



배달원의 업무상 재해위험과 자동차보험

송윤아 연구위원, 한성원 연구원

- 최근 온라인 플랫폼에 기반한 배달업종이 빠르게 확산되고 배달원의 근로 형태와 함께 법적지위가 달라짐에 따라, 배달원의 업무상 재해위험에 대한 보장공백이 커짐
 - 똑같이 음식을 배달하는 배달원임에도 불구하고, 근로자나 주로 한 사업주에게 상시적으로 노무를 제공하는 특수형태근로종사자가 아닌 경우에는 업무상 재해가 발생하더라도 산재보험법의 보호대상에서 제외됨
- 배달원의 주요 업무상 재해위험인 이륜자동차 사고의 특성을 고려하면, 피해배상이나 자기구제 측면에서 자동차보험의 역할이 중요함
 - 이륜자동차 사고는 다른 차종에 비해 치사율이 높을 뿐만 아니라, 배상자력 및 피해복구자력이 부족한 20세 이하 가해자 및 사상자의 비율이 다른 차종에 비해 높아 보장의 필요성이 큼
 - 또한, 차량단독 사고의 비율이 상대적으로 높아 이륜자동차 운전자의 자기신체보장 필요성이 큼
- 그러나 2018년 기준 이륜자동차의 책임보험 가입률은 43.3%, 책임보험 가입자 대비 대인배상II담보와 자기신체손해담보 가입자의 비율은 2016년 기준 각각 20.2%, 10%에 불과함
 - 이륜자동차의 책임보험 손해율은 2018년 94.2%로, 2014년(73.8%) 이후 증가세에 있으며, 특정물건 손해율은 지난 5년 동안 201~542%에 달하는 등 손해율이 불안정함
- '전속성' 기준을 충족하지 못하여 산재보험법의 보호를 받지 못하는 배달원의 업무상 재해를 보상하는 수단으로서 자동차보험을 적극 활용할 필요가 있음
 - 배달원의 산재보험 적용에 대한 문제는 단순히 배달원에 국한된 문제가 아니고 「근로기준법」상 근로자가 아닌 특수형태근로종사자와 사회보험이라는 큰 틀에서 논의되어야 할 사안이므로, 배달원의 보장공백 문제를 단기적으로는 자동차보험을 통해 검토할 수 있음
 - 「산업안전보건법」과 「자동차관리법시행령」 개정을 비롯하여 이륜자동차보험의 손해율 안정화에 긍정적인 영향을 미치는 여러 정책이 추진되고 있는 만큼, 보험회사는 이륜자동차의 사고위험 인수를 보다 적극적으로 검토해야 함
 - 더불어 공동인수를 통해 자기신체손해·자기차량손해 담보 가입이 가능해진 만큼, 이륜자동차 운전자는 책임보험은 물론 자기신체담보 가입을 통해 사고 발생에 대비해야 함

1. 검토배경



■ 최근 온라인 플랫폼에 기반한 배달업종이 빠르게 확산되면서 배달원의 근로 형태가 직접고용에서 간접고용으로 전환되고 있음

- 기존의 배달 방식은 고객이 직접 배달업체(음식점)에 전화로 주문, 배달업체에서 고용한 배달원이 직접배달을 하거나 배달대행사를 통해 배달함(그림 1) 배달 방식1 참조)
- 최근에는 고객이 주문중개업체(온라인, 어플리케이션 등)를 사용하여 음식을 주문, 배달음식점에서 직접 고용한 배달원 또는 배달대행사를 통해 고객에게 배달하거나, 주문중개업체가 배달대행서비스까지 직접 제공함(그림 1) 배달 방식2 참조)

〈그림 1〉 배달 방식 변화: 음식의 경우



■ 근로 형태와 함께 법적지위가 달라짐에 따라, 배달원의 업무상 재해위험에 대한 보장공백이 커짐

- 「산업재해보상보험법」(이하, ‘산재보험법’이라 함)은 「근로기준법」의 적용을 받는 근로자를 대상으로 하는 것이 원칙이나, 일부 직종의 특수형태근로종사자에 대하여 산재보험법 적용을 허용함¹⁾
- 그러나 똑같은 이륜자동차를 이용하는 배달원임에도 불구하고, 근로자나 주로 한 사업주에게 상시적으로 노무를 제공하는 특수형태근로종사자가 아닌 경우에는 업무상 재해가 발생하더라도 산재보험법의 보호 대상에서 제외됨
 - 배달앱을 통한 배달업은 계약관계상 고용주가 모호하고, 대체로 여러 플랫폼에 중복 가입하는 등 노무제공의 비전속성으로 인해 산재보험법의 적용을 받기 어려운 상황에 처할 수 있음

