



모빌리티시대 자동차보험의 과제

보험연구원 황현아 연구위원

2023. 4. 6.



목 차

I. 자동차보험의 역할과 과제

II. 모빌리티시대 자동차보험의 변화 방향

III. 이동수단별 쟁점과 과제: 자율차·전기차·PM

IV. 결어



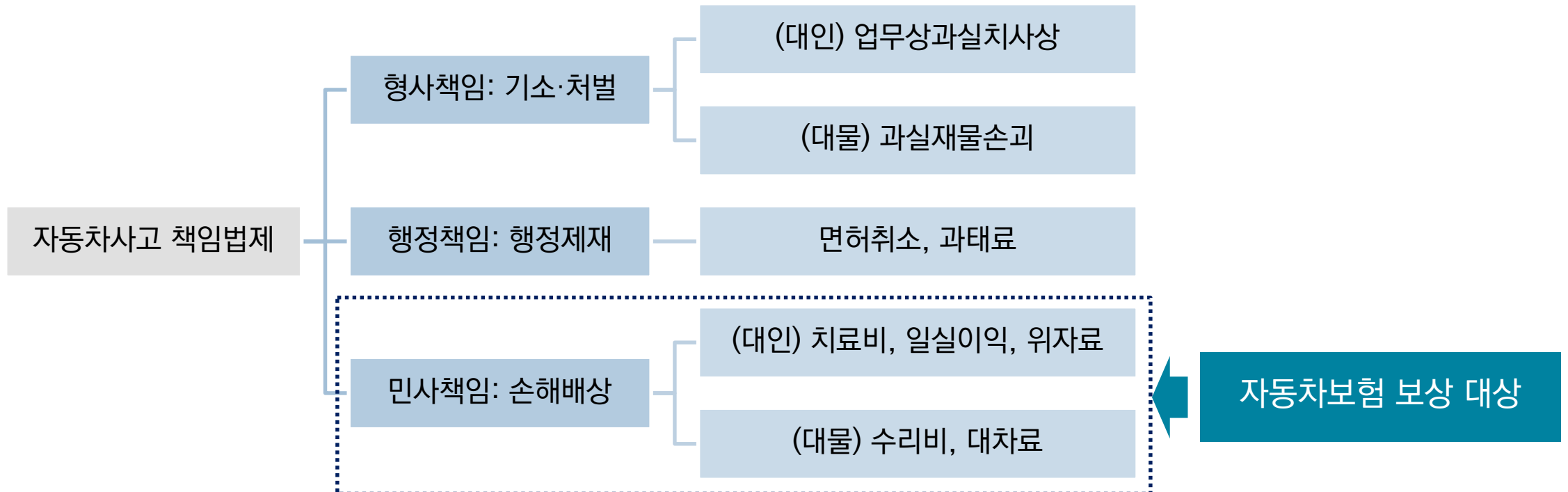
I

자동차보험의 역할과 과제

1. 자동차사고에 대한 책임
2. 자동차사고 민사책임 주체
3. 자배법상 운행자책임과 보험가입의무
4. 자동차보험 담보 구성 및 현황
5. 자동차의 발전과 자동차보험
6. 자동차보험의 역할
7. 자동차보험의 과제

1. 자동차사고에 대한 책임

- 자동차사고 책임법제는 형사책임, 행정책임, 민사책임으로 구분됨
- 자동차보험에서 담보하는 책임은 민사책임인 손해배상책임임



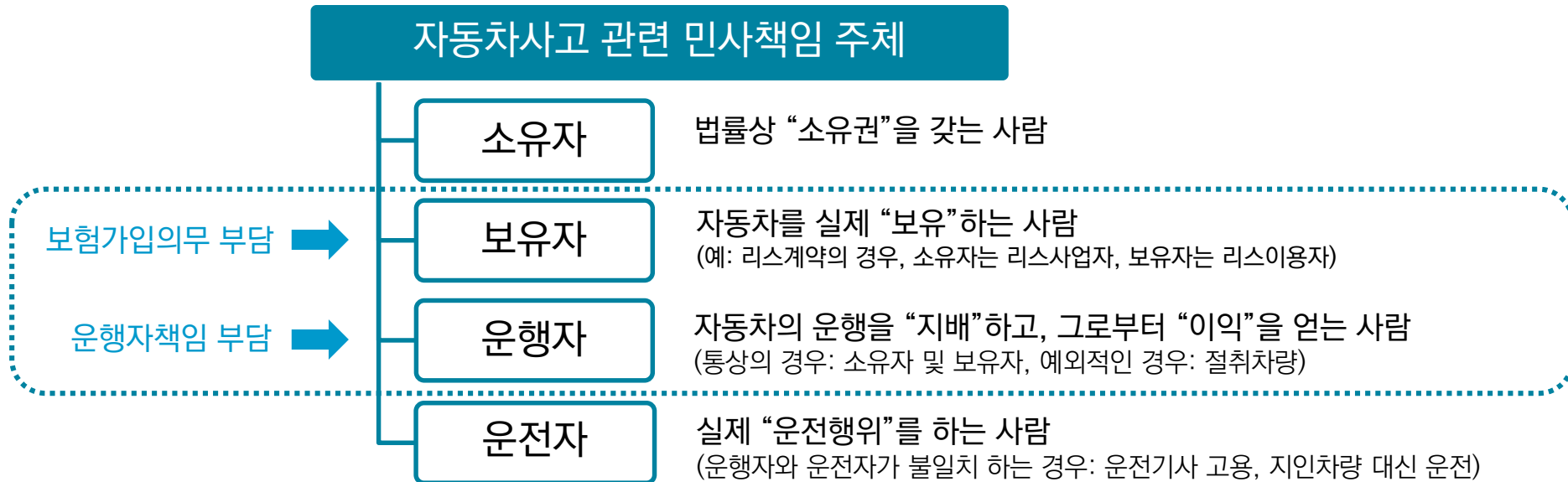
〈자료: 황현아·손민숙(2023. 4.), “자율주행차 사고 책임법제 및 보험제도: 레벨4 주요국 제도 비교를 중심으로”〉

2. 자동차사고 민사책임 주체

- 자동차사고 민사책임 주체는 자동차 소유자, 보유자, 운행자, 운전자, 기타 책임자*로 구분됨

*기타 책임자: 사고 원인에 따라 자동차 제작사(결함), 정부 및 지자체(도로 관리상 하자), 정보통신서비스제공자(통신장애) 등이 책임을 부담할 수 있음

- 자동차보험에서 가장 중요한 역할을 수행하는 것은 운행자와 보유자임



3. 운전자책임과 보험가입의무

- 자동차손해배상책임법(자배법)은 피해자구제를 위한 특별법으로 운전자책임과 보험가입의무를 정하고 있음
- 자동차의 운행자는 자신이 운행하는 자동차로 인해 발생한 사고에 대해 무과실책임인 운전자책임을 부담함
- 자동차의 보유자는 자신이 보유하는 자동차에 대해 보험가입의무(대인, 대물)를 부담함

〈자배법상 운전자책임 및 보험가입의무〉

제3조(자동차손해배상책임)

자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다.

1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상을 당한 경우에 자기와 운전자가 자동차의 운행에 주의를 기울이지 아니하였고, 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며, 자동차의 구조상의 결함이나 기능상의 장애가 없었다는 것을 증명한 경우
2. 승객이 고의나 자살행위로 사망하거나 부상을 당한 경우

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 한다.
- 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」, 「건설기계관리법」 및 「생활물류서비스산업발전법」에 따른 공제에 가입하여야 한다.

4. 자동차보험 담보 구성 및 현황

- 자동차보험은 배상책임보험과 손해보험으로 구성됨
- 2021년 자동차보험 가입대수는 2,423만대, 시장규모(연간보험료)는 20조 2,774억 원임*

* 국민건강보험 연간보험료는 약 72조, 실손의료보험 연간보험료는 약 11조

〈자동차보험 담보 구성〉

구분	기능	담보	보장한도
배상책임보험 교통사고 피해자에 대한 배상책임 담보	피해자 구제 보유자의 경제적 안정	대인배상 I	사망 및 후유장애 1억 5천만 원, 상해 3천만 원 의무보험
		대인배상 II	약정금액(무제한 약정 가능)
		대물배상(의무)	2천만 원 의무보험
		대물배상(임의)	약정금액(10억 원까지 선택 가능)
손해보험 차주 및 운전자 등 본인에게 발생한 손해 담보	보유자·운전자 구제 및 손해 회복	자기신체사고	약정금액(사망 및 후유장애 1억 원, 상해 3천만 원)
		무보험차상해	약정금액(5억 원 또는 2억 원)
		자차손해	약정금액에서 자기부담금(손해액의 20~30%) 공제

〈자료: 황현아·손민숙(2021. 4.), “자동차보험의 역할과 과제: 자동차보험의 과거, 현재, 그리고 미래”, 보험연구원 CEO Report〉

5. 자동차의 발전과 자동차보험

- 자동차사고 관련 책임법제 및 보험제도 주요 이슈는 자동차의 발전 단계에 따라 변해왔음

Fordism, 포드 대량생산시스템(1913~)

