

자동차보험에서 과실비율에 따른 책임배상과 위험분산의 법리에 대한 고찰

A Study on Liability & Compensation Pursuant to Fault Ratio and the Rule of Risk Diversification in Automobile Insurance

김 은 경*
Kim, Eun-Kyung

목 차

- | | |
|-----------------|------------------------|
| I. 들어가는 말 | III. 자동차사고에서의 과실비율에 따른 |
| II. 자동차보험과 책임문제 | 배상의 원리와 위험의 배분 |
| | IV. 맺는 말 |

자동차 운행으로 인하여 차대차(자동차 대 자동차) 사고가 발생하면 일반적으로 상호간 과실비율을 묻는다. 운행자 중 일방이 가해자이건 또는 피해자이건 자동차사고 과실비율 산정과정에서 신의부족으로 과실비율산정 결과에 대한 불만이 많다. 또 다른 문제로는 그 과실비율이 정해지고 난 후 상대 차량의 고가여부에 따라 아주 경미한 과실이 있는 피해 차량의 운전자에게도 가해자에 대한 손해배상이 산정된다는 것이다. 즉 상호간 과실비율에 상당한 격차가 있는 경우, 예컨대 저가자동차 운전자의 과실이 20%이고 고가차 자동차 운전자의 과실이 80%임에도 절대적인 손해액이 고가차에 더 많이 발생할 수 있어서 경미한 과실의 피해차량에게 오히려 예측불가의 큰 손해액이 안겨질 수 있다. 결국 도로교통상황은 동일함에도 불구하고 상대의 차량가액이 통상가액을 현저히 초과하는 고가의 경우에 특히 그러하다. 그러므로 이 경우 상대적으로 고가차를 보유한 자에 비하여 저가차 운전자가 사고로 인한 경제적 위험에 더 노출될 여지가 있다. 상대차량 가액이 평균적인 차량가

투고일 : 2017. 12. 31. / 심사외일 : 2018. 1. 15. / 게재확정일 : 2018. 1. 30.

* 한국외국어대학교 법학전문대학원 교수, 법학박사

Han-Kuk University of Foreign Studies, Law School, Dr. Prof.

액의 몇 배가 되는 경우에 경미한 과실만 있을 뿐인 저가차 운전자에게는 가혹한 결과가 될 수밖에 없고 이는 자동차보험에서 위험분산이나 배분의 원리에도 배치되는 측면이 있다. 최근의 고가차 보유비율이 과거에 비하여 커지는 측면에서 이 문제는 그리 단순한 문제만은 아니다.

재물보험인 자기차량손해보험에서는 자신의 차량의 고가성 여부에 따라 보험료가 달리 책정되는 반면, 책임보험에서는 차량가액에 큰 의미가 부여되지 아니한다. 그런데 책임보험의 경우 책임의 주원인이 된 자와 상대적으로 책임의 원인을 가볍게 제공한 자 사이의 책임부담의 정도가 사고원인의 비율인 그 정도차이, 예컨대 과실의 정도의 차이가 아닌, 각자가 가진 잠재적 위험의 크기 차이에서 비롯되는 것이라면 이는 배분적 정의로 다시 교정되어야 하는 것은 아닌지를 문제삼고자 한다. 이에 책임보험, 특히 대물책임보험에서 자동차모델에 따른 보험료차등 부과방식을 제안하고자 한다. 이는 자동차 가액을 감안한 자동차모델에 따른 보험요율을 차등책정하는 방식으로 각 자동차 모델에 따른 손해빈도 및 평균 손해금액 등을 기준으로 보험요율(위험율)에 차이를 두는 것이다. 고가차의 증가현상이 꾸준한 가운데 대물배상책임보험에서의 역차별이 심각하고 실제 경미한 과실임에도 불구하고 상대차량의 가액이 초고가임에 따라 실제로는 피해자에 해당하는 자가 과도하게 배상을 해야 하는 문제가 개선되어야 할 것으로 판단된다. 그러한 측면에서 이를 책임보험료에 반영하는 것이 바람직하다고 본다.

[주제어] 자동차보험, 자동차책임보험, 위험분산, 책임법, 대물배상, 자동차모델등급제

I. 들어가는 말

자동차사고가 발생하면 거리에서 황급히 자동차를 이면도로에 옮기고 난 후 공적인 조사 없이 양측 보험사에 의하여 사고현장에 대한 사진 몇 장으로 구체적이고 명백하지 아니한 근거 하에 과실비율이 정해진다. 문제는 여기에서 빈번하게 분쟁으로 가게 된다는 것이다. 이는 양측 모두 사고에 대한 과실비율에 수긍하지 않기 때문에 생기는 일이다. 경우에 따라서는 일방적으로 교통사고를 당한 것도 억울한데 문제가 된 양측 차량이 모두 주행 중이었다는 이유만으로, 피해차량이라고 여기고 있는 차량 운전자에게 전방주시의무 위반이나 전방 안전거리 확보의무 위반과 같은 이유를 들어 쌍방과실로 몰고 가버리는 관행이 작동하는 데에서 기인한다. 과실비율산정이라고 하는 것이 실상 구체적인 사정마다 달리 정해질 수 있는 데도 그러하다. 이미 오래 전부터 자동차사고 과실비율 산정절차는 공감을 하지 못하게 되었고 그 산정결과에 대한 신뢰는 무너져 버렸다. 그러므로 가해자측이든 피해자측이든 보험사측으로부터 전달된 과실비율에 대한 이의

를 우선 제기하고 본다. 그러니 이 과정에서도 비용이 발생하게 된다.

문제는 여기에만 있는 것이 아니라 그 과실비율이 정해지고 난 후 상대 차량의 고가여 부에 따라 아주 경미한 과실이 있는 피해차량의 운전자임에도 불구하고 가해자의 차량에 발생한 경미한 원인사고에 대한 손해배상이 납득하기 어려울 정도로 과도할 수 있다는 것이다. 만일 A(중고차량가액 1천만 원)와 B차량(중고차량가액 3억 원)이 과실비율 20:80의 비율로 사고가 발생하여 상호 차량의 범퍼를 교환할 수밖에 없는 경우, A차량의 범퍼교체비용은 대략 35만 원, B차량 범퍼교체비용 3천만 원에 대한 과실비율을 적용해도 A차량 측 피해자는 6백만 원을, B차량의 가해자는 28만 원을 지불하게 된다.¹⁾ 동일한 사고에 대하여 A차량과 B차량의 과실비율이 50:50이라면 문제해결은 간단할 수 있다. 각 자동차를 각자 수리하는 것이다. 이것이 자기책임의 원칙에 부합하는 것이기 때문이다. 그러나 그 외 과실비율에 격차가 있는 경우에는 경미한 과실의 피해차량에게조차 예측불가의 손해액이 안겨질 수 있다. 도로교통상황이 동일한테 상대의 차량가액이 통상가액을 넘는 경우에는 특히 더 그러하다. 이는 상대적으로 고가차를 보유한 자에 비하여 저가차 운전자가 단순히 경제적 위험에 더 노출이 되어 있다는 측면도 있지만, 자동차보험에서 위험분산이나 배분의 원리에도 배치되는 측면이 있다. 이 문제에 대하여 책임보험법상 배상원리와 보험에서의 위험분산의 법리를 살펴보고자 한다.

II. 자동차보험과 책임문제

1. 자동차 등록 추이

우리나라에 자동차가 처음 들어온 때가 1903년 11월 14일 고종황제 즉위 40주년을 기념하는 칭경식(稱慶式)에서 미국 공사가 인천항을 통해 들여온 것으로 알려져 있다.²⁾ 국토교통부의 2017년 1월 보고에 따르면 우리나라 자동차의 등록대수가 '2016년 12월말 현재' 2015년도보다 81만 3천 대(3.9%) 늘어난 21,803,351대로 한 세기만에 큰 변화가 있었다. 그만큼 자동차 사고에 노출빈도가 높아졌다고 판단되는 부분이다.

1) 이 문제와 더불어 과실비율의 적용결과와 보험료할증에 관하여는 후술한다.

2) 매일경제, “한국의 산업 (1) 자동차”, 1994.2.4.자.

〈표 1〉 연도별 자동차 등록 추이

(2016년 12월말 현재)

연 도	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12	'13	'14	'15	'16
대수(만대)	1,540	1,590	1,643	1,679	1,733	1,794	1,844	1,887	1,940	2,012	2,099	2,180
증가(천대)	463	499	533	366	531	616	496	433	530	717	872	813
증가율(%)	3.1	3.2	3.4	2.2	3.2	3.6	2.8	2.3	2.8	3.7	4.3	3.9

* 자동차 1대당 인구수는 2.37명 (인구수 : 51,696천명 - 출처, 행자부 2016년 12월말 자료)

다양한 성능과 외견을 갖춘 신규 차량의 출시로 인한 소비욕구가 늘어나는 현상이 시장에 표현되고 이러한 현상이 다시 자동차제조자에게 생산동기로 연결되면서 자동차 등록대수의 지속적인 성장세를 이끌어낸 것이다. 이러한 현상과 함께 전체 자동차의 등록대수 중 국산차는 약 2,016만 대(92.5%)이며, 수입차는 164만 대(7.5%)로서, 수입차의 비중도 역시 꾸준히 증가하고 있다.