■ 배달원의 주요운송 수단이 이륜자동차이고 배달원의 업무상 재해위험이 주로 교통사고라는 점을 감안하면, 배달원의 보장공백 문제를 단기적으로는 자동차보험제도를 통해 고찰해 볼 여지가 있음

1) 「산업재해보상보험법」 제125조(특수형태근로종사자에 대한 특례)

- 근무 중 교통사고를 당하였을 경우 근로자는 자신의 선택에 따라 자동차보험 또는 산재보험으로부터 보상받을 수 있음
 - 자동차보험으로부터 우선 보상을 받게 되면, 자동차보험에서 지급한 보상액을 초과하는 액수가 산재보험으로부터 보상됨
 - 배달원의 산재보험 적용에 대한 문제는 단순히 배달원에 국한된 문제가 아니고 「근로기준법」상 근로자가 아닌 특수형태근로종사자와 사회보험이라는 큰 틀에서 논의되어야 할 사안임
- 이에 본고에서는 배달원의 주요 운송수단인 이륜자동차 사고의 특성을 위험도 측면에서 검토하고, 보험가입 및 손해를 실태를 살펴본 후, 배달원의 업무상 재해위험에 대한 보장공백 축소 방안을 논의함

2. 배달원과 산재보험

- 2018년 상반기 기준 한국표준직업분류의 배달원(922)은 약 30만 명에 이룸(표 1) 참조
- 한국표준직업분류의 배달원(922)은 사업체, 가구 또는 기타 장소에 문서, 소포, 물품 등을 배달하는 업무를 수행하는 직업으로, 우편집배원, 택배원, 음식배달원, 기타 배달원 등으로 구성됨²⁾
 - 택배원(9222)은 고객이 주문 및 구매한 상품 등 각종 물품 및 수하물을 고객이 원하는 곳까지 운반하여 주는 자로, 늘찬배달원, 문서송달원, 쿡, 오토바이배달원, 오토바이퀵서비스배달원, 카드배송원(신용카드), 퀵서비스, 퀵서비스배달원, 배달대행업체배달원 등을 포함함
 - 음식배달원(9223)은 각종 음식점 등에서 고객의 요구에 따라 해당 요리를 특정 장소까지 배달하는 자를 의미함

〈표 1〉 제7차 한국표준직업분류에 따른 배달원 분류

단순노무종사자(9)	운송관련 단순노무직(92)	하역 및 적재 단순 종사원(921)	하역·적재 단순 종사원(9210)
		배달원(922)	우편물 집배원(9221) 택배원(9222) 음식배달원(9223) 기타배달원(9229)

주: 괄호 안은 분류코드임
자료: 통계청, 한국표준직업분류 통계분류

2) 한국표준직업분류는 통계청에서 각종 직업을 분류한 통계자료로, 2018년부터 제7차 한국표준직업분류가 시행 적용되었으며 대분류(10종), 중분류(52종), 소분류(149종), 세분류(426종), 세세분류(1,206종)로 구성됨

〈표 2〉 산업별 배달원 분포

(단위: 명)

구분	소화물 전문 운송업 (494)	음식점업 (561)	음·식료품 및 담배 도매업 (472)	무점포 소매업 (479)	공영우편업 (611)	계
2013년	89,934	64,855	9,393	35,561	19,849	320,505
2014년	94,032	73,516	9,653	35,923	23,586	372,148
2015년	100,411	65,097	9,352	36,910	23,915	355,038
2016년	96,198	64,909	8,676	31,940	21,967	334,360
2017년	100,288	71,974	8,715	26,032	22,597	355,317
2018년	106,485	55,358	7,597	25,529	24,141	313,404

주: 1) 한국표준산업분류 산업별 한국표준직업분류상 배달원(922) 분포를 나타냄

2) 괄호 안은 한국표준산업분류의 코드번호임

자료: 산업별 배달원 수는 통계청 「지역별 고용조사」로부터 산출함

■ 똑같이 음식을 배달하더라도 배달대행업체 배달원은 한국표준직업분류에서 택배원(9222)에, 음식점에 직접 고용되어 배달을 하는 배달원은 음식배달원(9223)에 해당함

