



고가차 대물배상의 쟁점과 고려사항

황현아 연구위원

요약

- 최근 고가차 대물배상에 관한 다소 상반되는 취지의 항소심 판결과 감사원 감사 결과가 발표됨
 - 부산지방법원은 자동차보험약관에서 등급 최저가 차량 기준으로 대차료를 보상하도록 정하고 있더라도 손해 완전배상 원칙상 고가차에 대해서는 동종 고가차 기준의 대차료를 보상해야 한다고 판단함
 - 한편 감사원은 고가차의 경우 납부한 보험료보다 더 많은 보험금을 지급받는 등 불합리가 있으므로 고가차 대물배상 보험료 할증방안 마련 등의 조치가 필요하다고 지적함
- 고가차로 인한 자동차보험 손해율 악화 및 보험료 부담 형평성 문제는 지속적으로 제기되어 왔음
 - 대물배상의 경우 보험금은 차량 가격에 따라 큰 차이가 발생하나, 보험료는 차량 가격과 관계없이 산출되고 있어 고가차 보유자와 일반차 보유자 간 형평성이 문제되었음
- 이에 대한 대응방안으로 ① 고가차 대물배상에 상한을 두는 방안과 ② 대물배상도 자차보험처럼 차량 가격에 따라 보험료를 할증하는 방안이 검토되고 있음
 - 대물배상 한도를 일정 금액(예: 1억 원)으로 제한하는 방안, 자차보험에 적용되는 ‘차량모델등급제’ 또는 ‘고가수리비 차량 특별요율’을 대물배상에도 적용하여 고가차 보험료를 할증하는 방안이 고려되고 있음
- 이와 관련하여서는, ① 손해배상의 원칙과 예외, ② 보험료 인상 방법론의 적합성 및 타당성, ③ 관련 산업 및 국민 생활에 미치는 영향 등을 종합적으로 고려할 필요가 있음
 - 고가차에 대한 손해배상 제한은 완전배상 원칙의 예외에 해당하므로, 이론적·실정법적 근거가 요구됨
 - 대물배상에 적용되는 차량모델등급 경우 등급 결정 시 차량 가격이 주된 고려 요소가 아니어서, 이를 도입하더라도 고가차에 대한 대물배상 보험료 인상 효과를 기대하기 어려움
 - 고가수리비 차량 특별요율을 대물배상에 적용할 경우, 보험료 할증분은 고가차가 가입한 보험회사에 귀속되는 반면 고가차에 대한 대물배상 보험금은 상대방 보험회사가 부담한다는 점도 문제임
 - 또한, 친환경 차량이나 첨단안전장치 장착 차량 가격이 고가라는 이유로 보험료 산출 시 불이익을 받게 될 경우 기술 발전 및 이를 통한 환경보호, 교통안전성·편의성 제고에도 부정적인 영향을 미칠 수 있음
- 이상과 같이 고가차 대물배상에 관해서는 자차보험과는 구별되는 다양한 고려사항들이 존재하는 바, 이에 대한 충분한 검토를 거쳐 제도 개선 방향을 정할 필요가 있음



1. 검토배경

- 고가차¹⁾의 비싼 수리비 및 대차료는 자동차보험료 인상요인으로 지적되어 왔고, 고가차 보유자와 일반차 보유자 간 보험료 부담의 형평성 문제도 지속적으로 제기되어 왔음
- 이와 관련하여, 최근 다소 상반되는 취지의 항소심 판결과 감사원 감사 결과가 발표됨
 - 부산지방법원은, 자동차보험약관에서 동급 최저가 차량 기준으로 대차료를 보상하도록 정하고 있더라도 손해 완전배상 원칙상 고가차에 대해서는 동종 고가차 기준의 대차료를 보상해야 한다고 판단하였음²⁾
 - 한편 감사원은, 고가차의 비싼 수리비가 일반차 보험료 인상을 유발하고, 납부한 보험료보다 더 많은 보험금을 지급받는 등 불합리가 있으므로, 고가차 대물배상 보험료 할증 방안 마련 등의 조치가 필요하다고 지적함³⁾
 - 부산지방법원 판결은 손해배상의 원칙인 피해의 완전배상에 무게를 두고 있는 반면, 감사원 감사 결과는 전체 보험계약자의 부담 합리화 및 형평성을 강조하고 있다고 볼 수 있음
- 본고에서는 (i) 고가차 대물배상의 쟁점 및 관련 제도 개선 방안의 주요 내용을 살펴보고, (ii) 제도 개선 시 고려해야 할 사항들을 제시해 보고자 함



