



사고부담금제도 개선을 통한 사고예방과 자동차보험의 형평성 제고

전용식 연구위원

- 과실비율이 적은 교통사고 운전자가 과실비율이 많은 상대방에게 더 많은 배상금을 지급하고 보험료 할증 부담도 큰 불공정한 경우가 발생함
 - 교통사고 과실비율이 커서 가해자로 인식되더라도 과실비율이 100% 미만이라면 과실비율이 적은 상대방 운전자로부터 치료비를 배상받을 수 있음
 - 자신의 과실비율이 적더라도 상대방 차량이 고가차일 경우, 더 많은 차량 수리비를 배상할 우려
 - 배상금액이 클수록 보험료 할인할증비율은 높아짐
- 과실비율과 손해배상금액의 비대칭성은 자동차보험제도의 공정성을 훼손하고 운전자들의 안전운전 의식 제고에 부정적인 영향을 미치고 있는 것으로 판단됨
 - 예를 들어, 음주운전 교통사고를 초래한 가해자도 자동차보험을 통해 치료비 보상, 피해자와의 민사적 합의를 할 수 있고 민사적 합의를 통해 형사책임을 줄일 수 있음
- 미국과 일본의 경우 과실비율에 따라 대인배상 금액을 결정하고 가해자의 배상을 제한함
 - 우리나라와 다르게 미국과 일본은 대인배상에서도 각 운전자의 과실비율에 따라 손해배상금을 결정
 - 미국의 34개 주는 교통사고 운전자의 과실이 50%, 혹은 51% 이상일 경우 손해배상 권리를 박탈함
 - 일본의 경우 교통사고 운전자의 과실비율이 70% 이상일 경우에는 보험금을 감액하여 지급함
- 자동차보험의 형평성 제고와 사고예방을 위해서는 교통사고 가해자와 피해자를 명확히 구분하고 가해자에게 부과하는 사고부담금 제도를 확대·개편하는 방안을 고려할 필요가 있음
 - 2004년에 도입된 사고부담금 제도는 음주 및 무면허 운전으로 사고를 초래한 운전자에게 1건당 100만 원(대물배상)에서 300만 원(대인배상)을 부담시키는 제도이나 사고예방 효과는 미미한 것으로 보임
 - 음주·무면허 등 11대 중과실 교통사고를 초래한 운전자에게 지급되는 보험금의 일정 비율을 사고부담금으로 부과하는 방안은 가해자에 대한 손해배상금액을 제한하여 형평성을 제고할 수 있고 운전자들의 안전운전을 유도하여 교통사고 예방에도 기여할 것으로 판단됨
 - 장기적으로는 미국의 수정비교 과실제도와 같이 가해자와 피해자를 명확히 구분하는 방식으로 과실상계체계를 개편하는 방안을 고려할 필요가 있음

1. 검토배경



- 최근 교통사고 피해자가 가해자에게 자신의 치료비보다 10배 이상의 치료비를 지급하고 보험료 할증 폭도 상당히 큰 불공정한 사례가 언론에 보도됨¹⁾
 - 11대 중과실 교통사고를 야기한 가해 운전자에게 피해 운전자가 자신의 치료비보다 10배 이상의 치료비를 지급한 사례임
 - 가해 운전자의 상해등급이 피해 운전자의 상해등급보다 높기 때문에 치료비도 상대적으로 많았고 차년도 보험료 할증비율도 높을 것으로 예상됨
 - 언론보도는 상대방 운전자가 11대 중과실 교통사고를 초래하였기 때문에 가해자라고 인식
 - 가해 운전자의 과실비율은 90%, 피해 운전자의 과실비율은 10%임
 - 11대 중과실 교통사고는 신호위반, 중앙선침범, 과속, 무면허, 음주운전, 횡단보도 보행자 보호 의무 위반 등으로 발생한 교통사고임

