



영국 교통사고 경상환자 보상제도 개혁 (Whiplash Reform)의 내용 및 시사점

황현아 연구위원

- 영국은 교통사고 경상환자에 대한 보상 관련 분쟁의 증가로 자동차보험 가입자의 부담이 가중되는 문제를 해결하기 위해 위플래쉬 개혁(Whiplash Reform)을 추진함

 - 교통사고 자체는 감소한데 반해 보상 관련 분쟁은 오히려 증가하고 있고, 비교적 경상으로 분류되는 위플래쉬 부상(경추·요추 염좌, 운동제한 등) 관련 분쟁이 전체 분쟁의 85%를 차지함
 - 이에 영국 정부는 위플래쉬 부상 관련 분쟁 건수 및 비용을 줄이기 위해 위플래쉬 개혁을 추진함
- 위플래쉬 개혁은 ① 통증·불편(PSLA) 관련 보상기준 마련, ② 합의 시 진단서 의무화, ③ 소송비용 승소자 부담을 주요 내용으로 함

 - (PSLA 보상기준 마련) 기존에는 별도의 기준 없이 개별 합의·소송에서 보상액을 정하였으나, 향후 부상 기간별로 법무부장관이 정한 보상액에 따라 보상을 실시하게 됨
 - (합의 시 진단서 의무화) 허위·과다 청구를 방지하기 위해 합의 시 진단서 확인을 의무화 하고, MedCo Portal을 활용하여 진단서의 객관성을 확보하고 진단서 발급 비용을 합리화함
 - (소송비용 승소자 부담) 소액사건은 승소자 스스로 소송비용을 부담해야 하는바, 소액사건 기준을 £1,000에서 £5,000로 상향하여 소액청구 건에 대한 과다한 소송비용 지출을 자제하도록 유도함
- 영국 정부는 위플래쉬 개혁을 통해 연간 £11만(약 1조 7천억 원)가 절감되고, 자동차보험계약 1건당 £35(약 5만 원)의 보험료 인하 효과가 있을 것으로 예상함

 - 영국 정부는 위플래쉬 개혁을 통해 절감되는 비용의 대부분을 보험료 인하의 재원으로 활용하도록 하였고, 영국 금융감독청이 이를 모니터링 할 예정임
- 경상환자 보상제도 개혁은 자칫 피해자의 치료 및 건강회복에 장애가 될 수 있어 신중한 검토가 필요하나, 허위·과다 청구 방지 및 보험금 지급 합리화를 통해 전체 보험계약자의 부담을 완화할 필요는 있음

 - 영국의 위플래쉬 개혁은 개혁에 따른 이익이 전체 보험계약자에게 귀속되도록 하였다는 점 및 진단서의 객관성을 확보함으로써, 허위·과장 청구를 효과적으로 방지할 수 있도록 한 점에서 의의가 있음
- 경상환자에 대한 보상제도 개혁은 영국뿐 아니라 우리나라를 비롯한 여러 국가에서 논의되고 있는바, 향후 해외의 제도 변화 동향에 대한 지속적인 검토 및 공유가 필요함

1. 검토배경



- 영국은 경상환자에 대한 보상 합리화를 위해 위플래쉬 개혁(Whiplash Reform)을 추진하고, 그 일환으로 민사책임법(Civil Liability Act 2018, 이하 'CLA 2018')을 제정함
 - 위플래쉬 개혁은 ① 위플래쉬 부상(Whiplash Injury)¹⁾에 대한 보상기준 마련, ② 위플래쉬 청구(Whiplash Claim) 관련 합의 시 진단서 확인 의무화, ③ 소액사건 범위 확대를 주요내용으로 함
 - 그 중 ①, ②를 반영하여 CLA 2018이 제정되었고, ③에 대해서는 별도 입법이 추진될 예정임
 - CLA 2018은 2018년 12월 확정되었고, 2020년 8월부터 시행될 예정이었으나 코로나19로 급변하는 경제 및 의료 상황을 고려하여 2021년 4월로 시행이 연기됨
- 본고에서는 영국 위플래쉬 개혁의 배경 및 주요내용을 살펴보고, 우리나라의 경상환자 보상 관련 제도개선 논의에 대한 시사점을 도출하고자 함

