

kiri Weekly

2016.8.22. 제398호

포커스

음주운전 사고방지에 대한 보험제도 기여방안

이슈 분석

「교통사고처리 특례법」의 문제점 및 개선방안

글로벌 이슈

미국, 보험산업 전망 설문조사

미국 ‘재무건전성 감독 개혁작업’ 주요 내용

금융시장 주요지표

kiri 보험연구원
Korea Insurance Research Institute

본 보고서의 내용은 연구자 개인의 의견이며, 보험연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.
서울시 영등포구 국제금융로 6길 38 (여의도동 35-4) 8층 보험연구원 (문의 : 변철성 수석담당역 / 02-3775-9115)



음주운전 사고방지에 대한 보험제도 기여방안

이기형 선임연구위원

요약

- 최근 음주운전사고로 인하여 행복하였던 가정이 무너지고 교통미아가 발생하는 등 사회적 문제점이 부각되고 있으며, 이를 방지할 경우 해결을 위해 더 큰 사회적 비용이 지출될 것으로 예상됨.
 - 국내 음주운전사고는 1일 평균 71.6건 발생하고 있으며, 이로 인해 1.6명이 사망하고 126명이 부상을 당하고 있음.
 - 음주운전사고의 사회적 비용은 1조 원에 이르고 있음.
- 음주운전사고는 비음주운전사고에 비해 사고발생 원인이 과실이 아니라 고의에 가깝고, 사고심도가 매우 크며, 피해자 사망이나 중증 후유장애자 양산으로 사회적 부담을 야기하는 파급효과가 큰 특징이 있음.
 - 음주운전 사고심도를 보면 사망은 비음주운전에 비해 1.5배, 부상과 후유장애는 1.7배나 큼.
- 음주운전사고를 사전적으로 억제 또는 방지하기 위하여 「도로교통법」, 「교통사고처리 특례법」, 보험약관 및 보험요율제도가 유기적으로 기능하고 있음.
 - 그럼에도 불구하고 음주운전 및 음주운전사고가 지속적·반복적으로 발생하여 사회적 문제를 야기하고 있으므로, 효과적 사전예방 및 통제를 위한 제도 재검토가 필요함.
- 보험제도가 음주운전 사고방지에 보다 효과적으로 기여하기 위해서는, 음주운전사고 관련 보험약관과 요율 제도를 음주운전자의 경제적 부담이 커지도록 개편할 필요가 있음.
 - 자동차보험 약관은 음주운전사고 시 자차담보를 제외하고 있지만, 일본과 같이 자기신체담보도 법적으로 면책하는 사회적 논의가 필요하고, 음주운전사고 부담금을 현재보다 인상하여 음주운전 유인 가능성을 사전에 차단할 필요가 있음.
 - 또한 교통법규위반경력요율과 개별할인·할증률도 음주운전의 사전방지와 억제가 가능하도록 적용 폭을 현재보다 더 크게 하는 것을 검토할 필요가 있으며, 아울러 음주운전 처벌 기준도 강화하여 보험제도와 법규의 상호 시너지 효과가 나타나도록 할 필요가 있음.

1. 검토배경



- 최근 음주운전사고로 인하여 행복하였던 가정이 무너지고 교통사고미아가 발생하는 등 사회적 문제점이 부각되고 있음.
 - 우리나라 음주운전사고는 1일 평균 71.6건 발생하고 있으며, 이로 인해 1.6명이 사망하고 126명이 부상을 당하고 있음.¹⁾
 - 이러한 음주운전사고는 음주운전자 자신만의 사상뿐만 아니라 선량한 다른 사람들을 사상케 함으로써 행복했던 가정이 파괴되거나 피해자들에게 돌이킬 수 없는 상처나 후유장해를 남겨 정상적인 경제활동이나 사회적 활동이 불가능해지는 부작용을 야기함.
 - 음주운전사고로 인한 문제점을 해소하기 위하여 국내는 물론 대부분의 국가들은 관련 법규를 마련하여 운영하고 있고, 일본은 최근 음주운전사고 예방을 위해 법규를 강화하였음.
- 우리나라는 음주운전자의 책임부담을 통한 음주운전 사고방지를 유도하기 위하여 「교통사고처리 특례법」 및 「특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률」(이하 ‘특정범죄가중처벌법’)에 의한 형사처벌과 「자동차손해배상 보장법」과 「민법」 등에 의한 민사책임을 음주운전자에게 부담시키고 있음.
 - 보험제도의 경우에는 자동차보험과 상해보험 등이 음주운전사고를 면책하거나 보험료를 높게 부과하는 방식으로 사고방지 역할을 담당하고 있지만, 여전히 음주운전사고는 지속적으로 발생하고 있는 상태에 있음.
- 본고는 음주운전사고의 현황과 문제점을 관련 법규와 보험제도적인 측면에서 검토하여 음주운전사고의 사전적 방지와 손해경감 등 사회적 비용 감소에 기여할 수 있는 방안을 검토해 보고자 함.

