

자동차사고 피해가족 지원제도
개선 방안

- 일시: 2009. 11. 10. (화) 10:30 ~ 12:30
- 장소: 한국보건사회연구원 대회의실

주최: 국토해양부
주관: 교통안전공단
한국보건사회연구원

◆ 진행 순서 ◆

■ 10:00 ~ 10:30 등 록

■ 10:30 ~ 10:45 개회식

- 개회사 : 김용하 (한국보건사회연구원 원장)
- 축 사 : 이홍로 (교통안전공단 도로안전본부장)

■ 10:45 ~ 11:20 주제발표

- 좌 장 : 조홍식 (서울대학교 사회복지학과 교수)
- 발 표 : 윤상용 (한국보건사회연구원 부연구위원)

■ 11:20 ~ 12:10 토론

- 토 론 자 : 감명상 (손해보험협회 자동차보험부장)
김현주 (녹색교통운동 실장)
박금해 (국토해양부 자동차손해보장팀 사무관)
박현동 (청소년문화센터 소장)
양심영 (숭의여대 가족복지학과 교수)

(※토론자 가나다순)

■ 12:10 ~ 12:30 종합토론

목차

제1장 자동차사고피해자 지원사업 현황	1
제1절 자동차사고피해자 지원사업 현황	1
제2절 자동차사고피해자 지원사업의 주요 변천 내용	4
제3절 자동차사고피해자 지원제도 관련 주요 사회보장제도 변천과정	7
제4절 소결	12
제2장 자동차사고 피해자지원제도 성과 평가	13
제1절 지원사업 수혜자 전화조사를 통해 살펴본 지원사업의 성과	13
제2절 사례조사를 통해 살펴 본 지원사업의 성과	14
제3장 자동차사고피해자 지원제도 개선 방안	18
제1절 자동차사고피해자 지원제도 개선 방향	18
제2절 자동차사고피해자지원제도 세부 개선 방안	25
제4장 소요 자원 추계	62
제1절 소요 자원 추계	62
제2절 자원 마련 방안	62

제1장 자동차사고피해자 지원사업 현황

제1절 자동차사고피해자 지원사업 현황

- 1979년 12월 28일에 제정된 교통안전진흥공단법에 의거하여, 교통사고 예방사업을 수행하여 교통사고로부터 국민의 생명과 재산을 보호하고 교통안전관리의 효율성을 도모할 목적으로 1981년 7월 1일 교통안전진흥공단이 설립되었음.
- 그 후 동 법률이 1995년 1월 5일 교통안전공단법으로 개정됨에 따라 교통안전공단으로 명칭이 변경되었으며, 자동차사고 피해가족 지원사업은 자동차사고손해배상보장법의 개정에 따라 2000년도부터 시작되었음.
- 자동차사고 피해가족 지원사업은 자동차사고로 인해 생계가 곤란한 사람들의 보호를 위하여 자동차사고로 사망하거나 중증후유장애를 입은 사람의 유자녀(幼子女)를 건전한 사회구성원으로의 성장을 돕고, 피부양가족 및 중증후유장애인에 대하여 최소한의 생계유지와 재활을 지원하는 것을 목적으로 하고 있음.
- 2009년 현재, 교통안전공단에서 실시하고 있는 자동차사고 피해가족지원사업에는 교통사고 유자녀가구를 대상으로 한 생활자금 무이자 대출사업과 장학금 지원사업, 그리고 피부양 노부모 및 중증 후유장애를 입은 가구를 대상으로 한 생계보조금 지원 및 재활보조금 지원사업 등이 있음.

1. 지원 대상자 기준

- 자동차사고로 인해 사망하거나 자동차손해배상보장법시행령 별표2의 규정에 의한 장애급별 중 1급 내지 4급에 해당하는 중증후유장애를 입은 사람의 유자녀(幼子女) 및 피부양가족과 중증후유장애인이므로써 생계를 같이하는 가족의 생활형편이 국토해양부장관이 정하는 기준에 해당하는 자
- 중증후유장애인: 자동차손해배상보장법시행령 별표 2의 규정에 의한 장애급별중 1급 내지 4급에 해당하는 후유장애를 입은 사람
- 유자녀(幼子女): 18세 미만의 자녀(고등학교에 재학중인 자녀의 경우에는 20세 이하인 자를 포함)

- 피부양가족: 사망자 또는 중증후유장애를 입은 사람이 사고당시 부양하고 있던 직계 존속 또는 배우자의 직계존속으로서 부양의무자가 없거나, 부양의무자가 있어도 부양능력이 없거나 부양을 받을 수 없는 65세 이상의 자
- 지원대상자와 생계를 같이하는 가족의 생활형편 기준
 - 국민기초생활보장법령에 의한 수급자(조건부수급자 포함) 또는 가구당 월평균소득이 국민기초생활보장법 제6조의 규정에 의하여 보건복지가족부장관이 결정 공표한 당해연도 최저생계비 이하이고, 가구당 재산이 수도권은 8,000만원(인천광역시와 경기도의 ‘군’ 지역은 제외), 그 외 지역은 7,400만원 이하인 자

〈표 1〉 2009년도 선정기준

가구규모	1인 가구	2인 가구	3인 가구	4인 가구	5인 가구	6인 가구
금액(원/월)	490,845	835,763	1,081,186	1,326,609	1,572,031	1,817,454
재산기준	가구당 재산 8,000만원이하(수도권) 또는 7,400만원 이하(기타지역)					

2. 지원사업 종류 및 주요 내용

가. 재활보조금

- 자동차사고로 인하여 경제적 어려움을 겪고 있는 중증후유장애인에게 의료기관 또는 재활시설을 이용하거나 기타 요양에 필요한 비용을 보조함.
- 자동차사고로 인하여 자동차손해배상보장법시행령 별표2에 의한 장애급별중 1급 내지 4급에 해당하는 중증후유장애를 입은 자
- 지원금액은 1인당 월 15만원임.

나. 유자녀 장학금 지원

- 자동차사고로 인한 사망자나 중증후유장애를 입어 생계가 곤란한 사람의 유자녀(幼子女)를 대상으로 성적우수자 및 특기장학생을 선정하여 장학금을 지급함으로써 학업활동에 대한 자긍심과 유능한 인재를 육성하기 위함.
- 자동차 사고로 사망하거나 자동차 손해보장법시행령에 의한 1급내지 4급에 해당하는 중증 후유장애를 가진 사람의 18세미만의 자녀로서 교육과학기술부 장관이 학력을 인정하는 초

중등교육법 제 2조 및 평생교육법 제 2조 제 3호의 규정에 의한 초 중 고등학교 입학에 정 또는 재학 중인 학생으로 성적 우수 장학생, 특기 장학생 및 학교장 추천 장학생 등에게 지급.

- 성적 우수 장학생의 경우 직전학년의 1학기 또는 2학기의 학업성적순위가 재적수의 100분의 80이내에 해당하는 자임.
- 특기장학생의 경우 체육, 예술, 과학, 기술, 수학, 외국어 또는 문학 분야 등에서 특별한 재능이 인정되었거나 효행 및 선행 등으로 다른 사람의 모범이 되는 자로서 전적 학년도에 교외 상을 수상한 자임.
- 학교장 추천 장학생의 경우, 직전학년 학업성적 순위가 산출되지 않는 초등학교(중학교 1학년 포함) 및 특수학교(학급) 재학생 등으로 학교장이 장학금 지원이 필요하다고 인정하여 추천한 자임.

지원금액은 초등학교의 경우 분기당 10만원, 중학교의 경우 분기당 20만원, 고등학교는 30만원임.

다. 유자녀 생활자금 무이자 대출

- 자동차사고로 인한 사망자나 중증후유장애를 입어 생계가 곤란한 사람의 유자녀(幼子女)에게 생활자금을 무이자로 대출하여 줌으로써 건전한 사회구성원으로서의 성장을 돕기 위함,
- 자동차 사고로 사망하거나 자동차 손해배상보장법시행령에 의한 1급 내지 4급에 해당하는 중증후유장애를 가진 사람과 생계를 같이하는 18세 미만의 자녀로 구성된 가족
- 대출금액은 유자녀 1인당 월 20만원 무이자로 지급되며, 대출기간은 대출일 시작부터 유자녀가 18세가 되는 달까지임. 단 고등학교에 재학 중인 자녀인 경우 20세 까지 지원 가능함. 상환기간은 유자녀가 26세 되는 달부터 20년 이내로 일시 및 균등 분할 상환이 가능함.

라. 피부양보조금

- 자동차사고로 인한 사망자나 중증후유장애인의 피부양가족중 경제적 어려움을 겪고 있는 노부모 등에게 부양을 위한 비용을 보조함으로써 생활 안정을 도모하기 위함.
- 자동차사고로 인한 사망자나 자동차손해배상보장법시행령 별표2에 의한 장애급별중 1급 내지 4급에 해당하는 중증후유장애인이 사고 당시 부양하고 있던 직계존속 또는 배우자의 직

계존속으로서 부양의무자가 없거나 부양의무자가 있어도 부양능력이 없거나 부양을 받을 수 없는 65세 이상의 자

지원금액은 1인당 월 15만원임.

〈표 2〉 지원사업 유형별 지원 금액

지원대상	지원 구분		지원 금액
유자녀	생활자금 무이자 대출		월 20만원
	장학금 지급	초등학생	분기 10만원
		중학생	분기 20만원
	고교생	분기 30만원	
중증후유장애인	재활보조금 지급		월 15만원
피부양 노부모	피부양보조금 지급		월 15만원

마. 정서적 지원

- 2010년에 들어서 사업주체인 교통안전공단은 기존의 직접적 현금 급여 중심의 사업 위주에서 벗어나 자동차사고 피해자 지원사업을 다양화하고 특히 자동차사고가 피해자 및 가족에게 미치는 심리적 가족기능적 측면의 부정적 영향을 성공적으로 극복할 수 있도록 하는 것을 목표로 기존 정서적 지원 서비스의 개선과 새로운 정서적 지원 서비스를 도입하였음.
- 가족치료서비스 제공
- 유자녀 캠프 개최
- 유자녀 교통안전체험학습 개최
- 유자녀 문화예술 공연 관람
- 유자녀 가정 방문

제2절 자동차사고피해자 지원사업의 주요 변천 내용

1. 지원 대상 확대

- 장애 등급 확대
 - 2000년 시행 당시 지원사업 대상 중 중증후유장애인은 1~3급에서 2001년 1~4급으로 확대

재산 기준 완화

- 지원사업 대상 가구의 재산 기준을 2000년 제도 시행 당시 4,500만원 이하에서 2001년 5,000만원 이하로 완화하였으며, 다시 2004년 6,500만원 이하로 완화하였음. 또한 2005년에는 수도권 거주 재산 기준을 7,500만원 이하로 완화하였음. 또한 2008년에는 수도권 거주 재산 기준을 8,000만원, 그 외 지역은 7,400만원 이하로 다시 완화하여 현재에 이르고 있음.

유자녀 범위 확대

- 장학금 지급 및 생활안정자금 대출의 대상이 되는 유자녀 범위를 2000년 제도 시행 당시 중 고등학생에서 2009년 초 중 고등학생으로 확대

장학금 지급 대상 확대

- 장학금 지급 요건으로서 학업 성적 기준을 2000년 제도 시행 당시 상위 50% 이내 선발에서 2001년 상위 50% 이내 모든 학생으로 확대하였으며, 2004년에는 상위 70% 이내 모든 학생으로 확대하였음. 또한 2008년에는 상위 80% 이내 모든 학생으로 확대하였으며, 2010년에는 유자녀 뿐만 아니라 초중고에 재학 중인 자동차사고 피해자 본인까지 포함하도록 할 계획임.

피부양보조금 지급 대상 확대

- 피부양보조금 지급 대상을 2000년 제도 시행 당시 사고 당시 부양하고 있던 65세 이상 부모에서 2010년에는 사고당시 부양여부와 관계없이 현재 피해자 또는 그 유자녀와 생계를 같이하는 자 포함

2. 지원 금액 인상

장학금 인상

- 2000년 제도 도입 당시 중학생 15만원, 고등학생 25만원에서 2001년 중학생 20만원, 고등학생 30만원으로 인상하였음.

재활보조금 및 피부양보조금 인상

- 2000년 제도 도입 당시 월 10만원에서 2002년 월 15만원으로 인상하였으며, 2010년에 월 20만원으로 인상할 계획임.

생활안정자금 대출금 인상

- 2000년 제도 도입 당시 생활안정자금 대출금을 유자녀 1인당 월 15만원에서 2002년 월 20

만원으로 인상하였음.

3. 사회심리재활서비스 도입 및 확대

- 2007년에 유자녀의 정상적 발달을 지원하기 위해 유자녀 캠프, 문화체험 활동 지원 사업 등이 도입되었으며, 2009년에는 피해가족의 사회적응을 돕기 위해 가족치료서비스가 도입되었음.

4. 자동차사고피해자지원제도 지원 실적 추이

- 2000년 제도 도입 당시 11,512명이던 자동차사고피해자지원제도 수혜자 수는 2008년 21,295명으로 85.0% 증가하였으며, 같은 기간 총 지원금액은 11,330백만원에서 33,217백만원으로 약 3배 증가하였음.

- 재활보조금 수혜자 수는 2000년 3,878명에서 2008년 7,229명으로 86.4% 증가하였음.

- 생활자금대출자 수는 2000년 5,674명에서 2008년 7,491명으로 32% 증가하였음.

- 장학금 수혜자 수는 2000년 1,298명에서 2008년 5,423명으로 약 3.2배 증가하였음.

- 피부양보조금 수혜자 수는 2000년 662명에서 2008년 1,152명으로 74% 증가하였음.

〈표 3〉 자동차사고피해자지원제도 지원 실적 추이

(단위 : 명, 백만원 / '08. 12월말 현재)

구 분	계	재활보조금	생활자금대출	장 학 금	피부양보조금	
'00	인 원	11,512	3,878	5,674	1,298	662
	금 액	11,330	2,826	6,928	1,106	470
'01	인 원	14,037	4,904	6,869	1,525	739
	금 액	18,189	5,131	10,769	1,579	710
'02	인 원	15,322	5,609	7,413	1,500	800
	금 액	22,189	6,797	12,909	1,578	905
'03	인 원	16,485	6,160	7,657	1,806	862
	금 액	29,579	10,117	16,202	1,909	1,351
'04	인 원	18,031	6,514	7,804	2,764	949
	금 액	31,046	10,749	16,372	2,409	1,516
'05	인 원	19,701	6,955	8,188	3,531	1,027
	금 액	33,004	11,511	16,793	3,041	1,659
'06	인 원	19,828	7,119	8,082	3,568	1,059
	금 액	33,771	11,790	17,043	3,237	1,701
'07	인 원	19,412	7,118	7,760	3,455	1,079
	금 액	33,065	11,812	16,356	3,160	1,737
'08	인 원	21,295	7,229	7,491	5,423	1,152
	금 액	33,217	11,963	15,575	3,877	1,802
총계	연인원	155,623	55,486	66,938	24,870	8,329
	금 액	245,390	82,696	128,947	21,896	11,851

제3절 자동차사고피해자 지원제도 관련 주요 사회보장제도 변천과정

1. 저소득 빈곤층 지원제도

가. 국민기초생활보장제도 도입(2000년)

□ 최저생계비 이하의 절대빈곤층을 대상으로 현금급여(생계급여) 및 현물급여(의료급여, 교육급여, 주거급여, 자활급여 등)를 제공하는 보편적 공공부조제도(General Assistance)로서 국민기초생활보장제도의 도입 및 시행

○ 2008년 말 현재 수급자 수는 854,205가구, 1,529,939명

〈표 4〉 국민기초생활보장 수급자 현황(2008년 12월 기준)

(단위 : 명, %)

	계	일반수급자	시설수급자	가구수
수급자수	1,529,939	1,444,010	85,929	854,205가구
구성비	100.0	94.4	5.6	

나. 긴급복지지원제도 도입(2006년)

□ 일시적 위기상황에 처한 가정과 가구를 대상으로 생계, 의료, 주거지원 및 타 사회 서비스 제공을 국가가 책임지는 제도로써 긴급복지지원제도의 도입 및 시행

○ 긴급복지지원제도의 지원내용은 생계지원, 의료지원, 주거지원, 사회복지시설 이용지원, 기타 지원 등이 있음.

