Ⅱ 자동차보험의 역할

1. 전통적 역할: 피해자 구제 및 보유자 보호

○ 자동차보험은 전통적으로 자동차사고 피해자 구제 및 보유자의 생활 안정 기능을 수행해왔음

- **(피해자 구제)** 자동차보험의 핵심 담보인 배상책임(대인·대물)은 자동차사고 피해자의 인적·물적 손해를 배상하는 것을 주된 목적으로 함
  - 배상책임보험의 담보 항목 중 대인배상Ⅰ과 대물배상(2천만 원 이하)은 자배법에 의해 가입이 강제되는 의무보험이며, 대인배상Ⅱ와 대물배상(2천만 원 초과)은 임의보험임
- **(보유자 보호)** 자동차보험은 피보험자인 자동차 보유자가 피해자에게 부담하는 손해배상책임을 인수하고 피보험자 본인이 입은 인적·물적 손해를 보상함으로써 자동차 보유자를 보호함
  - 배상책임보험은 자동차사고 피해자 보호 기능을 수행함과 동시에 피해자에 대한 손해배상책임으로 인해 자동차 보유자가 경제적 파탄에 빠지는 것을 방지함으로써 보유자를 보호하는 기능도 수행함
  - 자동차보험 담보 중 배상책임 이외의 담보(자기신체사고, 무보험차상해, 자기차량손해)는 자동차사고로 피보험자 자신이 입은 손해를 보상함으로써 피보험자를 보호함

〈표 1〉 자동차보험의 담보 구성

구분	기능	담보	가입의무	보장한도
배상책임보험	피해자 구제 보유자 보호	**대인배상Ⅰ**	○	사망 및 후유장애 1억 5천만 원, 상해 3천만 원
		대인배상Ⅱ		약정금액(무제한 약정 가능)
		대물배상(의무)	○	2천만 원
		대물배상(임의)		약정금액(10억 원까지 선택 가능)
손해보험	보유자·운전자의 손해 회복	자기신체사고		약정금액(사망 및 후유장애 1억 원, 상해 3천만 원)
		무보험차상해		약정금액(5억 원 또는 2억 원)
		자차손해		약정금액에서 자기부담금(손해액의 20~30%) 공제

주: 의무보험의 보장항목 및 보장한도는 자배법 및 시행령에서, 임의보험의 보장항목 및 보장한도는 자동차보험약관에서 정하며, 보장한도 범위 내에서 실제 발생한 손해액을 보상함

○ 1963년 자배법 도입 이래 의무보험의 보상 대상 및 보상 범위는 지속적으로 확대되어 왔음

- **(보상 범위 확대)** 제도 도입 당시에 의무보험 보상한도는 사망 10만 원, 상해 최대 7만 원이었으나 이후 지속적으로 보상한도를 상향하여 현재 사망 1억 5천만 원, 상해 최대 3천만 원까지 상향되었음
- **(보상 대상 및 의무보험 대상 확대)** 1980년부터는 후유장애가 보상 대상에 포함되었고, 2003년부터는 대물배상도 일정 한도 내에서 의무화하였음

〈표 2〉 자배법상 보상 대상 및 보상 범위 확대

구분	사망	상해	후유장애	대물
자배법 제정 (1963. 4. 4)	10만 원	7만 원	-	-
시행령 개정 (1971. 6. 22)	50만 원	30만 원	-	-
시행령 개정 (1975. 5. 14)	100만 원	60만 원	-	-
시행령 개정 (1980. 8. 1)	200만 원	120만 원	200만 원	-
시행령 개정 (1985. 6. 29)	500만 원	300만 원	500만 원	-
시행령 개정 (1992. 7. 31)	1,500만 원	600만 원	1,500만 원	-
시행령 개정 (1995. 7. 14)	6,000만 원	1,500만 원	6,000만 원	-
시행령 개정 (1999. 6. 30)	8,000만 원	1,500만 원	8,000만 원	-
자배법 개정 (2003. 8. 21)	1억 원	2,000만 원	1억 원	1천만 원
시행령 개정 (2014. 12. 30)	1억 5천만 원	3,000만 원	1억 5천만 원	2천만 원

주: 상해 및 후유장해에 대한 보험금액 한도는 1급 기준 금액임
자료: 황현아·손민숙(2020), 『주요국의 자동차보험제도-배상책임법제 및 의무보험을 중심으로』, 보험연구원, p. 9

○ 자동차보험은 자동차의 발전과 더불어 변화해왔으나 그 핵심적 기능은 언제나 피해자 구제 및 보유자 보호, 즉 전통적 역할의 충실한 수행이었으며, 이는 향후에도 동일할 것임

