

자동차보험 과실비율 분쟁 현황과 제도개선 방향

요약

우리나라 자동차보험 과실비율 분쟁 건수는 2014년 30,260건에서 2024년 156,812건으로 증가하였음. 이는 대물배상 수리 건수의 5.4%인데, 일본의 0.03%에 비해 현저히 높은 것으로 나타남. 분쟁 가운데 소송으로 이어지는 비율이 2021년 5% 내외로 추산되었는데, 일부 분쟁은 소송으로 이어질 가능성이 있어 과실비율 분쟁의 사회적 비용을 점검할 필요가 있음. 소송으로 인한 사회적 비용을 줄이기 위해서는 과실비율에 대한 수용성 제고, 보험금 지급기준 정비 등 과실비율 민원, 분쟁을 줄이는 방안 마련이 필요함

1. 자동차보험 과실비율 분쟁 현황

- 2024년 우리나라 자동차보험 과실비율 분쟁 건수는 대물배상 수리 건수의 5.4%로 일본의 0.03%에 비해 현저히 높은 것으로 나타남
 - 2014년 1.0% 수준이었으나 2024년에는 5.4%로 높아졌는데, 대물배상 수리 건수는 줄어든 반면 과실비율 분쟁 심의청구 건수 증가세가 확대됨
 - 일본의 경우 과실비율에 대한 분쟁상담 건수는 2018년 1,054건에서 2024년 589건으로 줄어들었고, 같은 기간 대물배상 보험금 지급 건수는 221.6만 건에서 189.0만 건으로 감소함
- 자동차보험 과실비율과 보험금 산정 관련 민원 가운데 분쟁이나 소송으로 이어지는 비율이 높아지고 단기간에 종결되지 않는 것으로 보이는데, 소송 증가는 사회적 비용 증가로 이어질 수 있어 민원이 분쟁이나 소송으로 이어지는 경로를 점검할 필요가 있음
 - 민원은 주로 과실비율과 보험금 산정의 적정성에 대한 것이 대부분임
 - 2023년 과실제도를 수정비과실제도로 전환한 미국 플로리다는 전환 원인을 배상책임보험의 과실비율 분쟁 및 소송 증가, 그리고 이로 인한 시장 불안이라고 명시함

2. 과실비율 분쟁 증가의 원인

- 운전자가 배상하는 손해액은 상대방 운전자의 실제 치료비와 수리비에 운전자의 과실비율이 적용되어 결정되기 때문에 손해액이 커질수록 과실비율에 민감할 수밖에 없음
- 사고를 경험한 운전자들 가운데 예상한 과실비율과 보험회사가 결정한 과실비율의 차이를 모르거나 (1,332건 가운데 24%) 이해하지 못하는 운전자(1,332건 가운데 25%)가 절반에 이룸
 - 2026년 2~3월 6,000명을 대상으로 수행한 설문조사 결과임
- 분쟁심의위원회에서 소심의위원회, 재심의위원회는 변호사 등 법조인들로 구성되는데 이들 위원회와 보험회사의 과실비율에 대한 판단, 산정 관행의 차이 등으로 과실비율과 손해액 조정이 발생할 수 있음
 - 분쟁심의위원회에 심의청구되면 청구인의 과실비율이 줄어들고(소심의위원회 26.4%, 재심의위원회 27.6%) 손해액이 감소(소심의위원회 44.4%, 재심의위원회 35.1%)하는 경향이 있음

3. 제도개선 방향

- 과실비율에 대한 국민, 보험회사, 법원의 인식에서 발생할 수 있는 간극을 줄여 동일 사고에서 과실비율의 편차를 줄이는 방안을 모색해야 함
 - 법리적 기준을 일반 운전자가 이해할 수 있는 방식으로 설명하고, 일반인의 공정성 인식과 법적 기준의 간극을 줄여야 함
- 경미손상 수리기준 실효성 제고 및 손해액에 대한 개념 재정립을 통해 과실비율 분쟁 억제방안을 마련할 필요가 있음
 - 우리나라 표준약관은 손해액을 실제 비용으로 정하고 있는데, 사전적으로 손해액을 관리할 수 있는 방법을 모색할 필요가 있음
 - 일본의 경우 수리의 필요성, 합리성, 부품 교환 시 감가상각 초과 금액 배상 여부, 공임 및 부품 가격 과다 여부 등을 판단하여 손해액을 관리함
 - 경미손상 수리기준은 2024년 범퍼수리의 4%에만 적용되고 있는데, 적용률이 낮은 원인을 점검하고 표준약관, 손해사정, 정비 실무 전반에서 기준의 실효성을 높이는 방안을 검토할 필요가 있음

