

자동차보험에서 대차제도에 관한 개선방향*

The Improvement of Automobile Leasing System in Automobile Insurance Contract

김 은 경**
Kim, Eun-Kyung

목 차

- | | |
|---------------------|-------------------------|
| I. 들어가는 말 | III. 자동차 대차료 산정의 합리적 근거 |
| II. 자동차시장의 사회적 비용증가 | IV. 대차제도의 건전한 발전방향 |

자동차대차제도란 보험사고가 발생한 경우 피해자의 사고차량이 수리중인 기간 동안 다른 차량을 대체차량으로 제공받는 것을 말한다. 자동차책임보험과 관련한 근거법은 자동차손해배상보장법이다. 요즘 사회적으로 화제가 되고 있는 제3자의 차량에 피해를 주었을 경우(대물배상)에 대해서는 표준화된 기준이 존재하고 있지 않으며, 오로지 보험업감독규정시행세칙 별표15에 따른 자동차보험 표준약관 대물배상편의 열거내용이 유일하다. 그런데 이 기준에 따른 대차료의 운영은 그 기준이 모호하고 해석의 어려움마저 있어서 보험금이 누수될 가능성이 많다는 지적이 있다. 이와 관련하여 가장 근본적인 문제는 이 기준이 실손보상원리에 부합하지 않는다는 것이다.

지나치게 고액의 대차료 지급은 비합리적인 보험금 누수의 가능성이 된다. 그러한 보험금 누수는 자동차보험료의 증가의 원인이 되고 보험사고를 일으키지 아니하는 선량한 보험가입자에게 전가되는 결정적인 이유가 된다. 수리 중인 자동차에 대한 대차과정에서 자동차사고 피해자에게도 합리적인 가격비교 등을 할 책무가 부여되어야 할 뿐만 아니라, 대체차량의 제공은 기존의 기준인 동종차량에서 동일배기량을 기준으로 하여 적정한 대차료를 지급하는 것으로 개선하여야 한다. 이를 위하여 현행 자동차약관의 관련 내용을 바꾸는 절차를 조속히 진행하여야 한다.

투고일 : 2015. 8. 31. / 심사회의일 : 2015. 9. 25. / 게재확정일 : 2015. 10. 13.

* 본 논문은 2015년 한국외국어대학교 교내연구비 지원에 의하여 작성되었음.

** 한국외국어대학교 법학전문대학원 교수

Professor, Dr. jur, Hankuk University of Foreign Studies, Law School

[주제어] 자동차보험, 대차료, 사용이익상실손해, 실손보상의 원리, 동종차량, 동일배기량, 가격비교의무

I. 들어가는 말

자동차가 더 이상 사치품이 아닌 필수품이 되었다. 그러므로 자동차와 관련한 제도 중에서 과거 자동차가 부의 상징인 사치품으로 인정되던 시대의 기준은 더 이상 시대적으로 맞지 않아서 자동차 발전의 기술적인 속도에 부합하지 아니할 뿐만 아니라 자동차 손해배상보장법상 제도적 기준에도 불합리한 측면이 있다. 그 중 자동차 책임보험료의 산정문제, 대차기준 및 적용방식이 특히 문제가 되는 대상이다. 최근 일련에 발생하는 자동차사고로 인한 보험시장의 시름이 크다. 보험시장의 구성원은 비단 보험자만 있는 것이 아니고 위험단체의 구성원인 다수의 보험계약자도 있기 때문에 이 문제는 단체법적인 관점에서 살펴야 할 것이다. 결국 자동차보험의 불합리 내지 불공정의 문제는 궁극적으로 선량한 보험계약자에게는 공동체적 위험분담으로 되기 때문이다. 그러므로 위험을 실현시키지 않아서 무사고이력을 가졌거나 상대적으로 덜 위험한 보험계약자와 피보험자에게는 고스란히 부정적인 비용부담이 된다. 그러한 측면에서 사회적 비용증가의 직접원인제공자 뿐만 아니라 간접원인제공자에게 책임보험의 범위 내에서 그 원인책임을 어떠한 근거와 논리로 부담하게 할 것인지가 고민이다. 다만 이 책임부과문제는 정의에 근거하여야 함을 전제로 한다.

우리나라는 자동차손해배상보장법으로 자동차보험을 의무보험화하고 자동차사고의 피해자를 보호하고자 노력하고 있다. 이 법에 따라 제3자의 신체에 생긴 피해(대인배상)에 대한 보험금 지급기준 및 방법과 관련해서는 다년간의 연구와 제도개선의 성과에 따라 정형화와 표준화가 제법 이루어졌다. 그러나 요즘 사회적으로 화제가 되고 있는 제3자의 차량에 피해를 주었을 경우(대물배상)에 대해서는 표준화된 기준이 존재하고 있지 않으며, 보험업감독규정시행세칙 별표15의 자동차보험 표준약관 대물배상편에 열거된 것이 유일무이한 기준이다. 특히 이 기준에 따른 대차료의 운영은 그 기준이 모호할 뿐만 아니라 해석의 어려움마저 있어서 보험금이 누수될 가능성이 많다는 지적이 있다. 이는 근본적으로 실손보상원리에 부합하지 않는다. 이러한 문제점에 기초하여 현재 대차제도의 문제점과 독일의 대차제도의 운용과 관련한 법리적 근거와 판례의 동향 등을

살펴, 우리나라의 대차제도에 대한 제도적 개선 방향을 도출하고자 한다.

II. 자동차시장의 사회적 비용증가

1. 고가차에 의한 보험비용증가

자동차 등록대수의 평균 증가속도에 비하여 수입차 등록대수의 증가속도는 급진적으로 증가하는 추세이다. 최근 5개년(2010~2014) 연평균 자동차 등록대수의 증가율은 2014년 12월말 현재 전체 2.9%이다. 그런데 수입차 등록대수는 111.6만대로 연평균 21.1%에 해당하여 급진적인 증가현상이 두드러진다.¹⁾ 그 와중에 최근 자동차책임보험에서 대물배상부분에 대한 우려의 목소리가 높다. 그 지적의 대부분은 고가차의 배상수리비 문제와 대차료에 대한 것이다. 과거 자동차의무책임보험은 대인배상부분만을 담보했고 실제로 운용은 대인배상 I(의무보험)과 대인배상 II(임의보험)로 구분하였다. 그러다 자동차손해배상보장법이 2003년 8월에 법이 개정되어 2005년 2월 22일부터는 자동차책임보험에서 대인배상과 대물배상을 의무보험화했다. 즉 대인배상 I과 대물배상 1천만원까지는 의무보험이다. 대인배상 I에서 전보하지 못하는 부분에 대하여는 대인배상 II와 대물배상 1천만 원 이상의 범위에 대하여는 현재는 10억 한도까지 중에서 보험계약자의 계약상의 의사표시로 선택이 될 수 있는 것이어서 의무책임보험과 임의책임보험으로 운용되고 있다. 그런데 언급한 바와 같이 대물배상금 중에서 고가차 배상수리비와 대차료의 비중이 높아지면서 대물배상책임보험에 대한 논의가 시작된 것이다.

