

kiri

고가 차량 관련 자동차보험 제도개선 방안

2015. 10. 13

전 용 식

kiri 보험연구원

목 차

I

자동차보험 물적손해 현황

II

물적손해 증가에서 투영된 문제점

III

개선 방안

IV

향후 과제

I

자동차보험 물적손해 현황

1. 민영 보험회사의 적자로 운영되는 자동차보험
2. 물적손해 증가와 자동차보험 적자
3. 대물손해 증가세 확대
 - ... 원인은 고가차와 수리비, 렌트비 증가
 - ... 그리고 추정 수리비 증가임
4. 추정 수리비와 경미사고는 보험사기에 악용
5. 경제적 파산 위험으로 대물담보 한도 확대
6. 고가차의 영향 확대와 지속

1. 민영 보험회사의 적자로 운영되는 자동차보험

- 의무보험이기 때문에 보험금 원가 증가율보다 낮은 보험료 증가율을 유지해왔음.
- 원가를 반영하지 못하는 보험료로 보험회사 영업적자는 크게 늘어나고 있음

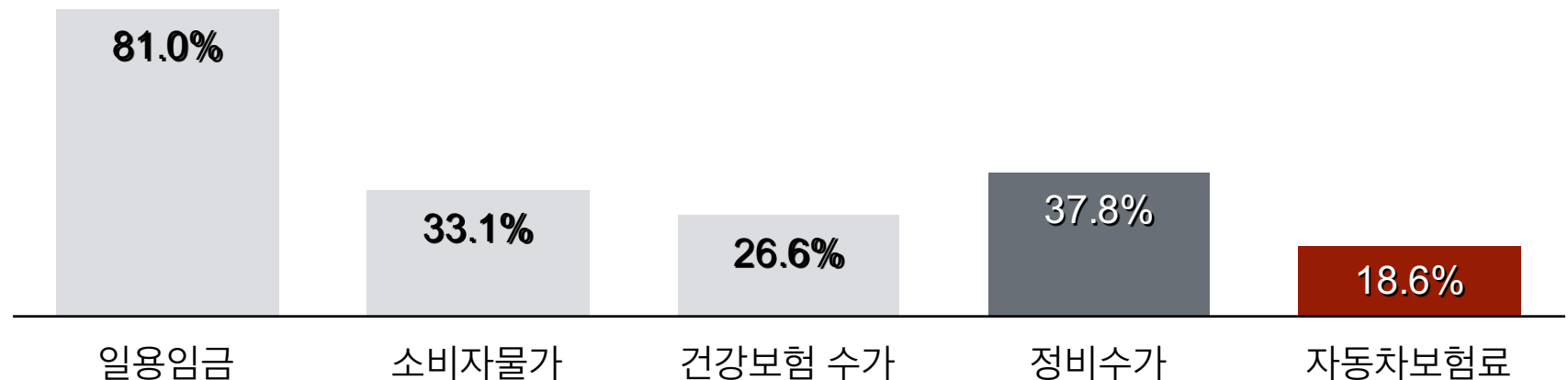
2003-2013년간 자동차보험료와 보험금 원가 증가율

보험원가 상승

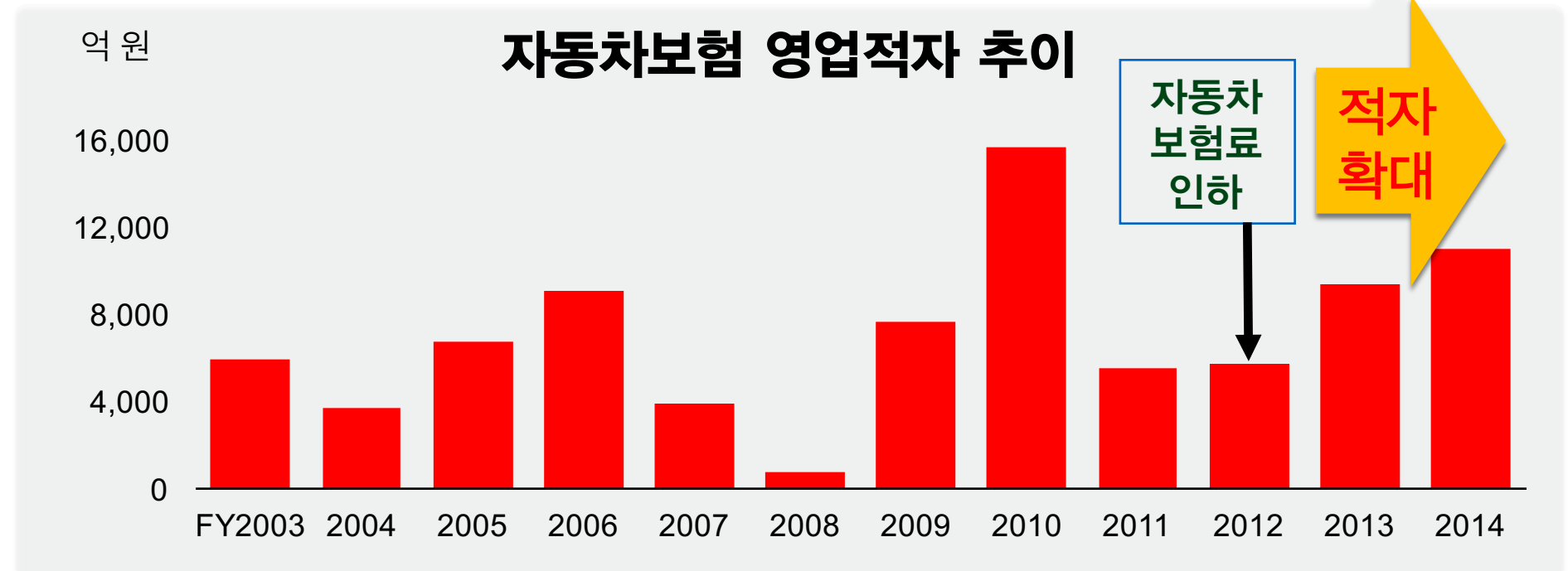
의무 보험

보험료 인상 억제

자동차보험 적자



자료 : 국토교통부, 한국은행, 건강보험공단, 중소기업중앙회, 대한건설협회

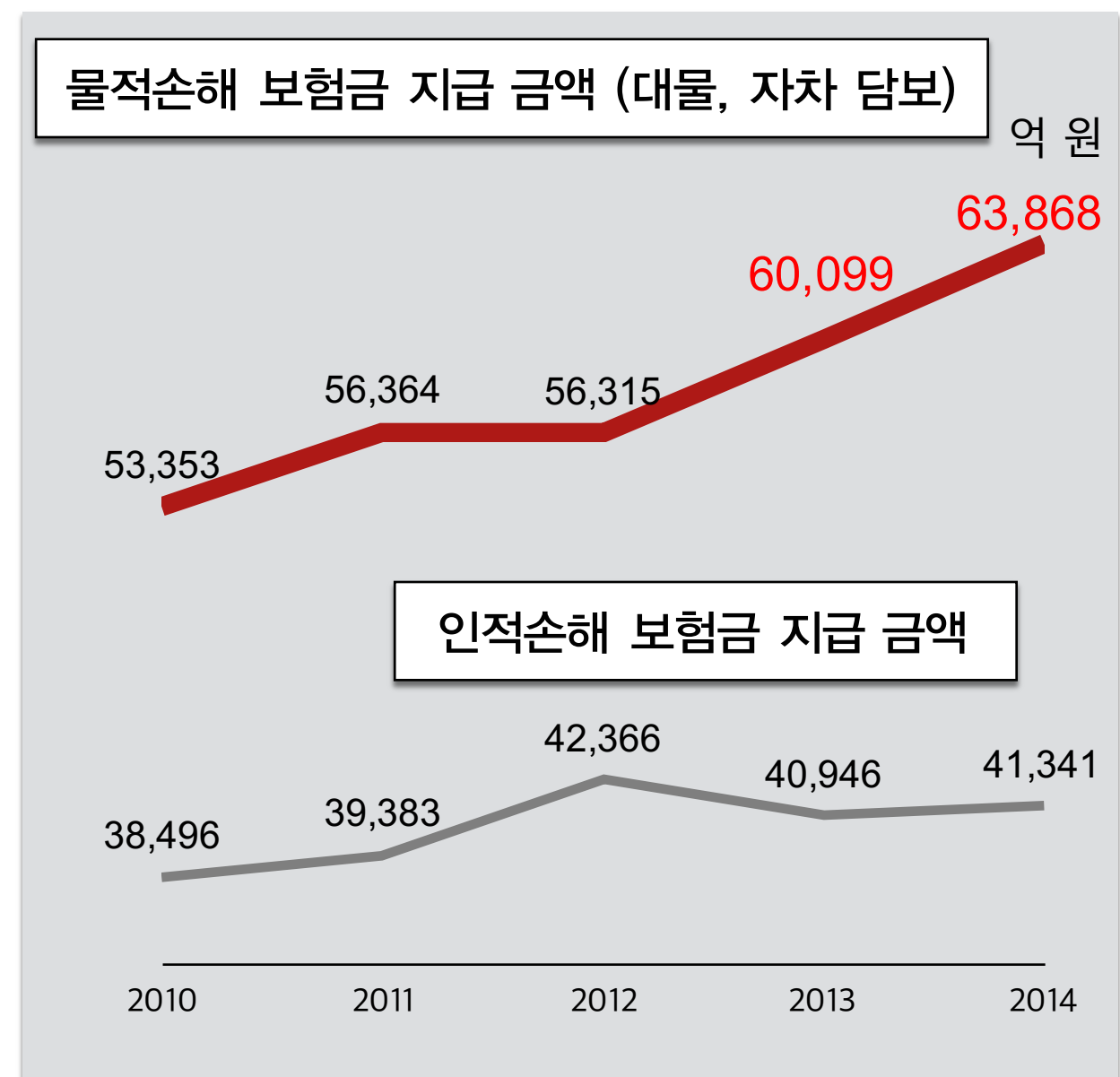
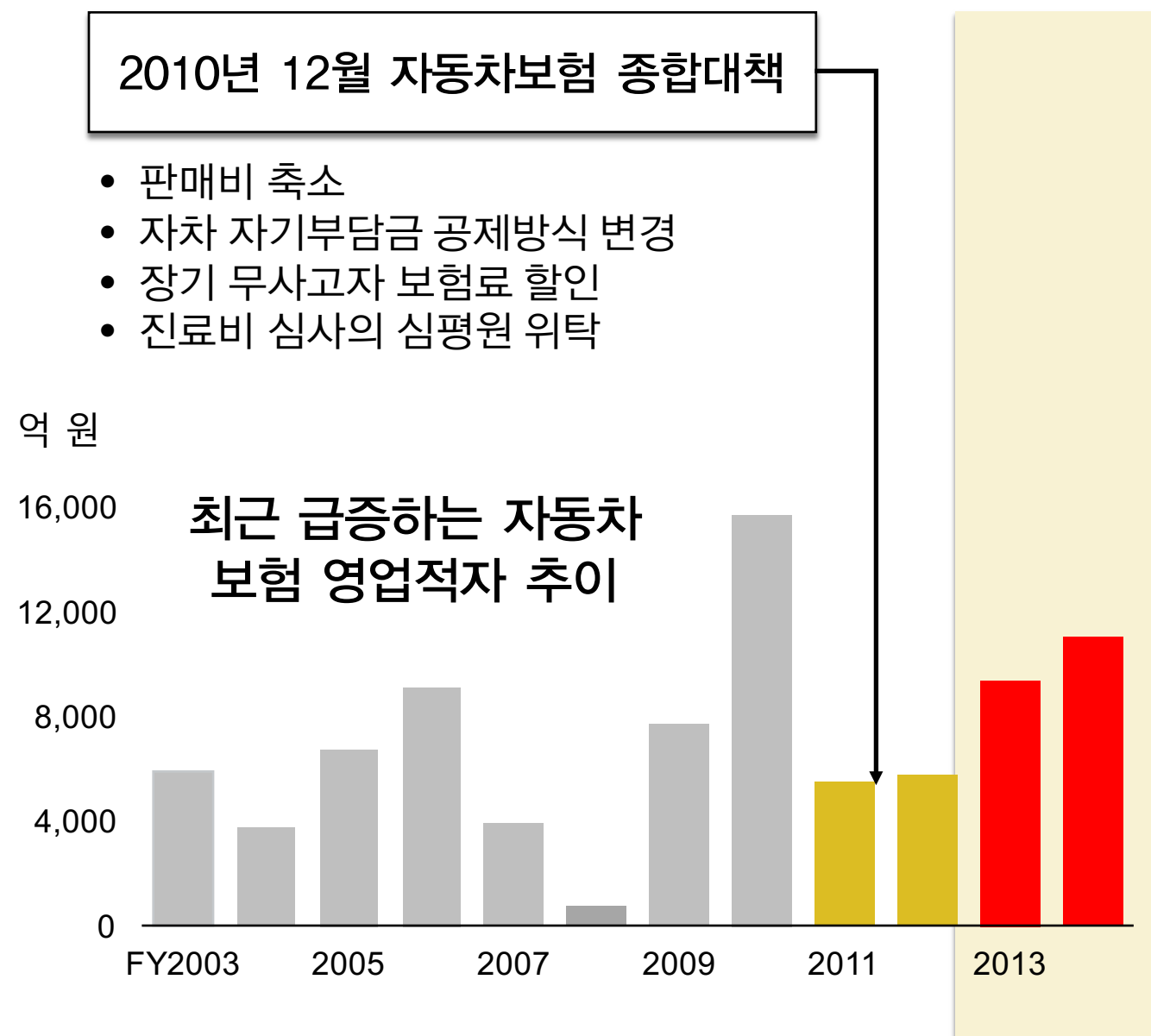


자료: 금융감독원

2. 물적손해 보험금 증가와 적자 확대

- 2010년 12월 자동차보험 종합대책으로 자동차보험 영업적자가 소폭 줄어들었으나 2013년부터 물적손해 보험금 금액이 크게 증가하면서 자동차보험회사 영업 적자가 확대됨

