자동차보험제도 개선을 위한
국내외 법·제도 비교연구

김은경(연구자)

2016. 12.
자동차보험제도 개선을 위한
국내외 법·제도 비교연구

2016. 12.

연구책임자: 김 은 경(한국외국어대학교 법학전문대학원)

한국외국어대학교 연구산학협력단
제 출 문

국회 입법조사처장 귀하

본 보고서는 `자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법 제도 비교연구` 연구용역의 최종보고서로 제출합니다.

2016년 12월
김 은 경
차 례

우리나라에서의 자동차보험은 1924년에 영업을 시작한 이후로, 1962년에 자동차손해배상보험법이 제정되면서 책임보험으로 시행되었고 현재에 이르기까지 다양한 담보종류를 조합하여 국민전체에 가장 큰 영향을 주는 보험으로서 운영되고 있다. 해를 거듭할수록 자동차보험제도가 선진화되고 있으나, 특히 자동차책임보험에서 몇 가지 문제점이 드러나고 있어 이에 대한 개선방안을 제시하고자 한다.

자동차책임보험은 현재 대인배상이 이원적으로 운용되고 있어서 그 운용비용이 불필요하게 소요되고 효율적인 관리도 어려운 실정이다. 또한 대인배상이 대인배상 I은 보험금액의 최고한도가 제한된 방식이나, 대인배상 II는 주로 무한보상의 형태로 운용되어 보험자에게 무한책임을 부과하게 되어 책임법리에 부합하지 아니하는 측면이 있다. 또한 자동차책임보험요율을 산정함에 있어서 타인의 손해를 과도하게 크게 만든 위험률을 반영하고 있지 아니한 문제점도 있다. 그 외에도 자동차보험에서는 다양한 보험요율산정방식이 있어서 이를 반영하면 보험에서 요구하는 합리적인 위험분산이 가능할 것으로 본다.

본 연구에서는 우리나라 자동차책임보험제도에서의 문제점을 찾아내고 이에 대한 개선방안을 도출해내기 위하여 해외의 입법례와 사례를 비교분석하는 방법을 선택하였다. 영국, 미국, 독일, EU 또는 일본에 이르기까지 우리나라와 구별이 될 자동차보험제도를 제시하였고, 필요에 따라서는 우리나라와 법체계가 매우 유사한 독일의 사례를 구체적으로 파악하였다.

본 연구결과를 토대로 자동차손해배상보험법으로 그 하부 규정의 개정 등을 통하여 자동차책임보험제도가 합리적이고 공평하게 운용되기를 기대한다.
차 례

요약

I. 서론 / 1
1. 연구목적 .................................................................................................................. 1
2. 연구필요성 ................................................................................................................ 2
3. 연구내용, 범위 및 방법 .......................................................................................... 4
4. 기대효과 및 활용방안 ............................................................................................ 4
5. 선행연구 및 차별성 ............................................................................................... 5

II. 국내외 자동차보험제도 현황 / 7
1. 우리나라의 현황 ....................................................................................................... 7
   가. 개요 .................................................................................................................. 7
   나. 자동차보험의 종류 .......................................................................................... 8
   다. 자동차보험의 문제점 ....................................................................................... 9
      (1) 이원적 구조 .................................................................................................. 9
      (2) 무한보상체계 .............................................................................................. 10
      (3) 위험분산의 원리의 제고 ............................................................................. 11
2. 영국 ......................................................................................................................... 11
   가. 개요 .................................................................................................................. 11
   나. 자동차보험의 종류 .......................................................................................... 14

2 I
3. 미국 ........................................................................................................16
   가. 개요 .................................................................................................16
   나. 자동차보험의 종류 ........................................................................16
4. 독일 .......................................................................................................18
   가. 개요 .................................................................................................18
   나. 자동차보험의 종류 ........................................................................19
5. EU .........................................................................................................19
   가. 개요 .................................................................................................19
   나. 자동차보험과 최소보험금액 .........................................................20
6. 일본 .......................................................................................................22
   가. 개요 .................................................................................................22
   나. 자동차보험의 종류 ........................................................................22

III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안 / 24
   1. 자동차책임보험제도의 일원화 .........................................................24
      가. 개요 .................................................................................................24
      나. 문제점 ............................................................................................25
      다. 해외사례 .........................................................................................28
         (1) 독일 .............................................................................................28
         (2) 일본 .............................................................................................29
      라. 개선방안 .........................................................................................31
   2. 자동차대인배상책임보험의 유한책임 ...............................................33
      가. 개요 .................................................................................................33
      나. 문제점 ............................................................................................33
      다. 해외사례-독일을 중심으로- ..........................................................35
(1) 독일 ...............................................................35
   (가) 개요 ......................................................35
   (나) 보험관련 법규범에 따른 책임범위의 한정 ........37
   (다) 관련법규 ................................................38
   (라) 「책임법」에 따른 책임의 한정 ....................44
(2) 일본 .................................................................47
   라. 개선방안 ..................................................48
3. 자동차책임보험상 대물보험 요율체계에서의 위험분산 ..........50
   가. 개요 ..........................................................50
   나. 고가차량과 대물사고 대손배상체계 ..................54
      (1) 자동차 차량가액의 고가화 ..........................54
      (2) 수리의 고비용과 위험분산 .........................55
      (3) 사고비용의 전가와 위험분산 .......................56
         (가) 전제사건 ..............................................56
         (나) 과도하게 불균형한 위험의 크기와 그 원인 ........57
         (다) 공평타당한 위험배분을 위한 위험분산의 방향 ........59
         (라) 대물사고책임의 부과와 위험책임이론의 전개 ........59
   다. 해외사례-독일사례를 중심으로- .....................63
      (1) 자동차모델등급제의 특징 .............................63
      (2) 자동차모델등급제의 기준근거 .......................64
      (3) 고가차량과 저가차량을 구분한 자동차책임보험의
          자동차모델등급제 .......................................65
   라. 개선방안 ..................................................69
4. 자동차보험에서의 기타 위험분산제도 ........................................71
   가. 개요 ......................................................................................71
   나. 문제점 ..................................................................................71
   다. 해외사례 ...............................................................................72
   (1) 영국 .......................................................................................74
   (2) 독일 .......................................................................................74
      (가) 개요 ..................................................................................74
      (나) 건수제 ..............................................................................76
      (다) 지역등급제 ......................................................................78
      (라) 기타요소 ..........................................................................79
   (3) 일본 ........................................................................................80
      (가) 개요 ..................................................................................81
      (나) 개인등급제도 ...................................................................81
      (다) 형식별 요율등급 .................................................................83
      (4) 사용목적에 따른 요율 ...........................................................84
         라. 개선방안 .........................................................................84

Ⅳ. 결론 / 86

□ 참고문헌 / 91
표 차 례

[표 1] EU 회원국의 최소보험금액 .........................................................21
[표 2] 항목별 보험금한도액 .................................................................30
[표 3] 보험금액의 최고한도액 .............................................................46
[표 4] 「도로교통법」상 책임제한범위 ................................................47
[표 5] 항목별 최소보험금액 .................................................................47
[표 6] 대물배상금액만을 고려한 경우 산출사례 I .................................55
[표 7] 대물배상금액만을 고려한 경우 산출사례 II ................................56
[표 8] 외산차 지표추이 비교 .................................................................58
[표 9] 차량전부보험상 자동차모델등급 2014 ......................................66
[표 10] 자동차보험 모델등급 ...............................................................67
[표 11] 책임보험상 자동차모델등급 2014 .............................................68
[표 12] 책임보험상 자동차모델등급 2015 .............................................68
[표 13] 무사고등급에서의 할인에서의 등급과 보험요율 .................................78
[표 14] 사고의 경우 할증: 책임보험/차량전부보험 ................................78
[표 15] 위험세분형자동차보험의 개인등급구분 ...................................81
[표 16] 신규계약의 경우의 등급표와 할인 할증율 ..................................82
[표 17] 사고실적에 따른 형식별 요율등급 .............................................83
그림 차례

[그림 1] 자동차보험요율산출근거 ................................................................. 76
I. 서론

1. 연구목적

자동차보험은 1924년 일본의 미쓰이물산(三井物産) 경성지점이 자동차보험 영업을 한 것이 그 시작이었고, 1962년『자동차손해배상보험법』이 제정되면서 책임보험으로 시행되어 현재 다양한 담보종류를 조합하여 국민전체에 가장 큰 영향을 주는 보험으로서 운용되고 있음

자동차보험은 기본적으로 대인배상 및 대물배상을 포괄하는 책임보험, 차량보험, 상해보험을 그 담보대상으로 함

자동차보험에서 특히 책임보험은 대인배상 I, 대물배상으로 하는 의무책임보험과 대인배상 II와 대물배상의 기본한도 외의 담보범위를 대상으로 하는 대물배상으로 한 임의책임보험으로 구분됨

자동차보험에서의 문제점 중의 하나가 대인배상이 이원화되어 운영됨으로써 효과적인 운용이 어렵다거나 불필요한 운용비용이 발생한다는 것임

- 해외 선진국은 자동차책임보험을 일원화하여 운용함
- 반면 우리나라의 경우는 자동차책임보험을 대인배상 I(의무가입)과 II(임의가입)로 나누고, 대물배상도 현재 보험금액의 한도를 2천만원까지는 의무가입으로 하고 그 이상의 한도에 대하여는 가입자가 선택하도록 하여 피해자 보호에도 취약함

대인배상 II의 경우는 유한보상과 무한보상 중에서 보험소비자가 선택할
수 있게 구성해놓았지만 실제로는 무한보상의 형태를 선택하여 보험계약이 이루어짐.

- 보험자의 무한보상은 책임법리에 부합하지 아니하는 면이 있는데, 현재와 같이 피보험자의 인사사고에 대하여 실제 사고를 일으킨 가해자인 피보험자도 무한으로 배상하는 것이 가능하지 않음에도, 피해자의 손해배상에 대하여 직접적인 법률관계가 있지 아니한 보험자에게 무한책임을 부과하는 것은 공평하지 아니함.

- 자동차보험에서 보험요율을 산정함에 있어서 보험사고와 관련이 있는 위험을 가능하면 다양하게 반영하여 위험원인이 많은 가입자에게는 상대적으로 보험료를 많이 받고, 그와는 달리 위험원인이 적은 가입자에게는 보험료를 덜 받을 수 있는 길을 제시하고자 함.

- 합리적으로 위험분산을 피한다면 보험의 단체성이 가지는 한계를 극복할 수 있을 것으로 보이므로 정의관념에 부합하는 위험분산의 원리를 구하고자 함.

- 그 외에도 자동차보험에서의 공평한 보험료부과를 위한 다양한 위험분산의 방법을 모색하고자 함.

2. 연구필요성

- 현재 자동차책임보험의 대인배상부분에서는 이원적으로 운용되어 비효율적일 뿐만 아니라 비용이 과다하게 소요되는 문제점이 있으므로 이를 일원화시킬 필요성이 있음.

- 자동차책임보험제도 중 대인배상에서 무한보상제도를 유지하고 있는 것
은 책임법 원리나 위험분산원리에 부합하는데, 이는 대인배상제도를 입안하여 적용하였던 운용초기에 법리적인 고민없이 시장의 상황만을 반영하여 만들었다는 것이 지금까지 알려진 이유인데, 이러한 부분을 확인하여 자동차보험제도의 비법리적인 요소를 개선할 필요성이 있음

자동차보험은 자동차산업의 기술적 발전속도나 차종의 다양한 변화를 제대로 반영하지 못해보험요율을 계산함에 있어서 형평성을 제고하지 못하고 있음

이에 자동차보험제도의 다양한 위험요소를 반영하고 위험을 합리적으로 분산시키는 방안을 제시하여 보험의 건전화를 향한 필요성이 있음

본 연구와 관련하여 핵심적인 연구목적을 달성하기 위하여 해외법제 및 사례 등을 연구대상으로 하여 여기에서 주요한 시사점 및 향후 정책과제를 도출할 필요성이 있음
3. 연구내용, 범위 및 방법

본 연구는 기본적으로 우리나라 자동차보험제도의 개선과제를 기본 내용으로 함

자동차보험제도를 개선하기 위하여 도출할 수 있는 모든 범위를 그 내용으로 하는 것이 아니고, 자동차책임보험의 일원화, 대인배상의 유한보험상제도방안, 차량가액에 따른 책임보험요율의 차등화 및 요율체계의 다양화를 중심으로 함

본 연구는 현재 우리나라 현 상황을 자료 및 문헌분석을 통해 확인하고 이에 대한 법적 문제점을 제시하며, 특히 해외의 입법례와 사례를 제시하는 방법으로 함

4. 기대효과 및 활용방안

자동차보험이 보험시장에서 가지는 그 의미는 매우 크기 때문에 이에 대한 제도적 보완이나 개선은 보험산업에 큰 영향을 미칠 수 있다고 생각함

자동차보험의 운용에서 다양한 이해관계자의 도덕적 해이 현상을 차단하고 그에 따라 건전한 운용을 이끌 하문적 및 입법자료의 근거가 될 것으로 확신하며, 특히 「자동차손해배상보험법」을 개정하기 위한 근거 자료가 될 뿐만 아니라 자동차책임보험 일원화는 동법의 핵심적인 대상이 될 수 있음
Ⅰ. 서론

현재 사용되는 표준약관에도 대인배상책임보험의 무한보상 부분에 대한 수정이 불가피한데 이에 대하여도 본 연구결과가 그 근거가 될 수 있을 것으로 본.

5. 선행연구 및 차별성

자동차보험에 관련한 학문적인 접근은 있었으나 우리나라에서 자동차보험제도에 현실적인 개선효과가 있었던 예는 많지 않았고 자동차보험에서의 문제점은 기본적으로 「보험계약법」과 「보험법」상의 문제와 연동되므로 이에 대한 연구가 함께 동반되어야 함.

현재까지 법학분야에서 연구된 자동차보험에 대한 연구 중 보험요율제계에 대한 연구는 보험요율을 결정하는 「보험법」적 관점에 비하여 자동차보험 일반 원리에 따른 신체사고에 대한 담보범위(박은경, 교통사고 환자의 기왕증과 보험자의 보상책임, 법학연구, 2008; 조규성, 자동차보험의 자기신체사고담보에서 보험자의 보상책임발생요건에 대한 고찰, 법학논총, 2014)나 책임보험의 기본원리나 피해자의 보호와 관련된 부분(박윤철, 자동차책임보험에서 혼동과 관련된 문제점과 개선방안, 한양법학, 2015; 박세민, 책임보험상의 직접청구권을 둘러싼 법적 논점에 관한 고찰, 안암법학, 2008)이 주류를 이루었음.

최근 자동차보험제도에 대한 실무적인 접근에 따른 연구(김은경, 보험상 위험 분산과 법적 정의 : 자동차책임보험상 대물배상의 범위를 중심으로, 「보험법」연구, 2015.12 자동차보험에서 대차제도에 관한 개선방향, 일감법학, 2015.10; 「자동차보험법」상 보험사고시 중고부품사용가능성에 대한 소고-해외사례를 중심으로-, 외법논집, 2016.2.)가 있었지만 아직은 심화연구가 필요.
한 바, 이에 『상법』 보험편의 자동차보험과 책임보험의 법적인 부분을 동시에 고려하여 이를 정합적으로 분석하고, 『자동차손해배상보험법』과의 관계에서 의무보험으로서의 그 지위에 따른 특수성이 동시에 확인되도록 본 연구용역에 차별성을 두고자 하며, 특별히 본 연구용역에서는 보험의 위험분산의 원리에 부합하는 보험원리를 자동차책임보험분야에 적용시킬 수 있도록 하는 근거를 제시하고자 함.
II. 국내외 자동차보험제도 현황

1. 우리나라의 현황

가. 개요

자동차보험은 1962년부터 2016년까지 약 반세기 동안 많은 우여곡절을 거쳐 지금의 복잡한 상황을 대변하면서 크게 변화해 왔으나 이면에 문제점이 있음

자동차보험을 생성시키던 초기에 법리적 숙고없이 단순필요에 따라 자동차산업이나 보험산업 등의 여건에 맞추어 임기응변식의 대응으로 변화시켜왔음

현재의 자동차산업이나 보험산업 등의 세계적인 발전 수준과 그 위치를 연관시켜 보건대 매우 아쉬운 것은 자동차보험이 선진적이지 못하다는 것임

교통사고의 책임은 근본적으로는 개인책임이지만 개인이 이를 전적으로 부담하기에는 여러 가지 경제적, 사회적 어려움이 있으므로 이를 해결하는 방법 중 하나인 자동차보험제도를 합리적으로 개선할 필요가 있음

1960년대 들어 자동차의 운행대수가 증가하는 과정에서 국민의 경제적 손실을 보호하기 위한 사회보장제도로서의 자동차보험이 도입됨

이 후 1963년 4월 4일 법률 제1314호로 '자동차손해배상보험법(이하 자배법)'이 제정되었고, '자배법'에 따라 대인배상책임보험 가입이 의무화되어 피해자 보호가 공적으로 이루어지는 시초로 근간이 되어 현재에 이르는 바 있다.

자배법상 자동차보험은 책임보험(의무보험)이었고, 기타 기존의 것들은 임의보험의 형태를 띠게 되는 과정에서 다양한 모습으로 진화됨

1968년 차량손해에서 취급면책제도(피해액 일정금액이상일 경우만 보상)를 손해액의 일부만 피해자가 부담하는 자기부담금제로 개정하였으며 배상책임에서는 80% 보상제도와 취급면책제도를 폐지하고 전액 실손보상제도로 변경함

1968년 11월 한국자동차보험공영사를 해체하고, 10개 손보사는 한국자동차보험주식회사를 설립 출범시켰고, 1976년 5월부터 자동차종합보험의 효시인 차주(배상책임)보험을 통해 보험금액의 한도를 설정하지 않는 무한보상제도를 개발하여 판매하게 된 것임

나. 자동차보험의 종류

자동차보험은 가입의 강제여부에 따라 의무책임보험과 임의책임보험으로 구분됨

의무책임보험은 타인의 사망 또는 신체상해를 대상으로 하는 대인배상...
I(자동차손해배상보장법 시행령에 따라 현재 1억 5천만원을 최고한도로 함)과 특정한 금액까지의 손해사고를 담보하는 대물배상으로 나림

□ 임의책임보험은 의무책임보험을 체결한 가입자가 선택적으로 체결하는 보험으로서 대인배상 I의 범위를 초과하는 타인의 사망 내지 신체사고로 인한 배상을 담보하는 대인배상 II와 법정금액까지는 반드시 보험가입을 해야 하는 대물손해 이외의 손해에 대한 대물배상이 해당함

□ 이상의 책임보험 외에 자동차보유자의 자동차에 생겨난 손해를 담보하는 것으로 재물보험에 해당하는 자기차량손해보험과 자기신체에 대한 사고와 상해보험 및 무보험자동차에 의한 상해사고 등을 담보하는 보험으로 이를 종합적으로 자동차보험이라고 함

다. 자동차보험제도의 문제점

(1) 이원적 구조

□ 자동차사고에 의한 타인의 인적 손해를 배상함에 있어서 자동차보험은 다른 나라와는 달리 이원적인 구조 하에서 운용되고 있음.