자동차등록대수의 증가와 함께 달리 눈여겨 볼 것 중 하나가 전체 차량 중 수입차량이 차지하는 비율의 증가세이다. 국산차의 등록증가세에 비하여 수입차량의 등록증가세가 더 높아지고 있다는 것은 그 점유율의 상승에서 알 수 있는 것이다. 2015년에서 2016년으로 넘어오면서 신규 수입차 등록건수는 그 비율이 다소 줄었지만³⁾ 총 수입차의 등록건수는 그 전체 비율이 증가하고 있다. 즉 1994년 국산차와 수입차의 비율은 99.7%(7,384,087 대) 대 0.3%(20,260대)이었던 것이 2016년에는 92.5%(20,158,408) 대 7.5%(1,644,943)로 변화되었다. 이러한 증가추세에는 보험상 위험배분이 걱정했는지에 대한 문제가 남게 된다. 그만큼 고가차의 비중이 늘어가기 때문에 대물보험에서의 손해율에도 영향을 미치고, 향후에도 저가차 소유자 입장에서는 잠재적인 위험의 크기가 더 커질 수 있다는 또 다른 위험에 노출이 되어버렸다. 더욱이 현재의 실무관행에서는 저가차와 고가차 사이의 쌍방과실에 기인한 사고로 인하여 저렴한 국산차 운전자들에게 고가차 수리비의 부담을 전가하는 꼴이 되어 동등한 도로교통 상황 하에서 차별적인 책임부여가 있게 되는 결과가 된다.

3) 국산차는 156만 2천 대(85.1%)이며 수입차는 26만 9천 대(14.7%)로, 수입차의 경우 '15년 28만 8천 대(15.6%)보다 1만 9천 대(6.7%)가 줄었다(국토교통부, “자동차 등록대수 2016년 말, 2천 2백만 대 육박 - 전기차는 1만 대 돌파, 5년 만에 31배 증가 -”, 2017.1.17, 4쪽).

〈표 2〉 국산 및 수입 자동차 등록현황

(단위 : 대, 2016년 12월말 현재)

연도	자동차 등록대수			점유율(%)		
	계	국산	수입	계	국산	수입
2016년	21,803,351	20,158,408	1,644,943	100.0	92.5	7.5
2015년	20,989,885	19,600,224	1,389,661	100.0	93.4	6.6

또한 이러한 현상 외에 경차 비율의 증가와 차령 10년 초과 차량의 등록도 눈여겨볼 부분이다. 지난 10년간 경차의 등록은 2.4배 증가하였으며 차령 10년 초과차량이 전체 차량의 30%를 넘는 것은 자동차의 내구성과 품질향상으로 과거에 비하여 사용연한이 늘어났다는 추론이 가능한 부분이다. 이러한 결과치도 자동차보험에 어떻게 반영되고 있는지가 밝혀지지 않았다.

〈표 3〉 경차 및 차령 10년 초과 차량 등록현황

(단위 : 천대)

구 분	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년
전체대수	16,428	16,794	17,325	17,941	18,437	18,870	19,401	20,118	20,990	21,803
경차 (비율)	768 (4.7%)	936 (5.6%)	1,024 (5.9%)	1,136 (6.3%)	1,262 (6.8%)	1,392 (7.4%)	1,495 (7.7%)	1,614 (8.0%)	1,723 (8.2%)	1,818 (8.3%)
차령 10년 초과 차량 (비율)	4,635 (28.2%)	4,498 (26.8%)	4,768 (27.5%)	5,348 (29.8%)	5,692 (30.9%)	6,237 (33.1%)	6,360 (32.8%)	6,493 (32.3%)	6,653 (31.7%)	6,726 (30.8%)

또 다른 측면에서는 우리나라 등록된 자동차 중 수입차의 비율이 높아질수록 전체 차량의 평균가액이 높아지느냐의 여부와 차량 간의 대물사고로 위험의 크기가 상대적으로 현저히 작은 자동차 보유자가 위험의 크기가 상대적으로 큰 자동차 보유자 사이의 사고에 대하여 그 위험을 어떠한 원리에 따라 배분할 것인가의 문제도 아직 미제이다.

2. 자동차보험의 물건에 대한 담보의 종류

2.1 재물보험으로서의 자차담보

자동차보험에서 자기차량손해보험계약을 체결하면 피보험자가 피보험자동차를 소

유, 사용, 관리하는 동안에 발생한 사고로 인하여 해당 자동차에 직접 생긴 손해를 약정한 보험금액의 한도 내에서 보험자가 보상하게 된다. 자기차량손해보험은 피보험차량에 직접 생긴 손해를 보상하는 손해보험으로서 일종의 물건보험인 재물보험이다. 물건보험이므로 보상한도를 정하는 방식으로 보험가액을 확정하게 되는데 일반적으로는 교환가치를 기준으로 한다. 또한 약관을 통하여 재물보험인 자기차량손해보험의 피보험자를 보험증권에 기재된 기명피보험자로 한정하고 있다.

2.2 책임보험으로서의 대물담보

자동차책임보험은 보상책임의 객체에 의한 분류방법에 따라 대인배상과 대물배상으로 구분하여 피보험자와 보험계약 외적 존재인 제3자를 보호하는 기능을 가진 보험이다. 자동차보험에서 피보험자가 타인의 인적손해에 대하여 배상책임을 부담하는 경우에 보험자가 이를 보험금액의 범위 내에서 보상하는 것이 자동차대인배상책임보험이고, 피보험자가 자동차사고로 인하여 타인의 자동차 및 물건 등을 훼손하여 배상책임을 부담하여야 하는 경우 보험자가 이를 보상하는 것이 자동차대물배상책임보험이다. 이러한 측면에서 자동차대물배상책임보험은 손해보험으로서 일종의 재산보험이다. 제3자인 타인의 물건에 발생한 손해를 배상해줌으로써 생겨난 채무이행이나 비용발생으로 인한 소극재산에 생긴 손해의 전보를 의미하는 소극보험이다. 대물담보는 현재 자동차손해배상보장법에 의한 강제보험으로서 현재 보험금 최고한도액 2천만 원까지인 대물배상과 2천만 원을 넘는 부분에 대한 담보인 임의보험으로서의 대물배상으로 이원화되어있다. 대물배상은 한 사고당 보험증권에 기재된 보험가입금액을 한도로 하는 방식을 택함으로 유한책임을 원칙으로 한다.

2.3 자동차보험과 자동차가액과의 관계

자동차보험에서 대물담보나 자차담보는 모두 자동차사고의 발생에 따른 차량수리비를 보험금으로 지불해주는 체계이다. 이때 자동차수리비가 상대적으로 비싼 차량이 가입되어 있을 경우 보험담보에서의 손해율이 증가할 수 있다. 자차담보에서 고가차의 비중이 높은 경우라면 그 자차담보의 손해율이 직접적으로 영향을 받게 된다. 그러므로 이를 보험료에 반영하기 어려운 구조는 아니다. 그러나 문제는 책임보험에서 대물담보

부분에 자동차가액에 따른 반영은 사실상 손해율에 직접적인 영향을 주는 체계는 아니라는 것에 문제가 있다.⁴⁾ 대물담보의 특성은 자동차 사고가 발생하면 자동차사고를 낸 차주가 가입한 보험회사가 다른 보험회사(또는 동일한 보험회사)에 가입한 상대방 운전자의 자동차 수리비 및 기타 재물이 파손되어 발생한 손해를 보험금으로 지불해주는 것이기 때문에 그 비용구조가 보험회사에 가입한 자동차 중 고가차의 비중과는 직접적인 연관성이 없으므로 자차담보의 손해율에서 나타나는 직접성과는 다른 구조를 가진다. 사고당사자의 책임으로 인하여 사고손해를 입은 자의 손해를 사고당사자의 보험사가 보험금으로 전보해주는 구조로서 사고당사자 차량의 보험목적의 가액과는 관계가 없기 때문이다. 오히려 이 경우는 원인사고유발 당사자가 아닌 상대차량의 고가정도에 따라 원인사고 유발당사자가 가입한 보험사의 손해율이 결정되는 구조이므로 간접적인 연관성을 가진다.

3. 책임보험에서의 대물담보와 과실비율의 문제

이상에서 언급한 재물보험과 책임보험에서의 물적담보에 대한 근본적인 차이가 있음은 인식하는 바이다. 재물보험에서 자기차량에 대한 손해담보에서 차량가액에 비례하는 보험료를 직접적으로 계상하는 것은 의문의 여지가 없다. 문제는 책임보험에서 미리 예견할 수 없는 책임의 범위의 문제이다. 책임보험은 피보험이익의 가액인 보험가액을 보험계약 당시에 확정하기 곤란하다. 보험가액이라 함은 본질적으로 보험자가 보험사고의 발생으로 인하여 보상책임을 지는 최고한도액을 나타내는 것인데 책임보험에서는 원칙적으로 피보험이익을 앞서서 평가할 수 없는 구조의 보험이므로 보험가액이 원칙상 존재하지 아니한다. 기평가보험의 성질을 가지지 못하고 미평가보험으로서 보험사고 확정시에 이를 확정할 수밖에 없는 구조의 보험이다. 그렇다면 한다면 이러한 책임보험의 특성상 대물사고에 대한 손해담보의 문제는 정해진 보험금액 한도 내에서 이루어지게

4) 우리나라는 현재 차량가액의 문제를 대물배상책임보험에 적용하고 있지는 아니하다. 손해보험협회의 구상금 분쟁심의회에서 제공하는 ‘자동차사고 과실비율’ <<http://accident.knia.or.kr/>>에 따르면 대물배상 중 차대 차의 사고와 관련하여 비록 사고가 일반적인 유형이긴 하나, 이를 유형화하여 과실비율에 대한 판정기준을 나누고 있지만 차량의 종류를 유형화하여 과실비율에 대한 판정기준까지 공시하고 있지는 아니하다. 자동차는 국산차이든, 수입차이든 그에 대한 차이를 두지 않고 일괄적으로 ‘자동차’라는 하나의 범주 하에 보고 있다. 반면, ‘구상금분쟁 결정사례 목록’을 살펴봐도 ‘차량의 종류’를 선택하는 항목이 부재한 것을 확인할 수 있는데, 이 또한 차량의 종류를 유형화하는 것에 대하여 언급하고 있지 아니함을 나타낸다. 이를 근거로 금융감독원과 법률구조공단에서도 역시 차종을 유형화하여 자동차 가액과 자동차 사고의 과실비율을 함께 고려하고 있지 아니하다.