〈표 5〉 긴급복지지원의 내용

종 류	지원내용	지원금액	최장횟수	
급전 현물 지원	생계 지원	○ 식료품비, 의복비 등 1개월 생계유지비 - 최저생계비의 100% 수준	127만원 (4인기준)	4개월
	의료 지원	○ 각종 검사, 치료 등 의료서비스 지원 - 300만원 이내(본인부담금 및 비급여항목)	300만원 이내	2회
	주거 지원	○ 국가 지자체 소유 임시거소 제공 또는 타인소유의 임시거소 제공 - 원칙적으로 제공자에게 거소사용 비용지급	31만원 (중소도시, 4인기준)	4개월
	사회 복지 시설 이용 지원	○ 사회복지시설 입소 또는 이용서비스 제공 - 시설운영자에게 입소 또는 이용비용 지급 ※ 기초생활보장수급자 1개월 현금급여수준이 상한	106만원 (4인기준)	4개월
	그밖 의 지원	○ 위기사유 발생으로 생계유지가 곤란한 가구중 다음의 경우에 지원 - 동절기(10~3월) 난방비 : 6.6만원 - 해산비 장제비 전기요금 : 50만원(1회) ※ 전기요금은 단전되어 1개월이 경과된 때(소전류 제한기 부설 포함)		1회 (난방비 4개월)
민간기관 단체 연계지원 등	○ 기초생활보장제도 또는 차상위 의료급여 등과 연계 ○ 사회복지공동모금회, 대한적십자사 등 민간의 긴급지원프로그램으로 연계		횟수제한 없음	

○ 2008년 말 현재 긴급복지지원 대상자 수는 32,998명

〈표 6〉 긴급복지지원 현황(2008)

	계	생계지원	의료지원	주거지원	시설이용 지원	그밖의 지원
지원건수(건)	27,205	3,171	23,143	236	19	636
지원인원수(명)	32,998	7,778	23,143	542	76	1,459
지원금액(백만원)	34,241	2,121	31,909	46	5	160

2. 장애인복지서비스

가. 장애수당 및 장애아동수당 확대(2007년)

- 18세 이상 성인 장애인에 대한 추가비용 보전 급여로서 장애수당의 지급대상이 차상위계층으로 확대되고 지급액이 최고 7만원에서 13만원까지 인상(기초보장수급 중증장애인 기준)
 - 2008년 현재 수급자 수: 433천명(국민기초생활보장법에 의한 수급자 및 차상위계층 등록 장애인)
- 17세 이하 장애 아동에 대한 추가비용 보전 급여로서 장애아동수당의 지급대상이 차상위계층으로 확대되고 지급액이 최고 7만원에서 20만원까지 인상(기초보장수급 중증장애인 기준)
 - 2008년 현재 수급자 수: 16천명(국민기초생활보장법에 의한 수급자 및 차상위계층 등록 장애인)

나. 활동보조서비스 도입(2007년)

- 중증 장애인의 일상생활 및 사회생활을 지원하는 보편적 사회서비스로서 만 6~65세 미만 1급 등록장애인 중 일상생활수행능력(ADL)에 제약이 심한 최중증 장애인을 대상으로 월 30~90시간의 활동보조서비스 제공
 - 2008년 현재 활동보조서비스 수혜자 수는 만 18세~65세의 성인 장애인이 13천명, 만 6세~18세 아동이 5천6백명으로 성인과 아동장애인을 모두 합하면 약 19천명

〈표 7〉 활동보조서비스 지원 실적(2008년)

(단위 : 명)			
구분	성인+아동	성인(만 18-65세)	아동 (만6-18세)
총계	19,498	13,887	5,611

다. 기초장애연금 도입(2010년)¹⁾

- 장애연금 수급 요건을 충족하지 못한 저소득 중증 장애인의 생활 안정을 위해 18세 이상 중증 장애인 중 소득인정액 하위 70%인 자에게 기초장애연금 지급
 - 기본급여: 기초노령연금 A값의 5%(9.1만원)
 - 부가급여(장애수당): 수급자 15만원, 차상위계층 12만원, 신규 10만원

3. 노인복지서비스

가. 기초노령연금 도입(2008년)

- 현 세대 노인의 노후소득보장 사각지대 해소를 위해 65세 이상 노인으로서 소득인정액이 하위 70%인 자에게 최고 월 8.8만원(부부 월 14.1만원) 지급
 - 2008년 수급자 수는 1,896,794명

〈표 8〉 기초노령연금 수급자수(2008년)

(단위 : 명)					
'08.1.31일 기초노령연금 수급자				70세이상노인(C)	70세이상 수급 비율(B/C)
전체 수급자					
계	남	여	70세이상(B)		
1,896,794	540,596	1,356,198	1,785,752	2,963,103	60.3

나. 노인장기요양보험 도입(2008년)

- 고령이나 노인성 질병 등으로 인하여 일상생활을 혼자 수행하기 어려운 노인 등에게 신체활동 또는 가사지원 등의 장기요양서비스 제도 도입
 - 2009년 8월 31일 현재, 총 356,624명이 노인장기요양 판정을 받았으며, 이중 1급이 56,345

1) 본 고의 기초장애연금 지급 대상 및 지급액은 보건복지가족부 안을 토대로 한 것임.

명, 2급이 69,545명, 그리고 3급이 146,094명

<표 9> 노인장기요양 인정현황(2009. 8. 31 현재)

(단위 : 명)

계	1급	2급	3급
356,624	56,345	69,545	146,094

4. 아동복지 한부모가족서비스

가. 드림스타트 사업 시행(2007년)

- 취약계층 임산부, 0세~만 12세 미만 아동과 그 가족을 대상으로 건강, 복지, 보육 교육 영역의 서비스를 통합적으로 제공하여 취약계층 아동이 건강하게 성장하고 발달할 수 있도록 지원하는 정부 주도의 아동보호통합서비스
 - 통합서비스의 내용으로는 건강분야, 보육 교육분야, 복지분야, 통합서비스 제공 및 가족지원사업으로 크게 구분되며, 사업수행기관으로는 보건소 정신보건센터, 보육시설 유치원, 초등학교 지역아동센터, 사회복지관 등이 해당
 - 2009년 현재 전국 16개 시도에 75개 드림스타트센터 설치

나. 한부모가족지원사업 시행(2007년)

- 저소득 한부모가족, 미혼가족, 조손가족 등이 가족기능 유지 및 건강하고 문화적인 생활을 영위할 수 있도록 내실 있는 지원 사업을 수행함으로써 한부모가족의 생활안정과 자립기관 조성 및 복지증진에 기여함을 목적으로 하는 한부모가족지원사업은 2007년 한부모가족지원법의 개정을 통해 시행
 - 지원대상은 이혼, 사별 등으로 배우자가 없는 母 또는 父와 18세 미만(취학시 22세 미만)의 자녀로 이루어진 가정으로 당해 연도 선정기준을 충족하는 가정
 - 지원내용은 저소득 한부모가족 지원 내실화, 한부모가족복지시설 운영 활성화, 양육 미혼모의 자립 지원 강화, 한부모가족지원사업 활성화를 위한 직무교육 및 세미나, 한부모가족 자녀양육비 이행확보 무료법률구조사업, 위기상황의 취약가족에 대한 역량강화 지원 등
 - 2007년말 현재 한부모가족 보호대상자는 73,471가구, 190,303명

제4절 소결

- 90년대 말 외환위기 이후 정부는 사회안전망 확충을 주요 국정 지표로 수립하여 저소득 빈곤계층 및 노인, 장애인, 아동 등 사회취약계층을 대상으로 한 사회보장제도를 지속적으로 확대하여왔음.
 - 특히 보편적 공공부조로서 국민기초생활보장제도의 시행, 장애수당의 지속적인 지급 대상 확대 및 지급액 인상, 기초노령연금의 도입, 장애 및 노환으로 인한 일상생활수행의 어려움을 보완하는 제도로서 장애인활동보조서비스 및 노인장기요양보험의 시행, 통합적 아동복지서비스로서 드림스타트 사업의 실시 등은 주요한 성과라고 할 수 있으며, 이는 자동차사고피해자지원제도와 제도의 성격과 대상 측면에서 유사성을 지니고 있음.
- 2000년 제도 도입 이후 자동차사고피해자 지원제도는 지급 대상의 확대 및 지급액의 인상, 사회심리재활서비스의 도입 등 지속적으로 발전되어져 왔음. 현재의 사업 수혜 인원과 지급 수준을 고려할 때는 주요 사회보장제도와외의 중복 우려가 크지 않으나 중장기적인 관점에서 타 사회보장제도와 구별되는 지원제도의 정체성을 확립할 필요가 있으며 이를 기반으로 제도의 확충을 기하는 게 타당할 것으로 판단됨.

제2장 자동차사고 피해자지원제도 성과 평가

자동차사고피해자 지원제도의 총괄적, 개별적 성과목표 및 성과지표가 설정되어 있지 않은 상태에서 본 연구에서의 성과 평가는 지원사업 수혜자 전화조사 및 사례조사, 지원사업 담당 인력 조사 등의 방법을 통해 간접적으로 측정하였음.²⁾

○ 본 연구를 통해 자동차사고피해자 지원제도의 성과목표 및 성과지표를 설정하고 이를 정기적으로 측정할 수 있는 모니터링 시스템이 구축된다면 향후에는 보다 정확한 성과 평가를 시행할 수 있을 것임.

제1절 지원사업 수혜자 전화조사를 통해 살펴본 지원사업의 성과

1. 지원사업의 도움 정도

자동차사고 이후의 가정내 어려운 상황이 본 사업의 이용을 통해 개선되었는지를 알아본 결과, 74.5%의 가정에서는 본 사업의 이용을 통해 어려움이 개선되었다고 응답하였고, 나머지 25.5% 가정에서는 그렇지 않다고 응답하였음.

○ 가장 도움이 된 부분은 경제적 상황 개선(50.2%), 자녀 양육 상황 개선(16.8%) 으로 나타났다.

<표 10> 자동차사고피해자지원사업의 도움 정도

	명	%
① 매우 도움 됨	181	18.0
② 대체로 도움 됨	568	56.5
③ 별로 도움 안 됨	213	21.2
④ 전혀 도움 안 됨	43	4.3
계	1,005	100.0

2) 지원사업 수혜자 전화조사는 지원사업 대상자 리스트에서 확률표본추출한 1,005가구를 대상으로 실시하였으며, 사례조사의 경우는 공단 13개 지사로부터 추천받은 40가구를 대상으로 실시하였음. 또한 지원사업 담당 인력 조사는 지원사업 업무를 1년 이상 수행한 전 현직 담당자 28명을 대상으로 실시하였음.

<표 11> 자동차사고피해자지원사업 수혜로 인한 도움 유형

	명	%
① 경제적 상황 개선	505	50.2
② 피해자 본인의 의료적 재활의 개선	22	2.2
③ 자녀 교육 상황의 개선	169	16.8
④ 주거 상황의 개선	46	4.6
⑤ 가족 구성원의 건강 및 관계의 개선	7	0.7
⑥ 무응답	256	25.5
계	1,005	100.0

2. 지원사업 만족도

자동차사고피해자 지원사업에 대한 만족도를 알아본 결과, 전체적으로 만족한다는 의견이 59.7%, 보통이라는 의견이 31.3%, 불만족한다는 의견이 9%로 나타났다

<표 12> 자동차사고피해자지원사업 만족도

	명	%
① 매우 만족	178	17.7
② 약간 만족	422	42.0
③ 보통	315	31.3
④ 약간 불만족	66	6.6
⑤ 매우 불만족	24	2.4
계	1,005	100.0

제2절 사례조사를 통해 살펴본 지원사업의 성과

1. 경제적 측면의 성과

가. 자동차사고의 특징

급작스럽게 발생

사고 피해자의 사망 또는 장애 발생

피해가족의 가구 소득 감소

○ 사고피해자의 근로소득 중단

○ 피해자 간병으로 인한 배우자 혹은 부모의 근로소득중단

자동차사고 이후 저소득층으로 전락

나. 피해가정의 경험

(1) 사고피해자 치료 등을 위한 치료비 필요 (비용 발생)

① 보험가입자 (법적 보상 절차가 원활한 경우)

: 보험금 및 보상금으로 치료 및 의료재활

② 보험미가입자 (혹은 법적 보상 절차가 원활하지 않은 경우)

: 사고당사자 및 부모님, 형제, 친척 등 사적 지원망으로부터 치료비 마련, 이때 목돈 마련을 위해 사고당사자의 부동산(집), 부모나 형제의 부동산(시골에 있는 땅)의 매매가 이루어지기도 함

=> 살던 집을 팔아서 치료비를 마련한 경우, 거주지 미확보 문제 발생

(2) 사고당사자의 사망

① 보상금이 있는 경우

- 목돈의 보상금을 가족 간에 분할하기도 함(피해자가 남자인 경우, 남겨진 부인과 시댁간의 분할 사례)

- 가족이 보유하면서 이후 생활비 및 주택마련에 사용

=> 이후 사고당사자의 사망으로 인한 근로소득 중단에 대한 생활비 등으로 지출 (많은 경우 수년 지나면서 모두 사용함)

② 보상금이 없는 경우

- 사고당사자가 가장인 경우 근로소득 중단에 대한 대비책이 없으며, 배우자가 생활전선에 뛰어들거나 사적지원망(가족, 친인척, 친구 등)을 통해 경제적으로 지원을 받음

다. 자동차사고피해자지원사업의 성과

자동차사고피해가정의 빈곤층으로의 하락을 지연 및 방지하는 기능

○ 재활보조금 및 피부양보조금 지급은 피해가정이 빈곤층으로 하락하는 것을 지연하거나 예방하는 사회안전망 기능을 수행하고 있음.

유자녀에 대한 교육비 지원으로 빈곤의 악순환 차단 기능

○ 유자녀에 대한 장학금 지급 및 생활자금 대출은 유자녀의 정상적인 발달을 지원하여궁극적으로 빈곤의 대물림을 예방하는 긍정적 기능을 수행하고 있음.

전세자금대출로 자동차사고피해자가정의 주거의 불안정성에 대한 지원 기능

○ 자동차사고 이후 치료비 등으로 집을 팔거나 전세금을 사용한 경우 주거 불안정이 큰 상황에서, 전세자금대출이 커다란 도움을 주고 있음.

1. 심리정서적 가족기능적 측면

가. 피해가정의 경험

사고 피해자의 장애수용의 어려움

사고피해자에 대한 치료 및 재활, 간병에 대한 가족원의 부담 발생

사고피해자에 대한 수발 및 간병으로 인하여 자녀 돌보기 및 노인 부양에 지원 필요

자동차사고피해 이후 가족은 가지고 있는 경제적 자산 및 사적 지원망, 공적 지원망을 통하여 최대한 사고에 대한 대처하나, 대처 자원이 부족한 경우 등 일부 가정의 경우 가족 해체 발생

○ 사고피해자가 중증후유장애를 입는 경우

- 가족 형태의 변화는 없음

• 피해자에 대한 장애 및 치료를 위한 간호(수발)의 부담

=> 주로 배우자 부담, 혹은 부모, 형제가 부담

• 장기간의 피해자에 대한 수발 부담

=> 일부 가정의 경우, 가족 해체를 가져오기도 함

○ 사고피해자가 사망한 경우

- 가족 형태의 변화 발생

• 부부 중 1인이 사망한 경우, 배우자의 상실감과 스트레스 및 정신적 충격은 매우 큼.

