

# 자동차공제 현황 및 건전성 확보 방안

2018년 6월

윤진한, 곽수경

성균관대학교 글로벌보험연금대학원

(Jin Han Yoon, Su Kyoung Guahk, Sungkyunkwan University)

# 자동차공제 현황 및 건전성 확보 방안

윤진한, 곽수경

## <목 차>

### I. 서론

1. 연구목적
2. 연구의 내용과 방법

### II. 공제사업 개요 및 현황

1. 공제사업 개요
2. 공제사업 현황
3. 공제사업 규제감독 현황
4. 공제사업 규제 해외사례

### III. 자동차공제 개요 및 현황

1. 자동차공제사업 개요
2. 자동차공제사업 규제현황

### IV. 자동차공제 건전성 확보 방안

### V. 결론 및 시사점

1. 연구결과의 요약 및 제언
2. 연구의 한계와 향후 연구과제

## <참고문헌>

# I. 서론

## 1. 연구의 목적

우리나라의 공제사는 92개<sup>1</sup>로 각 공제의 설립목적에 따라 조합형, 상호부조형 등으로 운영되고 있으며, 주로 보험회사의 상품 공급이 어려운 계층을 대상으로 위험관리 수단으로서의 역할을 수행해 오고 있다. 자동차보험분야에도 버스, 택시, 화물 등 사업용 차량 조합별로 공제사업이 이루어지고 있으며, 자동차손해배상보장법에 의거 교통사고시 손해배상책임을 수행하고 있으나 관련 보상, 소비자보호 및 건전성 등에 대한 문제가 끊임없이 제기되어 왔다.<sup>2</sup>

우리나라 교통안전수준은 OECD국가 최하위 수준으로 OECD 평균의 3배<sup>3</sup>가 넘는 교통사고율은 국민들의 안전을 크게 위협하고 있는 실정이다. 이에 교통사고시 인적·물적 피해의 보상을 담당하는 자동차보험회사와 공제의 역할은 매우 중요하지 않을 수 없다<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성 p3

<sup>2</sup> 서울경제(12.12.12), 보험사도 꺼리는 공제조합,

<http://newsnaver.com/main/readnhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=011&aid=0002287157>

머니투데이('13.5.21), 금소연 자동차공제조합 제멋대로 약관해석

[http://news.mtn.co.kr/newscenter/news\\_viewer.mtn?gidx=2013052116403299544](http://news.mtn.co.kr/newscenter/news_viewer.mtn?gidx=2013052116403299544)

아시아타임즈(2017.10.31), 쏟아지는 공제조합 민원...대책없는 국토부

<http://www.asiatime.co.kr/news/articleView.html?idxno=157821>

미디어펜(2016.9.28), 국토부 산하 '방만운영' 못매

<http://www.mediapen.com/news/view/191479>

<sup>3</sup> 15년기준 인구 10만명당 교통사고 사망자 수 (스웨덴) 2.7명, (영국) 2.8명, (일본) 3.8명, (독일) 4.3명, (프랑스) 5.4명, (한국) 9.1명 (<https://stats.oecd.org/>)

<sup>4</sup> 우리나라의 경우 교통사고시 경찰 등 공적기관에 신고의무가없어 교통사고시 현장에 초동 출동하고 배상책임을 대리하는 보험회사(공제포함)의 역할이 더욱 중요하지 않을 수 없다.

최근에는 버스, 택시, 화물 등 사업용 차량의 교통사고가 줄지 않고 대형사고로 이어져 사회문제화 되고 있는 바<sup>5</sup>. 사업용차량의 손해배상책임을 지고 있는 공제의 건전성 및 소비자보호 등의 책임이 더욱 중요해졌다. 이에 정부에서도 자동차공제의 건전성을 확보하기 위해 최근 자동차공제 관리감독기구의 설립을 예고한 바 있다.

이번 연구에서는 보험과 공제조합 차이를 알아보고, 현재 우리나라에서 운영중인 자동차보험공제의 현황 및 관련 주요 이슈 등을 통해, 자동차공제의 건전한 발전을 위한 방안을 제시해보고자 한다.

## 2. 연구의 내용과 방법

본 연구는 공제 및 보험관련 선행연구, 국토교통부 및 공제사의 홈페이지 및 언론기사를 중심으로 살펴보는 문헌 연구 방식을 채택하였다.

연구의 구성은 공제 전반의 이론 및 제도를 보험과 비교하고, 자동차보험공제의 현황과 주요 이슈를 살펴본 후 공제의 건전성 확보 방안에 대한 시사점을 도출하는 방식을 취하였다.

