

자동차보험 제도 개선방안 간담회 사전 브리핑

2020.3.19(목) 11:00, 윤창호 금융산업국장, 김상석 국토부 자동차관리관(금융위원회)

<윤창호 금융위원회 금융산업국장>

안녕하십니까? 금융위원회 금융산업국장 윤창호입니다.

지금부터 '자동차보험제도 개선방안'에 대해서 간략하게 설명을 드리겠습니다.

저희들 이렇게 상세하게 된 '소비자 권익 제고를 위한 자동차보험 제도 개선방안'으로 해서 상세하게 된 자료가 있는데 이 자료를 가지고 설명을 드리도록 하겠습니다.

2페이지, 목차입니다.

목차를 보시면 추진 배경, 그다음에 제도개선 기본방향, 세부 추진 방안, 정책협의체 구성, 향후 추진계획 이렇게 구성이 돼 있는데요.

'가'번의 1번하고, 그다음에 '나'번의 5번, '다'번의 2번은 제가 잠시 설명을 하고 난 이후에 저희 국토부의 김상석 국장님께서 따로 설명을 이어서 해 주시겠습니다.

그럼 나머지 사항에 대해서 지금부터 설명을 드리겠습니다.

1페이지입니다.

먼저, 추진 배경입니다.

자동차보험은 2,000만 명 이상의 국민이 가입하는 의무보험으로서 보험료 인상은 가계 경제에 직접적인 영향을 미칩니다.

그래서 그동안 일부 의료기관의 과잉진료, 보험사기 문제 등이 자동차보험금 누수 및 보험료 인상 내재요인으로 작용하고 있다는 지적이 많이 제기돼 왔습니다.

그에 따라서 정부는 그동안의 자동차 사고 피해자 권익 제고 등을 위해서 자동차보험제도를 지속적으로 개선을 해 왔지만 다소 미흡한 부분이 있는 상황입니다.

또한, 공유경제 활성화 등에 따른 차량공유 확산, 자율주행차 상용화 등 새로운 형태의 자동차 운행 방식이 출현하고 있으나 현행 자동차보험은 이와 같은 새로운 형태의 자동차 운행을 반영하지 못해서 보장 사각지대가 발생할 가능성이 있습니다.

이에 따라서 이러한 사항들을 반영해서 종합적인 자동차보험제도 개선방안을 마련하게 됐습니다.

2페이지입니다.

자동차보험제도 개선 기본방향은 크게 세 가지 내용으로 구성되어 있습니다.

먼저, 책임성 강화를 통한 보험금 누수 방지 및 보험료 인하 유도, 그 두 번째로 불합리한 보험료 및 보험금 산정기준을 개선하는 부분,

세 번째로 자동차보험 보장 사각지대를 해소하는 부분 이 세 파트로 구성이 돼 있습니다.

3페이지입니다.

세부 추진방안을 설명을 드리겠습니다.

먼저, 책임성 강화를 통한 보험금 누수 방지 및 보험료 인하 유도 부분입니다.

첫 번째 과제로 대인·대물 의무보험 음주운전 사고 시에 사고부담금을 강화하는 내용입니다.

현재 교통사고 예방 및 안전운전 유도를 위해서 차 사고 시에 음주운전자에게 페널티를 부과하는 사고부담금제도를 운용 중에 있습니다.

자배법 시행규칙 및 보험약관에 따라서 손보사가 피해자에게 보상한 후에 음주운전자에게 대인사고의 경우에는 한 사고당 300만 원, 대물사고의 경우에는 한 사고당 100만 원 한도 내에서 사고부담금을 구상을 하고 있습니다.

그러나 현행 자동차보험의 음주운전자에 대한 사고부담금 수준이 경제적 제재 및 경각심 부여에 한계가 있다는 지적이 있습니다.

또한, 음주운전 사고로 인한 지급 보험금 증가는 보험료 인상으로 이어져서 다수의 보험계약자에게 부담이 전가되는 문제가 발생하고 있습니다.

이에 따라서 앞으로 음주운전자에게 사고 시 부과하는 사고부담금을 인상해서 대인사고의 경우에는 현행 300만 원에서 앞으로 한 사고당 1,000만 원으로, 그리고 대물사고의 경우에는 현행 한 사고당 100만 원에서 앞으로 한 사고당 500만 원으로 인상하는 방안을 추진하겠습니다. 아, 죄송합니다. 이게 국토부 국장님께서 설명드리도록 돼 있는 부분인데, 죄송합니다.

4페이지입니다.

