



제418회 국회 (정기회)
제10차 국토교통위원회

자동차손해배상 보장법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈정부보장사업 보상 범위에 물적 피해 추가 등〉
■ 송석준의원 대표발의(의안번호 제2202677호)

2024. 11.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 관 현 준

목 차

□ 송석준의원 대표발의(제2202677호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 정부보장사업의 범위에 물적 피해 추가 등(안 제30조 및 제37조)	3

□ 송석준의원 대표발의(의안번호 제2202677호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 송석준의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 8. 9.
3. 회 부 일 : 2024. 8. 12.

II. 제안이유 및 주요내용

현행 자동차손해배상 보장법은 무보험·뺑소니·낙하물 사고 등에 책임보험으로 보상을 받기 어려운 경우에는 정부가 책임보험료의 일정 부분을 기금으로 조성하여 피해금액을 보상하고 있음.

그런데 정부보장사업의 범위는 자동차의 운행으로 발생한 생명·신체 손해에 한정하고 있음. 따라서 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 등 재산상 손해에 대하여서는 보장하지 않고 있기 때문에 피해자에게 정당한 배상이 이루어지지 않고 있다는 지적이 있음.

이에 무보험·뺑소니·낙하물 사고에 의한 정부보장사업의 보장범위를 생명·신체 손해뿐만 아니라 피해자의 재산상 손해까지 보상하되, 경찰에 피해가 신고된 경우에 한정하여 가해자를 통한 사고사실확인과 보상금 회수가 가능한 무보험사고는 전범위에 걸쳐, 가해자를 몰

라 사고사실 확인이 어려워 허위청구 가능성이 있는 뺑소니·낙하물 사고는 대인손해를 동반한 건만 대물보상을 하려는 것임(안 제30조제 1항 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 정부보장사업의 범위에 물적 피해 추가 등(안 제30조 및 제37조)

가. 개정안의 내용

개정안은 무보험·뺑소니·낙하물 사고에 의한 정부보장사업의 보장범위를 생명·신체 손해뿐만 아니라 피해자의 재산상 손해까지 보상하고, 뺑소니·낙하물에 대한 물적 피해 보상시 청구인에게 자기부담금을 부과할 수 있도록 하며, 자동차사고 피해지원기금 분담금 징수 범위에 대물보험을 추가하려는 것임.

현행	개정안
제30조(자동차손해배상 보장사업) ① 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 피해자의 청구에 따라 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상한다. 다만, 정부는 피해자가 청구하지 아니한 경우에도 직권으로 조사하여 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상할 수 있다.	제30조(자동차손해배상 보장사업) ① 정부는 피해자의 청구 또는 피해자가 청구하지 아니한 경우에는 직권으로 조사하여 제1호부터 제3호까지는 책임보험등의 보험금등 한도에서, 제4호 및 제5호는 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 사건 중에 제5조제2항의 보험 또는 공제의 보험금등의 한도에서 그가 입은 피해를 보상할 수 있다. 다만, 피해자의 청구는 자동차의 운행으로 피해자가 사망 또는 부상당하거나 재물이 멸실되거나 훼손된 사건이 경찰서에 신고된 경우에 한한다.
1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)

현행	개정안
자 중 제5조제1항에 따라 책임보험 등에 가입하여야 하는 자의 분담금은 책임보험등의 계약을 체결하는 보험회사등이 해당 납부 의무자와 계약을 체결할 때에 징수하여 정부에 내야 한다. ④·⑤ (생략)	-----제5조제1항에 따라 책임보험 등에 가입하여야 하는 자와 제5조제2항에 따라 보험 또는 공제에 가입하여야 하는 자의 분담금은 책임보험등과 제5조제2항에 따라 보험 또는 공제 계약을 체결하는----- ----- ----- ㄱ. ④·⑤ (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(자동차손해배상 보장사업의 보상범위에 관한 적용례) 제30조제1항 및 제5항 단서의 개정규정은 이 법 시행 이후 보험가입자등이 아닌자의 자동차 운행 중 또는 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우부터 적용한다.

나. 검토의견

1) 입법 배경 및 개정안의 취지

자동차 사고 손해배상 책임과 관련하여 현행법 제3조에 따르면 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우(인적 피해)에 대해 자동차운행자가 인적 피해에 대한 손해배상책임이 없음을 입증하지 못하는 한 손해배상 책임을 지도록 규정하고 있으며, 물적 피해에 대해서는 민법상 일반적 과실비율에 따라 책임을 지도록 하고 있음.