자동차보험 영업적자와 최근 담보별 보험금 지급 규모 증가 추이



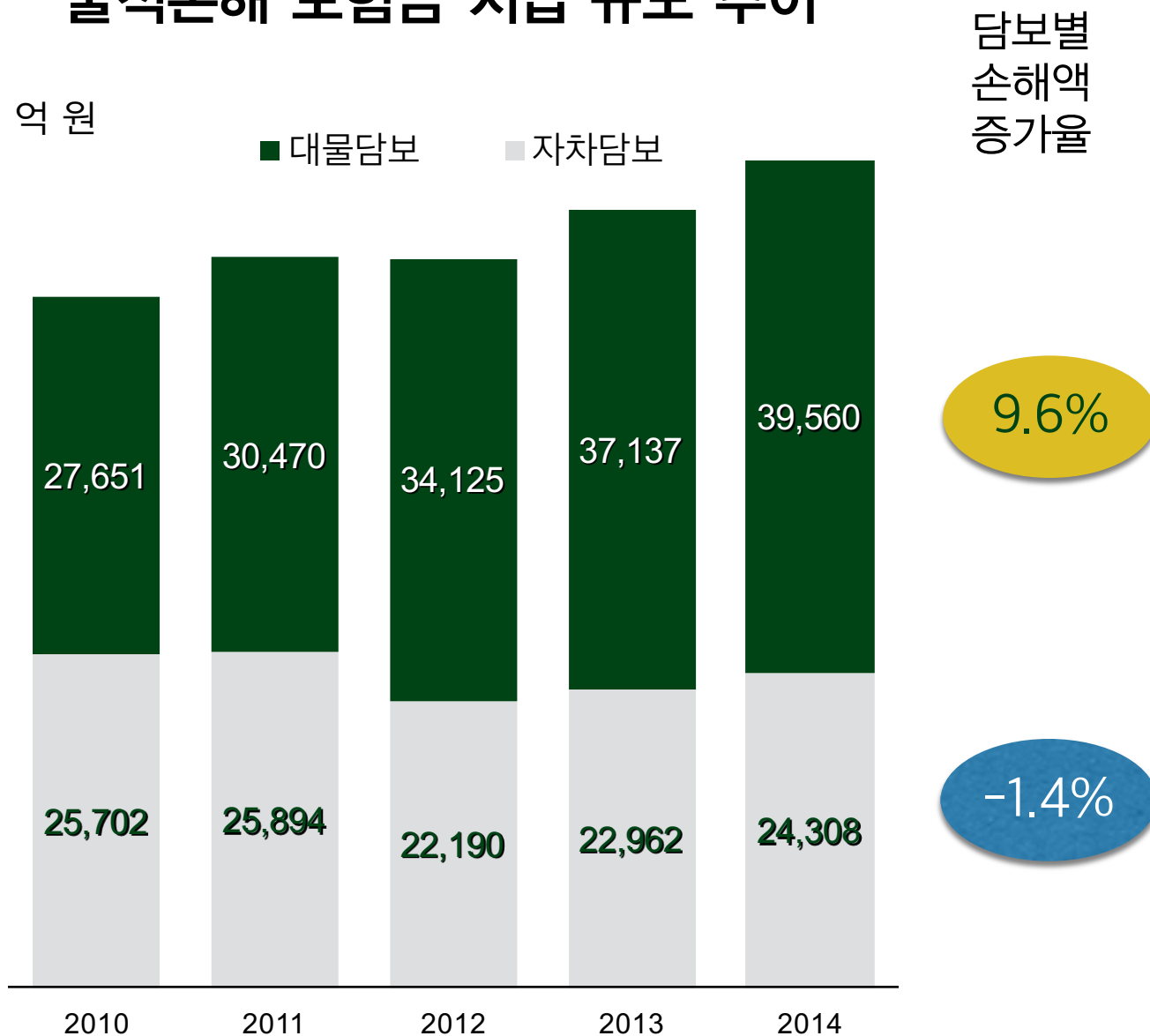
자료: 금융감독원

3. 대물손해 증가세 확대

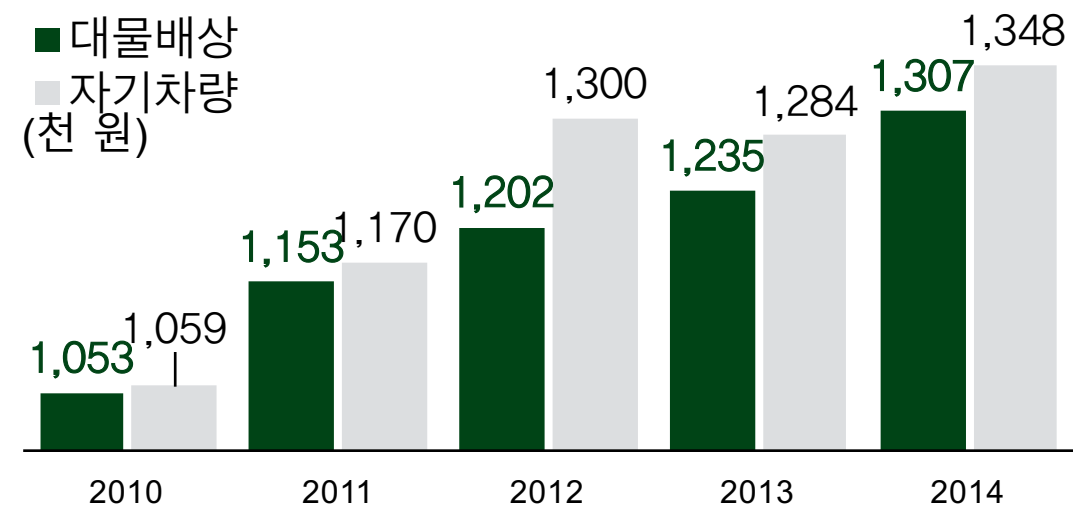
- 물적손해 가운데 대물손해 보험금 지급액이 2012년 이후 증가하며 사고당 평균 보험금 증가로 이어짐.
- 사고발생률이 안정적이라는 점을 고려하면 대물손해 증가의 원인이 교통사고 보상에 필요한 수리비, 렌트비가 증가했기 때문일 수 있음.

대물손해 증가 추세와 사고당 평균 보험금 추이

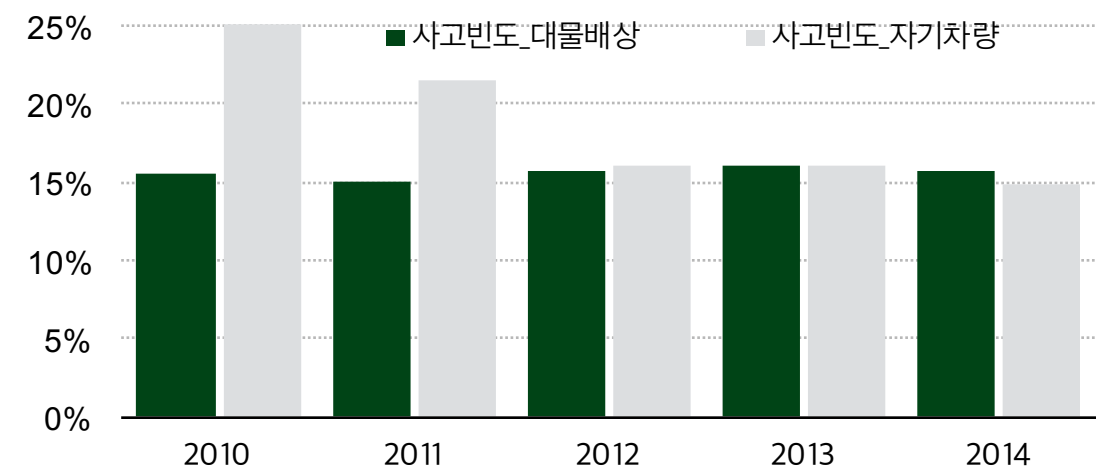
물적손해 보험금 지급 규모 추이



사고당 평균 보험금



사고발생률

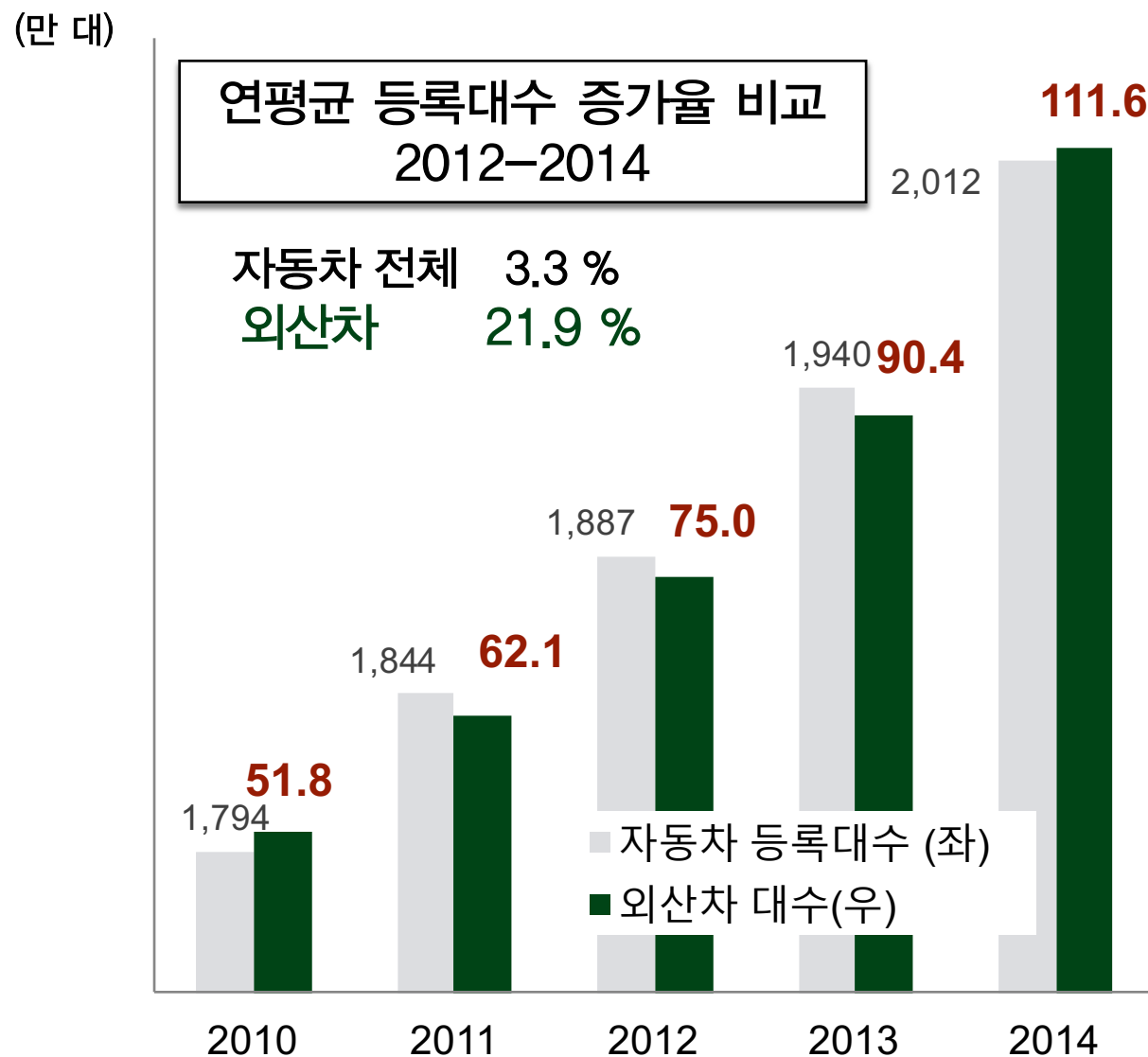


...원인은 고가차와 수리비, 렌트비 증가

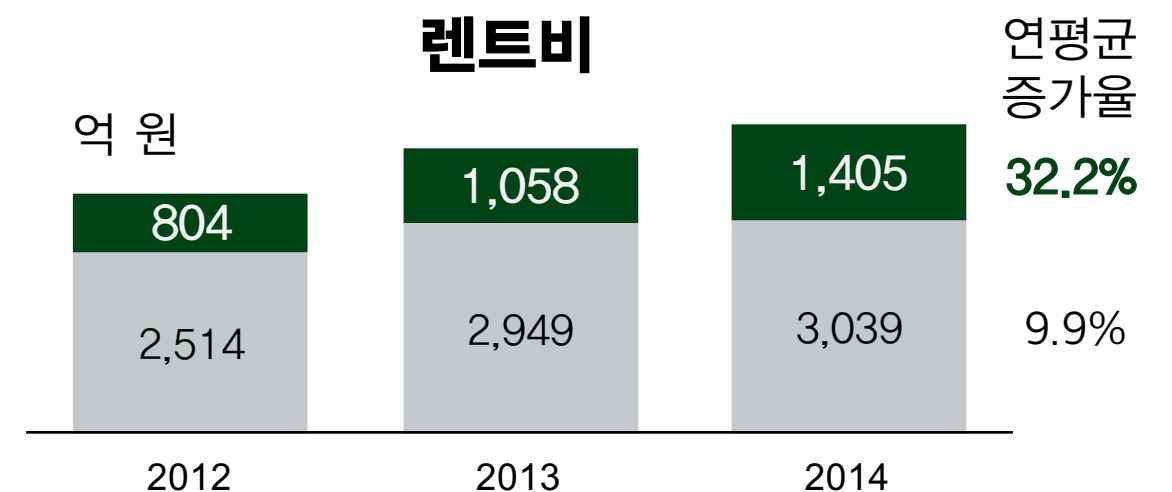
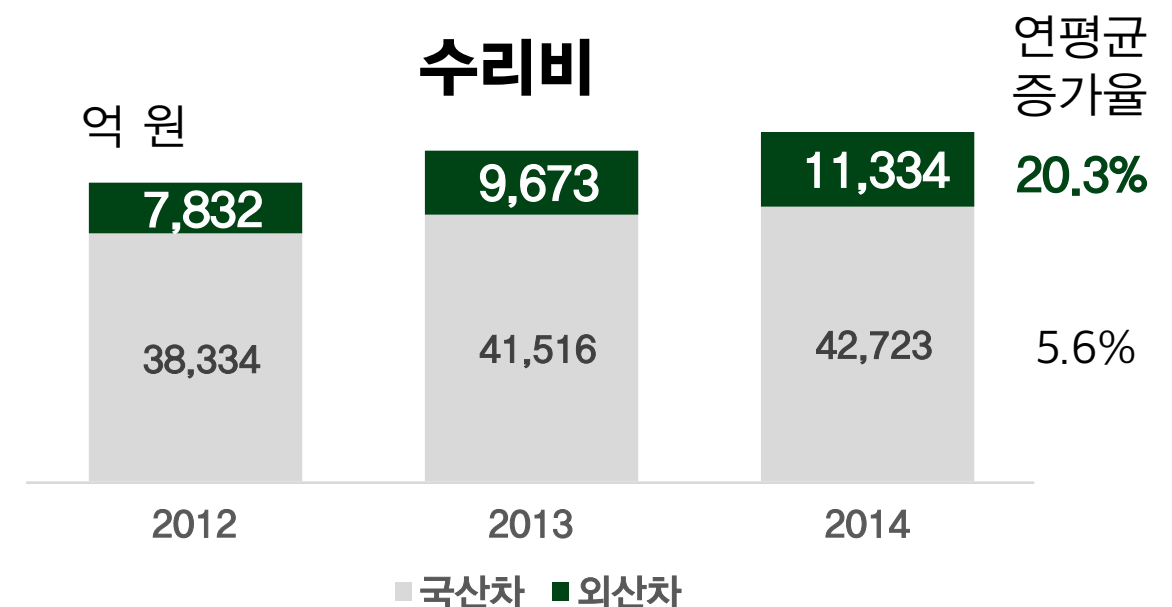
- 물적손해 보험금 지급이 증가한 2012년부터 2014년까지 외산차 등록대수 증가율은 21.9%임.
- 같은 기간 외산차의 수리비와 렌트비 증가율은 연평균 20.3%, 32.2%로 국산차의 5.6%, 9.9%를 크게 상회함.

고가차의 수리비와 대차료 증가세 확대

자동차 등록 대수 증가 추이



외산차는 외국 생산, 외국 브랜드 자동차를 지칭함.

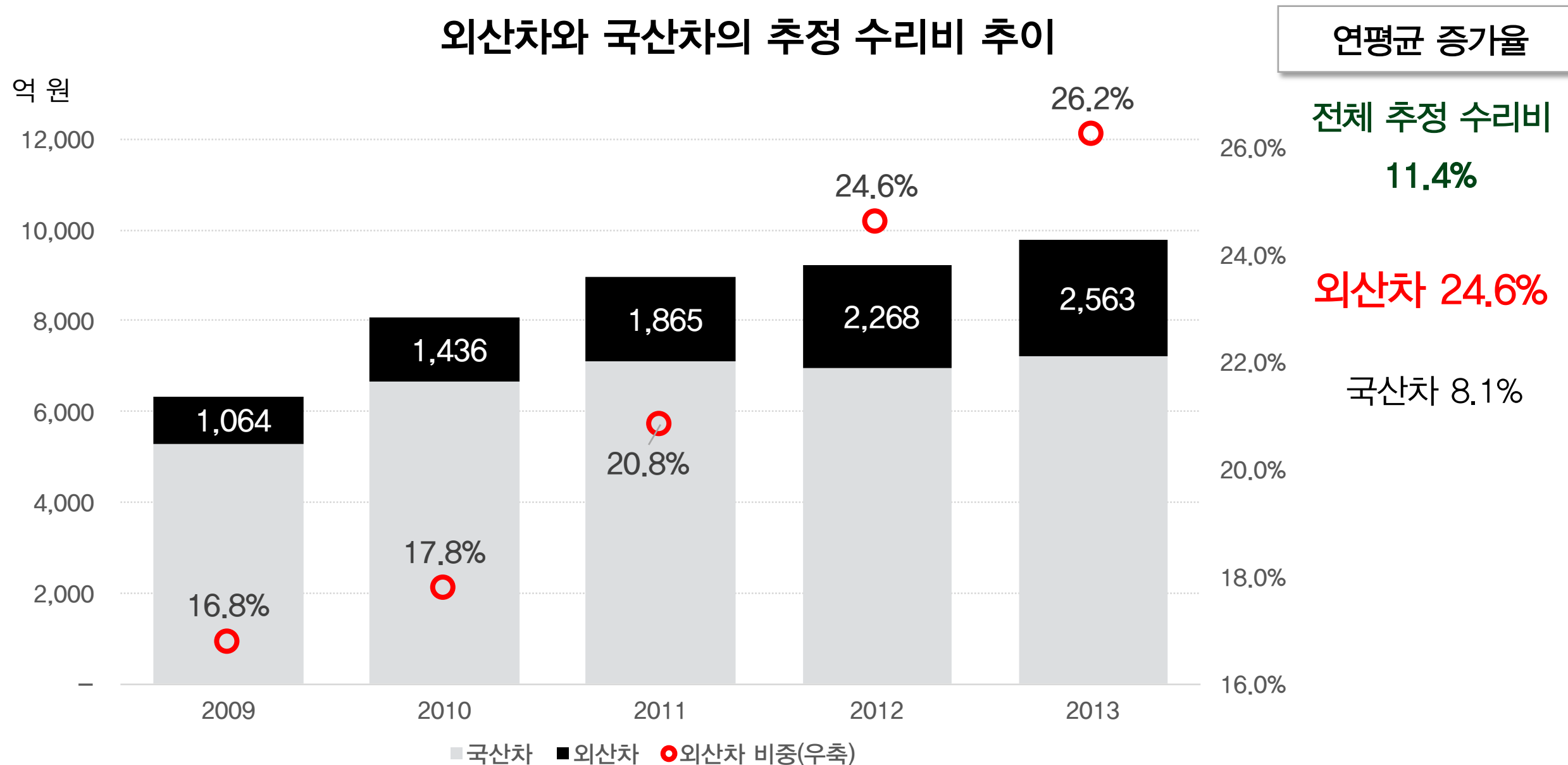


주 : 승용일반형 기준
자료 : 국토교통부, 수입차 협회

자료 : 금융감독원

... 그리고 추정 수리비 증가임.

