
한국과 일본의 자동차보험 보상환경 비교 및 고찰

- 자동차 시세하락손해 및 이륜자동차의 손해사정제도 개선방안을 중심으로 -

(Comparison and Consideration of Automobile Insurance Compensation Environment between Korea and Japan : Focusing on the Improvement Plan of Loss of Automobile Price and Motorcycle Damage Assessment)

김남덕* · 이정환** · 오재건*** · 권순익****
Namdeok, Kim Jeonghan, Lee Jaegeon, Oh Soonik, Kwon

<국문초록>

우리나라의 국내 손해보험시장은 2015년을 기준으로 외형상 세계 9위, 자동차 생산대수는 세계 5위의 눈부신 성장을 기록하고 있다. 그러나 손해보험의 대표 주자라고 할 수 있는 자동차보험의 차량, 대물 손해사정 분야와 자동차의 유지 보수 산업인 애프터마켓 시장과의 관계, 또한 이륜자동차의 관계 등을 살펴볼 때, 과연 세계적 수준의 경쟁력과 보상 환경을 가지고 있는지 의문을 제기할 수 밖에 없는 현실이다. 지난 2001년 이후 자동차보험의 대물배상의 보험금 지급기준이 변동되어 자동차 시세하락손해가 약관에 추가되었고, 그 이후로 대물배상에서 보험금 지급이 이루어지고 있으나, 아직까지도 자동차 시세하락손해에 대한 명확한 규정이 없어 자동차보험의 피해자와 보험회사 사이에 분쟁의 요소가 되고 있으며, 이로 인한 불필요한 민원과 소송이 증가하고 있는 추세라고 한다.

* 주저자, 두원공과대학교 자동차손해보상과 교수, 손해사정사.

** 공동저자, 두원공과대학교 자동차손해보상과 겸임교수, MK 손해사정 대표, 손해사정사.

*** 교신저자, 두원공과대학교 자동차손해보상과 교수.

**** 공동저자, 두원공과대학교 자동차손해보상과 교수.

투고일: 2017. 7. 24. 심사일: 2017. 08. 09. 게재확정일: 2017. 08. 22.

또한, 이륜자동차의 경우에도 대부분 외산 이륜자동차의 보상처리과정에서 부품의 공급과 가격에 대한 적용 기준 및 보상처리 시스템 등이 마련되어 있지 않은 상황으로 수리과정과 수리 후 남은 잔존물에 대한 처리과정 등에서 피해자와 보험회사 사이에 분쟁의 요소가 되고 있다.

이처럼, 우리나라 손해보험과 자동차산업은 세계적으로 앞서가는 산업분야이지만 이후에 파생되는 자동차보험의 자동차사고에 대한 처리과정에 있어서는 아직도 제대로 정립되지 않은 것이 현실이다. 따라서 본 논문은 대물배상의 보상 환경에서의 여러 가지 문제점 중, 자동차 시세하락손해와 이륜자동차 보상 환경 부분에서 우리 보다 손해보험이나 자동차산업의 선진국이라고 할 수 있는 일본의 사례를 분석하여 보험회사와 고객 또는 관련 업체 사이에서 발생하는 보상의 문제점에 대해, 국내와 일본의 보상 환경을 서로 비교 조사하여, 손해보험회사들의 자동차보험의 경쟁력 강화에 일조 하는데 그 목적을 두고, 다음과 같은 개선책을 제시하고자 한다.

첫째, 자동차 시세하락 손해의 경우, 대법원의 최근 판례나 자동차관리법의 내용을 적용하여 내부골조의 왜곡, 파손 및 수리작업 없이 단순히 외판 패널의 파손만 있는 경우에는 시세하락손해의 대상에서 제외하도록 약관을 개정하고, 현행 출고 후 2년 이하의 차량에만 적용하는 시세하락손해의 인정기간을 차종별, 손상별 또는 수리비별 등으로 세분하게 구분하여 현실에 맞는 적용기간을 마련하여 확대 적용함이 타당할 것으로 판단된다.

둘째, 이륜자동차 손해사정의 경우, 일본은 손해사정협회를 중심으로 부품가격과 부품의 부착위치 등이 상세히 기록된 전산견적프로그램인 ACESPRO II 라는 이륜자동차용 전산프로그램을 통해 비교적 투명하고 공정한 손해액 산정을 위해 전산견적시스템을 활용하고 있는데, 우리나라도 이륜자동차 전산견적시스템의 개발과 외산이륜자동차의 수리 후 남은 잔존물에 대한 관리시스템이 필요할 것으로 판단된다.

셋째, 자동차 시세하락손해 및 이륜자동차에 대한 손해액 결정과 관련된 분쟁 발생 시 이를 중재 또는 조정할 기관의 설립 등 제도화가 필요할 것으로 판단된다.

※ 국문 주제어 : 대물보상, 시세하락손해, 이륜차견적프로그램, 잔존물, 분쟁조정기관

I. 서론

보험개발원이 발간한 보험통계연감에 따르면 2015년을 기준으로 우리나라 전체 수입보험료(공제 및 공영보험 포함)의 규모는 약 313조원이며, 생명보험과 손해보험의 수입보험료는 세계 8위(생명보험은 세계 7위, 손해보험은 세계 9위), 시장점유율은 약 3.4%이다¹⁾. 또한, 자동차 산업의 경우는 2015년을 기준으로 세계 5대 생산국이며, 세계 자동차 10대 메이커에 국내 2개의 회사가 이름을 올리고 있다. 이처럼 외형적으로 볼 때 우리나라의 보험 산업과 자동차산업은 세계적으로 앞서가는 산업분야임에도 불구하고, 내부적으로 보면, 자동차산업과 자동차보험산업 상호간에는 서로 긴밀한 유대감이 없어 보인다, 즉 자동차산업의 한 축인 애프터마켓 분야²⁾와 손해보험의 주요 분야인 자동차보험의 차량·대물 손해사정분야는 서로 상생하고 협력하여 앞으로 나아가길 도모하기 보다는 따로 노는 듯한 산업양상을 띄고 있다.

