
노-폴트 자동차보험제도는 대안이 될 수 없는가?

: 미국의 경험과 전망

(Can't no-fault auto mobile insurance be an alternative :
American experience and prospective)

이윤호*

Yunho, Lee

<국문초록>

미국에서 과실책임주의 원칙에 대한 교통사고피해자의 불만이 절정에 이르렀을 때, 보다 빠르고 공정하게 그리고 낮은 비용으로 피해자를 보상할 목적으로 노-폴트자동차보험을 도입하였지만, 오히려 의료비 상승을 주도했다는 비판을 받아 왔다. 이는 노-폴트 자동차보험제도의 장점을 발휘하기 위해서는 의료비 상승을 통제할 수 있어야 한다는 것을 의미한다. 그런 점에서 건강보험관리공단이 자동차보험의 진료비 심사를 하고 있는 우리나라는 노-폴트자동차보험제도의 도입에 긍정적인 환경을 가지고 있다. 병원이나 제약회사에 대하여 협상력에서 우위에 있는 심사평가원의 존재가 노-폴트 제도의 최대 단점이라 할 수 있는 의료비 통제를 가능하게 할 수 있기 때문이다.

※ 국문색인어 : 노-폴트 자동차보험, 자동차보험 진료비 심사제도, 과실책임주의 원칙, 불법행위법.

* 대구대학교 금융보험학과 교수

I. 들어가는 말

노무현 정부 당시 보험업계와 감독당국이 불법행위법에 입각한 자동차보험제도의 문제점, 예컨대 기존 자동차보험제도의 비효율성 및 소비자 보호의 불충분성, 손해배상금 지급의 지연 등과 같은 문제점을 해결하기 위해서 노-폴트 자동차보험제도를 검토한 바 있었다.¹⁾ 그러나 우리나라 법체계와의 충돌, 무과실책임주의 본연의 문제가 제기되면서 이후 몇몇 연구²⁾를 제외하고는 아직 이렇다할 논의가 이루어지지 않았다.

이런 상황에서 정부는 교통사고의 사회적 비용 최소화와 피해자의 충분한 구제, 적정하고 신속한 손해보상처리, 분쟁비용의 경감이라는 측면에서 제도개선 필요성을 인식하고 있고, 보험회사는 보험회사대로 자동차보험시장의 확대와 적자문제의 해결이라는 관점에서 제도개선의 필요성을 강력하게 제기해 왔다. 이에 대해서는 그간 사안별 개선이나 보완이 이루어져 왔지만, 여전히 불충분한 실정이다. 근본적인 개편이나 혁신적인 방안에 대한 논의가 필요한 시점이 도래한 것이 아닌가 생각된다.

이에 본 연구에서는 그 혁신방안의 하나로 미국의 노-폴트 자동차보험제도의 경험을 검토하고, 최근의 사회적 변혁과 자동차보험제도라는 관점에서 이 제도를 전망함과 동시에 이러한 상황이 우리나라 자동차보험에 던지는 시사점을 검토하고자 한다.

-
- 1) 자동차보험이 피해자 중심의 배상책임구조로 운영되고 있어 보험가입자에게 자동차보험은 필요에 의한 가입보다는 법령상 의무에 따른 불가피한 가입이라는 인식은 소비자들로 하여금 가능한 저렴한 보험상품을 선호하게 하였고, 이것은 보험회사에 대해서는 만성적자, 피해자에 대해서는 불충분한 보상이라는 악순환을 초래하였다.
 - 2) 마승렬(2000)의 노-폴트 자동차보험제의 예상효과에 관한 이론적 연구 이후, 장덕조(2005, 2006)의 법적 측면에서 연구가 있는 정도이다.

II. 노-폴트 자동차보험제도의 현황

1. 현황

노-폴트자동차보험제도에 관하여 이론적으로 통일된 정의는 아직 없다. 많은 문헌에서 자동차사고 피해자들이 자신의 과실과 상관없이 자기가 가입한 보험회사로부터 보상을 받는 대신에 소송권과 비경제적 손실담보를 제한하는 것이 순수한 형태의 노-폴트 자동차보험제도(pure No-fault)로 밝히고 있는 정도이다.³⁾ 순수한 형태의 노-폴트제도를 도입하고 있는 지역은 뉴질랜드(New Zealand)와 캐나다의 서스캐처원(Saskatchewan)주와 퀘벡(Quebec)주 그리고 이스라엘(Israel)과 유럽의 일부 국가들이다.

이 외에도 미국의 23개주와 스웨덴도 노-폴트 자동차보험제도를 운영하고 있는데, 미국의 경우 자동차사고 피해자의 신체상해(bodily injuries)에 대하여 일정 한도(threshold)⁴⁾를 초과하는 손해에 대해서는 소송권이 부활하는 점에서, 스웨덴의 경우 불법행위법에 의거하여 손실금액을 산정하고⁵⁾ 피해자의 가해자에 대한 민사 소송권과 보험자의 가해자에 대한 대위구상권을 일부 인정하고 있다는 점에서 순수한 형태의 노-폴트 자동차보험제도는 아닌 것으로 분류된다.