- 또한 우리나라 자동차보험제도는 음주운전 등 중과실 교통사고를 초래한 가해자도 과실비율이 100%가 아닐 경우 피해자로부터 치료비 등을 배상받음
 - 음주운전 교통사고의 원인을 고의가 아닌 과실로 보기 때문에 음주운전 교통사고 가해자도 자동차보험에서 배상을 받음
 - 음주운전과 무면허 운전으로 인한 사고예방을 위해 2004년 사고부담금 제도(대인배상 300만 원, 대물배상 100만 원)를 도입하였으나 음주운전 교통사고 발생률 감소 효과는 미미함

- 본고에서는 자동차보험의 형평성을 제고하고 운전자들의 안전운전 의식을 높일 수 있는 방안을 모색함
 - 교통사고 가해자와 피해자를 명확히 하고 가해자에게 사고책임을 부담시킬 방안을 모색
 - 사고책임을 명확히 하는 과실제도가 안전운전 유인 가능성이 높다는 연구결과도 제시됨
 - Flanigan 외(1989)와 White(1989)는 사고책임을 명확히 하는 수정비교 과실제도, 기여과실제 등에서 운전자들의 안전운전 유인이 높다는 연구결과를 제시함

1) KBS 뉴스(2017. 6. 22), “피해차량인데 왜? 이상한 보험약관”

2. 과실비율과 손해배상금액의 비대칭성



- 우리나라 자동차보험제도는 과실비율이 낮지만 0%가 아닌 운전자가 과실비율이 높은 상대방 운전자에게 상대적으로 더 많은 배상금을 지급하는 불공정성을 내재하고 있음
 - 대물배상의 경우 차량 A의 과실비율이 적지만 차량 B에게 더 많은 수리비를 배상할 수 있음
 - 차량 A(과실비율 10%) 수리비가 190만 원, 차량 B(과실비율 90%) 수리비가 7억 2천만 원인 사고에서 차량 A 운전자는 차량 B에게 7,200만 원의 수리비를 보상함²⁾
 - 최근 언론에 보도된 사례는 대인배상의 경우로, 차량 B 운전자(과실비율 90%)에게 치료비 2,500만 원을 배상하고 차량 A 운전자(과실비율 10%)는 200만 원을 배상받음

- 이러한 비대칭성이 발생하는 원인은 대물배상의 경우 차량 수리비의 차이, 그리고 대인배상의 경우 치료비에는 과실비율을 적용하지 않는 치료비전액지급제도인 것으로 보임
 - 2014년 기준으로 외산차의 수리비는 국산차에 비해 평균적으로 약 2.9배 높은 것으로 나타남³⁾
 - 치료비전액지급제도는 상대방 운전자의 과실비율이 100% 미만이지만 높아서 과실상계 후 금액이 치료비보다 적을 경우라도 치료비 해당 금액을 지급하는 제도로 1999년부터 시행되고 있음⁴⁾
 - 치료관계비가 대인배상 I 에서 정의한 상해등급 한도를 초과할 경우에는 대인배상 II 에서 지급하는데 대부분의 운전자들이 대인배상 II 한도금액을 무제한으로 가입하고 있음(가입률 96.7%)

- 심지어 음주운전으로 교통사고를 초래한 운전자도 상대방 운전자가 무과실이 아니라면 상대방 운전자로부터 치료비를 보상받을 수 있음
 - 자동차보험 표준약관 제5조는 대인배상, 대물배상의 경우 고의에 의한 경우만 보험회사의 보험금 지급의무가 면책되도록 정하고 있음
 - 현행법은 음주운전을 고의가 아닌 과실로 판단하고 있어 음주운전에 대해서도 보험금을 지급함⁵⁾

2) JTBC 뉴스(2013. 3. 18)

