



자동차보험 대인배상 I 보상한도 확대 필요

기승도 수석연구원, 김혜란 연구원

요약

■ 자동차손해배상보장법에 따라 자동차보유자는 대인배상 I (책임보험)에 의무적으로 가입해야 함. 교통사고 처리특례법은 자동차보유자로 하여금 대인배상 II에 가입하도록 유도함으로써 대인배상 I 보상한도를 초과하는 사고로 인한 피해자를 보호하는 장치임. 그러나 대인배상 I 보상한도가 사망기준으로 1억 원으로 인상된 2004년 이후에 근 10년 동안 보상한도 확대가 이루어지지 않음으로써 대인배상 I 단독가입자의 배상자력문제(피해자 보호 문제)가 악화되고 있는 것으로 판단됨. 이에 국토부는 2013년 12월에 대인배상 I 보상한도 확대 계획을 발표하였음. 이에 본 자료에서는 대인배상 I 보상한도 확대가 필요한지 여부를 대인배상 II 사고발생률 증가 현상을 통해 규명해 보았으며, 그 결과 자동차사고로 인한 피해자보호를 위해서 대인배상 I 보상한도의 확대가 필요하다는 결론에 이르게 됨. 대인배상 I 보상한도가 확대되면 대인배상 II의 비중이 낮아짐에 따라 교통사고처리특례법 적용의 형평성 문제가 대두될 것이므로 동 법률의 개선여부에 대한 후속 논의가 필요함. 교통사고처리특례법은 대인배상 II의 가입률을 높이는데 기여하였지만, 운전자의 모럴해저드를 유발할 소지가 있는 제도이고, 대인배상 I 가입자와 대인배상 II 가입자간의 법률적용의 형평성에 문제가 있는 등의 장단점을 가지고 있는 제도임. 따라서 대인배상 I 보상한도 확대 이후, 동 법률의 장점은 살리면서 단점을 개선할 수 있는 제도개선이 병행될 필요가 있다고 생각됨.

■ 자동차손해배상보장법¹⁾(이하 자배법이라 함)에서는 자동차보유자가 대인배상 I (책임보험 또는 책임공제)에 의무 가입하도록 하고, 교통사고처리특례법(이하 교특법이라 함)에서는 자동차보유자에게 대인배상 II 가입을 유도함으로써 피해자 보호 문제를 해결하고 있음.

● 자배법에 따르면 자동차보유자는 책임보험(대인배상 I)에 의무적으로 가입하여야 하며, 책임보험

1) 자배법 제5조(보험 등의 가입 의무) ① 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 "책임보험 등"이라 한다)에 가입하여야 함.
 ② 자동차보유자는 책임보험 등에 가입하는 것 외에 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우에 피해자에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」 및 「건설기계관리법」에 따른 공제에 가입하여야 함.

보상한도는 자배법 시행령 제3조(책임보험 등) 제1항에 따라 사망보험금은 1억 원, 부상은 2천만 원(1급 기준), 후유장애는 1억 원(1급 기준) 한도로 정해져 있음.

- 부상 및 후유장애의 급별 보상한도는 1급에서 14급까지 서로 다르게 정해져 있음.²⁾

- 교특법에서는 교통사고를 일으킨 차가 대인배상Ⅱ의 보상한도 무한에 가입한 경우에는 뺑소니·음주측정거부이외 11대 중대교통법규위반을 제외한 사고에 대해서 피해자의 의사와 상관없이 운전자를 기소하지 못하도록 하는 등 특혜를 주고 있음(교특법 제4조).

■ 최근 국토교통부에서는 대인배상Ⅰ 보상한도 확대 필요성과 보상한도 확대 정책을 2014년 중 추진하겠다는 정책을 발표함.