고가차 중 특히 수입차 수리의 경우는 국산차에 비하여 부품은 4.7배, 공임은 2.0배 그리고 도장의 경우는 2.3배에 달한다.²⁾ 또한 수입차의 평균 대차료는 국산차 대비 3배 이상이며, 수입차 등록비중이 전체의 5.5% 불과한데 대차료는 전체의 31.4% 차지한다.³⁾ 결국 수입차의 수리비나 대차료가 상대적으로 비싸다는 것을 알 수 있다. 수입차의 경우는 국산차에 비하여 배기량이 큰 경우가 많고 평균차량가액도 높아 3배 정도 고가인

1) 2015년 6월말 현재 수입차가 100만대를 돌파했다. (행자부, 연도별 자동차 등록추이, 2015.)

2) 기승도/이규훈, “자동차보험에서 고가자동차(외산차) 문제 해소방안”, 외제차자동차보험 제도개선 관련 정책토론회 자료, 2015. 7. 28. 32쪽.

3) <<http://news.donga.com/3/all/20150323/70285925/1>>, 검색일: 2015.6.30.

것에 본질적인 이유가 있을 것이다. 그러나 수입차와 관련한 부품 등의 수급구조에 고질적인 문제점도 있다. 수입차와 관련한 부품시장이 독점적인 구조로 운용되기 때문에 유통의 문제에서 비롯된 것이다. 이 문제가 결국 수입차의 수리비나 대차료에 연동하게 되며, 최종적으로 자동차보험에서는 고스란히 사회적인 비용으로 인식될 수밖에 없는 상황이다. 아래 표에서 보여주는 바와 같이 대물배상책임보험이 정착하기 시작하면서 대물배상에서 대차료가 차지하는 비중이 높아지고, 특히 수입차 등록대수에 비하여 전체 등록차량의 대차료와 비교할 때 그 비중이 상대적으로 높은 것을 확인할 수 있다. 이는 결국 보험금 지급의 불균형 문제가 될 수 있다.

〈표 1〉 수입차 대차료 및 구성비

(단위 : 億원)

구 분	‘09년	‘10년	‘11년	‘12년	‘13년
국산차	1,663 (81%)	2,477 (80%)	2,477 (78%)	2,520 (75%)	2,956 (73%)
외제차	4,004 (19%)	604 (20%)	681 (22%)	820 (25%)	1,075 (27%)
대차료 총계(A)	2,063	3,082	3,158	3,341	4,031
대물배상 지급보험금(B)	21,139	26,229	27,126	29,296	32,550
대물배상 대비 대차료 비중	9.8%	11.8%	11.6%	11.4%	12.4%

〈자료〉 : 보험개발원 자동차보험 통계

이상의 표에서 보여주는 것과 같이 수입차의 대차료의 구성비나 그 비중은 매우 높아서 이 문제는 제도적으로 개선이 요구되는 부분이다. 현재 우리나라에서 수입차의 대차료 문제가 대두되는 근본원인에는 수리부품 확보에도 상당시간 소요됨에 따라 대차기간이 국산차에 비하여 장기라는 것과 자동차보험 표준약관상 대차기준이 불명확하여 보험제도를 통하여 사회적 비용이 전가되는 과정에서 형평성이 왜곡될 여지가 있다는 것에 있다.

2. 대차료제도의 불균형문제

현재 자동차보험 표준약관상 동종의 차량으로 대차하게 되어 있는데 세부적 실무 적용기준 및 대차기간에 대한 규정이 불분명하여 논란이 되고 있다. 실무상 ‘동일 제조사,

동일 모델 차량'으로 대차를 적용하여, 수입차의 경우 과도한 대차료가 지급되고 있다. 더욱이 사고차량과 동종의 차량으로의 대차에 집중하다보니 노후된 자동차도 신형차량으로 대차하게 되는 경우가 비일비재하고, 경우에 따라서는 수리지연이나 부품조달로 인한 지연 등의 기간도 수리기간으로 인정되어 대차기간이 만연이 늘어지는 경향도 있게 된다. 이는 분명히 실손보상의 원리에 어긋나는 측면이 있다.⁴⁾ 자동차보험에서 대차료 등에 관한 보험금지급이 실손보상의 원리에 부합하는지의 문제는 불공정성 시비의 대상이 되기도 한다. 더욱이 현행 대차제도에 따라 동종차종 기준대차를 근거로 추정 대차료의 지급을 허용하고 있기도 하다.⁵⁾⁶⁾ 이러한 일련의 과정에서 피해자 측 및 대차관련 사업자와 자동차 수리업 종사자의 도덕적 해이가 심각하다.

현행 자동차보험 표준약관 대차기준인 '동종'의 개념을 명확하고 합리적으로 개선할 필요가 있는데 특별한 사유가 없는 한 사고차량과 동급(동일한 배기량)의 일반적인 차량을 기준으로 대차료를 지급하는 방향으로 개선안을 도출하여야 할 것이다. 또한 사고차량의 수리기간중 자력운행이 불가능한 경우에는 합리적인 근거에 기반하여 달리 대차가 인정되는 기간에 한하여 대차료를 지급하도록 할 필요가 있다. 다만 이와 관련하여 현행의 자동차보험 표준약관은 대법원의 판례의 입장을 되풀이한 것에 불과하므로 향후 판례의 입장이 바뀌지 않는 한 변경이 곤란하다는 의견이 감독당국에 의하여 개진된 상황이지만 과도한 대차료 지급으로 인하여 보험금이 누수되는 상황을 막기 위하여 대차와 관련한 렌트카 시장조사 및 지급기준 등의 검토의지가 있음을 기반으로 논리적인 근거를 제시하여 합리적인 기준을 마련하여야 할 것이다.

