

## 녹색보험산업의 발전방안에 관한 연구\*

한 낙 현\*\*  
조 성 우\*\*\*  
김 은 주\*\*\*\*

- 
- I. 서 론
  - II. 녹색보험의 유형 및 운영사례
  - III. 우리나라 녹색보험산업의 발전방안
  - IV. 결 론
- 

주제어 : 녹색보험, 녹색증권, 이산화탄소 배출, 재산보험증권

### I. 서 론

오늘날 세계에서는 환경파괴가 지구적 규모에서 진행되며, 산업폐기물과 이

---

\* 이 논문은 2010년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2010-330-B00123)

\*\* 경남대학교 무역학과 부교수, 주저자

\*\*\* 군산대학교 물류학과 조교수, 공동저자

\*\*\*\* 성균관대학교 무역연구소 선임연구원, 교신저자

산화탄소 등에 의한 지구온난화 문제가 지적되고 있다.<sup>1)</sup> 최근에는 전 세계가 지구온난화로 인한 기상이변으로 몸살을 앓고 있다. 2010년 파키스탄에서는 대홍수로 국토의 1/5에 해당하는 지역이 범람하여 수백만명의 이재민이 발생하였다. 러시아에서는 가뭄으로 인한 화재로 엄청난 규모의 경작지와 수십억 달러의 손실을 입었다. 상당수의 과학자들은 최근 발생하고 있는 엄청난 자연재해는 이산화탄소를 중심으로 한 온실가스 증가에 따른 기후 온난화에 기인한 것이며 향후에도 이러한 재난이 계속될 것이라고 경고하고 있다. 우리나라에서도 고랭지 채소 재배지역이 점차 높은 곳으로 이전하는 상황이 지속되고 있다.<sup>2)</sup>

"그린(green)"이라는 말이 유행하게 된 것은 미국이며 그린이란 에코와 환경이라는 의미이지만, 최근에는 그린이라는 단어를 붙이는 경향이 늘어나고 있다. 그 중에서도 최근 화제로 되고 있는 것이 "녹색보험(green insurance)"이다. 녹색보험이란 녹색산업과 관련된 위험을 보장하거나 환경친화적 내용이 포함된 보험상품이며 미국, 영국 등에서 이미 다양한 형태로 개발되어 판매 중이다. 환경보험 상품도 독립적 상품이 아닌, 영업배상책임보험의 특약형태로 가입·담보한다.

1991년 낙동강 페놀사건, 2007년 태안 기름유출, 2010년 멕시코만 원유유출사고나 2011년 일본 후쿠시마 방사능누출 등의 환경사고는 피해범위가 크고 복구·보상에 막대한 재원이 필요하다. 특히, 매년 봄마다 불어오는 황사로 인한 피해 지속에도 불구하고 명확한 수치를 내기 곤란해 보험 상품화에 어려움이 따른다. 이로 인해 환경오염관련 정책성보험의 도입 주장이 지속적으로 제기되고 있다. 현재, 국내 환경오염관련 보험제도는 관련 환경법규에서 무과실 책임만을 규정, 책임이행을 강제하진 않아 환경오염 리스크 대비에 취약하다.

한편 녹색보험에 관한 선행연구로는, 금융감독원(2009), 보험연구원(2009), 이석호·구정환(2010), 진익·유시용·이경아(2009) 등이 있는데,<sup>3)</sup> 이를 연구

1) 中川淳司·一方井誠治·高村ゆかり·松村敦子, “環境と貿易シンポジウム・第II部 温暖化対策と國際貿易レ짐ム 1”, 貿易と關稅, 第685号, 2010. 4, p.20.

2) 김희성, “배출권거래시장의 이해와 도입 과제”, KRX Market, 한국거래소, 2010, p.33.

3) 금융감독원, “녹색보험(Green Insurance) 도입 방안”, 보도자료, 2009. 4. 14. ; 보험연구원, “자동차 재활용부품 사용 활성화를 통한 보험업계의 녹색성장 경영 전략”, CEO Report, 2009. 9 ; 이석호·구정환, 보험사의 녹색경영현황 및 발전과제, 한국금융연구

에서는 녹색보험에 관한 일반적인 분석을 하고 있는데, 본 연구에서는 우리나라 보험산업의 녹색보험 발전방안을 중심으로 분석하고 있는 것에 차이점이 있다.

본 연구에서는 녹색금융상품과 녹색보험에 관해 살펴보고, 또한 보험회사의 녹색경영사례에 대해 분석한다. 이를 토대로 우리나라 보험회사의 녹색보험 발전방안에 대해 살펴본다.

## Ⅱ. 녹색보험의 유형 및 운영사례

녹색성장은 경제와 환경의 조화를 이루는 성장을 목표로 하는 바 에너지·환경문제와 더불어 고용·성장동력·기업경쟁력 등을 포괄하는 개념이다. 즉, 녹색성장은 에너지·자원의 사용을 최소화하여 기후변화문제와 환경훼손을 줄이면서 청정에너지와 녹색기술 개발 및 녹색혁신을 통하여 신성장동력을 확보하고 새로운 일자리를 창출해 나가는 것이다.

지구온난화가 세계인의 공통관심사라는 점, 에너지 수급불균형으로 인하여 에너지 위기에 대한 우려가 고조되고 있다는 점, 제조업 중심의 성장동력이 한계에 도달하였다는 점이 녹색성장전략의 추진배경이다.<sup>4)</sup>

녹색보험상품은 상품자체가 환경보호에 기여하기 위한 용도 및 목적에 부합하여 디자인되어 있는 환경친화적 보험상품과 보험의 기능을 통해 녹색산업을 지원하거나 관련된 위험을 보장하는 녹색산업지원을 위한 보험상품이 존재한다.<sup>5)</sup>

녹색보험은 녹색금융에 대한 국민적 인식의 확산과 보험 산업의 이미지 제고에 도움을 줄 수 있는 보험상품이다. 녹색보험은 녹색산업에 대한 자금공급 과정에서 발생할 수 있는 다양한 위험요소를 관리할 수 있는 수단을 제공함으로써 사회적 녹색 안정망을 수행할 수 있으며, 또한 이것은 탄소배출권 거래

원, 2010 ; 진익·유시용·이경아, 탄소시장 및 녹색보험 활성화 방안, 보험연구원, 2009.

4) 진익·유시용·이경아, 전계서, pp.7-8.

5) 이석호·구정환, 전계서, pp.50-51.

에 따르는 위험을 관리할 수 있는 수단을 제공함으로써 탄소시장에서 시장조성자를 지원하기도 한다.

## 1. 탄소배출권 이행보증보험

탄소배출권 이행보증보험은 탄소배출권이 제대로 인도되지 않을 다양한 위험을 담보로 하는 보험을 말한다. 지구온난화의 주범으로 꼽히는 것이 바로 이산화탄소의 배출이다. 2005년 발효된 교토의정서는 자본주의 역사에서 환경문제의 해법을 근본적으로 전환하는 역사적으로 매우 중요한 의미가 있다. 온실가스 감축목표를 전 지구적으로 설정하고 법적 구속력을 포함시켰을 뿐만 아니라, 지금까지와는 다르게 시장 메커니즘을 전격 도입하였다는 점이다.<sup>6)</sup>

교토의정서에는 배출허용량을 배정하고 그 이하로 배출할 경우 잉여분을 필요로 하는 기업 또는 투자자에게 판매할 수 있도록 한 것이다. 이로써 기업들은 탄소저감에 따른 사회적 편익과 사적 편익의 차이를 저감된 탄소배출권의 판매를 통해서 보전할 수 있게 되었다. 이것이 바로 탄소시장이다.<sup>7)</sup>

탄소가 경제재로 거듭나면서 탄소는 금융과 깊은 관련을 갖게 되었다. 최근에는 탄소와 금융이 결합된 탄소금융이라는 용어가 등장하였다. World Bank는 탄소금융을 ‘온실가스 배출 감축을 위한 프로젝트에 제공되는 자원에 적용되는 용어’라고 정의하고 있다.<sup>8)</sup> 이를 보다 쉽게 해설하면 탄소금융이란 녹색금융의 한 형태로서 온실가스 배출권에 가격이 형성되는 탄소 제약 사회에서 탄소 제약으로 인한 금융위험과 기회를 감안하여 위험을 전이하고 환경적 목표를 달성하기 위한 금융이라고 정의할 수 있다.<sup>9)</sup>

일반적으로 온실가스 증가의 원인에 관해서는 여러 가지 학설이 있지만, 대표적인 것으로는 화석연료의 끝없는 사용, 우리가 삶을 위해 의존하는 사회시

---

6) 최준영, “온실가스 배출권거래제도의 주요 내용 및 쟁점,” 이슈와 논점, 제203호, 국회입법조사처, 2011, p.1.

