



자동차보험 과실비율 분쟁 현황과 제도개선 방안

전용식

본 보고서에 수록된 내용은 집필자 개인의 의견이며 우리원의 공식 의견이 아님을
밝혀 둔다.



목 차

• 요약	1
I. 서론	3
1. 연구의 필요성 및 목적	3
2. 연구의 범위와 방법	5
3. 선행연구 및 기대효과	7
II. 자동차보험 과실비율 분쟁 현황	12
1. 자동차보험 보상절차	12
2. 과실비율 분쟁 현황	15
3. 요약	22
III. 자동차보험 과실비율 민원·분쟁 분석	24
1. 과실비율 관련 민원 분석	24
2. 과실비율 분쟁 분석	33
3. 요약	40
IV. 자동차사고 과실비율에 대한 인식	42
1. 설문조사 개요	42
2. 과실제도에 대한 인지도	52
3. 사고도표에 대한 인지도	55
4. 사고책임과 손해배상 역전 현상에 대한 인식	66
5. 과실비율의 문제점과 제도개선 방안	68
6. 설문조사 결과 요약	71

V. 제도개선 방향	73
1. 분석결과 요약	73
2. 제도개선 방향	74
VI. 결론	79
1. 요약	79
2. 연구의 한계와 향후 과제	80
• 참고문헌	82
• 부록 I : 자동차사고 보험금 지급기준	85
• 부록 II : 과실비율에 대한 국민인식 조사 설문지	87



〈표 I-1〉 연구 목적과 범위, 연구방법	6
〈표 I-2〉 미국의 과실제도	9
〈표 II-1〉 자동차보험 선처리와 후구상 사례	13
〈표 II-2〉 우리나라 과실비율 분쟁 심의 청구 현황	16
〈표 II-3〉 과실비율분쟁심의위원회 심의제도 현황	17
〈표 II-4〉 최근 과실비율 분쟁 심의 청구 및 종결 현황	18
〈표 II-5〉 일본 교통사고분쟁처리센터 조정 절차	19
〈표 II-6〉 일본 과실비율 분쟁 상담 건수(신규 내방상담 기준) 현황	20
〈표 II-7〉 일본 대물배상 보험금 지급 건수 대비 과실비율 분쟁 상담 건수 비율	20
〈표 II-8〉 일본 교통사고분쟁처리센터에 접수된 분쟁 건수	21
〈표 III-1〉 종결여부에 따른 자동차보험 민원 현황	24
〈표 III-2〉 민원에 나타난 불만과 세부 불만 유형	25
〈표 III-3〉 민원의 불만유형 분포	26
〈표 III-4〉 주요 민원별 세부 항목	27
〈표 III-5〉 민원접수자의 관계에 따른 분포	28
〈표 III-6〉 민원 제기 건의 과실비율 분포와 보험금, 민원제기인 현황	29
〈표 III-7〉 과실비율에 따른 민원 유형의 분포	30
〈표 III-8〉 민원 유형과 가해자 과실에 따른 피해자(대인배상) 치료일수, 한방치료비 비중 분포	32
〈표 III-9〉 민원 제기 건과 대인배상 부상보험금 전체 합의금, 치료비, 통원 및 입원일 분포	33
〈표 III-10〉 자기차량손해 담보 과실비율의 단계별 조정 현황	34
〈표 III-11〉 국내 대형손해보험회사 피보험자의 과실비율 분쟁 청구·피청구 건의 손해액과 과실비율	35
〈표 III-12〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 대표협의회 조정 현황	37
〈표 III-13〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 소심의위원회 조정 현황	38
〈표 III-14〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 재심의위원회 조정 현황	39
〈표 III-15〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 재심의위원회 조정 현황: 차차 및 대인배상 담보 기준	40
〈표 III-16〉 분쟁조정심의위원회 분쟁조정 현황 비교	41



〈표 IV-1〉 설문조사 대상자의 운전생활 현황	42
〈표 IV-2〉 설문조사에 나타난 사고경험자의 과실비율 분포	43
〈표 IV-3〉 과실비율에 따른 보험금과 만족도	45
〈표 IV-4〉 과실비율에 따른 과실비율 차이와 이해 여부	46
〈표 IV-5〉 운전경력과 과실비율의 공정성	46
〈표 IV-6〉 과실비율 차이에 대한 이해 여부와 과실비율의 공정성에 대한 인식	47
〈표 IV-7〉 과실비율 공정성에 대한 인식과 과실비율 분쟁 선택	48
〈표 IV-8〉 과실비율과 민원 분쟁 소송 제기 고려(사례 수 217명)	48
〈표 IV-9〉 과실비율 분쟁을 피하기 위한 보상(금액 및 과실비율) 수준	50
〈표 IV-10〉 과실비율 분쟁을 피하기 위한 보상(금액 및 과실비율) 비교	50
〈표 IV-11〉 사고 경험자들의 사고 조사과정과 보상절차의 만족도	51
〈표 IV-12〉 보상절차에 대한 만족도와 보험회사 전환 여부	51
〈표 IV-13〉 보험회사 전환 이유	52
〈표 IV-14〉 과실비율 기준을 접한 채널 빈도	52
〈표 IV-15〉 과실비율 산정 방식에 대한 충분한 설명 경험 여부	53
〈표 IV-16〉 보험회사가 과실비율을 나눠 갖는다는 인식	54
〈표 IV-17〉 사고도표에 대한 이해도	55
〈표 IV-18〉 기본과실을 정확히 기입한 응답자 수	57
〈표 IV-19〉 주요 사고도표(그룹1)의 기본과실 응답 결과	58
〈표 IV-20〉 주요 사고도표에 대한 기본과실 응답 분포	60
〈표 IV-21〉 두 번째 주요 사고도표의 기본과실 응답 결과	61
〈표 IV-22〉 첫 번째 기본과실의 근거에 대한 인지도	63
〈표 IV-23〉 두 번째 기본과실의 근거에 대한 인지도	64
〈표 IV-24〉 과실비율과 손해배상 역전현상에 대한 인식 1	67
〈표 IV-25〉 과실비율과 손해배상 역전현상에 대한 인식 2	68
〈표 IV-26〉 과실비율 제도의 문제점	69
〈표 IV-27〉 과실비율 결정 지연과 사고조사 강화에 대한 소비자의 기대	69
〈표 IV-28〉 과실비율 제도 공정성 제고를 위한 개선 방안(1순위)	70
〈표 IV-29〉 과실비율 관련 문제점과 제도개선 방안 설문조사 결과	72



그림 차례

〈그림 I-1〉 과실비율의 파급 경로

4

Abstract

Fault Ratios, Disputes, and Reform Directions in Automobile Insurance

The fault ratio in automobile accidents serves as a fundamental mechanism for allocating liability among involved parties, including drivers, pedestrians, and cyclists. Compensation is determined by applying an individual's fault ratio to the total loss incurred by the opposing party. Because damages—such as vehicle repair costs and medical expenses—are calculated based on actual incurred costs, the fault ratio plays a decisive role not only in determining compensation levels but also in shaping insurance premiums through bonus-malus systems and influencing victims' decisions regarding treatment and repair. In this sense, the fault ratio functions as a key economic variable affecting behavior and incentives within the automobile insurance system.

In Korea, however, disputes over fault ratios are highly prevalent. Approximately 5% of repair cases escalate into disputes, a rate more than 100 times higher than that observed in Japan. This high frequency of disputes indicates widespread dissatisfaction with fault allocation and generates substantial social costs, including delays in claims settlement, increased administrative burdens, and reduced trust in the insurance industry. Empirical evidence shows that fault ratios significantly influence victims' decisions on treatment and repair, while dispute resolution processes lead to substantial adjustments: on average, about one-quarter of the initially assigned fault ratio and nearly half of the claimed loss amount are reduced. This suggests that dispute resolution not only resolves disagreements but also reshapes outcomes, potentially creating incentives for further disputes.

A key driver of these disputes is the divergence in perceptions of accident responsibility. Insurance companies, drivers, and courts often apply different standards, reflecting variations in risk assessment and normative judgment. Survey evidence indicates that public perceptions of fault allocation systematically differ from legal standards derived from traffic laws and judicial precedents. These gaps are particularly pronounced in unilateral fault accidents and pedestrian-related cases, where intuitive notions of fairness often conflict with formal legal doctrines. Moreover, institutional factors contribute to the problem: because dispute resolution bodies frequently revise fault ratios determined by insurers, they may unintentionally create expectations of favorable adjustments, thereby encouraging dispute filings.

Addressing these issues requires coordinated policy reforms. First, improving the consistency of fault ratio determination is essential through enhanced training for insurance professionals, better governance of dispute resolution bodies, and expanded public communication to reduce perception gaps. Second, harmonizing compensation standards is necessary to reduce incentives for disputes. In Korea, the coexistence of policy-based payouts and court-adjusted compensation undermines predictability; aligning these standards by incorporating judicial practices into policy guidelines would improve consistency. Finally, strengthening cost control mechanisms—such as improving surcharge systems for high repair costs and enforcing minor damage repair standards—would help contain loss inflation and reduce the sensitivity of compensation outcomes to fault ratios.

In conclusion, the fault ratio is a central determinant of incentives and outcomes in automobile insurance. The high level of disputes in Korea reflects both institutional dynamics and perception gaps regarding liability. Policy efforts aimed at enhancing consistency, aligning compensation standards, and improving cost control are essential to reducing disputes, lowering social costs, and restoring trust in the insurance system.

요 약

자동차사고 과실비율은 사고와 관련된 운전자, 보행자, 자전거 등의 사고책임을 나타낸다. 상대방에게 배상해야 하는 손해액은 상대방 손해액에 본인의 과실비율을 적용해서 결정된다. 수리비·치료비 등의 손해액은 실제 발생한 비용을 기준으로 결정되기 때문에 과실비율이 상대방에 대한 손해액 결정에 대한 영향이 크다. 손해액은 할인·할증 제도를 통해 운전자의 보험료에 영향을 미치고 운전자의 과실비율에 따라 피해자는 치료나 수리를 결정한다. 과실비율에 대한 불만이 있을 경우 운전자는 민원이나 분쟁, 소송을 제기할 수 있는데 분쟁 건수는 수리 건수 대비 5%에 이른다. 일본과 우리나라의 분쟁처리기구 운영방식, 사고처리 문화 등의 차이가 영향을 미칠 수 있지만 일본의 0.03%에 비해 100배 이상 크다. 과실비율에 대한 불만, 분쟁, 소송은 사회적 비용 증가와 보험업에 대한 신뢰 저하로 이어질 수 있다.

과실비율 민원, 분쟁자료를 분석한 결과 운전자의 과실비율에 따라 피해자의 치료, 수리 선택에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 그리고 분쟁조정심의위원회에 청구된 사고의 과실비율과 손해액 조정폭을 분석한 결과, 과실비율의 1/4, 손해액의 절반 가까이가 줄어드는 것으로 나타났다. 이러한 결과에 따르면 분쟁조정 기구가 보험회사의 과실비율을 조정하는 구조는 분쟁 제기를 유인할 가능성이 있는 것으로 해석된다. 이외에도 과실비율에 대한 분쟁이 발생하는 원인은 보험회사, 운전자, 법원의 위험 혹은 사고책임에 대한 인식이 다르기 때문일 수 있는데 설문조사 결과 일반인이 생각하는 기본과실이 도로교통법, 법원 판례에 근거한 기본과실과 차이가 있는 것으로 나타났다. 특히 일방과실 사고, 보행자 사고에서 과실비율에 대한 인식의 차이가 큰 것으로 나타났다. 요약하면 과실비율 민원이나 분쟁이 발생하는 이유는 분쟁심의위원회의 과실비율 조정 경향, 과실비율에 대한 인식 차이로 볼 수 있다.

본 보고서에서 제시하는 제도개선 방향은 다음과 같다. 첫째, 과실비율의 일관성 제고이다. 보험회사와 구상금분쟁심의위원회의 과실비율 차이를 줄이기 위한 방안으로 보험회사 직원들에 대한 구상금분쟁심의위원회의 교육 강화, 구상금분쟁심의위원회의에서 대표협의회를 없애는 방안을 들 수 있다. 설문조사 결과에서 나타난 국민들과

과실비율 인정기준에서 정한 기본과실의 차이를 줄이기 위해서는 분쟁심의회위원회 대국민 홍보 확대, 그리고 과실비율에 대한 공감대 제고 방안을 마련할 필요가 있다. 둘째, 보험금 지급기준 정비를 통한 분쟁, 소송 전이 유인 약화이다. 우리나라는 보험금을 표준약관 보험금 지급기준과 법원에서 판결한 보험금을 모두 인정하는데, 표준약관은 실제 발생한 수리비나 치료비를 기준으로 하며 법원 판결에서는 손해액을 조정하는 관행이 있다. 따라서 법원 판결에서 보상된 보험금을 표준약관에 어느 정도는 반영하여 두 기준의 일관성을 갖출 필요가 있다. 과실비율 분쟁의 원인이 수리비 등 손해액이기 때문에 수리비를 절감하는 방안 마련도 필요하다. 특히 경미손상 수리기준은 2018년 표준약관에 반영되었지만 범퍼수리에서 경미손상 수리기준이 적용되는 경우는 앞범퍼 4%, 뒷범퍼 3%에 불과하다. 경미손상 수리기준 실효성 제고 방안은 수리비 절감, 손해액 관리로 이어질 수 있다. 손해액을 관리할 수 있다면 현재와 같이 과실비율이 갖고 있는 손해액에 대한 민감도를 완화할 수 있다.

1. 연구의 필요성 및 목적

일반적으로 불법행위로 타인의 권리를 침해(자동차 충돌 등)했을 때 불법행위를 한 당사자는 권리를 침해당한 상대방(상대 운전자)에게 손해배상을 해야 한다. 손해를 배상하기 위해서는 불법행위로 인해 발생한 손해에 당사자들이 어느 정도 기여했는지, 즉 어느 정도 책임이 있는지를 평가하는데 이 평가기준이 과실비율이다.¹⁾ 과실비율은 손해액 배분과 더불어 보험료 할인할증 등에 영향을 미치고 일부 선행연구는 장기적으로 과실비율이 사고에 따른 손해액 예측을 가능하게 하여 운전자의 안전운전을 유도할 수 있다고 보았다.

과실비율을 결정하는 제도를 과실제도(Negligence System)라고 하는데 과실제도에는 기여과실제도(Contributory Negligence)와 순수비교과실제도(Pure Comparative Negligence), 그리고 이 두 가지를 혼합한 수정비교과실제도(Modified Comparative Negligence)가 있다. 일본과 우리나라, 영국 등은 모두 순수비교과실제도를 채택하고 있는데 미국의 경우 각 주별로 면책과실, 순수비교과실, 그리고 수정비교과실을 채택하고 있다. 우리나라가 채택하고 있는 순수비교과실제도는 피해자의 과실비율이 1%라도 상대방에게 1%를 배상해야 한다.

과실비율 분쟁은 오랫동안 지속되고 있다. 과실비율 분쟁 건수가 증가하고 있는 점은 사고 운전자 가운데 과실비율이 공정하지 못하다고 생각하는 운전자가 늘어나고 있다는 것을 말한다. 과실비율 분쟁 건수는 2014년 30,260건에서 2024년에는 156,812건으로 다섯 배 늘어났다. 분쟁조정에 불복해서 소송으로 이어지는 경우는 분쟁 건수의 5% 내외로 추산된다. 국회의원 조명희 의원실에 따르면 2020년 자동차사고 과실비율 분쟁 심의청구건 104,077건 가운데 불복 소송으로 이어진 건은 5,789건으로 청구 건의 5.6%로 나타났다. 그리고 소송 건수는 2015년 2,636건 대비 연평균 17% 증가하였다.²⁾ 소송비용을 통해 간접적

1) 손해보험협회에 따르면 교통사고에서의 과실은 “자동차 운행 과정에서 발생한 사고의 운전자 주의의무 위반에 대한 책임을 의미하며, 과실비율은 교통사고 가해자와 피해자의 책임정도를 나타내는 비율”임

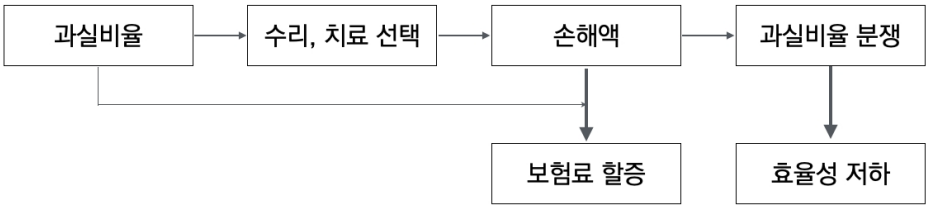
2) 쿠키뉴스(2022. 8. 22.), “[단독] 차사고 과실비율 분쟁 증가, 대책 검토 필요”

으로 분쟁이나 소송 증가의 사회적 비용을 추론할 수 있는데, 2013년 미국의 사법개혁연구소에 따르면 주요국의 2011년 GDP 대비 소송비용 비율은 미국 1.66%, 영국 1.05%, 독일 0.68%, 일본 0.30%이다. 미국이 가장 높은 이유는 변호사 비용이 높고 손해배상 규모가 크기 때문이다.³⁾ 최근 과실제도를 개정한 미국 플로리다는 제도개선 이유를 과실비율 관련 소송 증가와 이로 인한 시장 불안 억제라고 밝혔다.

과실비율 분쟁은 고가차 증가, 수리비 고액화와 더불어 늘어나고 있는 것으로 보인다. 왜냐하면 과실비율은 사고책임을 나타내는데 사고책임이 크면 상대방에게 배상하는 보험금이 커지기 때문이다. 즉, 손해액이 커질수록 과실비율 분쟁의 경제적 유인이 확대된다.