자동차보험의 지급보험금을 살펴보면, 과거 20여 년 전은 인당보험금(사고로 인한 대인, 자기신체 사고에 대한 지급보험금)과 물당 보험금(대물, 자기차량손해의 지급보험금)의 비율이 80:20 정도였다면, 현재는 반대로 30:70 정도로 완전한 역전현상이 이루어 졌으며, 앞으로 자동차에 제4차 산업혁명이라고 불리고 있는 인공지능(AD), 사물인터넷(IoT), 빅데이터 등이 적용되어 자율주행차량의 상용화가 이루어진다면 물당 보험금의 비율과 지급보험금이 더욱 증가할 것으로 예상된다. 이러한 환경 하에서 손해보험사들과 애프터마켓의 선두주자라고 할 수 있는 자동차정비업계는 자동차의 원상회복에 소요되는 작업시간과 작업방법 및 작업환경 등을 고려한 표준화된 매뉴얼을 정하지 못하고 반목하고 있는 모습을 보이고 있으며, 체계적인 사후관리 시스템이 부족한 것이 현실이다. 또한 사고차량의 원상복구 후에 발생하는 시세하락손해의 경우에도 원상복구에 대한 매뉴얼과 시스템의 부재로 항상 갈등의 소지를 가지고 있다.

1) 보험개발원의 2016. 12. 09.자 보도자료 참조.

2) 자동차의 판매 이후에 이루어지는 일련의 모든 시장 분야, 예를 들어 자동차의 고장, 사고 등으로 운행이 불가능 할 경우 이의 원상복구 작업에 관한 시장, 차량의 내·외부 인테리어 시장 등.

손해보험업계의 자동차보험 차량·대물 손해사정 분야에서 보험회사와 피해차주 사이에 시세하락손해에 대한 약관규정은 있지만, 그 기준이 명확하지 않아 끊임없이 불필요한 민원과 소송이 발생하고 있다. 즉 대물배상인 자동차손해에 있어서, 피해 자동차가 사고로 인하여 원상복구 작업을 완료하였으나 약관규정 이상으로 현저히 시세가 하락하는 경우와 시세하락손해 인정기간이 경과하였으나 실제로 손해가 발생한 경우에 대한 문제 등. 또한 이륜자동차의 경우에도 수리작업, 부품공급, 부품 적용, 잔존물 처리과정 등에 대한 문제점을 가지고 있다.

이에 본 논문에서는 보험시장이나 자동차산업 부분에서 선진국이라고 할 수 있는 일본의 손해보험사들은 이러한 문제점에 대해 어떻게 대처하고 있는지 국내의 사례와 비교 분석하여 그 개선방안을 제시하고자 한다.

II. 자동차 시세하락손해

자동차사고로 인한 손해는 인신사고와 물적 사고로 구분할 수 있는데, 자동차보험의 인신사고의 경우에는 의학 및 의료기술의 발달, 자동차손해배상보장법의 개정³⁾, 건강보험심사평가원의 공정한 심사평가⁴⁾ 등을 통하여 현재는 상당부분 개선이 이루어진 상황이다. 그러나 물적 사고의 대부분인 차량사고의 경우에는 원상복구과정에서 보험회사와 정비업체 상호간의 표준작업시간과 공임율의 적용, 수리과정에서의 편승·확대수리와 같은 직접손해는 물론이고, 비사업용차량의 렌터카 비용의 적용과 같은 대차손해 그리고 사업용 차량의 휴차손해의 적용 및 사고로 인한 자동차의 원상회복은 이루어졌으나, 사고 이전보다 그 가치가 하락하여 발생하는 손해인 자동차 시세하락손해 등의 여러 가지의 문제를 가지고 있다.

3) 2010년 12월 국토교통부, 보건복지부, 금융위원회 등 6개 부처 합동으로 ‘공정사회를 향한 자동차보험 개선대책’을 발표하고, 자동차보험 진료비 심사의 전문성과 일관성을 높이기 위해 그간 보험회사와 공제조합이 수행했던 자동차보험 진료비 심사를 전문심사기관인 <건강보험심사평가원>에 위탁하여 처리한다는 내용으로 2012년 자동차손해배상보장법을 개정하였음.

4) 2013년 7월부터 시행.

특히, 자동차 시세하락손해의 경우에는 자동차보험약관에 그 내용을 명문화⁵⁾하여 적용하고 있음에도 불구하고 보험회사와 해당 사고차량의 피해차주 사이에 적지 않은 분쟁과 다툼이 존재하는 것이 현실이다. 예를 들면, 내부골조의 왜곡 없이 외부패널만 손상이 발생하였음에도 시세하락손해가 인정될 수 있으나, 내부골조의 왜곡이 있음에도 약관규정의 수리비 기준에 부합하지 못하여 시세하락손해를 적용 받지 못하는 경우가 있을 수 있으며, 또한 출고 후 2년을 조금 경과한 차량의 경우 시세하락손해에 대하여 인정받을 수 없는 경우 등이 있다.