이륜차보험 대인·대물 자기부담특약 도입 내용입니다.

현재 ICT 발전을 토대로 플랫폼 기반의 음식배달 등 이륜차를 활용한 다양한 배달서비스가 증가하고 있으나 배달수수료 수입 증대를 위한 무리한 운행 등으로 사고가 많이 발생하고 있으며, 이에 따라서 손해를 악화로 보험료가 높은 상황입니다.

일례로 보면, 지금 법인소유의 유상운송 보험가입의 경우에는 손해율이 152.5%에 이르고 보험료도 연간 153만 원으로 상당히 높은 수준입니다.

이에 비해서 개인소유로서 가정용·업무용으로 사용하는 경우에는 손해율이 67.1%이고 보험료가 13만 원 수준으로 상당히 차이가 많이 나는 그런 수준입니다.

이에 따라서 대인·대물담보 자기부담금 특약도입을 통해서 보험료 부담 경감 및 운전자의 안전운전의식을 제고하고자 합니다.

의무보험 자기부담금 특약을 가입할 경우에 대인 I 및 대물 보험료 인하가 가능할 것으로 예상되며, 전체적으로 보면 보험료가 자기부담금 특약 50만 원 가입할 경우에 보험료가 현행 대비 15% 인하될 것으로 예상이 되고 있습니다.

참고로 대인 I 보험의 경우에는 대인보험이고요. 1억 5,000만 원 한도로 보장을 해 주는 것입니다. 그리고 대물보험의 경우에는 2,000만 원 한도 내에서 대물보상을 해 주는 제도입니다.

그리고 5페이지입니다.

대인·대물 임의보험 음주운전·뺑소니 사고에 대한 면책제도를 도입하고자 합니다.

현재 표준약관상으로는 무면허 운전 시에 대인Ⅱ 1억 5,000을 초과하는 대인Ⅱ 보상 및 2,000만 원을 초과하는 대물보상의 경우에는 보험회사가 보장을 하지 않습니다.

따라서, 개인이 배상책임을 부담을 하게 되는데 이러한 규정이 음주운전이나 뺑소니 운전의 경우에는 지금 현재 적용되지 않고 있습니다.

따라서, 음주·뺑소니 운전의 반사회성 및 고도의 위험성 등을 감안할 때 무면허 운전과 마찬가지로 동일한 면책제도를 도입할 필요가 있겠습니다.

앞으로 무면허 운전뿐만 아니라 음주·뺑소니 운전에 대해서도 대인Ⅱ 및 2,000만 원 초과하는 대물 보상의 경우에 면책규정을 도입하도록 하겠습니다.

다만, 피해자가 해당 손해에 대해서 보험사에 직접 청구할 경우에는 보험사가 일차적으로 보상한 후에 가해자로부터 구상하는 등 피해자 보호장치를 마련하겠습니다.

그리고 면책금액의 상한을 설정해서 저소득·저연령 가해운전자에 대해서는 최소한의 경제적인 안전망을 확보하고자 합니다.

6페이지가 되겠습니다.

불합리한 보험료·보험금 산정기준 개선입니다.

첫 번째 과제로 고가수리비 자동차 자기차량손해 보험료 할증을 강화하는 부분입니다.

현재 2016년 9월부터 자기차량손해담보에 대해서 고가수리비 자동차 특별요율을 신설해서 차종별 수리비가 평균 수리비의 120%를 초과할 경우 단계별 초과비율에 따라서 자기차량손해 보험료 할증요율을 추가로 부과하고 있습니다.

현재 적용 중인 요율 수준으로는 고가수리비 차량의 높은 손해율이 저가차량 보험료 인상을 유발하는 문제를 해소하기에는 다소 미흡한 수준으로 판단됩니다.

참고로 현행 고가수리비 자동차 특별요율은 평균 수리비 대비 차량별 수리비가 120%를 초과할 경우에 3%에서 150%를 초과할 경우에 15%까지 이렇게 지금 규정이 되어 있습니다.

이에 따라서 앞으로 향후 개선방안은 최근 손해율 추이를 반영해서 고가수리비 자동차에 대해서 150% 초과할증요율 구간을 세분화하고자 합니다.

현행 150% 이하에 대해서는 15%로 단일화되어 있는데 300% 초과까지 구간을 세분화해서 3%씩 초과할증 특별요율을 신설하고자 합니다.

아울러, 자기차량손해담보에서 사고의 심도에 따라 할증률을 세분화해서 고가수리비가 발생하는 경우 차년도에 보험료 할증폭을 확대하는 방안을 검토하고자 합니다.