2. 고가차 대물배상의 쟁점 및 제도 개선 방안

가. 쟁점

- 고가차 대물배상의 쟁점은 (i) 고가차로 인한 자동차보험의 손해율 악화 및 그에 따른 보험료 인상의 문제와(비용 증가) (ii) 고가차 보유자와 일반차 보유자 간 보험료 부담 형평성 문제(형평성)로 구분해 볼 수 있음
- 정부와 보험업계는 고가차 관련 비용 증가 및 형평성 문제 해결을 위해 지속적으로 제도 개선을 추진해왔음
 - 정부는 2015년 고가차 관련 제도 개선 방안으로, ① 경미사고 수리 기준 마련, ② 대차료 인정기준액 변경(동급차

1) ‘고가차’의 정의나 판단 기준이 별도로 마련되어 있지는 않으나, 자차보험료 산출 시 ‘고가수리비 차량 특별요율’이 적용되는 차량(차종별 수리비가 평균 수리비의 120%를 초과하는 차량)을 고가차로 분류할 수 있을 것으로 보임. 한편, 뒤에서 살펴볼 관련 법안 및 학계 논문에 서는 차량 가격이 1억 원이 넘는 경우를 고가차로 분류하고 있음

2) 부산지방법원 2021. 2. 18. 선고 2020나53231 판결(2021. 3. 6. 확정)

3) 감사원(2021. 6), 「감사보고서-자동차보험 및 손해배상제도 운영실태-」

량 최저요금), ③ 미수선수리비 관련 제도 개선, ④ 고가수리비 차량 특별요율 도입 등을 추진하였고, 4) 2020년에는 고가수리비 차량 자차보험료 할증 강화 방안을 마련하였음⁵⁾

- (대차료) 자동차보험 표준약관을 개정하여(2016. 4. 1. 시행) 대차료 인정기준액을 '동종차량 대차료'에서 '배기량 및 연식이 유사한 동급차량 중 최저요금차량 대차료'로 변경함⁶⁾
- (수리비) 경미사고 시에는 교체 대신 복원 수리를 원칙으로 하고, 실제 수선을 한 경우에만 수리비를 지급하며, 자차보험에 고가수리비 차량 특별요율⁷⁾을 신설하였음(이상, 2015년 제도 개선). 이후 특별요율에 따른 할증 구간을 150~300%까지 세분화하고 최고 할증률을 15%에서 23%로 상향하였으며, 사고 심도에 따라 할증률을 세분화하였음(이상, 2020년 제도 개선)⁸⁾
- 이처럼 고가차 관련 손해율 및 형평성 문제를 해결하기 위해 보험금 절감 방안(대차료, 경미사고 수리비, 미수선수리비)과 자차보험료 할증 방안(고가수리비 차량 특별요율 도입 및 할증 강화)이 함께 추진되어 왔음
 - 기존에 추진된 보험금 절감 방안들은 실제 발생한 손해의 산정 기준 및 절차를 보다 엄격하고 보수적으로 정한 것으로, 사실상 고가차에 지급되는 보험금을 줄이는 효과가 있기는 하였으나, 뒤에서 살펴볼게 될 손해배상 한도 제한처럼 손해의 내용이나 성격을 고려하지 않고 금액만을 기준으로 배상액 자체를 제한하는 방안과는 그 성격이 구별됨

○ 고가차에 대한 보험료 할증은 자차보험에만 적용되고 대물배상에는 적용되지 않는데, 이는 대물배상의 담보 대상이 '피보험차량의 손해'가 아닌 '피보험자가 부담하는 배상책임'이기 때문임

