

不法行爲法の 經濟分析：交通事故의 경우

金 基 台*

본고는 불법행위법에 대한 경제적 분석을 통하여 불법행위로 인해 발생한 사회적 비용을 최소로 하여 효율성과 공평성의 목적을 달성하는 기준을 제시하기 위해 마련되었다. 따라서 본고는 불법행위법과 사고비용에 대한 기초개념과 경제적 의미를 간단히 검토한 후 불법행위의 대표적 사례라 할 수 있는 자동차 교통사고에 대하여 먼저 그 현상과 현행 법제를 알아본 후 경제적 분석을 효율성, 공평성 및 분쟁처리비용의 저감측면에서 검토하였다. 분석결과에 의하면 우리나라에서 자동차사고의 경우 사고비용 저감의 목표를 달성하기 위해서는 손해배상제도와 손해보험제도를 모두 강화함으로써 사고의 사회적 비용을 자동차이용자의 사적 비용에 내부화하여야 한다는 결론에 도달하였다.

핵심주제어: 불법행위(법), 손해배상제도, 과실책임주의, 무과실책임주의, 규제적 억지, 시장적 억지, 코스정리, 최저가손해회피자의 원리, 자동차손해 배상책임보험, 비용의 내부화

경제학문헌목록 주제분류: K1

I. 서 언

不法行爲法은 당사자 간에 契約關係가 존재하지 않는 경우 예기치 않은 손해를 입은 피해자에게 그 손해를 補填시켜 주는 기능을 하는 司法上의 제도이다. 불법행위는 고의 또는 과실로 타인에게 손해를 입히는 법질서에 반하는 위법행위이므로 이는 손해배상채권의 발생요건이 된다. 불법행위법은 피해자에 대한 賠償과 반사회적 행위의 억제라는 전통적 기능을 가지고 있으며 현대적 기능으로서의 우발적 손해의 분산을 들 수 있다.

경제발전과 함께 사회경제현상이 복잡화함에 따라 위험을 수반하는 경제행위가 필연적으로 증가하고 있다. 自動車事故, 公害, 缺陷商品 등에 의해 발생하는 손해배상책임에 대하여 현행 제도에서는 過失責任을 원칙으로 하되, 人身事

* 성균관대학교 경제학부 교수

故에 대하여는 無過失責任의 원칙을 점차 확대해 나가고 있으며, 위험책임의 분산을 위해 강제보험 등의 조치가 이루어지고 있다.

위험을 수반하는 행위를 계속하는 것은 效率性의 입장에서 보면 그 행위가 가지고 오는 경제적 편익이 경제적 비용보다 현저히 크기 때문이라고 생각할 수 있지만, 公平性의 입장에서 보면 행위의 중지가 요구될 수도 있다. 한편, 불법행위로 인해 발생한 피해에 대한 손해배상에 대해서도 손해배상의 방법과 배상액의 크기에 따라 효율성의 목적과 公平성의 목적이 상충될 수 있다. 이외 같은 전제하에 불법행위법에 대한 경제학의 관심사는 불법행위로 인해 발생하는 사회적 비용을 최소로 하는 데 모아지고 있다.

따라서 본 연구의 목적은 불법행위법에 대한 경제적 분석을 통하여 불법행위로 인해 발생한 사회적 비용을 최소로 하여 효율성과 公平성의 목적을 달성하는 기준을 제시하는 데 있다. 현행 불법행위법은 전통적인 민법체계 내에서 법률적 타당성에 입각하여 시행되고 있다. 그러나 여기에는 경제적 타당성이 결여되고 있음이 지적되고 있다. 따라서 불법행위법의 제도와 운영면에 대한 경제적 분석이 절실히 요청되는 바이고, 이를 통해 제도개선이 이루어지고 사회적 비용이 최소화되는 길이 열리게 될 것이다.

II. 불법행위법의 기초개념

1. 불법행위법의 목적과 기능

不法行爲(tort)¹⁾라 함은 故意(intention) 또는 過失(negligence)로 인해 타인에게 손해를 입히는 범질서에 반하는 違法行爲이다.²⁾ 위법으로 발생하게 한 타인의 손해는 보전함이 정의에 합치하므로 불법행위는 손해배상채권의 발생원인이 된다.³⁾ 공동생활을 하는 인간 사이에서 서로 손해를 입히는 일이 발생하였을 때 당사자 사이에 계약관계가 존재하지 않는 경우에는 불법행위로서 처리된다.

1) 불법행위 tort라는 용어는 프랑스법에서 유래하는 것인데, 그 어원은 私的 侵害 또는 손해를 의미하는 라틴어의 tortus이다.

2) 우리 나라 민법은 불법행위에 대하여 債權編 중 불법행위 장 제750~766조에 걸쳐 규정하고 있다.

3) 민법 제750조

한편, 不法行爲法(tort law)은 예기치 않은 손해를 입은 피해자에게 그 손해를 보전시켜 주는 기능을 하는 사법상의 제도이다. 불법행위의 규제는 기본적으로는 民法에서 시행하고 있으나 이 이외에도 특별법에 많은 규정이 있다. 불법행위법은 가해자가 피해자에 대하여 부담하고 있는 법적 義務違反(breach of a legal duty), 피해자에 손해가 발생할 것, 의무위반과 손해 간에 직접적인 인과관계 또는 相當因果關係(immediate or proximate cause)가 존재할 것 등을 성립요건으로 한다. 한편, 불법행위책임에는 歸責事由에 의해 두 가지 유형, 즉 과실책임(고의 또는 과실에 의해 위법하게 손해를 야기한 것에 대한 책임)이 발생한 경우의 책임과 무과실책임인 경우의 책임이 있다. 그러나 일반적으로 불법행위법은 고의·과실에 의해 위법하게 타인의 권리를 침해한 자에 損害賠償責任을 지우는 제도이다.

타인에게 책임을 지우는 제도에는 불법행위책임 외에 계약책임이 있다. 불법행위와 계약상의 債務不履行을 비교하면 양자 모두 위법행위에 의해 타인에게 발생한 손해를 배상하는 제도라는 점에서는 동일하다. 그러나 계약책임은 채무자의 계약의무 위반이 책임근거임에 대하여 불법행위책임은 일반적으로 타인의 法益侵害를 회피하는 조치를 취할 의무에 대한 위반이라는 점에 차이가 있다.

불법행위제도의 주목적은 손해의 보전, 즉 被害者의 救濟에 있다. 그러나 불법행위제도는 나아가 손해의 공평타당한 配分을 목적으로 하는 제도이기도 하다. 불법행위는 어느 사람이 타인의 행동에 의해 손해를 입은 경우에 피해자와 가해자 중 누가 어느만큼 그 손해를 부담해야 하는가라는 관점으로부터 출발하여 가해자에게 손해를 이행시키는 제도, 즉 당사자 간에서 손해의 배분을 목적으로 하는 제도이다. 이러한 불법행위제도는 나아가 불법행위 당사자를 넘어 널리 집단적 또는 사회적으로 손해를 분산시킴으로써 손해를 공평타당하게 배분시키는 제도인 보험이나 사회보장제도 등과도 결부되어 있다.

불법행위법은 피해자에 대한 배상과 반사회적 행위의 抑制라는 두 가지 기능을 가지고 있다. 불법행위법의 가장 큰 기능은 물론 불법행위로 인해 손해를 입은 피해자에 대하여 충분히 보상하는 것이다. 이를 위해 불법행위제도는 加害者에게 손해배상책임을 부과함으로써 이것이 가해자에 대한 制裁로서 기능할 뿐만 아니라 미래에 발생할 가해행위를 억제하는 기능도 수행하고 있다 할 것이다.

2. 불법행위법과 손해배상제도

損害賠償(compensation for damage)이란 일정한 사실에 의하여 타인에게 입힌 손해를 보전하고 손해가 발생하지 않은 것과 똑같은 상태로 원상회복시키는 것을 말한다. 損害賠償請求權의 발생원인은 대부분의 경우 위법행위, 즉 채무불이행⁴⁾과 불법행위이다. 민법에는 손해배상청구권에 관한 일반규정은 없고 채무불이행과 불법행위의 경우에 각각 그 성립요건이나 배상범위 및 방법이 정하여져 있다.

배상해야 하는 손해는 財産的·精神的 損害이며, 재산감소와 같은 적극적 손해뿐만 아니라 증가할 재산이 증가하지 못한 소극적 손해도 포함된다. 한편, 손해범위는 손해배상책임을 발생하게 한 원인인 사실과 인과관계(상당인과관계)⁵⁾에 있는 것에 한한다.