---

도로교통법 제54조에서는 도로 상에서 인명피해 교통사고 발생 시 모든 운전자는 반드시 경찰에 사고발생 사실을 신고하도록 의무화하고 있으나, 실제로 도로 상에서 인명피해사고를 유발한 운전자가 신고를 하지 않아도 아무런 처벌조치를 하지 않고 방치, 이는 대법원에서(1991. 6. 25. 선고 91도 1013 판결) 1991년 6월 25일 교통사고처리특례법 및 도로교통법 위반<sup>12</sup>)과 관련하여 사고의 규모나 당시의 구체적인 상황에 따라 피해자의 구호 및 교통질서의 회복을 위하여 당사자의 개인적인 조치를 넘어 경찰관의 조직적 조치가 필요한 상황에서만 신고 의무가 있다고 판정되어 사문화된 경우가 있었기 때문이다.(설재훈 등(2014), 교통사고 신고 및 보험처리 제도 개선방안 p16~17, 한국교통연구원)

<sup>5</sup> 사업용차량 1만대당 사망자수(6.2명)는 비사업용차량(1.3명) 대비 4배 이상 높으며, 최근 5년간(12~'16) 사망자 수 감소율\*도 상대적으로 낮음 \* 비사업용(△218%)>사업용(△144%)

## II. 공제사업 개요 및 현황

### 1. 공제사업 개요

먼저 공제와 공제를 운영하는 공제조직(조합)의 개념을 살펴보도록 하겠다. 공제는 공제조직(조합)에 의해 보험과 유사한 기능을 하며 운영되는 사업으로 볼 수 있는데, 공제조직은 많은 국가에서 법과 제도 이전에 상호부조의 목적으로 자유롭게 설립되어 운영되어 왔으며, 공제는 공제조직(조합)이 위험관리를 목적으로 영위하는 사업의 하나로 볼 수 있다.<sup>6</sup> 우리나라에서 공제사업은 보험업의 허가를 받지 않고 소관 개별 법령에 따라 영위되고 있으며 유사보험이라고도 불리고 있다.<sup>7</sup>

영리를 추구하는 민영보험사와는 달리 공제조합은 비영리단체로서 우리나라 고유의 미풍양속인 상부상조의 정신에 근간을 두고 공동체 내 상호구제를 목적으로 각출금을 분담해서 경제적 급부를 행하는 사회적 시설로 이해되고 있다. 이러한 공제조합은 공동체적 특정다수를 대상으로 하기 때문에 인적결합의 색채가 강하나, 다수의 경제주체가 분담금을 부담하고 경제적 재해를 제거하거나 경감하는 집단적 위험 분산기능을 가지고 있다는 점에서는 민영보험과 유사하다.<sup>8</sup> 기존 판례에서도 공제제도를 보험사업과 같은 기능을 하고 있는 유사보험의 일종으로 본 사례가 있다.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> 오영수 외(2011.7), 일반공제사업 규제의 합리화 방안

<sup>7</sup> 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성, Kiri Weekly

<sup>8</sup> 서은영, "공제조합의 회계제도에 관한 연구", 경남대학교, 2008. 12, p4

<sup>9</sup> 대판 1990.6.26. 89도2537; 대판 1989.1.31. 87도2172; 대판 1993.3.9. 92도 3417;

아울러, 자본주의 발달과정에서 불특정 다수를 대상으로 한 영리주의 보험산업이 발전하면서, 공제는 민영보험 소외계층을 중심으로 조합원 상호구제 방안으로 발달해 온 것으로 보고 있다<sup>10</sup>.

### 보험회사와 공제조직 비교<sup>11</sup>

구분	보험회사(주식회사)	공제조직
소유	주 주	회원(조합원)
영리성	영리	비영리
기초재산	자본금	출자금
최고의사결정기관	주주총회	조합원총회
영위사업	보험업, 부수업무	경제사업, 보험사업 등
법적 근거	상법, 보험업법	민법, 특별법
감독	금융위원회, 금융감독원	소관 부처

주) 성대규 외(2015.2) 공제감독 현황 및 향후과제, 월간 손해보험 2015년2월호

보험사업을 규제하는 보험업법의 정신에 비추어 볼 때 보험사업의 범위는 그 사업의 명칭이나 법률적 구성형식에 구애됨이 없이 그의 실제 내지 경제적 성질을 실질적으로 고찰하여 해석하여야 할 것인 바, 피고인이 운영한 이 사건 상조사업은 실질적인 면에서 고찰할 때 동질적인 경제상의 위험에 놓여있는 다수의 회원이 사망이라는 우연한 사고가 발생한 경우의 재산상의 수요를 충족시키기 위하여 가입회비, 상조비라는 명목으로 일정한 금액을 출연하고 사고가 발생할 때 상조부의금의 명목으로 일정한 금액을 지급한다는 점에서 그 사업명칭이나 출연 또는 지급금의 명칭에 불구하고 보험사업을 영위한 것이라고 보아야 할 것이라고 판시했다

대판 2001.4.10, 99다67413; 공제제도는 실제로 보험사업과 같은 기능을 하고 있는 유사보험의 일종이므로 특별한 사정이 없는 한 보험계약에 관한 상법의 규정을 준용할 수 있다고 보았다

<sup>10</sup> 홍성화(2008), 지방관공선재해복구공제규정의 문제점과 개선방안 p119

<sup>11</sup> 성대규 외(2015.2) 공제감독 현황 및 향후과제, 월간 손해보험 2015년2월호

## 2. 공제사업 현황

현재 우리나라에서 영위되는 공제기관은 2014년 보험연구원 발표에 따르면 총 92개이다. 공제는 회원 간 상호부조를 도모하려는 목적으로 협동조합 형태를 취하고, 이는 조합원이나 회원만을 대상으로 하는 조합형공제, 불특정 다수인 일반인까지 대상하는 일반형공제, 정부에서 특정계층을 지원하기 위한 정책성 공제로 나눌 수 있다.