대차료 제도가 불균형하고 불공정한 것이라는 원인제공은 자동차수리기간과 대차

-
- 4) 독일의 경우 피해차량이 중고자동차였음에도 불구하고 신차를 대차하거나 취득하는 것은 손해배상법상의 부당이득금지의 원칙에 반하는 것으로 보고 있다. 그러므로 민법 제249조 2문의 취지에 따라 실손보상의 원리에 따라 신차를 제공받는 경우 신차에서 중고차였던 사고차의 차액만큼을 공제하고 배상을 받아야 한다고 본다. 이 원리는 신차가 중고차보다 일반적으로 수명이 길어 더 오래 사용할 수 있기 때문이어서 이 부분 만큼을 공제하는 것이 마땅하다는 원리인데, 이를 'Abzug neu für alt'라고 한다; Erwin Deutsch, Allgemeines Haftungsrecht, Carl Heymanns Verl. 1996, S. 519, Rn. 817.
- 5) 일본의 경우는 실질적인 지출이 이루어지지 않아 손해가 발생한 것이 아니라는 이유로 추정대차료를 인정하지 않는 것을 원칙으로 한다; 도쿄지방법판소 2000. 8. 23. 판결; 北河隆之, 交通事故損害賠償法, 弘文堂, 2011, 292頁; 우리나라에서도 추정대차료를 폐지하고 동일 배기량 기준대차제도를 도입하자는 견해가 있다.(기승도/이규훈, “자동차보험료 증가억제를 위한 보상제도 개선방안”, 정책토론회, 2015. 5. 12, 25쪽.)
- 6) 독일의 경우는 수리하지 않고 손상된 물건을 그대로 사용하는 것으로 수인하거나 감수하는 것 또는 피해자 스스로가 수리를 하는 것은 더 이상 피해자에게 객관적인 손해가 발생한 것이라고 볼 수 없다는 것이 일반적이다; Erwin Deutsch, Allgemeines Haftungsrecht, Carl Heymanns Verl. 1996, S. 519, Rn. 818.

대상범위(단순 동종성 문제인지, 포괄적인 동가치의 문제인지의 여부)에서 비롯된다. 그러므로 이에 관하여 보험법체계가 우리나라와 가장 유사한 보험선진국인 독일의 입법적 근거와 예를 살펴보고자 한다.

Ⅲ. 자동차 대차료 산정의 합리적 근거

1. 대차료 지급에 대한 기본논거

자동차보험사고에 따른 대차료와 관련하여 지난 세월 많은 분쟁이 있었고 책임보험의 보험자에게는 수많은 차종에 따른 -평범치 아닌- 세분화된 목록을 기초로 판례⁷⁾가 축적되어 있는 국가가 독일이다. 독일의 경우 대차료에 대한 논거는 사용이익상실손해(Nutzungsausfallschädigung)에 대한 보전으로 본다. 사용이익상실이란 손해사고에 근거하여 물건의 사용이 일시적인 기간동안 불가능한 경우에 지불되어야 하는 손실을 의미한다. 사용할 수 없게 된 것으로 사용이익상실의 대상이 되는 것은 독일 민법 제249조 이하에 따라 자동차에 한하는 것이 아니고, 제한된 전제조건하에서 다른 물건의 경우 재산적 손해(Vermögensschaden)를 포함한다.

근본적으로 자동차사고 후 피해자는 자신의 자동차를 사용할 수 없는 동안을 위하여 임대자동차인 대차나, 대차를 포기하고 그에 상응하는 손해보상금의 지급을 청구하는

7) BGH 18.12.2007 – VI ZR 62/07; BGH 10.03. 2009 – VI ZR 211/08; LG Hamburg 30.03.2012 – 302 O 265/11; • OLG Karlsruhe – Urteil vom 17.03.08 – Der sogenannte “Normaltarif” kann auf der Basis des zum Unfallzeitpunkt geltenden Schwacke-Mietpreisspiegels geschätzt werden (Orientierungssatz der Redaktion); 흥미로운 것은 하급심의 판례가 연방대법원의 판례에 비하여 피해자에 우호적이지는 아니하다.

• BGH – Urteil vom 24.10.07: Bietet der Vermieter dem Unfallgeschädigten aber einen Tarif an, der deutlich über dem Normaltarif auf dem örtlich relevanten Markt liegt, und besteht deshalb die Gefahr, dass die Haftpflichtversicherung nicht den vollen Tarif übernimmt, so muss er den Mieter darüber aufklären.

• BGH – Urteil vom 09.10.07: Zur Erstattungsfähigkeit von Mietwagenkosten nach einem Unfallersatztarif.

• OLG Saarbrücken: Urteil vom 17.07.07: Die im Rahmen des § 249 Abs. 2 Satz BGB zu erstattenden unfallbezogenen Mehrleistungen bei der Inanspruchnahme eines sog. Unfallersatztarifs können durch einen pauschalen Aufschlag von 25% auf den gewichteten mittleren Normaltarif ausgeglichen werden.

선택권을 가지고 있다. 실무에서 자동차의 소유자나 보유자가 사고로 인하여 당분간 자동차를 사용할 수 없는 경우 해당 자동차의 수리기간 또는 재공급기간 동안에 대하여 금전으로 배상하기도 한다.

사용이익상실에 대한 보상청구는 자동차의 사용을 할 수 있었을 기간에 사용하지 못함으로 인하여 생긴 손해를 전제로 한다. 그러므로 피해자가 사고에 따른 상해를 당해 병원에 입원 중이거나 다른 이유로 하여(예컨대 휴가 등의 이유로) 자신이 해당 대차를 사용할 수 없는 경우라면 해당 자동차를 가족이나 배우자 내지 동거인으로 통하여 사용 되어질 것이라는 것을 증명하여야 한다. 그렇지 못한 경우라면 대차는 현실적으로 꼭 필요한 것은 아니다.⁸⁾ 또한 직업상 절대적으로 자동차를 사용할 필요가 있는 경우가 아니라면 주로 사용이익상실에 따른 비용을 피해자 자신의 자동차의 크기와 11개의 다양한 등급에 따라 지급한다.

책임보험의 관점에서 대차의 사용이익과 관련하여 분쟁이 발생한 경우 재판상 전형적인 논거는 다음과 같다.

기본적 논거로서 “대차의 필수성” 여부를 다음과 같은 기준으로 판단하고 있다.

- ① 피해자에게 과연 운전의 필요성이 있었는지 여부: 예컨대 해당 피해자는 필요상 일요일에만 운전을 하게 자인 경우,
- ② 대중교통의 활용이 훨씬 더 나은 경우⁹⁾이거나 다른 교통수단, 예컨대 피해자에게 세컨드카(second car)나 회사용 차량이 있는 경우,
- ③ 대차 자체가 법에 위반하는 경우,
- ④ 사고에 근거하거나 다른 문제로 자동차를 운전할 수 없는 처지(fahruntauglich)에 있었던 경우, 또는
- ⑤ 경미한 자동차 사고에 기인한 자동차손해의 정도와 비례에서 현격히 높은 대차비용을 지불해야 하는 경우인지를 확인하여야 한다.

2차적 논거로서 <대차비의 정도 내지 상당성>와 관련하여 다음의 경우를 판단하게

8) BGH 09.10.07 Az. VI ZR 27/07.