1. 자동차 시세하락손해의 인정기준 변천사

1) 자동차보험 약관

2001년 8월 이전의 자동차사고의 경우에는 자동차 시세하락손해에 대한 명문화된 약관규정이 없었기에 보험회사는 원상복구에 소요되는 필요타당한 수리비용과 해당 피해차량을 사용할 수 없어 다른 차량을 대여하여 발생하는 대차손해인 렌터카 비용 또는 휴차손해만을 인정하였으나, 피해자가 해당 차량을 중고차량으로 매각하여 실제 손해가 발생하고, 보험회사를 상대로 소송을 제기하여 승소하는 경우에는 그 비용을 인정하였다. 이런 이유로 소송을 통한 경우에는 시세하락손해를 보상받을 수 있지만, 소송하지 않는 대다수의 피해차주들은 아무런 혜택을 받을 수 없어 이에 대한 불필요한 소송이 증가하게 되었고, 금융감독원은 2001년 8월부터 시행되는 <자동차보험료 완전자유화>를 계기로 자동차보험약관을 개정하여 2001년 8월 1일 이후 사고 건에 대해서는 시세하락손해를 지급하도록 명문화⁶⁾ 하였으며, 2006년 4월 1일 이후 사고건부터는 해당기간과 금액을 더 확대하여 인정하도록 하였다.⁷⁾

-
- 5) 사고로 인한 자동차(출고 후 2년 이하인 자동차에 한함)의 수리비용이 사고 직전 자동차 가액의 20%를 초과하는 경우 출고 후 1년 이하인 자동차는 수리비용의 15%를 지급하고 출고 후 1년 초과 2년 이하인 자동차는 수리비용의 10%를 지급함.
 - 6) 보상금액 및 기준 : 피해물이 자동차인 경우에 출고 후 1년까지 인정(수리비가 차량가액의 30% 초과시 수리비의 10%를 지급).
 - 7) 출고 후 2년 이하 차량의 수리비용이 차량가액의 20%를 초과하는 경우 출고후 1년 이하인 차량은 수리비용의 15%, 1년초과 2년이하인 차량은 수리비용의 10%를 지급.

2) 대법원 판례

대법원 판례를 살펴보면, 자동차사고로 파손된 차량의 수리를 완료한 후에도 일부 수리불가능한 부분이 남아 있는 경우에 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당하는 지에 대하여 부정한 사례와 인정한 사례를 찾아 볼 수 있는데, 수리비 외에 언제나 교환가치의 감소가 따른다는 경험칙이 있다거나 이러한 손해가 통상 예견할 수 있는 것이라고 볼 수 없다는 판례⁸⁾와 반대로 통상손해로 인정한 판례⁹⁾로 구분되어지며, 1992년 이후의 대부분의 판례는 통상손해로 자동차 시세하락손해를 인정하였다. 다만, 실무적으로 문제가 될 것을 대비하여 사고당시의 교환가격(시장가격)에서 수리 후의 교환가격(시장가격)을 뺀 금액으로 산정하는 것이 가장 타당하다고 하였다.¹⁰⁾

최근의 판례는 이러한 내용을 더 구체화한 내용으로 “그러므로 자동차의 주요 골격 부위가 파손되는 등의 사유로 중대한 손상이 있는 사고가 발생한 경우에는, 기술적으로 가능한 수리를 마치더라도 특별한 사정이 없는 한 원상회복이 안 되는 수리 불가능한 부분이 남는다고 보는 것이 경험칙에 부합하고, 그로 인한 자동차 가격 하락의 손해는 통상의 손해에 해당한다고 보아야 한다. 이 경우 것처럼 잠재적 장애가 남는 정도의 중대한 손상이 있는 사고에 해당하는지 여부는 사고의 경위 및 정도, 파손 부위 및 경중, 수리방법, 자동차의 연식 및 주행거리, 사고 당시 자동차 가액에서 수리비가 차지하는 비율, 중고자동차 성능·상태점검기록부에 사고 이력으로 기재할 대상이 되는 정도의 수리가 있었는지 여부 등의 사정을 종합적으로 고려하여, 사회일반의 거래관념과 경험칙에 따라 객관적·합리적으로 판단하여야 하고, 이는 중대한 손상이라고 주장하는 당사자가 주장·증명하여야 한다.”¹¹⁾ 고 하였다.

8) 대판 1991. 6. 11. 90다20206 ; 대판 1991. 7. 23. 90다9070.

9) 대판 1992. 2. 11. 91다28719(불법행위로 인하여 물건이 훼손되었을 때 통상의 손해액은 수리가 가능한 경우에는 그 수리비, 수리가 불가능한 경우에는 교환가치의 감소액이 되고, 수리를 한 후에도 일부 수리가 불가능한 부분이 남아있는 경우에는 수리비 외에 수리불능으로 인한 교환가치의 감소액도 통상의 손해에 해당한다)고 판시하고 있음.

10) 사법연수원, “손해배상소송”. 2008. 242쪽.

11) 대판 2017. 5. 17. 2016다248806.

2. 자동차 시세하락손해 인정기준의 문제점 및 보완

1) 자동차관리법의 내용

자동차관리법에서 자동차매매업자가 자동차를 매매 또는 매매 알선을 하는 경우에는 자동차성능·상태점검자가 해당 자동차의 구조·장치 등의 성능·상태를 점검한 내용 등을 그 자동차의 매수인에게 서면으로 고지하도록 하고 있고(자동차관리법 제58조 제1항), 그에 따라 발급하는 중고자동차 성능·상태점검기록부에는 사고 유무를 표시하되, 단순수리(후드, 프론트 웬더, 도어, 트렁크리드 등 외판 부위 및 범퍼에 대한 판금, 용접수리 및 교환 포함)가 아니라 주요 골격 부위(프론트 패널, 크로스멤버, 인사이드 패널, 사이드멤버, 휠하우스, 필러패널, 대쉬 패널, 플로어패널, 트렁크플로어, 리어패널, 패키지트레이 등)의 판금, 용접수리 및 교환이 있는 경우(루프패널, 쿼터패널, 사이드실 패널 부위는 절단, 용접 시에만 해당)에는 사고전력이 있다는 사실 및 그 수리 부위 등을 반드시 표시하도록 하고 있다(자동차관리법 시행규칙 제120조 제1항, 별지 제82호 서식)¹²⁾.