• 특히, 가장의 사망으로 편모 가정이 된 경우, 모의 경제적 소득을 위한 활동과 자녀교육과 양육의 역할을 동시에 수행해야 하는 부담감이 발생

나. 자동차사고피해자지원사업의 성과

- 피해 가족에 대한 경제적 지원 및 주거지원을 통해 가족해체 방지
 - 자동차사고피해자 지원 사업의 재활보조금, 피부양보조금 등의 경제적 지원 및 주택전세 자금대출을 통해 가족 구성을 위한 기본적 조건인 주거 확보 및 경제적 불안감을 해소해 줌으로써 가족해체를 방지하는 기능 수행
- 자녀 학자금대출 및 장학금 제도를 통한 가족의 자녀 교육 기능 보완 및 유지
 - 사고 피해자에 대한 간병, 수발을 하게 되거나, 편부모 가정으로 경제적 활동을 하게 되는 경우, 자녀 교육과 양육에 대한 주위의 지원이 절대적으로 필요한 상황에서 본 사업의 유 자녀 장학금 및 생활자금 대출 사업은 가족의 자녀 양육과 교육 기능을 보완 및 유지
- 사업 담당자 및 공단 직원의 적절한 정보 제공 및 상담을 통한 피해 가정의 심리적 정서 지원
 - 자동차사고로 인한 가족의 구성원의 변화 혹은 가족 구성원의 건강상태의 변화 및 가구 경제 상황의 악화는 피해 가족 구성원의 심리적 위축과 불안을 야기함. 자동차사고피해자 지원 사업은 자동차사고의 피해가정에 대한 전문적이고 특화된 지원 사업으로 피해 가정이 의지할 수 있고 지원받을 수 있는 곳, 또는 적절한 정보를 제공받을 수 있는 곳으로 인식되는 것으로 나타나 피해 가정에 대한 심리정서적 지원 기능 수행
- 다양한 사회재활 서비스 프로그램을 통한 가족의 문화생활 지원
 - 가족치료서비스, 유자녀 문화체험 프로그램 등 다양한 사회재활 프로그램은 피해 가정의 기능 회복 및 문화생활 향유 등에 긍정적으로 기여

제3장 자동차사고피해자 지원제도 개선 방안

제1절 자동차사고피해자 지원제도 개선 방향

1. 자동차사고피해자지원제도의 중장기 발전 방향

- 보편적 사회보장제도의 지속적 확대 기초 하에서 자동차사고 피해가족의 자립과 사회통합 실현을 궁극적 비전으로 하는 자동차사고피해자지원제도가 소위 중복 급여라는 논란을 벗어나 사회적 합의에 기초한 특별한 사회보장제도로서의 정체성을 확립하고 지속적 발전을 이루기 위해서는 다음과 같은 원칙하에 제도 개선이 이루어져야 함.
 - 첫째, 재활보조금, 피부양보조금 및 유자녀 장학금 등 직접적 현금 급여 제도는 지속적으로 운용되되, 보편적 사회보장체계에서 제공하는 급여의 향후 기초 및 자동차사고피해가족의 욕구 등을 고려한 선택과 집중 전략이 필요함.
 - 직접적 현금 급여의 경우 보편적 사회보장체계에서 제공하는 급여와 일부 중복적 성격을 지니고 있음. 그러나 보편적 급여의 현 급여 수준이 상대적으로 낮고 자동차사고피해가족이 저소득계층인 점을 감안할 때 향후에도 보편적 사회보장제도를 보완하는 수단으로서 역할을 지속할 필요가 있음.
 - 재활보조금과 피부양보조금의 경우 기존 사회보장제도에서 제공하는 보편적 사회보장 급여인 장애수당, 기초노령연금 등과 중복적 성격이 강하고 이들 급여가 지속적으로 확대되는 추세에 있다는 점을 고려하여, 향후 지급액 인상 및 지급 대상 확대는 가급적 지양함.
 - 유자녀 장학금의 경우 저소득층 피해가족의 유자녀 교육비 및 대학 학자금에 대한 경제적 부담이 매우 크다는 점을 고려하여 현재 지급되는 장학금의 수준을 지속적으로 높일 필요가 있음. 아울러 (가칭)유자녀희망계좌와 같은 새로운 제도의 도입을 적극적으로 추진해야 함.
 - 직접적 현금 급여의 지원 대상 요건의 경우 보편적 사회보장급여와의 중복 논란을 고려하여 장애 기준의 경우 현행과 같이 1~4급을 유지하되, 소득 및 재산 기준의 경우에는 단계적으로 완화하도록 함.
 - 전체 14등급 체계에서 1~4 등급은 중증 장애인으로 간주할 수 있는 합리적 기준으로

볼 수 있음. 일반적으로 중증 장애인의 경우 경증 장애인보다 소득 수준이 훨씬 낮으며, 근로능력의 손상 정도가 심하여 자립의 가능성이 높지 않은 계층으로서 직접적인 소득 보장의 대상임.

- 소득 및 재산 기준의 경우 지속적인 현재 가치의 유지를 위해 물가상승률 및 재산 가격 변동 등을 반영할 필요가 있다는 점에서 단계적으로 확대하는 것이 바람직함.
- 둘째, 자동차사고 피해가족의 실질적인 생활안정 제고를 위해 다양한 현물 급여를 도입함.
 - 현 자동차사고피해자 지원제도 수혜자의 추가적인 욕구를 충족시킬 수 있는 다양한 제도의 도입이 필요함. 새로 도입되는 제도의 급여 형태는 직접적 현금 급여보다 목표 효율성이 높은 현물 급여, 바우처, 비용 환급 등으로 다양화 함. 이들 현물 급여의 대상은 기존 자동차사고피해자 지원제도의 사각지대를 해소하기 위한 차원에서 각 제도별로 소득 및 재산 기준, 장애 등급 기준을 완화함.
 - 자동차사고피해가족의 생활안정을 위해 보편적 사회보장제도에서 제공하는 현물 급여의 사각지대가 크다는 점을 감안하여 임대료, 주택개조, 차량개조, 재활보조기구 구입 등 다양한 영역의 비용을 지원하는 간접적 현금 급여(현물 급여)를 단계적으로 도입 운영함.
 - 자동차사고피해자의 재활을 촉진하고, 유자녀에 대한 학업 생활을 지원하기 위한 기프트 카드 형식의 재활바우처 및 교육바우처를 지급함.
- 간접적 현금 급여(현물 급여)의 경우 새로이 도입되는 제도로써 표적집단의 욕구를 충족시키고 자동차사고 피해자 지원제도의 사각지대를 일부 해소하는 차원에서 제도의 특성에 맞게 현행 장애 기준 및 소득 재산 기준을 완화하여 각기 다양화하는 것이 바람직함.
- 셋째, 최근 보편적 사회서비스가 확대되고 있는 추세에 있으나 단기간에 공급량이 충분하게 확보되기 어렵다는 점에서, 현금 급여에 비해 상대적으로 중복 급여 논란에서 자유롭다고 할 수 있는 사회서비스, 즉 자동차사고 피해자 및 가족의 심리사회 기능 회복을 목표로 하는 다양한 사회재활서비스의 확대를 적극적으로 추진함.
- 사회재활서비스의 경우 간접적 현금 급여(현물 급여)와 마찬가지로 표적집단의 욕구를 충족시키고 자동차사고 피해자 지원제도의 사각지대를 일부 해소하는 차원에서 제도의 특성에 맞게 현행 장애 기준 및 소득 재산 기준을 완화하여 각기 다양화하는 것이 바람직함.
- 넷째, 지원제도의 효과성과 효율성을 확보하기 위한 전제 조건으로서 지원사업 인프라를 내실화함. 구체적으로 전문인력을 확충하고 담당 인력의 역량을 강화하며, 성과관리체계 구축 및 운영을 통해 지원제도의 효과성과 효율성을 입증하고 확산하는 데 노력을 기울

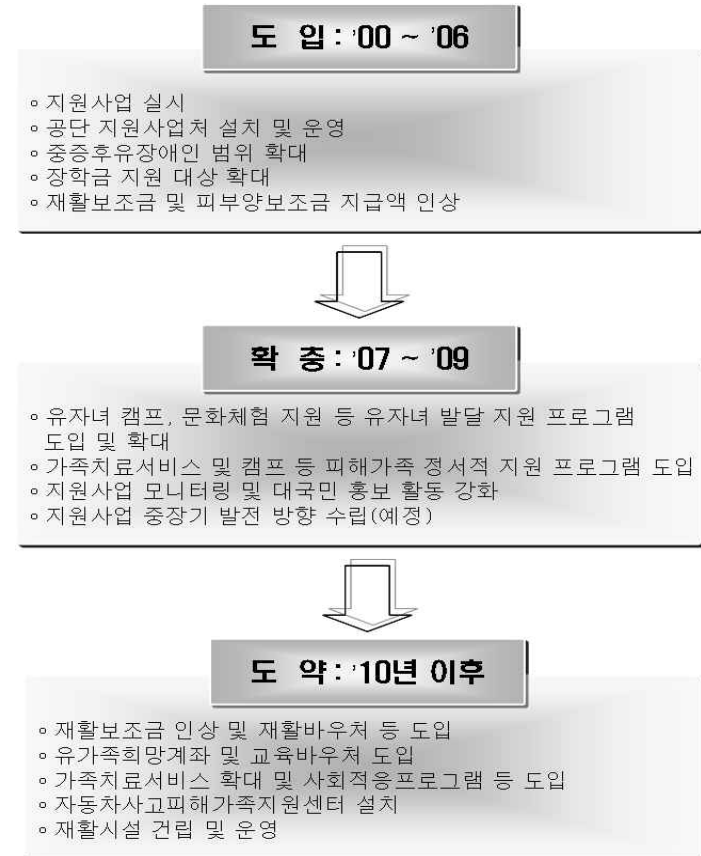
3) 2006년 국민생활실태조사 결과, 장애등급별 장애인의 절대빈곤율 추이를 살펴본 결과, 중증 장애인은 35.90%로서 경증 24.45%보다 약 11.5%포인트 높았음(윤상용 외, 2008)

여야 함.

- 수요자 중심의 맞춤형 서비스 제공과 자동차사고피해자 지원제도의 효과적 운영을 위해서는 지원사업 전담조직을 설치하고 종합적 사례관리 서비스를 제공할 수 있는 전문 인력을 배치하는 것이 가장 우선적으로 추진되어야 함.

2. 자동차사고피해자지원제도 발전 전략

가. 자동차사고피해자지원제도 발전단계



나. 자동차사고피해자지원제도 중장기 발전 방향



다. 자동차사고피해자지원제도 개선을 위한 추진 전략



라. 자동차사고피해자지원제도 개선을 위한 전략맵



마. 자동차사고피해자지원제도 개선을 위한 전략맵 세부내용

관점	전략목표	세부내용	성과지표
고객 관점	경제활동참가 확대	생활안정자금 대출, 임대료 지원, 자립지원컨설팅 등을 통해 피해가족의 경제활동 참가 확대	피해가족 경제활동 참가율
	유자녀 사회진출 제고	장학금 지급, 교육 바우처 도입, 유자녀희망계좌 도입 등을 통해 유자녀의 정상적인 발달지원과 사회 진출 제고	유자녀 사회진출율(대학 진학율+취업율)
	사회재활서비스 수혜인원 확대	사회재활서비스 확대를 통해 피해자 및 가족의 사회복지 촉진	사회재활서비스 수혜율
	고객만족도 제고	지원사업 확대 및 내실화를 통한 피해자 및 가족의 만족도 제고	고객만족도 증진
업무프로세스 관점	생활안정지원 강화	생활안정자금 대출, 임대료 지원, 자립지원컨설팅 등	각 부분별 평가지표
	후유장애인 재활지원 강화	재활보조금, 재활바우처, 차량개조 지원, 주택개조 지원, 피해자사회적응프로그램 등	각 부분별 평가지표
	유자녀발달 지원 강화	장학금, 교육바우처, 유자녀희망계좌, 대학학자금 대출, 유자녀보장성보험료 지원 등	각 부분별 평가지표
	사회재활서비스 확대	가족치료서비스, 사례관리서비스, 자조모임 구축, 관련 캠페인 등	각 부분별 평가지표
	지원사업 인프라 구축	피해가족지원센터 설치, 전문인력 배치, 성과관리체계 구축	각 부분별 평가지표
학습과 성장	직원 역량 제고	직원 역량강화를 통한 전문성 제고	프로그램 실시 여부
	지원사업 인식 확산	지속적인 홍보를 통해 지원사업의 대국민 인식 확산	홍보 정도

제2절 자동차사고피해자지원제도 세부 개선 방안

1. 생활안정지원 강화

가. 피부양보조금 인상

□ 필요성 및 목적

- 피부양보조금은 자동차사고로 사망했거나 중증후유장애를 입은 사람이 사고 당시 부양하고 있던 65세 이상의 직계존속이나 배우자의 직계존속으로서 현재 다른 부양의무자로부터 부양을 받을 수 없는 피부양 노부모의 생활 안정을 위해 현금 급여로서 저소득 노인에게 대한 범주형 부조의 한 형태로 볼 수 있음. 피부양보조금은 현재 보건복지가족부에서 운영하고 있는 기초노령연금과 제도의 성격 측면에서 유사한 제도라고 할 수 있음.
- 현 피부양보조금 수급자 중 17.9%가 기초노령연금을 수급하고 있는 것으로 파악되어 소위 사회보장급여의 중복 논란을 유발할 수가 있음.
- 그러나 피부양보조금의 수급자 수가 제한적이고⁴⁾, 현재까지 피부양보조금과 기초노령연금을 중복 수급하는 비율이 높지 않으며, 현 기초노령연금의 지급 수준이 높지 않다는 점에서 피부양보조금은 공적연금 사각지대에 있는 저소득 노인의 노후소득 보장을 위한 기초노령연금의 보완적 제도로서 지속적으로 자리매김할 수 있음.
- 피부양보조금의 지급액은 2010년부터 현재보다 5만원 인상된 월 20만원이 지급될 예정인 바, 그 이상의 현금 급여 인상은 물가상승율을 보전하는 수준에서 가급적 최소화함.

□ 지원대상

- 자동차사고로 사망했거나 중증후유장애를 입은 사람이 사고 당시 부양하고 있던 65세 이상의 직계존속이나 배우자의 직계존속으로서 현재 다른 부양의무자로부터 부양을 받을 수 없는 피부양 노부모
- 자동차사고 피해자가 사고 당시 미성년자였거나 또는 주소를 달리하여 피부양보조금을 받지 못한 자로서 현재 피해자와 함께 거주하여 피해자를 보살피고 있는 65세 이상 노부모

4) 2009년 9월 현재 피부양보조금 수급자 수는 1,257명으로서 자동차사고피해자지원제도 전체 수급자 20,587명 중 6.1%에 불과함.