□ 자동차를 도로에서 임용하여 운행하기 위해서는 기본적으로 의무적으로 자동차책임보험에 가입되어야 함

○ 자동차책임보험은 가입 자체가 강제되어 있는 의무보험이지만 그것만으로 자동차 사고로 인한 비용의 문제를 적절히 충당할 수가 없어서 자동차의무책임보험 외에 임의책임보험을 체결해야 하는 이원적인 운용방식을 밝히고 있음

□ 이원적인 구조는 우리나라 자동차산업발전과 무관하지 않을 것이며 적
은 비용으로 자동차 피해자를 최소한으로 보호하려는 취지에서 출발한 것으로 판단됨

이러한 이원적인 자동차보험의 운용방식은 계약체결이나 관리 등의 면에서 일원적인 방식보다 파다한 행정비용을 초래할 것이며 자신의 배상 책임에 대하여 변제능력이 없는 운전자 입장에서 이원적 방식에 따라 가입이 임의적인 보험계약체결은 포기함으로써 피해자보호에 만전을 기하지 못할 가능성이 있음

(2) 무한보상체계

자동차보험의 이원적 운용체계의 문제 외에도 배상체계에서 보험자의 무한보상의 원리를 적용하는 것 역시 문제임

임의책임보험 계약체결시 가입자가 대인배상 II에서 무한보상과 유한보상 중에서 선택할 수 있음

이것이 비록 보험가입자의 선택에 달려있다고는 하지만, 주로 무한보상을 택하는데 이는 책임법리에 적합하지 아니한 측면이 있음

책임보험은 피보험자의 제3자에 대한 민사책임, 특히 불법행위책임과 결합되는 것으로서 피보험자의 불법행위책임에 대한 보험자의 보상책임은 피보험자인 가해자로서의 책임관계에서 출발함

가해자의 책임관계를 해결하기 위하여 사회적인 제도인 보험관계가 이를 무한정 책임을 인수하는 것은 불합리하다고 판단됨

책임관계에 따른 책임의 범위와 보험관계에 따른 보상의 범위를 동일시할 만한 근거를 찾을 수 없을 뿐만 아니라, 무한보상체계에 따라 보험자의 보상액은 피해자의 소득금액에 따라 피해자에게 다르게 지급되는데
과연 이러한 무한보상체계가 보험의 위험단체와의 관계에서 그 책임의 전가나 분산이라는 보험의 속성과 연관하여 과연 타당한 것인가에 대해 여는 매우 의문의 여지가 있음

(3) 위험분산의 원리의 제고

□ 보험요율을 산정하기 위해서는 다양한 위험요소를 확인하여 이를 제도 적으로 고려할 필요가 있음

□ 자동차보험에서의 위험요소를 다양하게 고려하는 것은 보험계약의 단체 성과 기술성을 충실히 반영한다는 것과 같은 취지임

□ 현재 자동차보험의 손해율이 높은 편인데 이를 제대로 고려하는 것은 그 손해율을 낮추는 데 역할을 할 뿐만 아니라 무사고자나 비교적 보험 사고를 덜 일으키는 소비자에게는 위험을 분산시키는 효과가 있음

2. 영국

가. 개요

□ 영국의 자동차보험은 19세기에 마차의 차주 또는 증기기관차의 기관사 가 손해사고 배상을 목적으로 각 보험자와의 계약을 통해 체결 된 것을 시초로 하는데, 이후 진정한 의미의 자동차 보험은 1896년 5월 런던의

4) 보험계약의 단체성이란 동일한 위험에 놓어있는 다수의 자가 위험단체를 구성하여 그 중의 한 사람에게 위험이 발생할 경우 구성원이 그 손실을 충족하여 주는 성질을 의미함

National Cycle and Motor Car Insurance Ltd.가 무마차(無馬車)보험(Horseless Vehicle Insurance)을 출시한 것을 기점으로 함

이 상품은 자동차의 소유자와 제조자가 마차와의 교통사고에서 발생하는 배상 책임을 보전해 주는 것을 내용으로 하고, 이후 자동차의 증가로 교통사고가 급격히 증가하자 영국 왕실은 이에 대응하기 위해 전차 조사를 실시하였고(1928), 그 결과 The Control of Traffic on Roads(1929) 보고서가 발간되었음

이 보고서에는 도로의 유지를 비롯하여 운행의 안전성을 구축하기 위한 방안들이 대거 포함되었는데, 그 중 가장 의미 있는 것은 손해배상을 목적으로 하는 의무책임보험의 필요성에 대한 것을 강조하였음.

영국 정부는 자동차를 운전하는 모든 사람에게 제3자 상해보험에 가입하는 것을 의무로 하는 법인 「Road Traffic Act(RTA) 1930」에 의무책임보험을 최초로 명문화 하였는데, 「RTA 1930」은 주의의무를 위반하여 교통사고를 낼 운전자 및 증기기관차 운전자 특히 손해배상능력이 부족한 운전자를 기준으로 하여 고안되었고, 배상책임에는 불법행위 책임은 배제되는 것이 특징임

오늘날 이 법은 「도로교통법(Road Traffic Act 1988)」으로 규정되었고, 이 법에 의하면 운전을 하는 사람은 제3자 손해에 대한 보험을 의

8) 영국 「도로교통법」은 1991년 개정이 이루어졌으며, 이 법은 1988년에 제정된 「도로교통법」의 내용을 삭제·보완 또는 전면 수정하는 내용을 담고 있다.
무보험으로 가입하지 않으면 운전을 할 수 없게 되었음

영국 부분에서 1930년 도입된 보험은 제3자에 대한 책임의 보험으로 자동차 사용에 의한 제3자의 위험에 대한 조항(Part II provision against third-party risks arising out of the use of motor vehicles)에서 1972년 제3자에 대한 책임(Part VI Third-Party Liabilities) 제3자 위험에 대한 의무보험 또는 보증(Compulsory insurance or security against third-party risks)으로 변경되었음

"RTA 1930"은 자동차보험에 국한된 법률이 아니었으나, 전반적으로 자동차보험에 초점이 맞추어져 있었고, 당시 영국은 사회적으로 각종 분야에서 책임보험의 필요성이 대두되던 시점이었으므로 자동차 책임보험은 고용주의 책임보험을 규정한 법률(Workmen’s Compensation Act 1906)과 함께 논의된 분야임

제3자 손해배상책임을 직접 규정한 'Third Parties(Rights against Insurers) Act 1930'은 2010년까지 개정되어 시행 중이며, 최근 제정된 영국 '보험법'인 'Insurance Act 2015' 또한 'Third Parties(Rights against Insurers) Act 2010'을 전제로 하고 있음

그러나 1930년부터 달리 'Third Parties(Rights against Insurers) Act 2010'은 구체적으로는 매우 세분화된 책임보험계약과 관련 업종의 법률을


9) Road Traffic Act 1988 § (1)Subject to the provisions of this Part of this Act—
(a) a person must not use a motor vehicle on a road [for other public place] unless there is in force in relation to the use of the vehicle by that person such a policy of insurance or such a security in respect of third party risks as complies with the requirements of this Part of this Act, and
따르므로 하고 있음

나. 자동차보험의 종류

☐ 영국 자동차보험에서는 보상한도를 대인배상(Personal injury)에 대해서는 무한, 대물배상(Damage to property)에 대해서는 사건당 1,000,000 £ (1,197,000 EURO)로 정하고 있음\(^{10}\)

☐ 교통사고로 인한 피해에 대하여는 「도로교통법(Road Traffic Act 1988)」 제157조부터 제158조까지 규정되었는데, 이에 따르면 동법 제157 조는 교통사고로 인한 병원치료비의 보상(157 Payment for hospital treatment of traffic casualties), 제158조는 교통사고로 인한 응급치료의 보상(158 Payment for emergency treatment of traffic casualties), 제159조에서 치료를 위한 보험의 보충 규정(159 Supplementary provisions as to payments for treatment)함

☐ 재산상 손해의 보상에 관한 규정으로는 동법 제151조 제6항(151 Duty of insurers or persons giving security to satisfy judgment against persons insured or secured against third-party risks)에서 정하고 있는바, 그 내용은 재산상의 손해에 대해 보험증권이나 보증에 의해 보상되었거나 보상할 수 있는 총금액이 1,000,000 £를 초과하지 않으면 책임에 대한 재판상 채무의 총금액과 재판상 이자에 관한 법률에 의한 이자를 지급해야 함.

☐ 총금액이 1,000,000 £를 초과할 경우, 1,000,000 £와 같은 책임에 대한

재판상 채무 총금액의 비율과 재판상 이자에 관한 법률에 의한 이자 총금액의 비율을 지급하거나, 손해에 대하여 보험증권이나 보증에 의해 지급된 총금액과 1,000,000 ₩ 건의 차액과 재판상 이자에 관한 법률에 의해 지급할 이자의 총금액과 차액에 관한 이자의 총금액간의 차액의 비율을 함께 지급해야 함

1,000,000 ₩ 을 초과한 손해에 대해 보험증권이나 보증에 따라 지불되지 않았다면 적은 금액을 지급함 11)

11) (6) This subsection requires—

(a) where the total of any amounts paid, payable or likely to be payable under the policy or security in respect of damage to property caused by, or arising out of, the accident in question does not exceed £1,000,000, the payment of any sum payable under the judgment in respect of the liability, together with any sum which, by virtue of any enactment relating to interest on judgments, is payable in respect of interest on that sum,

(b) where that total exceeds £1,000,000, the payment of either—

(i) such proportion of any sum payable under the judgment in respect of the liability as £1,000,000 bears to that total, together with the same proportion of any sum which, by virtue of any enactment relating to interest on judgments, is payable in respect of interest on that sum, or

(ii) the difference between the total of any amounts already paid under the policy or security in respect of such damage and [F42£1,000,000], together with such proportion of any sum which, by virtue of any enactment relating to interest on judgments, is payable in respect of interest on any sum payable under the judgment in respect of the liability as the difference bears to that sum, whichever is the less, unless not less than £1,000,000 has already been paid under the policy or security in respect of such damage (in which case nothing is payable).
3. 미국

가. 개요

자동차책임보험은 미국의 50개 주 중 대부분의 주가 모두 의무적으로 가입하여야 하는데, 주에 따라 정해 놓는 최소 보험 보상금액 기준이 다릅니다. 보험으로 담보되는 보상금액 이상의 피해가 생길 경우, 운전자가 나머지 부분을 책임져야 할 경우도 많아서 경우에 따라서 변제능력이 있음에도 불구하고 책임을 지지 않는다면 살고 있는 주택에 대한 강제집행 등이 들어옵니다.

뉴욕주는 no-fault 보험을 의무적으로 가입하도록 법으로 정하고 있음

뉴욕주는 운전자들의 최소 책임보험 요건을 정하고 있는데 교통사고로 인한 1인의 상해 또는 사망은 25,000 달러, 2인 이상의 상해 또는 사망은 총 50,000 달러를 보상하는데 1인당 25,000 달러를 한도로 함

사고로 인해 타인의 재산에 손해를 입힌 경우 10,000 달러를 보상할 것에 대한 내용이 포함되어야 함

나. 자동차보험의 종류

자동차책임보험은 미국의 50개 주 가운데, 몇몇 주를 제외하고는 모두 의무적으로 들게 되는 보험으로서 대인배상과 대물배상으로 구분되는데, 대인배상은 차량 사고에 따른 상대방의 신체적 상해 등을 보상하

12) https://dmv.ny.gov/insurance/insurance-requirements#footnote1_tr3cuoo;
II. 국내외 자동차보험제도 현황

피보험자동차(계약자의 차량)를 보험계약에 등록되어 있는 보험계약자 또는 가족(피보험자) 혹은 피보험자의 허락 하에 사용 중 피보험자동차의 운전자 과실로 사고가 발생했을 때 보험계약에 약정한 보상 한도 내에서 이루어지는 것이 책임보상방식임.

자동차책임보험에 추가적으로 자신의 필요에 따라 다른 보장부분인 자기신체사고, 의료비용, 차량사고, 무보험차량사고 및 담보 종합/ 충돌 이외의 사고 피해보상(Comprehensive/Other Than Collision Loss) 등을 덧붙여 가입이 가능한 종합보험의 형태로 운용됨.

(Coverage A) BI/Bodily Injury (대인배상13)에는 피해자의 치료비와 장례비, 위자료, 휴업손해, 상실수익액 등의 피해 보상금과 법률비용이 포함되어 있으며 일인당(Per person) 보상 한도액과 한 사건(Per accident) 보상 한도액으로 구분되며 일리노이를 포함한 대부분 주에서 최소 1인당 $20,000, 1사고당 $40,000 (20/40)부터 $500,000/$500,000 (500/500)까지 가입자의 요청 혹은 재산 상태에 따라 가입자에게 적합한 담보가 선택되며 일반적으로 보통이라고 인식되는 것이 100/300이며 가장 많이 권유하는 것은 250/500이 됨.

계약 이상으로 배상의 필요성이 있는 경우에는 별도의 우산보험 (Umbrella Insurance)으로 책임한도액을 $1,000,000 이상 가입이 가능함.

13) 본 보고서에서는 대인배상과 대인보상을 구분하여 기술하지 아니함. 자동차사고를 직접 유발한 가해자의 피해자에 대한 손해발생과 관련해서는 타인의 인적 손해를 물어주는 측면에서는 이를 ‘대인배상’이라고 하고, 직접적인 손해책임과는 관계가 없지만 가해자인 피보험자의 보험관계에 근거하여 보험자가 피보험자의 채무를 인수한다는 측면에서 이를 피해자에 대한 ‘대인보상’이라고 표기하여야 하나, 오히려 이러한 구분이 혼동을 일으킬 여지가 있어 이를 일관적으로 대인배상으로 표시함. 대물배상과 대물보상도 동일한 취지임.
또한 특별히 제외 항목이 없는 한 임시로 사용되는 대차에도 동일한 배상이 적용됨

- **Coverage B (PD/Property Damage)** (대물배상)은 대인배상 뒤에 따르는 보장으로 대인배상과 균형을 갖고 선택되는 조항으로 대인배상과 함께 최소 $20,000/$40,000/$15,000(20/40/15)-일인당대인/사건당대인/사건당 대물-에서 500/500/500과 같이 $15,000에서 $500,000까지 선택되는데, 보통 BIPD로 함께 표기되며 100/300/100 또는 250/500/250을 가장 많이 선택하여 대물배상과 마찬가지로 상한 한도액이 초과되는 경우는 가입자 부담으로 돌아가므로 가능한 한 상한 한도액을 높은 담보를 선택하는 것이 보통임

4. 독일

가. 개요

- 독일 자동차보험과 관련한 법제계에는 「보험계약법」(Versicherungsvertragsgesetz; VVG), 「의무보험법」(Gesetz über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter; PfVVG), 「자동차의무보험법」령, 자동차보험약관 및 「도로교통법」(Straßenverkehrsgesetz)인데, 그중에서도 독일 「보험계약법」이 핵심적인 분야로서 1908년 제정되었고 최근 2007년 7월 5일 대폭적으로 개정되어 2008년 1월 1일부터 시행되고 있음

- 특히 책임제한의 범죄를 「도로교통법」(Straßenverkehrsgesetz) 제12조에 담고 있는데 독일의 경우 동법을 1909년 제정하고 시행하면서부터 책임보험에 대한 보험료를 산정하고 이를 기준으로 하여 보험금액을 정
II. 국내외 자동차보험제도 현황

하는 과정에서 이미 이 법리를 반영하고 있으며 이를 보험관련 법체계에도 이를 연결하여 명문화하고 있음

☐ 1994년 이후 보험시장 자율화에 따른 조치로 보험요율도 자율화되었음

☐ 자동차책임보험의 경우 모든 운전자가 이 보험에 가입이 강제되기 때문에 해당보험산업에서 소비자의 움직임은 경제적인 측면이 의미가 있는 것이고, 특히 보험사마다 서로 다른 보험요율을 제시하여 새로운 위험유형에 따라 보험상품이 구성되는 것이 특징임

나. 자동차보험의 종류

☐ 독일의 경우도 큰 틀에서는 우리나라와 비슷한 자동차보험제도를 가지고 있음

☐ 대인배상, 대물배상 및 자기차량사고담보, 자기신체사고 및 무보험차량사고를 담보하는 보험으로 나뉨

☐ 자기차량사고담보는 전손을 담보하는지 또는 일부만 담보하는지에 따라 전손담보차량보험(Vollkaskoversicherung, 차량전부보험)과 일부담보차량보험(Teilkaskoversicherung, 차량일부보험)으로 구분됨

5. EU

가. 개요

☐ 1959년 4월 20일 ‘자동차보험영역에서의 자동차의무책임보험에 관한 협정’, 일명 ‘스트라스부르크 협정(Straßburger Abkommen, das Europäische Übereinkommen)’에서 유럽연합의 자동차책임보험의 금부범위에 대한 협
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

의를 한 바 있음

유럽에서의 자동차보험의 경제적 비중은 주목할 만한 것임

- EU가 1959년 당시 합의한 내용 중 의미가 있는 것은 적어도 자동차책임보험에서의 보장범위는 인적 및 물적 손해로 한
- 가해자의 보험자에 대한 피해자 직접청구권을 인정하고, 유럽전체에서 이 분야에서 최저보험금액을 확정하였음
- 자동차손해배상보장기금을 운영할 의무가 유럽의 회원국(유럽경제협력국까지 포함)에게 있음을 명명한 것이었음
- 1972년 자동차책임보험에 대한 첫 번째 유럽지침을 시작으로 5번째 유럽지침 및 1990년 이에 대한 보충지침에 이르기까지 유럽시장을 통합하여 자동차책임보험을 운영하는 체계를 갖추었음
- 유럽 보험시장에서 자동차보험시장의 비중은 총 보험료 범위에서만 볼 때 약 17% 내지 18%를 차지하고, 전체 자동차보험 중 자동차책임보험이 차지하는 비율은 약 60%에 달함
- 유럽연합 회원국은 전반적으로 유사한 자동차보험 법체계와 제도를 가지고 있음

나. 자동차보험과 최소보험금액

- 대인배상에 대하여 28개 EU 회원국 중 6개국이 무한보상을 채택하고 있으며, 22개국이 1인당 최소보험금액, 1사고당 최소보험금액을 한정하는 유한보상을 채택함
## II. Domestic and International Auto Insurance Systems

<table>
<thead>
<tr>
<th>Member State</th>
<th>Personal injury</th>
<th>Damage to property</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Austria</td>
<td>€ 50,000,000</td>
<td>€ 1,000,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Belgium</td>
<td>Unlimited</td>
<td>€ 100,000,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Bulgaria</td>
<td>€ 1,022,584 per victim, € 5,112,919 for injuries of more than one person</td>
<td>€ 1,022,584</td>
</tr>
<tr>
<td>Czech Republic</td>
<td>€ 1,417,000</td>
<td>€ 1,417,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Croatia</td>
<td>€ 481,000</td>
<td>€ 206,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Cyprus</td>
<td>€ 30,000,000</td>
<td>€ 1,000,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Denmark</td>
<td>€ 13,964,000</td>
<td>€ 2,819,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Estonia</td>
<td>€ 2,500,000</td>
<td>€ 500,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Finland</td>
<td>Unlimited</td>
<td>€ 3,300,000</td>
</tr>
<tr>
<td>France</td>
<td>Unlimited</td>
<td>€ 1,000,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Germany</td>
<td>€ 7,500,000 per accident</td>
<td>€ 1,120,000 per accident</td>
</tr>
<tr>
<td>Greece</td>
<td>€ 500,000 per accident</td>
<td>€ 500,000 per accident</td>
</tr>
<tr>
<td>Hungary</td>
<td>€ 5,286,000</td>
<td>€ 1,762,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Ireland</td>
<td>Unlimited</td>
<td>€ 1,000,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Italy</td>
<td>€ 2,500,000</td>
<td>€ 500,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Latvia</td>
<td>€ 2,500,000</td>
<td>€ 500,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Lithuania</td>
<td>€ 2,500,000</td>
<td>€ 500,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Luxembourg</td>
<td>Unlimited</td>
<td>Unlimited</td>
</tr>
<tr>
<td>Malta</td>
<td>€ 2,500,000</td>
<td>€ 500,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Netherlands</td>
<td>€ 5,000,000 per accident</td>
<td>€ 1,000,000 per accident</td>
</tr>
<tr>
<td>Poland</td>
<td>€ 2,500,000 per accident</td>
<td>€ 500,000 per accident</td>
</tr>
<tr>
<td>Portugal</td>
<td>€ 2,500,000 per accident</td>
<td>€ 750,000 per accident</td>
</tr>
<tr>
<td>Romania</td>
<td>€ 2,500,000 per accident</td>
<td>€ 500,000 per accident</td>
</tr>
<tr>
<td>Slovak Republic</td>
<td>€ 2,500,000</td>
<td>€ 500,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Slovenia</td>
<td>€ 3,700,000</td>
<td>€ 750,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Sweden</td>
<td>€ 32,636,000</td>
<td>€ 32,636,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Spain</td>
<td>€ 70,000,000</td>
<td>€ 15,000,000</td>
</tr>
<tr>
<td>United Kingdom</td>
<td>Unlimited</td>
<td>€ 1,197,000 per accident</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Source: [http://www.gdv.de/versicherungen/kfz-haftpflichtversicherung/](http://www.gdv.de/versicherungen/kfz-haftpflichtversicherung/)
6. 일본

가. 개요

日本의 자동차보험은 우리나라와 매우 유사한 형태를 띠고 있습니다.