되지만 문제는 지극히 경미한 과실비율에도 불구하고 상대 차량가액, 실제로 대부분의 사고원인을 제공한 가해차량의 가액이 평균을 훨씬 상회하는 고가차량이므로 그 비율에 적정한 손해배상을 해야 하는 것이 아니고 차량가액에 연동한 배상을 해야 하는 처지에 놓이게 된다. 결국 도로에서 우연히 마주한 차량의 대상가액이 과실비율을 상쇄해버리고 그 과실의 정도가 가지는 의미는 차량가액의 정도에 매몰되어 버리게 된다. 그러므로 배상의 정도를 정하는 문제가 과실의 정도도 매우 중요하지만 더 중요한 것은 이 경우라면 가해차량의 가액이고 이것이 피보험자의 이해를 조정하는 근거가 된다. 사고책임의 주요원인 또는 피해의 주원인이 상대에게 있음에도 불구하고 더 큰 대가를 치러야 하는 부조리가 나타난다. 책임보험에서 자동차대물배상책임은 현재 자동차손해배상보장법 시행령에 따르면 대물최고한도가 10억 원이지만, 보험계약자와 보험자 사이의 계약에 따라 그 한도를 1억 원으로 합의한 경우, 상대차량이 도로상 운행되는 평균차량가액을 훌쩍 넘는 고가차량인 때에는 상대와의 과실비율의 산정이 평균적인 손해의 의미가 아닌 상대차량 가액에 연동하여 경미과실임에도 상대적으로 거액을 배상하게 되어 사고의 기인성에 그 원인을 크게 제공하지 아니한 피해자에게는 경제적인 손실이 막대하게 커진다.

다음 표 4에 의하면 대표적인 중견 국산차와 수입차 사이에는 격차가 큰 자동차가액이 제시되어있다. 예컨대 제작사인 기아가 만드는 모든 차량의 평균가액이 제시되어있고 고가의 수입차도 각 제작사별로 평균가액을 나타내고 있다. 더욱이 이 차량가액을 유심히 들여다보면 상대적으로 수입차가 더 고가임을 알 수 있는 것이 전체 국내차의 평균가액과 대표적인 수입차량의 평균가액의 단순비교에서도 그 격차를 확인할 수 있다. 아래의 표에서 제시되는 차량은 예시에 불과하므로 이것이 본질적인 기준이 될 수는 없지만 아래 예시 차량만을 두고서도 논거를 제시할 수 있으리라 본다. 결국 이를 근거로 하여 운행 중인 모든 차의 평균가액을 정하면 그것이 기준이 되는 차량이고 기준차량의 가액을 상회하는 것은 상대적 고가차이고 그 가액을 밀도는 것은 상대적 저가차로 구분될 수 있다.⁵⁾ 이 평균가액차량을 기준으로 타인의 사고의 크기를 크게 만든 책임을 보험료에 반영하게 된다면⁶⁾ 상대차량의 가액에 따라 희비가 갈리는 것이 아니고 손해의 평준화가 만들어질 것이고 일종의 위험의 분배가 일어날 것이다.

5) 동일한 논거는 독일보험협회(Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft; GDV)가 제시한 자동차모델 등급제에서도 나타난다.

6) 한 보험회사의 자료를 활용해 대물배상담보와 관련하여 수입차로 인한 국내 자동차보험시장의 왜곡현상을 실증연구 한 것으로는 Park, Sojung and Sangeun Han, *The externality of driving luxury cars*, World Risk and Insurance Economics Congress Presentation Paper, 2015.1.

〈표 4〉 인천광역시 2017년도 차량 및 기계장비 시가표준액

(단위 : 원)

국산차		수입차	
제작사	평균 가액	제작사	평균 가액
기아	20,050,000	AUDI	78,053,000
대우	11,853,000	BENTLEY	280,493,000
르노삼성	25,855,000	BMW	71,814,000
삼성	19,381,000	CHRYSLER	45,915,000
쌍용	31,022,000	FERRARI	359,053,000
한국 GM	23,760,000	FORD	45,629,000
현대	24,131,000	GM	79,080,000
		HONDA	34,492,000
		LAMBORGHINI	380,273,000
		MERCEDES-BENZ	111,044,000
		PORSCHE	163,564,000
		ROLLS-ROYCE	417,879,000
		TOYOTA	55,773,000
		VOLKSWAGEN	41,397,000
		VOLVO	47,384,000
총 합	22,525,000	총 합	84,782,000

(출처: 인천광역시, -2017년도- 기타물건 시가표준액 조정기준(I), 기타물건- 차량)⁷⁾

III. 자동차사고에서의 과실비율에 따른 배상의 원리와 위험의 배분

1. 보험에서 위험의 특성

보험에서 피보험자의 위험은 보험자의 보험급부를 통하여 위험이 전가(transfer of risks)되는 방식으로 그 위험이 분산(diversification of risks)된다. 즉 보험에서 위험을 분산하기 위해서는 위험의 전가가 필수적이다. 위험이 전가된다는 것은 잠재적 위험요소를 가지고 있는 자 중의 일부가 현실화한 위험으로 인해 발생한 손해를 위험을 현실화하지 아니하여 남아있는 비용으로 떠안는 것이다. 즉 위험의 전가는 위험의 실현으로 인하여

7) <<http://www.incheon.go.kr/posts/incheon-news/9275>>에 인천광역시가 공표한 것(2017)을 근거로 하여 작성된 것으로 서울시(서울특별시, 2016 차량 시가표준액표)의 작성 자료보다 최신 자료이어서 이를 제시하였고 전체 수입차를 제시하기 곤란하여 수입차 중 중간급 차량과 고가차량 중 몇 가지만 기재함.

발생한 비용을 배분하는 것으로서의 위험의 인수이다. 그러므로 위험의 실현자에게는 자기책임의 비용을 털어내어 이익이 되지만 잠재적 위험을 현실화하지 않은 자는 타인의 위험실현을 자신의 비용으로 지불하는 것이다. 물론 이러한 위험은 보험제도라는 형식에 따라 구체적으로 확정된 후 인수된 보험계약을 통하여 담보된 위험으로 전가의 대상이 된다. 다만 위험이 타인에게 전가되기 위해서는 해당 위험의 동질성을 기초로 모인 위험단체 구성원에게 예정 위험의 정도에 따른 비용을 각출하게 되는 과정인 대수법칙에 따른 위험물산출이 필수적이다. 즉 보험제도를 통하여 위험을 분산시키는 것이다.

보험에서의 위험이란 보험사고의 발생가능성을 측정하는 상태 또는 보험사고 발생가능성을 의미한다.⁸⁾ 책임보험에서의 위험이란 일반 손해보험에서의 위험과는 다른 요소를 가지고 있다. 책임보험에서의 위험이 불법행위책임에 근거한 것이든 채무불이행책임에 근거한 것이든 또는 법정책임에 의한 것이든 ‘배상책임을 부담하게 될 개연성’을 의미하는 것이고⁹⁾ 배상책임의 전제는 위험원인에 따른 원인사고의 현실화이고 이로 인하여 손해사고가 발생하여야 한다. 보험사고는 보험자의 책임을 발생시키는 조건이 되는 사고를 의미하므로 자동차책임보험에서도 역시 위험이 실현되어 생겨나 손해사고로 피보험자가 손해배상책임을 부담하게 됨에 따라 보험자도 보험금지급책임이 생겨나는 것이다. 이상과 같이 손해사고로 기초로 한 보험금의 지급책임이 구체화되는 경우 외에도 제3자의 청구권이 근거가 없다는 것을 방어하기 위하여 필요비용인 방어비용을 지급하는 것도 책임보험에서의 보험사고에 해당한다. 책임보험에서의 방어비용지출은 상법 제720조 제1항에 따라 보험의 목적에 포함되기 때문이다. 이러한 특수성으로 인하여 책임보험에서의 위험은 일반손해보험에서의 보편적 위험과는 다르다.

2. 위험의 배분적 정의

보험에서의 위험분산이 역효과를 나타낼 수 있는 것 중의 하나가 위험의 분산이 불균형적으로 배분되거나 정의롭지 아니한 경우이다. 보험제도를 통한 위험의 분산이 불균형하다는 것은 그것이 기본적으로 등가성에 바탕을 두지 아니하였다는 것이고, 정의롭지 아니하다는 것은 위험의 원인을 분석하여 그에 상응하여 배분하지 아니하였다는 것으로 이해할 필요가 있다. 보험제도를 통하여 자신과 위험공동단체를 이룬 피보험자

8) 정찬형, 상법강의(하), 박영사, 2015, 549쪽; 양승규, 보험법, 삼지원, 2004, 100쪽.

9) 김은경, 보험계약법, 보험연수원, 2016, 502쪽.

