

CEO Report

자동차보험의 역할과 과제

: 자동차보험의 과거, 현재, 그리고 미래

황현아·손민숙



CEO Report

CEO Report는 보험산업과 관련된 현안과제를 집중 분석하여 보험회사 최고경영자의 의사결정에 도움을 드리고자 작성되었습니다.

자동차보험은 전통적으로 자동차사고 피해자를 구제하고 자동차 보유자를 민·형사상 책임으로부터 보호하며 사회안전망으로서의 기능을 수행해왔음. 자동차보험의 안정적·지속적인 보상 시스템은 자동차산업의 발전 및 이를 통한 국민의 교통편의성 제고에도 기여하여 왔음. 이러한 자동차보험의 전통적 역할은 현재도 여전히 자동차보험의 핵심적 기능을 차지하고 있음. 과거에는 보상 대상 및 범위의 포괄적 확대가 주된 과제였으나 최근에는 보상 공백 발굴 및 해소를 중심으로 논의가 이루어지고 있으며, 이와 관련하여 고속도로 낙하물 사고 보상 방안 및 키폴사고 보상 방안 등이 검토되고 있음

한편, 자동차 대중화기 이후에는 자동차가 생필품이 되고 보험 가입도 의무화됨에 따라 자동차 보험료가 가계에 미치는 영향이 매우 커졌고, 그 결과 피해자 구제 못지않게 보험 가입자인 자동차 보유자의 보험료 부담을 합리적인 수준으로 관리하는 것이 중요해짐. 자동차보험 가입자의 부담을 지나치게 가중하지 않으면서 피해자에게 적절한 보상을 제공하기 위해서는 불필요한 보험금 누수를 방지하고 보험금 지출을 합리적으로 통제할 필요성이 있음. 이와 관련하여 보험 사기 방지, 경상환자 보상제도 개선, 자보수가 심사제도 개선 등이 요구되고 있음

끝으로, 자동차보험도 변화하는 환경에 대응할 필요가 있음. 기존의 자동차보험제도는 전통적 의미의 자동차를 개인이 소유하며 운행하는 것을 전제로 설계되고 운영되어 왔음. 그러나 최근 자율주행차, 개인형 이동수단(PM), 도심 항공 이동수단(UAM)과 같이 전통적 자동차 개념에 포함되지는 않지만 기존의 자동차를 대체하는 새로운 이동수단이 등장하고 있음. 모빌리티 플랫폼 및 통합교통시스템(MaaS)의 등장으로 이동수단 운영체계도 기존의 소유 중심에서 공유 및 서비스 중심으로 변화할 것으로 예상됨. 이러한 변화는 자동차보험과 무관하지 않고, 오히려 자동차보험이 담당해야 할 영역이 자동차에서 모빌리티 산업 전반으로 확대되는 것이라고 볼 수 있음

자율주행차, PM, UAM 등 새로운 이동수단은 지금 우리에게 새롭고 두려운 존재이지만, 자동차와 같이 도입기-확산기-대중화기를 거쳐 일반적인 교통수단으로 자리 잡게 될 것임. 자동차보험의 원리를 활용하여 새로운 이동수단으로 인한 사고 위험을 관리하고 피해자 구제 및 보유자 보호 방안을 마련한다면 모빌리티 산업 발전은 물론 궁극적으로 국민의 이동 및 생활 편의성 증대에 기여할 수 있을 것임

I

자동차보험의 의의 및 변천사

1. 자동차보험의 의의

- 자동차보험은 자동차사고 발생 시 가해자를 대신하여 피해자의 인적·물적 피해를 배상하고 자동차 보유자 및 운전자가 입은 손해를 보상하는 보험임
 - **(자동차보험 담보)** 자동차보험의 담보는 크게 피해자를 위한 배상책임보험과 보유자 및 운전자 본인을 위한 손해보험으로 구성되며, 배상책임보험은 일정 한도에서 의무보험으로 운영되고 있음
- 자동차보험은 자동차의 도입 이래 사회안전망으로서의 역할을 수행하며 자동차산업 발전 및 국민 편의성 제고에 기여하여 왔음
 - **(사회안전망)** 자동차보험은 자동차사고 피해자 구제 및 자동차 보유자의 생활 안정 기능을 담당하며 사회안전망 역할을 수행해왔음
 - **(산업 발전 및 편의성 제고)** 자동차보험을 통한 안정적·지속적인 사고 보상 시스템은 자동차산업의 발전 및 이를 통한 국민 교통 및 생활 편의성 제고에도 기여하여 왔음

2. 자동차보험의 변천사

- 자동차 도입기, 확산기, 대중화기를 거치며 자동차보험에 요구되는 역할과 과제도 변화해왔음
- 자동차 도입기인 19세기 후반에는 소수의 자동차 보유자가 대다수의 보행자에게 사고 위험을 야기하는 것으로 여겨져 보유자의 책임이 강조되었음
 - **(자동차에 대한 인식)** 마차가 주된 교통수단이었던 19세기 후반, 자동차는 새로운 이동수단으로 기대와 두려움의 대상이었고 다른 교통 참여자들에게 위협적인 존재로 여겨졌음
 - **(사고 유형: 차대인 사고)** 이 시기에는 소수 부유층이 소유하는 개인용 승용차나 기업 소유의 화물차 및 승합차가 보행자에게 피해를 입히는 차대인(車對人) 사고가 주된 사고 유형이었음

- **(보유자 엄격책임 도입)** 이에 자동차에 대한 두려움을 해소하고 피해자를 적절히 보호하기 위해 20세기 초반 유럽 주요국들은 입법 및 판례를 통해 자동차 보유자에게 엄격책임¹⁾을 부과하기 시작하였음
 - 독일은 1909년 자동차법²⁾을 제정하여 자동차 보유자의 엄격책임을 명문으로 인정하였고, 프랑스는 1930년 판례³⁾를 통해 자동차 보유자가 엄격책임을 부담한다고 판단하였음
 - 영국은 자동차 보유자의 엄격책임을 명문으로 도입하지는 않았으나 대위책임⁴⁾ 법리를 통해 자동차 소유자에게 보다 강화된 책임을 부과함

○ 20세기 초반부터 자동차 보급이 확대되면서 사고도 크게 증가하여 의무보험 도입 필요성이 커졌음

- **(자동차사고의 일상화)** 20세기 초반 이후 자동차 대량 생산 및 보급이 이루어지며 자동차사고는 더 이상 이례적인 사건이 아닌 일상의 문제가 되었고, 자동차사고 피해자 구제는 개인적 차원의 문제가 아닌 공동체의 과제라는 인식이 형성되었음⁵⁾
- **(배상자력 확보 필요성)** 이 시기에 자동차 보유자가 소수 부유층 및 기업에서 일반 대중으로 확대되면서 사고 발생 시 보유자의 배상자력이 부족한 경우가 발생하게 되자 배상자력 확보 방안으로 자동차 의무보험제도 및 보장기금제도 도입 필요성이 제기됨
- **(의무보험제도 도입)** 20세기 중반 유럽을 중심으로 의무보험제도 및 보장기금제도가 도입되기 시작함
 - 영국은 1930년 도로교통법, 독일은 1939년 자동차의무보험법, 프랑스는 1958년 보험법 개정을 통해 자동차 의무보험제도를 도입함
 - 우리나라는 1963년 자배법 제정 시 유럽 및 일본의 제도를 참고하여 엄격책임인 운전자책임과 대인 사고에 대한 의무보험제도를 함께 도입함

1) '엄격책임'이란 영미법계의 'strict liability' 및 이와 유사한 책임을 통칭하는 의미로 사용됨. 불법행위에 관한 일반법인 민법은 '과실책임' 원칙에 따라 가해자의 고의·과실이 입증되는 경우에 손해배상책임을 인정함. 반면 '엄격책임'이란 가해자에게 과실책임보다 엄격한 책임을 부과하는 것으로서, 가해자의 고의·과실이 입증되지 않더라도 일정한 요건이 충족되면 가해자가 책임을 부담하는 경우를 의미함. 무과실책임, 준무과실책임 등을 엄격책임으로 분류할 수 있으며, 우리나라의 자동차손해배상보장법(이하, "자배법"이라 함)상 운전자책임, 제조물책임법상 제조업자의 책임 등이 이에 해당함

2) 자동차법(Gesetz über Verkehr mit Kraftfahrzeugen)은 1952년 도로교통법(StVG: Straßenverkehrsgesetz)으로 대체되어 현재까지 유지되고 있음

3) 1930년 장되르(Jand'heur) 판결은 기존에 산재사고에 적용되던 엄격책임의 일종인 '물건 보관자의 책임'(현행 프랑스민법 제1242조)이 자동차사고에 대해서도 적용된다는 점을 명확히 함으로써 자동차 보유자가 엄격책임을 부담하는지 여부에 관한 기존의 논쟁을 정리하였음. 물건 보관자의 책임은 물건의 보관자는 그 물건으로 인해 손해가 발생한 경우 본인의 고의·과실에 관계없이 책임을 부담한다는 것으로 엄격책임의 일종임

4) 대위책임(vicarious liability)이란 불법행위자와 일정한 관계에 있는 자가 불법행위자를 대신하여 책임을 부담하는 것으로, 대리인의 행위에 대한 본인의 책임, 피용자의 행위에 대한 사용자의 책임이 이에 해당함. 자동차사고 발생 시 운전자와 자동차 소유자가 다른 경우 자동차 소유자가 운전자를 대신하여 책임을 부담하는 근거가 됨

5) Viney & Guègan-Lécuyer(2010), "The development of traffic liability in France", *Development of Traffic Liability*, Cambridge Press, p. 61

○ 자동차 대중화기인 20세기 중반 이후에는 차대차(車對車) 사고가 주된 사고 유형이 되고 누구나 자동차 사고의 가해자도 피해자도 될 수 있는 상황이 됨에 따라 보유자 보호 필요성이 높아졌음