9) 예컨대 피해자의 운전거리가 평균적으로 일당 20km미만인 경우라면 대차보다는 택시와 같은 대중교통을 이용하는 것이 합리적이라는 판결례: AG Aachen DAR 2000, 410; OLG Hamm NZV 95, 356; OLG München NZV 92, 362; OLG Karlsruhe NZV 94, 316; 자기 자동차로의 하루 평균 이동거리에 대한 근거는 보험사마다 상이하다. 예컨대 AXA의 경우 피해자의 거소지로부터 50km 이하를 기준으로 그 비용을 산정하고 평균 대차비용을 75€를 지급한다. 또한 사용이익상실에 대한 것은 1일에 25€를 책정하고 있다: <<https://www.axa.de/das-plus-von-axa/auto-kfz-unterwegs/kfz-schutzbrieft>>, 검색일: 2015.7.29.

된다.¹⁰⁾

- ① 대차된 차량이 사고차량과 비교적으로 대등한 정도, 예컨대 연식이 오래된 차량인데 신차를 대차받은 것은 아닌지 여부,¹¹⁾
- ② 대등한 정도의 대차를 하는 것을 포기하였는지 여부(Porsche 911 대신 5도어 BMW의 선택여부),
- ③ 대차 기간이 지나치게 장기였는지 여부(다만 전손의 경우는 제외함),
- ④ 구체적인 가격조건이 적절했는지 여부, 즉 가격비교의무를 이행했는지 여부, 또는
- ⑤ 기타 대차와 관련한 부대비용이 보상대상에 포함되는 지 여부를 판단하여 결정하게 된다.

2. 사용이익상실의 기간산정

사용이익상실과 관련하여 주의하여 인식할 것으로는 사용이익상실이 추정적으로(fiktiv) 산정되어지는 것이 아니라는 것이다. 사용이익상실에 따라 보상청구권을 행사하기 위한 전제조건으로 자동차의 실제적인(tatsächlich) 상실이 있어야 한다.¹²⁾

보상되는 사용이익상실의 기간산정과 관련해서는 손해사고가 분손인지 전손인지에 따라 다음과 같이 세 가지 분류에 의하여 정리된다.

보험의 대상이 되는 자동차가 수리가 가능한 손해(Reparaturschaden)를 입은 경우를 분손¹³⁾이라 한다. 이 경우 우선 손해조사를 하게 되는 데 이때에는 사고에 대하여 전문가에 의하여 판정서를 작성하는 기간이 인정된다. 이 손해조사 후 자동차의 수리가 있게 되는 데 손해조사와 수리기간은 총 1일에서 3일 정도로 예측한다. 다만 수리기간을 예측할 수 없는 경우에는 수리과정이 길어질 수 있다. 이때에는 전문가에 의하여 증빙되어야 하는 데 주로 수리기간은 자동차정비업체의 확인서를 통하여 증명되는 것이 일반적이다.

10) 우리의 경우도 최근의 판례에 따라 대차의 필요성과 대차비용 액수의 상당성을 인정하고 있다: 대법원 2013.02.15. 선고 2012다67399 판결; 대법원 2009. 12. 24. 선고 2007다5076 판결.

11) BGH NJW 82, 1518.

12) Becker/Böhme, Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden, C.H.Müller, 1997, S. 188.

13) 분손은 전손 이외의 손해로서 수리비 기타 부수비용의 합계액이 보험가액에 미달하는 손해이다: 박세민, 보험법 제3판, 서울: 박영사, 2015, 739쪽; 동일 취지로는 정찬형, 상법강의(하), 서울:박영사, 2015, 736쪽; 분손의 경우 손해가 발생하기 전으로 회복되는 비용을 재조달가액(Wiederbeschaffungswert)이라고도 한다: Burmann/Heß/Stahl, Versicherungsrecht im Straßenverkehr, 2.Aufl. Verlag Vahlen, 2010, S. 174.

피해자가 판정 근거를 추정적으로 산정하고 자동차를 자체적으로 수리하는 경우에는 전문가가 확정한 수리기간에 대한 사용이익상실을 지급하여야 한다. 이러한 경우 기간은 증인을 통하여 증명되어야 하고 보험은 이때에 수리가 완료되었다는 증명서를 요청하여야 한다.

반면 자동차가 그 기능을 제대로 할 수 없는 정도로 전부가 손실된 된 경우를 전손¹⁴⁾이라 하는데 전손의 경우도 분손과 마찬가지로 사고로부터 판정서를 작성하여야 하고 해당 보험의 목적에 대하여 손해보상이 가능한 경우에는 사용이익상실기간의 예측기간을 약 3일에서 7일로 하고, 예외적인 경우 10일로 하는데¹⁵⁾ 주로 12일에서 14일로 산정한다.¹⁶⁾

전손의 경우 전문가에 의하여 확정된 기간 내에 자동차의 재공급이 이루어지기도 한다.¹⁷⁾ 이때 사용이익상실은 새로운 자동차증명서의 등본의 제출을 통하여 종료된다. 재공급기간과 관련해서도 자동차의 대차기간에 대한 산정을 하게 되는데 판례에 의하면 그 기간은 주로 최장 30여일을 넘지 않는 것으로 한다.¹⁸⁾

3. 자동차 대차비용 산정

손해배상의 정도는 현재 운행되고 있는 전체 자동차를 포함하여 작성한 지표에 근거하여 산정한다. 자동차 타입에 따라 A군(25€)에서 L군(150€)¹⁹⁾으로 나뉜다. 이 보상금

14) 전손의 경우란 보험가액의 전액이 손해액이 되는 경우이며(이기수/최병규/김인현, 보험해상법 제9판, 서울: 박영사, 2015. 270쪽), 손해가 생긴 때와 곳에 있어서의 보험가액 또는 보험금액 중에서 낮은 쪽의 전액을 지급한다(이기수/최병규/김인현, 같은 책, 353쪽).

15) 우리의 경우 대법원 판례에 의하면 영업용 택시 같은 수익용 차량이 손상되어 수리가 불가능한 경우에 새차를 구입하여 영업을 개시할 수 있을 때까지의 기간 동안 영업을 하지 못한 기간을 10일로 보아 그 기간 동안 발생한 손해 상당액을 배상할 것을 판시한 바 있다; 대법원 2005. 10. 13. 선고 2003다24147 판결.

16) AG Hamburg Urteil vom 1997, AZ: 52 C 1768/97.

