

영국과 우리나라의 자동차보험 제도개선 전후 보험료 변화

전용식 선임연구위원, 손민숙 연구원

요약

- 영국과 우리나라의 자동차보험 제도개선 전후 보험료 상승률을 비교하여 우리나라 자동차보험 제도개선 관련 시사점을 제시하고자 함
 - 우리나라는 최근 대인배상 부상 보험금 증가세가 확대되면서 상해등급 12·13·14급 경상환자 장기진료 시 진단서 의무화, 경상환자 대인배상 II 진료비 과실상계 제도개선이 추진되고 있음
 - 영국은 민원대행회사의 과도한 대인배상 청구 유도로 2009년 전후 급격한 보험료 상승을 경험한 후, 대인배상 제도개선을 지속적으로 추진하고 있음
 - 2012년 민원대행회사의 수수료 체계 개편, 2015년 시작된 위플래쉬 개혁은 2021년 5월 시행 예정임
- 영국은 2012년 제도개선 이후 대인배상 청구 건수가 줄어들고 자동차보험료 물가지수 상승률이 둔화되었으며, 위플래쉬 개혁(Whiplash reform)이 시작되면 보험료 인하폭이 확대될 것으로 기대됨
 - 2012년 이후 자동차보험료 물가지수 상승률은 연평균 3.0%로 제도개선 이전의 9.7%보다 둔화됨
 - 대인배상 청구 건수 증가율도 제도개선 이전 10.1%에서 이후 -2.8%로 크게 둔화됨
 - 자동차보험 보험영업이익 적자는 제도개선 이전 연평균 7억 파운드에서 1,950만 파운드로 감소함
 - 2021년 5월 시행 예정인 위플래쉬 개혁으로 자동차보험 계약 건당 35파운드의 보험료 인하 효과가 기대됨
- 우리나라의 경우 2007년과 2013년 두 차례 대인배상 제도개선이 있었으나 제도개선 효과는 지속되지 못하고 있음
 - 2007년 의료기관의 입원환자 관리 강화로 2012년까지 평균 자동차보험료 물가지수 상승률이 0.8%로 둔화되었으나, 2013년 진료비심사청구일원화 도입 이후 최근까지 1.5%로 확대됨
- 대인배상 부상 보험금 증가세를 둔화시키고 자동차보험료 안정을 위해서는 대인배상 과잉진료 유인을 억제할 수 있는 근본적·지속적인 제도개선이 필요함
 - 손해에 부합하는 보상 및 합의절차, 경상환자의 진료행태 및 과잉진료 유인을 억제할 수 있는 종합적인 제도개선이 지속적으로 이루어져야 하고 2013년 도입된 진료비심사청구일원화의 효과성 검토가 필요함



1. 검토배경

- 영국은 2009년 전후 급격한 자동차보험료 상승 이후 근본적이고 지속적인 제도개선을 추진하고 있음¹⁾
 - 자동차보험료 물가지수 상승률이 2004~2008년 평균 0.8%였으나 2009~2011년에 평균 21.4%를 기록하였는데, 높아진 자동차보험료는 무보험차량 증가 및 이로 인한 추가적인 보험료 상승, 소비자들의 자동차보험 보험금 한도 인하로 인한 과소보상 등 다양한 문제를 초래함
 - 2012년 이후 민원대행회사(Claim management company) 수수료 체계 개선, 2015년 위플래쉬 개혁 발표(2021년 5월 시행 예정), 2021년 Vnuk법 폐지 등 보험료 안정을 목적으로 다양한 제도개선을 추진함
- 우리나라도 경상환자의 불필요한 입원('가짜환자', 혹은 '나이롱환자') 억제를 위해 2007년과 2009년 입원환자 관련 제도를 개선하였고, 2013년에는 과잉진료 억제를 위해 진료비심사청구일원화 등을 도입함
 - 2000년대 초 교통사고 입원환자 비율이 70%를 상회하는 등 '나이롱환자'가 사회적인 문제로 부각되면서 제도개선 이 추진되었음
 - 2007년 의료기관의 교통사고 입원환자 관리 강화, 2009년 의료기관의 퇴원 및 전원 지시권 신설 및 입원환자 관리 기록 열람청구 불응 시 과태료 부과 조치를 시행함
 - 진료비심사청구일원화는 건강보험, 자동차보험, 산재보험 등의 진료비심사를 일원화하여 과잉진료 억제를 유도하기 위한 취지로 2013년에 도입됨
- 이러한 제도개선에도 불구하고 대인배상 보험금 누수 지속으로 자동차보험료 상승세도 확대됨
 - 교통사고 환자 수 증가율은 하락하고 있지만, 1인당 진료비는 2013년 이후 증가율이 확대되고 있음
 - 자동차보험 물가지수 상승률은 2013년 이후 1.7%로 2008~2012년 1.6% 하락에 비해 상승세가 확대됨
- 본고에서는 영국과 우리나라의 자동차보험 제도개선 이후 보험료 변화를 비교하고 시사점을 제시하고자 함²⁾
 - 자동차보험료는 대인 이외에도 대물배상, 시장경쟁 등 다양한 요인의 영향을 받지만 대물배상 손해액 증가세가 둔화 되고 있고 영국과 비교를 위해 대인배상 측면에서만 분석하여 한계가 있음
 - 그러나 제도개선의 시의성과 지속성, 그리고 효과성에 대한 개략적인 추론은 가능할 것으로 판단됨

