
자동차보험 손해율 구조변화 분석에 관한 연구 : 대인배상 보험금지급체계를 중심으로

(A Study on Analysis of Auto Insurance Loss Ratio Structural Changes : Focusing on Automobile Bodily Injury Liability Insurance)

양해일*
Haeil Yang

<국문초록>

본 연구에서는 자동차보험 손해율의 영향요인 분석과 함께 자동차보험 손해율의 변동요인을 추출하고, 자동차보험 손해율의 악화원인을 분석함으로써 궁극적으로는 우리나라 자동차보험의 손해율을 개선할 수 있는 방안을 모색해보았다. 자동차보험 손해율의 영향요인 분석은 상관관계 분석을 통해 이루어졌으며, 자동차보험 손해율 변동요인의 추출을 위해서는 ‘자동차보험 손해율 구조변화 분석모형’을 이용하였으며, 악화원인 분석은 선행연구와 설문조사를 통해 이루어졌다. 분석 결과 자동차보험 손해율은 대당 경과보험료, 1사고 당 손해액이 절대적 영향을 미치고 있었다. 또한 실증분석 결과 자동차보험 제도의 문제점은 자동차보험 손해율에 상당한 영향을 미치고 있었고 이는 의미 있는 결과로 도출되었다.

분석결과를 바탕으로 보험금 지급체계 측면에서 대인배상책임보험을 일원화하고, 통일된 자동차보험 보상지급체계를 구축하여 동일한 피해액에 대해서는 피해자 및 보상담당자와 보험회사의 성향에 따라 각기 다르게 손해액이 평가되고 지급되는 문제를 해결하도록 하는 방안을 마련하였으며, 대인배상의 무한보상제도

* 경영학박사 · 손해사정사, 목포대학교 · 전남대학교 강사 (ssd6406@hanmail.net)

의 보완책을 강구하였다. 또한 중증후유장해에 따른 피해자와 현실적으로 보상금으로 수령할 수 없는 미성년자 및 심신상실자 등의 보상금은 일시금 지급 관행에서 정기금 지급으로 개선되어야 함을 피력하였다.

※ 국문색인어 : 자동차보험 손해율, 보험금 지급체계, 대인배상책임보험, 자동차보험 손해율 구조변화 분석모형

I. 서론

FY2005년 자동차보험 손해율은 2000년을 정점으로 자동차사고발생 추이가 하락하면서 감소할 것이라는 예상과 달리 그 적정수준인 72%를 넘어 76.4%, 12월은 폭발적인 92.6%를 기록한 바 있다. 다행이 2008년 현재 자동차보험 손해율은 자동차보험료 인상에 따라 대체로 안정되어 있지만 이런 기록적인 자동차보험 손해율은 언제든지 다시 나타날 수 있다.

인터넷의 발전과 전자상거래의 확대에 따른 온라인 자동차보험회사의 시장에 추가 진입 및 가격비교 활성화, 보험가격의 자율화, 자동차보험시장의 개방화, 저금리 기조의 정착에 따른 보험수요 구조의 변화로 자동차보험산업이 단면적이 아닌 다면적 경쟁체제로 돌입하면서 자동차보험 인수경쟁은 심화되고 그 결과는 자동차보험 가격의 인하로 이어져 이러한 현상들은 계속적으로 반복될 것이다.

따라서 본 연구에서는 자동차보험 손해율의 영향요인 분석과 함께 자동차보험 손해율의 변동요인을 추출하고, 자동차보험 손해율의 악화원인을 분석함으로써 궁극적으로는 우리나라 자동차보험의 손해율을 안정화할 수 있는 방안을 모색해보았다.

먼저 자동차보험 손해율의 영향요인은 SPSS 12.0 for Windows 통계 패키지를 통하여 상관분석을 실시하였으며, 자동차보험 손해율 변동요인의 추출을 위해서는 ‘자동차보험 손해율 구조변화 분석모형’을 이용하였고, 악화원인 분석은 설문조사를 통해 이루어졌다.

설문조사는 2006년 9월 11일부터 9월 25일까지 약2주간 7개 광역시와 9개도 지역의 자동차보험을 취급하는 손해보험회사 및 공제조합, 손해사정회사 대인보상 담당 실무자를 대상으로 무작위로 700명의 표본을 추출하였다. 300매의 설문지는 우편 배부 및 직접 면담하여 직접 작성하도록 한 후에 회수하는 방식을 택하였고, 200명의 표본에 대하여는 자동 설문 프로그램을 나머지는 200명은 E-mail 및 전화를 이용하여 설문하였다. 회수된 설문지를 포함하여 응답성이 결여된 설문과 중심화 경향이 심한 설문지를 제외하고 471부만을 통계분석에 사용하였다.

II. 자동차보험 손해율 변화의 구조분석

1. 자동차보험 손해율의 의미

자동차보험 손해율(ratio)은 일정기간의 발생손실을 일정기간의 경과보험료로 나눈 비율을 말하는데 사업비율과 함께 자동차보험회사의 경영을 분석하고 평가하는 중요한 지표 중 대표적인 것으로 보험영업 손익의 결정적 요소라 할 수 있다. 따라서 자동차보험 손해율의 통계는 자동차보험회사의 경영수지를 분석하여 차기보험요율을 산정하고, 위험의 인수 기준을 설정하는 등 보험경영지표와 장기적 경영전략을 수립하는데 있어 중요한 자료가 된다.

2. 우리나라 자동차보험 손해율의 현황

2002년 자동차보험 손해율은 월드컵 전후 그 영향에 힘입어 점차 안정추세로 접어든 듯하였으나 FY2003 자동차보험 손해율은 76.7%를 기록하며 자동차보험 경영에 심대한 영향을 주게 되었다.

<표1> FY연도별 자동차보험 손해율 추이

(단위 : %)

(FY)연도	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
손해율	85.9	90.0	88.7	103.6	90.4	78.5	74.2	64.1
(FY)연도	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
손해율	61.70	73.0	73.2	67.2	68.4	76.7	72.7	76.6

자료 : 보험개발원

FY2004, 자동차보험 손해율 추이는 잠시 감소였으나 2005년 9월 75%, 10월 78.1%, 11월 82.8%, 급기야 12월 자동차보험 손해율은 폭발적인 92.6%를 기록하여 손해보험업계 전체를 일제히 얼어붙게 하였고 결국 FY2005 자동차보험 평균 손해율은 그 적정수준인 72%를 넘어 76.6%로 최종 집계되었다.