17) 판례에 따르면 전손의 경우 재공급을 위하여 최장 허용되는 기간은 차량에 따라 다르다고 판단하고 있다: 독일의 판례에 따르면 11,000km를 주행한 BMW차량의 전손에 대하여 차주가 이 재공급기간으로 65일을 주장하였는데 재판부는 일반적인 신차의 공급을 위한 기간보다 기간을 감축하여 산정하였는데 그 논거로서 BMW는 이미 11,000km 주행한 중고차이므로 이에 적합하게 그 기간산정시 이 부분만큼을 감액하여야 한다고 판시하였다. 일종의 비례보상을 선택한 것이다. 다만 이 경우라 하더라도 피해자의 보호차원에서 이 기간의 산정은 사고가 발생한 당일로부터 기산하는 것이 아니라 자동차사고에 대한 손해사정인의 판정이 도달한 날에 피해자가 사고에 대한 대응을 어떻게 할 것인지에 대한 숙려기간 3일을 지나서 그 때로부터 기산하는 것으로 하여 해당 사건의 경우 최장 27일을 산정한 바 있다; LG Kiel, Urteil vom 19.07.2013, 13 O 60/12.

18) LG Kiel, Urteil vom 19. 07.2013, 13 O 60/12.

은 자동차 유지비용(Vorhaltekosten)²⁰⁾과 자동차의 사용가액(Nutzungswert)로 이루어진다. 영업용 또는 여가에 필요한 자동차의 경우(예컨대 전동차 및 캠핑카)에 대하여는 일반적으로 유지비용만 지급된다. 만일 이것이 일상적으로 사용되는 자전거인 경우라면 문제가 된 자전거와 비교가 되는 정도의 자전거의 임대료 정도를 해당기간 동안에 한하여 지급하게 된다.²¹⁾

〈자동차 대차 등급표〉²²⁾

자동차 등급	
승용차 Group	사용이익상실금액
Group 1	25€
Group 2	30€
Group 3	35€
Group 4	40€
Group 5	45€
Group 6	50€
Group 7	60€
Group 8	70€
Group 9	80€
Group 10	120€
Group 11	150€

이하의 표는 특정 자동차(예컨대 Audi)를 대상으로 위 11단계 등급을 다시 맞추는 것을 보여주는 것이다. 이러한 등급은 전체 자동차의 26000여종을 세분화하여 그 사용이익상실금액을 구체적으로 정하는 기준이 된다.

19) 2013년 현재 기준은 175€이었으나, 2015년은 그 기준이 낮아졌다.

20) 이를 일명 자동차의 기초비용(Grundkosten)이라고 하는데 여기에는 세금, 보험, 운영비용, 감가상각 등이 포함된다.

21) LG Lübeck, Urteil vom 8. Juli 2011, Az. 1 S 16/11.

22) 〈<http://www.kfzhilfe.de/tabelle-nutzungsausfall>〉: 최종 변경일자 2015년 6월 10일 현재.

〈특정차량의 등급: Audi〉²³⁾

차량모델	사용이익상실그룹
A1 1,2	3-4(연식 및 추가부속품 설치여부)
A1 1,4	4-5(연식 및 추가부속품 설치여부)
A1 1,6	4-5(연식 및 추가부속품 설치여부)
중략	중략
A8 4,0	10-11(연식 및 추가부속품 설치여부)
A8 4,2	10-11(연식 및 추가부속품 설치여부)
Q8 2,0	7-8(연식 및 추가부속품 설치여부)
Q7 3,0	9-10(연식 및 추가부속품 설치여부)
TT 1,8	6-8(연식 및 추가부속품 설치여부)
TT 2,0	7-9(연식 및 추가부속품 설치여부)

4. 피해자의 손해경감의무

자동차를 대차하게 되는 피해자는 손해경감의무(Schadenminderungspflicht)²⁴⁾²⁵⁾를 이행하여야 하며 사용이익상실상태를 가능하면 빨리 종료할 수 있도록 하여야 한다. 특히 대차료에 대한 보상금 청구시 해당자동차가 수리를 필요로 하는 경우 피해자는 동급의 자동차를 기준으로 청구할 권리가 있고, 가해자의 보험자는 이를 지급하게 된다. 그런데 이 경우 피해자는 대차료를 미리 비교하고 가격면에서 적정한 것을 선택하여야 한다. 대차를 선택하는 지역적인 범위도 가능하면 지역시장의 범위 내에서 이루어져하는 것으로서 이를 평소 피해자와 연관관계가 없는 격지에서 근거없이 선택하는 것도 역시 피해자의 손해감소 의무에 반하는 것으로 본다. 그 외에도 자신의 자동차에 소요되는 비용의 범위 내에서 대차기간 동안에 비용을 절감하여야 한다.

독일 연방대법원에 따르면 피해자는 대차를 하기 전에 적어도 두어군 테의 이상의 대차공급가격을 비교하여야 한다고 판단했다. 물론 이 경우 가장 저렴한 대차를 우선적으로 선택할 필요는 없지만 일상적인 가격의 범주를 넘어서지 않는 범위내에서 선택하여야 한다고 보았다. 가격비교도 하지 않고 최종적으로 고가의 대차를 선택한 경우에는

23) 〈<http://www.kfzhilfe.de/tabelle-nutzungsausfall>〉: 최종 변경일자 2015년 6월 10일 현재.

24) 대차료와 관련한 피해자의 손해감소 의무는 상법 제680조에서 언급하는 손해방지의무와는 다른 것이다.

25) 일본의 경우도 자동차사고의 경우 대차를 하는 피해자에게 손해경감의무를 부담시키고 있다. 대차의 필요성이 인정되는 범위에서 필요한 대차는 최소범위로 한정하여 할 것을 정하고 있다; 北河陵之, 交通事故損害賠償法, 弘文堂, 2011, 292頁; 加藤了, 交通事故の法律相談, 學陽書房, 2011, 237頁.

피해자는 전액을 보상받을 수 없고²⁶⁾ 일상적인 금액의 범위에서만 보상받을 수 있다고 한다.²⁷⁾ 이러한 가격비교의무는 일종의 책무(Obliegenheit)로서 이해된다.²⁸⁾ 법원은 대차에 대한 시장가격리스트에 근거하여 이 금액을 산정하여 확정하였다.²⁹⁾³⁰⁾ 더불어 대차 가격비교에 대한 피해자의 의무와 관련하여 해당 대차가 지나치게 비싸다는 것을 근거로 피해자가 지불한 대차비용의 전액지급을 보험자가 거절한 경우, 다른 판례에 따르면 피해자는 가능하면 좀 더 저렴한 대체의 차량을 찾아봐야 한다고 판단하였다.³¹⁾ 이에 대하여 피해자는 대체차량을 찾을 만한 시간이 없었다는 것으로 항변을 하였으나 이에 대하여 법원은 직업을 가진 피해자가 단시간에 인터넷을 이용하여 임대차량의 가격을 찾아 그 정보를 획득할 수 있는 정도에 있었으므로 항변을 받아들이지 아니하였다.

이상의 고찰에 따르면 지나치게 고액의 대차료의 지급은 비합리적인 보험금의 누수의 가능성이 되는 원인으로 판단되어 동일배기량을 기준으로 하여 적정한 대차료를 지급하는 것으로 개선하여야 한다.