시기	도입기(19세기말~20세기초)	확산기(20세기 초중반)	대중화기(20세기 중반 이후)
자동차 보유자	소수 부유층 및 기업	중산층으로 확대	국민 대다수가 보유
자동차에 대한 인식	위험하고 특수한 물건	일상적 도구	생활 필수품
사고에 대한 인식	이례적 사건	일상적 사건	누구나 가해자가 될 수 있음
주된 사고 유형	차대인 사고	전환기(차대인→차대차)	차대차 사고
주요 이슈	보유자 엄격책임 도입(1908~)	의무보험제도 도입(1930~)	보험료 합리화

〈자료: 황현아·손민숙(2021. 4.), “자동차보험의 역할과 과제: 자동차보험의 과거, 현재, 그리고 미래”, 보험연구원 CEO Report〉

5. 자동차의 발전과 자동차보험

- 우리나라는 1963년 자배법 제정 이후 보상 대상 및 보상 범위가 지속적으로 확대되어 왔음
- 현재는 보험금 누수 방지 및 보험료 부담 합리화가 더욱 중요한 이슈가 되고 있음

〈자배법상 의무보험 보상 대상 및 보상 범위〉

구분	사망	상해	후유장애	대물
자배법 제정 (1963. 4. 4)	10만 원	7만 원	-	-
시행령 개정 (1971. 6. 22)	50만 원	30만 원	-	-
시행령 개정 (1975. 5. 14)	100만 원	60만 원	-	-
시행령 개정 (1980. 8. 1)	200만 원	120만 원	200만 원	-
시행령 개정 (1985. 6. 29)	500만 원	300만 원	500만 원	-
시행령 개정 (1992. 7. 31)	1,500만 원	600만 원	1,500만 원	-
시행령 개정 (1995. 7. 14)	6,000만 원	1,500만 원	6,000만 원	-
시행령 개정 (1999. 6. 30)	8,000만 원	1,500만 원	8,000만 원	-
자배법 개정 (2003. 8. 21)	1억 원	2,000만 원	1억 원	1천만 원
시행령 개정 (2014. 12. 30)	1억 5천만 원	3,000만 원	1억 5천만 원	2천만 원

〈자료: 황현아·손민숙(2020. 12.), “주요국의 자동차보험제도: 배상책임법제 및 의무보험제도를 중심으로”〉

〈보험금 누수 및 보험료 인상 방지 관련 이슈〉

경상 치료비에 과실 책임주의 도입... 달라진 자동차보험

임근식 기자 | 입력 2023.01.03 09:41 | 수정 2023.01.03 14:18 | 댓글 0



"입원 4주 넘으면 진단서 제출해야"...내년 달라지는 차보험

정종진 기자 입력 2022-12-26 12:00 수정 2022-12-26 15:37

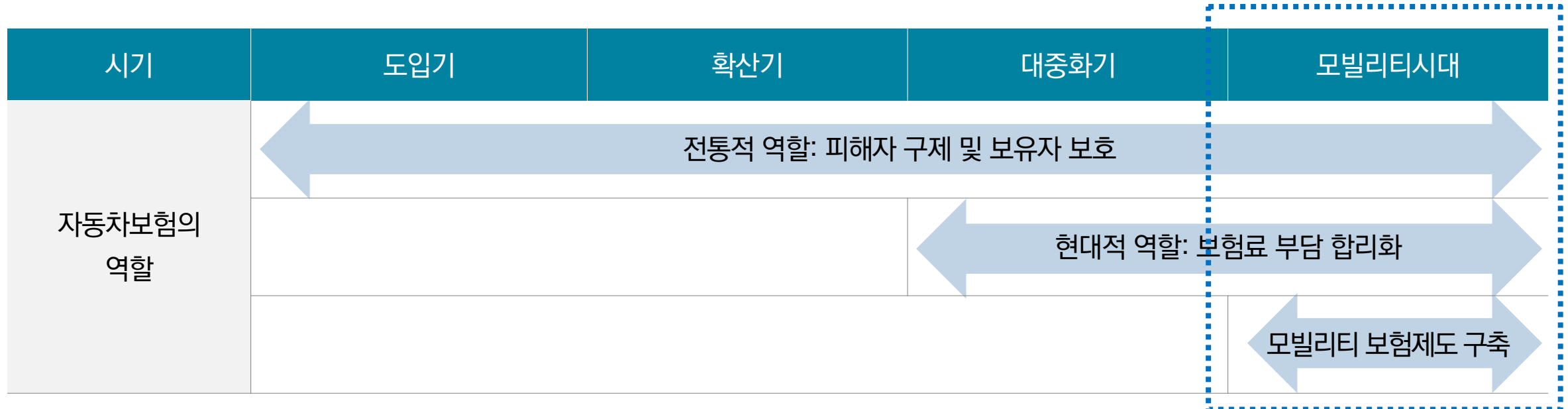
車보험 손해율 높이는 `호텔급 병실` 사라지나

입력: 2022-10-30 17:11 유선희 기자



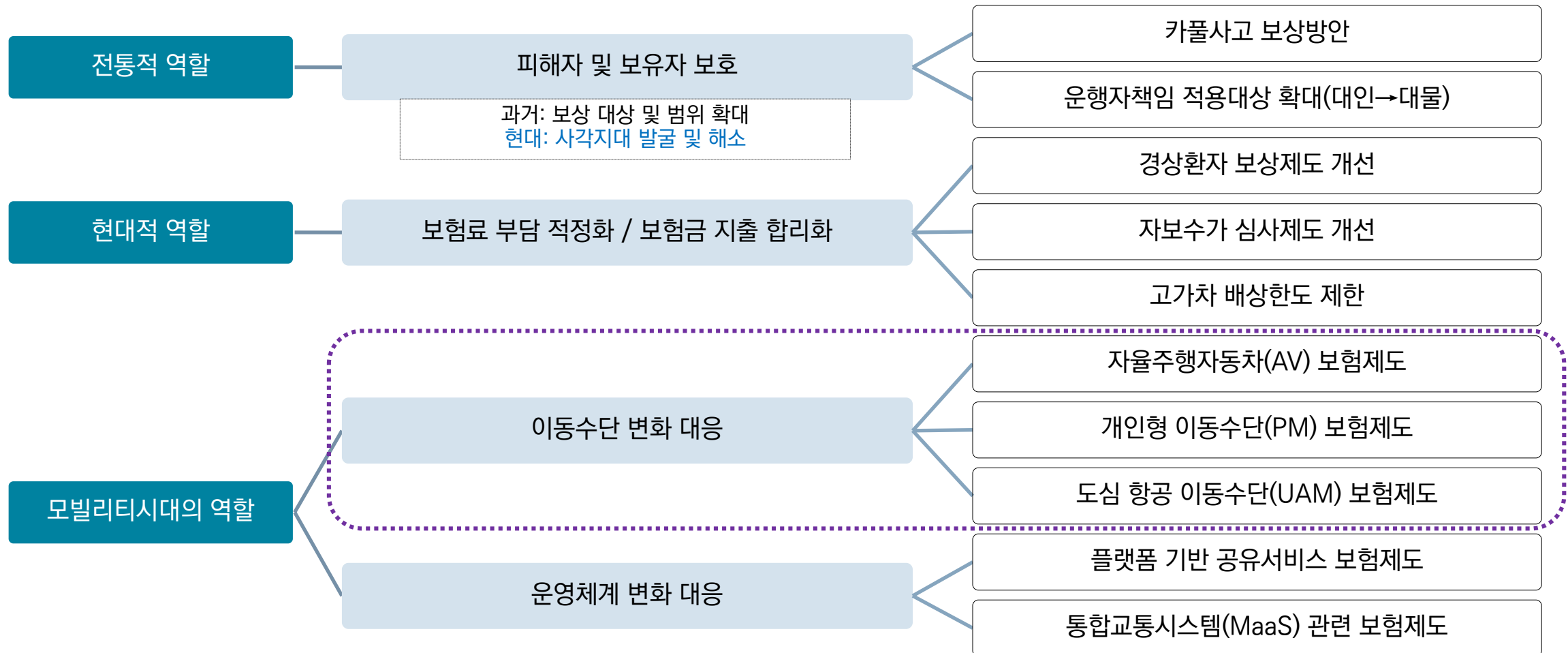
6. 자동차보험의 역할

- 전통적 역할: 피해자 구제 및 보유자 보호(과거: 보상의 포괄적 확대 → 현재: 보상공백 발굴 및 해소)
- 현대적 역할: 보험료 부담 합리화 (보험금 누수 방지, 보험료 산출 합리화)
- 모빌리티시대 역할: 자동차보험의 전통적·현대적 역할을 자동차에서 모빌리티 전반으로 확대



〈자료: 황현아·손민숙(2021. 4.), “자동차보험의 역할과 과제: 자동차보험의 과거, 현재, 그리고 미래”, 보험연구원 CEO Report〉