7) 송홍선, “탄소시장의 발전과 금융의 역할”, 월간 하나금융, 하나금융경영연구소, 2010. 2, pp.1-2.

8) 노희진 외 7인, 기후변화와 탄소금융, 자본시장연구원, 2010. 6, p.3.

9) 박석재·한낙현·김은주, “녹색금융과 탄소금융에 관한 연구”, 무역연구, 제7권 제4호, 한국무역연구소, 2011, p.348.

시스템 및 생태시스템을 위한 엄청난 자원 소비 및 온실가스의 엄청난 방출을 들고 있다.<sup>10)</sup> 구체적으로는 생산품 각각의 부품을 만드는데 이용되는 에너지를 포함하여 많은 생산단계에서 탄소가 방출되며, 제조설비를 만드는데 이산화탄소가 방출되며, 노동자들의 직장 출퇴근 운송수단에 의해서도 탄소가 방출된다.<sup>11)</sup> 무역 측면만을 고려한다면 근래의 무역자유화에 따른 무역량의 확대와 산업구조의 변화에 따른 온실가스 배출량의 증가를 지적할 수 있다.<sup>12)</sup> 인류의 화석연료 사용이 증가하면서 대기상의 온실가스농도 증가 및 지구 온난화 현상으로 온도상승, 해수면 상승이 지속되고 있고, 기후변화정부간위원회(Intergovernmental Panel on Climate Change : IPCC)는 2100년경에 지금보다 1.5℃에서 4℃ 정도 온도가 상승할 것으로 전망하고 있다. 과학자들은 당장 탄소배출을 멈춘다고 해도 산업혁명 이전 수준으로 돌아가는 데는 최소 50년에서 100년이 소요될 것으로 예상하고 있다.<sup>13)</sup>

보험회사들은 배출권 거래계약 이행불능 혹은 프로젝트 실패에 따르는 위험과 손해를 효과적으로 보상해 줄 수 있는 구조화된 보험상품을 개발 중에 있다. 보험회사와 재보험회사가 탄소금융에 참여하고자 하는 두 가지 요인으로는, 첫째, 기후변화가 기업과 개인의 자산, 재난, 생명, 건강에 어떠한 위험을 초래할 수 있다는 사실, 둘째, 보험회사들이 성장하는 탄소시장에서 새로운 사업기회를 포착하였기 때문이다.

또한 청정개발체제(clean development mechanism : CDM)<sup>14)</sup>사업에서 보험회사의 중요성이 대두되고 있다. 즉, 탄소시장에서 CDM 사업의 확장 속도

10) B. Doppelt, "Too blind to see", The Ecologist, Vol.39, Iss.2, March 2009, p.60.

11) Benz, E., The CO2 Allowance Price in the European Emissions Trading Scheme: An Empirical, Experimental, and Theoretical Study, Südwestdeuter Verlag für Hochschulschrifte, 2009, pp.2-3 ; Anonymous, "Greenhouse Gases: Consumption, carbon emissions and international trade", Energy Weekly News, May 2011, p.248.

12) 鴨成彰, "貿易と環境お巡る問題について-環境物品及び國境措置", 貿易と關稅, 第685号, 2010. 4, p.31.

13) 김희성, 전개논문, pp.33-34 ; 日交研政策研究会, "ポスト京都議定書期間における運輸部門の二酸化炭素排出削減施策", 日交研シリーズ A-439, 2008, p.1.

14) CDM 사업은 교토의정서상 온실가스 의무감축국이 비의무감축국에서 시행하거나 또는 비의무감축국이 자국에서 자체적으로 추진하는 온실가스 저감 프로젝트를 의미하고 CDM 사업으로 인해 발생하는 탄소배출권을 CER이라 한다.

가 특히 두드러지며, CDM 사업에서 발생하는 탄소배출권을 인도받지 못할 가능성이 있으며, 거래 상대자는 이러한 위험을 없애고 싶어 한다.<sup>15)</sup> 따라서 보험회사나 보험중개사의 역할이 중요해지고 있다. 2005년과 2006년 사이에 탄소금융 시장에서 보험회사들의 경쟁이 심화되었으며, AIG 및 Zurich와 같은 거대 보험회사들이 탄소 인도보증과 프로젝트 보험상품들을 선보이면서 시장에 참여하고 있다. 탄소시장의 범위와 크기가 확대되고, 규제 비준수 기업과 열악한 위기관리 능력을 가진 회사들이 재정적 어려움에 처할 가능성이 높아짐에 따라 위기관리 및 보험서비스를 제공하는 기업들의 역할이 각광받고 있다. 또한 다수의 기업들은 배출권 사업을 전략의 핵심으로 여기지 않고, 그들을 도와 규제 의무를 충족시킬만한 능력이 있는 제3자에게 위험을 전가하고자 하는 욕망을 가지고 있다. 그런데 높은 신용등급과 탁월한 위험처리 능력을 보유하고, 시장에 대한 전문지식이 있으며, 전 세계 시장에 접근성이 높은 거대 보험회사들이 위험전가대상으로 적합하다고 고려되고 있다.

탄소금융과 같은 새로운 사업은 기존에 존재하지 않았던 위험을 수반한다. CDM 사업을 통해서 CDM 크레딧(Certified Emission Reduction : CER) 거래 시에 발생할 수 있는 위험들은 이행위험이라는 하나의 위험으로 묶을 수 있다. 이행위험이란 산출물이 계획한 대로 얻어지지 못할 위험을 의미하며, 거래상대자 위험, 탄소규제 위험, 국가투자 위험, 기술성능 위험, 사업방해, 관리자의 책임 등으로 나누어진다. 그런데 기존의 보험 상품으로 탄소금융 위험을 다루는 것은 매우 곤란하다. 그 이유는 전통적인 보험업체들은 합당한 가격을 제시할 수 있고 예상 손실 자료를 얻을 수 있는 정형화된 위험을 다루고 있기 때문이다. 따라서 탄소금융 상품 수가 늘어나고 고객들이 위험(risk) 헤지를 위해서 보험을 찾는다면 결국에는 보험사업이 자리를 잡을 수 있을 것이다.<sup>16)</sup>

탄소배출권 관련 보험은 탄소배출권의 인도 관련 보험과 가격 관련 보험으로 구분할 수 있으며, 가격 관련 보험은 다른 파생상품으로 대체될 수 있기 때문에 실질적으로 보험부문에서의 역할은 인도 관련 보험으로 제한된다. 탄소배출권 관련 보험은 CDM 사업에 자금 지원을 고려하는 투자자에게 위험을

15) T. H. Tietenberg, Emissions Trading: Principles and Practice, 2nd ed., RFF Press, 2006, p.192.

16) 노희진 외 7인, 전계서, pp.110-111.

