

kiri Weekly

2014.9.29 제301호

이슈

자동차보험 보상원리에 대한 소고

글로벌 이슈

고령층 CI보험의 안정적 성장을 위한 고려사항
외국계 보험회사 중국시장 진출 성과와 시사점

금융시장 주요지표

kiri 보험연구원
Korea Insurance Research Institute

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



자동차보험 보상원리에 대한 소고

기승도 수석연구원

요약

- 자동차보험 보상원리는 크게 “불법행위에 의한 과실책임 원리”, “피보험이익 원리” 및 “실손보상원리”로 구성되어 있다고 볼 수 있음.
- 동 3가지 운영원리는 시대의 변화에 따라 아래와 같은 여러 문제 발생의 원인이 되고 있음.
 - 소송을 선호하는 환경이 조성되면서, 이는 변호사비용 증가, 지급보험금 증가로 이어져 국민 부담 증가 원인이 될 것임.
 - 과실비율결정이 법원판례 등을 근거로 작성된 과실상계도표에 따라 이루어지지만 동 방식이 모든 사고 상황에 부합된다고 볼 수 없으므로, 사고당사자들은 빈번하게 과실비율에 불만 표시
 - 과실여부에 불신이 있는 상황에서 차대차 충돌사고로 과실비율이 100%에 해당하는 사람이 자기신체 사고담보를 가입하지 않은 경우 자동차보험으로 사고당사자의 치료가 어려운 경우가 발생함.
 - 고가차 운전자와 저가차 운전자의 충돌사고에서 저가차 운전자가 고가차의 수리비가 과도하다는 문제 제기를 하고 있으며, 이는 수시로 사회문제화 됨.
 - 피해차량의 수리부품을 해당차량의 연식에 부합한 부품이 아닌 신차 부품을 제공하는 것, 대차를 하지 않는 피해차 운전자에게 대차료의 20%를 지급하는 규정과 고가 외제차에 동일차종으로 대차해주도록 하는 규정은 피보험이익(또는 실손보상)원리 측면에서 문제가 있을 수 있음.
- 현 운영원리상 발생하는 문제점 해소를 위한 방안을 다음과 같이 검토할 필요가 있음.
 - 현행 불법행위에 의한 과실책임 원리를 보완하거나 대체할 수 있는 원리로써 무과실책임원리가 우리나라에 적합한지 검토할 필요가 있음.
 - 대물배상 요율체계를 차량가액을 기준으로 산출·적용하는 방안을 생각해볼 수 있음.
 - 안전과 직접 연결되지 않은 부품에 대해서는 피해차량의 연식에 해당하는 부품을 적용하는 것을 원칙으로 하되, 운전자가 특약을 구입하는 경우에 신차 부품으로 수리하는 방향을 생각해볼 수 있음.
 - 대차료 지급기준에서 피해자가 차량을 대차하지 않은 경우 대차료의 20%를 지급하는 규정의 효과를 점검한 후 그 제도의 존속여부를 판단할 필요가 있다고 생각함.
 - 대물배상 대차료의 지급기준 중 동일차종 기준이 자동차보험에 대한 개념이 변화된 현재 시점에도 적합한지 검토할 필요가 있다고 생각함.