7. 자동차보험의 과제



II

모빌리티시대 자동차보험의 변화 방향

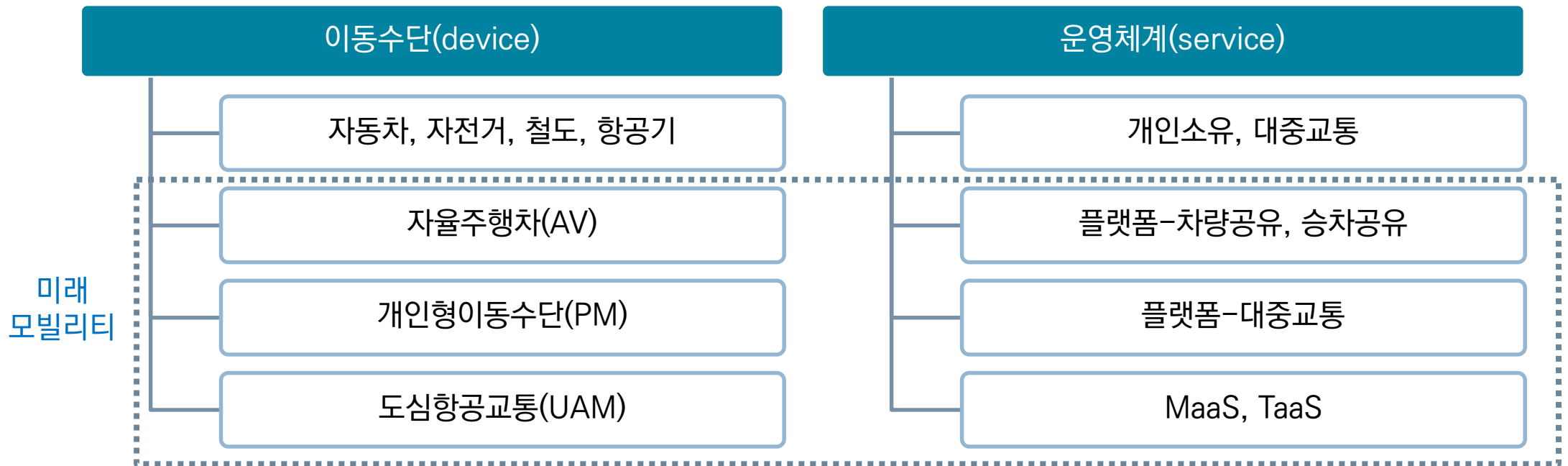
1. 모빌리티의 의의
2. 모빌리티 개념의 특징
3. 모빌리티의 발전 방향 및 관련 쟁점
4. 모빌리티시대 이동수단의 특징: 다양화
5. 모빌리티시대 자동차보험의 과제

1. 모빌리티의 의의

- 모빌리티는 이동수단(device)과 운영체계(service)를 총칭하는 의미로 사용됨*

* 모빌리티란 지역 내에서 사람 또는 물건을 한 장소에서 다른 장소로 이동하거나 운송하는 행위, 기능, 또는 과정으로서 이와 관련한 수단, 기반시설 및 일련의 서비스를 통하여 확보할 수 있는 이동성을 의미함(모빌리티혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안 제2조)

〈모빌리티의 구성 요소〉



AV: Autonomous Vehicle, PM: Personal Mobility
UAM: Urban Air Mobility

MaaS: Mobility as a Service
TaaS: Transportation as a Service

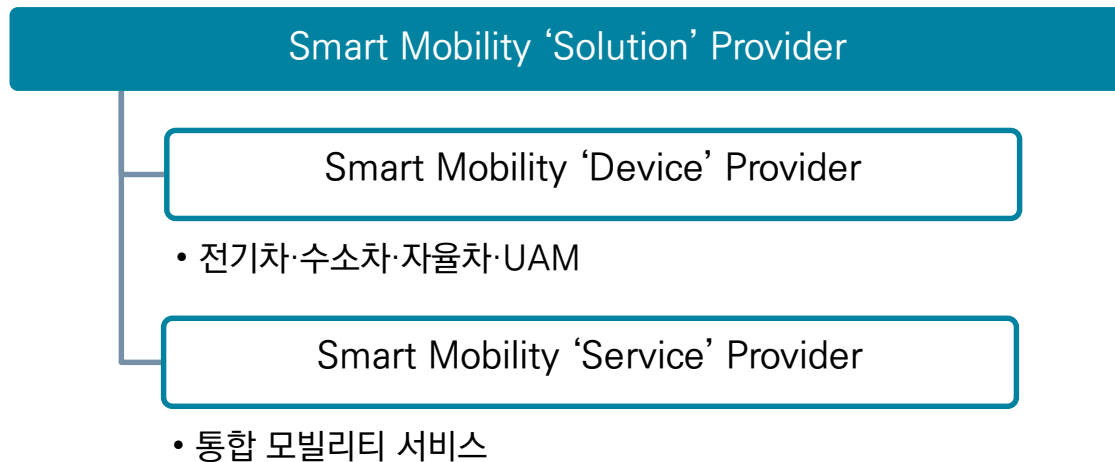
2. 모빌리티 개념의 특징

- 모빌리티 개념은 기존의 교통* 개념에 다양성과 통합성이라는 요소가 더해 진 것으로 볼 수 있음

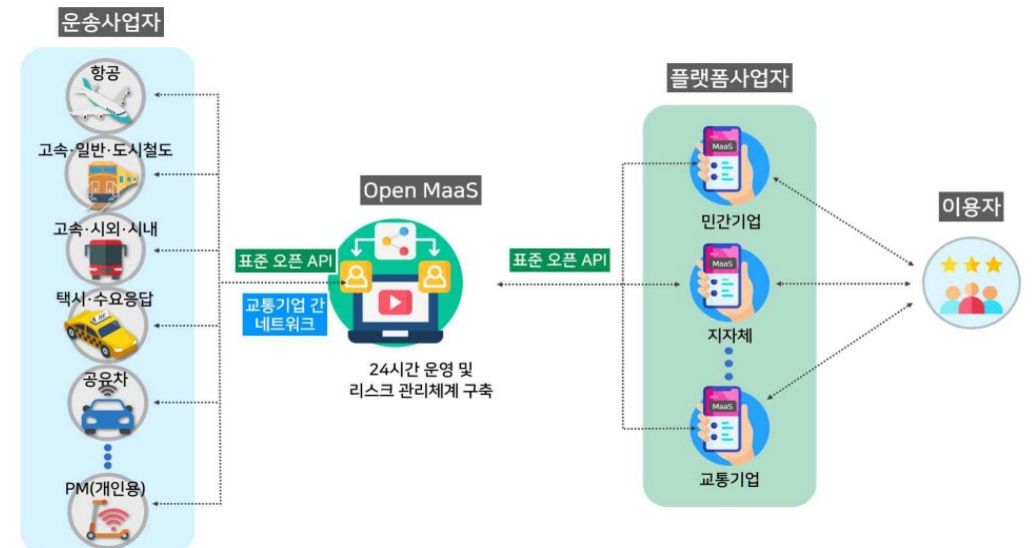
* 교통이란 자동차, 기차, 배, 비행기 따위를 이용하여 사람이 오고 가거나, 짐을 실어 나르는 일을 의미함