1) 본고에서 사용한 '자동차보험료(상승률)'는 영국, 우리나라 모두 소비자물가지수에 포함된 자동차보험료 물가지수(상승률)임

2) 참고로 영국과 우리나라는 모두 비교과실주의를 채택하고 있고 대인배상 보상한도가 무제한이라는 공통점이 있음. 반면, 자동차보험진료수가와 건강보험진료수가의 경우 우리나라는 차등화 되어있지만 영국은 동일하다는 차이가 있음. 영국은 진료비도 과실상계 하지만 우리나라는 과실상계 금액이 실제 진료비보다 적어도 실제 진료비를 전액 지급하고 있음. 가해자와 피해자의 합의도 우리나라와 유사한 방식으로 진행되지만 비경제적 손해를 보상하는 위자료가 우리나라는 자동차손해배상보장법에 상해급수별로 제한되어 있고 향후 치료비 명목으로 합의금을 지급하는 반면, 영국은 비경제적 손해를 위자료로 보상함



2. 영국의 자동차보험 제도개선과 보험료

- 불필요한 보험료 상승 및 이로부터 파생될 수 있는 문제점을 예방하기 위해 자동차보험 제도개선이 지속되고 있는데, 이는 보상 및 합의 절차, 경상환자 대인배상 관련 제도개선이며 최근에는 EU 탈퇴로 인해 보상범위를 개정함
- 영국의 경상환자보상 제도개선은 대인배상 과잉청구에서 비롯된 보험료 상승으로 본격화됨
 - 2004년에서 2008년까지 안정세를 보이던 자동차보험료(연평균 0.8% 상승)는 2009년부터 2011년까지 평균 21.4% 상승함³⁾
 - 자동차보험료 상승은 무보험차량 증가, 무보험차량 보험금 증가로 인한 보험료 상승, 보험료 상승을 우려한 계약자들의 보험금 한도 인하, 보험사기 유인 등의 부작용을 초래한 것으로 나타남⁴⁾
 - 보험료 상승의 주된 요인은 민원대행회사(Claim management company) 증가로 인한 대인배상 청구, 특히 경상환자의 대인배상 청구 증가로 나타남⁵⁾⁶⁾
 - 민원대행회사는 2008년 1,409개에서 2009년 2,232개로 50% 이상 증가하였는데, 대인배상 청구에 수반되는 수수료(위탁수수료, 배상청구 인센티브, 법률 비용 및 수수료 등)를 목적으로 경상환자들의 과도한 대인배상 보험금 청구를 유도(대인배상 청구 관련 법률비용은 대인배상 보험금의 40% 내외)한 것으로 조사됨
 - 영국의 평균 자동차보험 보험금의 75%가 대인배상인데, 개인용 자동차보험 보험금의 전년 대비 증가율은 2007년 1.1%(62.4억 파운드), 2008년 7.8%(67.3억 파운드), 2009년 10.2%(74.2억 파운드)로 확대됨
 - 교통사고 사망자 수는 줄어드는데 비해 자동차보험 대인배상 청구 건수는 2005년에서 2011년 평균 10.1% 증가함⁷⁾
- 경상환자의 과도한 대인배상 청구 억제를 위해 2010년부터 제도개선을 추진하고 있는데, 2010년 클레임 포탈 구축 및 2012년 민원대행회사의 수수료 체계 개선, 그리고 2015년 위플래쉬 개혁 추진을 본격화함
 - 클레임 포탈은 대인배상 청구 관련 비용을 줄이기 위해 2010년 영국 법무부가 구축함
 - 클레임 포탈은 1,000파운드에서 10,000파운드의 대인배상 사고를 대상으로 가해자와 피해자가 합의하는 인터넷 사이트로, 클레임 포탈 도입 이전에는 합의기간이 통상 90일 내외였으나 클레임 포탈은 30영업일로 제한하고 있음⁸⁾
 - 민원대행회사의 수수료 체계 개선(LASPO 2012)은 배상청구 유인을 억제하기 위해 도입됨⁹⁾

