목별 實績事業費가 결정된다. 또한 순보험료 부분에서는 損害保險會社의 會計規程에 따라 보험가입자 보호를 위해 적절한 준비금을 쌓도록 제한받고 있다.

위의 내용을 간략히 도표로 표시하면 다음과 같다.

〈그림 1〉

保險料率에 영향을 미치는 제 요소



가. 事前的인 規制要素

손해보험 요율산정에 영향을 미치는 사전적인 요소는 損害保險料率調整指針, 保險料率求得協定, 海上保險料率算定指針 및 長期損害保險 保險料 및 責任準備金 算出指針의 네가지로서 이것들은 해당 종목에 대한 요율의 적용에 대해서 규정하고 있는 것으로 각각의 내용을 보면 다음과 같다.

1) 損害保險料率調整指針

동 지침은 손해보험요율의 조정에 필요한 사항을 정하여 적정하고 공정한 요율수준을 유지하도록 함으로써, 계약자를 보호하고 손해보험 산업의 건전한 발전을 도모하고자 시달한 지침이다.

동 지침의 내용은 모든 손해보험 사업자가 공동으로 인가받아 사용하는 協定料率(장기손해보험요율, 범위요율, 시험요율 및 자유요율을 적용하는 보험종목은 제외)을 대상으로 料率의 調整期間, 調整要件, 調整要因의 算出公式, 調整率의 決定 등을 정한 것으로서 대상이 되는 종목은 결국 엄격한 事前認可 料率이 된다.

2) 保險料率求得協定

보험요율구득협정은 보험사업자간의 相互協定으로서 체결배경은 保險料率 水準의 적정성과 외국 재보험회사로 부터의 부분별한 競爭料率 求得에 따른 지나친 차등요율을 방지하고자 하는 것이다.

동 협정의 내용은 火災, 船舶, 航空 및 特種保險 중 현행 보험요율서에 규정된 認可料率을 사용하지 아니하는 계약은 재보험자가 제시하는 요율로 원보사가 계약을 인수하게 되어 있는바, 해당보험의 특성에 비추어 대한재보(주)를 통해 요율을 구득하는 범위를 지정하도록 한 것으로 특성상 自由料率이기는 하지만 원보사나 보험가입자는 料率選擇의 여지가 없이 대한재보(주)가 제시하는 요율

만을 사용해야만 하는, 즉 競爭的인 料率求得을 제한한다는 문제가 있다.

동 요율구득협정이 적용되는 보험의 種目 및 適用範圍는 다음과 같다.

〈表 2〉 料率求得協定 對象種目 및 適用範圍

對象種目	適 用 範 圍
火災	· \$300만 이상 계약 및 외국 카관 업체의 보험물건 등
船舶	· 500톤 이상 선박 중 \$2,000만 미 만 계약(소형선사), \$1,000만 미 만(대형선사)
航空	· \$150만 미만 계약
特種	· 기술 : 20억원 초과 계약 · 조립 : \$1,500만 초과 계약

3) 海上保險料率算定指針

동 지침은 보험사업자의 해상보험 요율산정에 관한 기준과 절차를 정함으로써 공정하고 적정한 요율을 산정토록 함을 목적으로 하는 지침으로써 대상이 되는 종목은 수출적하보험과 500톤 미만 선박보험이다.

동 지침의 내용은 대상종목 요율을 2년마다 지침에 따라 보험개발원의 통계를 기초로 자율적으로 조정하고 보고하지만 하면 되는 것으로 성격상 완전자유요율의 전 단계인 自律料率의 성격을 지니고 있다.

4) 長期損害保險 保險料 및 責任準備金 算出指針

장기손해보험은 우리나라와 일본에서만 판매되는 보험기간이 장기(3년~15년)인 손해보험으로써 削減性을 싫어하는 국민의 성격에 맞추어 대부

분 저축보험료가 부가된 還給型을 취하고 있다. 동 보험의 특성은 보험기간이 장기이므로 保險料의 原價에 投資收入이 반영되어야 하며, 이에 따라 타 손해보험의 경우에는 保險料 算出基礎가 豫定事業費率과 豫定損害率로만 구성되어 있음에 반해 豫定利率이 추가된다.

이러한 장기손해보험의 保險料 算出基礎를 규제하는 지침이 『長期損害保險 保險料 및 責任準備金 算出指針』으로써, 이에 따르면 豫定利率은 8%, 豫定 危險率은 일반 손해보험의 보험료에서 事業費를 공제하고 예정이율로 보정한 율을 사용하며, 豫定事業費率은 保險期間과 還給金の 比率에 따라 最高限度와 最低限度를 제한받게 된다. 즉 성격상 사업비 부분에 대해서 使用範圍가 제한되는 範圍料率이라고 볼 수 있으며, 지침에 맞을 경우에는 신고후 판매, 지침에 없는 내용을 도입할 경우에는 事前認可를 받아야 되는 認可料率의 성격을 띠고 있다.

나. 事後的인 規制要素

사후적인 규제요소들로는 支給準備金の 적정성에 대해 규제하는 損害保險會社會計規程과 事業費의 사용을 제한하는 상호협정인 損害保險 募集人 關係 諸手當 支給規程, 損害保險 代理店 手數料 支給에 관한 協定の 두가지와 經營效率化 指針, 損害保險會社の 保險募集에 관한 規程 및 損害保險料率의 算出 및 檢證基準에 관한 規程 등 여섯가지가 있다.

이 여섯가지 요소들은 發生損害額 및 事業費의 使用을 제한함으로써 料率 檢證過程을 통한 料率 調整에 영향을 미치게 된다. 각각의 내용을 간략히 살펴보면 다음과 같다.

1) 損害保險會社 會計規程

보험료의 산정에 적용되는 發生損害額은 單位 保險期間에 실제로 지급한 保險金과 동기간에 발생했으나 保險金을 지급하지 않은 것에 대한 支給準備金の 합계액으로 구성된다. 그런데 支給準備金の 경우에는 일정한 공식이 있을 수 없으므로 會計處理方式에 의하여 변동이 많을 수 있으며, 이것은 즉시 保險料의 調整要因($1 - \text{實際合算比率} \div \text{豫定合算比率}$)에 영향을 미치게 된다.