- 대물배상 보험료는 피보험자가 부담하는 대물사고 손해배상책임에 비례하도록 산출되어야 하는데, 손해배상책임의 정도는 주로 차량의 크기와 관련되므로,⁹⁾ 대물배상 보험료 산출 시 가장 중요한 고려 요인은 피보험차량의 크기임
- 반면, 다른 조건이 동일한 경우 피보험차량이 고가라고 하여 사고 상대방에게 더 큰 피해를 입히는 것은 아니므로 대물배상 보험료 산출 시 피보험차량의 가격은 고려대상이 아님

4) 금융위원회 보도자료(2015. 11), “고가수리비·렌트비 등 고가차량이 야기하는 각종 문제점을 개선하여 일반차량 운전자의 부담을 줄이겠습니다”
 5) 금융위원회 보도자료(2020. 3), “소비자 권익 제고를 위한 「자동차보험 제도 개선방안」 마련”
 6) 자동차보험 표준약관 <별표 2> 대물배상 지급 기준, 3. 대차료, 나. 인정기준액(뒤에서 살펴볼 부산지방법원 판결에서 쟁점이 된 조항임)
 7) 차종별 수리비가 평균 수리비의 120%를 초과할 경우 단계별로 초과비율에 따라 보험료를 차등 부과하는 제도임
 8) 금융위원회 보도자료(2020. 3.), “소비자 권익 제고를 위한 「자동차보험 제도 개선방안」 마련” 중 고가차 자차손해 보험료 할증 강화 관련임

〈고가수리비 자동차 특별요율 개선〉

평균수리비 대비 차량별 수리비	기존					변경(150% 초과부분 세분화)			
	120% 이하	120% ~130%	130% ~140%	140% ~150%	150% 초과	150% ~200%	200% ~250%	250% ~300%	300% 초과
고가수리비 특별요율	-	3%	7%	11%	15%	15%	18%	21%	23%

〈자차보험료 할증기준 개선(예시)〉

구분		현행	개선(안)
자기차량 손해사고	물적사고 할증기준금액 초과	손해액 1억 원 초과	건당 2점
		손해액 1억 원 이하	건당 1점
물적사고 할증기준금액 이하		건당 0.5점	

9) 피보험차량의 크기가 클수록 상대방 차량에 입히는 피해가 클 것으로 예상할 수 있음

- 예를 들어, 고가차 A(2억 원)와 일반차 B(2천만 원) 사이에 7:3의 과실비율로 차대차 사고가 발생하고 양측 모두 파손 비율이 10%인 경우, A차주는 (i) 자신의 과실로 인한 자기 차량 손해에 대해서는 자신의 자차보험으로 보상받게 되고, (ii) B차주에게 배상해 주어야 하는 대물배상 손해는 자신의 대물배상보험으로 보상하게 되는데, 이때 (i-①) 자차보험의 보상 범위는 A차량 가격과 관련이 있으나,¹⁰⁾ (ii-②) 대물배상 보상 대상인 B차주에 대한 손해배상책임의 범위는 A차량 가격과는 관계가 없음.¹¹⁾ 따라서, A가 가입하는 자동차보험 중 자차보험료 산출 시에는 A차량 가격이 반영되어야 하나 대물배상 보험료 산출 시에는 A차량 가격이 고려대상이 아님

○ 이러한 보험료 산출방식으로 인해 대물배상 담보에서 고가차 보유자는 납부한 보험료의 2.4배에 이르는 보험금을 지급받고 있는 것으로 나타남

- 개인용 승용차의 경우(2019년 기준), 수입차는 4,653억 원의 보험료를 납부하고 1조 1,253억 원(납부한 보험료의 241.8%)을 보험금으로 지급받은 반면, 국산차는 2조 8,675억 원을 보험료로 납부하고 총 2조 2,491억 원(납부한 보험료의 78.4%)을 보험금으로 지급받은 것으로 나타남¹²⁾
- 이러한 현상이 불합리하다는 전제에서, 고가차 대물배상 보험금 지급을 줄이거나 고가차 대물배상 보험료를 인상할 필요가 있다는 지적이 제기됨

나. 제도 개선(안)

○ 고가차 대물배상 제도 개선(안)으로, ① 고가차 보유자의 손해배상청구권에 제한을 가하는 방안과 ② 고가차 대물배상 보험료를 인상하는 방안이 고려되고 있음