- **(자동차보험의 존재 이유)** 피해자 및 보유자 보호는 자동차보험의 존재의 이유라고 볼 수 있으며, 향후에도 이러한 역할의 중요성에는 변화가 없을 것임
- **(전통적 역할 수행방식의 변화)** 다만 과거처럼 보상 대상이나 보상 범위 자체를 포괄적으로 확대하는 것보다는, 보장 사각지대를 발굴하여 해소하고 새로운 위험에 대응하는 방식으로 역할을 수행하게 될 것으로 예상됨

2. 현대적 역할: 보험료 부담 적정화 및 보험금 지출 합리화

○ 자동차보험의 공공성 및 비영리성, 보험료 인상의 현실적 제약 등을 고려할 때, 보험가입자의 부담을 가중하지 않으면서 피해자에게 적정한 보상을 제공하기 위해서는 보험금 지출 합리화가 요구됨

- **(공공성)** 자동차보험 운영주체는 민간 보험회사이나 핵심 담보인 배상책임보험이 의무보험으로서 공적

기능을 수행함에 따라 자동차보험도 건강보험, 산재보험 등 사회보험에 준하는 공공성을 띠게 됨

- 자동차보험, 특히 의무보험의 보험료는 보험가입자에게는 준조세로 여겨지고 가계에 미치는 영향도 매우 커 보험료 인상에 제약요인이 됨

• **(비영리성)** 보험업법은 자동차보험에 대해 다른 보험상품의 요율 산출 기준보다 더욱 엄격한 기준을 적용하여, 보험금 및 급부와 비교하여 공정하고 합리적인 수준일 것을 요구하고 있음[9)]

- 의무보험의 비영리성을 명문으로 인정하고 있는 일본[10)]과 달리 우리나라는 비영리주의를 명문으로 정하고 있지는 않음
- 다만, 보험업법상 자동차보험의 요율산출 원칙 및 자동차보험의 손해율 현황을 고려하면 적어도 의무보험은 사실상 비영리주의로 운영되고 있다고 볼 수 있음

• **(적자 누적)** 자동차보험의 영업적자는 2011~2020년 최근 10년간 누적 7조 8백억 원에 이르며, 특히 2014~2015년에는 매해 적자 규모가 약 1조 원 이상을 기록하여 손실이 확대되었고, 2019년에는 그 규모가 약 1조 6천억 원으로 급증하였음[11)]

- 2020년 코로나19에 따른 사고율 감소의 영향으로 손실이 축소되어 영업손익이 약 △3,800억 원을 기록하였으나 일시적 현상인 것으로 보임

• **(보험금 지출 합리화 필요)** 시장원리에 따라 보험료를 수시로 인상할 수 없는 상황에서, 보험가입자의 부담을 지나치게 가중하지 않으면서 피해자에게 적정한 보상을 제공하기 위해서는 보험금 지출을 합리적으로 통제할 필요가 있음

○ **보험금 지출을 합리적으로 통제하기 위해 보험사기 방지 및 경미사고 보상제도 개선 등의 노력이 지속되어 왔으나, 자동차보험의 적자를 해소하는 데는 한계가 있어 추가적인 대책이 요구됨**

• **(보험사기 방지)** 전체 보험사기 중 자동차보험이 차지하는 비중이 40%에 이르고 있어, 보험사기 예방 및 적발을 통한 자동차보험금 누수 방지가 필요함

- 자동차보험 관련 보험사기 예방 및 방지를 위한 노력에도 불구하고 보험사기 규모는 감소되지 않고 있음
- 2020년 상반기 적발된 보험사기 중 자동차보험 관련 보험사기의 비중은 적발 금액 기준 41.8%(1,890억 원), 적발 인원 기준 58.7%(27,855명)이며, 이러한 비중은 2018년 및 2019년과 유사한 수준임[12)]

---

9) 보험업법은 일반적 보험요율 산출 시 '보험요율이 보험금과 그 밖의 급부에 비하여 지나치게 높지 않을 것'을 요구하나, 자동차보험의 보험요율에 대해서는 '보험금과 그 밖의 급부와 비교할 때 공정하고 합리적인 수준일 것'을 요구하고 있음(보험업법 제129조)

10) 일본 자배법은 "책임보험의 보험요율 및 책임공제의 공제부금은 능률적인 경영하에 적정한 원가를 보상하는 범위 내에서 가능한 낮은 것이어야 한다"는 규정을 통해 비영리주의를 명문으로 정하고 있음(일본 자배법 제25조)

11) 금융감독원(2021. 3. 31), "2020년 자동차보험 사업실적 및 시사점"

12) 금융감독원(2020. 12. 23), "2020년 상반기 보험사기 적발금액(4,526억원), 전년 동기 대비 9.5% 증가"