3) 각국에서 실시하고 있는 자동차사고 피해자구제제도는, 첫째 과실책임주의에 입각하여 가해자가 피해자에게 보상하고, 가해자의 손실을 배상책임보험으로 보상하는 제도, 둘째, 무과실책임주의에 입각하여 가해자가 피해자에게 보상하고, 가해자의 손실을 배상책임보험으로 보상하는 제도, 셋째, 가해자의 유무에 관계없이, 피해자가 보험자로부터 직접 보험금을 수수하고 그 손해를 보상하는 제도로 구분할 수 있다. 세 번째 형태의 제도에는 제3자 보험(thirty party insurance)과 자기보험(first party insurance)이 있는데, 가입이 강제인 경우를 노-폴트 자동차보험제도라고 하는 것이 일반적이다. 그러나 두 번째 형태의 제도도 노-폴트제도의 범주로 분류하는 견해도 있다. 그리고 세 번째 제도 가운데 자기보험방식을 노-폴트 자동차보험제도로 보는 견해도 있다. 우리나라의 자배법에서 규정하는 자동차보험제도는 첫 번째와 두 번째 제도의 중간 정도에 속한다.

4) 일정한도규정에는 문구한도규정(verbal threshold)과 금액한도규정(monetary threshold)이 있는데, 전자는 상해의 심각도 별로 등급을 정하여 일정 등급 이상의 상해에 대하여 불법행위법에 의한 소송권을 인정되는 것으로 New York주가 채택하고 있다. 후자는 일정금액 이상의 비용을 요하는 상해에 대하여 소송권을 인정하는 것으로, Massachusetts주는 1 사고당 \$2000 이상인 경우 소송권을 인정하고 있다.

5) 미국과 뉴질랜드의 노-폴트제도는 피해자에 대한 급부가 불법행위법과는 별개로 독자적인 기준으로 손실금액이 산정됨.

2. 뉴질랜드 노-폴트제도의 특징과 과제

뉴질랜드 노-폴트제도의 특징은, 자동차사고에 국한하지 않고 모든 종류의 사고에 대한 피해자 구제제도로서 노-폴트제도가 운영되고 있다. 피해자의 가해자에 대한 민사 소송권을 허용하지 않으며, 보험자의 가해자에 대한 대위구상권도 인정하지 않는다. 이 때문에 뉴질랜드의 노-폴트제도를 가장 철저하고 순수한 형태로 평가하고 있지만, 최근 다음과 같은 몇 가지 문제에 직면하고 있다.

첫째, 보험료 부담자가 불명확하다는 점이다. 모든 종류의 사고를 대상으로 하는 노-폴트제도를 축으로 하는 사고보상제도가 일종의 사회보험제도역할을 하고 있지만, 재원조달은 다원화 되어 있다. 가령, 노동재해사고보상 재원은 기업이 부담하고, 노동재해 외의 사고에 대해서는 근로자 자신이 부담하도록 하고 있다. 그리고 자동차사고에 대해서는 자동차 보유자가 부담하며 의료사고에 대해서는 의료종사자가 그 비용을 부담해야 한다. 그런데 그 외의 사고보상 재원은 정부가 부담하는데, 이에 대해서는 공평성 문제가 종종 지적되고 있다. 가령, 제품결함에 의한 사고보상비용은 제조자가 부담하는 것이 합당하지만, 뉴질랜드의 제조자는 이 비용을 전혀 부담하지 않는다.

둘째, 손실원인을 둘러싼 분쟁이 감소하지 않고 있다는 점이다. 가령 특정 장해를 질병에 의한 것인지 상해에 의한 것인지를 두고 분쟁이 자주 발생하고, 이로 인하여 신속한 피해자 보상이라는 노-폴트제도의 취지가 훼손되고 있다는 점이다.

그리고 공공기관으로 설립된 사고보상공사(ACC : Accident Compensation Corporation)가 노-폴트제도를 운영해 왔지만, 효율적인 제도운명을 위하여 민영화해야 한다는 주장이 제기되어, 1999년부터 1년간은 노동재해사고영역을 시범적으로 민영화 하였지만, 소기의 목적을 달성하지 못하고 2000년부터 다시 사고보상공사에 귀속함으로써 효율적 제도운영이라는 과제를 해결하지 못하였다.

3. 미국의 노-폴트자동차보험의 유형⁶⁾

6) 미국의 노-폴트 자동차보험제도에 관해서는 김주동·마승렬(2005)의 제6장을 참조.

1) 미국 노-폴트 자동차보험의 특징

미국의 많은 주에서 채택하고 노-폴트 자동차보험제도는 손해배상청구소송권을 완전히 폐지하지 않고, 신체상해(bodily injuries)로 인한 경제적 손실이 일정한도(threshold)를 초과하는 경우에 대해서는 소송권을 인정하고 있는 것이 특징이다. 그 한도를 법률에 규정된 중상(serious injury) 이상으로 하는 문구 노-폴트(Verbal No-fault)⁷⁾와 일정한 금액으로 하는 금액 노-폴트(monetary No-fault)⁸⁾제도가 있다.