따라서 어느 국가에서든 이러한 準備金の 자의적인 조정을 극소화하여 준비금의 過少積立에 따르는 經營不實로 보험가입자에게 支給不能事態를 가져오는 것을 피하기 위해 準備金 積立基準을 엄격하게 적용한다. 이런 취지에 의해 損害保險會社 會計規程에는 제 지급준비금에 대해 엄격하게 積立基準을 정하고 있다.

이에 따르면 保險契約準備金은 責任準備金과 非常危險準備金으로 나뉘며, 責任準備金은 支給準備金, 長期 貯蓄性 保險料積立金 및 未經過 保險料 保險料積立金으로 세분한다. 이중 지급준비금은 보험 종목별로 세분하여 규정하고 있으며, 특히 自動車保險의 경우에는 保險事故別로 추산하여 산출한 금액과 대차대조표일 이전 5년간의 事故發生 年度基準 平均支給保險金 方式(average payments method)에 의하여 산출한 금액중 많은 금액과 未報告 發生損害額(incurring but not reported; 대차대조표일 이전 1년간 경과보험료의 3% 해당액)의 합계액을 支給準備金으로 적립하도록 되어 있다. 결국 이것은 준비금의 적립 충실화에 기여하는 한편 保險料率의 調整要因에도 간접적으로 영향을 미치게 된다.

2) 損害保險 募集人 關係 諸手當 支給規程,
損害保險 代理店 手數料 支給에 관한 協定

損害保險 募集人 關係 諸手當 支給規程 및 損害保險 代理店 手數料 支給에 관한 協定은 保險事業者간의 相互協定으로 손해보험 종목별 募集人 手當 및 代理店手數料에 대하여 협정한 것이다.

이에 따르면 손해보험 종목별 모집인 수당이나 대리점 수수료는 만약 그 상품이 공동상품일 경우에는 각사가 同一한 金額을 지급하도록 되어 있다. 이는 과당경쟁을 지양하여 保險募集秩序를 확립하고 保險에 대한 公信力을 제고하며, 아울러 保險加入者를 보호하기 위한 것이나, 결과적으로는 각사의 경영효율을 무시한채 일률적으로 적용되는 것으로 실제 사업비율에 영향을 미쳐 損害保險 料率調整指針에 의한 調整對象 種目的 料率調整要因에 간접적으로 영향을 미치게 된다.

3) 損害保險會社の 保險募集에 관한 規程, 損害保險會社の 經營效率化指針

損害保險會社の 保險募集에 관한 規程 및 損害保險會社の 經營效率化指針에 따르면 보험사업자 및 모집종사자는 보험 모집과정에서 보험가입자에 대하여 특별한 이익의 제공을 약속하거나 保險料의 割引 또는 보험료 및 보험료의 利子代納 등 기타 어떠한 명목의 특별할 이익을 제공하는 행위는 하지 못하도록 하고 있다.

이것은 곧 협정에 의한 동일 보험료를 적용하여야 한다는 것으로 곧 사업비 집행한도를 제한함으로써 保險料率에 간접적으로 영향을 미치게 한다.

또한 상기 각종 相互協定 및 規程에서 정한 事項을 위배시는 제재금을 징수토록 하는 保險募集

秩序維持에 관한 相互協定도 운영중이다.

4) 損害保險 料率의 算出 및 檢證基準에 관한 規程

損害保險 料率의 算出 및 檢證基準에 관한 規程은 손해보험요율의 산출과 검증 등에 필요한 기준 및 절차에 관한 사항을 규정함으로써 적정하고 공정한 料率水準을 유지하고자 하는 것으로, 이의 부속 서류인 保險種目別 事業費 配分基準은 損害保險 料率 檢證報告書 作成方法에 따라서 작성 제출하게 되어 있다.

그런데 事業費의 경우 보통 固有費와 共通經費로 나누어 지는바, 固有費는 주로 募集手數料와 損害査定費 등으로서 앞에서 지적한 수수료 관계 상호협정에 의해서 제한을 받으며, 공통경비의 경우는 加入件數, 保險料 規模 등에 따라 정해진 기준에 의해 배분되게 된다. 따라서 實績事業費率은 동 기준에 영향을 받으며, 이는 합산비율(사업비율+손해율)에 의해 요율조정을 하는 損害保險 料率調整指針상의 조정대상 종목의 保險料 調整要因에 간접적으로 영향을 미친다.

3. 損害保險 料率算出機關의 現況

가. 料率算出機關의 연혁

어느 나라이든 대수의 법칙에 의한 公正하고 合理的인 保險料率의 算出을 위하여 요율산정 전문기관이 있게 마련이다. 특히 손해보험의 경우는 취급하는 종목이 다양하기 때문에 한두개 회사의 經驗統計로는 合理的인 料率을 산정하기가 사실상 불가하여 동일한 종류의 위험을 담보하는 대수의 보험자의 實績統計를 집계하여 適正料率을 제시해주는 料率算定 專門機關이 있게 마련이며, 이것은 그 나라가 自由料率制度를 택하든 規制料率制度를

택하든지와는 관계가 없다.

우리나라의 경우에는 1961년 이전에는 별도의 요율산정기구가 없이 손해보험 회사의 실무자들이 공동으로 요율을 산정하거나 損害保險料率算定委員會(1954년 재무부 설치 지시)에서 산정하도록 하였으나, 어디까지나 전문성과 객관성이 결여된 순수한 보험 종사자에 의한 보험요율산정에 불과하였다.

그러다가 1961년 10월 재무부는 대한손해보험협회에 대해 9명의 委員(업계 4인, 학계 1인, 건설업계 1인, 재무부 1인, 금융계 1인, 치안국 소방과 1인)으로 구성된 火災保險料率算定會를 설치하도록 지시하였다. 동기구는 1964년 8월 “火災保險”을 “損害保險”으로 변경하고 1965년부터는 任意團體로서 損害保險料率算定會로 재발족되었다. 그후 동 기구는 1974년 7월 감사원의 손보사에 대한 特別監事를 계기로 그 기능과 인원이 손보협회로 이관되었으므로 요율산정업무는 사실상 그 존재가 유명무실하게 되었다. 반면에 1978년 3월 韓國保險公社의 설립 이후 保險料率審議委員會 및 公社의 料率審議機能은 강화되게 되었다.