□ 소요예산

○ 주요 가정

- 피부양보조금 수급자 수 추계

- 연평균 증가율: 2000년에서 2009년 9월말까지의 피부양보조금 수급자 연평균 증가율 7.4%로서 이는 소득 및 재산 기준 등의 단계적 완화가 반영된 수치임. 실제 소득 및 재산 기준 완화가 반영된 해의 평균 증가율은 약 9.1%임.
- 소득 및 재산 기준 완화: 2011년과 2016년에 소득 및 재산 기준의 단계적 완화
- 증가율 적용: 소득 재산 기준 완화가 반영되는 해에는 전년 대비 7% 증가율 적용, 나머지 해에는 2% 적용

- 지급액

- 2010~2016년 월 20만원, 2017~2020년 월 25만원 지급

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	18,967	1,457	1,559	1,590	1,622	1,654
소요예산(백만원)	50,074	3,497	3,742	3,816	3,893	3,971

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	1,688	1,806	1,842	1,879	1,916	1,954
소요예산(백만원)	4,050	4,334	5,525	5,636	5,748	5,863

나. 유자녀 생활자금 대출제도 개선

□ 필요성 및 목적

- 생활자금 무이자 대출제도는 유자녀 가구의 생활안정을 지원하기 위하여 0세부터 18세 미만(고교재학의 경우 20세 이하)의 유자녀가 있는 가구에 유자녀 1인당 월 20만원씩을 무이자로 대출해 주는 제도임.
- 대출금 상환은 대출받은 자녀가 26세가 되는 달부터 20년 이내의 기간 동안 원금만 상환하도록 규정하고 있음.
- 현재 제도 도입의 역사가 오래되지 않아 본격적인 상황이 이루어지고 있지 않아 대출금 회수율을 예측하기 어려우나, 향후 대출금 상환이 원활히 이루어지기 위해서는 대출금 상환 시기를 취업 시점과 연계하여 탄력적으로 적용할 필요가 있음.

□ 제도 개선 내용

- 현재 26세로 되어 있는 대출금 상환 시작 연령을 유자녀의 취업 시점과 연계하여 23세부터 30세까지로 설정하여 유자녀가 자신의 상황에 맞게 선택하도록 한다면 보

다 안정적인 대출금 상환이 이루어질 것으로 판단됨.

□ 소요예산

○ 주요 가정

－ 대출자 수 추계

- 2000년에서 5,674명에서 2005년 8,188명으로 지속적으로 증가하였다가 2006년 이후 감소하기 시작하여 2009년 9월 현재 6,973명까지 감소하였음. 이러한 대출자 감소 추세와 향후 생활안정자금 대출제도 도입 등 대부제도의 다양화로 인해 유자녀 생활자금 대출에 대한 욕구는 증가하지 않을 것으로 전망됨. 따라서 현 수준인 연간 7,000명을 생활자금 대출자 수로 가정함.

－ 대출액

- 현재와 같이 2010~2020년까지 유자녀 1인당 월 20만원 대출

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	77,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
소요예산(백만원)	184,800	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000	7,000
소요예산(백만원)	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800	16,800

나. 생활안정자금 대부 제도 도입

□ 필요성 및 목적

- 자동차사고 피해가족의 생활안정을 목적으로 하는 대출제도가 유자녀 가구에 한정되어 있고, 대출금액이 유자녀 1인당 월 20만원의 소액이어서 자동차사고피해가족이 의료비, 혼례비, 주택이전비 등 생애주기에서 발생하는 지출 요인에 대해 효과적으로 대응하기에는 한계가 있음.
- 저소득 계층을 대상으로 한 대부제도로서 국민기초생활보장제도의 생업자금 대여, 한부모가족지원법의 복지자금 대여, 장애인복지법의 장애인자립자금 대여 및 사회연대은행 등에서 운영하는 마이크로 크레딧(Micro-Credit) 제도가 시행되고 있지만, 대출금이 모두 창업자금 용도로 제한되어 있어 주요한 생애전환기 지출에 대비하는 유효한 제도로서 역할을 하지 못하고 있음.
- － 자동차사고피해가족과 같은 저소득 계층은 자산의 부족 및 낮은 신용도로 인해 은행 등 제도권 금융기관을 통해 대출을 얻기에도 용이하지 않으며, 대출 시에도 상

대적으로 높은 이율로 인해 많은 경제적 부담을 지게 됨. 또한 사채 등 비제도권 금융기관을 이용하는 경우에는 가정이 해체될 위험도 매우 크다고 할 수 있음.

- 따라서 금융소외자인 저소득 자동차사고피해가족을 대상으로 장기 저리의 생활안정자금 대부 제도를 도입할 필요가 있음.

□ 지원 대상

- 자동차사고로 가족이 사망했거나 사고피해자와 생계를 같이하는 가구의 소득이 최저생계비의 120% 미만, 재산이 9,600만원(수도권 기준, 그 외 지역은 8,800만원) 미만인 자로서, 자동차손해배상보장법에 의한 장애등급이 1-9급인 자
- 자격 제한
 - － 전국은행연합회의 금융기관 신용정보관리규약에 의한 연체 정보 등 등록자
 - － 유자녀 생활자금 대출을 받고 있거나 상환 중에 있는 자
 - － 대학 학자금 용자를 받고 있거나 상환 중에 있는 자

□ 대부 조건

- 용자 한도
 - － 의료비, 혼례비, 장례비: 700만원
 - － 차량구입비, 주택 이전비: 1,000만원
 - ※ 대부별 합계액이 1,000만원 이상인 경우 대부 제한
- － 대부 종류

구분	내용
의료비	자동차사고피해자 본인 및 직계 가족의 의료비가 소요된 경우
혼례비	자동차사고피해자 본인 및 자녀의 혼례가 발생한 경우
장례비	자동차사고피해자 본인, 배우자의 직계가족의 사망으로 장례가 발생한 경우
차량구입비	자동차사고피해자 본인이 생계 및 생활을 위하여 차량을 구입한 경우
주택이전비	자동차사고피해자 본인의 주택을 이전한 경우(전세계약의 경우 전세금, 월세계약의 경우 임차보증금을 1,000만원 한도내에서 용자) ※대부사유 비해당: 주택 매매 등에 의한 소유권 취득인 경우

- 용자 이율: 연리 3%
- 원금 상환: 10년 이내(5년 거치 5년 균등분할 상환)

□ 소요 예산

- 대출자 수: 매년 200명

○ 대출액: 1인당 최대 1,000만원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	2,200	200	200	200	200	200
소요예산(백만원)	22,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	200	200	200	200	200	200
소요예산(백만원)	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

라. (가칭) 자립지원 컨설팅 도입

□ 필요성 및 목적

- 자동차사고 피해가족은 자동차사고로 인해 민간보험회사 및 민사소송을 통해 보상금을 수령하나, 대부분의 가정에서 보상금 활용을 통한 효과적인 자립 방안에 대한 전문적인 상담이나 체계적인 준비를 하지 못한 채 보상금을 사용하게 됨. 이는 결국 사업 실패 및 단순 생활비 지출 등으로 인해 보상금이 단기간에 소진되어 자동차사고 피해가족이 경제적으로 더욱 어려움을 겪는 요인이 되고 있음.
- 자동차사고 피해자 지원제도의 혜택을 받고 있는 유자녀 가구 중 사고 보상금의 주 사용 용도로는 전체의 41.5%가 생활자금으로 사용하였다고 응답하였으며, 이어서 치료비 23.0%, 부채상환 18.2%의 순서로 나타났음. 생활자금과 치료비, 부채상환 등의 주 사용 용도를 고려했을 때, 전체 보상금 중 대부분이 이미 소진된 상태로 판단됨(한국보건사회연구원, 2006).
- 따라서 보상금 수령 후 보상금의 효과적인 활용을 통한 경제적 자립 기반 구축을 위해 일종의 제테크 상담으로서 자동차사고 피해가족에 대한 ‘(가칭)자립지원 컨설팅’ 제도를 도입함.

□ 지원 대상

- 자동차사고로 가족이 사망했거나 자동차손해배상보장법에 의한 장애등급 1~6급의 장애가 발생한 자

□ 지원 내용

- 한국과이낸셜플래닝협회(한국FP협회) 등 유관 기관과 업무 협약을 체결하여 자동차 사고 피해가족을 대상으로 단계별 상담 및 사후관리 차원의 모니터링 상담 제공
 - 상담실시 : 전문 컨설턴트가 1:1 면담 및 방문·전화·온라인 상담 실시
 - 재무설계 : 전문적인 가계 재정구조를 점검·진단 후 부채 상환과 자산형성 방법, 노

후대책 등 생애 전반에 걸친 재무계획 설계

- 실행지원 : 선정된 대상자와 함께 3~4개월 간에 걸친 재무컨설팅을 진행하며, 컨설팅 종료 후 만족도 조사 실시
- 사후관리 : 사업 종료 후 대상자의 컨설팅 실행 여부와 가계구조의 변화 여부를 정기적으로 점검 (3년간)

□ 소요 예산

○ 대상자 수 추계

- 2010년에는 시범사업 성격으로 100가구를 대상으로 실시하며, 시범사업을 통해 나타난 문제점을 보완하여 2011년부터 단계적으로 확대함.

○ 비용: 한 가구당 12만원⁵⁾

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	2,200	100	500	500	500	500
소요예산(백만원)	22,000	12	60	60	60	60
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
소요예산(백만원)	120	120	120	120	120	120

마. 임대료 지원 제도 도입

□ 필요성 및 목적

- 주거보장은 모든 국가에서 운영하고 있는 사회보장제도가 기본원칙으로 삼고 있는 기본생활보장(National Minimum)의 주요 내용 중 하나임
 - 즉 주거보장은 인간으로서 생활을 영유하는데 반드시 필요한 사회보장제도라 할 수 있음
- 주거는 인간으로 하여금 생활의 안정, 가족애, 소득활동의 근간 등 사회생활을 영유하는데 있어 필수불가결한 요소임
 - 따라서 주거의 불안정은 인간 혹은 가구의 생활의 안정감을 해치고 올바른 사회생활을 영유하는데 어려움을 가중시키는 요소라 할 수 있음
- 자동차 피해자들의 경우 일반가구에 비해 소득활동이 원활하게 이루어지지 않음으로써 저소득을 유발하고 이는 주거의 불안정을 유도할 수 있음
 - 자동차 피해가족들의 안정적인 생활을 지원하기 위해서는 소득보장과 더불어 주거

5) 이 비용은 한국FP협회가 서울시복지재단과의 업무 협조를 통해 저소득층가구를 대상으로 실시하고 있는 재무컨설팅 비용임.

보장은 매우 필수적인 요소라 할 수 있음

- 자동차사고피해자 지원제도의 혜택을 받고 있는 유자녀가구 중 월세 가구는 전체 가구의 27.9%임(한국보건사회연구원, 2006)
- 정부에서는 다양한 주거지원제도를 통해 저소득층들의 주거안정사업을 지원하고 있음
 - 그러나 정부의 주거지원제도는 지원기준이 까다롭고, 복잡한 절차와 한시적인 지원이라는 점에서 자동차피해가족들이 정부로부터 주거지원을 받는것도 어렵고, 지원 대상자가 되어도 보장기간이 한시적이라 안정적 주거보장을 이루기는 어렵다 할 수 있음
 - 자동차피해가족에 대한 주거보장을 통해 생활안정과 사회활동이 정상적으로 이루어 지도록 지원할 필요가 있음
 - 주거지원의 방법은 ①주택공급정책 ②주택 구입 및 전세 등에 대한 자금대출, ③임대료 지원방안 등을 고려할 수 있음
 - 주택공급과 자금지원의 경우 많은 재원이 소요되며, 이미 정부의 각종 주거지원정책과 중복될 수 있다는 점에서 우선적으로 고려되기는 어려운 사업임
 - 반면에 임대료 지원 방안은 큰 재원이 소요되지 않지만, 주거불안정에 처해있는 자동차 피해가족에게 많은 도움을 줄 수 있다는 점에서 우선적으로 고려될 수 있음.

□ 지원대상

- 자동차사고 피해가족 중 월세를 살고 있는 지원대상자
 - 선정기준으로 고려될 수 있는 것은 첫째, 주거의 점유형태는 월세이며, 둘째 소득이 최저생계비 이하인 자
 - 국민기초생활보장제도 수급자로서 주거급여를 받고 있는 자는 제외

□ 지원 수준

- 지원금액은 월세금액 전부를 지원할 경우 많은 재원과 급여대상들의 도덕적 해이를 유발할 수 있어 일정한 기준을 설정할 필요가 있음.
 - 장기적으로 국토해양부에서는 저소득층 주거지원 방안으로 주거바우처 지원제도를 고려하고 있으나, 동 제도의 경우 시행을 위해서는 많은 시간이 걸릴 수 있어 우선적으로 별도 급여기준을 설정
 - 급여수준은 최저생계비에서 설정하고 있는 가구원수별 최저생계비의 17.25% 한도

6) 정부에서 운영하고 있는 주거복지프로그램으로는 공공임대(영구임대, 5년공공임대, 국민임대, 매입(전세)임대)와 주거비보조(영세민 전세자금대출지원, 근로자 서민전세자금대출, 기초보장수급자 주거급여) 및 주택개량(불량주택개선, 농어촌주택개량, 주거환경개선)사업들을 들 수 있음(이태진 외, 2008)

내에서 임대료 지원

- 예를 들어, 자동차사고 피해가족 중 4인가구가 월세 40만원에서 살고 있을 경우 4인 기준인 약 23만원을 지원하거나, 월세의 50%인 20만원을 지원하고 나머지는 본인이 부담하도록 설정

<표 13> 2009년도 주거급여 한도액

(단위: 원, 월)

가구규모	1인	2인	3인	4인	5인	6인
최저생계비	490,845	835,763	1,081,186	1,326,609	1,572,031	1,817,454
주거급여 한도액	84,654	144,140	186,467	228,794	271,120	313,447

주: 주거급여 한도액은 가구별 최저주거비(최저생계비의 17.2465%)
 자료: 보건복지가족부(2009), 『국민기초생활보장사업안내』

□ 소요 예산

- 주요 가정
 - 지원 대상자 추계
 - '08년말 현재 자동차사고피해가족 지원제도 대상 가구(14,818가구) 중 월세 비율 27.9%('06년 실태조사), 전체 자동차사고피해가족 지원제도 대상 가구 중 국민기초생활보장수급자 비율 51.0%('09년 실태조사)을 적용할 경우 2,025가구가 지원 대상 가구임.
 - 지원금액
 - 4인가구 기준 최저생계비의 17.25%(국민기초생활보장 수급자 주거급여 지급액)의 80%를 최대 2년간 지원할 경우 총 8,924백만원 소요됨. 이를 2012~2020년까지의 연간 비용으로 환산하면 연간 약 8억원 소요

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	1,800	-	-	200	200	200
소요예산(백만원)	7,200	-	-	1,000	1,000	1,000
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	200	200	200	200	200	200
소요예산(백만원)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000

2. 후유장애인 재활 지원 강화

가. 재활보조금 인상

□ 필요성 및 목적

- 재활보조금은 자동차사고로 장애를 입은 피해자의 재활을 촉진하기 위해 사고 피해자의 재활과정에서 발생하는 치료비, 재활보조기구 구입 유지비, 교통비 등의 비용을 보전하기 위한 현금 급여로서 일종의 장애 추가비용 급여로 볼 수 있음. 재활보조금은 장애로 인해 발생하는 추가비용에 대한 보편적 성격의 추가비용 급여로서 현재 보건복지가족부에서 운영하고 있는 장애수당(장애아동수당)과 제도의 성격 측면에서 유사한 제도라고 할 수 있음.
- 현 재활보조금 수급자 중 절반에 가까운 46.9%가 장애수당(장애아동수당)을 수급하고 있는 것으로 파악되어 소위 사회보장급여의 중복 논란을 유발할 수가 있음.
- 재활보조금의 주 사용 용도가 치료비(약값) 등 본래적 목적보다는 기타 생활비로 지출되는 경우가 전체의 60.4%에 이르고 있음을 볼 때, 현 재활보조금은 제도 도입의 취지를 구현하고 있다고 보기는 어려움.
- 그러나 이는 급여의 형태로서 현금 급여가 지니는 근원적 한계로 볼 수 있으며 또한 재활보조금 수급자의 어려운 경제적 형편으로 인한 불가피한 측면이 있음.
- 장애로 인한 추가비용의 정확한 규모에 대한 논란, 장애인실태조사에서 계측된 추가비용을 100% 보전하지 못하고 있는 현재의 장애수당 지급액 등을 고려할 때 재활보조금은 장애수당의 보완적 제도로서 자동차사고로 인해 장애가 발생한 개인의 추가비용을 보전하는 제도로서 지속적으로 자리매김할 수 있음.
- 재활보조금의 지급액은 2010년부터 현재보다 5만원 인상된 월 20만원이 지급될 예정인 바, 그 이상의 현금 급여 인상은 물가상승율을 보전하는 수준에서 가급적 최소화 함.
 - 후유장애 등급에 따른 재활보조금의 차등 지급은 도입하지 않는 것이 바람직함. 장애 인복지법에 근거한 보편적 장애 추가비용 급여인 장애수당의 경우, 전체 1~6등급 체계에서 1, 2급 및 일부 3급 중복 장애인(지적 또는 자폐성 3급으로서 다른 장애를 갖고 있는 자)을 중증 장애인으로 규정하여 경증 장애인과 차등하여 장애수당을 적용하고 있음. 즉 중증 장애인 범주에 포함되는 자의 경우에는 장애수당을 동일하게 지급하고 있음. 따라서 1~14급 후유장애등급 체계에서 1~4등급은 중증 장애로 규정하여 이들에게 동일한 재활보조금을 지급하고 있는 현행 제도는 충분한 타당성이 있음.
- ※ 20만원은 2008년도 장애인실태조사에서 계측된 중증 장애인의 월평균 추가비용임.