3. 자동차보험 손해율과 그 영향요인에 대한 상관분석

1) 상관분석의 목적

자동차보험의 손해율은 발생손해액의 경과보험료에 대한 비율이므로 보험료 및 보험금의 크기에 따라 결정된다. 즉, 분자에 해당하는 보험금이 일정한 상태에서 분모에 해당하는 보험료가 늘어나면 그만큼 손해율은 개선되고, 보험료가 줄어들면 손해율은 악화된다.

반대로 분모가 일정한 상태에서 분자가 작아지면 손해율은 개선되고 분자가 커지면 손해율은 악화된다. 따라서 자동차보험의 손해율 개선 정책은 분모를 크게 하거나 분자를 줄이는 것이라고 할 수 있다.

따라서 보험금과 보험료에 영향을 미칠 것으로 판단되는 요인을 교통 환경요인, 경제 환경요인, 자동차보험제도 환경요인으로 분류한 후 상관분석을 실시하였다.

교통 환경요인은 자동차사고 발생건수, 자동차대수, 운전면허취득자수, 경제 환경요인으로 자동차보험수입보험료, 경제성장률, 국민총소득, 1인당국민총소득, 민간소비증감을 등을 들 수 있다. 자동차보험제도 환경요인으로는 자동차보험 요율체계, 자동차보험 보험금지급체계, 자동차보험 진료비체계, 자동차보험 대물 및 차량피해 수리비 지급체계 등을 들 수 있겠다.

상관분석을 통해 검증하고자 다음과 같은 가설을 설정하기로 한다.

H_0 : 손해율과 환경요인은 상관관계가 없다. H_1 : 손해율과 환경요인은 상관관계가 있다.
--

*귀무가설을 기각하려면 유의수준(0.05나 0.01)에서 유의확률 값이 더 작아야 합니다.

2) 교통 환경요인 현황 및 상관분석

자동차사고 발생건수 및 부상자수는 각각 1996년 265,053건, 355,962건에서 2000년 290,481건, 426,94건으로 증가 추세를 보이다 2005년 214,171건, 342,235건으로 점차 감소 추세를 보이고 있다. 사망자수도 1996년 월평균 1,054명, 2000년에는 853명, 2005년 531명으로 최근 지속적인 감소 추세에 있다. 반면 2004회

계연도 연간 보험사고건수는 3,328,544건으로 전년 대비 2.3% 감소하였으나 2005회계연도 들어 전년 대비 12.8% 증가하였다.)

<표2> 교통 환경요인 현황

(단위 : %, 건)

년도	손해율	사고건수			등록대수	운전면허 취득자수
		발생	사망	부상		
1990	85.90	255,303	12,325	324,229	3,394,803	543,903
1991	90.00	265,964	13,429	331,610	4,247,816	944,356
1992	88.70	257,194	11,640	325,943	5,230,894	11,613,300
1993	103.60	260,921	10,402	337,679	6,274,008	13,301,610
1994	90.40	266,107	10,087	350,892	7,404,304	14,889,762
1995	78.50	248,865	10,323	331,747	8,468,901	16,403,759
1996	74.20	265,052	12,653	355,962	9,553,092	17,720,833
1997	64.10	246,452	11,603	343,159	10,413,427	18,532,172
1998	61.70	239,721	9,057	340,159	10,469,599	19,549,002
1999	73.00	275,938	9,353	402,967	11,163,728	20,728,137
2000	73.20	290,481	10,236	426,984	12,059,276	18,697,346
2001	67.20	260,579	8,097	386,539	12,914,115	19,884,337
2002	68.40	231,026	7,222	348,149	13,949,440	21,223,010
2003	76.70	240,832	7,212	376,503	14,586,795	22,062,457
2004	72.70	220,755	6,536	346,987	14,934,092	22,735,053
2005	76.60	214,171	6,376	342,235	15,396,715	23,497,657

자료 : 경찰청, 도로교통안전관리공단, 건설교통부종합교통기획팀, 한국자동차공업협회

이처럼 경찰청 통계는 감소한데 반하여 보험개발원 통계는 증가한 것으로 나타나고 있는 것은 1990년 8월 헌법재판소가 도로교통법 제50조 2항의 자동차사고 신고의무에 대해 위헌법률심판에서 한정합헌 결정을 내린 이후 자동차사고를 경찰관서에 반드시 신고하지 않고 보험처리를 할 수 있는 점과 경찰서에 신고된 사고는 쌍방사고인데 반하여 보험회사에는 단독사고의 경우에도 보험사고로 접수되어 처리되고 있기 때문으로 분석된다. 본 연구에서는 경찰청 통계를 기준으로 하였으나 향후 보험개발원의 통계를 이용한 분석이 요청된다.

1) 보험개발원 통계

우리나라의 자동차보유대수는 자동차산업의 성장과 경제성장에 따른 생활수준의 향상으로 1999년 이후 연간 7% 정도의 증가율을 보이고 있다. 운전면허취득자수의 경우, 면허종별 면허소지자 수는 동일인이 수종의 면허를 가지고 있는 경우도 있기 때문에 실제운전면허 소지자수와 차이가 있으나 지속적인 증가추세에 있다.

<표3> 교통 환경요인 상관계수

		L	A	B	C	D	E
L	Pearson 상관계수	1	.273	.392	-.360	-.667**	-.610*
	유의확률(양쪽)		.306	.133	.171	.005	.012
	N	16	16	16	16	16	16
A	Pearson 상관계수	.273	1	.628*	.501*	-.486	-.377
	유의확률(양쪽)	.306		.009	.048	.056	.150
	N	16	16	16	16	16	16
B	Pearson 상관계수	.392	.628**	1	-.266	-.862**	-.779**
	유의확률(양쪽)	.133	.009		.320	.000	.000
	N	16	16	16	16	16	16
C	Pearson 상관계수	-.360	.501*	-.266	1	.490	.463
	유의확률(양쪽)	.171	.048	.320		.054	.071
	N	16	16	16	16	16	16
D	Pearson 상관계수	-.667**	-.486	-.862**	.490	1	.908*
	유의확률(양쪽)	.005	.056	.000	.054		.000
	N	16	16	16	16	16	16
E	Pearson 상관계수	-.610*	-.377	-.779**	.463	.908**	1
	유의확률(양쪽)	.012	.150	.000	.071	.000	
	N	16	16	16	16	16	16

** 상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의합니다.

* 상관계수는 0.05 수준(양쪽)에서 유의합니다.