1980년 12월 31일 法律 제3320호에 의해 『獨占規制 및 公正去來에 관한 法律』이 제정, 공포됨에 따라 保險事業의 公正去來法 적용 여부가 거론되었고, 손해보험 업계에서는 요율산정단체의 재건이 구체적으로 논의되었으며, 또한 재무부에서는 1981년 11월 10일자로 “損害保險會社의 經營效率化指針”을 시달하여 1982년 1월 1일부터 損害保險料率算定委員會를 설치하여 장차 설립될 獨立 料率算定機構의 설립 준비작업과 동기구가 설립될때까지 保險料率算定 및 料率檢證에 관한 업무를 수행하도록 지시하였다.

이후 1983년 12월 師團法人 韓國損害保險料率算定會가 설립되었으며, 동기관은 1988년 12월 보험업법의 개정에 따라, 동 改定法 198조의 2항(保險料率 算出團體)의 設立根據에 의해 1989년 11월 18일 『保險開發院』으로 설립인가를 받아 1989. 12. 1일 개원식을 갖게 되었다.

동기구는 合理的이고 公正하며, 中立的인 입장을 견지하기 위하여 總會, 理事會, 專門委員會를 두고 있다.

나. 保險開發院의 機能

보험개발원의 설립목적은 “公正하고 合理的인 保險料率의 算出과 保險商品의 開發, 保險에 관한 調查研究 및 保險關聯 情報의 효율적인 管理·利用을 통하여 保險契約者 등의 이익을 보호하고 보험산업의 건전한 발전을 도모”하고자 하는 것이다.

따라서 그 주요 업무는 과거의 損害保險料率算定委員會의 기능보다 다양해졌으며, 향후 동 기관의 損害保險產業發展에 거는 기대가 매우 크다.

동 기관의 주요 업무는 다음과 같다.

- ① 保險料率의 算出 및 檢證
- ② 經驗生命表의 作成과 補正
- ③ 算出한 保險料率의 認可申請
- ④ 保險料率과 保險에 관련된 情報·統計·資料의 集積·管理·分析·作成 및 提供
- ⑤ 保險商品의 開發, 保險料率·約款에 관한 조사연구 및 작성
- ⑥ 보험사업자의 요청에 의한 基礎書類의 確認
- ⑦ 保險에 관한 調查研究 및 政策開發
- ⑧ 危險度 測定 및 契約引受 條件의 研究
- ⑨ 政府機關, 保險事業者, 기타 保險關係團體로부터 위탁받은 업무

⑩ 기타

한편 동 기관의 料率算定 對象種目は 아래와 같으며, 설립이후 근재보험 요율조정, 생명보험의 화인업무 등을 활발히 수행하고 있으며, 1991년 8월에는 자동차보험을 비롯한 損害保險 料率에 대한 調整認可申請을 하여 처음으로 정기적인 料率調整의 기틀을 마련하는 계기가 되었다.

- ① 火災保險：일반화재, 주택화재
- ② 海上保險：수입적하보험, 수출적하보험, 500톤 미만 선박보험, 운송보험
- ③ 자동차보험：책임보험, 종합보험, 운전자보험
- ④ 보증보험：신원보증, 신용카드, 가계수표보증보험
- ⑤ 傷害保險：보통상해, 해외여행상해, 학생안전보험
- ⑥ 법령상의 義務保險：가스사고 배상책임보험
- ⑦ 기 타：배상책임, 근로자재해보상책임보험, 도난보험, 가정생활보험, 동산종합보험, 건설공사보험, 조립보험, 기관기계보험

III. 規制料率과 自律料率의 長短點 比較

1. 規制料率과 自律料率의 內容

保險料率は 보험 상품에 대한 價格으로서 보험자가 보험계약자 또는 피보험자에게 제공하는 용역의 대가이다. 그러나 이러한 保險料率의 算定은 보험자가 직면하고 있는 문제 가운데에서 가장 중요하고 복잡하며 가장 어려운 문제이다. 왜냐하면

일반 상품의 價格과 달리 損害原價인 純保險料는 보험기간이 종료되거나 또 종료된지 수년 이상 경과함으로써 비로소 확정되어 진다고 하는 사후적 비용의 성질을 갖고 있고 또한 引水危險도 각 물건에 따라 천차만별인데다가 생명보험의 사망율과 같은 이미 알고 있는 地標가 없기 때문이다.

더우기 損害保險 料率은 損害原價가 계약인수시에는 명확하지 않기 때문에 요율에 대한 어떠한 規制도 없는 경우에는 과당경쟁에 빠지기 쉬우며 보험사업의 公共性에 비추어 料率의 引下要求와 引上抑制에 대한 社會的 壓力에 의하여 크게 영향을 받기 쉽다.

이상과 같이 보험료가 원천적으로 안고 있는 특성과 또한 保險制度 자체의 경제적 效用性·公共性에 입각하여 保險料에 대한 國家의 介入이나 監督이 행해지며, 이러한 것을 規制料率이라고 하고 國家의 介入이 없는 것을 自由料率이라고 한다. 미국과 같은 경우 料率制度를 監督의 程度에 따라 州定料率制, 算定機關料率制, 事前認可制, 申告後使用制, 使用後 申告制 申告不要制로 분류하고 있으며, 보통 州定料率制, 算定機關料率制, 事前認可制를 規制料率로 보고 있다.

2. 他國의 料率自律化 趨勢¹⁾

가. 美 國

美國에서는 19세기 전반부터 保險料率에 대한 규제가 다소 존재했지만 1890년의 셔만법에 기초한 協定禁止法(anti-compact law)의 제정으로 요율경쟁이 심화되었다. 그후 1910년 뉴욕州에서 料

1) 保險料率制度와 自由化에 대한 考察, 보험개발연구 동권 제2호 자료 참조

率算出團體의 인정을 시작으로 각 州는 전반적인 協定料率體制로 전환하게 되었다.