2) 부가형(Add-on coverage)

불법행위법을 근간으로 하면서 노-폴트자동차보험을 가미하여 운영하는 형태를 말한다. 부가형을 운영하고 있는 주에서는 과실여부를 불문하고 자동차사고 피해자에게 보험금을 지급하는데, 피해자는 자신이 가입한 보험회사로부터 제1당사자 보험(자기를 위한 보험, first party car insurance)으로 보상을 받게 되지만, 이 보험의 담보금액을 초과하는 손해에 대해서는 과실 있는 가해자에게 소송할 수 있는 권리를 가지며, 위자료 청구도 가능하다. 가입의 의무여부에 따라 의무부가형(mandatory add-on)⁹⁾과 임의부가형(optional add-on)¹⁰⁾이 있다.

3) 선택형(Choice)

노-폴트 자동차보험과 불법행위법에 입각하여 완전한 손해배상을 청구할 수 있는 권한을 부여하는 제3자 배상책임보험(third party car insurance) 가운데 하나를 운전자로 하여금 선택하도록 하는 형태이다. 뉴저지(New Jersey)주, 펜실베이니아(Pennsylvania)주에서 선택하고 있다.

7) 상해의 심각도 별로 등급을 정하여 일정 등급 이상의 상해(가령, 사망, 사지절단, 심한 추상)에 대하여는 불법행위법에 의한 소송권을 인정되는 것으로 플로리다, 뉴욕, 미시건주가 채택하고 있다.

8) 일정금액 이상의 비용을 요하는 상해에 대하여 소송권을 인정하는 것으로, 하와이, 캔자스, 켄터키, 매사추세츠, 미네소타, 메릴랜드, 유타 주에서 채택하고 있다.

9) 델라웨어, 오리건 주에서 실시하고 있음.

10) 아칸소, 콜로라도, 메릴랜드, 뉴햄프셔, 사우스캐롤라이나 사우스다코타, 텍사스, 버지니아, 워싱턴, 위스콘신 주에서 실시하고 있음.

제3자 배상책임보험을 선택한 사람이 피해자이고 노-폴트 자동차보험을 선택한 운전자가 가해자인 경우, 피해자는 가해자가 가입한 신체상해보험(BI insurance)¹¹⁾으로 보상을 받는다. 반면에 노-폴트 자동차보험을 선택한 사람이 피해자인 경우 자신이 가입한 PIP¹²⁾의 담보범위를 초과하는 경제적 손실에 대해서는 가해자에게 손해배상을 청구할 수 있다. ¹³⁾

Ⅲ. 노-폴트 자동차보험제도의 비용효과

1. 노-폴트 제도의 비용

노-폴트 자동차보험제도의 지지자들은 노-폴트제도가 소송을 감소시키고 제3자에 대한 손해배상금액을 제한하며, 손해사정 절차가 간단하므로 각종 사업비를 절약할 수 있다는 편익이 그 비용을 충분히 상쇄할 수 있을 것이라고 주장하여 왔다. 이에 대하여 많은 연구자들은 노-폴트제도가 보험비용증가의 주범이라고 주장한다.¹⁴⁾

이처럼 노-폴트 제도의 경제적 편익과 비용에 대해서는 연구자들 사이에서도 서로 상반되는 주장을 제시하는 경우가 종종 발견되는데, 이하에서는 RAND Corporation의 자료(2009)를 이용하여 노-폴트자동차보험과 제3자자동차손해배상책임보험의 보험비용 면에서의 차이를 검토한다.

(1) 보험비용 격차

자동차보험분야에서 신체상해보험과 관련된 보험비용은 노-폴트제도를 선택

11) BI(bodily injury) 보험은 제3자 배상책임보험으로 과실책임주의를 선택하고 있는 주에서 가입하는 보험이다.

12) PIP(personal injury protect)는 노-폴트를 선택하고 있는 주에서 보험사가 판매하고 있는 자기보험(first party insurance program)이다.

13) 따라서 이 지역의 사람은 완전한 보장을 위해서 2 종류의 보험이 필요하다. 즉 노 - 폴트 보험을 선택한 사람은 자기를 위한 노-폴트보험인 PIP와 3자 대인배상을 위한 BI보험이 필요하다.

14) 가령, Johnson, Flanigan and Winkler(1992), Rosenfiel(1998), Cole et al.(2008) 등이 있다.

하고 있는 지역이 그렇지 않은 지역에 비하여 전 기간에 걸쳐 높게 나타나는 것으로 알려져 있다.¹⁵⁾ 물론 이것을 가지고 노-폴트제도가 더 많은 비용이 소요되는 제도라고 단정할 수는 없다. 신체상해보험비용은 해당 지역의 특수한 기후환경이나 도로사정, 인구학적 특징, 교통규제 등 다양한 요인에 영향을 받을 수 있고, 더군다나 교통사고가 많은 지역에서 역으로 노-폴트 제도를 선택할 가능성도 있기 때문이다. 가령 와이밍(Wyoming)주에 비하여 뉴저지(New Jersey) 주는 인구밀도와 일반적인 물가 수준이 높아 그에 따라 의료비용이 더 높아서 신체상해보험비용이 높을 수 있다.