즉, 외판패널의 경우는 루프패널과, 쿼터패널(리어웬더), 사이드실패널(사이드스텝)부위를 제외하고 전·후범퍼, 후드, 전웬더, 전·후도어 및 트렁크리드(테일게이트)의 판금 및 교환작업은 사고전력과는 무관한 무사고로 거래되는 차량임을 알 수 있다. 내판 골격의 프론트패널의 경우는 최근의 차량들은 플라스틱 재질의 프론트패널의 부품이 공급이 되고 있으며, 패널류로 보급이 되어도 간단한 볼트로 체결하는 부품형태로 공급이 되는데 이런 차량의 경우는 외판 패널과 마찬가지로 사고전력이 없는 차량으로 표시하는 것이 타당할 것이다.

2) 자동차보험 약관의 문제점 및 보완

현행 자동차보험 약관의 시세하락손해는 차량의 외판패널이나 내부 주요골격 부위든 어느 부위를 한정하지 않고 출고 후 2년 이내의 차량으로 해당 수

12) 대판 2017. 6. 15. 2016다267036.

리비용이 차량가격의 20%를 초과할 경우 1년 이하는 수리비의 15%, 1년 초과 2년 이하는 10% 상당액을 지급하도록 하고 있는데, 대법원의 최근 판례나 자동차관리법의 내용을 적용하여 외판패널의 파손만 있는 경우에는 시세하락손해의 대상에서 제외하도록 약관을 개정하고, 2년의 기간을 현실성 있게 확대하여 적용함이 타당할 것으로 판단된다. 예를 들어 자동차 제작사의 엔진 또는 미션의 보증기간인 3년 또는 5년 등으로 확대하는 것도 한 방법이 될 것이다. 자동차보험 대물배상에서 승용자동차의 법정내용연수를 기존의 10년에서 15년으로 연장하여 인정한 것처럼 시세하락손해기간을 연장할 필요가 있다고 판단된다. 그러나 지금과 같은 약관의 기준으로 단순히 기간만을 연장하는 것은 또 다른 분쟁을 야기할 수 있으므로 자동차관리법과 대법원 판례 또는 외부 민간기관의 용역작업과 같은 공동 작업을 통하여 차종별, 수리내용별, 수리금액별 등으로 세분화하고, 과거와는 달리 자동차부품의 재질과 원상복구에 필요한 기기 및 공구류의 현저한 기술개발로 사고로 인한 원상복구 과정에서 원상회복의 기술적인 진전이 상당한 수준에 있으므로 이런 모든 것을 감안하여 단순한 외판패널류의 손상은 제외하고 내부골조의 심각한 손상의 경우 등에 대한 기준을 명확히 하여 인정되어야 할 것이다.

3) 원상복구과정의 문제점 및 보완

최근의 차량에 적용되는 강판재질은 안전성은 물론이고 경량화가 가능한 초고장력강판이나 알루미늄 강판 또는 플라스틱재질의 외판 패널과 내부 골조 등을 사용하고 있는데, 정비업체들이 이러한 새로운 기술이 적용된 강판재질에 대하여 풍부한 지식과 적절한 공구를 활용하여 정확한 원상복구작업이 이루어지도록 교육과 투자가 이루어 져야 할 것이며, 이러한 신부품과 신기술이 적용된 차량¹³⁾을 기존의 공구와 작업방법으로 원상복구를 진행하여 발생하는

13) 최근의 자동차에는 초고장력강판, 알루미늄패널 등의 보다 가볍고 강도가 단단한 재질을 사용하는데 이런 부품들의 파손으로 인한 원상복구과정은 과거의 단순한 용접작업이 아닌, 본딩, 리벳팅 등 작업내용도 다르며, 용접접합 방법 또한, 탄소용접과는 다른 스폿(Spot)용접기를 사용하여 제작 당시의 모습 그대로 재현해 내는 기술에 이르고 있으며, 출고 당시의 강도와 유사한 원상복구작업이 가능할 정도이다.

교환가치의 하락 손해는 정비업체의 문제점으로, 이런 문제에 대하여 전국의 지역별정비연합회와 보험회사는 신기술 관련정보의 제공과 교육 및 정비업체에 제대로 된 작업설비의 구비 등을 위해 협력하여 풀어나가야 할 것이다.

3. 일본의 자동차 시세하락손해 인정기준

1) 자동차 시세하락손해에 대한 원칙

일본의 경우는 우리나라와는 다르게 아직까지 자동차보험의 약관에 명문화하지 않은 상태로, 자동차 시세하락손해는 원칙적으로 인정하지 않는 손해로 규정하였다. 여러 가지 이유가 있겠으나 일본 손해보험회사는 크게 다음과 같은 4가지 이유로 자동차 시세하락손해를 인정할 수 없음을 설명하였다.

- 첫째, 자동차는 이동과 교통의 수단이므로 가치하락에 대한 평가대상이 아님.
- 둘째, 과거와는 다르게 현재의 수리공구 및 수리기술이 현저히 우수한 상황임.
- 셋째, 피해자가 시세하락손해의 입증이 곤란함.
- 넷째, 손해배상이론상의 공평성에 위배됨.