회피할 수 있는 유용한 수단을 제공해 준다. 부보 대상은 CDM 사업 과정에서 발생할 수 있는 신용위험, 고유위험, 기타 위험 등으로 광범위한 범위가 해당된다. 일반적으로 거래단위가 크기 때문에 정부 차원의 보험 제공이 이루어지고 있으나, 민간보험회사에서도 부분적으로 부보할 수 있는 상품개발이 가능할 것으로 판단된다.<sup>17)</sup>

탄소배출권 거래로 인한 위험 발생 시 위와 같은 위험을 헤지할 수 있는 방법으로는 CDS(Credit Default Swap)<sup>18)</sup>와 같은 보험상품의 개발을 들 수 있다. 이와 같은 상품의 대표적인 형태로는 AIG의 'Carbon Credit Delivery Coverage'와 Marsh의 'Permit Delivery Guarantee'를 들 수 있는데, 이들 상품의 특징은 저감프로젝트에서 발생가능한 위험을 패키지 형태로 총괄적으로 보장해주는 보험상품이다. 이러한 보험보장이 포함된 CER 상품은 가치측면에서 높은 평가를 받음에 따라 가격 및 거래면에서 장점을 지니게 된다. 이처럼 투자자는 CDM 프로젝트 펀드의 파산 및 투자회사의 파산 그리고 배출권의 인도 불이행 등으로 인한 위험을 보험을 통해서 이전시킬 수 있다. 그러나 이 보험의 허용에 있어서는 위험 중심의 감독을 통해서 과도한 위험부담을 지지 않도록 감독하는 것이 매우 중요하다.<sup>19)</sup>

## 2. 운행거리연계 자동차보험

운행거리연계 자동차보험(pay-as-you-drive auto insurance)은 주행거리와 연동되는 자동차보험상품을 말한다. 즉, 이산화탄소 배출량이 적은 사람은 보험료가 저렴하게 되는 구조이다. 주행거리의 측정방법은 컴퓨터칩을 대시보드에 넣고 때때로 가정용 컴퓨터에 연결해 보험회사에 데이터를 전송하는 것으로 되어 있다.

최근 미국, 일본 등 선진국에서는 주행거리와 연동되는 자동차보험인 운행

---

17) 정희수·서영미·최현우, "국내외 탄소배출권 관련 비즈니스", 하나 금융정보, 제12호, 하나금융경영연구소, 2009. 2, p.9.

18) 신용부도스와프라고 번역하며 부도가 발생하여 채권이나 대출 원리금을 돌려받지 못할 위험에 대비한 신용파생상품을 말한다.

19) 최승필, "탄소배출권 제도설계에 대한 법제도적 검토 - 유럽의 탄소배출권제도를 통한 고찰을 중심으로 -", 환경법연구, 제31권 제2호, 한국환경법학회, 2009, p.197.

거리연계 자동차보험상품이 판매되고 있는데, 이것은 차를 운전한 만큼 부보하는, 즉 그다지 차를 운전하지 않거나 이산화탄소 배출량이 적은 사람은 보험료가 저렴하게 되는 구조이다.<sup>20)</sup>

이 보험상품은 보험료 절감, 자동차 사고 감소, 교통체증 완화, 대기오염 감소, 유류절감 등의 사회적 편익을 발생하고 있다. 보험가입자의 경우 운행거리 감소 정도에 따라 기존보다 자동차보험료가 인하되는 혜택을 누릴 수 있고, 특히 평상시 운행거리가 상대적으로 적은 가입자의 경우 그 효과가 클 것으로 기대된다.<sup>21)</sup>

대부분의 자동차보험은 연령, 성별, 사고경력, 자동차 배기량 및 모델 등에 따라 자동차보험료를 다르게 책정하고 있는 반면, 운행거리연계 자동차보험은 여기에 추가적으로 운행거리를 반영하는 제도이다. 일반적으로 운행거리연계 자동차보험에서는 보험가입자의 연간 마일리지 계획에 근거하여 그에 상응하는 일정 보험료가 부과된 후, 실제 운행거리가 이를 초과할 시에는 보험료를 추가 부담하고 반대의 경우에 이미 납입한 보험료의 일부를 환급받는 방식을 택한다.

이러한 운행거리연계 자동차보험은 텍사스, 캘리포니아 등 미국 일부 주에서는 이미 시행되고 있거나 관련 법안이 통과될 예정이고, 유럽 등의 지역에서도 확산되고 있는 추세이다. 특히 유럽의 경우 2007년 약 1,864만 유로에 불과하였던 운행거리연계 자동차보험의 시장규모가 2015년에는 1억 4,181만 유로에 달할 것으로 예상되고 있으며, 운행거리연계 자동차보험에 가입하는 자동차대수도 2015년까지 연평균 40% 성장할 것으로 전망되고 있다.<sup>22)</sup>

Brookings 연구소의 연구결과에 따르면, 미국의 경우 운행거리연계 자동차보험제도의 시행으로 전체 자동차보험 가입가구의 2/3 정도가 자동차 1대당 약 270달러 정도의 보험료 절감혜택을 누릴 수 있는 것으로 파악되고 있다. 특히 저소득층의 경우 평균 자동차 운행거리가 고소득층에 비해 상대적으로 적은(약 25% 정도)것으로 조사되고 있어 이들 저소득층의 보험료 절감효과가

20) E. Mills, "From Risk to Opportunity, Insurer Responses to Climate Change", Ceres, April 2009.

21) 이석호·구정환, 전게서, pp.59-62.

22) Frost & Sullivan, "Usage Based Insurance", 2008.



상대적으로 더 클 것으로 기대되는데 실제로 연 소득이 1만 2,500달러 이하인 저소득층 가입가구의 경우 이 제도의 시행으로 연소득 대비 2-8% 정도의 보험료 절감효과가 발생하는 것으로 추산되고 있다.

이 상품을 판매하고 있는 사례로 미국의 Progressive사는 운전거리, 운전시간대, 운전방식 등에 따라 보험료를 할인받을 수 있는 상품을 판매하고 있다. 보험가입자는 소형무선장치를 차량에 설치하여야 하며, 보험계약의 갱신 시 최대 40%까지 보험료를 할인받을 수 있다. 또한 영국의 경우는 특정주행거리를 기준으로 자동차보험료를 할인해주고 있다. 연간 주행거리가 9,600Km 이하인 경우에 기존 자동차보험료의 최대 40%까지 보험료를 할인받을 수 있다. 또한 호주의 경우는 보험가입자의 실제 운행거리가 사전에 약정한 주행거리보다 적으면 그 차이에 상응하는 보험료를 환급해주고, 약정한 거리보다 실제 운행거리가 많으면 추가거리에 해당하는 보험료를 보험회사에 지급하는 상품이 출시되고 있다. 특히 다른 나라와 달리 호주에서의 운행거리연계 자동차보험상품은 차량에 GPS장치 등을 설치하지 않고 주행기록계에 나타나는 주행거리 정보에 의존하고 있다.<sup>23)</sup>

### 3. 환경친화 재물복구비용보험

환경친화재물복구비용보험은 주택이나 업무용 건물에서 화재나 다른 손해가 발생한 경우, 보험회사가 친환경자재<sup>24)</sup>를 기준으로 재물복구비용을 지급하여 주는 상품을 말한다. 이것은 환경친화재를 활용함으로써 친환경 건축물로 인증 받을 수 있도록 지원하기 위한 것이다.

녹색주택보험은 재해 시에 집을 보수하는 경우에 그린 빌딩(환경 친화적인 빌딩)의 기준에 따른 에너지 절약 사양의 재료 및 전기제품을 보증해주는 것이 보험상품이다.<sup>25)</sup>

23) 기승도 외, “주행거리에 연동한 자동차보험제도 연구”, 연구보고서, 보험연구원, 2010.1 ; 한상용, “에너지 절감을 위한 교통가격정책 개선방안 : 녹색 자동차보험 도입방안”, 한국교통연구원, 2010.1.

24) 환경친화적 건축자재, 냉·난방 효율을 위한 단열 강화 자재, 에너지절약형 전기기구(LED) 등이 있다.

25) 유진아, “미국 및 네덜란드 연기금의 녹색금융 참여사례와 시사점”, KiRi Weekly, 보험

다양한 친환경적인 정책들과 고객들의 요구에 부응하여 보험회사들은 환경 친화 재물복구비용 특약 등을 활용한 건축물 관련 녹색보험 상품들을 선보이고 있다. 주택이나 업무용 건물에서 화재나 여타 손해가 발생할 경우, 보험회사가 친환경자재를 기준으로 재물복구비용을 지급하여 준다. 이는 건물 소유주들에게 친환경자재를 활용하도록 함으로써 친환경 건축물로 인증받을 수 있도록 지원하고 있다.

이와 같은 보험 상품의 지원을 통하여 건축물에 친환경자재 등의 활용이 많아질 경우 지구환경보호에 적잖은 실질적인 기여 효과가 기대된다.

주요 보험상품으로는 Lexington사의 'upgrade to green residential'을 들 수 있는데, 이 상품은 주택에너지효율의 개선을 원하거나 환경적 의식을 가지고 있는 주택소유자들을 위한 상품이다. 주택이 부분적으로 훼손되거나 손실되었을 때 에너지 효율성, 물 사용의 효율성, 내부공기 특성 및 지속가능성 등의 영역에 중점을 두면서 주택소유주들에게 주거와 관련하여 보다 향상된 이익을 제공하여 준다.