신체상해보험비용을 재물손해보험비용으로 나눈 값을 지표로 이용하면 환경요인의 영향을 어느 정도 완화할 수 있는데¹⁶⁾, 이 지표가 1995년 이후 노-폴트를 선택한 지역에서 비슷한 수준을 유지했지만 과실책임주의를 선택한 지역은 계속 하락하였다.¹⁷⁾ 이는 노-폴트 제도를 선택한 지역에서 더 많은 의료서비스를 이용했다는 것을 의미한다. 이는 노-폴트제도의 핵심적인 비용요인이 의료비용에 있음을 암시하는 대목이라 할 수 있을 것이다.

(2) 지역규모와 노-폴트제도의 비용

노-폴트제도를 선택하고 있는 지역들의 규모나 인구밀도는 제각각인데, 이들 가운데 미시간(Michigan)주, 뉴욕(New York)주, 플로리다(Florida)주는 상대적으로 인구가 많고 큰 도시를 많이 가지고 있으며 문구한도규정(Verbal threshold) 시스템을 채택하고 있는데 비하여, 캔자스(Kansas)주, 노스다코타(North Dakota)주, 유타(Utah)주, 하와이(Hawaii)주는 상대적으로 인구 밀도가 낮으며, 금액한도규정(Monetary threshold)을 채택하고 있다. 따라서 이 두 그룹을 비교하면 지역 규모가 노-폴트제도의 비용에 미치는 영향을 알 수 있을 것이다.

일반적으로 신체상해보험과 관련된 보험비용을 경감함에 있어서 문구한도규

15) Anderson et al.(2009) p. 66

16) Cummins and Tennyson(1992)에 의하면, 어떤 책임원칙을 선택하느냐에 따라 신체상해로 인한 경제적 손실과 관련된 보험자의 비용은 달라 질 수 있겠지만, 그것이 재물손해에는 영향을 미치지 않을 것이므로, 신체상해보험비용을 재물손해보험비용으로 나눈 값을 지표로 이용하면 환경요인의 작용을 완화할 수 있다.

17) Anderson et al. (2009) p. 68

정이 금액한도규정보다 효과적인 것으로 알려져 있지만, 실제로는 문구한도 규정을 선택한 지역의 신체상해보험비용이 더 높은 것으로 조사되었다. 이는 제도적 요인이라기보다는 문구한도규정을 선택한 주의 인구밀도가 높아 인사사고의 가능성이 높기 때문일 것으로 추정되었다.¹⁸⁾

(3) 노-폴트제도의 폐지효과

노-폴트제도를 도입하게 된 주된 요인은 불법행위제도 하에서 자동차 보험료 폭등이었다. 이에 노-폴트제도를 채택함으로써 소송감소 등을 통하여 자동차 보험료를 절감할 수 있을 것으로 기대하였기 때문이다. 이리하여 노-폴트제도가 제반비용을 절감하여 실질적으로 보험료 인하를 이끌었는가 하는 것이 주요한 쟁점이 되어 왔지만, 다양한 실증연구에도 불구하고 일치된 결과는 나오지 않는 실정이다. 그럼에도 불구하고 당초의 목적을 달성하지 못하였다고 판단한 주에서는 노-폴트 제도를 수정해야 한다는 주장이 제기된 바, 1991년에 조지아(Georgia)주, 1994년에 코네티컷(Connecticut)주, 2003년에 콜로라도(Colorado)주가 각각 노-폴트 제도를 폐지하였다.¹⁹⁾ 이들 주의 경우 노-폴트제도 폐지 이후 신체상해보험료가 현저하게 하락하였다.²⁰⁾

(4) 비경제적 손해를 둘러싼 분쟁

비경제적 손해에 대하여 민사소송을 제한하는 주에서는 피해자가 이런 제한을 회피하고자 하는 동기가 발생할 수 있다. 의료비가 일정금액을 초과한 경우에 소송권이 부활하는 금액한도규정을 선택하고 있는 주에서는 소송권을 부활시키기 위하여 의료비를 부풀리는 보험사기 문제가 발생하고 있으며, 사망이나 중증의 경우에 소송권이 부활하는 문구한도규정을 선택하고 있는 주에서는 중증의 정의와 문구해석을 둘러싼 분쟁이 발생하여 노-폴트 제도의 소송경감효과가 약화되고 있다는 것인 확인되었다.²¹⁾

18) Anderson et al. (2009) p. 73

19) Florida주는 2007년 10월에 노-폴트 제도를 폐지하였다가 2008년 1월에 다시 노-폴트제도로 복귀하였다.