자동차손해배상책임보험(이하, 「자동차책임보험」이라 함)과 임의보험의 양대체제로 이루어져 있는데(14), 자동차책임보험은 1955년에 제정된 「자동차손해배상보험법」의 규율을 받고 있음.

우리나라 「자동차손해배상보험법」에 따라 의무배상책임보험의 대상범위가 인적손해 외에 물적손해를 포함하는 것과는 달리, 일본의 「자동차손해배상보험법」은 제1조 및 제3조(15)에 따라 인적손해만을 그 대상으로 함.

나. 자동차보험의 종류

日本 자동차보험의 종류는 손해를 인적손해와 물적손해로 분류함.

인적손해를 다시 자동차책임보험(의무보험)과 임의보험의 대인배상보험으로 이원화하여 구분함(16)

---

14) 塩崎勤・小賀野晶一・鳥田一彦著『専門訴訟講座① 交通事故訴訟』(民事法研究会、2008年) 18頁。

15) 제1조에서는 자동차의 운행으로 인하여 사람의 생명 또는 신체가 침해된 경우의 손해배상을 보장하는 제도를 확립함으로써, 피해자의 보호를 꾀하고, 더불어 자동차운송의 건전한 발달에 이바지하는 것을 목적으로 한다고 규정하고 있다. 제3조에서는 인적손해를 대상으로 한다고 규정하고 있다.

16) 塩崎勤・小賀野晶一・鳥田一彦著『前掲注1』127頁。
임의배상책임보험은 대인배상과 대물배상으로 나뉘는데 이는 그 배상범위가 무한인 경우를보험사가 취급하고 있기도 함.

그 외 임의보험으로 자기신체상해와 자기차량손해를 담보로 하는보험, 무보험차량에 의한보험사고손해를담보하는보험으로나님.
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

1. 자동차책임보험제도의 일원화

가. 개요

우리나라 자동차책임보험은 대인배상책임보험과 대물배상책임보험으로 구성되어 있으며, 이들은 각각 독특한 방식으로 이원적인 구조를 가지고 있으며, 이러한 책임보험과 자동차재물보험, 자기신체보험 및 무보험자 동차에 의한 신체사고보험 등이 포괄적으로 구성되어 자동차종합보험이라고 부르기도 함

1963년 「자동차손해배상보장법」이 제정되고 이 법에 따라 대통령령이 정하는 일정한도의 손해배상을 보장하기 위하여 의무적으로 가입하여야 하는 의무책임보험으로서 자동차손해배상책임보험과 손해가 그 한도를 넘는 것에 대하여 보험계약자가 자유롭게 가입여부를 선택할 수 있게 하는 동시에 해당 임의책임보험은 무한 또는 유한의 임의책임보험 중 선택할 수 있도록 구성되어 있음

이렇게 이원화되어 있는 자동차대인배상책임보험을 통합하여 형식상은 하나의 자동차배상책임보험으로 재구성하여 하나의 보험증권으로만 자동차보험가입이 가능하도록 하였으나 여전히 실제로는 이원적이며, 이는 어디까지나 두 보험의 운영상 단일화를 도모한 것일 뿐 제도적으로 이원적인 구조 하에 있음

대인배상은 대인배상 I과 대인배상 II로 구분되는데 대인배상 I이란 자동차보험자가 보험증권에 기재된 피보험자동차를 소유, 사
용, 관리하는 동안 피보험자동차 사고로 남을 죽게 하거나 다치게 하여 자배법상 운행자의 손해배상책임을 부담함으로써 입게 되는 손해를 자배법 시행령에서 정한 액수를 한도(현재 최고금액 1억 5천만원)로 보험자가 보상해 주는 것을 주요내용으로 함

○ 대인배상 II는 보험기간 중 피보험자가 피보험자동차의 소유, 사용, 관리 중에 발생한 피보험자동차사고로 타인이 사망하거나 상해를 입은 경우, 과실이 있는 피보험자가 피해자에게 법률상 손해배상책임을 점으로써 발생한 손해 중 대인배상 I로 지급되는 금액을 넘는 손해에 대하여 그 초과손해를 약관에서 정하는 바에 따라 보험자가 보상하는 책임을 부담하는 것을 의미함

○ 대물배상이 가입이 의무화되어 강제자동차책임보험으로 운용되기 시작한 것은 2005년 2월부터로 그 대물배상을 하나로 파악하여 운용하나 그 가입금액과 관련하여 최소한의 담보범위(현재 2천만원)까지는 가입이 강제되고, 그 이상의 금액에 대하여는 보험금액에 따른 기준을 두고 차등적으로 가입이 가능함

○ 책임보험 가입의 강제성과 임의성 문제 외에 피보험자동차의 훼손, 멸실 등에 대한 재물보험부분(자차보험)과 자동차운행으로 인한 신체사고를 담보하는 상해보험(자손보험)이 포함된 자동차보험의보험이 있음17

나. 문제점

□ 대인배상 I은 다음과 같은 구조를 가짐

○ 대인배상 II의 보상책임 발생요건은 ① 피보험자가 보험증권에 기재된 피보험자동차의 운행으로 인하여 발생한 사고이어야 하며, ② 다른 사람을

17) 본 보고서에서는 자차보험과 자손보험에 대하여는 다루지 아니함.
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

죽게 하거나 부상케 한 사고가 발생해야 하며 이 사고로 인해 피보험자가 「자배법」에 의한 손해배상책임을 점으로써 입게 되는 손해여야 함

○ 대인배상 I은 「자배법」에 의한 의무보험으로서 「자배법」 제3조에 의한 운행자책임 규정이 적용되고, 2006년 「자배법」 개정으로 대인배상 I은 「자배법」에 의한 손해배상책임에 한한다고 정하여 대인배상 I의 담보범위를 분명히 함

○ 대인배상 I의 기본적인 특징은 의무보험인 동시에 유한배상책임보험임
- 이 때 사고와 관련이 되는 자동차는 보험계약자가 보험자와의 사이에 대인배상 I의 보험계약을 체결하고 그 보험증권에 기재된 자동차에 한하고, 이 보험에 가입하지 아니한 자동차는 운행이 금지됨(「자배법」 제5조, 제6조 및 제7조)
- 대인배상 I의 보험금액의 최고한도는 현재 1억 5천만원이고, 「자배법 시행령」에 따라 음주운전사고 또는 무면허운전사고시 대인배상 I에 대한 자기분담금 부과의 근거를 마련한 바 있음
- 대인배상 I은 보험금산정과 관련하여 부상등급별, 후유증에 등급별 보상한도제로 운영되기 때문에 정책보험적인 성격을 가지고 있고 그 보상액이 제약을 받으며, 손해액 산정기준이 보험약관에 일괄적으로 규정되어 있음
- 피해자 측의 과실에 대해 「민법」에 의한 과실상계를 그대로 적용하고 있음
- 대인사고시 대인배상 I에서 보상한도가지만 손해가 발생한 경우와 그 보상한도 초과손해 발생시의 보험금 지급기준이 다름
대인배상 II는 다음과 같은 구조를 가짐

- 대인배상 II는 가입이 자유로우며 책임의 한도 역시 본인의 선택에 따라 무한 또는 유한배상책임으로 정할 수 있으나, 대부분의 경우가 무한 배상책임보험을 선택함.

- 대인배상 II의 가입은 대인배상 I의 가입을 전제로 하여 가능한데 동일한 보험증권에 대인배상 I과 같이 체결되어야 함

- 보험사고 위험이 높은 경우의 보험가입희망자에 대하여는 대인배상 I은 지난 2008년부터 자동차보험인수거부금지조치에 따라 최초로 보험계약을 받은 보험사가 단독으로 인수할 의무(체약강제, Kontrahierungszwang)가 있으나, 단독인수가 거절된 임의보험인 대인배상 II는 ‘자동차보험 불량물건 공동인수에 관한 상호협정’에 근거하여 손해보험사들이 공동으로 인수하고, 그 외 자동차사고가 난 계약자들이 합리적인 가격으로 보험에 가입할 수 있도록 ‘자동차보험 계약 포스팅제도’가 운용되고 있음

- 대인배상 II에서의 보험사고는 차량을 중심으로 하여 보험자가 보험계약자와 보험계약을 체결하는 것이므로 피보험자자동차의 사고로 생긴 손해에 대한 보상을 의미함. 보험자의 보상책임의 범위는 대인배상 I에 의하여 지급되거나 지급될 수 있는 금액을 초과하는 부분을 말함.

- 다만 대인배상 I에서 보험자가 면책되는 경우에 대인배상 II 부분으로 보상하여야 함

- 자동차책임보험이 대인배상 I와 대인배상 II로 운용됨으로써 다음과 같은 문제점이 있음

- 자동차책임보험이 의무책임보험과 임의책임보험으로 구분되어 이원적으
로 운용되고 있는 것은 매우 비효율적이며 비용이 많이 드는 구조임

- 대인배상의 경우를 대인배상 I과 II로 나누어 운용함으로써 그에 대한 계약비용과 운용비용이 별도로 계상됨

- 별도로 운용되므로 운용주체가 국토교통부와 금융감독원 등으로 나뉘어 서 일원적인 감독이나 통제의 효율성도 떨어지는 편임

- 더욱이 대인배상 II가 임의책임보험으로 운용되기 때문에 이를 가입하지 않는 경우에는 자동차사고 피해자보호에 만전을 기하기가 어려움
d

다. 해외사례

(1) 독일

- 독일의 경우는 자동차책임보험이 일원적임

- 우리나라 자동차책임보험은 대인배상 I(의무책임보험), 대인배상 II(임의 책임보험), 대물배상 I(의무책임보험), 대물배상 II(임의책임보험)으로 나뉘어 '자세법'이 보장하는 금액까지의 대인배상과 대물배상 책임부분에 대하여는 자동차보유자에게 보험가입이 의무화되어 있는 반면, 독일의 경우에는 자동차책임보험은 대인배상과 대물배상이 모두 가입이 의무인 의무책임보험으로 운용됨

- 의무책임보험은 보험자가 계약의 체결을 거절할 수 없는 체약강제(Kontrahierungszwang)가 적용되고 한 번의 체결로 대인 및 대물손해에 대한 담보범위까지 보험상 보호를 함
III. 자동차보험제도의 문제점을 개선방안

(2) 일본

○ 일본은 우리나라와 가장 유사한 구조를 가진 자동차보험제도를 취함
  - 다만 우리나라가 대물보험의 보험금액한도를 2천만 원까지로 하여 체약을 강제하고 그 이상에 대하여는 자율에 맡겨놓는 것과는 달리, 일본의 경우에는 임의책임보험으로 운용함

○ 대인배상책임보험은 우리나라와 그 구조가 동일함
  - 대인배상책임보험은 자동차운행으로 인한 인신사고의 피해자를 구제하기 위해, 모든 자동차에 계약게결의 의무를 부여하고 있는 의무보험을 말하는데, 피보험자는 자동차보유자와 운전자이고(동법 제11조), 보험계약자는 통상 자동차보유자이며(동법 제2조 제3항), 보험자는 손해보험회사임(동법 제6조, 제54조의3)
  - 대상이 되는 피해는 인적 손해로서, 상해, 후유장해 및 사망이고, 지급되는 보험금의 한도액을 살펴보면, 다음 표와 같음(18)

---

18) 자동차損害賠償補償法第13条1項及び同法施行令第2条・別表第1・第2参照 "이 자료는, (財)日弁連交通事故相談センター東京支部『民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準(上巻)』(2008年版)273頁에서 발췌한 것임. 2008년도 자료이지만, 2016년11월 현재에도 동용되는 자료임."
<table>
<thead>
<tr>
<th>사 항</th>
<th>금액(만엔)</th>
<th>장해의 정도</th>
<th>비고</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>사망</td>
<td>3,000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>사망에 이르게 된 상해</td>
<td>120</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>상해</td>
<td>120</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>120</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>개호를 요하는 후유장해</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제1급</td>
<td>4,000</td>
<td>1. 신경계통의 기능 또는 정신에 현저한 장애를 남겨, 항상 개호를 요함</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2. 흉복부장기의 기능에 현저한 장애를 남겨, 항상 개호를 요함</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제2급</td>
<td>3,000</td>
<td>1. 신경계통의 기능 또는 정신에 현저한 장애를 남겨, 수시로 개호를 요함</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>2. 흉복부장기의 기능에 현저한 장애를 남겨, 수시로 개호를 요함</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>개호를 요하지 않는 후유장해</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제1급</td>
<td>3,000</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제2급</td>
<td>2,590</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제3급</td>
<td>2,219</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제4급</td>
<td>1,889</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제5급</td>
<td>1,574</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제6급</td>
<td>1,296</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제7급</td>
<td>1,051</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제8급</td>
<td>819</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제9급</td>
<td>616</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제10급</td>
<td>461</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제11급</td>
<td>331</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제12급</td>
<td>224</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제13급</td>
<td>139</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>제14급</td>
<td>75</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

⊙ 임의책임보험은 다음과 같이 구분됨

- 가입자 임의의 의사에 의하여 가입을 하는 임의보험은 대인배상책임보험과 대물배상책임보험으로 구분됨
  ◦ 대인배상책임보험은 교통사고로 승차중인 사람이나 보행중인 사람을 부상시키거나 사망하게 했을 경우의 법률적 손해배상에 대해 의무책임보험을 넘는 부분에 보험금이 지급되는 것을 말함
  ◦ 즉 인적손해에 관해서는 강제대인배상책임보험이 제1차적 보험이고, 임의대인배상보험이 제2차적 보험임
  ◦ 임의대인배상보험의 지급대상은 사고를 당한 상대방이기 때문에 어디까지나 타인이라는 점에 주의하여야 하고, 운전자, 기명피보험자 및 그 부모·배우자·자녀 이외의 사람을 타인이라고 함

- 대물배상보험
  ◦ 대물배상보험도 상한액을 제한하는 경우와 무제한의 두 가지 타입이 존재하는데, 이는 우리나라와는 다른 측면임
  ◦ 대인배상보험에서와 동일한 이유로 무제한대물배상보험을 가입자에게 추천하고 있음\(^\text{19)}\)
  ◦ 물적손해는 「자동차손해배상보험법」이 아닌 「민법」의 대상이 되는 것이 특징임\(^\text{20)}\)

라. 개선방안

□ 자동차보험은 의무책임보험과 임의책임보험 그리고 기타 자기차량손해를

\(^{19)}\) http://dzhoken.com/lowsafe/hitomonomu.html 참조.
\(^{20)}\) 塩崎勤・小賀野晶一・島田一彦編著・前掲注1・15-16頁参照。
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

담보하는 재물보험, 자기신체사고를 담보하는 상해보험 및 무보험자동차에 의한 상해로 구성됨

☐의무책임보험은 자동차를 운행하는 경우 자동차손해배상보험법에 따라 반드시 가입이 되어야 하는 강제보험임

☐의무책임보험은 대인배상 I과 대물배상으로 구분됨

☐임의책임보험은 대인배상 II와 대물배상의 최소금액(현 2천만원)의 범위를 벗어나는 것을 담보하는 대물배상으로 구분됨

☐자동차책임보험을 의무책임보험과 임의책임보험으로 나누어 이원적으로 운용됨으로써 비용상 그리고 관리상 효율적이지 아니함

☐피보험자동차의 운행으로 인하여 타인의 죽게 하거나 다치게 하여 대인사고에서 발생하는 손해를 보전해주는 것을 금액을 구분하여 인적 손해 부분에 대하여는 이것이 이원적으로 운용되기 때문에 피해자의 전면적인 보호와 직결하지 아니함

☐이것이 우리나라 자동차보험에서 개선되어야 할 가장 중대한 문제임

☐과거에는 자동차보험계약구조가 이원적일뿐만 아니라 계약 자체가 이시(異時)에 이루어질 수 있었기 때문에 그 계약의 시점과 종점이 일치하지 않아 여러 가지 불편이 있기도 했음

☐대인배상책임보험을 지금과 같이 대인배상 I(의무책임보험)와 대인배상 II(임의책임보험)으로 하여 나눌 것이 아니라 일원적으로 통합하여 의무책임보험으로 운용하여야 함

☐이것이 피해자보호에 더 적극적인 방식이고 보험계약자와 피보험자 등의 보호에도 적합함
2. 자동차대인배상책임보험의 유한책임

가. 개요

위험책임의 법리에서는 과실없이 생겨난 손해사고에 대하여 책임이 확장되고 있는 추세에 있으므로 이러한 것과 균형을 맞추기 위해서 보험 금액에 대하여 일정한 한도를 정하는 것이 바람직하다고 볼 수 있다.