손해배상의 원칙에는 과실책임주의와 무과실책임주의가 있다. 과실책임주의(principle of liability with fault)는 가해자가 자기의 귀책사유, 즉 고의 또는 과실에 의하여 타인에게 손해를 입힌 경우에 한해서만 손해배상책임을 지게 된다는 원칙이다. 이와 같은 과실책임주의는 개인의 자유활동 특히 영업활동을 신장시키고자 하였던 자본주의 초기의 사회적 요청에 합당한 것이었으며 경쟁을 통한 기업의 발전에 크게 이바지하였다

과실책임주의는 행위자에게 자기 과실에 대한 책임을 부담시킴으로써 사회일반에 대하여 주의를 촉진시켜 불법행위를 예방하는 효과를 갖는다. 환언하면, 손해가 발생하지 않도록 주의를 충분히 하였다면 책임을 지지 않게 함으로써 각자 사고 및 손해발생을 예방하도록 노력하게 하는 억제적 기능이 있다. 과실책임주의는 행위자의 과실을 매개로 하여 손해배상책임을 지움으로써 가해자에게 제재를 가하는 기능도 수행하고 있다. 즉, 民事責任의 영역에서도 어느 정도의 制裁的 機能은 존재한다. 그러나 이러한 제재적 기능은 현재 손해보전에 관한 책임보험 등의 사회보장제도가 확장되고 있는 시점에서는 그 의의가 감소하고 있다.

그러나 산업화가 진전됨에 따라 현대사회에서는 위험이 확대되고 산업기술이 복잡화됨으로 말미암아 과실의 立證이 어렵다는 문제점이 발생하고 있다.

4) 민법 제390조.

5) 5) 수개의 원인이 하나의 결과를 초래했다고 생각되는 경우 그 원인 중에는 다른 원인에 附隨한다고 보이는 것과 그 원인 없이는 결과발생이 없었을 것이라고 생각되는 것이 있는 때에 그 후자를 가리켜 상당인과관계라고 한다.

원래 과실책임주의의 기초는 사건이 명백한 과실에 의하는 것이 보통인 靜的 社會로서 이러한 사회에서는 가해자에게 과실이 없는 경우에는 피해자에게 과실이 있는 것이 보통이었다. 그러나 현대산업사회의 사고는 외부에서 기업의 생산과정이나 기술상의 문제를 알기 어려우므로 과실입증이 거의 불가능하다는 데에 그 특징이 있다. 이와 같은 문제점에 대처하기 위하여 非通常的인 危險을 타인에게 미치게 하는 자는 과실이 없어도 그로부터 발생하는 손해에 대하여 책임을 져야 한다는 위험책임론이 전개되었다. 위험책임은 사고발생에 관하여 어떤 자가 자기의 지배영역하에 확실한 위험을 야기하였으므로 그것에 대해 책임을 지는 것을 말한다. 환언하면, 위험책임자의 有責根據는 그가 야기한 위험상태, 즉 손해발생에 밀접히 관련되어 있다는 사실에서 찾을 수 있다. 危險責任은 嚴格責任(strict liability)⁶⁾ 또는 무과실책임(liability without fault)으로 표현되기도 하는데, 가해자에게 고의나 과실이 없는 경우에도 가해자의 행위로 인하여 타인에게 손해가 발생한 사실이 있을 때, 가해자에게 그 손해의 배상책임을 인정하는 책임체계이다.⁷⁾

3. 불법행위법의 경제적 의미

신고전파 경제이론에 의하면 모든 경제활동은 시장을 통해 이루어진다. 따라서 財貨의 交換이 이루어지는 경우에는 이를 경제이론으로 설명할 수 있다. 그러나 불법행위는 계약에 의한 것이 아니므로 법률적으로 보면 재화의 교환이 없는 상태이다. 한편, 경제적으로 보면 불법행위란 일방적인 재화의 상실이며, 시장을 통하지 않고 피해자에게 가해행위가 이루어져 피해자에 불리한 경제적 효과(외부효과)를 가져오는 행위라고 할 수 있다. 따라서 불법행위가 이루어지는 경우의 분쟁은 外部不經濟를 가해자와 피해자 간의 거래에 의해 해결하는 과정이라는 의미를 가지며, 이 때 이러한 분쟁은 外部性⁸⁾의 시장에 의한 內部化를 통해 해결하는 것이 가장 바람직하다. 그러나 불법행위에 의한 손해배상

6) 原告에 대한 의무위반 여부를 불문하고 피고가 손해를 야기한 것만으로 책임지는 것을 엄격책임이라 한다. 위험책임은 대륙법적 개념이나 엄격책임은 영미법적 개념이다.

7) 19세기 이전에는 엄격책임의 원칙이 통용되었으나, 19세기 초에서 중엽에 걸쳐 엄격책임의 원칙이 변경되어 과실책임이 불법행위법의 원칙으로 되었다. 그러나 20세기에 들어와서는 엄격책임의 원칙이 다시 부활하여 강화되어 왔다. R. Cooter and T. Ulen(1988), pp. 335~336.

8) 외부성이란 어느 사람의 자발적 행위가 타인에게 그의 동의 없이 지급되는 비용이라고 정의한다. 외부성은 불법행위법에서 인과관계가 존재하기 위한 필요조건이 된다.

의무를 고려하면 불법행위로 인한 손해와 이에 대한 손해배상의무의 교환으로 생각할 수 있을 것이다.

불법행위법에서 어느 사람의 행동이 타인에게 발생시킨 손해와 상당인과관계를 갖는다는 것은 당사자의 效用函數 또는 生産函數가 상호의존관계에 있다는 것을 의미한다. 따라서 불법행위법에서 인과관계가 존재하기 위해서는 경제학에서 외부성이라는 함수관계가 존재하지 않으면 안 된다.⁹⁾

Ⅲ. 사고비용 저감의 수단

1. 사고비용의 개념

불법행위로 인해 발생한 손해(사고비용)를 최소로 하는 것이 불법행위법을 경제적으로 분석하는 목적이다. 이를 위해 우리는 먼저 事故費用의 개념을 밝히고, 이를 토대로 사고비용 저감을 위한 수단을 검토할 필요가 있다. 여기에서는 이러한 내용을 칼라브레시(G. Calabresi)의 所論을 중심으로 간단히 살펴보기로 한다.¹⁰⁾

事故(accident)에 의한 손실 중 가장 중요한 것은 사고에 의하여 발생하는 직접적인 人的·物的 損害이다. 이를 칼라브레시는 제1차비용(primary cost)이라고 했다. 직접 발생한 인적·물적 손해와 事故抑止를 위한 비용을 최소로 하려는 것을 效率性的의 목표라 한다. 사고발생에 의한 제1차비용은 사회구성원의 누군가가 부담하지 않으면 안 되는 비용이며, 이 제1차비용을 최소로 하는 것이 사고억지제도의 가장 중요한 목표가 된다. 그런데 사고에 의해 발생하는 사회적 손실은 제1차비용에 국한되는 것은 아니라는 사실을 칼라브레시는 지적하고 있다.

손해배상제도와 손해보험제도는 제1차비용을 당사자 간 또는 제3자에 부담시키는 規則을 설정하는 것이나, 同額의 損失이라도 그것을 누가 부담하느냐에 따라 사회적·경제적 영향이 달라지게 될 것이다. 예를 들면, 교통사고의 피해자인 步行者에 비교적 빈곤한 사람이 많고, 가해자인 自動車保有者에 비교적 부유한 사람이 많은 사회가 존재하는 경우에 발생한 손해를 피해자에 부담시

9) R. Cooter and T. Ulen(1988), p. 344 참조.

10) Guido Calabresi(1970) 참조.

키는가, 가해자에 부담시키는가 하는 것은 손해평가액이 동일하다 해도 사회적 영향을 달리하게 될 것이다. 또한 동일인이 동액의 부담을 요구하는 경우에도 그것을 일시에 부담하지 않으면 안 되는 경우와 몇 년 동안에 平準化해서 평균적으로 부담하는 경우는 그 사람의 부담감 정도가 다를 것이다.