손해액이 먼저 결정되고 과실비율이 후에 결정되는 경우, 과실비율이 높은 사고 운전자는 자신이 배상해야 하는 보험금을 줄이기 위해 과실비율이 공정하지 못하다고 분쟁을 제기할 수 있다. 배상하는 손해액(보험금)이 크면 보험료 할증률이 높아지기 때문에 과실비율 분쟁 유인은 더 클 수 있다. 그리고 분쟁은 사고처리 지연, 분쟁 비용 등으로 자동차보험의 효율성에 부정적 영향을 미칠 수 있다(〈그림 I-1〉 참조). 반면 과실비율이 먼저 결정되는 경우에는 보험금을 더 받기 위해 치료나 수리를 더 받을 유인이 있다. 예를 들어 운전자의 일방과실 사고라면 상대방 운전자는 본인 과실이 있는 사고에서 받을 수 있는 배상보다 더 많은 치료와 수리를 받을 수 있다.

〈그림 I-1〉 과실비율의 파급 경로



자료: 저자 작성

과실비율 분쟁이 지속되는 이유로 불충분한 사고조사, 위험에 대한 인식의 차이, 그리고 이로 인한 분쟁심의회위원회의 과실비율, 손해액 조정 등을 들 수 있다. 이 외에도 과실비율 분쟁이 증가하는 이유는 과실비율이 손해액에 미치는 영향이 커지기 때문일 수 있다.

3) U.S.Chamber Institute for Legal Reform(2013)

사고조사가 불충분하거나 불충분하다고 인식할 수 있는 이유는 사고처리를 신속하게 하는 과정에서 사고 상황에 대한 조사가 부족했거나 과실비율에 대한 공신력이 낮기 때문일 수 있다.

손해액 증가세가 확대되면서 과실비율의 손해액에 대한 민감도가 높아진 것으로 보인다. 손해액 증가세가 지속되는 원인은 고가차 증가로 인한 수리비 고액화인데, 감독당국은 과실비율 분쟁을 억제하기 위해 수리비를 줄이는 제도개선 방안을 마련하였다. 그리고 수리비 감소를 위해 경미손상 수리기준, 자기차량손해보험에 고가수리비 차량 특별요율을 신설하였다. 그럼에도 불구하고 제도의 효과성 미약으로 수리비 고액화가 지속되고 있다.

과실제도의 문제점 가운데 과실비율에 대한 인지도, 위험에 대한 인식 차이를 조사하거나 이에 근거해서 제도개선 방안을 모색하는 연구는 찾아보기 어렵다. 기존의 과실비율에 대한 연구는 보험회사의 과실비율 결정 과정과 분쟁 사고의 특성 분석에 국한하고 있다. 국민들이 과실비율에 대해 어느 정도 이해하고 인식하고 있는지, 사고책임과 손해배상의 현상에 대한 인식이 어떠한지, 그리고 과실제도의 문제점이나 개선방안에 대한 인식을 조사한 연구는 제한적이다. 과실제도에 대한 인식 조사는 과실비율의 타당성과 필요성을 보여줄 수 있다.

본 보고서의 목적은 분쟁 원인을 분석하고 제도개선 방안을 모색하는 것이다. 분쟁 원인 분석은 일본의 과실비율 제도와 분쟁 현황, 미국의 수정비교과실제도 도입 사례, 일본과 미국, 우리나라의 관련 선행연구 분석, 우리나라 과실비율 민원 및 분쟁 사고 분석, 그리고 과실비율에 대한 인식 조사를 통해 수행한다. 그리고 이러한 분석에 근거해서 과실비율 분쟁을 줄일 수 있는 제도개선 방안을 도출하는 것이다.

2. 연구의 범위와 방법

본 보고서의 분석은 과실비율이 관련 민원이나 분쟁에 미치는 영향에 대한 정량분석과 설문조사를 통해 국민들의 과실비율에 대한 인식을 분석한다. 이를 통해 과실비율 분쟁이 늘어나는 이유를 분석하고 분쟁을 줄이기 위한 제도개선 방안을 제시한다. 그리고 민원을 철회하거나 합의에 필요한 조정(보상) 과실비율을 분석하여 과실비율의 가치를 분석한다. 이는 과실비율 관련 불만 해소를 위한 지불의향가격(Willingness to Pay)으로 볼 수 있는데 이는 우리 사회가 지불해야 하는 사회적 비용으로 볼 수 있다.

이상에서 기술한 연구 목적과 범위, 방법은 다음의 <표 I-1>에 요약하고 있다.

〈표 I-1〉 연구 목적과 범위, 연구방법

연구 목적	연구 범위	주요 이슈	연구방법
과실비율의 문제점 분석을 통해 분쟁감소, 보상제도 개선방안 도출	과실비율 관련 주요국 선행연구 검토	• 분쟁 발생 원인 분석 • 과실비율에 대한 인식, 심리적 요인이 과실 비율에 미치는 영향 • 과실비율 불만과 보험에 대한 신뢰 • 수정비교과실제도와 순수비교과실제도: 미국 플로리다의 수정비교과실제도 도입 사례	• 문헌 연구 • 사례 검토
	과실비율 관련 불만유형 분석	• 일본의 과실비율 분쟁 및 과실비율 제도 운영 현황 분석 • 우리나라 과실비율에 대한 민원 및 분쟁 사고 분석 • 과실비율 민원 및 분쟁 철회에 대한 지불의 향가격 추정	• 국내 대형손해 보험회사 및 구 상금분쟁심의위원회 자료 정량 분석
	과실비율에 대한 국민인식	• 과실비율에 대한 인지도 및 수용성 • 형평성, 예측가능성, 공정성에 대한 인식 • 형평성 제고 목적의 제도개선 인지 여부 등	• 설문조사
	제도개선 방안	• 과실비율의 인지도, 수용성 제고 방안 • 공정성 제고 방안	• 분석 내용 정리

본 보고서는 사고책임 규명보다는 과실비율의 손해액 배분 측면에 가중치를 두고 검토한다. 사고책임 규명과 관련해서는 과실비율 결정의 객관성, 합리성 등이 논의되어야 하지만 이는 전용식 외(2017)에서 검토하였기 때문에 여기서는 분석대상에서 제외한다. 그리고 수정비교과실제도 도입을 통한 사고책임과 손해배상의 역전(반비례) 현상과 관련된 분석과 제도개선 방안 모색은 연구범위에서 제외한다. 왜냐하면 과실제도에 대한 논의는 법률적 측면에서 이루어지는 것이 바람직해 보이기 때문이다. 여기서는 경제적 측면에서 과실비율 분쟁의 원인과 개선 방안을 모색하는 데 초점을 맞춘다. 그렇지만 순수비교과실제도와 수정비교과실제도의 특징, 차이점 등에 대한 논의는 과실제도에 대한 이해를 넓히는 차원에서 기술한다. 특히 최근 수정비교과실제도로 전환한 미국 플로리다주의 사례를 검토하여 과실제도의 중요성을 검토한다. 한편 사고책임과 손해배상의 역전(반비례) 현상에 대한 인식 조사는 설문조사에 포함하였다.

본 보고서의 순서는 다음과 같다. 제1장에서는 선행연구 및 기대효과를 검토한다. 선행연구에서는 우리나라, 일본, 미국의 과실비율 분쟁 발생 원인, 과실비율에 대한 인식, 심리적 요인의 영향, 과실비율에 대한 불만이 보험의 신뢰에 미치는 영향, 그리고 미국의 순수비

교과실제도와 수정비교과실제도를 비교하고 최근 플로리다의 수정비교과실제도 도입 사례를 검토한다. 제2장에서는 우리나라의 자동차사고 과실비율 분쟁 현황을 일본과 비교하고 분쟁이 증가하는 원인을 검토한다. 일본과 직접적인 비교를 하는 이유는 일본과 우리나라의 자동차보험제도가 법률적으로 유사하기 때문이다. 그리고 우리나라의 자동차보험 과실비율 산출 방식도 일본의 제도와 유사하다. 따라서 일본과의 비교는 제도개선 방안 도출에 의미가 있을 수 있다. 제3장에서는 국내 대형손해보험회사와 과실비율분쟁심의위원회의 민원 및 분쟁 자료를 분석하고 제4장에서는 과실비율 인식에 대한 설문조사 결과를 분석한다. 그리고 제5장에서는 제도개선 방향과 결론을 제시한다.

3. 선행연구 및 기대효과

가. 선행연구

과실비율에 대한 선행연구는 크게 4가지로 구분할 수 있다. 첫째, 과실비율 분쟁 원인을 분석한 연구, 둘째, 과실비율의 의미와 인식, 심리적 요인이 과실비율 결정에 미치는 영향을 분석한 연구, 셋째, 과실비율에 대한 불만이 보험계약자의 보험회사 전환(Switching)에 미친 영향과 보험회사에 대한 신뢰 저하 등을 분석한 연구, 넷째, 순수비교과실제도와 수정비교과실제도를 비교한 연구들이다.

먼저 우리나라 과실비율 분쟁의 원인을 분석한 연구로는 전용식 외(2017)와 박세민(2025)이 있다. 전용식 외(2017)는 보험회사 보상자료를 분석한 결과 동일한 사고라도 수정요소의 다른 적용으로 과실비율의 차이가 발생하고 분쟁으로 이어진다는 점을 보였다. 박세민(2025)은 과실제도의 공신력 부족이 분쟁 원인이라며 과실비율 결정의 기본이 되는 손해보험협회의 「자동차사고 과실비율 인정기준」의 법적 근거 마련이 필요하다고 주장한다. 현재 「보험업감독업무시행세칙」 별표15에 있는 자동차보험표준약관 〈별표 3 과실상계 등〉에 “과실비율의 적용 기준으로서 「인정기준」을 참고할 수 있다”는 기술만이 있다. 따라서 법적 근거 마련을 통해 과실비율 인정기준의 공신력을 높여야 한다는 주장이다. 전용식 외(2017)와 박세민(2025)은 모두 분쟁을 줄이기 위해서는 수정요소 적용에 있어서 사실관계 확인 여부와 과실비율의 신뢰도 제고, 수정요소 적용의 단순화 등을 주장하였다.

둘째, Shaver(1970), Sobelsohn(1985), Zickafoosel and Bornstein(1999), Feigenson, N. et al.(2006), Hastie(2001), 岡本満喜子 外(2006), Votruba(2019), Goddard et al.(2019),

Margoni et al.(2023) 등은 과실비율의 의미와 과실에 대한 인식, 주관적·심리적 요인이 과실 비율 결정에 미치는 영향을 분석하였다. Shaver(1970)는 사고 당사자들이 객관적이라기보다는 심리적으로 자기 비난을 피하기 위해 주관적, 비논리적으로 사고 상황을 판단하는 경향이 있어 분쟁이 발생한다는 분석결과를 제시하였다. Sobelsohn(1985)은 과실비율이 사고발생에 기여한 정도라는 해석과 다른 사람을 보호하는 데 소홀한 부주의 정도라는 해석이 상충되어 분쟁이 발생할 수 있다고 주장하였다. Zickafoosel and Bornstein(1999)은 피해자에 대한 호감도, 사고 심도 등이 과실비율을 결정하는 배심원들에 영향을 미친다는 결과를 제시하였다. Feigenson et al.(2006)은 과실비율을 결정하는 배심원들의 가해자에 대한 분노·혐오와 연계된 감정(Blame related emotion)이 과실비율을 높이는 데 영향을 미치는 반면, 피해자에 대한 동정(Sympathy)은 과실비율을 낮추고 배상액을 높인다고 주장한다. Hastie(2001)와 Votruba(2019)는 과실비율의 편차가 크고 일관성이 낮은 이유가 배심원들이 사고를 서사(이야기)로 구성하며, 분노·동정 등의 감정으로 서사를 편향하기 때문이라고 분석하였다. Goddard et al.(2019)는 교통사고 뉴스가 사고에 대한 인식에, 그리고 인식이 과실비율 결정에 영향을 주고 결과적으로 인식의 차이가 과실비율의 편차로 이어진다는 결과를 제시하였다. 이상의 연구는 과실비율 관련 소송에서 배심원들이 과실비율을 결정하는 미국의 제도를 분석한 결과인데 배심원들의 심리나 감정이 과실비율 결정에 영향을 준다는 결과이다.⁴⁾

岡本満喜子 外(2006)는 대학생 설문을 통해 일반인이 인식하는 과실비율과 과실비율 인정 기준의 차이를 분석하였다.⁵⁾ 일본은 우리나라의 인정기준과 유사한 일본의 인정기준이 정한 사고도표별 기본과실과 수정요소를 적용하여 과실비율을 결정한다.⁶⁾ 연구결과 대학생은 제1당사자(가해자)의 과실을 판례타임즈에서 정한 기본과실보다 낮게 판단하는 경향이 있다. 판례타임즈는 현실적 교통상황 반영 여부 및 법원 판결 등의 법적 기준을 따르는데, 대학생들은 위험에 대한 직관이나 경험에 따라 과실비율을 인식하기 때문에 과실비율의 차이가 있는 것으로 저자들은 분석하였다. 결론적으로 과실비율 인정기준과 일반인의 사고 책임 판단의 구조적 차이를 과실비율 인정기준 개정에 반영할 필요가 있다고 저자들은 주장한다.

셋째, 과실비율에 대한 불만과 보험에 대한 신뢰저하에 대한 최근의 연구는 Pooser and Browne(2023)이 있다. 이들의 연구는 과실비율에 대한 불만이 보험에 대한 신뢰를 낮추

4) 미국의 과실비율 결정방식은 전용식 외(2017)를 참조함

5) 岡本満喜子 外(2006)

6) 일본의 과실비율 결정방식은 전용식 외(2017)를 참조함

는 분석결과를 제시하였는데, 사회적인 관점에서 이러한 불만은 보험회사에 대한 신뢰저하와 더불어 운전자들의 사고예방 노력 저하로 나타날 수 있다고 주장한다.⁷⁾

넷째, 수정비교과실제도와 순수비교과실제도를 비교한 연구들이다. 먼저 미국의 과실제도를 살펴보면 다음과 같다. 미국의 과실제도는 면책(기여)과실제도와 비교과실제도로 크게 구분할 수 있고 비교과실제도는 순수비교과실제도와 수정비교과실제도로 구분할 수 있다. 면책(기여)과실제도에서는 피해자의 과실이 1%라도 있을 경우 가해자(피고)로부터 전혀 배상받지 못하고 피해자의 과실이 없는 경우에만 가해자가 피해자의 손해를 100% 배상한다. 비교과실제도는 피해자보호를 위해 피해자의 과실이 1%라도 상대방으로부터 1%를 배상받는 순수비교과실제도(Pure Comparative Negligence)와 수정비교과실제도(Modified Comparative Negligence)로 구분된다. 수정비교과실제도는 50% 원칙, 51% 원칙, 경중비교과실(Slight-Gross-Method)로 구분되는데 각각은 피해자의 과실비율 수준에 따라 손해배상이 달라지는 특징이 있다. 먼저 50%/51% 원칙은 피해자 과실비율이 49%이하(50% 미만)/50% 이하(51% 미만)인 경우 배상책임이 성립하는 제도이다.

〈표 I -2〉 미국의 과실제도

구분		선택한 주	비고
면책과실제도		워싱턴 D.C., 알라바마, 메릴랜드, 노스캐롤라이나, 버지니아 5개 주	1971년에서 1985년간 면책과실을 택하고 있던 33개 주가 비교과실제도로 전환함
순수비교과실제도		캘리포니아 등 12개 주	과실이 99%인 가해자도 1%를 피해자로부터 보상받을 수 있음
수정 비교과실제도	50% 원칙	콜로라도 등 11개 주	피해자의 과실이 50% 미만(49% 이하)일 경우 배상책임이 성립. 50:50일 경우 배상책임 없음
	51% 원칙	아이오와 등 22개 주	피해자의 과실이 51%미만(50% 이하)일 경우 배상책임이 성립. 50:50인 경우 상대방 손해액의 50% 배상해야 함
	경중비교과실	사우스다코타	피해자의 과실이 경과실(Slight)이고 가해자의 과실이 중과실(Gross)일 경우에만 피해자가 가해자로부터 보상을 받음

자료: 전용식 외(2017)에서 재인용함

7) 보험서비스에 대한 불만이 보험회사 전환으로 이어질 수 있다는 연구로는 Israel(2005)과 전용식(2014)이 있음

과실제도와 자동차보험 손해액(보험금)의 관계를 분석한 연구로는 Kessler(1995)가 있다. 자동차사고 보험금 지급 건수 7,385건을 이용하여 순수비교과실제도와 수정비교과실제도에에서 발생하는 과실비율에 대한 보험금의 탄력성을 추정하였는데, 추정결과 순수비교과실제도에에서 과실비율의 보험금에 대한 영향이 더 큰 것으로 나타났다.

수정비교과실제도에 대해서는 Cooter and Ulen(2012)와 Best and Donohue(2012)의 연구가 있다. Cooter and Ulen(2012)은 수정비교과실제도를 사고억제의 효율성과 공정성(Equity)이 모두 개선되는 개혁으로 평가하였고 사고예방 노력 측면에서도 수정비교과실제도는 피해자의 과실비율이 50%를 초과하면 배상이 제한되기 때문에 피해자의 적절한 수준의 주의를 유도할 수 있다. 반면 순수비교과실제도는 가해자의 과실비율이 높아도 배상을 받기 때문에 도덕적 해이가 유도될 수 있다고 주장한다. Best and Donohue(2012)는 2001년부터 2005년까지 미국 46개 카운티의 823건의 과실비율 결정 사례를 분석하였다. 분석결과 수정비교과실제도에에서 40~50% 구간에서 과실비율이 결정되는 사례가 빈번한 것으로 나타났는데 이는 과실비율이 51% 이상일 경우 배상을 받지 못하기 때문으로 보인다. 그리고 50% 금지규칙(Bar Rule)에서는 51% 이상일 경우 배상을 받지 못하기 때문에 사고책임이 50%를 넘지 않도록 운전자들이 주의를 기울일 유인이 있다고 주장한다.

