새로 바뀐 자동차보험

이 기 무
〈동부화재해상보험(주) 중앙보상센터 지점장〉

1. 머리말

바야흐로 우리는 자동차 문화시대에 살고 있다.

그동안 우리나라 자동차 수는 계속 증가하여 1가구 1차량 시대를 눈앞에 두고 있고, 자동차는 이제 없어서는 안 될 생활의 도구가 되어 버렸다.

그러나 자동차 문화가 대중화된지 불과 20년도 안되는 짧은 역사 때문인지 우리나라의 사고발생률은 부끄럽게도 세계 4위를 차지하고 있다.

하루 평균 30명 정도가 사망하고 980여명이 부상하고 있다.

교통사고는 이제 남의 일이 아니라 내이웃 내가족의 이야기가 된 셈이다.

이러한 국민적 위험을 근본적으로 담보해 주는 것이 바로 자동차보험 제도이다.

그럼에도 그동안 자동차보험은 높은 사고율과 보험요율의 불균형으로 무려 2조8천여 억원의 누적적자가 발생하여 보험업계에서는 위험도가 높은 계약건에 대하여는 보험 인수를 기피하는 현상까지 발생하는 등 자동차 보험은 글자 그대로 미운오리 신세였다.

이러한 문제점을 해소하기 위하여 지난 8월 자동차보험 보험료 조정과 제도개선에 있었다.

악화될대로 악화된 보험회사의 경영수지를 개선하고, 가입자에게는 보험 서비스를 강화하기 위한 조치로 그 의의가 크다하겠다.

2. 주요 개선 방향

금번에 개선된 자동차 보험요율과 제도의 주요 방향을 살펴보면,

첫째, 보험료 인상을 최소화하고 요율체계를 정비하였다. 그 동안의 임금이나 물가상승에 따른 보험료 인상요인은 20% 정도의 수준이었으나 그중 일부만을 반영, 평균 9.7%만의 보험료를 인상함으로써 보험료 인상을 최소화하였다. 아울러 보험요율 체계도 적용이 단순하면서도 실질적으로 정당한 보험료가 적용될 수 있도록 정비하였다.

둘째, 가입자간 보험료 부담의 형평성을 고려하여 사고 위험이 높은 운전자는 보험료를 많이 부담하고, 사고가 적은 운전자는 보험료를 적게 부담하도록 보험료를 차등화하였다.

세째, 가입자들도 스스로 위험을 관리해가는 문화를 정착시키기 위한 방향으로 제도를 전반적으로 개편하고 가입시 가입자가 선택할 수 있는 폭을 넓혔다.

네째, 가입자와 피해자가 받을 수 있는 보험 서비스 제도를 강화하였으며,

다섯째, 교통법규 위반자에 대한 보험료 할증제도를 도입하는 등 근본적으로 선진국 수준으로 발전해 가기 위한 기본적인 틀을 갖추었다고 할 수 있다. 세부개선 내용은 다음과 같다.

3. 세부 개선 내용

가. 운전자 특성요율 체계의 단순화(3단계)

종전에는 주운전자나 보조운전자를 고지하고, 운전자의 성별·연령·결혼여부 등에 따라 보험료를 정하던 것을 이제는 운전할 수 있는 운전자의 연령 범위만을 정하여 가입하도록 하였다.

즉, 기본계약(전연령 담보), 21세 이상 한정특약, 26세 이상 한정특약 등 3개 연령군으로 구분함으로써 그동안 운전자를 허위고지하여 정당한 보험료가 적용되지 못함은 물론 오히려 사실대로 고지한 선의의 가입자에게 보험료 부담이 전가되던 모순점을 해소하고 젊은 운전자에게 보험료를 더 내게 하였다.

이와같이 젊은 연령층에게 보험

료를 높게 책정한 이유는 26세 미만 운전자들이 다른 연령층보다 사고 발생률이 2배 이상 높고, 보상금도 3배 이상 지급되고 있기 때문이다.

나. 보험가입 경력별 요율 조정

개인용 최초가입자는 125%에서 180%로, 1년 이상 2년 미만 가입경력자는 115%에서 130%로 상향조정 되었으나 업무용·영업용·3년 미만 가입자는 종전보다 5%(p) 하향 조정되었다.