3) 보험개발원, 「자동차보험 수리비 현황」

4) 자동차손해배상보장법 시행령 제3조(책임보험금 등), 자동차보험표준약관 별표3 과실상계 등

5) 전용식 외(2016. 12. 12), 「음주운전 억제를 위한 대법원의 위자료 상향과 실효성 제고 방안」, 『KiRi 리포트』

■ 음주운전·무면허 운전으로 인한 사고예방을 위해 사고부담금 제도를 도입하였으나 효과는 미미함

- 사고부담금 제도는 무면허·음주운전 가해자에게 사고 1건당 일정 금액을 부담하도록 하여 사고를 예방하기 위해 2004년 도입됨⁶⁾
 - 음주운전 사고 발생 시 가해자는 사고 건당 100만 원(재물의 멸실 또는 훼손의 경우)에서 300만 원(사망 또는 부상의 경우)의 사고부담금을 부담
- 2004년 도입 이후 2015년까지 음주운전 교통사고 발생 건수는 유사한 수준이고 음주운전 사망자 수는 일본에 비해 높은 수준임
 - 음주운전 교통사고 건수는 2001년 24,994건, 2015년 24,399건임
 - 2014년 음주운전 사망자 수는 592명으로 2000년 1,217명보다 크게 감소하였으나 영국 220명, 일본 227명에 비해 두 배 이상임

〈표 1〉 주요국의 음주운전 사망자 수 추이

(단위: 명)

구분	2000	2005	2010	2014
영국	450	470	220	220
일본	1,276	707	295	227
한국	1,217	910	781	592

자료: 영국보험협회; 일본 경시청; 경찰청

■ 보험료 할인할증 역시 운전자가 부담하는 손해배상금액에 따라 결정되기 때문에 사고책임의 경중(과실 비율)이 손해배상, 보험료 할인할증에 반영되지 못함

- 현행 자동차보험 할인할증제도는 사고 배상금액(손해액)에 따라 점수를 차등 부과하고 점수가 높아지면 할증률이 높아지는 구조임

6) 자동차손해배상보장법 제29조(보험금등의 지급), 동법 시행규칙 제10조(구상금액)

3. 주요국의 사고책임부담 현황



- 미국, 일본의 경우 대인배상에서도 과실비율을 적용하고 있고 미국의 24개 주는 과실비율이 일정 수준 이상인 운전자는 가해자로 분류되어 배상을 받지 못하는 수정비교 과실제도를 채택하고 있음
 - 순수비교 과실제도는 전체 손해액을 과실비율에 따라 배분하는 것이나 수정비교 과실제도는 가해자의 손해는 스스로 책임을 지고 피해자의 손해액을 과실상계에 따라 배분하는 제도임
 - 우리나라와 일본은 순수비교 과실제도를 채택하고 있음

가. 미국의 수정비교 과실제도

- 교통사고 운전자의 과실비율이 50%나 51% 이상일 경우에는 상대방 운전자로부터 배상을 받지 못하는 제도임
 - 과실비율이 51% 이상인 운전자가 배상받지 못하는 제도를 채택한 주는 22개 주이며 50% 이상일 경우 배상받지 못하는 제도를 채택한 주는 11개 주임
 - 피해자가 가해자의 손해를 보상해주는 것이 타당하지 않다는 점이 이슈가 되면서 수정비교 과실제도가 도입됨

〈표 2〉 미국의 과실제도

구분		선택한 주	비고
면책과실제도(Pure Contributory Negligence)		워싱턴 D.C., 앨라배마, 메릴랜드, 노스캐롤라이나, 버지니아 등 5개 주	1971년에서 1985년간 면책과실을 택하고 있던 33개 주가 비교과실제도로 전환
순수비교 과실제도(Pure Comparative Negligence)		캘리포니아 등 12개 주	과실이 99%인 가해자도 1%를 피해자로부터 보상받을 수 있음
수정비교 과실제도	50% 기준	콜로라도 등 11개 주	사고 운전자의 과실비율이 50% / 51% 이상일 경우 상대방 운전자로부터 배상받지 못함
	51% 기준	아이오와 등 22개 주	
	Slight-Gross-Method	사우스다코타	운전자의 과실이 경과실(Slight), 상대방 운전자의 과실이 중과실(Gross)일 경우에 경과실 운전자만 보상을 받음