수정비교과실제도의 효율성에 대한 논란에도 불구하고 2023년 3월 플로리다주가 순수비교과실에서 50% 이상 과실 시 보상을 배제하는 수정비교과실제도로 전환하였다. 플로리다 주법 768.81(Fla. Stat. §768.81, Comparative Fault)과 과실비율산정기준(Appportionment standard)을 개정하였다. 개정 배경은 첫째, 신체상해 및 과실비율 관련 소송 급증과 이로 인한 보험료 상승, 그리고 둘째, 과도한 소송과 변호사 수입료 중심의 소송 문화가 시장을 불안정하게 한다는 인식 확산이라고 평가된다.

선행연구 결과를 요약하면 과실비율에 대한 분쟁(혹은 민원)은 과실비율 결정 방식과 사고 상황에 대한 주관적 해석 혹은 위험, 과실비율에 대한 인식 차이에서 발생하는 것으로 보인다. 과실비율에 대한 인식 차이는 위험에 대한 인식, 도로교통법·판례 등에 대한 인식 차이에서 발생할 수 있다. 그리고 과실비율은 보험금에 영향을 미치기 때문에 보험에 대한 불만, 낮은 신뢰도로 이어질 수 있다. 순수비교과실제도는 과실비율의 보험금(손해액)에 대한 영향이 더 큰 것으로 나타났다. 그리고 과실비율의 공정성 훼손은 과실비율과 보험에 대한 낮은 신뢰에 대한 부정적 영향을 확대시킬 수 있다.

나. 기대효과

본 보고서에서는 우리나라와 일본의 자동차사고 과실비율 분쟁 현황과 차이를 분석한다. 그리고 우리나라 자동차보험 과실비율에 대한 민원·분쟁 자료에 대한 정량 분석, 설문조사 등을 통해 국민의 과실비율에 대한 인식을 검토하여 과실비율 분쟁의 원인을 살펴본다. 과실비율에 대한 인식 조사는 과실비율 분쟁의 원인, 모순적 배상에 대한 인식, 그리고 제도개선의 필요성과 방향성을 검토한다는 측면에서 시의적이라고 할 수 있다. 제도개선의 방향성은 과실비율에 대한 인식 관련한 방안, 민원, 분쟁, 그리고 소송 등의 원인인 보험금 지급기준, 손해액 산정 측면 등으로 구분하여 제시할 수 있다. 게다가 감독당국이 시작했던 고액 수리비 문제를 완화하기 위한 표준약관 개정 방안, 수정비교과실제도 도입을 검토하는 것은 제도개선 방향에 대한 구체적인 검토가 될 수 있다. 이러한 검토는 자동차보험의 효율성과 공정성을 제고할 수 있는 방안 마련에 기여할 것으로 기대한다.

II

자동차보험 과실비율 분쟁 현황

이번 장에서는 우리나라 자동차보험 과실비율 분쟁 현황을 일본과 비교하여 검토하고 차이가 발생하는 원인을 검토한다. 우리나라와 일본을 비교하는 이유는 자동차보험 제도와 과실비율 산정 방식이 경찰 신고를 제외하고 유사하기 때문이다. 제도적인 측면에서 유사하지만 현상에서 차이가 있다면 제도의 운영 방식에서 개선 방안을 모색할 수 있다.⁸⁾

1. 자동차보험 보상절차

가. 구상금

교통사고로 운전자가 신체 상해를 입거나 운전자의 차량이 손상되는 보험사고가 발생하면 사고 운전자는 가해자로부터 보상받을 권리를 가진다. 보상받을 권리는 손해배상금인데 상대방으로 배상받을 수 있는 손해배상금의 크기는 전체 손해 규모와 피해자의 과실비율에 따라 정해진다. 우리나라의 표준약관이 규정하는 손해액 규모는 실제 발생한 수리비 혹은 치료비이다.⁹⁾ 따라서 상대방의 손해액에 운전자의 자동차사고 과실비율이 정해지면 손해액(배상금)의 크기는 상대방의 손해액에 운전자의 과실비율을 적용하여 정해진다(상대방 손해배상액 = 상대방 손해액 × 운전자(본인) 과실비율).

한편 피해자의 신속한 보상을 위해 가해자와 피해자의 보험회사는 각자 피보험자의 손해를 먼저 보상하고 피보험자들로부터 상대방으로부터 배상받을 권리를 위임받는다. 가해자와 피해자의 보험회사들이 위임받는 권리가 구상권(Subrogation)이고 이 구상권에 따라 상대방에게 청구하는 금액이 구상금이다. 따라서 구상금은 과실비율에 따라 결정되고 과실비율은 구상권이 있는 보험회사들의 협의에 따라 결정된다.

8) 일본의 과실비율 제도와 관련해서는 전용식 외(2017)를 참조함

9) 표준약관에서는 자동차보험 보험금 기준을 표준약관과 법원판결로 규정하는데 법원판결과 표준약관 보험금 기준이 다른 경우가 있음. 표준약관은 수리비나 치료비의 실제 발생금액을 보상하도록 규정하지만 법원판결은 손해액의 타당성, 상당성 등을 검토하여 결정하는 차이가 있음

예를 들어 차량 A와 차량 B가 교차로에서 충돌하는 사고가 났다고 가정하자(〈표 II-1〉 참조). 차량 A 운전자와 B 운전자에게 각각 손해액 500만 원과 600만 원이 발생했다면, A와 B의 보험회사가 자사 고객인 피해자 A와 B에게 각각 500만 원과 600만 원을 먼저 보상한다. 그리고 A와 B가 가입한 각각의 보험회사가 과실비율을 결정하는데 피해자 A의 과실이 70%, B의 과실이 30%라고 결정되면 B는 A로부터 420만 원을, A는 B로부터 150만 원을 배상받는다. 이 금액을 상대방 보험회사에게 구상권 청구(Recourse claim)를 한다.¹⁰⁾

구상권 청구가 도입된 이유는 신속한 피해자 보상, 사고 책임에 대한 비용 부담, 그리고 보험회사의 부당한 지급(혹은 보상)을 방지하기 위해서이다. 관련 근거법은 민법 제758조, 제 750조(불법행위 책임), 그리고 상법 제682조(보험자 대위) 등이다.

〈표 II-1〉 자동차보험 선처리와 후구상 사례

운전자 A	항목 구분	운전자 B
500만 원	손해액(수리비)	600만 원
70%	과실비율	30%
420만 원	과실비율 결정 금액(손해배상금, 구상금)	150만 원

자동차보험 가입자(피보험자) 가운데 자기차량손해나 자기신체사고(자동차상해) 담보에 가입한 경우, 교통사고로 상대방 피해자를 배상하게 된 경우 보험회사가 먼저 상대방 피해자를 보상하고 과실비율이 결정된 후 상대방 피해자로부터 배상받는 금액을 받게 될 권리를 갖게 된다. 따라서 과실비율에서 분쟁이 발생하면 구상금 분쟁으로 이어진다.¹¹⁾ 구상금은 과실비율에 따라 결정되기 때문에 구상금 분쟁은 과실비율 분쟁과 동일하다.

10) 손해보험협회에 따르면 구상(求償)은 “자동차보험 보상에서의 구상은 보험회사에서 가입 피보험자의 피해를 선처리하고 선처리한 피해액에서 상대방의 과실비율만큼 상대방 보험회사에게 반환을 청구하는 것입니다. 이때의 청구 금액을 구상금이라 하며, 이러한 권리를 구상권이라고 합니다.”라고 설명함(<https://accident.knia.or.kr/define-content?index=87130>)

11) 상법 제682조(제3자에 대한 보험자 대위) ① 손해가 제3자의 행위로 인하여 발생한 경우에 보험금을 지급한 보험자는 그 지급한 금액의 한도에서 그 제3자에 대한 보험계약자 또는 피보험자의 권리를 취득한다. 다만, 보험자가 보상할 보험금의 일부를 지급한 경우에는 피보험자의 권리를 침해하지 아니하는 범위에서 그 권리를 행사할 수 있다. ② 보험계약자나 피보험자의 제1항에 따른 권리가 그와 생계를 같이 하는 가족에 대한 것인 경우 보험자는 그 권리를 취득하지 못한다. 다만, 손해가 그 가족의 고의로 인하여 발생한 경우에는 그러하지 아니하다.

우리나라의 경우 구상금은 상대방 손해액과 본인의 과실비율에 따라 정해지는데, 상대방 손해액은 실제 발생한 비용으로 정의되기 때문에 배상받는 운전자가 원하는 대로 치료나 수리를 받을 수 있다. 따라서 과실비율이 구상금을 결정하기 때문에 과실비율이 손해액, 구상금 결정에 중요하다.

과실비율은 사고책임을 나타내기 때문에 상대방 운전자의 일방책임이라면 본인의 손해를 사고 이전으로 회복하는 데 필요한 치료비나 수리비에 제한이 없다. 반면 본인과 상대방 운전자의 쌍방과실이라면 본인의 손해 회복에 필요한 수리나 치료 선택은 제한을 받게 된다. 그리고 구상금(손해액)에 영향을 미치기 때문에 고가차 수리비할증기준에 따라 보험료가 할증된다. 따라서 과실비율은 손해액에 영향을 주고 손해액과 과실비율이 맞물려 보험료 할증으로 이어진다.

나. 과실비율 결정

우리나라와 일본의 과실비율 결정 과정은 사실 확인, 사고도표(기본 과실비율) 결정, 사정(수정)요소 감안, 그리고 보험회사 간 협상·합의이다. 우리나라와 일본의 차이는 사실 확인 단계에서 경찰 개입 여부이다. 일본의 사실 확인 단계에서는 경찰의 교통사고증명서, 현장 스케치, 사진, 블랙박스 등을 통해 교통신호, 진행 방향, 일시 정지 여부, 속도, 시야 등을 정리한다. 반면 우리나라는 현장에 출동한 보험회사 직원이 운전자들의 이야기를 듣거나 블랙박스 영상을 통해 사실 확인을 한다. 경찰에 신고하는 경우 교통사고사실확인원이 발급되기는 하지만 경찰이 과실비율을 정하지는 않는다.

기본 과실비율 결정 단계에서 일본은 별책 판례타임즈 38호 민사교통소송에서의 과실상계율의 인정기준¹²⁾(이하 '일본의 인정기준'이라 함)의 기본과실비율표에서 기본과실을 확인한다. 우리나라의 경우 자동차사고 과실비율 인정기준에서 사고도표와 기본과실을 확인한다.

사정(수정)요소(야간/악천후, 과속, 신호위반, 우선도로여부, 보행자 무단횡단 등)를 기본과실비율에 $\pm 5\sim 20\%$ 정도씩 가감하여 과실비율을 산정한다. 마지막 단계에서 가해자와 피해자의 보험회사가 협상·협의를 한다. 여기서 결정되지 못할 경우 분쟁처리기구(일본은 교통사고분쟁처리센터, 손보 ADR센터, 우리나라의 경우 분쟁심의회위원회)나 소송으로 이어진다.

12) 判例タイムズ社(2014)

선행연구에 따르면 일본에서 과실비율을 결정하는 판례타임즈 기준을 이해하는 사람은 변호사, 보험회사 실무자 등 전문가 등에 국한되는 것으로 평가된다. 일반 피해자나 가해자는 기준의 존재조차 모르는 경우가 많다. 과실비율은 보험회사들이 협의하여 결정하고 분쟁처리기구나 법원도 보험회사가 결정한 과실비율을 번복하는 경우는 드물다.

2. 과실비율 분쟁 현황

가. 우리나라

우리나라 과실비율 분쟁 건수는 2013년 26,093건에서 2024년 156,812건으로 계속해서 높아지고 있다. 과실비율 분쟁 심의청구 대상이 확대된 2019년 이후인 2020년 10만 4,077건에 비해 2024년까지 연평균 10% 이상 증가하였다. 2013년부터 2018년까지 과실비율 분쟁 건수는 26,093건에서 75,597건으로 연평균 23.7% 증가하였다. 자동차보험 사고발생률(대물담보)이 2012년 1/4분기 15.07%에서 2024년 4/4분기 11.7%로 감소하였지만 과실비율 분쟁 건수는 두 자릿수 이상 증가하고 있다. 과실비율 분쟁이 증가하는 이유로 과실비율에 따라 보험금 및 향후 보험료 할증에 영향이 있고, 차량 블랙박스 보편화에 따라 사고 상황의 확인이 용이해졌기 때문일 수 있다.¹³⁾

과실비율 분쟁 건수가 증가하는 속도는 대물배상 수리 건수 증가 속도보다 더 빠른 것으로 나타났다. 대물배상 보험금 청구 건수를 볼 수 있는 대물배상 수리 건수가 2013년 302만 건에서 2019년 315만 건으로 증가하였고 코로나19가 발생한 2020년에는 287만 건에서 2024년에는 292만 건으로 감소하였다. 대물배상 수리 건수 대비 과실비율 분쟁 건수 비율은 2012년 0.9%에서 2024년 5.4%로 6.8배 높아졌다.

13) 50만 원 미만 사고, 자기신체사고(자동차상해)나 자기차량손해 미가입 운전자도 분쟁조정 신청이 가능해짐; 금융위원회 보도자료(2018. 7. 12.), “자동차사고 과실기준이 더욱 명확해집니다! 자동차사고 과실비율 산정방법 및 분쟁조정 개선 추진”

〈표 II-2〉 우리나라 과실비율 분쟁 심의 청구 현황

(단위: 건, %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018
대물배상 수리 건수	3,024,455	3,028,748	3,139,402	3,146,011	3,147,634	3,193,387
심의청구	26,093	30,260	43,483	52,590	61,401	75,597
전년대비 증가율	16.2	16.0	43.7	20.9	16.8	23.1
심의청구/ 수리 건수	0.9	1.0	1.4	1.7	2.0	2.4
구분	2019	2020	2021	2022	2023	2024
대물배상 수리 건수	3,152,634	2,875,727	2,847,591	2,832,304	2,891,054	2,923,093
심의청구	102,456	104,077	113,804	120,965	136,225	156,812
전년대비 증가율	35.5	1.6	9.4	6.3	12.6	15.1
심의청구/ 수리 건수	3.2	3.6	4.0	4.3	4.7	5.4

자료: 보험개발원, 손해보험협회 구상금분쟁심의위원회

과실비율분쟁심의위원회(이하 ‘분심위’라 함)는 교통사고 과실비율 분쟁의 신속하고 공정한 해결을 통해 사고당사자(운전자, 피보험자, 보험회사) 과실분쟁 소송 감축 및 비용절감을 위해 시작되었다. 심의절차는 보험회사가 협의하는 대표협의회, 변호사 최대 2인이 참여하는 소심의위원회, 변호사 최대 4인이 참여하는 재심의위원회로 구성되는데 대표협의회는 분심위에 청구된 2천만 원 미만 구상건에 대하여 심의위원회 심의 전 보험회사 및 공제사 간 실무대표자의 합의절차이다. 구상금이 2천만 원 이상인 경우 소심의위원회, 재심의위원회의 절차로 진행된다. 그리고 심의단계별로 평균 소요일수(심의신청일부터 각 단계에서 종결될 때까지 소요기간)는 2023년 기준 대표협의회 41.4일, 소심의 61.1일, 재심의 112.8일로 전체 평균 66.9일이다. 이에 반해 법원의 민사소액(1심) 평균 소요기간은 135.4일로 분심위의 합의 기간이 더 짧다. 그리고 심의위원회 결정에 따라 사고당사자 간 합의 비율은 2023년 기준으로 90%, 심의위원회 결정을 수용하지 못해 소송으로 진행된 건 중 법원 판결에서 심의위원회 결정을 인용한 비율이 89%이다. 이는 자동차사고 과실비율 인정기준이 법규 혹은 판례에 근거하고 이를 근거로 판사·검사 재직 경력 또는 변호사 경력 3년 이상인 외부 변호사 60명의 판단이 크게 다르지 않다는 점을 보여준다.

〈표 II-3〉 과실비율분쟁심의위원회 심의제도 현황

단계		심의 내용	이의신청 기간
구상금분쟁 심의	대표협의회	보험회사(또는 공제사) 과실비율 협의 실무대표자 간 합의 결정	결정일로부터 14일
	소심의위원회	대표협의회의 합의 파기 및 불성립 건에 대하여 변호사 1인 또는 2인의 심의 결정	결정일로부터 14일
	재심의위원회	소심의위원회 심의결정 불복 건에 대하여 변호사 4인의 심의 결정	결정일로부터 14일
구상금분쟁심의 외		자기차량손해 미가입건, 동일 보험회사 간 분쟁건 심의의견 제공	없음

자료: 손해보험협회홈페이지, 과실비율분쟁심의위원회 심의제도 소개

전술한 바와 같이 선보상 후구상 관행으로 과실비율 결정을 통한 구상금 결정은 보험회사의 역할이기 때문에 분심위에서는 가해자와 피해자 보험회사가 분쟁에 대해 심의하고 합의한다. 이러한 이유로 심의대상 요건 가운데 보험회사 및 공제사 사고접수 건에 한정하고 심의신청인은 보험회사 및 공제사에 국한한다.¹⁴⁾ 2007년 보험업법 제125조에 의해 금융위원회로부터 인가를 받았고 2024년 1월 9일 이후 분심위는 법적근거를 갖춘 법정기구가 되었다.¹⁵⁾

다음의 〈표 II-4〉에서는 2022년부터 2025년 10월 말까지 집계된 과실비율 분쟁심의 청구 및 종결 건수, 단계별 종결 건수 등에 대한 현황을 보여준다. 청구 건수를 보면 2022년부터 2024년까지 연평균 13.9% 증가하였다. 그리고 2024년 10월 말부터 2025년 10월 말까지는 1만여 건(전년 대비 8.4% 증가) 증가한 것으로 나타났다. 심의단계별 종결 건수 증감율은 2022년부터 2024년까지 대표협의회 24.0%, 소심위원회 16.7% 증가한 것으로 나타났다 재심의위원회는 11.2% 감소하였다.

