



카셰어링 확산의 문제점과 제도개선 방안

기승도 수석연구원, 이규성 연구원

- 제4차 산업혁명의 특성인 공유경제가 널리 확산되고 있으며, 공유경제의 유형인 카셰어링 시장도 점점 확대되고 있음
 - 카셰어링은 “모바일을 이용한 네트워크 활용”이라는 제4차 산업의 특성이 운송 서비스 산업과 연계되어 나타난 새로운 산업 현상으로 보임
 - 우리나라에서는 2010년 이후 카셰어링이 도입되었으며 주요 형태는 B2C 방식이며, 대표적인 카셰어링 업체로는 쏘카, 그린카, 씨티카 등이 있음
- 우리나라 카셰어링 업체의 운영방식과 이용고객의 특성이 초래하는 다양한 여러 문제점을 해소하기 위해 카셰어링 관련 제도개선이 필요함
 - 높은 사고발생률로 인한 카셰어링 관련 자동차보험제도의 불안정성 증가, 사고보상 사각지대로 인한 피해자와 가해자 사이의 갈등, 불법운행으로 인한 자동차사고 피해자 보호 문제, 카셰어링 업체가 제공하는 자동차보험과 유사한 서비스 내용에 대한 소비자 불만 등 카셰어링 관련 여러 문제가 발생함
- 카셰어링이 새로운 운행서비스를 제공하는 산업으로 정착되기 위해서는 다음과 같은 제도개선 방안 추진을 검토할 필요
 - “높은 사고발생률 문제”는 카셰어링 업체가 자체적으로 이용자 사고위험도를 반영한 보험료 차등 시스템을 구축하거나 사고위험도가 높은 이용자를 거절할 수 있는 제도 도입 검토가 필요함
 - “사고보상 사각지대 문제”는 대물배상 보장한도를 1억 원 초과로 확대하거나, 1억 원을 초과하는 다양한 대물배상 한도를 이용자가 선택할 수 있도록 하는 방안을 검토할 필요
 - “불법운행으로 인한 사회문제”는 2017년 9월까지로 예정되어 있는 운전자격확인시스템의 기능을 대면 확인 수준으로 정밀하게 구축할 필요
 - “보험과 유사한 상품에 관련된 문제”는 보험회사(또는 공제회사)가 동일한 상품을 제공할 수 있도록 사회제도적으로 사고발생률을 낮추는 노력이 필요하며, 기타 상품내용 관련 불만은 정책당국이 보험유사 상품 표준약관을 제시하는 등의 방안 검토 필요

1. 검토배경



- “제4차 산업혁명”이라는 용어는 우리나라 사회, 산업의 미래 발전방향을 가름하는 중요한 기준으로 사용되고 있음
 - 2016년 다보스 포럼이 ‘제4차 산업혁명의 이해(Mastering the Fourth Industrial Revolution)’라는 주제로 개최됨
 - 동 다보스 포럼 이후, 세계 각국에서는 기술발전과 연계된 여러 사회 현상을 이해하기 위한 수단으로, 그리고 사회 및 산업의 발전 방향 정립을 위한 수단으로 4차 산업혁명의 개념이 활용되고 있음
- 카셰어링 분야도 “모바일을 이용한 네트워크 활용”이라는 제4차 산업의 특성이 운송부문과 연계되어 나타난 산업현상으로 볼 수 있음
 - 제4차 산업혁명은 “인공지능”, “비표준화된 거대 데이터”, “모바일 등을 이용한 네트워크의 활용”이라는 특성이 있음
 - 이들 특성 중에서 “모바일을 이용한 네트워크 활용”이라는 특성이 ‘공유경제’라는 이름으로 운송 서비스 산업과 연계되어 나타난 새로운 유형의 서비스 업종이 카셰어링으로 판단됨
 - 카셰어링이라는 개념은 도로 이용극대화 등을 위하여 스위스 협동조합 sefage가 1940년에 처음 제안하였으며, 최근 모바일, 공유경제 확산과 더불어 활성화되기 시작함
- 우리나라에서도 “쏘카”, “그린카”, “씨티카” 등 카셰어링 업체가 등장하였으며 카셰어링 자동차를 이용하는 소비자들도 증가하고 있음¹⁾
 - 우리나라에서도 카셰어링 산업은 2010년 이후 처음 출현하였으며, 카셰어링을 이용하는 사람이 점점 늘어나고 있는 추세에 있음
 - 그런데 기존의 자동차이용 관행에 근거하여 수립된 제도(자동차보험제도 포함)와 현 카셰어링 이용 행태가 달라 여러 사회적·제도적 문제들이 나타나고 있음