- **(사고 유형: 차대차 사고)** 자동차 대중화기에 접어들며 자동차 이용이 크게 증가하고 특히 도로 환경이 개선되어 보행자와 차도가 구분됨에 따라 차대인 사고는 감소하고 차대차 사고가 주된 사고 유형이 됨
- **(가해자-피해자)** 자동차사고의 가해자-피해자도 '상대적으로 부유한 자동차 이용자(motorist)가 상대적으로 가난한 보행자에게 피해를 입히는 형태'에서 '다양한 계층으로 구성된 자동차 이용자가 다양한 계층으로 구성된 다른 자동차 이용자에게 피해를 입히는 형태'로 변화하였음⁶⁾
- **(보유자 보호 필요성)** 이러한 변화로 인해 일상적으로 자동차를 이용하는 보유자 및 운전자가 뜻하지 않게 불법행위자가 될 가능성에 노출되는 상황이 초래되었고⁷⁾ 이에 자동차 보유자를 민·형사상 책임으로부터 보호할 필요성이 커짐
 - 이 무렵 자동차보험의 피해자 보호 기능뿐 아니라 보유자 자신을 보호하는 기능이 강조되기 시작함
- **(보험가입 특례)** 우리나라는 종합보험 가입 확대를 통한 피해자 보호 및 자동차 보유자 보호 필요성을 고려하여 교통사고처리특례법에 보험가입 시 형사처벌 특례를 도입함
 - 교통사고처리특례법은 피해자의 치료비 전액 및 치료비 외 손해액 중 상당 부분을 보상하는 보험에 가입한 경우에는 12대 중과실에 해당하지 않는 한 형사처벌을 면제하고 있음⁸⁾

⁶⁾ Bagshaw(2010), "Development of traffic liability in England and Wales", *Development of Traffic Liability*, Cambridge Press, p. 37

⁷⁾ Bagshaw(2010), p. 37

⁸⁾ 교통사고처리특례법 제4조

II

자동차보험의 역할

1. 전통적 역할: 피해자 구제 및 보유자 보호

- 자동차보험은 전통적으로 자동차사고 피해자 구제 및 보유자의 생활 안정 기능을 수행해왔음
 - **(피해자 구제)** 자동차보험의 핵심 담보인 배상책임(대인·대물)은 자동차사고 피해자의 인적·물적 손해를 배상하는 것을 주된 목적으로 함
 - 배상책임보험의 담보 항목 중 대인배상 I 과 대물배상(2천만 원 이하)은 자배법에 의해 가입이 강제되는 의무보험이며, 대인배상 II와 대물배상(2천만 원 초과)은 임의보험임
 - **(보유자 보호)** 자동차보험은 피보험자인 자동차 보유자가 피해자에게 부담하는 손해배상책임을 인수하고 피보험자 본인이 입은 인적·물적 손해를 보상함으로써 자동차 보유자를 보호함
 - 배상책임보험은 자동차사고 피해자 보호 기능을 수행함과 동시에 피해자에 대한 손해배상책임으로 인해 자동차 보유자가 경제적 파탄에 빠지는 것을 방지함으로써 보유자를 보호하는 기능도 수행함
 - 자동차보험 담보 중 배상책임 이외의 담보(자기신체사고, 무보험차상해, 자기차량손해)는 자동차사고로 피보험자 자신이 입은 손해를 보상함으로써 피보험자를 보호함

〈표 1〉 자동차보험의 담보 구성

구분	기능	담보	가입의무	보장한도
배상책임 보험	피해자 구제 보유자 보호	대인배상 I	○	사망 및 후유장애 1억 5천만 원, 상해 3천만 원
		대인배상 II		약정금액(무제한 약정 가능)
		대물배상(의무)	○	2천만 원
		대물배상(임의)		약정금액(10억 원까지 선택 가능)
손해보험	보유자·운전자의 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

주: 의무보험의 보장항목 및 보장한도는 자배법 및 시행령에서, 임의보험의 보장항목 및 보장한도는 자동차보험약관에서 정하며, 보장 한도 범위 내에서 실제 발생한 손해액을 보상함

- 1963년 자배법 도입 이래 의무보험의 보상 대상 및 보상 범위는 지속적으로 확대되어 왔음
 - **(보상 범위 확대)** 제도 도입 당시에 의무보험 보상한도는 사망 10만 원, 상해 최대 7만 원이었으나 이후 지속적으로 보상한도를 상향하여 현재 사망 1억 5천만 원, 상해 최대 3천만 원까지 상향되었음
 - **(보상 대상 및 의무보험 대상 확대)** 1980년부터는 후유장애가 보상 대상에 포함되었고, 2003년부터는 대물배상도 일정 한도 내에서 의무화하였음

〈표 2〉 자배법상 보상 대상 및 보상 범위 확대

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

주: 상해 및 후유장애에 대한 보험금액 한도는 1급 기준 금액임

자료: 황현아·손민숙(2020), 『주요국의 자동차보험제도-배상책임법제 및 의무보험을 중심으로』, 보험연구원, p. 9

- 자동차보험은 자동차의 발전과 더불어 변화해왔으나 그 핵심적 기능은 언제나 피해자 구제 및 보유자 보호, 즉 전통적 역할의 충실한 수행이었으며, 이는 향후에도 동일할 것임
 - **(자동차보험의 존재 이유)** 피해자 및 보유자 보호는 자동차보험의 존재의 이유라고 볼 수 있으며, 향후에도 이러한 역할의 중요성에는 변화가 없을 것임
 - **(전통적 역할 수행방식의 변화)** 다만 과거처럼 보상 대상이나 보상 범위 자체를 포괄적으로 확대하는 것 보다는, 보장 사각지대를 발굴하여 해소하고 새로운 위험에 대응하는 방식으로 역할을 수행하게 될 것으로 예상됨

2. 현대적 역할: 보험료 부담 적정화 및 보험금 지출 합리화

- 자동차보험의 공공성 및 비영리성, 보험료 인상의 현실적 제약 등을 고려할 때, 보험가입자의 부담을 가중하지 않으면서 피해자에게 적절한 보상을 제공하기 위해서는 보험금 지출 합리화가 요구됨
 - **(공공성)** 자동차보험 운영주체는 민간 보험회사이나 핵심 담보인 배상책임보험이 의무보험으로서 공적

기능을 수행함에 따라 자동차보험도 건강보험, 산재보험 등 사회보험에 준하는 공공성을 띠게 됨
 - 자동차보험, 특히 의무보험의 보험료는 보험가입자에게는 준조세로 여겨지고 가계에 미치는 영향도 매우 커 보험료 인상에 제약요인이 됨

- **(비영리성)** 보험업법은 자동차보험에 대해 다른 보험상품의 요율 산출 기준보다 더욱 엄격한 기준을 적용하여, 보험금 및 급부와 비교하여 공정하고 합리적인 수준일 것을 요구하고 있음⁹⁾
 - 의무보험의 비영리성을 명문으로 인정하고 있는 일본¹⁰⁾과 달리 우리나라는 비영리주의를 명문으로 정하고 있지는 않음
 - 다만, 보험업법상 자동차보험의 요율산출 원칙 및 자동차보험의 손해율 현황을 고려하면 적어도 의무보험은 사실상 비영리주의로 운영되고 있다고 볼 수 있음
- **(적자 누적)** 자동차보험의 영업적자는 2011~2020년 최근 10년간 누적 7조 8백억 원에 이르며, 특히 2014~2015년에는 매해 적자 규모가 약 1조 원 이상을 기록하여 손실이 확대되었고, 2019년에는 그 규모가 약 1조 6천억 원으로 급증하였음¹¹⁾
 - 2020년 코로나19에 따른 사고율 감소의 영향으로 손실이 축소되어 영업손익이 약 △3,800억 원을 기록하였으나 일시적 현상인 것으로 보임
- **(보험금 지출 합리화 필요)** 시장원리에 따라 보험료를 수시로 인상할 수 없는 상황에서, 보험가입자의 부담을 지나치게 가중하지 않으면서 피해자에게 적절한 보상을 제공하기 위해서는 보험금 지출을 합리적으로 통제할 필요가 있음

○ 보험금 지출을 합리적으로 통제하기 위해 보험사기 방지 및 경미사고 보상제도 개선 등의 노력이 지속되어 왔으나, 자동차보험의 적자를 해소하는 데는 한계가 있어 추가적인 대책이 요구됨

- **(보험사기 방지)** 전체 보험사기 중 자동차보험이 차지하는 비중이 40%에 이르고 있어, 보험사기 예방 및 적발을 통한 자동차보험금 누수 방지가 필요함
 - 자동차보험 관련 보험사기 예방 및 방지를 위한 노력에도 불구하고 보험사기 규모는 감소되지 않고 있음
 - 2020년 상반기 적발된 보험사기 중 자동차보험 관련 보험사기의 비중은 적발 금액 기준 41.8% (1,890억 원), 적발 인원 기준 58.7%(27,855명)이며, 이러한 비중은 2018년 및 2019년과 유사한 수준임¹²⁾

9) 보험업법은 일반적 보험요율 산출 시 '보험요율이 보험금과 그 밖의 급부에 비하여 지나치게 높지 않을 것'을 요구하나, 자동차보험의 보험요율에 대해서는 '보험금과 그 밖의 급부와 비교할 때 공정하고 합리적인 수준일 것'을 요구하고 있음(보험업법 제129조)

10) 일본 자배법은 "책임보험의 보험요율 및 책임공제의 공제부금은 능률적인 경영하에 적절한 원가를 보상하는 범위 내에서 가능한 낮은 것이어야 한다"는 규정을 통해 비영리주의를 명문으로 정하고 있음(일본 자배법 제25조)

11) 금융감독원(2021. 3. 31), "2020년 자동차보험 사업실적 및 시사점"

12) 금융감독원(2020. 12. 23), "2020년 상반기 보험사기 적발금액(4,526억원), 전년 동기 대비 9.5% 증가"

- **(경미사고 보상제도)** 경미사고 대물배상에 대해서는 두 차례 제도 개선이 추진되어 보험금 누수 감소 및 보험료 인하 효과를 거둔 바 있음
 - 2016년 경미사고 대물배상 보상제도 개선¹³⁾으로 범퍼 교환율이 10.5% 감소하고 보험금 누수액도 395억 원 감소하여, 보험료 0.4% 인하 효과가 발생하였음
 - 2019년 복원수리 대상 경미사고 범위를 확대하는 2차 제도 개선이 이루어졌으며, 보험금 누수 감소 효과가 기대되고 있음
 - 다만, 경미사고 대물배상 관련 제도 개선만으로는 보험금 누수 방지에 한계가 있다는 지적이 있어 최근 경미사고 대인배상 관련 제도 개선 방안이 논의되고 있음