- 다양성은 이동수단 측면에서, 통합성은 운영체계 측면에서 나타나고 있음

〈H자동차의 비전〉



〈오픈 MaaS 개념〉

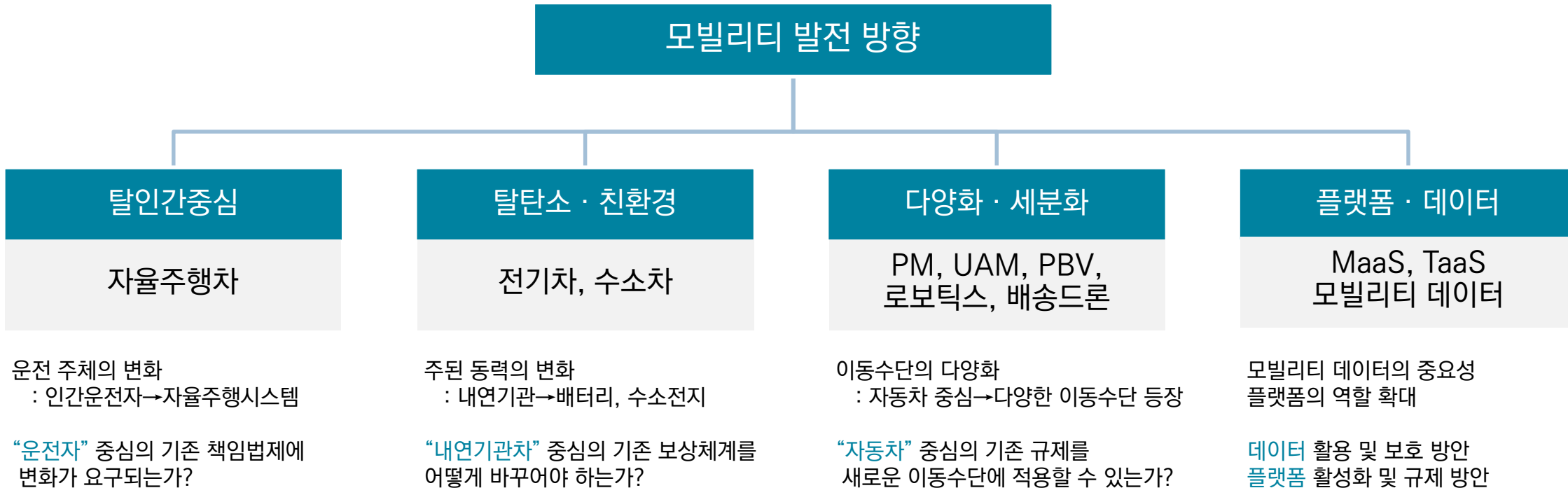


〈자료: H자동차(2021. 6.) 서울 스마트 모빌리티 엑스포 기조연설〉

〈자료: 국토교통부(2023. 1. 19.), “하나의 앱으로 모든 모빌리티 서비스 이용한다”〉

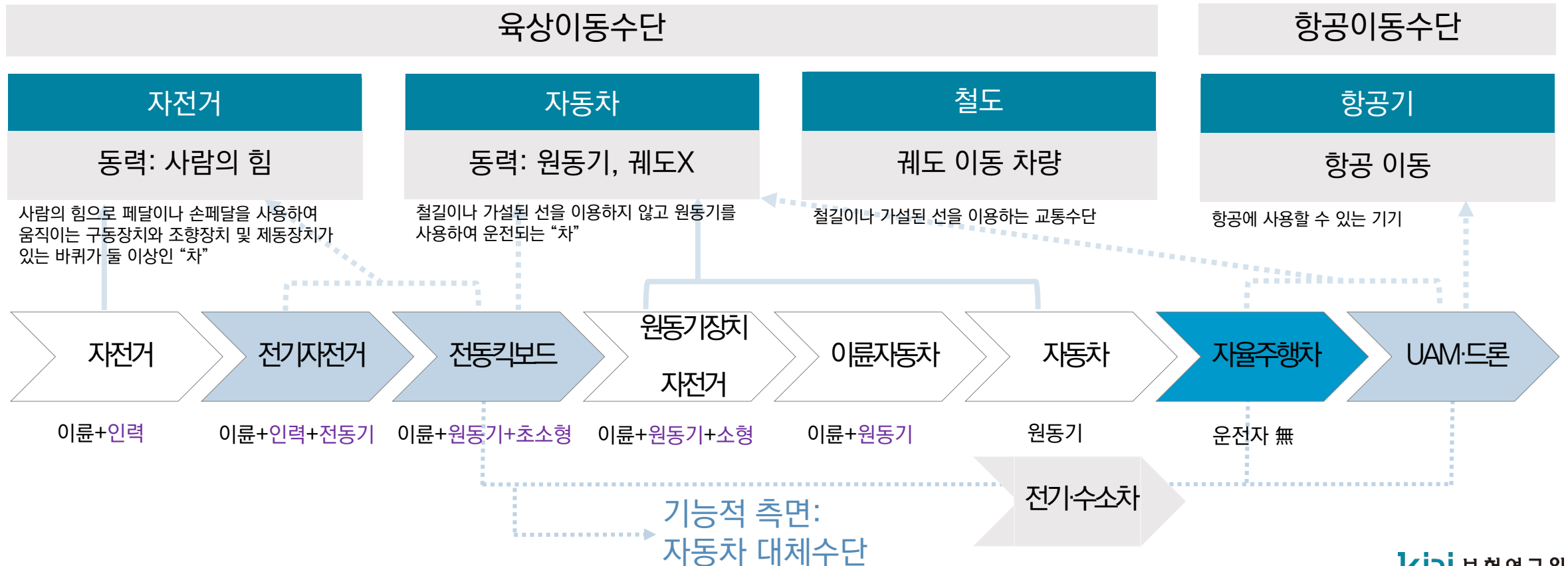
3. 모빌리티의 발전 방향 및 관련 쟁점

- 모빌리티의 발전 방향은 ① 탈인간중심, ② 탈탄소·친환경, ③ 다양화·세분화, ④ 플랫폼·데이터로 구분됨



4. 모빌리티시대 이동수단의 특징: 다양화

- 모빌리티시대에는 이동수단이 다양해져 기존 체계에 따른 분류가 곤란함



5. 모빌리티시대 자동차보험의 과제

목표

자동차보험에서 모빌리티보험으로 전환

- 자동차 대체 수단으로 활용되는 새로운 이동수단에 대해 자동차보험 모델을 활용한 보험 체계 구축
- 자동차보험의 역할인 피해자 구제 및 이용자 보호를 새로운 이동수단에 확대 적용

단기과제

새로운 이동수단 및 서비스 관련 제도 설계 단계에서 보험 요소 고려 필요

- 예) 전동킥보드 관련 제도 마련 시 보험을 고려한 관리 방안(번호판 부착, 등록 등) 마련 필요
- 예) 자율주행차 사고 책임 배분, 데이터 접근·활용 관련 제도 마련 시 보험 관련 쟁점 고려 필요

장기과제

미래 모빌리티 핵심요소인 AI, Data, Network를 고려한 책임법제 및 보험제도 마련

- AI 사고에 대한 책임 및 보험 문제, 모빌리티 데이터 접근 및 활용 방안, 네트워크 관련 책임 문제

III

이동수단별 쟁점과 과제

1. 자율주행차
2. 전기차
3. 퍼스널모빌리티

1. 자율주행차: 쟁점과 과제

쟁점

자율주행차가 사고를 일으키면 누가 책임을 부담하나? : 운전자, 소유자, 제작사

- 자율주행차는 운전의 주체가 인간 운전자에서 자율주행시스템(ADS)으로 변경
- 형사책임·행정책임과 구별되는 민사책임 및 자동차보험의 특성 고려 필요

과제

자율주행차 사고 대응을 위한 민사 손해배상책임 법제 및 보험제도 정비

- 자배법상 운행자책임 및 의무보험제도가 자율주행차 사고에 적합한지에 대한 검토
- 자동차보험 약관상 담보 항목 및 담보 범위 점검, 특약 개발, 요율 관련 이슈 검토