- 추정 수리비는 2009년 6,338억 원에서 2013년 9,767억 원으로 연평균 11.4% 증가하였음.
- 같은 기간 국산차의 추정 수리비 증가율은 8.1%를 기록하였으나 외산차의 경우 24.6%를 기록함.

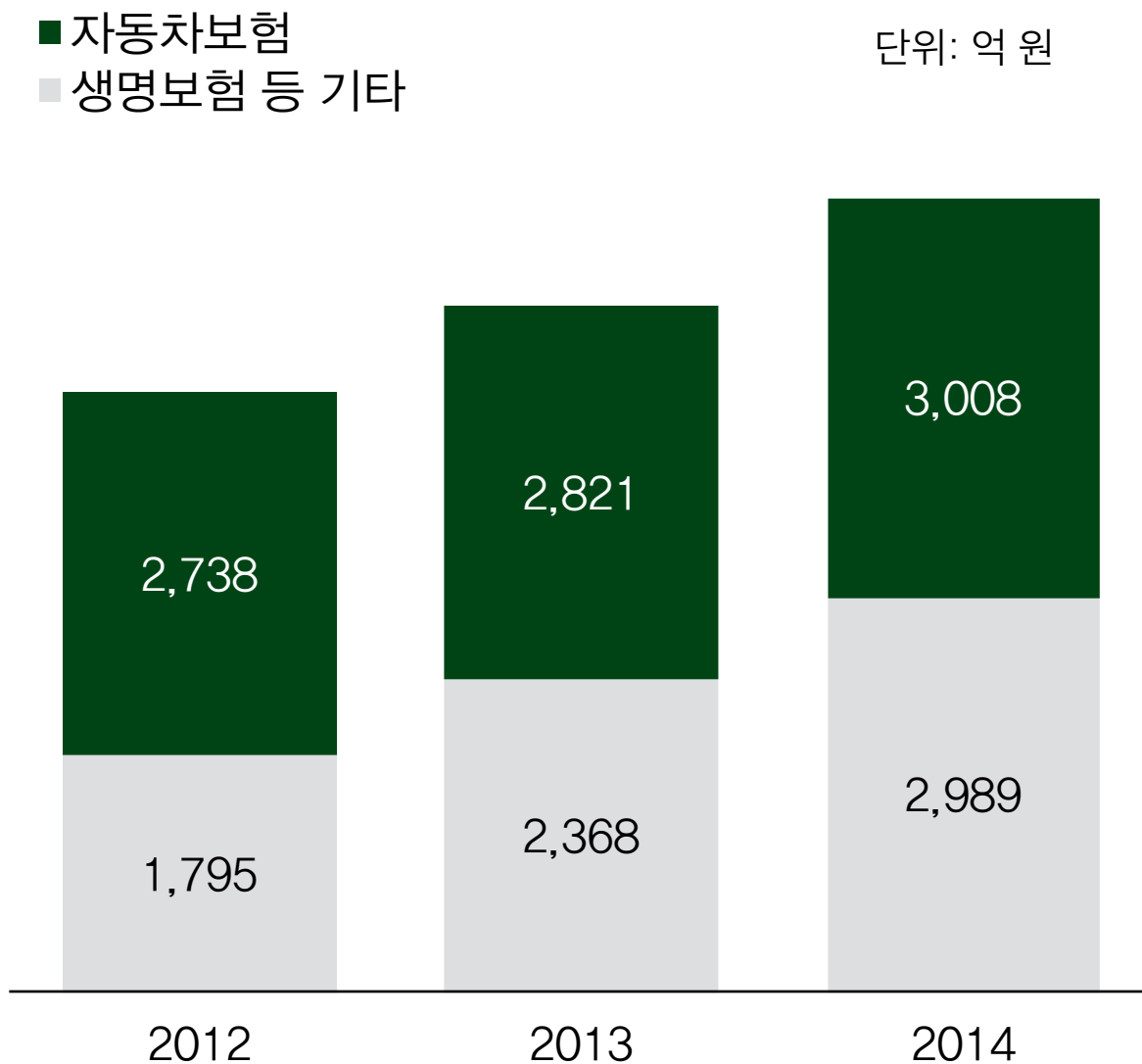


주: 추정 수리비란 보험 사고 시 차량 수리를 하지 않고 보험사로부터 예상되는 수리비를 현금으로 직접 수령하는 방식으로 지급되는 보험금
 자료: 금융위원회

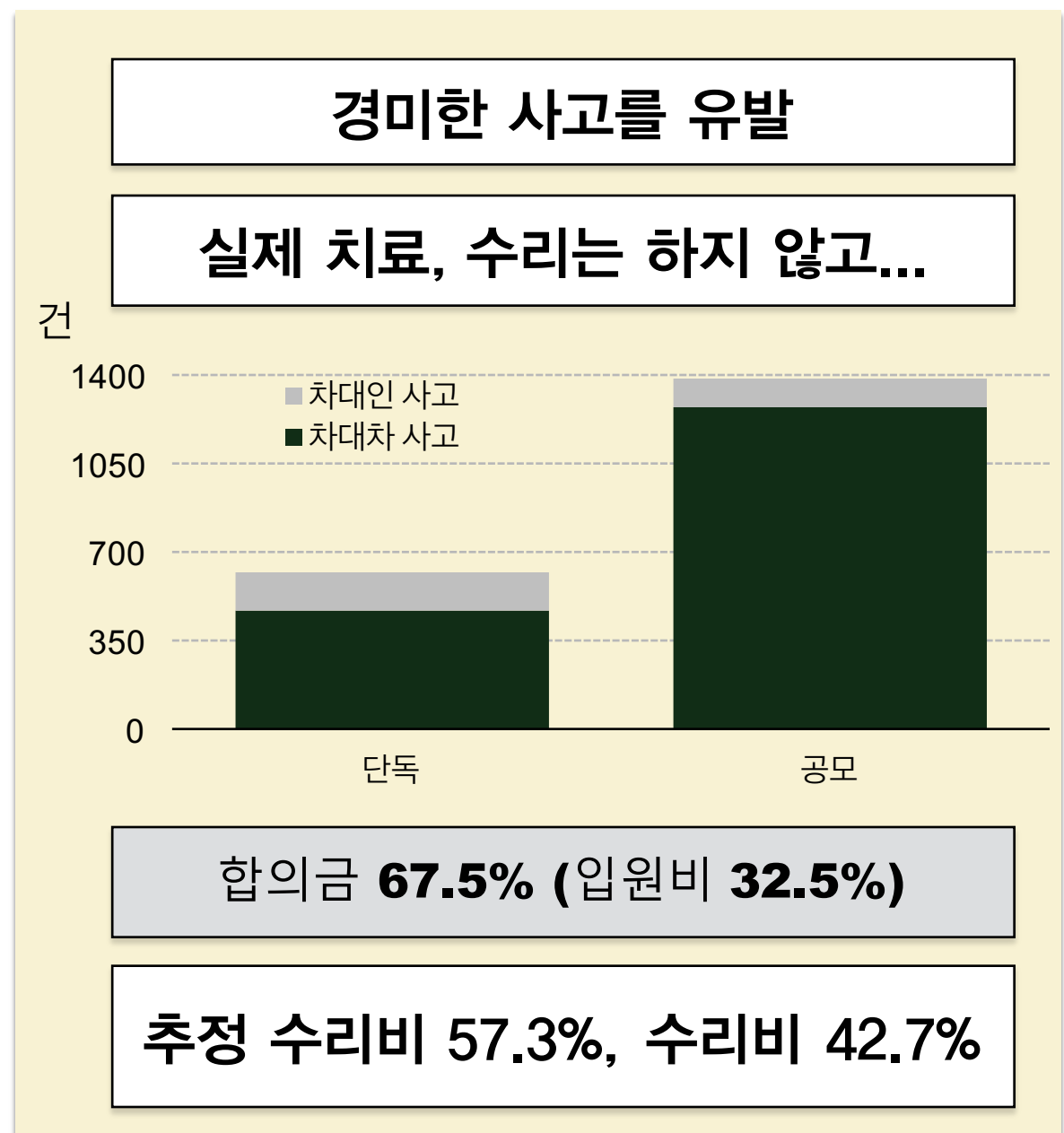
4. 추정 수리비와 경미사고는 보험사기에 악용

- 자동차보험에서 발생하는 보험금 누수 규모는 2014년 3,008억 원으로 2013년에 비해 6.6% 증가함.
- 경미사고는 보험사기 악용뿐 아니라 수리비 고액화의 원인으로 작용함.

보험사기 적발 금액



2014년 자동차보험 보험사기 유형



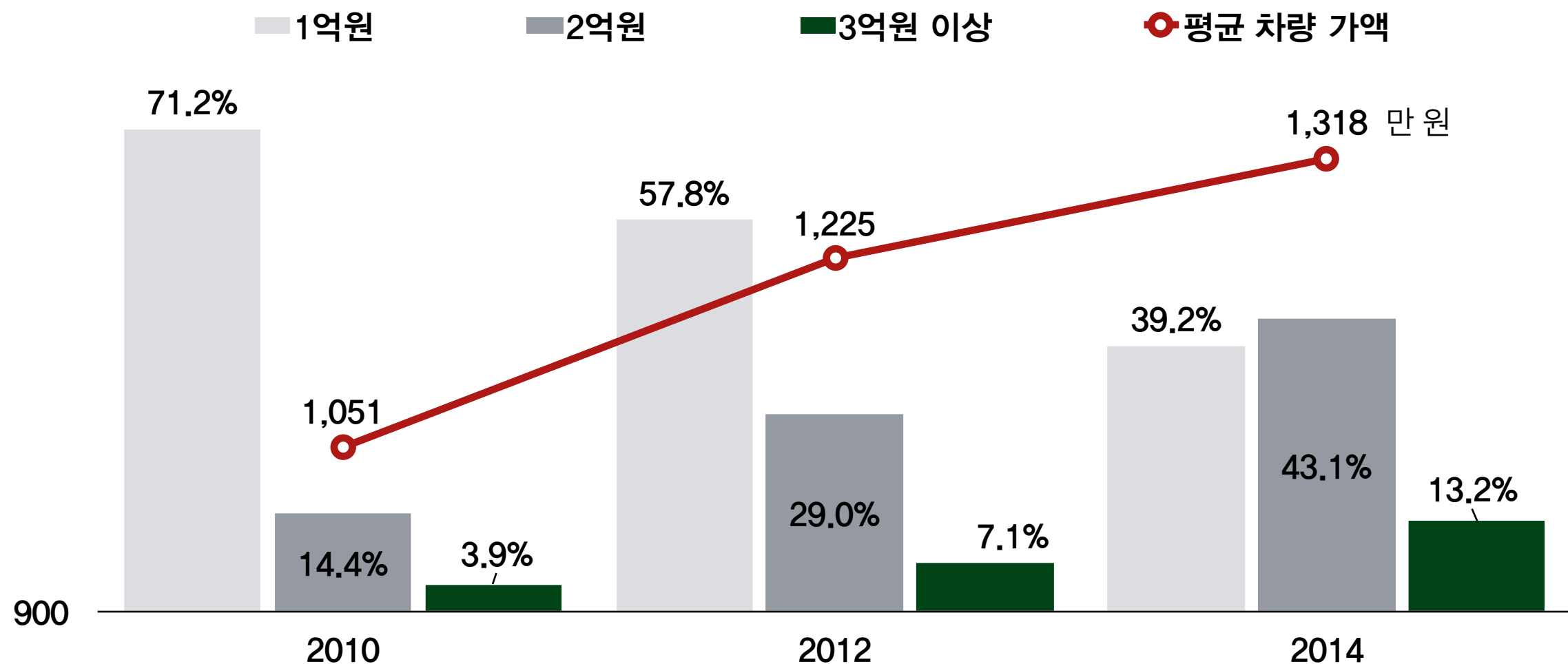
자료: 금융감독원, “자동차 보험 사기 상시조사 결과 특성 분석”, 2015. 6. 30

5. 경제적 파산 위험으로 대물배상 가입금액 확대

- 외산차 비중이 늘어나면서 평균 차량가액은 1,051만 원에서 1,318만 원으로 증가
- 고가차와의 사고로 인한 경제적 파산 위험을 피하기 위해 대물배상 가입금액이 증가함.

경제적 파산 위험을 회피하기 위한 보험료 부담 증가

평균 차량 가액과 대물담보 한도 비중 추이



주: 평균 차량 가액은 만원(좌축), 대물한도 비중은 %,우축.
자료: 금융위원회

[사례] 저가차 운전자의 경제적 파산 위험

- 고가차와 저가차간 교통사고 발생 시 저가차 운전자들은 대물배상 가입금액을 초과하는 부담으로 경제적 파산 위험이 커짐.

고가차와의 충돌 사고와 경제적 파산 위험 사례

자기과실 100% 산타페 운전자가 자비로 1억 원을 추가 지급해야 하는 상황
(2014년, 인터넷에서 회자되던 사고, 대물배상 가입금액 1억 원)

가해차종 : 산타페
차량가액 : 3천만 원

1억 원
부족

- 수리비 (A) : 1 억 5천만 원
- 렌트비 (B) : 150만 원(하루당, 수리기간 1달)
- 합계 (C=A+B) : 약 2억 원

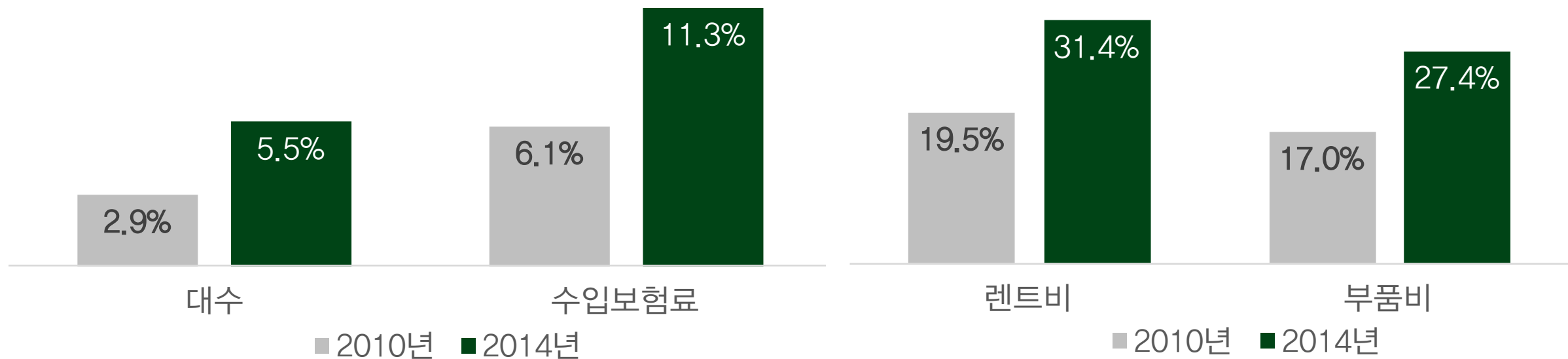
피해차종 : 벤트리
차량가액 : 3억 원



6. 고가차의 영향 확대와 지속

- 우리나라에 등록된 자동차 가운데 외산차의 비중은 5.5%에 불과하지만 외산차의 수입보험료 비중은 11.3%, 렌트비 비중은 31.4%, 부품비 비중은 27.4%를 차지
- 2010년에 비해 자동차보험 물적손해 보험금에 대한 고가차의 영향력이 커졌고 지속될 것으로 전망됨.

2010년에 비해 외산차의 비중 확대



주 : 1. 개인용 자동차보험 가입대상으로 추출한 것임.

2. 대수는 연도말 대인배상1의 부도대수 기준이므로, 국토부에 등록된 비율과 차이가 있을 수 있음.