2022년 대표협의회에서 종결된 비중이 16.1%, 소심의 54.8%, 재심의 22.5%로 나타났다. 대표협의회 종결 비중은 2022년부터 2025년 10월 말까지 높아진 반면 재심의 종결 비중은 2022년 22.5%에서 2025년 10월 말 13.9%로 줄어드는 것으로 나타났다. 대표협의회와 소심위원회 종결 비중이 높아지는 현상은 구상금이 2,000만 원 이상인 과실비율 분쟁조정 청구 건수가 증가하였기 때문인 것으로 보인다.¹⁶⁾

14) 자세한 내용은 손해보험협회홈페이지, 과실비율분쟁심의위원회 심의제도 소개를 참조하길 바람

15) 분심위의 법제화에 대한 자세한 내용은 박세민(2025) 참조하길 바람

〈표 II-4〉 최근 과실비율 분쟁 심의 청구 및 종결 현황

(단위: 건, %)

구분	심의청구 건	종결합계	대표협의	소심의	재심의	청구취하
2022	120,965	120,541	19,426	66,110	27,157	7,848
심의청구 건 대비 비중	-	99.6	16.1	54.8	22.5	6.5
2023	136,225	132,143	24,544	75,105	23,235	9,249
심의청구 건 대비 비중	-	97.0	18.6	56.8	17.6	7.0
2024	156,812	152,658	29,858	89,979	21,428	11,393
심의청구 건 대비 비중	-	97.4	19.6	58.9	14.0	7.5
연평균증가율	13.9	12.5	24.0	16.7	-11.2	20.5
2024.10월 말	128,285	125,080	25,125	73,083	17,658	9,214
심의청구 건 대비 비중	-	97.5	20.1	58.4	14.1	7.4
2025.10월 말	138,999	136,609	26,466	78,320	19,036	12,787
심의청구 건 대비 비중	-	98.3	19.4	57.3	13.9	9.4
증가율	8.4	9.2	5.3	7.2	7.8	38.8

주: 종결합계 하단 괄호 안의 비중은 심의청구 건 대비 종결 건 비중이고 대표협의, 소심의, 재심의, 청구취하 하단 괄호 안의 비중은 종결 건 대비 각 단계의 종결 건수 비중임

자료: 손해보험협회 과실비율분쟁심의위원회

나. 일본

일본의 교통사고분쟁은 공익 재단법인 교통사고분쟁처리센터(公益財団法人 交通事故紛争処理センタ, The Japan Center for Settlement of Traffic Accident Disputes, 이하 '분쟁처리센터'이라 함)에서 처리된다. 분쟁처리센터는 교통사고(자동차사고)에 관한 분쟁 해결을 위한 무상의 법률 상담, 화해 알선, 그리고 심사 역할을 한다. 분쟁처리센터는 중

16) 2019. 4. 17. 「자동차사고 과실비율 분쟁 등의 심의에 관한 상호협정」 개정으로 기존의 구상금분쟁심의위원회가 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회로 명칭이 변경되었고 2019년 4월 18일부터 분쟁심의위원회가 동일 보험회사 간 사고 및 자기차량손해담보 미가입 사고에 대해 심의의견을 제공하도록 개정됨. 그리고 자기차량손해 담보 미가입 차량 사고도 과실비율분쟁심의위원회에서 분쟁조정이 가능해짐

립적이고 공정한 입장에서, 변호사의 대면 상담을 통해 화해와 중재를 도와주는 역할을 한다. 특히 분쟁의 추가적인 해결을 목적으로, 법학자·전직 판사·변호사로 구성된 심사회가 심사와 재정(준사법적 판단으로 화해 알선보다 권위·구속력이 강한 결정)을 수행한다.

일본의 분쟁처리센터는 교통사고 관계자의 이익을 공정하게 보호하기 위해 교통사고에 관한 분쟁의 적절한 처리와 공공의 복지를 목적으로 1974년에 발족하였고 1978년에는 조직을 확대하고 중립·공정한 입장을 강화하기 위해 내각부소관의 '재단법인 교통사고분쟁처리센터'로 발전하였다.

일본 분쟁처리센터의 조정절차는 ① 무료법률상담 → ② 화해알선(조정) → ③ 심사·재정(裁定)으로 구성된다.

〈표 II-5〉 일본 교통사고분쟁처리센터 조정 절차

구분	개시 요건	주체	내용	특징
무료법률 상담	전화 예약	변호사	사실관계 정리, 과실비율 및 손해산정 방식 설명 보험회사 제시안 타당성 검토	구속력 없음 종결 빈도 높음
화해알선	당사자 (가피해자, 보험회사) 신청	변호사	변호사가 사실관계, 과실비율, 손해액 검토 합리적 화해안 제시(합의 높음)	자발적 합의 강제력 없음
심사·재정	화해알선 불성립	심사회 (법학자, 전직 판사, 변호사) 구성	기존 자료 이외에 추가적 자료 검토 과실비율, 손해액에 대한 판단 재정 제시	법원 판결은 아니지만 준사법적 판단 소송 직전 단계

자료: 일본 교통사고분쟁처리센터

신규 상담내용 중 과실비율 항목은 2015년 1,263건에서 2024년 589건으로 줄어들었다. 대부분은 대물배상 과실비율이고 대인배상 과실비율의 경우 2015년 33건에서 2019년 45건으로 높아진 후 2024년에는 38건으로 감소하였으며, 지난 10년 동안 변동이 크지 않은 것으로 나타났다.

〈표 II-6〉 일본 과실비율 분쟁 상담 건수(신규 내방상담 기준) 현황

(단위: 건)

연도	대인배상	대물배상	합계	연도	대인배상	대물배상	합계
2015	33	1,230	1,263	2020	27	757	784
2016	40	1,317	1,357	2021	33	749	782
2017	45	1,150	1,195	2022	44	728	772
2018	38	1,016	1,054	2023	33	604	637
2019	45	935	980	2024	38	551	589

자료: 일본 교통사고분쟁처리센터

대인 및 대물배상 과실비율 분쟁이 2020년에 감소한 이유는 코로나19로 인한 사고 감소, 비대면 사고처리 등이 늘었기 때문으로 보인다. 그리고 이러한 추세는 대물배상 과실비율에서 지속되는 것으로 나타났다.

일본의 대물배상 보험금 지급 건수 대비 대인·대물 과실비율 상담 건수 비율은 다음의 〈표 II-7〉에 제시하고 있다. 대물배상 보험금 지급 건수는 차대차 사고, 차대인 사고, 차대자전거 사고 등 자동차와 제3자와 관련된 사고에 대해 보험금이 지급된 건수이다. 일본에서 대물배상은 책임보험이 아닌 임의보험이기 때문에 가입하지 않는 경우에는 운전자가 배상해야 한다. 대물배상 보험금 지급 건수는 2018년 221.6만 건에서 2023년 189.9만 건으로 줄어들고 있다. 그리고 대물배상 보험금 지급 건수 대비 과실비율 상담 건수의 비율은 2018년 0.05%에서 2023년 0.03%로 지속적으로 낮아지고 있는 것으로 나타났다.

〈표 II-7〉 일본 대물배상 보험금 지급 건수 대비 과실비율 분쟁 상담 건수 비율

(단위: 건, %)

구분	2018	2019	2020	2021	2022	2023
상담 건수	1,054	980	784	782	772	637
대물배상 보험금 지급 건수	2,216,806	2,103,689	1,795,471	1,796,875	1,851,095	1,899,632
비율	0.05	0.05	0.04	0.04	0.04	0.03

자료: 일본 교통사고분쟁처리센터; GIROJ

2024 회계연도에 자동차사고 피해자로부터 상담 신청을 받아, 화해 알선 사안 등으로 처리한 신규 접수 건수는 5,073건으로, 전년도보다 66건 감소하였다. 재방문 건수는 8,912건으로, 전년도보다 317건 감소하였으며, 신규 접수 건수와 재방문 건수를 합한 총 상담 건수는 13,985건으로, 전년도보다 383건 감소하였다.

〈표 II-8〉 일본 교통사고분쟁처리센터에 접수된 분쟁 건수

(단위: 건)

구분	2020	2021	2022	2023	2024
교통사고 발생 건수	309,178	305,196	300,839	307,930	290,895
사망자 수	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663
부상자 수	369,476	362,131	356,601	365,595	344,395
임의보험 대인배상 건수	315,971	291,770	298,337	316,154	-
임의보험 대물배상 건수	1,496,004	1,491,490	1,523,161	1,559,870	-
상담 건수	16,145	16,685	15,394	14,368	13,985
재방문 건수	10,400	11,166	10,359	9,229	8,912
신규접수 건수	5,745	5,519	5,035	5,139	5,073
대인배상	4,468	4,222	3,801	3,922	3,883
손해액	4,310	4,035	3,586	3,766	3,756
후유장해	129	152	170	122	87
과실비율	27	33	44	33	38
대물배상	1,277	1,297	1,234	1,217	1,190
손해액	520	547	506	613	637
과실비율	757	749	728	604	551
화해·알선 단계 종료 건수	5,032	5,052	4,682	4,700	4,597
화해 건수	4,394	4,453	4,087	4,112	4,038
심사·재정 단계 종료 건수	500	555	501	442	470
화해 건수	462	511	471	410	432
전체 화해 건수	4,856	4,964	4,558	4,522	4,470

자료: 일본 경찰청; 일본 교통사고분쟁처리센터; 일본 손해보험요율산출위원회

신규 접수 건의 대부분은 대인배상 손해액 관련 분쟁이 대부분이다. 상담 건수는 신규 접수 건과 재방문 건으로 구분되는데 상담 건수는 사건 수가 아니라 가·피해자가 전화나 방문 등으로 접촉한 횟수이다. 동일한 사건이 여러 차례 재방문으로 집계될 수 있다. 과실 비율 관련 분쟁은 대물배상 분쟁에서 두드러지게 나타난다. 2024년 접수된 건은 551건으로 2020년 757건에서 200여 건 줄어들었다. 무료법률 상담 단계에서 전체 상담 건의 70% 내외가 종결되는데, 보상 기준 설명, 판례 안내, 신청을 취하하는 경우 등이다. 그리고 상담건의 30% 내외가 화해·알선, 심사·재정 단계로 넘어간다. 화해·알선, 심사·재정 단계로는 쌍방의 주장이 명확히 충돌하거나 손해액 차이가 커서 협의가 어려운 경우들이 대부분이다.

화해·알선, 심사·재정 단계에서 종료되는 건은 전체 상담 건수의 30% 내외인 4,500~5,000 건인데 화해·알선 단계에서 화해 성립 비중이 큰 것으로 보인다. 2024년 화해 성립 건수는 4,470건으로, 전년도보다 52건 감소하였다. 심사·재정 단계에서 종료되는 건은 약 500여 건으로 나타났다. 화해·알선 혹은 심사·재정 단계에서는 자발적 합의 혹은 준사법적 판단으로 화해가 이루어진다.

3. 요약

일본과 우리나라에서 과실비율 관련 분쟁이 상반된 추세를 보이는 이유는 구상금 분쟁 해결 방식에서 차이가 있기 때문으로 보인다. 피해자와 가해자의 구상금 협상은 과실비율이나 손해액 조정을 통해 이루어진다고 볼 수 있는데 우리나라는 과실비율 조정으로, 일본은 손해액을 조정하여 분쟁을 조정한다.

일본의 손해액 조정은 피해자의 최종 손해배상액을 판례·약관 기준·사고 요소 등을 반영하여 조정하는 과정으로 보험회사가 제시하는 금액이 너무 적다거나 피해자가 요구하는 금액이 과다할 경우 발생한다. 이러한 손해액 조정은 피해자와 가해자의 보험회사 사이에 이루어진다. 그리고 손해액 조정이 완료된 후 과실비율을 확정하여 구상금을 결정한다.

이에 비해 우리나라는 손해액 조정보다는 과실비율로 구상금을 결정한다. 치료와 차량 수리에 제한이 없기 때문에 피해자가 원하는 손해액을 배상하고 보험회사와 피해자 사이의 손해액 관련 분쟁은 합의금 등에 국한하는 경우가 대부분이다. 따라서 과실비율이 합의될 경우 구상금 분쟁은 발생하지 않는다.

자동차사고 과실비율 분쟁조정은 사회적 비용 절감 효과가 있다. 일본 분쟁조정센터는 분쟁조정의 소송대체 효과가 큰 것으로 평가한다. 이는 소송을 억제하기 때문인데 소송으로 이어질 경우 소송비용(Litigation Cost)이 발생한다. 우리나라의 경우 분쟁조정심의위원회에 따르면 2020년 기준으로 과실비율 분쟁이 소송으로 이어진 비율은 분쟁 건수의 5% 내외로 추산된다.

III

자동차보험 과실비율 민원·분쟁 분석

이번 장에서는 우리나라의 과실비율 관련 민원과 분쟁 건을 분석하여 자동차보험 소비자들이 민원이나 분쟁을 제기하는 원인을 검토한다.

1. 과실비율 관련 민원 분석

먼저 자동차보험 과실비율 민원의 특성을 분석한다. 분석에 사용된 자료는 국내 대형손해보험회사에서 추출·제공받은 2020년부터 2025년 5월까지 금융감독원에 접수한 자동차보험 민원 7,008건이다. 이 가운데 자동차보험 대인과 대물보상에 국한된 민원은 7,003건이다. 다섯 건은 가입, 유지, 기타 서비스에 대한 민원으로 분석에서 제외하였다.

가. 개요

국내대형손해보험회사 피보험자들 가운데 금융감독원에 민원을 접수한 건수는 2020년 1,576건에서 2024년 1,286건으로 소폭 감소하였다. 2025년 5월까지 549건이 접수되었는데 2025년 말까지 1,300건을 초과하지는 않을 것으로 추산된다. 접수된 민원 가운데 종결된 사고는 95% 내외에 이른다. 종결은 피해자 치료 혹은 차량수리가 완료되고 의료기관과 정비업체에 보험금 지급이 완료된 건이다. 반면 미종결은 과실비율이 확정되지 않거나, 치료 혹은 수리가 종결되지 않거나, 치료비가 피해자를 치료한 의료기관 혹은 수리한 정비업체에 지급되지 않거나 행정적으로 종결처리 되지 않은 건이다. 면책은 가해자가 무과실이어서 배상책임이 없는 건이다. 7,003건 가운데 33.7%가 대물보상 관련이고 나머지가 대인보상 관련 민원이다.

〈표 III-1〉 종결여부에 따른 자동차보험 민원 현황

(단위: 건)

구분	2020	2021	2022	2023	2024	2025	합계
면책	61	39	33	49	40	21	243

〈표 Ⅲ-1〉 계속

구분	2020	2021	2022	2023	2024	2025	합계
미종결	47	54	45	67	121	79	413
종결	1,468	1,138	1,021	1,146	1,125	449	6,347
합계	1,576	1,231	1,099	1,262	1,286	549	7,003

자료: 국내 대형손해보험회사

제공받은 국내 대형손해보험회사의 민원 자료는 가해자와 피해자의 불만유형을 69개 항목으로 구분하고 있는데 본고에서는 69세 세부 항목을 과실비율 관련, 구상 처리, 보상 처리 등의 7항목으로 정리하여 분석한다. 7개 항목은 과실비율 관련, 구상 관련, 보상 처리, 사고처리, 보험금 산정 적정성, 불친절, 기타이다. 그리고 각각의 7개 항목에는 세부 불만 유형이 있는데, 예를 들어 과실비율 관련 민원은 과실비율(대인·대물), 일방과실 사고, 할인할증 불만, 합의 후 추가 청구 세부항목으로 구성하였다.

〈표 Ⅲ-2〉 민원에 나타난 불만과 세부 불만 유형

불만 구분	대형손해보험회사 세부 불만 유형
과실비율 관련 불만	과실비율(대인·대물), 과실비율(대물), 일방과실 사고, 할인할증 불만, 합의 후 추가 청구
구상 관련 불만	구상, 분심위, 소송 진행 과정(결과) 불만, 구상소송, 부당이득 반환 등, 구상청구 불만
보상 처리 불만	보상처리 불만족(대인·대물), 보상처리 안내부실(대인)
사고처리 불만	사고 접수 전 불만, 사고의 인과관계, 사고조사 미흡 및 지연(대인), 사고/현장조사 부실(대물), 사고처리 과정 안내 미흡 불만, 경미사고(마디모, 직접 청구권), 출동자 사고조사 불만
보험금 산정 적정성 불만	합의금 과소 등, 소득 산정, 보험금 산정 적정성(대물), 기타 약관상 면부책·판례 조항, 기타 약관상 면책(대물), 장해율(기왕증 및 기여도), 지불보증(입원비, 수술비, 치료비), 미수선·추정 수리비 산정, 손해액 과소 산정, 병·의원, 한의원 치료비 지급지연·삭감, 치료비 본인부담금 불만, 자기부담금(면책금) 환급
불친절	담당자 연락 없음, 불친절 언행, 약속 불이행 및 업무 지연 처리
기타	개인 신상·계약 정보 유출 불만, 개인정보동의, 계약상 하자, 민사조정 신청 관련, 보험료 과오납 및 할증(자동차), 부재환자 점검, 사고출동요원·상담원 응대태도,

자료: 국내 대형손해보험회사

〈표 Ⅲ-2〉에 제시된 불만 구분 7개는 서로 관련이 있을 수도 있다. 과실비율 관련 불만과 관련이 있을 것으로 보이는 불만 구분은 구상 관련, 사고처리, 보상 처리 관련 불만으로 보인다. 먼저 구상관련 불만은 분쟁조정심의위원회 접수나 소송과 관련된 절차 혹은 결과에 대한 불만인데 분쟁조정심의위원회의 업무이기 때문에 관련이 높을 것으로 보인다. 사고처리와 관련된 불만은 사고의 인과관계, 사고 및 현장 조사 미흡에 대한 불만인데 과실비율 결정에 반영되는 정보이기 때문에 과실비율 불만과 관련이 있다. 보상처리 불만에는 사고 발생 후 종결까지 발생하는 대부분의 절차를 포괄할 수 있어 과실비율과의 연관성은 낮을 것으로 추정된다. 따라서 과실비율과 관련된 불만은 구상 관련 불만과 사고처리 관련 불만을 합한 최대 48%에 이른다고 볼 수 있다.