가 마주하게 되는 위험을 어떠한 근거와 가치에 의하여 배분하여야 그것이 보다 더 균형적이고 정의로울 수 있을 것인가는 보험에서의 위험단체 구성원 사이에 이를 어떻게 합의할 것인가의 문제는 아니라고 본다. 평균적으로 위험을 분배하는 문제는 보험의 기본원리인 대수법칙의 원칙의 적용으로 이끌어지는 동시에 이를 위험단체 구성원 사이의 계약적인 요소로서 합의하고 이를 적용시키는 것에서 비롯되어지는 측면이 있다. 그러나 보험에서의 위험의 배분적 정의란 이를 복리적 측면에서 어떻게 분배하고 공정을 기할 것인가의 문제로서 이는 자동차보험제도를 만들어 안착시키는 과정에서 염두에 두어야 하는 가치의 차별적 적용에 바탕을 둔 것이라고 본다. 그러므로 위험의 원인이 다른 상황이나 위험의 원인적 크기에 상응하는 배분이 이에 해당할 것이다.

만일 책임보험의 경우 책임의 주원인이 된 자와 상대적으로 책임의 원인을 가볍게 제공한 자 사이의 책임부담의 결과가 원인의 정도차이-예컨대 여기에서는 과실의 정도의 차이-가 아닌, 각자가 가진 잠재적 위험의 크기 차이에서 비롯되는 것이라면 이는 배분적 정의로 다시 교정되어야 하는 것이 아닌지가 문제가 된다.¹⁰⁾ 대상물의 가액에 큰 폭의 차이가 있는 고가자동차와 저가자동차의 사고처리에 있어서 각 위험원인을 소지 내지 보유한 자들이 공동기여를 한 위험의 실현과 관련해서 사고의 1차적 원인은 사고의 발생을 초래한 가해자에게 비교형량적인 측면에서 본질적으로 더 있는 것이지만, 위험의 결과인 손해를 배분하는 과정에서 가해자가 가진 위험의 크기가 지나치게 커서 그 결과가 비난가능성이 덜한 쪽이 그 위험을 감수해야한다면 이는 정의롭지 못한 것이 된다. 즉 평균을 훨씬 상회하는 비용 증대의 원인이 가해자 측에 있음에도 이를 1차 원인책임이 가벼운 자가 떠안는 것은 위험의 분배차원에서 더 이상 정의롭지 않다는 문제를 남긴다.

10) 동일한 논거를 제시한 다른 연구로는 정수진, “교통사고 소송에서의 과실의 개념- 공동불법행위 성립요건으로서의 과실과 과실상계에서의 과실의 비교”, 법조(Vol. 672), 법조협회, 2012.9, 191쪽 이하; 이에 따르면 ‘배분적 정의’를 충족시키기 위하여, 차중에 관해서 가해의 위험성이 보다 큰 자동차는 그 위험이 작은 자동차에 비해 보다 가중된 책임을 부담하여야 할 것이므로, 이러한 점을 고려하여 과실의 내용 및 과실 비율을 정해야 할 것이라고 언급하고 있다.

3. 자동차책임보험에 의한 위험분산

3.1 위험의 배분적 정의의 예로서 독일 차량등급제에 따른 책임보험료의 산정

사람들은 흔히 미래의 불확실한 위험을 담보하기 위하여 보험계약을 체결하고, 이 위험은 보험자가 관리하는 위험단체에게 이전되는 방식으로 보험을 이용하게 되는데 보험의 대상이 되는 위험을 측정하는 대상이나 방법은 매우 다양하다. 자동차보험에서 보험요율을 정함에 있어서 중요한 지표가 되는 것이 차량의 종류, 배기량, 보험가입 한도금액, 차량의 용도, 운전자 측의 성별 및 연령대 등이다. 독일에서도 역시 다양한 근거에 의한 보험요율산정체계를 가지고 있다. 특히 지역별 요율차등화제도, 자동차모델등급제 또는 다구간무사고할인체계 등이 우리나라와는 차이가 있는데 그 중에서도 자동차모델등급제는 저가차와 고가차의 가액정도에 따라 책임보험료의 산정을 달리했다는 것에서 커다란 차이가 있다. 자동차모델등급제(Typklasse)는 자동차모델별로 사고손해율을 반영하여 제시한 것으로 이 모델등급제는 재물보험인 자기차량손해보험에 적용되는 것 외에도 책임보험의 대물배상책임의 경우에도 적용된다. 자동차모델에 따라 조사된 손해빈도 및 평균 손해금액 등을 기준으로 위험율에 차이가 있어서 모델별로 차등된 보험요율을 정하고 있다.¹¹⁾ 자기차량손해보험은 직접적인 교통사고 외에 도난, 화재, 유리파손 또는 자연재해를 통한 손해 등이 등급에 주요요인이 되는 반면, 자동차책임보험에서 모델등급은 자동차 제조자, 자동차의 종류 및 자동차사용자의 운전법 그리고 해당 자동차의 손해사고빈도수가 가장 우선적으로 영향을 받는다.¹²⁾ 특히 자동차모델등급은 손해에 대한 비용(Schadenbedarf), 자동차유지비용(Unterhaltskosten) 및 차량가액을 근거로 독일보험협회(GDV)와 연방자동차청(Kraftfahrt-Bundesamt) 산하 등급위원회(Klassifizierungskommission)에서 평가한 후 결정하여 만든다.

자동차모델등급제는 다음과 같은 세 가지 관점에 따라 자동차를 분류한 후 이를 세부적으로 다시 나누는 방식을 선택하고 있다.¹³⁾ 통상적인 중급자동차(Halbstarkeauto)를

11) Die Tarifmerkmale werden aus statistischen Daten ermittelt: Haftpflicht-Typklasse des Fahrzeuges (Schadenhäufigkeit und durchschnittliche Schadenhöhe); Vollkasko-Typklasse des Fahrzeuges (Reparaturkosten eines bestimmten Fahrzeugmodells); Teilkasko-Typklasse des Fahrzeuges (Schadenfrequenz von z. B. Teile- und Totalentwendung eines bestimmten Fahrzeugmodells und durchschnittliche Schadenhöhe); <<https://de.wikipedia.org/wiki/Kfz-Haftpflichtversicherung>>.

12) <<http://www.gdv.de/2014/09/typklassen-kurz-erklart/>>.

13) 김은경, “보험상 위험분산과 법적 정의 -자동차책임보험상 대물배상의 범위를 중심으로-”, 보험법연구 제9권

중심으로 그 이상과 이하로 나눈다. 이에 따라 하급일반자동차(Rentnerauto)-중급자동차-상급자동차(Luxusklasse)¹⁴⁾로 구분한다. 처음부터 모델등급제가 차량보험과 자동차책임보험에 동시에 적용된 것은 아니고, 1973년에 차량보험 이후 1996년 책임보험에 순차적으로 제도화 되었다. 자동차의 모델과 관련해서 독일 보험자는 다음과 같은 기준에 의한다. ① 자동차생산자번호 및 모델번호(차대번호), 모터세기, 배기량, 생산일, 운행제어장치(Wegfahrsperrern), 운행기록 ② 과거 3년간의 자동차모델의 손해비용,¹⁵⁾ ③ 해당자동차모델에 대한 보험계약의 수로 나눈 금액, ④ 해당 자동차모델과 동일한 자동차모델을 분류하여 지수화하여 적용한다.¹⁶⁾ 자동차모델의 위험율은 27,802개의 다양한 자동차모델을 분류하여¹⁷⁾ 전년도 손해율과 사고율(Schaden- und Unfallbilanzen)을 동시에 반영한다.¹⁸⁾ 고급형모델과 SUV차량의 경우는 등급이 높은 편에 속한다. 예컨대 레인지로버(Range Rover) 3.0 TD, 렉서스(Lexus) NX 300 H, 또는 비엠더블유(BMW) 730D가 이에 속한다. 반면 푸조(Peugeot) 108 1.0, 시트로엥 각투스(Citroen C4, Cactus) 1.2 또는 기아 피칸토(Kia Picanto 1.0)와 같은 차종은 비교적 낮은 등급의 차량이다. 주로 자동차의 마력이 센 것일수록 고가차인 경우가 보통이다.¹⁹⁾

자동차책임보험은 총 16등급(10-25), 차량전부보험은 25등급(10-34) 그리고 차량일부보험은 24등급(10-33)까지 나뉜다(표 5). 책임보험에서 자동차모델을 기준으로 운전자의 운전의 미숙도 등을 고려할 때 가장 낮은 단계인 등급 10(Typklasse 10)은 운행자가 매우 근거리 주행을 하며, 고도의 주의력으로 운전을 하는 운전자에 의하여 차를 보호하는 경우에 해당하는 구식차량(Oldtimer)이 해당된다(표 7 및 표 8).²⁰⁾ 반면 초보자가 빈번하게 가벼운 접촉사고를 일으키는 초보자모델로서 여기에 연동되는 자동차는 최고급의 자동차모델등급이 가장 높은 단계인 25단계에 해당하여 전체 16등급으로 유형화된다.

제2호, 한국보험법연구, 2015, 284쪽 이하 재인용.

14) 보험사마다 다른 기준을 가지고 있지만 흔히 신차가액이 60,000 € 정도를 기준으로 한다.

15) 자동차모델등급은 자동차에 생긴 손해와 그것으로 인하여 발생한 차량수리비용을 지난 3년간 분석하여 고려하여 산정된다.

16) <<http://www.gdv-dl.de/typklassenverzeichnis.html>>.

17) <<http://www.autoampel.de/typklassen/liste>>.

18) 우리나라의 경우 자동차보험에서 재물보험인 자기차량손해담보와 관련하여 차량모델등급제도를 운영하고 있다. 구체적인 분류표는 보험개발원에서 매년 연초에 작성하여 발표하는데, ‘자동차보험 차량모델등급 조정 결과’를 바탕으로 보험료를 산정한다. 차량모델등급은 1-26등급으로 나뉘며 등급이 낮을수록 보험료가 비싸다, <<http://www.ftimes.com/html/view.php?ud=189050>>, 검색일 : 2017.12.12.