또한 미국 Fireman's fund Insurance Company사도 주택종합보험에 손해복구비용 산정 시 친환경 건축 인증을 받을 수 있는 제품사용에 소요되는 비용을 지급하는 특약인 'green upgrade coverage'상품을 판매하고 있다. 건축물의 손해복구와 관련된 이른바 '녹색 개선'에는 손상된 자재와 장비를 'us green building council'의 품질기준에 준수될 수 있도록 교체하는 비용이 포함되어 있고, 주택의 디자인과 시공을 돕는 친환경 건축인증 시스템으로 공인된 전문가를 고용하기 위한 추가적인 금액도 제공된다.

#### 4. 녹색증권보험

이 보험은 보험가입자가 온라인 형태의 녹색증권발급에 동의할 경우 가입자는 보험료 할인 혜택을 받고 보험회사는 일정금액을 녹색성장사업 등에 기부하는 보험상품을 말한다. 특히 녹색증권 발급 동의 시 환경보호를 위한 실천 방안<sup>26)</sup>에 적극 참여할 것을 선언적으로 약속하는 서명을 함께 받도록 하여 녹

연구원, 2009.10.12, [www.firemansfund.com](http://www.firemansfund.com), [www.chubb.com](http://www.chubb.com)

26) 공회전 금지, 불필요한 운행 자제, 에너지 절약, 쓰레기 분리수거 등이 있다.

색성장사업의 필요성에 대한 인식을 제고하는 것이 가능하다. 보험가입자가 녹색증권 발급에 동의할 경우 환경보호를 위한 실천방안에 적극 참여할 것을 약속하는 서명을 함께 받도록 하여 녹색성장사업 필요성에 대한 소비자의 인식을 제고하는데도 기여할 수 있다.<sup>27)</sup>

주요 보험상품으로 미국 Allstate사의 'Easy pay plan'은 동사의 자동차 보험 가입자가 월납보험료 청구서를 온라인으로 송부하는 것에 동의할 경우 최고 5%의 보험료를 할인해주고 보험회사는 녹색사업지원재단 등에 10달러를 기부해 주는 프로그램이다. 보험가입자는 녹색증권 발급에 동의할 시 환경보호를 위한 실천방안에 적극 참여할 것을 약속하게 된다.

## 5. 환경오염배상책임보험

이 보험은 환경오염사고로 인한 제3자의 신체상해, 재물손해 및 소송비용, 정화비용 등을 보상해주는 손해보험의 일종이다. 즉, 일반보험사고와는 달리 돌발적이지 않고 점진적으로 발생하는 환경오염사고를 보장하는 정책성 형태의 보험이다. 이 보험을 통한 보상은 환경오염관련 분쟁의 원활한 해결에도 도움을 주고 있다. 이 보험은 환경오염을 일으킬 소지가 있는 잠재적 기업 등에게 사업을 운영함에 있어 사전적인 재정증명 수단을 제공하여 준다.

환경오염위험에 노출되어 있는 기업에 있어 환경오염배상책임과 같은 적절한 재정적 위험전가수단이 없는 경우 해당기업은 항상 오염사고 위험에 따른 재정적 부담을 안거나 사업을 전개함에 있어 심리적 위축을 느끼게 된다.<sup>28)</sup>

환경오염배상책임보험의 제공을 통해 보험에 가입하는 해당기업 및 보험회사로 하여금 오염사고 예방 및 자율관리를 하도록 하는 유인이 발생할 것으로 기대된다.

일반적으로 환경오염 사고 등과 관련된 분쟁은 조정위원회 등의 기구를 통하거나 법적인 소송으로 이어지는데, 환경오염배상책임보험의 판매를 통한 보상 해결은 환경오염 관련 분쟁의 원활한 해결에 도움을 줄 수 있다.<sup>29)</sup>

27) 이석호·구정한, 전계서, pp.70-71.

28) 이석호·구정한, 전계서, pp.75-79.

주요한 상품사례로서, 현재 미국에서 환경오염 관련 보험을 판매 중인 보험 회사로는 ACE, AIG, Zurich사 등 10개사이며, 연간 보험료 규모는 약 10억 -20억 달러(2006년 기준)수준인 것으로 알려지고 있다.

또한 유럽 국가들은 환경오염과 관련하여 국가별로 공동보험의 형태로 운영하는 나라들이 많다. 공동보험이 형성되어 있는 국가는 프랑스, 영국, 이탈리아, 덴마크, 스페인, 네덜란드 등을 들 수 있다. 그 외에 독일을 중심으로 핀란드, 스웨덴 등에서는 보험회사별로 환경오염 위험과 관련된 담보를 제공하고 있다.

또한 일본은 일반배상책임보험, 환경오염손해배상책임보험, 토양오염정화비용보험, 의료폐기물배출자보험, 산업폐기물자보험 등을 판매하고 있다. 또한 EU는 2000년대 초부터 국가 간 공통적으로 적용하기 위한 환경배상책임과 관련된 지침을 마련하기 시작하였으며, 2004년 4월 '환경배상책임지침'을 제정하였다.

## 6. 친환경농산물보험

이 보험상품은 친환경 농산물과 관련하여 약관상에 정해진 피해를 당하거나 손실을 입었을 경우 보상해주는 것을 말한다. 이 보험상품은 생산물배상책임보험에 친환경농산물비용손해 특약을 부가한 것을 말한다. 소비자가 구입한 친환경농산물에 잔류농약이 검출되는 경우, 친환경농업인의 실추된 신뢰를 회복하거나 방지하기 위해 소요되는 비용을 지급한다. 보상내용 측면에서 보면 2가지 형태로 나누어진다. 즉, ① 농약과 화학비료를 사용하지 않는 높은 가치의 농작물 생산에 대해 관련된 세부적인 위험을 담보받기 위한 보험 상품이다. ② 친환경농산물을 구입하는 소비자의 피해와 관련하여 보상해주는 상품이다.

이 상품은 친환경농산물보험을 통해 유기농법을 이용한 친환경농산물의 재배가 촉진되고 친환경농산물에 대한 소비자의 신뢰가 보다 높아질 것으로 기대된다.<sup>30)</sup>

29) 삼성화재, “환경 Risk와 보험대책”, 위험관리, 가을호 2002 ; 이기형, “환경오염리스크관리를 위한 보험제도 활용방안”, 정책연구자료, 보험연구원, 2008.3.

30) 이석호·구정한, 전거서, pp.80-82.

주요 상품사례로서 캐나다의 SCIC(Saskatchewan Crop Insurance Corporation)은 캐나다 농림부의 산하기관으로서 유기농 농산물과 관련된 보험을 포함한 농작물보험(crop insurance)을 제공한다. SCIC의 농작물보험 프로그램으로서는 '유기농보험(Organic Insurance)'이 있는데, 이 보험상품은 높은 가치의 유기농 농산물의 보증을 희망하는 생산자에게 유기농 농산물의 생산과 관련된 세부적인 위험을 보상하여 준다. 유기농보험은 지역별 작황 상태 등에 따라 다양한 농작물들이 보험가입 대상으로 포함된다. 반면 부적합 종류일 경우에는 보험가입이 거절되는 경우도 있다.

## 7. 자전거 보험

자전거 운전 중 발생할 수 있는 사망과 상해, 후유장애 및 타인 배상책임 손해와 벌금 등을 보장하는 상품이다. 고유가로 인한 경제적 유인, 건강에 대한 관심 증대, 환경보호실천유인 등으로 점차 자전거를 이용하는 인구가 늘어나고 있는 상황에서 이를 뒷받침할 수 있는 자전거보험의 활성화가 필요한 시점이다.

주요 보험사례로서 호주 Real Insurance사의 자전거보험상품은 자전거와 관련하여 간단한 보상에서부터 다양한 보상범위에 이르기까지 세부적으로 구성되어 있다. 이 상품은 자전거 사용 중 발생하는 개인적인 상해, 사망 등을 포함하여 대부분의 사고를 보상하며, 자전거의 분실이나 파손, 도난 등의 사고에 대해서도 보상한다. 특히, 보험가입자가 자전거 구입일로부터 2년 안에 분실을 입증한다면 신제품으로 보상이 가능하다.