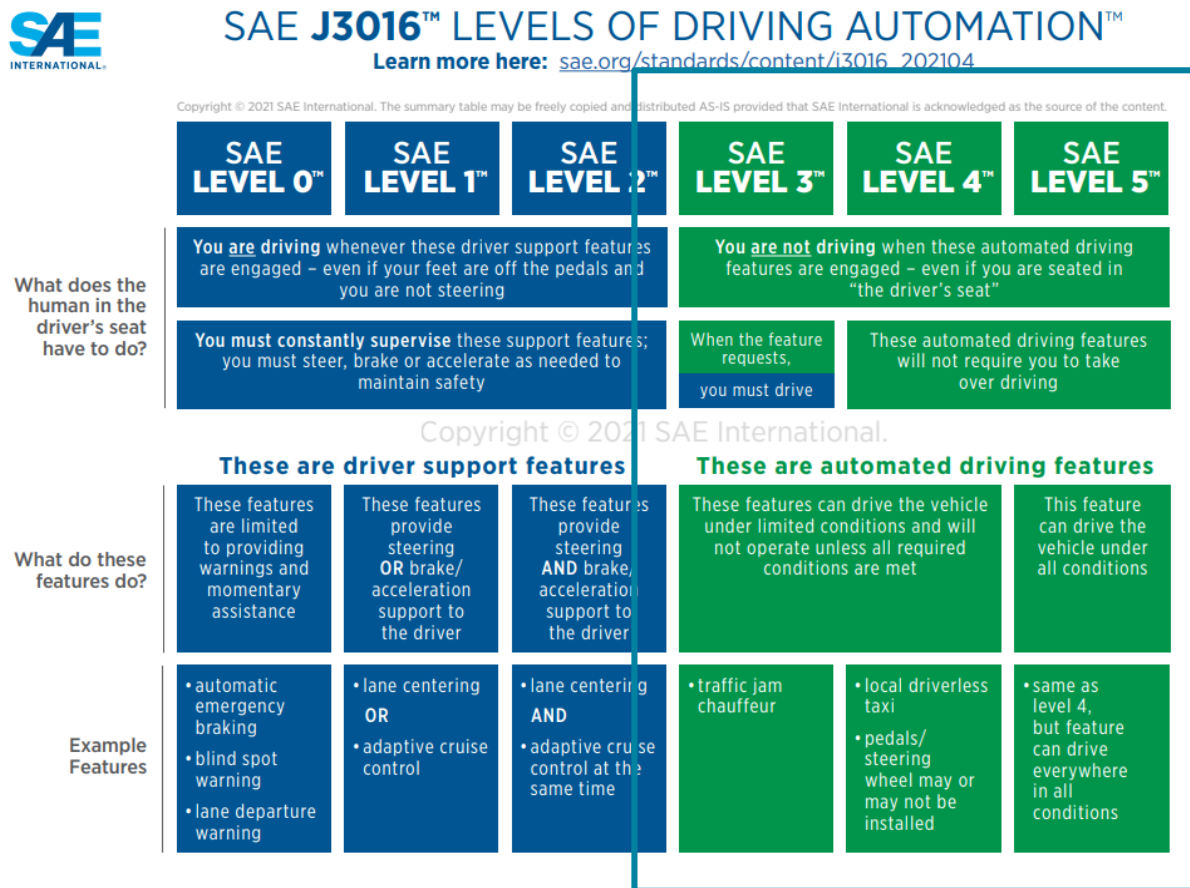
현안

(레벨3) 자율주행차 사고 보상 시스템 구축, (레벨4) 자율주행차 사고 책임법제 방향 정립

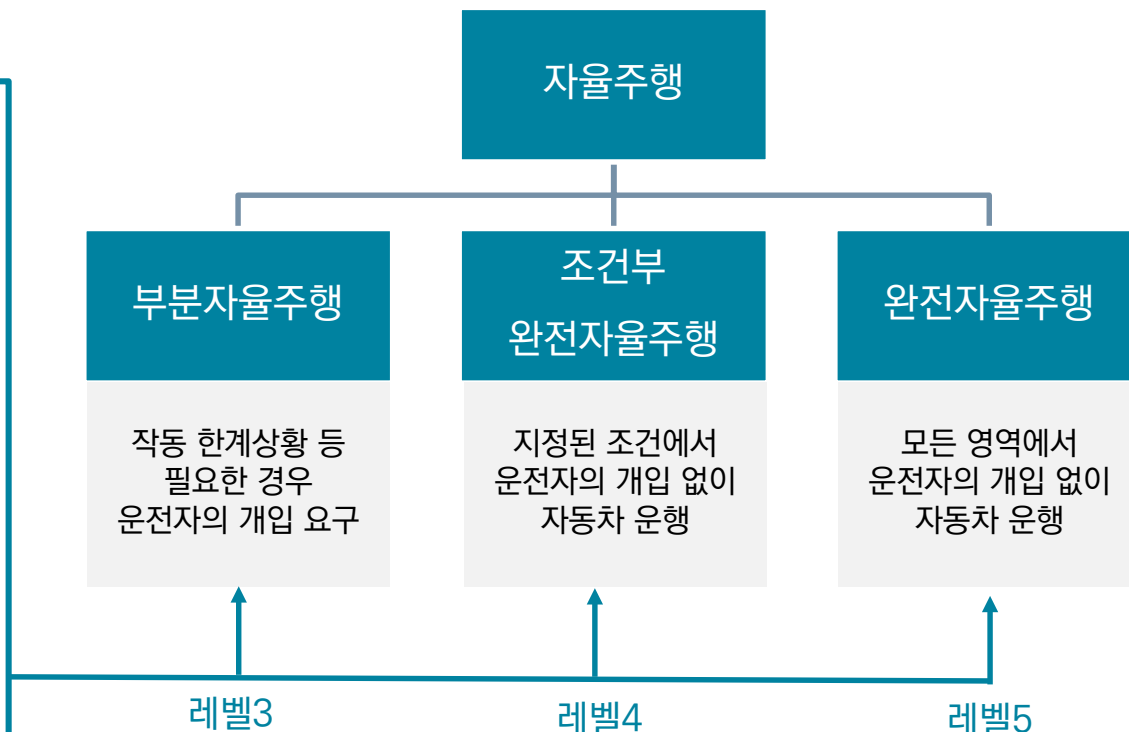
- 앞서 제도를 도입한 독일, 일본, 영국 등 제도 동향 파악

[참고] 자율주행 단계 구분

〈미국 자동차공학회 구분 기준〉



〈국내 자동차규칙상 구분 기준〉



1. 자율주행차: 레벨3 책임법제

- 레벨3 자율주행차 상용화에 대비하여 2020년 자배법이 개정되어 시행중임
- 개정 자배법은 기존 자동차사고에 적용되는 운전자책임을 레벨3 자율주행차 사고에 대해서도 동일하게 적용함
- 사고원인 규명체계를 마련하여 제작사 등 사고 책임자에게 구상이 이루어질 수 있도록 함

자율주행차 정의 (제2조)

자율주행차: 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차
자율주행차사고: 자율주행차의 운행 중 그 운행과 관련하여 발생한 자동차사고

보험회사의 구상권 (제29조의2)

자율주행차 결함으로 대인·대물사고 발생 시 보험회사가 보험금 등을 지급한 경우
 보험회사는 법률상 손해배상책임 있는 자에게 **구상 청구 가능**

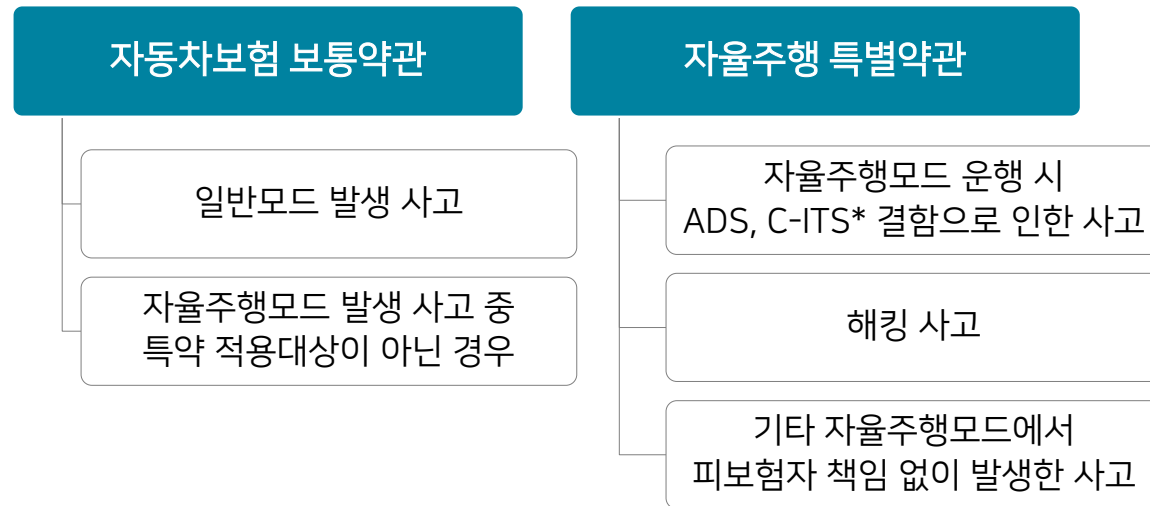
사고원인규명체계 (제39조의14~17)

사고조사위원회 설치: 자율주행정보기록장치를 분석하여 사고원인을 규명하고 사고 관련 정보를 제공
 (미국: NTSB, 일본: 사업용 자동차 사고조사위/자율차 사고조사위, 한국: 항공철도사고조사위원회)
자율주행정보기록장치: 장착(제작사 등) 및 보관(보유자) 의무 → 위반 시 과태료
 (기록대상 정보: 자율주행시스템(ADS)의 작동 및 해제/ 제어권 전환 요구/ 기타 사고원인조사에 필요한 사항)

1. 자율주행차: 레벨3 보험상품

- 자율주행차도 일반자동차와 동일하게 자동차종합보험에 가입함
- 자율주행차 고유의 위험을 담보하기 위해 자율주행차 위험담보 특별약관(업무용) 도입(개인용도 출시 예정)

〈자율주행차 보험〉



ADS: 자율주행시스템/ C-ITS: 지능형 교통체계

〈S사 업무용 자동차보험 약관 자율주행차 위험담보 특약〉

2. 보상하는 손해

보험회사(이하 '회사'라 함)는 피보험자가 피보험자동차를 소유·사용·관리하는 동안에 생긴 다음 중 어느 하나의 사고로 다른 사람을 죽거나 다치게 한 경우 또는 다른 사람의 재물을 없애거나 훼손한 경우 그로 인한 손해를 보통약관 제1장 「배상책임」에서 정하는 바에 따라 보상하여 드립니다.

- ① 자율주행모드(*1)로 운행 중 자율주행시스템(*2) 또는 자율주행협력시스템(*3)의 결함 등으로 인하여 피보험자동차의 본래 기능과는 다르게 작동되어 발생한 사고
- ② 자율주행시스템 또는 자율주행협력시스템에 원격으로 접근·침입하는 행위로 인해 발생한 사고
- ③ 자율주행모드로 운행 중 발생한 사고로 법원의 확정판결, 사고조사 등에 따라 피보험자의 법률상 손해배상책임이 없다는 것이 인정된 사고

▶ 용어풀이

(*1) 이 특별약관에서 '자율주행모드'라 함은 운전자 또는 승객의 조작 없이 자율주행자동차 스스로 운행 중인 상태를 말하며, 자율주행모드에서는 운전석에 탑승 중인 사람을 운전자 및 운전 중인 것으로 봅니다.

(*2) 이 특별약관에서 '자율주행시스템'이라 함은 주변상황과 도로 정보 등을 스스로 인지하고 판단하여 자동차를 운행할 수 있게 하는 장비, 소프트웨어 등 이와 관련한 일체의 장치를 말합니다.