이와 같이 제1차비용의 부담을 사회의 각 구성원에 분배하고 또한 시간적으로 배분함에 의해 발생하는 부담증가, 소득분배의 공정성 왜곡을 제2차비용(secondary cost)이라고 하고, 제2차비용의 저감목표를 公平성의 목표라 한다. 사고의 紛爭解決과 피해자보호를 위해서는 여러 가지의 사법·행정상 비용이 들어간다. 裁判費用, 辯護士費用 및 損害保險의 事業費 등이 이에 속하는데, 이를 제3차비용(tertiary cost)이라고 하며, 제3차비용 저감의 목표를 紛爭處理費用低減의 목표라고 한다.¹¹⁾

효율성, 공정성 및 분쟁처리비용 저감이라는 세 가지 목표는 서로 밀접한 관계를 가지고 있다. 하나의 목표달성에의 노력은 다른 목표달성을 조장하기도 하나 다른 목표달성이 방해되는 경우도 있다. 제1차비용의 저하는 그와 동시에 제2차비용과 제3차비용을 증가시키는 경우도 있다. 공정성의 목표를 달성하기 위해서는 사람들이 불의의 사고를 당하거나 공해의 피해를 받았을 때, 그 피해보상이 충분히 보장되는 것뿐만 아니라, 사고의 가해자가 되었을 때 고액의 손해배상을 일시에 지불하지 않아도 되도록 손해배상제도와 보험제도가 기능할 필요가 있다. 예를 들면, 사회보장제도에 의해 피해자를 전면적으로 구제함으로써 제2차비용의 감소는 달성된다. 그러므로 제2차비용의 감소를 위해 대단히 많은 사람에게 손해를 균등화하여 부담시키는 것은 동시에 손해를 방지하기 위해 필요한 충분한 주의를 기울리하게 하는 요인이 되며, 또는 위험을 수반하는 경제활동을 회피하는 효과를 저해하여 제1차비용을 증가시킬 가능성이 있다.

제3차비용의 저감을 위해서는, 예컨대 교통사고에 대한 손해배상을 定型化하여 가해자의 과실 유무에 관계없이 일정한 손상에 대해 일정한 보상을 지불하도록 정하면 재판비용을 절감시키는 데 유효할 수 있다. 그러나 교통사고에 대한 손해배상을 전부 무과실책임으로 하면 가해자나 피해자의 사고억지에의 유인을 오히려 저해하여 제1차비용의 증가를 가져올 가능성이 있다. 제2차비용과

11) 칼라브레시에 의하면 事故法의 주요 기능은 사고비용과 사고를 회피하는 비용을 저하시키는 것이다. 그는 이러한 목표를 달성하기 위한 세 가지 소목표로서 사고횟수와 손해程度(severity)의 감소, 피해보상을 포함하여 사고의 사회적 비용감소 그리고 사고처리의 행정비용 감소를 들고 있다.

12 不法行爲法の 經濟分析: 交通事故의 경우

제3차비용도 相衡되는 경우가 있을 수 있다.

2. 사고비용 저감을 위한 억지방법

불법행위로 인한 사회적 비용을 저감시키는 데에는 대별하여 두 가지 접근 방법이 있다. 그 하나는 시장기구를 이용하는 접근방법이고, 다른 하나는 集權的 決定에 의해 사고에 관계 있는 행동주체의 행동을 개별적·직접적으로 규제하는 방법이다.

(1) 規制的 抑止

규제적 억지는 칼라브레시가 個別的 抑止(specific deterrence) 또는 집권적 억지(collective deterrence)라고 한 것인데, 위험을 수반하는 개별적 행위를 정치과정에서 얻어진 집권적 결정에 의해 규제하는 것이다. 교통사고 억지의 예로서는 무면허자의 운전을 불허하고, 速度制限을 과하며, 안전벨트의 착용을 의무화하는 등의 규제를 가하고, 이를 위반하는 자에는 刑事罰과 行政罰을 과하는 것 등을 들 수 있다.

(2) 市場的 抑止

시장적 억지(market deterrence)는 一般的 抑止(general deterrence)라고도 하는 것인데, 사고와 위험으로 인한 사회적 비용의 저감을 개별적·집권적인 규제조치에 의하지 않고 分權的인 價格機構에 의해 달성하려는 것이다. 자동차의 운행이나 공해를 발생하는 생산활동 등 위험을 수반하는 활동에 종사할 것인가 아닌가를 결정함에 그 행위가 가져오는 위험비용을 스스로 지불하지 않으면 안 되는 가능성을 고려에 넣어 행동주체의 합리적 판단에 위임하여 결정하는 접근방법이다. 시장적 억지에서는 사고를 어느만큼 감소시키는 것이 좋은가를 미리 정책적으로 결정하지 않는다. 다만 손해배상의 규칙(rule)을 적절하게 정함으로써 어느만큼의 便益을 희생하여 사고를 감소시키면 좋은가를 개별주체의 합리적 행동에 의해 결정하게 하고 가격기구에 의해 이것을 집계하는 것이다.

(3) 混合的 方法

사고억지를 위한 혼합적 방법은 집권적으로 누군가의 행위를 억제·금지하

는 것을 결정하지 않고, 총체적으로 사고를 일으킬 가능성이 있는 행동을 量的으로 억제할 때에 사용하는 방법이다. 따라서 혼합적 방법은 집권적 결정과 분권적 결정의 혼합이라고 할 수 있다. 일반적으로 사고억지제도는 시장적 억지와 규제적 억지를, 그리고 분권적 결정과 집권적 결정을 적절히 조합함으로써 사회적 비용저감의 목적을 달성할 수 있는 것이다. 시장적 억지만으로 사고를 억제하려면 효율성의 목표는 달성될 수 있어도 모든 것을 금전으로 환산하고 상품화하여 거래한다고 하는 결과를 초래할 것이다. 한편, 규제적 억지에만 의해 억제가 이루어지는 사회는 필연적으로 경찰국가가 될 것이다.¹²⁾

3. 시장적 억지의 원리

(1) 코스의 定理

시장적 억지는 제1차비용의 저감을 위해 유효한 수단을 제공하는 것이나 그것이 훌륭하게 기능하기 위해서는 누가 손해에 대한 책임을 지는가에 대한 규칙이 확립되지 않으면 안 된다. 보다 구체적으로는 피해자가 피해를 부담하는가, 가해자에 대하여 손해배상청구권을 갖든가, 그리고 제3자가 부담하는가에 대한 규칙이 결정될 필요가 있다. 코스(R. Coase)는 情報가 완전하고 去來가 任意로워서 비용이 들어가지 않는 사회에서는 제1차비용의 최소화는 손해배상 책임이 누구에게 부과되건 관계없이 달성될 수 있다는 정리를 논증하였다. 손해배상규칙이 확정되면 누가 책임을 져도 당사자 간의 거래결과 사고비용은 최소화한다는 것이다. 국민소득에 나타나는 자원배분상의 효과, 즉 제1차비용 저감목표에 주는 효과는 어느 쪽에 배상의무를 과해도 변하지 않는다는 것이 코스의 정리(Coase theorem)이다.¹³⁾

이와 같이 코스의 정리는 한편에서는 가격기구논리의 강력성을 나타내고 있지만, 다른 한편에서는 소득분배의 상태와는 무관계한 효율성의 추구, 환언하면 파레토최적성의 추구가 공정개념으로부터 크게 떨어진 결과를 가져오고 있다. 현실사회에서는 누구에게나 정보전달이 불편없이 이루어지는 것은 아니며, 거래나 교섭에도 비용이 들어간다. 따라서 공정목표를 일단 捨象하고 효율성의 추구만을 목표로 한다 해도 손해배상규칙이 어떻게 결정되는가 하는 것은 자

12) 혼합적 억지는 어느 행위를 억지하는 것은 집권적으로 결정하였으나 그 실현에는 시장 기구의 조력을 구하는 방법이다. 예를 들면, 자동차보유자에 課稅하거나, 都心進入에 課徵金を 부과하거나 휘발유에 과세하는 등의 방법이 있다.

13) Ronald Coase(1960) 참조.

원배분에 영향을 미친다는 것에 유의해야 한다.

(2) 最低價損害回避者の 原理

코스의 정리는 정보가 완전하고 去來費用(transaction cost)¹⁴⁾이 없는 사회를 상정하고 있으나, 거래비용이나 교섭비용이 존재하는 사회에서는 누가 손해배상책임을 부담하는가에 따라 제1차비용 저감의 양상이 달라지게 된다. 정보가 균등하게 전달되지 않는 경우에는 이러한 현상은 더욱 두드러지게 된다. 따라서 이 경우 가장 효율적인 배상책임방법은 무엇인가라는 문제가 발생하게 되며, 이에 대한 하나의 해답이 “가장 저렴한 비용으로 손해를 회피할 수 있는 자에 부담시킨다”는 최저가손해회피자(the cheapest cost avoider)의 원리이다. 즉, 가장 싸게 위험과 손해를 회피할 수 있는 주체를 선정하고, 그 주체에 손해배상책임을 과하는 것이 제1차비용을 최소화할 수 있다고 칼라브레시는 주장하고 있다.