자전거를 이용한 해외여행, 자전거 장착품 및 가방 등에 대해서도 보상해주는 특약도 가능하다. 개인 상해의 경우 자전거보험 증서상의 피보험자인 경우만 보상을 받게 된다.

또한 영국 E&L Insurance의 Cycle Insurance는 자전거 이용과 관련된 개인 상해, 자전거 및 자전거 부대용품 등에 대하여 5,000파운드까지 보상하는 상품이다. 이 상품은 크게 일반 레저 또는 통근 목적의 자전거 이용자들을 위한 'leisure plan'과 준 전문적인 자전거 이용자들을 위한 'competitve plan'으로 구분된다.<sup>31)</sup>

## 8. 기타

이 외에도 자동차재활용 부품관련보험<sup>32)</sup>, 에너지절약 및 재생에너지프로젝트 보험<sup>33)</sup> 등이 있다.

# Ⅲ. 우리나라 녹색보험산업의 발전방안

## 1. 녹색사업의 발전전망

위험관리 측면에서의 녹색사업은 보험회사가 기후변화, 환경오염 등에 대해 연구기관, 대학 등과 협력하여 연구활동을 하거나 기후변화 및 환경오염 위험에 노출된 개인 및 기업들을 대상으로 사고예방을 위한 위험관리활동 등을 전개하는 형태의 사회적 책임(corporate social responsibility : CSR)이라 할 수 있다. 이 또한 개별 보험회사의 입장에서 볼 때 단기적으로는 비용을 수반하거나 실익이 없어 보일 수 있으므로 중장기적인 관점에서 추진되어야 한다.

보험회사의 자산운용 측면에서의 녹색사업은 사회기여뿐만 아니라 새로운 대출 또는 투자처를 발굴한다는 차원에서 접근해야 할 것이다. 이는 현재 정부가 추진중인 저탄소 녹색성장 기조에 가장 부합하는 녹색사업 형태 중의 하나라고 할 수 있다. 국내 보험회사가 수익창출 차원에서 자산운용과 관련된 녹색사업을 추진함에 있어 모든 종류의 녹색산업에 관심을 기울일 필요는 없는 것으로 판단된다. 현실적으로 현재와 같이 녹색산업에 대한 전문성이 부족한 상황에서 다양한 녹색산업 전반에 대하여 충분한 전문성을 확보하는 것은 쉽지 않은 일이다. 특히 녹색산업, 녹색프로젝트의 경우 불확실성 및 위험이

---

31) 이석호·구정환, 전게서, pp.86-88.

32) 금융감독원, “자동차 중고부품 재활용 시 보험료 할인상품 도입 추진”, 보도자료, 2009.9.8 ; 금융감독원, “자동차 중고부품 재활용 시 보험료 할인상품 도입 추진”, 전게서 ; 보험연구원, “자동차 재활용부품 사용 활성화를 통한 보험업계의 녹색성장 경영전략”, CEO Report, 2009.9.

33) Marsh, "Survey of Insurance Availability for Renewable Energy Projects", March 2006.

크기 때문에 특정 산업 및 프로젝트에 대한 충분한 정보와 전문성 확보가 이들 산업 및 프로젝트에 대한 금융지원의 성공에 있어 중요한 역할을 한다. 이러한 측면에서 보험회사는 용자 또는 투자처 확보를 위해 향후 발전가능성이 높은 녹색산업을 선별하여 전담조직을 운영하며 해당 산업에 대해 지속적으로 연구해 나가는 것이 보다 바람직한 것으로 판단된다. 이러한 과정 등을 통해 향후 국내 보험회사가 해당 녹색산업에 대한 전문성과 경험이 충분히 확보되면 독자적으로 자금을 지원하여 새로운 수익원을 확보할 수 있을 것이다.

한편, 현재 해외녹색산업, 녹색프로젝트 등에 대한 금융지원은 유럽 금융회사를 중심으로 이루어지고 있지만, 아직 그 규모가 크지는 않은 수준이다. 따라서 향후 조기에 시장에 진입한 소수의 금융회사가 글로벌 녹색투자시장을 장악할 가능성이 높다. 아직 글로벌 녹색금융시장이 명확하게 정립되지 않았고, 해외 금융회사가 우리나라 금융회사보다 먼저 시장에 진입하긴 하였지만 아직 그 규모가 그리 크지 않다는 점에서 보험회사를 포함한 우리나라 금융회사에도 여전히 기회는 충분히 남아 있다고 판단된다.

## 2. 녹색보험상품의 개발

녹색산업을 측면에서 간접적으로 지원하는 녹색보험상품을 개발함에 있어 무엇보다도 중요한 사안 중의 하나는 해당 보험회사가 녹색산업에 대해 전문성을 확보하는 것이다. 녹색산업의 경우 장기 프로젝트 형태로 수행되는 것이 일반적이며 신소재 또는 첨단기술 등이 융합되어 있는 경우가 많다. 특히 개발도상국에서 수행되는 프로젝트의 경우엔 여러 가지 프로젝트 외적인 부분의 위험(예 : 정치적 위험, 외환위험 등)이 존재하게 된다. 보험회사가 해당 녹색산업에 대해 전문성을 확보하고 이 산업분야가 특징적으로 내포하고 있는 다양한 위험에 대해 충분히 파악하는 것은 적절한 보험료 산정 및 수익 창출을 위해서뿐만 아니라 해당 보험회사의 위험인수 기능의 안정성 및 지속성 확보를 위한 선결 필수조건이라 할 것이다.<sup>34)</sup>

현재 국내 보험회사의 경우 아직까지 녹색산업분야에 대한 역량 및 전문성

---

34) 구정환, "녹색금융의 현황 및 활성화를 위한 과제", 정책조사보고서, 한국금융연구원, 2009, 12.

이 부족한 점을 고려할 때 중장기적 플랜을 가지고 선택과 집중 전략을 구사할 필요가 있을 것으로 여겨진다. 무엇보다도 녹색산업 분야에 대한 전문성을 확보하는 것은 단기간에 이루어질 수 있는 사안이 아니고, 또한 녹색산업의 경우 그 종류가 다양할 뿐만 아니라 발전단계 등도 산업별로 상이하므로 어떤 분야에 자사의 역량을 집중하여 전문성을 확보해 나갈 것인지 선택하고 판단하는 것이 중요할 것이다. 또한 특정 녹색산업과 연관된 보험상품을 개발함에 있어서도 해당 녹색산업이 노출되어 있는 다양한 종류의 위험 중 어느 위험에 보다 역량을 집중하여 상품을 설계하고 구성할 것인지에 대해서도 결정해야 한다. 결국 선택과 집중의 문제가 향후 보험회사의 녹색산업 지원과 관련된 상품개발에 있어 가장 큰 관건 중의 하나가 될 것으로 본다.

한편 국내 보험회사의 경우 녹색산업과 관련된 정보 및 경험통계 데이터 등이 부족한 것이 또한 현실이다. 따라서 개별 보험회사 차원에서 또는 보험회사들이 상호 긴밀히 협조하여 녹색산업과 관련된 효율적인 DB시스템을 구축하고 공유하는 것이 필요할 것으로 본다.<sup>35)</sup> 이러한 과정에서 보험협회 등 유관기관의 적극적인 역할 담당과 정책적 차원의 지원이 뒤따라야 할 것으로 보인다.

### 3. 보험회사의 녹색보험시장 참여확대

국내 보험회사가 녹색보험시장에 참여함에 있어 직면하고 있는 한계중의 하나는 우리나라는 온실가스 감축의무가 있는 나라가 아니어서 탄소배출권 및 환경오염 저감 수단 등에 대한 수요가 부족하기 때문에 관련된 상품을 개발할 유인이 부족하다는 것에 있다. 더구나 보험회사를 포함한 금융회사의 경우 녹색산업 및 녹색프로젝트에 대한 수익성과 위험에 대한 정보가 부족한 이유 등으로 인해 자발적으로 시장에 참여하는 것을 주저하고 있는 실정이다. 이에 따른 시장실패를 보완하기위해 정부의 역할이 중요한데 정부에서는 녹색금융 활성화를 위한 각종 정책을 도입하고 있지만,<sup>36)</sup> 이러한 정책들이 구속력이 없

35) 진익, "녹색금융 활성화를 위한 보험사의 역할", 손해보험, 손해보험협회, 2009.10.