○ 보험료 부담 적정화 및 보험금 지출 합리화는 자동차보험의 지속가능성 확보를 위한 당면 과제임

- **(자동차보험의 지속가능성)** 자동차보험이 공공성을 유지하며 사회안전망으로서의 기능을 수행하기 위해서는 자동차보험의 지속가능성이 전제되어야 함
 - 이를 위해 보험료 부담 적정화 및 그 전제가 되는 보험금 지출 합리화는 시급히 해결되어야 할 과제임

3. 모빌리티 시대의 역할: 새로운 이동수단 및 운영체계에 대한 대응

○ 자율주행차, 드론택시, 전동킥보드 등 전통적인 자동차 개념에 포함되지 않는 새로운 이동수단이 등장하고 있으며 자동차 활용 형태도 소유 중심에서 공유 및 서비스 중심으로 변화할 것으로 예상됨

- **(모빌리티)** 새로운 이동수단 및 운영체계를 총칭하여 ‘모빌리티(mobility)’라 하며, 모빌리티 산업의 발전에 따라 자동차보험의 내용과 역할에도 변화가 요구되고 있음¹⁴⁾

○ 이러한 이동수단 및 운영체계의 변화에 보험산업도 적극적으로 대응해 나갈 필요가 있음

- **(모빌리티 시대의 전통적 역할)** 모빌리티 산업 발전에 따라 새롭게 발생하는 각종 위험으로부터 모빌리티 이용자 및 사고 피해자를 보호할 수 있는 방안이 요구됨
- **(모빌리티 시대의 현대적 역할)** 모빌리티 이용자들이 적절한 보험료를 부담하며 필요한 보험에 가입할 수 있도록 보험료 부과 및 보험금 지출의 합리성을 도모할 필요가 있음
- **(모빌리티 시대의 자동차보험)** 모빌리티라는 새로운 흐름에 대응하여 자동차보험에서 모빌리티보험으로의 전환을 도모함으로써 자동차보험의 역할과 기능을 확대해 나갈 수 있을 것임

13) 범퍼 경미 손상 시 교체 대신 복원수리만 인정하는 것으로 제도가 변경됨

14) 모빌리티는 이동수단을 총칭하는 개념으로, 개인형 이동수단을 의미하는 퍼스널 모빌리티(personal mobility), 소형 이동수단을 의미하는 마이크로 모빌리티(micro mobility), 첨단 기술과의 결합을 강조하는 스마트 모빌리티(smart mobility), 통합 이동수단 서비스를 의미하는 MaaS(Mobility as a Service) 등의 용어가 산업계에서 두루 사용되고 있음

〈표 3〉 자동차의 변화 및 자동차보험 역할

시기	도입기	확산기	대중화기	모빌리티시대
자동차 보유자	소수 부유층 및 기업	중산층으로 확대	국민 대다수가 보유	자동차→모빌리티
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	
자동차보험의 역할	← 전통적 역할: 피해자 보호 및 보유자 보호 →			
	← 현대적 역할: 보험료 부담 합리화 →			→ 모빌리티 보험제도 구축 →
주요 이슈	보유자 엄격책임 도입	의무보험제도 도입	낙하물사고, 카풀사고, 경상한자, 자보수가심사	자율차PMUAM보험 담보구성운영체계 개선

III

과제 I : 전통적 역할 관련

- 자동차보험의 전통적 역할인 피해자 구제 및 보유자 보호는 현재도 여전히 자동차보험의 핵심적 기능이며, 최근에는 보장 사각지대 해소를 위한 각종 현안 과제가 논의되고 있음
 - **(보장 사각지대 해소)** 과거에는 보상 대상 및 보상 범위를 포괄적으로 확대하는 것이 전통적인 역할의 주된 과제였다면, 최근에는 보장 사각지대를 발굴하여 해소하는 것이 핵심 과제임
 - **(현안 과제)** 이와 관련된 현안 과제로, ① 카풀사고 보상 방안,¹⁵⁾ ② 고속도로 낙하물 사고 보상 방안, ③ 대물사고에 대한 운전자책임 적용 방안이 논의되고 있음

1. 카풀사고 보상 방안

- 플랫폼 기반 유상 카풀 중 발생한 사고에 대해 개인용 자동차보험으로 보상이 가능한지 여부가 문제되었는데, 표준약관이 개정되어 출퇴근 카풀에 한하여 개인용 자동차보험으로 보상이 가능해짐
 - **(유상운송 면책)** 개인용 자동차보험 표준약관은 유상운송 면책조항을 두어 영업용이 아닌 개인용 승용차로 유상운송을 하던 중 발생한 사고는 보상하지 않고 있음
 - 2020년 6월 표준약관 개정 전 보험회사들은 일반적인 유상운송은 물론 플랫폼을 이용한 승차 공유도 면책 대상이라는 점을 명시하고 있었음¹⁶⁾
 - 면책 대상인 유상운송의 의미에 대해 대법원은 '단순히 운행과 관련하여 반복적으로 금원을 지급받았다는 것만으로는 부족하고, 그 운행의 형태가 당초 예정한 것과 달라져 위험이 보험자가 예상한 것 이상으로 커지는 정도에까지 이르러야 한다'고 판시하였으며, 단순히 운행 실비를 받은 것은 유상운송에 해당하지 않는다고 보았음¹⁷⁾

15) 카풀사고 보상 방안은 플랫폼 기반 승차 공유라는 운영체계 변화에 따라 발생한 새로운 위험으로 모빌리티 관련 과제에 해당한다고 볼 수 있으나, 사고 피해자에 대한 보장 공백이 발생할 경우 자동차보험의 전통적 역할인 피해자 보호 기능이 문제될 수 있고 최근 표준약관 개정에서 쟁점이 되기도 하여 전통적 역할 관련 과제로 분류하여 검토함

16) 표준약관 개정 전 A 손해보험사 개인용 자동차보험 약관 중 유상운송 면책조항에 대한 해설 부분을 보면, "자가용 차량과 승객을 중계하는 서비스를 제공하는 운송네트워크회사에 의해 고용되거나 공유된 자가용 차량으로 유상운송행위를 하다가 사고가 발생한 경우 보상이 되지 않을 수 있으므로 주의해야 합니다"라고 기재함으로써, 플랫폼 기반 카풀 서비스 제공 중 발생한 사고는 보상하지 않음을 명시하였음

17) 대법원 1999. 9. 3. 선고 99다10348판결, 대법원 1995. 5. 12. 선고 94다54726 판결 등

- **(출퇴근 카풀의 예외)** 2020년 6월 표준약관 개정으로 출퇴근 카풀에 대해서는 유상운송 면책약관 적용이 배제됨에 따라 유상 카풀 중 발생한 사고도 개인용 자동차보험의 보상 대상에 포함됨
 - 개정 표준약관은 '출퇴근 용도'로 '출퇴근 시간(오전 7~9시, 오후 6~8시)'에 유상 카풀을 하던 중 발생한 사고는 개인용 자동차보험으로도 보상이 가능하다는 점을 명확히 하였음¹⁸⁾
 - 이는 2019년 택시-카풀 사회적 대타협기구 합의 결과에 따라 개정된 『여객자동차운수사업법』 규정 및 승용차 함께 타기 활성화라는 정책 취지를 반영한 것임¹⁹⁾

○ 플랫폼 기반 승차 공유는 앞으로 더욱 확대될 것으로 보이고, 이용 시간 및 목적을 출퇴근으로 제한 하는 현행 규제에도 변화가 예상되는바, 자동차보험도 이에 대비할 필요가 있음

- **(유상 카풀 확대 가능성)** 코로나19의 영향으로 재택근무·탄력근무가 확대된 점을 고려하면 유상 카풀 허용 범위를 출퇴근 목적이나 출퇴근 시간으로 제한하는 규제는 향후 변경될 가능성이 높은 것으로 보임
- **(향후 과제)** 카풀 확대에 대비하여 카풀 전용 특약 개발에 대한 본격적인 검토가 필요함
 - 출퇴근 카풀에 한하여 별도의 특약 없이 개인용 자동차보험으로 보상하도록 하는 현행 약관은 (i) 보상 대상이 출퇴근 카풀로만 한정되어 보상 공백이 발생할 수 있고,²⁰⁾ (ii) 유상 카풀 참여자와 미참여자 간 보험료 부담의 형평성 문제가 야기될 수 있음
 - 영국의 경우 개인용 자동차보험으로 카풀 사고를 보상할 것인지 여부를 판단할 때 이용 시간이나 출퇴근 목적 여부는 고려하지 않고 대신 승차인원이 8인 미만일 것, 요금이 운행 실비를 초과하지 않을 것, 요금 합의가 운행 개시 전에 이루어질 것 등을 요건으로 하고 있음²¹⁾
 - 미국은 우버X 등 운송네트워크회사(TNC: Transport Network Company)를 통한 승차 공유 전용 보험을 도입하였음²²⁾
 - 카풀 여부에 따라 자동차사고의 빈도 및 심도에 차이가 있는지 여부에 대한 실증적 분석을 토대로 향후 카풀 확대에 대비한 특약 및 전용 보험 개발 등에 대한 본격적인 검토가 필요할 것으로 예상됨²³⁾

18) 자동차보험 표준약관 제8조(보상하지 않는 손해) ① 다음 중 어느 하나에 해당하는 손해는 「대인배상」과 「대물배상」에서 보상하지 않습니다.

(중략)

6. 영리를 목적으로 요금이나 대가를 받고 피보험자동차를 반복적으로 사용하거나 빌려 준 때에 생긴 손해. 다만, 다음 각목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 보상합니다.