2. 영국 위플래쉬 개혁의 주요내용



가. 추진배경 및 목적

- 영국은 2010년부터 민사소송 관련 제도개혁(Civil Justice Reform)을 추진 중이며, 그 중 대표적인 사항이 ① 성공보수 관련 제도개선(LASPO 2012)과 ② 위플래쉬 개혁(CLA 2018)임
 - 영국 민사소송 관련 제도개혁은 잭슨 리포트²⁾의 제안에 기초한 것으로, 비효율적이고 불필요한 민사분쟁 확대에 의한 사회적 비용 증가 문제를 해소하는 것을 주된 목적으로 함³⁾

- 1) 위플래쉬 부상(Whiplash Injury)은 외부 충격에 의한 연조직 부상(Soft Tissue Injury)의 일종으로 통상 '편타성 손상'으로 번역되나, 우리나라 의료 실무에서 해당 증상을 '위플래쉬'라고 지칭하는 점, CLA 2018 등 본고에서 주로 다루는 영국의 법령 및 자료에서 '위플래쉬'라는 표현이 빈번하게 사용되고 개혁 명칭 자체가 '위플래쉬 리폼(Whiplash Reform)'인 점을 고려하여, 이하 '위플래쉬 부상'이라 함
- 2) Rupert Jackson(2009. 12), "Review of Civil Litigation Costs: Final Report": Rupert Jackson은 영국 항소법원 판사로, 위 보고서는 영국 법무부의 요청에 따라 민사소송 비용의 문제점을 파악하고 이에 관한 제도개선방안을 마련하기 위해 작성되었음
- 3) 참고로, 영국의 Civil Justice Reform은 ① 성공보수 승소자 부담, ② 인신상해 사건의 성공보수 한도 제한(손해배상액의

- 보험 분야에서는 민원대행회사(Claim Management Company, CMC)들이 소액 보험금 청구 건을 수익모델로 삼아 불필요한 분쟁 증가를 유발하는 문제점이 있었음⁴⁾⁵⁾
 - 영국 정부는 No-Win No-Fee⁶⁾ 보수약정이 불필요한 분쟁을 유발한다고 보아, 2012년 관련 법률(LASPO 2012)⁷⁾을 제정하여 이에 대한 규제방안을 마련함
 - 그럼에도 불구하고 소액 청구 관련 분쟁 및 민원의 건수가 줄어들지 않는 한계가 발생함
- 위플래쉬 개혁은 위플래쉬 부상 관련 손해배상 금액, 합의 절차 및 소송비용 배분에 특칙을 마련하는 것으로, 경상환자에 대한 보상 합리화를 통한 자동차보험료 절감이 주된 목적임
- 영국에서는 2006~2016년 사이 차량 안전성이 제고되고 전체 교통사고 건수가 감소하였음에도 불구하고, 교통사고 인신상해 관련 분쟁 건수는 오히려 50% 증가하였음⁸⁾
 - 교통사고 인신상해 관련 분쟁 중 위플래쉬 청구가 약 85%를 차지하고, 이와 관련된 분쟁 처리 비용도 증가하여 자동차보험 가입자의 보험료 인상을 야기하고 있음
 - 영국 정부는 LASPO 2012를 통해 성공보수 제도를 개혁함으로써 소액 청구 관련 불필요한 분쟁을 억제하고자 하였으나, 위플래쉬 청구 관련 분쟁을 감소시키는 데에는 한계가 있었음
 - 이에 위플래쉬 개혁을 통해 위플래쉬 부상 관련 소액청구, 과장청구 및 사기적 청구를 억제하고, 분쟁의 건수 및 비용을 줄임으로써 자동차보험 가입자의 부담을 경감시키고자 함