1. 검토배경



- 자동차손해배상보장법(이하 "자배법"이라 한다)이 제정되기 이전에는 자동차사고 피해자는 민법의 불법행위에 의한 과실책임 원리에 따라 소송을 통해 가해자로부터 직접 보상받아야 했음.
 - 그러나 피해자가 가해자의 과실을 직접 입증하기 곤란한 경우가 발생하는 등 민법의 과실책임원리 하에서는 피해자가 배상을 받지 못하는 사례가 발생함.
- 피해자 보호를 강화하기 위하여 1963년 자배법이 제정되고, 가해자가 과실이 없음을 입증하지 않으면 배상책임을 지도록 함(입증책임의 전환)으로써 자동차보험 제도는 진정한 의미에서 사회 안전망의 지위가 부여됨.
 - 자배법의 주요 보상원리는 민법의 불법행위에 의한 과실책임 원리에 근간을 두고 있지만 입증책임이 전환되었다는 점에서 기존 민법과 차이가 있음.
 - 자동차보험 보상원리로는 불법행위에 의한 과실책임 원리 이외에 피보험이익 원리, 실손보상원리 등이 있으며, 이러한 원리들은 자배법, 민법 및 상법에 명시되어 있고 구체적 실행방법은 자동차보험 약관 등에 기술되어 있음.
- 자동차보험이 만들어진 이후부터 현재까지 자동차보험 보상원리는 잘 작동되어 왔지만 시대의 변화에 따라 운영원리 현실화 과정 중 새로운 문제점 등이 나타나고 있음.
- 이에 따라 본 자료에서는 자동차보험 보상원리와 그 구현 내용을 살펴보고, 동 운영원리가 적용되는 과정에서 발생하였거나 발생할 수 있는 문제점을 찾아 그 해결방안을 생각해보고자 함.

2. 자동차보험 보상원리



가. 자동차보험 보상원리

■ 자동차보험 보상제도는 "불법행위에 의한 과실책임 원리(민법 750조¹⁾, 상법 726조의2²⁾, 자동차손해배상 보장법 제3조³⁾", "피보험이익 원리(상법 제668조⁴⁾)" 그리고 "실손보상원리(손해에 대한 보상, 상법 제665조)"로 운영됨.

- "불법행위에 의한 과실책임 원리"는 사고당사자간의 과실정도(책임정도성) 규명과 상대방에 대한 책임부담(책임의 상대방성)에 의해 구현됨.
- "피보험이익⁵⁾ 원리"는 상법 제668조에 명시된 '이익이 없으면 보험도 없다'라는 법언에 따라 보험계약의 필수적 요소임.⁶⁾
- "실손보상원리"는 손해보험(자동차보험 포함)에서 피해자(물)의 손해를 보상해주는 원리⁷⁾임.

■ 이들 원리들은 피보험이익을 한도(보험가액)로 계약한 보험금액⁸⁾ 범위 내에서 피해자의 실제 손실을 과실비율에 따라 상대방에게 보상하는 방식으로 자동차보험에서 작동하고 있음.

-
- 1) 민법에서 법률 근거
민법 750조에는 “고의 또는 과실로 인한 위법행위로 타인에게 손해를 가한 자는 그 손해를 배상할 책임이 있다”라고 되어 있음.
 - 2) 상법에서 법률 근거
상법 제726조의2에 따르면, “자동차보험계약의 보험자는 피보험자가 자동차를 소유, 사용 또는 관리하는 동안에 발생한 사고로 인하여 생긴 손해를 보상할 책임이 있다”라고 되어 있음.
 - 3) 자배법 제3조에는 “자동차보유자는 자동차의 운행으로 타인의 생명 또는 신체를 사상케 하는 때에는 그 손해를 배상할 책임을 진다”라고 되어 있음.
 - 4) 상법 제668조에서는 “보험계약은 금전으로 산정할 수 있는 이익에 한하여 보험계약의 목적으로 할 수 있다”라고 하고 있음.
 - 5) 피보험이익
 - 김성문(2010, p. 216)에 따르면 손해보험에 있어서 보험목적에 대하여 피보험자가 가지는 적법한 경제적 이해관계 혹은 이익을 의미하며, 피보험이익 개념이 필요한 이유로 다음의 5가지를 언급하고 있음.
 - 첫째, 도덕적 위험을 방지하기 위함
 - 둘째, 보험자 책임범위를 결정하기 위함
 - 셋째, 도박보험 및 초과보험 등의 방지를 위함
 - 넷째, 보험계약 동일성을 확보하기 위함
 - 다섯째, 보험가액의 평가, 제한을 가능하게 하기 위함
 - 장덕조(2011, p. 202)에 따르면 “이익이 없으면 보험이 없다”는 말과 같이 피보험이익은 손해보험계약의 중심요소를 이루고 있다고 함.
 - 이진수(2014, p. 117)에 따르면, 우리나라에서 피보험이익이라는 개념은 손해보험에 특유한 것으로서 인보험에는 인정되지 않으며, 이는 인보험과 손해보험의 중요한 구별기준이라고 함.
 - 6) 김성문(2010), p. 216.
 - 7) 실손보상원리에 대한 근거들
 - 상법 제665조에 따르면, 손해보험은 보험사고시 발생하는 피보험자의 재산상 손해를 보험자가 보상하는 것임.
 - 상법 제667조(상실이익등의 불산입)에 따르면, “보험사고로 인하여 상실된 피보험자가 얻을 이익이나 보수는 당사고 시점에 다른 약정이 없으면 보험자가 보상할 손해액에 산입하지 아니한다”고 되어 있음.
 - 상법 제676조(손해액의 산정기준)의 1항에 따르면, “보험자가 보상할 손해액은 그 손해가 발생한 때와 곳의 가액에 의하여 산정한다. 그러나 당사고자 간에 다른 약정이 있는 때에는 그 상품가액에 의하여 손해액을 산정할 수 있다”고 되어 있음.
 - 박기억(2003, p. 121)에 따르면, 손해보험은 보험금의 지급방식이 손해의 보상인 것을 징표로 하고 있다고 함.
 - 8) 보험금액이란 보험계약 당사자 사이에 사고시 지급하기로 약정한 금액으로 생명보험에서는 정액이고 손해보험에서는 보장금액의 한도에 해당함.