자료: Matthiesen(2015), Wickert & Lehrer, S.C. Attorney at Law

- 수정비교 과실제도는 가해자와 피해자를 과실비율에 따라 명확히 하고 가해자는 배상을 받지 못하게 하여 안전운전을 유도한다는 평가를 받음
 - 운전자들의 과실비율이 100%와 0%일 경우에만 가해자인 100% 과실 운전자가 무과실 운전자에게 손해배상을 하는 면책과실제도(Contributory Negligence)의 엄격함을 다소 완화한 제도임
 - 예를 들어 과실비율이 95:5일 경우 면책과실제도에서 5% 과실비율의 운전자는 배상을 받지 못하지만 수정비교 과실제도에서는 49%(혹은 50%)까지의 과실비율 운전자는 배상을 받음
 - White(1999)와 Flanigan 외(1989)의 연구는 수정비교 과실제도의 안전운전 유도효과가 순수비교 과실제도에 비해서 높다는 실증분석 결과를 제시함⁷⁾
 - Flanigan 외(1989)는 순수비교 과실제도, 노-폴트, 수정비교 과실제도, 기여과실제도에서 교통사고 감소유인을 비교한 결과 기여과실제도가 감소유인이 가장 높고 그 다음으로 수정비교 과실제도가 높다는 연구결과를 제시함

나. 일본의 중과실 감액제도

- 교통사고 운전자의 과실비율이 70% 이상일 경우 상대방으로부터 받을 수 있는 보험금 한도가 감액되는 제도임
 - 사망, 후유장애, 상해에 따라 책임보험 한도가 3,000만 엔, 4,000만 엔, 그리고 120만 엔으로 정해져 있는데, 교통사고 피해자의 과실비율이 70% 이상일 경우, 상해 한도금액은 20%, 사망과 후유장애 한도금액은 20%부터 50%까지 감소함
 - 교통사고 피해자의 과실이 70% 이상일 경우 보험회사가 보상하는 치료관계비의 한도금액은 120만 엔에서 96만 엔으로 감소하고 치료관계비가 96만 엔을 초과하는 금액은 본인이 부담함
- 교통사고 피해자의 과실비율이 높을 경우 피해자 보호가 적절하지 못할 수 있지만 사고책임을 부담해야 한다는 관점에서 중과실 감액제도가 도입됨
 - 피해자 보호를 위해 손해배상 원칙이 훼손될 경우 고의로 사고를 유발하는 사기행위가 사회적으로 퍼질 위험성이 있기 때문에 손해배상 원칙 유지를 목적으로 제도를 도입⁸⁾

⁷⁾ White, M.J.(1989), "An Empirical Test of the Comparative and Contributory Negligence Rules in Accident Law", *Rand Journal of Economics* 20: pp. 308~330; Flanigan, G., Johnson, J., Winkler, D., and Ferguson, W.(1989), "Experience from Early Tort Reforms: Comparative Negligence Since 1974", *Journal of Risk and Insurance* 56: pp. 525~534

〈표 3〉 일본의 중과실 감액제도

피해자의 과실비율	사망(한도 3,000만 엔), 후유장애(한도 4,000만 엔)	상해(한도 120만 엔)
70% 미만	감액 없음	
70% 이상 80% 미만	20% 감액	20% 감액
80% 이상 90% 미만	30% 감액	
90% 이상 100% 미만	50% 감액	

자료: 自動車損害賠償責任保険の 保険金等 및 自動車損害賠償責任共済의 共済金等の 支払基準
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/04relief/resource/data/kijyun.pdf>

4. 결론 및 시사점



■ 우리나라 자동차보험의 치료비전액지급제도는 과실비율과 손해배상금액(보험금) 간의 비대칭성을 초래하는 원인 중 하나임

- 피해자라도 무과실이 아닌 경우 과실비율이 높은 가해자의 치료관계비를 과실비율과 무관하게 배상하기 때문에 피해자가 가해자의 치료관계비를 전액 부담하는 불합리한 경우가 발생함
 - 가해자가 60대의 고령 운전자일 경우 경미사고라도 가해자의 상해심도가 높을 수 있어 피해자가 치료비를 더 배상할 가능성이 있음
- 보험료 할인할증의 기준이 상해등급에 따른 점수이기 때문에 가해자의 상해등급이 높을 경우 피해자의 차년도 자동차보험 할증률이 더 높아짐