1944년 SEUA사건을 계기로 보험산업에의 연방 반 트러스트법의 전면 적용가능성이 대두됨에 따라 업계는 연방의회에 건의하여 McCarren Ferguson 法(1945년)을 제정하여 保險産業을 연방 반트러스트法の 적용대상에서 제외시킨 바 있다. 이 법의 취지에 따라 각 州는 엄격한 料率規制手段으로서 사전인가제를 채택해 왔으나 1960년대 후반부터 競爭料率制度로 점차 전환되어 가는 추세에 있다.

최근 1987년 이후 McCarren Ferguson法을 수정, 폐지하여 손해데이터의 수집이나 손해발생방지를 위한 共同行爲를 제외한 모든 공동행위에 대한 獨占禁止法の 適用을 내용으로 하는 법안이 계

속적으로 상정되고 있는 실정이다. 보험산업에 대한 연방정부의 독점금지법의 적용 움직임은 곧 競爭料率體制로 전환함을 의미하는 것이다. 감독당국은 보험회사의 재무건전성 유지를 위하여 사후적으로 요율이외의 경영분석 지표를 이용한 감독을 행하고 있는데, NAIC의 保險規制 情報制度가 그 일환으로 활용되고 있다.

실제로 캘리포니아州에서는 1988년 다섯개의 제안(proposition 103)이 가결되었는데, 보험회사의 獨占禁止法 適用除外를 주된 내용으로 하고 있다. 또한 요율산출단체인 ISO는 1989년 보험회사에 대한 권고요율제공을 중단하고 예정손해액만 제공기로 결정한 것도 경쟁촉진을 목표로 하고 있는 것이다.

〈表 3〉

美國 主要 州의 料率規制 制度¹⁾

(1987년 기준)

州	직접 규제 요율 제도			개방적 경쟁 요율 제도		
	주정요율제	산정기관요율제	사전인가제	신고후사용제	사용후신고제	신고불요제
캘리포니아	화재 자동차		의사배상, 자가용자동차	· 좌기 이외		○ ²⁾
뉴욕				· 좌기 이외		
텍사스						
펜실베이니아			○			
플로리다			· 근재	· 근재 제외		
일리노이			· 근재			· 근재제외 ²⁾
미시간			· 우기이외	· 근재, 자동차, 주택종합	기업보험	
뉴저지			개인보험			
오하이오			재산보험	재해보험		

주) 1) 1988년 기준 원수보험료 10위까지의 주

2) Flex-Rating制

한편으로는 料率規制의 강화를 위해 뉴욕, 워싱턴
 주처럼 경쟁요율제를 근간으로 하면서도 변동허용
 범위를 일정율로 제한하는 Flex-Rating제를 채택
 하는 州도 있다. 참고로 미국내에서 수입보험료 규
 모가 10위 안에 드는 州의 손해보험 요율제도를 보여
 주는 자료가 <表 3>인데, 대부분의 州에서 家計性保險
 의 경우 규제요율제도를 채택하고 있으며 企業性
 保險에 대해서는 자유요율제도를 시행하고 있다.

나. 日本

1) 현행 요율제도

현재의 손해보험 요율은 제도상 算定會料率과
 業法 認可料率로 나뉘어진다. 전자는 料率團體法
 에 기초하여 損害保險料率算定會 및 自動車保險料
 率算定會가 산출하고, 각 산정회가 회원을 대표하
 여 대장성의 인가를 받아 회원사가 공동으로 사용
 하는 요율이 된다. 또한 후자는 보험업법에 기초
 하여 각 보험회사가 산출하고 대장성의 인가를 받
 아 사용하는 요율이라 정의된다.

현행 손해보험요율은 다음과 같이 크게 네가지
 로 분류된다.

- ① 一定料率: 부보 목적별로 보험요율이 결정됨
- ② 範圍料率: 부보목적별로 최저 및 최고의 보
 험요율을 정하고 계약할 때마다 위험상태에
 맞추어 그 범위내에서 결정하는 것
- ③ 標準料率: 일정한 표준이 되는 보험요율을
 정하고 계약마다 부보목적별 종류, 성질, 기
 타 구체적 사정에 따라 수정하는 것으로 그
 수정폭에 한도가 없는 것
- ④ 自由料率: 구체적인 基本料率이 없이 부보
 목적의 종류, 성질, 해외재보험시장의 동향,
 기타 특수한 사정도 고려하여 결정하는 것.

算定會料率에는 一定料率 및 範圍料率이 사용되
 며, 業法 認可料率에는 一定料率, 範圍料率, 標準
 料率 및 自由料率이 사용된다.

2) 算定會料率의 性格

회원사는 料率算出團體가 인가를 받은 料率에
 대해서는 그 준수 의무를 갖는다(料率團體法 제10
 조의 7). 監督機關에 의한 檢査나 협회 감사실에
 의한 조사가 이 料率遵守의 監督手段이 된다.

이같이 料率團體가 산출한 料率에는 구속력이
 있어 회원사는 그 料率을 준수할 의무가 있는데,
 이 결과 料率의 固定化, 회원사 經營活力 저하등
 의 폐해가 일어나는 것을 방지할 목적으로 다음과
 같은 일정한 탄력적 조치가 설정되어 있다.

□ 特別料率(제10조의 8-10)

회원이사가 인수기준을 엄격하게 하여 優良危險만
 을 선택한다든지 사업비가 상대적으로 낮은 경우
 등 그 회사 고유의 특별한 사정에 의해 算定會料
 率보다 높은 혹은 낮은 料率이 적당한 경우, 대장
 성의 인가를 받아 一定比率의 料率引上 또는 引下
 를 실시할 수 있다.

□ 範圍料率(제2조8항)

基準料率에 비해 상하 10%의 범위내에서 회원
 사의 판단에 의해 적용요율을 결정하는 제도이다.
 1990년 4월에 처음 실시한 料率의 割引制度는 이
 것을 이용한 것이다.