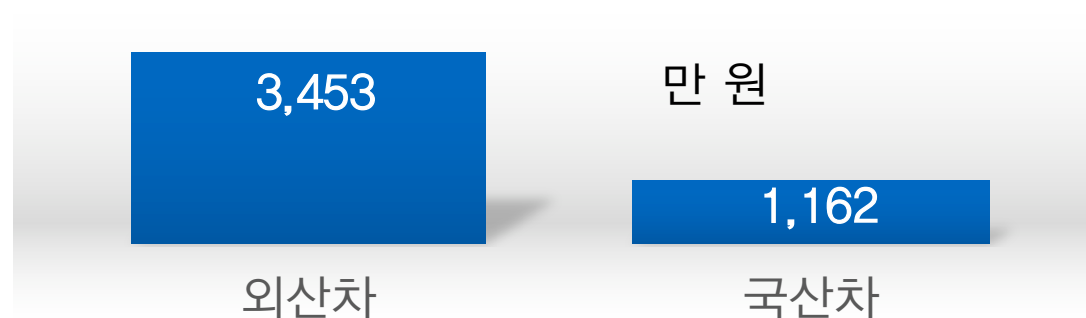
3. 부품비는 자기차량손해담보와 대물배상 담보를 합산한 기준으로 산출된 것임.

4. 평균 차량가액은 2014년 자기차량 손해담보 기준임.

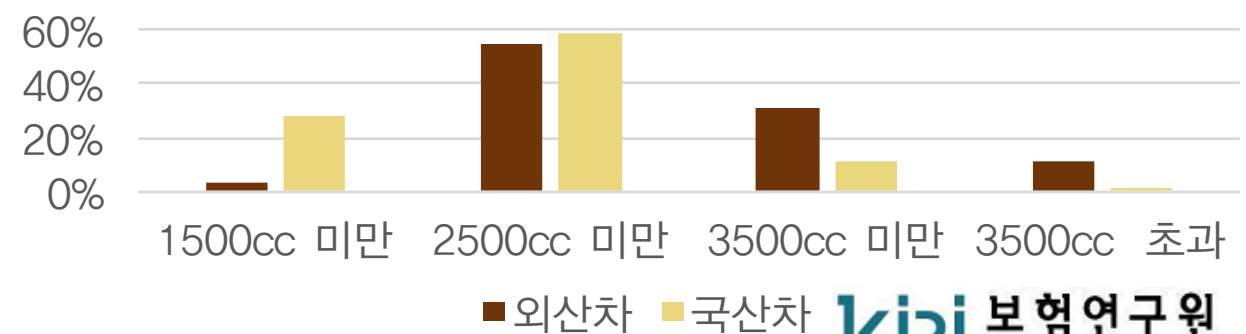
자료 : 보험개발원

고가차는 배기량이 크고 차량 가액이 비싼 경우가 다수

외산차와 국산차의 평균 차량가액



외산차와 국산차의 배기량별 분포



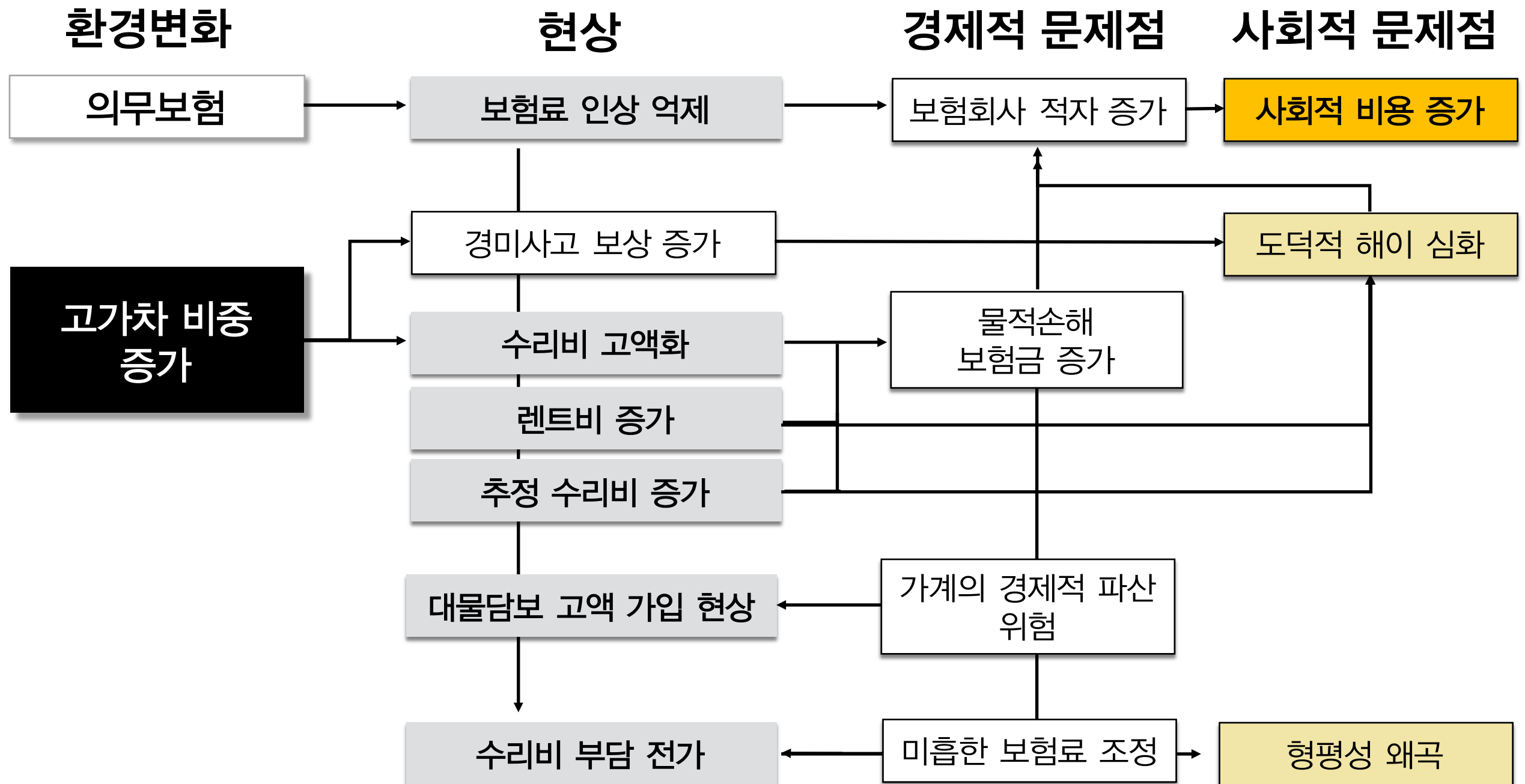
II

물적손해 증가에서 투영된 문제점

1. 고가차의 경제적·사회적 부작용 심화
2. 수리비와 렌트비 고액화, 도덕적 해이
 - 1) 수리비 고액화 원인
 - A. 불투명한 기준
 - B. 경미사고와 무분별한 부품교체
 - C. 추정 수리비 제도와 수리비 과다 청구
 - D. 도덕적 해이
 - 2) 렌트비 고액화와 초과이익 원인: 표준약관
3. 저가차 운전자의 과도한 보험료 부담

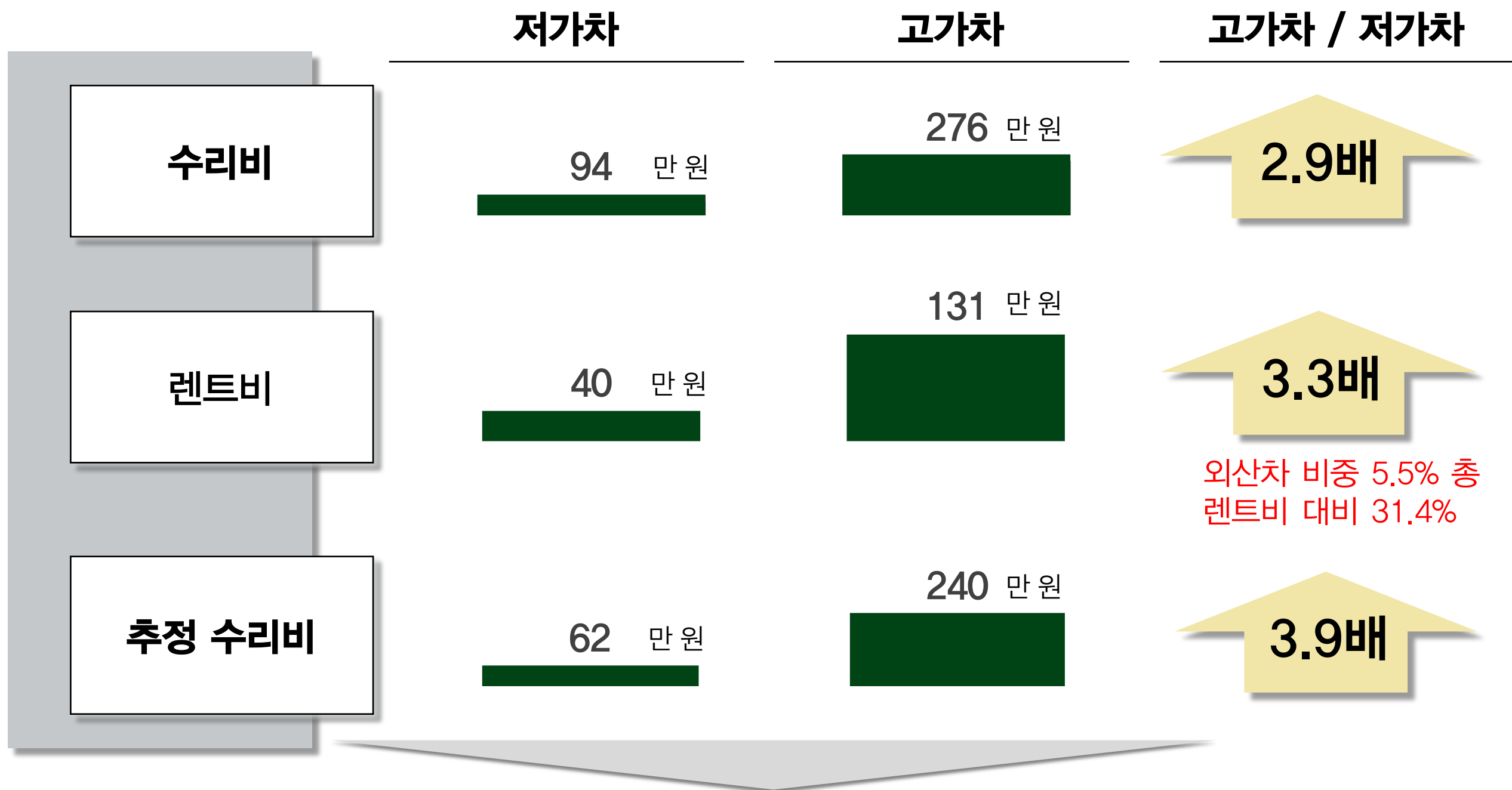
1. 고가차의 경제적·사회적 부작용 심화

- 의무보험이기 때문에 보험료 인상은 억제된 반면 고가차 비중 증가로 물적손해는 급격히 상승, 보험회사 영업적자가 늘어나고 있음.
- 경제적 문제와 더불어 일부 계층의 도덕적 해이와 형평성 왜곡 등 사회적 문제점이 나타나고 있음.



2. 수리비와 추정 수리비, 렌트비 고액화

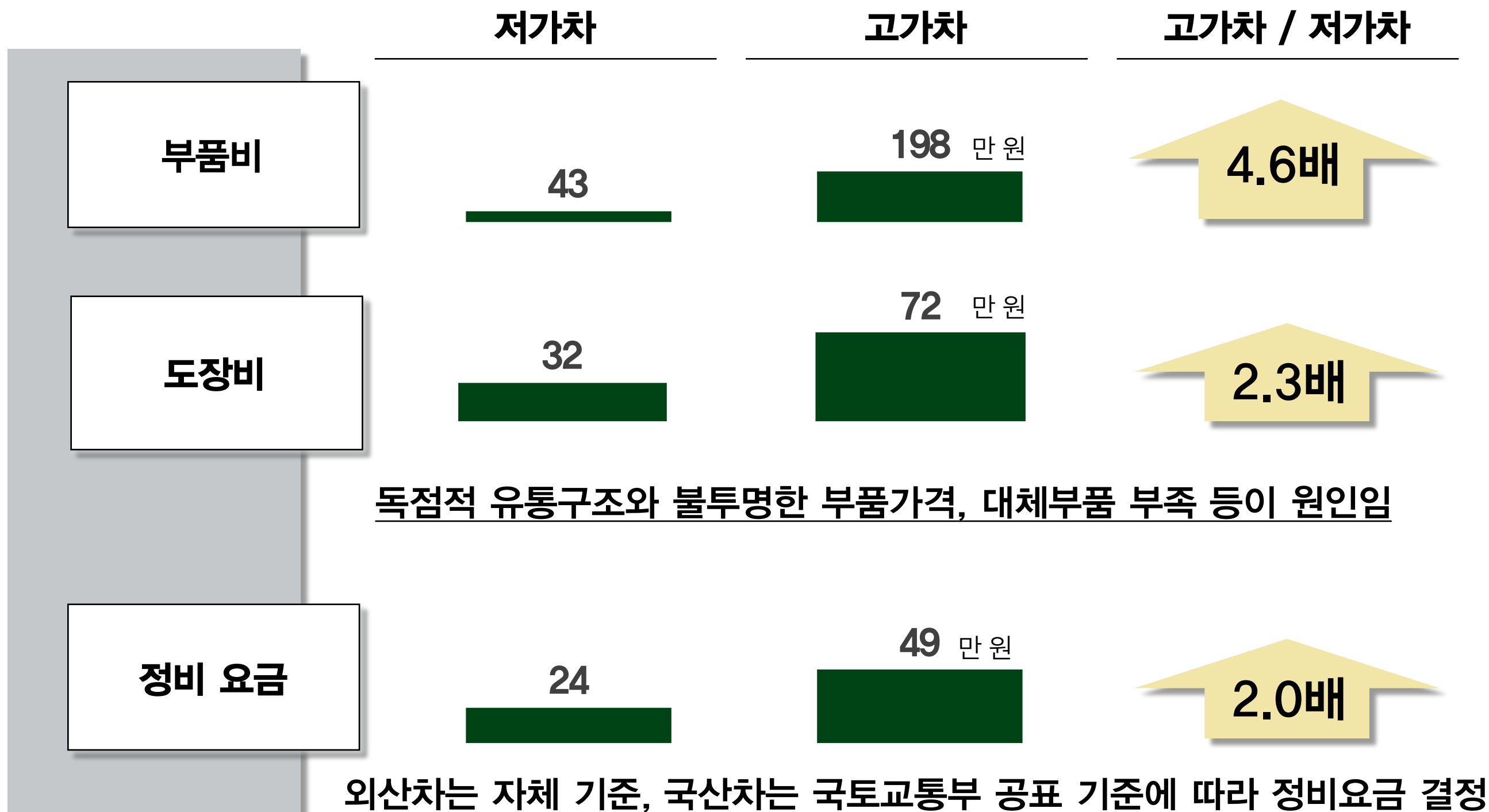
- 고가차의 대부분을 차지하는 외산차의 대당 평균 수리비, 렌트비, 추정 수리비가 국산차에 비해 3배 이상 비쌈.
- 고액의 수리비와 렌트비는 물적손해 보험금 지급 규모 증가로 이어짐.



물적손해 보험금 지급 규모 증가

1) 원인 A. 불투명한 수리비 기준

- 독점적 유통구조와 불투명한 부품비와 정비요금, 대체부품 부족 등이 수리비 고액화의 원인임.



1) 원인 B. 경미사고와 무분별한 부품교체

- 경미사고임에도 불구하고 무분별한 부품교체로 과도한 보험금을 청구
- 보험사기에도 경미사고가 남용될 수 있음.

경미사고임에도 불구하고...



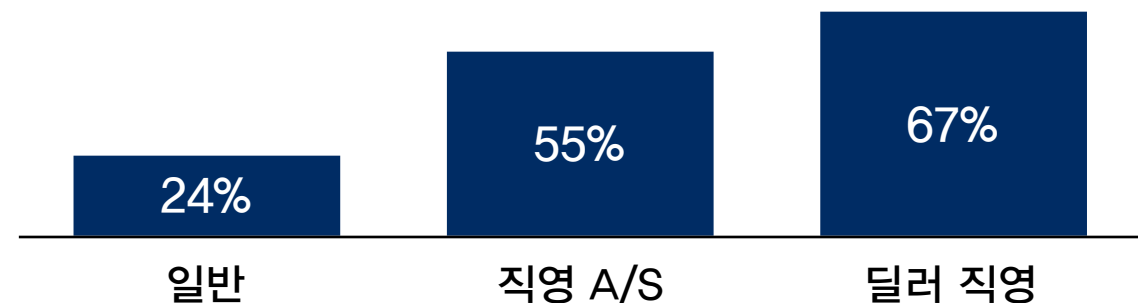
Before & After

과도한 보험금 청구

- 2014년 8월 부산 교통사고 사례
 - 외제 승용차 뒷부분을 부딪혀 **조그만 흠집을 남긴 운전자에게 수리비, 렌트비 5천여 만원을 청구**

1 높은 부품 교환율

- 직영 A/S 센터나 외산차 딜러 운영 정비업체의 경우 부품 교환율이 높음.