1) 도로교통공단(2015), 『2014년 도로교통사고의 비용추계와 평가』.

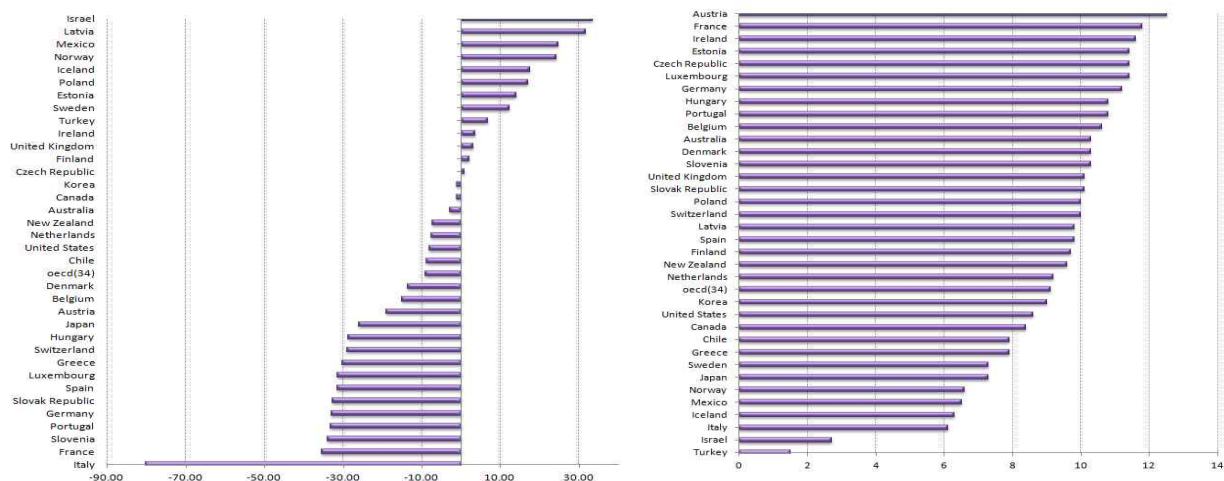
2. 음주운전사고 현황과 문제점



■ 우리나라 15세 이상의 1인당 알코올 소비량은 2010년 기준 9.1리터로 OECD 34개국 평균 9.0리터와 유사하지만, 음주자의 음주량 변화에서 큰 차이가 있음(〈그림 1〉 참조).

- 음주소비량 상위 20% 이상자들이 전체 소비량의 70%를 마시고 있으며, 이는 OECD 국가 중 5위에 해당함.
- OECD 국가의 1990년 대비 2010년 음주소비량 변화를 보면 이탈리아, 프랑스, 포르투갈 등 21개국은 감소하였지만, 이스라엘, 멕시코, 노르웨이 등 13개국은 증가하여 34개국 평균적으로 9.1%로 감소하였음.
 - 우리나라는 OECD 평균감소율(9.1%)보다 훨씬 낮은 1.1% 감소에 그쳐 10년 동안 감소폭이 미미한 국가에 해당하여 지속적인 음주가 이루어지고 있는 상황임.

〈그림 1〉 15세 이상 인구 1인당 알코올 소비량(ℓ) 및 증감률(%)



주: 증감률은 1990년 대비 2010년의 증가 비율임.
 자료: OECD, 2015 Health Statistics.

■ 우리나라의 2014년 음주운전사고는 26,135건으로 전체 사고건수의 2.3%에 불과하지만 592명이 사망하고 46,114명이 부상당하고 있으며, 이를 1일 평균으로 보면 사망자 1.6명, 부상자 126명임(〈표 1〉 참조).

- 음주운전사고 건수 비중은 전체 사고에 비해 낮지만 음주운전사고 사망자가 전체 사망자의 10%를

넘어서고 관련 사회적 비용도 1조 원 내외를 보이고 있어 사회적으로 관리되어야 할 리스크요인으로 부각되고 있음.