다음으로 보험금 산정의 적정성에 대한 불만은 손해액과 과실비율이 관련되어 있다. 합의금과 기왕증 여부 및 기왕증의 기여도 산정, 소득 산정 등에 대한 불만이 포함되어 있고 면·부책, 간접손해(대차료, 휴차료, 교통비, 영업손실), 격락손해, 자기부담금 등과 관련된 불만이 있다. 소득 산정, 기왕증 여부, 대차료, 휴차료, 영업손실 등은 인정 여부가 중요하지만 합의금 과소나 손해액 과소 산정은 과실비율의 영향을 받는다. 병의원·한의원 치료비 지급지연·삭감 등은 사고와의 연관성 판단에 따라 차이가 있을 수 있다. 그리고 치료비 본인부담금에 대한 불만은 건강보험 급여 여부와 직불치료비 등과 관련이 있다. 구성 항목으로 보면 보험금 산정의 적정성 민원은 과실비율보다는 표준약관이나 판례 등의 영향이 더 큰 것으로 보인다.

마지막으로 불친절 민원은 보상 서비스 과정에서 담당자의 태도, 언행, 성실도 등에 대한 불만이다. 그리고 기타 민원은 개인정보, 계약 등과 관련이 더 큰 것으로 보인다. 이상에서 정리한 7가지 민원의 분포를 다음의 〈표 Ⅲ-3〉에서 제시하고 있다. 과실비율 관련 민원과 보험금 산정 적정성에 대한 민원 비중의 합은 72%로 대부분을 차지하고 있다. 다음으로 사고처리 관련 민원이 9.3%를 차지하고 있다.

〈표 Ⅲ-3〉 민원의 불만유형 분포

(단위: 건, %)

구분	과실비율 관련	구상 관련	보상처리	사고처리	보험금 산정 적정성	불친절	기타	합계
빈도	2,445	267	416	654	2,586	543	92	7,003
비중	35.0	3.8	5.9	9.3	37.0	7.8	1.3	100.0

자료: 국내 대형손해보험회사

과실비율 관련 민원, 사고처리 민원, 그리고 보험금 산정 적정성 관련 민원 가운데 상위 5~6개 항목의 분포는 다음의 <표 III-4>와 같다.

과실비율 관련 민원에서 가장 비중이 큰 민원이 대물배상 과실비율로 1,834건을 차지한다. 대인배상 과실비율에 불만이 있는 사고 건은 275건으로 10%를 조금 넘는다. 사고처리 관련 민원에서는 사고접수 전 불만이 절반 정도를 차지한다. 사고접수 전 불만에는 직접 청구, 교통사고 사실조사, 배정된 보상직원에 대한 불만 등이 있다.

보험금 산정 적정성에 대한 불만에서 가장 큰 비중을 차지하는 민원은 합의금 과소(1,912건)이다. 합의금 과소 다음으로는 지불보증(입원비, 수술비 등)에 대한 불만이다. 지불보증 이 늦어져서 병원 치료에 불편을 겪었다는 내용이 대부분이다.

<표 III-4> 주요 민원별 세부 항목

(단위: 건)

과실비율 관련(2,205) ¹⁾		사고처리 관련(550)		보험금 산정 적정성 관련(2,386)	
과실비율(대인)	275	사고접수 전 불만	248	합의금 과소	1,912
과실비율(대물)	1,834	사고와의 인과관계	80	소득 산정	27
일방과실사고	19	사고조사 미흡 및 지연(대인)	105	보험금 산정 적정성(대물)	59
할인할증 불만	56	사고 현장조사 부실(대물)	6	지불보증(입원비, 수술비 등)	201
합의 후 추가청구	21	사고처리 과정 안내 미흡 불만	69	기타 약관상 면부책/판례 조항	47
-	-	경미사고	42	장해율 산정	43
합계 ²⁾	2,205	합계	508	합계	2,246

주: 1) 괄호 안은 전체 건수임

2) 합계는 주요 민원 기준임

자료: 국내 대형손해보험회사

나. 민원 접수인 분포

민원 접수자에 따라 민원을 분석한 결과는 다음의 <표 III-5>에 제시하였다. 민원을 제기한 사람과 피보험자와의 관계가 가족, 본인, 운전자, 피보험자인 경우 피보험자(가해자)로 구분하였고 피해자로 명시된 경우는 피해자로 구분하였다. 나머지 제3자, 병원, 종업원, 친구, 협력업체 및 정비공장 등은 모름으로 구분하였다.

과실비율에 불만이 있는 민원 가운데 절반이 조금 넘는 58%가 피해자이고 30%가 가해자, 그리고 12%가 모름인 것으로 나타났다. 과실비율 관련 민원은 가해자 17%, 피해자 16%로 가해자와 피해자 모두 유사한 것으로 나타났다. 그리고 구상 관련 민원의 경우 1.3%가 가해자, 0.7%가 피해자인 것으로 나타났다. 보험금 산정의 적정성에 대해서는 피해자의 민원 제기 비중이 26.0%인 반면 가해자의 민원 제기 비중이 6.4%로 나타났다. 사고처리 관련 민원의 경우 2.2%가 가해자, 5.8%가 피해자인 것으로 나타났는데 피해자들이 사고처리에 대한 불만이 더 높은 것으로 보인다. 그리고 피해자들이 보험금 산정의 적정성에 대해 더 불만이 있는 것으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-5〉 민원접수자의 관계에 따른 분포

(단위: %)

관계	과실비율 관련	구상 관련	보상처리	사고처리	보험금 산정 적정성	불친절	기타	합계
모름	1.8	1.9	0.8	1.3	4.9	1.1	0.3	12
가해자	17.0	1.3	2.3	2.2	6.4	0.8	0.3	30
피해자	16.0	0.7	2.8	5.8	26.0	5.8	0.5	58
합계	34.8	3.9	5.9	9.4	37.3	7.8	1.3	100

자료: 국내 대형손해보험회사

다. 과실비율 분포

민원접수건의 과실비율 분포는 다음의 〈표 Ⅲ-6〉에서 보여주고 있다. 운전자(피보험자)를 기준으로 0부터 100까지 분포하는데 과실비율이 1, 5, 21, 48, 49, 51, 59, 71, 75, 95, 99 등인 경우도 있다. 과실비율이 0%인 경우는 과실비율이 확정되지 않은 상태에서 가해자와 피해자가 치료를 받아 보험금을 받은 경우도 있다. 이 가운데 추후 과실비율이 0%로 결정되고 과실비율 결정 이전에 지급된 보험금이 구상된 경우일 수 있다. 이러한 이유로 민원을 제기할 수 있다. 그러나 여기서는 독자들이 혼란스러워할 수 있어 과실이 없는 경우는 제외한다.

과실비율에 따른 보험금과 가해자, 피해자 비중은 다음의 〈표 Ⅲ-6〉에서 제시하고 있다. 과실비율은 0부터 100까지 구분하였는데 10 이하는 1부터 10까지이고 20 이하는 11부터 20까지, 30 이하는 21부터 30까지이다. 전술한 바와 같이 운전자 과실비율이 높아지면서

피해자의 민원 비중이 높아지는 반면 가해자의 민원 비중은 낮아지는 것으로 나타났다. 보험금의 경우 피해자에게 운전자가 배상한 보험금(피해자 보험금)과 운전자가 보상받은 보험금(운전자 보험금)으로 구분하였다. 피해자 보험금은 대인배상 치료비와 합의금, 대물배상 보험금이고 운전자 보험금은 자기차량손해와 자기신체사고(혹은 차상해) 보험금이다. 피해자 보험금은 운전자 과실비율이 높아질수록 높아지는 것으로 나타났는데 피해자 합의금인 대인배상 합의금도 높아진다. 피해자 상해등급이 12급부터 14급인 비중이 75%인 점을 고려하면 운전자 과실비율에 따라 피해자에 대한 치료비와 합의금(향후 치료비)이 높아진다고 볼 수 있다. 합의금(향후 치료비)에 피해자 과실비율이 제외되는 점도 영향을 미칠 수 있다.

〈표 III-6〉 민원 제기 건의 과실비율 분포와 보험금, 민원제기인 현황

(단위: 건, 만 원, %)

운전자 과실비율	빈도	피해자 보험금	운전자 보험금	피해자 합의금	운전자 민원 비율	피해자 민원 비율
10 이하	190	295	65	89	72	22
20 이하	255	581	93	164	63	27
30 이하	209	453	124	154	55	38
40 이하	224	575	221	189	45	45
50 이하	125	820	191	286	42	52
60 이하	181	883	270	336	33	58
70 이하	330	1,053	331	466	21	70
80 이하	477	1,031	120	420	19	71
90 이하	486	1,333	177	576	17	76
100 미만	6	3,889	154	1,448	0	67
100	2,616	1,199	172	490	19	70
합계	5,099	1,047	174	423	27	63

주: 종결 건 기준임

자료: 국내 대형손해보험회사

과실비율에 따른 민원 유형의 분포는 다음의 〈표 III-7〉에 제시하고 있다. 각 과실비율의 구간에서 과실비율 관련 민원과 보험금 산정의 적정성에 대한 민원이 전체의 70%를 넘는 것으로 나타났다. 일방과실 사고를 제외하고 과실비율이 50% 이하인 경우 과실비율 관련

민원 비율이 가장 큰 것으로 나타났다. 보험금 산정의 적정성에 대한 민원은 운전자 과실 비율이 50% 이상인 구간에서 더 높은 것으로 나타났다. 특히 운전자 과실비율이 100%인 일방과실 사고에서 보험금 산정 적정성에 대한 민원 비율이 23.7%로 가장 높다.

운전자 전부 책임의 사고에서 피해자들의 민원이 많은데 이는 보험금 지급 여부가 결정되지 않거나 불확실한 경우이기 때문으로 보인다. 운전자의 책임이 100%인 사고에서 피해자는 상당한 합의금을 기대할 수 있지만 합의금 지급기준이 명확하지 않기 때문에 불만이 발생할 수 있다.¹⁷⁾

운전자 과실비율이 100%인 경우 사고처리와 불친절 관련 민원 비율이 높은 것으로 나타났다. 사고처리의 경우 사고와의 인과관계, 사고조사 미흡 및 지연, 사고 및 현장 조사 부실 등 과실비율 결정에 필요한 자료 수집과 관련된 불만이기 때문에 과실비율 민원과 관련도가 높은 것으로 보인다. 사고처리 불만의 비율과 과실비율 관련 불만의 비율은 과실비율 구간에 따라 유사하게 움직이는 것으로 보인다.

〈표 III-7〉 과실비율에 따른 민원 유형의 분포

(단위: %)

운전자 과실비율	민원 유형						
	과실비율 관련	구상 관련	보상 처리	사고처리	보험금 산정 적정성	불친절	기타
10 이하	2.7	0.12	0.098	0.20	0.39	0.18	0.02
20 이하	3.1	0.33	0.16	0.25	0.90	0.16	0.08
30 이하	2.4	0.25	0.098	0.20	0.96	0.16	0.02
40 이하	2.6	0.14	0.18	0.18	1.1	0.22	0.039
50 이하	1.3	0.098	0.16	0.098	0.71	0.098	0.0
60 이하	1.7	0.12	0.16	0.14	1.2	0.22	0.0
70 이하	3.3	0.12	0.35	0.45	1.8	0.39	0.059
80 이하	4.9	0.16	0.55	0.45	2.7	0.51	0.059
90 이하	5.5	0.22	0.39	0.51	2.5	0.39	0.059

17) 일반적으로 합의금은 향후치료비, 휴업손해, 기타손해배상금액의 합계에 과실비율을 적용하여 결정되는데 향후 치료비의 지급기준이 없고 기타손해배상금은 치료를 위해 통원한 날짜에 교통비를 적용함. 그리고 휴업손해는 피해자의 소득을 기준으로 산정되는데 통상적으로 일용직 하루 임금을 기준으로 함

〈표 Ⅲ-7〉 계속

운전자 과실비율	민원 유형						
	과실비율 관련	구상 관련	보상 처리	사고처리	보험금 산정 적정성	불친절	기타
100 이하	2.0	0.0	0.0	0.0	4.0	0.0	0.0
100	7.8	0.75	3.6	6.1	26.0	6.1	0.98
합계	35	2.3	5.8	8.5	38	8.4	100

자료: 국내 대형손해보험회사

과실비율에 따라 손해액이 달라지기 때문에 피해자들의 배상에 대한 인센티브가 과실비율에 따라 민감한 것으로 나타났다. 즉, 과실비율이 피해자의 치료 및 수리 유인을 통해 손해액에 영향을 미치는 것으로 나타났다.

라. 과실비율과 피해자의 치료 선택

운전자 과실비율이 피해자의 보상 유인에 영향을 미칠 수 있다는 점을 피해자의 치료 선택을 통해 검토하였다. 다음의 〈표 Ⅲ-8〉은 과실비율과 사고처리 관련 불만에 따른 피해자 입원·통원 치료일수와 한방치료비 비중의 분포를 제시하고 있다.

과실비율 불만으로 민원이 제기된 사고에서 피해자의 입원일수는 운전자의 과실비율이 높아질수록 1.5일에서 3.0일로 높아지는 것으로 나타났고 한방치료비 비중도 63%에서 74%로 높아진다. 사고처리 관련 민원을 합산한 경우에도 이러한 추세가 유지되는데 통원일수는 7.5일에서 18일 내외로 늘어나고 입원일수도 1.6일에서 2.6일로 높아지는 것으로 나타났다. 상해급수 12~14급까지의 경상환자의 치료일수와 치료비 대비 한방치료비 비중이 가해자의 과실비율이 높아질수록 높아지는 것으로 나타나 과실비율이 피해자의 치료 선택에 영향을 미치는 것으로 보인다.

〈표 III-8〉 민원 유형과 가해자 과실에 따른 피해자(대인배상) 치료일수, 한방치료비 비중 분포¹⁾
(단위: 일, %)

운전자 과실비율	과실비율 관련			사고처리 관련			합계		
	통원 일수	입원 일수	한방 치료비 비중	통원 일수	입원 일수	한방 치료비 비중	통원 일수	입원 일수	한방 치료비 비중
10 이하	7.3	1.5	63	9.8	2.3	88	7.5	1.6	65
20 이하	12.9	1.7	64	13.4	6.6	38	13.0	2.1	62
30 이하	10.3	2.2	63	12.1	4.0	99	10.4	2.3	65
40 이하	12.0	2.1	60	12.9	0.0	57	12.1	1.9	60
50 이하	11.5	2.2	74	3.8	0.0	75	11.0	2.0	75
60 이하	16.5	2.3	75	60.8	4.4	76	19.4	2.5	75
70 이하	20.5	3.7	69	16.8	2.6	81	20.1	3.6	70
80 이하	17.0	3.0	73	9.6	4.1	65	16.4	3.1	73
90 이하	21.1	3.4	74	14.4	5.0	67	20.6	3.5	73
100 이하	57.5	3.0	44	- ²⁾	-	-	57.5	3.0	44
100	19.7	3.0	74	16.4	2.1	76	18.3	2.6	75
합계	16.1	2.6	69	15.6	2.5	73	16.0	2.6	70

주: 1) 상해급수 12, 13, 14급 대인배상 경상환자들의 통원 및 입원일수, 치료비 가운데 한방치료비 비중임

2) '-' 표시는 관측치가 없는 그룹임

자료: 국내 대형손해보험회사

과실비율에 따른 피해자의 치료선택은 전체 대인배상 부상 보험금에서도 볼 수 있다. 다음의 〈표 III-9〉는 민원이 제기된 사고와 전체 대인배상 부상 보험금 가운데 합의금과 치료비, 통원 및 입원일수의 운전자 과실비율에 따른 분포를 보여준다. 분석대상 기간은 2020년부터 2023년 8월까지이다. 전체 대인배상 부상 보험금 자료는 민원이 제기된 사고와 그렇지 않은 사고가 모두 포함되어 있다. 운전자 과실비율이 높아지면서 피해자의 통원 및 입원일수가 높아지고 합의금과 치료비가 커지는 모습을 보인다. 분석결과에 따르면 과실비율의 영향은 2023년 1월 제도개선 이전에도 나타나는 것으로 보인다.¹⁸⁾

18) 2020년부터 2023년 8월까지 자료를 분석하였는데 2023년 1월 1일 사고부터 대인배상 부상 보험금에 과실책임 주위가 도입되면서 책임보험 보험금 한도금액을 초과하는 금액에 대해 과실비율이 적용되었음

〈표 Ⅲ-9〉 민원 제기 건과 대인배상 부상보험금 전체 합의금, 치료비, 통원 및 입원일 분포¹⁾
(단위: 일)

운전자 과실 비율	민원 제기 사고			대인배상 2020~2022년			대인배상 2023년		
	통원 일수	입원 일수	대인 배상 치료비 ²⁾	통원 일수	입원 일수	치료비	통원 일수	입원 일수	치료비
10 이하	7.5	1.6	128.6	6.7	1.2	61.2	4.1	0.78	42.9
20 이하	13.0	2.1	217.7	6.8	1.4	63.8	4.1	0.82	43.9
30 이하	10.4	2.3	211.3	7.2	1.5	68.1	4.6	0.91	49.2
40 이하	12.1	1.9	152.7	7.5	1.9	76.9	5.0	1.3	59.7
50 이하	11.0	2.0	203.7	7.2	1.8	73.3	5.4	1.2	61.5
60 이하	19.4	2.5	208.5	7.9	2.1	81.8	5.9	1.5	68.9
70 이하	20.1	3.6	295.8	7.6	2.1	81.4	6.0	1.5	72.1
80 이하	16.4	3.1	253.4	7.2	2.2	80.0	5.8	1.7	72.1
90 이하	20.6	3.5	264.0	9.2	2.5	95.9	7.2	1.9	87.2
100 이하	57.5	3.0	97.6	11.0	2.7	98.5	8.1	2.1	89.9
100	18.3	2.6	257.1	8.4	1.9	86.0	7.3	1.5	83.5
합계	16.0	2.6	245.7	8.2	1.9	84.1	6.9	1.5	79.7

주: 1) 상해급수 12, 13, 14급 대인배상 경상환자들의 통원 및 입원일수, 대인배상 치료비 규모임

2) 대인배상 전체는 2020년부터 2023년 8월까지 사고가 분석대상임

자료: 국내 대형손해보험회사; 보험개발원

2. 과실비율 분쟁 분석

여기서는 자동차보험 과실비율분쟁심의위원회에 접수된 과실비율 관련 분쟁사고의 특징과 조정 현황을 중심으로 분석한다.