물론 어떠한 주체가 가장 저가의 손해회피자인가를 구분하는 것은 쉬운 일이 아니다. 자동차사고의 예를 보면 보행자가 자기의 危險度에 대한 충분한 지식을 가지고 사전에 교섭한다는 것은 거의 불가능에 가까우므로 보행자가 최저가회피자가 아님을 분명하다. 이 경우 우리는 자동차의 보유자나 제조업자가 최저가회피자라고 추정하게 된다. 이와 같이 추정할 때에 중요한 것은 비용의 외부화를 피해야 한다는 원칙이다. 경제주체가 내부적으로 계상해야 하는 비용이지만, 어떠한 이유로 인해 계상하지 않는 것을 外部化(externality)라고 한다. 외부화가 이루어지면 시장적 접근에 의한 효율성의 추구가 방해받게 된다.¹⁵⁾ 외부경제 또는 외부불경제가 존재하는 상태에서는 사회적 비용이 사적 비용에 반영되지 않게 되며, 따라서 가격의 자원배분기능이 왜곡된다.

14) 거래비용은 거래상대방을 확인하는 探索費用(search costs)과 거래를 성사시키는 交渉費用(bargaining costs) 그리고 합의이행을 위해 필요한 強制費用(enforcement costs)으로 구성된다. R. Cooter and T. Ulen(1977), p. 86 참조.

15) 외부화의 예를 들어 보면, 교통사고의 경우 자동차손해보험의 危險度分類가 불충분하면 보다 위험한 차가 가져오는 사회적 비용이 보다 안전한 차의 보유자에 이전되어 외부화가 발생한다.

IV. 교통사고의 경제분석

불법행위의 대표적인 사례는 교통사고, 공해 및 결함상품을 들 수 있는데, 여기에서는 교통사고에 대하여 우리 나라의 현상과 현행 법제 및 그 경제적 평가에 대해 검토해 보려고 한다.

1. 자동차사고의 현황

우리 나라는 1980년대에 들어와 자동차의 생산·보급이 크게 증가함에 따라 자동차 등록대수가 크게 증가하였다(〈표 1〉 참조). 이를 반영하여 자동차사고도 1980년대에 들어와 꾸준히 증가하여 왔다(〈표 2〉 참조).

다만 1995년부터는 등록대수의 증가율이 둔화되면서 사고건수도 감소하는 경향을 보여 주고 있다. 그러나 인구 10만 명당 死亡者數는 1995년에 23인에 달하고 負傷者數는 740인에 이르고 있다. 이를 국제적으로 비교해 보면 자동차 1만 대당 사망자수는 1991년에 미국이 2.4인, 일본이 1.8인인 데 비하여 우리

〈표 1〉 자동차 등록대수 현황

연도	총 계			승 용 차		화 물 차		승 합 차		특 수 차	
	대 수 (천 대)	증가율 (%)	구성비 (%)	대 수 (천 대)	구성비 (%)	대 수 (천 대)	구성비 (%)	대 수 (천 대)	구성비 (%)	대 수 (천 대)	구성비 (%)
1983	785.3		100	381.0	48.5	304.2	38.7	87.3	11.1	12.9	1.6
1984	948.3	20.7	100	465.1	49.0	360.4	38.0	108.0	11.4	14.8	1.6
1985	1,113.4	17.4	100	556.7	50.0	412.7	40.4	128.3	11.5	15.7	1.4
1986	1,309.4	17.6	100	664.2	50.7	472.6	36.1	154.6	11.8	18.0	1.4
1987	1,611.4	23.1	100	844.4	52.4	546.5	33.9	200.5	12.4	20.1	1.3
1988	2,035.4	26.3	100	1,118.0	54.9	635.4	31.2	259.6	12.7	22.4	1.1
1989	2,660.2	30.7	100	1,558.7	58.6	768.9	28.9	323.4	12.2	9.2	0.3
1990	3,394.8	27.6	100	2,074.9	61.1	924.6	27.2	383.7	11.3	11.5	0.3
1991	4,247.8	25.1	100	2,727.9	64.2	1,077.5	25.4	427.7	10.1	14.8	0.3
1992	5,230.9	23.1	100	3,461.1	66.2	1,561.5	24.1	483.6	9.2	24.7	0.5
1993	6,274.0	19.9	100	4,271.3	68.1	1,448.6	23.1	528.0	8.4	26.2	0.4
1994	7,404.3	18.0	100	5,148.7	69.5	1,644.6	22.2	582.1	7.9	28.9	0.4
1995	8,468.9	14.4	100	6,006.3	70.9	1,816.6	21.4	612.6	7.2	33.4	0.4

자료: 건설교통부, 각 연도.

〈표 2〉 交通事故건수

(단위: 건수, %)

구분	발생건수				사 망 자				부 상 자			
	사고 건수	증 감 륜	인구 10만 명당	1만 대당	사고 건수	증 감 륜	인구 10만 명당	1만 대당	사고 건수	증 감 륜	인구 10만 명당	1만 대당
1984	134,335	-21.0	331.6	1,417	7,468	9.3	18.4	89	170,377	11.7	420.5	1,797
1985	146,836	9.3	357.6	1,319	7,522	0.7	18.3	68	184,420	8.2	449.2	1,656
1986	153,777	4.7	369.9	1,174	7,702	2.4	18.5	59	193,734	5.1	466.1	1,480
1987	175,661	14.2	417.4	1,090	7,206	-6.4	17.1	45	222,701	15.0	529.2	1,382
1988	225,062	28.1	536.2	1,106	11,563	60.5	27.5	57	287,739	29.2	685.5	1,414
1989	255,787	13.7	613.6	962	12,603	9.0	29.7	47	325,896	13.3	769.0	1,225
1990	255,303	-0.2	496.6	752	12,325	-2.2	28.8	36	324,229	-0.5	757.7	955
1991	265,964	4.2	615.6	626	13,429	9.0	31.1	32	331,610	2.3	767.5	781
1992	257,194	-3.3	589.0	492	11,640	-13.3	26.7	22	325,943	-1.7	746.5	623
1993	260,921	1.4	592.2	416	10,402	-10.6	23.6	17	337,679	3.6	766.5	538
1994	266,107	2.0	598.6	359	10,087	-3.0	22.7	14	350,892	3.9	789.4	474
1995	248,865	-6.5	554.9	294	10,323	2.3	23.0	12	331,747	-5.5	739.7	392

자료: 경찰청(1996).

〈표 3〉 交通事故의 국제비교

구분	미국(1991)	일본(1991)	영국(1991)	프랑스(1991)	한국(1992)
사고발생률(%)	0.6	1.1	1.1	0.6	5.4
만 대당 사망자수(명)	2.4	1.8	2.2	3.6	22.2
만 대당 부상자수(명)	88	129	138	79	599

자료: 보험개발원(1995. 10); 보험개발원(1996. 2).

나라는 1992년에 22.2인을 기록하였고 부상자수는 미국이 88인, 일본이 129인 인 데 비하여 우리 나라는 무려 599인을 기록하여 자동차사고의 피해가 어느 선진국보다도 월등히 큼을 보여 주고 있다(〈표 3〉 참조).