〈표 1〉 음주운전사고 추이 및 증감률

(단위: 건, 명, 억 원, %)

구분		2012	2013	2014	CAGR(3)
전체 자동차사고	건수	1,133,145	1,119,280	1,129,374	-0.2
	사망	5,392	5,092	4,762	-6.0
	부상	1,777,604	1,782,594	1,792,235	0.4
음주운전사고	건수	31,118	28,558	26,135	-8.4
	사망	815	727	592	-14.8
	부상	55,519	51,080	46,114	-8.9
1일 평균 음주운전사고	건수	85.3	78.2	71.6	-8.4
	사망	2.2	2.0	1.6	-14.8
	부상	152.1	139.9	126.3	-8.9
음주운전사고 비중	건수	2.7	2.6	2.3	-8.2
	사망	15.1	14.3	12.4	-9.3
	부상	3.1	2.9	2.6	-9.2
음주운전사고 비용		11,467	10,284	9,419	-9.3

자료: 도로교통공단(연도별), 『도로교통사고의 비용추계와 평가』.

■ 자동차의 음주운전사고는 비음주운전사고에 비해 사고원인 성격, 사고심도의 크기, 사회적 파급 효과 측면에서 큰 차이가 있음.

- 음주운전사고는 운전자가 음주상태에서 운전하는 경우 사고가 발생할 가능성이 매우 높다는 사실을 인지하고 있는 상태에서 운전을 하여 사고가 발생하기 때문에 미필적 고의(wilful negligence)²⁾에 해당한다고 볼 수 있음.
 - 자동차보험 자차담보, 상해보험, 생명보험의 재해사망 등에서는 보상하지 않는 손해로 규정하고 있음.
- 음주운전사고는 운전자의 차량통제력을 상실하기 때문에, 사고 시 손실경감이나 회피를 위한 의사 결정을 하지 못하고 비음주운전사고에 비해 사고심도가 매우 큼.
 - 이는 한 번의 사고가 발생하더라도 매우 위중한 사상을 야기할 수 있다는 것을 의미함.
 - 실제 대인배상 보험금의 지급통계에 따르면 건당 비음주운전사고의 사망보험금은 1.05억 원이

2) 미필적고의(未必的故意)는 고의의 지적·의지적 요소가 가장 위축된 형태의 약한 고의로서, 행위자가 객관적 구성요건의 실현가능성을 충분히 인식하고 또한 그것을 감수하는 의사를 표명한 경우를 말함. 예컨대, 인화물질 근처에서 담배를 피우는 것이 위험하다는 것을 알면서도 불이 나도 좋다고 생각하고 담배를 피우다가 화재가 발생한 경우임(현암사(2015), 『법률용어사전』, pp. 1062~1063).

지만 음주운전사고의 사망보험금은 1.6억 원으로 1.5배나 높으며, 음주운전사고의 부상과 후유장애보험금은 비음주사고의 1.7배를 넘고 있음(〈표 2〉 참조).

- 음주운전사고는 선의의 피해 운전자와 가족들에게 치명적인 사상을 야기할 뿐만 아니라 행복한 가정을 파괴하는 결과를 초래하고 있음.

〈표 2〉 음주운전사고의 보험금 특성(대인배상)

(단위: 억 원)

구분	사망		부상		후유장애		계		
	보험금	건당	보험금	건당	보험금	건당	보험금	건당	
음주운전사고	주취	395	1,606	821	0.026	519	0.422	1,735	0.053
	음주	46	1,586	69	0.026	33	0.388	148	0.053
	계	441	1,604	890	0.026	552	0.419	1,883	0.053
전체 사고	3,342	1,049	23,842	0.015	4,011	0.242	31,195	0.020	

자료: 보험개발원, 『자동차보험통계자료집2(CY2014)』, pp. 82~83 참조 작성.

3. 음주운전 사고방지 대책 현황



- 음주운전사고의 인명 및 재산손실로 인한 사고비용이 1조 원이나 되기 때문에, 음주운전사고의 사전적 방지를 위하여 음주운전자에 대한 법적 책임부담을 강화하고 보험상품 약관조항에서 면·부채를 명확히 규정하여 운영하고 있음.
- 「도로교통법」은 음주운전 금지와 위반 시 형사 및 행정상의 처벌조항을 규정하여 음주운전의 사전예방을 유도하고 있음.
 - 「도로교통법」 제44조는 혈중알코올농도 0.05% 이상의 음주운전을 금지하고 있으며, 제148조의 2(벌칙)는 음주운전금지를 3번 이상 위반하거나 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 사람에게 1년 이상 3년 이하의 징역(또는 500만 원 이상 1천만 원 이하 벌금)을 부과함.³⁾
 - 또한 혈중알코올농도 0.05% 이상 인사사고나 0.1% 이상 운전, 2회 이상 음주운전, 0.05% 이

3) 혈중알코올농도가 0.2% 이상인 경우 1년 이상 3년 이하 징역(또는 500만 원~1천만 원 이하 벌금), 0.1% 이상~0.2% 미만은 6개월 이상 징역(또는 300만 원~1천만 원 이하 벌금).