19) <<https://www.allianz.de/auto/kfz-versicherung/typklassen/>>.

20) <<http://www.autobild.de/artikel/typklassen-2018-in-der-kfz-versicherung-1288049.html>>.

〈표 5〉 자동차보험 모델등급

자동차보험의 종류	등급
자동차책임보험(Haftpflicht)	16 Typklassen (10 - 25)
차량전부보험(Vollkasko)	25 Typklassen (10 - 34)
차량일부보험(Teilkasko)	24 Typklassen (10 - 33)

<출처> 독일 보험협회 2017년 현재(Typklassen in der Kfz-Versicherung)

〈표 6〉 2018년 자동차모델등급의 일부리스트

책임	자차 (F)	자차 (P)	차량명	제조 년도	마력	용량 cm ³	연료 종류	HSN/TSN
10	10	10	BMW Lsetta 250	1955 -1962	12 (9)	245	휘발유	0005/301
10	10	10	Citroën 2 CV	1963 -1978	16 (12)	421	휘발유	3001/325
10	27	24	Porsche 911 3.0 Coupe	1979 -1980	188 (138)	2956	휘발유	0583/382
13	10	11	Audi 80 S	1976 -1978	75 (66)	1577	휘발유	0591/389
15	11	10	Hyundai Accent 1.5 STH	1994 -2000	99 (73)	1495	휘발유	8252/333
25	33	34	BMW X6 4.0 D X-Drive	2010 -2014	306 (225)	2993	디젤	0005/AY1

<출처> 독일보험협회(GDV), 2017.

전년도 대비 손해율이 높아지면 그 등급이 높아지는데, 예컨대 [표 8]의 Toyota GT 86(ZN)모델은 2014년도 17등급에서 2015년도 21등급으로 4단계 상향조정되었는데, 손해율이 낮으면 낮을수록 등급이 낮기 때문에 등급이 올랐다는 것은 전년도 그 자동차와 관련되어 발생한 사고로 지출된 수리비용이 많아졌다는 것이다. 그에 따라 책임보험료를 더 부담하여야 한다. 반면 Skoda의 경우는 그 등급이 3단계 낮아져서 다음 년도부터 보험료부담이 적어진다. 다만 여기에서의 지수평가는 단순한 손해율 외에도 자동차의 가액을 기준으로 고가-중가-저가 자동차로 등급화하여 이를 함께 적용하여 계산한 것이다.²¹⁾ 등급이 바뀌어 책임보험의 보험계약자에게 보험료 부담이 많아지거나 적어지는 비율은 2016년에는 2015년을 대비하여 30%만 변동이 있는데 전체 14%는 더 낮은 등급으로, 16%는 더 높은 등급으로 변경된 것이다.²²⁾ 여기에서 눈여겨 볼 것은 이러한 제도가

21) 그 외 차량보험의 경우도 동일한 이치로 적용이 된다([표 6] 참조).

22) Pressemitteilung Typklassen 2016, Wenige Änderungen in der Kfz-Haftpflichtversicherung, <<http://www.gdv.de/2015/08/wenige-aenderungen-in-der-kfz-haftpflichtversicherung/>>.

궁극적으로 보험료를 인상하는 효과가 되는 것이 아니다. 독일보험협회 자료에 따르면 오히려 보험료절감효과가 있었다. 1990년 기준 평균 책임보험료액은 Euro(€)로 환산하여 269 € 였으나, 2012년 기준 219 €로 50 €가 절감되었다.²³⁾

〈표 7〉 책임보험상 자동차모델등급 2014²⁴⁾

자동차책임보험				
제조사	자동차모델	모델등급(신)	모델등급(구)	변경
Mercedes-Benz	B 180 (246), 90kw	13	17	-4
Volvo	V60 2.0 D4 (F), 120kw	14	17	-3
Skoda	Yeti 2.0 TDI 4X4(5L),103kw	15	18	-3
Nissan	Juke 1.6 (F15), 86kw	18	14	+4
Citroen	C4 1.6 (N), 115kw	19	16	+3
Opel	Astra-J Sports Tourer 1.6 (P-J/SW),85kw	17	14	+3

<출처> 독일보험협회(GDV), 2014

〈표 8〉 책임보험상 자동차모델등급 2015²⁵⁾

자동차책임보험				
제조사	자동차모델	모델등급(신)	모델등급(구)	변경
Citroen	DS31.6T(S), 115kw	13	15	-2
Kia	Cee'd 1.4(JD), 73kw	14	16	-2
VW	Golf VII2.0 TDI(AU),110kw	15	18	-3
Toyota	GT 86(ZN), 147kw	21	17	+4
Renault	Clio/Capture 0.9(R), 66kw	20	16	+4
VW	Jetta 1.2 TSI (16), 77kw	19	16	+3

<출처> 독일보험협회(GDV), 2015

23) 1990 bezahlte man im Durchschnitt für eine Kfz-Haftpflichtversicherung so rund 269 Euro – im Jahr 2012 zahlte man 219 Euro, also 50 Euro weniger; <<http://www.gdv.de/2013/09/wie-setzt-sich-eigentlich-ein-kfz-versicherungsbeitrag-zusammen/>>.

24) 자동차모델에 따른 등급은 독일 보험협회(GDV) 홈페이지에 게시된다.

25) Nur 26 Prozent der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge werden in der Kfz-Haftpflichtversicherung in eine neue Typklasse umgestuft. Für knapp 14 Prozent verschlechtert und für rund 12 Prozent verbessert sich die Klasse. Um immerhin drei Klassen niedriger wird in der Haftpflichtversicherung eine Diesel-Variante des Golf VII eingestuft. Gleich vier Klassen nach oben geht es hingegen für den Toyota GT 86 und den Renault Captur mit 66-kw-Benzinmotor. Die meisten Fahrzeuge mit neuer Typklasse werden um höchstens eine Klasse umgestuft.

3.2 대물사고에서 과실비율의 취급문제

해마다 운행 자동차 대수의 증가분에 비하여 상대적으로 고가차량의 증가비율이 더 많이 증가하고 있다.²⁶⁾ 고가차량 증가비율을 보험에 반영하는 속도에 비하여 신규등록 비율의 증가속도가 더 커져서 자동차보험에서의 손해율이 높아지는데 결정적인 원인이 되었다.²⁷⁾ 차량의 증가비율을 그대로 보험법 원리를 반영할 여지도 없이 상대적으로 차량의 증가비율이 더 컸다는 것이다.²⁸⁾ 고가차의 주류가 현실적으로 수입차량이고, 국토교통부의 보고에 따르면 이러한 수입차량의 평균차량가액이 국산차대비 약 3배 수준으로 고가이며 고배기량의 차량으로²⁹⁾ 사고발생시 그 수리비가 국산차에 비하여 월등히 비싸다는 데³⁰⁾에 문제가 있다. 더욱이 수입차 수리비가 국산차의 3배가 넘어서기 때문에 저가차인 가해차량이 고가 피해차량에 대한 사고로 책임보험으로부터 고액의 보험금을 지급하게 되면, 이에 기인하여 보험료할증으로 이어지는데 이는 고가차량과의 대물사고로 사고원인에 대한 과실율을 무색하게 하는 정도로 과도하게 보험료를 부담하게 된다. 이 문제는 [표 9]에서 보여주는 바와 같이 대물사고를 일으킨 상호차량의 과실비율이 같은 경우에도 불구하고 국산차는 상대차의 가액으로 인하여 보험료 할증의 결과가 되는 반면 수입차의 경우는 할증의 대상이 되지 아니하는 것으로 사실상 불합리하다.³¹⁾

26) 이하의 논의는 선행연구인 김은경, “보험상 위험분산과 법적 정의 -자동차책임보험상 대물배상의 범위를 중심으로-”, 보험법연구 9권 2호, 한국보험법학회, 2015, 275쪽 이하에서도 언급하고 있음.

27) <<http://www.ekn.kr/news/article.html?no=173348>>.

28) 국토교통부에 따르면 수입차 신규 등록대수는 지난 2013년 2만 1,043대에서 2016.12.말 기준 4만 6,189대로 3년 사이 2배 이상 늘었다. 이에 지난해 연말 기준 수입차 총 등록대수는 164만대로 전체(2,180만대)의 7.5%를 차지했다(한국보험신문, “지난해 車보험 대당 보험료 68만 4,000원”, 2017.5.1.자); 또한 2015.4.을 기준으로 2017.7. 현재까지의 수입차 등록대수의 증감률은 전국 1,198,048대에서 1,793,499로 총 595,451대 증가하여 49.7%의 증가율을 보였다. <<https://blog.naver.com/hdshin7/221085066001>>.

29) 보험개발원이 2014년 기준으로 자기차량손해담보에 대하여 보고한 자료에 따르면 국산차는 평균 1,162만 원, 수입차는 3,453만 원에 달한다.

30) 평균수리비는 2016년 기준국산차가 100만 5,000원, 수입차가 274만 1,000원, 수입차 수리비로 지급된 액수는 2012년 7,751억 원에서 2016년 1조 4,129억 원으로 2배 가량 늘었다. 국산차는 2016년 수리비로 4조 1,838억 원을 지급했다. 수입차가 국내 승용차에서 차지하는 비중은 약 9.7%지만 수리비는 25%를 차지했다(보험개발원 2017년 자료).