물적사고 할증기준 금액을 초과하는 경우에 손해액이 1억 원을 초과하는 경우 현재는 4건당 1점의 벌점을 부과하는데 앞으로는 건당 2점으로 상향해서 보험료가 두 등급, 두 단계 등급 상향되도록 그렇게 할 계획입니다.

7페이지가 되겠습니다.

군인 등에 대한 대인배상 기준을 개선하는 내용입니다.

현재 군인 등에 대해서는 자동차보험 약관 대인배상 지급기준이 불합리해서 과소 배상되는 등의 문제가 발생하고 있습니다.

군인 또는 군 복무 예정자가 교통사고로 사망할 경우에 군 복무기간을 상실수익액 산정 시에 제외를 하고 있어서 불합리하다는 지적이 있어 왔습니다.

그리고 교통사고로 치아 파손이 될 경우에 임플란트 비용보상 여부가 분명하지 않아서 보험금 지급과 관련한 분쟁이 있어 왔습니다. 지금 약관상으로는 치아보철비의 경우에는 금리 등에 소요되는 비용으로 규정이 되어 있습니다.

이에 따라서 향후 개선방안은 현역병, 군 미필자의 군 복무 예정기간 중 예상급여도 교통사고 시에 피해자의 상실수익으로 인정하도록 기준을 개선하고자 합니다.

그리고 교통사고로 파손된 치아의 경우에는 임플란트 비용도 치아당 1회 치료비용을 보상하도록 약관을 개정하고자 합니다.

세 번째로 경미한 법규 위반 시에 자동차보험료를 할증하는 부분을 개선하고자 합니다.

현재 자동차보험은 교통법규 위반 시에 차년도 보험료를 할증하고 준수할 경우에는 보험료를 할인하는 '교통법규위반경력요율'을 운^용중에 있습니다.

이를 위해서 보험개발원은 경찰청으로부터 매년 운전자별 세부 법규 위반 여부를 제공받아서 이를 그룹으로 묶어서 손보사에 제공하고 있습니다.

이와 관련해서 경찰청 법규 위반 코드 중에서 기타 행정처분 법규 위반의 경우에는 적성검사 미필, 자동차 이용 범죄 등 23개에 달하는 세부구분이 동일한 그룹으로 구성이 돼 있습니다.

이에 따라서 적성검사 미필과 같은 경미한 법규 위반의 경우에도 자동차이용범죄 등과 동일하게 보험료가 크게 할증되는 문제가 있어 왔습니다.

앞으로 기타 행정처분 정보 중에서 운행과 무관하거나 경미한 법규 위반사항 등의 경우에는 보험료 할증대상에서 제외하도록 개선하고자 합니다.

예를 들면, 아래 표에 보이시는 것처럼 적성검사·수시적정검사 미필, 그다음에 즉결심판불응, 적성검사 불합격, 연습면허 교통사고 야기 등의 항목이 되겠습니다.

9페이지입니다.

자동차보험 단기가입자 보험료 산정방법을 개선하고자 합니다.

현재 보험기간이 1년 미만인 경우에는 자동차보험료에 대해서 단기요율을 적용하고 있으나 신규 차량을 추가해서 기존의 자동차보험의 동일증권으로 가입할 경우에는 일할보험료를 적용을 하고 있습니다.

단기요율을 적용받는 차량 1대 소유자에 비해서 다수차량 보유자가 적용받는 보험료가 낮아서 보험 부담이 증가되고 있다는 그런 지적이 있어 왔습니다.

예를 들면 지금 현재 자동차보험을 1년 가입할 경우에는 보험료가 60만 원이라고 가정을 하면 신차를 구입을 했을 때 기존의 자동차, 기존에 자기가 가지고 있던 자동차보험에 추가로 가입해서 동일증권에 가입을 하게 되면 60일에 10만 원 정도가 됩니다. 그런데 그렇게 하지 않고 기존에 자기가 자동차보험이 없는 상태에서 차량을 구입해서 60일 보험을 들게 되면 단기요율 적용을 받아서 12만 원의 보험료를 부과를 하고 있습니다. 이에 따라서 보험료의 차이가 있고요.

또한, 단기요율 적용 시에 구간이 월 단위로 구성이 현재 돼 있어서 소비자가 불필요한 보험료를 부담하는 경우도 발생하고 있습니다. 예를 들면 45일 가입하는 경우에 2개월 치의 보험료를 부담하는 그런 사례가 되겠습니다.