- 2011년 10월 국민권익위원회 공청회에서도 피해자 보호를 위하여 대인배상Ⅰ 보상한도 확대 필요성을 주장한 바 있음.
- 국토교통부는 최근 대통령 업무보고에서 대인배상Ⅰ 보상한도를 기존에 비하여 50% 이상 확대하겠다는 내용으로 보고를 함.
- 이에 본 자료에서는 현 상황에서 대인배상Ⅰ 보상한도 확대의 필요성이 여전히 존재하는지 그리고 그 영향을 받는 교특법에는 어떠한 문제가 있는지를 점검해 보고자 함.

■ 현 대인배상Ⅰ 보상한도(사망/부상/후유장애 각각 1억 원/ 2천만 원/ 1억 원)는 2004년 개정된 이후 거의 10년 동안 변경되지 않은 것으로 그 동안 소득 및 소비자 물가 상승률을 감안할 때 피해자 보호의 충분성은 2004년 개정 당시보다 악화되어온 것으로 판단됨.

- 2004년 이후 근 10년 동안 보상한도 확대가 이루어지지 않아 현재의 보상한도수준으로는 2004년 개정 당시의 피해자 보호의 충분성을 담보하지 못하고 있을 것으로 추정됨.
- 대인배상 원가에 영향을 주는 임금 등 소득·소비자물가지수 인상효과가 충분히 반영되지 않아 현 보상한도의 피해자 보호 충분성은 과거 10년 동안 점점 악화되어 왔을 것으로 추정되며, 보상한도 확대가 이루어지지 않을 경우 이러한 문제는 지속적으로 악화될 것으로 판단됨.

■ 대인배상Ⅱ의 사고발생률이 매년 증가하고 있는 현상은 대인배상Ⅰ 단독가입자가 일으킨 보상한도를 초과하는 자동차사고로 피해자의 경제적 손실이 충분히 보상받지 못하는 상황(즉, 피해자 보호 측면에서 문제가 심각해지는 상황)이 늘어난다는 것을 의미함.

2) 자배법 시행령에서 정한 대인배상Ⅰ의 보상한도는 1963년 6월 자배법 제정 이후 2004년 1월까지 총 8회에 걸쳐 확대·적용되어 현재에 이르고 있음.

〈표 1〉 대인배상 I 보상한도 확대 소요기간

구분	개정 연월	소요기간
1차	1963. 6	-
2차	1971. 7	8년 1개월
3차	1975. 6	3년 11개월
4차	1980. 8	5년 2개월
5차	1993. 8	13년
6차	1995. 8	2년
7차	1996. 8	1년
8차	2000. 8	4년
9차	2004. 1	3년 5개월

- 교통법에 따라 대인배상Ⅱ의 가입을 유도한 효과로 대인배상 I 단독 가입률은 매년 줄고 있는 추세지만, 자동차대수 증가에 따른 효과로 단독가입자 대수는 연평균 1.5%씩 늘어나는 것으로 나타남.
 - 대인배상 I 단독가입대수의 증가와 대인배상 I의 보상한도를 초과하는 사고발생률이 증가하는 현상이 함께 발생할 경우에 대인배상 I 단독가입자의 배상자력 확보 문제는 피해자의 충분한 경제적 손실 보상 측면에서 사회 문제가 될 개연성이 큼.

〈표 2〉 대인배상 I 단독가입률

(단위: %, 대수)

구분		'09. 3	'10. 3	'11. 3	'12. 3	'13. 3	연평균 증가율
단독가입률	영업용	1.3	1.3	1.4	1.3	1.1	-4.1
	자가용	4.6	4.3	4.0	3.7	3.5	-6.6
단독가입 대수		1,215,401	1,178,982	1,144,019	1,129,233	1,289,873	1.5

주: 단독가입 대수는 해당 월말을 기준으로 해서 이전 1년간의 평균유효대수를 의미함.
 자료: 보험개발원, 월말보고서, 각 월호.

- 단독가입자의 대인배상 I 보상한도를 초과하는 사고발생률 추이를 현 자동차보험 대인배상Ⅱ 사고발생률을 통해 유추해보면, 대인배상 I 단독가입자의 보상한도를 초과하는 사고발생률이 매년 증가하고 있을 것으로 추정됨.