- 손해배상청구권 제한의 구체적 방안으로 대물배상에 일정한 상한(예: 1억 원)을 두는 방안이 주로 고려되고 있으며,¹³⁾ 경과실인 가해자가 법원에 손해배상액의 감액을 청구할 수 있도록 하는 방안¹⁴⁾도 검토되고 있음
- 대물배상 보험료 인상 방안으로는 ① 독일처럼 대물배상에도 ‘차량모델등급제’를 적용하는 방안과,¹⁵⁾ ② 대물배상 보험료 산출 시에도 ‘고가수리비 차량 특별요율’을 적용하는 방안¹⁶⁾이 고려되고 있음
 - 차량모델등급제는 사고 빈도 및 심도에 따라 차량 모델별로 등급을 부여하고 보험료 산출 시 이를 참조하는 것으로, 독일의 경우 대물배상과 자차보험에 대해 각각 별도로 등급이 산출되어 적용되고 있으며, 우리나라에서는 현재 자차보험에만 차량모델등급을 적용하고 있음¹⁷⁾

10) A차량의 가격(2억 원)×파손비율(10%)×본인(A)과실비율(70%)

11) B차량의 가격(2천만 원)×파손비율(10%)×본인(A)과실비율(70%)

12) 감사원(2021. 6), 「감사보고서-자동차보험 및 손해배상제도 운영실태-」, p. 25

13) 홍철호 의원 대표발의 「교통사고 손해배상책임 제한에 관한 법률안」(20대 국회, 의안번호 2142호, 임기만으로 폐기); 이영록(2016), 「고가 외제 피해차량의 손해배상 청구와 불법행위법의 철학적 기초」, 『법학연구』, 57권, 3호, 부산대학교 법학연구소; 고세일(2014), 「자동차 사고에 따른 적정한 책임 분배에 대한 연구」, 『법학연구』, 25권, 3호, 충남대학교 법학연구소

14) 박용진 의원 대표발의 「자배법 일부개정안」(21대 국회, 의안번호 541호)

15) 김은경(2015), 「보험상 위험분산과 법적 정의-자동차보험상 대물배상의 범위를 중심으로」, 『보험법연구』, 9권, 2호; 감사원(2021. 6), 「감사보고서-자동차보험 및 손해배상제도 운영실태-」, pp. 25~26

16) 감사원(2021. 6), 「감사보고서-자동차보험 및 손해배상제도 운영실태-」, p. 26, p. 74(별표1)(동 감사보고서에서는 고가수리비 차량 특별요율을 대물배상에 적용한 대물배상 보험료 할증 시뮬레이션 결과(별표 1)를 제시하고 있음)



3. 고가차 대물배상 제도 개선 시 고려사항

- 고가차 대물배상 제도 개선 방안 검토 시, ① 손해배상의 원칙과 예외, ② 대물배상 보험료 인상 방법론의 적합성과 타당성, ③ 그밖에 제도 변화가 관련 산업 및 국민 생활에 미치는 영향을 종합적으로 고려할 필요가 있음

가. 손해배상의 원칙과 예외

- 대물배상은 자차보험과 달리 배상책임은 전제로 하는 담보이므로, 이와 관련된 제도를 개선할 때에는 불법행위 및 손해배상책임에 관한 법리를 고려할 필요가 있음

- 불법행위로 인한 재산상 손해는 위법행위가 없었다면 존재하였을 재산상태와 그 위법행위가 가해진 현재의 재산상태의 차이를 의미하며(차액설), 특별한 사정이 없는 한 그 손해를 모두 배상하여야 함(완전배상 원칙)
 - 가해자의 불법성의 크기에 비례하여 처벌이 부과되는 형사책임과 달리, 실제 피해금액에 따라 배상액이 결정되는 민사 손해배상책임 영역에서는, 대물사고 시 피해차량의 가격에 따라 손해배상 금액이 달라질 수밖에 없음
- 만약 피해차량 가격에 따라 손해배상 금액이 달라지는 것 자체가 문제라는 시각에서 제도 개선 논의를 진행할 경우 손해배상 원리 자체에 대한 근본적 재검토가 논의의 출발점이 되어야 할 것인데, 이는 고가차 대물배상 제도 개선 논의의 범위를 넘는 것임
- 따라서 고가차 대물배상 문제는 원칙적으로 손해배상에 관한 일반 원리가 고가차에 대해서도 적용됨을 전제로, 고가차에 대해서 그 원칙에 대한 예외를 인정할 필요가 있는지, 예외를 인정할 경우 어떤 형식과 절차가 요구되는지가 논의의 중심이 되어야 할 것임