자동차사고와 관련하여 무과실책임을 인정하는 문제가 보험자에게 무한 보상을 요구하는 것은 아니고, 과실책임 또는 무과실책임의 여부 문제는 책임법상 가해자(피보험자)의 책임성의 성립문제에 해당하는 것이고 어디까지를 보험자가 보상할 것인가의 문제는 보험계약법상 위험의 인수의 범위를 어느정도로 정한 것인가에 있음

보험자로부터 인수된 위험을 분산하는 것은 보험계약에 위험단체의 구성원에게 하는 것이므로 그 범위는 합리적이어야 하고 필요 이상의 것이 아닌 필수적인 범위에서 허용되어야 함

그러한 측면에서 현재 자동차책임보험상 대인배상 II에서 무한보상을 허용하는 것은 보험계약의 단체성에 부합하지 아니하는 것으로써 보험의 원리에 어긋나는 것으로 판단됨

나. 문제점

대인배상의 경우 임의책임보험이 주로 배상의 최고액에 대하여 보험계약자가 정할 수 있게 마련되어 있어서 보험자의 유한보상과 무한보상 중에서 선택하고 이에 따라 보험료가 결정됨
□ 그런데 보험금의 보상과 관련하여 보험계약자는 무한보상을 선택하여 계약체결을 하고 있음

○ 근본적으로 보험사고를 일으킨 쪽은 피보험자인데 비해 자인 피보험자가 피해자에 대하여 연대책임을 부담한다고 하더라도(대법원 판례와 다수설) 이 책임의 범위를 한정하지 아니하고 가해자의 책임을 보험자가 무한으로 인수하여 배상책임을 부담하는 것은 책임법의 원리에 부합하지 아니하므로 이에 대한 개선이 필요함

○ 책임보험은 자기책임의 원칙인 개인책임의 문제를 사회책임으로 전환하여 위험을 분산하는 차원에서 개발된 것이므로 그 사회적 책임을 다시금 책임관리에서 허용하는 정도를 넘어서까지 보장할 이유는 없다고 봄

○ 자동차사고와 관련하여 자동차보유자 내지 운행자가 무과실책임을 인정하는 문제가 보험자에게 무한배상까지를 감수하게 하는 것은 아님

○ 과실책임 또는 무과실책임의 여부문제는 책임법상 피보험자의 책임의 성립문제에 해당하는 것이고 어디까지를 보험자가 보상할 것인가의 문제는 「보험계약법」 상 위험의 인수의 범위를 어디까지로 정할 것인가의 문제이기 때문임

○ 현재 대인배상책임보험이 유한 또는 무한의 범위까지 담보하는 것 중 보험계약자가 선택할 수 있도록 하는데 90% 이상 보험자의 무한보상을 선택함

○ 이러한 선택의 이면에는 책임법 원리에 부합하지 않는 측면이 있음

- 사고 당사자 스스로도 무한대까지 책임을 부담하는 것이 현실적으로 불가능한 것이 일반적인데 이를 책임보험에 무한으로 전가하는 것이 책임보험제도의 취지에 부합하는 것인지에 대하여 의문이 있음
- 이러한 사회제도적 위험의 전가가 사실상 보험사고를 일으키지 아니한 건전한 구성원에게는 부담이요, 일방적인 전가가 될 수 있음
- 위험단체에게 무한한 위험을 배분하는 것은 사고당사자인 보험소비자 일인에게는 유리한 것이지만 보험의 단체성에는 어긋나는 것임
- 책임이익에서의 위험의 분산이 그 제도 안에서 타인에게 전적으로 전가되는 것은 바람직한 것은 아니라고 보며, 적어도 책임질 일을 만들 어낸 피보험자는 개인책임에 따른 위험을 최소화하는 방향에서 분산하되 그것이 타인에게 전적인 위험전가가 되지 않도록 하여야 할 것입니다.

해외사례-독일을 중심으로-

(1) 독일

(가) 개요

- 「보험계약법」의 법체계가 발달한 국가 중 하나인 독일은 「자동차배상책임보험법」제도가 매우 정교하고 치밀함
- 특허 대인배상책임보험에서 유한배상책임제도를 확립하고 있는데 보험자가 유한보상을 가능하게 하는 법적 근거는 「보험계약법」 제114조, 「의무보험법」 제4조, 「자동차책임보험법령」 제8조, 「자동차보험약관」 제10조 제6항 및 제7항 그리고 「도로교통법(Straßenverkehrsgesetz)」 제12조와 제12a조임
- 책임제한의 범위를 「도로교통법」 제12조에 핵심적으로 규정하고 있는 독일의 경우 본 법을 1999년에 제정하여 시행하면서부터 책임보험에 대한 보험료를 산정하고 이를 기준으로 하여 보험금액을 정하는 과정에서 이미 이 법리를 반영한 바 있음
또한 보험관련 법체계에도 이를 연결하여 명문화하고 있는데, 다만 보험관련 법규범 일부에서는 피해자보호를 위하여 보험계약과정에서 정해진 보험금액이 피해자의 보호에 미흡한 것을 예방하기 위하여 보험금액의 최소한도를 정하는 동시에 다른 일부에서 보험자가 담보할 최고한도를 보험금액의 범위로 한정하는 취지의 규정을 담고 있음

책임의 최고한도액은 하나의 손해사고의 결과로 생기는 모든 손해배상청구에 대한 금액의 한도인데, 일반적으로 합의한 보험금액은 구체적인보험사고에서 책임자가 책임을 지기로 한 최고한도액을 의미하지만 이보험금액과 관련해서 자동차보험의 경우에 법률상 최저기준이 제공되는 데 이 기준을 중심으로 다른 법에서 이를 상회하여 정할 수 있음

자동차사고에 대한 책임문제는 과실없는 손해의 결과까지를 확장하여 책임을 부담하는 경우가 있고 이러한 책임에 대한 보상으로서 금액상의 책임을 제한(summenmäßige Haftungs begrenzung)함21)

- 이러한 취지의 규정이 독일「도로교통법」 제12조임

- 「도로교통법」 제정 당시부터 책임보험로부터 전보되는 불법행위에 대한 책임이 금액상 제한되어야 하고 이를 위하여 보험료와 보험금액과의 균형이 유지되어야 하는 것임을 천명하고 있음

책임보험에서 보상금액은 필수적으로 위험을 제한하는 범위에서 만들어지는 것이기 때문에, 이는 보험이 모든 위험을 다 포괄하여 무한정 보상할 수는 없다는 것에서 출발한 것임

다만 하나의 사고를 통하여 다수의 자가 상해를 입은 경우라면 유한배상체제가 피해자보호에 한계가 있을 수 있음

III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

- "도로교통법" 제12조에 따른 최고급액은 자동차보유자나 자동차운행자의 책임에 적용되는 것이고 이 최고급액의 범위 내에서만 보험자는 보험계약자를 등의 배상책임을 부담하는 것이므로, "도로교통법" 제7조22)에 따른 보험계약자의 등의 불법행위로 인하여 다른 사람에게 손해를 입힌 것에 대한 배상책임은 여기서의 보험자가 배상하는 최고급액과의 관계와 별개의 문제임

- "도로교통법" 상의 보험자의 유한보상에 대한 근거 외에 "책임법 (Haftpflichtgesetz)"상에서도 책임제한(Haftungsbegrenzung) 규정을 두고 - "책임법" 제9조에 따라 "도로교통법" 제12조와 동일하게 유한보상을 함
- 그 최고한도액은 인적 손해에 대하여는 동조 제1항의 규정에, 물적 손해의 경우는 동조 제3항의 규정에 따르다고 함

(나) 보험관련 법규범에 따른 책임범위의 한정

□ 대인배상에서 인적 손해라 함은 사람의 상해나 사망을 통해 발생한 손해를 말하는 것으로 신체상 침해뿐만 아니라 정신적인 건강의 침해도 상해로 간주함

- 예전에 교통사고를 당한 피해자의 유족이 사망소식을 접하고 일상적인

22) 제7조 ① 차량의 운행 중, 사람을 사망에 이르게 하거나 신체 또는 건강을 해치거나 물건을 손상케 한 경우에는 차량의 보유자는 피해자에게 이를부터 발생한 손해를 배상할 의무를 부담한다.
② 사고가 차량의 특성상의 결함 또는 그의 시설장치의 고장에 기인하지 아니하고 회피할 수 없는 상황에 의하여 야기되어갔다면 배상의무는 발생하지 아니 한다. 다만 피해자의 행위 또는 운행에 종사하지 않는 제3자 또는 동물의 행위로 기인한 경우이거나 차량의 보유자뿐만 아니라 운전자도 사고의 상황에 따라 주의를 기울인 경우에는 회피할 수 없었던 것으로 인정될 수 있다.
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

 정도를 넘어서는 쇼크를 받았거나 건강상의 해를 입었을 경우에도 인적 손해라고 보는③

○ 임신 중에 교통사고를 당했는데, 사고로 인하여 출산 후 태어난 아이에게 질병이 생긴 경우에도 인적 손해라고 함④

책임의 최고한도액은 하나의 손해사고의 결과로 생기는 모든 손해배상청구에 대한 금액의 한도임

(다) 관련법규

□ 「보험계약법」의 내용은 다음과 같은

○ 개별적인 보험영역에 대한 법규정을 통해 보험금액이 달리 정하여지지 않는 한 이 법이 적용됨

○ 자동차책임보험에서 보험금액은 「보험계약법(Versicherungsvertragsgesetz)」⑤ 제114조에서 정하고 있는 것 보다는 사실상 더 높게 책정되므로, 「보험계약법」 제114조는 매우 기본적인 최소한의 기준을 정하고 있고, 더욱이 이 금액은 매 5년마다 유럽 소비자가격지수(Europäisches Verbraucherpreisindex)에 의해 조사되고 자동적으로 이에 맞게 현실화됨⑥

- 「보험계약법」 제114조에 따르면 다른 법률에서 달리 규정하고 있지 않는 한, 의무보험의 경우 최저보험금액은 각 보험사고별 25만 유로, 1보험연도의 모든 보험사고 합계 1백만 유로로 하며, 또한 의무보험의

목적에 위배되지 않고 다른 법률에서 명시적으로 달리 정하지 않는 한, 보험계약에서 의무보험의 내용과 범위를 자세히 정할 수 있음
- 보험계약자의 자기부담금은 제117조 제1항과 결합된 제115조 제1항에 의한 제3자의 청구권에 반할 수 없으며, 또한 이를 가지고 공동피보험자에게는 대항할 수 없는데 본 규정은 일종의 통일적인 기준에 해당하는 것으로 '특별법'을 통해 달리 규정할 수 있음
- '보험계약법' 제114조의 규정은 잡제적인 피해자인 제3자에 이해관계 없더라도 제117조 제1항에 의한 제3자의 청구권에 반할 수 없으며, 또한 이를 가지고 공동피보험자에게는 대항할 수 없는데 본 규정은 일종의 통일적인 기준에 해당하는 것으로 '특별법'을 통해 달리 규정할 수 있음
- 보험계약자가 다수의 피해자에 대하여 책임이 있고 그들의 청구권이 보험금액을 초과하는 경우에는 보험자는 이들 청구권을 그 비율에 의하여 이행하여야 함
- 앞서 언급한 제3자라 함은 사고결과로부터 직접적으로 순해를 입은 자로서 청구권을 가지는 자뿐이 아니라 건강보험이나 연금보험의 사회보험자에게 청구권이 넘어가는 경우의 사회보험자도 포함됨
- '보험계약법' 제118조는 직접적인 피해자가 자신의 청구권을 가능한 한 완전하게 행사할 수 있도록 청구권간의 순위를 정하고 있음
- 이에 따르면 동일한 손해사고로 인하여 이행하여야 할 보상청구가 보
협의금액을 초과할 경우 보험금액은 다음과 같은 순위에 의하고, 만일 순위가 같은 경우에는 금액에 비례하여 배상청구권자에게 지급됨.

1. 피해자가 가해자, 그의 책임보험자로서 다른 보험자, 사회보험자 또는 그 밖의 제3자로부터 손해배상을 받을 수 없는 한 인적 손해로 인한 청구권,
2. 피해자가 가해자, 그의 책임보험자로서 다른 보험자, 사회보험자 또는 그 밖의 제3자로부터 손해배상을 받을 수 없는 한 자연인 및 사법상의 법인의 그 밖의 손해로 인한 청구권,
3. 인적 손해와 기타 손해로 인하여 이전된 청구권,
4. 사회보험자에게 이전된 청구권,
5. 그 밖의 모든 청구권의 순위에 의함.

「의무보험법」의 내용은 다음과 같음.

○ 「의무보험법(Pflichtversicherungsgesetz; PflVG)」 27) 제4조 제1항은 의무보험에서 피해자를 보호해야 할 필수적인 범위를 정할 규정을 제정할 수권규정임.
○ 과거에는 보험감독원을 통하여 보험약관 등의 사전 심사를 필수적으로 거쳐서 어느 정도 보험상 보호에 관한 구체적인 기준을 미리 확인할 수 있었으나 보험자율화 이후 사전심사제도를 폐지함에 따라 「의무보험법」 제4조에 법이 추구하는 목표와 유럽의 급부기준에 부합하는 범위에서 자동차책임보험에서 제공하고 있는 보험의 담보범위를 규정하게 되었음.

- 「의무보험법」상의 법규정은 잠재적인 피해자보호뿐만 아니라 자신

의 책임으로 인하여 경제적인 곤궁에 빠질 수도 있는 피보험자들에 대한 보호도 목적으로 하기 때문에 그 기준을 구체적으로 제시함.

-보험에 의한 필수적으로 보호해야할 영역이나 범위를 정하기 위하여 자동차의무보험에 대한 1959년 4월 20일의 유럽협약과 자동차책임보험과 일반 법원칙에 대한 5개의 유럽지침에서 구속력이 있는 기준 등을 제시한 바 있음.

-이러한 기준은 입법상 최소기준으로 판단되고 특히 "의무보험법"이 추구하는 보호의 목적에 상응하는 것으로써 일반적인 보호범위를 적정하게 달아내기 위한 취지에서 계약자유의 원칙을 제한하고 있는 것으로 파악됨.

-이 기준에 의거하여 자동차책임보험법령(Verordnung über den Versicherungsschutz in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung: KfzPfIVV)에 구체적인 범위를 정하고 있고 이 법령은 편면적 강행규정으로 구성되어 있으므로 보험자가 반드시 준수하여야 함.

○ "의무보험법" 제4조 제2항에서는 최소보험금액을 확정하기 위한 수입권을 정하고 있음.

-이는 인적, 물적 손해에 대한 보험금액의 최저기준을 제공하는 것에 해당하고, 적어도 의무보험의 범위 내에서는 보험자는 보험계약자와

28) BGBl. 1965 II S. 281.
31) 편면적 강행규정이란 계약 당사자 중 일방에 대해서만 강행규정의 효력을 가진다고 것으로 상법 제4항 보험법은 보험가입자인 보험소비자를 보호하기 위하여 편면적 강행규정의 성질을 가진다.
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

계약체결이 강제됨
- 이 기준이 보험계약상의 위험담보에 대한 기준임

- 「자동차책임보험법령(KfzPflVV)」의 내용은 다음과 같음
  - 「자동차책임보험법령」 제8조에는 자동차의해자에게 지급해야할 보험금액의 범위를 연금과 연관시켜 매우 구체적으로 적시함
  - 실제 손해액이 보험금액을 넘는데 보험자로부터 연금형식으로 제3자에게 지급되어야 할 경우에 이에 대한 최소지급범위를 정한 것이 곧 제8조의 취지임
  - 상위 규정인 「보험계약법」 제107조에 따르면 보험계약자가 제3자에 대하여 연금지급의 의무가 있는 경우 그 연금의 합계액이 보험금액을 초과한다면 이행하여야 하는 연금은 보험금액에 비례하여 또는 보험금액의 범위 안에서 지급하여야 한다는 것임

- 「자동차보험약관」의 내용은 다음과 같음
  - 「자동차보험약관(Allgemeine Bedingungen für die Kraftfahrtversicherung; AKB)」 32) 제10조 제6항 및 제7항은 보험자가 담보하게 되는 배상액의 한도를 정하고 있는데, 제6항에 따르면 합의된 보험금액은 손해사고의 결과에 대하여 보험자가 급부를 이행할 수 있는 최고한도액임
  - 배상청구가 보험금액을 초과하는 경우에는 보험자는 청구된 총액에 대하여 보험금액이 비례하는 범위 내에서 법정분쟁비용을 부담하여야 하

32) 독일보험협회의 표준약관에 근거하여 작성되는 것으로 이 표준약관 자체는 구속력은 없다. 이 약관은 1994년 6월 28일에 작성되어 최종적인 개정일은 2014년 2월 17일이다.
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

며, 제7항은 앞서 언급한 「보험계약법」 제107조와 동일한 취지임

보험금액은 보험계약자와 보험자가 사이에서 계약당시에 합의된 것으로 이는 보험자가 급부를 이행하게 될 최고한도액을 의미함

「의무보험법」 제4조 제2항에서 규정하고 있는 것보다 더 적은 금액으로 합의할 수 없으나, 그렇다고 하여 보험금액을 한정하지 아니하고 보험계약상 합의를 할 수는 없고 일반적으로 계약은 5천만 유로 또는 1억 유로의 범위 내에서 체결되나, 피해자 일인당 8백만 유로 또는 1천5백만 유로를 넘길 수는 없음33)

동일한 원인에 의하여 발생한 손해가 시간적으로 연속되는 다수의 손해로 된 경우에는 이를 하나의 손해로 간주함

 동일한 사고로 다수의 피해자가 생긴 경우도 하나의 사건으로 보지 만34), 보험계약자가 자신의 자동차로 한번 충돌한 후, 다시 빙판 등으로 인하여 새롭게 다른 자동차와 다시 충돌한 경우는 두 개의 독립된 결과가 발생한 경우로 보아 별개의 사건으로 취급함35)

보험금액을 초과하는 경우란 피해자가 배상청구한 금액이 근거가 있는 경우의 범위에서 판단하는 것이고 피해자가 배상청구한 금액이 지나치게 많거나 그 자체가 근거가 불명확한 것이라면 이 청구금액만을 가지고 보험금액의 초과여부를 판단할 수 없음36)

동일한 사고결과 「보험계약법」 제115조 제1항에 따라 수인의 피해자가 직접청구권을 행사하는 것에 대하여 보험자가 급부를 이행하여야 하

어려 보험금액이 이를 충족할 수 없는 경우에는 「보험계약법」 제109조의 전제하에 비례적으로 안분해야 하고 이를 위하여 보험자는 비례 감액계획이나 배분계획을 수립하여야 함 

(라) 「책임법」에 따른 책임의 한정

- 「도로교통법」 제12조의 책임범위는 다음과 같음 
  - 구체적인 사건에 대해 「도로교통법」에서 정하고 있는 한도에 도달 하고 있는지의 여부의 판단은 직접적인 피해자뿐만 아니라 법적 승계 인에 이르기까지 행사가능한 모든 배상청구권에 미치는 것임 
  - 책임의 최고한도액은 손해의 양태, 즉 인적 손해인지 물적 손해인지에 대한 양태에 따라 다름

37) 제109조 다수의 피해자
    보험계약자가 다수의 피해자에 대하여 책임이 있고 그들의 청구권이 보험금액을 초과하는 경우에는 보험자는 이들 청구권을 그 비율에 의하여 이행하여야 한다. 이때 보험금액이 소진되면, 배분에서 제외된 제3자는, 보험자가 그의 청구권의 행사에 예측하지 않았거나 예측할 수 없는 한, 제108조 제1항의 규정을 추후에 주장할 수 없다.