(중략)

나. 피보험자와 동승자가 「여객자동차운수사업법」에 따른 토요일, 일요일 및 공휴일을 제외한 날의 출·퇴근 시간대(오전 7시부터 오전 9시까지 및 오후 6시부터 오후 8시까지를 말한다)에 실제의 출·퇴근 용도로 자택과 직장 사이를 이동하면서 승용차 합께타기를 실시한 경우

19) 여객자동차운수사업법 제81조

20) 예를 들어 회사 출근을 위해 카풀을 이용하였으나 이용 시간이 법상 허용되는 시간에 해당하지 않은 경우 보상 대상에서 제외됨

21) 영국 도로교통법(Road Traffic Act 1988) §150

22) 황현아(2019. 3. 25), 「카풀 사고와 자동차보험: 자동차보험 보장 공백 문제를 중심으로」, 『KIRI리포트』, 보험연구원

23) 참고로, 카풀이 자동차사고 빈도 및 심도에 미치는 영향에 관해서는 현재까지 충분한 데이터가 집적되지는 않은 것으로 보이나, 일반적으로 카풀과 자동차 사고의 관계에 대하여 (i) 카풀을 하는 경우 운전자 혼자 탑승하는 경우보다 더욱 안전하게 운전하는 경향이 있어 사고 위험이 오히려 감소한다는 견해와, (ii) 카풀 시 탑승자 및 주행거리가 늘어남에 따라 사고 발생 가능성 및 사고 발생 시 피해 규모가 자연히 커질 수밖에 없고, 동승자의 출근 시간을 준수하기 위해 과속 등 무리한 운전을 할 우려가 있어 위험성이 높다는 견해가 제기되고 있음

2. 고속도로 낙하물 사고 보상 방안

○ 고속도로 낙하물 사고는 가해 차량을 특정하기 어렵고 도로관리자의 책임이 인정되지 않는 경우가 많아 피해자 보호에 공백이 발생하고 있음

- **(가해자 특정의 곤란)** 낙하물 사고 발생 시 원칙적으로 낙하물 운반차량의 보유자나 운전자가 배상책임을 부담하나, 낙하 시점과 사고 발생 시점의 차이로 인해 가해자를 특정하지 못하는 경우가 빈번함
 - 도로관리자를 상대로 손해배상을 청구하는 것도 가능하나, 대법원은 '도로관리자가 정기적으로 도로 관리를 한 이상 특정 시점에 낙하물이 존재했다는 사정만으로 관리자에게 책임을 물을 수 없다'고 보고 있어²⁴⁾ 낙하물 사고 발생 사실만으로 도로관리자의 책임이 인정되지는 않음
- **(보상 공백)** 낙하물 사고의 가해자가 불분명한 경우 피해자는 자신이 가입한 자동차보험의 자기신체상해 및 자차보험으로 피해를 보상받을 수 있으나, 피해자가 의무보험인 배상책임보험에만 가입한 경우에는 피해 구제에 공백이 발생함
 - 이처럼 가해자가 존재함에도 가해자가 누구인지를 특정하지 못하여 보상 공백이 발생한다는 점에서 뺑소니 사고와 유사한 특성이 있음

○ 낙하물 사고를 뺑소니·무보험차 사고와 동일하게 정부보장사업에서 보상하는 방안이 논의되고 있는바, 제도 도입을 위한 구체적 방안에 대한 검토가 필요할 것임

- **(관련 법안)** 낙하물 사고를 정부보장사업 대상에 포함하는 취지의 법안이 20대²⁵⁾ 및 21대²⁶⁾ 국회에서 발의되었고, 주무부처도 긍정적인 의견을 개진하고 있음
 - 국토교통부는 낙하물 사고 보상에 연간 약 40억 원의 예산이 소요될 것으로 추정하고 있으며, 자동차 사고 피해 지원기금 여유자금 규모를 고려할 때 사업 추진이 가능할 것으로 예상하고 있음²⁷⁾
- **(향후 과제)** 낙하물 사고를 정부보장사업 대상에 포함할 것인지 여부와 관련하여서는 ① 적용 범위, ② 예상 비용 산출, ③ 재원 조달 방안 등에 대한 세부적 검토가 필요함
 - 정부보장사업 적용 범위를 자동차 낙하물에 한정할 것인지 태풍이나 홍수 등에 의한 자연 낙하물로 인한 사고도 포함할 것인지를 정할 필요가 있음²⁸⁾
 - 예상 비용 산출은 낙하물 사고의 빈도 및 심도, 적용 범위 및 보장 수준에 따라 달라질 것이므로 이에 관한 실증적 검토가 필요함

24) 대법원 1997. 4. 22. 선고 97다3194 판결; 대법원 1999. 7. 9. 선고 99다12796 판결 등

25) 이후삼 의원 대표발의 자배법일부개정안(의안번호 21421)

26) 이영주 의원 대표발의 자배법일부개정안(의안번호 4909)

27) 국토교통위원회(2021), 「자동차손해배상보장법 일부개정법률안 검토보고」, p. 5

28) 자연 낙하물에 의한 사고는 자동차 보유자의 책임을 전제로 하는 자배법 적용 대상이라고 보기는 어려움. 그러나 낙하물로 인해 사고를 당한 피해자 입장에서 볼 때 그 낙하물이 자동차 낙하물인지 자연 낙하물인지 여부에 따라 보상 여부가 달라지는 것은 부당하다고 여길 수 있고, 따라서 자연 낙하물 사고 피해자를 보호 대상에서 제외할 경우 논란이 있을 수 있음

- 재원조달은 현재 정부보장사업과 동일하게 보험료를 통해 전액 조달하는 방안과 도로관리자에게 일정 부분을 분담토록 하는 방안이 가능함

3. 운전자책임 적용대상 확대

○ 자배법상 ‘운전자책임’은 대인사고에만 적용되고 대물사고에는 적용되지 않음

- **(대인사고-운전자책임)** 대인사고에 대해서는 운전자책임이 적용되어 자동차 보유자는 자신의 운전 여부나 고의·과실 여부와 관계없이 원칙적으로 책임을 부담하며 보유자의 자동차보험으로 보상이 실시됨²⁹⁾
- **(대물사고-과실책임)** 대물사고에 대해서는 운전자책임이 적용되지 않아 민법상 과실책임 원칙에 따라 실제 사고에 고의·과실이 있는 자가 손해배상책임을 부담함
- **(입법 취지)** 우리나라와 일본은 대인사고에 대해서만 운전자책임을 적용하고 있는바, 이는 대인사고에 대해 우선적으로 강화된 보상을 실시하기 위한 과도기적 입법 형태인 것으로 보임
 - 우리나라와 일본이 자배법 제정 시 모델로 삼았던 독일과 프랑스의 경우 대인사고와 대물사고에 대해 동일하게 엄격책임을 적용하고 있음

○ 대물사고 발생 시 가해 차량이 대물배상(의무)보험에 가입이 되어 있음에도 불구하고 피보험자인 자동차 보유자의 책임이 인정되지 않아 보상 공백이 발생하는 사례가 있음

- **(대물사고 보상 공백)** 2016~2018년 3년간 대물배상 면책 건수는 5만 6,180건으로 연간 약 2만 건이 면책 대상이 되고 있음
 - 2018년 면책 건수 총 1만 8,242건 중 특별약관(운전자한정특약 등) 위반으로 면책된 건수는 1만 5,474건으로 약 85%에 이룸³⁰⁾
- **(보상 공백의 원인)** 이러한 보상 공백은 대물사고에 운전자책임이 적용되지 않기 때문이라고 볼 수도 있고, 피보험자가 운전자한정특약에 가입했기 때문이라고 볼 수도 있음
 - 다만, 이러한 보상 공백 발생은 대물배상을 의무보험으로 정한 취지에는 부합하지 않는 측면이 있음

²⁹⁾ 참고로, 자동차 보유자의 고의·과실 여부에 관계없이 책임이 인정된다는 것은 책임의 성립 여부 및 귀속 판단문제, 즉 ‘누가 책임을 부담하는지’에 관한 것임. 책임의 범위, 즉 일단 보유자가 책임을 부담하는 것을 전제로 ‘배상할 금액이 얼마인지’에 관해서는 가해자 및 피해자 측의 과실을 고려한 과실상계가 적용될 수 있음. 우리나라의 경우 치료관계비는 과실상계에 관계없이 전액 배상하고, 기타 항목은 과실상계를 적용하여 감액함

³⁰⁾ 뉴데일리경제(2019. 9. 24), “車보험 대물배상 면책 연간 2만 건... 특별약관 위반 85%”; 교통경제(2019. 9. 24), “車보험 대물 배상 면책 제도 개선 ‘지지부진’”

〈표 4〉 대물사고 보상공백 사례

사례	보상
<ul style="list-style-type: none"> • 차주 A(아내 B, 아들 C)는 자동차보험 가입 시 보험료 절감을 위해 부부한정특약에 가입함 • 피보험자에 포함되지 않은 C가 피보험차량을 운전하다가 D의 차량을 충돌하여 사고가 발생함 • D가 상해를 입고 D의 차량이 파손됨 	→ 대인사고(D의 상해)에 대해서는 보유자책임 및 의무보험이 적용되어 차주 A의 보험으로 보상
	→ 대물사고(D의 차량 파손)에 대해서는 보유자 책임이 인정되지 않고 실제 불법행위자가 책임을 부담하는데, 피보험자(A, B)와 불법행위자(C)가 상이하여 차주 A의 자동차보험 대물배상(의무) 보험으로 보상이 이루어지지 못하여 보상 공백이 발생함

○ 분쟁 해결의 효율성, 대물사고 보상 공백 해소 및 책임법제의 체계성 및 일관성을 위해 운행자책임 적용 대상을 대물사고로 확대하는 방안을 검토할 필요가 있음

- **(관련 법안)** 20대 국회에서는 (i) 대물사고에 대해서도 운행자책임을 전면적으로 적용하는 법안³¹⁾과, (ii) 대인사고에 비해 다소 제한된 운행자책임을 인정하는 내용의 법안³²⁾이 발의됨
- **(향후 과제)** 보상 관련 분쟁을 줄이고 대물배상에서 발생하는 보상 공백을 해소하는 한편 자율주행차 상용화에 대비하기 위하여 대물사고에 대해서도 운행자책임을 적용하는 방안을 검토할 필요가 있음
 - 차대차 사고의 경우 대인사고와 대물사고가 동시에 발생함에도 불구하고 대인사고에는 운행자책임, 대물사고에는 과실책임이 적용된 결과 보상 여부가 달라질 경우 분쟁 및 보상 공백이 야기될 수 있음
 - 자율주행차가 상용화될 경우 운전자의 고의·과실에 관계없이 보유자가 책임을 부담하도록 하는 운행자책임의 기능이 더욱 중요해질 것으로 예상되므로, 자율주행차 시대에 대비하여 대인사고와 대물사고에 대한 일관된 책임법제를 마련할 필요가 있음³³⁾
 - 이와 관련하여, 운행자책임이 대물사고에 확대적용될 경우 보상체계에 미치는 영향 및 보험료 인상 효과 등에 대한 실증적인 연구가 수행될 필요가 있음

31) 김용태 의원 대표발의 자배법일부개정안(의안번호 21932)