이와 같은 交通事故의 막대한 손실을 어떻게 사회적으로 감소시킬 것인가가 交通事故에 대한 행정정책과 입법조치의 과제이다. 본고는 交通事故의 사회적 비용을 경제학적으로 분석하려는 것인데, 여기서 사회적 비용이란 交通事故에 의한 인적·물적 손실을 金錢的으로 評價할 수 있는 것에 한한다. 경제적으로 평가가능한 자동차사고의 사회적 비용을 측정하는 데에는 두 가지의 어려움이 따른다. 첫째, 현실적으로 法院의 判決과 和解 또는 調整에 의해 결정된 손해 배상액이 경제적 의미의 손해가치를 나타내는 것은 아니라는 곤란성과 둘째로

(표 4) 자동차보험 수입보험료 현황

(단위: 억 원)

구분	책임 보험	총 합 보 험					기타	공제	합계	용 도	
		대인	대물	차량	자손	계				영업용	자가용
1983	597	1,546	233	374	7	2,168	59	2,128	4,944	3,290	1,654
1984	681	1,933	308	494	10	2,745	57	3,383	6,866	4,646	2,220
1985	829	2,600	432	537	101	3,670	26	4,699	9,224	6,136	3,088
1986	1,042	3,158	562	626	177	4,523	29	6,228	11,822	7,771	4,051
1987	2,383	3,412	748	885	282	5,327	27	7,950	15,687	9,683	6,004
1988	2,654	4,247	983	1,355	400	6,985	36	9,833	19,508	11,701	7,807
1989	3,307	6,278	1,552	2,629	683	11,141	201	11,875	26,524	14,209	12,315
1990	3,917	7,400	1,906	3,349	831	13,487	57	14,515	31,933	16,505	15,488
1991	4,931	10,046	2,491	4,043	985	17,565	55	17,841	40,422	21,283	19,109
1992	5,055	12,874	3,063	4,852	1,145	21,934	37	22,056	49,138	25,967	23,171
1993	6,696	14,743	3,602	5,779	1,425	25,550	112	27,113	59,471	31,121	28,350
1994	10,959	15,256	4,340	7,261	1,816	28,673	119	32,833	72,584	35,981	36,603
1995	13,134	20,595	5,409	7,357	2,187	35,630	122	39,540	88,426	42,918	45,508

주: 1) 영업용에는 책임보험 포함.

2) 공제란은 버스·택시·화물·개인택시공제보험료의 합산액임(개인택시는 1993년에 설립).

자료: 보험개발원(1997.3); 교통신문사, 각 연도.

가령 배상액이 경제적 의미의 손해액에 근접한다 하더라도 어떠한 형태로든 법원이나 보험회사를 경유하지 않고 지불되는 合意金額을 통계적으로 파악하는 것은 곤란하다는 점이다. 그러므로 배상액으로 나타나는 손해액이 국민경제에서 어떠한 비중을 차지하는가에 대해서는 극히 잠정적인 추측을 할 수밖에 없다. 먼저 자동차사고에 관한 보험료지불과 보험금수취라는 관점으로부터 이를 접근해 보면 1995년에 강제보험인 자동차손해배상책임보험의 수입보험료는 1조 3,134억 원이며, 그 중 7,594억 원이 保險金 및 保障事業으로 지불되었다. 한편, 任意保險인 綜合保險의 收入保險料는 3조 5,630억 원이고, 그 중 2조 7,392억 원이 보험금으로 지불되었다. 공제보험료수입은 3조 9,540억 원이고, 총지출액은 3조 3,496억 원이었다. 책임보험과 임의보험 그리고 공제보험료까지 합하면 수입보험료 총계는 8조 8,426억 원(기타 보험 포함)에 달하고 지급보험금규모는 6조 8,546억 원에 이른다(〈표 4〉, 〈표 5〉 참조). 책임보험, 종합보험, 공제보험의 수입보험료 합계를 인구 1인당으로 환산하면 1인당 약 19만 7,160원, 1995년 국민총생산으로는 약 2.5%, 동년도의 중앙정부 일반회계 중에서 세출 규모로는 11.8%에 해당하는 액수이다. 보험처리를 하지 않은 것을 합하면 그

〈표 5〉 자동차보험 지급보험금 현황(회계연도기준)

(단위: 억 원)

구분	책임보험			종합보험					기타	공제	총계
	책임보험	보장사업	합계	대인	대물	차량	자손	합계			
1983	437	8	445	1,578	210	182	8	1,978	75	1,705	4,303
1984	560	9	569	1,748	280	230	16	2,274	110	2,693	5,646
1985	670	9	679	2,511	366	389	84	3,350	24	2,863	6,916
1986	707	13	720	2,926	395	451	100	3,872	20	5,209	9,821
1987	1,324	34	1,358	3,287	525	672	151	4,635	18	6,572	12,583
1988	1,817	38	1,855	4,202	742	1,034	193	6,171	25	8,490	16,531
1989	2,537	54	2,591	5,334	1,183	1,547	236	8,300	111	10,355	21,357
1990	2,572	64	2,636	7,459	1,672	1,990	210	11,331	44	12,738	26,749
1991	2,732	81	2,813	10,389	2,320	217	2,474	15,401	53	15,856	34,123
1992	3,048	89	3,137	13,009	3,124	285	3,400	19,818	65	19,599	42,619
1993	3,739	100	3,839	18,784	4,097	385	4,305	27,570	57	23,858	55,324
1994	5,991	178	6,169	17,086	4,253	467	4,858	27,003	61	28,331	61,564
1995	7,470	124	7,594	17,697	4,502	503	4,633	27,392	64	33,496	68,546

자료: 보험개발원(1997. 3); 교통신문사, 각 연도.

그 비중은 더욱 증가할 것이다.

2. 現行法制

종래, 교통사고로 인한 피해자의 구제는 민법에 의한 불법행위책임과 사용자 책임에 의존하였다. 불법행위책임으로서 자동차사고에 의한 손해배상을 청구하는 데는 가해자의 고의 또는 과실을 피해자가 입증해야만 하였으며, 운전자의 고용자책임을 追及한다 해도 被傭者인 운전자에 불법행위책임이 있고, 운전자의 가해행위가 사업집행중에 발생하였다는 것을 피해자가 입증하지 않으면 안 되었다. 그러나 자동차교통의 격증에 따라 사고발생이 불가피적인 것으로 되어 있는 현상에서 이와 같은 법제는 가해자의 고의·과실을 피해자가 입증하기가 곤란하기 때문에 피해자의 구제가 충분하지 않다는 것이 인식되었다. 따라서 정부는 1963년에 制定된 「自動車損害賠償保障法」(이하 자배법)을 1984년에 대폭 개정하여 시행하고 있는데, 동법은 제3조 ‘자동차손해배상책임’에서 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 말미암아 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임을 진다”고 규정함으로써

〈표 5〉 자동차보험 지급보험금 현황(회계연도기준)

(단위: 억 원)

구분	책임보험			종합보험					기타	공제	총계
	책임 보험	보장 사업	합계	대인	대물	차량	자손	합계			
1983	437	8	445	1,578	210	182	8	1,978	75	1,705	4,303
1984	560	9	569	1,748	280	230	16	2,274	110	2,693	5,646
1985	670	9	679	2,511	366	389	84	3,350	24	2,863	6,916
1986	707	13	720	2,926	395	451	100	3,872	20	5,209	9,821
1987	1,324	34	1,358	3,287	525	672	151	4,635	18	6,572	12,583
1988	1,817	38	1,855	4,202	742	1,034	193	6,171	25	8,490	16,531
1989	2,537	54	2,591	5,334	1,183	1,547	236	8,300	111	10,355	21,357
1990	2,572	64	2,636	7,459	1,672	1,990	210	11,331	44	12,738	26,749
1991	2,732	81	2,813	10,389	2,320	217	2,474	15,401	53	15,856	34,123
1992	3,048	89	3,137	13,009	3,124	285	3,400	19,818	65	19,599	42,619
1993	3,739	100	3,839	18,784	4,097	385	4,305	27,570	57	23,858	55,324
1994	5,991	178	6,169	17,086	4,253	467	4,858	27,003	61	28,331	61,564
1995	7,470	124	7,594	17,697	4,502	503	4,633	27,392	64	33,496	68,546

자료: 보험개발원(1997. 3); 교통신문사, 각 연도.

그 비중은 더욱 증가할 것이다.