L:손해율 A:사고발생건수 B:사망자수 C:부상자수 D:등록대수 E:운전면허취득자수

<표3>는 1990년부터 2005년까지의 경찰청 통계자료에 의한 자동차보험 손해율과 각 변수들 간의 상관관계를 나타낸 것이다. 손해율과 사고발생건수의 상관계수는 0.273, 유의확률은 0.306으로 두 변수는 서로 상관관계가 있다고 할 수 없고, 사망자수, 부상자수도 통계적으로 유의하지 않는 것으로 분석되어 귀무가설이 채택되었다. 사고발생건수와 사망자수 및 부상자수의 증가에 비례하여 자동차

보험 손해율도 증가할 것으로 예측되었던 것과는 전혀 다른 결과이다. 이는 경찰청 통계자료를 활용한데 있을 것으로 추측되나 위 변수들이 손해율에 크게 영향을 미치는 구조적 변화의 주요 요인이라고 판단할 수는 없을 것으로 보인다.

한편 손해율과 자동차등록대수의 상관계수는 -0.667, 유의확률은 0.05, 운전면허취득자수의 상관계수는 -0.610, 유의확률은 0.012이므로 두 변수는 통계적으로 음(-)의 상관관계에 있어 귀무가설은 기각되고 대립가설이 채택되었다. 즉, 등록대수와 운전면허취득자수가 증가할수록 손해율은 감소하는 것으로 분석되었다. 등록대수와 운전면허취득자수가 늘어난다는 것은 보험료의 양이 늘어나기 때문인 것으로 해석된다.

3) 경제 환경요인 현황 및 상관분석

<표4> 경제 환경요인 현황

(단위 : %, 억원)

년도	손해율	수입보험료	경제성장률	국민총소득	1인당국민총소득	민간소비증감률
1990	85.90	17,478	9.2	1,865,598	435	9.2
1991	90.00	20,458	9.4	2,256,597	521	8.7
1992	88.70	27,082	5.9	2,571,077	588	6.0
1993	103.60	32,358	6.1	2,900,877	656	6.0
1994	90.40	39,751	8.5	3,393,431	760	8.4
1995	78.50	48,886	9.2	3,974,587	881	9.9
1996	74.20	58,441	7.0	4,468,584	982	6.7
1997	64.10	60,014	4.7	4,884,574	1,063	3.3
1998	61.70	51,514	-6.9	4,762,454	1,029	-13.4
1999	73.00	54,772	9.5	5,233,533	1,123	11.5
2000	73.20	64,811	8.5	5,761,600	1,226	8.4
2001	67.20	71,964	3.8	6,290,279	1,312	4.9
2002	68.40	77,930	7.0	6,850,690	1,438	7.9
2003	76.70	79,224	3.1	7,254,203	1,516	-1.2
2004	72.70	81,039	4.7	7,811,742	1,625	-0.3
2005	76.60	83,423	4.0	8,058,858	1,669	3.2

자료 : 보험개발원, 한국은행

자동차보험 수입보험료는 자동차등록대수의 증가와 더불어 매년마다 꾸준히 증가하고 있으나 2002년 큰 폭으로 증가 한 이후 그 증가율은 제자리걸음을 면치 못하고 있다. 이는 자동차등록대수의 증가율이 둔화한 원인에서 기인한다.

경제성장률은 일정기간 동안 국민경제의 규모가 확대되는 속도를 나타내고, 국민총소득은 국민이 일정기간 생산 활동에 참여하여 벌어들인 소득의 합계로서 실질적인 국민소득을 측정하기 위해 교역조건의 변화를 반영한 소득지표를 말한다. 1인당 국민총소득과 민간소비증감율은 자동차판매와 자동차보험 가입율과 관련이 있는 지표로 추정되는 환경요인이다.

<표5> 경제환경요인 상관계수

		L	F	G	H	I	J
L	Pearson 상관계수	1	-.671**	.474	-.626**	-.631*	.432
	유의확률(양쪽)		.004	.064	.010	.009	.095
	N	16	16	16	16	16	16
F	Pearson 상관계수	-.671**	1	-.306	.982**	.985**	-.303
	유의확률(양쪽)	.004		.250	.000	.000	.254
	N	16	16	16	16	16	16
G	Pearson 상관계수	.474	-.306	1	-.321	-.320	.986**
	유의확률(양쪽)	.064	.250		.226	.226	.000
	N	16	16	16	16	16	16
H	Pearson 상관계수	-.626	.982**	-.321	1	1.000**	-.332
	유의확률(양쪽)	.010	.000	.226		.000	.209
	N	16	16	16	16	16	16
I	Pearson 상관계수	-.631**	.985**	-.320	1.000**	1	-.332
	유의확률(양쪽)	.009	.000	.226	.000		.209
	N	16	16	16	16	16	16
J	Pearson 상관계수	.432	-.303	.968**	-.332	-.332	1
	유의확률(양쪽)	.095	.254	.000	.209	.209	
	N	16	16	16	16	16	16

** 상관계수는 0.01 수준(양쪽)에서 유의합니다.

* 상관계수는 0.05 수준(양쪽)에서 유의합니다.

L:손해율 F:수입보험료 G:경제성장률 H:국민총소득 I:1인당국민총소득 J:민간소비증감율

1990년부터 2005년까지의 보험개발원 및 한국은행 통계자료에 의한 경제 환

경요인의 상관분석결과 자동차보험 손해율과 자동차보험 수입보험료는 상관계수가 -0.67, 유의확률이 0.04로 유의수준 0.01에서 만족하므로 귀무가설은 기각된다. 따라서 수입보험료와 손해율은 음의 상관관계가 있다고 할 수 있다. 즉, 수입보험료가 증가 할수록 손해율은 감소한다. 분모에 해당하는 수입보험료의 증가에 비례해서 손해율이 감소하는 것은 당연히 예측된 결과이다.