- 대법원(파기환송사건번호 2018누43523)은 배달대행업체로부터 음식배달업무를 할당받고 배달을 하는 배달원은 음식점으로부터 고객의 요구의 따라 음식을 배달하는 것이 아니라, 고객이 원하는 상품을 원하는 곳까지 운반하는 업무를 담당하는 택배원(9222)에 해당한다고 해석함

■ 한국표준직업분류의 택배원에 해당하는 배달원은 '전속성' 기준을 충족해야만 산재보험법의 적용을 받을 수 있음

- 한국표준직업분류표상 택배원에 해당하는 배달원이 특수형태근로종사자로서 산재보험법의 적용을 받기 위해서는 고용노동부장관이 정하는 기준에 따라 주로 하나의 퀵서비스업자로부터 업무를 의뢰받아 배송업무를 하여야 함³⁾
 - 음식배달대행업은 퀵서비스업에 해당함
- 하나의 퀵서비스업체에 소속(등록)되어 그 업체의 배송업무를 수행하면서 부분적으로 다른 업체의 배송업무를 수행하는 사람의 전속성 기준은 다음과 같음⁴⁾
 - 소속(등록)업체의 배송업무를 우선적으로 수행하기로 약정한 사람,
 - 순번제 등 소속(등록)업체가 정하는 방식으로 업무를 배정받아 수행하는 사람,
 - 업무를 수행함에 있어 퀵서비스 휴대용정보단말기(PDA 등)를 사용하지 않고 배송업무를 배정받아 수행하는 사람,
 - 수익을 정산함에 있어 월비 등을 정액으로 납부하는 등 사실상 소속(등록)업체 배송업무를 주로 수행하는 사람, 또는
 - 소속(등록)업체에서 전체 소득의 과반 소득을 얻거나 전체 업무시간의 과반을 종사하는 사람⁵⁾

3) 「산업재해보상보험법」 시행령 제125조(특수형태근로종사자의 범위 등) 제6호

4) 고용노동부고시 제2017-21호, 2017. 3. 31, 일부개정

- 요컨대, 똑같이 음식을 배달하더라도 근로자나 주로 한 사업주에게 상시적으로 노무를 제공하는 특수형태근로종사자가 아닌 경우에는 업무상 재해가 발생하더라도 산재보험법의 보호대상에서 제외됨
- 일자리 플랫폼을 통한 노동 거래가 확대되면서 산재보험법의 적용을 받지 못하는 종사자가 증가할 것으로 예상됨

3. 이륜자동차 교통사고 현황 및 특성



- 2014~2018년 기간 동안 이륜자동차 사고 건수는 연평균 6.3% 증가하여, 전체 사고 건수에서 이륜자동차 사고가 차지하는 비율이 2014년 5.3%에서 2018년 6.9%로 증가함(표 3) 참조
- 동 기간 전체 교통사고 건수는 소폭 감소하였으나, 이륜자동차는 등록대수 증가와 함께 사고 건수도 증가함

〈표 3〉 연도별 자동차 교통사고 건수

(단위: 대, %)

구분	이륜자동차 등록대수	교통사고 건수				계
		이륜자동차	승용차	승합차	화물차	
2014년	2,136,085	11,758	148,070	15,623	28,250	223,552
2015년	2,161,774	12,654	154,095	15,405	29,128	232,035
2016년	2,180,688	13,076	147,692	14,109	26,576	220,917
2017년	2,196,475	13,730	143,041	13,426	27,341	216,335
2018년	2,208,424	15,032	145,238	13,526	27,562	217,148
구성비(2018년 기준)	-	6.9	66.9	6.2	12.7	100

주: 1) 사고 건수 통계는 경찰DB를 사용함

2) 계는 승용차, 승합차, 화물차, 특수차, 이륜자동차, 사륜오토바이(ATV), 원동기장차자전거, 자전거, 개인형이동수단(PM), 건설기계, 농기계 등을 포함함

자료: 교통사고분석시스템

■ 이륜자동차 사고의 특성을 살펴보면, 첫째, 다른 차종에 비해 사고심도가 높음

- 이륜자동차 관련 교통사고로 인한 사망자 수는 최근 5년간 감소추세를 보이고 있으나, 전체 교통사고 치사율 1.7%에 비해 이륜자동차 교통사고 치사율은 2.7%로 높게 나타남(표 4) 참조
- 전체 교통사고 수의 6.9%에 해당하는 이륜자동차 교통사고 수에도 불구하고, 이륜자동차 교통사고 사망자 수의 비율은 전체 교통사고 사망자 수의 10.8%를 차지함

