

# 차보험, 표준약관-판례 기준·범위 제각각... 분쟁 우려

보험사 시세하락손해 관련 보고서 약관, 연식·파손정도 기준으로 결정 판례, 수리 불가능 부분 여부로 판단 손해액 산정도 차이 보여... 점검 필요

지난 4월 자동차보험 표준약관이 개정되면서 시세하락손해 보상대상과 보상금액이 확대된 가운데 약관과 법원 판결상 시세하락손해 인정 기준과 범위에 차이가 있어 분쟁 소지가 있다는 지적이 나왔다. 향후 약관의 신뢰성과 분쟁예방기능을 제고하기 위해서는 약관 기준과 판례 기준 사이에 불합리한 차이가 발생하지 않도록 지속적인 점검이 필요하다는 분석이다.

9일 보험연구원이 발표한 '자동차 시세하락손해 보상 확대 및 향후 과제' 보고서에 따르면 올해 4월 개정된 표준약관은 자동차 시세하락손해 보상대상에 기존에 해당하지 않았던 '출고 후 2년 초과 5년 이하'의 차량이 포함됐다.

보상금액도 현실화되는 등 대물사고 피해자 구제가 보다 충실해졌다. 출고 후 1년 이하인 경우 수리비의 20%, 출고 후 1년 초과 2년 이하인 경우 수리비의 15%, 출고 후 2년 초과 5년 이하인 경우 수리비의 10%를 지급하도록 했다.

문제는 약관과 판례의 시세하락손해 인정 기준과 범위에는 여전히 차이가 존재한다는 것이다.

자동차 시세하락손해 관련 판례의 쟁점은 크게 ▲시세하락손해가 통상손해인지 여부 ▲시세하락손해를 통상손해로 배상하기 위한 요건 ▲시세하락손해 산정 기준 등으로 나눌 수 있다.

자동차보험 표준약관은 차량연식과

〈시세하락손해 관련 자동차보험 표준약관 변경사항〉

구분	2001년 약관	2006년 약관	2019년 약관
지급 대상	차량연식	출고 후 1년 이하	출고 후 2년 이하
	파손정도	수리비가 차량가액 30% 초과	수리비가 차량가액 20% 초과
인정 기준액	출고 후 1년 이하	수리비의 10%	수리비의 15%
	1년 초과~2년 이하	해당 없음	수리비의 10%
	2년 초과~5년 이하	해당 없음	수리비의 10%

출처: 자동차보험 표준약관.

/자료=보험연구원

〈시세하락손해 보상 관련 약관의 기준과 판례 기준〉

구분	약관 기준 (2019년)	판례 기준
차량연식	출고 후 5년 이하	일률적인 제한은 없으나, 차량연식이 오래될수록 시세하락손해 인정 가능성 및 인정 금액은 감소함
파손정도	수리비가 차량가액의 20%를 초과할 것	'중대한 손상'이 발생하여, 기술적으로 가능한 수리를 하더라도 수리 후 일부 수리불가능한 부분이 남을 것
인정여부 판단 시 고려사항	파손 부위	교체가 어려운 주요 골격부위 파손 시 시세하락손해 인정 대상인 '중대한 손상'으로 인정
	수리 방법	쉽게 교체가 가능한 외부 부품 교환이나 판금 등 수리방법 외에 차체 절단·용접 등 수리방법이 이용되었는지
사고이력 기재여부	해당 없음	중고차 성능·상태 점검기록부에 사고 이력으로 기재할 대상에 해당하는 사고의 경우 '중대한 손상'에 해당할 가능성이 높음
기타 사정	해당 없음	이미 여러 차례 또는 상당한 정도의 사고 이력이 있는지 여부, 난폭한 사용 등 차량 유지상태가 불량한지 여부, 차량 가격 자체가 현저히 저가인지 여부 등
인정 기준액	출고 후 1년 이하	수리비의 20%
	1년~2년	수리비의 15%
	2년~5년	수리비의 10%

출처: 김성홍(2018), 『자동차보험 표준약관』, pp. 117~120, 127~128

/자료=보험연구원

파손정도를 기준으로 시세하락손해 보상대상 여부를 결정하고 있다. 반면 판례는 '중대한 손상이 발생해 수리 후에도 일부 수리 불가능한 부분이 남는지' 여부에 따라 시세하락손해를 인정하고 있다. 완전한 원상복구가 불가능한 경우 시세하락손해를 인정하는 셈이다.

여기서 말하는 '중대한 손상'이 있

는지 여부는 ▲사고의 경위 및 정도 ▲파손 부위 및 경중 ▲수리 방법 ▲자동차의 연식 및 주행거리 ▲사고 당시 자동차 가액 대비 수리비 비중 ▲중고차 성능·상태 점검기록부상 사고이력 기재사항 해당 여부 등을 종합적으로 고려해 판단한다.