3) Timothy Edmonds(2017. 10. 18), "Motor Car Insurance", Briefing Paper, House of Commons Library

4) The cost of motor insurance(2010), "House of Commons Transport Committee", Fourth Report of Session, 2010-11

5) 영국 보험협회

6) 민원대행회사에 대한 자세한 내용은 송윤아 외(2020. 5. 20), 「영국의 민원대행업 규제개혁과 시사점」, 『KIRI 리포트』를 참조바람

7) 2008년부터 2018년까지 사망자 수는 30%, 중상해 환자는 20%, 경상환자는 32% 감소함; Statistical Release(2019. 9. 26), "Department for Transport", UK

8) injuryreport.co.uk

9) Legal Aid(2012), "Sentencing and Punishment of Offenders Act"

- 고객 위자료를 목적으로 대인배상 소송을 유도하는 조건부 수수료(No Win, No Fee) 및 마케팅, 인센티브 지급 등을 금지하고 교통사고 피해자의 대물 및 대인배상 과정에서 민원대행회사가 피해자 대리인, 변호사, 차량수리 업체 등으로부터 수취하는 위탁수수료를 폐지하는 방안임
 - 2015년부터 시작된 위플래쉬 개혁 방안은 첫째, 진단서 없는 합의 금지, 둘째, 위플래쉬 청구에 대한 위자료 한도 설정, 셋째, 소액사건기준금액(Small claim track limit) 상향조정 등인데 2021년 5월 시행할 예정임¹⁰⁾
 - 위플래쉬 개혁은 편타성 상해(Whiplash associated disease)로 손해배상을 청구하는 경상환자들에 대한 보상을 부분적으로 제한하여 사회적 비용을 절감하고자 시행한 자동차보험 관련 제도개혁임¹¹⁾
 - 소액사건 기준금액 한도를 현행 1,000파운드에서 5,000파운드로 인상하면, 청구자(피해자)가 승소하더라도 법률 비용 및 수수료를 가해자(보험회사)로부터 수취하지 못하게 되어 배상청구 유인 감소 효과가 있음
- 2012년 민원대행회사 수수료 체계 개선 이후 경상환자의 대인배상 청구 유인 감소로 보험료가 하락하였고, 위플래쉬 개혁이 시행되면 경상환자에게 지급되는 위자료 제한으로 지급보험금 감소세는 확대될 것으로 예상됨
- 2012년 민원대행회사 수수료 체계 개선 이후 대인배상 청구 건수와 위플래쉬 청구 건수 증가율이 하락하였고, 이로 인해 자동차보험료 물가지수 상승률은 2012년 이전 연평균 9.7%에서 제도개선 이후 3.0%로 하락함
 - 위플래쉬 개혁으로 연간 11억 파운드의 비용 절감 효과가 기대되며, 자동차보험 계약 건당 35파운드의 보험료 인하 효과가 있을 것으로 전망됨