이와같이 사고 발생률이 높은 개인용 최초가입자 요율이 대폭 상향조정 됨으로써 그 동안 최초가입자가 부담해야 할 보험료를 사고가 적은 기존 가입자가 부담하던 모순이 해소되고 가입자간 보험료 부담의 형평성이 제고되었다.

다. 배기량과 에어백 장착에 따른 보험료 차별화

자가용(관용 포함) 승용차는 배기량에 따라 대인배상 Ⅱ 및 대물보험료가 차등 적용되어 가입자간 보험료 부담의 형평이 제고되고 정부의 소형차 보급 확대정책에도 보조를 맞추었다.

또한, 출고시부터 에어백이 장착되어 안정성이 높다고 인정되는 승용차는 자손보험료를 운전석만 장착된 경우에는 10%, 앞좌석 모두 장착된 경우에는 20%를 할인해 주도록 하였다.

라. 「자기부담금제도」의 다양화, 고액화

차량손해 보상에서 운영하고 있는 「자기부담금제도」가 지금까지의 5만원, 10만원 이외에 20만원, 30만원이 신설, 추가되어 이 가운데 한가지를 선택할 수 있도록 하여 가입자에게 선택의 기회가 확대 되었고, 운전자 스스로가 안전운전이나 방어운전 등으로 자신의 차량에 대하여 적절한 보호의식을 갖도록 함으로써 사고를 방지하도록 하였다.

마. 보험 서비스 강화

이번 제도개선의 특징 중에 하나가 바로 가입자, 피해자에 대한 서비스를 강화하기 위한 제도이다. 그 내용을 살펴보면,

① 무보험차량에 의해 사고를 당했을 경우 피해를 보상받을 수 있고, 남의 차를 운전하다가 사고를 냈을 경우 보험 혜택을 받을 수 있는 「무보험자동차 상해 담보특약」을 기본 상품화하였으며,

② 교통소통 대책의 일환으로 수도권 및 대도시에서 실시하고 있는 출·퇴근시 "승용차 함께 타기" 차량의 사고시 동승자에 대하여 손해액의 5%를 감액하던 제도를 폐지하고 전액 보상하기로 하였고,

③ 보험에 가입 안한 자동차를 축소하기 위하여 계약시 3%의 보험료를 내면 30일간의 자동 갱신기간을 부여하는 등의 제도가 도입되었다.

바. 가격 자유화 실시

외국사와의 경쟁에 효율적으로 대응하기 위하여 시행되고 있는 자동차보험 가격자유화 실시 계획에 따라 보험가입 경력요율에 ± 10%(p) 범위내의 범위요율이 적용되며 이는 가입자별로 용도, 차종 및 적용할 표준할인·할증률 등에 따라 차등 적용되어 장기 무사고 우량가입자는 최고 10%(p)까지 할인 적용된다.

이와같은 일정 범위내에서의 자유화 단계는 98년 4월부터 완전 자유화가 될 예정이다.

사. 교통법규 위반자 보험료 할증(96. 8. 1부터 시행)

신호위반이나 중앙선 침범 등 교통사고 발생과 밀접한 관계가 있는 도로교통법상의 10대 중대법규를 위반한 경력자는 위반 실적에 따라 보험료가 할증 적용된다.

현재 10대 법규위반 사고의 경우는 일반사고에 비해 건당 사고손해액이 2배가 넘는 것으로 확인되고 있다. 이와같은 조치로 교통질서를 지키는 운전문화가 형성되어 궁극적으로는 교통사고 발생의 감소를 초래하게 될 것으로 기대할 수 있다.

아. 책임보험 보상한도 상향조정(96. 8. 1. 사고분부터 시행)

책임보험 보상한도가 사망 최고 1,500→3,000만원, 부상 최고 600→1,000만원, 후유장해 최고 1,500→3,000만원으로 상향조정되어 96년 8월 1일 이후 발생하는 사고부터 적용된다.

물론, 보상한도 확대에 따라 대인배상 Ⅰ(책임)보험료는 인상되고 대인배상 Ⅱ(종합)보험료는 인하되게 된다.

자. 기 타

이외에 대인배상 Ⅱ 유한보험 가입금액을 고액화하여 유한보험에 가입한 경우에도 실질적인 보상이 가능토록 하는 등의 제도개선이 있다.