경제성장률, 민간소비증감율은 각각 자동차보험 손해율과 통계적으로 유의하지 않아 귀무가설은 채택되고, 국민총소득, 1인당 국민총소득은 자동차보험 손해율과 깊은 음(-)의 상관관계가 있는 것으로 분석되었다.

따라서 국민총소득과 1인당 국민총소득이 증가할수록 자동차보험 손해율은 감소하게 된다. 국민총소득과 1인당 국민총소득의 증가는 자동차등록대수의 증가로 인한 수입보험료의 증가와 관련이 있기 때문인데 실제 분석결과에서도 수입보험료와 국민총소득 및 1인당 국민총소득은 통계적으로 유의한 상관관계에 있는 것으로 분석되었다. 그러나 경제 환경요인은 어느 한 분야를 집중 개선한다고 해결 될 문제가 아니고, 정치, 경제, 사회, 문화 등 종합적인 대책에 의해 움직이는 변수이므로 자동차보험 손해율을 개선하기 위한 대응책을 별도로 내놓기는 현실적으로 불가능 하다고 할 수 있다.

5. 자동차보험 손해율 구조변화 분석모형을 이용한 손해율 변동요인 추출

1) 자동차보험 손해율 결정요소

‘자동차보험 손해율 구조변화 분석모형’²⁾에 의하면 자동차보험 손해율은 다음 3가지 요인에 의하여 결정된다고 한다.

- ① 대당 경과보험료³⁾
- ② 사고발생율⁴⁾
- ③ 1사고당 손해액⁵⁾

2) 서영길(1992)

3) 대당 경과보험료 = 경과보험료/평균유효대수

4) 사고발생율 = 사고건수 × (12÷누적개월수)/평균유효대수

즉, 손해율은 위의 3가지 요인의 증감에 따라 변동된다.

$$\begin{aligned} \text{손해율} &= \frac{\text{손해액}}{\text{경과보험료}} \\ &= \frac{\text{사고발생건수} \times \text{1사고당손해액}}{\text{평균유효대수} \times \text{대당경과보험료}} \\ &= \text{사고발생율} \times \frac{\text{1사고당손해액}}{\text{대당경과보험료}} \end{aligned}$$

2) 대당 경과보험료 증감이 손해율 변화에 미치는 영향

$$\text{전기손해율} \times \frac{-(\text{당기대당경과보험료} - \text{전기대당경과보험료})}{\text{당기대당경과보험료}}$$

$$\textcircled{1} \text{ FY2000-FY2001} : 73.20 \times \frac{-(285,740 - 264,183)}{285,740} = -5.52\%$$

$$\textcircled{2} \text{ FY2004-FY2005} : 72.70 \times \frac{-(279,598 - 281,167)}{279,598} = 0.40\%$$

결과에서 보듯이 대당 경과보험료의 증감은 자동차보험 손해율에 영향을 미치고 있다. 특히 FY2004-FY2005에 비해 자동차보험 손해율의 증감 폭이 크게 나타나는 FY2000-FY2001에서 더욱 큰 차이를 보여주고 있다. 따라서 자동차보험 손해율은 대당경과보험료의 조정이 없을 시에는 크게 변화하지 못하는 것으로 분석된다.

<표6> FY2000-FY2001 자동차보험 손해율 변동요인 현황

구분	FY2000	FY2001	증감
손해율	73.20%	67.20%	6.0% p
대당경과보험료	264,183원	285,740원	-21,557원
사고발생율	10.5%	10.5%	0%p
1사고당손해액	2,317,000원	1,8513,000	35,000원

5) 1사고당 손해액 = 발생손해액/사고건수

<표7> FY2004-FY2005 자동차보험 손해율 변동요인 현황

구분	FY2004	FY2005	증감
손해율	72.70%	76.60%	3.9% p
대당경과보험료	281,167원	279,598원	-1,569원
사고발생율	12.10%	12.90%	0.8%P
1사고당손해액	1,671,000원	1,651,000원	-20,000원

3) 사고발생율 증감이 손해율 변화에 미치는 영향

$$\text{전기손해율} \times \frac{(\text{당기사고발생율} - \text{전기사고발생율})}{\text{전기사고발생율}}$$

$$\textcircled{1} \text{ FY2000-FY2001} : 73.20 \times \frac{(10.5 - 10.5)}{10.5} = 0\%$$

$$\textcircled{2} \text{ FY2004-FY2005} : 72.70 \times \frac{(12.9 - 12.1)}{12.1} = 4.80\%$$

FY2004-FY2005의 경우 사고발생율의 전기 대비 당기의 증감에 따라 자동차보험 손해율 증감에 크게 영향을 미치고는 있으나 자동차보험 손해율의 변동 폭이 컸던 FY2000-FY2001는 사고율의 증감이 전혀 없었음에도 불구하고 자동차보험 손해율의 증감폭은 FY2004-FY2005에 비해 더 크게 나타났다.

4) 1사고당 손해액 증감이 손해율 변화에 미치는 영향

$$\text{전기손해율} \times \frac{(\text{당기1사고당 손해액} - \text{전기1사고당 손해액})}{\text{전기1사고당 손해액}}$$

$$\textcircled{1} \text{ FY2000-FY2001} : 73.20 \times \frac{(1,853,000 - 2,317,000)}{1,853,000} = -18.32\%$$

$$\textcircled{2} \text{ FY2004-FY2005} : 72.70 \times \frac{(1,651,000 - 1,671,000)}{1,671,000} = -0.87\%$$

분석 결과를 보면 1사고 당 손해액의 증감은 자동차보험 손해율 증감에 크게 영향을 미치고 있는 것으로 나타났다. 특히 상대적으로 변동 폭이 작았던

FY2004-FY2005와 비교할 때 FY2000-FY2001에 그 차이가 현저하게 크게 나타나고 있는데 이는 1사고 당 손해액 증감의 정도 즉, 손해액의 1사고 당 크기가 손해율 증감에 큰 영향을 미침을 의미한다. 따라서 자동차보험 손해율 개선을 위해서는 1사고 당 손해액의 감소를 위한 방안이 집중 검토되어야 할 것으로 분석된다.