26) 대법원 판례에서도 동일한 취지를 엿볼 수 있다. 즉 인터넷 할인요금들은 피고 2가 피해차량과 동종·동급의 자동차를 대차하기 위하여 쉽게 이용할 수 있었던 저렴한 대차요금들로서 상당한 대차비용에 해당한다고 보았다; 대법원 2013. 2. 15. 선고 2012다67399 판결.

27) <<http://www.billiger-mietwagen.de/blog/wissenswertes/ersatz-mietwagen-nach-unfall.html>>, 검색일: 2015.7.29.

28) Was dagegen dem Unfallgeschädigten obliegt, ist ein Preisvergleich verschiedener Mietwagen-Angebote, um moderate Kosten zu garantieren.

29) BGH NJW 2011, 1947; NJW 2010, 2569; LG München Urteil vom 6. Februar 2014; LG München II, Urteil vom 8. 5.2012 - 2 S 4044/11.

30) 대차에 관련한 표에 따르면 자동차는 출고 5년까지를 기준으로 적용하는 것이 보통이다. 이와 관련하여 판례에 따르면 출고 5년이 지난 자동차 즉 10년 또는 그 이상의 경우라면 대차에 관한 기준표에 의할 것이 아니라 양 당사자가 협의 하에 결정하는 것으로 판단하였다(BGH 23.11.2004 - VI ZR 357/03; BGH 25.01.2005 - VI ZR 112/04) 이에 덧붙여 사용이익상실의 대한 손해보상은 자동차의 가치를 통하여 제한되는 것은 아니고 양 당사자의 협의에 의할 수 있다고 하면서 5년 이상 10년 이하의 자동차에 대한 사용이익손실보상은 두 개의 집단으로 나누어 사용이익상실보상과 유지비용과의 차익을 보상하면 된다고 한다. 이 보다 더 오래된 자동차는 유지비용(Retentionkosten)에 한정하여 보상하는 것으로 한다.

31) LG Hamburg Urteil vom 30.04.1998, AZ: 312 O 200/98.

Ⅳ. 대차제도의 건전한 발전방향

1. 손해사고의 해결과 분배의 정의를 위한 본질적인 제안

위험크기의 가액이 상대적으로 과거에 비하여 커진 상황을 현시점에서 비례적으로 반영하지 못한 대물배상 책임보험의 한계가 있다. 그 외에도 손해사고의 처리과정에서 발생하는 각종 비용부담에서 불합리성이나 불공정함을 어떻게 정리할 것인가가 중요하다. 이는 결국 형평성의 제고 및 위험의 정의적인 분배와 직결하는 것이다.

자동차의 고가화 내지는 수입차의 큰 폭의 증가로 인한 위험분배의 문제는 고가 국산 자동차 내지 고가의 수입차의 소유 내지 보유로 인한 사회적 비용증가부분을 고가차의 소유자에게 전가하는 방법을 통하여 해결하는 방안으로써 이를 책임보험에 일부 반영하는 위험책임론을 부각시켜야 한다.

2. 대차제도 개선안

자동차대차제도란 보험사고가 발생한 경우 피해자의 사고차량이 수리중인 기간 동안 다른 차량을 대체차량으로 제공받는 것을 말한다. 자동차책임보험과 관련한 근거법은 자동차손해배상보장법이다. 요즘 사회적으로 화제가 되고 있는 제3자의 차량에 피해를 주었을 경우(대물배상)에 대해서는 표준화된 기준이 존재하고 있지 않으며, 오로지 보험업감독규정시행세칙 별표15에 따른 자동차보험 표준약관 대물배상편의 열거내용이 유일하다. 그런데 이 기준에 따른 대차료의 운영은 그 기준이 모호하고 해석의 어려움마저 있어서 보험금이 누수될 가능성이 많다는 지적이 있다. 이와 관련하여 가장 근본적인 문제는 이 기준이 실손보상원리에 부합하지 않는다는 것이다.

대차료는 자동차사고 피해자가 자동차를 사용하지 못함으로써 생겨난 손해를 산정하여 지급하는 것이므로 사용이익상실이라는 측면에서 손해라고 판단된다. 이러한 해외 보험선진국의 논리가 우리 상법에서도 발견된다. 상법 제677조는 상실이익의 불산입에 대한 규정으로서 이에 따르면 보험사고로 인하여 상실된 피보험자가 얻은 이익이나 보수는 당사자간에 다른 약정이 없으면 보험자가 보상할 손해액에 산입되지 않는다. 이 취지를 해석하면 자동차사고로 인하여 피해자가 자동차를 사용하지 못함으로써 잃게 되는 이익으로서 통상손해로 보아야 할 것이다. 대법원 판례³²⁾에 따르면 불법행위로

영업용 택시와 같은 수익용 차량이 손상되어 수리가 불가능한 경우에 새 차를 구입하여 영업을 개시할 수 있을 때까지의 기간 동안 영업을 하지 못한 휴업손해는 통상손해에 해당한다고 보았다. 또한 불법행위로 훼손된 자동차를 수리하는 기간 동안 휴차손해 대신 대차사용료의 지급을 청구할 수 있다고 보는 판례³³⁾의 취지를 판단할 때 휴차손해가 통상손해라면 대차료도 또한 자동차사고와 인과관계가 있는 손해로서 통상손해로 볼 수 있는 것이다. 비록 피해자가 영업용으로 자동차를 운행했던 경우는 아니지만 자동차를 사용하여야 할 기간 동안에 사용하지 못하는 것도 동일한 취지에서 통상손해이다. 그렇다고 한다면 이 통상손해를 인정하는 기준과 관련하여 약관의 규정이 명확하여야 손해사고의 해결에 분쟁이 최소화될 것이다. 그런데 실무에서는 약관의 규정이 실손보상의 원리에 부합하지 않을뿐더러 통상적인 손해를 보상하는 한도를 넘는 측면이 있다. 그러므로 자동차 대차와 관련해서도 대차인정기준이나 약관상의 규정이 가지는 기준의 모호함을 정비할 필요가 있다. 모호한 기준을 근거로 하여 판례가 형성이 되고 그렇게 형성된 판례에 다시 약관이 의존하는 형태로는 현재의 불공정함을 해결할 길이 없다. 현재 자동차보험 표준약관상 동종의 차량으로 제공하여야 함을 ‘동일한 제조사가 생산한 동일한 모델(배기량도 일치)’로 한정하여 해석할 것은 아니라고 본다.