전용식 선임연구위원
yongsik.jeon@kiri.or.kr

Current Trends in Automobile Insurance Fault Ratio Disputes and Directions for Institutional Reform

ABSTRACT

In Korea, disputes over automobile insurance fault ratios increased compared to property-damage repair cases in 2024. By contrast, Japan has shown a different trend. In 2021, Some fault ratio disputes may proceed to litigation, suggesting a need to review the potential social costs associated with such disputes. To mitigate these costs, policy measures should focus on improving the acceptability of fault ratio determinations, refining insurance compensation standards, and reducing related complaints and disputes.

1. Current Status of Automobile Insurance Disputes over Fault Ratios

In 2024, automobile insurance disputes over fault ratios in Korea accounted for 5.4% of property-damage repair cases, a level significantly higher than Japan's 0.03%. This ratio rose from about 1.0% in 2014 to 5.4% in 2024. During this period, the number of property-damage repair cases declined, while requests for fault ratio dispute review continued to increase.

Japan shows a different trend. Consultations on fault ratio disputes fell from 1,054 in 2018 to 589 in 2024. Over the same period, the number of property-damage insurance claim payments decreased from 2.216 million to 1.890 million.

Some complaints related to fault ratios and insurance compensation calculations may escalate into formal disputes or litigation, and not all such complaints appear to be resolved within a short period. Since litigation may increase social costs, it is

necessary to review the channels through which complaints develop into disputes or lawsuits.

These complaints are mainly related to fault ratios and the appropriateness of insurance compensation calculations. In the United States, Florida shifted to a modified comparative negligence system in 2023, citing the increase in liability insurance disputes and litigation over fault ratios, as well as resulting market instability, as reasons for the reform.

2. Causes of the Increase in Fault Ratio Disputes

The amount of compensation borne by a driver must pay is determined by applying the driver's fault ratio to the opposing party's actual medical and repair costs. As damages increase, drivers inevitably become more sensitive to their assigned fault ratio.

Among drivers with accident experience, nearly half either did not know or did not understand the difference between the fault ratio they expected and the fault ratio determined by the insurer. According to a survey of 6,000 respondents conducted in February and March 2026, among 1,332 accident-experience cases, 24% of respondents were unaware of the difference and 25% did not understand it.

Within the Dispute Review Committee, both the initial review subcommittee and re-review committee are composed of legal professionals, including attorneys. Differences between these committees and insurers in judgment and calculation practices may lead to adjustments in both fault ratios and damages.

Cases submitted to the Dispute Review Committee might involve adjustments to initially assessed fault ratios and compensation amounts during subsequent review stages. The analysis shows average downward adjustments in fault ratios of 26.4% at the initial review subcommittee and 27.6% at the re-review committee. Damages also show average downward adjustments of 44.4% and 35.1%, respectively.

The growing number of fault ratio disputes may therefore stem from multiple

factors, including discrepancies between drivers' expectations and insurers' determinations, as well as differences in judgment standards and compensation calculation practices between insurers and dispute review bodies.

3. Directions for Institutional Improvement

The rising number of fault ratio disputes points to the need for reforms that improve both the consistency of fault determinations and public understanding of the process.

Legal standards for fault ratios should be explained in a way that ordinary drivers can understand. It is also necessary to narrow the gap between public perceptions of fairness and legal standards.

Further measures should also be considered to improve the effectiveness of minor damage repair standards and to reassess how damages are defined and evaluated. Such efforts may help reduce incentives for disputes over fault ratios by improving the predictability of damage assessment.

In Korea, standard policy terms define damages based on actual incurred costs. Accordingly, it is necessary to improve the predictability and consistency of damage assessment. In Japan, repair costs are assessed by considering the necessity and reasonableness of repairs, whether compensation should include amounts exceeding the depreciated value when parts are replaced, and whether labor and parts prices are excessive.

In 2024, minor damage repair standards were applied to only about 4% of bumper repairs. It is therefore necessary to examine why the application rate remains low and to consider ways to improve the effectiveness of these standards across standard policy terms, loss adjustment, and repair practices.

Yongsik Jeon, Senior Research Fellow
yongsik.jeon@kiri.or.kr