대부분은 개별법에 근거하여 공제사업을 영위하지만 개별법에 따르지 않으며 법인 성격을 갖지 않는 것도 존재하고 비영리형태로 상호부조 조직(주로 협동조합)을 형성할 수도 있다.<sup>12</sup>

### 우리나라 공제현황<sup>13</sup>

구분	공제상품	공제조직
보험형공제	일반공제 생명·손해, 제3공제(3)	수산업협동조합공제, 새마을금고공제, 신용협동조합공제
	보증, 배상책임 (30)	한국공인증개사협회(공인증개사배상책임공제), 소프트웨어공제조합, 엔지니어링공제조합, 대한의사협회(의료사고배상책임공제), 한국선주상호보험조합, 직접판매공제조합, 한국특수판매공제조합, 상조보증공제조합, 대한건축사협회공제조합, 전국고용서비스협회, 대한건설폐기물공제조합, 한국의료폐기물처리공제조합, 한국산업폐기물공제조합, 한국폐기물재활용공제조합, 한국발포스티렌재활용협회, 한국금속캔자원협회, 한국종이팩자원순환협회, 한국골재협회공제조합, (사)한국유리병재활용협회, (사)한국윤활유공업협회, (사)한국전지재활용협회, 대한타이어공업협회, 한국메트병자원순환협회, 한국플라스틱자원순환협회, 한국조명재활용협회, 한국전자산업환경협회, 콘텐츠공제조합, 한국중견기업연합회, 한국전기산업진흥회, 한국LPG산업협회
	손해공제 (보증, 배상책임 포함) (27)	자본재공제조합, 한국조선공업협동조합(조선공제), 전국개인택시공제조합, 전국버스공제조합, 전국전세버스운송사업조합연합회공제조합, 전국택시공제조합, 전국화물자동차운송사업연합회공제조합, 한국해운조합, 대한설비건설공제조합, 소방산업공제조합, 건설감리공제조합, 한국상조공제조합, (사)한국LPG가스판매협회중앙회, 한국감정평가협회, 한국경비협회, 레저안전공제회, 대한법무사협회, 한국세무사회, 한국관광협회중앙회, 한국문화재수리협회, 한국전기기술인협회, 대한주택관리사협회 공제사업단, 중소기업중앙회, 전국버스공제조합, 산림재해공제, 대한대리운전공제조합, 한국양묘협회
손해공제, 제3공제	건설공제조합, 전기공사공제조합, 전문건설공제조합, 정보통신공제조합, 한국지방재정공제회, 교육시설재난공제회, 한국자원봉사공제회, 학원안전공제	

<sup>12</sup> 대한손해보험협회(2005), 『주요국의 유사보험운영』, p1

<sup>13</sup> 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성, Kiri Weekly

	(13)	회, 학교안전공제중앙회, 어린이집안전공제회, 한국교육안전공제회, (재)스포츠타안전재단, 외식업공제회
	생명공제, 제3공제(1)	한국교직원공제회
정책성 공제	퇴직금, 복지급여(6)	건설근로자공제회, 중소기업중앙회(노란우산공제), 과학기술인공제회, 경기도사회복지공제회, 한국사회복지공제회, 강원도사회복지인공제회
상호부조형 공제	사망·퇴직급여, 복지급여(12)	<특별법> 경찰공제회, 군인공제회, 대한소방공제회, 대한지방행정공제회 <민법> 한국관세사회, 담배인삼공제회, 세우회, 철도공제조합, 대한의사복지공제회, 교정공제회, 한국언론인공제회, 나라사랑공제회

### 3. 공제사업 규제감독 현황

공제기관은 개별법의 설립근거에 기초하여 주무부서의 허가를 받아 공제사업을 영위하고 있으며, 세부사항도 별도의 허가를 받은 공제규정에 따라 운영되고 있다. 공제사업에 대한 감독주체는 공제사업 허가를 낸 주무부서가 담당하고 있다.

아울러 보험과 동일한 기능을 수행하는 공제기관 대부분이 설립 근거법에 보험업법 적용제외 조항을 두어 명시적으로 보험업법의 적용을 배제하고 있다.

공제사업은 건전성 규제 등을 위한 제도적 장치가 미흡하고 주무부처 감독이 충분치 못할 경우 부실경영에 대한 예방 및 대처가 곤란 할 것으로 보인다. 일례로 대부분의 공제기관은 보험회사에 적용되는 지급여력제도, 경영실태평가제도, 적기 시정조치 등 재무건전성 감독제도가 갖춰지지 못하고 있는 실정이다.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성, Kiri Weekly



#### 4. 공제사업 규제 해외사례<sup>15</sup>

주요 선진국에서는 공제사업에 대하여 보험사업과 동일한 법적 규제와 감독권이 행사되고 있다. 미국, 유럽 등에서는 보험기능을 갖는 사업은 그 영위주체(보험사, 공제기관 등)에 관계없이 보험감독당국에서 일괄하여 감독하고 있으며, 사업허가, 모집활동, 재산운용 책임준비금 등의 부문에 대해 사전·사후적인 감독이 보험사와 동일한 조건 하에서 이루어지고 있다.<sup>16</sup>

##### (1) EU

보험사업자를 규제, 감독하는 지침으로 보험회사와 협동조합 및 상호조합 등의 공제 단체를 기본적으로 같이 취급하고 있으나, 개별 조항에서는 완화조치 및 예외조치를 두는 것이 가능하게 되어 있다.