또한 자동차 대차와 관련하여 동종의 대여자동차를 빌리는데 소요되는 통상의 요금의 범위 내에서 보험금을 지급하고 그 기간은 수리가 완료될 때까지의 기간을 특정(예컨대 30일)기간을 한도로 하자는 제안이 각계에서 있었다. 현재로서는 실무에서 표준약관에 근거하여 동일 제조사의 동일 모델을 기준으로 대차료를 산정하고 있으며, 정비업체의 수리 지연기간도 수리기간으로 인정하고 있는데 문제가 있는바 이러한 불합리도 조정하여야 한다. 현재 이에 대하여 감독당국은 자동차보험 표준약관은 판례의 입장³⁴⁾을 되풀이한 것에 불과하므로, 향후 판례의 입장이 바뀌지 않는 한 변경이 곤란하다는 의지를 견지하고 있다. 최근의 판례³⁵⁾에 의하면 피해자가 사고로 인한 손괴로 수리에 필요한 일정한 기간 동안 자동차를 사용하지 못하게 되었다는 이유로 그 기간 동안 동종·동급의 다른 자동차를 대차한 비용을 가해자나 보험사업자에 대하여 손해배상금이나 보험금

32) 대법원 2005. 10. 13. 선고 2003다24147 판결; 대법원 1990. 8. 14. 선고 90다카7569 판결.

33) 대법원 1992. 5. 12. 선고 92다6112 판결; 박세민, 자동차보험법의 이론과 실무, 서울: 세창출판사, 2007, 427쪽.

34) 그러나 중앙지법 2011. 12. 28. 선고 2011나10012 판결은 ‘동종’의 의미를 ‘동일한 제조사가 생산한 동일한 모델(배기량도 일치)’로 해석하면서, 통상의 대차료를 지급토록 한 바 있다.

35) 대법원 2013. 2. 15. 선고 2012다67399 판결; 대법원 2009. 12. 24. 선고 2007다5076 판결.

으로 청구하는 경우, 당해 자동차의 대차가 필요한 것이어야 함은 물론 나아가 그 대차비용의 액수 또한 상당한 것이어야 그 청구를 인용할 수 있고 대차의 필요성과 대차비용액수의 상당성에 관하여 당사자 사이에 다툼이 있다면 그에 대한 주장·증명책임은 자동차를 대차한 피해자에게 있다고 한다.³⁶⁾ 대차가 도덕적 해이의 수단이 되지 아니하도록 그 필요성을 대차의 요건으로 하면서 그 범위에 관하여는 액수가 상당하여야 한다고 판시하고 있다. 이 상당성의 의미가 반드시 그것이 종류가 동일하여야 하는 지로 국한하여 해석할 일은 아니다. 독일의 자동차 보험약관에서 대차와 관련하여 ‘동종(gleichartig)’이라는 표현에서 ‘동급 내지 대등한(gleichwertig)’이라는 표현으로 바뀌었다.³⁷⁾³⁸⁾ 그러면서 비록 그것의 설명과 관련하여 표현을 동종(gleichartig)이라는 표현을 병기할 지라도 이 의미는 자동차의 종류(Art) 내지 타입(Typ), 자동차의 연령³⁹⁾, 변속장치의 자동여부, 보존상태(Erhaltungszustand)⁴⁰⁾ 유사편의시설(Komfort, Bequemlichkeit), 크기(Größe)⁴¹⁾ 및 성능(Leistung)을 참작한 대차의 일반협정요금표(Normaltarif)⁴²⁾에 따르는 것으로 이해하고 있다.⁴³⁾ 또한 피해자자동차가 초기모델이어서 도저히 수급이 불가능한 경우라면 후속모델의 범위 내에서 정하고 기존의 특수장치나 설비를 고려하지 말아야 한다. 설령 피해자가 대차를 함에 있어서 자신의 수리중인 자동차보다 현저하지는 않으나 비교적 더 낮은 등급의 자동차를 대차하였다고 하더라도 이를 이유로 자신이 절약한

36) BGH Urteil vom 11.03.2008, AZ: VI ZR 164/07; BGH Urteil om 24.06.2008, AZ: VI ZR 234/07.

37) 자동차보험 표준약관에 대한 구체적인 설명은 Feyock/Jakobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, C.H.Beck, 2009, S. 303 이하; 다만 동급 내지 대등한(gleichwertig)에 대한 표기는 S. 703 참조.

38) 미국의 경우는 차종에 관계없이 승용차 대차는 표준(Standard) 및 준중형(Mid-Size)로 구분하여 보험사가 임의 제공하는 반면, 일본의 경우는 표준약관에 대차 차종에 대한 세부기준은 없으나, 관련 법원 판례에 따라 사고차량이 외제차인 경우도 국산차로 대차하는 것이 일반화되어 있다.

39) 일반적으로 자동차 연령이 5년-10년이면 일반협정요금에서 한 등급을 낮추고 10년 이상 수령이 된 경우는 두 등급을 낮추는 방법으로 적용하는 것이 일반적이다.

40) <<http://www.verkehrsrecht.justlaw.de/Verkehrsunfallrecht/Verkehrsunfall-Schadenersatz.htm>>, 검색일: 2015.6.30.

41) 해당 자동차의 트렁크의 크기도 개별적으로 구분하여 적용한다. 예컨대 1050 ccm - 1149 ccm = 1.1 l, 1350 ccm - 1449 ccm = 1.4 l에 해당한다.

42) 판례가 요금의 기준이 삼는 것은 Schwacke-Mietpreisspiegel이다: OLG Stuttgart NJW-RR 2009, 1540; BGH NJW-RR 2010, 1251; AG Görlitz, Urt. v. 24.11.2011 - 4 C 350/11; v. 13.3.2013 - 4 C 524/12; v. 15.7.2014 - 4 C 236/12; 대차요금표에 대한 기준으로는 “Eurotax-Schwacke-Verlag” 또는 “GPJ-Verlag” 또는 “Studie des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO”를 이용하는데 주로 이 기준표에는 저작권이 인정되고 있다.

43) Mietwagenkosten: Unfallersatztarif und Abzug wegen Eigensparnis, Die Verkehrsanwalt(DV), 2/2015, S. 132; Geigel, Der Haftpflichtprozess, 26. Aufl. C.H.Beck, 2011, Kap. 3, Rn. 68.

부분만큼의 차액의 지급을 청구할 수 없다고 한다. 이는 거래상 신의성실의 원칙이 피해자에게 요구되기 때문이라고 한다.⁴⁴⁾

지나치게 고액의 대차료 지급은 비합리적인 보험금 누수의 가능성이 된다. 그러한 보험금 누수는 자동차보험료의 증가의 원인이 되고 보험사고를 일으키지 아니하는 선량한 보험가입자에게 전가되는 결정적인 이유가 된다. 수리 중인 자동차에 대한 대차과정에서 자동차사고 피해자에게도 합리적인 가격비교 등을 할 책무가 부여되어야 할 뿐만 아니라, 대체차량의 제공은 기존의 기존인 동종차량에서 동일배기량을 기준으로 하여 적정한 대차료를 지급하는 것으로 개선하여야 한다. 이를 위하여 현행 자동차약관의 관련 내용을 바꾸는 절차를 조속히 진행하여야 한다. 이는 보험시장의 건전화를 위하여 시급한 문제이기도 하고 선량한 보험계약자에게 과도한 보험료 전가를 예방하는 차원에서 필요하다. 그러므로 책임법에 근거하여 고가자동차의 사고에 의한 위험분배문제나 대차제도와 관련하여 자동차보험 표준약관의 대차부분에 대한 적극적인 개선이 있어야 할 것이다.