□ 지원대상

- 현 자동차사고피해자지원제도의 소득 및 재산기준을 충족한 자로서 자동차손해배상

보장법에 의한 장애등급이 1~4급인 자

□ 소요예산

- 주요 가정
 - 재활보조금 수급자 수 추계
 - 연평균 증가율: 2000년에서 2009년 9월말까지의 재활보조금 수급자 연평균 증가율 7.1%로서 이는 소득 및 재산 기준 등의 단계적 완화가 반영된 데 따른 결과임.
 - 소득 및 재산 기준 완화: 2011년과 2016년에 소득 및 재산 기준의 단계적 완화
 - 증가율 적용: 소득 재산 기준 완화가 반영되는 해에는 7 적용, 나머지 해에는 1% 적용
 - 지급액
 - 2010~2016년 월 20만원, 2017~2020년 월 25만원 지급

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	91,701	7,315	7,828	7,906	7,985	8,065
소요예산(백만원)	241,528	17,557	18,786	18,974	19,164	19,355
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	8,145	8,716	8,803	8,891	8,980	9,069
소요예산(백만원)	19,548	20,917	26,408	26,672	26,938	27,208

나. 주택개조 비용 지원

□ 필요성 및 목적

- 자동차사고피해자 중 일부는 이동에 어려움을 겪고 있는 자들로서 이들이 주거하는 주택에 대한 개 보수비 지원을 통해 가정 내 생활 및 이동에 불편이 없도록 주거용 편의시설을 조성함으로써 장애인 일상생활 편의증진 및 재활을 도모할 필요가 있음.
- 현재 보건복지가족부에서 농어촌 거주 저소득 장애인을 대상으로 ‘농어촌 장애인 주택개조 사업’을 제한적으로 실시하고 있으나, 동 사업이 농어촌으로 국한되어 있어서 도시에 거주하는 장애인들의 경우에는 혜택을 받지 못하고 있음.

□ 지원 대상

- 현 자동차사고피해자지원제도의 소득 및 재산기준을 충족한 자로서 자동차손해배상 보장법에 의한 장애등급이 1~4급인 자가 소유자 및 임대주택 거주자

◆ 지원 우선순위

1. 장애등급이 높은 자로서 지체 및 뇌병변, 시각 장애인
2. 가구원 중 장애인이 다수인 가구(지체 및 뇌병변, 시각 장애인에 한함)
3. 지체 및 뇌병변 시각장애와 다른 장애유형과 중복된 장애인 가구
4. 고령장애인
5. 저소득 장애인

※ 지원제외자

- 놓여준 재가장애인 주택개조 사업 등에 근거하여 지방자치단체에서 이미 지원 받고 5년이 경과되지 아니한 자
- 금융기관 등에 주택개조 비용 융자 추천으로 이미 개조 지원을 받은 자

□ 지원 내용

- 화장실 개조, 보조손잡이 설치, 문턱 낮추기, 싱크대 높이조절, 주출입구 접근로(마당 포장), 경사로 설치, 지붕개량 및 주택 개조시 파손된 도배, 장판 등
- 상기 장애인들의 주택내 편의시설 안전장치 설치 또는 이동편의를 위한 시설의 설치 및 제거 등

□ 지원 금액

- 가구당 최고 3,800천원 지원

<표 14> 주택개조 지원 내용

구분	지원 금액
화장실설치	2,857천원
문턱낮추기	836천원
주출입구접근로 설치	371천원
경사로 설치	636천원
주택개조시 파손된 도배 등	307천원

□ 소요 예산

- 지원 대상 가구
 - 주택 개조 욕구가 있는 가구는 전체 지원대상 가구(2008년말 기준 14,818가구) 중 약 13%⁷⁾로서 약 2,000가구로 추계

7) 2008년 장애인실태조사 결과에서 주택 개조 의사가 있는 장애인은 전체의 12.9%로 파악되었음(변용찬 외, 2009).

- 2011년부터 매년 단계적으로 100가구씩 지원

○ 대출액: 1가구당 최대 3,800천원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	1,000	-	100	100	100	100
소요예산(백만원)	3,800	-	380	380	380	380

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	100	100	100	100	100	100
소요예산(백만원)	380	380	380	380	380	380

다. 차량개조 비용 지원

□ 필요성 및 목적

- 저상버스, 장애인콜택시 등 장애인의 욕구와 특성을 고려한 대중교통수단이 부족한 상황에서 장애로 인해 이동이 어려운 장애인에게 가장 용이한 운송수단은 자동차임. 그러나 장애인이 운전을 하기 위해서는 차량 내부에 다양한 운전편의장치의 설치 및 개조가 필요하며, 여기에는 적잖은 비용이 지출됨. 저소득 장애인 가구에서 이러한 차량개조 비용은 경제적 부담으로 작용하고 있음.
- 운전관련 보조장치의 설치 및 차량 개조 비용을 지원하는 보편적인 제도가 없는 상황에서 자동차사고로 인해 활동에 제약을 받고 있는 자동차사고 피해자에게 관련 비용을 지원함으로써 재활을 촉진하고 사회참여 기회를 확대할 필요가 있음.

□ 지원 대상

- 현 자동차사고피해자지원제도의 소득 및 재산기준을 충족한 자로서 차량을 소유하고 있으며, 차량 운전시 각종의 운전보조기기를 필요로 하는 자

□ 지원 내용

- 사고피해자의 장애유형과 정도에 적합한 차량개조 및 운전보조장치(핸드 콘트롤러, 왼쪽 가속페달, 오른쪽 방향지시기, 핸들 선회장치, 페달 높낮이 보조기구 등) 설치비 지원

□ 지원 금액

- 1인당 최고 50만원 지원

□ 소요예산

- 지원 대상자 추계

- 2005년 장애인실태조사 결과, 전체 장애인 중 50%가 차량을 소유하고 있으며, 이 중 승용차의 75.9%, 승합차의 13.4%, 화물차의 10.7%를 장애인 본인이 운전하고 있는 것으로 파악됨. 이 수치를 전체 재활보조금 수급자에 적용할 경우 2,700여명이 지원 대상임.

- 2011년부터 매년 100명씩 지원

○ 지원 금액: 1인당 최고 50만원 지원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	2,000	-	200	200	200	200
소요예산(백만원)	1,000	-	100	100	100	100
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	200	200	200	200	200	200
소요예산(백만원)	100	100	100	100	100	100

라. 재활 바우처 도입

□ 필요성 및 목적

○ 자동차사고피해자가 치료 및 재활을 위한 목적으로 의료기관이나 재활시설 등을 방문하여 각종 치료 및 재활프로그램에 참여하는 과정에서 발생하는 교통비, 프로그램 이용료 및 식대 등을 지원함으로써 자동차사고 피해자의 재활을 촉진함.

□ 지원 대상

○ 자동차사고 피해자와 생계를 같이하는 가구의 소득이 최저생계비의 120% 미만, 재산이 9,600만원(수도권 기준, 그 외 지역은 8,800만원) 미만인 자로서, 자동차손해배상보장법에 의한 장애등급이 1~7급인 자 중 장애로 인해 이동에 불편함이 있는 자

○ 의사, 물리치료사, 작업치료사 등 관련 재활전문인력으로부터 각종 재활 치료 또는 재활프로그램 참여가 필요하다고 인정 받은 자

□ 지원 내용

○ 지원대상자에게 기프트 카드 형식의 전자바우처를 지급하여 최대 2년간 집과 병원 또는 재활시설을 오가는 왕복 택시비(장애인전용택시 등 특별운송수단 이용료 포함), 재활 프로그램 이용료 및 식대 등을 지원

※ 1회에 한해 연장 가능

□ 지원 금액

○ 1인당 연 50만원 범위 내에서 지원

□ 소요예산

○ 2010년에는 시범사업 성격으로 300명에게 지급, 2011~2012년에는 500명에게 지급, 2013~2020년까지는 1,000명에게 지급

○ 1인당 연 50만원 지원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	9,300	300	500	500	1,000	1,000
소요예산(백만원)	4,650	150	250	250	500	500
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
소요예산(천원)	500	500	500	500	500	500

마. 재활보조기구 구입 지원

□ 필요성 및 목적

○ 재활보조기구는 장애로 인해 저하되거나 소실된 신체기능의 일부 혹은 전부를 대신함으로써 장애인의 일상생활 및 사회생활을 가능케 하는 매우 중요한 역할을 담당하고 있음.

○ 재활보조기구가 필요함에도 재활보조기구를 구입하지 않는 주된 이유는 '구입비용의 부담(51.6%)'임(한국보건사회연구원, 2009).

○ 따라서 자동차사고피해자들이 많이 필요로 하는 재활보조기구 중 건강보험에서 지급하고 있는 품목 중 고가의 재활보조기구인 전동휠체어, 전동스쿠터, 의지 구입시 본인 부담금을 지원함으로써 자동차사고피해자들의 재활을 촉진함.

□ 지원 대상

○ 자동차사고 피해자와 생계를 같이하는 가구의 소득이 최저생계비의 120% 미만, 재산이 9,600만원(수도권 기준, 그 외 지역은 8,800만원) 미만인 자로서, 자동차손해배상보장법에 의한 장애등급이 1~6급인 자 중 상기의 재활보조기구를 의사로부터 처방 받은 자

※ 국민기초생활보장수급자 등 의료급여 대상자의 경우에는 의료급여 재원에서 본인 부담금 없이 전액 지원되므로 상기 지원 대상자 중 의료급여 대상자는 제외함.

□ 지원 내용

○ 재활보조기구 구입 영수증 등에 근거하여 재활보조기구 본인부담금을 환급

□ 지원 금액

○ 각 품목별 평균 급여액에 근거하여 지원금액을 설정하고, 해당 지원금액의 20%를 지원하되, 내구연한 종료 후 2회까지 총 3회까지 지급

<표 15> 재활보조기구 구입 지원

구분	지원 금액	내구연한
전동휠체어	2,090천원	6년
전동스쿠터	1,670천원	6년
상지의지	1,000천원	4년
하지의지	1,800천원	3년

□ 소요예산

○ 지원 대상자 추계

– 2008년말 기준 소득 재산 기준 완화 및 장애 등급 상향 등 수급 요건 변경으로 인한 대상자 49,156명⁸⁾ 중 국민기초생활보장(의료급여) 수급자를 제외한 비율인 47.9%, 각 재활보조기구의 필요 비율(상지의지 1.0%, 하지의지 1.0%, 전동휠체어 3.0%, 전동스쿠터 3.0%)⁹⁾ 및 내구 연한을 적용

• 개별 품목별 수요자 수는 상지의지 235명(연 45명), 하지의지 235명(연 78명), 전동휠체어 706명(연 118명) 및 전동스쿠터 706명(연 118명)

○ 지급액 추계

– 연 125,816 천원 소요

• 상지의지 45명×200천원=9,000천원, 하지의지 78명×360천원=28,080천원, 전동휠체어 118명×418천원=49,324천원, 전동스쿠터 118명×334천원=39,412천원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	3,240	-	-	360	360	360
소요예산(백만원)	1,170	-	-	130	130	130

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	360	360	360	360	360	360
소요예산(천원)	130	130	130	130	130	130

8) 2006년 국민생활실태조사와 2008년 자동차사고후유장애인 발생 현황 자료를 토대로 추계

9) 2008년 장애인실태조사에서 파악된 필요 비율

바. 후유장애인 사회적응 및 역량강화 프로그램 도입

□ 필요성 및 목적

○ 자동차사고피해자가 원활히 사회에 적응할 수 있도록 하기 위해 직업기능향상, 사회적응향상 및 심리기능향상을 목표로 하는 사회적응 및 역량강화 프로그램을 도입 운영함.

□ 지원 대상

○ 자동차손해배상보장법에 의한 장애등급이 1~14급인 자 중 프로그램 신청자

□ 지원 내용

○ 운영방법: 사회복지법인, 장애인복지관, 대학 등 사회교육기관을 대상으로 프로그램 공모를 실시하여 신청기관 중 적절한 기관을 선발하여 해당 기관에 프로그램 운영비를 지급하는 위탁 운영 방식으로 실시함.

○ 운영기간: 프로그램 내용에 따라 1개월~6개월 등 다양하게 운영함.

○ 운영과정: 사회재활 프로그램, 직업재활 프로그램, 심리재활 프로그램 등

○ 프로그램 참가자는 무료로 프로그램 참가, 일정액의 교통비 및 식비 지급

□ 소요예산

○ 프로그램 정원 10명, 프로그램 비용 평균 1,000만원으로 가정

○ 참가인원은 2010~2020년까지 매년 100명 가정

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	1,100	100	100	100	100	100
소요예산(백만원)	1,100	100	100	100	100	100

구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	100	100	100	100	100	100
소요예산(천원)	100	100	100	100	100	100

3. 유아녀 발달 지원 강화

가. 장학금 지원 확대

□ 필요성 및 목적

○ 날로 심화되고 있는 교육격차를 해소하기 위해 현행 유아녀 장학금 제도의 대상과 지급액을 단계적으로 확대함.

□ 확대 방안

○ 지급 대상

- 자동차사고피해자지원제도에서 정하고 있는 소득 재산 기준을 충족한 가구의 자동차사고 사망자 및 자동차손해배상보장법에 의한 1~4급 후유장애인의 자녀 또는 자동차사고 피해자로서 초 중 고등학교에 재학 중인 성적 우수자 및 특기 장학생
 - ※ 2010년에 자동차사고 피해자인 유자녀에 대한 장학금 지급 및 특기 장학생 인정 요건 완화(교대상 수상자 포함)를 내용으로 하는 장학금 지급 대상 확대가 예정되어 있음.