32) 김영진 의원 대표발의 자배법일부개정안(의안번호 20089)

33) 예를 들어 인간이 아닌 자율주행시스템이 운전을 하는 자율주행모드에서 차대차 사고가 발생한 경우, 대인배상은 운행자책임이 적용되어 차주의 보험으로 사고 보상이 이루어지나, 대물배상은 운행자책임이 적용되지 않아 책임 귀속을 위해 사고에 대한 과실이 누구에게 있는지를 밝혀야 함. 그런데, 대부분의 사고 원인이 운전자 과실인 현재와 달리 자율주행모드에서 발생한 사고는 시스템 오류, 통신 오류, 도로인프라 오류, 이용자의 시스템 오남용 등 그 사고 원인이 다양하여 원인 규명 시까지 보상 공백이 우려됨

IV

과제 II: 현대적 역할 관련

- 자동차보험의 현대적 역할의 핵심은 적정 보험료 유지 및 보험금 지출의 합리화를 통한 자동차보험의 지속가능성 확보이며, 이와 관련하여 경상환자 보상제도 및 진료수가 심사제도에 대한 개선이 요구됨
 - **(적정 보험료 유지의 필요성)** 자동차가 생활필수품이 되고 보험 가입도 의무화되는 한편 보상 대상 및 범위 확대로 보험료는 지속적으로 인상되어 자동차 보험료가 가계에 미치는 영향이 커짐
 - 자동차 보험료 부담이 지나치게 가중될 경우 무보험 운행을 유발할 우려가 있고, 특히 운전을 생업으로 하는 가계의 경우 심각한 타격을 받을 수 있음
 - 이처럼 자동차 보험료가 국민 생활에 미치는 영향을 고려할 때, 자동차 보험료를 적절한 수준으로 유지하는 것은 자동차보험의 현대적 역할의 핵심 요소라고 할 수 있음
 - **(보험금 지출의 합리성)** 보험료를 적절한 수준으로 유지하기 위해서는 보험금 지출을 합리적으로 통제하여 불필요하거나 부당한 보험금 누수를 방지하는 것이 필수적임
 - 이와 관련하여, 기존에 진행되어 온 보험사기 방지 및 경미사고 보상제도(대물) 개선에 더하여 ① 경상환자 보상제도 개선 및 ② 자동차보험 진료수가 심사제도 개선이 논의되고 있음
 - **(보험료 부담의 공정성)** 한편, 보험가입자 부담의 공정성 제고와 관련하여 ③ 고가차 배상한도 제한 문제가 논의되고 있음

1. 경상환자 보상제도 개선

- 경상환자 치료비 증가가 전체 보험가입자의 부담으로 작용함에 따라 제도 개선 필요성이 제기됨
 - **(경상 치료비 증가)** 2020년 경상환자 1인당 보험금은 179만 원으로 2016년 126만 원 대비 42% 증가 하였으나, 중상환자 치료비의 경우 같은 기간 3.3% 감소한 것으로 나타남³⁴⁾
 - 치료비 증가는 의료서비스 확대 및 국민 생활수준 향상에 기인한 측면도 있을 것이나, 같은 기간 중상환자 치료비는 오히려 감소하였다는 점을 고려하면 경상환자 치료비의 적정성에 대한 점검이 필요한 것으로 생각됨

³⁴⁾ 금융위원회(2021. 3. 2), “보험산업 신뢰와 혁신을 위한 정책방향-2021년 보험산업 금융위 업무계획”, p. 6

- **(지급보험금 변동성)** 또한 경미사고 대인배상의 경우 지급보험금의 변동성이 커서 불필요한 분쟁을 유발하고 보험금이 과도하게 증가할 우려가 있으므로 이에 대한 지급기준이 필요하다는 주장이 제기됨³⁵⁾
 - 보험금 지급 기준이 마련되어 있지 않거나, 있더라도 담당자의 재량에 의해 금액이 크게 변동될 경우 민원의 강도가 보상 규모를 정하는 부작용이 발생할 우려가 있음
- **(경상환자 보상제도 개선 논의)** 금융위는 경상환자 보상제도 개선 방안으로 (i) 경상환자 치료비 중 본인 과실 부분은 본인 보험으로 처리하는 방안 및 (ii) 진단서 제출을 의무화하는 방안을 검토 중임³⁶⁾

○ 주요국에서도 경상환자 보상제도 개선이 추진되었거나 논의가 진행 중임

- **(영국 위플래쉬 개혁)** 영국은 차대차 사고에 의한 편타성 손상(whiplash injury)에 대해서는 부상 기간에 따라 정액 보상을 실시하고 합의 시 진단서 제출을 의무화하는 내용의 위플래쉬 개혁(Whiplash Reform)을 실시함³⁷⁾
 - 영국 정부는 위 제도 개선을 통해 연간 11만 파운드(약 1.7조 원)가 절감될 것으로 예상하고 있으며, 절감되는 비용 중 상당 부분은 보험계약자의 보험료 절감 재원으로 사용될 예정임
- 프랑스, 독일, 노르웨이, 스페인, 스웨덴, 캐나다, 이탈리아에서도 경상환자 보상제도 개선이 추진되었거나 논의가 진행 중임³⁸⁾

○ 경상환자 보상제도 개선이 피해자에 대한 부당한 보험금 지급 제한이 되지 않도록, 피해자에 대한 신속·적정한 보상과 보험계약자 부담 경감을 조화롭게 도모할 수 있는 방안에 대한 검토가 필요함

- **(대인사고의 특성)** 대인사고는 경미사고라 하더라도 피해자의 나이, 사고 당시 건강 상태 등에 따라 피해 정도가 상이할 수 있어, 일률적 보상기준 적용 시 피해자의 치료 및 건강 회복에 장애 요인이 될 수 있음
- **(제도 개선의 필요성)** 그러나 분류상 '치료비' 항목에 속한다는 이유만으로 사고의 경중이나 부상의 심도에 비해 과도한 금액을 제한 없이 지급할 경우 과잉진료 및 보험사기를 유발할 우려가 있으므로 이에 대한 통제는 필요할 것임
- **(향후 과제)** 경상환자 보상제도 개선 시 피해자의 치료 및 회복에 장애가 발생하지 않도록 세심한 제도 설계가 요구되며, 자동차보험과 연계된 다른 제도에 미치는 영향에 대해서도 충분한 검토가 필요함
 - 공공부문이 의료서비스를 제공하는 영국³⁹⁾과 달리 민간부문이 의료서비스를 전담하고 있는 우리나라는 경상환자에 대한 정액 보상을 실시할 경우 피해자가 필요한 치료를 받지 못하게 될 우려가 있음

35) 전용식(2019. 5. 27), 「경미사고 대인배상 지급 기준의 필요성」, 『KIRI리포트』, 보험연구원

36) 금융위원회(2021. 3. 2), “보험산업 신뢰와 혁신을 위한 정책방향-2021년 보험산업 금융위 업무계획”, pp. 6~7

37) 황현아(2020. 8. 10), 「영국 교통사고 경상환자 보상제도 개혁(Whiplash Reform)의 내용 및 시사점」, 『보험법리뷰』, 보험연구원

38) 영국 위플래쉬 개혁 관련 Impact Assessment(2019), p. 4

39) 참고로 영국은 기본적인 의료서비스를 공공부문(NHS: National Health Service)에서 무상으로 제공하고 있어 우리나라와는 의료 서비스 제공체계가 상이함

- 치료비 중 본인 과실비율 상당액을 본인의 자기신체상해 및 무보험차 상해보험으로 처리하도록 할 경우 이러한 보험에 가입하지 않은 피해자에 대해 보상 공백이 발생하지 않는지 점검이 필요함⁴⁰⁾
- 자배법 시행령은 치료관계비의 경우 과실상계 결과에 관계없이 전액 보장하도록 하고 있는바,⁴¹⁾ 경상 환자 보상제도 개선을 위해 자배법 시행령 개정의 필요성이 있는지, 시행령 자체를 개정하지 않더라도 시행령의 취지와 조화를 이룰 수 있도록 제도 개선 방향을 정할 필요는 없을지에 대한 점검이 필요함
- 끝으로, 현행 교통사고처리특례법은 피해자의 치료비 전액을 보상하는 보험에 가입한 경우 형사처벌을 면제하도록 하고 있는바, 경상환자 보상제도 개선으로 자동차보험에서 피해자의 치료비를 일부만 지급하게 될 경우 교통사고처리특례법상 형사책임 면제가 현재와 동일하게 적용되는 것인지도 검토될 필요가 있을 것임

2. 자동차보험 진료수가 심사제도 개선

○ 우리나라는 건강보험과 자동차보험의 진료수가 기준 및 심사체계가 분리되어 있음

- **(심사체계 분리)** 건강보험의 경우 국민건강보험법에 근거하여 수가 기준 수립 및 심사가 이루어지나 자동차보험의 경우 자배법에서 이에 관한 사항을 별도로 정하고 있음
 - 자배법에 따라 보험회사 등은 자동차보험 진료수가의 심사·조정 업무를 건강보험심사평가원(이하, “심평원”이라 함)에 위탁하고, 심평원은 의료기관으로부터 자료를 제출받아 기왕증 및 허위·과잉진료 여부를 확인하고 있음
- **(심사업무의 제약)** 자동차보험 진료수가 심사·조정 업무의 경우 건강보험과 달리 자료 수집 및 활용에 각종 제약이 있어 건강보험과 같은 수준의 엄격한 심사가 이루어지지 못한다는 지적이 있음

○ 자동차보험금 누수를 줄이기 위한 노력의 일환으로 자동차보험 진료수가 심사제도 개선 방안이 논의되고 있는바, 건보수가 심사에 상응하는 심사가 가능하도록 제도 개선이 필요할 것임

- **(관련 법안)** 21대 국회에서는 자동차보험 진료수가 심사·조정 업무 개선을 위한 법안이 발의되었음⁴²⁾
 - 개정안의 주요 내용은 (i) 요청 대상 자료 확대(현행: 진료기록 → 개정안: 진료기록, 주민등록, 출입국관리 등 자료) 및 (ii) 요청 대상 기관 확대(현행: 의료기관 → 개정안: 국가, 지방자치단체, 보험회사 등 요율산출기관, 공공기관 및 공공단체)임