보험연구원은 "자동차보험약관상 차량연식, 파손정도요건을 충족하지 못

해 시세하락손해 보상대상에 해당하지 않더라도 소송을 제기할 경우 법원에서 시세하락손해를 인정할 가능성이 있다"며 "특히 중고자동차 성능·상태 점검기록부에 사고이력이 기재되는 경우에는 시세하락손해가 인정될 가능성이 매우 높아진다"고 설명했다.

손해액 산정에 있어서도 약관과 판례는 차이를 보인다.

자동차보험 표준약관상 시세하락손해 보상금액은 수리비의 일정비율로 산정된다. 반면 판례상 시세하락손해 손해액은 수리내역, 수리비용, 사고 전후 시가 차액 등을 종합적으로 고려해 법원이 적절하다고 판단하는 금액으로 산정되고 있다.

실제 법원에서 인정된 시세하락손해 금액은 수리비 대비 10% 내외에서 165%에 이르는 수준까지 다양하다. 자동차보험 표준약관상의 기준인 수리비 대비 10%~20%를 훨씬 넘어서는 경우도 존재한다.

이밖에 대법원은 개정 약관 발표 전인 4월 11일 자동차보험약관상 시세하락손해 보상대상에 해당하지 않는 경우에도 법원 판결에 의해 시세하락손해

를 인정할 수 있다는 취지의 판결을 선고한 바 있다.

약관과 판결은 목적과 기능이 다르기 때문에 시세하락손해 보상 기준에 차이가 존재하는 것이 당연하지만 통상적·전형적 사건에서 두 기준에 현저한 차이가 발생하지 않도록 지속적인 점검이 필요하다고 지적이 제기됐다.

보험연구원은 "개별 사건의 특성을 충분히 고려할 수 있는 법원 판결과 달리 보험약관은 다수의 보험계약자에게 일률적으로 적용되는 것이어서 그 내용을 가능한 사전에 구체적으로 명확하게 정할 필요가 있다"며 "약관의 기준과 판례의 기준이 완전히 일치할 수는 없다"고 말했다.

이어 "그러나 통상적·전형적 사건에서 약관의 보험금지급기준과 법원의 판결 내용에 차이가 있을 경우 관련 분쟁이 증가할 수밖에 없다"며 "이러한 차이를 줄여나가는 노력이 계속되어야 한다"고 밝혔다.

/김희주 기자 hj89@metroseoul.co.kr



## 지난해 신용카드 종이영수증 129억장 발행 고로 중단 과학적 근거 부족... 관련업체 후폭풍 예상

1년 평균 발급비용 513억원 "전자영수증 활성화 나서야"

지난해 신용카드 결제로 발행된 종이영수증이 129억장에 달하는 것으로 나타났다.

9일 국회 정부위원회 소속 더불어민주당 고용진 의원이 금융감독원으로부터 받아 공개한 자료에 따르면 카드결제에 따른 영수증 발급 건수는 2015년 102억8000만건에서 2018년도 128억9000만건으로 25.4% 증가했다.

이에 따라 종이영수증을 발급하기 위한 비용도 늘었다. 영수증 발급비용은 2015년도 488억9000만원에서 ▲2016년 495억1000만원 ▲2017년 509억9000만원 ▲2018년 560억9000만원으로 매년 증가했다.

고 의원은 "영수증 발급을 위해 한 해 평균 513억원의 비용이 발생되고 있다"며 "매년 늘어나는 속도는 더 가팔라져 2016년에는 전년 대비 1.3% 증가하는데 그쳤지만 2017년도에는 2.8%, 2018년도에는 10.2% 증가했다"고 분석했다.

종이영수증 발급에 따른 논란이 이어지면서 전자영수증 활성화에 나서야 한다는 지적이다. 미국 캘리포니아주의 경우 지난 1월부터 나무 등 천연자원을 보호하고 인체에 유해한 환경호르몬을

〈신용/체크카드 결제 이용 현황〉

(단위: 억건, 억원)

구분	카드 결제건수	영수증 발급건수	영수증 발급비용
2015년	134.0	102.8	488.9
2016년	142.6	108.9	495.1
2017년	159.4	120.5	509.0
2018년	170.6	128.9	560.9
합계	606.6	461.1	2,053.9

\*신용카드사가 직접 가맹점에 지불한 비용은 미포함. /자료=금융감독원, 13개 부가통신업자대상

방지하기 위해 주 내 모든 업체가 전자영수증 발급시스템을 갖추고 손님이 원할 때만 종이영수증을 발급하도록 하는 정책을 추진하고 있다.