##### (2) 영국

2000년 금융서비스시장법(FSMA2000)을 제정하여, 공제조합(mutual societies)의 용어를 처음 사용하고, 개별법의 규제와 함께 금융부문의 일관성 있는 규제 도입을 실시했다.

##### (3) 독일

1901년에 제정된 『보험감독법(Versicherungsaufsichtsgesetz)』 내에 ‘제3편

---

<sup>15</sup> 보험연구원(2011), 일반공제사업 규제의 합리화 방안과 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성, Kiri Weekly의 해외공제현황 자료를 요약하였음

<sup>16</sup> 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성, Kiri Weekly

상호보험조합(association) (VVaG) (제15조~제53조)를 포함해 공제조직에 관한 규제의 근거를 마련하고 있다.

#### (4) 일본

일본경제 버블기인 1990년대 후반에 무인가공제가 급증하면서 사회적으로 문제를 야기하자, 공제에 대한 감독미비로 인한 문제점을 해결하기 위하여 2006년 보험업법에 소액단기보험업을 허용하여 2008년부터 근거법 없는 공제를 보험업법의 적용대상으로 편입하였다.

한편 2008년 기존의 『상법』 ‘보험편’을 분리하여 『보험법』을 제정하여 2010년 4월 적용하였다. 적용대상의 범위를 공제계약 등을 포함시켜 보험계약 일반이라 함에 따라 『보험법』에 의한 통일된 규율이 가능해지게 되었다.

### Ⅲ. 자동차공제 개요 및 현황

#### 1. 자동차공제사업 개요

##### (1) 공제조합의 설립목적과 사업 현황

자동차영역 공제조합은 상호 간의 협동조직을 통하여 조합원이 자주적인 경제 활동을 영위할 수 있도록 지원하고 조합원의 자동차 사고로 생긴 손해를 배상(賠償)하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 인가를 받아 1979년 택시공제조합을 시작으로 업종별로 설립

되었다<sup>17</sup>.

현재 국내 자동차영역 공제조합은 택시, 화물, 버스, 개인택시, 전세버스, 렌터카 등 사업용 차량을 대상으로 6개의 공제조합(87만대 가입)으로 운영되고 있다. 연간 공제금액(보험금)이 1조5천억(2017년 기준)으로<sup>18</sup>

모든 공제가 국토부 소관 법률상에 설립근거를 두고, 관리를 받고 있으며, 택시, 버스, 개인택시, 렌터카는 여객자동차운수사업법에, 화물공제는 화물자동차운수사업법에 근거를 두고 아래와 같이 운영되고 있다

### 자동차영역 공제조합 현황

(단위 : 억원)

구분	택시	화물	버스	개인택시	전세버스	렌터카
명칭	전국택시공제조합	전국화물자동차공제조합	전국버스공제조합	전국개인택시공제조합	전세버스공제조합	전국렌터카공제조합
설립일자	' 79.6.20	' 81.7.1	' 81.12.24	' 93.2.1	' 97.12.24	' 12.11.15
설립근거	여객자동차운수사업법	화물자동차운수사업법	여객자동차운수사업법	여객자동차운수사업법	여객자동차운수사업법	여객자동차운수사업법
조직	본부외 16개지부	본부 및 15개지부	본부 및 16개 지부	본부 및 16개지부	본부 및 16개지부	본점
대상대수	88,723	195,770	43,889	164,081	42,527	732,112
가입대수	88,723 (100%)	182,599 (93.3%)	42,951 (97.9%)	152,775 (93.1%)	41,044 (96.3%)	352,351 (48.1%)

\* 2017.12월말 기준

한편 자동차영역 공제의 자산은 2017년 12월말 기준 전국화물자동차공제조합이 6,585억원, 전국버스공제조합이 4,190억, 개인택시공제조합 2,236억원, 전국렌터카공제조합이, 2,142억원이다. 당기순손익은 전국버스공제조합이 -62억원, 전국렌터카 공제조합이 -10억원으로 공시하고 있다.

<sup>17</sup> 여객자동차운수사업법 제61조, 화물자동차운수사업법 제51조,(국가법령정보센터)

<sup>18</sup> 국토교통부 보도자료(2018423), 7월 출범하는 자동차손해배상진흥원, 초대원장 공모

각 공제의 경영현황은 공제사의 홈페이지에서만 확인 할 수 있었는데 택시와 전세버스공제조합은 홈페이지에 경영공시를 하지 않고 있어 확인이 불가능하였다.<sup>19</sup>

### 공제 경영현황

(단위 : 억원)

구분	택시	화물	버스	개인택시	전세버스	렌터카
자산	미공시	6,585	4,190	2,236	미공시	2,142
부채	미공시	3,238	3,530	2,153	미공시	1,873
자본	미공시	3,347	659	83	미공시	269
영업이익	미공시	미공시	-74	미공시	미공시	25
당기순이익	미공시	미공시	-62	미공시	미공시	-10

\* 출처 : 각 공제 홈페이지 경영공시. 2017년 기준

자동차영역 공제의 총수입보험료는 2013년 기준으로 1조198억원으로 보험사의 12조2,265억원의 약 8.3% 수준으로 국토교통부는 공시하고 있다.<sup>20</sup> 금융감독원과 각 손해보험사에서 매년 손익 관련한 내용을 보도자료 및 통계사이트를 통해 공시하고 있는 바와는 달리 공제는 관련 손해율과 사업비 등은 따로 공시하지 않고 있다.