38) 책임법(Haftpflichtgesetz) 제1조 및 제2조에 따른 철도 및 시설업자의 위험책임은 「도로교통법」에 따른 위험책임보다 덜 제한적이다. 여기에서는 다수의 피해자의 상해에 대하여 대략적인 최고한도액을 정하고 있지는 아니한다. 개별 피해자에 대한 인격 손해의 책임한도는 2002년 8월 1일 이래로 「도로교통법」 제12조 제1항 1호와 동일하게 맞추어졌다. 「책임법」 제9조는 피해자의 일시금 청구에 대하여는 60만 유로, 연금청구에 대하여는 연간 3만6천유로로 한계를 참고 있다. 이러한 취지의 배상책임의 제한은 「제조물책임법」 (Produkthaftungsgesetz) 제10조에도 나타나는 바이다. 이상과 같이 위험책임과 관련된 배상책임에서는 일반적으로 무한배상의 개념을 도입하고 있지 아니한다.
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

- 두 손해가 병발한 경우에는 분리하여 이를 고려하여야 하고 책임액의 제한과 더불어 흡여 있을 수 있는 법무비용은 이 손해액의 한도액과는 별도로 판단하고 있음

○ 피해자의 청구권의 최고한도액은 재판상으로도 주장될 수 있는 부분인데, 만일 손해배상청구액이 보험금액의 최고한도액을 넘었으나 이를 다수자에게 분배하는 경우에 있어서 피해자가 권리의 승계자인 사회보험자에 대하여 비례적으로 우선권을 가지는 것은 아님

○ 「도로교통법」 제12조에는 인적 손해와 물적 손해에 대한 책임액에 대한 최고한도액을 정하고 있고, 동 제12조 제1항 1호에서는 인적 손해로 인한 책임액의 최고한도액에 대하여 규정함

- 인적 손해로 인한 배상한 최고한도액은 사람의 사망이나 상해에 기인한 청구권을 포함함

- 예컨대 남편의 사망으로 미망인이 된 자의 생계비 외에 치료를 위해 지불한 비용 및 장례비를 포함함

- 하나의 사고로 수인에게 인적 손해가 발생한 경우에 손해배상총액에 대한 보험금액의 제한이 있는데, 결국 수인의 인적 손해가 발생한 경우 분배의 문제가 남고, 다양한 피해자의 모든 청구권은 동일하게 제한되는 것이 원칙임

- 예컨대 접수의 순서에 따라 달라져서는 안 됨

○ 배상금을 일시금이 아닌 연금으로 지급하는 경우에 연금의 합계가 보험금액을 초과하는 지를 환산하기 위해서는 일시금으로 계산된 최고액의

40) BGH VersR 2001, 387; NJW 2001, 1214; VRS 100, 176.
6%를 연간 지불하게 되는 최고한도의 연금이라고 계산하는 「도로교통법」 제12조 제1항 1호 및 2호에 근거한 것이어야 함

보험금액의 최고한도액은 다음과 같음

<table>
<thead>
<tr>
<th>[표 3] 보험금액의 최고한도액(42)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>인적 손해 (1인 기준, 일시금)</td>
</tr>
<tr>
<td>연금 (1인 기준)</td>
</tr>
<tr>
<td>수인의 손해 (일시금 총액)</td>
</tr>
<tr>
<td>수인의 연금 총액</td>
</tr>
<tr>
<td>물적 손해</td>
</tr>
<tr>
<td>재산적 손해</td>
</tr>
</tbody>
</table>


43) 「의무보험법」 제4조 제2항 제1호 c)목에 의해 재산적 손해의 인적 손해도

46 |
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

「도로교통법」 제12조에 따른 책임범위는 다음과 같다.

[표 4] 「도로교통법」상 책임제한범위

<table>
<thead>
<tr>
<th>1인 또는 다수 피해자, 일시금</th>
<th>최소 보험금액</th>
<th>7천 5백만 €</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>물적 손해</td>
<td>1천만 €</td>
<td>1백만 €</td>
</tr>
</tbody>
</table>

이를 정리하면 다음과 같다.

○ 최소보험금액은 1965년 이래로 인플레이션을 반영하여 인상되고 있음

[표 5] 항목별 최소보험금액

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>2002.1.1 이후</th>
<th>2008.1.1 이후</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>신체손해</td>
<td>2,500,000€</td>
<td>7,500,000€</td>
</tr>
<tr>
<td>물적손해</td>
<td>500,000€</td>
<td>1,000,000€</td>
</tr>
<tr>
<td>순수 재산적 손해</td>
<td>50,000€</td>
<td>50,000€</td>
</tr>
<tr>
<td>사망</td>
<td>7,500,000€</td>
<td>7,500,000€</td>
</tr>
<tr>
<td>다수 피해자의 경우</td>
<td></td>
<td>별도근거 있음</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(2) 일본

○ 대인배상보험에서 무한배상보험제도를 취하고 있음

○ 임의대인배상보험은 보험금액에 제한이 있는 유한배상책임보험과 제한이 없는 즉 무한배상책임보험으로 구분됨 44)

물적 손해에도 직간접으로 관련이 없는 손해를 말한다. 이에 대하여 자동차보험 약관 제10조 제1항도 통일한 취지의 규정을 가지고 있다.

44) http://www.enetnavi.com/kuruma/syurui.html 「보험보장법」 참조。
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

○ 보험회사 및 여러 상담기관에서는 이 중 무한대인배상보험을 보험가입자에게 추천하고 있는데, 그 이유는 다음과 같음
- 첫째, 최근의 판례를 보면, 배상액이 1억 엔을 넘는 사건이 점차 증가하고 있다는 점
- 둘째, 자동차보험에서는 다른 보험과는 달리, 억단위의 손해배상이 발생할 확률이 적으므로 보험료와 배상금의 관계가 정비례하지 않아 배상금의 한도액이 높으면 높음수록 보험료의 차(差)가 작아지기 때문에, 무제한으로 변경하더라도 보험료는 큰 차이가 없다는 점
- 셋째, 자동차사고가 일어나면 통상 보험회사가 대리하여 상대방과 교섭을 대행하지만, 그 배상액이 보험회사의 배상한액을 넘게 되면 보험회사가 교섭을 포기하는 경우가 발생하기 때문이라는 점을 이유로 든45)

○ 대물배상보험도 상한액을 제한하는 경우와 무제한의 두 가지 타입이 존재하는데, 이는 우리나라와는 다른 면임
○ 대인배상보험에서와 동일한 이유로 무제한대물배상보험을 가입자에게 추천하고 있음46)
○ 일본의 경우 임의책임보험에서 대인배상과 대물배상의 양자 모두에서 무제한배상보험을 채택하고 있음

라. 개선방안

☐ 대인배상책임보험은 현재 유한배상을 하는 대인배상 I과 유한보상과 무한보상 중에서 보험계약자가 선택하여 체결할 수 있는 대인배상 II로 나

III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

○ 자동차손해배상보험법과 그 시행령에 따라 대인배상 I의 최고한도는 1억 5천만원으로 제한되었고, 그 이상의 손해에 대하여 보험가입자가 입의배상책임보험에 해당하는 대인배상 II를 가입하였다면 이를 통하여 대인배상 I을 초과하는 범위에 대하여 피해자는 보험자로부터 보상을 받을 수 있음

○ 보험계약자는 대인배상 II의 담보범위를 무한범위까지 할 것인지 또는 유한으로 할 것인지를 선택하여 보험가입을 할 수 있는데 가입자의 90%를 훨씬 상회하는 경우가 무한보상을 선택함

☐ 보험에서 인수하는 보험자의 책임의 범위가 피보험자인 가해자의 책임의 범위 한도내에서 하는 것은 당연한 것이며

○ 근본적으로 사고를 야기하고 배상을 해야 할 자는 피해자(가해자)인데 피해자를 보호하기 위하여 가해자의 책임을 무제한으로 보험자가 인수하는 것은 책임법의 원리에 부합하지 아니함

○ 가해자가 부담하여야 하는 책임은 개인책임인 반면, 책임보험계약에 따라 보험자가 부담하여야 하는 보험에서의 위험분산의 원리에 의한 사회책임에 해당하는 것이므로 책임위험을 벗어나는 무제한의 보장은 과도한 것임

○ 가해자 자신도 스스로가 무한대로 배상을 하는 것이 용이하지 아니한데 이를 보험자의 무한보상이라는 계약조건 하에 보험단체에 전가하는 것은 보험의 기본원리에도 부합하지 아니함

☐ 책임보험제도는 피보험자에게 발생한 손해사고에 대한 배상책임으로 인한 피보험자의 재산상의 손실을 전보하는 것으로서 위험을 분산하는 것
이지는 피보험자도 현실적으로 가능하지 아니한 범위 이상으로 일방적으로 전가할 것이 목적은 아니고 유한보상으로 한정하여야 보험료의 인하 효과가 생김

책임보험에서 대인배상에서 보험자의 무한보상이라는 위험전가는 유한보상으로 조정되어야 함

3. 자동차책임보험 상 대물보험 요율체계에서의 위험분산

가. 개요

보험에서 위험리란 보험사고의 발생가능성(『상법』 제652조, 제653조) 내지 우연한 사고로 인한 경제적 불이익이 발생할 가능성을 의미함

여기에서의 사고발생 가능성은 보험사고가 반드시 발생할 필연성과 절대로 발생하지 않을 불가능성의 중간 개념이라고 봅

보험사고의 발생이 필연적인 경우라면 보험의 개입이 근본적으로 곤란하거나 또는 보험사고가 발생할 가능성이 전혀 없는 경우에도 역시 보험이 개입할 여지가 없기 때문임

위험의 실현에 대비하는 전체비용을 개인이 모두 부담하기에는 그 규모가 크거나 현실적으로 불가능할 수도 있어서 개별적 부담을 사회적으로 전가하는 방법 중 하나로서 보험제도가 이용됨

개인은 자신이 맞닥뜨린 위험을 피하거나(avoid), 수인하거나(accept), 줄이거나(reduce) 또는 전가(transfer)할 수 있는데 이 중 위험을 전가하는

47) 김은경·임채욱, 자연재해와 위험분산, 한양법학, 제26권 제1집 통권 제49집, 2015, 200면.
것이 보험제도로서 48) 일종의 위험의 분산이 되는 것임.

- 위험의 전가는 결국 피보험자의 위험을 보험자가 하는 보험급부를 통하여 위험이 전달되고 이러한 과정이 궁극적으로는 위험의 변화 내지 변형(risk-transformation)되는 결과로 되고, 이 위험의 변화 내지 변형의 과정은 정해진 범주 내에서 보험료를 지급함으로써 그 대가로 얻어지는 것임 49).

배상책임과 책임보험에서의 위험의 분배

- 보험에서 부보하는 위험 중에서 개인이 제3자에게 손해사고를 발생시키고 그로 인하여 배상책임을 부담함으로써 생기는 재산상의 손실을 보상할 것을 목적으로 하는 것이 책임보험제도임.
- 책임보험은 보험사고에 대한 자신의 책임 내지 책임위험을 보험이라는 제도를 통하여 보험자에게 보상책임으로 전가시키는 방식으로 운영됨.
- 사회의 규모가 커지고 책임법리가 복잡해지면서 개인책임으로 도저히 해결할 수 없는 것을 사회책임으로 전가하는 방식 중의 하나가 책임보험제도임.
  - 책임보험에 의하여 자기책임을 타인에게 전가할 수 있게 되는데, 50) 그 타인은 보험제도 하에서 사회적으로 구성된 위험공동단체가 되고 그러한 측면에서 이를 사회책임으로의 전가라고 볼.
  - 책임보험은 과실책임의 문제뿐만 아니라 엄격책임이나 무과실책임의

---

49) Bruck/Möller, VVG, Bd. 1(§§1-32), De Gruyter, 2009, § 1 Rn. 14.
50) 고평식, 책임보험계약법론, 삼지원, 1990, 29면.
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

문제를 해결하는 데까지 그 영역을 확장하고 있는데, 책임의 문제가 확장되는 것은 타인의 법익을 침해하였다는 결과의 발생 자체에 그것 책임의 귀속근거를 두는 것으로 위험책임에 그 터를 두는 측면이 있고 이를 사회적으로 최선 또는 최적으로 전보해주는 제도가 책임보험제도임

그러나 피해자보호의 측면에서는 그 수습방법이 비교적 효율적인 것은 사실이나 개인이 부담해야 할 책임의 전부 또는 무한으로 사회에 전가하는 것이 과연 평등인지에 대한 것은 사실상 의문이며, 일상의 범위 내지 평균적인 수준을 벗어난 자동차사고가액을 가해 피해보험자와 동일한 위험단체를 구성하고 있는 자들에게 고스란히 부담시키는 것이 위험분배의 정의에 걸 맞는 것인지도 의심스러움

과도한 위험 크기와 합리적인 위험분배

책임보험에 의한 손해사고의 해결은 사회책임으로의 전가를 통하여 사회적 비용으로 해결하는 것인데, 그 사회적 비용이 폭발적으로 늘어나고 있음

- 그 원인에는 고가자동차가 급증하였고, 그 급증한 비율만큼 손해사고율이 높아지는 모수의 변동폭이 커졌다는 것임

- 책임보험에서 부보하는 대물사고와 관련한 보험비용이 과거에 비하여 더 증가하는 이유는 가해차량에서 기인하는 것보다는 피해차량의 손해사고 해결에 대한 비용발생에서 비롯되며, 피해차량의 원상회복과 관련하여 투하되는 비용의 산정이 불합리하거나 불균형적인 경우에도 그 사회적 비용은 더욱 증가할 수밖에 없게 됨으로써 자동차책임보험에서 사회적 비용은 적·간접적인 것이 원인이 되어 증가하는 추세에 있음
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

- 직접적인 측면이라 함은 고가자동차의 부품비, 공임 또는 도장비 등
  의 수리비가 국산차 대비하여 고액이라는 것이어서 고가차 중 특별
  수입차 수리의 경우는 국산차에 비하여 부품은 4.7배, 공임은 2.0배
  그리고 도장의 경우는 2.3배에 달함51)

- 간접비 측면에서는 자동차사고로 외산차 대차비와 추정수리비 지급
  이 국산차 대비 3배 이상이어서 이도 또한 사회적 비용 증가의 원
  인이 되고 있음52)

- 자동차에 노출된 도로상황 등의 운전환경은 동일하지만 지나치게 고가
  인 자동차의 출현이 보편적인 위험의 크기를 크게 상회하는 고비용을
  초래함

- 과연 이러한 사회적 비용을 사회적 책임이라는 이름하에 가해차량의 보
  험위험단체에 일괄적으로 전가하는 것이 합당한 것인지를 판단하여야
  함

- 자동차의 고가화와 수입차의 큰 폭의 증가로 인한 위험분배의 문제는
  고가의 국산자동차 내지 수입차 보유자 내지 운행자에게 일부 담당하게
  하는 것이 위험분산의 원리에 합당하다고 봄

- 과도한 사회적 비용을 증가시킨 만큼은 아닐지라도 적어도 평균 이상
  의 사회적 비용을 초래한 증가요인에 근거하여 이를 보유자 내지 운행
  자에게 일부 담당하게 하여 위험의 합리적 분산을 도모하고자 함

- 이는 책임보험이 반영하고 있는 위험책임이론과도 취지가 같음

51) 기승도이규훈, 자동차보험에서 고가자동차(외산차) 문제 해소방안, 외제차자동차
  차보험 제도개선 관련 정책토론회 자료, 2015.7.28. 32면.
52) 기승도이규훈, 자동차보험에서 고가자동차(외산차) 문제 해소방안, 외제차자동차
  차보험 제도개선 관련 정책토론회 자료, 2015.7.28. 33면.
위험의 분배에서 그 위험의 전가 정도가 보편적으로 예견할 수 있으나, 수인할 수 있는 정도를 넘어설 만큼 과하다거나 또는 전향적이거나 보편타당한 범위에서 새로운 위험분산방법을 재고해야 함.

위험의 전가와 분산이 보험이라는 제도적 장치를 통하여 이루어진다면, 그것이 합리적인 기대를 현저히 벗어나는 정도에 해당한다면 이는 정의관념에 반한 여지가 있어 조정이 대상이 될 수 있음.

목적물의 가액에 단순비교가 곤란한 정도로 매우 커다란 가격차이가 있는 고가차량과 저가차량의 사고처리에 있어서 위험의 실현과 관련한 1차적 원인은 사고의 발생을 초래한 가해자에게 본질적으로 있는 것이지만, 평균을 훨씬 상회하는 비용의 증대를 초래한 원인은 피해자에게 있음으로 이를 합리적인 위험의 분배차원에서 조정할 수 있는가 하는 의문에서 관련문제를 접근함.

나. 고가차량의 대물사고와 손해배상체계

(1) 자동차 차량가액의 고가화

자동차 운행대수의 증가분에 비례하여 고가차량이 그 만큼의 비율만큼 증가한 것이 아니라 "보험법" 원리를 반영할 여지도 없이 상대적으로 급격하게 증가했음 53)

주로 고가차량이 현실적으로 수입차량이고 그러한 차량의 보편적인 특징이 국토교통부의 보고에 따르면 평균차량가액이 국산차대비 약 3배

---

53) 2015년 6월말 현재 외산차 등록대수는 전체의 5.5%로 110만 9천대를 넘어있고, 최근 5년간 자동차등록대수의 연평균증가율은 2.9%인데 반하여, 외산차의 연평균증가율은 21.8%로 급격한 증가세를 보이고 있다. 행자부, 연도별 자동차 등록추이, 2015.
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

수준이고 고배기량의 차량임 ⑤ ④

(2) 수리의 고비용과 위험분산

○ 사고발생시 그 수리비 및 부품가격이 일반 차량에 비하여 월등히 비싸다는 테 ⑤ ⑤에 문제가 있음

○ 수입차 수리비가 국산차의 3배가 넘어서기 때문에 자가차인 가해차량이 고가 피해차량에 대한 사고로 고액의 보험금이 지급됨

○ 그로 인한 할증으로 일반적인 경우보다 더 높은 보험료를 부담하게 됨

○ 이 문제는 가해차량 운전자의 기본적인 보험요율이 높아지는 원인이 되는 것 외에도 자동차보험 수리비 증가가 전체 운전자의 보험료 증가를 부추기는 원인이 됨

[표 6] 대물배상금액만을 고려한 경우 산출사례 I

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>국산차</th>
<th>수입차</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>수리비</td>
<td>296만원</td>
<td>1299만원</td>
</tr>
<tr>
<td>과실비율</td>
<td>50%</td>
<td>50%</td>
</tr>
<tr>
<td>배상책임금액</td>
<td>650만원</td>
<td>148만원</td>
</tr>
<tr>
<td>할증기준금액</td>
<td>할증</td>
<td>할증안됨</td>
</tr>
<tr>
<td>(200만원 기준)</td>
<td>(3년간 유예됨)</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

54) 보험개발원이 자기차량손해보험 2014년 기준으로 보고한 자료에 따르면 국산차는 평균 1,162만원, 외산차는 3,453만원에 달한다.
55) 외산차 평균수리비, 대차비 및 추정수리비는 국산차 대비 3배 이상 거의 4배 정도 많이 지급되는 것으로 나타났다. 평균수리비는 국산차가 95만원, 외산차가 275만원, 평균대차비는 39만원과 137만원 그리고 평균추정수리비는 66만원과 234만원이다(보험개발원 2015년 자료).
56) 이 할증금액에 대한 기준은 운전자의 개별요율이나 보험사마다 상품별 기준이 다르지만 이러한 기준은 이상의 비교에서 배제하고 단순히 국산차와 수입차의
위의 표는 국산자동차와 수입차의 평균수리비를 기준으로 하여 과실비율이 동일한 경우를 대상으로 한 계산값임

이 경우에는 국산차만 할증의 대상이 되는 모순이 있음

[표 7] 대물배상금액만 고려한 경우 산출사례 II

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>국산차</th>
<th>수입차</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>수리비</td>
<td>296만원</td>
<td>1299만원</td>
</tr>
<tr>
<td>과실비율</td>
<td>20%</td>
<td>80%</td>
</tr>
<tr>
<td>배상 책임금액</td>
<td>260만원</td>
<td>236만원</td>
</tr>
<tr>
<td>할증기준금액</td>
<td>할증</td>
<td>할증</td>
</tr>
<tr>
<td>(200만원 기준)</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