이에 따라서 개선방안은 차량 보유 대수와 관계없이 동일한 보험료 단기요율표를 적용하고자 합니다. 그리고 단위구간을 세분화해서 소비자의 선택권과 합리성을 제고하고자 합니다.

그리고 10페이지는 저희 국토부 국장님께서 설명해 주시겠습니다.

그리고 11페이지가 되겠습니다.

카풀 관련 자동차보험 표준약관을 개정하는 내용입니다.

그 중간쯤에 보시면 작은 글씨로 돼 있는데, 개인용 자동차보험 표준약관은 현재 영리를 목적으로 대가를 받고 자동차를 반복적으로 사용을 하다가 발생한 사고는 자동차보험에서 보상하지 않는다고 지금 규정을 하고 있습니다.

이에 따라서 유상으로 카풀을 운행하던 중에 사고가 날 경우에 개인용 자동차보험을 통한 보상이 가능한지 불확실성이 있어 왔습니다.

그러나 작년 8월에 유상카풀의 허용시간 등을 명확히 하는 여객자동차운수사업법 개정안이 국회를 통과했습니다. 그래서 유상카풀의 허용시간은 오전 7시~오전 9시, 그리고 오후 6시~오후 8시 다만, 주말과 공휴일은 제외가 되겠습니다.

이러한 동법 시행으로 해서 출퇴근 시에 유상카풀 이용이 크게 증가할 것으로 예상되고 있습니다만 약관의 유상운송 면책기준으로 보장 사각지대가 발생할 것이 우려가 되고 있습니다.

이에 따라서 실제 출퇴근 목적의 출퇴근 시간대 유상카풀이 다툼 없이 보장될 수 있도록 자동차보험 표준약관을 개정하겠습니다.

그리고 13페이지입니다.

그리고 앞으로 자동차보험의 여러 제도개선 과제에 대해서 정책협의체를 구성해서 운영하고자 합니다.

자동차보험 관계기관 간 정기적인 업무협의채널을 구성해서 이행 상황을 점검하고 추가적인 제도개선 과제 등을 논의할 계획입니다.

참고로 금번 제도개선에 따라서 전체적으로 보면 자동차보험료가 평균 한 1.3% 정도 인하요인이 발생할 것으로 추정을 하고 있습니다.

이상으로 설명을 마치고요. 저희 국토부의 김상석 국장께서 나머지 부분을 설명드리도록 하겠습니다.

<김상석 국토교통부 자동차관리관>

안녕하십니까? 국토부 자동차관리관 김상석입니다.

국토부 소관 사항에 대해서 설명드리겠습니다.

자동차보험과 관련하여 국토교통부는 자동차 사고 피해자 보호 측면에서 자동차손해배상보장법을 운영하고 있습니다.

이번 자동차보험제도 개선방안 중에 저희 부가 추진하게 될 과제 세 개에 대해서 설명드리겠습니다.

먼저, 금년 하반기 중으로 음주운전 사고 시 운전자가 1,500만 원 범위 내에서 사고처리비용을 부담하도록 자동차손해배상보장법 시행규칙을 개정할 계획입니다.

현재는 음주운전 사고 시에 운전자는 대인 피해에 대해서 300만 원, 대물 피해에 대해서 100만 원만 부담하면 보험처리가 가능했습니다.

‘윤창호법’ 시행으로 음주운전자에 대한 형사처벌은 강화되었으나 음주운전 억제를 위해 음주운전의 민사책임도 함께 강화되어야 한다는 문제 제기가 계속되어 왔습니다.

이에 따라 국토부는 지난해 이 문제에 대해서 소비자단체 등 각계 전문가들의 의견 수렴 절차를 거쳤고 관련된 각종 통계 및 자료도 검토했습니다. 대부분의 전문가들이 현재 음주운전자 부담금이 상향될 필요가 있다는 의견이었습니다.

최근 음주운전사고로 지급된 보험금은 연간 약 3,300억 정도이고, 건당 평균적으로는 대인 피해에 대해 1,000만 원, 대물 피해에 대해 426만 원이 지급되었습니다.

이에 따라서 국토부는 음주운전자가 부담해야 하는 금액을 최대 대인 피해 1,000만 원, 대물 피해 500만 원으로 상향함으로써 실질적으로 대부분의 음주운전 사고에 대해 음주운전자가 비용을 부담하도록 하고자 합니다.