한편, 자동차 보험과 관련하여 현행법 제5조제1항1)에서는 자동차보유자가 자동차 사고 피해자의 생명·신체상의 피해(사망 1억 5천만원, 부상 3천만원)에 대하여 책임을 지는 책임보험(대인배상 I 보험)과 제5조제2항2)에 따라 다른 사람의 재산상의 피해(2천만원)에 대해 책임을 지는 보험(대물보험)을 의무적으로 가입하도록 규정하고 있음.

1) 「자동차손해배상 보장법」

제5조(보험 등의 가입 의무) ① 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 “책임보험등”이라 한다)에 가입하여야 한다.

2) 「자동차손해배상 보장법」

제5조(보험 등의 가입 의무) ② 자동차보유자는 책임보험등에 가입하는 것 외에 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우에 피해자에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」, 「건설기계관리법」 및 「생활물류서비스산업발전법」에 따른 공제에 가입하여야 한다.

<자동차보험의 담보종목 및 보상내용>

보상종목별		보 상 내 용
대인배상 I (책임보험)		피보험자가 피보험자동차의 대인사고로 인하여 제3자에게 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해중 책임보험 한도내 보상
대인배상 II (임의보험)		피보험자가 피보험자동차의 대인사고로 인하여 제3자에게 법률상 손해배상책임을 짐으로써 입은 손해중 책임보험을 초과한 손해를 보상 (피해자 1인당 보험가입금액 : 무한보상 / 사별로 일부 유한보상 존재(예:3억))
대물 배상	의무 보험	자동차손해배상보장법의 개정 ³⁾ 에 따라 대물사고시 사고1건당 2천만원까지는 의무보험.
	임의 보험	피보험자가 피보험자동차의 대물사고로 인하여 제3자에게 법률상손해배상책임을 짐으로써 입은 손해 보상 (1사고당 보험가입금액 : 2천만/3천만/5천만/1억/2억/3억 등)
자기신체사고 (자동차상해)		피보험자가 피보험자동차의 사고로 인하여 입은 상해 보상 (1인당 사망기준 보험가입금액 : 1천5백만/3천만/5천만/1억 등)
자기차량손해		피보험자동차의 차체 손상이나 도난 등에 의한 손해 보상 (자기차량손해의 보험가입금액은 별도로 정한 차량가액임)
무보험차상해		피보험자가 무보험자동차에 의하여 입은 손해를 보상 (피보험자 1인당 2억/3억원 등을 한도로 보상)

자료: 금융감독원 자동차보험가이드(<https://www.fss.or.kr/fss/main/contents.do?menuNo=200634>)

이와 같은 의무보험제도에도 불구하고 현행법 제30조제1항³⁾은 ① 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 사망하거나 부상한 경우 (뺑소니사고), ② 보험가입자등이 아닌 자가 손해배상의 책임을 지게 되는

3) 「자동차손해배상 보장법」

제30조(자동차손해배상 보장사업) ① 정부는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 피해자의 청구에 따라 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상한다. 다만, 정부는 피해자가 청구하지 아니한 경우에도 직권으로 조사하여 책임보험의 보험금 한도에서 그가 입은 피해를 보상할 수 있다.

1. 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행으로 사망하거나 부상한 경우
2. 보험가입자등이 아닌 자가 제3조에 따라 손해배상의 책임을 지게 되는 경우. 다만, 제5조제4항에 따른 자동차의 운행으로 인한 경우는 제외한다.
3. 자동차보유자를 알 수 없는 자동차의 운행 중 해당 자동차로부터 낙하된 물체로 인하여 사망하거나 부상한 경우

경우(무보험차량 사고), ③ 자동차보유자를 알 수 없는 자동차로부터 낙하된 물체로 인하여 사망하거나 부상한 경우(낙하물사고)에는 정부가 책임보험(대인배상 I 보험)의 보험금 한도(사망 1억 5천만원, 부상 3천만원)에서 피해자의 생명·신체상의 피해(인적 피해)를 보상할 수 있도록 규정하고 있음.