(3) 사고비용의 전가와 위험분산

(가) 전제사건

자동차사고에서 과실비용이 저가의 국산차 20%, 고가의 수입차가 80%여서 손해사고의 원인채권이 수입차에 둔다는 경우

저가의 국산차는 과실비용이 20%에 불과하는 피해사상에 해당함에도 불구하고 현실적으로 고액의 배상책임금액을 부담하여야 함

또한 저가의 국산차는 20%의 과실비용에도 불구하고 책임보험료 할증의 대상이 되는 모순이 있음

저가 국산차의 손해사고에 대한 낮은 과실비용에도 불구하고 배상 책임의 금액이 다른 이유는 다음과 같음

평균수리비를 기준으로 하여 과실비용으로 나누어 설명하려는 것임.
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

○ 결정적으로 서로 현격하게 차이가 나는 차량가액에서 비롯됨

○ 차량가액을 근거로 한 고가의 부품비 및 수리비 등에서 격차가 있기 때문

(나) 과도하게 불균형한 위험의 크기와 그 원인

☐ 보험연구원의 발표에 따르면 수입차의 수리비가 높은 이유는 순정부품의 독점공급체계가 가장 큰 원인이 되고 있으며, 수입차의 부품의 대부분이 수입 딜러업체가 독점적으로 수입하여 유통하는 유통체제에 있다는 것임

☐ 보험개발원의 연구결과에 따르면\(^{57}\) 외제차의 평균수리비는 국산차의 2.9배 정도이고, 실제로 외제차의 수리건당 부품비는 국산차의 5.4배가 넘는다고 하며, 이에 보험이 부담하는 대차가까지 포함하면 국산차에 비하여 3.6배가 넘는 수입차량의 대차비는 자동차보험의 정상적인 운용을 방해하는 결정적인 요인임

○ 수입차량에 대한 손해사고의 보험상 부보는 수입차 소유자나 운전자의 차량보험에서 해결하는 것과 자동차사고 가해자의 차량의 대물배상책임보험에서 하게 되는데, 자기차량에 대한 재물보험, 즉 차량보험은 수입차량의 가액을 기준으로 하여 보험료가 부과되기 때문에 이 부분에서는 다른 차량에 대한 형평성 시비가 크게 생겨날 여지는 적음

○ 반면 책임보험의 관점에서 보면 보험사고를 일으킨 가해차량의 보험단체 측면에서는 사고 상대자의 차량종류에 따라 부담하게 되는 보상액은

\(^{57}\) 보험개발원, 자동차보험 수리비 5조 1,189억원으로 사상 최고치 기록, 보도자료 2014. 12월 19일.
평균 3배 이상이 되지만, 수입차량이 가해차량인 경우 보통의 국내생산 차량에 일으킨 사고로 그 수입차량이 속한 보험단체가 부담할 보상액은 1/3 정도만큼 비교적으로 높아서 고가차에 적용되는 보험료보다 고가차 때문에 지급되는 보험금이 더 많은 현상이 계속되고 있음\(^58\)

위험분배의 왜곡

- 책임보험료의 부과는 사고율이나 운전경력 및 성별에 따라 다를 뿐, 그것이 고가의 수입차량이 되었던 저가의 국산차량이 되었든 기본요율은 동일하므로 사고가 발생하면 저가자동차는 고가 수입차량에 대한 사고로 자신의 보험자를 통하여 높은 보험금을 부담하지만, 고가자동차의 저가자동차에 대한 사고에 대하여는 낮은 대물담보가 있게 되어 사고의 피해 차량의 종류에 따라 보험단체에 미치는 영향은 심각함
- 이는 오로지 과실책임의 부과방식에 따른 결과인데 저가의 국산차의 고 가의 수입차에 대한 손해사고 부담은 위험분배의 차원에서 형평성이 왜 곡된 측면이 있음
- 물론 여러 보험사가 다양한 보험계약자, 즉 고가 수입차량 소유자인 보험계약자와 저가 국산차 소유자인 보험계약자를 꼭고류 위험단체의 구 성원으로 하여 운영하기 때문에 보험사 입장에서는 모든 위험을 다 총 합하면 그 비율이 다른 보험사와 사이에 불균형의 문제가 생기지 않을

\(^{58}\) [표 8] 외산차 지표추이 비교

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>2010년</th>
<th>2011년</th>
<th>2012년</th>
<th>2013년</th>
<th>2014년</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>대수</td>
<td>3.1%</td>
<td>3.6%</td>
<td>4.3%</td>
<td>5.2%</td>
<td>6.3%</td>
</tr>
<tr>
<td>수입보험료</td>
<td>6.1%</td>
<td>7.3%</td>
<td>8.2%</td>
<td>9.4%</td>
<td>11.3%</td>
</tr>
<tr>
<td>대차비</td>
<td>19.5%</td>
<td>21.4%</td>
<td>24.2%</td>
<td>26.4%</td>
<td>31.4%</td>
</tr>
<tr>
<td>부품비</td>
<td>17.0%</td>
<td>19.2%</td>
<td>22.4%</td>
<td>24.7%</td>
<td>27.4%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<자료: 보험개발원 2015>
수 있으나, 사고를 일으키지 않거나 사고의 반도수가 적은 보험계약자 입장에서의 이해관계는 그러하지 아니함

○ 손해사고가 될 원인사고를 근본적으로 일으키지 않았다면 손해에 대한 책임도 부담하지 않았을 것이라는 일반 불법행위책임인 과실책임의 원리를 그대로 적용하여 과실 비율에 따라 위험을 분배하기에는 책임사고의 부담정도가 지대하게 됨

○ 상대적으로 몸집이 아주 작고 힘 약한 다윗이 그 팔로 몸집이 매우 큰 골리앗의 몸을 살짝 스쳤는데(20%의 과실), 동시에 골리앗이 큰 다리로 다윗을 걷어차서(80%의 과실) 생긴 손해의 결과를 치유하는 비용이 20%의 과실있는 다윗이 총 손해의 대부분을 떠안아 현저하게 큰 비용을 부담하는 반면, 골리앗은 그러하지 않다면 이는 형평하지 아니한 위험의 전가이고 위험분배가 왜곡된 것임

(다) 공평타당한 위험배분을 위한 위험분산의 방향

○ 잠재적 위험의 크기가 상대와 비교했을 때 서로 동일하지 아니함에도 불구하고 절대적인 과실비례에 따라 위험을 부담하는 것은 합리적이지 아니함

○ 잠재적 위험의 크기를 상대적으로 크게 보유한 자가 위험의 실현에 따른 손해를 치유하지 않으면 위험회복하는 데에 소요되는 사회적인 비용을 과도하게 상대에게 전가한 위험원인도 하나의 위험으로서 책임보험 대물배상 부분에 환산해야 할 것으로 판단됨

(라) 대물사고책임의 부과와 위험책임이론의 전개

☐ 책임보험의 기본원리와 적용의 확대
사회적 불법행위에 의한 개인책임의 과중함으로 인하여 사회책임으로 전환된 것이 책임보험의 원리임

기본구조는 과실책임의 원리에 바탕을 두지만 문명의 이기활용으로 인한 예측하지 못한 손해를 입은 피해자의 구제가 어렵다고 보아 이 책임의 원리를 무과실책임의 원리로까지 확대했음

불측의 큰 위험의 크기에 대하여 발생한 책임보험의 기능을 재고해 볼 필요가 분명하다

위험책임이론의 적용

무과실책임을 인정한 자동차보유자책임과 관련한 「자배법」의 취지에 해당하는 책임의 원리를 독일에서는 위험책임(Gefährdungshaftung)이라고 함

이는 허용된 범위에서 한 행위로 인하여 자신의 환경에서는 피할 수 없는 어떠한 위험을 현실화시킨 것에 대하여 배상의무를 부담하는 것을 의미함

- 주로 동물보유자, 자동차보유자, 제조물책임에 있어서 제조자 등에게 부여되는 엄격한 책임이기도 함

- 자동차보유자책임 외에도 자동차운행 관련하여 이 위험책임이론을


60) Bruck/Möller, VVG De Gruyter, (§§100-124) 2013, § 100, Rn. 44.

61) 자동차 운행자에게 무과실책임 내지 무과실책임에 가까운 책임을 저우고 있어 면책을 극도로 제한하는 것이 자동차운행사고의 배상책임주체로 이는 민법의 과실책임의 원칙과는 다른 취지에서 이해하여야 한다. 박세민 자동차보험법
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

확장하여 적용할 여지가 있음

- 위험책임이론은 오로지 위험전가를 통하여 손해를 감소시키는 것에 의미가 있음\(^{62}\)
  - 다만 일상생활에서 거대한 위험이나 일반적이지 아니한 위험을 허용함으로써 과실책임으로는 그 책임을 조정하는 것이 더 이상 용이하지 않을 때 위험책임이론이 필요함

- 여기에서 필수적으로 당당한 주의라는 것이 더 이상 위험을 회피하는 것만이 아닐 뿐, 위험을 적정한 범위에 맞추는 것 내지 위험을 통제하는 것에 그 의미가 있음\(^{63}\)

- 위험의 영역 안에 있는 자는 가능한 한 그 위험의 크기가 커지지 않도록 손해를 감소시킬 의무가 있음\(^{64}\)

- 즉 특정위험에 노출되어 있고 그 위험에 관련되어 있는 자들은 위험실험이 불가피한 경우, 손해를 최대한 감소시킬 의무가 있음

  - 이 의무는 비단 가해차량의 운전자뿐만 아니라 피해차량의 운전자에게도 부과됨

  - 이는 일중에 문명의 이기인 자동차를 운행함으로써 내재된 위험을 활용하고 있기 때문임

- 위험책임이론에 따라 위험을 실험하거나 위험전가로 인하여 손해의

---


\(^{63}\) Erwin Deutsch, Allgemeines Haftungsrecht, Carl Heymanns Verl. 1996, S. 9, Rn. 10.

\(^{64}\) Erwin Deutsch, a.a.O., Unerlaubte Handlung, S. 173, Rn. 355.
크기를 확대한 자는 그것에 의하여 생긴 손해에 대하여 과실의 유무를 불문하고 그에 대한 책임을 묻는 것임

- 그러한 측면에서 고가의 자동차를 도로에서 운전함으로 인하여 다른 운전자에게 비정상적으로 큰 손해를 야기하게 하는 위험요인으로 작용하는 것이 곧 위험을 직접적으로 실현하는 경우에 해당한다고 단정할 수는 없으나, 적어도 손해의 크기를 과도하게 확대시킨 책임은 있음

위험책임이론의 적용을 위한 전제조건

- 위험책임이론의 전제조건은 우선 위험이라고 하는 것이 존재하여야 하고, 그 위험을 현실화하여야 하며 불가항력적인 상황이 아니어야 함
- 특히 제조물책임과 같이 확장된 위험책임론에 따르면 행위자가 위험한 영역에서 활동하고 있는 정도이면 적용
- 이러한 전제하에서의 위험책임은 과실책임이론과는 달리 그 외의 책임과 관련한 구성요건을 요구하지 아니하여 위법성 및 책임성 그리고 위반과 손해사이의 상당성을 필요로 하지 아니한다는 것에 기반하여 이 위험책임이론(또는 무과실책임론)을 확장하여 적용가능함

고가차로 인한 비정상적인 위험의 크기를 책임보험요율에 반영

- 동일한 운전환경에서 모든 차량의 가액이 동일한 경우라면 과실책임의 원리가 합당함
- 그러나 차량 가액에 큰 격차가 있고 그로 인한 가해차량의 위험공동단체의 대물배상에 대한 담보가 상대 차량의 고가여부 내지 수입차여부에

65) 여기에서 위험이라고 함은 무엇인가를 더 나른 상태로 변화시키는 것을 의미한다.
66) BGHZ 79, 259.
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

따라 매우 현저한 차이를 내는 ‘이것’은 저가의 가해차량의 전적인 위험부담의 문제가 될 수 없음

○ 그리므로 보통의 경우보다 타인에게 평균 이상의 과한 손해를 부담하게 할 불확실성만큼의 위험원인이 고가차량의 보유자에게 있다는 것을 전제로 이를 책임보험로 체계에 반영하여야 함이 타당하고 판단됨

다. 해외사례-독일사례를 중심으로-

(1) 자동차모델등급제의 특징

○ 자동차모델등급은 독일에서 등록된 모든 자동차모델에 대한 손해와 사고를 평가하여 반영한 것임

○ 차량보험의 경우 그 모델에 따라 보험요율을 제시하는 것 외에도 대물배상책임보험의 경우 대물사고의 담보와 관련하여 자동차모델에 따른 손해빈도 및 평균 손해금액 등을 기준으로 보험요율(위험률)에 차이가 있음67)

○ 자동차책임보험에서 모델등급은 자동차 제조자, 자동차의 종류 및 자동차 사용자의 운전법, 그리고 해당 자동차의 사고빈도수가 가장 우선적으로 영향을 미치는 반면, 재물보험인 차량보험은 교통사고 외에 도난, 화재, 유리파손 또는 자연재해를 통한 손해 등이 동급에 주요요인이 됨68)

67) Die Tarifmerkmale werden aus statistischen Daten ermittelt:
   Haftpflicht-Typklasse des Fahrzeuges (Schadenhäufigkeit und durchschnittliche Schadenhöhe)
   Vollkasko-Typklasse des Fahrzeuges (Reparaturkosten eines bestimmten Fahrzeugmodells)
특히 자동차모델등급은 손해에 대한 수요(Schadenbedarf)를 근거로 자수 평가를 하여 만들게 되는데, 이는 자동차의 유지비용(Unterhaltskosten)과 직결되는 것임.

(2) 자동차모델등급제의 기준근거

- 자동차모델등급은 보험협회(GDV)와 연방자동차청(Kraftfahrt-Bundesamt)의 구성원으로 모인 등급위원(Klassifizierungskommission)에서 결정하는데, 자동차모델등급의 변경 등은 자동차보험약관 제9a조에 의함.
- 특정 자동차모델에서의 손해빈도수와 평균적인 수리비용을 반영하는 모델등급제는 크게 세 가지 관점에서 자동차를 분류한 후 이를 세부적으로 다시 나누는 방식을 선택하는데, 전형적인 중견급자동차(Halbstarkeauto)를 중심으로 그 이하인 일반자동차(Rentnerauto)와 그 이상에 해당하는, 수리비가 고가인 상급자동차(Luxusklasse)로 구분함.
- 자동차의 모델과 관련해서 독일 보험자는 다음과 같은 기준을 가지고 있다. ① 자동차생산자번호 및 모델번호(차대번호), 모터세기, 배기량, 생산일, 운행방지장치(Wegfahrsperr), 운행기록 ② 지난 3년간의 각 자동차 모델의 손해비용, ③ 해당자동차모델에 대한 보험계약의 수로 나눈 금액, ④ 해당자동차모델과 동일한 자동차모델을 분류하여 지수

69) 보험사마다 다른 기준을 가지고 있지만 혼히 전차가액이 60,000€ 정도를 기준으로 한다.
70) 자동차모델등급은 자동차에 생긴 손해와 그것으로 인하여 발생한 차량수리비용을 지난 3년간 분석하여 고려하여 산정된다.

64 |
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

화하여 적용함\(^{71}\)

- 자동차모델의 위험률은 약 26,000개의 다양한 자동차 모델을 분류하여 적용함\(^{72}\) 전년도 손해율과 사고율(Schaden- und Unfallbilanzen)을 반영함\(^{73}\)

(3) 고가차량과 저가차량을 구분한 자동차책임보험의 자동차모델등급제

- 자동차책임보험은 총 16등급(10-25)으로 나남

- 자기책임보험인 재물보험의 경우 전손담보자동차보험(Vollkaskover-sicherung, 차량전부보험)은 25등급(10-34) 그리고 일부담보자동차보험(Teilkaskoversicherung, 차량일부보험)은 24등급(10-33)까지 나남(표 10)

- 예컨대 책임보험에서 자동차모델을 기준으로 운전자의 운전미숙도 등을 고려할 때 가장 낮은 단계인 등급 10(Typklasse 10)의 차량은 ① 운행자의 평소 주행거리가 매우 단거리이며, ② 지극히 주의력있는 운전방식으로 차를 운행하고, ③ 차에 대한 세심한 관리를 필요로 하는 구식 자동차(Oldtimer)가 이에 해당함(표 11과 표 12).

- 반면 빈번하게 가벼운 접촉사고를 일으키는 초보자모델로서 여기에 연동되는 자동차는 최고급의 자동차모델등급에 해당하는 것으로 가장 높은 단계로 유형화되는데 해당 차량이 전년도 대비 손해율이 높아지면 그 등급이 높아짐

\(^{71}\) http://www.gdv-dl.de/typklassenverzeichnis.html.


\(^{73}\) 우리나라는 자동차책임자기차량손해담보법과 관련하여 자동차모델등급제도를 운용하고 있다. 구체적인 분류표는 보험개발원, 2015년 자동차보험 차량모델등급 조정결과, 보도자료 2014년 12월 16일 참조.

- 반면 Skoda의 경우는 그 등급이 3단계 낮아져서 다음 년도부터 보험료부담이 적어지는 데, 다만 여기에서의 지수평가는 단순한 손해율 외에도 자동차의 가액을 기준으로 고가-중가-저가 자동차로 등급화하여 이를 함께 작용하여 계산한 것임.  

○ 등급이 바뀌어 책임보험의 보험계약자에게 보험료 부담이 많아지거나 적어지는 비율은 2016년에는 2015년을 대비하여 30%만 변동이 있는데 전체 14%는 더 낮은 등급으로, 16%는 더 높은 등급으로 변경된 것임.

○ 책임보험료 산정시 자동차의 가액에 따라 보험요율에 차등이 생김

74) 그 외 차량보험의 경우에도 동일한 이치로 적용이 된다.

[표 9] 차량전부보험상 자동차모델등급 2014

<table>
<thead>
<tr>
<th>제조사</th>
<th>자동차모델</th>
<th>모델등급 (신)</th>
<th>모델등급 (구)</th>
<th>변경</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hyundai</td>
<td>IX20 1.4(JC), 66kw</td>
<td>18</td>
<td>22</td>
<td>-4</td>
</tr>
<tr>
<td>Ford</td>
<td>C-Max 1.6(DXA), 88kw</td>
<td>19</td>
<td>22</td>
<td>-3</td>
</tr>
<tr>
<td>Hyundai</td>
<td>130 1.4(GDH), 73kw</td>
<td>22</td>
<td>17</td>
<td>+5</td>
</tr>
<tr>
<td>MB</td>
<td>B 200(246), 115kw</td>
<td>25</td>
<td>21</td>
<td>+4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<자료> 독일보험협회(GDV), 2015

- 고가의 자동차에 대하여는 그 비율에 따라 고액의 책임보험료가 부과되는 방식임

○ 이러한 제도가 궁극적으로 보험료를 인상하는 효과로 나타나는 것이 아니고 오히려 인하효과가 있음

- 독일보험협회(GDV) 자료에 따르면 1990년 기준 평균 책임보험료액은 Euro로 환산하여 269€이었으나, 2012년 기준 219€로 50€가 절감되었음76)

[표 10] 자동차보험 모델등급

<table>
<thead>
<tr>
<th>자동차보험의 종류</th>
<th>등급</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>자동차책임보험(Haftpflicht)</td>
<td>16 Typklassen (10 - 25)</td>
</tr>
<tr>
<td>자동차전부보험(Vollkasko)</td>
<td>25 Typklassen (10 - 34)</td>
</tr>
<tr>
<td>자동차일부보험(Teilkasko)</td>
<td>24 Typklassen (10 - 33)</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### [표 11] 책임보험상 자동차모델등급 2014\(^{77}\)

<table>
<thead>
<tr>
<th>제조사</th>
<th>자동차모델</th>
<th>변경</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Mercedes-Benz</td>
<td>B 180 (246), 90kw</td>
<td>-4</td>
</tr>
<tr>
<td>Volvo</td>
<td>V60 2.0 D4 (F), 120kw</td>
<td>-3</td>
</tr>
<tr>
<td>Skoda</td>
<td>Yeti 2.0 TDI 4X4(5L),103kw</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nissan</td>
<td>Juke 1.6 (F15), 86kw</td>
<td>+4</td>
</tr>
<tr>
<td>Citroen</td>
<td>C4 1.6 (N), 115kw</td>
<td>+3</td>
</tr>
<tr>
<td>Opel</td>
<td>Astra-J Sports Tourer 1.6 (P-J/SW),85kw</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<자료> 독일보험협회(GDV), 2014

### [표 12] 책임보험상 자동차모델등급 2015\(^{78}\)

<table>
<thead>
<tr>
<th>제조사</th>
<th>자동차모델</th>
<th>변경</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Citroen</td>
<td>DS31.6T(S), 115kw</td>
<td>-2</td>
</tr>
<tr>
<td>Kia</td>
<td>Cee’d 1.4(JD), 73kw</td>
<td>-2</td>
</tr>
<tr>
<td>VW</td>
<td>Golf VII2.0 TDI(AU),110kw</td>
<td>-3</td>
</tr>
<tr>
<td>Toyota</td>
<td>GT 86(ZN), 147kw</td>
<td>+4</td>
</tr>
<tr>
<td>Renault</td>
<td>Clio/Capture 0.9(R), 66kw</td>
<td>+4</td>
</tr>
<tr>
<td>VW</td>
<td>Jetta 1.2 TSI (16), 77kw</td>
<td>+3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<자료> 독일보험협회(GDV), 2015

\(^{77}\) 자동차모델에 따른 등급은 독일보험협회(GDV) 홈페이지에 게시된다.