나. 자동차보험 보상원리 구현 내용(자동차보험 담보내용)

- "불법행위에 의한 과실책임 원리"는 대인배상1, 대인배상2 및 대물배상 담보로 구현되어 있으며, 사람이 사상된 경우에는 대인배상으로 그리고 물건(자동차 등)이 파손된 경우에는 대물배상으로 가해자의 과실비율 만큼 피해자에게 보험회사가 대신 배상함.
 - 불법행위에 의한 과실책임 원리가 적용되는 대인배상과 대물배상 담보는 자동차보험 보상절차상 자동차 사고시 불법행위를 한 자가 누구인 지를 밝히는 노력 및 불법행위자의 과실 정도가 어느 정도인지 (과실비율)를 결정해야 하는 등 과실비율 산정과정이 필요함.
 - 과실비율 때문에 가해 상대방으로부터 배상을 받지 못하는 피보험자는 자기신체사고담보 또는 자기차량손해담보로 보상을 받을 수 있으며, 자기신체사고담보는 상해보험으로 분류되고 자기차량손해담보는 차량보험으로 분류됨.

- 자동차보험은 손해보험의 일종이며, 자동차보험을 포함한 모든 손해보험은 "피보험이익 원리" 및 "실손보상원리"에 따라 보험금이 산정, 지급됨.
 - 자동차보험에서 대인배상의 보험금 지급기준을 보면, 상실수익액 산정에서 사고당시 현실소득을 기준으로 실손금액을 결정(피보험이익의 원리)하고 부상시 치료비는 실제 치료금액을 지급(실손보상원리)함.
 - 자기신체사고(자동차상해)는 상해보험이므로 상해보험의 특성에 따라 정액보험금(사망 등)과 실손부분(부상 및 후유장해 치료비) 등으로 구성되어 있고, 대물배상 및 자기차량손해에 대해서도 실제 수리비 등이 지급되며, 실제 지급금액 한도는 피보험이익 원리에 따라 결정됨.