나. 적용대상 및 주요내용

- 위플래쉬 부상은 목, 등, 어깨의 연조직에 발생한 염좌·긴장·찢김·파열 등의 부상을 의미하며, 위플래쉬 부상에 관한 CLA 2018의 특칙은 차량 탑승자에 대해서만 적용됨

-
- 25%), ③ 손해배상액에 비례한 보수 약정(Damage-Based Agreement, DBA) 도입, ④ 인신상해사건 관련 소개비 지급 및 사건 유인 금지, ⑤ 위플래쉬 청구 관련 진단서(Medical Report) 발급 비용 일원화, ⑥ 중피종(Mesothelioma) 피해자에 대한 의무지급절차 마련(※ 악성중피종은 암의 일종으로 석면이 원인이 되어 발생하는 경우가 많아 석면피해구제제도의 일환으로 중피종에 대한 피해구제가 실시됨), ⑦ 교통사고 손해배상 관련 고정환급비용 축소방안(※ 고정환급비용(Fixed Recoverable Cost, FRC)은 소송의 결과에 따라 원고가 회수할 수 있는 소송비용을 의미함)으로 구성됨; UK Ministry of Justice(2015. 5), "Policy paper: 2010 to 2015 government policy: civil justice reform"
- 4) ABI(2017. 1), "ABI Response to Reforming the soft tissue injury('whiplash') claims process"
- 5) 참고로 영국 민원대행업의 문제점에 대해서는, 송윤아(2020. 5. 25), 「영국의 민원대행업 규제개혁과 시사점」, 『KIRI 리포트』에서 상세히 분석하고 있음
- 6) 승소하는 경우에만 보수를 지급받기로 하는 약정을 의미함. 통상 소송 관련 보수는 '착수금+성공보수'로 구성되거나, '시간당 보수×투입한 시간'으로 산출하는데, 'No-Win No-Fee'는 착수금 없이 성공보수만 지급받기로 하는 약정으로, 이러한 약정이 있는 경우 소송 당사자는 소송비용에 대한 부담 없이 소송을 제기할 수 있게 되어 남소의 우려가 있음
- 7) Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offenders Act 2012(LASPO 2012)는 2012년 5월 제정되어, 2013년 4월부터 시행되고 있음
- 8) UK Ministry of Justice, "Civil Liability Act 2018: Factual Q and A", p. 2

- 위플래쉬 부상(Whiplash Injury)은 목·등·어깨의 연조직(Soft Tissue)⁹⁾에 발생한 염좌(Sprain), 긴장(Strain), 찢김(Tear), 파열(Rupture)을 의미함¹⁰⁾
 - 주요 증상으로는 통증, 운동성 감소, 두통, 근육경련, 부기·종창 등이 있으나, 이에 한정되지 않음¹¹⁾
- 위플래쉬 부상 관련 CLA 2018의 특칙은 자동차 탑승자에 대해서만 적용되고, 오토바이 운전자, 자전거 운전자 및 보행자에 대해서는 적용되지 않음¹²⁾

- 위플래쉬 개혁은 ① 통증·불편(PSLA)에 대한 보상기준 마련, ② 합의 시 진단서 등 의료 증빙 확인 의무화, ③ 교통사고 인신상해 소액사건의 기준 상향(£1,000 → £5,000)을 내용으로 함

〈표 1〉 위플래쉬 개혁(Whiplash Reform) 주요내용

항목	내용
위플래쉬-PSLA 보상기준 마련	부상기간이 2년 이내인 위플래쉬 부상으로 인한 통증 및 불편(Pain, Suffering and Loss of Amenity, PSLA)에 대한 손해배상 기준 마련
위플래쉬-합의 시 진단서 의무화	위플래쉬 부상 관련 보상을 위한 합의안 요청, 합의금 제안, 합의금 지급 및 수령을 위해서는 반드시 의학적 증빙을 확인하여야 함
소액사건 범위 확대 (소송비용 승소자 부담)	교통사고 관련 소액사건 범위를 현행 £1,000에서 £5,000로 상향함 (소액사건의 경우 승소한 원고는 피고에게 소송비용을 청구할 수 없음)