(*3) 이 특별약관에서 '자율주행협력시스템'이라 함은 도로교통법 제2조에서 규정하는 신호기, 안전표지 및 국가통합교통체계효율화법 제2조에서 규정하는 지능형교통체계 등을 말합니다.

1. 자율주행차: 레벨4 책임법제

- 레벨4는 지정된 구역 내에서 운전자의 개입 없이 운행이 가능한 단계이며, 무인자율주행도 가능해짐
- 주요국들은 레벨4에 대해서도 기존 법제를 동일하게 적용하는 경향을 보이고 있음(예외: 영국)
- 기존 법제는 운전자책임이 아닌 운행자책임 및 보유자책임에 기반하고 있어 자율주행차 사고에도 적용이 가능함

〈영미법계와 대륙법계의 자동차사고 민사책임 체계〉

민사책임	영미법계	대륙법계
1차적 책임 (근거)	운전자 과실책임 (운전행위)	보유자 엄격책임 (운행지배, 운행이익)
자율주행차 사고	과실있는 운전자 부존재	자동차 보유자 책임 여전히 인정
	새로운 책임 주체 필요	기존 체계 적용 가능

〈영국 자율주행차 사고 책임주체 논의〉

AEV Act(2018)	- 자율주행차 사고시 “보험사” 책임 - 보험 미가입시 “소유자” 책임
ASDE (Authorized Self Driving Entity)	- ADS 승인 신청 및 안전성 책임 주체 - 완성차 업체, 시스템 개발자 등
NUIC Operator (Non User In Charge Services)	- 무인자율주행차 이동 서비스 - 모빌리티 서비스 제공자

1. 자율주행차: 무인자율주행차

- 독일과 일본은 무인자율주행차에 대해서도 기존 책임법제와 보험제도를 동일하게 적용하기로 함
- 도입 초기에는 무인자율주행차 소유 및 운행을 자동차 제작사 및 모빌리티 회사가 담당할 것으로 예상되고 있음
- 개인이 자율주행차 사고에 대해 책임을 부담할 가능성은 낮음

〈독일 무인자율주행차법* 주요 내용〉

운행허가 요건	무인운행: 지정 구역 내에서 인간의 개입 없이 운행 가능할 것 기술적 조건: 사고방지시스템(인간생명 최우선, 피해 최소화), 법규준수 능력, 위험최소상태전환
관련 당사자의 책임	보유자: 시스템 관리, 법규 준수, 사고 시 1차적 배상책임 부담, 보험가입 의무 기술감독관: 유사시 운전 개입하여 탑승자 및 다른 교통참여자들의 안전 확보, 보유자가 수행 제작사: 시스템 안전성 및 보안, 교육, 프라이버시 관련 의무 자율차 제작사, 모빌리티 회사
정보기록장치 데이터	데이터 관리 주체: 보유자 13가지 필수 데이터 저장 의무 및 한계 상황 발생 시 데이터 제공 의무 부과

*참고: 무인자율주행차법(Gesetz zum autonomen Fahren)은 무인자율주행차에 관한 개정 도로교통법(StVG) 및 개정 자동차의무보험법(PfIVG)을 총칭하는 용어이며, 별도의 법령은 아님

1. 자율주행차: 주요국 동향 요약

	일반 자동차 사고		레벨3 자율차 사고		레벨4 자율차 사고	
	1차적 책임	보험가입의무	1차적 책임	보험가입의무	1차적 책임	보험가입의무
독일	도로교통법: 보유자책임	자동차의무보험법: 보유자	도로교통법: 보유자책임	자동차의무보험법: 보유자	도로교통법: 보유자책임	자동차의무보험법: 보유자
일본	자배법: 운행공용자책임	자배법: 보유자	자배법: 운행공용자책임	자배법: 보유자	자배법: 운행공용자책임	자배법: 보유자
영국	불법행위법: 운전자책임	도로교통법: 사용자(user)	AEV Act: 보험회사	법률위원회 검토: user-in-charge	AEV Act: 보험회사	법률위원회 검토: NUIC Operator *무인자율주행차의 경우
미국	주별로 상이: 영국식/독일식	주별로 상이 (통상 보유자)	주별로 상이 (잠정적 현행 유지)	주별로 상이 (잠정적 현행 유지)	주별로 상이 (현행 유지 유력)	주별로 상이 (현행 유지 유력)

〈자료: 황현아·손민숙(2023. 4.), “자율주행차사고 책임법제 및 보험제도: 레벨4 주요국 제도 비교를 중심으로”〉

2. 전기차: 쟁점과 과제

쟁점

전기차 사고(대물·자차) 발생 시 어떤 기준에 따라 보상할 것인가?

- 현행 자동차보험은 내연기관차를 중심으로 보상기준이 마련되어 있음

과제

전기차에 적합한 보상제도 마련

- 전기차 보급의 확대*, 폐배터리 산업의 성장, 배터리 구독서비스 출시 등 변화에 대응 필요
- 장기적으로 자동차보험의 보상 기준을 전기차 중심으로 재편하는 방안의 검토가 요구됨

*2022년 말 자동차등록대수 2,550만대, 전년 대비 친환경차 37.2% 증가(누적 159만대, 전체자동차 중 6.2%), 전기차는 68.4% 증가(누적 39만대)

현안

배터리 및 대차료 관련 이슈 대응

- 배터리 손상 시 보상 특약 마련, 전기차 사고 시 대차료 보상 기준 정비 등
- 배터리 구독서비스 도입시 보상기준 명확화, 전기차 제작사의 폐배터리 반납정책 타당성 검토

2. 전기차: 배터리 보상

- 전기차 배터리 손상 시 신품가액을 보상해야 하는지가 문제됨*

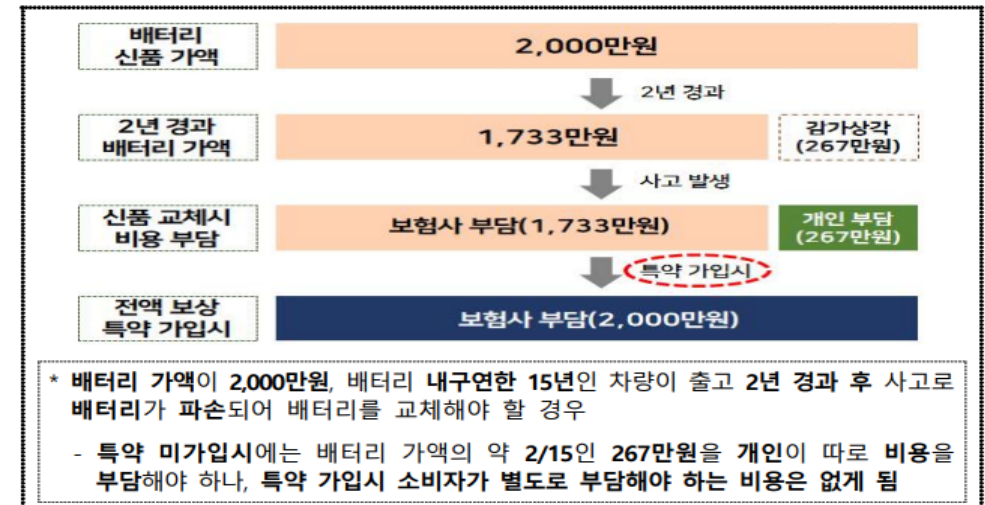
*엔진 손상 시에는 감가상각을 고려하는데, 배터리는 파손 시 부분 수리가 곤란하여 교체 해야 운행이 가능한 경우가 대부분이어서, 감가상각을 고려하는 것이 타당한지가 문제됨

- 2021년 자동차보험약관을 개정하여, 배터리도 엔진과 동일하게 감가상각 해당 금액을 공제하도록 함
→ 교체비용과의 차액은 ‘배터리 신품가액 보상특약’을 통해 보상되도록 함

〈변경 전후 약관 내용 비교(예시)〉

기존 개별약관	개선 약관(예시)
제24조(지급보험금의 계산) ①「자기차량손해」의 지급보험금은 다음과 같이 계산하며....(후략) 지급 보험금 = 피보험 자동차에 생긴 손해액 + 비 용 - 보험증권에 기재된 자기부담금 1. 위 ‘피보험자동차에 생긴 손해액은 다음과 같이 결정합니다. 가~다. (생략) 라. 피보험자동차를 고칠 때에 부득이 새 부분품을 쓴 경우에는, 그 부분품의 값과 그 부착 비용을 합한 금액. 다만, 엔진, 미션 등 중요한 부분을 새 부분품으로 교체한 경우 그 교체된 기존 부분품의 감가상각에 해당하는 금액을 공제합니다.	제24조(지급보험금의 계산) ①「자기차량손해」의 지급보험금은 다음과 같이 계산하며....(후략) 지급 보험금 = 피보험 자동차에 생긴 손해액 + 비 용 - 보험증권에 기재된 자기부담금 1. 위 ‘피보험자동차에 생긴 손해액은 다음과 같이 결정합니다. 가~다. (생략) 라. 피보험자동차를 고칠 때에 부득이 새 부분품을 쓴 경우에는, 그 부분품의 값과 그 부착 비용을 합한 금액. 다만, 엔진, 미션, 전기차의 모터, 구동용 배터리 등 중요한 부분을 새 부분품으로 교체한 경우 그 교체된 기존 부분품의 감가상각에 해당하는 금액을 공제합니다.