- 이와 관련하여, 최근 부산지방법원은 법률상 근거 없이 대차료 배상에 제한을 가하는 것은 부당하다고 판단함

- 대차료는 차량의 사용가치를 고려하여 산정해야 하고, 이때 차량의 사용가치는 배기량과 연식 외에도 차량 가액, 주행 성능, 디자인, 브랜드 가치 등을 중요 요소로 고려해야 하는 바, 가액 등이 유사하지 않은 동급차량 대차료를 기준으로 대차료를 산정하는 것은 설령 그것이 약관 규정에 근거한 것이라 해도 손해의 완전배상 원칙에 반하므로 별도의 법적 근거가 없는 한 허용될 수 없다는 입장임
- 이는 손해배상의 원칙을 강조한 판례이나, 이에 대해서는 손해보험의 핵심 법리인 실손보상 원리에 부합하지 않고, 대차료 제도 개선의 취지를 살리지 못하고 보험금 누수를 초래할 수 있다는 우려가 제기되고 있음¹⁸⁾

17) 우리나라의 차량모델등급제(차량모델별 요율차등화제도)는 계약자 간 보험료 부담 형평성을 제고하고 자동차 제작사의 설계 개선 노력을 반영하기 위한 것으로 2007년 4월 도입되었음. 현재 26개 등급으로 구분되고 있으며, 등급의 숫자가 클수록(즉, 26등급에 가까울수록) 차량의 손상성·수리성이 우수함을 의미함(보험개발원 홈페이지(<https://www.kidi.or.kr/user/nd14968.do>), 2021. 8. 12 최종 방문)

18) 조규성(2021. 6), 「자동차보험 대물배상 약관에서 대차료의 인정범위에 관한 고찰-부산지법 2021. 2. 18. 선고 2020나53231 판결을 중심으로-」, 보험법학회 제85회 판례연구회 발표자료, p. 19

〈사실관계〉

- 교통사고 피해자인 X는 본인 소유 피해차량인 Audi A6를 수리하는 동안 BMW 520d를 대차하였고, 총 1,487,000원¹⁾의 대차료가 발생함
- 보험회사 Y는 자동차보험약관상 대차료 인정기준액인 ‘동급(배기량, 연식 기준)의 대여자동차 중 최저요금의 대여자동차를 빌리는데 소요되는 통상의 요금’에 해당하는 대차료를 산정하여 X에게 471,250원²⁾을 보상함
- 이에 X는 실제 발생한 대차료와 Y가 보상한 대차료 간의 차액을 청구함³⁾

〈법원판단〉

- 대차료는 차량의 사용가치를 고려하여 산정해야 하며, 이때 차량의 사용가치는 배기량과 연식 외에도 차량 가액, 주행 성능, 디자인, 브랜드 가치 등을 중요 요소로 고려해야 하는 바, 가액 등이 유사하지 않은 동급차량 대차료를 기준으로 대차료를 산정하는 것은 손해의 완전배상 원칙에 부합하는 손해산정 방법으로 볼 수 없음
- 수입차량의 수리비가 동급의 국산차량에 비해 높기 때문에 사고 시 국산차량 운행자의 손해부담액이 커지고 전체적으로 보험료 인상을 유발하는 등 부정적 측면이 있고 이를 개선할 필요성이 있다 하더라도, 법률상 근거 없이 사회정책적인 이유를 들어 대차료 손해액을 적게 산정하는 것은 손해의 완전배상 원칙에 위배됨
- 상법 제724조 제2항에 의해 인정되는 피해자의 보험회사에 대한 직접청구권의 성격은 손해배상청구권이고, 보험회사는 피보험자의 손해배상채무를 병존적으로 인수한 것인 바, 법원이 보험회사가 피해자에게 보상하여야 할 손해액을 산정할 때에는 자동차보험약관상 지급기준에 구속되지 않고 손해배상의 일반 원리에 따라 배상액을 산정할 수 있음
- 따라서, Y는 X에게 BMW 520d 대차료를 전액 보상하여야 함