2) 자동차 시세하락손해의 예외 사유

자동차 시세하락손해에 대하여 원칙은 인정하지 않는 것이나 몇 가지 예외 사항에 해당하는 사고일 경우에는 인정할 수 있으며, 이에 대한 인정비율은 일본 아이오이손해보험의 경우 전체 차량대물배상 지급건수의 0.05%에 불과하다고 한다.

- 첫째, 구입 후 바로 사고를 당한 경우
- 둘째, 내부 골격부위의 심각한 손상이 발생한 경우
- 셋째, 사고로 고액의 수리비가 발생한 경우
- 넷째, 자동차 매각을 위해 잔적금액을 받아 놓은 상태에서 사고가 발생한 경우

4. 시사점

우리의 자동차 기술은 눈부시게 발전해 온 반면 애프터마켓 분야인 수리부분에선 아직도 많은 이견이 발생하고 있는 현실이다. 세계 자동차 5대 생산국, 세계 8위 보험시장을 가지고 있는 성적표와는 너무나 대조적인 상황이 아닐 수 없다. 이미 약관에 명시한 자동차 시세하락손해를 완전히 제외하기에는 상당한 사회적 합의와 노력이 있어야 하겠지만, 우리가 할 수 있는 범위 내에서 즉, 자동차관리법과 대법원판례, 신기술에 대한 교육의 확산과 기회 제공, 기타 국민적 공감대 형성 등의 노력을 통해 자동차 시세하락손해에 대한 불필요한 분쟁을 정리해야 할 필요가 있다고 여겨지며, 보험회사와 자동차보험 고객 및 피해차량의 대상자들 모두가 상생하는 방안을 찾아야 할 것이다.

Ⅲ. 이륜자동차 손해사정 부문

우리나라의 경제발전은 단기간에 눈부신 발전을 이루어 내었으며, 그에 못지않게 보험 산업도 많은 발전이 이루어졌다. 이러한 보험 산업의 발전이 이루어지게 된 부분에는 필요한 보험 상품의 개발과 함께 실손 보상에 따른 정확한 손해보상이 큰 비중을 차지하였다고 볼 수 있다.

그러나 실손 보상의 근간을 이루는 자동차보험의 보상 수준은 선진국에 비하면 아직도 많은 개선과 보완이 필요한 것으로 보인다. 이에 가까운 일본의 이륜자동차 보상실무 사례를 우리나라의 보상실무와 비교하여 개선할 점을 짚어보고자 한다.

1. 국내 이륜자동차 등록현황

국토교통부 통계로 자동차 등록 사업소에 등록되어 있는 우리나라의 이륜자동차 사용신고 현황을 살펴보면 2002년 12월 말 1,708,457대에서 2016년 12월 말

기준 2,177,588대로 점차 증가되는 추세로 조사되며, 이는 전체 차량의 10% 정도를 차지하고 있으며 모든 차종의 차량 숫자를 고려할 때 상당히 높은 비중을 차지한다. 가까운 일본의 사용신고 대수 약 11,000,000대에 비하여 그 사용대수가 상대적으로 적다.

한국 이륜차 시장은 최근 5년간 급팽창기로 배기량 125cc 대형 바이크 판매량은 전년대비 10% 이상 증가, 5년간 성장률이 2.5배로 일본이 1980년대 5년간 1.5배 증가한 것을 넘어서는 성장세를 보이고 있다. 특히 한국은 업무용보다 레저용 이용자가 늘어나는 추세로 향후 이륜차 시장 내 발전가능성이 매우 클 것으로 예상되고 있다. 그러나 50cc 미만과 100cc 미만의 생활형 이륜차는 줄어들고 있는 추세이며, 100cc 이상 260cc 미만의 이륜차도 약간 증가하고 있지만, 레저용이라고 할 수 있는 260cc 이상의 이륜차의 증가는 현저하다.

이는 이륜자동차 동호회의 증가 및 레저용으로 이륜자동차를 사용하는 사용자가 증가하기 때문인 것으로 판단되며, 앞으로도 고배기량 이륜자동차의 증가는 지속적으로 증가할 것으로 판단된다.

한국에서 출시되는 레저용 이륜차의 종류는 현저하게 적으며, 일본 및 미국, 독일, 이탈리아의 브랜드가 대부분을 차지하고 있으나, 한국 기업의 내수 시장 대응을 위해서는 신 모델 개발 및 출시도 유효할 것으로 보이고 있다.

<표1> 한국의 이륜자동차 등록대수 추이

(단위 : 대)

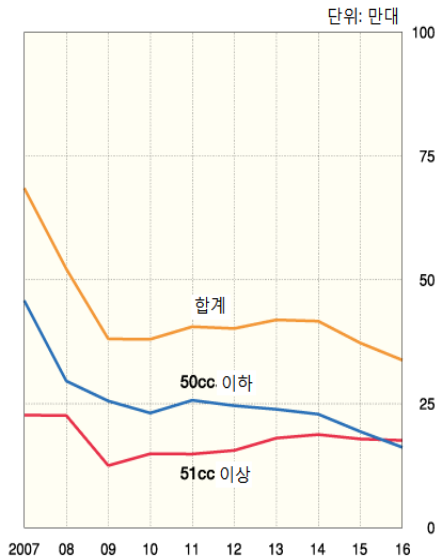
	50cc 미만	50cc-99cc	100-260cc	260cc 초과	합계
2012	185,378	903,286	930,902	49,609	2,069,175
2013	202,128	890,640	963,784	54,000	2,110,552
2014	197,047	878,491	999,908	57,168	2,132,614
2015	188,981	870,364	1,027,424	61,519	2,148,289
2016	177,045	866,179	1,062,297	72,067	2,177,588