다. 西獨

현재 대부분의 料率은 西獨 保險者協會의 會員
 團體인 責任·傷害·自動車保險協會 등에 의해 산
 출되고 회원사에게 勸告料率을 제시한다. 이 勸告
 는 料率計算을 위한 조치이긴 하지만 구속력은 없
 고 각사의 판단으로 인상·인하될 수 있으며 각사

에서 결정한 料率은 認可를 받을 필요없이 신고로 충분하다.

또한 自動車保險은 그 공공성에 비추어 별도의 시행령으로서 이것을 정하고 있다. 즉 이 종목은 1962년까지는 統一料率制度를 취하고 있었는데 현재는 『自動車賠償責任保險料率에 관한 施行令』에 의해 규제되고 있다. 이에 따르면 責任·傷害·自動車保險協會가 전 회사의 損害統計를 수집하고 평균 클레임코스트를 산출한다. 각사는 원칙적으로 이것에 기초하여 純保險料를 산출하고 附加保險料는 각사의 實績事業費에 기초하여 산출하도록 정해져 있다. 따라서 각사는 독자적인 料率表를 갖게 된다.

또한 당초 이 시행령은 自動車 車輛保險도 규제하는 것으로 그 명칭도 『自動車保險料率에 관한 施行令』이었는데 1984년에 自動車 車輛保險은 규제 대상에서 제외되었다.

라. 英 國

영국의 保險監督은 公示自由主義를 택하고 있으며 料率에 대한 申告, 認可 모두 요구되고 있지 않다. 料率算出에 관해 예전에는 火災保險에 대해 火災保險委員會(Fire Offices' Committee), 自動車保險에 대해서는 災害保險委員會(Accident Offices' Association), 特種保險에 대해서는 災害保險委員會 혹은 技術保險委員會(Engineering Offices' Association)라는 團體가 料率을 산출하고 가맹회사간에 協定이 이루어지고 있었다. 여기에 속하지 않은 아웃사이더도 존재했지만 協定會社의 市場支配力은 대단히 강력했다. 예를들면, 火災保險委員會는 1968년에 전국적인 協定料率團體로서 통합

된 것이었는데 非加盟會社에 대한 受再를 거부하기도 하고 혹은 65/35를이라 불리는 배타적인 시장관행을 형성하는 것으로 시장을 지배해갔다. 그러나 災害保險委員會에 의한 自動車保險의 料率協定은 비협정회사에 의한 심한 경쟁의 결과 1969년에 폐지되고 또한 화재보험의 料率協定은 火災保險委員會와 함께 英國獨占委員會의 勸告에 기초하여 1985년에 폐지되었다. 현재는 영국 보험자협회 내에 財産保險委員會가 料率을 산출하고 있는데 구속력은 없다.

3. 規制料率과 自律料率의 長短點 比較

規制料率과 自律料率制度는 각각 장·단점이 있으며 이를 이론적인 측면에서 각각의 긍정적인 면을 살펴보자. 우선 실제로 規制料率制度와 自律料率制度가 혼재하고 있는 미국의 실증적인 분석을 통하여 保險經營의 安定性, 料率水準, 保險購入可能性 세가지 측면에서 規制料率制度를 채택한 주와 自律料率制度를 채택한 주의 실증적인 장단점을 비교해 보고 規制料率制度에서 自律料率制度로 이행한 주의 시계열적 비교를 행한 자료를 소개하여 비교해보고자 한다.

가. 規制料率과 自律料率制度의 이론적 장단점 비교²⁾

規制料率을 적용함에 따른 이론적 장점은 다음과 같다.

- ① 料率規制는 價格競爭에 따른 부작용과 破産, 支給不能 등의 문제를 피할 수 있다.
- ② 부당한 保險料의 위험성이 적다.
- ③ 부당한 차별적 料率을 방지할 수 있다.

2) 金動勳, 保險料率 自律化는 과연 바람직한 것인가, 保險調査月報, 1989년 10월호에서 발췌요약.

- ④ 보험자들의 과도한 이익의 발생을 방지할 수 있다.
 - ⑤ 지나친 커미션의 지출을 줄일 수 있다.
 - ⑥ 소비자들이 선택할 수 있는 보험종목이 다양해진다.
 - ⑦ 상품의 질이 유지될 수 있다.
 - ⑧ 상품의 표준화와 비교가 가능하다.
 - ⑨ 신빙성 있는 자료수집이 가능하다.
 - ⑩ 상품에 관한 계속적인 정보수집이 가능하다.
- 한편 自律料率을 실시함에 따른 장점은 다음과 같다.
- ① 보험자는 자기의 이익을 위해 스스로 충분한料率을 책정한다.
 - ② 적당한 경쟁은 상품의 가격을 합리적인 수준으로 유지한다.
 - ③ 原價要因의 변동에 대한 신속한 價格調整은 불충분한 보험료 책정에 따른 保險不在(unavailability) 현상을 방지할 수 있다.
 - ④ 원가요인의 변동에 대한 신속한 가격조정은 소비자에 대한 서비스의 질을 합리적인 수준으로 유지할 수 있다.
 - ⑤ 自律料率體制하에서는 料率算定을 위한 자료의 신빙성을 유지할 수 있다.
 - ⑥ 自律料率體制하에서도 정치적 압력을 배제할 수 있다.
 - ⑦ 支給不能問題는 料率決定體制와는 무관하다.
 - ⑧ 경쟁은 보험자들의 研究와 革新을 유도한다.
 - ⑨ 自律料率體制는 公公資源의 낭비를 줄일 수 있다.

나. 美國에 있어서의 規制料率制度和 自律料率制度의 實證的 比較分析³⁾

美國에서의 公的規制 및 연방 독점금지법 적용 대상 제외가 개인자동차보험 경영에 미친 영향에 대한 연방 법무성의 조사(1977년)에 따르면 自律料率制度下에서 경영 안정성이 증진된다고 보고되었다. 이 조사보고에는 自律料率制度를 채택한 캘리포니아州와 事前認可制度를 채택한 뉴저지州 및 펜실베이니아州를 대상으로 하였으며 손해율의 표준편차를 經營安定性測定基準으로 이용하였다.