주 1) BMW 520d 임대료(425,000원/일)×5일×통상 할인된 요금률 70%

2) 소나타 임대료(145,000원/일)×5일×통상 할인된 요금률 65%

3) 실제 판례 사안에서는 피해자인 X로부터 채권을 양수받은 차량임대업자가 보험회사를 상대로 소송을 제기함

○ 이러한 점을 고려할 때, 고가차에 대해 손해배상 원칙의 예외를 적용하기 위해서는 예외 인정의 필요성 및 타당성에 관한 법리가 뒷받침되어야 하고, 가급적 그 제한에 관한 사항을 법률에서 직접 정할 필요가 있음

- 고가차 배상한도 제한에 관한 이론적 근거로, ‘자동차 운행과 같이 ① 위험도가 통상의 경우보다 현저히 높고, ② 위험 부과와 이익 향유가 대체로 상호적인 활동 영역에서, ③ 일단 무과실책임 경향이 정립된 경우, ④ 그 영역에서 통상 발생하는 손해의 정도를 훨씬 초과할 수 있는 피해 대상을 그 활동 영역에 투입한 자는, ⑤ 가해행위가 고의나 중과실이 아니라면, 그 초과된 손해에 대해서는 스스로 그 손해를 어느 정도 부담해야 한다’는 견해가 있음¹⁹⁾
- 한편, 부산지방법원 판결에서 보듯이 약관에 의해 보상한도를 제한할 경우 향후 소송에서 약관 규정과 상충되는 판결이 선고될 수 있는 바,²⁰⁾ 가급적 법률에서 그 근거를 직접 정할 필요가 있음

19) 이영록(2016), 「고가 외제 피해차량의 손해배상 청구와 불법행위법의 철학적 기초」, 『법학연구』, 57권, 3호, 부산대학교 법학연구소, p. 406

20) 참고로, 자동차보험 표준약관은 지급보험금의 계산은 약관에서 정한 지급기준에 따르되, 소송이 제기된 경우에는 법원의 판결에 따라 인정된 금액을 보험금 지급기준에 의해 산출한 금액으로 본다고 정하고 있어(자동차보험 표준약관 제10조 제2항), 해당 사안에 대한 판결이 있으면 그 내용이 보험약관상 지급기준과 다르더라도 판결내용에 따라 보험금을 지급해야 함

나. 보험료 인상 방법론의 적합성과 타당성

- 고가차 대물배상 보험료 인상 방법론으로 제시되고 있는 ‘차량모델등급제’ 및 ‘고가수리비 차량 특별요율’과 관련하여, 위 제도가 고가차 대물배상 보험료 인상이라는 목적에 기여할 수 있는지(적합성), 이러한 방법으로 보험료를 인상하는 것이 대물배상의 성격 및 보험료 산출 원리에 비추어 타당한지(타당성)를 살펴볼 필요가 있음
- 독일의 대물배상 차량모델등급은 피보험차량의 가격보다는 피보험차량이 제3자에게 가하는 피해의 정도에 따라 등급이 결정되는 것으로 보임
 - 독일의 경우, 배상책임보험 차량모델등급(Kfz-Haftpflicht-Typklassen), 자차전부보험 차량모델등급(Vollkasko-Typklassen), 자차부분보험 차량모델등급(Teilkasko-Typklassen)이 각각 별도로 결정됨²¹⁾
 - 자차전부보험 차량모델등급 산출 시 피보험차량의 가격이 주요 요인이 되는 바, 차량 가격이 고가일 경우 자차보험 차량모델등급에 부정적인 영향을 미쳐 보험료 인상 요인이 됨²²⁾
 - 반면 배상책임보험 차량모델등급의 경우 차량 가격보다는 제동 방식, 주행 안전성, 가속, 속도 등 사고의 빈도나 심도에 영향을 미칠 수 있는 요인들이 등급에 결정적 영향을 미침²³⁾
 - 즉, 자차보험 차량모델등급과는 달리 배상책임보험 차량모델등급 산출 시 피보험차량의 가격은 주된 고려 요소가 아니며, 고가차라 하더라도 충돌방지장치 등 안전장치 등을 장착하여 사고 빈도가 낮거나 사고 시 제3자에게 끼치는 손해가 크지 않을 것으로 예상되는 경우에는 차량모델등급이 양호하게 책정되어 보험료 인하 요인이 될 수 있음
- 독일보험협회(GDV)가 매년 발표하는 차량모델등급을 보면, 대물배상 차량모델등급과 자차보험 차량모델등급에는 차이가 있고, 모델의 특성에 따라서는 그 차이가 매우 크게 나타나는 경우도 있음
 - 예를 들어 Porsche 992(911 TURBO S 3.8) 차량의 경우, 자차부분보험은 32등급, 자차전부보험은 31등급인 반면 대물배상보험은 11등급으로 매우 양호함²⁴⁾