36) 최근 우리나라에서 도입된 녹색금융 활성화 정책은 전 세계에서 유래 없을 정도로 다방면에 걸쳐 민간부문에 대한 유인책을 도입하고 있는 것으로 나타나고 있다(구정환, 전개논문).



어 민간부문이 정부의 유인책에 부응하여 실제로 다양한 녹색금융상품을 출시할지는 의문시되고 있는 실정이다. 따라서 녹색금융시장에의 보험회사를 포함한 국내 금융회사의 참여 및 확대는 개별 금융회사의 의사결정에 의존할 수 밖에 없는 상황이다.

그럼에도 불구하고 녹색보험 상품의 개방이 더디게 진행될 경우 녹색부문에 대해 자금을 투입하고자 하는 주체는 녹색사업과 관련된 각종 위험을 헤지할 수 있는 상품이 부족한 이유로 녹색사업에 진출하기를 꺼려하게 되고, 이로 인해 녹색부문으로의 자금유입이 저해된다. 이는 결국 녹색산업 또는 녹색성장의 퇴색으로 이어지게 되며 이에 따라 녹색보험의 대상 또한 점차 줄어들어 가는 일종의 악순환의 사이클에 빠질 우려가 있다. 이러한 문제점을 타개하기 위해서는 보험회사를 포함한 금융회사들이 녹색금융상품의 출시가 단순히 수동적으로 정부의 시책에 부응한다거나 단기적인 재무적 수익을 올리기 위한 목적이라기보다는 장기적인 관점에서 녹색금융상품이 지속가능한 신성장동력으로 자리잡을 수 있다는 점에 초점을 맞추려는 인식으로 전환할 필요가 있다. 특히 녹색금융상품이 단기적으로는 목표수익률을 달성해 내지 못한다 하더라도 장기적으로 동 상품을 통해 녹색산업의 성장을 촉진하고, 이로 인해 안정적이고 지속적으로 수익률이 제고되는 선순환 과정을 초래할 수 있다는 점에 유의할 필요가 있다.

## 4. 주요 보험상품의 발전방안

### (1) 녹색산업종합보험

2013년 이후 온실가스 의무감축이 예상되는 상황에서 정부는 소극적인 기후변화 대응을 넘어 ‘온실가스 감축, 녹색기술 개발 및 친환경적 고부가가치산업 육성’ 차원으로 녹색산업을 신성장동력으로 추진함에 따라 무역보험공사에서도 녹색산업에 대한 우대지원 필요성이 제기되었다. 녹색산업은 저탄소 고효율을 추구하는 특성이 있으나 생산·수출과정은 일반산업과 차이가 없으므로, 공사에서는 녹색산업만을 위한 별도의 신규 보험종목 도입은 용이하지 않았다. 녹색산업은 해당분야가 광범위하고, 적용대상 보험종목도 다양하여 특약제정을 통한 일괄적이고 효율적인 지원 체제구축이 바람직하여 신·재생에너지, IT융합시스템산업 등 녹색관련 산업을 대상으로 2010년 10월 녹색산업종합보험을

도입하였다.<sup>37)</sup>

지원대상이 되는 녹색산업은 17개 신성장동력산업 중 저탄소녹색성장기본법을 토대로 녹색산업과의 연관성을 감안하여 선정하였다.

〈표 1〉 17개 신성장동력 산업

3대 분야		17개 신성장동력
녹색기술 산업	(6)	신재생에너지, 탄소저감에너지, 고도물처리, LED 응용, 그린운송시스템, 첨단 그린도시
첨단융합 산업	(6)	방송통신융합산업, IT융합시스템, 로봇 응용 신소재·나노 융합, 바이오제약(자원)·의료기기, 식품산업
고부가 서비스산업	(5)	글로벌 헬스케어, 글로벌 교육서비스, 녹색 금융 콘텐츠·소프트웨어, MICE·융합관광 * MICE : Meeting, Incentive(포상관광), Convention, Events

〈녹색산업 연관성〉

〈 보험적용 대상 녹색산업 〉

- ▶ 신·재생에너지 산업 : 태양에너지, 풍력, 해양에너지 등
- ▶ 화석연료 청정산업 : CTL(석탄액화), CCS(이산화탄소 포집 및 저장) 등
- ▶ 고도 물처리산업 : 해수담수화산업, 댐 등 상수원 개발산업 등
- ▶ IT융합시스템산업 : RFID/USN(무선주파수를 이용한 전자태그산업), LED응용 등
- ▶ 신소재·나노융합 : 스마트섬유의류(고기능 친환경 소재) 등
- ▶ 바이오산업 : 바이오진단시스템, 유기·친환경제품 등

녹색산업종합보험은 기존이용 보험약관에 수출기업이 선택한 특약을 추가 적용하는 것으로 특약내용은 부보율 확대(95%→100%), 보험료 할인(20%,

37) 이 보험은 기존 수출보험약관의 특약형태로 운영되고 있다.

10%), 이자보상 특약, 연속수출 기간연장(30일→60일), 비상위험 선택담보 특약 등 5개의 항목의 특약내용이 있으며 적용보험종목은 단기수출보험(선적후-일반수출거래), 농수산물수출보험, 수출신용보증(선적전), 수출보증보험, 해외투자보험, 해외사업금융보험, 지식서비스수출보험 등 모두 7개 종목이 있다

녹색산업종합보험의 2010년 지원실적은 3조 9,000억원으로 주로 단기수출보험과 해외투자보험의 인수실적이 대부분이며, 2011년 9월말 실적은 3조 7,000억원으로 충분히 2010년 실적으로 상회할 것으로 예상된다.

〈표 2〉 녹색사업의 실적

(단위: 억원)

구 분	2010		2011.9월말	
	건수	보험금액	건수	보험금액
단기수출보험	9,407	27,512	13,225	36,446
해외투자보험	14	11,570	1	544
수출신용보증	2	30	2	23
합 계	9,423	39,112	13,258	37,013

### (2) 환경친화재물복구비용보험

우리나라의 경우도 향후 친환경 건축물에 대한 수요가 보다 증대되고 에너지 절약에 따른 비용감소 효과가 가시화되고 있다. 또한 친환경건축물 인증 획득 시 주어지는 혜택이 확대될 것으로 예상되는 상황에서 이와 같은 환경친화 재물복구비용 보험 상품의 시장성이 높아짐은 물론 보험회사의 새로운 수익창출의 기회가 될 것으로 기대되고 있다.<sup>38)</sup>

### (3) 환경오염배상책임보험

우리나라의 경우엔, 영업배상책임보험(CGL)의 오염담보특약 형태로써 환경

38) 금융감독원의 보도자료(녹색보험 도입방안, 2009.4.14.)에 따르면, 국토해양부 및 환경부 공동의 그린빌딩 인증을 받을 경우 세금감면 및 건축기준 완화 혜택을 주는 방안을 추진 중인 것으로 알려지고 있다.

오염배상책임위험을 담보하고 있으며, 해외 주요국가에서 판매되고 있는 점진적 오염(gradual pollution)까지 보상하는 여러 형태의 EIL(environmental impairment liability) 보험은 아직 판매되고 있지 않는 상황이다. 주로 화학, 섬유 및 전기·전자업종 위주의 기업들이 낮은 보상한도액으로 가입하고 있으며, 국내 오염담보 특약분에 해당하는 순보험료 규모는 약 40억원 정도인 것으로 보고 있다.

#### (4) 친환경농산물보험

우리나라의 경우 LIG손해보험사가 이미 2009년 4월에 전라남도 산하 22개 시·군에 소재하는 친환경인증 농업사업자를 대상으로 보험계약을 체결한 바 있다. 이 상품은 소비자가 구입한 친환경농산물에서 잔류농약이 검출되거나 이 물질, 훼손, 부패된 생산물의 섭취로 인해 소비자가 피해를 입으면 보험을 통해 보상해 주는 제도이다. 또한 NH생명·화재도 친환경 농·축산물에 대한 소비자의 신뢰도를 높이고 안전한 먹거리 문화를 조성하기 위해 친환경 농·축산물 안전보장보험을 판매하고 있다.