⁴⁰⁾ 예컨대 (i) 차대인 사고의 경우 무단횡단 등 과실 있는 보행자에 대한 치료비 보상 문제 및 (ii) 차대차 사고의 경우 일방 당사자가 의무보험인 배상책임보험에만 가입하고 자기신체사고 담보에는 가입하지 않은 경우 보상 공백이 발생할 우려가 없는지 점검할 필요가 있을 것임

⁴¹⁾ 자배법 시행령 제3조 제1항 제2호 및 별표 1

⁴²⁾ 박영순 의원 대표발의 자배법 일부개정안(의안번호 5589 및 5954호)

- 이는 자보수가 심사 자료를 건보수가 심사에 상응하는 수준으로 확대하는 것으로, 심사의 정확성과 효과성을 제고하기 위한 것임
- **(향후 과제)** 자동차보험은 민간보험으로 운영되고 있으나 의무보험으로서 사회안전망 기능을 수행하고 있는 만큼 보험금 지급에 대한 심사 및 관리도 건강보험 및 산재보험에 준하여 수행될 필요가 있음

3. 고가차 배상한도 제한

- 쌍방과실 차대차 사고 시 과실비율보다 차량 가격에 따라 배상책임 규모가 결정되는 경향이 있음
 - **(사례)** 고가차(차주 A, 차량 가격 2억 원, 파손 비율 10%, 과실비율 70%)와 저가차(차주 B, 차량 가격 2천만 원, 파손 비율 10%, 과실비율 30%) 간 차대차 사고 발생 시, A는 B에게 140만 원을, B는 A에게 600만 원을 배상하게 됨
 - A→B 배상액: B의 손해액(2천만 원 × 10%) 중 A의 과실비율(70%) 해당 금액인 140만 원
 - B→A 배상액: A의 손해액(2억 원 × 10%) 중 B의 과실비율(30%) 해당 금액인 600만 원
 - **(형평성 문제)** 위와 같은 배상 구조로 인해 사고 발생 시 저가차 보유자가 과실 비율에 낮음에도 불구하고 더 많은 경제적 부담⁴³⁾을 지게 되는 것은 공정하지 못하다는 비판이 제기됨
- 보험료 부담의 형평성 제고 차원에서 고가차에 대한 배상한도 제한이 필요하다는 논의가 있으나, 주요국 사례, 자동차산업 발전과의 관계 및 손해배상 원리를 고려할 때 신중한 검토가 필요함
 - **(관련 법안)** 고가차 배상한도 제한 관련 법안이 20대⁴⁴⁾ 및 21대⁴⁵⁾ 국회에서 발의된 바 있음
 - (i) 고가차 소유자가 과실 있는 다른 운전자 및 보유자에게 청구할 수 있는 손해배상액의 상한을 1억 원 × 파손 비율로 제한하는 방안(홍철호 의원 안), (ii) 경과실에 의한 대물사고의 경우 법원에 손해액 감액을 청구할 수 있도록 하는 방안(박용진 의원 안)이 제안됨
 - **(고려사항)** 고가차 배상한도 제한은 주요국에서 유사 사례를 찾아보기 어렵고, 자동차산업 발전에 제약 요인으로 작용할 수도 있으며, 손해배상의 법리와 상충하는 점이 있어 신중한 검토가 필요함
 - 우리나라와 법체계가 유사한 독일, 프랑스 등 유럽 국가들의 경우 대물배상보험 최소가입금액을 대부분 100만 유로(약 13억 원) 이상으로 정하고 있어 고가차 배상한도 제한 논의 자체가 성립되기 어려울 것으로 생각됨
 - 고가차 배상 한도를 제한할 경우 고가의 첨단 안전장치를 장착한 차량과 같이 안전성이 높은 차량의 보유자가 오히려 손해배상청구권을 제약받게 되어 또 다른 측면에서 형평성 문제가 야기될 수 있고 자동차산업 발전에도 제약요인으로 작용할 수 있음

43) 저가차 보유자는 당해 사고 관련 대물배상으로 인한 보험료 인상분만큼의 경제적 부담을 지게 됨

44) 홍철호 의원 대표발의 교통사고 손해배상책임 제한에 관한 법률안(의안번호 2142호)

45) 박용진 의원 대표발의 지배법 일부개정안(의안번호 541호)

- 또한, 차량 가격이 고가라는 이유로 민사상 손해배상청구권에 제한을 가할 경우 그와 같은 예외를 인정할 수 있는 법리적 근거에 대한 충분한 검토가 필요함
- 끝으로, 과도한 배상책임으로부터 자동차 보유자를 보호하는 기능은 자동차보험 본연의 기능인 바, 피해자의 권리를 제한하기에 앞서 대물배상보험의 한도 조정, 보험금 지급 합리화 등을 통한 해결 방안을 모색할 필요가 있음

V

과제 Ⅲ: 모빌리티 시대 대응

1. 이동수단 및 운영체계의 변화

- 최근 새로운 이동수단이 등장하고 교통수단 운영체계도 변화하고 있음
 - **(이동수단의 변화)** 자동차산업의 중심이 내연기관에서 ACES로 전환되고 전통적 자동차 개념에 포함되지 않는 새로운 이동수단이 도입되고 있음
 - 미래 자동차산업의 키워드인 ACES는 자율(Autonomous), 연결(Connected), 전기(Electrified), 공유(Shared)를 의미하며, 자율주행차, 전기차, IoT 및 차량 공유 서비스의 확대를 예고하고 있음
 - 전동킥보드, 드론택시 등 전통적 자동차 개념에 포함되지 않는 이동수단도 등장하고 있음
 - **(운영체계의 변화)** 플랫폼 기반 공유 서비스가 확대되고, 개별 교통수단의 노선, 결제 등의 서비스가 하나의 플랫폼으로 통합되는 마스(MaaS: Mobility as a Service) 도입 논의도 본격화되고 있음
- 육상 이동수단의 중심이 자동차에서 모빌리티로 전환됨에 따라 보험산업에도 변화가 요구됨
 - **(모빌리티)** 모빌리티 산업의 정의는 명확하지 않으나, 이동성(mobility)과 관련된 장치 및 서비스 관련 산업을 포괄하는 개념으로 사용되고 있음
 - 자동차, 자전거 등 전통적인 이동수단, 자율주행차, 전동킥보드, 드론택시 등 새로운 이동수단 및 승차 공유 플랫폼과 같은 이동 관련 서비스 등 이동과 관련된 산업 일체를 모빌리티 산업이라 할 수 있음
 - **(보험산업의 대응)** 이동수단 및 운영체계에 변화에 따라 기존에 자동차 보유자 중심으로 운영되던 자동차보험에도 변화가 요구됨

2. 이동수단 변화에 대한 대응

가. 자율주행차

- 자율주행차는 인간의 운전 개입 정도에 따라 6단계(레벨0~레벨5)로 구분되며, 현재 우리나라는 레벨3 자율주행차 상용화를 목전에 두고 있음
 - **(조건부 자율주행)** 레벨3 자율주행차는 일정한 조건⁴⁶⁾하에서만 자율주행이 가능하고, 자율주행 중에도

인간 운전자가 운전석에 탑승하여 언제든지 차량 제어권을 회수할 수 있는 상태로 대기하여야 함
- 이러한 특성으로 인해 레벨3는 완전한 의미의 자율주행이 아닌 '조건부 자율주행'이라고 보고 있음

- **(고도·완전 자율주행)** 인간 운전자의 개입이 필요하지 않은 '무인운행'은 레벨4 이상인 고도 자율주행 단계부터 가능하고, 완전 자율주행인 레벨5부터는 제약 없이 모든 상황에서 자율주행이 가능함
- 우리나라는 2025년까지 레벨4 상용화를 위한 기반을 마련하는 것을 목표로 하고 있음

○ 자율주행차 상용화에 대비하여 인간 운전자 중심의 기존 제도에 대한 점검과 개선이 필요함

- **(현행 제도: 운전자 중심)** 도로교통법상 운전면허제도 및 운전자 주의의무 관련 각종 규제, 자동차사고에 대한 민·형사상 책임 등 기존의 자동차 운행 관련 제도는 대체로 '인간 운전자'의 존재를 전제하고 있음
- **(제도 변화: Driverless 고려)** 레벨4 이상의 자율주행차가 상용화되면 인간 운전자 없이 자동차를 운행할 수 있게 되므로, 자동차 관련 기존 제도에 대한 전면 재검토가 이루어질 필요가 있음
- 예를 들어, 자율주행차 운행을 위해서 면허를 요구할 것인지(운전면허), 운전자 없이 탑승자만 있는 상태에서 자율주행차가 보행자를 충돌하는 경우 그 사고에 대한 손해배상책임은 누가 부담하는지(민사책임), 피해자가 사망한 경우 그에 대한 형사책임은 누가 부담하는지(형사책임) 등이 문제됨

○ 현행 자동차보험은 자동차 관련 다른 제도와는 달리 '인간 운전자의 운전 행위'가 아닌 '자동차에 대한 지배와 이익'을 중심으로 설계되어 있는바, 자율주행차 사고 피해자도 현행 자동차보험 시스템을 통해 구제가 가능함

- **(운행자책임)** 자배법은 자동차사고 발생 시 운전 여부나 고의·과실 여부에 관계없이 차주가 사고에 대한 책임을 부담하도록 하고 있는바, 이러한 체계는 자율주행차 사고에도 동일하게 적용될 수 있음
- 즉, 자율주행차의 차주는 본인이 직접 운전한 경우는 물론 자율주행모드로 운전한 경우에도 사고 피해자에 대한 1차적 책임을 부담하게 됨
- 이와 관련하여 '내가 운전하지 않았는데 왜 내가 책임을 지는가'라는 의문이 있을 수 있으나, '내 자동차로 인해 일어난 사고에 대해서는 일단 내가 책임을 지는 것'이 운행자책임 및 자동차보험의 기본 원칙이며, 실제 책임자가 별도로 존재할 경우 보유자가 그 책임자에 대한 구상을 청구할 수 있음
- 보유자가 기사를 고용하여 차량을 운행하다가 사고가 발생한 경우 피해자에 대해서는 보유자가 1차적 책임을 부담하는 것과 마찬가지로, 일종의 AI 기사라고 할 수 있는 자율주행시스템을 이용하여 운행을 하다가 사고가 발생한 경우에도 피해자에 대한 1차적 책임은 보유자가 부담하는 것임
- **(선보상 후구상)** 자율주행차의 결함으로 인하여 사고가 발생하여 자동차 보유자나 보험회사가 피해자에게 보상을 실시한 경우, 보유자나 보험회사는 자율주행차 제작사에게 구상을 청구할 수 있음
- 자율주행차 사고가 발생한 경우 일단 차주의 보험으로 피해자 보상을 실시한 후 차주의 보험사가 자율주행차 제작사를 상대로 구상을 청구하는 방식으로 정산이 이루어지게 됨