동 보고서에 의하면 안정적 경영의 이유로서 料率彈力性을 들고 있는데, 自律料率制度下의 캘리포니아州는 요율의 탄력성이 크며 사전인가제도下의 다른 2개 州는 요율이 경직되어 經營環境變化에 대한 대응이 느려지고 불충분하기 때문이라고 밝혔다. 실제로 캘리포니아州에서는 평균 11.1개월마다, 뉴저지州에서는 21.3개월마다 그리고 펜실베이니아州는 24.3개월에 한번의 비율로 料率變更이 이루어져 왔다. 요율수준면에 있어서도 조사대상인 3개州 전체의 요율인하의 약 55%가 캘리포니아州에서 행해져 自律料率制度下의 요율수준의 상승우려를 부정하고 있다.

한편 規制料率制度에서 자율요율제도로 전환한 버지니아州의 경우 Newman 보험청장이 제시한 자료에 의하면 영업이익율의 표준편차로 經營安定性을 측정한 결과, 자율요율제도下에서 보험경영이 안정됨을 보여주고 있다. 또한 特定危險物件(ARR : Assigned Risk Plan)의 규모로 보험구입가능성을 판단할 때 同州에서 ARP규모는 全國규모와 대비할 때 낮은 비율을 보여 自律料率制度의 장점인 신속한 가격조정에 따른 위험부채현상을 방지할 수 있다는 점을 뒷받침해 주고 있다. 요율

3) 보험개발원, 보험개발연구 제2집, “保險料率制度和 自由化에 대한 考察”에서 발췌 요약함

수준면에 있어서도 버지니아주의 경우 인플레이션 비율로 디플레이트 했을 경우 保險料率의 實質上 昇은 없었으며, 주택보험의 경우에는 오히려 감소하고 있다는 것을 보여주고 있다.

이상과 같이 規制料率制度와 自律料率制度下에서의 경영성과의 실증적 비교검토 결과에 따르면, 전반적으로 자율요율제도의 도입에 따른 우려 즉 지급불능, 보험구입 가능성 및 보험료의 폭등 등이 실제로 자율화를 실시한 州에서는 나타나지 않고 있다.

Ⅳ. 損害保險 料率自律化의 現況과 向後方向

1. 料率自律化의 現況

'80년대 후반이후 들어서 우리 경제의 급격한

개방화에 따라 보험산업에도 開放化, 自律化의 물결이 밀어닥쳤다. 그중 중요한 것은 생보산업에 대한 신규 시장참여의 허용으로서 6개사였던 생명보험회사가 1987년부터 개방을 허용 현재는 기존 내국 생보사 6개, 신설 전국규모 생보사 6개, 합작 생보사 6개, 지방생보사 8개, 외국사 지점 4개, 외국사 단독출자회사 3개 등 총 33개사가 각축을 벌이는 상황이 되었다.

損害保險産業의 경우는 生命保險에 비해 급격한 변화는 겪지 않았지만 1983년의 자동차보험 산업 다원화, 1988년의 보험상품 인가기준의 대폭 자율화, 再保險 去來의 단계적 自律化, 1989년의 한국보증보험(주)의 신설, 1989년의 수출적하 및 500톤미만 선박보험의 料率自律化 등 각종 多樣化, 自律化 措置가 지속적으로 취해지고 있다. 이하에서는 본 研究의 主題인 料率自律化의 現況에 대해서 살펴보자.

〈表 4〉 주요 保險種目別 料率自律化 現況

보 험 종 목	요 율 형 태
· 화재보험	· 국문약관: 협정요율 · 영문약관: 자유요율(재보험자 구득요율)
· 해상보험	· 수입적하 및 운송보험: 협정요율 · 수출적하 및 500톤미만 선박보험: 자유요율 · 500톤이상 선박 및 항공보험: 자유요율(재보험자 구득요율)
· 자동차 보험	· 전보험 종목: 협정요율
· 특종보험 - 기계, 건설, 조립보험 - 근재보험 - 배상책임보험 - 상해보험 - 동물, 유리보험	· 보험가입금액의 크기 또는 위험의 성질에 따라 협정요율, 범위요율내에서 재보험자 구득요율, 인가요율 사용 · 협정요율 · 협정요율 및 자유요율(재보험자구득요율) · 협정요율 · 자유요율
· 장기손해보험	· 지침범위내에서 자유요율

우리나라의 損害保險料率制度는 정부의 規制程度에 따라 認可料率, 自由料率 및 재보험자 구득요율로 나뉘 수 있으며, 認可料率은 協定料率, 範圍料率과 個別認可料率로 구분된다.

이중 自由料率은 정부의 사전인가를 받지 않고 요율을 적용할 수 있는 것으로 대표적인 保險種目은 수출적하보험 및 500톤 미만 선박보험이다. 이는 1989년 10월의 해상보험 요율의 일부 자율화 조치에 따른 “海上保險料率算定指針”에 따른 것으로서 해당 종목에 대해서는 보험개발원이 작성한 통계를 기초로 보험사업자가 2년마다 자율적으로 조정하고 사후적으로 재무부에 보고하기만 하면 된다.

또한 1988년 4월부터 自律經營促進의 일환으로 보험상품 인가절차 간소화 지침을 정하여 신고후 판매, 판매후 신고, 신고불요제도를 신설하는 등 認可 의제 범위를 확대하는 損害保險商品認可 一般基準을 제정하였다. 이에 따르면 해외 재보험자로부터 구득하는 보험요율의 사용은 인가의제로서 “신고불요”로 하게 됨에 따라 自由料率이 되었다. 그러나 보험요율 구득협정의 대상이 되는 종목은 그 요율을 대한재보(주)를 통해서만 구득할 수 있으므로 料率使用이 제한되는 문제점이 있다.

또한 保險料率算定業務의 中立性과 獨立性의 保障 및 保險料率 運營體系的 합리화를 위하여 1989년 『保險開發院』을 설립하였으며, 동 기관으로 하여금 과거 料率會에서 하던 業務와 保險計理人會의 經驗生命表 작성 업무를 흡수도록하여 그 機能을 강화함으로써 우리나라 保險料率의 合理化에 크게 기여할 것으로 기대된다.