친환경농산물 재배의 촉진을 위한 일환 중의 하나로 친환경 농산물 보험을 활성화시키기 위한 다양한 정책적·제도적 차원의 방안도 마련될 필요가 있다. 친환경농산물은 일반 농산물에 비해 기후 등 자연환경에 대부분의 생산활동이 좌우되는 경향이 훨씬 크다 할 수 있다. 그런데 최근들어 이상기후 발생이 눈에 띄게 증가하는 등 기후의 변동성이 점차 커지고 있어 이에 대한 예측과 통제가 더욱 어려워지고 있는 상황이고, 이에 따라 보험회사들이 친환경 농산물 보험상품을 취급함에 있어 주요 걸림돌 중의 하나로 작용한다. 이러한 문제를 보험회사가 단독으로 감당해내는 데에는 한계가 있으므로 지방자치단체 또는 중앙정부 등이 손실부담에 대한 일종의 완충역할을 할 수 있도록 하는 효율적인 재보험시스템의 구축이 필요할 것으로 보인다. 한편, 친환경농작물보험의 경우 다른 상품에 비해 역선택 및 도덕적 위태의 가능성이 높다는 점에서 보험회사 차원의 노력과 함께 이를 방지하기 위한 제도적 차원의 적절한 대책 또한 강구될 필요가 있다.

### (5) 자동차 재활용부품관련 보험

자동차 재활용부품관련 보험은 사고 등으로 인한 자동차부품 교체 시 보험료 할인 등의 혜택 제공을 통해 재활용부품을 우선적으로 사용하도록 유도하는 상품으로, 미국, 영국, 일본 등주요 선진국에서는 상당히 보편화되어 있는 상품인 것으로 알려져 있다. 자동차 재활용부품과 관련된 보험상품을 통해 자동차 수리비를 절감할 수 있을 뿐만 아니라 자원도 절약할 수 있게 되고, 무엇보다도 최근 우리나라를 포함하여 전 세계적으로 추진되고 있는 저탄소·녹색성장에 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

중고자동차부품 활용으로 자동차 수리비가 감소될 경우, 이는 자동차보험료 할인 등 보험계약자의 경제적 부담경감으로 이어질 수 있고, 또한 향후 중고자동차부품시장이 거래량 증가로 인해 보다 양성화될 것으로 예상되므로 이에 따라 보험료 인하폭도 보다 확대될 것으로 기대된다.

그런데 우리나라에서도 중고부품을 재활용할 때 보험료를 할인해주는 보험상품도 도입되고 있지만, 우리 손보업계는 그다지 환영하지 않는 입장이다. 중고부품 재활용시 보험료를 할인해주는 보험상품은 자차보험에만 포함되는데 국내 자차보험 가입률은 52%에 불과한 상황이다. 대부분 새차나 고가 차량만 자차보험에 가입하고 연식이 오래된 차량일수록 보험에 가입하지 않기 때문에 출시 후 실적은 기대이하로 될 수밖에 없을 것이다.

자동차 재활용부품관련 보험시장이 활성화될 경우 영세한 자동차 정비업체의 매출이 향상되는 효과도 발생할 것으로 예상된다. 또한 자동차 중고부품 거래의 투명성이 높아지게 됨에 따라 수리비가 과다·허위 청구되는 사례가 줄어들게 되어 적잖은 에너지 소비량 및 탄소 배출량이 감축될 것으로 예상된다. 이에 따라, 우리나라의 경우도 자동차 중고부품 재활용 시 보험료를 할인하여 주는 상품의 도입을 추진 중인 것으로 알려져 있다.<sup>39)</sup>

### (6) 자전거보험

자전거와 관련된 사고는 일반적으로 자동차와 관련된 사고에 비해 피해 정도는 상대적으로 크지 않다고 말할 수 있으나, 자전거와 관련된 사고와 사망

39) 금융감독원, “자동차 중고부품 재활용 시 보험료 할인상품 도입 추진”, 전계자료.

자수가 늘어나고 있는 추세라는 점에서 자전거 보험 활성화의 필요성이 점차 높아지고 있는 상황이다. 뿐만 아니라, 최근 들어 고유가로 인한 경제적 유인, 건강에 대한 관심 증대, 환경보호 실천 유인 등으로 점차 자전거를 이용하는 인구가 늘어나고 있는 상황에서 이를 뒷받침할 수 있는 자전거보험의 활성화가 필요한 시점으로 여겨진다.

우리나라의 경우도 최근 몇몇 손해보험회사에서 녹색자전거보험상품을 출시하여 판매 중에 있다. 삼성화재의 녹색자전거보험은 자전거로 인한 상해 및 비용을 보장하는 상품으로 성인용(만 15-59세) 상품과 어린이용(만 5-14세) 상품으로 구분되고 있다. 이 상품은 자전거에 탑승하고 있는 피보험자(보험대상자)에게 발생한 급격하고 우연한 외래의 사고, 그리고 자전거에 탑승하고 있지 않은 피보험자(보험대상자)가 운행 중의 자전거와 충돌·접촉(적재물 포함)에 의해 발생한 사고에 대해 보상하여 주는 상품이다. LIG손해보험도 자전거 보험 상품을 시판 중에 있는데, 이 상품 또한 자전거 사고로 인한 상해, 배상 책임 및 법률비용 등 자전거와 관련된 각종 위험을 보장하는 보험상품이다.

자전거 보험의 경우 현재 우리나라에서도 위와 같이 판매되고 있는데, 상품이 도입된 지 얼마 지나지 않은 까닭에 아직까지 실적이 미미한 상황이다. 그러나 실적이 저조한 주요 원인 중의 하나로 상품포장 내용 중 자전거의 파손 및 도난 등에 관한 내용은 제외되어 있어 이 상품이 결국 기존 개인상해보험 상품과 크게 차별화되지 않고 있는 점이 지적되고 있다. 따라서 주요 선진국의 자전거보험에서와 같이 자전거의 파손 및 도난에 따른 손실도 보장하는 상품이 개발될 필요가 있을 것으로 여겨진다. 다만, 이러한 과정에서 자동차와 마찬가지로 자전거도 등록제를 실시할 필요가 있는데 현실적으로 적잖은 어려움이 따를 것으로 예상됨에 따라 효율적인 제도적 방안이 요구된다.

### (7) 탄소종합보험

우리나라에서도 친환경적 특징을 강화한 보험 부문의 탄소 관련 상품들이 다양화되고 있다. 특히 그린 관련 펀드 투자 시 세금감면 혜택을 제공하거나 탄소배출 절감 프로젝트 산업에 투자하여 관련 산업을 장려하는 펀드 상품들이 등장하였다. 또한 친환경 특징을 강화한 보험상품과 탄소배출권 가격 변동성에 대처하기 위한 탄소보험상품 등도 발달하고 있다.<sup>40)</sup> 한국무역보험공사에서는 교토의정서에서 정하고 있는 탄소배출권 획득사업을 위한 투자, 금융, 보

증과정에서 발생할 수 있는 손실을 종합적으로 담보하는 탄소종합보험(Carbon Insurance Wrap)을 출시하였다. 이 보험에서 보험계약자는 탄소배출권사업의 참여자이며, 보험기간은 해당 사업의 사업기간으로 다음과 같은 지원을 실시한다. 첫째, 투자지원 : 자기자본투입, 사업지분 투자 등을 하였으나 비상위험 등의 발생으로 투자금 미회수시 손실 담보(해외투자), 둘째, 금융지원 : 금융기관이 사업 소요자금을 융자하였으나 비상·신용위험 등 발생으로 원리금 미상환시 손실 담보(해외사업금융), 셋째, 보증지원 : 탄소배출권 구매자가 사업자와 탄소배출권 선물계약을 체결하였으나, 기대하였던 배출권 미획득시 관련 손실 담보(수출보증)<sup>41)</sup> 등이다.