가. 개요

먼저 분쟁조정심의위원회에서 조정한 과실비율 현황을 2021년부터 2025년까지 재심의위원회까지 조정이 진행된 297,993건의 과실비율 조정 사례를 분석하여 검토하였다. 분쟁 조정 청구인들의 청구 담보는 자기차량손해 담보가 대부분이고 연도별로는 2021년은 23

건, 2022년 16,267건, 2023년 89,924건, 2024년 105,966건, 그리고 2025년에는 85,812건이 있다.

다음의 <표 Ⅲ-10>는 청구인의 분쟁조정신청서에 기재된 청구인 주장 과실비율과 소심의위원회에서 결정된 청구인의 과실비율, 청구인 주장 과실비율과 재심의위원회 과실비율, 그리고 소심의위원회에서 결정한 청구인 과실비율과 재심의위원회에서 결정된 과실비율과의 차이가 감소, 동일, 그리고 증가한 건수를 비교하고 있다. 소심의위원회에서 결정한 피청구인 과실비율과 청구인 주장 과실비율과의 차이를 보면 피청구인 과실비율이 높아진 건이 52,578건으로 나타났다. 그리고 재심의위원회에서 결정한 과실비율이 소심의위원회에서 결정한 과실비율보다 높은 경우는 8,348건에 불과하고 동일한 경우가 대부분(42,608건)이다. 재심의위원회 과실비율이 청구인 주장 과실비율보다 높은 건수는 53,636건이다.¹⁹⁾

<표 Ⅲ-10> 자기차량손해 담보 과실비율의 단계별 조정 현황

(단위: 건)

구분		다음 단계					
		소심의위원회 결정 피청구인 과실비율			재심의위원회 결정 피청구인 과실비율		
		감소	동일	증가	감소	동일	증가
청구서 기준	청구인 주장 피청구인 과실비율	136	6,413	52,578	91	5,396	53,636
	소심의위원회 결정 피청구인 과실비율	-	-	-	8,167	42,608	8,348

자료: 손해보험협회 과실비율분쟁심의위원회

분쟁조정심의위원회에 분쟁을 청구한 국내대형손해보험회사 사고 건의 손해액과 사전 조사된 과실비율을 분석하여 분쟁 사고의 특성을 간략히 검토하였다. 과실비율 조정의 기준은 청구인이 주장하는 피청구인의 과실비율로 청구인의 주관적인 인식에 기반하고 있다. 그리고 청구인의 손해액에 대한 정보가 아닌 청구인이 청구하는 금액을 손해액으로 간주하고 분석하였다. 여기서는 이러한 한계를 보완하기 위해 국내 대형손해보험회사의 피보

19) 분쟁조정심의위원회에서 제공받은 자료가 소심의위원회, 재심의위원회까지 조정된 청구 건 대상으로 집계되었는데 대표협의회에서 조정된 결과는 제공되지 않았음. 이러한 이유로 대표협의회에서 조정된 사례는 포함하지 못하였음

협자가 청구한 혹은 피청구된 과실비율 분쟁 건을 분석한다. 담보별 손해액, 분쟁심의 청구·피청구 이전에 조사된 과실비율, 합의 여부 등을 중심으로 분석한다.

국내 대형손해보험회사의 피보험자가 2023년부터 2025년까지 제기하거나 제기된 과실비율분쟁심의위원회 청구건 5,009건, 그리고 피청구건 4,474건을 제공받아 분석하였다. 분석 대상 건들은 분심위에서 종결된 사고 건들이다. 사전 조사된 과실비율은 보험회사가 사고 발생 후 조사결과에 따라 추정된 과실비율이다. 사전조사 과실비율이 0%인 경우는 과실비율이 결정되지 않은 건들이 대부분인데 보험회사의 업무 관행상 0%라고 기록한다고 한다.

〈표 Ⅲ-11〉 국내 대형손해보험회사 피보험자의 과실비율 분쟁 청구·피청구 건의 손해액과 과실비율
(단위: 만 원, %)

과실범위	구분	건수	대인배상	대물배상	자기차량 손해	사전조사 과실비율	분심위 결정 과실비율
과실비율 미결정(0%)	청구인	1,487	240.7	193.4	137.2	0	54
	피청구인	1,811	174.2	152.6	73.3	0	43
20% 미만	청구인	314	74.0	43.3	33.0	10	20
	피청구인	235	58.0	51.8	45.9	10	14
50% 미만	청구인	975	125.9	101.8	77.2	30	35
	피청구인	740	105.6	107.7	76.9	30	32
70% 미만	청구인	601	238.2	225.3	189.2	56	56
	피청구인	435	160.6	163.4	94.1	57	57
100% 미만	청구인	1,256	407.2	309.4	170.7	79	69
	피청구인	967	312.5	263.7	101.3	79	79
100%	청구인	376	498.4	433.3	207.5	100	60
	피청구인	284	288.2	267.8	159.3	100	78
합계	청구인	5,009	268.7	218.3	138.9	41	53
	피청구인	4,474	192.6	172.3	86.0	35	57

주: 1) 피보험자가 청구인, 피청구인인 경우로 구분하였고 자기신체사고, 차상해 담보의 손해액은 미미하여 제외함

2) 사전조사 과실비율과 분심위 결정 과실비율은 평균임

자료: 국내 대형손해보험회사

자동차사고 과실비율 분쟁심의 위원회에 접수되면 접수 이전에 결정된 과실비율 기록이 없어지기 때문에 과실비율 결정 이전에 보험회사가 조사했던 피보험자의 과실비율을 이용하였다.

피보험자의 과실비율이 미결정된 그룹(사전 과실비율 0%), 5%에서 20% 미만, 50% 미만, 그리고 100%인 경우로 구분하였다. 피보험자의 과실비율이 71%부터 100% 미만인 경우 청구인인 피보험자의 대인배상 보험금은 407만 원, 피청구인인 피보험자의 대인배상 보험금은 312만 원으로 나타났다. 대물배상의 경우 청구인인 경우 309만 원, 피청구인인 경우에는 263만 원이다. 그리고 자기차량손해의 경우 청구인인 경우 170만 원, 피청구인인 경우 101만 원으로 나타났다. 과실비율이 100%로 일방과실인 경우 대인배상 보험금은 498만 원, 288만 원, 대물배상 보험금은 433만 원, 267만 원으로 나타났다.

분심위 조정이 완료된 이후 사전조사 과실비율과 분심위 과실비율의 차이를 보면 피보험자 과실비율이 100%인 경우 청구인의 경우 40%p 감소하였고 피청구인의 경우 평균 22%p 감소하였다. 71%에서 100% 미만인 경우 청구인의 경우 79%에서 69%로 줄어드는 것으로 나타났다. 반면 피보험자 과실비율이 20% 미만인 경우에는 과실비율이 높아지지만 과실비율이 70%를 초과하는 경우에는 분심위가 과실비율을 낮춰주는 것으로 나타났다. 5%에서 20% 미만, 50% 미만의 사전조사 과실을 갖고 있는 청구인의 과실비율은 소폭 높아지는 것으로 보이지만 51% 이상의 과실비율을 갖고 있는 청구인의 과실비율은 분심위에서 낮아지는 것으로 조정되는 것으로 나타났다. 그리고 청구인의 과실비율 조정 크기가 피청구인에 비해 높은 것으로 보인다.

다음에는 대표협의회, 소심의위원회, 재심의위원회의 조정 현황을 검토한다.

나. 대표협의회

대표협의회에서 조정된 피청구인 과실비율은 평균적으로 21.3%p 감소하는 것으로 나타났다(표 III-12) 참조). 피청구인의 과실비율이 100%라고 주장하는 사고 건이 25,822건, 100% 미만에서 70% 이상이라고 주장하는 사고 건이 6,563건으로 전체 청구 건의 절반 이상을 차지한다. 청구인이 주장하는 피청구인의 과실비율이 100%인 경우 평균 74.1%로 조정되었다. 대표협의회에서 청구인이 주장하는 피청구인 과실비율은 평균 76.2%로 나타났는데 대표협의회에서 결정된 피청구인 과실비율은 평균 54.9%로 결정(21.3% 감소)되었다.

손해액의 경우 청구인이 분심위 접수 당시 청구한 손해액인데 평균 241.8만 원이지만 대표협의회에서 결정된 금액은 평균 130.2만 원으로 약 45.2%가 감소하는 것으로 나타났다.

〈표 III-12〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 대표협의회 조정 현황
(단위: 건, %, %p, 만 원)

청구인 주장하는 피청구인 과실비율	청구 건	대표협의회 결정 피청구인 평균 과실비율	대표협의회 결정 피청구인 과실비율 증감률	청구인 청구금액	대표협의회 결정 손해액 증감률
10% 미만	294	10	0	331.7	-90.2
20% 미만	1,745	13.3	-6.7	274.3	-86.7
30% 미만	4,705	17.4	-12.6	235.1	-82.6
40% 미만	3,837	23.7	-16.3	256.9	-76.3
50% 미만	3,950	29.1	-20.8	244.8	-70.8
60% 미만	3,444	40.4	-19.6	263.1	-59.7
70% 미만	4,802	49.5	-20.5	256.4	-50.6
80% 미만	4,148	60.3	-19.6	249.1	-39.6
90% 미만	2,404	71.4	-18.6	250.0	-28.9
100% 미만	11	70.5	-24.5	171.9	-29.5
100%	25,822	74.1	-25.9	229.6	-26.1
전체	55,164	54.9	-21.3	241.8	-45.2

주: 청구인이 자기차량손해로 분쟁심의위원회에 신청한 경우에 국한함
자료: 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회

다. 소심의위원회

심의청구 건이 상대적으로 많은 소심의위원회의 경우 2022년부터 2025년까지 약 184,509 건이 심의되었다. 대표협의회에서 합의되지 못한 건이 소심의위원회로 제기되는데, 소심의위원회에 합의된 피청구인 과실비율은 평균 55.7%로 대표협의회 결정 피청구인 과실비율 54.9%와 유사하다. 대표협의회에 제기된 청구인의 손해액은 평균 241.8만 원인데 비해 소심의위원회에 제기한 청구인의 손해액은 평균 274.7만 원으로 소심의위원회에까지 진행된 건의 손해액이 평균적으로 더 크다. 소심의위원회에서 피청구인의 과실비율이 평균적으로 26.4%p 감소하였고 청구인의 손해액은 44.4% 감소한 것으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-13〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 소심의위원회 조정 현황
(단위: 건, %, %p, 만 원)

청구인 주장하는 피청구인 과실비율	청구 건	소심의위원회 결정 피청구인 평균 과실비율	소심의위원회 결정 피청구인 과실비율 증감률	청구인 청구금액	결정 손해액 증감률
10% 미만	525	8.6	-1.42	392.7	-91.5
20% 미만	3,466	11.5	-8.53	319.4	-88.5
30% 미만	11,291	14.8	-15.2	275.0	-85.1
40% 미만	10,207	21.2	-18.7	305.4	-78.8
50% 미만	10,681	26.6	-23.4	283.4	-73.5
60% 미만	8,964	36.0	-24.0	278.0	-64.1
70% 미만	12,503	43.6	-26.3	282.3	-56.4
80% 미만	12,028	52.3	-27.7	276.1	-47.8
90% 미만	6,544	63.5	-26.4	282.2	-36.5
100% 미만	36	66.8	-28.2	307.9	-33.2
100%	108,264	70.7	-29.3	267.1	-29.5
전체	184,509	55.7	-26.4	274.7	-44.4

자료: 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회

라. 재심의위원회

재심의위원회에서 종결된 청구인 손해액은 평균적으로 35.1%가 감소한 것으로 나타났다. 평균 손해액 증감률은 피청구인 과실비율이 20%에서 50% 이하인 경우에서 더 크게 나타난 반면 피청구인 과실비율이 50% 이상인 구간에서는 손해액 감소율이 낮은 것으로 나타났다. 청구인에게 배상한 손해액이 조정되는 것은 청구인 과실비율이 낮아지는 것을 의미하기 때문에 분쟁조정심의위원회에서 손해액 감소는 청구인 과실비율 감소와 같다. 이러한 현상은 피청구인의 과실비율이 조정되는 것과도 유사하다. 청구인이 주장하는 피청구인의 과실비율은 청구서 접수 당시보다 재심의위원회 결정으로 평균 27.6% 낮아지는 것으로 나타났다.

〈표 Ⅲ-14〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 재심의위원회 조정 현황
(단위: 건, %p, 만 원, %)

청구인 주장하는 피청구인 과실비율	청구 건	재심의 결정 피청구인 평균 과실비율	재심의 결정 피청구인 과실비율 증감률	청구인 청구금액	재심의 결정 손해액 증감률
10% 미만	137	9.9	0.109	467.5	3.6
20% 미만	985	20	-8.8	361.6	-44.2
30% 미만	3,146	30	-15.5	336.1	-51.5
40% 미만	2,945	40	-18.8	348.7	-47.0
50% 미만	3,304	50	-23.4	363.1	-46.9
60% 미만	2,688	60	-24.1	324.0	-39.9
70% 미만	3,624	70	-27.3	319.5	-39.1
80% 미만	3,532	80	-30.5	306.8	-38.3
90% 미만	1,824	90	-30.8	344.5	-34.4
100% 미만	9	95	-32.2	382.1	-33.9
100%	36,126	100	-30.3	310.5	-30.5
전체	58,320	83.6	-27.6	320.0	-35.1

주: 청구인이 자기차량손해로 분쟁심의위원회에 신청한 경우에 국한함
자료: 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회

자기차량손해 담보에 대인배상 담보까지 청구한 경우는 과실비율 조정 폭이 자기차량손해담보에 대해서만 청구한 경우보다 더 큰 것으로 나타났다. 청구인이 신청한 담보가 자기차량손해와 대물배상인 경우 2023년부터 2025년까지 관측치 387건에 대해 분석한 결과를 다음의 〈표 Ⅲ-15〉에 제시하였다. 청구 담보에 대물배상이 추가되었기 때문에 청구인에게 배상된 손해액(보험금)이 평균 1,162.1만 원으로 자기차량손해의 320만 원에 비해 800여만 원이 더 높다. 청구인이 주장하는 피청구인의 과실비율도 1~9% 범위인 10% 미만 그룹은 존재하지 않는다. 자기차량손해 담보의 경우와는 다르게 청구인이 주장하는 피청구인의 과실비율은 평균 72%로 자기차량손해의 평균 83.6%에 비해 10%가 낮다.

재심의위원회 조정 결과 청구인의 손해액 조정 금액 감소율은 평균 39%로 나타났다. 손해액 감소 크기는 청구인이 주장하는 피청구인 과실비율이 높아질수록 커지는 것으로 나타났다. 청구인이 주장하는 피청구인의 과실비율이 100%인 경우 손해액 감소 비율은 50%를 초과한다.

〈표 Ⅲ-15〉 2023~25년 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 재심의위원회 조정 현황:
자차 및 대인배상 담보 기준

(단위: 건, %, %p, 만 원)

피청구인 과실비율 구분	청구 건	평균 청구인 주장 피청구인 과실비율	재심의 청구인 주장 피청구인 과실비율 증감률	청구인 청구금액	재심의 결정 손해액 증감률
20% 미만	2	10	0	759.1	-10
30% 미만	13	20	-42	1,029.6	-11
40% 미만	45	30	-52	1,033.9	-14
50% 미만	32	40	-51	992.1	-20
60% 미만	35	50	-46	1,378.1	-27
70% 미만	31	60	-48	904.6	-31
80% 미만	36	70	-41	1,054.5	-40
90% 미만	24	80	-36	1,031.6	-47
100% 미만	12	90	-43	1,186.3	-46
100%	157	100	-42	1,292.8	-56
전체	387	72	-44	1,162.1	-39

주: 20% 미만은 10%에서 19%까지이고 100% 미만은 90%에서 99%까지임. 그리고 100%는 과실비율 100%임
자료: 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회

3. 요약

우리나라 자동차보험 과실비율과 관련하여 금융감독원에 접수된 국내대형손해보험회사
의 민원과 자동차사고 과실비율분쟁심의위원회 접수 건수를 분석하였다.