- 배상책임담보에서 보상원리가 작동되는 아래의 예를 보면, 불법행위에 따른 과실책임 원리, 피보험이익 원리 및 실손보상원리는 상호 연계되어 운영되는 것을 알 수 있음.⁹⁾
 - (예를 들면), 차대차 충돌사고가 발생하여 사고당사자의 경제적 손실이 발생했다면, 그 손해 한도 내(피보험이익 원리)와 지급한도(가입한도) 내에서 사고 당사자들의 과실비율을 산정(불법행위에

9) 불법행위에 의한 과실책임 원리, 피보험이익 및 실손보상원리는 자동차보험 보상제도의 곳곳에서 상호 작용하면서 운영되고 있음. 법률조항 측면에서는 앞서 살펴본 민법, 상법 및 자배법 등에 해당 원리가 선언되어 있고, 해당 원리가 구체화된 법률 조항 중 하나는 보험자 대위권(상법 681조) 등이 있음. 약관내용 측면에서는 표준약관의 지급기준 세부 내용에 그 원리가 구체화되어 있음. 본 자료에서는 3가지 운영원리가 구체화된 내용들 중에서 일부 사항에 국한하여 문제점과 시사점을 검토함.

의한 과실책임 원리)하고 피해보험자는 상대방의 피해금액(실제 손해액)을 자신이 가입한 배상담보로 자신의 과실비율 만큼 지급해주면서 타인의 과실비율에 해당 하는 만큼 상대방의 배상담보로부터 지급받는데(과실책임원리), 만일 본인의 과실비율이 100%여서 피보험자가 타인으로부터 보상을 받을 수 없는 경우에는 피보험자가 가입한 자기신체사고담보 또는 자기차량손해담보로 자신의 치료비 및 수리비를 보상(피보험이익 및 실손보상의 원리)받을 수 있음.

3. 자동차보험 보상원리의 운용상 문제점



- 자동차보험 보상원리와 그 원리가 반영된 자동차보험 담보라는 양태는 자동차사고로 인한 피해자 또는 가해자의 경제적 손실 회복에 필수적인 장치로 작동되고 있지만 그 보상원리가 현실화 되는 과정에서 다소의 문제점이 발생함.

가. 불법행위에 의한 과실책임 원리 측면

- 현 불법행위에 의한 과실책임주의 원리 하에서 운영 되는 자동차보험 배상책임제도는 사회가 소송을 선호하는 형태로 변화될수록 소송 증가로 인한 비용 증가 원인으로 작용함.
 - 소송 증가는 변호사비용 증가, 피해자에게 지급되는 보험금 지급 금액 증가로 이어짐.
 - 불법행위로 인한 과실책임 원리 때문에 늘어나는 보험금과 이로 인한 가입자 부담(자동차 보험료) 증가 문제를 해소하기 위하여 미국, 캐나다 및 뉴질랜드는 자동차보험에 무과실책임 원리를 도입 하였음.
- 차대차 충돌사고에서 과실비율이 100%¹⁰⁾인 사고당사자 또는 차량단독사고자가 임의담보인 자기신체 사고나 자기차량손해 담보를 가입하지 않는 경우에는 그 사고 당사자가 자동차보험으로 부상 치료를 받지 못하거나 차량 수리를 받지 못하는 상황이 발생함.
 - 현재와 같이 자기신체사고 담보와 자기차량손해담보 가입률이 100%가 되지 않는 상황¹¹⁾ 하에서

10) 보험개발원 2012년 통계에 따르면 차대차 충돌사고에서 대물배상사고 중 가해자의 과실비율이 100%인 경우는 전체의 약 75%임.

경제적 손실자(사고 가해자 및 사고피해자 포함)의 손실 보상은 이루어지지 못하는 현상이 빈번하게 나타나고 있을 것으로 예상됨.¹²⁾

- 사회 전체 측면에서 볼 때 차량파손으로 발생하는 경제적 손실은 감내할 수 있지만 피해대상이 사람인 경우에는 불법행위에 의한 가해자라 하더라도 자동차보험에서 치료를 받지 못한다는 것은 논의의 여지가 있는 부분¹³⁾임.

■ 지금까지 사고당사자들(가해자 및 피해자) 반응을 보면, 최종 결정된 과실비율에 불만을 제기하는 경향을 보임.