- 대인배상 I 사고발생률의 연평균 증가율이 0.5%로 미미한 수준이지만 대인배상 II의 사고발생률은 연평균 증가율이 9.9%로 매우 높은 것으로 나타남.
- 이는 대인배상 I의 보상한도 내 사고가 포화상태에 이르렀고, 이를 초과하는 사고가 매년 급증한다는 것을 의미하며, 이러한 결과는 현 대인배상 I 보상한도 수준이 과거 10년 동안의 소득 및 소비자 물가 상승을 충분히 반영하지 못하였기 때문으로 판단됨.
- 대인배상 I 단독가입자의 보상한도 초과 사고발생률이 현재 대인배상 II의 사고발생률과 유사할 것으로 유추해볼 때, 현재처럼 대인배상 II 사고발생률이 증가하는 현상은 대인배상 I 단독가입자의 보상한도 초과 사고에서 단독가입자의 배상자력 문제가 심각해지고 있다는 것을 의미함.

〈표 3〉 대인배상 사고발생률 추이

(단위: %)

구분		FY2008	FY2009	FY2010	FY2011	FY2012	연평균 증가율
사고 발생률	대인 I	5.88	6.18	6.20	6.01	6.00	0.5
	대인 II	1.20	1.36	1.57	1.61	1.75	9.9

자료: 보험개발원, 월말보고서, 각 월호.

■ 따라서 대인배상 I 단독가입자로 인한 자동차사고의 피해자에 대한 보호 충분성을 확보하기 위하여 2004년 이후 소비자물가 지수 상승 및 소득증가율 등을 고려한 책임보험 보상한도 확대가 필요하다고 판단되며, 운전자의 모럴해저드³⁾ 방지 및 법률적용의 형평성 측면에서 교통법 개선도 병행하여 검토할 필요가 있다고 판단됨.

- 대인배상 I 보상한도 확대로 대인배상 II의 중요성이 상대적으로 줄어들었어도 현 교통법의 혜택을 유지할 경우에 현 교통법의 문제점⁴⁾이 개선되지 못한데 따른 부정적 효과가 여전히 존재하게 됨.
 - 교통법을 개선하지 않을 경우 대인배상 II 가입 운전자의 모럴해저드 유발 가능성이 유지됨으로써 현재의 높은 자동차보험 사고발생률이 유지될 것임.
 - 대인배상 I 단독가입자와 대인배상 II 무한 담보가입자 사이에 가입여부에 따른 형사상 처벌 혜

3) 운전자의 처벌이 가벼워짐으로써 운전자가 함부로 운전하여 사고발생률이 늘어나는 것을 운전자의 모럴해저드(moral hazard)라고 함.

4) 박미숙(2004)에 따르면, 교통법은 법리적 측면에서 교통사고처리를 위하여 업무상과실치상죄 등의 죄에 대한 공소권 제한이 적정한가하는 문제와 운용측면에서 법 시행 이래 운전자의 안전의식 및 법규준수의식이 희박화하였으며, 특례법 위반사업의 증대가 이를 반증한다는 주장이 제기되어 왔다고 함.

기광도(1996)에 따르면, 특례법 위반사건 가운데 대부분 불기소처분이나 구약식기소를 통하여 사회에 복귀하고 실제 1심 선고에 의하여 유죄를 받은 것은 발생사건의 7.7%에 불과하며, 그 중 대부분은 집행유예를 선고받고, 실형을 선고받은 경우는 1.3%에 불과한 것으로 나타났다고 함.

택에 차이를 두는 것은 불평등하다는 문제제기 가능성이 있음.

- 따라서 대인배상 I 보상한도 확대와 더불어 교특법이 가지고 있는 문제점을 해소할 수 있는 조치가 병행될 필요가 있다고 생각됨.
 - 단기적으로 운전자가 자동차사고에 따른 교특법상 혜택을 받지 못하는 조건인 중대교통법규위반 항목을 현재보다 확대하는 것을 검토할 필요가 있음.
 - 장기적으로는 교특법의 폐지가 타당한지 여부도 검토할 필요가 있음. [kiri](#)