31) 과실비율이 50:50으로 동일한 경우 양측의 손해의 총합을 양분하여 책임을 지는 것이 일반적이다. 즉 이건의 경우라면 총 손해액은 1,595만 원(296만 원+1,299만 원)으로 이를 양분하면 797만5천 원을 양측이 똑같이 부담하게 된다. 다만 예컨대 국산차의 피보험자는 이중 650만 원은 상대차량에 대한 배상책임으로 책임보험에서 부담하게 되고 자신의 차량사고부분인 148만 원은 자기차량보험인 재물보험으로 해결하게 된다.

〈표 9〉 대물배상금액만을 고려한 경우 산출사례 I

	국산차	수입차
수리비	296만 원	1,299만 원
과실비율	50%	50%
배상책임금액	650만 원	148만 원
할증기준금액(200만 원 기준) ³²⁾	할증	할증안됨(3년간 유예됨)

위 [표 9]는 국산자동차와 수입차의 평균수리비를 기준으로 하여 과실비율이 동일한 경우를 대상으로 한 계산값인데, 보는 바와 같이 국산차만이 할증의 대상이 되는 모순이 있다.

〈표 10〉 대물배상금액만을 고려한 경우 산출사례 II

	국산차 ³³⁾	수입차 ³⁴⁾
수리비	296만 원	1,299만 원
과실비율	20%	80%
배상책임금액	260만 원	236만 원
할증기준금액(200만 원 기준)	할증	할증

위 [표 10]에서 보여주는 계산값은 동일한 사고에 대하여 과실비율이 국산차의 운전자가 20%인 반면, 수입차가 80%인 경우이다. 이 손해사고의 원인제공이 주로 수입차에 있는 경우로서 국산차는 그 과실비율이 낮은 피해차량에 해당하지만 현실적으로 배상책임금액은 더 고액으로 나타났으며 20%의 과실비율에도 불구하고 책임보험료가 할증이 된다. 이 역시 상대차량 가액에 따라 경미사고 운전자임에도 불구하고 할증의 대상이 되는 모순이 생긴다. 이러한 모순은 상대 차량가액의 고가성으로 인하여 저가차량의 운전자가 상대차량의 수리비를 고액으로 지불하여야 할 뿐만 아니라 상대적으로 경미한 과실이었음에도 불구하고 보험료마저 할증되어 보험요율이 높아지는 결과에서 특히 두드러진다. 이는 수리비 증가로 인하여 전체 운전자의 보험료액 증가를 부추기는 원인

32) 이 할증금액에 대한 기준은 운전자의 개별요율이나 보험사마다 상품별 기준이 다르지만 이러한 기준은 이상의 비교에서 배제하고 단순히 국산차와 수입차의 평균수리비를 기준으로 하여 과실비율로 나누어 설명하려는 것에 의미가 있다.

33) 국산차로 표시한 것은 수입차의 일부가 초고가인 경우와 비교하기 위한 편의적인 측면에서 비롯된 것으로 이를 저가차로 표시해도 논문에서 논의하고자 하는 취지와 부합한다.

34) 수입차로 표시하여 비교하고 있으나 이를 고가차의 의미로 이해하여도 무방하다.

이 된다는 측면에서도 문제가 된다.

과실비율이 낮음에도 불구하고 배상책임의 금액이 다른 것은 근본적으로 차량가액에서 큰 차이가 있고, 이로 인한 수리비의 격차에 원인이 있다. 보험연구원의 보고에 의하면³⁵⁾ 수입차의 수리비가 높은 이유는 순정부품의 독점공급체계가 가장 큰 원인이 되고 있다고 한다. 즉 수입차 부품의 대부분은 수입 딜러업체가 독점적으로 수입하는 유통체제하에서 공급되기 때문에 수리비에서 큰 차이가 발생하게 된다는 것이다.

수입차에 생겨난 손해사고는 그 사고가 수입차 보유자나 운전자의 차량보험에서 해결하는 것과 자동차사고 가해자의 차량의 대물배상책임보험에서 하게 되는 경우가 일반적이다. 자기차량에 대한 재물보험, 즉 차량보험은 수입차의 가액을 기준으로 하여 보험료가 부과되기 때문에 이 부분에서는 다른 차량에 대한 형평성 시비가 크게 생겨날 여지는 적다. 그러나 책임보험의 관점에서 보면 보험사고를 일으킨 가해차량의 보험단체 측면에서는 사고시 상대차량의 종류에 따라 부담하게 되는 보상액은 평균 3배 이상이 되는 반면, 수입차량이 가해차량인 경우 보통의 국내생산차량에 일으킨 사고로 그 수입차량이 속한 보험단체가 부담할 보상액은 1/3 정도로 상반되게 낮다. 책임보험료의 부담은 고가차와 저가차를 구분하지 않기 때문에 기본요율이 동일해서 고가차에 적용되는 보험료는 일정한데 상대 차량이 고가차이기 때문에 지급되는 보험금이 더 많은 현상이 계속되고 있다.³⁶⁾ 자동차책임보험료는 운행차량의 가액과는 무관하게 피보험자의 사고율이나 운전경력 및 성별에 따라 다를 뿐이다. 그런데 차대차 사고가 발생하면 저가자동차는 고가 수입차량에 대한 사고로 높은 보험금을 부담하지만, 고가자동차는 저가자동차의 사고에 대하여 낮은 대물담보를 하게 되어 사고의 피해 차량의 종류나 가액에 따라 보험단체에 미치는 영향은 매우 심각하다. 이는 과실책임의 부과방식에 따른 결과이다. 사고에 기여한 과실이 현저히 경미한 저가 국산차가 고가 수입차에 대한 손해사고의 원상회복을 위한 비용부담을 상대차량의 가액에 연동하여 여과없이 부담하는 것은 위험의 왜곡된 분배로서 정의롭지 못한 측면이 있다고 본다. 물론 한 보험사에 오로지 저가차

35) <http://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1003219868&plink=ORI&cooper=NAVER>.

36) <수입차 지표추이 비교>

	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
대수	3.1%	3.6%	4.3%	5.2%	6.3%
수입보험료	6.1%	7.3%	8.2%	9.4%	11.3%
대차비	19.5%	21.4%	24.2%	26.4%	31.4%
부품비	17.0%	19.2%	22.4%	24.7%	27.4%

<자료: 보험개발원 2015>

량 보유자만을 보험계약자로 둔다거나, 반대로 고가차량의 보유자만을 보험계약자로 두는 극단의 위험단체를 구성하는 것은 아니고 고가 수입차량 보유자인 보험계약자와 저가의 국산차 보유자인 보험계약자를 골고루 위험단체의 구성원으로 하는 것이 보편적이기 때문에 보험사 입장에서는 고가차와 저가차의 구성비율이 문제가 되지 않을 수도 있다. 그러나 사고를 일으키지 아니하는 보험계약자 입장에서의 이해관계는 반드시 그러한 것만은 아니다.

손해사고로 이어질 원인사고에 근본적인 원인제공을 한 경우가 아니라면 손해에 대한 책임도 부담하지 않았을 것이라는 일반 불법행위책임인 과실책임의 기본원리의 적용만으로 보험에서의 위험을 적정하게 분배하기에 곤란한 경우가 있다. 보험에서 위험의 분산이라는 원리는 책임사고의 부담정도가 책임부담의 대상이 되는 상대(또는 대상물)가 어떠한 위험의 크기를 가지는지와 함께 위험의 본질이 어떠한 속성을 가지느냐에 따라 그 비중에 차이가 있을 수 있다. 그러므로 여기에서 그 책임부담에서의 위험의 비중문제나 본질을 다루지 아니하면, 위험단체에 해당 위험이 불공정하게 전가될 수도 있다. 위험의 부담은 1차적으로는 사고발생 당사자의 귀책사유에 근거할 것이지만, 사고에 기여한 과실의 크기와는 무관하게 사고발생 상대(또는 대상물)의 비비례적(非比例的) 또는 평균을 현저히 상회하는 위험의 크기로 인하여 책임부담의 크기가 상대적으로 커진다면 이는 불합리하다는 것이다. 그러므로 그 위험의 비중을 산정하지 아니하고 산술적으로 바로 위험단체에 전가시킬 것이 아니라, 위험의 크기를 상대적으로 크게 보유함으로써 사회적인 비용을 확대시킨 2차적 책임원인도 보험에서 말하는 위험으로 판단하여 이를 대물배상책임보험상 요율계산에 포함시켜야 한다고 보는 것이다.

개인이 부담하는 과실책임의 원칙만으로는 문명의 이기발달로 인하여 발생한 책임문제를 해결할 수 없어서 생겨난 것이 개인책임의 사회책임으로의 전가였다. 그리고 과정에서 고안된 것이 책임보험의 원리이다. 책임보험의 기본구조 역시 과실책임의 원리에 바탕을 두는 것이지만 이것만으로는 문명의 이기활용과정에서 생기는 불측의 손해로 인한 피해구제가 용이하지 아니하여 과실책임의 원리를 무과실책임의 원리로까지 확대시킴으로써³⁷⁾ 책임보험을 제도적으로 발전시켜 나가게 된 것이다. 그러한 전형적인 예가 자동차손해배상보장법상의 자동차보유자책임이다. 독일에서는 이 책임의 원리를 위험책임(Gefährdungshaftung)의 의미에서 적용하고 있다. 손해배상의무가 과실책임에 근

37) 박세민, 보험법, 박영사, 2017, 623쪽; 이기수/최병규/김인현, 보험해상법, 박영사, 2015, 252쪽; 정찬형, 앞의 책, 702쪽; Römer/Langheid VVG C.H Beck, 2014, § 100 Rn. 9-10.