이는 자동차사고 피해자 입장에서 의무보험 법제화에도 불구하고 손해를 보상받을 수 없는 상황을 해소하기 위해 정부가 피해자에게 발생한 인적 피해를 선(先)보상하고 이를 가해자에게 구상청구하여 회수함으로써 피해자의 손해배상을 보장하려는 것임.

< 최근 4년간 정부보장사업 현황 >

(단위 : 건, 백만원)

구 분	무보험		뺑소니		낙하물		합 계	
	접수 인원	보상 금액	접수 인원	보상 금액	접수 인원	보상 금액	접수 인원	보상 금액
2020	1,596	9,021	1,422	3,358	-	-	3,018	12,379
2021	1,451	7,983	1,117	2,463	-	-	2,568	10,446
2022	1,207	7,644	798	2,159	159	166	2,164	9,970
2023	1,696	9,766	828	1,587	62	100	2,586	11,453
2024.6	806	3,631	441	707	40	33	1,287	4,378

※ 자료 : 국토교통부

이에 따라 국토교통부는 법 제37조에 따라 생명·신체상의 피해에 대한 책임보험(대인배상 I 보험) 가입자에게 자동차사고 피해지원 사업 분

담금(보험료의 1%, 1인당 1,300원 수준)을 징수하여 자동차사고피해지원기금을 설치하고 법 제30조제1항에 따른 뺑소니·무보험·낙하물 사고피해자의 생명·신체상의 보상을 위한 자동차손해배상 보장사업을 시행하고 있음.

그런데 현행 자동차손해배상 정부보장사업은 생명·신체상의 피해에 대해서만 보장하고 재물이 멸실되거나 훼손된 경우 등 재산상의 피해에 대해서는 보장하지 않고 있어 피해자에 대한 충분한 보상이 이루어지지 않는다는 지적이 제기되고 있음.

이와 관련하여 영국, 프랑스, 독일 등은 뺑소니·무보험 자동차 사고 피해자의 재산상의 손해를 정부보장사업으로 보상하고 있음.⁴⁾

영국 자동차보험국(MIB: Motor Insurers' Bureau)에서는 무보험·뺑소니 사고로 인한 재산손해를 특별손해(special damage)로 간주하여 보상절차를 진행하고, 프랑스 자동차보증기금(FGAO: Fonds de garantie des assurances obligatoires de dommages)에서는 무보험·뺑소니로 인한 교통사고 피해자의 물질적 피해를 보상하나 청구금액은 120만 유로(16억원) 이상을 초과할 수 없으며, 가해자의 무보험·뺑소니뿐만 아니라 피해자의 인적손해 발생요건이 충족되어야 함.

또한 독일 교통사고피해자지원기관(VOH: Verkehrsofferhilfe e.V.)에

4) 자료 : 국토교통부

서는 의무보험법(PflVG: Pflichtversicherungsgesetz)에 따라 무보험·뺑소니 사고의 피해자의 물적 피해를 보상하는데, 보상금액은 의무보험법상 명시된 지급기준에 따라 책정하고 있음.

개정안은 무보험·뺑소니·낙하물 사고에 의한 정부보장사업의 보장범위를 생명·신체 손해뿐만 아니라 피해자의 재산상 손해까지 보상하고, 뺑소니·낙하물에 대한 물적 피해 보상시 청구인에게 자기부담금 부과할 수 있도록 하며, 재원 마련을 위해 자동차사고 피해지원기금 분담금 징수 범위에 대물보험을 추가하려는 것임.

2) 정부보장사업의 범위에 물적 피해 추가 등(안 제30조제1항 및 제5항)

가) 검토의견

개정안은 정부보장사업의 범위에 물적 피해를 추가하고 뺑소니·낙하물 사고에 대한 보상시에는 자기부담금을 납입하도록 하려는 것으로, 무보험·뺑소니·낙하물 자동차 사고 피해자의 재산권을 보다 두텁게 보호할 수 있다는 점에서 그 취지는 긍정적인 것으로 보임.

다만, 개정안에 대해서 다음과 같은 점들을 고려하여 논의할 필요가 있는 것으로 보임.

먼저, 정부보장사업의 범위에 물적 피해를 추가하는 것은 현행 자동차손해배상 보장법의 체계와 맞지 않는 측면이 있다는 지적이 있음.