1) 서울시 나눔가 회원은 2013년에 약 5만 9천 명에서 2016년 6월에 약 100만 명으로 증가함; 도명식(2017. 4), “국내외 카셰어링 현황 및 생태계 형성 요건”, 카셰어링 등 O2O교통서비스 안전관리 세미나 발표자료, 주최 국토교통부 외2곳, p. 20

- 이에 본 자료에서는 카셰어링 운영 현황을 확인해보고 카셰어링과 관련된 사회적 · 제도적 여러 문제해결을 위한 제도개선 방향을 제안하고자 함

2. 카셰어링 현황



가. 카셰어링의 개념

- 카셰어링이란 “한 대의 자동차를 시간단위로 여러 사람이 나눠 쓰는 것으로, 렌터카 업체와는 달리, 주 택가 근처 등 여러 곳에 보관소가 있고 시간 단위로 차를 빌려 사용하는 것²⁾”이라고 정의할 수 있음
 - 자동차를 시간단위로 공유한다는 측면에서 카풀이나 렌터카 등과 유사함
 - 카셰어링 이용시간은 분 및 시간단위이며, 카셰어링 이용자는 이용지역과 이용시간을 온라인을 통하여 자유롭게 그리고 용이하게 정할 수 있음
 - 반면에 카풀은 서비스 제공지역 및 이용시간을 제공자와 이용자 사이의 합의에 따라 정하며, 렌터카는 이용시간이 일단위라는 측면에서 카셰어링과 차이가 있음
- 카셰어링은 1940년 스위스에서 sefage라는 협동조합에 의해 제시된 개념이며, 2000년대 인터넷, 무선통신 기술 활성화와 더불어 카셰어링도 확산되기 시작함³⁾
 - 자동차 이용률 제고를 통한 도로 이용률 극대화, 주차장 건설비용 절감 등을 목적으로 1940년 스위스 sefage라는 협동조합이 카셰어링이라는 새로운 자동차이용 개념을 제안함
 - 이후 카셰어링은 1987년 스위스 ATG(Auto Teilet Genossenschaft), 1988년 독일 StattAuto라는 형태로 본격화됨
- 현재까지 출현한 카셰어링의 형태는 자동차제공자와 이용자 간의 관계에 따라 P2P, B2C, NFP로 구분되며, 우리나라에서는 B2C가 주요 형태임

²⁾ 네이버 지식백과(시사상식사전, 박문각)