거한 것이 아니라 허용된 범위에서 한 행위로 인하여 자신의 환경에서는 피할 수 없는 어떠한 위험을 현실화시킨 것에 대하여 배상의무를 부담하는 것이 곧 위험책임이론이다. 위험의 원인을 보유한 자의 책임을 엄격하게 보는 것에 그 의미가 있다. 주로 자동차보유자, 동물보유자, 제조물책임에 있어서 제조자 등에게 부여되는 엄격책임이기도 하다.³⁸⁾ 이러한 논리를 활용하여 자동차보유자책임 외에도 자동차운행과 관련하여³⁹⁾ 상대의 손해사고의 책임의 크기를 비정상적으로 크게 만들게 된 자신의 위험의 일부를 스스로 부담하게 하는 측면에서 이 위험책임이론을 확장하여 적용할 여지는 없는 것인지를 파악해 볼 필요가 있다. 위험책임원칙은 오로지 위험전가를 통하여 손해를 감소시키는 것에 의미가 있다.⁴⁰⁾ 다만 일상생활에서 거대 위험이나 일반적이지 아니한 위험을 허용함으로써 발생하는 손해를 과실책임만으로 조정하는 것이 불공정하다고 판단될 때 위험책임이론을 활용해볼 여지가 있다고 본다. 여기에서 필수적으로 상당한 주의라는 것이 더 이상 위험을 회피하는 것만이 아니고, 위험을 적정한 범위에 맞추는 것 내지 위험을 통제하는 것에 그 의미가 있다.⁴¹⁾ 또한 위험의 영역 안에 있는 자는 위험이 적정한 범위에서 실현될 경우, 특별규정에 따라 손해를 감소시킬 의무가 있기도 하다.⁴²⁾ 즉 특정위험에 노출되어 있고 그 위험에 관련되어 있는 자들은 이 위험이 실현되는 것이 불가피한 경우 이것이 손해로 될 때 이를 최대한 감소시킬 의무가 있다는 것이다. 그러한 의무를 가진 자는 비단 가해차량의 운전자뿐만 아니라 피해차량의 운전자에게도 있게 되는데, 이는 일종에 문명의 이기인 자동차를 운행으로 인한 내재된 위험을 활용하고 있기 때문이다. 위험책임이론에서 위험이라는 것은 그 위험을 실현하는 자에게 그에 대한 책임을 묻는 것이고, 그러한 측면에서 고가의 자동차를 도로에서 운전함으로써 인하여 다수의 다른 운전자에게 손해를 평균이상으로 확대시키는 것이 곧 위험을 실현하는 경우라고 단정하기에는 물론 논리적으로 지나친 측면이 있다고 볼 수 있다. 위험책임이론의 전제조건은 우선 위험이라고 하는 것이 존재하여야 하고,⁴³⁾ 그 위험을 현실화하여야 하며 불가항력적인 상황이 아니어야 한다. 특히 제조물책임과 같이 확장된 위험책임

38) Bruck/Möller, VVG De Gruyter, I (§§100-124) 2013, § 100, Rn. 44.

39) 자동차 운전자에게 무과실책임 내지 무과실책임에 가까운 책임을 지우고 있어 면책을 극도로 제한하는 것이 자동차관련사고에서의 배상책임주의로 이는 민법의 과실책임의 원칙과는 다른 취지에서 이해하여야 한다. 박세민, 자동차보험법의 이론과 실무, 세창출판사, 2007, 30쪽.

40) Erwin Deutsch, *Unerlaubte Handlung*, Carl Heymanns Verl. 1995, S. 173, Rn. 355.

41) Erwin Deutsch, *Allgemeines Haftungsrecht*, Carl Heymanns Verl. 1996, S. 9, Rn. 10.

42) Erwin Deutsch, *Unerlaubte Handlung*, Carl Heymanns Verl. 1995, S. 173, Rn. 355.

43) 여기에서 위험이라고 함은 무엇인가를 더 나쁜 상태로 변화시키는 것을 의미한다.

론에 따르면 행위자가 위험한 영역에서 활동하고 있는 정도이면 족하다. 이러한 전제하에서의 위험책임은 과실책임이론과는 달리 그 외의 책임과 관련한 구성요건을 요구하지 아니하여 위법성 및 책임성 그리고 위반과 손해사이의 상당성 등을 필요로 하지 아니한다는 것에⁴⁴⁾ 근거하여 이 위험책임이론(또는 무과실책임론)을 확장하여 적용할 수 있는 것은 아닌지 조심스러운 접근을 해본다.

동일한 도로조건에 따른 동일한 운전환경에서 모든 차량의 가액이 동일한 경우라면 과실책임의 원리를 적용하는 것이 합당하다. 그러나 차량 가액에 차이가 매우 크고 그로 인한 가해차량의 위험공동단체의 대물배상에 대한 담보가 상대 차량의 고가성여부 내지 수입차여부에 따라 매우 현저한 차이를 내는 ‘이것’은 저가의 가해차량의 전적인 위험부담의 문제가 될 수 없으므로, 보통의 경우보다 타인에게 평균 이상으로 과한 손해를 부담하게 할 불확실성만큼의 위험원인이 고가차량의 보유자에게 있다는 것을 전제로 이를 책임보험료 체계에 반영하여야 함이 타당하고 생각된다.

자동차의 고가화와 수입차의 큰 폭의 증가로 인한 위험분배의 문제는 고가 국산자동차 내지 고가의 수입차와 연관된 자동차사고로 인한 사회적 비용증가부분을 고가차의 운전자 내지 소유자에게 일부 부담하게 하여 위험의 배분적 정의를 도모하는 방안으로써 이를 책임보험에 반영하는 위험책임을 부각시키고자 한다. 자동차보험에서 발생한 손해는 개인에 의하여 발생한 것이지만 사회적 비용으로 전가됨으로써 단체나 집단에 의하여 개인책임이 인수되는 것이고 이를 사회적 손해(Sozialschaden)로서⁴⁵⁾ 지칭할 수도 있을 것 같다. 위험단체에 전가될 사회적 비용 내지 사회적 손해를 가능하면 위험을 배분적 정의에 따라 전가하기 위해서는 자동차사고와 관련되는 다양한 위험요소를 세분화하여 이를 적정하게 분배할 전제조건이 마련되어야 한다.

4. 위험의 배분적 정의에 대한 다른 제언

자동차사고에서 과실비율이 10% 또는 20%에 불과한 자를 과실비율의 정도가 90% 또는 80%에 달하는 자와 사이에 공동불법행위자로 취급하는 것은 교통사고의 실상과 정의관념에 맞지 않는다고 보는 견해에 따르면,⁴⁶⁾ 가해자의 과실과 피해자의 과실을

44) BGHZ 79, 259.

45) Koziol, *Zum Begriff des Vermögensschadens im bürgerlichen Recht*, ZRvgl 69, 26.

46) 이상덕, “쌍방과실 교통사고 처리에 관한 제언”, 법률신문 2011.10.27. 10쪽, <<https://www.lawtimes.co.kr/Legal-Info/Research-Forum-View?serial=2048>>.

확일적으로 동일선상에서 판단하거나 취급하는 것은 10%의 과실비율로 사고에 기여한 자에게는 가혹한 것이라고 보고 있다. 과실비율이 동일한 경우라면 각 차량의 운전자가 각자 자기차량의 수리비를 부담하는 것으로 사건을 처리하는 것을 정의관념 내지 자기책임의 원칙에 부합할 것인데 실제사고에서는 그 비율이 동등하지 아니하므로 실무 관행에서 이루어지는 단순 과실비율에 따른 수리비 배상에 대하여 개선을 요청하고 있다. 특히 판례에 따르면⁴⁷⁾ 불법행위 성립요건으로서의 가해자의 과실과 과실상계사유로서의 피해자의 과실을 구분하여야 하며, 과실상계에 있어서 과실의 내용과 비율을 그대로 공동불법행위자로서의 과실의 내용과 비율로 삼을 수 없다고 한다.⁴⁸⁾ 즉 공동불법행위자 상호간의 구상금채권을 인정하기 위하여는 우선 각 공동불법행위자들의 가해자로서의 과실 내용 및 비율을 정하여야 할 것이고, 한편 불법행위에 있어 손해액을 정함에 참작하는 피해자의 과실, 즉 과실상계에 있어서의 과실은 가해자의 과실과 달리 사회통념이나 신의성실의 원칙에 따라 공동생활에 있어 요구되는 약한 의미의 부주의를 가리키는 것이므로, 그러한 과실 내용 및 비율을 그대로 공동불법행위자로서의 과실 내용 및 비율로 삼을 수는 없다는 것이다. 이러한 판례의 취지에 기반하여 교통사고에서 경미한 과실을 범한 피해차량의 운전자를 불법행위자로 취급하여서는 안되고 설령 피해차량의 경미한 과실을 가해자의 손해배상액을 산정할 때 과실상계의 사유로는 삼을 수 있을지라도 그 과실로 불법행위가 성립했다고 단정하여 가해자의 손해까지 배상하게 해서는 안된다는 것이다.

이러한 논거에 따라 앞서 가정한 사고를 판단하면 새로운 의견으로서 과실비율 20:80의 적용문제를 고가자동차를 운행한 일방적 가해자는 자기 차량 수리비인 3,000만 원을 전액 스스로 부담하고, 상대적으로 과실비율이 낮은 자는 과실상계를 하여 자기 차량 수리비의 80%인 28만 원을 일방 가해자에게 배상청구하고 나머지 7만 원은 본인부담으로 하는 것을 제안하고 있다. 이는 손해배상책임의 원리의 적용면에서 매우 합리적인 제안이라고 본다. 이러한 취지 역시 대물책임보험에 연동하여 보험료를 산정하는 것도 의미가 있으리라고 판단된다. 그러한 측면에서 조금이라도 과실비율의 격차가 있는 경우라면 그 과실비율이 더 높은 측에 불법행위책임을 인정하는 방안을 제안하고 있어서 더 합리적이다. 이는 미국에서 해당 문제를 해결하는 이치와 유사한 것이다.⁴⁹⁾

47) 대법원 2005. 7. 8. 선고 2005다8125 판결.