〈표 1〉 영국 자동차보험 제도개선 전후 주요 지표 비교

(단위: %, 백만 파운드)

구분	대인배상 청구 건수 증가율	위플래쉬 청구 건수 증가율	자동차보험 물가지수 상승률	보험영업이익
2005~2011	10.1	3.2	9.7	-689.0
2013~2019	-2.8	-6.5	3.0	-19.5

주: 증가율은 기간 중 연평균 증가율임

자료: House of Commons Transportation Committee(2013), "The Cost of Motor Insurance: Whiplash"

○ 브렉시트로 EU의 Vnuk법을 폐지하며 보험료 인상을 방지함¹²⁾

- Vnuk법은 2014년 유럽 사법재판소(ECJ: European Court of Justice) 판결(이하, 'Vnuk 판결')¹³⁾¹⁴⁾로 사유지에서 차량 사용 시 의무보험을 가입해야 함

10) 자세한 내용은 황현아(2020. 8. 10), 「영국 교통사고 경상환자 보상제도 개혁의 내용 및 시사점」, 「KIRI 보험법리뷰」를 참조바람

11) 위플래쉬는 편타성 상해로 목, 등, 어깨의 연조직에 발생한 염좌·긴장·찢김·파열 등의 부상을 의미하고, 우리나라 자동차보험 상해 등급의 12·13·14급에 해당함

12) GOV.UK(2021. 2. 21), "Government announces plan to scrap EU law, ensuring British drivers avoid £50 a year insurance hike"

13) European Court of Justice(2014. 9. 4), "CELEX number: 62013CJ0162"

14) 2007년 8월 13일 슬로베니아의 한 농장에서 일하던 Vnuk가 사다리 위에서 작업을 하던 중, 농장을 가로질러 후진하던 트랙터와의 충돌로 사다리에서 떨어져 상해를 입는 사고가 발생함. 사건 당시 농장은 사유지에 해당하였고 트랙터는 MID에 따라 의무보험에 가입되어 있었으므로 Vnuk는 가입된 자동차보험 약관에 따라 보험회사에 보험금을 청구하였음

- 영국 도로교통법(Road Traffic Accident)은 '도로 또는 공공장소에서' 운행되는 '자동차'에 한하여 제3자의 상해(TPI: Third Party bodily Injury loss)에 대해서는 무제한, 제3자의 재산상 손실에 대해서는 최소 1,200만 파운드를 보상해야 한다고 규정하고 있지만 '사유지'에서 발생하는 사고에 대해서는 의무보험으로 보장되지 않았음
- Vnuk 판결로 사유지에서의 차량 사용 시 의무보험이 필요해졌으며, 차량의 범위에 대한 해석이 확대되어 영국 내 도로교통법에 대한 해석을 변경해야 했음
- 그러나 브렉시트로 영국 교통부는 넓은 범위 및 대상에 대해 자동차의무보험 가입을 요하는 EU의 Vnuk법을 폐지한다고 발표하였으며, 연간 50파운드의 불필요한 보험료 인상이 방지될 것으로 기대됨