상으로 음주측정 불응 시에는 운전면허증을 취소하고 있음.

- 음주운전사고는 종합보험에 가입하였더라도 「교통사고처리 특례법」상 공소불가 특례를 인정받지 못하며 5년 이하의 금고 또는 2천만 원 이하의 벌금을 부과받음.
 - 2007년 12월 27일 시행된 특정범죄가중처벌법의 제5조의 11(위험운전치사상)은 음주로 운전이 곤란한 상태에서 자동차를 운전하여 사람을 상해에 이르게 한 경우 10년 이하의 징역 또는 500만 원 이상 3천만 원 이하의 벌금을 부과하고, 피해자가 사망한 경우에는 1년 이상의 유기징역을 부과하고 있음.

■ 자동차보험과 인적사고를 담보하는 보험상품에서 음주운전사고를 다르게 보상하고 있음.

- 자동차보험 약관은 음주운전사고에 대하여 대인배상 I·II, 대물배상, 자기신체담보는 보상하지만 자기차량담보를 면책으로 하고 있음.
 - 음주운전사고 유발자는 배상책임담보에 대해 음주운전사고 부담금을 부담해야 하는데, 대인배상 I·II는 300만 원, 대물배상은 100만 원임.⁴⁾

■ 음주운전자에 대한 보험요율 적용은 교통법규위반경력요율과 개별할인·할증률에 반영됨.

- 경력요율은 비음주운전사고와 무관하게 과거 2년간 혈중알코올농도 0.05% 이상의 1회 음주운전은 10%, 2회 이상 음주운전은 20%를 할증함.⁵⁾
- 개별할인·할증률은 음주운전을 별도로 구분하지 아니하고 일반사고와 동일하게 사고결과를 기초로 점수화하여 할인·할증함.

4. 보험제도의 음주운전 사고방지 방안



- 보험제도는 계약자로부터 리스크를 전가받아 약정한 사고 발생 시 해당 손해를 보전해주는 본질적인 손실보상 기능 외에도 사회전반의 근심을 없애거나 경감시키는 긍정적인 편익 제고에 기여할 수 있음.

4) 음주운전 자기부담금제도는 2004년 8월 22일에 도입된 제도로 도입 당시에는 1사고당 대인배상 I·II 200만 원, 대물배상 50만 원이었으나 2015년 4월 9일부터 현재의 금액으로 인상되었음.

5) 2007년 9월 1일 이전에는 1회 이상 음주운전하는 경우 10% 할증하였음.

- 현재의 자동차보험 약관 규정과 할인·할증 등 보험요율 부과방식은 음주운전을 억제하거나 사전적으로 방지하는 기능을 수행하고 있음.
 - 그러나 음주운전사고는 비음주운전사고에 비해 사고심도가 매우 크기 때문에 한 번 발생하면 피해자가 사망하거나 부상했다라도 심각한 후유장애가 남을 가능성이 크므로, 보험제도를 통한 효과적인 억제방법을 추가적으로 검토할 필요가 있음.
- 자동차보험 약관에서 음주운전사고 보상범위를 보다 엄격히 제한하고 음주운전사고부담금을 대폭적으로 인상할 필요가 있음.
- 현재의 자동차보험 약관은 음주운전사고자에 대해 관용적인 담보범위를 제공하고 있다고 생각됨.
 - 음주운전사고로 인한 대인배상과 대물배상책임을 보상함으로써 운전자와 무관한 제3자를 보호하는 것은 필요하나, 음주 운전자의 자기신체상해는 음주운전의 사회적 파급효과를 고려할 때 법률적으로 면책함이 바람직하며, 이에 대한 사회적 논의가 이루어질 필요가 있음.
 - 일본의 경우 음주운전사고로 인한 배상책임(자배책, 대인 및 대물배상)은 보상해 주지만, 음주운전자 본인과 관련된 자기신체와 자차담보는 보상해 주지 않고 있음.⁶⁾
 - 또한 현행 자동차보험 약관에서 규정하고 있는 음주운전사고부담금⁷⁾을 점진적으로 인상하여, 운전자의 음주운전 유인이 사전적으로 억제 또는 방지되도록 할 필요가 있음.
- 자동차보험 요율제도도 음주운전을 사전에 차단 또는 방지하기 위하여 관련 요율 적용 폭 확대를 검토할 필요가 있음.
- 교통법규위반경력요율에서 음주운전 할증요율(과거 2년 동안 1회 음주운전 시 10% 할증, 2회 이상 시 20% 할증)을 높게 적용하여 음주운전 유인가능성을 억제할 필요가 있음.
 - 음주운전 사고심도는 전체 사고에 비해 사망 1.5배, 부상 및 후유장해가 1.7배나 높은 상황이고 음주운전이 반복적인 특성을 지니고 있으므로 평가기간을 3년으로 확대하고 할증률도 1회 20%, 2회 이상 30%로 확대하는 방안을 연구할 필요가 있음.
 - 개별할인·할증요율은 사고원인과 무관하게 1년간의 대인사고, 자기신체사고, 물적사고별 사고내용에 따라 건당 점수를 부과하여 최대 200%까지 할증을 부과하고 있어 음주운전과 비음주운전의 차등이 없으므로 차등화가 필요함.
 - 현재의 사고내용별 점수에 음주운전사고의 경우 일정률(예: 20%)을 추가 적용하여 음주운전사고에