- 과실비율결정은 보험회사들이 만든 과실비율 인정기준, 즉 과실상계도표(도로교통법, 판례를 규정을 근거)¹⁴⁾에 따라 이루어짐.
 - 사고 처리 과정에서 결정되는 과실비율은 법원 판례 등을 근거로 결정된 것이므로 사회적으로 합의된 결과라고 간주할 수 있으며, 법원이 주어진 정보 하에서 나름대로 합리적 판결을 내린 결과라고 인정됨.
- 그러나 법원 판결의 근거가 되는 자료의 태생적 불완전성 그리고 법원 판결 유형이 모든 사건에 완벽하게 부합되도록 적용될 수 없는 점¹⁵⁾ 때문에 개별 당사자 입장에서는 자신에게 적용된 과실비율이 사고의 실제적 진실과 다르다는 입장을 가질 수밖에 없음.
 - 자동차 운전자들은 스스로 "블랙박스" 등 사고 상황을 객관적으로 기록할 수 있는 장치를 장착하는 등(자동차 운전자의 추가비용 발생) 자구 노력을 하고 있음.
 - 블랙박스를 설치하는 경우도 사고가 난 상황에 대해 어느 정도 객관적인 상황을 보여주지만, 블랙박스에 기록되지 않은 사고에 영향을 주는 중요한 상황이 존재할 수 있으므로 이 장치도 완벽한 실제적 진실을 보여준다고 보기도 어려움.

11) 보험개발원 월말보고서(4월 말 현재 기준)에 따르면 자기신체사고 담보 가입률(개인용 및 업무용 일반물건 기준)에 따르면 임의담보 가입률은 91.2%이고 자기차량손해담보(자기신체사고 담보와 동일 기준) 가입률은 64.2%임.

12) 사고 당사자가 자기신체사고담보에 가입하지 않은 경우에도 국민건강보험으로 치료를 받을 수 있으나, 자동차사고로 인한 피해자 보호를 위해 국민건강보험의 비용부담이 늘어나는 현상이 나타날 수 있고 자동차사고로 인한 피해자 치료를 자동차보험으로 완결 처리할 수 없다는 점은 논의의 여지가 있는 부분임.

13) 동 주장의 근거는 첫째, '과실책임주의 원리가 적용되지 않는 상황 하에서는 자동차사고로 인해 부상당하는 모든 사회구성원은 사회가 치료해주어야 한다는 생각이 있을 수 있다는 것', 둘째, '과실책임주의 원리가 적용되는 현실적 상황 하에서도 과실책임 정도를 객관적으로 입증하기 어렵고 입증된 사실을 사고 당사자가 인정하기 어려운 측면이 있으므로 규정에 따라 결정된 과실비율 100%를 사고 당사자들이 수긍하지 않는 경향을 보인다'는 것임.

14) "과실상계도표 작성방법": 도로교통법, 판례를 근거로 보험회사들이 작성하며, 판례결과를 반영하여 일정 주기마다 변경함.

15) 법원 판결은 보편적 개념이지만 실제 그 판결을 적용하는 상황은 구체적이므로 양자 간에는 근본적으로 괴리가 있을 수밖에 없음.

■ 과실비율 확인을 위해 투입되는 인력(손해사정사)으로 인한 비용 발생

- 할인할증률 등급 적용(사고당사자의 보험료 결정에서 이해관계 발생), 보험회사들 사이의 보험금 정산(가해자와 피해자간 과실비율 산정 필요) 등을 위해 손해사정사가 과실비율 산정을 위해 사고 현장에 출동해야 함에 따라 여러 관련된 부수비용이 발생함.

■ 고가차 운전자와 저가차 운전자의 충돌 사고시 저가차 운전자의 불만 제기

- 동일한 과실비율이라 하더라도 고가차 운전자의 수리비 또는 상실수익액 등이 저가차 운전자보다 많을 가능성이 크므로 저가차 운전자가 이러한 방식의 보험처리는 불공평하다고 문제를 제기할 개연성이 큼.
- 특히, 국산차가 외제차와 충돌하는 상황에서 외제차의 높은 수리비에 대한 불만제기가 수시로 언론에 보도되고 있는 것들이 그 사례들 중 하나임.