2. 料率自律化의 方向

손해보험요율의 산출에 있어서는 과당경쟁의 방지, 기술적 문제 혹은 가입자 보호의 관점에서 保險者間의 共同行爲가 필요하게 되고 또 실제로 각국의 損害保險會社는 정부의 事前認可 또는 料率算出專門機關에 의한 協定料率 혹은 손해보험 사업자간의 相互協定에 의해 保險料率에 대한 共同行爲를 취해왔다.

이러한 料率協定은 獨占禁止政策에 반하는 것이며 보험자에게 부당한 이익을 향유하게 할 가능성이 있을 뿐만 아니라 효율적 경영을 지해하여 의타적 경영방식을 체질화할 우려가 있고 비경쟁으로 인하여 保險加入者에게 불이익을 초래할 수도 있는 것이다. 또한 市場開放에 따른 신규 보험회사의 진입은 料率自律化를 촉진시킬 수 있으며, 특히 우루과이라운드 협상으로 인해 1993년부터는 수출적하보험, 1995년부터는 수입적하 보험에 대한 Crossborder를 허용하기로 하였으며 이에 따라 원수 손해보험회사도 손해보험 요율의 점진적 자율화가 필요하고 이에 대한 대책이 필요함을 느끼고 있다.⁴⁾

우리나라와 같이 損害保險產業이 취약한 경우에는 自律競爭原理의 도입은 자칫 과당경쟁으로 가입자에게 피해를 끼칠 우려도 있어서 趙海均 教授는 다음과 같은 의견을 제시하기도 한다. 『물론 지금까지의 지나친 競業規制 措置를 완화하여 保險市場에서 自律的 競爭風上를 조성하는 것은 바람직하다. 그러나 保險市場에서 競爭原理의 도입은 매우 신중을 기하지 않으면 아니될 것으로 사

4) 孫京植, '90년대 損害保險 展望과 發展課題, 보험조사원보, 1991년 4월호

려된다. 특히나 保險料率競爭의 도입에 있어서는 保險業種의 특성과 保險種目的 특성을 고려하지 않고 획일적으로 料率競爭을 허용하는 것은 바람직하지 않다.⁵⁾

이상 제반 보험환경의 변화, 규제요율과 자율요율과의 장단점 분석, 손해보험업계 및 보험학계 등의 의견을 고려할 때 우리나라도 損害保險 料率에 대한 점진적인 自律化가 필요할 것으로 판단되며, 自律化의 方向은 損害保險料率算定에 영향을 미치는 規制要素들의 폐지, 損害保險 料率制度 자체의 自律化 측면으로 나누어 생각해 볼 수 있다.

가. 事業費 등의 使用制限의 단계적 廢止

보험료는 危險保險料 부분과 事業費 부분으로 나뉘어지며 募集手當 등을 획일적으로 지급하게 하는 것은 결국 實績事業費率을 각사의 經營效率와 관계없이 지출하게 되는 결과가 된다.

또한 手數料, 事業費 등의 使用을 획일적으로 규제하는 것은 公正去來에도 위반될 수 있는 사항으로 이러한 事業費 支出 관련 相互協定인 募集人關係 諸手當 支給規程, 代理店 手數料 支給에 관한 協定 등은 단계적으로 폐지하여 保險事業者間의 經營效率를 반영한 실제적인 事業費 支出이 이루어지도록 해야할 것으로 판단된다.

나. 企業保險 爲主의 段階的 料率自律化의 推進

料率自律化의 基本方向은 보험가입자로 하여금 적정한 보험료로 보다 다양한 서비스를 받도록 보험회사를 선택할 수 있도록 하는 것이 되어야하

며, 보험상품에 대한 原價負擔 要因 分析 등 市場洞察力이 있는 企業保險 위주로 시행이 되어 할 것이며, 이러한 취지에 의해 “수출적하보험 및 500톤미만 선박보험”은 이미 料率自律化를 실시하고 있다.

같은 맥락에서 향후 “수입적하보험 및 운송보험”등의 해상보험은 Crossborder가 허용되는 1995년 이전까지는 自律料率體制로 전환하는 것이 바람직하다고 판단된다. 또한 현재 담보하는 危險의 規模가 커서 해외 재보험 의존도가 높은 종목에 대해 保險料率求得 창구를 단일화하고 있는 保險料率求得協定도 市場與件에 맞추어 단계적으로 폐지해야 할 것으로 판단된다.

保險開發院에서 料率을 산출 재무부의 事前認可를 받도록 하고 있는 소위 開發院 算定種目도 단계적으로 範圍料率制度를 택해 일정한 범위내에서 제한적인 自律競爭을 실시하다가 궁극적으로는 보험개발원에서는 實績損害率 혹은 豫想損害額만 제시하고 事業費에 대해서는 각사의 經營效率 등을 감안 자유롭게 부가하는 自由料率體制로 전환할 필요성이 있다.

다만 向後 自律化方向은 미국의 일부 주에서와 같은 무분별한 自律競爭으로 인한 保險料의 폭등으로 保險加入을 하지 못하는 사태 혹은 保險會社의 支給不能事態 등을 야기시키지 않도록 적절한 조치를 취하며 消費者가 市場에 대해 洞察力이 없는 주택화재보험과 같은 가계성보험의 料率自律化에 대해서는 충분한 검토후에 점진적으로 自律化를 실시해야할 것으로 판단된다.

5) 趙海均, 競業規制 施策의 方向, 보험조사월보, 1988년 10월호

다. 長期損害保險 料率制度의 改善

1990사업년도 장기 손해보험의 11개 원수 손해 보험회사에서 차지하는 비중은 24% 수준이지만 향후 자동차보험에서의 營業赤字를 投資收益으로 보전하려는 노력에 의해 향후 5년안에 전체 수입 보험료의 35% 수준까지 확대되리라 보며, 궁극적으로는 일본과 같이 자동차보험 수입보험료보다 많아질 것이라고 판단된다.

장기손해보험은 손보사의 收支를 改善시켜주는 차원보다는 家計性 損害保險의 보급확대 차원에서 개선·보완되어야 할 부분으로, 『長期損害保險保險料 및 責任準備金算出指針』에 따르면 豫定危險率은 일반 손해보험의 危險率을 보정한 고정율을 사용하고, 豫定利率은 8%로 사용하며, 事業費率은 주어진 최저 한도와 최고 한도사이에서 사용하도록 되어 있다.