20) Anderson et al. (2009) p. 75

2. 노-폴트 자동차보험의 비용요인

이상을 요약하면 1980~2006년까지 노-폴트제도를 선택한 지역의 신체상해보험료와 그 상승률이 다른 지역보다 높고, 노-폴트제도를 폐지한 지역의 경우 그 후 신체상해보험료가 현저하게 하락하여 노-폴트제도는 불법행위법체계보다 더 많은 비용이 소요된다는 사실이 확인되었다. 그 원인에 관해서 Anderson et al. (2009)의 보고서는 일반의 예상과는 달리 노-폴트제도를 선택한 지역이 교통사고가 더 많이 발생하여 비용이 많이 발생한 것이 아니라,²²⁾ 역설적이게도 노-폴트제도를 선택한 지역의 가입자들의 자동차보험에 대한 만족도가 높았다는 점에 그 원인이 있다고 분석하였다. 상대적으로 높은 만족도는 보험회사의 사업경비 지출요인이 된다는 점,²³⁾ 이것이 노-폴트제도가 다른 제도보다 더 많은 비용을 초래한다는 점을 근거로 제시하였다.

이상의 결과를 종합하면 노-폴트제도의 비용이 꾸준히 상승하고 있는 것은 높은 의료비용에 기인한다고 할 수 있다. 노-폴트 지역에 거주하는 개인과 의사들은 보다 많은 진료서비스를 청구하였고, 그 결과 의료비가 꾸준히 상승하였던 것이다. 이처럼 의료비용이 빠르게 증가한 것은, 자동차보험회사가 의료비용을 최소화하기 위한 모니터링역할을 수행하기에는 역부족이었다는 점, 자동차보험이 엄격한 감독과 규제로 비용통제를 위한 계약조건을 설정하는데 유연성이 결여되어 있었다는 점, 의심스러운 보험금청구를 조사하고자 하는 보험회사의 행동이 때때로 법원에 의해 제제를 받는 경향이 있다는 점 때문이다. 대부분의 주에서는 보험회사의 보험금 지급에 관한 법적의무를 다하지 못한 경우에는 피보험자가 보험회사를 상대로 소송을 제기할 수 있도록 하고 있다. 이때 법원은 원고에게 유리한 판결을 내리는 경우가 많고, 경우에 따라서는 보험회사의 정당한

21) Anderson et al. (2009) pp.92-95.

22) 노-폴트제도에서 가해자는 피해자에 대한 보상에 관여하지 않으므로 사고의 중대성을 인식하지 못하고 이로 인하여 사고억지력이 감퇴시킨다는 지적이 있었다. 피해자의 가해자에 대한 민사소송을 완전히 폐지한 뉴질랜드에서 가장 심각하게 논의되었던 사안이지만 민사소송을 제한한 미국 몇몇 주에서도 동일한 논의가 있었다. 그러나 Heaton and Helland(2009)에 의하면 현재까지 노-폴트 자동차보험제도를 선택한 주의 사고 발생률이 유의하게 더 높다고 판단할 만한 증거는 발견되지 않았다.

23) Anderson et al. (2009) p. 87.

지연에 대해서도 징벌적 손해배상을 판결하는 경향이 있다. 이러한 법원의 태도는 보험회사로 하여금 보험사기에 대한 정당한 손해조사의 동기를 약화시켜 클레임 비용을 상승시키게 된다는 것이다.²⁴⁾

IV. 시사점과 전망

1. 시사점

이상에서 노-폴트자동차보험제도가 과실책임주의 하의 자동차보험에 비하여 고비용 제도임을 확인하였다. 노-폴트 지역의 높은 의료비가 가장 큰 이유였다. 나아가 노-폴트 제도의 소송경감 장점이 시간이 갈수록 약화되었고, 노-폴트 지역에서 보험사기가 조금 더 심했다는 점도 간과할 수 없다. 이러한 상황을 반영하듯 노-폴트 지지자들 역시 눈에 띄게 감소하였다.

그렇다고 하여 노-폴트제도를 실패한 제도로 단정할 수는 없다. 왜냐하면 과실책임주의 노선을 선택한 지역의 불충분한 피해자 보상에 대한 우려가 해소되지 않았기 때문이다. 그리고 노-폴트제도가 사회적 후생 측면에서 과실책임주의 제도에 비하여 열등한 제도라는 단서도 없으며, 피해자의 경제적 보상과 보상처리 과정 면에서 과실책임주의노선보다 여전히 성공적인 제도라는 점에서는 이견이 없기 때문이다.²⁵⁾

24) 어떤 제도를 선택하던 보험사기는 발생하겠지만, 이론적으로는 자기보험(first-party insurance)이 제3자 배상책임보험에 비하여 보험사기가 더 용이하고 적발될 확률이 낮다. Anderson et al. (2009) pp.97-105에서는 한도규정을 설정하고 있는 노-폴트 지역의 보험금청구권자는 모든 수단을 동원하여 한도액에 근접하는 보상을 받고자 하는 강력한 동기가 있다는 점을 이용하여 보험사기의 성향을 추정하였는데, 노-폴트 지역이 다른 지역보다 보험사기비용이 유의하게 높다는 사실을 밝혔다. 즉, 한도규정이 설정되어 있는 지역의 보험청구권자들은 사고가 발생하였을 때 기왕증 치료비의 보상이나 비경제적인 손해를 보상받기 위하여 보험금을 부풀려 청구하려는 태도를 보인 것으로 확인하였다.