고 의원은 "관련 제도를 개선해 전자영수증을 활성화하고 소비자가 편리하게 받을 수 있도록 기술적으로 보완할 필요가 있다"며 "전자영수증이 활성화되면 소비자 편익이 커지는 것은 물론 자영업자들도 전표 관리에 있어서 업무 효율이 높아지는 등 사회적 비용이 크게 줄어줄 것"이라고 밝혔다. 또 그는 "종이 낭비와 같은 사회적 비용은 물론 영수증을 챙겼다고 하더라도 종착역이 대부분 휴지통이기 때문에 개인정보가 유출될 위험도 상존하고 있다"고 덧붙였다.

/양상민 기자 smahn1@

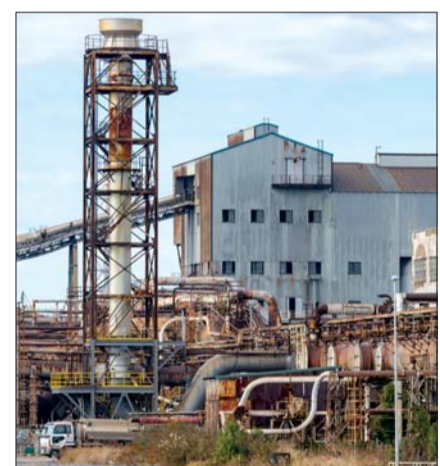
>> 1면 '여전한 기업육죄기...'서 계속

철강업계 관계자는 "고로 정비 간에 가스를 배출하는 것은 폭발사고를 막기 위한 유일한 방법으로 세계적으로 공정에서 저감장치를 설치한 선례가 없다"며 "시민단체의 주장에서 시작된 대안없는 규제에 업계를 압박하면서 뚜렷한 해결 방법도 내놓지 못하고 있다"고 말했다.

◆'조업 중단 10일'?... 복구 최대 6개월 행정당국의 조업 정지 10일에 대해 철강업계가 강하게 반발하고 나섰다. 철업협회를 대표하는 한국철강협회가 지난 6일 성명서를 통해 "조업정지 10일은 곧 제철소 운영 중단을 의미한다"고 입장을 밝혔다.

한국철강협회는 '고로(용광로) 조업정지 처분 관련 설명자료'를 내고 '산업의 쌀'인 철강의 생산이 멈추면 조선, 자동차, 건설 등 철강을 사용하는 주요 산업과 관련 업체들이 매우 큰 어려움에 직면하게 된다고 행정처분 반대 입장을 밝혔다.

고로는 쇳물을 생산하는 시설로 한번 가동을 시작하면 15~20년 동안 지속적으로 쇳물을 생산한다. 조업정지 기간이 4~5일을 초과하면 고로 안에 있는 쇳물이 굳어 고로 본체가 균열될 수 있



공장지대 모습.

다. 이 경우 재가동과 정상조업을 위해서는 최소 3개월, 경우에 따라 6개월 이상 소요된다.

만약 조업정지 10일이 적용될 경우 수개월 이상 조업이 중단될 수 있다. 실제 고로 1개가 10일간 정지되고 복구에 3개월이 걸린다고 가정하면, 약 120만t의 제품감산이 발생해 8000여억원의 매출 손실이 예상된다.

한국철강협회는 "조업정지 이후 고로를 재가동한다고 해도 현재로서는 블리더 개방 외에는 기술적 대안이 없다"며 "조업정지는 곧 제철소 운영 중단을 의미한다"고 설명했다.

철강생산과정의 첫 단계인 고로 조업

은 높이 110m의 거대한 고로 상단에 철광석과 유연탄을 투입하고 아래쪽에서 고온·고압의 바람(1200℃)을 불어넣어 쇳물을 만든다. 1500℃의 쇳물을 다루는 고로 특성상 안전성 확보를 위해 연간 6~8회 정기적인 정비가 필요하다.

정비 시 고온·고압의 바람을 불어넣는 것을 멈추게 되는데, 이 과정에서 고로 내부 압력이 외부 대기 압력보다 낮아지면 외부 공기가 고로 내부로 유입돼 내부 가스와 만나 폭발할 수 있다. 이를 예방하기 위해 고로 내부에 스템(수증기)을 주입해 외부 공기 유입을 차단하고, 이때 주입된 스템과 잔류가스의 안전한 배출을 위해 고로 상단에 있는 블리더를 개방한다는 게 업계 설명이다.

한국철강협회 관계자는 "블리더를 통해 배출되는 잔류가스는 2000cc 승용차가 하루 8시간 운행시 10여 일간 배출하는 양에 해당되는 정도다. 이 잔류가스의 성분은 현재 국립환경과학원 주관으로 측정이 진행 중"이라며 "특히 미세먼지(PM10), 일산화탄소(CO), 황산화물(SO2), 질산화물(NO2) 등 주요 항목이 용광로의 정상 가동시와 휴풍일 때 대기질 농도에 차이가 없는 것으로 확인돼, 휴풍에 의한 주변지역의 영향은 없다"고 말했다.

/양성운 기자 ysw@