### 보험사 및 공제 수입보험료현황

(단위 : 억원)

구분	보험사	공제조합	계
2006	88,850.	7,890.	96,740.
2007	100,437.	8,356.	108,793.
2008	105,288.	8,583.	113,871.
2009	105,281.	8,742.	114,023.

<sup>19</sup> 각 공제의 관리감독기구인 국토교통부에도 각 공제사의 경영현황이 공시되고 있지 않았다

<sup>20</sup> 국토교통부 통계누리

2010	114,531.	8,892.	123,423.
2011	123,690.	9,205.	132,895.
2012	122,767.	9,662.	132,429.
2013	122,265.	10,198.	132,463.

## (2) 공제조합의 구성

공제조합은 공통적으로 연합회장 총회 운영위원회 감사 등으로 조직이 구성된다 이 중 연합회장은 총회 및 운영위원회 의장이 되고 공제조합업무를 총괄하는 역할을 담당하고 총회는 임원 임면 동의 예산 결산 승인 정관 변경 공제분담금 승인 등을 처리하는 기구로서 공제조합의 최고의결기구라 할 수 있다 또한 운영위원회는 공제업무 심의 의결 내규 제 개정 공제조합 업무집행 감독 등을 주요 업무로 하는 기구로 공제조합의 실질적인 역할을 수행한다<sup>21</sup>

## (3) 공제조합의 감독현황

자동차 공제조합은 여객자동차운수사업법 및 화물자동차운수사업의 설립근거에 기초하여 국토교통부의 허가를 받아 공제사업을 수행하고 있으며, 세부운영사항도 국토부의 별도의 허가를 받은 공제규정에 따라 운영하고 있다. 손해보험사는 상법과 보험업법의 규제를 받고 있으나, 자동차 공제사업은 손해보험사와 동일한 자동차보험상품을 운영하고 있으나, 설립근거에 보험업법 적용제외 조항을 둠으로써 명시적으로 보험업법 적용은 배제하고 있다.

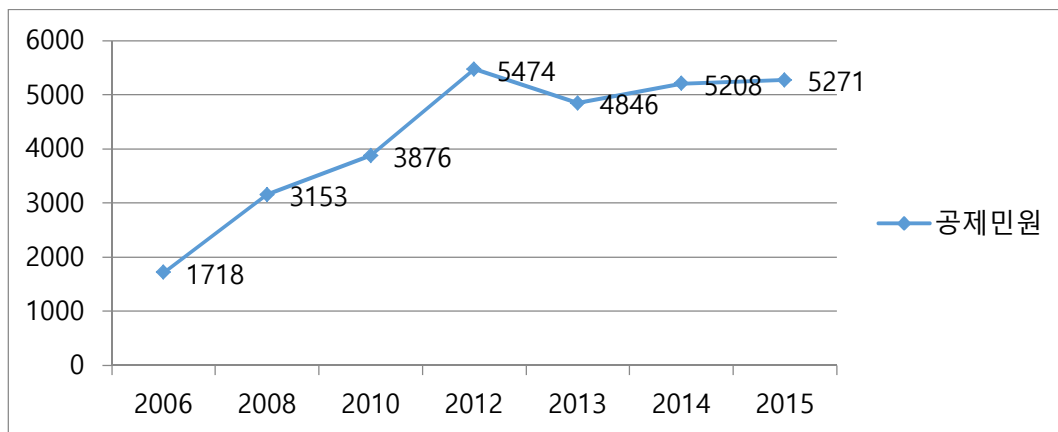
---

<sup>21</sup> 이준복(2011), 유사보험의 개선을 위한 법적연구 p12

자동차관련 공제의 관리와 감독은 국토교통부의 자동차운영보험과에서 전담하고 있다. 그러나 이를 직접 관리 감독하는 공무원은 1~2 명 수준으로 공제와 관련된 보험민원 및 분쟁조정처리, 공제사의 건전성 감독을 하는데 한계가 존재한다<sup>22</sup>.

특히 공제관련 교통사고 피해자의 민원과 분쟁조정건수가 급격히 증가하자 국토교통부는 화물, 여객자동차 교통사고 피해자들의 공제민원을 전담처리하는 “자동차공제민원센터” 를 지난 2013년 10월 신설했다.

자동차 사고피해자 공제민원 건수<sup>23</sup>

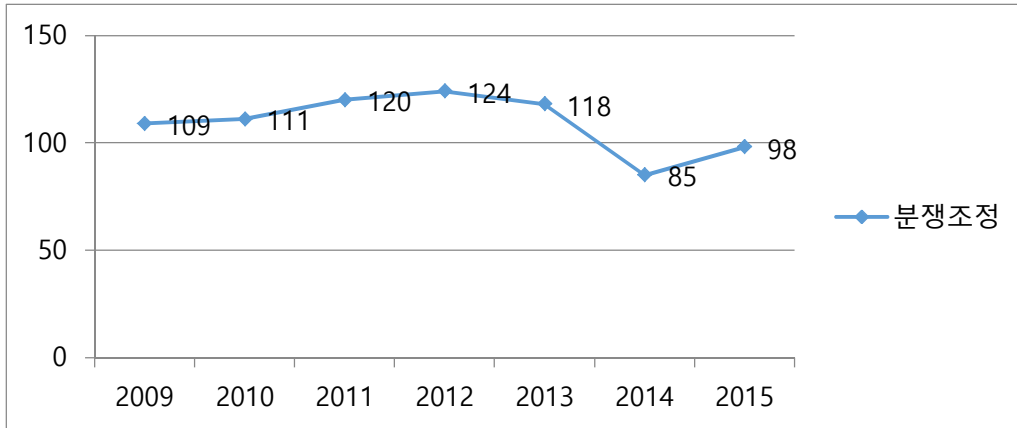


주) 국토교통부 자동차공제민원센터

<sup>22</sup> 국토교통부 홈페이지 [http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m\\_35437/DTL.jsp](http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_35437/DTL.jsp)