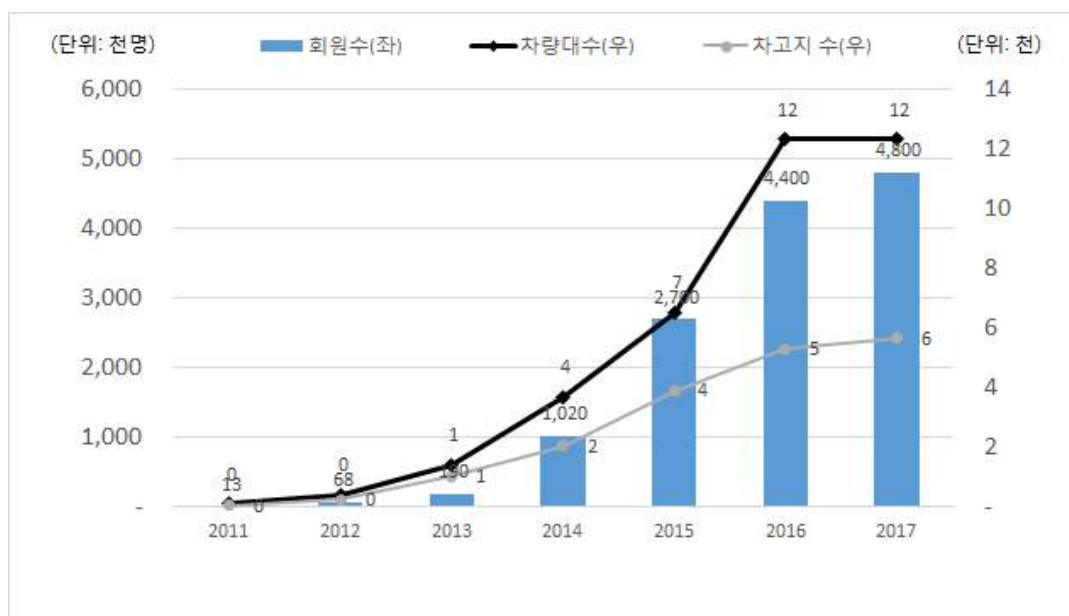
³⁾ 도명식(2017. 4), “국내의 카셰어링 현황 및 생태계 형성 요건”, 카셰어링 등 O2O교통서비스 안전관리 세미나 발표자료, 주최 국토교통부 외2곳, p. 6

- P2P(Peer to Peer)는 일명 ‘소비자와 소비자 사이의 차량공유 방법’이라 정의할 수 있으며, 운영기관이 회원으로 등록된 개인소유 차량을 다른 회원에게 이용하도록 연결하여주고 수수료를 받아 그 일부를 차량제공자에게 지급하는 방식임
- B2C(Business to Consumer)는 카셰어링 회사가 차량을 소유하고 회원에게 짧은 시간단위로 차량을 이용하도록 하고 이용료를 받는 방식으로, 현재의 렌터카 소유 및 이용구조와 유사함
- NFP(Not For Profit or CO-OP)는 비영리단체에서 공익 목적으로 제공하는 카셰어링 서비스임

■ 현재 우리나라에서는 3가지 카셰어링 방식 중에서 B2C 방식이 주류를 이루고 있으며, 대표적인 카셰어링 제공회사로는 쏘카, 그린카, 씨티카 등이 있음

- 주요 3개 카셰어링 업체를 포함한 모든 업체에서 소유, 운행하고 있는 카셰어링 차량대수는 2017년 기준으로 약 12,000대이며, 이들 업체에 가입하고 있는 회원 수는 약 480만 명에 이르는 것으로 추정됨

〈그림 1〉 카셰어링 자동차 이용 현황



주: 동 자료는 언론이 추정하여 보도한 자료를 취합하여 정리한 것임
 자료: 1) 이코노미리뷰(2016. 12. 23), “변화를 주목하라! 카셰어링 사업 어디까지 왔나”, 11월 말 기준
 2) 아주경제(2017. 4. 24), “그린카 vs. 쏘카, 제로카셰어링과 캠퍼스카셰어링으로 ‘마케팅 전면전’”, 3월 말 기준

나. 카셰어링업의 법적 지위

- 우리나라에서는 분 또는 시간단위로 자동차를 공유하는 카셰어링 운송행태 또는 운송사업을 별도의 법률로 규정하고 있지 않으며 여객자동차운송사업법의 범주에 포함되는 대여사업의 한 행태로 간주하고 있음
- 여객자동차운수사업법 제2조(정의)에 “여객자동차운송사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유상(有償)으로 여객을 운송하는 사업이라고 되어 있음
- 여객자동차운송사업의 범주로는 여객자동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동차터미널사업 및 여객자동차운송가맹사업이라고 규정하고 있음
- 따라서 카셰어링은 렌터카 사업처럼 “자동차대여사업”에 포함되며, P2P 형태의 카셰어링은 동 법률에 따라 불법에 해당됨