2. 現行法制

종래, 교통사고로 인한 피해자의 구제는 민법에 의한 불법행위책임과 사용자 책임에 의존하였다. 불법행위책임으로서 자동차사고에 의한 손해배상을 청구하는 데는 가해자의 고의 또는 과실을 피해자가 입증해야만 하였으며, 운전자의 고용자책임을 追及한다 해도 被傭者인 운전자에 불법행위책임이 있고, 운전자의 가해행위가 사업집행중에 발생하였다는 것을 피해자가 입증하지 않으면 안 되었다. 그러나 자동차교통의 격증에 따라 사고발생이 불가피적인 것으로 되어 있는 현상에서 이와 같은 법제는 가해자의 고의·과실을 피해자가 입증하기가 곤란하기 때문에 피해자의 구제가 충분하지 않다는 것이 인식되었다. 따라서 정부는 1963년에 制定된 「自動車損害賠償保障法」(이하 자배법)을 1984년에 대폭 개정하여 시행하고 있는데, 동법은 제3조 ‘자동차손해배상책임’에서 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 말미암아 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 때에는 그 손해를 배상할 책임을 진다”고 규정함으로써

〈표 6〉 자동차보험 부보현황

연 도	부보대상 대 수	부보대수(율)					합계
		책임보험 (%)	중 합 보 험				
			대인	대물	차량	자손	
1983	815,949	827,125 (104.4)	520,788 (63.8)	456,936 (56.0)	253,586 (31.1)		526,433 (64.5)
1984	970,124	993,770 (102.4)	677,690 (69.8)	609,669 (62.8)	330,981 (34.1)		685,063 (70.6)
1985	1,139,127	1,122,965 (98.6)	804,912 (70.7)	734,191 (64.5)	411,997 (36.2)	446,952 (39.2)	810,928 (71.2)
1986	1,352,729	1,306,844 (96.6)	948,477 (70.1)	877,895 (64.9)	512,890 (37.9)	592,843 (43.8)	954,698 (70.6)
1987	1,688,151	1,623,120 (96.2)	1,256,313 (74.4)	1,192,066 (70.6)	742,738 (44.0)	874,622 (51.8)	1,262,188 (74.8)
1988	2,145,362	2,122,024 (98.9)	1,682,867 (78.4)	1,626,862 (75.8)	1,085,474 (50.6)	1,270,568 (59.2)	1,689,332 (78.7)
1989	2,814,103	2,769,662 (98.4)	2,134,526 (75.9)	2,062,724 (73.3)	1,351,474 (48.0)	1,636,545 (58.2)	2,149,410 (76.4)
1990	3,555,852	3,532,071 (99.3)	2,688,183 (75.6)	2,631,205 (74.0)	1,652,321 (46.5)	2,092,360 (58.8)	2,699,927 (75.9)
1991	4,438,796	4,302,569 (96.9)	3,404,543 (76.7)	3,336,788 (75.2)	2,012,083 (45.3)	2,689,303 (60.6)	3,422,442 (77.1)
1992	5,461,097	5,467,364 (100.1)	4,175,274 (76.5)	4,112,747 (75.3)	2,424,012 (44.4)	3,417,421 (62.6)	4,208,260 (77.1)
1993	6,487,353	6,262,838 (96.5)	5,095,535 (78.5)	5,036,060 (77.6)	2,957,932 (45.6)	4,320,919 (66.6)	5,110,895 (78.8)
1994	7,638,943	7,448,010 (97.5)	5,998,583 (78.5)	5,944,842 (77.8)	3,484,947 (45.6)	5,327,307 (69.7)	6,013,604 (78.7)
1995	8,703,093	8,522,958 (97.9)	6,810,524 (78.3)	6,759,015 (77.7)	3,675,724 (42.2)	6,170,759 (70.9)	6,820,464 (78.4)

자료: 보험개발원(1997. 3).

자동차사고에 의한 인신손해의 배상책임은 무과실책임에 근접시키고 있다. 즉, 자동차사고에 의한 인신손해의 배상책임에 한해 고의·과실의 立證責任을 轉換하여 자동차측에 고의·과실이 없다는 것, 그리고 피해자 또는 제3자에 고의·과실이 있다는 것을 자동차측에서 증명할 수 없는 한 자동차측에 배상책임을

부담시키고 있다. 이 경우 입증책임의 전환은 인신손해에 한하며, 물적 손해에 대해서는 민법의 불법행위책임이 적용된다. 또한 자동차보유자가 아닌 운전자의 책임에 관해서도 동일하다.

자배법은 동시에 제5조에서 자동차보유자의 배상의무 이행을 확보하기 위하여 자동차보유자에 대해 자동차손해배상책임보험 또는 책임공제(사업용)의 가입을 의무화하는 한편 뺑소니차와 무보험자에 의한 교통사고 피해자는 책임보험제도에 의해 구제받을 수가 없기 때문에 정부는 이와 같은 피해자의 구제를 위해 자동차손해보장사업의 실시를 시행하고 있다.¹⁶⁾ 자동차손해배상책임보험의 가입을 의무지우는 제도를 강제보험제도라고 하며, 책임보험의 보상한도액은 사망의 경우 1963년 제정 당시 최고 10만 원부터 현행 6,000만 원까지 인상되었다. 책임보험의 가입률은 자동차검사대상 차량에 대해서는 검사기간에 상당하는 책임보험증서의 제출을 의무로 하기 때문에 거의 100%에 가깝다. 강제보험으로서의 책임보험과는 별도로 강제보험의 한도액을 초과하는 손해배상액을 충당하기 위해 임의보험으로서의 종합보험이 시행되고 있다. 이 중에서도 대인배상보험은 자동차보유자가 인신사고를 일으키는 경우에 배상액의 충분한 이행을 담보하는 것으로서 피해자구제면에서 중요한 역할을 하고 있다. 종합보험의 보급률은 <표 6>에서와 같이 1980년대 이래 꾸준히 증가하고 있다.

여기에서 우리 나라의 교통사고에 관한 손해배상제도의 특색을 정리하면 다음과 같다. 인신손해에 관해서는 입증책임의 전환이 이루어져 무과실책임에 가까운 책임(상대적 무과실책임)이 이루어지고 있다. 이것은 주의의무 위반에 의해 손해배상책임을 발생시키는 것이다. 인신손해에 관한 배상책임은 운전자의 과실이 입증되지 않아도 자동차운행자의 책임을 묻게 되고 보험가입의무가 부과된다는 의미에서 운전자책임이 아니라 보유자책임에 가깝다. 인적 손해에 관해서는 무과실책임에 가까운 제도가 시행되고 있으나, 물적 손해와 운전자책임에 관해서는 불법행위책임에 의해 배상책임이 발생한다는 의미에서 무과실책임과 과실책임이 병존·혼합하는 제도이다. 피해자의 과실이 존재할 때에는 그것이 면책요인으로 되거나 과실상계가 인정되고 있다.

16) 정부는 자배법 제14조의 규정에 의해 책임보험수입보험료의 일정 비율(5% 한도 내)을 재원으로 하여 뺑소니차와 무보험차에 의한 사고손해의 일부를 보상하는 자동차손해보장사업을 시행하고 있다.

3. 현행 법제의 경제적 분석

손해배상제도와 손해보험제도는 앞에서 논의한 불법행위로 인한 배상책임을 당사자 간 또는 제3자에게 부담시키는 규칙이다. 이를 사고억지제도로 보는 경우 그것이 효율성·공평성 및 분쟁처리비용 등의 저감에 어떻게 기여하고 있는가를 검토해 보기로 한다.

(1) 효 율 성

효율성 추구의 목표, 즉 제1차비용 저감의 목표로부터 현행 제도를 평가할 때에는 최저가 손해회피자의 원칙이 유용하다. 자배법상 인신손해에 관한 무과실책임의 주체와 강제보험인 책임보험 체결의 주체는 자동차保有者이다.¹⁷⁾ 자동차운행으로 인한 사회적 편익이 그 비용보다 훨씬 크기 때문에 최저가 손해회피자인 보유자들은 손해배상제도가 불가피한 제도라는 것을 일반적으로 인식한다는 전제하에서 논의가 진행된다. 따라서 자동차보유자가 운전자인 경우에는 자동차보유자에 대한 책임이 注意義務를 높여 事故抑止에 크게 기여한다. 그러나 운전자가 피용자인 경우에는 손해배상의 억지효과는 보유자에 의한 감독강화라는 간접적인 형태로 작용하게 된다. 이것은 우량한 보험계약자에 대하여 보험료를 할인하고 위험한 계약자에 보다 많은 보험료를 부과하는 功過制(merit-demerit system)를 책임보험에 적용할 것인가 하는 문제와 관련된 중요한 문제이다. 임의보험인 종합보험에서는 위험이 많은 차량에 대해서는 보험료부담의 공평성과 사고억지효과를 달성하기 위해 인신손해에 관해서는 공과제가 채용되고 있다. 가장 대표적인 것으로는 사고발생 자동차 및 운전자에 대한 보험료 割増制度가 있으며, 특히 交通事故處理特例法에 규정되어 있는 사망, 도주와 횡단보도상 사고 등의 10대 重過失¹⁸⁾에 대해서뿐만 아니라, 사고발생 후의 피해자상태 또는 피해물금액을 근거¹⁹⁾로 갱신계약시에 할증하여 보험료를 추가납부하도록 하고 있다. 또 하나의 시장적 억지방법으로는 자동차의 위험 정도별, 중고차의 차령에 따른 할증, 운행형태별 보험료 차등제도 등을

17) 보유자란 자동차소유자와 자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자를 말한다.