<sup>23</sup> 국토교통부 홈페이지 [http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m\\_35437/DTL.jsp](http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_35437/DTL.jsp)

자동차 사고피해자 분쟁조정 건수 <sup>24</sup>



주) 국토교통부 자동차공제민원센터

국토부는 “자동차공제민원센터”는 자동차사고 보상관련 업무 수행경험자로 구성, 국토부 산하의 한국교통안전공단에서 민원센터를 운영하고 있다.

그러나, 공제민원센터 설립 이후에도 공제조합의 보상서비스 및 소비자 보호 등에 관한 민원과 보험사와의 감독일원화 문제가 계속 제기되자<sup>25</sup>, 국토부는 2014년 4월 “자동차공제 혁신방안”을 마련·발표하였다.

‘자동차공제 혁신방안’에는 가해자(사업자)의 보상업무 관여 금지와 사고피해자 보호를 위한 민원관리 체계 강화, 공제조합 경영의 투명성 제고 및 공제조합 지도감독의 체계적 관리 등을 주요내용으로 담고 있다.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> 국토교통부 홈페이지 [http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m\\_35437/DTL.jsp](http://www.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_35437/DTL.jsp)

<sup>25</sup> 서울경제(12.12.12), 보험사도 꺼리는 공제조합, 머니투데이(13.5.21), 금소연 자동차공제조합 제멋대로 약관해석

<sup>26</sup> 국토교통부(2014.4.16), 택시버스 교통사고 보상서비스 대폭 향상된다 보도자료

동대책 시행으로 교통사고 피해자의 공제 직접 청구권 시행 및 자동차 손해배상 진흥원의 설립근거 마련을 위한 법개정(2016.1월) 등은 완료되었으나 아직까지 전담지부장제도입 및 자동차손해배상진흥원 등은 설립되지 못하고 있다.

### 자동차공제 혁신방안 주요내용

구분	주요내용
보상서비스 혁신	-가해자(사업자)의 보상업무관여 금지 단계적 추진 * 1단계( '14년) 보상담당 직원에게 전결권 대폭 위임, 2단계( ' 15년) 사업자 보상업무 관여 금지, 3단계( '16년) 전담지부장제 도입 -공제조합연합회에 통합보상본부 설치/전문자격증 소지자 우선 채용
민원만족도 향상	-교통사고자동차운전자 및 승객 공제조합에 직접신고 가능하도록 공제전화번호 등 안내강화 *운전자 현장중결 중용 및 사고책임전가 예방
경영투명성 제고	-재정 건전화를 위해 보험료 조정절차개선 -운영위원회위원 감축(35 37→10명) 및 전담지부장제 도입추진
지도감독 강화	-공제조합에 대한 체계적인 관리,지도,감독과 연구조사지원,공제분쟁조정위원회 기능 및 역할 강화를 위한 전문기관 설립

## IV. 자동차공제 건전성 확보 방안

자동차공제제도는 보험사와 동일한 보상을 하면서도 보험사보다 저렴한 보험료로 공제참여자의 부담을 낮추고, 사고피해자에 대한 보상을 공정하고 신속하게 하는데 있을 것이다. 그러나 앞서 자동차 공제현황을 살펴본 바와 같이 보상 관련한 민원과 경영 건정성 관련한 문제들이 계속 제기되고 있는 상황이다.<sup>27</sup>

이에 본 장에서는 공제제도의 취지에 입각하여 공제제도 운영상의

<sup>27</sup> 국토교통부(2017), 제2차 자동차정책기본계획 p83



문제점을 살펴보고, 관련 대안으로 ‘공제조합의 운영구조 개선’ 부문과 “공제조합 감독시스템 구축(자동차손해배상진흥원 설립)” 에 관해 검토해 보고자 한다.