이러한 算出基礎의 문제점으로는 장기 보험료의 軍用收益率이 10% 이상에 달하나 豫定利率은 8%로 책정되어 있음에 따라 이차이익 부분이 가입자에게 환원되어야 할 것이나 그렇지 못하다는 점이다. 또한 豫定事業費率의 사용제한이 너무 엄격하여 자유로운 상품개발을 저해할 요인이 있다.

따라서 장기손해보험의 경우는 저축성보험의 성격을 띠므로 생명보험과 같이 契約者配當制度를 도입해야 할 것이며, 豫定事業費率의 使用制限을 완화하는 방향으로 개선되어야 할 것으로 판단된다.

3. 料率自律化와 保險開發院의 役割

현재 保險開發院에서 산정하는 보험종목은 화재, 수입적하, 자동차보험 등 총 25종이며 1990사업년도의 해당 보험종목의 전체 원수보험료중 구성비는 60% 수준으로서 보험개발원 산정요율의

영향력은 실로 지대하다고 하지 않을 수 없다.

保險料率 自律化가 실시된다는 것은 결국 보험개발원이 산정한 요율을 그대로 사용하는 것이 아니고, 보험개발원의 基礎統計 혹은 勸告料率 또는 標準料率을 기초로 원수 보험사업자들이 각사의 판단에 따라 料率을 적용함을 의미한다. 따라서 料率自律化에 따른 保險開發院의 나아갈 길을 명확하게 설정해두는 것이 필요할 것이다.

참고로 料率自律化가 실시되고 있는 외국의 料率算出專門機關의 역할을 살펴보면 다음과 같다.

미국의 경우는 전국 규모의 보험요율 산출단체인 ISO에 대해 지속적인 반트리스트법의 적용시비가 있어 1989년 4월부터 보험회사에 대한 勸告料率의 제공을 중단하고, 豫定損害額(prospective loss cost)만 제공하겠다고 발표했다.

일본의 경우는 料率算定會의 料率을 준수하도록 탄력적 조치로 特別料率, 또는 基準料率의 상하 10% 범위내에서의 範圍料率을 허용하고 있다.

영국은 1985년 火災保險委員會(FOC), 災害保險委員會(AOA) 등의 料率算出團體가 영국 獨占委員會의 勸告에 기초하여 제치되었다.

서독은 責任·傷害·自動車保險協會(HUK)나 財産保險者協會 등에 의해 勸告料率이 제시되지만 구속력은 없다.

이러한 제외국의 사례를 감안해볼 때 향후 보험개발원은 현재와 같이 원수 손해보험회사가 顧客에게 제시하는 營業保險料率을 산출 사실상의 協定料率을 제공하는 기관으로서의 역할은 요율자율화가 진행됨에 따라 점진적으로 줄여 나가야 할 것이다.

그러나 保險開發院이 基準料率을 제시하고, 勸告料率을 제시하고 혹은 豫定 損害額만을 제시하

들 간에 우리나라 損害保險 市場의 規模가 적어 대부분의 보험종목이 단일 회사의 통계만으로는 대수의 법칙에 따른 독자적인 料率策定이 어려울 것이라고 본다.

따라서 料率의 自律化가 진행될 수록 보험개발원의 基礎統計에 대한 保險事業者의 필요성은 더욱 커질 것이며, 이에 부응하여 保險開發院은 專門料率算出機關으로서 서비스 기능 제고를 위하여 專門人力의 養成, 電算化의 확대, 諸外國의 先進料率技法 도입 등 부단한 노력을 기울여야 할 것이다.

V. 맺음말

損害保險의 料率自律化는 保險加入者 보호 측면에서 문제가 없어야 하고, 보험 수리적으로는 大數의 法則에 따르는 適正統計가 집적되어야 하며, 保險會社가 독자적인 保險料 算出能力이 있어야만 가능하다.

우리나라의 경우에는 일부 保險種目を 제외하고는 어느 한 會社의 統計만을 가지고는 實績損害率에 따른 적절한 保險料를 산정하기가 어려울 수가 있다. 즉 保險 加入件數가 적어 한 회사의 통계를 갖고는 大數의 法則에 따른 적절한 保險料의 算定이 불가능한 種目이 많다. 더우기 국내 손해보험회사는 이제까지 保險料는 물론 手數料까지도 각사가 동일하게 적용하였으므로 별도의 料率算出機構가 필요 없었으며 이에 따라 料率算出能力이 거

의 배양되어 있지 않은 상태라고 봐도 과언이 아니다.

따라서 급격한 料率自律化는 保險會社의 受容能力에 한계가 있으며 더우기 保險 加入者도 보험의 보급도가 낮아 市場洞察力이 낮은 상태이므로 料率自律化는 이런 제반 여건을 감안 加入者가 市場洞察力이 있는 企業保險 위주로 점진적으로 시행이 되야 할 것이다.

그러나 保險料率의 自律化 여부에 관계없이 保險料의 策定은 保險事業 經營에 있어서 매우 중요한 요소이다. 保險料의 水準은 즉각적으로 保險會社의 損益에 영향을 미치며, 가입자의 측면에서 保險料의 과다는 保險購入機會를 상실시켜 保險不在 現象을 초래할 수 있고 과도하게 낮은 수준은 保險者의 損失을 초래하여 궁극적으로는 支給不能 事態를 가져올 수도 있다.

따라서 향후 損害保險會社들은 保險開發院의 統計를 기초로 각사의 Underwriting 형태, 事業費 效率 등에 맞는 독자적인 保險料 算出能力, 保險 種目別 損益分析 能力을 배양할 수 있도록 노력해야 할 것이다.

또한 保險開發院은 專門料率算出機關으로서 보험 가입자에게는 적절한 保險料로 다양한 서비스를 받을 수 있도록 유도하고 원수 손해보험회사가 향후의 料率自律化에 대비할 수 있도록 각종 損害率 統計, 保有限度 策定 등 제반 기술적인 사항 등의 지원에 노력해야 할 것이다.