2 보험사기 유인

1) 원인 C. 추정 수리비 제도와 수리비 과다 청구

- 추정 수리비 제도는 수리비 과다청구, 실손보상 원칙 위배, 동일 부위 이중보상, 보험사기 악용 가능성 등의 문제점을 갖고 있음.

주요 이슈

문제점

허위 견적서 발급

수리비 과다 청구

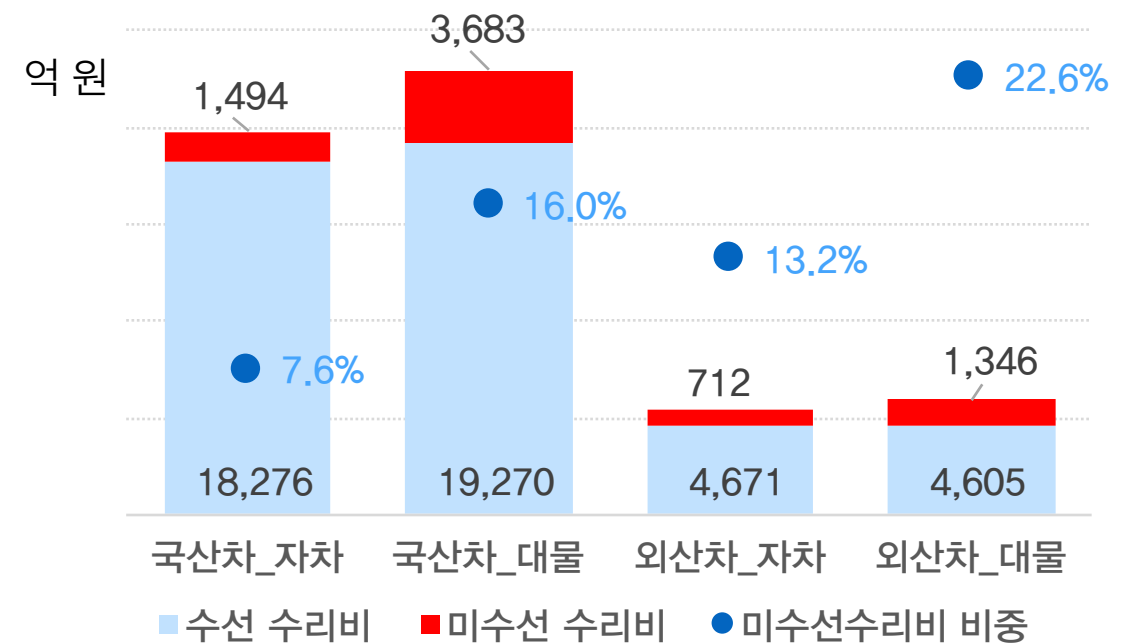
수리하지 않는 경우

실손보상 원칙 위배

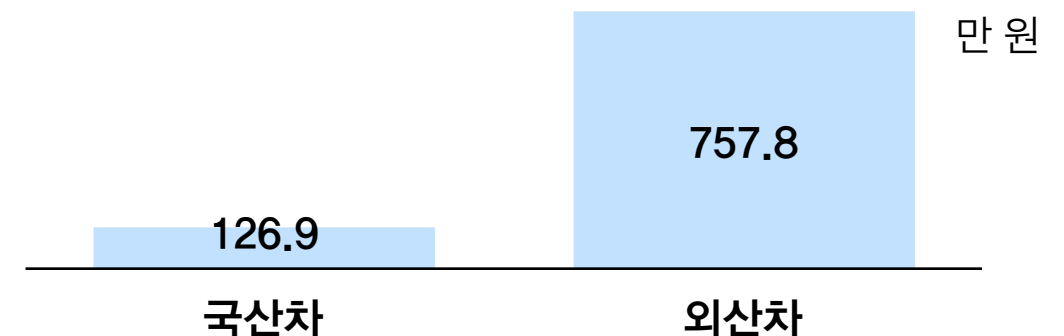
보험사기 악용

동일 부위 이중보상

2014년 담보별 수리비와 추정 수리비 현황



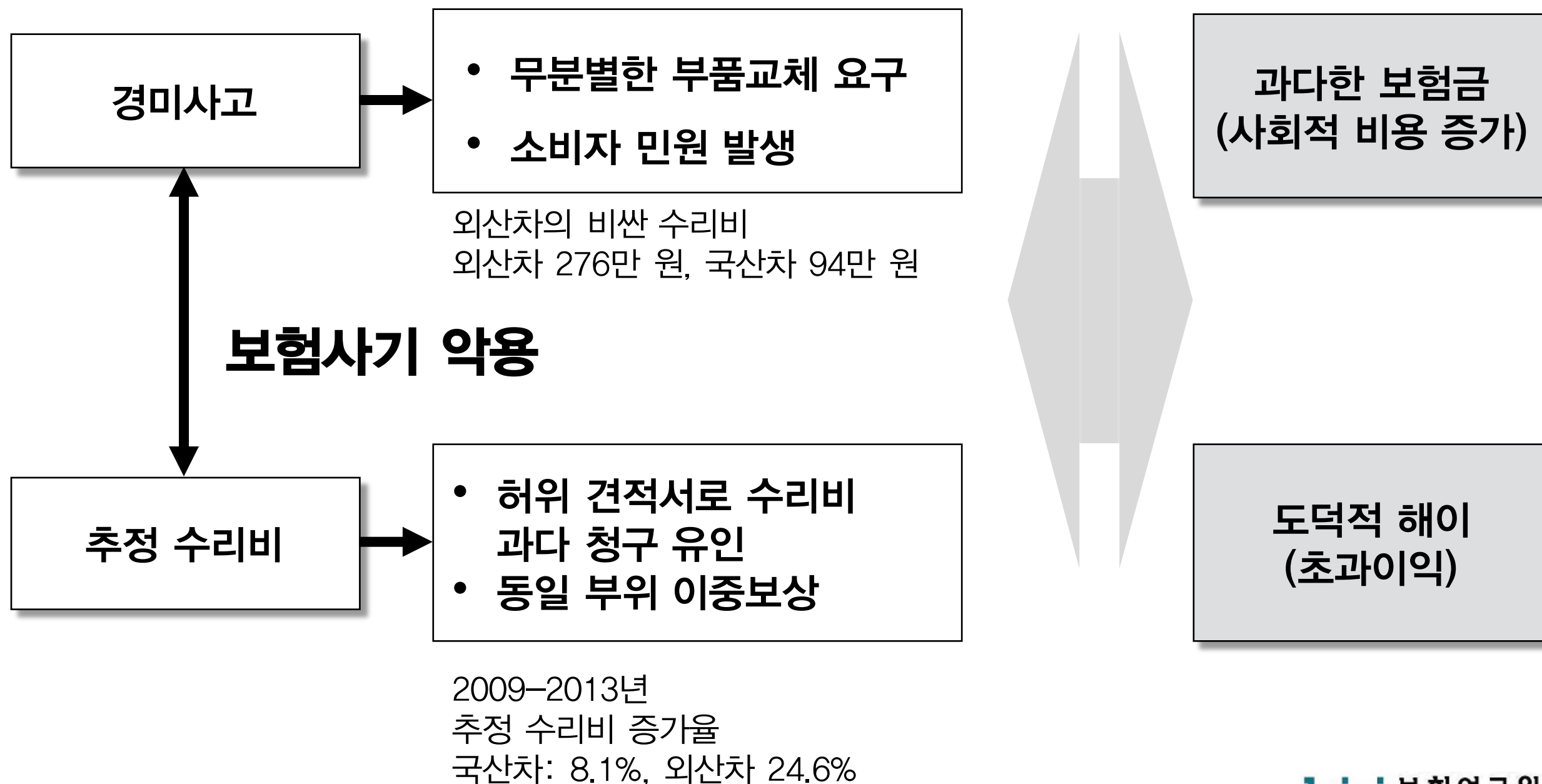
2014년 적발된 추정 수리비 보험사기 적발 건당 금액



1) 원인 D. 도덕적 해이

- 경미사고 발생 시 무분별한 부품교체 요구는 과다한 보험금 지급과 도덕적 해이, 민원발생으로 이어질 수 있고 추정 수리비는 동일 부위 이중보상, 운행 위험 증가 등으로 이어질 수 있음.

누군가의 이익은 다른 누군가의 손실로



2) 렌트비 고액화와 초과이익 원인: 표준약관

- 불합리한 현행 표준약관 규정으로 수리비보다 렌트비가 비싼 불합리한 경우가 발생함.
- 외산 노후차량의 경우 렌트비로 초과 이익을 볼 수 있는 문제도 있음.

표준 약관 규정

문제점

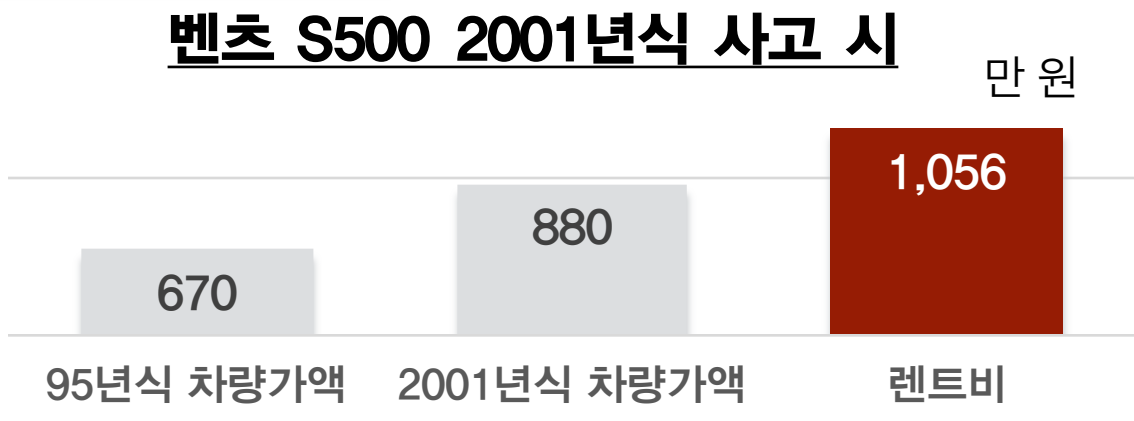
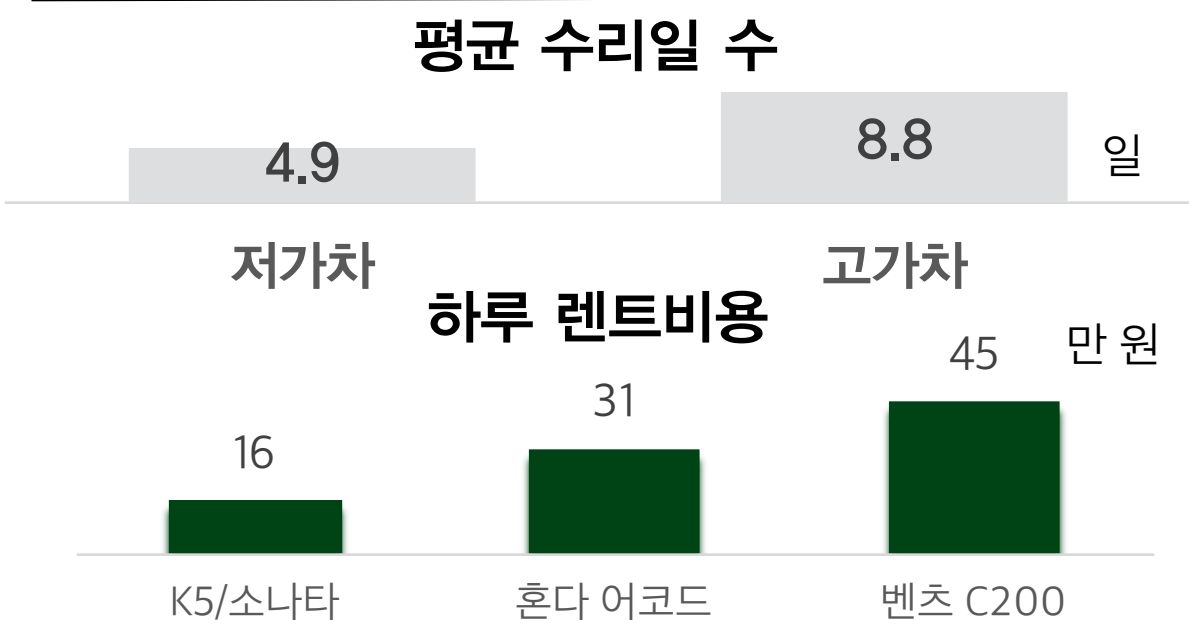
사례 및 근거

차량 수리 기간

고가차의
과다한 대차료

피해 차량과
동종 차량

노후 차량의
초과이익



자료 : 기승도, 이규훈, “자동차보험에서 고가 자동차(외산차) 문제 해소방안” , 국회 공청회 자료, 2015. 7. 20

[사례] 렌트비, 사용가치와 손해억제 의무

- 주요국의 경우 교통사고 비용 발생 최소화 원칙에 따라 동일한 사용가치를 가진 자동차 또는 해당 피해차 수준의 국산차로 대차하고 있음.

주요 이슈

대차 비용

- 독일의 경우 사용가치를 중시
 - 파손된 자동차와 동일한 사용가치를 대차하는데 소요되는 비용

이상주 (2013)

피해 차량과 동종 차량

영국 DirectLine사 약관

- 기본 대체차량(최소차량) 또는 동급수준 차량 제고
- 렌트는 같은 좌석수와 크기로 대차하며, 동등 차량은 아님.

- 필요한 사정이 있는 경우에 한함
- 동종동급의 차종을 대차하는 비용

- 고급차량 대차 필요성이 인정되는 경우에도 사고 차량이 고급 외제차인 경우, 대차비용은 국산 고급차량 기준으로 인정

일본 지방법원 판례(1997)

동일한 사용가치

신의칙에 의한
손해억제 의무

3. 저가차 운전자의 과도한 보험료 부담

- 고가차 운전자의 물적손해 지급 보험금 1원당 보험료 부담이 저가차 운전자에 비해 저렴한 것으로 분석됨.

	저가차	고가차	비용 대비 보험료 평가
수입보험료 (A)	7조 2,398 억 원	9,241 억 원	
수리비 (B)	4조 1,533 억 원	1조 1,017 억 원	수리비 1원당 고가차 보험료 2배 낮음
A / B	1.74 원	0.84 원	
렌트비 (C)	2,948 억 원	1,352 억 원	렌트비 1원당 고가차 보험료 4배 낮음
A / C	24.6 원	6.8 원	
물적손해 금액 (B+C)	4조 4,481 억 원	1조 2,369억 원	저가차 = 2.2 x 고가차
물적손해 1원당 원수보험료 [A/(B+C)]	1.63	0.75	저가차 운전자의 과도한 보험료 부담
	대물담보 한도 확대에 의한 보험료 인상을 고려할 경우 저가차 운전자의 보험료 부담 가중		

주: 개인용 자동차보험 가입자 대상 수입보험료와 물적손해금액이므로 전체 물적손해 금액과 차이가 있을 수 있음.
 자료: 보험개발원, “2014년 자동차보험 손해율 악화, 온라인, 외산차 성장 지속”, 2015. 3월

[사례] 마티즈와 벤틀리, 경미한 접촉사고

사고 상황

- 마티즈 차량이 차선을 변경하던 중 벤틀리 문짝을 살짝 스침
- 마티즈 차량 가격은 900만 원, 벤틀리 차량 가격은 3억 원
- **마티즈 운전자 부담은 1,940만 원, 벤틀리 운전자 부담은 34만 원**

마티즈 피해



벤틀리 손해



작은차 타는 서민들이 비싼 수입차 수리비를 떠안는 셈



24 [사례] 저가차 운전자 부담 가중

- 국산차의 수리비와 렌트비는 100만 원에 불과하나 700만 원의 물적손해 규모에 과실비율을 적용할 경우 국산차 운전자는 210만 원을 부담해야 함.
- 외산차 수리비와 렌트비는 600만 원이지만 운전자의 부담액은 490만 원으로 110만 원의 부담을 절감하게 됨.