### (1) 공제조합의 운영구조 개선

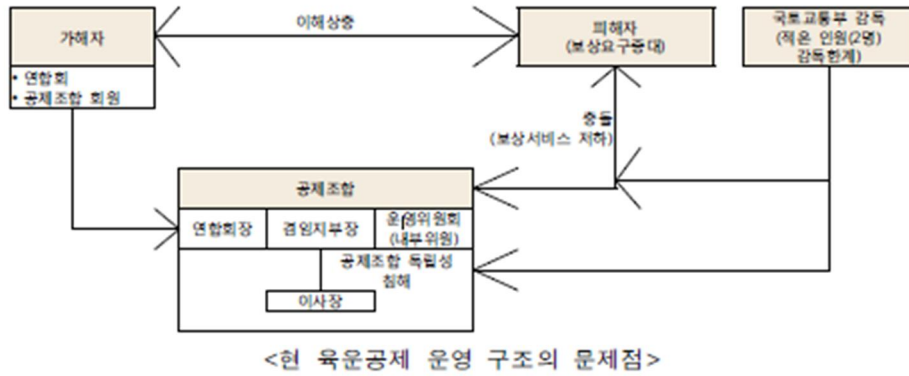
자동차 공제는 각 자동차 연합회의 부대사업으로 운영되는 특성 때문에, 연합회의 경영간섭으로 인한 내부 감시견제기능이 상실되고, 이로 인해 민원서비스의 질이 저하 되고 있는 상황이다. 2012년부터 2015년까지 보상 건수 대비 피해자 민원이 공제조합의 경우 1.92%로 보험사의 0.72%의 약 2 배 가량으로 높은 점이 이를 반증한다.<sup>28</sup>

공제사업의 바람직한 운영은 보험의 경우와 마찬가지로 가입자와 피해자에게 공정한 혜택과 보상이 이뤄지도록 하는 데에 있다. 그러나 공제사업은 보험의 사회보장적 기능과 조합의 자율경영방식이 결합된 유사보험의 한 형태로서 외부적으로는 보험과 동일한 사회보장적 책임이 요구되나 내부 경영면에서는 조합원의 공동이익 추구를 위한 자율경영방식이 지배하고 있다. 따라서 공제사업은 공제가입자와 경영자가 동일체가 됨으로써 가입자의 편익증대는 가입자가 경영과정의 참여를 통해 보장받을 수 있는 이점이 있는 반면에, 피해보상을 받아야 하는 일반국민의 입장에서 보면 객관적이고 공정하게 보상을 해주어야 할 보상기관이 가해자 기관의 소속 직원인 것이다. 이에 공제 소속 기관의

---

<sup>28</sup> 국토교통부(2017), 제2차 자동차정책기본계획 p83

직원은 공정한 보상처리에 대한 관심이 소홀해 질 수 밖에 없어 분쟁을 유발할 수 있는 한계점을 갖고 있다.<sup>29</sup>



30

이러한 공제조직 태생상의 이익 상충이라는 한계점을 극복하기 위해서는 현재 공제조합이 연합회에서의 독립성을 강화하는 방안이 필요할 것으로 보인다.

현 체계를 개선하는 방안으로는 이사장의 권한을 다소 축소(인사권 및 결재권 축소)하는 방안과 시도 사업조합 이사장이 겸직하고 있는 지부장을 공제조합 직원으로 교체하는 방안이다. 또 다른 방안으로는 공제조합의 독립화를 들 수 있다.

공제사업은 운수사업자간 상호부조(Mutual) 형태로 연합회 공제사업 허가 취지가 ‘운수산업의 건전한 발전과 진흥’에 있는 만큼 운수사업자의 공제경영 참여는 불가피 할 수 있을 것이다. 그러나, 경영전반이 아닌

<sup>29</sup> 이준복(2011), 유사보험의 개선을 위한 법적연구

<sup>30</sup> 국토교통부(2017) 제2차 자동차정책 기본계획

피해자에 대한 보상 등의 문제는 약관에 의거해 투명하고 정당하게 이루어져야 하는 바, 보상의 독립을 위한 각 지부의 지부장을 공제조합 직원으로 교체하는 전담지부장제 도입은 합리적인 대안이 될 수 있을 것이다.

## (2) 공제조합 감독시스템 구축

공제사업 규제·감독에 있어서 가장 주요한 문제점은 공제사업을 관리하는 소관부처의 감독여력이 부족하고 공제사업에 대한 전문지식이 부족하다는 것일 것이다<sup>31</sup>. 자동차공제를 관리감독하는 국토부도 소수(자동차운영보험과 2~3인)의 인원이 담당하고 있기 때문에, 관련 정책업무와 검사업무를 동시에 수행하면서, 실질적인 검사가 이루어지기 매우 어려운 상황이다.

공제조합에 대한 체계적인 위험관리, 규제, 감독 등이 충분하지 못할 경우 부실경영에 대한 피해는 조합원 및 일반국민(배상책임대상)에게 돌아갈 수 있을 것이다. 또한 공제계약 관련 분쟁발생 시 전문적이고 객관적인 입장에서 이를 해결해 줄 법제도적 장치가 미비하다면 소비자의 불만 야기 및 공제조합의 신뢰는 무너지고 경영건전성에도 영향을 끼칠 수 있을 것이다<sup>32</sup>.

이에 공제조합에 대해 보험업과 유사한 수준의 규제와 감독을 강화해야 한다는 주장이 지속적으로 제기되어 왔으며, 공제사업에 대한 감독 및 규

---

<sup>31</sup> 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성, Kiri Weekly

<sup>32</sup> 상동

제를 보험업법을 통해 일원화 해야 한다는 법개정안도 정부부처를 통해 발의되어 추진된 바 있으나 공제조합 및 소관부처 등의 반발로 이루어 지진 못했다(2014년)

현재 자동차보험공제의 경우는 관련부처인 국토교통부에서 공제조합 설립 근거인 여객자동차운수사업법과 화물자동차운수사업법 및 교통사고시 손해배상처리와 관련한 법을 담당하고 있으므로 금융감독원으로서의 감독일원 확보는 소관부처에서 독립된 전문 공제감독기관을 설립, 감독을 강화하는 것이 합리적인 대안이 될 수 있을 것 이라 생각된다.