5) 동 기준은 2017년 3월 음식 배달대행업의 노무제공 형태에 적합하게 전속성 판단기준을 보완하는 과정에서 추가됨

〈표 4〉 이륜자동차 교통사고 사망자 수 비중(2014~2018년)

(단위: %)

구분	이륜자동차		전차종	
	치사율	중상자 비율	치사율	중상자 비율
2014년	3.3	33.6	2.1	27.6
2015년	3.2	30.6	2.0	26.4
2016년	3.3	29.3	1.9	24.9
2017년	3.0	28.9	1.9	24.2
2018년	2.7	27.8	1.7	23.0

주: 1) 사고 건수 통계는 경찰DB를 사용함
 2) 치사율과 중상자 비율은 각각 해당 차종의 사고 건수 대비 사망자 수의 비율과 중상자 수의 비율임
 3) 계는 승용차, 승합차, 화물차, 특수차, 이륜자동차, 사륜오토바이(ATV), 원동기장치자전거, 자전거, 개인형이동수단(PM), 건설기계, 농기계 등을 포함함

자료: 교통사고분석시스템

■ 둘째, 이륜자동차 사고의 전체 사상자 중 18.8%는 배상자력은 물론 피해복구자력이 부족한 20세 이하 운전자에 의해 발생함

- 2018년 기준 이륜자동차 운전자가 가해자인 사고의 사상자 수를 가해운전자의 연령별로 살펴보면, 20세 이하가 18.8%를 차지하고, 20대 24.5%, 30대 17.4%, 40대 13.4%, 50대 11.2%, 61세 이상이 14.5%를 차지함⁶⁾
 - 동기간 가해운전자의 차종에 상관없이 교통사고의 사상자 수를 가해운전자의 연령별로 살펴보면, 20세 이하가 2.9%를 차지하고, 20대 12.7%, 30대 18.7%, 40대 19.9%, 50대 19%, 61세 이상이 18%를 차지함

■ 셋째, 피해복구자력이 부족한 20세 이하와 65세 이상 사상자의 비율이 다른 차종에 비해 높음

- 2018년 기준 이륜자동차 운전자가 가해자인 사고의 사상자 수를 사상자의 연령별로 살펴보면, 20세 이하가 15.9%를 차지하고, 20대 22.3%, 30대 17.3%, 40대 14.5%, 50대 13.3%, 61세 이상이 16.4%를 차지함⁷⁾
 - 동기간 가해운전자의 차종에 상관없이 교통사고의 사상자 수를 사상자의 연령별로 살펴보면, 20세 이하가 9.7%를 차지하고, 20대 16%, 30대 20.5%, 40대 20.2%, 50대 18.8%, 61세 이상이 14.4%를 차지함

■ 넷째, 차량단독 사고의 비율이 10.9%로 전체 차종(4.6%)에 비해 높고 차대차 사고의 비율이 점차 증가하고 있어, 이륜자동차 운전자의 자기신체보장 필요성이 큼

6) 교통사고분석시스템, 가해운전자 연령층별 가해운전자 차종별 교통사고
 7) 교통사고분석시스템, 가해운전자 차종별 성별 연령층별 사망자 및 부상자

- 이륜자동차의 경우 지난 5년 동안 차대사람 사고 건수의 비율이 20.1%에서 16.6%로 감소한 반면, 차대차 사고 건수의 비율은 69.8%에서 72.5%로 증가함(〈표 5〉 참조)

〈표 5〉 가해운전자 차종별 사고유형별 사고 건수 및 구성비(2014~2018년)

(단위: 건, %)

구분	이륜자동차						전차종					
	차대사람		차대차		차량단독		차대사람		차대차		차량단독	
	건수	비율	건수	비율	건수	비율	건수	비율	건수	비율	건수	비율
2014년	2,363	20.1	8,205	69.8	1,190	10.1	50,315	22.5	162,181	72.5	11,054	4.9
2015년	2,426	19.2	8,886	70.2	1,342	10.6	50,980	22.0	169,471	73.0	11,579	5.0
2016년	2,264	17.3	9,410	72.0	1,402	10.7	48,489	21.9	162,009	73.3	10,413	4.7
2017년	2,386	17.4	9,951	72.5	1,393	10.1	46,728	21.6	160,065	74.0	9,539	4.4
2018년	2,502	16.6	10,896	72.5	1,632	10.9	45,248	20.8	161,999	74.6	9,898	4.6