외산차와의 사고로 인한 국산차의 부담 가중 사례

구 분	국산차(과실 30%)	외산차(과실 70%)
수리비	50만 원	300만 원
렌트비(1일대여비×기간)	50만 원(10만 원×5일)	300만 원(60만 원×5일)
수리비와 렌트비 합계	100만 원	600만 원
대물손해 부담	180만 원(600 x 30%)	70만 원(100 x 70%)
자차손해 부담	30만 원(100 x 30%)	420만 원(600 x 70%)
물적손해 부담	210만 원(700 x 30%)	490만 원(700 x 70%)
비 고	110만 원 추가 부담	110만 원 부담 절감

[사례] 수리비 고액화로 인한 불공정성 문제

EF쏘나타 택시와 람보르기니 사고 사례

사고 상황

- 2013년 3월 8일 여의도
- EF쏘나타 택시가 정지신호에서 정지하던 중 뒤에서 오던 람보르기니(차량 가격 최고 20억 원)가 택시 후미를 충돌
- 과실비율: 람보르기니 90%, 택시 10%
 - 정지 상태에서 사고라면 100%:0%, 그러나 정지 중이었기 때문에 90%:10%
 - 쌍방 합의

수리비

EF 쏘나타 택시

190만 원

람보르기니

7 억 2천만 원

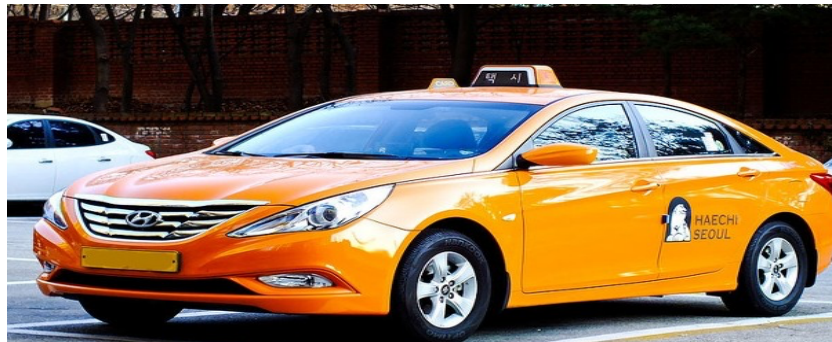
렌트비

350만 원 / 일

대물손해 부담 금액

7,200만 원
(7억 2천만 원 x 10%)
+ 렌트비 x 10%

171만 원 (190만 원 x 90%)



자료: JTBC 뉴스, 2013년 3월 18일

III

개선 방안

1. 물적 손해 완화 방안 개요
2. 구속력을 확보한 경미사고 수리 기준 확립
3. 대체부품 활성화로 수리비 절감
4. 자차 추정 수리비 폐지와 이중청구 방지
5. 렌트비 합리화를 위한 표준약관 개정
6. 고가차의 보험료 부담 확대
7. 보상제도 합리화 방안 추진과 관련 이슈

27 1. 물적손해 완화 방안 개요

문제점

수리비 고액화

렌트비 증가

추정 수리비 증가

수리비 부담 전가

지향점

- 대체부품 활성화
- 불필요한 수리 및 부품교환 억제

- 렌트차량의 초과이익 억제
- 사용가치 제고

- 실손보상 원리 유지
- 도덕적 해이 억제

고가차 보험료 합리화

개선 방안

구속력있는 경미사고 수리 기준 규범화

최저의 비용이 드는 차량으로 대차

추정 수리비 폐지와 이중청구 방지

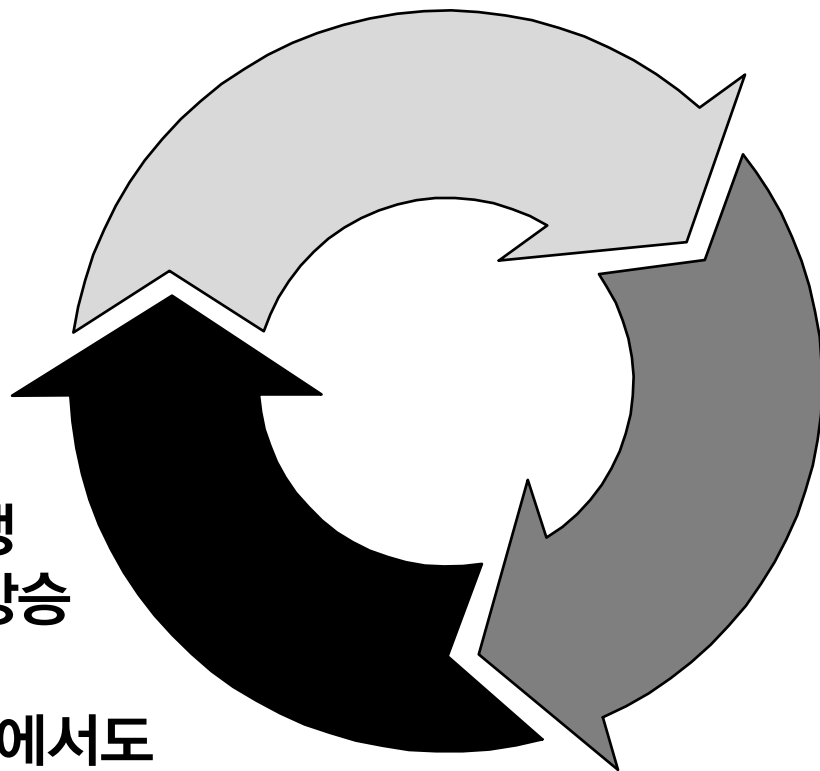
자동차보험
요율 체계 개선

2. 구속력을 확보한 경미사고 수리기준 확립

- 경미사고 보상 과정에서 발생하는 무리한 부품 교체 요구와 이로 인한 과다한 보험금 지급, 수리비 격차 등의 부작용을 완화하기 위해서는 경미사고 수리기준 확립이 필요함.

경미사고 수리기준 확립으로 부작용 원천적 차단

1 경미사고 발생



3

- 민원 발생
- 보험금 상승
- 동일 유형사고에서도 수리비에 큰 격차 발생
 - 저가차와 고가차 비용 차이가 큼

2

무리한
부품 교체
요구

구속력 있는 경미사고 수리기준 수립

운전자 안전과 무관하고 교환비율이 높은 부품(예: 범퍼)을 대상으로

1

경미사고 수리기준 확립

2

국토부 고시, 구속력 확보

3

표준약관에 반영

3. 대체부품 활성화로 수리비 절감

- 자동차 부품시장의 독점적 공급 구조로 대체부품 사용이 활성화되기 어려움.
- 2015년 1월 대체부품 품질 인증제가 시행되었으나 디자인보호법 문제로 외산차 부품 활성화로 이어지지 못하고 있음.

부품시장의 독점적 유통구조...각 분야의 협력이 필요

국산차 부품시장

- 자동차 제조업체의 독점적 공급 구조
 - 자동차 제조사 공급 부품의 가격이 부품 제조사 공급 부품보다 40~50% 비쌈.

외산차 부품시장

- 외산차 딜러의 독과점 구조
 - 수리비와 부품비가 비싼 구조
- 외산차 클러치 부품의 **해외 가격은 300만 원이나 국내 판매가격은 900만 원**
- 외산차 4개 브랜드의 정품 부품 가격은 **20만 원에서 300만 원**
: KBS 1TV 보도(2015.7.17)

대체부품 사용 활성화 추진 중

2015. 1월
대체부품 품질 인정제 시행

- 대체부품 인증 2건

디자인보호법 문제
(디자인 특허 20년)

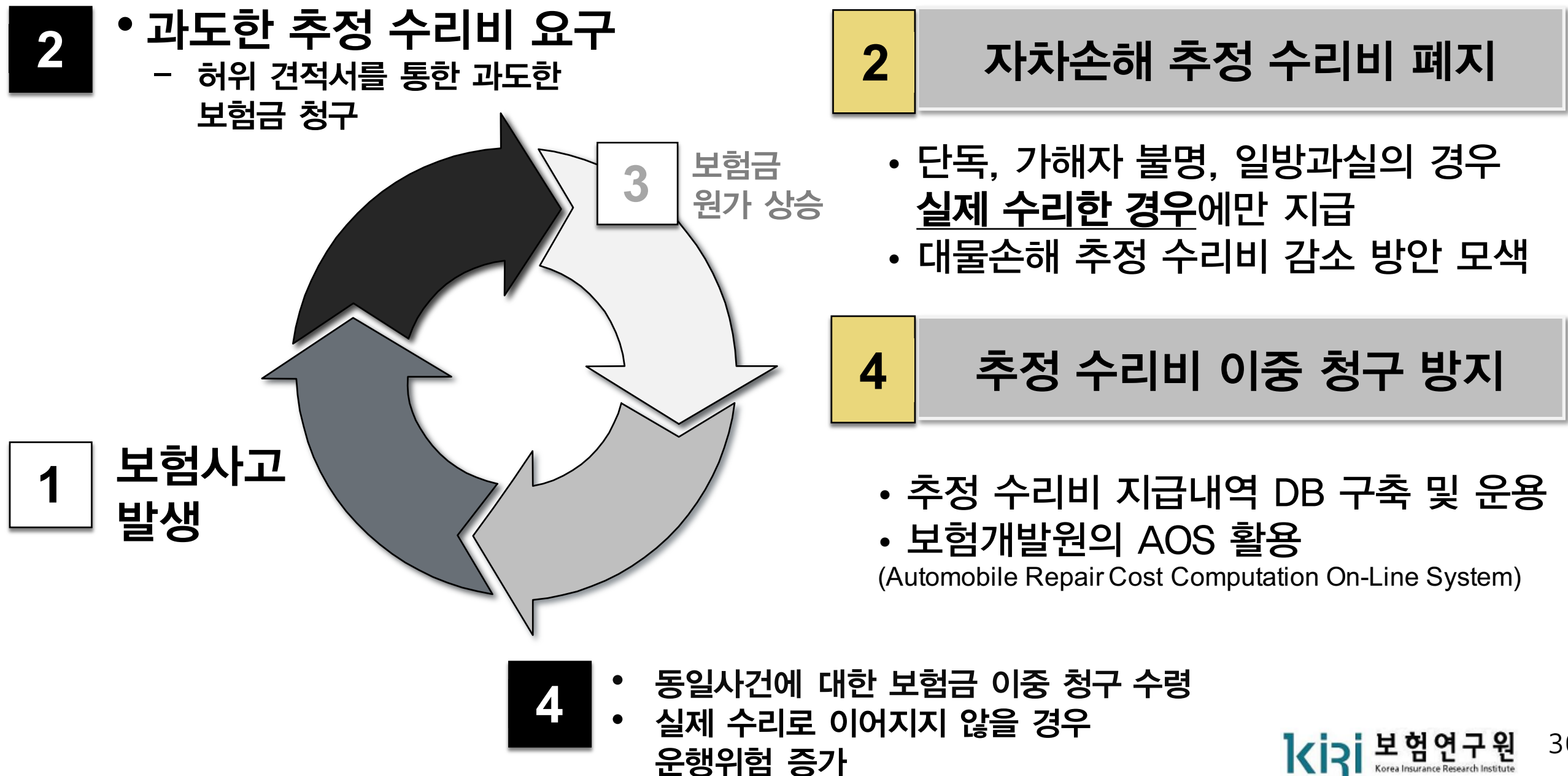


외산차 대체부품 활성화 어려움

4. 자차 추정 수리비 폐지와 이중청구 방지

- 실손보상 원칙에 따라 자차손해 추정 수리비를 폐지하고 추정 수리비 이중청구 방지를 위한 시스템을 구축

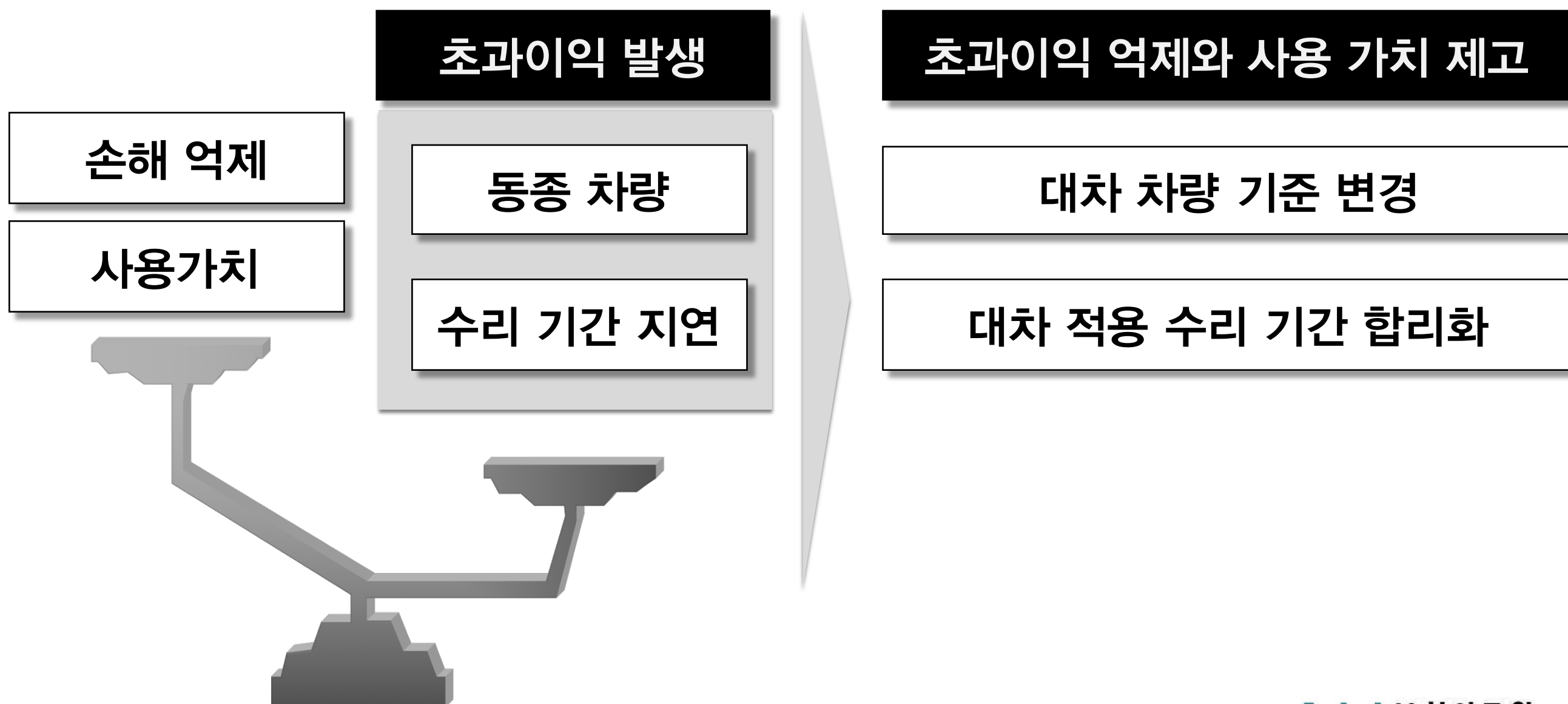
실손보상에 근거하고 도덕적 해이를 방지할 수 있는 대책 수립



5. 렌트비 합리화를 위한 표준약관 개정

- 렌트비에서 발생할 수 있는 초과이익을 제거하여 손해보험의 이득금지 원칙과 실손보상 원칙 유지
- 이를 위해 대차 차량 기준과 대차 적용 수리 기간을 조정해야 함.

렌트 차량 기준과 수리 기간 합리화



5. 렌트비 합리화를 위한 표준약관 개정(계속)

렌트비 관련 표준 약관 개정 방안

	대차 차량 기준 변경	대차 적용 수리 기간 합리화
현행	• 동종 차량 대여 - 동종 차량이란 피해차량과 동일한 제조사가 생산한 동일한 모델의 차량 • 수리기간 중 렌트요금이 비싼 동일 외산차 제공만 허용	• 수리가 가능한 경우 수리가 완료될때까지의 기간으로 하되, 30일을 한도로 함
개정안	• 동급 차량의 최저 요금 지급 * 동급 차량이란 배기량과 연식이 유사한 차량 - 예 1: BMW 520d 1995cc 자동차 사고시 동급 자동차 중 최저요금의 자동차 - BMW 520d 1995cc 렌트비(1일) 293,000원 → 소나타 1999cc 107,000원(1일) - 186,000원 절감 가능	• 부당한 수리지연 기간 등을 제외 • “...정비업자에게 인도하여 수리가 완료될때까지의 통상의 수리기간...” 통상의 수리기간 • 파손 부위를 원상회복하는데 소요되는 일반적인 수리기간

6. 고가차의 보험료 부담 확대

- 지금 보험금 대비 보험료 비율이 저가차의 경우 상대적으로 높아 고가차 운전자의 부담이 저가차 운전자로 전가되고 있음.