자료 : 국토교통부 이륜자동차 신고현황 참조

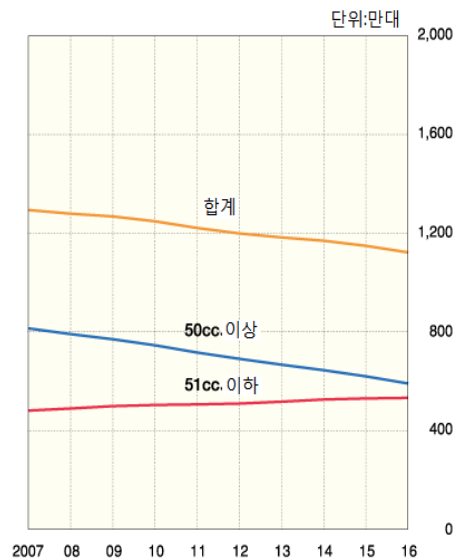
2. 일본 이륜자동차 등록현황

<그림1>과 <그림2>에서 보는 바와 같이 일본도 한국과 마찬가지로 50cc 이하의 이륜차 판매대수는 줄어들고 있지만, 50cc 이상의 판매대수는 약간 증가하고 있는 추세를 보이고 있으나, 전체 이륜차 판매대수 및 보유대수는 계속 줄어들고 있다.

이륜자동차 산업은 전 세계 시장에서 일본 브랜드가 약 40%로 큰 비중을 차지하고 있는데, 특히 아시아 지역의 경우 선진국에서 볼 수 없는 양상의 이륜자동차 수요가 지속되고 있어 일본 기업들이 적극 대응 중이며, 한국은 일본의 이륜차산업 동향을 상시 주목해야 할 것이다.



<그림1>일본의 이륜차 판매대수 추이



<그림2>일본의 이륜차 보유대수 추이

또한, 일본 전체 보험사고 발생 건 중 이륜자동차가 차지하는 비중은 약 2% 정도로 우리나라의 이륜자동차가 전체 사고 발생 건에 차지하는 비중과 비슷한 것으로 조사되었다. <표2>는 일본 시장내의 각 차종별 점유율과 수리비단가를, <표3>은 각 회사별 시장 점유율을 나타내고 있다.

〈표2〉 차종별 점유율 및 수리비 단가

차량 구분	보통 승용	소형 승용	경차	수입차	보통 화물	소형 화물	경화물	특수 및 버스	이륜
점유율	28%	27%	24%	5%	2%	5%	5%	2%	2%
수리비단가 (천엔)	277	211	206	308	341	214	167	228	114

〈표3〉 일본의 이륜자동차 시장점유율

	HONDA	YAMAHA	SUZUKI	KAWASAKI	기타 (수입)
점유율	46%	26%	13%	8%	6%

AIOI 손해보험 자체 조사 자료(2017)

3. 한국과 일본의 이륜자동차 보상시스템의 비교 및 시사점

1) 이륜자동차 수리비 산출 견적 프로그램의 부재

우리나라의 이륜자동차 수리비를 결정하기 위한 보상처리 흐름을 살펴보자면, 먼저 보상담당자가 수리처를 방문하여 피해물의 수리견적서를 수리업체로부터 수령한 후, 사고와 인과관계의 여부를 파악하면서 수리비의 정도를 파악한다. 이후 수리업체로부터 제시된 견적서의 부품 단가와 공임의 타당성을 검토하는데, 정확한 부품 단가에 대한 자료를 수입업체가 대부분 비공개로 하고 있어 부품단가를 확인하는데 상당한 애로사항이 있다.

일본의 경우 이륜자동차 사고 차량 수리비 간이 견적시스템(ACESPRO II)¹⁴⁾을 활용하여 수리비 견적을 산출하고 있는데, 여기에는 부품에 대한 데이터만

14) 일본의 수입차와 이륜자동차 등에 특화된 견적프로그램으로 일본의 손해사정협회 주관으로 제작된 전산견적프로그램이며, 이륜자동차의 경우, 컴퓨터를 통해 수리공임을 제외한 부품가격과 부품의 장착위치 등을 확인할 수 있다.

탐재되어 있으며 공임에 대한 데이터는 들어있지 않다. 공임의 경우 작업 범위가 사륜자동차에 비하여 단조로운 바 정비기능공의 공임율을 적용하여 수리비를 산정하고 있다고 한다. 우리나라도 공임 산정에 대하여는 큰 이견은 없으나 일본의 경우처럼 이륜자동차 사고 차량 수리비 간이 견적시스템(ACESPRO II)과 같은 견적시스템을 만들어 부품 단가에 대한 원활한 확인으로 정확한 손해액 산정이 필요하다 하겠다.

또한, 현재 보상처리가 피해물이 수리 전에 대부분 수리비를 산정하여 수리처에 지급하고 있으나, 앞으로는 수리 완료 후 수리상태를 확인한 후, 수리비를 산정하여 지급하는 것이 바람직하다고 판단된다. 이는 과잉청구를 방지하고 불량수리를 예방할 수 있으므로 개선이 필요한 과제라 할 수 있다.

2) 이륜자동차 정비업체 및 정비사에 대한 관리제도의 필요성

현재 우리나라의 경우 이륜자동차 정비업체와 관련된 관리제도 및 정비사에 대한 자격증 제도가 없는 상태로 이륜자동차 판매를 하는 업체에서 정비를 함께하고 있는 실정이다. 이렇듯 체계화 되지 않은 상태에서는 수리비에 대한 분쟁은 계속 지속될 것이며, 환경오염 물질의 불법 배출의 억제효과 측면에서도 관리제도는 반드시 체계화 되어야 할 것이다. 일본의 경우 이미 오래전부터 이륜자동차의 관리제도를 위하여 많은 노력을 기울이고 있는 것을 비교해 볼 때 신속한 관리법제도의 정착이 반드시 필요하다고 판단된다.