21) 자차전부보험과 자차부분보험의 보상 대상은 <표 2> 기재와 같음

22) Karl Maier(2017), *Kraftfahrtversicherung: Kommentar zu den AKB sowie zu weiteren Gesetzes-und Regelwerken in der Kraftfahrtversicherung*, p. 827

23) Karl Maier(2017), pp. 827~828

24) <https://www.dieversicherer.de/versicherer/auto---reise/typklassenabfrage#orderBy=kh&orderDirection=ASC>(2021. 8. 12 최종방문)

〈표 2〉 독일 차량모델등급제

구분	등급 ¹⁾	등급 결정 기준	등급 결정 주요 요인
대물배상보험 차량모델등급 (Kfz-Haftpflicht-Typklassen)	10~25등급 (16등급)	최근 3년간 동일 모델 차량이 제3자에게 끼친 손해	제동방식, 주행안전성, 가속, 속도, 운전자 특성 ⁴⁾ 등
자차전부보험 차량모델등급 ²⁾ (Vollkasko-Typklassen)	10~34등급 (25등급)	최근 3년간 동일 모델 차량 수리비 등 손해	차량 가격, 손상성
자차부분보험 차량모델등급 ³⁾ (Teilkasko-Typklassen)	10~33등급 (24등급)	최근 3년간 동일 모델 차량 관련 절도, 유리파손, 동물 관련 사고 등에 의한 손해	차량 및 유리 가격, 절도 사건 빈도 등 ⁵⁾

주: 1) 등급 숫자가 클수록 보험료가 높게 책정됨. 즉, 다른 조건이 동일할 경우, 대물 및 자차 모두 10등급인 경우 보험료가 가장 저렴하고 대물 25등급, 자차(전부) 34등급, 자차(부분) 33등급이 보험료가 가장 비쌌
 2) 자차전부보험은 자차부분보험의 보장항목과 자신의 책임으로 인해 자기차량에 발생한 손해를 보장함
 3) 자차부분보험은 상대방 대물배상으로 보상되는 항목을 제외한 외부 요인(자연재해, 동물, 절도)에 의해 자기차량에 발생한 손해를 보장함
 4) 특정 모델 차량 운전자의 성향이 대체로 부주의하다는 점이 통계적으로 유의미하게 입증된 경우, 운전자 특성도 고려됨
 5) 특정 모델이 빈번하게 차량 절도 대상이 되는 경우에는 당해 모델의 자차부분보험 차량모델등급에 부정적인 영향을 미침
 자료: Karl Maier(2017) 및 GDV, 알리안츠 등 관련 웹사이트 게시 내용²⁵⁾을 참고하여 정리함