46) 이 조건을 운행설계영역(ODD: Operational Design Domain)이라 하며, 자율주행차 제작사는 날씨, 시간 등 자율주행시스템 운행 가능 조건을 사전에 명시하여야 함

- **(개정 자배법)** 2020년 개정된 자배법은 레벨3 자율주행차가 자율주행모드에서 일으킨 사고에 대해서는 현행 자배법상 운전자책임 및 선보상 후구상 원칙이 동일하게 적용된다는 점을 명시적으로 정하고 있음⁴⁷⁾

- 다만 레벨4 이상 자율주행차의 사고 책임 및 보험제도에 대해서는 현재 논의가 진행 중임

○ **완전 자율주행차 전면 상용화에 대비한 보험제도 변화 방향 및 AI 사고 책임과 보험제도에 대해 본격적인 논의를 시작할 필요가 있음**

- **(완전 자율주행 시대의 자동차보험)** 완전 자율주행차가 전면 상용화되어 더 이상 '인간 운전자'가 존재하지 않는 것이 당연해지는 시대에도 현행 자동차보험제도가 그대로 유지될 수 있을 것인지에 대해서는 원점에서 새롭게 논의해볼 필요가 있음

- 현행 자동차보험은 '지배 및 이익'을 중심으로 설계되어 있고 '운전 행위'를 전제로 하지 않기 때문에, 운전 행위를 전제로 하는 다른 제도들과는 달리 완전 자율주행 시대에도 적용이 가능함

- 다만, 자동차 운영체계의 변화, AI 및 데이터 관련 기술 및 제도 변화가 자동차보험에도 영향을 미칠 것으로 예상되므로, 이러한 환경 속에서 자동차보험의 변화 방향을 모색해 볼 필요가 있을 것임⁴⁸⁾

- **(제작사와 보험회사 역할의 융합)** 자동차 제작사가 직접 자동차보험을 제공하거나 자동차 제작사와 보험회사가 합작법인을 설립하여 자동차보험상품을 개발하는 사례들이 속속 등장하고 있으며, 자율주행차 단계가 높아질수록 이러한 경향은 더욱 강해질 것으로 보임

- 테슬라는 자사 자동차에 대한 자동차보험을 제공하고 있고, 스위스리와 다임러사는 최근 설립한 합작법인을 자동차보험의 종합 플랫폼 기업으로 운영할 방침을 밝힌 바 있음

- 이러한 경향을 고려할 때 자율주행차 시대에는 자동차 제작사와 자동차 보험사가 협업을 하거나 그 역할이 융합될 가능성도 배제할 수 없음⁴⁹⁾

- **(AI 사고 책임과 보험)** 자율주행차 사고 책임과 보험은 인공지능 사고 책임과 보험이라는 큰 틀에서 논의될 필요가 있을 것임

- 인공지능이 본격적으로 상용화되면 인공지능이 인간에게 해를 끼친 경우 그 법적 책임이 문제될 것이고, 이러한 위험을 담보하기 위한 보험제도도 필요하게 될 것임

- 자율주행시스템은 인공지능의 일종이므로 자율주행차 사고 책임과 보험 문제는 결국 인공지능에 의한 사고 책임과 보험이라는 큰 틀에서 함께 논의되어야 할 사항임

47) 자배법 제29조의2

48) 예컨대, 완전 자율주행차 시대가 되면 개인이 자동차를 소유하지 않고 자동차 제작사가 자동차를 소유하며 개인은 이를 이용만 하는 형태로 운영체계가 변화할 것이므로 개인이 가입하는 자동차보험은 사라지고 기업이 가입하는 제조물책임보험만 남게 될 것이라는 전망도 있음

49) 이와 관련하여 자율주행차 시대가 되면 자율주행차의 인지 장치를 통해 집적된 데이터를 활용하여 사고 위험 분석 및 사고 보상 등이 가능해지므로, 이 데이터를 가장 잘 확보할 수 있는 자동차 제작사가 보험회사를 대체하게 될 것이라는 전망도 제기되고 있음

나. 개인형 이동장치

- 기존의 육상 이동수단 관련 규제는 크게 자동차에 대한 규제와 그 밖의 이동수단에 대한 규제로 구분되는바, 새롭게 등장한 개인형 이동장치에 대해 어떤 규제를 적용할 것이냐가 문제됨
 - **(기존 규제 체계)** 자동차에 대해서는 운전면허제도, 등록제도, 의무보험제도가 적용되나, 자전거는 자동차와 달리 운전면허가 필요하지 않고 등록이 요구되지 않으며 보험 가입도 강제되지 않음
 - **(개인형 이동장치의 특성)** 최근 등장한 전동킥보드 등 개인형 이동장치(PM: Personal Mobility)⁵⁰⁾는 기존의 자동차도 자전거도 아닌 새로운 형태의 이동수단인바, 이를 어떻게 규율할 것이냐가 문제됨
 - 자동차에 관한 기존 법 제도는 자동차를 '원동기를 이용한 육상 이동수단'으로 정의하고 있는바, 전동킥보드도 원동기를 주된 동력으로 한다는 점에서 개념상 '자동차'에 해당함
 - 반면 전동킥보드의 속도, 중량, 통행방법, 주행 성능 및 사고 위험 등을 고려할 때 전동킥보드 자체의 특성은 자전거 및 전기자전거에 가깝다고 볼 수 있음⁵¹⁾
 - 다만 공유 전동킥보드 이용이 급격하게 늘어나고 법상 금지되고 있음에도 인도를 주행하는 경우가 많아 보행자가 느끼는 불안감은 자전거보다 큰 것으로 보임
- 보험의 측면에서는 전동킥보드도 자동차보험에 의무적으로 가입하도록 할지, 아니면 별도의 보험가입 의무를 부과할지가 문제 되고 있는바, 피해자 구제 및 교통 참여자들의 신뢰 제고를 위해 전용 보험제도 마련이 필요할 것임
 - **(자동차보험 적용 여부)** 우리나라의 경우 전동킥보드는 자동차가 아니라고 보아 자동차보험 가입을 강제하고 있지 않으나, 독일, 프랑스 등 EU 국가들은 전동킥보드도 자동차보험 의무가입 대상이라고 보고 있음
 - **(관련 법안)** 21대 국회에서는 공유 전동킥보드 사업자에 한하여 보험가입 의무를 부과하는 법안이 발의되었음⁵²⁾
 - 이에 대하여 개인 소유 전동킥보드로도 사고 위험은 동일하므로 개인 소유 전동킥보드에 대한 보험 가입 방안도 보완될 필요가 있다는 의견이 제기되고 있음

50) 참고로, Personal Mobility를 '개인형 이동수단' 또는 '개인형 이동장치'라 하는데, 개정 도로교통법은 '개인형 이동장치'라는 용어를 사용하고 있는 반면, 장치로서의 특성보다 교통수단으로서의 정체성에 주목하여 '개인형 이동수단'이라고 하는 것이 더 적절하다는 견해도 있음(신희철(2020), 「미래 개인형 이동수단의 활성화 방안」, 『KOTI Special Edition, 개인형 이동수단 현황과 정책적 과제』, p. 32). 이하에서는 두 가지 용어를 같은 의미로 사용함

51) 개정 도로교통법에 따르면 전동킥보드는 시속 25km 미만, 차체 중량 30kg 미만이어야 하는데, 이는 전기자전거의 속도 및 중량 요건과 동일하고, 통행방법도 자전거와 동일함. 한편 최근 보험개발원 및 모 손해보험회사가 실시한 실차 충돌 실험 결과 및 OECD 보고서에 따르면, 전동킥보드의 주행 성능 및 사고 위험은 대체로 자전거와 유사한 수준인 것으로 나타나고 있음. 이에 관한 자세한 사항은 '황현아(2020. 12. 14), 「주요국 전동킥보드 보험제도 동향 및 시사점」, 『보험법리뷰』, 보험연구원' 참조 바람

52) 박성민 의원 대표발의 개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안(의안번호 52323); 홍기원 의원 대표발의 개인형 이동수단의 관리 및 이용 활성화에 관한 법률안(의안번호 3997)

- **(향후 과제)** 개인형 이동장치와 같이 기존의 분류체계에 편입되지 않는 이동수단은 앞으로도 더욱 늘어날 것으로 예상되는바 보험의 측면에서도 이에 대한 대비가 필요함
 - 개인형 이동장치 전용도로 구축 및 친환경 모빌리티에 대한 정책적 지원 등 환경 변화 및 정책 방향을 고려하면 개인형 이동장치의 활용은 앞으로도 증가할 것으로 예상됨
 - 보험 측면에서도 기존에 자동차 중심에서 벗어나 다양한 이동수단으로 인한 위험을 보장할 수 있는 보험으로의 변화가 필요할 것임

다. 도심 항공 이동수단

○ 최근 드론택시 등 도심 항공 이동수단(UAM: Urban Air Mobility) 도입이 추진되고 있고 드론 관련 보험제도 개선 방안도 논의되고 있음

- **(드론 로드맵)** 정부는 2019년 10월 드론산업 로드맵을 발표하고, 2023년 물류 드론을 먼저 상용화한 후 2025년에는 드론택시를 상용화할 계획을 밝혔음⁵³⁾
 - 비행 방식(직접 조종→자율비행), 수송 능력(화물 적재→사람 탑승·운송), 비행 영역(인구 희박 지역→밀집 지역)의 3대 기술 변수에 따른 발전 양상을 종합하여 단계별 시나리오를 도출함
 - 운영 목적·기체 중량 등 위험도와 드론 운용 특성에 따라 단기보험상품 등 다양한 드론보험 모델을 개발하고, 지속적 보험가입현황 관리를 위해 드론보험 이력정보시스템을 구축함으로써 사용자 맞춤형 드론보험 개발로 드론보험을 활성화하여 사고처리를 개선할 계획을 밝힘
- **(K-UAM 로드맵)** 이어 2020년 6월에는 한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵을 발표하고, 2025년 서비스 상용화 계획을 밝힘⁵⁴⁾
 - 정부는 K-UAM 도입으로 도시교통 다양화, 시간·비용 절감 및 다양한 부가가치를 창출할 수 있을 것으로 전망하고 있음
 - 보험제도와 관련하여서는, 항공업 관련 의무보험체계를 우선적으로 고려하고, 보험상품 출시를 위한 통계 체계를 마련하는 한편, 통계가 부족한 초기 단계 시장에서 보험사가 상품을 출시할 수 있도록 보험표준모델을 개발하는 방안을 검토 중임