국내대형손해보험회사 민원 분석결과 과실비율 관련 민원과 보험금 산정 적정성(손해 인
정 여부) 관련 민원이 대부분인 것으로 보인다. 그리고 과실비율이 손해액(보험금)에 영향
을 주기 때문에 접수된 대부분의 보험금 산정의 적정성 민원도 과실비율과 관련이 있는
것으로 볼 수 있다.

민원자료 분석결과 과실비율에 따라 손해액이 달라지기 때문에 피해자들의 배상에 대한
인센티브가 과실비율에 따라 민감한 것으로 나타났다. 즉, 과실비율이 피해자의 치료 및
수리 유인을 통해 손해액에 영향을 미치는 것으로 나타났다. 그리고 과실비율에 따라 민

원이나 분쟁으로 이어지는 유인이 달라지는 것으로 나타나 과실비율의 손해액, 보험금, 분쟁, 민원 등에 대한 영향이 차이가 있다. 따라서 과실비율은 경제적 측면뿐 아니라 보험에 대한 신뢰 등 비경제적 측면에서도 영향을 미친다고 할 수 있다. 민원을 제기한 사고에서 보상된 치료비와 통원 일수, 입원 일수는 대인배상 전체 평균적인 치료비와 치료 선택보다 상대적으로 크게 나타났다. 민원제기인의 보상유인이 상대적으로 더 클 수 있다는 것으로 보인다.

분쟁자료를 분석한 결과 대표협의회, 소심의위원회, 재심의위원회에서 청구인이 주장하는 과실비율에 비해 과실비율은 21.3%p, 26.4%p, 그리고 27.6%p 낮아진 것으로 나타났다. 그리고 손해액은 45.2%, 44.4%, 그리고 재심의위원회에서는 35.1% 감소한 것으로 나타났다. 분심위에서 청구인의 과실비율과 손해액이 줄어드는 경향이 강한 것으로 보인다.

〈표 III-16〉 분쟁조정심의위원회 분쟁조정 현황 비교

(단위: %p, %)

구분	대표협의회	소심의위원회	재심의위원회
과실비율 인하 폭	21.3	26.4	27.6
손해액 감소율	45.2	44.4	35.1

우리나라의 과실비율 결정, 분쟁조정 절차 등이 일본과 유사하지만 일본과 다르게 과실비율 분쟁이 늘어나고 있는 이유로는 민원제기인의 상대적으로 강한 보상유인, 그리고 결정된 손해액과 과실비율의 일관성이 취약하기 때문인 것으로 보인다. 예를 들어 손해액의 경우 표준약관에서 정한 것과 법원 판결에서 결정되는 금액이 다르다. 자동차사고과실비율 분쟁조정위원회의 사례를 분석한 결과에서도 청구인의 과실비율이나 손해액이 조정된다. 이러한 이유로 민원이나 분쟁이 증가하는 것으로 보인다.

IV

자동차사고 과실비율에 대한 인식

1. 설문조사 개요

과실비율에 대한 국민의 인식을 조사하기 위해 설문조사 전문 업체에 의뢰하여 설문조사를 진행하였다. 전국 만 18~69세 성인남녀 6,000명을 대상으로 구조화된 설문지를 이용한 온라인 설문조사를 수행하였다. 표본추출 방법은 거주 지역, 성별, 연령에 따른 비례 할당 추출법이고 허용오차는 95% 신뢰수준에서 $\pm 1.28\%p$ 이다. 3,000명씩 두 차례에 걸쳐 조사하였는데 1차는 2026년 2월 9일에서 2월 23일까지, 2차는 2026년 3월 9일에서 3월 23일에 완료하였다. 응답률은 유효표본 기준으로 18.2%(1차 18.4%, 2차 18.1%), 응답자 수 기준으로 19.7%(1차 19.9%, 2차 19.5%)이다.

설문 응답자 가운데 운전면허를 갖고 있는 응답자는 5,229명(87.2%)이고 이 가운데 운전하는 응답자는 4,030명(77.1%)으로 나타났다. 운전하는 응답자들의 운전경력 분포를 보면 1년 미만인 2.36%(95명), 1년 이상 3년 미만인 경우가 5.56%(224명), 3년 이상 7년 미만인 경우가 10.10%(407명), 그리고 81.99%(3,304명)가 7년 이상으로 나타났다. 운전 빈도에서도 거의 매일 운전한다고 답변한 비중이 54.54%(2,198명), 주 3~4회 16.9%(698명), 주 1~2회 19.43%(783명)로 나타났다. 반면 월 1~2회 운전한다고 응답한 비중은 7.69%(310명), 마지막으로 거의 운전하지 않는다는 답변 비중은 1.02%(41명)으로 나타났다.

〈표 IV-1〉 설문조사 대상자의 운전생활 현황

(단위: 명)

구분	거의 매일	주3~4회	주1~2회	월 1~2회	거의 안 한다	합계
1년 미만	20	20	23	27	5	95
1~3년	69	39	67	44	5	224
3~7년	185	76	91	46	9	407
7년 이상	1,924	563	602	193	22	3,304
합계	2,198	698	783	310	41	4,030

가. 사고경험과 과실비율

설문 응답자들 가운데 최근 3년간 사고를 경험한 응답자들은 1,332명인데 사고유형으로는 다른 차량과 충돌한 사고(차대차 사고) 비중이 85.81%로 가장 높고 사람을 충돌한 경우(차대인 사고, 1.73%)와 자전거와 충돌한 경우(차대자전거 사고, 1.13%)는 미미했다. 사고 처리에 경찰이 개입한 경우는 25.8%에 불과했다.

사고경험자들이 응답한 과실비율은 사고 책임이 없는 무과실이 30.9%, 과실비율이 100%인 경우가 30.3%에 이른다. 그리고 1~49%가 18.8%, 50~99%가 19.9%를 차지한다. 무과실 운전자의 경우 연령별로는 30대 비중이 높았고 과실비율이 100%인 경우는 40대 운전자의 비중이 7.1%로 가장 높았다. 과실비율이 1~99%인 쌍방과실 사고에서는 60대의 비중이 가장 높았다.

사고경험이 있는 응답자들의 보험료는 평균 101만 원인데 사고경험이 없는 운전자들의 평균 보험료는 80만 원으로 나타났다. 무과실 운전자의 보험료가 평균 89만 원이고 과실 비율에 따라 보험료가 높아지는 모습을 보인다.

〈표 IV-2〉 설문조사에 나타난 사고경험자의 과실비율 분포

(단위: %, 만 원)

구분		0%	1~49%	50~99%	100%	합계
최근 3년간 사고 경험 응답자 수: 1,332명		30.9	18.8	19.9	30.3	100.0
보험료		89	103	111	104	101
연령	20대 이하	3.2	2.1	2.1	4.1	11.5
	30대	8.6	4.2	3.2	6.2	22.1
	40대	7.9	3.8	4.4	7.1	23.2
	50대	7.1	3.9	4.7	6.6	22.3
	60대	4.2	4.8	5.5	6.4	20.9
운전 경력	1년 미만	0.3	0.2	0.2	0.7	1.5
	1~3년 미만	1.3	0.9	1.2	2.2	5.7
	3~7년 미만	3.1	2.6	2.7	4.1	12.4
	7년 이상	25.3	15.5	15.7	23.8	80.3

과실비율에 따른 운전 경력을 보면 운전경력 3년 미만인 운전자의 사고경험이 상대적으로 낮다. 3년 미만의 운전경력은 사고 경험 7.2%인데 반해, 3년 이상의 경우 92.7%가 사고 경험이 있다. 7년 이상일 경우 무과실 비중이 25.3%로 사고책임이 전적으로 있는 경우의 23.8%에 비해 높게 나타났다. 반면 운전경력이 3년 미만인 경우 과실비율이 100%인 비중이 2.9%로 무과실 비중 1.6%에 비해 높다. 운전경력이 3년 미만인 운전자의 경우 사고책임이 높은 것으로 보인다.

나. 과실비율과 보험금

과실비율이 100%인 운전자는 상대방으로부터 배상을 받지 못하지만 과실비율이 0부터 99%까지의 피해자는 상대방과 과실상계한 치료비, 수리비, 합의금을 받을 수 있다. 반면 과실비율 100%인 운전자는 자기차량손해와 자기신체사고(차상해) 담보로 차량을 수리하고 신체상해를 치료한다. 다음의 <표 IV-3>은 설문조사 결과 집계된 사고경험자들의 과실비율과 평균 보험료, 나이, 치료비, 수리비, 합의금, 자기신체사고와 자기차량손해 보험금을 제시한다.

평균적으로 치료비는 95만 원, 합의금은 125만 원, 수리비는 191만 원을 배상받은 것으로 나타났다. 과실비율이 높아질수록 대인배상 치료비는 높아지는 것으로 나타나 상대방 운전자의 치료선택에 과실비율이 영향을 주는 것으로 보인다.

각 보험금에 대한 만족도를 보면 치료비의 경우 만족한다고 응답한 비중이 57.4%, 만족 못 한다고 응답한 비중이 42.6%로 나타났다. 합의금의 경우 만족 못 한다는 응답이 56.9%로 만족한다는 응답에 비해 높게 나타났고 과실비율이 0%인 경우 합의금에 대해 만족한다는 응답이 높다. 수리비의 경우 과실비율이 높을수록 만족 못한다는 응답이 많고 만족한다는 응답 비율은 낮아지는 것으로 나타났다.

과실비율이 100%인 운전자의 경우 자기신체사고(차상해)로 평균 235만 원, 자기차량수리비로는 174만 원을 보상받았다. 두 가지 담보의 경우 모두 만족도는 높은 것으로 나타났다.

〈표 IV-3〉 과실비율에 따른 보험금과 만족도

(단위: 만 원, %)

구분		과실비율			평균
		0%	1~49%	50~99%	
치료비	평균 금액	91	101	97	95
만족도	전혀 만족 못 함	4.2	1.4	2.5	8.1
	만족 못 함	13.5	9.7	11.3	34.5
	만족함	24.7	14.8	13.1	52.6
	매우 만족함	2.0	1.2	1.6	4.8
합의금	평균 금액	122	139	111	125
만족도	전혀 만족 못 함	7.2	3.3	3.7	14.2
	만족 못 함	17.8	13.0	11.9	42.7
	만족함	17.9	9.7	11.1	38.7
	매우 만족함	1.5	1.0	1.9	4.4
수리비	평균 금액	188	195	193	191
만족도	전혀 만족 못 함	2.6	1.8	2.4	6.8
	만족 못 함	9.3	9.4	11.2	29.8
	만족함	28.3	14.4	13.3	56.0
	매우 만족함	4.2	1.4	1.7	7.3
과실비율 100%					
차상해	평균 금액	235	자기차량손해	평균 금액	174
	전혀 만족 못 함	6.7		전혀 만족 못 함	8.2
	만족 못 함	28.7		만족 못 함	29.0
	만족함	55.0		만족함	53.5
	매우 만족함	9.7		매우 만족함	9.4

다. 과실비율의 공정성

사고경험자 가운데 보험회사가 안내한 과실비율이 예상한 과실비율과 차이가 있었다고 응답한 사례는 1,332건 가운데 330명으로 사고 경험자의 25%이다. 차이가 있었다고 답변한 응답자들 가운데 과실비율의 차이를 이해하지 못한다(전혀 이해하지 못한다 포함)고

답변한 응답자는 19%이다. 차이를 이해하지 못하는 응답자들은 쌍방과실 사고에서 비율이 상대적으로 높은 것으로 나타났다.

과실비율이 공정하게 결정되었다고 생각하나는 질문에 대해서 사고 경험자의 35%가 공정하지 않다고 답변하였고 나머지 65%가 공정하다고 답변하였다. 응답자의 과실비율 분포에 따르면 과실비율 1~99%까지의 쌍방과실인 경우 공정하지 않다고 답변한 비중이 더 큰 것으로 나타났다.

〈표 IV-4〉 과실비율에 따른 과실비율 차이와 이해 여부

(단위: %)

구분		과실비율				합계
		0%	1~49%	50~99%	100%	
차이 여부	없었음	21.0	6.1	7.2	17.0	51.0
	있었음	3.1	8.7	8.3	4.7	25.0
	모르겠음	6.4	4.1	4.4	9.0	24.0
예상한 과실비율과 안내받은 과실비율의 차이 있었던 응답자 가운데 차이 이해 여부						
이해함		28.0	12.0	14.0	27.0	81.0
이해 못 함		2.6	7.1	5.9	3.0	19.0
과실비율의 공정성						
공정하다		27.0	7.4	9.2	22.0	66.0
공정하지 않다		4.1	11.0	11.0	8.8	35.0

운전경력 7년 이상에서 공정하지 않다는 답변은 29% 가까이 나타난 반면 공정하다는 답변은 51% 내외로 나타났다.

〈표 IV-5〉 운전경력과 과실비율의 공정성

(단위: %)

구분		전혀 공정하지 않다	공정하지 않다	공정하다	매우 공정하다
전체		6.9	28	55	10
운전 경력	1년 미만	0.2	0.2	0.7	0.3
	1~3년 미만	0.0	1.2	3.5	1.0

〈표 IV-5〉 계속

	구분	전혀 공정하지 않다	공정하지 않다	공정하다	매우 공정하다
운전 경력	3~7년 미만	0.8	3.3	7.1	1.2
	7년 이상	5.9	23.3	43.7	7.5

과실비율의 차이에 대한 이해 여부와 과실비율 공정성에 대한 인식 사이의 독립성을 검정하였다(〈표 IV-6〉 참조). 과실비율의 차이를 이해하지 못하는 운전자들의 과실비율 공정성에 대해 그렇지 않다고 응답한 비율이 높았다(67.9%). 반면 이해하는 경우에는 공정하다고 답변한 비중이 15.7%로 공정하지 않다고 답변한 비중 8.8%보다 높게 나타났다.

〈표 IV-6〉 과실비율 차이에 대한 이해 여부와 과실비율의 공정성에 대한 인식

(단위: %)

과실비율 공정성 여부	운전자의 예상과 보험회사 과실비율 차이에 대한 이해 여부				
	전혀 이해 못 함	이해 못 함	이해함	매우 이해함	합계
전혀 그렇지 않다	12.1	5.2	0.3	0.3	17.9
그렇지 않다	2.1	48.5	8.2	0.0	58.8
그렇다	1.5	5.8	13.6	0.3	21.2
매우 그렇다	0.0	0.3	0.3	1.5	2.1
합계	15.8	59.7	22.4	2.1	100.0

공정하다는 답변과 과실비율의 차이에 대한 이해도가 독립적이라는 가설을 스피어만 검정법으로 검정하였다. 검정 결과 가설은 기각되어 과실비율의 공정성과 이해도는 서로 관련이 있는 것으로 보인다($\chi^2_9 = 400.41$ 이고 0.1% 수준에서 유의미함).

과실비율에 대한 불만으로 민원이나 분쟁 제기, 혹은 소송을 고려한 운전자는 사고경험자 가운데 16.3%(사고 경험자 1,331명 가운데 217명)에 불과하다(〈표 IV-7〉 참조). 한편 민원이나 분쟁 제기, 혹은 소송을 고려한 운전자의 절반 이상이 과실비율이 공정하게 결정되지 않았다고 생각하고 있다.

민원이나 분쟁 제기 고려 여부와 과실비율의 공정성에 대한 답변이 서로 독립적인가를 검정한 결과 $\chi^2_{(3)} = 120.23$ 으로 귀무가설을 0.01%의 유의수준에서 기각하였다. 검정결과 공정성이 분쟁 여부와 관계가 있다고 볼 수 있다.

〈표 IV-7〉 과실비율 공정성에 대한 인식과 과실비율 분쟁 선택

(단위: %)

공정하게 결정되었다고 생각하십니까?	민원이나 분쟁 제기, 혹은 소송을 고려한 적이 있으신가요?		
	있다	없다	합계
전혀 그렇지 않다	3.1	3.9	7.0
그렇지 않다	7.5	20.4	27.9
그렇다	5.1	49.8	55.0
매우 그렇다	0.6	9.5	10.1
합계	16.3	83.7	100.0

그리고 과실비율에 대한 불안만으로 분쟁이나 민원 제기, 혹은 소송을 고려한 적이 있다고 답변한 217명에게 그 이유를 설문하였다. 1순위 답변에서 가장 응답률이 높은 항목은 상대방의 잘못으로 사고가 났는데 본인의 과실비율이 높아서(52.0%)였고 다음으로 2순위 답변에서 가장 빈번한 답변은 상대방에 대한 과도한 차량 수리비(29.8%)이었다. 마지막으로 3순위 답변에서는 본인이 부담하는 과도한 수리비(23.1%)가 응답률이 높았다.

〈표 IV-8〉 과실비율과 민원 분쟁 소송 제기 고려(사례 수 217명)

(단위: %)

구분	순위		
	1순위	2순위	3순위
상대방에 대한 과도한 치료비와 합의금	20.0	18.4	9.2
상대방에 대한 과도한 차량 수리비	9.7	29.8	18.5
본인이 부담하는 과도한 치료비	6.0	13.2	20.0
본인이 부담하는 과도한 수리비	6.5	21.9	23.1
본인의 잘못으로 사고가 났는데 상대방의 과실비율이 높아서	1.5	3.5	12.3
상대방의 잘못으로 사고가 났는데 본인의 과실비율이 높아서	52.0	12.3	15.4
기타	4.6	0.9	1.5
합계	100.0	100.0	100.0

이상의 설문결과를 종합하면 운전자의 과실비율에 대한 예상과 보험회사가 안내한 과실비율의 차이에 대한 낮은 이해도가 과실비율의 공정성에 대한 인식과 관련이 있고, 공정

성에 대한 인식은 분쟁 제기, 혹은 소송 고려와 연결된다. 그리고 분쟁이나 소송 제기의 원인으로 응답률이 높은 답변이 상대방의 잘못으로 사고가 났는데 본인의 과실비율이 높다는 것은 운전자에 예상한 과실비율과 보험회사가 결정한 과실비율의 차이가 있다는 점과 관련이 있는 것으로 보인다.