- **(경미사고 보상제도)** 경미사고 대물배상에 대해서는 두 차례 제도 개선이 추진되어 보험금 누수 감소 및 보험료 인하 효과를 거둔 바 있음
  - 2016년 경미사고 대물배상 보상제도 개선[13]으로 범퍼 교환율이 10.5% 감소하고 보험금 누수액도 395억 원 감소하여, 보험료 0.4% 인하 효과가 발생하였음
  - 2019년 복원수리 대상 경미사고 범위를 확대하는 2차 제도 개선이 이루어졌으며, 보험금 누수 감소 효과가 기대되고 있음
  - 다만, 경미사고 대물배상 관련 제도 개선만으로는 보험금 누수 방지에 한계가 있다는 지적이 있어 최근 경미사고 대인배상 관련 제도 개선 방안이 논의되고 있음

○ 보험료 부담 적정화 및 보험금 지출 합리화는 자동차보험의 지속가능성 확보를 위한 당면 과제임

- **(자동차보험의 지속가능성)** 자동차보험이 공공성을 유지하며 사회안전망으로서의 기능을 수행하기 위해서는 자동차보험의 지속가능성이 전제되어야 함
  - 이를 위해 보험료 부담 적정화 및 그 전제가 되는 보험금 지출 합리화는 시급히 해결되어야 할 과제임

3. 모빌리티 시대의 역할: 새로운 이동수단 및 운영체계에 대한 대응

○ 자율주행차, 드론택시, 전동킥보드 등 전통적인 자동차 개념에 포함되지 않는 새로운 이동수단이 등장하고 있으며 자동차 활용 형태도 소유 중심에서 공유 및 서비스 중심으로 변화할 것으로 예상됨

- **(모빌리티)** 새로운 이동수단 및 운영체계를 총칭하여 '모빌리티(mobility)'라 하며, 모빌리티 산업의 발전에 따라 자동차보험의 내용과 역할에도 변화가 요구되고 있음[14]

○ 이러한 이동수단 및 운영체계의 변화에 보험산업도 적극적으로 대응해 나갈 필요가 있음

- **(모빌리티 시대의 전통적 역할)** 모빌리티 산업 발전에 따라 새롭게 발생하는 각종 위험으로부터 모빌리티 이용자 및 사고 피해자를 보호할 수 있는 방안이 요구됨
- **(모빌리티 시대의 현대적 역할)** 모빌리티 이용자들이 적정한 보험료를 부담하며 필요한 보험에 가입할 수 있도록 보험료 부과 및 보험금 지출의 합리성을 도모할 필요가 있음
- **(모빌리티 시대의 자동차보험)** 모빌리티라는 새로운 흐름에 대응하여 자동차보험에서 모빌리티보험으로의 전환을 도모함으로써 자동차보험의 역할과 기능을 확대해 나갈 수 있을 것임

---

13) 범퍼 경미 손상 시 교체 대신 복원수리만 인정하는 것으로 제도가 변경됨

14) 모빌리티는 이동수단을 총칭하는 개념으로, 개인형 이동수단을 의미하는 퍼스널 모빌리티(personal mobility), 소형 이동수단을 의미하는 마이크로 모빌리티(micro mobility), 첨단 기술과의 결합을 강조하는 스마트 모빌리티(smart mobility), 통합 이동수단 서비스를 의미하는 MaaS(Mobility as a Service) 등의 용어가 산업계에서 두루 사용되고 있음

〈표 3〉 자동차의 변화 및 자동차보험 역할

<table>
<tr><th>시기</th><th>도입기</th><th>확산기</th><th>대중화기</th><th>모빌리티시대</th></tr>
<tr><td>자동차 보유자</td><td>소수 부유층 및 기업</td><td>중산층으로 확대</td><td>국민 대다수가 보유</td><td rowspan="4">자동차→모빌리티</td></tr>
<tr><td>자동차에 대한 인식</td><td>위험하고 특수한 물건</td><td>일상적 도구</td><td>생활 필수품</td></tr>
<tr><td>사고에 대한 인식</td><td>이례적 사건</td><td>일상적 사건</td><td>누구나 가해자가 될 수있음</td></tr>
<tr><td>주된 사고 유형</td><td>차대인 사고</td><td>전환기(차대인→차대차)</td><td>차대차 사고</td></tr>
<tr><td rowspan="3">자동차보험의 역할</td><td colspan="4">전통적 역할: 피해자 보호 및 보유자 보호</td></tr>
<tr><td colspan="3"></td><td colspan="2">현대적 역할: 보험료 부담 합리화</td></tr>
<tr><td colspan="3"></td><td>모빌리티 보험제도 구축</td></tr>
<tr><td>주요 이슈</td><td>보유자 엄격책임 도입</td><td>의무보험제도 도입</td><td>낙하물사고, 카풀사고,
경상환자, 자보수가심사</td><td>자율차PM/UAM 보험
담보구성운영체계 개선</td></tr>
</table>