고가차 운전자가 초래하는 사회적 비용 부담

현재 상황

- 저가차 운전자의 물적손해 대비 보험료 비율이 고가차 운전자에 비해 높은 상황.
 - 물적손해 1원당 보험료: 저가차 = $2.2 \times$ 고가차
 - 가입자의 보험료는 가입자가 발생시킬 것으로 예상되는 평균 손해액과 유사해야 형평성이 유지되고 사회적 비용이 최소화될 수 있음.
- 고가차 운전자의 편익을 저가차 운전자와 보험회사가 부담

개선 방향

- 고가차가 유발하는 교통사고 외부 비용(Negative Externality)을 내재화해야 함.
 - 고가차의 위험을 충분히 반영할 수 있는 요율체계 확립이 필요
 - 다음 페이지에 계속

6. 고가차의 보험료 부담 확대(계속)

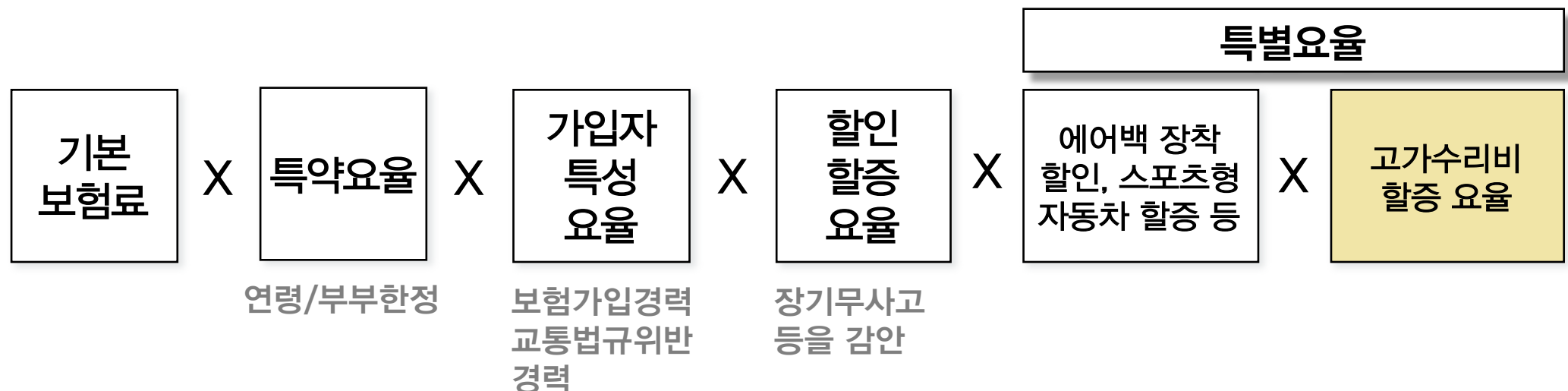
자차 고가 수리비 할증요율 신설

현행

- 외산차 등록대수는 5.5%이나 수리비 비중은 21%
- 고가차량이 초래하는 고가수리비가 저가차량에게 전가
 - 보험의 형평성 등에서 불합리한 사례가 발생
 - 현행 요율체계는 고가차량이 초래하는 사회적 비용을 반영하지 못함

개정안

- 고가 수리비 할증요율 반영
 - 자기차량 손해담보 보험료 산정시 특별요율에 고가수리비 할증요율 추가



- 고가 수리비 할증요율
 - 차종별 수리비가 평균 수리비의 120%를 초과한 경우 초과비율에 따라 차등 부과

6. 고가차의 보험료 부담 확대(계속)

자차 고가 수리비 할증요율 신설 (계속)

기대효과

- **고가 수리비 할증요율**
 - 차종별 수리비가 평균 수리비의 120%를 초과한 경우 초과비율에 따라 차등 부과
- **고가수리비 차량의 자기차량 담보 손해보험료 인상률은 약 4.2% (807억 원 규모)**
 - 수리비가 낮아질 경우 고가수리비 할증율도 낮아지도록 설계하여 수리비 인하를 유도할 계획임.
 - 보험개발원 자동차보험요율 신고서 개정이 필요함.

고가자동차 특별요율 부과 (안)

차량별 수리비 / 평균 수리비	120% 이하	120-130%	130-140%	140-150%	150% 초과
보험료	1조 3,376억 원	335억 원	68억 원	88억 원	5,215억 원
고가수리비 특별요율	-	3%	7%	11%	15%
할증효과 (억 원)		10	5	10	782
차량 분포 ²	국산차 300	국산차 8, 외산차 1	국산차 3	국산차 3, 외산차 1	국산차 8 ¹ , 외산차 38 ¹

주1: 국산 H사 E리무진 / 외산 B사 5 시리즈 등 포함

2: 평균 수리비대비 차량별 수리비 비중에 대한 차량 종류의 분포

7. 보상제도 합리화 방안 추진과 관련 이슈

문제점

제도 개선 방안

이슈

수리비 고액화

- 외산차의 비싼 부품비와 정비요금 기준 불명확
- 경미사고 수리비 과다 청구 / 민원

- 대체부품 활성화
- 경미사고 수리기준 확립
 - 구속력 확보와 표준약관 개정

- 관련 법률 개정 이슈
 - 예: 디자인법 개정
- 실손보상 원칙과 소비자 선택권 충돌 우려
- 민원 발생 가능성 억제를 위한 구속력

대차료 증가

- 고가차 초과이득

- 표준약관 개정
 - 동급의 차량
 - 통상의 수리기간

- 손해보험 이익금지와 실손보상의 원칙
- 사용가치와 교환가치에 대한 사회적 합의가 필요함.

추정 수리비

- 허위 견적서와 과다한 보험금 청구
- 보험사기 악용 우려
- 동일부위 이중 보상
- 차량 운행 위험 증가

- 자차 추정수리비 폐지
- 대물 추정수리비 유지
 - 손해배상 금전배상 원칙 (민법 394조)
 - 다른 의사표시가 없으면 손해는 금전으로 배상한다

- 보상방식 제한과 소비자 선택권 침해 이슈
- 대물 배상 추정수리비에도 적용
 - 실손보상 원칙에 위배
 - 민법의 금전배상 원칙

보험료 부담

- 외부효과로 인한 형평성 왜곡

- 자차 손해 특별요율 부과

- 고가차가 유발하는 위험에 대한 평가
- 외부효과를 내재화하기 위한 적극적 방안 모색 필요

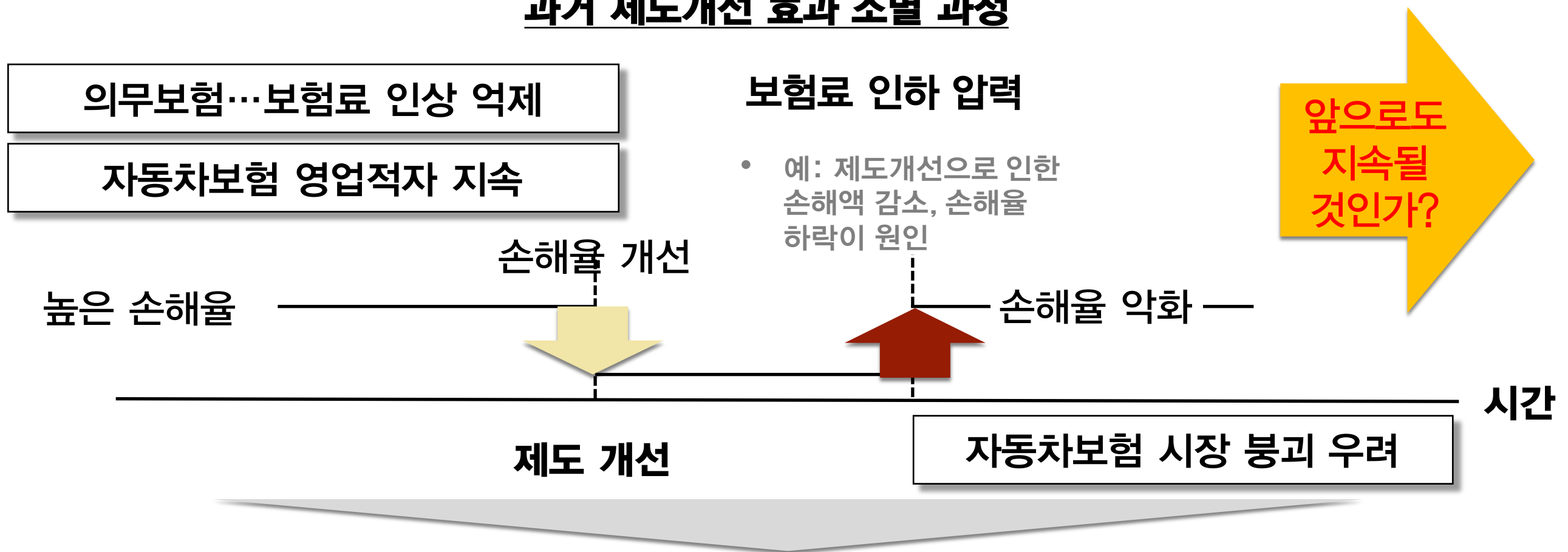
향후 과제

자동차보험 시장의 가격기능 제고

- 최근의 고가차량 증가로 인한 지급 보험금 증가를 관리하기 위한 실질적인 제도 개선이 필요
- 시장 변화를 반영할 수 있는 보험료의 가격 기능이 활성화되어야 함.

제도개선 효과의 지속 여부는 제한적...시장 기능 활성화가 중요

과거 제도개선 효과 소멸 과정



자동차보험 시장 정상화를 위한 중장기 과제

- 1 정비 시장의 가격기능 제고와 보상제도 합리화
- 2 보험금 원가를 반영한 보험료 조정 활성화

End of Document

법적측면에서 자동차보험 제도개선 방안

- 자동차책임보험상 대물배상의 범위를 중심으로 -



한국외국어대학교 법학전문대학원

김은경



- I. 개요
- II. 자동차책임보험에서 대물배상의 문제
- III. 대물 손해사고의 해결과 분배의 정의
- IV. 보험상 위험의 분산과 자동차보험료증가억제
- V. 자동차책임보험에서의 기타 제언



자동차책임보험상 대물배상의 위험분배와 형평성 왜곡?

- 기술의 발달과 자동차보험시장의 추이
- 첨단기술의 발달로 인한 자동차보험의 혁명적 발전시기 도래
- 고가자동차의 폭발적 증가
- 위험의 세분화와 위험의 분배문제





자동차책임보험에서 대물배상의 문제

- 개인책임에서 사회책임의 전가의 한계 -

➤ 책임보험의 특성

- 개인책임 → 사회책임으로 전가
- 과실책임 → 무과실책임의 확대
- 피해자보호 : 효율적
 - 개인책임의 전부 또는 무한전가?
 - 평균적인 수준을 벗어난 사고금액의 전체부담?
 - 사회적 비용의 폭발적 증가

➤ 피해차량의 원상회복에 투하되는 비용의 불합리/불균형

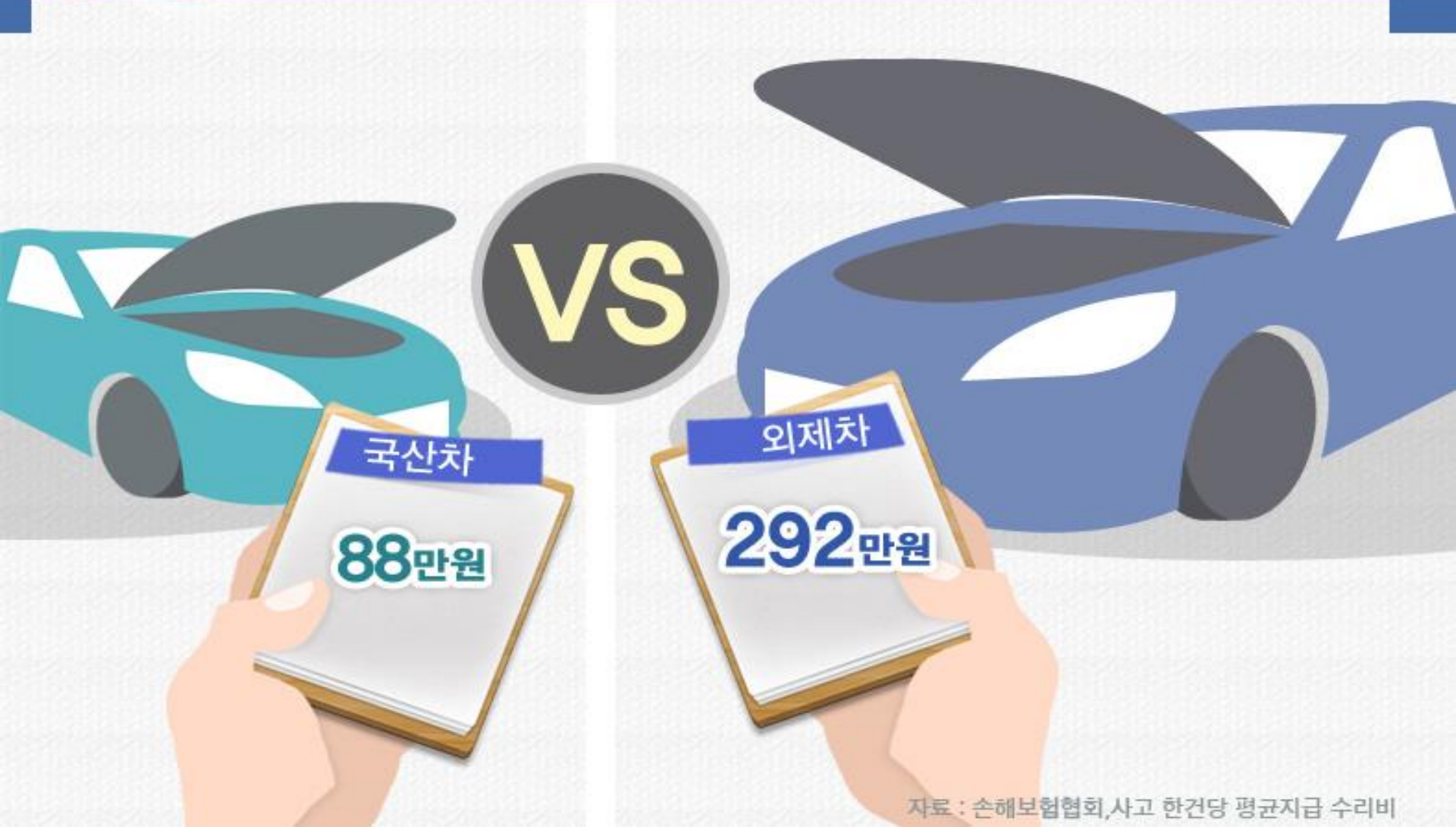
➤ 보험위험단체에의 일괄적 전가의 당위성 문제



- 자동차운행과 사회적 비용증가 현상
 - 고가차에 의한 보험비용증가
- 자동차 증가비율
 - 최근 5개년('10-'14)
 - 자동차 등록대수증가율 : 2.9%
 - 수입차 등록대수증가율 : 21.1%
- 자동차책임보험의 변화
 - 자배법 : 2003.8. 개정으로 2005.2월부터 대물보험 의무보험화
- 대물배상부분의 문제점 발생
 - 수리비용의 문제 - 부품시장의 독점적 구조에 기인
국산차 vs. 수입차 : 부품 5.4배, 공임 2.0배, 도장 2.3배
 - 평균대차비 : 3배
 - 수입차등록비중 : 5.5% / 대차비 : 31.4%
 - 평균차량가액의 차이 문제
 - 배기량이 상대적으로 큼 / 평균차량가액 3배 정도 높음(1,162만원:3,453만원)