○ 지급액

- 사교육비 지출에 대한 유자녀가구의 부담을 완화하기 위해 현행 분기별 초등학생 10만원, 중학생 20만원, 고등학생 30만원으로 설정되어 있는 장학금 지급액을 단계적으로 인상하도록 함.
- 2013년: 초등학생 15만원, 중학생 25만원, 고등학생 35만원
- 2017년: 초등학생 20만원, 중학생 30만원, 고등학생 40만원

□ 소요 예산

○ 주요 가정

- 장학금 수급자 수 추계
 - 연평균 증가율: 2000년에서 1,298명에서 2009년 9월말 현재 5,144명으로 연평균 16.5% 증가하여 같은 기간 동안에 7% 수준의 연평균 증가율을 보였던 재활보조금, 피부양보조금 등에 비해 상대적으로 높은 증가율을 보임. 그러나 이는 '08년 초등학생 장학금 지급 및 지속적인 성적 기준 완화로 인한 효과가 반영된 수치로서 장래 추계시 조정 필요
 - 소득 및 재산 기준 완화: 2011년과 2016년에 소득 및 재산 기준의 단계적 완화
 - 증가율 적용: 소득 재산 기준 완화가 반영되는 해에는 10% 적용, 나머지 해에는 1% 적용
- 지급액
 - 2010~2012년: 초등학생 10만원, 중학생 20만원, 고등학생 30만원
 - 2013~2016년: 초등학생 15만원, 중학생 25만원, 고등학생 35만원
 - 2017~2020년: 초등학생 20만원, 중학생 30만원, 고등학생 40만원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	73,751	5,658	6,224	6,286	6,349	6,413
소요예산(백만원)	81,885	4,789	6,513	6,578	6,643	6,710
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	6,477	7,125	7,196	7,268	7,341	7,414
소요예산(백만원)	6,777	7,455	8,968	9,058	9,149	9,240

나. (가칭) 유자녀 희망계좌 도입

□ 필요성 및 목적

- 현재 유자녀에게는 생활자금무이자대출 및 장학금이 지원되고 있으나 단기적인 지원(18세 미만)에 그침
- 20세 이상의 유자녀는 대학입학 또는 사회진출 시 초기비용 마련에 어려움이 있으며 기 대출받은 생활자금의 상환 부담도 발생
 - ※ 상환 부담으로 대출을 기피하는 경우가 1,400건에 달함('08.10)
- 따라서 대출제도의 단점을 보완하고 유자녀의 사회진출 시 경제활동에 소요되는 초기비용 마련을 위한 자산형성 지원제도로서 '(가칭)유자녀희망계좌' 도입
 - 생활자금대출을 받고 있는 유자녀(보호자, 후원자)가 일정액(월 3만원)을 적립하면 공단이 1:1 매칭 펀드로 지원
 - 금융기관과 연계를 통해 자산관리 교육을 실시하여 경제관념을 심어주고 적립기간 동안 자산 포트폴리오 형성 유도
 - ※ 2007년부터 시설 입소 아동을 대상으로 '디딤씨앗통장(아동발달계좌)' 제도가 운용되고 있고, 2009년부터 서울시가 저소득계층 아동을 대상으로 '꿈나래통장' 제도를 운용되고 있으나, 대상이 제한적이라는 점에서 자동차사고피해가족 유자녀를 대상으로 '유자녀희망계좌'의 도입은 의미가 있음.

디딤씨앗통장(아동발달계좌)

- 보건복지가족부에서 2007년 4월부터 시행하고 있는 ‘디딤씨앗통장(아동발달지원계좌)’ 사업은 저소득층 아동의 자산형성을 도와 빈곤의 대물림을 방지하기 위한 아동자립지원 프로젝트
- 현재 지원대상은 시설보호, 가정위탁, 소년소녀가정 아동 등이며 아동이 매월 일정 금액을 저축하면 국가에서도 월 3만원 이내에서 같은 금액을 적립해서 만 18세 이후 대학등록금·의료비·기술자격 및 취업훈련비와 같은 자립 용도로 사용할 수 있음.

꿈나래 통장

- 만 9세 이하 자녀가 있는 가구가 매월 3~10만원을 5년 또는 7년간 저축하면 서울시와 민간후원기관이 동일 금액을 추가로 적립해 만기시 원금의 2배와 이자액을 돌려줌.
- 자격 요건은 2009년 1월 19일 기준 서울시 거주자로, 보호료 1, 2층 지원자, 기초생활보장수급자, 차상위복지급여자 및 지역건강보험가입자 중 보험료가 일정수준 이하, 소득(금융)자산조사 결과 일정기준 이하인 저소득 계층으로서, 만 9세(1999. 1. 1 이후 출생자) 이하 자녀가 있어야 함. (단, ‘아동발달지원계좌(CDA)’, ‘희망플러스 통장’ 가입 자이거나, 중도 해지자, 신불자, 5000만원 이상의 부채가구 등인 경우 신청 불가)

주요 내용

- 지원 대상: 14세 미만 유자녀 중 희망자
- 지원기간: 0세 ~ 14세
- 매칭액 및 적립방안: 유자녀(보호자, 후원자)가 매월 일정액을 적립하면 국가가 1:1 매칭 펀드로 일정액(월 3만원) 이내에서 지원
- 활성화 및 재원조달 방안: 정부는 유자녀 대출상환금을 매칭 펀드로 활용하고 홍보 등 강화
- 계좌운영: 공모를 통해 선정된 금융기관과 협의하여 결정
 - 금융기관에서는 계좌운영 이외에 적립기간동안 유자녀에게 경제(금융)교육 실시(용돈 소득관리, 신용관리, 경제정보 제공 등)
- 적립금 사용: 적립금은 만 18세 이후 학자금, 창업 등으로 사용 용도를 엄격히 제한하며, 인출 시 국가의 승인 요구

소요 예산

- 주요 가정
 - 유자녀희망계좌 가입자 수: 유자녀 장학금 수혜자가 모두 유자녀희망계좌에 가입하는 것으로 가정

- 지원금액: 유자녀 1인당 월 3만원 지원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	73,751	5,658	6,224	6,286	6,349	6,413
소요예산(백만원)	26,550	2,037	2,241	2,263	2,285	2,308
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	6,477	7,125	7,196	7,268	7,341	7,414
소요예산(백만원)	2,332	2,565	2,591	2,616	2,643	2,669

다. 대학 학자금 융자 도입

필요성 및 목적

- 현재 유자녀에 대한 장학금 지급이 고등학교로까지 제한되어 있고, 연간 대학 등록금이 천만원에 가까운 현실에서 유자녀의 대학 진학은 저소득 유자녀 가구에 매우 큰 경제적 위협 요인으로 작용하고 있음.
- 대학 등록금 지원은 국민모니터링단 및 본 연구의 전화조사에서 자동차사고피해가족이 공단에 희망하는 주요한 건의 사항 중의 하나임.
- 따라서 대학 학자금 융자 제도는 유자녀의 발달 지원 및 생활안정강화에 기여하는 측면에서 적극적으로 도입할 필요가 있음. 그러나 자동차사고 유자녀를 대상으로 하는 대학 학자금 융자 제도는 정부가 2010년에 도입하는 「대학학자금 취업 후 상환 제도」 등을 보완하는 제도로서 역할을 수행하도록 해야 할 것임.
 - 대학 학자금 취업 후 상환제도 도입으로 인해 저소득층에 대한 대학 학자금 무상 지원이나 이자지원이 폐지되면서 오히려 저소득계층에게는 기존의 제도보다 불리한 측면이 있음.
 - 즉 기존의 학자금 대출제도 하에서 기초생활수급자에게 450만 원의 무상보조를 하던 것을 없애고 200만 원의 생활비만 지원하게 됐고, 소득 1~3분위 계층에 대한 무이자 지원과 4~5분위 4퍼센트 이자지원, 6~7분위 1.5퍼센트 이자지원도 중단됨.
 - 현재 학자금 대출금리가 아직까지 결정되지 않았으나 대략 5퍼센트대로 예상되는 데, 이는 저소득층이 부담하기에는 높다고 할 수 있음.

<취업 후 학자금 상환제도의 개요>

1. 도입 배경

- 현행 학자금 대출제도는 다음과 같은 문제점이 있음.
- ▶ 현행 학자금 대출제도 하에서는 학자금 대출을 받은 학생이 재학 중에도 매월 적게는 5만원에서 최고 30여만원의 대출이자를 납부해야 하며, 상환기간이 도래하면 소득이 없어도 대출금을 갚아야만 하는 관계로, 대출금을 갚지 못해 금융채무 불이행자가 되는 경우가 급증
- ▶ 학자금 대출지원을 받는 경우, 학생의 취업과 관계없이 상환이 시작되어 그 상환부담은 결국 부모의 부채로 전환

2. 대상, 규모, 금리 및 상환방법

- ▶ 수혜대상: 소득 7분위 이하 가정의 대학생
 - ※ 소득분위는 소득인정액(소득, 재산, 자동차 등)으로 산출, 소득 8~10분위 및 대학원생은 현행 대출방식으로 지원
- ▶ 대출규모: 등록금 전액과 생활비(한도 연 200만원)
 - ※ 기초생활수급자 학생에게는 연 200만원의 생활비가 무상으로 지급
- ▶ 대출금리: 상환은 본인의 연간 소득이 일정수준(최저생계비 등을 감안하여 결정)을 초과하는 시점에 개시되며, 상환금액은 (연소득-상환기준소득)×상환율에 의해 결정되므로 본인의 소득이 적으면 그만큼 상환기간이 길어짐
- ▶ 대출 성적 기준: C학점 이상
- ▶ 도입시기: 2010년 1학기부터 시행
 - ※ 2009년 이전 대학 입학학생은 현행제도와 신제도 중 본인이 선택할 수 있으며, 2010년도 신입생 부터는 신제도만 선택 가능

□ 지원 대상

- 현행 자동차사고 피해자 지원제도에서 정하고 있는 소득 재산 기준과 장애 기준을 충족한 가구의 자녀 또는 사고 피해자 본인으로서 고등교육법 제2조의 규정에 의한 학교에 입학 예정자 또는 재학 중인 자
 - 고등교육법 제2조의 규정에 의한 학교: 대학 산업대학 교육대학 전문대학 방송대학, 통신대학 및 방소통신대학 기술대학 등
- 대부 제한자
 - 금융기관 연체 정보 등 등록자
 - 유자녀 생활자금 또는 자동차사고피해가족 생활안정자금을 대부 받아 상환 중인 경우

- 대학원, 외국대학, 사이버대학, 기능대학, 학점은행제 교육기관

□ 대부 조건

- 용자 한도: 1인당 최대 1,000만원 범위 이내 당해연도 해당학기 학자금
- 용자 이율: 무이자 대출
- 상환: 졸업 다음 연도부터 15년간 매월 균등 상환

□ 소요 예산

- 대출자 수: 2011년부터 매년 200명
- 대출액: 1인당 최대 1,000만원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	2,000	-	200	200	200	200
소요예산(백만원)	20,000	-	2,000	2,000	2,000	2,000
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	200	200	200	200	200	200
소요예산(백만원)	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000	2,000

라. 유자녀 보장성 보험료 지원

□ 필요성 및 목적

- 유자녀들에 대한 보장성 보험가입을 지원하는 것은 새로운 사회보장제도의 하나로 보험을 통해 저소득층에 대한 사회적 위험을 예방하고자 하는 제도임
 - 위와 같은 제도를 소액보험(Micro Insurance)이라 부르고 있으며 소득 위험 수준에 맞는 보험료를 설정하고 사고 질병 사망 자연재해 등의 각종 위험에서 저소득층을 보호하는 제도라 할 수 있음¹⁰⁾
 - 소액보험의 경우 보장수준은 일반 민영보험에서 운영하고 있는 보장수준보다는 낮게 설정하고, 단체 위험률을 적용하여 보험료 수준을 저렴하게 구성하는 상품임¹¹⁾
 - Micro Insurance의 상품은 크게 네 가지로 나누어 살펴볼 수 있음

10) 최근들어 정부에서 저소득층을 대상으로 많은 지원을 하고 있는 Micro Credit(소액 담보대출, 최근 미소(美少)금융으로 명명), Micro Finance(소액대출)과는 다른 개념임. 미소금융은 저소득층중 자활능력이 있는 사람들에게 소액으로 창업자금을 지원하여 탈빈곤을 돕는 제도이며, Micro Finance는 제도권대출이 어려운 저소득층에 대해 생활안정, 의료비 등의 소액대출을 지원하는 제도임

11) 일반민영보험상품의 경우 저축성상품과 보장성상품으로 상해, 사망 등의 건강보장상품을 판매하고 있음. 저축성상품은 매월 일정액을 불입하고, 만기시 불입금액에 소정의 이자율을 가산하여 가입자에게 되돌려주는 상품인 반면에 보장성상품은 소액보험가입으로 건강 및 질병 등을 약정기간동안 보장받고 약정기간이 지나면 보험료가 소멸되는 상품임. 저축성상품에 비해 보장성 상품의 보험료가 낮게 책정됨

- 신용보험: 가장 일반적인 보험으로 성공률이 높으며, 주로 채권자나 보험사에 일종의 혜택을 제공
 - 재산보험: 대출과 연계되어, 가장 일반적인 형태가 가축 또는 가옥에 관한 보험임
 - 건강보험: 가장 수요가 많은 보험으로 사회보장과 상업적인 보험의 형태를 모두 보유하고 있으며, 모럴헤저드, 사기 등의 위험이 존재
 - 농업보험: 정부의 막대한 보조금으로 유지되며, 모럴헤저드 위험 존재하고 농산물 등의 풍수해 보험 등이 일반적
- 국내에서는 미소금융중앙재단의 저소득층 아동을 대상으로 하는 보험지원과 농업인대상의 안전공제를 들 수 있음
- 미소금융중앙재단의 저소득층 아동 및 저소득장애인을 위한 마이크로 인슈런스 사업
- 기본원칙은 미소금융재단과 광역자치단체가 협력하여 공동으로 사업추진
 - 주요사업
 - ① 저소득층 아동 보험가입 지원
 - 저소득층 아동에게 민영보험 가입기회를 제공하여 발생할 수 있는 각종 사회적 위험으로부터 최소한의 보장을 받도록 지원
 - 저소득층 아동: 차상위계층의 조손가정·한부모가정의 12세 이하 아동
 - ② 장애인복지이용시설 보험가입 지원
 - 사회복지시설을 이용하는 저소득 장애인의 복지증진, 권익보호 및 사회적 비용 절감을 위해 보험가입 지원
 - ※ 특히, 장애인복지이용시설에 대한 시설보험 가입을 우선 지원
- 보장수준
- ① 저소득층 아동 보험
 - 수해대상자(아동)에게 후유장해보험금(최대 3,000만원), 교통사고후유장해보험금(최대 3,000만원), 입원급여금(2만원, 3일초과 1일당), 골절진단금(10만원, 골절 사고 1회당), 치료자금(2,000만원: 5대장기이식수술, 조혈모세포이식수술, 중대화상부식치료비), 미래설계자금(30만원×3회, 매년 계약해당일에 지급), 사망보험금(기납입보험료와 책임준비금 중 큰 금액 지급)을 지급
 - 부양자의 경우 사망보험금(500만원)과 후유장해보험금(최대 500만원) 지급
 - ② 장애인이용시설 보험
 - 재산손해: 화재로 입은 직접손해, 소방손해 및 피난 손해, 피보험자가 지출한 손해방지비용, 대위권보전비용 등
 - 배상책임손해: 장애인복지시설 관련 지역에서 복지시설 업무수행으로 생긴 우연한 사

- 고로 인하여 타인의 신체에장해를 입히거나 타인의 재물을 망그르뜨려 법률적인 배상 책임을 부담함으로써 입은 손해
 - 신체손해: 장애인복지시설에 거주 또는 일정기간 이용하는 자가 시설이용 중 신체상해를 입은 경우 이로 인한 손해
- 보험료 부담
- ① 저소득층 아동 보험: 보험료의 95%를 재단이 지원하고 수혜대상은 5%를 부담
 - ② 장애인이용시설 보험: 재단이 보험료 전액을 지원
- 농업인을 대상으로 하는 농협의 안전공제
- 농협에서 농민이 농작업중 재해로 인한 사망, 상해 등이 발생할 경우 유족위로금, 장해 및 입원비 등을 제공하는 보험
 - 현재 판매 물량은 매년 약 70만건 규모
 - 보험기간은 1년이며 일시납 형태로 구성, 보험료는 일반형 66,200원, 장애인 54,400원이며, 보험료 부담은 정부 50% + 단위농협 일부 부담 + 계약자 일부 부담으로 구성됨
- 위와 같이 소액보험(Micro Insurance)은 소득이 낮은 저소득층을 대상으로 보장성 보험의 형태로 보험료를 지원함으로써 갑자기 발생할 수 있는 각종 위험으로써 저소득층의 생활안정을 기할 수 있는 제도라 할 수 있음
- 보장성 상품(순수보장형)의 형태로 보험료를 지원함으로써 소액으로 많은 효과를 거둘 수 있음¹²⁾
 - 일반적으로 민영보험회사의 경우 보험료의 20~30%가 모집 관리 수익 등으로 잡혀 가입자의 혜택이 많이 축소될 수 있는 반면에
 - 소액보험의 경우 모집과 가입자관리가 교통안전공단에서 이루어지고, 보험회사는

12) 보장성보험은 피보험자에게 사망, 상해, 입원, 생존 등과 같이 사람의 생명과 관련하여 보험사고가 발생했을 때 약속된 급부금을 제공하는 보험상품을 말함. 만기생존시 이미 납입한 보험료의 환급여부에 따라 순수보장형과 만기환급형으로 나누어짐. 보장성 보험은 각종 재해로 인한 사망이나, 암과 같은 질병으로 인한 사망, 입원, 치료, 유족보장을 주요 내용으로 하는 보험으로, 상해보험, 질병보험, 간병보험 등의 상품이 있음.