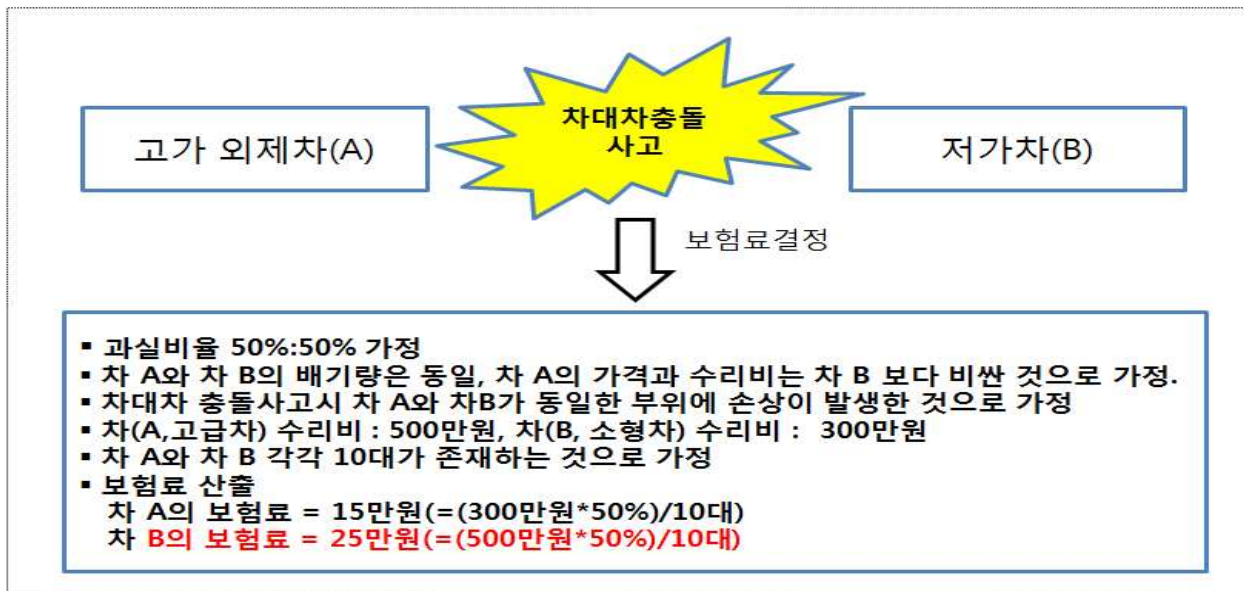
〈표 1〉 외제차 수리비관련 공정성 문제제기 신문기사(2014. 7. 1일자)

“외제차의 수리비가 국산차의 3배에 이르는 주된 요인은 높은 부품 가격 때문이다. 수입차의 평균 부품 가격은 국산차의 4.7배였다. 보험개발원은 "공임(인건비)과 도장 비용은 외제차가 국산차의 각각 2배와 2.3배 수준인데 부품 가격은 5배에 육박했다"고 지적했다.”

■ 차대차 충돌 사고시 저가차 운전자의 보험료가 고가차 운전자보다 더 높을 개연성이 큼(보험료 산출과정에서 이러한 문제를 해소하기 위한 절차를 거치지만 운영원리상 배상책임사고에서 저가차의 보험료가 더 높게 산출될 가능성이 큼).

- 저가차 소유자(B)가 자신이 가입한 자동차보험(대물배상)으로 자신의 자동차 수리비에 투입된 금액보다 더 많은 금액을 고가차 소유자의 차량수리에 사용했음에도 불구하고 저가차 소유자가 더 많은 보험료를 내야하는 현상이 불가피함(아래 그림 참조).
 - 저가차 소유자(B)가 고가 외제차 소유자(A)에게 지급해야 하는 보험금: 500만 원
 - 저가차 소유자(B)가 고가 외제차 소유자(A)에게 지급받아야 하는 보험금: 300만 원
 - 저가차 소유자(B)의 보험료: 25만 원
 - 고가차 외제차 소유자(A)의 보험료: 15만 원

〈그림 1〉 대물배상 사고시 보험료 결정과정 예시



주: 동 예시는 과실책임 원리에 따라 보험금 지급과 보험료 결정의 관계를 보기 위한 것으로, 예시에 사용된 고가 외제차의 보험금 대비 저가차의 보험금 비율, 자동차대수 구성비 등은 실제 자동차보험 상황과 다름.