다. 카셰어링 운영방식

- 소비자가 카셰어링을 이용하기 위해서는 PC 및 스마트폰을 이용하여 회원으로 가입해야 함
 - 회원가입 방법은 사이트 창에 개인정보, 운전면허증정보를 입력하고 전화 등을 이용하여 본인임을 확인함
- 회원으로 가입한 소비자가 어플리케이션으로 사용가능한 지역, 시간, 차량 등을 정하면 어플리케이션상에서 알려주는 곳에 주차된 카셰어링 자동차를 약정된 시간(주로 분 또는 시 단위) 동안 사용할 수 있음
 - 카셰어링 자동차가 주차된 장소는 카셰어링 업체와 협약을 맺은 특정 건물의 주차장, 공공주차장 등이며, 동 주차장에는 카셰어링 업체 직원이 상주하지 않음
 - 소비자는 지정된 주차장에서 스마트 키 등을 이용하여 직접 자동차 문을 열고 운행함
 - 동 카셰어링 운영 방식은 소비자가 렌터카 회사를 직접 방문하여 이용자가 본인이라는 것을 확인 받는 렌터카 운영방식과 차이가 있음
- 카셰어링을 이용하는 소비자는 이용비용을 부담해야 하는데 비용의 종류에는 대여요금, 보험료, 주행요금, 하이패스 요금, 페널티 및 면책금이 있음⁴⁾

4) 각 카셰어링 업체 홈페이지 자료를 참조함

- 대여요금은 예약한 시간만큼의 자동차를 이용하는 요금으로 차종별로 차이가 있음
- 보험료는 대인배상 I 과 자동차종합보험(대인/대물/자손)의 보험료와 보험과 유사⁵⁾한 차량손해면책제도와 휴차보상금제도⁶⁾의 보험료로 구성됨
- 주행요금은 주행거리(km당)에 따라 주유비가 부과되며, 반납 후 별도로 자동 결제됨
- 하이패스 요금은 자동차 반납 후 별도로 자동 결제됨

■ 카셰어링 관련 보험제도는 회사가 단체로 보험회사(또는 렌트카공제)에 가입한 대인배상 I, 대인배상 II(무한), 대물배상(1억 원 한도), 자기신체사고(1천5백만 원)와 카셰어링 업체가 자체적으로 제공하는 자기차량손해면책제도 및 휴차보상금 제도가 있음

- 자동차손해배상보장법에 따라 대인배상 I 과 대물배상(2천만 원 이상)은 의무적으로 가입해야 하며, 운수사업업무지침에 따라 대인배상 II(무한)와 자기신체사고(1천5백만 원)도 가입해야 함
- 자기차량면책제도는 자동차사고가 나서 카셰어링 자동차가 수리를 해야 하는 경우에 그 수리비를 담보하기 위한 것으로 자기부담금 최대 30만 원, 최대 70만 원의 두 가지로 운영됨
- 휴차보상금은 카셰어링 자동차의 수리기간 중 영업을 하지 못하는 손실을 카셰어링 이용자가 카셰어링 업체에 지급해야 하는 금액으로 휴차 손해기간 동안 기준대여료의 약 50%를 부담하도록 하는 약관이 주로 사용됨
- 자기차량면책 및 휴차보상금 제도를 제외한 보험 관련 상품은 손해보험회사 및 렌터카 공제 회사에서 제공하고 있음

5) 차량손해면책제도의 요율은 차종별 사용기간별로 소가 이용시점에 소비자가 납부하며, 휴차보상금은 자동차 사고 이후 사고를 낸 이용자가 차량수리 기간 중 운행을 하지 못하는 경제적 손실을 카셰어링 업체에 지급해야 하는 제도임. 차량손해면책제도와 휴차보상금제도는 보험제도가 아니며 카셰어링 업체 독자적으로 또는 동일업종 회사들이 공동으로 운영하는 제도임