①상해보험은 우연하고 급격한 외래의 사고로 인한 사람의 신체에 입은 상해에 대하여 치료에 소요되는 비용 및 상해의 결과로 기인한 사망, 후유장해 등의 위험을 보장하는 보험을 말함. 상해보험에서 지급되는 보험금에는 통상 사망보험금, 장해보험금 및 의료비보험금이 있음.

②질병보험은 질병에 대한 치료비를 보장할 것을 목적으로 하는 보험을 말하며, 입원급여금, 수술급여금 및 진단보험금이 지급됨. 건강보험, 암보험, 어린이보험 등이 대표적인 질병보험임. 생명보험상품은 질병으로 치료를 받은 경우 진단, 수술, 입원에 대하여 정액의 보험금을 지급하고, 손해보험상품은 치료비 중 본인이 부담한 실제치료비를 실손보상함.

③간병보험은 피보험자가 누워있거나 또는 치매로 간병이 필요한 상태(요강상태)라고 의사의 진단을 받은 그날부터 계속해서 간병이 필요한 상태에 있는 기간이 일정기일을 초과한 경우에 보험금을 지급하는 보험을 의미하며 저축성보험은 보장성 보험과 달리 납입보험료보다 만기에 환급되는 보험금이 큰 보험을 의미함.(보험개발원 홈페이지 참조)

가입자 정보와 관련 보험료를 지급받음에 따라 민영보험에서 운영하고 있는 보장성상품에 비해 저렴하면서 높은 보장수준을 유지할 수 있는 상품구성이 가능

□ 지원 대상

- 소액보험의 지원대상자는 자동차피해가족의 자녀와 그 부양대상자를 중심으로 지원하고 보험료는 당해 연도 예산과 보장인원을 고려하여 일정 수준을 지원
 - 미소금융중앙재단의 경우 공적 사회보장의 한 영역으로 보험료를 지원함에 따라 보험료의 95%까지 지원하고 있으나 이는 가입자들의 도덕적 해이를 유발할 수 있음
 - 따라서 교통안전공단에서 운영하고자 하는 소액보험의 경우 보험료 지원은 보장성 상품의 연간 보험료의 약 50~100% 이내에서 탄력적으로 운영

□ 지원 내용

- 보장수준은 자동차 피해자의 유자녀를 대상으로 운영한다는 점에서 나이가 어리고 학생들을 중심으로 운영됨에 따라 사망보다는 일상 생활중에 발생할 수 있는 상해, 골절 등의 상해보험을 중심으로 구성
 - 보장수준이 높아질수록 보험료 부담이 증가함에 따라 미소금융중앙재단에서 운영하고 있는 상품을 기준으로 기존 민영보험회사에서 운영하고 있는 어린이 보장성 상품의 보장수준을 고려하여 설정
 - 소액보험 관리운영은 보험수리, 보험계리, 손해사정 등의 전문영역의 인력이 필요하다는 점에서 교통안전공단에서 직접 운영하기 보다는 일반 민영보험회사와의 제휴를 통해 관리운영비를 절감하고 보장수준을 높일 수 있도록 상품을 구성

□ 소요 예산

- 교통사고 유자녀를 대상으로 보장성 상품을 운영하되 보장범위는 질병사망, 상해사망, 상해로 인한 후유장해, 상해의료비의 네가지로 할 경우 보험료를 추정해 보았음
 - 질병사망은 10세 남성아동 기준 위험률을 기준으로 함
 - 보장성 공제상품의 첫 번째 플랜은 사망보험금 5,000만원과 상해사망금 5,000만원, 상해의료실비(50만원)을 보장하는 것임
 - 이 경우 아동 1인당 보험료는 약 30천원수준이며, 총보험료는 약 ?만원이 소요됨
 - 보장성 공제상품의 두 번째 플랜은 사망보험금 5,000만원과 상해사망금 5,000만원, 상해의료실비 대신 질병사망(3천만원)을 보장하는 것임
 - 이 경우 아동 1인당 보험료는 약 16.3천원수준이며, 총보험료는 약 ?만원이 소요됨
 - 보장성 공제상품의 세 번째 플랜은 사망보험금 5,000만원과 상해사망금 5,000만원,

상해의료실비(50만원), 질병사망 3,000만원을 보장하는 것으로 보장수준을 최대한 한 것임

- 이 경우 아동 1인당 보험료는 약 306원수준이며, 총보험료는 약 ?만원이 소요됨
- 위의 추정은 보험료 산정의 기준이 되는 위험률과 사망률을 단순 적용한 것이며, 실제 운영시 보험상품에 대한 관리비용, 예정이율 및 해약률 등을 고려할 경우 보험료는 변동할 수 있음

<표 16> 보장성 상품

		(단위: 명, 원)	
		보장수준	인당 보험료 수준
플랜1	상해사망(5천만원) 상해후유장해(5천만원) 상해의료실비(50만원)		29,941
플랜2	상해사망(5천만원) 상해후유장해(5천만원)		16,300
플랜3	질병사망(3천만원) 상해사망(5천만원) 상해후유장해(5천만원) 상해의료실비(50만원) 질병사망(3천만원)		36,241

주: 1) 연령은 10세 남자아이를 기준으로 설정

□ 소요 예산

○ 주요 가정

- 유자녀 보장성 보험료 지원 대상자 수: 유자녀 장학금 수혜자가 모두 유자녀 보장성 보험료에 가입하는 것으로 가정
- 지원금액: 유자녀 1인당 월 16,300원 지원
 - ※ 유자녀의 보호자는 플랜 1, 플랜2, 플랜 3 중에서 선택할 수 있으며 차액은 본인 이 부담하도록 함.

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	61,869	-	-	6,286	6,349	6,413
소요예산(백만원)	12,374	-	-	1,257	1,270	1,283
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	6,477	7,125	7,196	7,268	7,341	7,414
소요예산(백만원)	1,295	1,425	1,439	1,454	1,468	1,483

바. 유자녀 교육 바우처 도입

□ 필요성 및 목적

- 날로 심화되는 교육격차를 해소하고, 자동차사고피해자지원제도에서 정하고 있는 소득 재산 기준과 장애 기준을 충족하지 못하여 유자녀에게 지급되는 장학금을 수혜하지 못하고 있는 자동차사고 피해가족의 유자녀의 학업 생활을 지원함으로써 제도의 사각지대를 해소함과 아울러 유자녀 발달에 기여할 수 있음.

□ 지원 대상

- 자동차사고로 사망했거나 자동차손해배상보장법에 의한 장애등급이 1~6급인 사고피해자와 생계를 같이하는 가구의 소득이 최저생계비의 120% 미만, 재산이 9,600만원(수도권 기준, 그 외 지역은 8,800만원) 미만인 가구의 초 중 고등학교에 재학중인 유자녀 및 사고피해자 본인
- ※ 현재 장학금을 수급하고 있는 유자녀는 비해당

□ 지원 내용

- 지원대상자에게 기프트 카드 형식의 전자바우처를 지급하여 급식비, 방과후 수업 이 용료, 학원 수강료 및 학습지 구독료 등 유자녀의 교육과 관련된 비용 등을 지원

□ 지원 금액

- 1인당 연 30만원 범위 내에서 지원

□ 소요예산

- 2010년에는 시범사업 성격으로 500명에게 지급, 2011~2015년에는 1,000명에게 지급, 2016~2020년까지는 1,500명에게 지급
- 1인당 연 30만원 지원

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	13,000	500	1,000	1,000	1,000	1,000
소요예산(백만원)	3,900	150	300	300	300	300
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	1,000	1,500	1,500	1,500	1,500	1,500
소요예산(천원)	300	450	450	450	450	450

사. 정서적 지원 강화

□ 필요성 및 목적

- 부모의 사고로 인한 충격과 양육의 어려움 등으로 인해 정서적 측면에서 정상적인 발달에 어려움을 겪기 쉬운 유자녀를 대상으로 다양한 프로그램을 실시함으로써 이들의 정서적, 문화적 욕구를 충족시킬 필요가 있음.
- 2006년 이후 본격적으로 실시된 유자녀 정서적 지원 강화 프로그램 - 유자녀캠프, 유자녀 체험학습, 유자녀 문화체험 - 등의 참여 대상을 확대하고 프로그램 내실화를 추진함.
- 이러한 이벤트성 프로그램 외에 유자녀에 대한 상시적인 정서적 지원 체계 구축의 일환으로서 유자녀 멘토링 프로그램을 도입할 필요가 있음.

□ 지원 대상

- 자동차사고피해자지원제도에서 정하고 있는 소득 재산 기준을 충족한 가구의 자동차 사고 사망자 및 자동차손해배상보장법에 의한 1~4급 후유장애인의 자녀 또는 자동차 사고 피해자로서 초 중 고등학교에 재학 중인 자

□ 지원 내용

- 유자녀 하계 및 동계 캠프 각 1회 실시
- 유자녀 교통안전체험학습 프로그램 실시
- 유자녀 문화예술 체험 기회 제공
- 유자녀 멘토링 프로그램 실시
 - 운영 방법: 13개 지사에서 관할 지역 내 거주 유자녀를 대상으로 멘토로 활동할 대학생 자원봉사자를 모집하여 실시
 - 멘토: 멘토링 자원봉사를 희망하는 대학생 130명
 - 내용: 자원봉사자가 선정된 유자녀 가정으로 직접 방문하여 월 4회 학습지도 및 일상생활훈련을 지도
 - 멘토 역량강화: 년 4회 전문 강사를 초빙 및 교육
 - 1대1 멘토링: 멘토와 멘티 및 멘티부모님과 협의 후 월 4회 방문학습지도 날짜 확정
 - 멘토가 월 4회 방문학습지도 실시 후 자원봉사 활동일지를 작성

□ 소요 예산

- 매년 6억 소요
 - 유자녀캠프 2억, 체험학습 1억, 문화예술체험 2억원, 유자녀 멘토링 1억원
- 매년
 - 대상자 수: 유자녀캠프 500명, 체험학습 4,000명, 문화예술체험 1,000명, 유자녀 멘토링 130명

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	61,930	5,630	5,630	5,630	5,630	5,630
소요예산(백만원)	600	600	600	600	600	600
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	5,630	5,630	5,630	5,630	5,630	5,630
소요예산(천원)	600	600	600	600	600	600

4. 사회서비스 확대 및 인식 개선

가. 가족치료서비스 확대

□ 필요성 및 목적

- 자동차사고가 피해자 및 가족에 미치는 정서적 심리적 측면에서의 부정적 영향이 매우 크다는 사실을 고려하여 '09년 시범 사업 성격으로 실시된 가족치료서비스를 지속적으로 확대 실시함.

□ 확대 방안

- '09년에 실시된 가족치료서비스의 모니터링 및 효과성 평가 결과를 토대로 프로그램을 수정 보완하고, 더 많은 자동차사고피해가족들이 프로그램에 참여할 수 있도록 함.
- 가족치료서비스 제공 기관 선정과 관련하여 사전 공모에 따른 소정의 심사를 거쳐 적절한 서비스 제공기관을 선정하도록 함.

□ 소요 예산

- 프로그램 정원 10명, 프로그램 비용 평균 1,000만원으로 가정
- 참가인원은 2010~2020년까지 매년 100명 가정

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	1,100	100	100	100	100	100
소요예산(백만원)	1,100	100	100	100	100	100
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	100	100	100	100	100	100
소요예산(천원)	100	100	100	100	100	100

나. 사례관리서비스 제공

□ 필요성 및 목적

- 자동차사고피해자 지원제도의 대상인 자동차사고 피해가족은 저소득 계층이면서 동시에 장애인 가구 혹은 한부모 가구로서 다양한 복지욕구를 지니고 있는 계층임. 따라서 현재와 같이 단위 사업 위주의 현금 급여 혹은 서비스 제공 체계하에서는 통합적인 관점에서 다양한 급여 및 서비스 제공에 따른 효과성 혹은 성과를 파악하기 어려울 뿐만 아니라 공공서비스의 원칙인 소비자(수요자) 중심의 맞춤형 서비스를 기획하고 제공함으로써 소비자의 욕구를 충족시킴으로써 궁극적인 삶의 질 개선을 기대하기 어려움.
- 따라서 자동차사고피해가족을 대상자를 발굴하여 이들의 종합적인 복지 욕구를 파악하고, 이러한 욕구를 충족시키기 위해 공단 내의 자원 혹은 공단 외부의 공공 및 민간 기관에서 제공 가능한 서비스 자원에 연계하며, 이러한 서비스 제공을 통해 자동차사고 피해가족의 욕구가 충족되거나 혹은 문제가 해결되는 과정을 면밀히 모니터링하여 서비스에 대한 조정을 실시하는 일련의 과정을 의미하는 사례관리서비스가 도입되어야 함.

□ 사례관리서비스 제공 방안

- 사례관리서비스를 제공할 수 있는 전문 인력을 채용하여 배치
- 자동차사고피해가족의 발굴, 서비스 연계 및 모니터링 활동을 위한 유관 기관 네트워크 구축

□ 소요 예산

- 피해가족지원센터 설치비에 포함

다. 피해가족 자조모임 구축

□ 필요성 및 목적

- 일반적으로 자동차사고 등 사고피해자들은 자신과 동일한 경험을 한 사람들과 친분 관계를 맺고자 하는 욕구를 지니고 있음.
- 자동차사고 피해가족 자조모임을 통해 피해가족들이 사고 이후의 경험과 대처 방안 등을 공유하며 신뢰적 관계를 구축하는 것은 위기를 극복하고 가족의 기능을 회복하는데 있어서 상호간 사회적 지지망 혹은 자원으로서 역할을 수행할 수 있음.

□ 지원 대상

- 자동차사고 피해가족

□ 구축 방안

- 13개 지사별로 관할 구역내 자동차사고 피해가족 정례 모임을 개최하여 비슷한 경험과 환경을 가진 피해가족들을 연결시켜 주며 이들을 대상으로 정기적인 메일 발송, 역량강화 프로그램 및 다양한 가족 행사 등을 실시함으로써 상호간 지지체계로서 역할을 할 수 있는 자조모임을 구축하도록 함.

□ 소요 예산

- 13개 지역 자조모임 구축 및 사업비로 1개 모임당 연 500만원 소요
- 자조모임 참여 피해가족수는 1개 모임당 100명으로서 총 1,300명 가정

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	13,000	-	1,300	1,300	1,300	1,300
소요예산(백만원)	650	-	65	65	65	65
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
소요예산(천원)	65	65	65	65	65	65

라. 자동차사고예방 및 자동차사고피해가족 지원 관련 캠페인 강화

□ 필요성 및 목적

- 자동차사고 예방 및 자동차사고 피해가족에 대한 사회적 관심을 환기하는 차원에서 관련 캠페인을 지속적으로 실시함.
- ※ 국제연합(United Nation)은 2005년부터 매년 11월 셋째 주 일요일을 ‘자동차사고 피해자에 대한 전 세계 추모의 날(World Day of Remembrance for Road Traffic

Victims)’로 지정하였으며, 이에 따라 각 국의 자동차사고 예방 또는 자동차사고 피해자 지원 관련 공공기관 및 민간 단체들은 이 날 다양한 캠페인을 실시하고 있음.