18) 10대 중과실은 횡단보도상 사고, 앞지르기 금지위반, 앞지르기 방법위반, 음주운전, 철길 건널목사고, 신호위반, 무면허, 중앙선침범, 개문발차 및 인도돌진 등이다.

19) 피해물사고로 지급금액이 50만 원을 초과하면 1점, 50만 원 이하이면 0.5점을 가산할증하고 있다. 여기서 1점은 통상 10% 정도의 보험료를 추가로 납입하는 것을 의미한다.

통해 간접적으로 사고억지를 추구하고 있다. 그러나 이 제도는 자가운전자 이외에는 효과가 의문시된다는 연구보고가 있으며,²⁰⁾ 결국 손해보험의 불충분한 위험도분류 때문에 손해비용의 외부화가 여전히 이루어지고 있음을 의미하는 것이다.

사고억지를 위한 비용으로 교통사고 예방을 위한 각종 시설물투자²¹⁾를 들 수 있는데, 이는 일반적으로 초기에는 상당한 비용이 투입되나 장기적으로는 교통사고와 관련된 사회적인 비용을 저감시킨다고 알려져 있다. 그럼에도 우리의 경우에는 이러한 노력이 잘 이루어지지 않아 상당한 사회적 비용이 추가로 발생하고 있다고 할 수 있을 것이다.

이 밖에 국내에서는 시행되고 있지 않은 손해보험제도를 통한 효율성 달성 방안으로는 동일한 유형의 사고임에도 支給保險金이 차이가 나는 현실을 감안한 지급보험금액별 할증제도가 있다.

운전자의 주의의무를 강조하는 사고억지대책과 相對過失制度를 활용하여 보행자의 주의의무를 강조하는 사고억지대책은 효과에 한계가 있으며, 피해자구제라는 공평성으로부터도 소망스럽지 못하다. 따라서 주의의무를 강화하는 형으로 민사책임의 사고억지력에 기대하는 것은 효율성의 목표달성면에서 한계가 있다는 주장이 있다.²²⁾

자동차를 운행하는 것은 위험을 수반하는 행동으로서 사회적 비용을 발생시키는 것이므로, 이를 충분히 내부화하여 보유자와 운전자의 비용으로 나타나게 하기 위해서는 무과실책임의 강화, 보험의 災害保險化 및 보험금한도액을 높일 필요가 있다. 무과실책임의 강화 및 보험의 재해보험화는 개별적인 주의의무에 의한 억지력을 약화시킬지도 모른다는 의미에서 효율화에 반대방향으로 움직일 수 있다. 그러나 다른 면에서는 피해자가 충분히 구제되는 것으로서 사고의 사회적 비용을 충분히 평가하여 이를 평균화하고, 사고를 일으키기 쉬운 행동에 종사 또는 관여하는 사람들에 대한 자동차교통서비스 이용의 비용으로 이를 내부화하여 그 비용을 높이게 된다. 따라서 사회적·총체적 억지력을 충분히 갖는다고 할 수 있다.

20) 浜田宏一(1977), p. 69 참조.

21) 시설물투자에는 신호체계 정비, 중앙분리대 설치, 곡선형 도로의 축소 등을 들 수 있다.

22) 浜田宏一(1997), p. 70.

(2) 所得分配의 公平性

제2차비용의 저감, 즉 피해자의 救濟와 소득분배에 미치는 악영향의 제거라는 관점으로부터 보는 경우에 여러 제도가 갖는 利害得失이 효율성의 관점으로부터 본 이해득실과 반드시 일치하는 것은 아니다. 예를 들면, 임의보험의 보급과 강제보험의 보험금한도액 인상은 개별적인 의미에서의 사고억지에 음의 효과를 가져올 수 있지만, 피해자의 구제와 공평성의 측면으로부터는 강하게 요청되는 것이다. 또한 면허증보험에서와 같이 운전자에게 책임을 지우는 것은 그것이 공과제 도입을 가능하게 하여 개별적인 사고억지력은 발휘하고 있으나 보유자의 책임은 경감시키는 것이므로 소득분배의 공평성 견지로부터는 소망스럽지 못한 결과를 가져올 수도 있다.²³⁾

한편, 자동차보험 가입자가 사고가 발생하여 보험처리를 하게 되면 각종 할증제도에 의해 그에 상응한 불이익을 받는다. 그러나 우리 나라의 경우 추가할증보험료에 의한 累積赤字 보전은 여러 가지 이유로 충분하지 못했던 것이 현실이었기 때문에, 무사고인 대부분의 우량보험 가입자가 그 손해를 부담한다고 할 수 있다.²⁴⁾ 또한 신규 가입자의 경우에는 기존 가입자들의 배상액 누적으로 인한 보험료인상을 감수해야 하므로 공평성에 반하고 있다고 할 수 있다.

피해자의 입장은 조세원칙에서 논의되고 있는 수직적 공평성과 수평적 공평성을 이용하여 설명이 가능하다. 이는 손해배상액이 주로 세금을 납부한 소득에 근거하여 算定·支給되고 있기 때문이다. 이러한 기준에 의하면 피해자 각자의 경제적 능력이 같다고 하더라도, 과세기준인 소득이 적은 피해자는 소득이 많은 피해자보다 적게 수령함으로써 수평적 공평성을 해치게 된다. 그러나 경제적 능력이 다르면 배상액이 그에 상응하게 다르다는 수직적 공평성 측면에서는 현재의 손해배상액 산정체계는 수직적 공평성은 저해하지 않는다고 볼 수 있다.

〈표 7〉에서는 피해자가 소송을 통한 법원판결금의 경우는 보험사의 지급기준에 의해 합의를 할 경우보다 손해배상금이 평균적으로 2배 이상이 많음을

23) 면허증보험은 자동차운전면허자를 강제보험에 가입시키는 제도로서 자배법에 의한 책임보험과는 별도로 자동차사고의 손해배상의무자가 될 가능성이 있는 운전면허증보유자 전원에게 책임보험계약의 체결을 의무화하고 그 보험금부에 의해 사고피해자를 구제하려는 제도를 말한다.

24) 이 논의는 보험이 본래 大數의 法則이라는 기본원칙에 입각하고 있기 때문에 당연한 부담이라는 주장도 있을 수 있다. 그러나 또 하나의 원칙인 收支相等의 원칙을 감안하면 善意의 보험가입자가 상당한 부담을 떠안게 되는 것은 분명하다.

(표 7) 소송제기율과 소송 1건당 지급액 추이

(단위: (A), (B) - 천 원, (A/B) - %)

구분	소송제기율			판 결			
	피해자수	소송 제기건수	소송 제기율	판결 건수	건당 판결액(A)	건당 보험사 지급기준액(B)	지급비율 (A/B)
1987	179,255	3,778	2.10	2,935	21,697	10,396	208.7
1988	208,047	4,974	2.39	4,085	24,121	11,257	214.3
1989	222,504	5,831	2.62	4,921	28,711	13,188	217.7
1990	219,895	6,884	3.13	5,625	34,065	14,973	227.5
1991	245,895	7,217	2.93	6,416	42,015	18,023	233.1
1992	270,659	8,301	3.07	6,779	47,902	21,773	220.0
1993	307,775	8,638	2.81	6,808	46,421	21,283	218.1
1994	286,840	9,830	3.43	6,573	54,741	25,138	217.8
1995	248,592	8,523	3.43	7,004	56,904	24,315	234.0
1996	272,742	7,558	2.77	7,568	61,338	32,034	191.5

자료: 『자동차보험 개황 및 분석』, 보험개발원, 각 연도.

보여 주고 있다. 따라서 소송제기자와 보험사의 지급기준에 의한 손해배상금 수령 피해자는 공평성문제가 있음을 알 수 있다. 이 부분은 공평성 외에도 분쟁처리비용의 저감과 밀접한 관련이 있다. 이에 대한 해결방안은 수입보험료의 인상이 불가피한 보험금 지급기준 현실화이다. 따라서 이런 측면에서 현행 손해보험제도는 공평성과 분쟁처리비용저감에는 미흡하다고 할 수 있다.

다소 특별한 경우이지만 부모의 사망 또는 부모 중의 1인이 사망할 경우에 남겨지는 20세 미만의 유자녀들에 대한 배상금의 공평한 배분문제가 있다. 이것은 자금관리능력이 없는 유자녀의 상황에 비추어 사회적 접근이 필요할 것이다. 현재의 제도 중에서 이에 대한 유일한 제도는 자동차보험약관상의 정기금지급제도이다. 그러나 현실적으로는 거의 운용되지 않기 때문에 새로운 제도적인 접근이 필요할 것으로 생각된다.