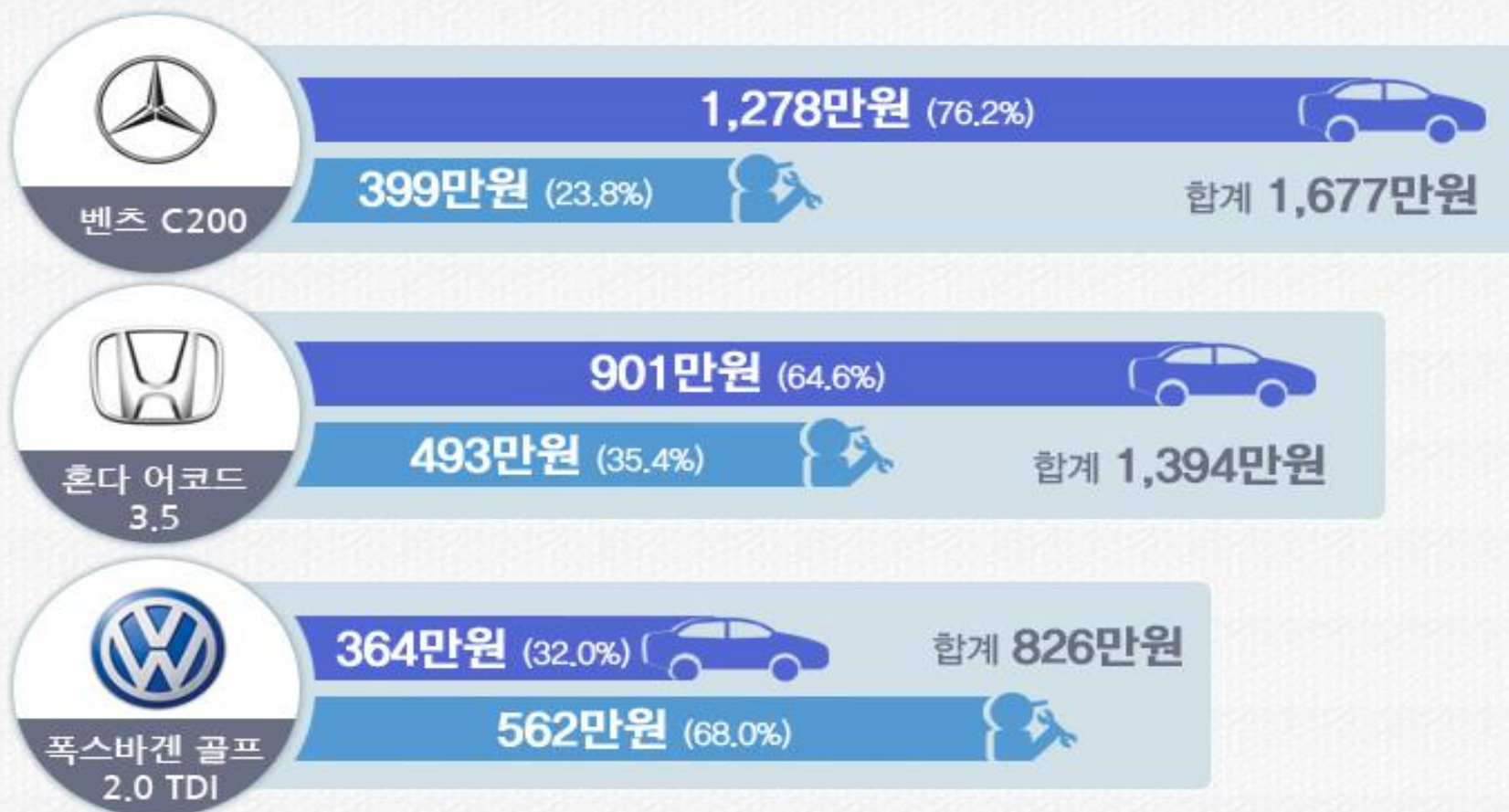
건당 평균 수리비 국산차 vs 외제차





외제차 수리비 항목별 분석

부품비 공임비 : 탈부착, 판금, 도장(도장공임+도장재료대)





전 · 후면 충돌실험 시 수리비 비교 국산차 vs 외제차

국산차 수리비

vs

외제차 수리비



296만원

평균 수리비용

8.7%

평균 신차가격
3,468만원

32.3%

평균 신차가격
4,017만원

1,299만원

평균 수리비용

[전제] 대물배상금액만을 고려한 경우 산출사례/할증기준금액 200만원

	국산차	외제차
수리비	296만원	1299만원
과실비율	50%	50%
배상책임금액	650만원	148만원
할증기준금액 (200만원 기준)	할증	할증안됨 3년간 할인유예

👉 **과실비율이 동일한 경우에도 국산차만 할증**

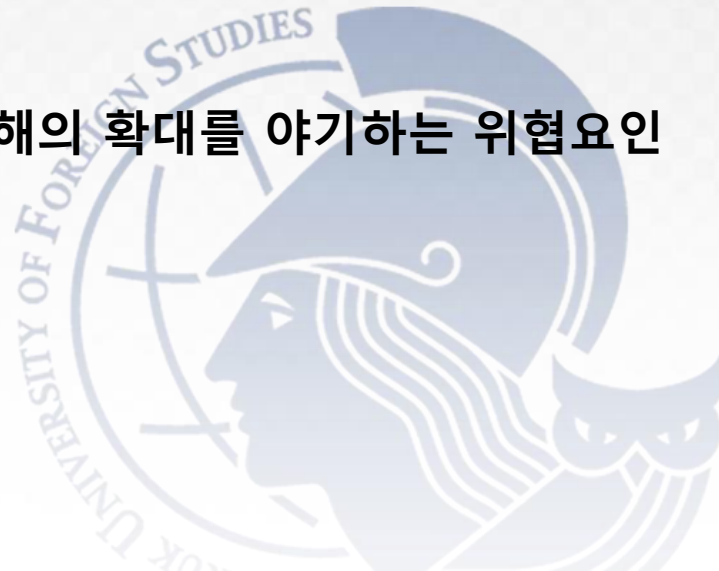
[전제] 대물배상금액만을 고려한 경우 산출사례/할증기준금액 200만원

	국산차	외제차
수리비	296만원	1299만원
과실비율	20%	80%
배상책임금액	260만원	236만원
할증기준금액 (200만원 기준)	할증	할증

☞ 국산차량이 현저히 과실이 적은 피해차량이나 할증적용

➤ 위험책임이론

- 허용된 범위에서 한 행위로 인하여 자신의 환경에서 피할 수 없는 어떠한 위험을 현실화 시킨 것에 대한 배상의무
- 엄격책임 ex. 자동차보유자책임
- 위험전가를 통한 손해의 감소에 의미부여
- 거대위험이나 일상적인 수인한도를 넘은 위험의 허용에 대한 위험분배
- 특정위험에 노출된 자들의 손해경감의무(가해차량+피해차량 운전자=운행으로 인한 내재 위험의 활용자의 측면에서)
- 고가자동차를 운행함으로써 다른 운전자에게 손해의 확대를 야기하는 위험요인



➤ 위험책임이론의 전제조건

- 위험이 존재해야 함
- 위험이 현실화되어야 함
- 불가항력적인 상황이 아니어야 함

cf. 제조물책임 : 확장된 책임이론에 따라 행위자가 위험한 영역에서 활동하고 있는 정도이면 족함

➤ 위험책임이론의 기타 특성

- 책임과 관련한 구성요건을 요구하지 아니함
- 위법성, 책임성 및 위반과 손해 사이의 상당성 등을 필요로 하지 아니함

➤ 과실책임의 원리의 순수 적용을 위한 최적조건

- 동일한 운전환경
- 모든 차량의 가액이 동일한 경우 등

➤ 평균 이상의 과중한 손해를 부담하게 할 불확실성의 위험원인을 고가차량의 보유자 내지 운전자가 일부 가지고 있음 : 책임보험료에 반영

대물 손해사고의 해결과 분배의 정의

- 위험의 형평적 분배
- 위험의 합리적 분산을 위한 세분화
 - 우리나라 26가지 요율산정 요소
 - 독일 : 경성요율기준+연성요율기준
 - 경성요율기준 : 객관적 기준+주관적 기준
 - 연성요율기준 : 보험사의 자율적 적용



➤ 건수제

- 무사고할인체계(총 1년-25년 기준)

➤ 자동차모델등급제

- 자동차모델에 대한 손해와 사고의 평가(손해빈도수와 평균수리비용 반영)
- 세가지 관점에서 자동차분류: 일반자동차<중견급자동차<고급자동차
 - ① 자동차생산자번호 및 모델번호(차대번호), 모터세기, 배기량, 생산일, 운행 방지장치(Wegfahrsperren), 운행기록 ② 3년간의 한 자동차 모델에 대하여 손해비용 ③ 해당자동차모델에 대한 보험계약의 수로 나눈 금액, ④ 해당 자동차모델과 동일한 자동차모델을 분류하여 지수화
- 자동차모델의 위험율은 약 2.4000개의 다양한 자동차 모델을 분류
- 자동차 책임보험 총 16등급(10-25)



<책임보험상 자동차모델등급 2015>

KFZ-HAFTPFLICHT				
Hersteller	Fahrzeugtyp	Typklasse neu	Typklasse alt	Veränderung
Citroen	DS3 1.6 T (S), 115 kW	13	15	- 2 Klassen
Kia	Cee'd 1.4 (JD), 73 kW	14	16	- 2 Klassen
VW	Golf VII 2.0 TDI (AU), 110 kW	15	18	- 3 Klassen
Toyota	GT 86 (ZN), 147 kW	21	17	+ 4 Klassen
Renault	Clio/Capture 0.9 (R), 66 kW	20	16	+ 4 Klassen
VW	Jetta 1.2 TSI (16), 77 kW	19	16	+ 3 Klassen

Quelle: www.gdv.de | Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)

KFZ-HAFTPFLICHT: Beispiele für Umstufungen 2014

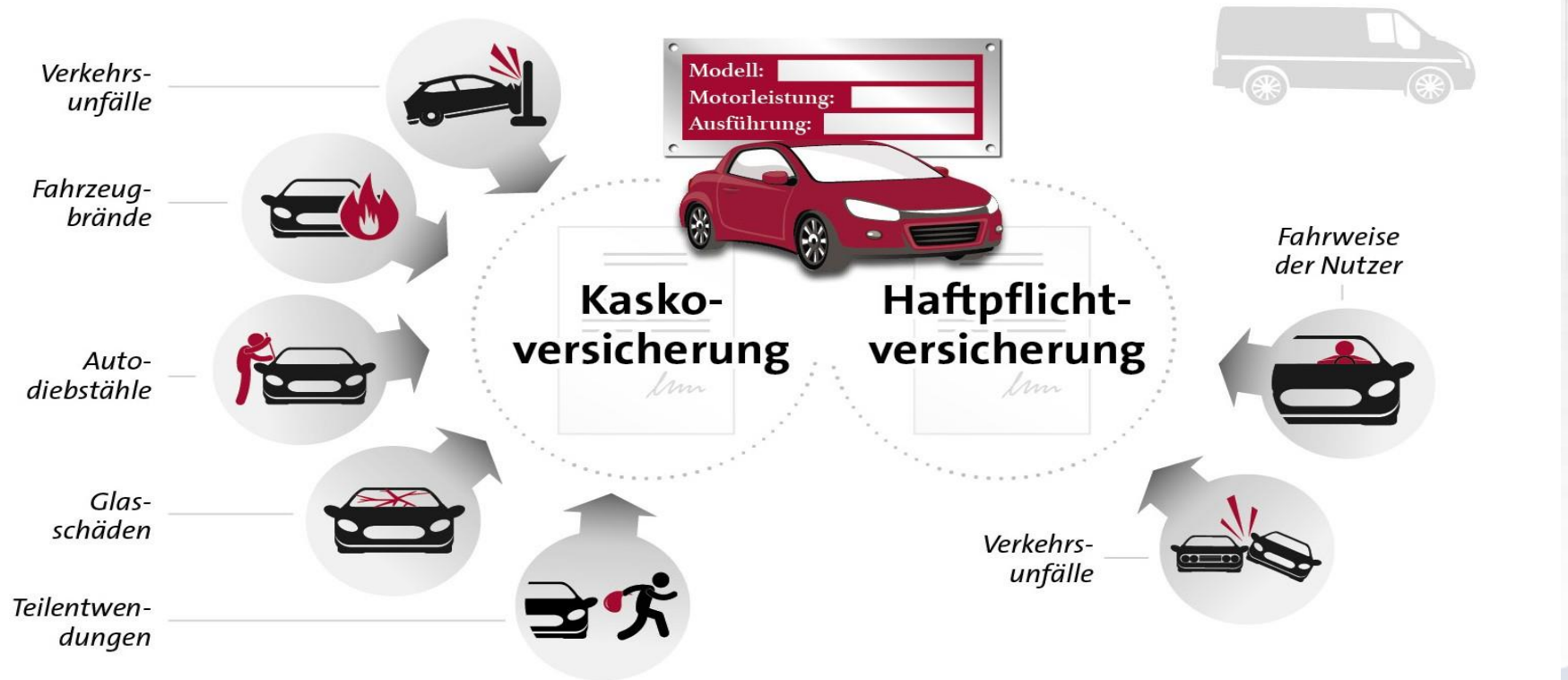


Hersteller	Fahrzeugtyp	Typklasse neu	Typklasse alt	Veränderung
Mercedes-Benz	B 180 (246), 90 kW	13	17	- 4 Klassen
Volvo	V60 2.0 D4 (F), 120 kW	14	17	- 3 Klassen
Skoda	Yeti 2.0 TDI 4X4 (5L), 103 kW	15	18	- 3 Klassen
Nissan	Juke 1.6 (F15), 86 kW	18	14	+ 4 Klassen
Citroen	C4 1.6 (N), 115 kW	19	16	+ 3 Klassen
Opel	Astra-J Sports Tourer 1.6 (P-J/SW), 85 kW	17	14	+ 3 Klassen

<자동차 모델등급에 있어서 구성요소>

Typklassen in der Kfz-Versicherung

Faktoren für die Einstufung des Automodells



❖ 보험요율산정방식의 다양화 모색의 필요성

➤ 다양한 위험요소의 반영

➤ 자동차모델등급제 반영

- 고가자동차의 위험율을 책임보험에 반영하는 이론적 근거
- 위험의 크기를 상대적으로 크게 보유한 자동차의 사회적 비용확대에 따른 2차적인 책임원인을 환산
- 손해등급과 고가여부의 접목

➤ 지역등급제 적용

- 일본, 영국, 독일에서 적용함

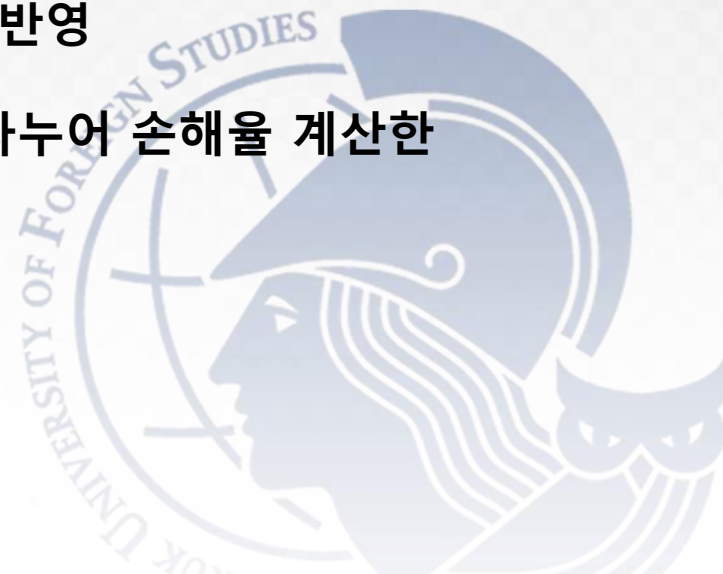
➤ 건수제의 보완

- 소액사건의 증가+위험분산
- 손해사고 100만원 이하가 전체 70%
- 최근 소액사건의 감소: 보험료 할증기준을 200만원으로 선택한 것과 연동
- 심도제와 연동한 비율적인 방법의 제안



➤ 지역등급제

- 지역적 특성에 따른 보험요율 적용
- 지역의 특수위험 고려
 - 자동차비중(교통수요), 기후조건(우박, 연무의 빈도 내지 정도, 빙판상황)
 - 지리적 특성(산간지역, 구릉성 등)
 - 자동차도로의 상황(비좁은 정도, 일방통행로, 들고나는 것에 대한 수월성)
- 피보험차량의 등록지역 최근 5년간의 손해추이 반영
- 손해보상금액을 차량에 대한 보험계약의 수로 나누어 손해율 계산한 평균손해율이 해당지역의 등급임
- 보유자의 주거지를 중심으로 판정함



➤ 지정차량정비업소결합 자동차보험

➤ 수리비지급방법의 새로운 모색

- 실손보상의 원칙 준수
- 추정수리비지급 폐지
- 입법적 제안

자배법 '제10조(보험금등의 청구) ① 보험가입자등에게 제3조에 따른 손해배상책임이 발생하면 그 피해자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험회사 등에게 「상법」 제724조제2항에 따라 보험금등을 자기에게 직접 지급할 것을 청구할 수 있다. 이 경우 피해자는 자동차보험진료수가에 해당하는 금액은 진료한 의료기관에 직접 지급하여 줄 것을 청구할 수 있고, 자동차보험정비수가에 해당하는 금액은 수리한 정비업체에게 직접 지급하여 줄 것을 청구할 수 있다. 다만 보험회사 등에게 자동차보험진료수거나 자동차보험정비수가에 해당하는 금액을 청구할 수 있는 경우 의료기관이나 정비업자는 교통사고 피해자 또는 차량소유자(피보험자를 포함한다)에게 그 한도 내에서 해당 금액을 청구하여서는 아니된다.

➤ 대차비 제도 개선



Thank you!