- (위플래쉬-PSLA 보상기준 마련) 부상기간 2년 이내의 위플래쉬 부상으로 인한 통증·불편에 대해서는 법무장관이 정한 기준에 따라 손해배상액을 지급하도록 함

- 위플래쉬 부상의 부상기간(Duration of Injury)¹³⁾이 2년 이내인 경우, 그와 관련된 통증·불편(Pain, Suffering and Loss of Amenity, PSLA)으로 인한 손해배상액은 법무부 장관(Lord Chancellor)¹⁴⁾이 부상기간별로 미리 정한 기준에 따라 보상하도록 함¹⁵⁾
 - 영국의 경우 부상에 대한 치료 자체는 NHS(National Health Service)에서 무상으로 받을 수 있어, 보상 관련 다툼은 주로 PSLA 관련 손해배상에 집중되고 있음¹⁶⁾

9) 근육, 힘줄, 인대, 피부 등을 의미함

10) CLA 2018 s.1(2)

11) Whiplash Injury Draft Regulations s.2

12) CLA 2018 s.1(4)(a)

13) 부상기간(Duration of Injury)은 실제 위플래쉬 부상기간, 또는 적절한 조치를 취하였을 경우 예상되는 부상기간을 의미함(Whiplash Injury Draft Regulations s.3(2))

14) 영국의 'Lord Chancellor'는 일반적으로 '대법관'으로 번역되나, 'Lord Chancellor'는 의회 및 내각의 일원으로 법무부 장관(Secretary of State for Justice)을 겸하고 있는 점, 사법부 수장인 'Lord Chief Justice'와 구별이 필요한 점을 고려하여, 여기서는 '법무부장관'으로 번역함

15) CLA 2018 s.3

16) 영국의 PSLA는 우리나라의 경우, 합의금, 통증 완화·불편 개선 관련 치료비용 및 위자료 등에 해당할 것으로 생각됨

- 구체적인 보상기준은 하위 규정(Whiplash Injury Regulation)에서 정해질 예정인데, 현재 공개된 규정 초안에서는 <표 2>와 같이 보상기준을 제시하고 있음
- 특수한 사정이 있는 경우 보상기준보다 높은 금액으로 보상할 수 있는데,¹⁷⁾ 현재 공개된 규정 초안에서는 기준 금액의 20% 범위에서 인상할 수 있도록 함¹⁸⁾

<표 2> 위플래쉬-PSLA 보상액

부상기간	2015년 평균 보상액	위플래쉬 개혁 후 보상액(예상)	
		파운드화 기준	원화 환산액
3개월 이하	£1,750	£235	36만 원
3개월 초과 ~ 6개월 이하	£2,150	£470	72만 원
6개월 초과 ~ 9개월 이하	£2,600	£805	123만 원
9개월 초과 ~ 12개월 이하	£3,100	£1,250	192만 원
12개월 초과 ~ 15개월 이하	£3,500	£1,910	293만 원
15개월 초과 ~ 18개월 이하	£3,950	£2,790	428만 원
18개월 초과 ~ 24개월 이하	£4,500	£3,910	600만 원

주: 1) '위플래쉬 개혁 후 보상액(예상)'은 아직 확정되지 않은 상태임

2) 원화 환산액은 2020년 7월 27일 매매기준율(£1=1,534.81원)을 적용하되, 만 원 미만은 반올림함

자료: 1) 위플래쉬 개혁 후 보상액-Whiplash Injury Draft Regulation s.3

2) 2015년 평균 보상액-UK Ministry of Justice(2017. 2)¹⁹⁾

■ (위플래쉬-합의 시 진단서 등 의료증빙 확인 의무화) 위플래쉬 부상에 대해서는 의학적 증빙이 없는 상태에서 합의, 합의 제안·요구, 합의금 지급·수령을 할 수 없음