□ 주요 내용

- 국제연합이 정한 ‘자동차사고 피해자에 대한 전 세계 추도의 날’에 맞춰 녹색교통운동 등 관련 민간단체와 협력하여 다양한 이벤트 및 관련 캠페인을 실시함.

□ 소요 예산

- 캠페인 비용 평균 100백만원으로 가정
- 참가인원은 2010~2020년까지 매년 1,000명 가정

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
사업량(명)	11,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
소요예산(백만원)	1,100	100	100	100	100	100
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
사업량(명)	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
소요예산(천원)	100	100	100	100	100	100

5. 지원사업 인프라 구축

가. (가칭) 피해가족 지원센터 설치

□ 필요성 및 목적

- 기존 단순 현금 급여 위주의 사업에서 탈피하여 정서적 지원 사업을 강화하고 사례관리서비스 제공을 통해 일대일 맞춤형 서비스를 제공하기 위해서는 현행 지원사업 전달체계를 개편할 필요가 있음.
- 더불어 재활보조금, 피부양보조금, 유자녀 장학금 등의 급여 수준 인상 및 대상 확대, 가족치료서비스 및 정서적 지원 등의 신규 서비스 제공 등으로 인해 최근 자동차사고피해자 지원사업의 예산이 지속적으로 증가하는 상황에서 자동차사고피해자 지원사업의 효과성 및 효율성을 제고하기 위해서는 사례관리 시스템 구축이 필수적임.
- * 사례관리는 “장기적이고 복합적인 문제를 가진 클라이언트를 대상으로 사례관리자가 오랜 기간 책임지고 필요로 하는 서비스들을 다양한 원천으로부터 동원하여 연결하고 모니터링하는 활동”으로서, 단순 연계에서 집중적 개입까지 강도에 따른 다양한 수준으로 실시 가능, “접수(인테이크)→사정→서비스계획과 의뢰→점검→평가 및 종결” 단계를 거쳐 진행

- 즉 자동차사고 피해자 지원사업의 사례관리란, 전문 사례관리자가 자동차사고피해자 지원사업 신청인에 대한 종합적인 욕구 사정을 실시하여 공단에서 제공하는 다양한 급여 및 서비스를 제공하고, 지역사회 공공 및 민간 서비스 제공 기관에 의뢰하며, 이후의 서비스 수급 과정을 모니터링하여 적절한 조치(follow-up)를 취하는 일련의 과정을 의미함.
- 이러한 사례관리 시스템을 어떻게 구축해야 할 것인가와 관련하여, 현 공단 지원사업의 전달 체계와 담당 인력의 규모 및 전문성 등을 고려할 때 현재와 같이 일반직 직원 1~2인이 이를 수행하기는 어려우며, 따라서 지원사업 전담조직으로서(가칭) 자동차사고 피해가족 지원센터를 설치하고 전문인력을 배치하여 사례관리 서비스를 제공하는 것이 가장 바람직하다고 판단됨.

<표 17> 국민기초생활보장제도, 산재보험 재활사업 및 자동차사고피해자지원제도 전담 인력 비교

구분	국민기초생활보장제도	산재보험 재활사업	자동차사고피해자 지원제도
수급자	159만명('08년)	240,520명('08년)	21,295명('08년)
전문인력	지자체 사회복지전담공무원 10,515명	재활상담사 179명 *향후 300명까지 증원 계획	일반직 18명
1명당 인구	151명	평균 사례관리 건수 100명 (55개소)	1,183명 (13개소)

□ 자동차사고 피해가족 지원센터 규모 및 기능

- 자동차사고 피해가족 지원센터 네트워크로서 본부와 자동차사고 피해가족 지원센터로 구분하여 설치함.
- 자동차사고 피해가족 지원 센터 본부(공단 지원사업처의 지원사업팀)
 - 본부는 자동차사고 피해가족 지원 서비스 기획 평가, 전문인력 운용 관리, 홍보 및 미디어 대응, 예산 및 결산 등의 업무를 수행하는 조직으로서 기존 공단 본부 지원사업처를 확대 개편하며, 약 15명 내외로 구성함. 본부의 인력은 신규 채용 없이 사회복지사 자격 취득자를 중심으로 공단 인력을 재배치하는 것을 원칙으로 함.
 - 기획예산팀: 자동차사고 피해자 지원사업 기획 및 성과 관리, 자동차사고 피해가족 지원사업 증장기 예산 추계 및 당해연도 예 결산 업무 담당
 - 운영지원팀: 급여 지급, 자동차사고 피해가족 데이터베이스 종합 관리 및 사회복지통합관리망 등 외부 데이터베이스와의 연계 등 담당

- 인력관리팀: 자동차사고 피해가족 지원센터 인력 수급 교육 계획 수립, 인력 배치 및 근무평가 등 담당
- 홍보팀: 자동차사고 피해자 지원사업 업무 홍보 및 미디어 담당

[그림 1] 자동차사고 피해가족 지원 본부 조직 및 업무



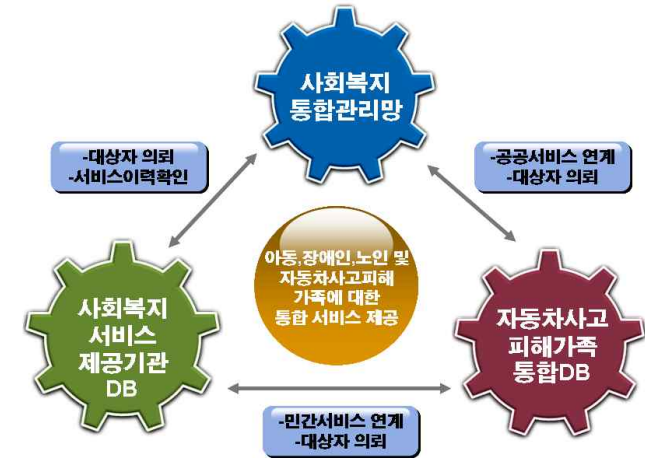
○ 자동차사고 피해가족 지원센터(공단 지사 지원사업 전담팀)

- 자동차사고 피해가족 지원센터는 지원사업 신청 접수, 욕구 사정, 급여(서비스) 수급권 결정 및 사례관리 등의 업무를 수행하는 조직으로서, 13개 지사의 기존 지원사업 전담팀을 확대 개편하며 1개소당 인력 수는 5명으로 함.
 - 소장 1인은 지원센터 업무를 총괄함
 - 사례관리자는 서비스 욕구 사정, 서비스 연계, 서비스 조정 및 모니터링 등 전문 사례관리를 실시하며, 사회복지사 등의 전문자격을 갖춘 인력으로서 총 2인 배치
 - 행정인력은 자동차사고 피해자 지원사업 신청 접수 및 결과 통보, 자동차사고 피해가족 데이터베이스 관리 및 각종 행정 업무를 지원하며, 일반 행정 또는 회계 관련 전공자로서 총 1인 배치

[그림 2] 자동차사고 피해가족 지원센터 조직 및 업무



[그림 3] 자동차사고피해가족 통합 DB와 사회복지통합관리망 등과의 연계



□ 소요 예산

- 자동차사고피해가족 지원센터 구축 비용은 크게 인건비, 사업비 및 전산구축비 등으로 구분됨.
- 인건비: 13개 지사에 자동차사고피해가족 지원센터를 설치하고 각 센터당 사례관리자로서 역할을 수행할 사회복지사 2인을 채용할 경우 전체 신규 채용 인력 수는 26명임. 이들의 연 평균 급여를 3,000만원으로 하여 연 인건비를 산출하면 총 78,000만원이 소요됨.
- 사업비: 지역사회서비스 네트워크 구축 및 활동비, 기타 경비 등으로 구성되는데 지원센터 1개소당 연간 1,000만원을 책정하여 총 13,000만원이 소요됨.
- 전산구축비: 자동차사고피해가족의 개인 정보, 복지욕구, 서비스 제공 정보 및 성과 지표 등의 종합적인 정보가 운용되는 ‘(가칭) 자동차사고피해가족 DB 성과관리시스템’ 개발비 및 유지관리비 등으로서 총 50,000만원이 소요됨.

- 상기 인건비, 사업비 및 전산구축비를 모두 합할 경우 자동차사고피해가족 지원센터 구축에 소요되는 비용은 연 141,520만원으로 추정됨.

<표 18> 자동차사고피해가족 지원센터 설치 비용 산출 내역(2010년 기준)

구분	총액	산출내역	비고
인건비	78,000만원	▪ 3,000만원×26명	
사업비	13,000만원	▪ 지역사회네트워크구축 및 활동비: 100만원×4회×13개소=5,200만원 ▪ 기타 경비: 600만원×13개소=7,800만원	
전산구축비	50,000만원	▪ 개발비: 20,000만원 ▪ 통신장비구축: 10,000만원 ▪ 전산장비구축: 10,000만원 ▪ 기타: 10,000만원	
계	141,000만원		

- 2010~2020년까지의 예산 추계
 - 2010년: 1,410백만원
 - 2011년: 2010년 예산 중 전산구축비를 제외한 비용의 10% 증액

- 2012~2020년: 전년도 예산 대비 10% 증액

제4장 소요 자원 추계

구분	누계	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
소요예산(백만원)	17,363	1,410	1,001	1,101	1,211	1,332
구분	2015년	2016년	2017년	2018년	2019년	2020년
소요예산(천원)	1,466	1,612	1,773	1,951	2,146	2,360

제1절 소요 자원 추계

<표 19> 2010~2020년까지의 소요 예산 추계

(단위: 백만원)

연도	생활안정지원	후유장애인 재활 지원	유자녀발달 지원	사회재활 서비스 확대	인프라구축	계
2010	22,309(18,800)	17,807	7,576	200	1,410	49,302(18,800)
2011	22,602(18,800)	19,616	11,654(2,000)	265	1,001	55,138(20,800)
2012	23,676(18,800)	19,934	12,998(2,000)	265	1,101	57,974(20,800)
2013	23,753(18,800)	20,374	13,098(2,000)	265	1,211	58,701(20,800)
2014	23,831(18,800)	20,565	13,201(2,000)	265	1,332	59,194(20,800)
2015	23,970(18,800)	20,758	13,304(2,000)	265	1,466	59,763(20,800)
2016	24,254(18,800)	22,127	14,495(2,000)	265	1,612	62,753(20,800)
2017	25,445(18,800)	27,618	16,048(2,000)	265	1,773	71,149(20,800)
2018	25,556(18,800)	27,882	16,178(2,000)	265	1,951	71,832(20,800)
2019	25,668(18,800)	28,148	16,310(2,000)	265	2,146	73,063(20,800)
2020	25,783(18,800)	28,418	16,622(2,000)	265	2,360	73,448(20,800)

주: 생활안정지원, 사회재활서비스 확대 및 계의 괄호안 금액은 대출금액임.

제2절 자원 마련 방안

1. 분담금 추계와 소요 자원의 비교

가. 현행 분담금 비율 유지시

수입 추계 기본 가정

- 책임보험료: 연평균 증가율 2% 적용
- 분담금: 책임보험료의 1%

- 분담금 중 피해가족지원사업 배분 비율: 분담금의 41.4% 적용
- 분담금 중 무보험 뺑소니 피해자 지원 배분 비율: 분담금의 50.0% 적용
- 분담금 중 재활시설 건립 운영 지원 배분 비율: 분담금의 6.6% 적용
- 분담금 중 의무보험가입관리 전산망 운영 배분 비율: 2.0% 적용
- 구상환입: 구상율 16%(2009년 6월 기준) 적용
- 잉여금 잔액: 3,473억원(2009년 말 기준)¹³⁾
- 잉여금 이자: 5.5% 적용

□ 지출 추계 기본 가정

- 피해가족지원사업: 개선 방안 시행에 따른 연도별 소요 예산
- 무보험 뺑소니 피해자 지원: 매년 600억원으로 고정
- 잉여금 관리: 매년 25억원(2009년 기준) 고정
- 잉여금 중 피해가족지원사업 지원: 분담금에 의한 부족분 보전
- 잉여금 중 무보험 뺑소니 피해자 지원: 분담금에 의한 부족분 보전

<표 20> 자동차 손해보험분담금 수입추정과 소요 재원의 비교(분담금 비율 유지)

(단위: 억원)

연도	책임보험료수입	분담금	분담금 중 지원사업분(A)	지원사업 소요 재원(B)	잉여금지원분 (B - A)	잉여금 잔액
2010	40508	405	167	493	325	2846
2011	41318	413	171	551	380	2300
2012	42145	421	174	580	405	1703
2013	42987	430	178	587	409	1074
2014	43847	438	182	592	410	412
2015	44724	447	185	598	412	-283
2016	45619	456	189	628	439	-1038
2017	46531	465	193	711	519	-1910
2018	47462	475	196	718	522	-2829
2019	48411	484	200	731	530	-3801
2020	49379	494	204	734	530	-4823

13) 재활시설 건립 운영을 위한 잉여금은 2009년 현재 1,160억원으로서 이는 별도로 관리 및 운영될 예정이므로 수입에 포함하지 않았음.

나. 현행 분담금 비율 조정시

□ 수입 추계 기본 가정

- 책임보험료: 연평균 증가율 2% 적용
- 분담금: 2010~2014년까지는 책임보험료의 1%, 2015~2020년까지는 2.7% 적용
 - 분담금 중 피해가족지원사업 배분 비율: 분담금의 41.4% 적용
 - 분담금 중 무보험 뺑소니 피해자 지원 배분 비율: 분담금의 50.0% 적용
 - 분담금 중 재활시설 건립 운영 지원 배분 비율: 분담금의 6.6% 적용
 - 분담금 중 의무보험가입관리 전산망 운영 배분 비율: 2.0% 적용
- 구상환입: 구상율 16%(2009년 6월 기준) 적용
- 잉여금 잔액: 3,473억원(2009년 말 기준)¹⁴⁾
- 잉여금 이자: 5.5% 적용

□ 지출 추계 기본 가정

- 피해가족지원사업: 개선 방안 시행에 따른 연도별 소요 예산
- 무보험 뺑소니 피해자 지원: 매년 600억원으로 고정
- 잉여금 관리: 매년 25억원(2009년 기준) 고정
- 잉여금 중 피해가족지원사업 지원: 분담금에 의한 부족분 보전
- 잉여금 중 무보험 뺑소니 피해자 지원: 분담금에 의한 부족분 보전

14) 재활시설 건립 운영을 위한 잉여금은 2009년 현재 1,160억원으로서 이는 별도로 관리 및 운영될 예정이므로 수입에 포함하지 않았음.

〈표 21〉 자동차 손해보험분담금 수입추정과 소요 재원의 비교(분담금 비율 조정)

(단위: 억원)

연도	책임보험료 수입	분담금	분담금 중 지원사업분(A)	소요 재원 (B)	잉여금지원분 (B - A)	잉여금 잔액
2010	40508	405	167	493	325	2821
2011	41318	413	171	551	380	2274
2012	42145	421	174	580	405	1675
2013	42987	430	178	587	409	1044
2014	43847	438	182	592	410	381
2015	44724	1208	500	598	98	380
2016	45619	1232	510	628	118	370
2017	46531	1256	520	711	191	298
2018	47462	1281	531	718	188	238
2019	48411	1307	541	731	189	186
2020	49379	1333	552	734	183	152

주: 분담금 비율의 경우, 2015년부터 2.7% 적용

note

----- note -----