피해자 특히 보행자의 과실에 의한 免責과 過失相計가 개별적 사고억지력을 갖는다 해도 과실상계를 강조하는 것은 피해자보호면으로부터는 소망스럽지 못하다. 과실상계제도는 자동차측의 주의의무를 완화시키는 경향이 있을 뿐만 아니라 여유 있는 보행이 불가능한 현실을 감안해야 할 것이다. 자배법의 보험을 손해배상책임의 발생을 전제로 하는 책임보험으로부터 손해발생만을 전제로 하는 재해보험적인 것으로 변경하는 것도 피해자보호의 견지로부터는 소망스럽다. 즉, 현행의 자동차보험이 갖는 책임과 과실측면을 제거하고 재해보험

적인 것으로 하는 것이 역사적 경향이며, 이것은 공평성의 목적을 위해 필요하다 하겠다.

(3) 紛爭處理費用의 低減

제3차비용의 저감, 즉 사고분쟁처리비용 저감의 관점으로부터 현행 손해배상 제도는 어떻게 평가될 수 있는가를 고찰해 보기로 한다. 우리 나라에서는 교통 사고의 경우 <표 7>의 소송제기율에서 보듯이 일반적으로 법원 외에서의 합의 등의 해결이 많다. 더구나 법원을 경유하는 것도 최근 들어 소외화해나 조정형태로 해결되는 것이 많은 실정이다. 따라서 합의 등에 의한 사적 해결은 앞의 공평성에서 논하였듯이 피해자의 공정한 구제라는 견지에서 보면 소망스럽지 못한 결과를 가져오는 경우도 많다. 우리 나라에서는 일반적으로 사망과 後遺 障害에 대해서는 소송건수가 많으나, 전체적으로 보면 합의에 의한 손해배상금 지급이 많이 이루어지고 있다고 할 수 있으므로 제3차비용이 차지하는 비율은 그다지 크지는 않다고 추정할 수 있다.²⁵⁾ 그럼에도 불구하고 손해보험사의 보험금 지급기준이 현실화되지 않는 한, 비교적 낮은 소송제기율이 급격하게 낮아질 가능성은 없다는 점에서 유의해야 할 부분이라고 생각된다.

그러나 손해보험에 가입하지 않았거나, 가입하였어도 책임보험만 가입한 차량에 의한 사고피해자의 경우 가해자가 정상적인 절차를 통한 배상행위를 취하는 경우를 제외하고는 상당한 비용을 들여야 배상을 받을 수 있는 것이 현실이다. 예를 들면, 재산조사비용, 변호사비용을 비롯한 소송비용 등이 소요될 것이며, 이는 분쟁처리비용의 증가를 의미한다. 손해보험제도의 경우에는 분쟁처리비용이 증가하는 원인이 주로 보험금 지급기준의 현실성 결여와 과실상계에 대한 명확하고 객관적인 기준이 존재하지 않는 데 있다. 이러한 요인이 보험분쟁처리일자를 지연시켜 손해보험회사 및 기타 관련기관들의 사업비뿐만 아니라 간접경비를 증가시키고 있다. 따라서 이와 같은 비용증가요인의 제거노력이 필요하다 하겠다.

그러므로 여기에서 문제가 되는 것은 ① 소송비용·변호사비용 등 제3차비용의 절약이 피해자의 불충분한 구제라는 제2차비용의 희생 위에 이루어지는 것은 아닌가, ② 개별적인 사고역지라는 제1차비용 저감목표를 희생하고 이루

25) 미국 미시간주의 예에 의하면 1958년에 자동차사고에 의해 가해자로부터 지불된 손해배상 총액 중 45%만이 실제피해자에게 돌아가고 나머지 55%는 수수료, 보험회사 경비, 소송비용 및 변호사비용 등에 지급되었다고 한다.

어지는 것은 아닌가, ③ 책임보험·임의보험의 경비가 정당하게 절약되어 불입된 보험료가 보험금으로서 충분히 피해자에게 還流되고 있는가, ④ 보험금으로 지불된 보상금이 醫師에 의해 피해자에게 진실로 이익이 되도록 활용되는 인센티브가 존재하는가 하는 것들이 제3차비용과 관련되는 문제점이라 하겠다.

V. 결 언

법률의 존재와 그 적용방법은 개별당사자의 이해관계를 변경시킬 뿐만 아니라 자동차교통에 관계하는 행동주체의 행동에 영향을 미쳐 사회적 비용증감을 가져오고 자원배분에 장기적 영향을 미친다. 특히 피해를 충분히 구제받지 못한 사람이 존재할 때에는 사고의 사회적 비용은 충분히 내부화되지 않은 것이며, 자동차의 이용자 또는 생산자는 그 분만큼 자기의 이용활동에 대하여 補助金을 받고 있는 것이나 마찬가지이다. 주의의무를 높여 개별적으로 사고억지를 도모하는 방법보다도 무과실책임과 보험제도를 결부시켜 그것이 충분히 사회적 비용을 자동차이용자의 사적 비용에 내부화함으로써 총체적인 사회적 비용 저감에 기여하는 효과를 중시해야 한다. 따라서 비용이 높으면 위험을 수반하는 행동이 감소한다는 관계가 경제학의 기본적 인식이다.

이와 같은 인식하에 불법행위로 인해 발생하는 손해를 최소화하는 목표달성에서 경제학적 접근이 緊要한 것이다. 본고는 불법행위의 대표적 사례라 할 수 있는 교통사고에 대하여 먼저 그 현상과 현행 법제를 알아본 후 경제적 분석을 효율성, 공정성 및 분쟁처리비용의 저감측면에서 검토하였다. 자동차보급의 급격한 증대와 함께 자동차사고도 크게 증가하여 왔으나 사고손해를 충분히 보상하는 제도는 이에 미치지 못하는 것이 현실이다. 그러나 사고비용을 최소화하는 과정에서 경제적 합리성의 추구는 이와 같은 제도의 불비를 보완하는 역할을 수행할 수 있을 것이다. 분석결과에 의하면 우리 나라에서 자동차사고의 경우 사고비용 저감의 목표를 달성하기 위해서는 손해배상제도와 손해보험제도가 모두 강화되어야 한다는 결론에 도달하였다. 그러나 법질서의 유지와 효율성을 동시에 달성하기 위해서는 正義에 입각한 法的 妥當性과 經濟的 合理性이 동시에 조화 있게 추구되어야 한다고 생각한다.

참고문헌

- 건설교통부, 『건설교통통계연감』, 건설교통부, 각 연도.
- 경찰청, 『교통사고통계(1996년판)』, 경찰청, 1996. 6.
- 교통신문사, 『교통연감』, 교통신문사, 각 연도.
- 보험개발원, 『세계주요국의 자동차보험(유럽편)』, 보험개발원, 1995. 10.
- _____, 『세계주요국의 자동차보험(미국·일본편)』, 보험개발원, 1996. 2.
- _____, 『자동차보험 변화사』, 보험개발원, 1997. 3.
- 浜田宏一, 『損害賠償の 經濟分析』, 東京大學出版會, 1993.
- 小林秀之·神田秀樹, 『法と經濟學入門』, 弘文堂, 1986.
- 岸日雅雄, 『法と經濟學』, 新世社, 1996.
- 田山輝明, 『不法行爲法』, 青林書院, 1996.
- 平井宜雄, 『現代不法行爲理論の一展望』, 一粒社, 1980.
- Calabresi, G., *The Costs of Accidents: A Legal and Economic Analysis*, Yale Univ. Press, 1970.
- Calabresi, G. and A. Hirschhoff, "Toward a Test for Strict Liability in Torts," *Yale Law Journal*, Vol. 81, 1972.
- Coase, R., "The Nature of the Firm," *Economica n.s.*, Vol. 1, 1937.
- _____, "The Problem of Social Cost," *Journal of Legal Studies*, Vol. 13, 1960.
- Cooter, R. and T. Ulen, *Law and Economics*, 2nd ed., Addison-Wesley, 1997(1st ed., Scott, Foresman & Co., 1988).
- Landes, W.M. and R. A. Posner, "Causation in Tort Law: An Economic Approach," *Journal of Legal Studies*, Vol. 12, 1983.
- _____, *The Economic Structure of Tort Law*, Harvard Univ. Press, 1987.
- Posner, R. A., "A Theory of Negligence," *Journal of Legal Studies*, Vol. 2, 1973.
- _____, *Economic Analysis of Law*, 4th ed., Little Brown, 1992.