- 위플래쉬 부상에 대한 보상 합의(Settlement of Claim) 시, 합의안 요청, 합의금 제안, 합의금 지급 및 수령을 위해서는 반드시 의학적 증빙을 확인하여야 함²⁰⁾
- 기존에는 의학적 증빙 없이도 합의가 가능하였으나, 과다청구 및 사기적 청구의 방지를 위해 의무적으로 의학적 증빙을 요구하도록 함
- 하위규정 초안에서는 MedCo Portal²¹⁾을 통해 선정된 의료전문가가 확인을 거친 진단서(Medical Report)를 부상에 관한 의학적 증빙으로 본다고 정하고 있음²²⁾

17) CLA 2018 s.5

18) Whiplash Injury Draft Regulation s.4

19) UK Ministry of Justice(2017. 2), "Part1 of the Government Response to: Reforming the Soft Tissue Injury('whiplash') Claims Process", p. 22

20) CLA 2018 s.6

21) MedCo Portal(<https://www.medco.org.uk/>)은 영국 법무부의 '교통사고 소액사건에 대한 소송 전 절차기준(Pre-Action Protocol for Low Value Personal Injury Claims in Road Traffic Accidents, RTA PAP)'에 따라, 교통사고 관련 진단서의 독립성과 품질을 제고하기 위해 도입됨

- 진단서 확인 의무를 위반한 경우 형사처벌 대상이 되거나 합의 자체가 무효가 되지는 않지만, 위반에 대한 별도 제재가 부과될 수 있음²³⁾
- **(교통사고 소액사건 기준 상향)** 영국 법무부는 민사소송법(Civil Procedure Rule) 개정을 통해 교통사고 인신상해 소액사건 기준을 현행 £1,000에서 £5,000로 상향할 예정임
 - 소액사건의 경우 승소한 원고는 피고에게 소송비용을 청구할 수 없는바, 소액사건 범위가 £5,000로 확대 되면 위 금액 이하의 사건은 원고가 승소하더라도 피고에게 소송비용을 청구할 수 없게 됨
 - 즉, £5,000 이하의 소액사건의 경우 원고는 승소하더라도 자신이 지출한 변호사 선임 비용 등 소송 비용을 피고에게 청구할 수 없음
 - 이를 통해 소액사건에 대해서는 원고가 대리인을 선임하여 소송을 제기하는 대신 포털 시스템을 통해 직접 보험금을 청구하도록 유도하려는 것임
 - 영국 정부는 소액사건 보험금 직접 청구를 위한 포털 시스템을 제공할 예정이고, MIB(Motor Insurers' Bureau)가 이를 관리할 예정임²⁴⁾

다. 예상효과

- 영국 법무부는 위플래쉬 개혁을 통해 연간 £11억(약 1조 7천억 원)의 비용절감 효과 및 자동차보험계약 1건 당 £35의 보험료 인하 효과가 발생할 것으로 예상하고 있음²⁵⁾
 - 비용 절감은 주로 PLSA 보상액 감소 및 소액사건 소송 건수 감소를 통해 이루어지며, 절감되는 비용 중 85%는 보험료 인하에, 나머지는 보험회사의 의료증빙 확보 등 비용 증가분에 충당될 예정임
- 영국 금융청(FCA)은 보험회사들에게 위플래쉬 개혁에 따른 비용 절감 현황을 보고하도록 할 예정임²⁶⁾
 - 위플래쉬 개혁은 자동차보험료 절감을 위한 것이므로, 제도개혁에 따른 비용절감 효과가 보험계약자들에게 제대로 귀속되었는지를 평가하기 위하여 보험회사들에게 관련 사항에 대한 보고의무를 부과함