6) 휴차보상금은 자동차사고가 난 경우에 이용자가 카셰어링 업체의 영업이익 피해를 배상하는 제도임

3. 카셰어링 확산의 문제점과 제도개선 방향



가. 불법운행으로 인한 사회문제

- 카셰어링 이용자 확인방법이 불충분한 점은 자동차를 운전할 자격이 없는 자가 운전(무면허운전)하거나 자동차사고 후 뺑소니와 같은 사회문제⁷⁾의 원인으로 작용함
- 동 문제를 해결하기 위하여 정부는 현재 여객자동차운수사업법 제31조 및 제34조에 따라 2017년 9월까지 “운전자격확인시스템”을 구축하고 있음
 - 다만 대면으로 확인하는 절차에 준하는 내용이 포함되도록 동 “운전자격확인시스템”을 구축하여야 할 것으로 판단됨

나. 높은 사고발생률

- 현재와 같은 카셰어링 차량의 높은 사고발생률이 지속된다면, 카셰어링 업체가 가입하는 자동차보험제도는 곤란한 상황에 놓일 것으로 예상됨
 - 카셰어링 업체의 대인배상 I 과 대물배상⁸⁾의 2016년 사고발생률⁹⁾이 각각 43.7%, 149.6%이며, 이는 렌터카(대여차)의 사고발생률과 비교할 때 매우 높은 수준임
 - 사고발생률이 이처럼 높다는 것은 카셰어링 업체를 이용하는 이용자의 보험료 부담 증가, 보험회사(또는 렌트카 공제)가 카셰어링 자동차 인수거절, 불필요한 사고로 인한 사회적 비용 발생 등 여러 문제가 발생할 수 있음

⁷⁾ 무등일보(2016. 12. 23), “고교생, 아버지 무면허로 카셰어링차를 몰다 사고 내”; 연합뉴스(2016. 9. 10), “카셰어링 고교생 무면허 뺑소니 앱에 아찔하게 악용”

⁸⁾ 대인배상 I 과 대물배상은 자동차손해배상보장법상 의무가입대상 담보이므로 거의 모든 대상자동차가 가입하기 때문에 차종간 사고율 비교가 가능함

⁹⁾ 사고발생률 = 연간 사고건수 ÷ 평균유효대수. 여기서 평균유효대수는 연간 기준으로 각 자동차가 위험에 노출된 기간을 대수개념으로 치환한 것임

〈표 1〉 사고발생률

[대인배상 I]

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
개인용	5.9%	5.8%	5.5%	5.5%	5.3%
대여차	11.6%	11.3%	10.6%	10.1%	9.5%
카셰어링	—	—	42.3%	47.7%	43.7%

[대물배상]

구분	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
개인용	14.4%	14.9%	14.6%	14.4%	13.8%
대여차	26.0%	26.6%	26.0%	25.4%	24.2%
카셰어링	—	—	140.1%	164.6%	149.6%

주: 1) 개인용은 소형A, 소형B, 중형, 대형의 합계임

2) 손해액은 손해조사비 미포함 실적임

자료: 1) 보험개발원, 보험통계연보 각 연호

2) 렌터카 공제회 실적자료

■ 카셰어링의 높은 사고발생률은 비대면으로 이용할 수 있는 카셰어링의 영업방식과 차를 주로 이용하는 소비자가 사고 위험도가 높은 저연령자라는 특성이 상호작용한 결과로 판단됨

- 사고위험이 높은 20대 및 30대가 카셰어링을 주로 이용¹⁰⁾하기 때문에 30대, 40대 및 50대가 주요 운전계층인 렌터카나 개인용자동차에 비하여 사고발생률이 높게 나타난 것으로 판단됨
- 카셰어링 업체에 사고위험도가 높은 이용자의 이용을 제한할 수 있는 시스템이 카셰어링 업체에 없는 점도 제도적 측면의 미비점으로 판단됨

■ 사고발생률을 낮추기 위해서는 사고위험도에 따른 이용요금 차등화 및 언더라이팅 시스템 공동 구축 등을 통해 사고위험도가 높은 이용자가 스스로 카셰어링 이용을 자제하도록 유도할 필요가 있음