3. 우리나라 자동차보험 제도개선과 보험료

- 영국의 2012년 대인배상 제도개선 효과와 비교하기 위해 우리나라 자동차보험 제도개선 사례 중 대인배상 관련 제도개선 전후의 자동차보험료 상승률 등을 비교함
 - 2013년 이전까지 자동차보험 부상환자의 높은 입원율과 나이롱환자로 인한 보험금 누수가 주요 문제였고, 이를 개선하기 위한 제도개선 방안이 도입됨
 - 2007년에는 의료기관이 교통사고 입원환자의 관리를 강화할 것을 규제하였을 뿐만 아니라 2009년에는 의료기관의 퇴원 및 전원 지시권, 그리고 의료기관이 보험회사의 입원환자 관리 기록열람 청구에 불응하는 경우 과태료를 부과하는 제재를 도입함
 - 2012년에는 자동차보험진료수가 심사·조정업무의 위탁근거를 신설하였고, 2013년에는 과잉진료 억제를 위해 진료비심사청구일원화가 도입됨
- 2007년 입원환자 관리강화 규정 도입 이후 입원율, 진료비 증가율, 자동차보험료 상승률은 하락세를 보였으나 2013년 이후 진료비 증가율, 자동차보험료 상승률은 상승세로 전환됨(표 2) 참조
 - 2007년 제도개선으로 전년 대비 대인배상 손해액 증가율은 2008년에서 2012년 평균 0.7%로 안정화되었고, 자동차보험료 상승률 하락에 긍정적인 영향을 미친 것으로 보임
 - 전년 대비 대물배상 손해액 증가율은 2008년에서 2012년 평균 12.9%를 기록하였으나, 전년 대비 자동차보험료 물가지수 상승률은 2007년 이전 평균 4.9%에서 2008~2012년 0.8%를 기록함
 - 2013년 이후 입원율은 감소한 반면, 진료비 증가율과 대인배상 손해액 증가세가 확대되며 자동차보험료 물가지수 상승률은 2019년 4.2%, 2020년 4.6%로 확대되고 있음¹⁵⁾
 - 진료비심사청구일원화는 건강보험, 자동차보험, 산재보험의 상이한 진료비심사기준에서 발생하는 유사 질병에 대한 진료행태의 차이 억제와 과잉진료 억제를 가능하게 할 것으로 기대되었음

15) 전년 대비 대물손해액 증가율의 기간 중 평균은 2002~2006년 15.5%, 2008~2012년 12.5%, 2014~2020년 6.1%로 하락하는 추세임

〈표 2〉 우리나라 자동차보험 제도개선 전후 자동차보험 주요 지표 비교

(단위: %, %p)

구분	평균 입원율	부상환자 증가율	진료비 증가율	자동차보험료 물가지수 상승률	대인손해액 증가율
2002~2006	71.2%	9.9	-3.9	4.6	4.5
2008~2012	55.2%	4.6	-3.2	0.8	0.7
2014~2020	33.6%	2.3	7.6	1.5	7.3

주: 평균 입원율은 기간 중 평균 금액임. 자동차보험료 물가지수 상승률과 대인손해액 증가율은 전년 대비 상승률 및 증가율의 기간 중 평균치임. 평균입원율, 부상환자 증가율, 진료비 증가율은 2019년까지 자료임

자료: 보험개발원; 한국은행



4. 시사점

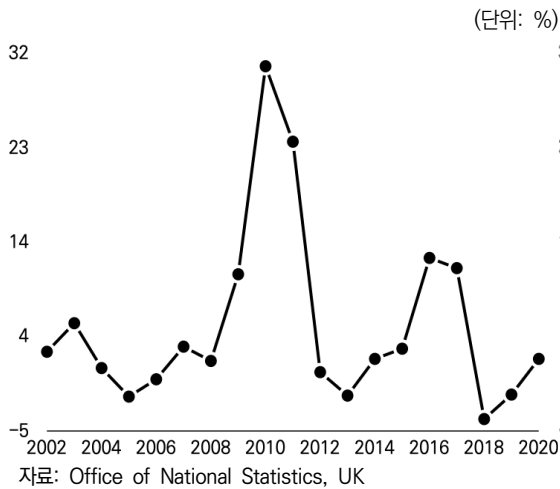
○ 영국의 자동차보험 제도개선은 보험료 부담 완화를 목적으로 환경변화에 부합하게 시의적·지속적으로 추진되어 보험료 상승세 둔화(그림 1) 참조)와 보험영업이익 개선으로 이어짐

- 2012년 민원대행회사의 수수료 체계 개선, 2015년 위플래쉬 개혁을 발표하며 대인배상 제도개선을 지속하였고, 2021년에는 자동차의무보험 가입대상을 확대하는 Vnuk법을 폐지함
 - 2009년부터 확대된 보험료 상승을 억제하기 위해 불필요하거나 과도한 배상청구 유인 억제를 위해 도입되었음
 - 2015년 이후 각계의 의견을 지속적으로 수렴하면서 부작용을 최소화하려고 노력하였고, 코로나19로 시행 시기를 1년 연기하기도 함
 - 2021년 자동차의무보험 가입대상을 확대하는 Vnuk법을 폐지하여 연간 50파운드의 보험료 인상을 방지함
- 시의적인 제도개선으로 2013년 이후 자동차보험료 물가지수는 상승세가 둔화되었고, 보험회사의 보험영업이익 적자도 크게 줄어들어 2018년과 2019년에는 흑자로 전환됨