6. 시사점

자동차보험 손해율과 그 환경요인에 관한 상관분석과 자동차보험 손해율 구조 변화 분석모형을 이용한 분석 결과 자동차보험 손해율은 대당 경과보험료와 1사고 당 손해액이 절대적 영향을 미치는 것으로 나타났다.

위 분석결과는 우리나라 자동차보험이 나아갈 방향에 있어 매우 중요한 점을 제공하고 있다. 특히 FY2005의 자동차보험 손해율의 악화원인을 분석해 보면 이 점은 더욱 분명해 진다.

<그림1>,<그림2>,<그림3>의 분석도표는 FY1990부터 FY2005까지의 보험개발원 통계월보 상 평균유효대수, 경과보험료, 사고건수, 발생손해액의 통계자료를 이용하여 분석한 결과를 보여주고 있다.

<그림1>은 경과보험료가 IMF 경제 위기 때를 제외하고 지속적으로 크게 증가하고 있음을 확인해 주고 있다.

<그림1> FY연도별 자동차보험손해율과 경과보험료 추이

<그림2>는 FY1990부터 FY2005 동안 자동차보험 손해율의 변화 곡선은 크게 움직이고 있음에 반해 대당경과보험료는 큰 변화를 보여주지 못하고 있다.

<그림2> FY연도별 자동차보험 손해율과 대당경과보험료의 추이

<그림3> FY2001시점 대비 대당경과보험료와 1사고 당 손해액의 증가비율 추이

<그림3>은 최근 자동차보험 손해율의 악화원인이 어디에서 오는지를 알아보기 위해 FY2001을 기준회계연도 하여 분석한 대당 경과보험료와 1사고 당 손해율의 증가비율 추이를 보여주고 있다.

대당 경과보험료와 1사고 당 손해율의 증가비율은 FY2001을 0으로 하고 FY2001에 대비한 증가비율을 측정하는 것이다.

분석도표에 의하면 그동안 보험료의 수준은 계속 상향조정 되었음에도 불구하고 대당경과보험료의 크기는 자동차보험 손해율에 비례하여 움직이지 못하고 있었고 특히 FY2000이후부터 FY2000까지는 거의 제자리걸음을 면치 못하고 있었다. 또한 최근 자동차보험 손해율의 악화 원인은 대당 경과보험료의 증가 비율에 비해 1사고 당 손해액의 증가 비율이 더 높기 때문인 것으로 분석되었다. 따라서 분석결과 향후 자동차보험 손해율의 개선 정책은 대당 경과보험료의 조정과 1사고 당 손해액의 크기를 줄이는 방안이 요구된다. 그러나 보험료와 보험금은 일률적으로 높이거나 줄일 수 없는 것이 현실이다. 특히 보험료의 인상은 소비자들의 저항을 불러오기 때문에 매우 어려운 문제이다.

따라서 향후 자동차보험회사는 이와 같은 분석결과를 토대로 자동차사고 예방과 관련한 손해를 관리정책과 병행해서 그동안 수차례 문제점으로 지적되어 왔던 자동차보험 제도의 구조적인 문제에 대한 개선 정책을 펴지 않으면 안 될 시점에 놓여 있다.

시사하는 바에 따라 다음에서는 현행 자동차보험 제도에 어떤 구조적인 문제점이 있는지를 살펴본 후 대인배상책임보험 보험금 지급체계를 중심으로 자동차보험 손해율 안정화 방안을 제시하고자 한다.

Ⅲ. 자동차보험 손해율 안정화 방안

1. 대인배상책임보험의 일원화

대인배상 I 은 보상한도가 정해진 유한보험이며 대인배상 II 는 대인배상 I 의 초과손해를 담보하는 무한보험이다. 이렇듯 대인배상책임보험은 이원화 구조로 되어 있다.⁶⁾ 이원화 구조가 자동차보험 손해율과 관련하여 문제가 되는 것은 무보험자동차에 의한 사고이다.

<표8>의 예시된 사례의 경우 H사는 甲자동차의 운전자는 면책(대인)하나 자

6) 대인배상책임보험의 이원적 구조에 대해서는 양승규(1990), 김성재(1992), 김재훈(1994), 최완진(1995), 김광국(1998), 김세돈(2002), 이홍욱·김세돈(2003)등의 선행연구가 있다.

기차량 운전자를 제외한 탑승자에 대하여는 치료비와 보상금 100%를 보상한 후 甲자동차의 운전자(소유자와 운전자)에게 그 손해액 해당액만큼 구상을 하게 된다. 한편, 乙자동차운전자는 H사(자기차량의 보험회사)에 부보 된 무보험자동차에 의한 상해로부터 대인배상 I를 초과하는 부분에 대해 최고 2억원 한도 내에서 보상받게 되고 그 해당액만큼 H사는 구상하게 된다.

우리 민법은 「고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다」(민법 제750조)고 규정하면서 과실책임주의를 원칙으로 하고 있다. 그럼에도 불구하고 전혀 과실이 없는 H사에서 자기차량의 탑승자에 대한 치료비와 보상금을 모두 지급하게 된다.

<표8> 자동차사고 사례

구 분	내 용
1. 자동차보험 가입현황	甲자동차 S회사에 대인배상 I 乙자동차 H회사에 자동차종합보험가입(전 담보)
2. 자동차사고 발생개요	甲자동차는 눈길 급정차로 중앙선침범, 乙자동차는 정상주행 중 자동차사고 발생함.
3. 피해현황	甲자동차 운전자 포함 운전자의 친구들인 탑승자 4명 부상, 乙자동차 운전자 포함 운전자의 친구들인 탑승자 1명 부상
4. 과실비율	신뢰의 원칙에 의해 양측의 과실비율은 甲자동차 100%, 乙자동차 0%임

이는 자동차보험의 사회보장적 기능에 따른 것인데 만약 甲자동차가 대인배상 II에 가입되었다면 그 반대로 손해액 전액을 S회사에서 부담한다고 할 때 이는 전혀 형평에 어긋난 것이다. 만약 甲자동차가 대인배상 II에 가입되었다면 乙자동차의 운전자는 H사의 무보험자동차에 의한 상해를 이용할 필요가 없었을 것인데 상대방 자동차가 대인배상 II에 미 가입된 것이 원인이 되어 지급하지 않아도 될 보험금이 H사로부터 지급된 것이다.