주: 1) 사고 건수 통계는 경찰DB를 사용함
 2) 표에서 비율은 해당 차종의 전체 사고 건수 대비 사고유형별 사고 건수의 비율임
 자료: 교통사고분석시스템, 사고유형별 가해운전자 차종별 교통사고

- 종합하면, 이륜자동차 사고의 경우 피해배상이나 자기구제 측면에서 자동차보험의 역할이 중요함

4. 이륜자동차의 보험가입 및 손해율 현황



- 2018년 기준 이륜자동차의 책임보험 가입률은 43.3%로 매우 저조한 실정임(〈표 6〉 참조)

- 2012년부터는 50cc 이하 소형 이륜자동차까지 모두 차량사용등록 및 보험가입을 의무화함
 - 이륜자동차의 보험 미가입에 따른 과태료는 미가입 기준일수가 10일 이내인 경우 9천 원이며, 10일을 초과한 경우 매 1일 초과시마다 1,800원이 부과되어 최고 30만 원임

〈표 6〉 이륜자동차 보험가입 평균유효대수 및 가입률(2014~2018년)

(단위: 대, %)

구분	평균유효대수			가입률(평균유효대수/등록대수)	
	책임보험	임의보험	특정물건	책임보험	임의보험
2014년	874,339	803,106	3,523	40.9	37.6
2015년	912,912	770,117	5,524	42.2	35.6
2016년	941,255	780,444	4,849	43.2	35.8
2017년	952,104	762,782	4,338	43.3	34.7
2018년	956,628	737,717	4,305	43.3	33.4

주: 1) 책임보험은 대인I, 임의보험은 대물, 대인II, 자손, 자차 등을 포함함
 2) 평균유효대수는 증권별 기준임
 3) 이륜차 가입률은 등록대수 대비 담보별 보험가입률임

자료: 통계청

- 특히, 이륜자동차의 책임보험 가입자 대비 대인배상I담보와 자기신체손해담보 가입자의 비율은 2016년 기준 각각 20.2%, 10%에 불과하여, 사고 발생 시 적절한 피해보상이나 자기구제가 어려움
- 반면, 일반자동차의 경우 책임보험 가입 자동차의 96.6%와 95.5%가 대인배상II담보와 자기신체손해담보에 가입함(〈표 7〉 참조)

〈표 7〉 의무보험 가입자 기준 담보별 가입률(2016년)

(단위: %)

구분	대인배상I	자기신체손해	자기차량손해
일반자동차	96.6	95.5	69.3
이륜자동차	20.2	10.0	0.7

주: 2016년 평균유효대수 기준

자료: 김창호(2017), 「이륜자동차보험의 문제점 및 개선과제」, 『이슈와 논점』, 국회입법조사처

- 2018년 이륜자동차의 평균보험료는 책임보험 약 7만 5천 원, 임의보험 15만 5천 원으로 일반자동차에 비해 낮은 편이지만, 차량용도별·운전자별·가입담보별 보험료 편차가 큼
- 2014~2018년 기간 동안 이륜자동차의 책임보험 평균보험료는 큰 변화가 없는 반면, 임의보험 평균보험료는 약 1.7배 증가함(〈표 8〉 참조)
- 지난 5년 동안 임의보험 평균보험료의 증가는 요율인상 또는 가입자의 담보 확대에 기인함
 - 2017년 특정물건의 자손·자차담보 의무인수규정으로 인해 2018년 특정물건의 평균보험료가 늘어난 것으로 보임

〈표 8〉 이륜자동차 평균보험료와 손해율(2014~2018년)

(단위: 만 원, %)

구분	평균보험료			손해율		
	책임보험	임의보험	특정물건	책임보험	임의보험	특정물건
2014년	73.6	93.8	291.9	73.8	102.0	280.6
2015년	71.7	110.6	216.1	79.7	106.2	358.7
2016년	72.1	133.5	171.4	84.4	90.7	412.3
2017년	72.8	150.2	109.5	91.6	84.3	542.7
2018년	74.9	155.1	213.9	94.2	90.7	201.0

주: 1) 책임보험은 대인I, 임의보험은 대물, 대인II, 자손, 자차 등을 포함함

2) 평균보험료는 전체 경과보험료를 평균유효대수로 나눈 값임

자료: 통계청

■ 이륜자동차의 책임보험 손해율은 2018년 94.2%로, 2014년(73.8%) 이후 증가세에 있으며, 특정물건 손해율은 지난 5년 동안 201~542%에 달하는 등 손해율이 불안정함