나. 피보험이익 또는 실손보상원리측면

- 피보험이익(또는 실손보상)에 근거하여 대인배상과 대물배상, 자기차량손해담보의 지급기준이 결정되어 있는데, 그 지급기준의 현실 적용과정에서 모럴해저드 가능성이 상존함.
 - 대차료 지급기준, 자동차 수리시 사용되는 부품을 신차기준 부품으로 하는 등이 그 예이며, 보장금액이 피보험이익을 초과하거나 실제 손실액이 지급되지 못함으로써 모럴해저드를 유발, 불필요한 비용 발생 등의 문제가 나타날 수 있음.
- 자동차 수리부품 측면을 보면, 피해 차량 연식에 해당하는 부품(피보험이익의 원리)으로 수리해 주어야 하지만 신차 부품으로 수리해 주는 현재 관행은 수리시에 모럴해저드를 유도할 수 있음.
 - 피보험이익 원리를 엄격하게 적용함으로써 생길 수 있는 자동차 안전성 훼손 문제와 신차 부품으로 수리를 원하는 소비자(또는 피해자) 니즈 때문에 신차 부품을 기준으로 수리비가 지급되는 현 관행(제도)이 정착된 것으로 보임.
 - 중고부품 신뢰성 부족, 자동차 안전에 중요한 부품을 중고 부품으로 수리해 줌으로써 늘어날 수 있는 사고 가능성 등, 피보험이익 원리를 엄격하게 적용함에 따라 여러 사회적 문제가 발생할 수도 있음.

- 피보험이익 원리에 부합되지 않게 신차부품으로 수리해주는 관행에는 피해자가 편승수리를 하도록 유도할 개연성이 있는 등 모럴해저드 가능성이 존재함.

■ 자동차 대차료 산정 측면에서 보면,

- 우선 대차를 하지 않는 경우에 대여요금의 20%를 피해자에게 지급하도록 하는 현 표준약관 규정은 실제 대여가 발생하지 않았음에도 보험금을 지급하는 것으로 실손보상원리에 반한 것으로 판단됨.
- 그리고 대체 자동차 종류를 피해자 자신이 타던 차와 동일한 차종을 기준으로 하는 현행 규정은 자동차 사용에 대한 개념이 소유가치에서 활용(또는 이용)가치로 변화되고 있는 상황에서 기존 소유 개념을 유지하는 것이 향후에도 적합한지 다시 생각해볼 여지가 있는 것으로 생각됨.
 - 고가차(외제차 포함)의 점유율이 증가하면서 대차료 지급 규모가 늘어남에 따라 자동차보험에 가입한 국민의 부담이 증가되고 있는 현상의 기저에는 대차료 산정기준을 소유가치 기준으로 정한 현행 표준약관 기준이 있다고 생각됨.

4. 시사점



- 현 불법행위로 인한 과실책임주의 원리가 현 상황에 적합한지 아니면 무과실 책임원리를 도입하는 것이 타당한지, 과실책임 원리와 무과실책임 원리를 병행할 것인지 등의 다양한 논의가 이루어질 필요가 있음.
- 앞서 살펴본 바와 같이 환경 변화로 소송증가와 그로 인한 국민의 자동차보험 비용 부담 증가 문제, 사고당사자(피해자 및 가해자 모두) 치료문제, 과실비율에 대한 불신 문제 등의 해소 차원에서 다양한 논의가 이루어질 필요가 있다고 생각됨.
- "무과실책임원리"는 미국, 캐나다의 일부(퀘벡¹⁶⁾) 주 그리고 뉴질랜드에서 도입하고 있는 자동차 보험 운영원리인데, 캐나다 (퀘벡)와 뉴질랜드¹⁷⁾는 성공적으로 정착된 원리이지만 미국¹⁸⁾에서는 성공적으로 운영되고 있다고 보기 어려움.