3) 이륜자동차에 대한 자동차 시세 하락 손해에 대한 개선방안

우리나라의 경우 자동차보험 표준약관 대물배상 지급기준의 자동차 시세하락손해의 지급기준에 따라 수리비와 별도로 보험금을 지급하고 있다. 지급기준의 내용을 살펴보면 사고로 인한 자동차(출고 후 2년 이하인 자동차에 한함)의 수리비용이 사고 직전 자동차가액의 20%를 초과하는 경우 출고 후 1년 이하인 자동차는 수리비용의 15%를 지급하고, 출고 후 1년 초과 2년 이하인 자동차는 수리비용의 10%를 지급한다고 명시되어있다.

물론 이륜자동차가 자동차에 해당하나 사고의 발생으로 수리 시 차량의 가치가 하락하는가를 검토해 볼 필요가 있다. 우선 이륜자동차의 구성 부속품을 살펴보면 차대를 제외하고 대부분 커버류로 구성되어 있는바, 부속품의 교체로 가치가 하락하기보다는 오히려 차량의 상태가 더 양호해지는 형태를 보이고 있다. 또한 이륜자동차의 경우 사륜 자동차처럼 자동차 중고 매매가 이루어지는 것이 아닌 대부분 개별 거래가 이루어지고 있으며, 핸들, 레버, 램프, 스텝, 커버류의 교환으로 가치 하락은 발생하고 있지 않는 것이 현실이다.

일본의 경우 이륜자동차에 대한 자동차 시세 하락 손해에 대하여 원칙적으로 보상하지 않는다고 한다. 이는 이륜자동차 전체 피해물 중 55%가 전손처리가 되고 있으며, 수리를 하더라도 이륜자동차의 특성상 핸들, 램프, 스텝, 커버류 등의 교체로 수리의 하자가 발생할 이유가 없기 때문이다.

전손처리율이 11%정도인 4륜자동차에 비하여 상당히 높은 전손처리율이 나타나는 이유는 사고로 프레임 및 외관부속품에 손상을 입는 경우, 대부분 자국 이륜자동차로 시세가 낮게 형성되어 있어 수리비가 사고당시 차량가액을 초과하는 경우가 대부분인 것으로 조사되었다.

4) 이륜자동차의 대차료

일본의 경우, 대차료에 대한 보험금은 원칙적으로 지급이 불가하다는 것으로 확인되었다. 이는 피해물 대부분이 일본에서 생산된 모델로 부품의 수급이 원활하여 수리기간이 비교적 짧고, 수리처에서 피해자가 대차가 필요할 경우, 무상으로 수리기간 동안 대여해 주고 있다. 우리나라는 이륜자동차 대차료에 대한 끊임없는 과잉청구와 분쟁으로 지속적으로 문제가 발생하였으나, 2016년 4월 1일 개정 시행된 자동차보험 표준약관의 대차료 지급기준이 시행¹⁵⁾됨으로써 대차료 과잉청구에 대한 과거의 문제점이 상당 부분 보완되었다.

15) 대차료는 비사업용자동차 또는 건설기계가 사고로 인하여 오손 또는 파손되어 가동하지 못하는 기간 동안에 다른 자동차를 대신 사용할 필요가 있는 경우에 인정하는 간접손해비용으로 대형 이륜자동차의(배기량 260cc 초과) 경우에는 중형승용차급 중 최저요금 한도로 대차가 가능하도록 약관을 개정함.

5) 이륜자동차의 잔존물에 대한 관리

일본의 경우, 피해물 대부분이 자국의 제품으로 피해물의 부품 단가가 저렴하여 잔존물에 대한 가치가 거의 없어 전량 폐기처분하는 것으로 조사되었다. 그러나 우리나라의 경우 대부분 문제가 되는 피해물의 경우는 고가의 수입이륜자동차로써 수리 후 큰 손상이 없는 잔존물의 경우에는 잔존가치가 존재할 수 있으므로 잔존물에 대한 관리의 체계화가 필요하다 하겠다. 이는 일본의 경우 피해물 대부분이 일본 제품으로 잔존 가치가 크게 없는 것과는 달리 우리나라에서 발생하는 수입이륜자동차의 경우 부품수급의 어려움 및 부품단가의 고가로 잔존가치가 상당부분 있기 때문이다. 따라서 수입이륜자동차의 잔존물 발생 시 개별매각의 진행보다는 공개매각을 통하여 공정한 잔존물 평가가 이루어지도록 제도의 보완이 필요하다고 판단된다.

6) 이륜자동차의 보험금 분쟁발생시 문제해결 방법의 개선방안

일본은 보험사고로 인한 손해액 산정은 기본과 원칙에 입각하여 손해액을 산정하고 있으며 만일 분쟁이 발생할 경우 검정인을 통하여 손해액을 결정하고 보험금을 지급한다.

그러나 우리나라는 피해자와 손해액을 결정함에 있어서 분쟁이 발생하면 원칙에 벗어난 주장임에도 불구하고 그 주장을 수렴하여 보상처리가 되고 있는 사례가 적지 않게 발생하고 있다. 물론 수리업체나 피해자의 주장이 타당한 경우에는 즉시 반영하여 손해액을 결정하여야 하나, 타당하지 않은 주장임에도 불구하고 감독기관에 민원제기 또는 불만사항이 접수되면, 손해액에 반영하여서는 아니 됨에도 불구하고 손해액에 반영되는 사례가 있다. 이러한 잘못된 보상사례가 손해율을 악화시키고 지금의 보상현실을 더욱 어렵게 하고 있다고 판단되며, 이를 보완하기 위해선 손해액 결정과 관련된 분쟁 발생 시 손해액조정기구의 제도화도 고려해야할 과제라 판단된다. 이렇듯 기본과 원칙에 입각한 손해액 결정은 선량한 보험가입자를 위해서도, 향후 보험 산업의 발전을 위해서도 반드시 정착되어야 할 과제라 판단된다.