〈전기차 배터리 전액 보상 특약 가입 효과(예시)〉



〈자료: 금융감독원(2021. 7. 29.), “전기차 배터리에 대한 보장을 강화하여 소비자의 선택권을 확대하고 전기차 활성화를 촉진해 나가겠습니다”〉

2. 전기차: 대차료

- 전기차 수리 시 대차료를 전기차 기준으로 보상해야 하는지가 문제됨*

* 현행 자동차보험약관은 배기량과 연식이 동일한 동급차량 중 최저요금의 대여자동차를 빌리는데 소요되는 통상의 요금을 대차료로 보상하고 있음. 전기차의 경우 배기량이 없어, 모터 출력 등을 감안하여 220kw 이상 배터리 장착 차량에 대해 내연기관 대형차량 수준의 대차료를 지급하도록 하였으나(2020년), 초대형 기준 대차료 기준이 미비하였음

- 2022년 친환경차 대차료 지급기준을 개선하여, 실제 성능을 고려*하여 대차료를 산정할 수 있도록 함

*고출력 전기차(390kw이상)의 경우, 내연기관 초대형차량 기준으로 대차료를 산정하는 것으로 제도 개선

- 향후 전기차 대차료 보상 시 전기차 대차 비용을 보상할 것인지에 대한 검토 필요

〈초대형 기준 대차료 산정 개선 안〉

종전		개선(안)	
전기차	내연기관 차량	전기차	내연기관 차량
모델3(AWD), 모델S, I-PACE	그랜저 2.2, K7 2.2	모델3(AWD), I-PACE	그랜저 2.2, K7 2.2
		<u>모델 S, X, 포르쉐 타이칸, BMW i4 M, 아우디 e-트론GT</u>	<u>G80 3.3, K9 3.3</u>

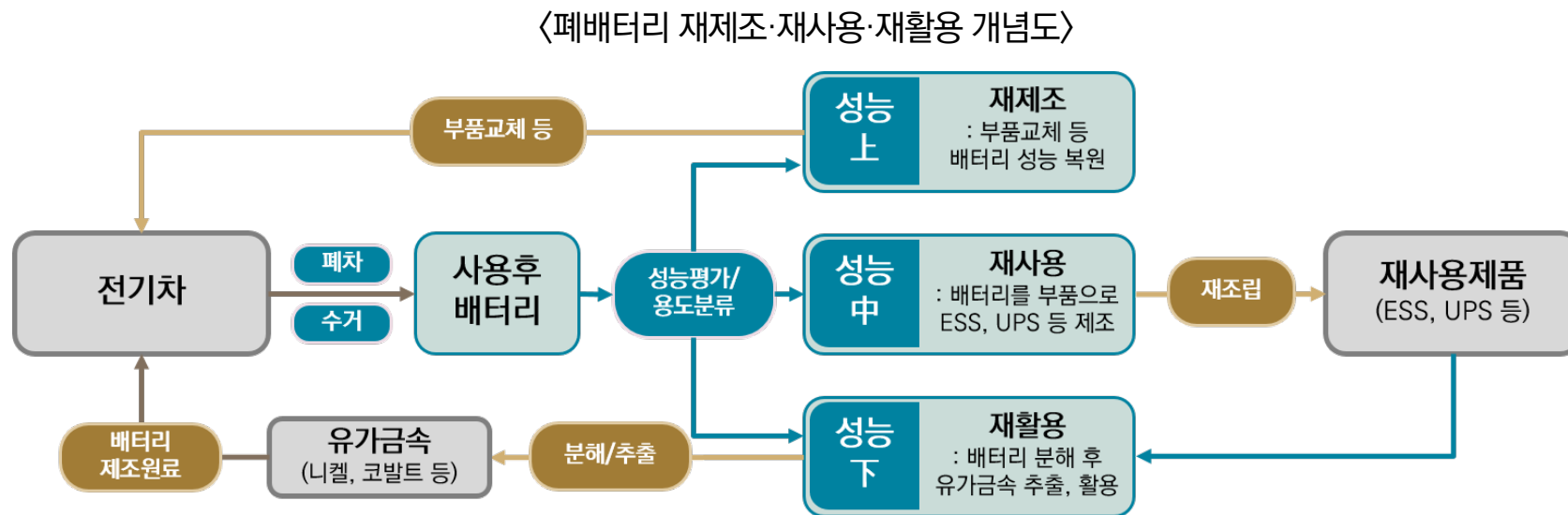
〈자료: 금융감독원(2022. 9. 30.), “현행 내연기관 중심의 자동차보험 대차료 지급기준을 친환경차 보급 확대 등 환경변화에 맞게 개선합니다.”〉

2. 전기차: 폐배터리 반납정책

- 보험회사의 폐배터리에 대한 잔존물 대위권과 전기차 제작사의 배터리 반납정책이 충돌할 수 있음*

* 보험회사가 배터리 교체비용을 전액 보상하는 경우 잔존물 대위에 따라 폐배터리에 대한 소유권은 보험회사에 귀속되는데, 전기차 제작사가 폐배터리 반납정책을 실시하고 폐배터리 미반납 시 부담금을 부과하거나 신품 배터리 공급 가격을 높게 책정할 경우 보험회사의 잔존물 대위권과 충돌할 수 있음

- 전기차 확산 및 폐배터리 시장 확대에 대비하여 폐배터리에 대한 권리관계를 명확히 할 필요가 있음



〈자료: 경제규제혁신TF(2022. 9. 5), “규제개선·지원을 통한 순환경제 활성화 방안-플라스틱 열분해 및 사용 후 배터리 산업을 중심으로”〉

2. 전기차: 배터리 구독서비스

- 배터리 구독서비스 도입 시* 전기차 소유권과 배터리 소유권이 분리되어 보상 관련 쟁점이 발생

* 국토부는 배터리구독서비스 도입을 위해 배터리 소유자와 자동차 소유자가 달라질 경우 그 사실을 자동차등록원부에 기재할 수 있도록 하는 자동차등록령 개정안을 입법예고함

- 배터리 구독서비스 도입 시 예상되는 쟁점을 점검하고, 향후 구독서비스 확대*에 대비할 필요가 있음

* 배터리 외에 자율주행시스템 등도 구독서비스 방식으로 제공될 수 있을 것으로 예상됨

〈배터리 구독서비스 도입 시 쟁점(예시)〉

대물배상 담보 관련 쟁점

X차량(비전기차, 소유자 A)이 Y차량(전기차, 차량 소유자 B, 배터리 소유자 C社)을 충돌하여 배터리 및 기타부품이 손상된 결과 X의 보험회사가 Y의 보험회사에 대해 대물배상 실시하는 경우를 가정해 볼 때, 다음과 같은 점이 문제 될 수 있음

- X의 보험회사는, (i) 배터리 수리비 내지 신품가액은 배터리 리스회사인 C社에게, 기타 부품 수리비는 자동차 소유자 B에게 나누어 보상해야 하는지, (ii) 아니면 자동차 소유자 B에게 일괄하여 보상하면 되고 B가 C社와 정산해야 하는지
- A와 B의 쌍방과실로 사고가 발생한 경우, 배터리 회사인 C社에 대한 보상금 산정 시 B의 과실비율을 고려하여야 하는지
- 배터리 보상금 산정 시 B와 C社 사이의 배터리 리스계약 내용을 고려해야 하는지

자차 담보 관련 쟁점

Y차량(전기차, 차량 소유자 B, 배터리 소유자 C社)에 대해 자차보험에 가입하려는 경우 다음과 같은 점이 문제 될 수 있을 것임

- B가 배터리를 포함한 자동차 전체에 대해 자차보험에 가입할 수 있는지, 이 경우 피보험자 범위에 C社도 포함되어야 하는지
- C社가 자사 소유 배터리에 대해서 일괄하여 별도로 보험에 가입할 수 있는지, 이 경우 해당 보험은 '배터리보험'인지 '자동차보험'인지

〈자료: 황현아·손민숙(2022. 10. 24), "전기차 보험의 쟁점과 과제", KIRI보험법리뷰〉

3. 퍼스널모빌리티: 쟁점과 과제

쟁점

퍼스널모빌리티는 자동차에 가까운가? 자전거에 가까운가?