22) Whiplash Injury Draft Regulation s.5

23) CLA 2018 s.7, s.8

24) Lexology(2020. 7. 7), "Update on Whiplash Reforms in England and Wales"

25) Impact Assessment(2019. 1), "Civil Liability Act 2019: reforming the soft Tissue Injury ('whiplash') Claims Process"

26) UK Ministry of Justice, "Civil Liability Act 2018: Factual Q and A", p. 2

3. 시사점



- 위플래쉬 개혁은 (i) 경상환자에 대한 보상을 부분적으로 제한하되 그로 인한 이익이 전체 보험계약자에게 귀속되도록 하였다는 점 및 (ii) 진단서 발급을 의무화함과 동시에 진단서의 객관성을 확보하고 발급 비용을 합리적으로 관리할 수 있는 방안을 마련하였다는 점에서 의의가 있음
- 경상환자 보상제도 개혁의 필요성은 우리나라를 비롯한 다수의 국가들에서 공통적으로 제기되고 있음
 - 영국 외에도 프랑스, 독일, 노르웨이, 스페인, 스웨덴, 캐나다 및 이탈리아 등에서 경상환자에 대한 보상제도 개혁이 도입되었거나 도입 논의가 진행 중임²⁷⁾
 - 우리나라에서도 교통사고 경상환자에 대한 보상기준이 필요하다는 주장이 제기되고 있음
 - 자동차보험은 2000년 이후 상당한 누적 적자를 기록하고 있는데, 같은 기간 중에 경상환자에 대한 한방진료비는 크게 증가하여 이에 대한 통제 필요성이 제기되고 있음²⁸⁾
 - 또한, 경미사고 대인배상의 경우 지급보험금의 변동성이 커서 불필요한 분쟁을 유발하고 보험금이 과도하게 증가할 우려가 있으므로, 이에 대한 지급기준이 필요하다는 주장도 제기됨²⁹⁾
- 대물배상과 달리 대인배상에 대한 보상제한이나 일률적 보상기준 도입은 신중한 검토가 필요함
 - 대물배상의 경우 자원 활용의 효율성, 자동차보험 운영의 합리성, 자동차의 안전성 등을 고려하여 경미손상에 대한 일률적 보상기준을 마련하는 것이 효과적일 수 있음
 - 실제로 경미사고 대물배상에 대해서는 이미 2016년, 2019년 2차례에 걸쳐 제도개선이 이루어졌음
 - 2016년 제도개선(범퍼 경미손상 시 교체 대신 복원수리만 인정) 후 범퍼 교환율이 10.5% 감소하고 보험금 누수액도 395억 원 감소하여, 보험료 0.4% 인하 효과가 발생하기도 하였음³⁰⁾
 - 반면 대인배상은 경미사고라 하더라도 피해자의 나이, 사고 당시 상태 등에 따라 피해 규모 및 정도가 상이할 수 있어, 일률적 보상기준을 적용할 경우 피해자의 치료나 건강 회복에 제한이 발생할 수 있음
 - 영국의 경우 필수적 치료는 NHS에서 무상으로 제공하고 있어, 위플래쉬-PSLA에 대한 손해배상은 필수적 치료 이외의 사항에 국한되는 것임