라. 개선방안

☐ 자동차보험의 손해율이 매우 높음

- 손해율이 높은 이유는 근본적으로 보험사고가 빈발하는 면, 과거에 비하여 사고가 고액화 되는 면 그리고 손해율 악화에도 불구하고 자동차보험이 공보험적인 성향이 강해서 보험료를 쉽게 인상할 수 없는 구조에서 비롯된 것이기도 함

- 손해율이 높은 이유 중 하나는 보험사고 결과 및 보험자의 부보범위 판단과 관련하여 정치하게 계산되지 못한 위험률에서 비롯된 경우도 있음

- 자동차보험의 손해율을 높게 하는 것인 물건에 생겨난 손해사고 중 위험인의 불명확한 분석을 책임보험의 원리 내에서 새롭게 파악하여야 함

☐ 책임보험의 합리적인 운용을 위해서는 보험의 본질인 위험을 최대한 다양하고 충분하게 분산하고 분배하여야 함

- 자동차책임보험의 구조적인 측면에서 살펴볼 때 손해의 크기를 타인보다 잠재적으로 더 크게 보유한 자가 그 위험의 크기에 비례하여 보험료를 분담하는 것이 합리적임

- 자기차량손해를 담보하는 재물보험은 해당 자동차의 가액에 따라 보험료율이 달라지나 대물배상의 경우는 사고율에 따라 위험률을 정하고 있음

- 자동차사고 후 손해산정을 하는 경우 위험의 크기가 평균적인 크기보다 월등히 큰 경우를 보험료 산정시에 반영해야 함
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

- 자동차사고에서 저가차 자동차의 과실률이 고가차 자동차에 비하여 아주 미미함에도 불구하고(예컨대 10:90), 상대의 자동차가 고가차인 관계로 배상을 해야 할 금액이 오히려 과실률이 낮은 저가차 자동차쪽에서 현격히 많게 된다면 이는 공평성에 어긋남

- 고가차, 특히 고가 수입차 수리비의 고액화 및 특정 부품수급의 어려움으로 고비용을 요구함

- 운전을 하는 도로상의 여건이나 환경이 유사하거나 동일한 상황임에도 불구하고 비정상적으로 과도한 상대차량의 위험크기로 인하여 손해보상에서 불균형이 생김

- 고가차 운행으로 인하여 타인의 위험을 크게 만드는 것을 책임보험요율에 반영하여야 함

- 자동차모델등급을 재물보험인 자기차량보험에 적용하는 것과 동일한 원리로 자동차책임보험에도 적용시키는 것이 바람직함

- 고가차 모델에는 타인의 위험크기를 평균보다 더 크게 만든 위험원인을 보험요율 산출 때 반영함

- 자동차책임보험에서 운행차량의 가액에 따라 보험요율을 산정하는 방식은 보험료를 인상하는 효과는 아님

- 자동차 가액을 기준으로 고가-중가-저가 자동차로 등급화하여 이를 보험요율산정에 비례적으로 적용함

- 고가의 자동차에 대하여 고액의 책임보험료가 부과되고, 저가의 자동차에 대하여는 상대적으로 저렴한 보험료를 부과함

- 물론 이 경우 사고율을 반영하는 문제는 별개로 함
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

4. 자동차보험에서의 기타 위험분산제도

가. 개요

우리나라 보험요율의 할인할증제계가 다양하지는 아니함

특히 할인체계에 대한 연구는 부족하고, 실제 보험자가 보험계약자를 위하여보험료를 적극적으로 할인하려는 의지도 부족함

현재 0-26단계까지의 할인할증제계에 따라 7년 경력 이상을 기준으로 하고, 과실의 정도와 무관하게 보험료 지급 총액을 기준으로 가해자와 피해자 모두에게 동일한 할증률을 적용하고 있는데 이에 무사고 주기를 더 세분화하여 장기간 무사고인 경우에 대하여는 할인율을 지금보다는 더 대폭적으로 인정하고 자동차사고의 과실비율 정도에 따라 할인할증을 세분화하여야 함

할증구간의 세분화는 「보험법」상 위험분산의 원리에 부합하는 것임

나. 문제점

우리나라에서는 자동차보험료를 산출하기 위하여 적용되는 요소에는 차량종류, 배기량, 주운전자의 성별, 연령, 보험가입금액, 담보종류 등 26가지 요율산정 요소에 의함

자동차보험어서보험료 산출방법이 다양할수록보험가입자에게위험분산이공평하게되는것인데우리나라의경우는그위험분산방법이단순한편입
차량등급제(일명 자동차모델등급제)는 활용하고 있으나 지역등급제를 활용하고 있는지지는 아니함

지역등급제는 지역별 사고율을 계산하여 사고가 많이 발생하는 지역의 차량에는 보험료를 높게, 사고가 상대적으로 적게 일어나는 지역에서는 보험료를 낮게 적용하는 방식으로 지역별 요율차등화제도를 활용하고 있는 해외사례가 많은데, 이 등급제는 차량의 종류(예컨대, 자동차, 전동차, 화물차, 농업용 차량 등)에 따라 지역적 특성을 적용하여 보험요율을 나누는 것인데 지역이기주의에 의하여 이를 세분화하는데 난항이 있음

다. 해외사례

(1) 영국

영국은 개인자동차보험의 리스크를 산정하기 위해 가입자의 연령, 차량의 유형(가정용 승합차에 비해 스포츠카는 보험료가 인상됨), 사고이력, 운전습관, 이동경로, 거주지, 주차장 상태, 블랙박스 또는 주행보조장치의 여부, 직업 등에 대한 정보를 최대한 수집하여 반영함

2012년 유럽사법재판소(ECJ)의 판결에 따라 2012년 12월 이후 자동차보험료 산정 요소에서 남녀평등에 따라 성별에 따른 구분을 제외한 바 있음

- 그 결과 (역설적이지만) 2013년부터 25세 이하 여성 운전자의 보험료는 (사고율이 높은 25세 이하 남성 운전자의 영향으로) 더 인상됨 79)

영국은 No Claim bonus 또는 No Claim discounts 정책을 시행하고 있음

III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

는데, 이는 각보험자가 자유로이 기한을 정하고 그 기한 내에 청구 건수가 기준 미만일 경우 보험료의 인하 혜택을 부여하는 제도임

- 예를 들어 기준이 기한 내 1건 이하일 경우 30%의 인하, 기한 내 5건 이하일 경우 60% 인하 혜택을 받을 수 있음
- 청구 없는 기간이 길수록 더 높은 인하율을 얻을 수 있음

○ 기타 보험자의 경우 protected discount 정책을 시행하고 있는데 이는
  No Claim discount 적용 대상인 가입자가 그 기간을 3~5년 이상 유지할 경우 보험료를 추가 인하하거나 본인부담 비율을 축소하는 혜택을 부여하는 정책임\(^{80}\)

○ 자동차보험에 텔레메틱스기법을 활용하여 다양한 요율체계를 가지고 있는데 GPS를 이용한 안전, 보안, 인터넷, 통신 등을 결합한 OnStar 서비스가 이루어진 것이 1994년으로 GM의 캐디락에 장착하면서 일종의 텔레메틱스가 시작임\(^{81}\)

○ 최근 유럽전역에서 ‘E-Call’ 비상호출시스템을 통해 사고가 발생했을 경우 자동으로 SOS-Signal로 전송하여 통제하는 시스템을 운용함
- 이를 위해서 SIM-Card를 이용하는 경우도 있음\(^{82}\)

○ 영국 정부와 보험사는 주행보조장치의 이용을 장려하면서 보험료의 인하를 보상으로 제공하고 있음

\(^{80}2013. \text{https://www.abi.org.uk/}\)
\(^{82}\text{http://autodefekt.net/nachricht.php?MESSAGEID=7697}.\)
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

- 주행보조장치의 이용은 보험자로 하여금 가입자의 주행습관 정보를 수집하여 이러한 정보를 계약에 반영할 수 있도록 하는 것임

- ABI는 이러한 주행보조장치를 최대한 활용하는 것이 소비자와 보험자 모두에게 장기적으로 이득이 된다고 보고, 주행보조장치의 기술 표준과 최소 요구 등을 합의한 바 있음

○ 또한 2008년 이후로 비즈니스 분석 어플라이언스를 사용하는 인슈어더 박스(insurethebox)라는 회사를 통해 운전 습관을 분석하게 하여 안전하게 운전하는지에 따라 보험료를 책정하고 있음 83)

- 영국의 17세에서 25세 사이의 젊은 운전자들에게 결정적인 호응을 얻고 있음

- 영국 보험시장에서 인지도가 높은 NEU Mutual 보험사가 텔레매틱스 기법을 자동차보험에 도입하고 있으며 이 보험 분야에서 제2위의 고객 만족도(84%)를 보이고 있음

(2) 독일

(가) 개요

□ 독일의 경우는 보험요율 산정함에 있어서 경성요율기준과 연성요율기준으로 구분하고 경성요율기준은 객관적 기준과 주관적 기준으로 나뉨

○ 경성요율은 전통적 및 통상적인 기준으로서 인정된 것이며 주로 이는 보험요율체계에서 기본적인 기준으로 제공되는 것임

○ 독일의 경우는 기본적으로 세 가지 요소를 혼합하고, 보험사가 기본적...
III. 자동차보험제도의 문제점과 개선방안

인보험요율모델 외에 주로 연성요율기준을 자유롭게 적용시키는 것으로하는 방법을 선택함\(^{84}\)

- 여기에서 위험요소 중 운전자와 관련된 위험보다는 운행기기인 자동차와 관련된 위험을 반영하는 편임

- 전통적이고 객관적인 위험의 분류가 다양하면 할수록 그리고 세분화될수록 그로 인한 위험분산은 정의관념에 부합하고 형평성이 확보될 수 있다고 판단한 듯함

- 객관적인 요율기준으로는 자동차의 종류, 사용방법, 배기량, 자동차등급, 좌석수, 자동차등록지역, 자동차 출력, 자동차 색상, KW-세기, 등록연수 등의 위험과 관련된 것임

- 주관적인 요율기준으로는 주로 보험계약자와 그 관련된 자에 관한 것으로 직업, 성별, 가족관계, 나이, 운전면허취득연수 및 무사고체계의 범위에서 손해경과과정(즉 손해의 빈도수나 손해의 평균치)이 종합적으로 고려함

- 연성요율기준은 연간운행기록, 주차장 이용, 타인을 통한 자동차의 이용, 특별 운전연습경력, 동계타이어활용, 공공 대중교통의 활용 등이 이에 포함됨\(^{85}\)

\(^{84}\) 유럽의 경우보험요율자율화에 의하여 다양한보험요율체계가 운용되고 있다.

\(^{85}\)Feyock/Jacobson/Lemor, Kraftfahrtversicherung, C.H.Beck, 2009, Vor § 5 PflVG, Rn. 5.
[그림 1] 자동차보험요율산출근거

Tarifmerkmale der Kfz-Versicherung (자동차보험요율산출근거)
Diese und andere Faktoren beeinflussen den Versicherungsbeitrag.

[그림 설명을 통해 자동차보험 요율산출근거를 보여줍니다.]

<자료> 독일보험협회(GDV), 2015

(나) 건수제

☐ 무사고할인체계(Schadenfreiheitsrabatt-System: SF-System, 표-1)\(^{86}\)을 1965년부터 적용하고 있는 독일의 경우 자동차책임보험과 차량전부보험의보험자에게 손해사고를 통지하면 보험료가 증액되는 건수제를 운용하고 있음

☐ 수년간 무사고를 유지하는 보험계약자는 할인이 되므로 보험가입자의손해사고의추이는 매우 중요한 의미를 가짐

---

\(^{86}\) 독일에서는 이를 손해등급(Schadenklasse)체계라고 달리 칭하기도 하고, 오스트리아에서는 Bonus-Malus-Regelung이라고 한다.
보험계약이 무사고할인의 대상인지 또는 그 반대 상황인지에 대한 관절 기간은 역년(曆年)을 기준으로 하는데, 이는 총 1년에서 25년을 기준으로 하여 한 등급마다 무사고 1년을 기준으로 승급되어 매 SF-등급은 1% 귀속되는데 100%를 기준으로 할인 또는 할증이 있게 됨.

이러한 할인할증제도는 현재의 보험계약상 손해경과뿐만 아니라 과거의 자동차보험계약의 추이를 함께 고려하게 되는데, 책임보험에서의 할증손해의 원인은 자신의 자동차에 대한 손괴에서 오는 것이 아니라, 책임계약자가 자신의 입장에서 상대자의 차량에 손상을 입혀 그로 인해 배상책임을 부담하는 것에서 생겨나는 것임.

반면 차량전부손해의 경우는 보험계약자 측의 차량의 손괴에서 생겨난 할증손해의 원인에서 찾는 것이므로 서로 기준은 다름.
- SF-등급 1(100%보험료)을 기준으로 하여, 예컨대 ‘책임보험료 30 = 70% 할인 및 차량전부보험료 40 = 60% 할인, 책임보험료 140 = 40% 할증 및 차량전부보험료 130 = 30% 할증’으로 인식됨(표 13)87)
- 보험계약이 종료하면 보험자는 지체없이 계약기간 동안 발생한 손해의 건수와 통지된 손해에 대한 정보를 주어야할 의무가 있음88)

87) 독일에서 무사고할인은 최고 75%이고 사고에 의한 할증의 최고는 260%로 기록된다, www.vorsorgebote.de/haftpflichtversicherung-kfz-haftpflicht-1527/print/.
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

[표 13] 무사고등급에서의 할인에서의 등급과 보험요율

<table>
<thead>
<tr>
<th>무사고기간</th>
<th>SF-등급</th>
<th>책임보험 보험요율</th>
<th>차량전부보험 보험요율</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>25년 초과</td>
<td>SF 25</td>
<td>XX</td>
<td>XX</td>
</tr>
<tr>
<td>24년</td>
<td>SF 24</td>
<td>XX</td>
<td>XX</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>1년</td>
<td>SF 1</td>
<td>XX</td>
<td>XX</td>
</tr>
<tr>
<td>1년 미만</td>
<td>SF 1/2</td>
<td>XX</td>
<td>XX</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[표 14] 사고의 경우 할증: 책임보험/차량전부보험

<table>
<thead>
<tr>
<th>등급</th>
<th>1회 사고</th>
<th>2회 사고</th>
<th>3회 사고</th>
<th>4회 이상 사고</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>25</td>
<td>XX</td>
<td>XX</td>
<td>XX</td>
<td>XX</td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td>:</td>
<td>:</td>
<td>:</td>
<td>:</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(다) 지역등급제

독일은 자동차보험에서 지역별 요율차등화제도를 활용하고 있음.

지역등급제(Regionalklasse)는 차량의 종류(예컨대, 자동차, 전동차, 화물차, 농업용차량 등)에 따라 지역적 특성을 적용하여 보험요율을 나눔

지역등급제는 책임보험과 차량보험에 모두 적용되고 보험자가 보험요율에 대한 조사를 하는데 시행당시인 1967년에는 보험계약자의 주거지역의 크기에 따라 나누었고 지금과 같이 세분화된 분류에 근거한 등급제는 1977년 이후부터임

- 지역등급제는 자동차가 주로 운행되는 지역의 특수한 위험이 고려되는 데 여기서 특수위험이란 자동차비중(교통수요), 기후조건(예컨대 우박이나 연수, 밤도나 방향성) 등, 지역적 특성(예컨대 지형의 평평한...
조도, 언덕이 많은 지역인지 여부), 자동차도로의 상황(비좁은 정도, 골든 길, 등고나는 정도의 수월성 등)을 통하여 구분됨.

- 지역등급제는 독일의 모든 보험자(다만 책임보험, 차량전부보험, 차량 일부보험을 구분하여)의 손해보상금액과 연관이 되고 이때 차량종류에 따른 손해보상금액은 피보험차량을 등록한 지역에서의 최근 5년간의 손해추이를 종합하여 계산하게 됨.

○ 손해보상금액을 차량에 대한 보험계약의 수로 나누어 손해율을 계산한 평균손해율이 해당지역의 지역등급이 되는 것임바, 모든 차량등록지역의 손해율은 100을 기준으로 손해율지수값 (예컨대 A 지역 등급 104에서 107)으로 나타남.

○ 2007년 자동차등록에 관한 법령(FZV)에 따라 지역등급제에서의 지역은 등록대상인 자동차가 주로 운행되거나 차량이 있는 일반적인 위치를 중심으로 하는 것이 아니고 보유자의 주거지를 중심으로 함(FZV 제46조 제2항).

(라) 기타 요소

☐ 이상의 세 가지 기준이 되는 보험요율산정요소 외에도 보험자는 자유로운 보험요율산정방식을 운용할 수 있음.