음주운전자에 대한 부담금이 상향 조정되면 음주운전에 대한 경각심이 제고되고 음주운전이 감소하게 될 것으로 기대되며, 나아가서 음주운전 사고로 인한 보험금 지출이 줄어들게 되면 일반 가입자들의 보험료 인상이 억제되거나 인하 효과가 있을 것으로 기대하고 있습니다.

앞으로 제도 시행 효과를 보가면서 음주운전 사고로 인한 보험금 전액을 운전자에게 구상하는 방안에 대해서도 적극적으로 검토해 나가도록 하겠습니다.

다음으로 자동차보험으로 지급되는 진료비의 세부 심사기준을 마련하고자 합니다.

현재 자동차보험 진료비는 의료기관이 보험회사에 지급을 청구하면 보험회사의 위탁을 받은 건강보험심사평가원이 청구된 진료비의 적정성을 사례별로 심사하고 있습니다.

명확한 심사기준 없이 심사가 건별로 이루어지다 보니 유사 사례에 대해서 개별심사 결과가 불일치하는 경우가 발생하고 있습니다.

이에 따라서 국토교통부는 건강보험심사평가원이 객관적이고 공정한 심사기준을 사전에 마련하여 심사할 수 있도록 지난해에 자동차보험 진료수가 심사업무처리에 관한 규정을 개정한바 있습니다.

이에 따라 금년 5월까지 세부 심사기준을 마련해 적용해 나갈 예정이며, 심사기준을 마련할 때는 소비자단체, 학계, 의료계, 보험업계 등으로 심사위원회를 구성하여 심의를 거치도록 하여 객관성과 공정성을 담보해 나가겠습니다.

마지막으로 자율주행자동차 상용화에 대비하여 안전한 자율주행차운행을 위해 자율주행차보험제도를 구축해 나갈 계획입니다.

신속한 사고 피해구제를 위해서 해당 자동차의 운행자가 가입한 보험회사가 우선적으로 보상을 하고, 자동차의 결함으로 인해 사고가 발생한 경우 제작사 등에게 구상할 수 있도록 하는 내용의 자동차손해배상보장법 개정안이 지난 6일 국회 본회의를 통과하였습니다.

자동차손해배상보장법은 자동차 운행자와 제작사 간에 공정한 책임 배분이 이루어질 수 있도록 자율주행자동차 제작 시 자율주행정보 기록장치를 부착하도록 하고 자율주행자동차 사고조사를 위한 사고조사위원회를 설치하는 내용이 함께 포함되어 있습니다.

개정법률은 시행령 등 하위법령 마련을 거쳐 9월에 시행될 예정이며, 자율주행정보 기록장치의 세부 내용, 사고조사위원회 운영방안 등은 차질 없이 마련하여 시행하도록 하겠습니다.

이상입니다. 감사합니다.

[질문 · 답변]

※마이크 미사용으로 확인되지 않는 내용은 별표(***)로 표기하였으니 양해 바랍니다.

<질문> 이 숫자만 봐서는 체감적으로 확 느껴지지않아 못해서 질문드리는데, 예를 들면 벤틀리가 아반떼를 들이받으면 아반떼 운전자가 이제 빗쟁이가 되는 이런 것 때문에 지금 요율을 개정을 한다고 저는 이해를 하거든요. 그런데 이게 할증요율을 300%까지 세분화해서 늘렸다고는 하는데 그런 것에 대한 불만이나 불합리하다는 지적을 어느 정도 완화를 시킬 수 있는지 기대하는 부분에 대해서 설명 좀 부탁드립니다.

<답변> (윤창호 금융위 금융산업국장) 벤틀리가 아반떼를 들이받았을 때요? 일단 지금 이제 이렇게 설명을 드리면 어떨까 싶습니다. 이게 지금 고가차하고 저가차의 경우에 실제로 사고가 발생하면 손실이 발생하면 이제 양쪽이 다 부담하는 손실의 발생이 하게 될 텐데, 지금 저가차의 경우에는 고가차에 비해서 자기손해율보다 상대적으로 높은 보험료를 부담하고 있는 결과가 되는 거고.

그다음에 고가차의 경우에는 종류에 따라서, 자기가 실제로 사고에 따른 손실을 발생시키는 것보다 더 낮은 보험요율을 부담을 하는 측면이 있습니다. 그래서 저희들이 특별할증요율을 신설해서 자차보험에 대해서 보험료를 더 높게 부담을 시키는 거죠. 그렇게 해서 결국은 이 차를 보다 더 안전하게 운행할 수 있도록 유인을 주는 그런 효과가 있을 것으로 생각이 됩니다.

감사합니다.

<끝>