27) Impact Assessment(2019. 1), p. 4

28) 김창호(2020. 7), 「자동차보험 한방진료의 현황과 개선과제」, pp.3~4, pp.17~18

29) 전용식(2019. 5. 27), 「경미사고 대인배상 지급 기준의 필요성」, 포커스, 『KIRI 리포트』, 보험연구원

30) 금감원 보도자료(2019. 1. 22) “자동차보험 시세하락손해 및 경미사고 보상기준 개선”, p. 4

- 허위·과다청구 방지 및 보험금 지급 합리화를 통해 전체 보험계약자의 부담을 완화할 필요성은 있음
 - 우리나라에서도 경상환자에 대한 진료비가 지속적으로 증가하여 보험료 인상 요인으로 지적되고 있는바, 경상환자에 대한 보상을 합리적인 수준으로 통제할 필요는 있음
 - 또한 전체 보험사기 중 자동차보험이 차지하는 비중이 40%에 이르러, 자동차사고 관련 허위·과다청구를 방지할 필요성도 있음
 - 다만 이러한 시도가 피해자에 대한 부당한 보험금 지급 제한이 되지 않도록, 피해자에 대한 신속·적절한 보상과 보험계약자 부담 경감을 조화롭게 도모할 수 있는 방안에 대한 검토가 필요함

- 경상환자에 대한 보상제도 개혁은 허위·과다청구 방지에 실질적으로 기여할 수 있어야 하고, 그로 인한 비용절감 효과가 전체 보험계약자에게 귀속된다는 점을 객관적으로 확인할 수 있어야 함
 - 보상제도 개혁이 실질적인 비용 절감 및 보험료 인하로 이어지지 못할 경우, 개혁 자체가 무의미할 뿐 아니라 자칫 비용절감 효과가 보험회사의 이익으로 귀속된다는 오해를 유발할 우려가 있음

- 영국은 예상되는 비용절감 효과를 사전에 구체적으로 산출하고, FCA의 모니터링을 통해 개혁에 따른 이익이 보험계약자들에게 귀속된다는 점을 사후적으로도 확인하도록 함으로써 투명성과 신뢰성을 제고함
 - 영국 정부는 Impact Assessment를 통해 위플래쉬 개혁에 따른 비용과 효용을 사전에 객관적으로 검증하고, 절감되는 비용의 대부분을 보험료 인하의 재원으로 사용한다는 점을 명확히 함
 - 또한, FCA가 보험사들의 이행 여부를 모니터링 함으로써 운영의 투명성과 신뢰성을 확보함

- 위플래쉬 관련 합의 시 진단서 발급을 의무화하면서 동시에 진단서의 객관성 확보방안 및 진단서 발급 비용 관리방안을 마련하였다는 점에서 제도의 실효성 및 합리성도 높을 것으로 예상됨
 - 진단서의 객관성이 담보되지 않은 상태에서 진단서 발급을 의무화할 경우, 허위·과다청구 차단 효과는 얻지 못한 채 관련 비용만 증가시킬 우려가 있음
 - 또한 보험금 청구액에 비해 진단서 발급 비용이 과다할 경우, 이를 의무적으로 요구하는 것이 오히려 불합리할 수 있음
 - 영국은 MedCo Portal을 통해서 진단서의 객관성을 확보하고, 진단서 발급 비용을 적정하게 관리하는 것을 전제로 진단서 발급을 의무화하였음
 - 이는 진단서 발급 의무화의 실효성과 합리성을 확보하기 위한 조치인 것으로 평가됨

4. 결어



- 자동차보험 가입자의 부담을 지나치게 증가시키지 않으면서 교통사고 피해자에 대해 적절한 보상을 제공하기 위해서는 보험금 지급을 합리적인 수준으로 관리하고 통제할 필요가 있음
 - 보험금 지급의 합리성 확보는 보험의 원리 및 보험 단체 전체의 이익을 위해서 반드시 필요한 조치이며, 이는 보험회사의 부당한 보험금 지급 거절과는 구별되어야 함
 - 경상환자에 대한 보상제도 개혁도 보험금 지급 합리화를 통한 자동차보험 가입자 부담 경감 차원에서 논의되는 것임

- 경상환자에 대한 보상기준 도입은 다수의 국가에서 공통적으로 고민하고 있는 문제임
 - 이에 관한 해외 주요국의 제도 변경 동향을 지속적으로 파악하고 공유함으로써, 우리나라의 경상환자 보상제도 개선에 관한 사회적 합의를 형성해 나가는 데 참고할 필요가 있을 것임 **kiri**