☐ 보험계약자의 나이, 기타 운전자의 수와 나이, 보유자의 변하취득시기, 자동차의 신고, 주차장의 구비여부(89), 보험계약자의 직업(90), 연간 운행거리, 16세 미만의 자녀와 동거여부 또는 기차할인권(Bahnkarte) 소지여

89) 다만 이 기준은 2007년 이후 독일보험협회의 권고에 따라 책임보험에서는 적용시키지 아니한다.
90) 참고로 공무원과 공직 업무종사자의 경우에는 더 낮은 보험요율이 적용된다.
부 등이 보험요율을 결정하는 요소로 사용됨

(3) 일본

(가) 개요

☐ 자동차의무보험요율은 손해보험요율산출기구의 요율을 그대로 사용하는 체제임

☐ 운전자 등의 요율요소는 반영되지 않고 자동차 단위로 금액이 결정되는 방식으로 No Loss-No Profit\(^1\) 원칙 하에 수시로 조정되고 있음

☐ 자동차보험의보험 요율은 자동차 타입 및 용도, 차대번호, 운전자 연령, 운전자의 범위, 차량 안전장치 장착 여부 등에 따라 리스크 등급을 구 분함

☐ 등급요율 결정시, (1) 운전자 연령, (2) 운전자 성별, (3) 운전 경력, (4) 운행목적, (5) 연비, (6) 지역, (7) 자동차 타입, (8) 다중차량소유권, (9) 안전장치 부착 등 9개 요인을 감안하여 요율산출 및 언더라이팅을 함

(나) 개인등급제도

☐ 개인등급제도란 사고를 내지 않은 사람의 보험료는 저렴하게, 사고를 일으킨 사람의 보험료는 페널티로 높게 만드는 제도임

☐ 현재 자동차보험에서는 '나이', '면허증의 색', '주행 거리', '살고 있는 지역' 등의 개개인의 정보를 세분화하여 그 세분화된 정보를 '사고를 일으킬 위험'으로 변환하고, 이에 따라 보험료를 부담시키는 "위험세분형자동차보험"이 주류임

\(^{1}\) 자동차보험(의무) 운영에 있어서 손실도 이익도 없어야 된다는 원칙
선택된 텍스트의 자연어 표현은 다음과 같습니다.

이 위험을 가장 단적으로 나타내는 지표가 실제로 사고를 일으킨 적이 있는지 여부임

[표 15] 위험세분형자동차보험의 개인등급구분

| 등급 | 무사고 | 사고 유
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1 등급</td>
<td>+ 64 %</td>
<td>+ 64 %</td>
</tr>
<tr>
<td>2 등급</td>
<td>+ 28 %</td>
<td>+ 28 %</td>
</tr>
<tr>
<td>3 등급</td>
<td>+ 12 %</td>
<td>+ 12 %</td>
</tr>
<tr>
<td>4 등급</td>
<td>△ 2 %</td>
<td>△ 2 %</td>
</tr>
<tr>
<td>5 등급</td>
<td>△ 13 %</td>
<td>△ 13 %</td>
</tr>
<tr>
<td>6 학년 (F)* 1</td>
<td>△ 19 %</td>
<td>△ 19 %</td>
</tr>
<tr>
<td>7 등급 (F)* 1</td>
<td>△ 30 %</td>
<td>△ 20 %</td>
</tr>
<tr>
<td>8 등급</td>
<td>△ 40 %</td>
<td>△ 21 %</td>
</tr>
<tr>
<td>9 등급</td>
<td>△ 43 %</td>
<td>△ 22 %</td>
</tr>
<tr>
<td>10 등급</td>
<td>△ 45 %</td>
<td>△ 23 %</td>
</tr>
<tr>
<td>11 등급</td>
<td>△ 47 %</td>
<td>△ 25 %</td>
</tr>
<tr>
<td>12 등급</td>
<td>△ 48 %</td>
<td>△ 27 %</td>
</tr>
<tr>
<td>13 등급</td>
<td>△ 49 %</td>
<td>△ 29 %</td>
</tr>
<tr>
<td>14 등급</td>
<td>△ 50 %</td>
<td>△ 31 %</td>
</tr>
<tr>
<td>15 등급</td>
<td>△ 51 %</td>
<td>△ 33 %</td>
</tr>
<tr>
<td>16 등급</td>
<td>△ 52 %</td>
<td>△ 36 %</td>
</tr>
<tr>
<td>17 등급</td>
<td>△ 53 %</td>
<td>△ 38 %</td>
</tr>
<tr>
<td>18 등급</td>
<td>△ 54 %</td>
<td>△ 40 %</td>
</tr>
<tr>
<td>19 등급</td>
<td>△ 55 %</td>
<td>△ 42 %</td>
</tr>
<tr>
<td>20 등급</td>
<td>△ 63 %</td>
<td>△ 44 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*1의 알파벳은 이하의 <신규계약의 경우의 등급표와 할인 할증율>에 의해 구분

국회입법조사처
### [표 16] 신규계약의 경우의 등급표와 할인·할증율

<table>
<thead>
<tr>
<th>구분</th>
<th>6등급</th>
<th>7등급</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>연령구분</td>
<td>할인 할증율</td>
<td>할인 할증율</td>
</tr>
<tr>
<td>전연령보상</td>
<td>6A +28%</td>
<td>7A +11%</td>
</tr>
<tr>
<td>21세 이상 보상</td>
<td>6B +3%</td>
<td>7B △11%</td>
</tr>
<tr>
<td>26세 이상 보상</td>
<td>6C △9%</td>
<td>7C △40%</td>
</tr>
<tr>
<td>30세 이상 보상</td>
<td>6E</td>
<td>7E</td>
</tr>
<tr>
<td>35세 이상</td>
<td>6G</td>
<td>7G</td>
</tr>
<tr>
<td>연령조건 없음</td>
<td>6D +4%</td>
<td>7D △39%</td>
</tr>
</tbody>
</table>

- 사고가 발생하면 등급의 낙폭은 사고의 성질·보험 청구의 이유에 따라 달라짐.
  - 3등급 하향사고
    - 대부분의 사고는 3등급 하향사고(예, 자동차가 가드레일에 부딪힌 경우나 차량 추돌 사고 등)
  - 1등급 하향사고
    - 차량도난, 태풍·홍수·해일 등의 천재지변, 낙석과 충돌, 낙석 등 운전자 스스로의 책임만이 아닌 사고
  - 노카운트(No Count) 사고
    - 노카운트 사고는 보험금을 청구해도 사고가 없었던 것으로 취급되는 사고로 말함
    - 무사고인 경우와 마찬가지로 다음 년도의 등급이 1등급 올라, 다음
년도의 보험료도 더 할인이 되는 사고(상해보험, 탑승자 상해보험, 무보험차 상해보험만의 사고, 변호사비용특약, 개인배상보험, 가족이 류차특약만의 사고, 기타 보험회사가 정하는 사고)

(다) 형식별 요율등급

○ 차종별 형식 등에 따라 4가지 담보에 대해 1-9등급을 정해 적용하는 구조로, 한국의 자차에만 적용되어 있는 차량별 요율등급제의 기초가 된 제도임.

- 보험회사 독자적으로 정하는 것이 아닌 손해보험 요율산출기구가 과거의 사고실적 등을 근거로 산출하고 이를 보험회사가 채용하여 사용하는 구조임

○ 따라서 이 등급에 따른 보험료의 회사별 격차는 거의 없다고 보여짐

- 자신이 전년도 등의 사고가 없더라도 차량형식에 따라 보험료가 상승되거나 하락하는 경우가 발생함

- 등급별로 약 20%의 격차 있음

[표 17] 사고실적에 따른 형식별 요율등급

<table>
<thead>
<tr>
<th>형식별로 사고실적에 따라 매년 개정</th>
<th>대인배상</th>
<th>대물배상</th>
<th>상해/탑승자상해</th>
<th>자차</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1 2 3 4 5 6 7 8 9</td>
<td>1 2 3 4 5 6 7 8 9</td>
<td>1 2 3 4 5 6 7 8 9</td>
<td>1 2 3 4 5 6 7 8 9</td>
</tr>
<tr>
<td>낮음 → 보험료 → 높음</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
(라) 사용목적이 따른 요율

- 자동차보험 계약시 선택하는 자동차의 사용목적은 통상적으로 (1) 업무,
  (2) 통학, 통근, (3) 일상, 레저임
- 다음과 같은 기준임
  - 업무: 연간 평균적으로 주 5일 또는 월 15일 이상, 업무에 사용
  - 통학, 통근: 연간 평균적으로 주 5일 또는 월 15일 이상, 통학, 통근에 사용
  - 일상, 레저: 업무에도 통학, 통근에도 해당하지 않는 용도로 자동차를 사용

라. 개선방안

- 자동차보험에서 보험료를 산정하는데 있어서 다양한 위험의 분산의 원리를 적용하는 것은 보험의 위험분산원리에 적합한 것임
- 운전자의 성향, 연령, 차량종류 및 담보종류에 따른 요율산정 요소가 있음
- 자기차량보험에서의 자동차모델등급제의 시행하고 있음
- 책임보험에서 건수제와 심도제를 병행하여 시행하고 있음
- 자동차보험에 대한 해외의 다양한 위험분산제도를 분석하여 도입하여야 함
- 지역등급제를 도입할 필요가 있음
  - 지역별 사고율을 계산하여 사고가 많이 발생하는 지역의 차량에는 보
협약을 높게, 사고가 상대적으로 적게 일어나는 지역에서는 보험료를 낮게 적용하는 방식을 활용하여야 함

- 차량의 종류에 따라 지역적 특징을 적용하여 보험요율을 낮음

- No Claim bonus 또는 No Claim discounts 정책의 도입필요성이 있음

- 각 보험사가 자유로이 기한을 정하고 그 기한 내에 청구 건수가 기준 미만인 경우 보험료 인하 혜택을 부여함

- 무사고율과는 별개의 것임

- No Loss-No Profit 원칙을 기반으로 보험요율을 수시로 조정함

- 운전자 등의 요율요소보다는 자동차 단위로 금액이 결정되는 방식을 선택함

- 수지상등의 원칙을 적용하여 보험료가 급등하는 현상을 억지함

- 기타 주차장의 구비여부, 16세 미만 자녀와 동거여부 또는 공공교통수단의 이용에 따른 보험료할인 등이 보험요율을 결정하는 요소로 사용됨
IV. 결론

자동차의 운행대수가 늘어 많은 국민이 자동차보험과 직접적인 연관을 가지는데, 자동차보험의 시행단계에 아무런 의심없이 만들어졌던 자동차책임보험의 일부 제도는 시대적인 요구에 부합하지 못하는 문제점이 있음

자동차보험은 의무책임보험과 임의책임보험 그리고 기타 자기차량손해를 담보하는 재물보험, 자기신체사고를 담보하는 상해보험 및 무보험자동차에 의한 상해로 구성되어 가입하게 됨

자동차를 운행하고자 하는 자는 「자동차손해배상보장법」에 따라 책임보험의 가입이 일부 강제됨

가입이 강제되는 자동차책임보험은 의무책임보험이라 하고 이에는 대인배상과 대물배상으로 구분됨

반면 임의책임보험은 대인배상과 대물배상의 최소금액(현 2천만원)범위를 벗어나는 것을 담보하는 대물배상으로 구분됨

자동차책임보험은 의무책임보험과 임의책임보험으로 구분되어 이원적으로 운용됨으로써 비용상 이중적인 측면이 있고, 이를 국토교통부와 금융감독원으로 나누어 관리하고 있어서 비효율적인 문제가 생김

자동차산업의 발전 초기단계에는 자동차의 보급을 위해 보험료가 비싸면 무보험 상태에서 자동차를 운행하는 일이 발생할 수 있다고 보아 가능하면 저렴한 보험료로 최소한의 보장이 확보되는 수준에서 보험을 운용하고자 한 것이지만, 피해자보호를 제대로 하기 위해서는 지금과 같
이 이원적으로 분화해서 운용할 것이 아니라 한 부처의 관리 하에 하나의 의무책임보험으로 만들어야 함

○ 이것이 피해자보호에 더 적극적인 방식이고 보험계약자와 피보험자 등의 보호에도 적합함

□ 대인배상책임보험은 현재 유한보상을 하는 대인배상 I과 유한보상과 무한보상 중에서 보험계약자가 선택하여 체결할 수 있으나, 주로 무한보상으로 운용되는 대인배상 II로 나님

○ 「자동차손해배상보험법」과 그 시행령에 따라 대인배상 I은 2016년 현재 1억 5천만원을 최고한도로 하고, 그 이상의 손해에 대하여 보험가 입자가 입의배상책임보험인 대인배상 II를 가입하여야만 피해자는 보험자로부터 보상을 받을 수 있음

○ 문제는 대인배상 II를 무한보상과 유한보상 중에서 선택할 수 있게 허용하고 있지만, 실제 계약에서는 무한보상을 택할 수밖에 없도록 만들어짐

□ 자동차사고를 일으킨 자는 가해자이고 피해자를 보호한다는 목적 하나만으로 가해자의 배상책임을 보험자가 무한정 인수하는 것은 책임법의 원리에 반함

○ 가해자가 부담하여야 하는 피해자에 대한 책임은 그 자체로 개인책임이지만 가해자인 피보험자와의 보험관계에 근거하여 보험자가 피해자에게 부담하는 것은 보험에서의 위험분산의 원리에 의한 일종의 사회책임에 해당하는 것이므로 개인책임을 뛰어넘는 사회책임을 부과하게 되면 보험사고를 저지르지 않고도 보험료를 납입하는 선의의 보험가입자에게는 부당한 것임
가해자 스스로도 자신의 배상책임을 무한대로 배상을 하는 것이 용이하지 아니하므로 한때 이를 보험자의 무한보상이라는 계약조건 하에 보험단체에 전가하는 것은 보험의 기본원리에도 부합하지 아니함

책임보험에서 대인배상에서 보험자의 무한보상이라는 위험전가는 유한보험상으로 조정되어야 함

자동차책임보험은 자동차사고로 인하여 가해자인 피보험자가 피해자에게 배상책임을 부담함으로써 생긴 자신의 재산상의 손실에 대하여 보험자에게 전보를 구하는 것에서부터 시작된 것이므로 이를 무한대로 하여 보험자에게 일방적으로 전가할 것을 목적으로 하는 것은 아니며 대인배상 II를 지급하는 보험금액의 최고한도를 높게 정하되 그 한도를 정한다는 취지에서 유한보험으로 하여야 함

대인배상 II를 유한보험으로 한정하는 것은 보험료의 인하효과가 있음

자동차보험의 손해율이 매우 높은 편인데, 이는 자동차사고가 빈발할 뿐 아니라 사고금액도 고액화 되는데도 불구하고 공보험적인 자동차보험의 특성상 보험료를 쉽게 인상할 수 없는 구조에서 비롯된 것임

손해율을 낮출 수 있는 방법 중 하나가 사고위험이 낮거나 위험의 크기가 큰 경우에는 그에 상응하는 보험료를 지급하게 하고, 반면 사고위험이 높거나 위험의 크기가 상대적으로 작은 경우에 대하여는 적은 보험료를 지급하게 하는 것임

평균 이상의 가액인 고가 자동차와 충돌 또는 추돌사고를 일으킨 가해차량의 저가자동차의 입장에서는 상대 자동차 가액이 지나치게 높아서 낮은 과실비율에도 불구하고 고액을 배상해야 하므로 차량가액을 기준
IV. 결론

을 책임보험료를 달리하여야 함

- 고가차, 특히 고가 수입차 수리비가 지나치게 비싼 구조 및 특정 부품 수급의 어려움으로 인해 사고처리 비용이 기본적으로 고비용임

- 운전을 하는 도로상의 여건이나 환경이 유사하거나 동일한 상황임에도 불구하고 비정상적으로 과도한 상대차량의 위험크기로 인하여 손해전보에서 불균형이 생김

- 자동차책임보험의 구조적인 측면에서 살펴볼 때 타인의 손해를 지나치게 크게 만드는 위험이 자신에게 있는 경우 그 위험의 크기에 비례하여 보험료를 분담하는 것이 형평적임

○ 고가차를 운행함으로써 타인의 보험사고 크기를 과도하게 크게 만드는 것을 책임보험요율에 반영하여야 함

○ 자동차보험에서 자기차량보험인 재물보험에서도 차량가액이 비싸면 비쌀수록 고타의 보험료를 지급하는 것과 같은 원리로 자동차모델등급을 적용하여 자동차책임보험에도 적용시키는 것이 바람직함

○ 자동차책임보험에서 차량의 가액에 따라 보험요율을 산정하는 방식은 해외사례를 비추어볼 때 총 보험료 인상효과를 가져오는 것은 아니

- 차량가액을 고가,중앙,저가를 기준으로 등급화하여 책임보험요율 산정에 비례적으로 적용함

- 그러므로 고가차량에 대하여 고액의 책임보험료가 부과되고, 저가의 자동차에 대하여는 상대적으로 저렴한 보험료를 부과함
자동차보험제도 개선을 위한 국내외 법·제도 비교연구

자동차보험에서 보험료를 산정하는데 있어서 다양한 위험의 분산의 원리를 적용하는 것은 보험의 위험분산원리에 적합한 것임

- 운전자의 성향, 연령, 차량종류 및 담보종류에 따른 요율산정 요소가 있음
- 자기차량보험에서의 자동차모델등급제의 시행하고 있음
- 책임보험에서 건수제와 심도제를 병행하여 시행하고 있음

자동차보험에 대한 해외의 다양한 위험분산제도를 분석하여 도입하여야 함

- 지역등급제를 도입할 필요가 있음
  - 지역별 사고율을 계산하여 사고가 많이 발생하는 지역의 차량에는 보험료를 높게, 사고가 상대적으로 적게 일어나는 지역에서는 보험료를 낮게 적용하는 방식을 활용하여야 함
  - 차량의 종류에 따라 지역적 특징을 적용하여 보험요율을 나눔
- No Claim bonus 또는 No Claim discounts 정책의 도입필요성이 있음
  - 각 보험사가 자유로이 기한을 정하고 그 기한 내에 청구 건수가 기존 미만인 경우 보험료 인하 혜택을 부여함
  - 무사고율과는 별개의 것임
- Telematics기법을 활용한 다양한 요율체계를 적극적으로 도입하여야 함
- No Loss-No Profit 원칙을 기반으로 보험요율을 수시로 조정함
  - 운전자 등의 요율요소보다는 자동차 단위로 금액이 결정되는 방식을 선택함
나. 수지상등의 원칙을 적용하여 보험료가 급등하는 현상을 억지함

○ 기타 주차장의 구비여부, 16세 미만 자녀와 동거여부 또는 공공교통수단의 이용에 따른 보험료할인 등이 보험요율을 결정하는 요소로 사용됨
참고문헌

고평석, 책임보험계약법론, 삼지원, 1990.
박세민, 보험법, 박영사, 2015.
정찬형, 상법강의(하), 박영사, 2015.

기승도 이규훈, 자동차보험에서 고가자동차(외산차) 문제 해소방안, 외제차자동차보험 제도개선 관련 정책토론회 자료, 2015.7.28.
김은경 임재욱, 자연재해에의 위험분산, 한양법학, 제26권 제1집 통권 제49집, 2015.
보험개발원, 2015년 자동차보험 차량모델등급 조정결과, 보도자료 2014년 12월 16일.

Bruck/Möller, VVG Bd. 1 (§§ 1-32), De Gruyter, 2009.
Bruck/Möller, VVG De Gruyter, Bd. 1 (§§ 100-124) 2013.
Erwin Deutsch, Allgemeines Haftungsrecht, Carl Heymanns Verl. 1996.
ImForms, Multimethod Approach for Creating New Business Models
塩崎勤・小賀野晶一・島田一彦編著『専門訴訟講座① 交通事故訴訟』（民事法研究会 2008年）．
（財）日弁連交通事故相談センター東京支部『民事交通事故訴訟損害賠償額算定基準（上巻）』（2008年版）．

https://www.abi.org.uk/
http://autodefekt.net/nachricht.php?MESSAGEID=7697
http://www.idongbu.com/Index.jsp?url=/EnMain.do
https://dmv.ny.gov/insurance/insurance-requirements#footnote1_tr3cuoo:
http://dzhoken.com/lowsafe/hitomonomu.html
http://www.enetnavi.com/kuruma/syurui.html
http://www.gdv.de/2014/09/typklassen-kurz-erklärt/
http://www.gdv-dl.de/typklassenverzeichnis.html
www.vorsorgebote.de/haftpflichtversicherung-kfz-haftpflicht-1527/print/