설문결과에서도 대인배상책임보험의 이원화는 자동차보험 손해율에 영향을 미칠 것으로 보는 응답자가 전체의 289명으로 약 61.4%이고 그렇지 않을 것으로 생각하는 견해는 11.6%에 불과했다. 따라서 무보험자동차 사고에 따른 무보험자동차에 의한 상해 보험의 불필요한 이용, 구상 불가능 채권의 양산 등에 따른 손

해율 증가를 개선하기 위해서는 대인배상책임보험의 일원화가 반드시 필요하다.

2. 통일된 자동차보험 보상지급체계 구축

자동차보험약관 제10조 1항 (2) ①항에 따르면 보험금지급기준은 약관상 지급기준에 의해 산출한 금액과 소송이 제기되었을 경우에는 판결금액까지 지급하겠다는 것이므로 보험금 산출방법은 이원적 구조이고 실무적으로 자동차보험회사에서 운영하고 있는 ‘특인제도’까지 포함한다면 보험금 지급기준은 다원적 구조를 갖고 있다고 할 수 있다.

<표9>에 의하면 판결과 특인의 구성비는 각각 1.0%와 1.09%에 불과하나 건당 평균 지급금액은 약관에 비해 무려 특인 25.5배, 판결 32.2배로 나타났다. 물론 특인과 판결의 경우 사망 및 중상자 위주의 건이 많기 때문에 이를 감안해야 하지만 그 구성비에 비해 비교할 수 없을 정도로 높게 나타나고 있다. 자동차보험 보상 실무상 피해자의 요구에 따라 그 산출형태별 즉, 약관지급기준을 적용할 때와 법원의 판결(특인 포함) 기준을 적용할 때에 많은 차이점이 있다.

<표9> 산출형태별 대인배상보험금 지급현황(FY'99)

(단위 : 천원, %)

구분	건수				건당 평균 지급금액				특인 결정비율
	약관	특인	판결	계	약관	특인	판결	계	
A	42,017	58	778	43,153	2,692	77,700	54,161	4,242	83.3
B	30,661	75	301	31,137	1,808	65,157	68,471	2,808	82.3
C	34,867	89	262	35,398	1,821	69,190	60,700	2,618	80.0
D	32,236	97	314	32,747	2,745	75,868	51,050	3,648	79.3
E	153,940	2,725	1,468	158,133	1,448	31,655	56,153	2,476	78.1
F	27,367	279	301	27,947	1,712	59,788	57,126	2,888	78.0
G	17,902	189	369	18,460	1,848	61,970	62,112	3,668	77.0
H	76,808	940	680	78,428	1,474	52,000	61,140	2,596	76.7
I	83,221	488	666	84,375	1,705	66,093	68,117	2,508	76.5
J	15,727	224	126	16,077	2,485	35,678	50,780	3,326	76.1
K	63,335	706	702	64,743	1,522	35,630	57,709	2,504	75.4
계	578,171	6,470	5,967	590,518	1,754	44,778	57,514	2,800	78.4

자료 : 정준택, “자동차보험의 민원해소방안에 관한 고찰”, 국제법무연구, 2003.

현행 약관상 보험금지급기준과 판결기준에 따라 2005년 10월 1일 발생한 것을 가정한 자동차사고 피해자의 예를 통해 각각의 적용기준에 따른 보상금의 차이를 산정해 보면 <표10>과 같다.

<표10>의 산출 결과에 따르면 판결액은 약관지급기준액의 192% 수준에 있음을 알 수 있다. 이와 같은 보험금 지급기준의 다원적 구조에 따른 보험금의 격차는 자동차보험회사에 대한 신뢰를 저하시켜 그 결과 민원이 심화된다. 이런 민원심화는 결국 소송으로 이어지고 불필요한 소송비용을 증가시켜 궁극적으로 자동차보험 손해율에 지대한 영향을 미치게 된다.

<표10> 농촌거주 어린이 사망사고의 경우 대비표

구분	약관지급기준	특인	판결
위 자 료	40,000,000	191,321,660-215,236,870 (예상판결금액80%-90%)	50,000,000
장 례 비	3,000,000		3,000,000
상실수익액	82,109,700		186,152,080
계	125,109,700		239,152,080

주) 남자 2005.10.1일 사고기준 남자 12세(1993년생)

※상실수익액계산

- ①약관 : 1,054,987(소득)×116.7451(라이프니저계수)×2/3(1/3생활비율공제)
- ②판결 : 1,482,500×188.3495(호프만계수)×2/3(1/3생활비율공제)

<그림4> 대인배상의 다원적 보상방법의 개선에 관한 견해

이에 대한 해소 방법으로 자동차보험손해사정원(가칭)의 설립이 필요하다고 주장하는 이도 있지만⁷⁾ 동일한 피해액에 대해서 피해자 및 보상담당자와 보험회사의 성향에 따라 각기 다르게 손해액이 평가되고 지급되는 문제부터 선결해야 할 필요가 있다.

실제 보상현장에서 경험하는 실무자들도 현행 대인배상 보상방식은 어떤 식으로든 개선되는 것이 바람직하다고 생각하고 있다.

3. 자동차보험 대인배상의 무한보상제도의 보완책 강구

무한보험에 가입하면 자동차사고로 타인을 치상케 하였더라도 가입보험사에서 피해자와의 합의, 중재 및 소송대행은 물론 피보험자의 민사상 손해배상책임을 무한으로 보상해 주며 교통법 상 12가지 특례적용 예외사유의 사고유형에 해당하지 않으면 형사상의 불이익도 받지 않는다. 따라서 중대사고만 아니면 어떠한 민형사상 책임을 지지 않으므로 안전운전의식의 결여를 조장하고 사고 후에도 피해자에 대한 도의적인 책임마저도 외면해버리는 사례마저도 발생하고 있어 건전한 교통문화정책에 역행하는 제도로 크게 비판받고 있다.