25) 그리고 노-폴트를 선택한 지역의 자동차보험회사의 보험비용의 증가가 노-폴트 제도 자체에 기인하는 것으로 단정할 수 없는 측면도 있다는 사실을 간과해서는 안 된다. 즉 노-폴트 지역에서는 자동차보험이 일반 건강·의료보험이나 상해보험을 대신할 가능성이 있기 때문이다. 가령 노-폴트 지역의 환자들이 자동차보험으로 의료비를 먼저 청구하고 그것을 초과하는 비용을 개인이 가입한 자기의 건강·의료보험을 적용할 수도 있기 때문이다.

노-폴트 제도의 유용성을 평가할 때 도움이 되는 이론적 도구 가운데 하나가 행동경제학(behavioral economics)이다. 이 이론에 의하면 사람들은 교통사고처럼 발생확률이 아주 낮으면서 일상적인 위험은 과소평가하고, 자신의 운전능력이 적어도 보통이상이라고 평가하는 경향이 있다고 한다. 사람들의 이러한 성향, 즉 운전능력과신과 교통사고위험의 과소평가성향 때문에 제3자 배상책임보험을 기피하거나 가입하더라도 최소한도만 가입하려는 동기가 있을 것이다. 그리고 실제로 사고가 발생하였을 때 자신의 과실을 인정하지 않거나 축소하고자 하는 동기가 발동하게 되고, 이는 곧 분쟁비용을 유발하는 요인으로 작용한다. 이에 대한 훌륭한 해결책이 노-폴트 자동차보험제도이다.

결론적으로 현행 노-폴트 자동차보험제도에 개선의 여지가 있다면, 그것은 지속적으로 증가하는 의료비용을 통제할 수 있는 수단을 찾아내는 것이다. 26)

2. 전망

노-폴트 제도를 전망함에 있어 법제도를 둘러싼 기술적·사회적 여건을 고려할 필요가 있다. 특히 최근 괄목할 만한 진전을 보이고 있는 위성통신기술과 운전보조기술은 교통사고에 관한 배상책임원칙에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 생각된다.

위성을 통하여 자동차 주행에 관한 정보를 수집할 수 있는 기술을 이용하여

26) Anderson et al. (2009) p. 143. 노-폴트를 실시하고 있는 지역의 의료서비스 공급자는 가능한 노-폴트보험에서 진료비를 먼저 청구하고 그 다음으로 기타 상해보험이나 생명보험 등을 고려한다. 이는 노-폴트 지역에서의 자동차보험회사는 일차적인 의료보험자로서의 역할을 하고 있다는 것을 의미한다. 그러나 의료보험자는 의료비를 삭감하기 위하여 다양한 대안과 전문적인 노하우를 가지고 있다. 이런 관점에서 자동차 사고와 관련된 의료비용에 대하여는 다른 관련보험-건강보험, 생명보험, 상해보험-에서 먼저 진료비를 청구하고 잔여부분에 대하여 노-폴트 보험을 적용하는 순으로 우선변제원칙을 변경하면 상당한 수준의 의료비용을 절약할 수 있을 것이다. 이와 관련하여 뉴욕, 플로리다, 뉴저지 그리고 펜실베이니아 주에서는 이미 교통사고로 인한 진료비 청구순서와 기타 보험과의 상계 등에 관한 실무적인 지침을 마련하여 의료비 경감을 도모하고 있다. 그리고 자기보험(first party insurance)와 소송권을 분리함으로써 의료비용을 삭감할 수 있을 것이다. 원래 노-폴트는 과실책임주의에 접근을 불허하거나 제한하는 것을 정당화하는 것이 핵심이다. 그러나 부가형을 과실책임주의를 선택한 주는 이들 과실책임주의와 노-폴트를 동시에 허용하거나 완화함으로써 의료비용을 증가를 가져온 측면이 있을 것으로 생각된다.

주행거리뿐만 아니라 운전자의 운전습관(운전속도, 급가속 및 급정지)이라든지, 운행지역의 환경, 운행시간대 등 사고율과 관계있는 다양한 정보를 실시간 확보할 수 있게 되었다. 보험회사는 이러한 정보를 이용하여 개인별 기대사고비용을 훨씬 더 정확하게 예측할 수 있게 되었고, 사고 후 운전자의 과실을 판정하는데 결정적인 정보를 확보할 수 있게 되었다. 가령 블랙박스에 들어 있는 정보를 이용하면 누구에게 얼마의 과실이 있었는지를 정확하게 판단할 수 있다. 결국 이러한 기술은 과실책임주의 제도의 유용성을 높여 줄 것이다.