- 육상이동수단은 자동차 해당 여부에 따라 안전기준, 운행기준, 보상기준에 큰 차이가 있음
- 퍼스널모빌리티는 자동차와 자전거의 중간 영역에 해당하여 어떤 규제가 적합한지 문제됨

과제

퍼스널모빌리티 관련 규제 정비

- 민사책임 및 보험의 관점에서 퍼스널모빌리티에 적합한 규율 방안 마련 필요
- 퍼스널모빌리티 이용자 및 다른 교통 참여자들 보호 방안 모색 필요

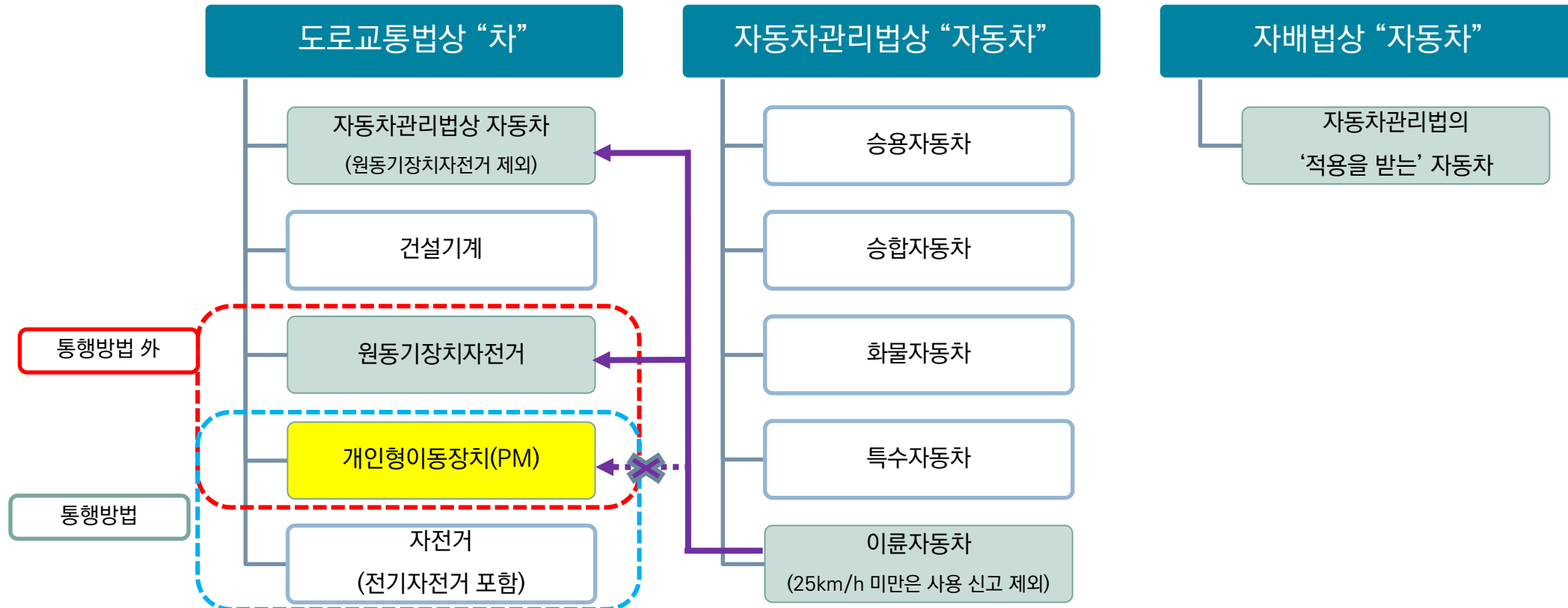
현안

피해자 구제 및 보유자 보호 기능을 갖춘 전용 보험 마련 필요

- 퍼스널모빌리티 관련 특별법상 보험가입의무 도입 여부 및 적용 범위

3. 퍼스널모빌리티: 자동차 해당 여부

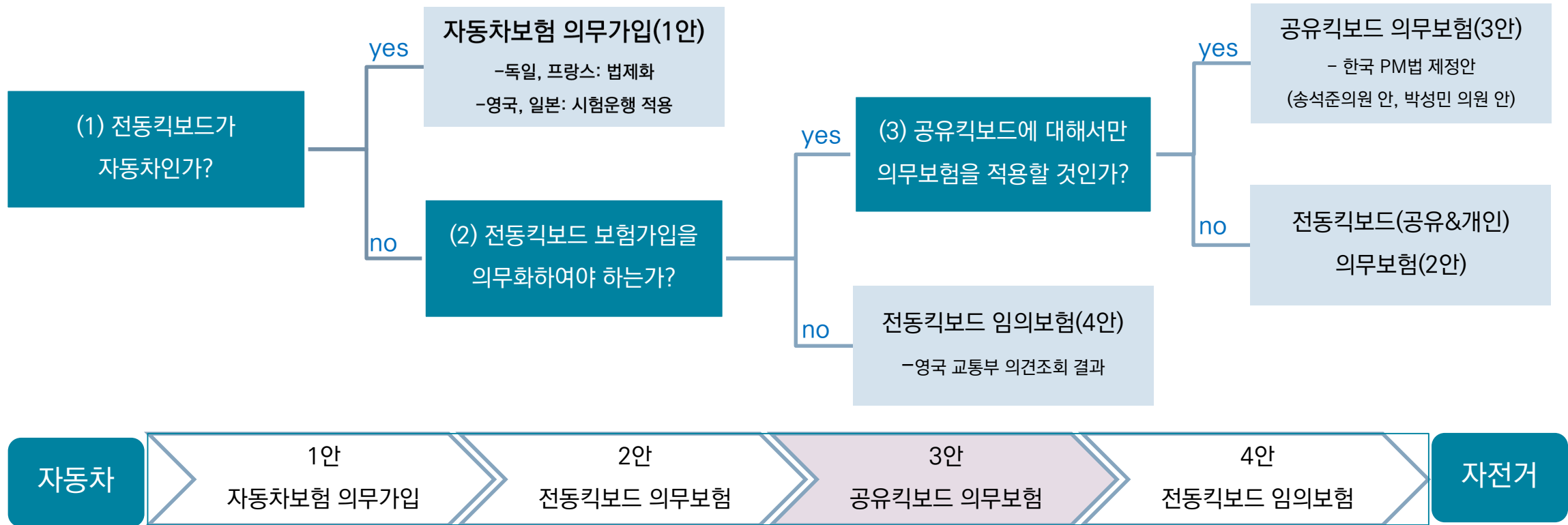
- 개인형이동장치(전동킥보드)는 현행법상 “자동차”에 해당하지 않고, 자동차보험 가입 대상도 아님



〈자료: 황현아(2020. 12. 14), “주요국 전동킥보드 보험제도 동향 및 시사점”, KIRI보험법리뷰〉

3. 퍼스널모빌리티: 보험가입 의무화

- 전동킥보드에 대한 별도의 의무보험 도입 방안이 논의되고 있음



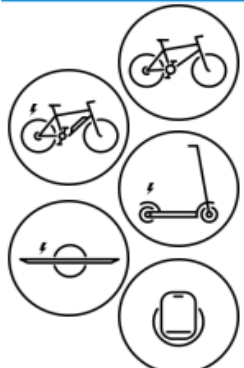
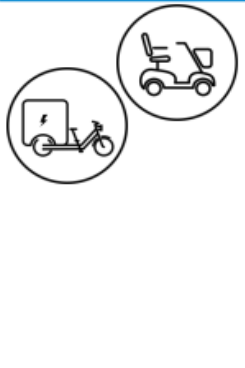
3. 퍼스널모빌리티: 유형별 대응 방안

- PM은 중량, 속도, 동력, 통행방법에 따라 형태가 다양할 수 있어, 유형별로 달리 취급*하는 것이 적합할 수 있음

*OECD 국제교통포럼 보고서 “Safe Mobility”는 속도·중량 기준으로 PM을 4개 유형으로 구분하고 있음

- 향후 국제적 입법 동향 등을 고려하여, 구체적 타당성 있는 제도를 마련할 필요가 있음

〈퍼스널모빌리티 유형〉

Type A	Type B	Type C	Type D
unpowered or powered up to 25 km/h (16 mph)		powered with top speed between 25-45 km/h (16-28 mph)	
<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)	<35 kg (77 lb)	35 – 350 kg (77 – 770 lb)
			

우리나라 도로교통법상

개인형 이동장치*는

Type A에 해당

*(30kg미만, 25km/h 이하)

IV

결어

모빌리티시대 자동차보험의 과제

- 자동차보험의 발전 과정에서 보듯이, 새로운 이동수단의 발전 단계*에 따라 보험 이슈도 달라짐

* 자율주행차는 도입기에 접어들고 있고, PM은 도입기에서 확산기로 넘어가는 단계임. 전기차는 기존 분류체계상 자동차로 분류되므로, 자동차 발전단계에 따라 구분함

- 단계별 이슈에 대한 선제적 대응을 통해 자동차보험의 역할을 모빌리티 전반으로 확대해 나갈 필요가 있음

자율차

PM

전기차

시기	도입기	확산기	대중화기
자율차 전기차 PM 보유자	소수 부유층 및 기업	중산층으로 확대	국민 대다수가 보유
장치에 대한 인식	위험하고 특수한 물건	일상적 도구	생활 필수품
사고에 대한 인식	이례적 사건	일상적 사건	누구나 가해자가 될 수 있음
주요 이슈	책임법제 명확화	보험시스템 구축	보험료 합리화

감사합니다.