## IV. 결 론

현재 우리나라는 온실가스 의무감축국이 아니어서 환경문제에 대한 일반대중의 인식이 저조한 편이다. 그러나 일반대중의 환경에 대한 인식이 제고되어야 녹색상품을 포함한 녹색금융상품에 대한 수요가 크게 증가하고 금융회사 또한 이에 부응하여 녹색금융상품출시를 활발하게 진행할 것이다. 그러므로 각종 홍보 및 교육을 통해 소비자들의 녹색금융상품에 대한 이해를 높여 녹색금융 활성화에 일조할 수 있는 단서를 제공해야 할 것이다. 또한 보험회사를 포함한 금융회사가 여러 가지 다양한 산업전반에 걸쳐 있는 환경관련 위험을 효율적으로 관리하는 것에 도움을 주기 위한 효율적인 정보체계를 구축하고 공시제도를 마련하는 것도 중요하다고 볼 수 있다.

또한 상품개발 장려를 위해 '우수 금융신상품'의 평가에서 녹색보험을 우대하는 등 상품개발에 필요한 여건 마련을 위해 필요시 제도 개선을 추진하며, 관계부처와 유기적 협조체제를 구축하여 다양한 녹색보험상품의 개발 여건을 조성할 계획을 추진 중인 것으로 알려지고 있다.<sup>42)</sup>

40) 조호정, "국내 녹색금융 성장의 문제점과 발전과제", ENEGRY FOCUS, 에너지경제연구원, 2010 봄호, p.22.

41) 정희수·서영미·최현우, 전계논문. 2, p.4.

42) 금융감독원, "녹색보험(Green Insurance) 도입 방안", 전계자료.

이와 같이 녹색보험 등을 활성화시키기 위해 정책·제도적으로 보험회사의 상품개발 여건을 조성하여 주고 녹색보험상품에 대한 세제혜택을 제공하는 등을 통해 직접적으로 지원할 수도 있겠으나, 이보다 더 중요한 것은 환경규제를 명확하고 투명하게 하여 규제가 예측 가능하고 지속적으로 추진되게 함으로써 규제 관련 위험이 높지 않도록 해야 할 것이다.

금융부문은 일반 제조업 등과 달리 대다수의 모든 대중이 시장에 참여하고 있는 소비자에 해당한다는 점에서 공적인 성격이 짙은 업종이다. 따라서 금융회사는 사회적 책임을 선도적으로 실천할 필요가 있다. 이러한 실천의 일환으로 환경적 요인을 일상 업무에 접목시키거나 일련의 영업 행위과정에서 환경을 고려한 전략을 전개하는 것은 뜻 깊은 일이라 할 수 있다. 예컨대 보험회사의 경우 4가지 측면에서 녹색사업을 실천할 수 있다, 즉, ① 내부운영 측면, ② 위험관리 측면, ③ 자산운용 측면, ④ 교육, 캠페인, 정책 활동 측면 등이다.

한편 일반소비자들은 기후변화와 관련된 위험에 노출되어 있으면서 동시에 이러한 위험을 헤치하기 위한 상품에 대한 수요자이다. 또한 일반소비자들은 금융회사에 대한 자금공급자 역할을 담당하기도 하므로 일반소비자들의 녹색보험에 대한 인식제고는 중요하다고 볼 수 있다. 또한 녹색보험에 대한 인식이 높아져 기후변화에 사전에 대비하는 것이 바람직하다. 그러므로 규제강화 등을 시행하기 전에 홍보 및 교육 등을 통해 환경에 대한 소비자의 인식이 자연스럽게 제고되도록 하는 과정이 필요하다고 본다.



## 참 고 문 헌

- 구정환, "녹색금융의 현황 및 활성화를 위한 과제", 정책조사보고서, 한국금융연구원, 2009, 12.
- 금융감독원, "녹색보험(Green Insurance) 도입 방안", 보도자료, 2009. 4. 14.
- 금융감독원, "자동차 중고부품 재활용시 보험료 할인상품 도입 추진", 보도자료, 2009. 9. 8.
- 기승도 외, "주행거리에 연동한 자동차보험제도 연구", 연구보고서, 보험연구원, 2010.1.
- 김희성, "배출권거래시장의 이해와 도입 과제", KRX Market, 한국거래소, 2010.
- 노희진 외 7인, 기후변화와 탄소금융, 자본시장연구원, 2010. 6.
- 박석재 · 한나현 · 김은주, "녹색금융과 탄소금융에 관한 연구", 무역연구, 제7권 제4호, 한국무역연구소, 2011.
- 보험연구원, "자동차 재활용부품 사용 활성화를 통한 보험업계의 녹색성장 경영 전략", CEO Report, 2009. 9.
- 삼성화재, "환경 Risk와 보험대책", 위험관리, 가을호 2002.
- 송홍선, "탄소시장의 발전과 금융의 역할", 월간 하나금융, 하나금융경영연구소, 2010. 2.
- 유진아, "미국 및 네덜란드 연기금의 녹색금융 참여사례와 시사점", KiRi Weekly, 보험연구원, 2009.10.12.
- 이기형, "환경오염리스크관리를 위한 보험제도 활용방안", 정책연구자료, 보험연구원, 2008.3.
- 이석호 · 구정환, 보험사의 녹색경영현황 및 발전과제, 한국금융연구원, 2010.
- 정희수 · 서영미 · 최현우, "국내외 탄소배출권 관련 비즈니스", 하나금융정보, 제12호, 하나금융경영연구소, 2009. 2.
- 조호정, "국내 녹색금융 성장의 문제점과 발전과제", ENEGRY FOCUS, 에너지경제연구원, 2010 봄호.
- 진익, "녹색금융 활성화를 위한 보험사의 역할", 손해보험, 손해보험협회, 2009.10.

- 진익·유시용·이경아, 탄소시장 및 녹색보험 활성화 방안, 보험연구원, 2009.
- 최승필, "탄소배출권 제도설계에 대한 법제도적 검토-유럽의 탄소배출권제도를 통한 고찰을 중심으로 -", 환경법연구, 제31권 제2호, 한국환경법학회, 2009.
- 최준영, "온실가스 배출권거래제도의 주요 내용 및 쟁점," 이슈와 논점, 제203호, 국회입법조사처, 2011.
- 한상용, "에너지 절감을 위한 교통가격정책 개선방안 : 녹색 자동차보험 도입 방안", 한국교통연구원. 2010.1.
- 鴨成彰, "貿易と環境お巡る問題について-環境物品及び國境措置", 貿易と關稅, 第685号, 2010. 4.
- 日交研政策研究会, "ポスト京都議定書期間における運輸部門の二酸化炭素排出削減施策", 日交研シリーズ A-439, 2008.
- 中川淳司·一方井誠治·高村ゆかり·松村敦子, "環境と貿易シンポジウム 第II部 温暖化対策と國際貿易レジーム 1", 貿易と關稅, 第685号, 2010. 4.
- Anonymous, "Greenhouse Gases: Consumption, carbon emissions and international trade", Energy Weekly News, May 2011.
- Benz, E., The CO2 Allowance Price in the European Emissions Trading Scheme: An Empirical, Experimental, and Theoretical Study, Südwestdeutscher Verlag für Hochschulschripte, 2009.
- Doppelt, B., "Too blind to see", The Ecologist, Vol.39, Iss.2, March 2009.
- Marsh, "Survey of Insurance Availability for Renewable Energy Projects," March 2006.
- Tietenberg, T. H., Emissions Trading: Principles and Practice, 2nd ed., RFF Press, 2006.

## ABSTRACT

### A Study on the Improvement Plans of Green Insurance Industry

Han, Nak Hyun

Cho, Sung Woo

Kim, Eun Joo

The purpose of this study aims to the improvement prospect of green insurance industry in Korea. Green insurance includes all classes of general insurance business including unoccupied property insurance and empty building insurance, business insurance, personal insurance, etc. Green policies often cover expensive systems that are not covered under most property policies. The same is true for some underground property, which is also exempted from many property policies. At least insurers already offer products designed to fund rebuilding damaged properties to meet certain environmental and building standards. While the products are in their infancy, insurers and brokers say the huge interest in environmental issues will increase demand. Green buildings that improve energy efficiency and air quality and reduce waste are designed to reduce their effects on the environment and the health of building occupants. Buildings account for 39% of U.S. carbon dioxide emissions, according to the Department of Energy. Insurers say that, as sustainable buildings become more common, green insurance will become more popular and some of its features might become a standard part of property policies.

Key Words : Green Insurance, Green Policy, Carbon Dioxide  
Emissions, Property Policy