- 위와 같은 점을 고려할 때, 대물배상 차량모델등급제는 대물배상 보험료 산출방식을 합리화하는 데는 기여할 수 있을 것으로 보이나, 고가차 대물배상 보험료 인상 방안이 될 수 있을지는 불분명함
 - 이에 관해서는 독일 차량모델등급제 운영 실무에 대한 보다 정확한 조사가 이루어질 필요가 있음
- 한편, 대물배상 보험료 산출 시 고가수리비 차량 특별요율을 적용하는 방안과 관련하여서는, 이러한 방안이 배상 책임보험의 보험료 산출 원리에 부합하는 것인지에 대한 신중한 검토가 필요할 것임
 - 피보험차량이 다른 차량에 비해 제3자에게 손해를 끼칠 가능성이 더 크지 않음에도 피보험차량이 고가이고 사고 시 본인의 피해 금액이 크다는 이유로 대물배상 보험료를 인상하는 것은 대물배상의 배상책임보험으로서의 성격에 부합하지 않아 또 다른 측면에서 형평성 문제가 제기될 수 있음
 - 고가차 대물배상 보험료 할증 시 할증된 보험료는 고가차 보유자가 가입한 보험사에 귀속되는 반면, 실제 사고 시 보험금을 지급하는 것은 사고 상대방 차량 보유자가 가입한 보험사라는 점도 고려할 필요가 있음
 - 즉, 고가차 보유자 입장에서는 ‘대물배상 보험금은 상대방 보험회사로부터 지급받는 것인데, 왜 내가 가입한 대물 배상 보험료를 인상하는 것인가’에 대해 의문을 가질 수 있음
 - 만약 보험료 부담의 형평성 제고 차원에서 고가차 대물배상 보험료 인상이 필요하다고 판단되더라도, 구체적인 산출 방식은 자차보험과 달리 정할 필요가 있을 것임

25) [https://www.bussgeldkatalog.org/typklassen/\(2021. 8. 12 최종방문\);](https://www.bussgeldkatalog.org/typklassen/(2021. 8. 12 최종방문);) [https://www.allianz-autowelt.de/kfz-versicherung/typklassen/#wie-typklasse-berechnet\(2021. 8. 12 최종방문\);](https://www.allianz-autowelt.de/kfz-versicherung/typklassen/#wie-typklasse-berechnet(2021. 8. 12 최종방문);) [https://www.gdv.de/de/themen/schwerpunkte/typklassen\(2021. 8. 12 최종방문\);](https://www.gdv.de/de/themen/schwerpunkte/typklassen(2021. 8. 12 최종방문);) [https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/vollkasko-oder-teilkasko/\(2021. 8. 21 최종방문\);](https://www.allianzdirect.de/kfz-versicherung/vollkasko-oder-teilkasko/(2021. 8. 21 최종방문);)

다. 기타 고려사항

- 고가차에 대한 배상한도 제한이나 보험료 인상 논의는 고가차가 유발한 자동차보험 비용 증가로 인한 부담은 자동차보험은 물론 대물배상도 고가차 보유자에게 귀속시키는 것이 타당하다는 점을 전제로 하고 있음
 - 이는 ‘고가차=사치품’이라는 전제에서, 고가차 보유자에 대해서는 자동차보험의 피해자 보호 기능을 일부 제한하는 것이 허용된다는 인식에 기초하고 있는 것으로 보임
- 그러나 첨단안전장치를 장착하여 안전성이 높은 차량이나 탄소 배출 감소에 기여하는 친환경 차량에 대해 차량 가격이 고가라는 이유로 자차보험뿐 아니라 대물배상 보험료까지 할증할 경우, 자동차 기술 발전 및 이를 통한 교통안전성·편의성 제고 및 환경 보호 등 정책방향에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 있음
 - 모빌리티 산업 발전 및 ESG 경영 확산으로 향후 자율주행차, 첨단차, 친환경차의 보급이 더욱 확대될 것으로 예상되는 바, 고가차 대물배상 보험료 인상이 이러한 변화에 미치는 영향에 대해서도 고려가 필요함



4. 결어

- 고가차 대물배상 문제는 손해배상 법리, 보험료 산출의 원리, 관련 산업 및 국민 생활에 미치는 영향 등에 대한 충분한 검토를 거쳐 제도 개선 방향을 마련할 필요가 있을 것임
 - 고가차로 인한 사회적 비용 증가 및 고가차 보유자와 일반차 보유자 간 보험료 부담 형평성 문제에 대해서는 지속적인 검토와 제도 보완이 필요할 것임
 - 다만 차량 가격만을 기준으로 손해배상청구권을 제한하거나 자차보험과 동일한 방식으로 대물배상 보험료를 할증할 경우 또 다른 측면에서의 형평성 문제가 제기될 수 있음
 - 따라서, 손해배상의 법리 및 보험료 산출의 원리, 관련 산업 및 정책에 미치는 효과를 종합적으로 고려하여 제도 개선 방안을 마련할 필요가 있음