6) 日本損害保險協會(2016), 『飲酒運転防止マニュアル』, p. 28.

7) 대인배상 I·II 300만 원, 대물배상 100만 원.

따른 경제적 부담이 음주운전자에게 가중되도록 함으로써 음주운전 유인을 차단할 필요가 있음.

■ 또한 이러한 보험제도적인 측면과 더불어 음주운전자에 대한 처벌기준을 강화시켜 지속적·반복적으로 발생하는 음주운전으로 인한 사회적 리스크를 최소화해야 함.

- 우리나라는 음주운전사고자에 대하여 특정범죄가중처벌법의 위험운전치사상죄(제5조의 11)를 적용하는 경우 사망 시 1년 이상 유기징역을 부과하고, 음주운전자는 1년 이하 징역 또는 500만 원 이하 벌금, 면허취소 등의 처벌을 받음.
 - 그러나 집행유예나 사면 등으로 복원되기 때문에 음주운전이 사회적으로 중대한 리스크라는 인식약화와 더불어 반복적으로 음주운전사고를 야기할 가능성이 큰 상태임.⁸⁾
- 일본은 우리나라의 특정범죄가중처벌법의 위험운전치사상죄와 유사한 법률인 『자동차운전에 의해 사람을 사상시키는 행위 등의 처벌에 관한 법률』⁹⁾을 제정하여 국내보다 강화된 형태로 운영하고 있음.
 - 또한 이탈리아¹⁰⁾는 음주운전사고 처벌을 강화하였으며, 노르웨이는 음주운전 초범인 경우 3주간 징역이지만 5년 이내 재범인 경우 평생 동안 운전면허증을 정지시키며, 불가리아와 엘살바도르는 사형까지 구형하고 있음.¹¹⁾ **kiqi**

8) 2005년부터 2015년까지 음주운전 삼진아웃을 당한 사람은 10만 1,769명으로 나타났으며, 2005년 6,374명이었지만 2015년에 11,376명으로 최근 들어 증가하고 있는 추세로 반복적인 음주운전이 일어나고 있음. 또한 음주운전 사망사고에 대한 집행유예 선고율은 2014년 60%나 되는 것으로 나타났음(KBS 뉴스(2018. 8. 10), “이렇게 많다니 음주운전 삼진 11년 새 10만 명”).

9) 동법은 형법에서 음주 및 약물중독 운전 처벌 등 5개 조항에 도로교통법의 통행금지도로 운행행위를 추가하여 독립된 법률로 제정하였음(<http://law.e-gov.go.jp/htmldata/H25/H25HO086.html>). 일본의 “위험운전치사죄”는 음주로 정상적인 운전이 곤란한 상태에서 자동차를 주행시키는 행위로 사망한 경우 1년 이상의 유기징역, 부상한 경우 15년 이하의 징역을 부과함. 또한 음주의 영향을 받아 주행 중 정상적인 운전이 지장이 생길 우려가 있는 상태에서 자동차를 운전하여 사망사고가 발생한 경우 15년 이하의 징역, 부상한 경우 12년 이하의 징역을 부과함.

10) 이탈리아는 음주운전으로 사망한 경우 형법상 살인죄를 적용하는 등 형벌을 대폭적으로 강화하여 2016년 3월 24일부터 시행하고 있음. 혈중알코올농도 1.5g/l 를 넘는 만취상태에서 운전하다 1인 사망 시 8년에서 12년까지 금고형에 처할 수 있음.

11) 世界の交通事故状況(2016. 8. 3), http://jiko.good7num.com/drunken_driving.html.