48) 이와 관한 민사법적 연구로는 박영민, “자동차사고와 민사상 책임분담-과실상계제도를 중심으로”, 한양법학 Vol. 11, 한양법학회, 2000.12, 289쪽 이하.

49) 장준혁, “미국 불법행위법상의 기여과실”, 민사법학 66호, 한국민사법학회, 2014.3, 315쪽 이하; 고세일, “자동

IV. 맺는 말

자동차보험에서 자기차량손해보험과 대물배상책임보험의 담보와 관련하여 분석한 연구에 따르면 자기차량손해보험의 경우 수입차의 비율이 증가할수록 보험에서의 손해율도 증가하는 것으로 나타났다.⁵⁰⁾ 사실상 이 손해율을 해결하는 측면에서 금융위원회는 2016년 2분기부터 수입차와 같이 자기차량손해담보에서 고가수리비가 소용되는 차량에 대한 자기차량손해보험담보의 보험료를 인상하는 방안으로 할증요율제를 신설하고 특히 해당 차량의 수리비가 평균 수리비의 120%를 넘는 경우에 대하여는 단계별로 초과비율에 부합하게 보험료를 차등적으로 부과하는 정책을 펼쳐왔다.

고가차의 증가현상이 꾸준한 가운데 대물배상책임보험에서의 역차별이 심각하고 실제 경미한 과실임에도 불구하고 상대차량의 가액이 초고가임에 따라 실제로는 피해자에 해당하는 자가 과도하게 배상을 해야 하는 문제가 개선되어야 할 것으로 판단된다. 그러한 측면에서 이를 책임보험료에 반영하는 것이 바람직하다고 본다. 이는 상대방에게 예상가능한 평균적인 손해 이상을 떠안아야 하는 사회통념에 반하는 문제를 바로잡는 측면에서 매우 시급하다고 본다. 또한 대물사고의 담보에서의 과실비율의 적용과 비정상적인 손해의 부담의 문제를 해결을 위해 제시된 자동차 가액을 감안한 자동차모델에 따른 손해빈도 및 평균 손해금액 등을 기준으로 보험요율(위험율)에 차이가 있게 하는 방안은 고가자동차에 대한 저가자동차의 대물사고에서 자동차운행이라는 위험원인을 보험의 단체성에 입각하여 재분배하는 위험분배의 취지에 부합할 것으로 본다.

차 사고에 따른 적절한 책임분배에 대한 연구”, 충남대 법학연구 Vol. 25, No. 3, 충남대학교 법학연구소, 2014.12, 321쪽 이하 참조.

50) 김대환/김현수, “외제차 증가와 자동차보험 손해율에 미치는 영향 분석과 정책적 시사점”, 보험금융연구 제28권 제3호, 보험연구원, 2017.8, 3쪽 이하.

참고문헌

1. 단행본

- 김은경, 보험계약법, 보험연수원, 2016.
- 박세민, 보험법, 박영사, 2017.
- 박세민 자동차보험법의 이론과 실무, 세창출판사, 2007.
- 양승규, 보험법, 삼지원, 2004.
- 이기수/최병규/김인현, 보험해상법, 박영사, 2015.
- 정찬형, 상법강의(하), 박영사, 2015.
- Bruck/Möller, *VVG De Gruyter*, 1 (§§100-124) 2013.
- Erwin Deutsch, *Unerlaubte Handlung*, Carl Heymanns Verl. 1996.
- Koziol, *Zum Begriff des Vermögensschadens im bürgerlichen Recht*, ZRvgl 69, 26.
- Park, Sojung and Sangeun Han, *The externality of driving luxury cars*, World Risk and Insurance Economics Congress Presentation Paper, 2015.
- Römer/Langheid *VVG C.H Beck*, 2014.

2. 학술지

- 고세일, “자동차 사고에 따른 적정한 책임분배에 대한 연구”, 법학연구 25(3), 충남대학교 법학연구소, 2014, 321-358쪽.
- 김대환/김현수, “외제차 증가와 자동차보험 손해율에 미치는 영향 분석과 정책적 시사점”, 보험금융연구 제28권 제3호, 보험연구원, 2017, 3-24쪽.
- 김은경, “보험상 위험분산과 법적 정의 -자동차책임보험상 대물배상의 범위를 중심으로-”, 보험법연구 9권 2호, 한국보험법학회, 2015, 269-298쪽.
- 박영민, “자동차사고와 민사상 책임분담-과실상계제도를 중심으로-”, 한양법학 11, 한양법학회, 2000.12, 289-313쪽.
- 장준혁, “미국 불법행위법상의 기여과실”, 민사법학 66호, 한국민사법학회, 2014, 315-361쪽.
- 정수진, “교통사고 소송에서의 과실의 개념- 공동불법행위 성립요건으로서의 과실과

과실상계에서의 과실의 비교”, 법조 672, 법조협회, 2012, 174-207쪽.

3. 웹자료 및 기사

국토교통부, “자동차 등록대수 2016년 말, 2천 2백만 대 육박 - 전기차는 1만대 돌파, 5년 만에 31배 증가”, 2017. 1.17.

매일경제, “한국의 산업 (1) 자동차”, 1994.2.4.자.

이상덕, “쌍방과실 교통사고 처리에 관한 제언”, 법률신문 2011.10.27. 10쪽.

<<http://accident.knia.or.kr/>>.

<<http://www.incheon.go.kr/posts/incheon-news/9275>>.

<<http://www.gdv.de/2014/09/typklassen-kurz-erklart/>>.

<<http://de.wikipedia.org/wiki/Kfz-Haftpflichtversicherung>>.

<<http://www.gdv-dl.de/typklassenverzeichnis.html>>.

<<http://www.autoampel.de/typklassen/liste>>.

<<http://www.fntimes.com/html/view.php?ud=189050>>.

<<https://www.allianz.de/auto/kfz-versicherung/typklassen/>>.

<<http://www.autobild.de/artikel/typklassen-2018-in-der-kfz-versicherung-1288049.html>>.

<<http://www.gdv.de/2015/08/wenige-aenderungen-in-der-kfz-haftpflichtversicherung/>>.

<<http://www.gdv.de/2013/09/wie-setzt-sich-eigentlich-ein-kfz-versicherungsbeitrag-zusammen/>>.

<<http://www.ekn.kr/news/article.html?no=173348>>.

<<https://blog.naver.com/hdshin7/221085066001>>.

<http://news.sbs.co.kr/news/endPage.do?news_id=N1003219868&plink=ORI&cooper=NAVER>.

<<https://blog.naver.com/hdshin7/221085066001>>.

<<https://www.lawtimes.co.kr/Legal-Info/Research-Forum-View?serial=2048>>.

[Abstract]

A Study on Liability & Compensation Pursuant to Fault Ratio and the Rule of Risk Diversification in Automobile Insurance

Kim, Eun-Kyung*

In case of an automobile versus automobile accident due to automobile operation, reciprocal fault ratio is generally applied. Whether among the operators one party is the offender or the victim, a lot of complaints about the fault ratio calculation result arise due to lack of trust in the fault ratio calculation process. Another problem is that the compensation for the offender is computed on the driver of the damaged vehicle with a very minor fault according to the high-price(cost) of the other party's vehicle after the fault ratio has been determined. That is, in case of considerable differential in reciprocal fault ratio, for instance, even if the driver of the low-priced vehicle's fault is 20% and the fault of the high-priced vehicle's driver is 80%, as more absolute damages can affect the high-priced vehicle, an unpredictably high amount of damages can fall to the share of the damaged vehicle with minor fault. After all, despite the road traffic condition is identical, this is especially the case when the other party's car value is a high-priced one that grossly exceeds normal value. Therefore, in this case, in comparison with the owner of the high-priced vehicle, it is the low-priced vehicle's driver who is exposed to more economical risk caused by the accident. In case the other party's vehicle value is manifold of the average vehicle value, it can cause a severe consequence for the low-priced vehicle's driver with a merely minor fault, and it also runs counter to the Rule of risk diversification or distribution in auto insurance. As the holding ratio of high-priced vehicles is recently increasing, this is not a simple problem.

Whereas premium is allotted differently contingent upon the high-price(cost) of the vehicle in comprehensive auto insurance as property insurance, vehicle value plays no important role

* Han-Kuk University of Foreign Studies, Law School, Dr. Prof.

in liability insurance. However, in case of liability insurance, if the chargeability between the party who bears the major cause of liability and the other party who bears relatively less cause of liability derives from that difference in degree which is the ratio of the cause of accident and, for instance, not from the difference in the degree of fault but from the difference in size of potential danger, this issue needs to be rectified by distributive justice. For this purpose, I would like to suggest imposition systems such as graded premium pursuant to car models in liability insurance, especially liability for property damages. By applying differential appropriation to premium rate pursuant to each car model considering car value based on damage frequency and average damages, premium rate(risk rate) will be differential. While the number of high-priced vehicle's owners is constantly increasing and reverse discrimination in liability for property damages is becoming grievous, the problem in which the actual victim is required to make excessive compensation in spite of minor fault due to the car value of the other party's striking high price has to be improved. In this respect, it seems necessary that this be reflected in liability insurance premium.

[Key Words] Automobile Insurance, Automobile liability Insurance,
Risk Diversification, Liability act, Property Coverage,
Automobile level system