- 동기간 이륜자동차 책임보험의 평균보험료는 약 7만 2천 원~7만 5천 원으로 큰 변화가 없는 반면, 발생 손해액은 급격히 증가함(〈표 8〉 참조)
 - 동기간 임의보험과 특정물건의 경우 요율에 손해율을 반영하여, 손해율이 통제된 것으로 보임

5. 개선 방향



■ ‘전속성’ 기준을 충족하지 못하여 산재보험법의 보호를 받지 못하는 배달원의 업무상 재해를 보상하는 수단으로서 자동차보험을 적극 활용할 필요가 있음

- 이륜자동차 운전자와 보험회사 모두 가입과 인수에 보다 적극적인 필요가 있음

■ 이륜자동차 보험의 손해율 안정화에 긍정적인 영향을 미치는 여러 정책들이 추진되고 있는 만큼, 보험회사는 이륜자동차의 사고위험 인수를 보다 적극적으로 검토해야 함

- 2019년 1월, 고용노동부는 배달원에 대한 안전 및 보건조치를 명시적으로 규정한 「산업안전보건법」 전부개정법률을 공표하였음⁸⁾
 - 전부개정법률에 따르면, 「안전보건규칙」에 과속배달 금지, 앱에 이용자(기사용) 등록 시 승용차 면허

8) 산업안전보건법(법률 제16272호)는 2020년 1월 16일부터 시행함. 산업안전보건법 제78조(배달원에 대한 안전 조치): 「이동통신단말장치 유통구조 개선에 관한 법률」 제2조 제4호에 따른 이동통신단말장치로 물건의 수거·배달 등을 중개하는 자는 그 중개를 통하여 「자동차관리법」 제3조제1항제5호에 따른 이륜자동차로 물건을 수거·배달 등을 하는 자의 산업재해 예방을 위하여 필요한 안전조치 및 보건조치를 하여야 한다

및 안전모 소비 여부 등을 확인 후 등록될 수 있도록 하는 등의 의무규정을 마련하고, 증개하는 자가 안전 및 보건조치 의무 위반 시 1천만 원 이하의 과태료를 부과함

- 2019년 5월에는 「자동차관리법시행령」을 개정하여 이륜자동차 번호판을 부착하지 아니하고 이륜자동차를 운행한 자 및 이륜자동차 번호판의 부착 또는 봉인을 하지 아니한 자에 대한 과태료 부과 상한액을 기존 50만 원에서 100만 원으로 상향 조정함

■ 이륜자동차 운전자는 공동인수를 통해 운전자 본인의 피해를 보상해주는 자기신체손해·자기차량손해 담보 가입이 가능해진 만큼, 책임보험은 물론 자기신체담보 가입을 통해 사고 발생에 대비해야 함

- 2017년 개정된 「자동차보험 공동물건 위험배분에 관한 상호협정」에 따르면 보험회사는 보험계약자가 원할 경우 운전자 본인의 피해를 보상해주는 자기신체손해·자기차량손해 담보를 의무적으로 공동인수하여야 함⁹⁾
 - 다만, 자기차량손해담보 등은 도덕적해이 등에 따른 보험금 누수의 위험이 크기 때문에, 선량한 공동인수 가입자의 보험료 인상 방지를 위해 일정 기준을 충족하지 못할 경우 보험회사는 공동인수를 제한함¹⁰⁾ **kiri**

9) 금융위원회 보도자료(2017. 11. 13), “자동차보험 보장의 사각지대 해소를 위하여 자동차보험 공동인수 제도가 전면 개선됩니다”

10) ① 자기차량손해, 자기신체사고, 무보험차상해 가입제한 가능 기준: 최근 5년간 1회 이상 음주, 약물, 무면허 또는 보복운전을 저지른 자, 최근 5년간 1회 이상 고의사고 또는 보험사기를 저지른 자, 최근 3년간 1회 이상 자동차 보험료를 면탈한 자, 또는 공동인수 후 보험금청구 횟수가 2회 이상인 자 ② 자기차량손해 가입제한 가능 기준: 고가차량(출고가 2억 원 이상 & 보험가입시점 차량가액 1억 원 이상), 폐지신고 후 부활이력이 있는 이륜자동차, 레저용 대형이륜자동차(260cc 이상)