금융사를 전문적으로 감독하는 금융감독원과 같이 자동차공제 전문감독기관을 설립하여 공제조합 지도감독, 분쟁조정 기능과 역할을 강화함으로써 공제조합에 대한 경영의 투명성을 제고해 나갈 수 있을 것이다.

현재 국토교통부에서도 자동차공제의 관리감독 전문기관인 “자동차손해배상진흥원” 설립을 위해 지난 2016년 자동차손해배상보장법을 개정하고, 2018년 하반기 설립을 목표로 추진중에 있다.

향후 설립될 자동차공제 감독기구는 무엇보다 전문인력 확보를 통해, 공제조합 지도·감독과 손해배상제도 연구·지원, 공제민원센터 운영 및 관리 등의 업무를 통해 공제사업의 부실경영 예방 및 소비자 보호에 노력해야 할 것이다.

아울러 자동차공제의 통계 및 자료의 체계적인 수집과 구축을 통해 보상 정책에 반영하고, 자동차사고 피해자 보상제도를 개선하는 등 공제가 사회보장제도로서의 역할을 충실히 수행해 나갈 수 있도록 가이드 할 수 있어야 할 것이다.

## V. 결론 및 시사점

### 1. 연구결과의 요약 및 제언

본 연구에서는 공제와 보험의 차이를 살펴보고, 현재 국내에서 운영 중인 자동차 공제의 현황 및 문제점을 분석, 공제사업 발전을 위한 방안을 모색해보고자 하였다. 이를 통해 얻은 시사점은 다음과 같다.

첫째, 자동차공제의 경우 공제조합의 조합원 보호와 함께 우리사회의 주요 안전 위협요인인 교통사고로 인한 피해자인 일반국민을 보호해야 하는 책임이 있는 바, 이러한 사회적 책임 수행을 위해 공제운영에 대한 관리감독을 강화해야 한다는 것이다.

둘째, 설립이 예정된 자동차공제 감독기구인 “자동차손해배상진흥원”은 공제에 대한 소관부처의 직접 감독이 아닌 전문감독기구로 출범하게 됨에 따라 향후 전문감독기구로서의 역할을 충실히 수행해 공제조합 경영 건전성 확보 및 대국민 신뢰회복에 도움이 되어야 할 것이다. 이를 통해 우리사회의 사업용차량 종사자들이 안전하게 운행하고, 사회보장 및 교통사고예방에도 도움이 되길 기대해 본다.

### 2. 연구의 한계와 향후 연구과제

본 연구의 한계는 자동차공제 주요 통계 등의 관련 데이터 확보가

충분하지 못했으며, 주로 선행연구들이 밝혀낸 여러 결론과 정부부처의 자료 등을 기초로 그 시사점을 찾아본 데에 그치므로, 향후 자동차공제의 정확한 실태과약을 위한 통계확보 및 해외 자동차관련 공제 등에 대한 면밀한 조사를 통해 자동차공제의 발전방안을 모색하는 연구가 요구된다.

## 참고문헌

- 김경환 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성
- 설재훈 등(2014), 교통사고 신고 및 보험처리 제도 개선방안, 한국교통연구원
- 김경화 외(2014.11.5), 공제사업 현황 및 감독강화 필요성, Kiri Weekly
- 서은영(2008), "공제조합의 회계제도에 관한 연구", 경남대학교
- 홍성화(2008), 지방관공선재해복구공제규정의 문제점과 개선방안
- 손해보험협회(2005), 『주요국의 유사보험운영 현황』
- 보험연구원(2011), '일반공제사업 규제의 합리화 방안
- 이준복(2011), 유사보험의 개선을 위한 법적연구
- 성대규 외(2015.2) 공제감독 현황 및 향후과제, 월간 손해보험 2015년2월호
- 이재복(2008), 국내유사보험 운영 현황 및 문제점, 월간 손해보험
- 국토교통부(2017), 제2차 자동차정책기본계획
- 국토교통부 보도자료(2018.4.23) 7월 출범하는 자동차손해배상진흥원 초대원장 공모
- 국토교통부(2014.4.16), 택시버스 교통사고 보상서비스 대폭 향상된다 보도자료

## 참고 인터넷

- 법제처 국가법령정보센터 <http://www.law.go.kr/>
- OECD <https://stats.oecd.org/>
- 국토교통부 통계누리 <https://stats.oecd.org/>
- 국토교통부 홈페이지 <http://www.molit.go.kr/portal.do>
- 일본 국토교통성 홈페이지 <http://www.mlit.go.jp>

## 참고언론보도

서울경제(12.12.12), 보험사도 꺼리는 공제조합,

<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=011&aid=0002287157>

머니투데이('13.5.21), 금소연 자동차공제조합 제멋대로 약관해석

[http://news.mtn.co.kr/newscenter/news\\_viewer.mtn?gidx=2013052116403299544](http://news.mtn.co.kr/newscenter/news_viewer.mtn?gidx=2013052116403299544)

아시아타임즈(2017.10.31), 쏟아지는 공제조합 민원...대책없는 국토부

<http://www.asiatime.co.kr/news/articleView.html?idxno=157821>

미디어펜(2016.9.28), 국토부 산하 '방만운영' 못매

<http://www.mediapen.com/news/view/191479>