이는 현행법은 인적 피해에 한해 특별한 손해배상책임을 규정하고 있으며 물적 피해의 경우에는 민법에 따르도록 규정하고 있어, 정부보장사업 또한 이러한 체계에 따라 피해자의 인적 피해에 한해서만 과실과 관계없이 보장하고 있다는 의견임.

한편, 이와 관련하여 이 법의 제정 당시에는 인적 피해에 대한 손해배상제도를 운영하였으나, 2003년 법 개정을 통해 물적 피해에 대해서도 보험 가입을 의무화하고 있으며, 이 법의 목적에서도 물적 피해에 대한 손해배상 제도의 확립을 언급하고 있다는 점⁵⁾⁶⁾에서 이 법이 인적 피해만을 다루는 취지라고 보기 어렵고 정부보장사업 또한 인적 피해에 한정될 필요는 없다는 의견도 고려할 필요가 있음.

다음으로, 물적 피해를 정부보장사업으로 보상하는 경우 다양한 형태의 도덕적 해이가 발생할 유인이 크다는 우려가 있고 물적 피해의 범위를 구체화할 필요가 있다는 지적이 있음.

예를 들어 실생활 차량사고를 가해자 불명사고로 위장하거나 인적 피

5) 제1조(목적) 이 법은 자동차의 운행으로 사람이 사망 또는 부상하거나 **재물이 멸실 또는 훼손된 경우에 손해배상을 보장하는 제도를 확립하여** 피해자를 보호하고, 자동차사고로 인한 사회적 손실을 방지함으로써 자동차운송의 건전한 발전을 촉진함을 목적으로 한다.

6) 2003년 이 법의 목적에 보장제도의 범위에 ‘재물이 멸실 또는 훼손된 경우’를 추가하고 교통사고 피해자에 대한 물적 피해 배상을 보장하기 위하여 자동차보유자에게 대물보험의 가입을 의무화하는 내용의 「자동차손해배상 보장법」이 개정(2003.8.21.)되었음.

해가 없는 경우에도 경상의 인적피해를 인정받은 이후 물적 피해 보상 신청을 시도할 가능성이 있으며,

통상적으로 물적 피해의 경우 차량 뿐만 아니라 차량 내 피해자의 소지품 등 재산이 모두 포함되므로, 자동차 사고로 인한 피해 여부를 판단하기 곤란한 경우가 발생할 수 있어 구체적 보상범위에 대한 기준이 필요하다는 지적임.

이와 관련하여 개정안은 뺑소니·낙하물 사고에 대해 도덕적 해이를 방지하기 위해 자기부담금을 납입할 수 있도록 하고 있으나, 정부보장사업을 통한 보상이 보상범위 및 보험료 할증 측면에서 민간 자차보험 보상보다 유리한 측면이 있어 도덕적 해이를 방지할 충분한 효과가 발생할 지에 대해 면밀한 검토가 필요할 것으로 보임.

또한, 개정안에 따를 경우 허위 청구 가능성을 방지하기 위해 피해자의 청구가 경찰서에 신고된 경우에 한하여 정부보장사업을 통한 보상이 이루어질 수 있도록 하고 있는데, 현재에도 정부보장사업 지원 대상자임을 확인하기 위해 경찰청의 교통사고 사실확인원을 징구하고 있어 개정할 실익이 크지 않아 보임.

마지막으로, 개정안에 따라 정부보장사업으로 물적피해를 지원할 경우 무보험운전자 또는 낙하물 사고에 의한 물적 피해 보장시 과실비율 산정과 관련하여 정부가 과실분쟁 해결과정에 참여해야 할 것으로 보임.

는바, 이에 대한 고려가 필요할 것으로 보임.

참고로, 인적피해에 대한 보상의 경우 과실비율에 관계없이 법 제15조에 따른 자동차보험진료수가기준⁷⁾ 등에 따라 산출된 금액을 정부가 피해자에게 보장하고 이를 가해자에게 구상청구하고 있음.

나) 정부 및 관련단체 의견

① 국토교통부

첫째, 정부보장사업은 자동차 사고로 인한 사망, 부상 등 인명피해와 후유장애로부터 피해자를 신속하게 보호하기 위한 사업으로서, 자동차 사고에 관한 과실과 관계없이 정부가 선(先)보상하는 것이 특징임.

정부가 재산상 피해까지 先 보상하는 것이 인명피해에 준하는 시급성과 중대성이 있는지에 대한 사회적 합의가 필요함.