- 예를 들면, 카셰어링 업체별로 이용자의 과거 운행(이용)기간 대비 사고건수 비율이 일정수준을 넘어 갈 경우에는 이용을 거절하거나 그 비율 대비 평균값의 비율만큼을 평균이용수수료에 곱하여 이용자 별 차등 보험료를 부담하는 경우에는 보험에 가입하도록 하는 제도 도입을 검토할 수 있을 것임¹¹⁾
 - 이용자의 운행기간, 사고자료의 집적 및 공유는 업체 공동 또는 공공기관이 구축한 전산망을 이

¹⁰⁾ 카셰어링은 상대적으로 젊은 계층이 이용하는 경향을 보임. 즉 이용자 중 20대가 29.7%, 30대가 22.7%, 40대가 17%, 50대가 8.4%임; 자료: 마크레인 트렌드 모니터(<http://www.trendmonitor.co.kr>)

¹¹⁾ 카셰어링을 처음 이용하는 소비자의 보험료 수준은 평균보험료로 함

용하는 방법 등을 생각할 수 있음

- 이와 더불어 자동차보험회사 및 렌터카 공제에서는 카셰어링 업체에 대한 (단체)할인할증제도를 강화하여 카셰어링 업체가 자체적으로 사고발생률 감소 노력을 하도록 유도할 필요가 있음

■ 카셰어링 업체가 운전자의 위험도에 부합한 보험료 적용 시스템을 구축하도록 하기 위해서는 현재 운전자격확인시스템의 활용범위를 카셰어링 운전자의 사고위험 확인이 가능하도록 여객자동차운수사업법을 개정하는 방안도 검토할 필요가 있음

- 카셰어링 업체가 자체적으로 카셰어링 이용자의 위험도를 보험료 계산에 적용할 수 있는 시스템을 구축하기 위해서는 이용자의 과거 운전기록(또는 운행거리, 운행시간 등의 이용기록) 및 사고기록에 대한 정보를 알아야 하기 때문임
- 따라서 카셰어링 이용자의 운전자격 확인을 목적으로 구축되고 있는 “운전자격확인시스템”에 운전자의 이용 및 사고기록을 집적하고 그 정보를 카셰어링 업체에서 이용할 수 있도록 하는 정도까지 활용 범위를 넓히는 방향으로 법률개정을 검토할 필요가 있다고 판단됨

다. 보험유사 상품에 대한 소비자 불만

■ 카셰어링 업체가 제공하는 “자기차량손해면책제도”와 “휴차보상금제도”로 인한 소비자의 불만¹²⁾이 존 재함

■ 보험회사가 제공하는 서비스와 비교할 때 소비자는 카셰어링 업체가 자체적으로 제공하는 보험유사 상품에 대하여 더 불만을 가질 수 있음

- 이용자가 부담해야 하는 휴차보상금제도의 비용은 구조적으로 보험상품보다 비싸¹³⁾기 때문에 동 제도를 이용하는 고객은 부담해야 하는 비용이 높다는 불만을 제기할 수 있음
 - 그리고 휴차기간 산정기준이 업체별로 다르고, 전손인 경우에는 가입자가 부담해야 하는 금액이 클 수 있으므로 동 제도에 대한 소비자의 불만 가능성이 높음
- 자기차량면책제도의 경우는 이용자 대상이 카셰어링업에 국한되어 있어서 다양한 업종으로 위험분

¹²⁾ 현대경제(2015. 9. 2), “저렴해서 인기 카셰어링...사고 시엔 ‘수리비 폭탄’”; 더벨(2016. 12. 2), “카셰어링 ‘쏘카’, 도 넘은 차량수리비 청구...피해심각”과 같은 보험유사상품으로 인한 소비자 불만이 있음

¹³⁾ 휴차보상금제도의 경우 이용자가 부담해야 하는 비용의 수준은 유사보험상품 ≥ 보험상품 ≥ 이용료 포함 순서임. 왜냐하면 비용 산정방식이 유사보험상품 = 총보험금 ÷ 사고자, 보험상품 = 총보험금 ÷ 보험가입자, 이용료 = 총보험금 ÷ 모든 이용자이므로 분모 값의 차이로 유사보험상품의 비용이 가장 비싸게 산정됨