현재 무한보험 제도를 운영하고 있는 일부 선진 국가를 볼 때에 사회보장제도 및 무한보험제도의 성숙단계를 거쳐 무한보험 제도를 도입하였으나 우리나라의 경우 교통사고예방을 위한 확실한 대책이 마련되지도 않고 또한 건전한 질서의식과 교통문화가 정착되기 전에 무한보상보험이 도입됨으로써 오히려 교통사고를 증대시키는 결과를 초래하였다.⁸⁾

이런 결과는 보험료 인상을 가져와 우량 가입자에게는 보험료부담을 증가시키고, 보험회사의 손해율을 악화시키는 한 요인이 되고 있다.

한편 무한보상제도의 개선방안에 관해 대인 보상 실무자들은 무한보상제도를 폐지하고 유한보상제도화 하는 것에 대해 22.7%(107명)가 찬성하고 있었다. 반면 현행대로 유지 32.5%(153명), 현행대로 유지하되 보완하는 것이 필요하다는 견해는 44.8%(211명)로 현행대로 유지하는 것에 대해 대체적으로 3분의 2이상(67.5%)

7) 정준택(2003)

8) 최완진(1995)

이 찬성하고 있었다.

이에 비추어 볼 때 무한보상제도의 개선방안은 대인배상책임보험의 일원화 및 자기부담금제도와 연결하여 생각할 필요가 있다.

즉, 강제보험으로 인정되는 보상한도, 교통법에 의한 특례가 적용되는 보상한도를 설정하되 보상한도를 초과하는 금액은 자동차사고의 운행자가 부담하고 소송비용은 별도의 특별약관에 의해 담보하는 방안이다.

다만, 피해자의 치료비가 보상한도를 초과하는 경우 사회보장적 차원에서 건강보험에서 선 지급하고 자동차사고 운행자에게 구상토록 하면 될 것이다. 또한 이와 병행하여 자동차사고에 따른 할증과는 별도로 피해자의 소송 여부를 떠나 약관상 지급기준을 초과하는 금액에 대해서는 초과한 금액에 비례하는 자기부담금제도를 도입하는 방안이다.

4. 일시금 지급방법에 대한 개선

손해를 금전으로 배상할 때에 그 지급방법으로는 ‘일시금배상’과 ‘정기금배상’의 두 종류가 있다. 현재 우리나라의 거의 대부분 일시금 배상을 청구하고, 법원도 피해자의 뜻에 따라 가급적 이를 수용하는 태도를 취하고 있다.⁹⁾

한편 민법 제751조 2항에서 “법원은 전항¹⁰⁾의 손해배상을 정기금채무로 지급할 것을 명할 수 있고, 그 이행을 확보하기 위해 상당한 담보의 제공을 명할 수 있다”고 규정하여 정기금배상의 근거를 두고 있다. 그러나 대법원에서 정기금배상판결을 인정하는 경우는 거의 없으며, 하급심의 경우에도 매우 제한적으로 인정하고 있다.

우리나라 대인배상책임보험 약관 지급기준에 의하면 가정간호비(개호비)에 한해 퇴원일로부터 향후 생존기간에 한하여 매월 정기금으로 지급할 수 있도록 규정하고 있을 뿐, 가정간호비를 제외한 여타의 항목은 일시금 또는 정기금배상에 관하여 정함이 없다.

9) 김준호(2002)

10) 민법 제751조 1항 : 타인이 신체, 자유 또는 명예를 해하거나 기타 정신상 고통을 가한 자는 재산이외의 손해에 대하여도 배상할 책임이 있다.

따라서 식물인간상태의 환자 또는 척수손상으로 인한 사지완전마비 환자의 경우 자동차보험 실무 현장에서는 모두 일시금으로 보상하고 있고, 보상금 산출시 예상되는 기대여명에 못 미친 상태로 합의 후 피해자가 사망하는 경우가 발생하고 있다. 이는 합의시 예상된 손해액 이상으로 피해자에게 보상금이 지급된 것이므로 그 손해배상금은 피해자에게는 부당이득이 된 것이고 보험회사는 손해액 이상의 보상을 한 것이므로 자동차보험 손해율을 악화시키는 한 요인으로 작용될 수 있다.

보상실무자들의 현장 경험을 통한 간접적 결과이기는 하지만 현행 우리나라의 대인배상 보험금의 일시금 지급방식은 일정 정도 자동차보험 손해율 증가에 영향이 있을 것으로 판단하고 있었다.(47.3%)

중증후유장해에 따른 피해자와 현실적으로 보상금을 수령할 수 없는 미성년자 및 심신상실자 등의 보상금의 지급은 반드시 정기금에 의해 보상금이 지급되어야 한다.

설문조사에서도 실제 보상현장에서 실무를 맡고 있는 담당자의 60%(283명)가 정기금과 일시금 방식 병행하는 것을 선호하고 있었다.

따라서 중증후유장해의 경우 보험회사는 피해자의 합의권자와 일단 합의를 한 후 해당 합의금을 피해자가 지정하는 은행 및 보험회사 등에 중증후유장해 시 평가 받았던 생존여명 기간까지 보험회사의 이름으로 장기 예탁하여 생존여명에 비례하는 보상금을 피해자의 합의권자가 정기적(분기·반기·1년)으로 수령할 수 있도록 하되 예정된 생존여명 기간 전에 피해자가 사망하는 때에는 예탁금을 회수하는 방법이 도입되어야 한다.

또한 심신상실자 및 미성년자의 경우도 이와 같으나 피해자인 심신상실자가 사망한 때, 피해자인 미성년자가 사망한 때에는 합의권자가 미 수령 보상금을 수령토록하고, 합의권자가 미성년자인 경우 미성년자가 성년에 해당하는 날에 이를 수령할 수 있도록 하는 방안이다.

이런 방안이 도입되면 실제 지급되지 않아도 될 할 보험금의 누수 문제를 해결할 수 있을 뿐만 아니라, 사회보장적 차원에서도 큰 실효성을 기대할 수 있을 것으로 여겨진다.

IV. 결 론

전 세계적으로 자동차보험¹¹⁾은 손해보험 가운데 가장 비중이 큰 종목이다. 우리나라의 경우에도 예외는 아니다. 90년대 중반 이후 손해보험에서 개인연금 등의 신상품들이 개발되면서 자동차보험이 차지하는 비중이 줄어드는 추세에 있기는 하지만 아직까지도 자동차보험이 전체 손해보험시장에서 차지하는 비중은 대략 40%에 이르고 있다.¹²⁾ 따라서 자동차보험 경영 수지 악화는 곧바로 손해보험 회사 전체의 경영 수지 악화로 이어질 수 있다.