○ UAM은 자동차와 항공기의 중간 영역에 해당하는 이동수단으로, UAM 전용 보험제도 설계를 위해서는 항공기로서의 특성과 자동차로서의 특성을 종합적으로 고려하여 적합한 방안을 마련할 필요가 있음

- **(UAM의 특성)** UAM은 교통수단으로서의 기능 및 사고 특성 측면에서 자동차와 유사할 것으로 예상됨
 - UAM은 항공 이동수단이라는 점에서 항공기와 유사한 점이 있으나, 활용 장소가 주로 도심이고 운행 고도도 높지 않아 항공기보다는 자동차 대체수단으로 활용될 것으로 예상됨

⁵³⁾ 관계부처 합동(2019. 10. 16), “드론 규제, 미리 내다보고 선제적으로 개선합니다-자율주행차에 이어 두 번째로 ‘드론’ 분야 선제적 규제혁파 로드맵 발표”

⁵⁴⁾ 관계부처 합동(2020. 6. 4), “도시의 하늘을 여는 한국형 도심항공교통(K-UAM) 로드맵”

- UAM을 ‘드론택시’ 또는 ‘플라이카’라고도 하는데, 이러한 용어는 UAM이 항공기적 특성과 자동차적 특성을 겸하고 있다는 점을 보여주는 것임
- 항공기 사고는 사고 빈도는 낮으나 한번 사고가 발생하면 대규모 인명 피해를 야기하는 반면, 주로 1~2인이 탑승하는 항공택시 형태로 운영되는 UAM 사고는 자동차사고와 유사한 특성이 나타날 것으로 예상됨
- **(보험 모델)** UAM의 특성 중 자동차적 요소와 항공기적 요소를 적절히 반영한 보험 모델을 도입할 필요가 있음
 - 항공기보험의 경우 대규모 인명 사고에 대한 대비 및 국제 기준 적합성이 중요한 고려요소이나, 자동차 보험은 피해자의 신속한 구제 및 보유자 보호가 핵심임
 - 특히 담보 구성 및 운영방식 측면에서 UAM 운영주체, 이동수단으로서의 기능 및 활용도 등을 종합적으로 고려하여 자동차보험 운영원리 및 운영방식을 적극 참고할 필요가 있을 것임

3. 운영체계 변화에 대한 대응

- 기존의 육상 교통 운영체계는 자가용과 대중교통으로 구분되었으나, 플랫폼 기반 승차 공유 도입으로 이러한 이원적 체계에 편입되지 않는 운영체계가 등장하게 됨
 - **(기존 운영체계)** 기존 육상 교통 운영체계는 개인이 소유하는 자가용과 운수업체가 운영하는 대중교통으로 구분되었고, 자가용은 개인용 자동차보험, 운수업체 운영 차량은 영업용 자동차보험 또는 공제조합을 통해 위험을 담보해 왔음
 - **(운영체계의 변화)** 최근 플랫폼을 통한 차량 공유 및 승차 공유가 확산되고 있고, 전동킥보드 등 새로운 이동수단도 주로 플랫폼을 통해 운영되고 있음
 - 개인용 승용차를 이용한 카풀이나 미국의 우버X의 경우 이러한 운영방식을 ‘개인용’이라고 보아야 할지 ‘영업용’이라고 보아야 할지 의문이 제기될 수 있음
 - 공유 업체가 운영하는 전동킥보드의 경우 운영주체는 공유 업체이나 이용자가 직접 운전을 한다는 점에서 영업 주체가 관리 및 운전을 모두 담당하는 기존 대중교통수단과는 차이가 있고, 대여 및 반납이 단기간 수시로 이루어진다는 점에서 기존 렌트카 사업과도 차이가 있어, 기존 보험체계를 그대로 적용하기는 곤란할 것으로 예상됨
- 운영체계의 변화 및 통합교통시스템의 도입에 따라 자동차보험의 분류체계와 운영방식에도 변화가 필요할 것으로 예상됨
 - **(개인용-영업용 구분)** 자동차보험은 개인용, 업무용, 영업용으로 구분되는데 차량 공유 및 승차 공유가 확대될 경우 개인용과 영업용 구분이 불분명해질 수 있으므로 특약 및 별도 보험상품 개발 논의가 필요할 것임

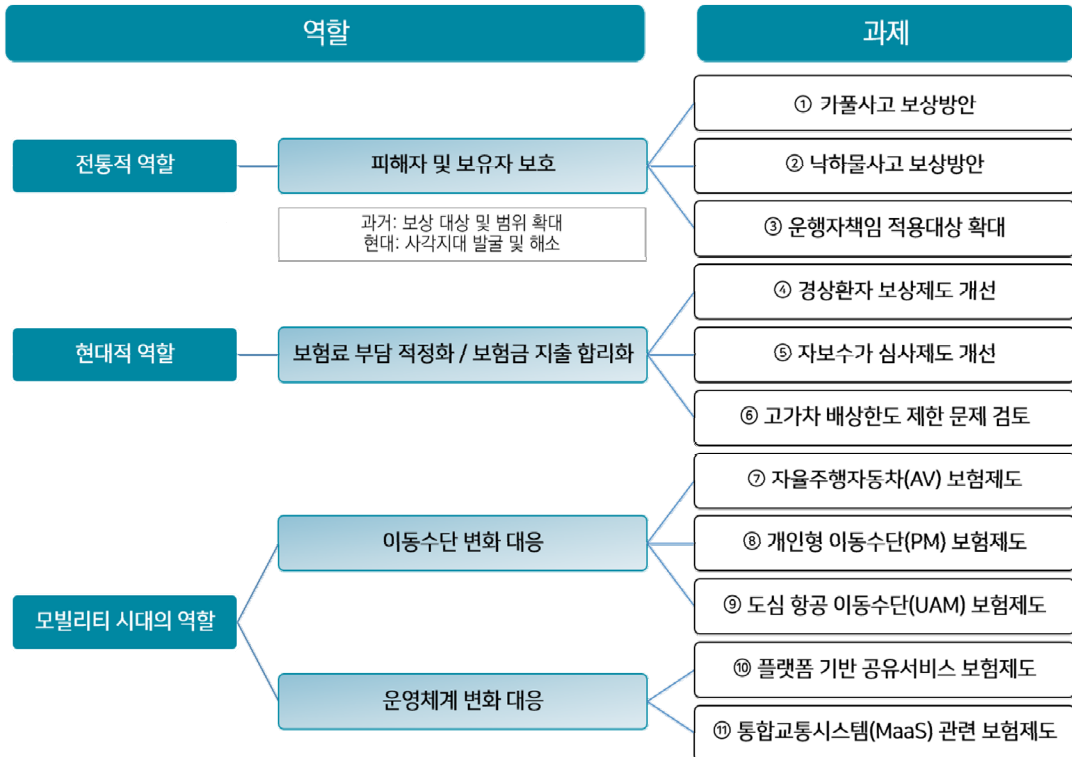
- (MaaS) 통합교통체계인 MaaS가 도입되면 하나의 플랫폼을 이용해 다양한 교통수단을 이용하게 될 것으로 예상되는바, 이에 대응한 보험 운영체계 변화 방향에 대한 논의가 필요할 것임
 - 예컨대, 통합시스템으로 이동수단을 이용하던 중 사고가 발생한 경우, 고객은 통합시스템을 통해 사고 접수를 하고, 접수된 사고에 대한 처리는 시스템 운영주체가 각 교통수단 운영주체 및 관련 보험사에게 배분하는 방안 등을 생각해볼 수 있을 것임

4. 결어

- 새로운 이동수단의 등장 및 운영체계의 변화로 육상 이동수단의 중심은 '자동차'에서 '모빌리티'로 전환될 것으로 예상됨
 - 자동차의 발전 과정에 비추어 볼 때 새롭게 등장하는 이동수단도 도입기-확산기-대중화기를 거쳐 일상적 교통수단으로 자리 잡게 될 것으로 보임
 - 다만 자동차 산업의 변화는 100여 년에 걸쳐 진행된 반면 새로운 이동수단의 변화는 단기간에 압축적으로 진행될 것으로 예상되어 이에 대한 선제적 대응이 요구됨
- 자동차 도입기에 자동차보험에 대해 요구되었던 역할인 피해자의 신속한 구제, 보유자 보호 및 산업 발전 지원이 모빌리티 산업 도입기에도 요구되고 있음
 - 피해자 및 보유자 보호라는 자동차보험의 전통적 역할이 자동차를 넘어 모빌리티 전반으로 확대될 필요가 있으며, 이를 통해 모빌리티 산업 발전은 물론 국민의 교통 및 생활편의성을 제고하는 데 기여할 수 있을 것임
- 자동차보험의 역사와 노하우를 모빌리티 관련 보험제도 구축에 적극 활용할 필요가 있을 것임
 - 자동차보험은 가장 발전되고 정교한 육상 이동수단 관련 보험으로서, 새로운 형태의 모빌리티에 대한 보험제도 구축 시 모델로서 기능할 수 있을 것임
 - 특히 담보 구성(배상책임보험 및 손해보험의 결합) 및 피해구제 방식(선보상 후구상)등에 관한 자동차 보험의 집적된 노하우를 모빌리티 관련 보험제도에도 적극 활용할 필요가 있을 것임

부록

자동차보험의 역할과 과제



저자약력

황현아 고려대학교 법학과 박사수료 / 연구위원
E-mail : hahwang@kiri.or.kr

손민숙 부산대학교 법학전문대학원 석사 / 연구원
E-mail : sms27@kiri.or.kr

CEO Report 2021-04호

자동차보험의 역할과 과제: 자동차보험의 과거, 현재, 그리고 미래

발행일 2021년 4월

발행인 안철경

발행처 보험연구원

주소 서울특별시 영등포구 국제금융로 6길 38 화재보험협회빌딩

인쇄소 경성문화사 (786-2999)