다중이용업주의 화재배상책임보험, 재난취약시설 보험·공제 등 타인의 재산상 손해를 배상하는 보험의 가입을 의무화한 제도에서도 무보험자를 대신하여 정부가 선(先)보상하는 제도는 없다는 점도 참고할 필요가 있음.

7) 제15조(자동차보험진료수가 등) ① 국토교통부장관은 교통사고환자에 대한 적절한 진료를 보장하고 보험회사등, 의료기관 및 교통사고환자 간의 진료비에 관한 분쟁을 방지하기 위하여 자동차보험진료수가에 관한 기준(이하 “자동차보험진료수가기준”이라 한다)을 정하여 고시하여야 한다.

② 자동차보험진료수가기준에는 자동차보험진료수가의 인정범위·청구절차 및 지급절차, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항이 포함되어야 한다.

③ 국토교통부장관은 자동차보험진료수가기준을 정하거나 변경하는 경우 제17조에 따른 자동차보험진료수가분쟁심의회 의 심의를 거쳐 결정한다.

둘째, 현재 자동차 사고로 인한 재산상 피해에 대해 당사자 간 합의, 분쟁조정, 민사소송 등을 거쳐 보상하고 있으며, 이 과정에서 사고 당사자의 과실을 고려하여 보상 범위가 정해지는데, 개정안에 따를 경우 정부가 先 보상할 시 보상 대상, 보상액 등에 대한 기준이 필요하며, 도덕적 해이를 방지하기 위한 방안도 함께 고려할 필요가 있음.

셋째, 정부보장사업은 자동차 보험료(책임보험)의 분담금으로 조성되는 자동차사고 피해지원기금을 재원으로 하는 만큼, 정부보장사업의 보상 범위 확대에 따른 자동차 보험료 인상과 국민의 편익에 대해 종합적인 검토가 필요함.

마지막으로, 민간 자동차보험 관련 특약 상품 중 무보험차량에 의한 차량손해 피해에 대해 보상받는 ‘무보험 자동차에 의한 차량손해 지원 특약’이 있음에 따라 민간 보험회사와 경쟁 발생 우려에 대해서도 고려할 필요가 있음.

② 기획재정부

자동차사고 피해자 지원사업을 위한 ‘자동차사고피해지원기금’은 자동차 보유자가 의무 가입하는 책임보험료(대인배상1)의 1%에 해당하는 분담금을 재원으로 조성함.

이에 「자동차손해배상 보장법」에 따른 정부보장사업의 보장범위도 책임보험 범위(생명·신체 손해)와 일치시켜서 지원 중임

개정법률안에 따라 보장범위를 재산상 손해까지 확대할 경우, 재원 부족에 따른 분담금 인상으로 국민 부담이 커질 우려가 있는 만큼 신중한 검토가 필요함.

③ 손해보험협회

자배법은 피해자 보호를 위해 인적 피해에 한해 민법에 우선하는 손해배상 책임을 규정하며, 물적 피해는 민법에 따르고 있어 개정안은 현행 자배법 취지에 부합하지 않음.

재산상 손해로 보상 확대시 분담금 증가에 따른 보험료 인상으로 인해 국민의 경제적 부담 증가가 불가피함.

가해자 불명사고 등으로 인한 물적 손해를 보상하는 자차 담보를 既 운영 중으로 보상범위가 중복되며, 보험료 절감을 위해 자차에 가입하지 않고 보장사업으로 보상받거나 실생활 차량사고를 가해자 불명사고로 위장하는 경우 또는 인적피해가 없는 경우에도 인적피해를 인정받고 물적사고를 보상받는 등 다양한 형태의 모럴해저드가 예상되므로 방지가 필요함.

현재 사고 관할 경찰서장의 확인이 포함된 서류를 징구하고 있으며, 물적피해까지 확대시 서류발급 증가로 행정력 부담 및 인적 피해 사고 처리 지연이 우려됨.

④ 보험개발원

정부보장사업의 보장범위 확대는 피해자를 두텁게 보호할 수 있다는 측면에서 의미가 있다고 보이나, 대물보험료에 대해서도 분담금이 부과되어 자동차보유자의 보험료 지출 부담이 증가할 것이므로 보다 세밀한 검토가 필요할 것으로 판단됨.