산이 되어 보험료가 결정되는 자동차보험 차량담보에 비하여 보험료가 비쌀 수 있음

- 사고발생률 측면에서도 자동차보험의 렌터카 사고발생률이 카셰어링에 비하여 낮기 때문에 자동차보험 차량담보의 보험료가 카셰어링 업체에서 제공하는 자기차량면책제도에 비하여 저렴함

■ 따라서 보험회사 또는 공제회사에서 보험유사상품을 대체할 수 있는 상품을 공급할 수 있는 정책적 기반을 조성하여 보험회사가 동 상품을 공급, 판매할 수 있도록 유도할 필요가 있음

- 카셰어링 업체의 사고발생률을 낮추는 등 보험회사(또는 공제회사)가 해당 보험상품을 제공할 수 있도록 여건 개선이 필요함
- 휴차보상금제도는 대물배상의 보상금부와 유사한 성격을 가지고 있으므로, 보험상품으로 만들어 가입을 의무화하도록 유도할 필요가 있음
- 정책당국이 자기차량손해면책제도 및 휴차보상금제도의 표준약관을 만들어 제시함으로써 카셰어링 업체별 적용기준 차이에 따른 소비자 불만 가능성도 예방할 필요가 있음

라. 사고보상 사각지대 존재

■ 고가차와 카셰어링 자동차와 충돌사고가 날 경우에 현재 카셰어링에서 주로 제공하는 대물배상 보상한도 1억 원으로는 충분한 배상이 이루어지지 않아 사고 당사자 사이에 분쟁 해소가 곤란할 수 있음

- 고가차, 특히 외산차의 판매가 꾸준히 늘어나고 있으나 카셰어링 업체에서 공급하는 대물배상 보상한도는 1억 원 수준으로 고정되어 있음

■ 따라서 카셰어링 업체에서 제공하는 대물배상 가입한도를 1억 원을 초과하도록 높이거나 1억 원 초과 대물배상 가입한도를 다양화하여 카셰어링 이용자가 선택할 수 있도록 하는 방안을 검토할 필요가 있음

- 대물배상 가입한도를 다양화하는 방안의 경우는 이용자가 높은 가입금액을 선택하면 추가 보험료를 납입하는 것임

4. 결론 및 시사점



- 제4차 산업혁명에 따른 공유경제 확산으로 카셰어링 시장도 점점 확대되고 있는 추세이지만 카셰어링이 시장에서 확산되면서 여러 제도적, 사회적 문제들이 발생함
 - 높은 사고발생률로 인한 카셰어링 관련 보험제도의 불안정성 증가, 사고보상 사각지대 존재, 불법 운행으로 인한 사회문제, 카셰어링 업체에서 제공하는 보험유사상품에 대한 소비자 불만 등 카셰어링과 관련된 여러 문제가 발생함
- 카셰어링 산업이 새로운 운행서비스를 제공하는 분야로 사회에 정착하도록 유도하기 위해서는 다음과 같은 문제해결 방안을 검토할 필요가 있다고 판단함
 - “높은 사고발생률 문제”는 이용자 사고위험도를 반영하여 보험료를 차등화하거나 사고위험도가 높은 운전자의 이용을 거절할 수 있도록 하는 제도 도입을 생각할 수 있음
 - “사고보상 사각지대 존재 문제”는 카셰어링 업체가 대물배상 보장한도를 1억 원 초과로 가입하도록 유도하거나, 1억 원을 초과하는 다양한 대물배상 한도를 이용자가 선택할 수 있도록 하는 방안을 검토할 수 있을 것임
 - “불법운행으로 인한 사회문제”는 2017년 9월까지로 예정되어 있는 운전자격확인시스템의 기능을 대면확인 수준으로 확대하여 구축할 필요가 있음
 - “보험유사상품 관련 문제”는 보험회사(또는 공제회사)가 동일한 상품을 제공할 수 있도록 사고발생률을 낮출 수 있는 노력과 더불어 관련 보험상품이 개발될 수 있도록 유도할 필요가 있으며, 이와 더불어 정책당국이 보험유사상품 표준약관을 제시할 필요가 있음 [kiri](#)