그 첫 번째로 대차 인정기준에 대하여는 “대여자동차로 대체하여 사용할 수 있는 차종에서 차량만을 대여하는 경우를 기준으로 한 동종의 대여자동차를 대여하는데 소요되는 통상의 요금. 다만, 보험회사는 피해자의 선택에 따라 동종의 자동차를 직접 제공할 수 있으며 동종의 대여자동차를 구할 수 없는 희소차량은 동급의 일반적인 차량을 제공할 수 있다”를 “대여자동차는 여객자동차운수사업법의 대여사업자에게서 차량만을 대여하는 경우를 기준으로 유관기관⁴⁵⁾이 인정하는 동일 배기량의 대여자동차를 대여하는데 소요되는 적정한 요금. 다만 보험사는 피해자의 요청에 따라 대여자동차를 직접 제공할 수 있다”로 개선하여야 할 것이다.

둘째, 대차의 인정기간과 관련해서 현행은 ‘수리가 완료될 때까지의 기간으로 하되, 30일을 한도로 함’에서 ‘수리가 완료될 때까지의 기간으로 하되, 30일을 한도로 함. 단, 합의지연 또는 부당한 수리지연으로 연장되는 기간은 제외한다’로 정함이 합리적일 것으로 판단된다. 대차기간은 원칙적으로 수리가 완료될 때까지로 한정하는 것이 바람직

44) AG Görlitz, Urt. v. 24.11.2011 – 4 C 350/11; v. 13.3.2013 – 4 C 524/12; v. 15.7.2014 – 4 C 236/12.

45) 예컨대 ‘감독기관이 인정하는’, ‘보험개발원이 인정하는’ 또는 ‘보험협회가 인정하는’ 등으로 바꾸는 것이 중립성 측면에서 바람직하다. 이와 관련하여 독일의 경우 대차요금표에 대한 기준으로 “Eurotax-Schwacke-Verlag”, “GPJ-Verlag” 또는 “Studie des Fraunhofer-Instituts für Arbeitswirtschaft und Organisation IAO” 중 선택적으로 주로 이용하고 판례(예컨대 AG Görlitz, Urt. v. 24.11.2011 – 4 C 350/11; v. 13.3.2013 – 4 C 524/12; v. 15.7.2014 – 4 C 236/12)에서도 이를 기준으로 사용이익상실금을 정한다.

하지만 부당 지연수리의 문제가 있을 수 있으므로 이 문제를 감안한 방안이 동시에 적시되어야 한다. 그러므로 부당 지연수리가 아님을 증명하는 문제와 관련해서는 대차를 청구한 피해자가 이를 증명하여야 하고, 이때 관련 정비업소의 일정 형식에 의한 합법적인 소명이 있어야 한다고 본다.

참고문헌

1. 단행본

- 박세민, 보험법, 제3판, 서울: 박영사, 2015.
- 박세민, 자동차보험법의 이론과 실무, 서울: 세창출판사, 2007.
- 이기수/최병규/김인현, 보험해상법, 제9판, 서울: 박영사, 2015.
- 정찬형, 상법강의(하), 서울:박영사, 2015.
- 北河陵之, 交通事故損害賠償法, 弘文堂, 2011.
- 加藤了, 交通事故の法律相談, 學陽書房, 2011.
- Becker/Böhme, Kraftverkehrs-Haftpflicht-Schäden, C.H.Müller, 1997.
- Burmann/Heß/Stahl, Versicherungsrecht im Straßenverkehr, 2.Aufl. Verlag Vahlen, 2010.
- Erwin Deutsch, Allgemeines Haftungsrecht, Carl Heymanns Verl. 1996.
- Feyock/Jakobsen/Lemor, Kraftfahrtversicherung, C.H.Beck, 2009.
- Geigel, Der Haftpflichtprozess, 26. Aufl. C.H.Beck, 2011.

2. 자료집 · 보고서

- 기승도/이규훈, “자동차보험에서 고가자동차(외산차) 문제 해소방안”, 외제차자동차보험 제도개선 관련 정책토론회 자료, 2015. 7.2 8., 13-56.
- 기승도/이규훈, “자동차보험료증가억제를 위한 보상제도 개선방안”, 정책토론회, 2015. 5.12. 1-29.
- 행자부, 연도별 자동차 등록추이, 2015.

3. 전자문헌

- <http://www.kfzhilfe.de/tabelle-nutzungsausfall>
- http://www.verkehrsrecht.justlaw.de/Verkehrsunfallrecht/Verkehrsunfall-Schaden_ersatz.htm
- <http://www.billiger-mietwagen.de/blog/wissenswertes/ersatz-mietwagen-nach-unfall.html>
- <http://www.axa.de/das-plus-von-axa/auto-kfz-unterwegs/kfz-schutzbrief>
- <http://news.donga.com/3/all/20150323/70285925/1>

[Abstract]

The Improvement of Automobile Leasing System in Automobile Insurance Contract

Kim, Eun-Kyung*

The automobile leasing system refers to a vehicle accident victims receive offers of other vehicles to replace vehicles that are repaired during the event period. The law relating to automobile insurance and Guarantee of automobile accident compensation act. However, no objective criteria for compensation of damages for inflicting damage to third party vehicles has become a problem. Therefore, estimates of automobile leasing charges by its vague criteria, leak has the potential to become a wise Insurance money issues. The most fundamental problem in this regard is based on this principle does not meet the indemnity compensation.

The automobile leasing charges payment of excessive high is the possibility of leaks unreasonable Insurance money. Such leaks are causing Insurance money premiums increased, the crucial reason is that the cost is passed on to good policyholders does not cause insurance accident. As well as in the compensation process and the like also can be an obligation to give a reasonable price compared to the victim, the provision of alternative vehicle is to be improved by paying the appropriate automobile leasing charges on the basis of the same ventilations of the same in an existing vehicle. Procedures to change the relevant contents of the current automobile insurance policies for this purpose should be conducted as soon as possible.

[Key Words] Automobile Insurance, Automobile leasing charges, Compensation for loss of use, Principle of indemnity, The same in an existing vehicle, The same ventilations, Pbligation to compare the price

* Professor, Dr. jur, Hankuk University of Foreign Studies, Law School