미국의 경우 1984년 이후 1994년까지 11년 동안 이 기간 중 총 431개사가 파산하여 연평균 39개 회사가 손해보험사업을 중단하였다. 이와 같이 파산빈도가 과거에 비해 급증한 원인은 경쟁이 심화된 보험시장 환경이 그 원인으로 분석되었다.¹³⁾ 과거 10여 년 전 미국의 사례가 우리나라에도 곧 도래하지 않으리라는 보장이 없다.

이런 우려를 해결하기 위한 자동차보험 손해율의 구조변화 분석 및 설문조사 결과를 요약하면 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 자동차보험 손해율은 대당 경과보험료, 1사고 당 손해액이 절대적 영향을 미치고 있었다.

둘째, 현행 우리나라의 자동차보험의 구조는 자동차보험 손해율 증가에 상당한 영향을 미치고 있는 것으로 조사되었다.

분석결과를 토대로 자동차보험 손해율을 변동시키는 한 요소 인 보험금과 관련한 보험금 지급체계 문제점을 도출하여 이에 대한 방안을 다음과 같이 제시하였는바 이를 요약하면 다음과 같다.

① 대인배상책임보험을 일원화하고, ② 통일된 자동차보험 보상지급체계를 구축하여 동일한 피해액에 대해서 피해자 및 보상담당자와 보험회사의 성향에 따라 각기 다르게 손해액이 평가되고 지급되는 문제를 해결하도록 하는 방안을 마

11) 미국에서 가장 많이 판매되는 손해보험은 우리나라와 같은 자동차보험(45.42%)이다.

12) 지홍민(2000)

13) 이재복(1997)

련하였으며, ③ 대인배상의 무한보상제도의 보완책을 강구하였다. 또한 ④ 중증 후유장애에 따른 피해자와 현실적으로 보상금을 수령할 수 없는 미성년자 및 심신상실자 등의 보상금은 정기금지급으로의 개선이 그것이다.

자동차보험의 구조적인 문제를 개선하지 않고서는 2005년 12월 모든 자동차보험 회사를 얼어붙게 했던 92.6%의 폭발적인 손해율은 언제든지 다시 기록될 수 있다.

자동차보험제도가 자동차사고발생시 가해자와 피해자 양자에게 발생하는 정신적·경제적 손실을 보전하여 정상적인 사회활동을 영위하도록 사회보장적 기능을 수행하는 것만큼이나 자동차보험 손해율의 적정 유지도 그만큼 중요하다.

따라서 정부당국과 손해보험회사는 우리나라의 자동차보험의 건전한 발전을 도모하기 위해 현행 제도의 문제점을 보다 더 심도 있게 분석하여 향후 손해율 관리 방안을 한층 밀도 있게 마련하는 방안을 모색하여야 할 것으로 사료된다.

<참고문헌>

- 김준호, 민법강의, 법문사, 2002.
- 김광국, “자동차대인배상책임보험제도의 일원화에 관한 소고”, 보험개발연구 통권 제25호, 1998.
- 김성재, “자동차보험 대인배상제도의 문제점과 개선방안”, 보험조사월보, 1992.
- 김세돈, “자동차사고 인적손해 보상제도의 새로운 방향”, 서라벌대학논문집 제21집, 2002.
- 김재훈, “자동차보험 상품 단일화”, 손해보험, 1994, 8월호.
- 서영길, “자동차보험 손해를 구조변화 분석모형”, 보험개발연구, 1992.
- 양승규, “자동차대인배상책임보험제도의 개선방안”, 손해보험, 1990, 9월호.
- 이재복, “미국 보험회사의 파산과 지불능력규제” 보험개발원연구자료조사, 1997.
- 이홍욱·김세돈, “자동차사고로 인한 인적보상제도의 발전방향”, 상사법연구 제 22권, 2003.
- 정준택, “자동차보험의 민원해소방안에 관한 고찰”(통합보상시스템의 도입을 중심으로) 국제법무연구, 2003.
- 지홍민, “자동차보험의 효율적 할인할증제도 분석연구”, 리스크관리연구, 2000, pp.3-38.
- 최완진, “자동차책임보험제도에 관한 법적 연구”, 강원법학, 제7권, 1995, 7월호.
- Robert L. Brown, "Introduction to Ratemaking Loss Reserving Property and Casurance Insurance", ACTEX, Winsted Connecticut, 1993.
- George E. Rejda, Principles of Risk Management and Insurance, Addison Wesley Longman Inc. 2001.
- James S. Trieschmann · Sandra G. Gustavson · Robert E. Hoyt, Risk Management And Insurance, South-Western College Publishing, 2001.

Abstract

This dissertation analyzes the effective factors, variation factors, and deteriorating factors of loss ratio of auto insurance so as to clarify the ways to improve loss ratio of auto insurance in Korea ultimately. To analyze the effective factors, conducted was the correlation analysis based on the statistics from Korea Insurance Development Institute. As for the variation factors of loss ratio, the 'Analysis Model of Auto Insurance Loss Ratio Structural Changes' was utilized, while the analysis of the deteriorating factors included preliminary study and a survey.

Analysis results, earned premium per one and the insurance money per traffic accidents have absolute influence on loss ratio of auto insurance. Besides, the empirical analysis showed that the systemic problems had huge impact on the loss ratio, which is a meaningful finding drawn. Based on the findings above, this dissertation considered the following elements in terms of the payment system of insurance money for auto insurance: ① unifying the automobile bodily injury liability insurance, ② establishing a unified compensation & payment method in auto insurance and a method to solve the problems with varied evaluation and payment of the amount of damages according to the propensity of the injured parties, staffs in charge of compensation and insurance companies for the same amount of damage, ③ considering the supplemental method for unlimited compensation system in automobile bodily injury (compensation). In addition, it stated frankly the following elements: ④ need to improve the payment of compensation by regular allowance to the injured parties with severe sequela, minors and the physically & mentally disabled who would not be able to receive compensation money in reality.

※ Key Words : he loss ratio of auto insurance, payment system of insurance money, auto bodily injury liability insurance, Analysis Model of Auto Insurance Loss Ratio Structural Changes.