한편, 사고를 예방하기 위한 운전보조기술의 혁신은²⁷⁾ 가히 눈부실 정도이다. 이러한 기술은 경미한 사고의 대폭감소로 인한 자기신체상해보험의 필요성을 약화시킬 것이다. 나아가 부주의나 운전미숙으로 인한 사고를 감소시키는 대신에 보조기술의 결함으로 인한 사고를 증가시킬 것이므로 교통사고에 대한 운전자 책임을 경감시키고²⁸⁾ 치명적인 사고는 증가할 것으로²⁹⁾ 예상된다. 이러한 변화는 상대적으로 경미한 사고를 다수로 하고 운전자에게 귀책사유가 집중되는 상황을 전제로 만들어진 자동차보험제도의 근본적인 변화를 요구할 것이다. 가령 이러한 기술이 운전자의 과실에 기인하는 사고를 획기적으로 경감시켜, 대부분의 교통사고가 운전자의 과실여부와 관계없이 발생하고, 또 그것이 자동차 운행에 대한 유일한 책임자로서 운전자라는 사회통념에 변화를 가져 올 경우 노-폴트 제도는 정치적으로 매우 매력적인 제도가 될 것이다.

마지막으로 노-폴트 제도를 전망함에 있어서 중요한 요소 가운데 하나가 그 나라가 가지고 있는 의료시스템이나 건강보험제도이다. 미국의 예에서 노-폴트 제도의 가장 중요한 단점으로 부각되었던 것이 의료비용의 급등이었다. 이런 점에서 노-폴트 제도의 성공여부는 의료비용을 효율적으로 통제할 수 있는 수단을 가지고 있는가 여부에 달려있다고 해도 과언이 아닐 것이다. 이런 관점에서 보

27) 가령 속도를 자동 조절하는 크루즈 시스템, 전방과 후방감시 장비, 운전자 감시시스템, 졸음경보시스템, 자동주차기술 등은 최근 출시되는 웬만한 차량에는 다 부착되어 있다.

28) 자동차에 대한 책임이 현재의 운전자에서 자동차 혹은 제조업자에게로 이동될 수 있고, 그렇게 되면 자동차사고에 대한 사회적 비판은 약해질 수 있다. 이는 자동차 제조업자에 대한 소송을 증가시킬 것이고 상대적으로 자동차 소유자에 대한 소송은 감소할 것이다.

29) 인간적인 실수로 인해서 발생할 수 있는 사고를 줄일 수 있는 운행보조 기술의 혁신은 경미한 사고를 대폭 삭감시킬 것이지만, 자동보조 프로그램의 오류로 인한 극소수의 치명적인 사고를 유발할 수 있는 위험성을 내포하고 있다.

면 우리나라의 건강보험제도는 노-폴트제도의 효율적 운용에 적지 않은 도움이 될 것으로 생각된다. 특히 최근에 자동차보험 진료비를 심사평가원에서 일괄 처리하도록 법이 개정되어 과잉진료의 문제를 어느 정도 통제할 수 있는 제도적 장치를 갖추었기 때문이다. 미국의 경우 자동차보험회사는 의학적 전문성에 기초한 체계적인 심사가 어렵고 병원과의 교섭에서 보험회사가 열세의 위치에 있었던 점이 의료비의 폭등을 가져 왔다는 지적을 감안하면, 병원과의 교섭에서 주도권을 발휘할 수 있는 심사평가원의 존재는 노-폴트 제도에 매우 유리한 환경이라 할 수 있을 것이다.

VI. 맺음말

미국에서는 전통적으로 과실책임주의에 의한 불법행위제도가 자리 잡고 있었지만, 상당수의 주가 불법행위제도로부터 노-폴트제도로 이행하였다. 노-폴트 자동차보험제도를 도입하게 된 주된 이유는 불법행위제도 하에서 보험료의 폭등이었다. 노-폴트 자동차보험제도를 채택함으로써 소송감소, 보험금부 내용의 충실화를 통하여 자동차 보험료를 절감할 수 있을 것으로 기대하였기 때문이다. 이리하여 노-폴트 자동차보험제도의 유용성을 평가할 때는 노-폴트제도가 실질적으로 보험료 인하를 이끌었는가 하는 것이 주요한 쟁점이 되어 왔다. 이런 관점에서 미국의 경험을 살펴 본 바로는 노-폴트 자동차보험제도는 상대적으로 고비용 제도라는 것이 확인되었는데, 그 주된 이유가 의료비의 폭등이었다. 의료비의 폭등은 공적의료보험이 미비한 미국의 특수한 사정에 기인하는 바가 적지 않다는 점을 감안하면, 미국의 실패를 우리나라에 그대로 적용하기 어려울 것이다.

이런 관점에서 보면 우리나라의 건강보험제도는 노-폴트 자동차보험제도 운영에 긍정적으로 작용할 것으로 생각된다. 전문적인 기관으로써 병원과의 협상에서 우월적 위치에 있는 심사평가원이 의료비를 적절하게 통제할 수 있을 것이기 때문이다.

우리나라의 손해보험회사들은 자동차보험에 자기신체나 자기차량을 보호하는

특약을 끼워 팔아 왔다. 이들 특약을 제1당사자(First party)형의 노-폴트 자동차 보험으로 분류하는 시각도 있지만, 그 가입이 임의이므로 본래적 의미의 노-폴트 자동차보험이라 할 수 없다. 따라서 우리나라에서 노-폴트 자동차보험제도를 도입한다면, 현재의 자배책보험을 노-폴트 자동차보험으로 변경하는 안을 검토해 볼만하다고 생각된다. 이 경우, 상해보험으로 할 것인지, 배상책임보험으로 할 것인지, 상해보험으로 한다면 정액보상으로 할 것인지 실손보상으로 할 것인지, 실손보상으로 한다면 지급기준을 어떻게 할 것인지 등이 고려되어야 할 것이다. 그리고 민사소송권, 청구권 대위를 제한할 것인지, 분쟁처리 비용의 절약효과와 보험료 상승효과를 어떻게 평가할 것인지도 중요하게 고려해야 할 것으로 생각된다.