IV. 결론

국내 손해보험업계의 자동차보험 차량 손해사정 분야에서 아직까지 명확한 규정이 성립되어 있지 않아 보험회사와 고객 또는 업체 사이에서 발생하는 보상의 문제점에 대해, 자동차보험의 보상과 이륜차 보상, 자동차 시세하락 손해 측면에서 국내와 일본의 보상 환경을 서로 비교 조사하여, 손해보험회사들의 자동차보험의 경쟁력 강화에 일조 하는데 그 목적을 두고 다음과 같은 개선책을 제시하고자 한다.

1) 자동차 시세하락 손해의 경우

첫째, 대법원의 최근 판례나 자동차관리법의 내용을 적용하여 내부골조의 왜곡, 파손 및 수리작업 없이 단순히 외관패널의 파손만 있는 경우에는 시세하락 손해의 대상에서 제외하도록 약관을 개정할 필요가 있다 하겠다.

둘째, 자동차보험 보상실무에서 승용자동차의 법정 내용연수를 기존의 10년에서 15년으로 연장하여 인정한 것처럼 약관의 시세하락손해 인정기간인 현행 2년을 현실성 있게 확대하여 적용함이 타당하다 하겠다.

셋째, 차종 및 차령에 따른 수리작업범위, 수리내용 별 등으로 구분하여 시세하락손해의 보상기준이 마련되지 않을 경우 불필요한 민원의 증가 등 보상 현장에서의 혼란이 예상되므로 명확한 시세하락손해에 대한 기준을 정립하는 것이 필요하다고 하겠다.

2) 이륜자동차 손해사정의 경우

첫째, 이륜자동차의 정확한 손해액 산정을 위해 이륜자동차 전용 견적시스템의 개발이 요구된다 하겠다.

둘째, 이륜자동차 정비업체 및 정비사에 대한 관리제도 신설 및 체계화가 필요하다 하겠다.

셋째, 수입이륜자동차의 경우, 수리 후 남은 잔존물에 대한 관리의 체계화가 요구된다 하겠다.

3) 이 외에 인신사고의 경우에는 건강보험심사평가원이 심사하고 있고 보험회사가 이를 인정하도록 하는 것으로 개선된 것과 같이, 물적 사고의 경우에도 자동차 시세하락손해 및 이륜자동차손해의 경우에도 손해액 결정과 관련된 분쟁이 발생할 경우에 이를 중재 또는 조정할 기관의 설립 등 제도화가 필요할 것으로 판단된다.

<참고문헌>

사법연수원, “손해배상소송”, 2008.

손현기, “자동차 격락손해에 대한 고찰”, 「손해사정연구」 제7권 제2호, 한국
손해사정학회, 2015. 08.

법원도서관, “판례공보 제516호”, 2017. 06. 15.

자동차보험 표준약관, 2017. 03. 01.

자동차관리법 시행규칙, 2017. 08. 09.

금융감독원 보도자료, 2005. 12. 09.

국토교통부 자동차운영과 보도자료, 2013. 06. 13.

보험개발원 보도자료, 2016. 12. 09.

Abstract

The Korean domestic non-life insurance market is ranked 9th out of the world in terms of the year 2015, and the number of automobiles in production is the world's fifth largest. However, when we look at the relationship between automobile insurance, damage assessment and car maintenance industry, aftermarket market, which is the representative of auto insurance, and the relationship between motorcycle market.

It is a reality that we have to question whether we have compensation environment. Since 2001, there has been a change in the standard for the payment of insurance claims on auto insurance, which has been added to the terms of the automobile insurance market. Since then, the insurance payment has been paid in compensation for damages. However, there is no such thing as a dispute between a victim of an auto insurance and an insurance company, and the unnecessary complaints and lawsuits are increasing.

Also, in case of motorcycle, most of them are not equipped with compensation system for parts supply and price in the compensation process of foreign-made motorcycle. Therefore, in the process of repairing and remanufacturing, Korea's auto insurance and automobile industry is a leading industry in the world, but it is a reality that the auto insurance that is derived afterwards has not been properly implemented in the tough process of automobile accidents.

Therefore, in this paper, we analyze the case of Japan which can be considered as a developed country of the auto insurance or automobile industry, in order to improve the competitiveness of the auto insurance of non-life insurance companies by comparing the compensation environment between the domestic and the Japanese to the problems of the compensation occurring between the customer and the related companies,

First, in case of loss of automobile price, apply the contents of recent case or automobile management law of the Supreme Court to exclude from the case of falling price damages if there is only damage of outside panel, without distortion, and the application period applicable to vehicles less than two years old after the current issue is divided into sub categories according to vehicle type, damage or repair cost.

Second, in the case of a motorcycle damage accident, in Japan, ACESPRO II, which is a computerized quotation program in which the parts price and the attachment position of components are recorded in detail, use to computerized estimation system for estimation of motorcycle damage. We also need to the development of estimation program for repair of foreign-made motorcycle, and computerized quote system is judged to be necessary management system for the remaining residues.

Third, in case of a dispute related to the decline in the price of automobiles and the damage to the motorcycle, it is considered necessary to institutionalize the adjustment agency to be adjusted.

**※ Key words : Auto Insurance Compensation, Loss of Automobile Price,
Motorcycle Estimate Program, Remaining Residues. Adjustment
Agency**