■ 대인배상 치료관계비에도 과실비율을 적용하는 방안을 검토할 필요가 있음

- 치료비 전액지급제도는 교통사고로 인한 부상자의 치료는 최소한 보장할 필요가 있다는 사회보장적 취지⁹⁾에서 도입됨¹⁰⁾
 - 민법상 손해배상책임 범위를 초과하더라도 책임보험금에 대한 청구권을 인정함으로써 자동차손

8) 전용식(2011. 9. 30), “제2회 의료의 질 향상을 위한 무과실보상제도 등에 관한 검토회의”, 일본 국토교통성 자동차국 보장제도 참서관실 발표자료; 전용식(2016. 10. 17), 「자동차보험 치료관계비 지급제도의 공정성 제고 방안」, 『KiRi 리포트』에서 재인용

9) 대법원 2008. 12. 11. 선고 2006다82793 판결

10) 자동차손해배상보장법 시행령 제3조 제1항 제2호, 자동차보험 약관 제10조(지급보험금의 계산)

해배상보장법의 목적인 ‘피해자의 신속하고 원활한 구제’를 달성하기 위함임¹¹⁾

- 자동차보험 치료관계비에 과실비율을 반영하는 것은 피해자 보호라는 취지를 훼손할 우려가 있으나 시대적인 상황 변화를 반영할 필요가 있음
 - 피해자가 가해자의 치료비를 배상한다는 것은 공평하지 못하다고 인식되고 가해자는 대인배상 이외에도 자기신체상해담보를 통해 치료비를 지급받을 수 있음

■ 차선책으로 현재 음주·무면허 사고에 부과하는 사고부담금 제도를 11대 중과실 교통사고 가해자에게 확대하고 사고부담금 산정방식을 개편하는 방안을 모색할 필요가 있음

- 현행 사고부담금 제도는 사고부담금을 사고 1건당 300만 원, 100만 원 등 정액으로 규정하고 있어 음주운전 예방의 실효성이 낮은 것으로 보임
- 다른 교통사고에 비해 가해자·피해자가 명확할 수 있는 11대 중과실 교통사고 가해자에게 사고부담금을 보험금에 비례하여 부담시키는 방안을 고려할 수 있음¹²⁾
 - 가해자로 규정하는 과실비율 수준을 정하는 것은 사회적 합의가 필요한데 11대 중과실 교통사고의 경우 가해자·피해자에 대한 합의가 이루어진 것으로 보임
- 사고부담금이 보험금(배상금액)에 비례하여 부과될 경우, 가해자의 사고비용 부담이 증가하는 효과가 있어 운전자들의 교통사고 예방을 위한 노력이 강화될 것임
 - 예를 들어, 신호위반으로 치료비 1,000만 원(가해자 800만 원, 피해자 200만 원)인 교통사고를 일으킨 가해자가 보상받는 금액이 800만 원이라고 해도 가해자가 보상받은 800만 원의 50%를 사고부담금으로 부담한다면 가해자는 사고비용으로 400만 원을 부담하게 됨

■ 사고부담금이 보험금(배상금액)에 비례해서 결정되는 방식으로 도입될 경우 형평성 제고와 사고예방에 기여할 것으로 판단됨

- 11대 중과실 교통사고 가해자가 부담하는 사고비용이 증가할 경우 손해배상 및 보험료 할인할증에서의 형평성 제고가 예상됨
- 사고책임부담을 모든 교통사고로 확대하기 위해서는 수정비교 과실제도 도입을 검토할 필요
 - 가해자와 피해자를 과실비율에 따라 명확히 하고 가해자의 피해 보상을 제한한다는 측면에서 사고부담금 확대방안은 수정비교 과실제도와 유사한 효과가 있음 **kiri**

11) 정우혁(2014), 「자동차손해배상보장법 시행령 제3조 제1항 제2호와 보험자들 사이의 보험자대위」, 『재판실무연구』, 광주지방법원, p. 21

12) 가해자로 규정하는 과실비율 수준을 정하는 것은 사회적 합의가 필요한데, 사회적 합의 유도에는 상당한 시간이 소요될 것임