3) 자동차사고 피해지원 사업 분담금 징수 범위에 대물 의무보험료 추가(안 제37조)

가) 검토의견

개정안은 자동차사고 피해지원 사업 분담금 징수 범위에 대물 의무보험료를 추가하여 정부보장사업 재원을 보강하려는 것으로, 물적 피해 정부보장에 따른 재원을 마련하고 자동차사고 피해지원기금의 안정적인 운영을 도모한다는 측면에서 그 취지는 긍정적인 것으로 보임.

<자동차보험의 담보종목 및 보상내용>

보상종목별		현행	개정안
대인배상 I (책임보험)		자동차사고 피해지원사업 분담금 <u>부과</u>	좌동
대물 배상	의무 보험	자동차사고 피해지원사업 분담금 <u>미부과</u>	자동차사고 피해지원사업 분담금 <u>부과</u>
	임의 보험	자동차사고 피해지원사업 분담금 미부과	좌동

다만, 대물보험에 대한 분담금 부과가 보험료 인상 요인으로 작용할 우려가 있다는 지적이 있으므로, 국민의 편익과 부담을 종합적으로 비교하여 앞서 논의된 정부보장사업의 보장 범위에 물적 피해를 추가하는 방안과 연계되어 결정될 필요가 있음.

나) 정부 및 관련단체 의견

① 국토교통부

앞서 정부보장사업의 재산상 피해 보상에 대한 검토가 선행될 필요가 있고, 자동차사고 피해지원기금의 안정적인 운영을 도모하기 위해 대물 보상 규모를 예측하고 적절한 분담률을 산정할 필요가 있음.

또한, 과도한 대물 보장으로 인하여 재원이 소요되더라도 대인 보장 사업에 영향이 없도록 양 사업 간 회계 구분이 필요함.

마지막으로 대물보험에 대한 분담금 부과가 보험료 인상 요인으로 작용할 우려가 있으므로 국민의 편익과 부담을 종합적으로 비교할 필요가 있음.

② 기획재정부

개정법률안에 따라 보장범위를 재산상 손해까지 확대할 경우, 재원 부족에 따른 분담금 인상으로 국민 부담이 커질 우려가 있는 만큼 신중한 검토가 필요함.

③ 손해보험협회

분담금 증가에 따른 보험료 인상으로 인해 국민의 경제적 부담 증가가 불가피함.

④ 보험개발원

정부보장사업의 보장범위 확대는 피해자를 두텁게 보호할 수 있다는 측면에서 의미가 있다고 보이나, 대물보험료에 대해서도 분담금이 부과되어 자동차보유자의 보험료 지출 부담이 증가할 것이므로 보다 세밀한 검토가 필요할 것으로 판단됨.

4) 부칙(부칙안 제1조)

부칙안은 이 법이 공포후 6개월이 경과한 날부터 적용하도록 하고 있는데, 분담금 징수를 위한 시스템 구축, 물적 손해에 대한 정부보장사업 실시를 위한 준비 등을 고려하여 충분한 준비기간을 설정할 필요가 있어 보임.

문 의 처
02)6788-5582

참고1

정부보장사업 현황

□ 정부보장사업 보상 추이 (2020~2024.6)

(단위: 명, 백만원)

구 분	무보험		뺑소니		낙하물		합 계	
	접수 인원	보상 금액	접수 인원	보상 금액	접수 인원	보상 금액	접수 인원	보상 금액
2020	1,596	9,021	1,422	3,358	-	-	3,018	12,379
2021	1,451	7,983	1,117	2,463	-	-	2,568	10,446
2022	1,207	7,644	798	2,159	159	166	2,164	9,970
2023	1,696	9,766	828	1,587	62	100	2,586	11,453
2024.6	806	3,631	441	707	40	33	1,287	4,378

* 낙하물에 대한 정부보장사업은 '22년부터 도입

□ 정부보장사업 상해등급별 피해자 수(2023년 기준)

(단위: 원, 명, %)

구 분	피해자수	구성비
1급	37	1.4
2급	28	1.1
3급	22	0.9
4급	24	0.9
5급	27	1.0
6급	30	1.2
7급	61	2.4
8급	38	1.5
9급	53	2.0
10급	7	0.3
11급	219	8.5
12급	1,439	55.6
13급	4	0.2
14급	597	23.1
합 계	2,586	100.0

* 경상환자로 구분되는 12~14급이 전체 피해자의 78.9% 차지