<참고문헌>

- 김주동 · 마승렬, 자동차보험론, 형설출판사, 2005
- 마승렬, “자동차보험 No-fault제도의 효율성 연구 : 확률지배이론적 접근,” 보험개발연구 11(3), 2000.
- 장덕조, “노폴트자동차보험의 의의와 필요성에 관한 연구”, 상사법연구, 제24권 제3호, 한국상사법학회, 2005.
- 장덕조, “인신손해에 대한 무과실보상과 자동차보험-뉴질랜드제도의 평가를 중심으로”, 상사법연구(제25권 제3호), 한국상사법학회, 2006.
- Anderson, James M., Paul H. Stephen J. C. *The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance*, RAND, 2009
- Carroll, Stephen J., *Effects of an Auto-Choice Automobile Insurance Plan on Costs and Premiums*, RAND, 2008
- Carroll, Stephen J., and Allan Abrahamse, *The Effects of a Choice Automobile Insurance Plan on Insurance Costs and Compensation: An Updated Analysis*, RAND, 1998.
- Carroll, Stephen J., Allan Abrahamse, and Mary E. Vaiana, *The Costs of Excess Medical Claims for Automobile Personal Injuries*, RAND, 1995.
- Carroll, Stephen J., James S. Kakalik, Nicholas M. Pace, and John L. Adams, *No-Fault Approaches to Compensating People Injured in Automobile Accidents*, RAND, 1991.
- Cole, Cassandra R., Kevin Eastman, David A. MacPherson, Patrick F. Maroney, and Kathleen A. McCullough, *The Impact of No-Fault Legislation on Automobile Insurance Premiums, working paper*, 2008.
- Cummins, J. David, Richard D. Phillips, and Mary A. Weiss, “The Incentive Effects of No-Fault Automobile Insurance,” *Journal of Law and Economics*, Vol. 44, No. 2, 2001, pp. 427 - 464.
- Cummins, J. David, and Mary A. Weiss, “The Stochastic Dominance of No-Fault Automobile Insurance,” *Journal of Risk and Insurance*, Vol. 60, No. 2, June 1993, pp. 230 - 264.

- Derrig, Richard A., Herbert I. Weisberg, and Xiu Chen, "Behavioral Factors and Lotteries Under No-Fault with a Monetary Threshold: A Study of Massachusetts Automobile Claims," *Journal of Risk and Insurance* Vol. 61(2), 1994, pp. 245 - 275.
- Devlin, Rose Anne, "Liability Versus No-Fault Automobile Insurance Regimes: An Analysis of the Experience in Quebec," in Georges Dionne, ed., *Contributions to Insurance Economics*, Boston, Mass : Kluwer Academic Publishers, 1992, pp. 499 - 520.
- Heaton, Paul, and Eric Helland, No-Fault Insurance and Automobile Accidents, Santa Monica, Calif.: RAND Corporation, WR-551-ICJ, 2009.
- Johnson, Joseph E., George B. Flanigan, and Daniel T. Winkler, "Cost Implications of No-Fault Automobile Insurance," *Journal of Risk and Insurance*, Vol. 59(1), 1992, pp. 116 - 123.
- Loughran, David S., *The Effect of No-Fault Automobile Insurance on Driver Behavior and Automobile Accidents in the United States*, RAND, 2001.
- Rosenfield, Harvey, "Auto Insurance: Crisis and Reform," *University of Memphis Law Review*, Vol. 29, 1998, pp. 69 - 135.
- RAND Corporation, "Auto Personal Injury Compensation," last modified August 4, 2009.
- Anderson, James M. Pauk Heaton, Stephen J. Carroll(2009),"The U.S. Experience with No-Fault Automobile Insurance" RAND Corporation.
- Zador, Paul, and Adrian Lund, "Re-Analyses of the Effects of No-Fault Auto Insurance on Fatal Crashes," *Journal of Risk and Insurance*, Vol. 53(2), 1986, pp. 226 - 241.

Abstract

No-fault automobile-insurance regimes were introduced at the height of dissatisfaction with the use of the traditional tort system for compensating victims of automobile accidents in the United States. They offered the promise of quicker, fairer, less-expensive resolution of automobile-accident injuries, but no-fault claim costs generally proves higher than tort, largely as a result of substantially higher medical costs. Nonetheless, it is considered that no-fault automobile-insurance regimes is still valid, if rising medical costs can be controled. In that sense, the National Health Insurance Service, health coverage to all Korean, would probably make no-fault regimes more attractive because it would eliminate the largest source of cost inflation.

※ Key words : No-fault automobile-insurance regimes, National Health Insurance Service, tort system