16) Stephen D.Sugarman(1998), p. 302.

17) 장덕조(2006), p. 196.

18) 미국에서 무과실책임 자동차보험제도가 성공하지 못한 주요 이유로는 순수 무과실책임원칙이 적용되지 않았기 때문이라는 평가가 있음.

■ **현 불법행위에 따른 과실책임주의 원리로 인해 저가차 운전자가 더 많은 대물배상 보험료를 내야 하는 현상을 개선하기 위해서 대물배상 보험료 산출방법을 차량가액기준으로 하는 방법도 검토할 수 있을 것임.**

- 이 방식은 지급된 보험금과 보험료의 관계가 정(+)의 상관관계가 되도록 강제하는 것이므로 보험금과 보험료 불일치 때문에 제기된 불공정성 문제가 일부 해소될 수 있는 안으로 생각됨.
- 다만, 대물배상담보의 보험료 결정방식을 차량가액 기준으로 하는 것이 해당 가입 차종으로부터 실제 지급된 보험금과 동 방식으로 산출된 보험료가 일치하는 지 여부 측면에서 논란의 여지는 있음.
 - 이처럼 보험금 지급(과실책임 기준)과 보험료 결정(자기책임기준, 또는 No-Fault System 원리)의 불일치가 발생하지만, 이 방식은 법률제도 변경 없이 현 대물배상담보 운영제도(과실책임주의)와 시대의 변화된 요구(No-Fault System) 불일치를 효율산출방법(기술적 방법)으로 해소할 수 있는 방안임.

■ **자동차보험 보험금 지급기준의 지속적인 정비를 통해 모럴해저드를 방지하는 노력이 필요할 것임.**

- **수리 부품에 피보험이익(또는 실손보상) 원리 적용 부분**
 - 자동차 사고시 피해차량 수리부품 중 차량 안정성과 상관관계가 낮은 부품 및 정부의 부품 신뢰성 기준을 통과한 부품에 한하여 실손보상원리에 따라 중고부품으로 보상해주는 것을 원칙으로 할 필요가 있음.
 - 다만, 피해자가 신차 부품으로 수리하고자 하는 경우에는 피보험자가 신차 부품 공급 특약(가칭)을 구입하도록 하는 방안을 생각해볼 수 있을 것임.
- **대물배상 대차료 지급기준과 관련된 부분**
 - 우선, 대차료 지급방법 중에서 실제 자동차를 대여하지 않는 경우에 대차료 요금의 일정부분(20%)을 지급하는 것은 피보험이익 원리와 실손보상원리에 부합되지 않는 것으로 보이므로, 동 제도 폐지를 포함한 개선 방안에 대한 논의가 필요하다고 생각됨.
 - 대차료 지급시 동일차종 기준에 대한 해석을 현실에 부합되게 개선하는 방법도 생각해볼 수 있을 것임. **kiri**

〈참고문헌〉

Stephen D.Sugarman(1998), “Quebec’s Comprehensive Auto No-Fault Scheme and the Failure of Any of the United States to Follow”, Cahiers du Droit, p. 302~333.

김성문(2010), 『피보험이익에 대한 소고』, 법학논고, p. 215~240.

박기억(2003), 『정액보험계약에 관한 소고』, 법조 제559, p. 121.

손해보험협회(2010), 『자동차보험 표준약관집』.

이진수(2014), 『상해보험의 법적 성격에 관한 연구』, 서강법률논총 제3권 제1호, pp. 113~138.

장덕조(2006), 『인신손해에 대한 무과실보상과 자동차보험-뉴질랜드제도의 평가를 중심으로-』, 상사법연구(제25권 제3호), pp. 195~220.

_____(2011), 『보험법』, 삼지원.

국회(<http://www.assembly.go.kr/assm/userMain/main.do>).