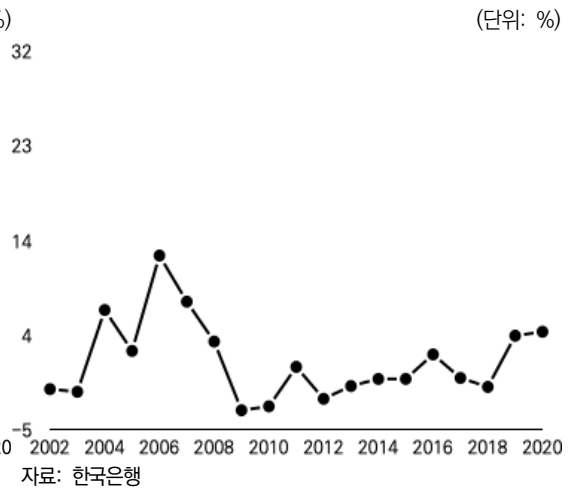
○ 우리나라의 경우 2007년 제도개선 효과는 줄어들고 있는 것으로 보임

- 2007년 제도개선은 입원율 하락, 자동차보험료 물가지수 상승률 하락으로 이어졌으나 2013년 진료비심사청구일원화 도입 이후 제도개선 효과가 줄어들고 있음
 - 2007년 이전까지 자동차보험료 물가지수 상승률이 확대되었으나 2008년부터 2010년까지 상승률은 둔화됨
 - 2012년 이후 1인당 진료비 증가세가 크게 확대되면서 자동차보험료 물가지수 상승률도 확대되며 자동차보험료 물가지수 상승률이 높아지는 추세임(그림 2) 참조)
- 한방 등 비급여 진료(상급병실, 침약 등)에 대한 조정이 부진하여 경상환자 과잉진료 유인이 지속됨
 - 한방진료를 받은 경상환자의 1인당 진료비는 2019년 92만 원으로 2014년 64만 원에 비해 연평균 7.5% 증가함

〈그림 1〉 영국 자동차보험료 물가지수 상승률



〈그림 2〉 우리나라 자동차보험료 물가지수 상승률



○ 2014년부터 확대되고 있는 보험료 조정압력을 둔화시키고 제도의 공정성을 제고하기 위해서는 과잉진료 유인을 억제하는 보다 근본적이고 지속적인 제도 개선이 필요함

- 손해에 부합하는 보상제도 개선, 합의절차 구축 및 경상환자의 진료행태 및 과잉진료 유인을 억제할 수 있는 종합적인 제도 개선이 지속적으로 이루어져야 함
 - 경상환자의 3주 이상 장기 치료 시 진단서 의무화, 경상환자 대인배상 II 진료비 과실상계는 경상환자의 과잉진료 유인을 근본적으로 억제하기에는 제한적일 수 있음¹⁶⁾
 - 영국의 경우 민원대행회사의 도움 없이 교통사고 피해자들이 직접 합의할 수 있는 클레임 포털을 구축하였고, 과도한 대인배상 청구 유인을 억제하기 위해 대인배상 청구수수료 체계를 개선하였고 소액사건기준 상향, 위자료 상한 설정 등을 추진하고 있음
 - 진단서 없이는 합의할 수 없도록 하는 방안을 추진하면서 진단서의 신뢰도를 높이기 위해 MedCo 포털을 2015년에 구축함
- 진단서 의무화도 장기적으로는 경상환자의 상해 수준을 평가하고 그에 부합하는 치료와 보상으로 이어져야 함
- 2013년 도입된 진료비심사청구일원화가 효과적으로 작동하고 있는지를 검토할 필요가 있고, 한방진료 등 비급여 진료수가의 지속적인 조정이 필요함

16) 전용식(2021. 4. 22), 「자동차보험 경상환자 진료관행 개선방안」, 합리적인 치료관행을 위한 자동차보험 공청회, 보험연구원