라. 과실비율 분쟁회피의 가격

응답자가 과실비율 분쟁을 포기하기 위해 받아야 하는 금액(Willingness to Accept; 수용 의사금액)을 추산하였다. 수용의사금액은 일반적으로 '이 정도는 받아야 손해를 감수하겠다'는 금액인데 여기서는 과실비율 분쟁을 철회하는 데 받아야 한다는 금액으로 볼 수 있다. 즉, 과실비율 분쟁 제기에서 오는 효용(만족)과 동일한 효용을 주는 금액으로 볼 수 있다. 새로운 프로그램 실행으로 인한 효용을 누리기 위해 지불할 의향이 있는 가격(Willingness to Pay; 지불의향금액)에 대응하는 개념이다.

추산을 위해 사고를 경험한 운전자들의 과실비율 불만 해소를 위해 상대방에게 배상한 치료비, 수리비 혹은 합의금 가운데 몇 퍼센트를 보상받는다면 충분한가를 설문하였다. 보상받는 비율을 배상금의 최대 10%에서 100%까지 10개의 값을 제시하면서 각 값에 대해 응답자로부터 충분하다, 그렇지 않다는 답변을 받았다. 그리고 보상받는 금액을 과실비율로 환산하면 어느 정도라고 생각하는지를 묻고 자유로운 기술을 요청하였다.

설문결과는 다음의 <표 IV-9>에 제시하고 있다. 운전자가 배상한 금액의 최대 10%를 보상받는다면 분쟁을 철회하겠다고 답변한 응답자는 128명 가운데 47%이다. 그리고 배상한 금액의 최대 50%를 보상받는다면 분쟁을 철회하겠다고 답변한 응답자는 133명 가운데 71%이다. 응답자가 인식하는 과실비율은 보상받는 금액을 과실비율로 환산한 것이다. 평균은 각 구간에서 분쟁을 철회하겠다는 응답자 비중을 본인이 배상한 금액의 최대 비중에 가장 평균한 것이다. 응답자가 인식하는 과실비율의 평균도 유사한 방법으로 가장 평균한 것이다. 결과를 요약하면 상대방에게 배상한 금액 가운데 최대 41%를 돌려받는다면 민원이나 분쟁을 선택하지 않는 것으로 나타났다. 이 비율을 과실비율로 환산하면 어느 정도 일 것인가라는 질문에는 과실비율 24%p라고 답변하였다.

〈표 IV-9〉 과실비율 분쟁을 피하기 위한 보상(금액 및 과실비율) 수준

(단위: 건, %, %p)

상대방으로부터 보상받고 싶은 본인이 배상한 금액의 최대 비중	사례 수	평균	
		“그렇다” 응답 비중(보상 비중)	응답자가 인식하는 과실비율
10%	128	47	26
20%	137	67	29
30%	138	64	31
40%	139	63	40
50%	133	71	38
60%	130	62	51
70%	130	70	46
80%	135	76	45
90%	132	78	49
100%	130	91	45
평균	1,332	41	24

주: 평균은 각 최대 비중을 가중치로 한 ‘그렇다’ 응답자 비중의 가중 평균임

이 결과는 재심의위원회에서 조정된 손해액이 35.1%, 과실비율 27.6%p 와 유사한 수준이다. 조정된 손해액은 청구인이 청구한 손해액 중에서 감소되는 비율이다. 이 금액은 사고를 경험한 운전자들이 상대방에게 배상하는 금액의 41%는 불합리하다고 생각하는 금액이라고 볼 수 있다.

〈표 IV-10〉 과실비율 분쟁을 피하기 위한 보상(금액 및 과실비율) 비교

(단위: %p, %)

구분	대표협의회	소심의위원회	재심의위원회	설문조사
과실비율 인하 폭	21.3	26.4	27.6	24.0
손해액 감소율	45.2	44.4	35.1	41.0

주: 설문조사는 손해액 감소액을 과실비율로 환산한 것임

마. 보상절차에 대한 만족도와 보험회사 전환

사고조사 과정과 보상 절차에 대한 만족도에 대한 설문에서 사고경험이 있는 응답자들은 대체로 만족하는 것으로 나타났다. 사고조사 과정에서 만족 여부에 대해서는 그렇다와 매우 그렇다로 답변한 경우가 전체 1,332건 가운데 약 62%를 차지한다. 보험료 할인·할증, 보험금 보상 절차에 대한 만족도에 대해서는 만족한다고 답변한 응답자가 55.8%로 나타났다.

〈표 IV-11〉 사고 경험자들의 사고 조사과정과 보상절차의 만족도

(단위: %)

구분	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다	합계
사고 조사과정에 대한 만족도	6.98	30.03	56.53	6.46	100.0
보험회사의 보험료 할인 할증, 보험금 보상 절차의 만족도	8.33	35.74	49.85	6.08	100.0

보상절차에 만족하지 않는 운전자들(641명) 가운데 보험회사를 바꾸었다고 응답한 운전자는 26.2%(168명)로 나타났다. 보상절차에 대한 불만족과 보험회사 전환 여부가 관련이 있는지를 검정하였다. 독립성 가설 검정결과 $\chi^2_{(2)} = 0.7014$, 유의수준은 0.467로 귀무가설을 기각하지 못하였다. 검정결과에 따르면 보험료 할인 할증, 보험금 보상절차는 보험회사 전환과 관련성이 약한 것으로 보인다.

〈표 IV-12〉 보상절차에 대한 만족도와 보험회사 전환 여부

(단위: 명)

보상절차에 만족하십니까?	보험회사를 바꾸셨나요?		
	예	아니오	합계
전혀 그렇지 않다	33	78	111
그렇지 않다	125	351	476
그렇다	10	43	53
매우 그렇다	0	1	1
합계	168	473	641

주: $\chi^2_{(3)} = 2.5441$, $P=0.467$

보상절차와 보험회사 전환 여부는 관련성이 높아 보이지는 않지만 보험회사를 전환하였다고 답변한 168명에게 전환한 이유를 물어보았는데 보상처리에 대한 불만족이 가장 높게 나타났다. 다음으로 답변이 많은 것이 과실비율에 대한 불만족, 마지막으로 사고 후 보험료 할인할증이 보험회사를 바꾼 이유로 나타났다.

〈표 IV-13〉 보험회사 전환 이유

(단위: 명)

질문	1순위 답변 수	질문	1순위 답변 수
사고 후 보험료 할인할증	34	과실비율에 대한 불만족	38
사고조사 과정의 불만족	32	보험회사에 대한 이미지	8
보상처리에 대한 불만족	53	기타	3
합계	119	합계	49

2. 과실제도에 대한 인지도

가. 개요

설문조사 결과 개략적인 과실비율에 대한 인지도는 높은 것으로 나타났다. 설문조사 대상자 6,000명 가운데 3,870명(64.5%)이 과실제도에 대해 잘 알거나 대략적으로 알고 있다고 답변하였다. 과실비율 기준을 어디에서 주로 접했냐고 물어보았는데 1순위 답변 가운데 가장 빈도가 높은 채널은 방송 프로그램(31.2%)이고 다음으로 언론보도(TV 뉴스, 신문기사, 온라인 기사 등)와 주변 사람의 경험이 18%로 유사하게 나타났다. 2순위를 선택한 경우도 방송 프로그램, 언론 보도, 그리고 주변사람들의 경험을 전해 듣는 것의 순으로 나타났다. 3순위로 선택된 답변 가운데 가장 빈도가 높은 것은 주변 사람의 경험을 전해 듣는 것이고, 다음으로 언론 보도, 그리고 동영상 플랫폼으로 나타났다.

〈표 IV-14〉 과실비율 기준을 접한 채널 빈도

(단위: %, 건)

구분	1순위	2순위	3순위
언론보도	18.12	21.01	19.00
방송 프로그램	31.19	21.90	16.99

〈표 IV-14〉 계속

구분	1순위	2순위	3순위
SNS나 블로그 게시물	4.69	7.33	10.61
온라인 카페/커뮤니티 게시물	4.12	7.82	10.36
동영상 플랫폼(유튜브 등) 콘텐츠	17.32	17.63	17.51
주변 사람의 경험을 전해 들음	18.51	19.72	21.15
본인의 사고 경험을 통해(보험회사 설명 포함)	5.23	4.22	4.05
기타	0.81	0.38	0.33
합계	5,674	4,503	2,742

과실비율이 자동차사고 과실비율 인정기준에서 정한 기본과실에 수정요소가 가감되어 결정되는 방식을 인지하고 있는지, 그리고 과실비율을 가감하는 수정요소가 첫째, 도로교통법의 우선권 여부, 둘째, 교통강자의 위험부담 원칙, 셋째, 사고 당시의 구체적 상황을 고려한다는 점을 알고 있는지 물어보았다. 설문 결과 응답자의 45% 이상이 모른다고 답하였다.

과실비율 산정 방식에 대해 충분한 설명을 들었던 경험이 있는지를 물어보았는데 그렇다고 답변한 응답자의 비중은 21.5%에 불과하다. 사고 경험이 있는 응답자들 가운데 설명을 들었던 경험이 있다고 응답한 사람은 27.4%이고 사고 경험이 없는 응답자들 가운데 설명을 들었다고 응답한 사람들은 20%내외로 나타났다. 사고경험 여부가 과실비율에 대한 설명 여부와 유의미한 차이가 있는 것으로 보이지 않다.

〈표 IV-15〉 과실비율 산정 방식에 대한 충분한 설명 경험 여부

(단위: %)

구분	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
전체	18.9	59.6	20.3	1.2
남성	8.0	28.9	13.0	0.9
여성	10.9	30.7	7.3	0.3
사고경험 있음	14.7	57.9	25.3	2.1
사고경험 없음	18.7	61.1	19.4	0.7

과실비율 결정 주체에 대한 질문에서는 손해보험회사가 결정한다는 점을 인식하고 있는 응답자 비율이 54.8%로 나타났다. 과실비율 분쟁을 조정하는 과실비율분쟁심의위원회를 알고 있는 응답자의 비율은 25.8%로 네 명 중 한 명이 알고 있는 것으로 나타났다. 사고경험이 없는 응답자들에게 과실비율이 0%에서 100%까지의 값을 갖는다는 점에 대해서 알고 있냐고 물어보았는데 53.6%가 알고 있다고 답변하였다.

나. 부정적 인식

온라인상에서 회자되는 “보험회사가 과실비율을 나눠 갖는다”는 말에 대한 동의 여부를 질의하였는데 이에 동의하는 응답자 비중이 57%로 나타났다(〈표 IV-16〉 참조). 사고경험이 있는 응답자들에게, 그리고 여성 운전자보다 남성 운전자에게 더 많이 나왔다. “보험회사가 과실비율을 나눠 갖는다”는 인식은 금융정책당국도 7년여 전에 지적했던 바와 같이 과실비율에 대한 낮은 신뢰도를 보여주는데, 이는 일방과실 사고를 쌍방과실 사고로 판단해 양측 운전자의 보험료를 할증하여 보험료 수입을 증대시킨다는 인식이다. 이는 일반 국민의 과실비율에 대한 수용성을 저해하고 보험산업의 신뢰를 저하시키는 것으로 평가된 바 있다.²⁰⁾ 당시에 금융정책당국은 과실제도의 신뢰제고를 위해 일방과실 사고를 늘리고 과실비율 분쟁감소를 위해 최근 교통 환경, 법원 판례 등에 부합하도록 과실비율 인정 기준 도표 정비를 추진하였다. 그리고 가해자, 피해자의 보험회사가 동일한 경우에도 분쟁조정이 가능하도록 하였고 소액 사고(분쟁금액 50만 원 미만)와 자기차량손해담보 미가입 사고에 대해서도 분쟁조정이 가능하도록 하였다.

〈표 IV-16〉 보험회사가 과실비율을 나눠 갖는다는 인식

(단위: %)

구분	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
전체	11.2	31.9	46.7	10.3
남성	6.1	13.1	24.1	7.5
여성	5.1	18.7	22.6	2.8
사고경험 있음	8.8	25.5	36.3	7.3
사고경험 없음	2.4	6.4	10.3	3.0

20) 금융위원회 보도자료(2018. 7. 12.), “자동차사고 과실비율이 더욱 명확해 집니다! 자동차사고 과실비율 산정방법 및 분쟁조정 개선 추진”

3. 사고도표에 대한 인지도

가. 개요

앞에서는 과실비율에 대한 인지도를 설문을 통해 검토하였다. 여기서는 과실비율이 참고하는 사고도표에 대해 설문하였다. 자동차사고 과실비율 인정기준은 사고도표별로 정의된다. 전체 250여 개 사고도표 가운데 차량과 차량의 사고인 차대차 사고의 사고도표는 57개인데 사고 상황과 그 상황에서 차량 A와 차량 B의 기본과실을 정의한다. 예를 들어 사고도표 차4-1의 경우 차량 A(녹색화살표 좌회전)의 기본과실은 20%이고 차량 B(맞은편 우회전)의 기본과실은 80%로 정의되어 있다.²¹⁾ 그리고 사고도표 차4-1에서 적용되는 수정요소가 제시된다.

먼저 자동차사고 과실비율 인정기준의 사고도표가 일반 국민이 쉽게 이해할 수 있도록 표현되어 있는지를 설문하였다. 설문결과 응답자의 56.3%가 이해할 수 있다고 답변하였다(〈표 IV-17〉 D2 질문 참조). 다음으로 기본과실 수준과 관련 해설을 이해할 수 있는가라는 질문(〈표 IV-17〉 D3 질문 참조)에는 67.4%가 이해할 수 있다고 답변하였다. 그리고 수정요소와 수정요소 해설을 이해할 수 있는가(〈표 IV-17〉 D4 질문 참조)라는 질문에는 64.1%가 이해할 수 있다(그렇다와 매우 그렇다)고 답변하였다. 수정요소가 적절하게 적용되고 있는 것으로 생각하는가라는 D5 질문에는 응답자의 64.3%(그렇다와 매우 그렇다)가 그렇다라고 답변하였다. 마지막으로 과실비율의 예측가능성(D6 질문)이 있다고 생각하는냐는 질문에는 67.2%가 동의(그렇다와 매우 그렇다)한다고 답변하였고 과실비율 관련 판례, 법규 등을 이해하는데 용이하다는 점에 대한 동의 여부(D7 질문)를 질문하였다. 이에 대해 58.8%(그렇다와 매우 그렇다)가 판례, 법규 등을 이해할 수 있다고 답변하였다.

〈표 IV-17〉 사고도표에 대한 이해도

(단위: %)

구분	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
D2: 자동차사고 과실비율 인정기준의 사고도표는 일반 국민이 쉽게 이해할 수 있다	4.7	39.0	52.9	3.4

21) 자세한 내용은 부록의 설문지를 참조하길 바람

〈표 IV-17〉 계속

구분	전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
D3: 자동차사고 과실비율 인정기준'의 사고도표에서 정의한 기본과실 수준과 기본과실에 대한 해설을 이해할 수 있다.	3.0	29.6	63.3	4.1
D4: 자동차사고 과실비율 인정기준'의 사고도표에서 제시된 가감요소(수정요소)와 수정요소 해설을 이해할 수 있다.	3.1	32.8	60.6	3.5
D5: 자동차사고 과실비율 인정기준'의 사고도표의 가감요소(수정요소) (예 : 명확한 선진입 시 -10%)가 적절하게 적용되어 과실비율이 결정된다고 생각한다.	3.6	32.1	61.1	3.2
D6: 과실비율을 결정하는 기본과실과 가감요소(수정요소)에 대해 상식적인 수준에서 예측할 수 있다.	2.9	30.0	63.6	3.6
D7: 과실비율 관련 정보(판례, 조정사례, 관련 법규)는 일반 국민이 쉽게 이해할 수 있다.	4.3	36.9	54.8	4.0

이상의 설문결과에 따르면 자동차사고 과실비율 인정기준의 사고도표와 그 도표에서 정의하는 기본과실, 수정요소를 국민들이 이해할 수 있고 과실비율이 적절하게 결정되고 있다고 볼 수 있다. 그리고 기본과실과 수정요소에 대한 예측가능성이 있고 과실비율 관련 정보도 이해할 수 있다.

나. 기본과실에 대한 인식

여기서는 사고도표의 기본과실에 대한 이해도(혹은 인식)를 조사한다. 그리고 이를 통해 기본과실로 정의된 사고책임에 대한 국민의 인식이 법원 판결이나 도로교통법을 근거로 정의된 기본과실과 유사한지를 검토한다. 기본과실은 사고도표마다 정의된 가해자와 피해자간의 사고책임 비율이다. 이는 사고에 미친 개별적인 영향을 배제하고 도로교통법과 판례에 근거한 평균적인 주의의무 위반 정도를 도식화한 것이다.

설문대상자 6,000명을 두 그룹으로 구분하여 조사하였다. 첫 번째 그룹 3,000명에게 10개의 사고도표(그룹 1)를 그리고 두 번째 그룹 3,000명에게 다른 10개의 사고도표(그룹 2)에 정의된 기본과실을 물어보았다. 그룹 1 도표는 차대차 사고, 차대인 사고, 차대자전거 사

고를 대상으로 하기 때문에 차량 A와 차량 B, 보행자, 자전거의 기본과실을 기입하도록 하였다. 차대차 사고의 경우 국민들의 검색빈도(건수)가 높은 6개 도표를 임의로 선택하였다.²²⁾ 검색빈도 10.6%인 도표 차 43-2, 3.5%인 차16-1 등 차15-1(1.6%), 차21-1(2.0%), 차41-1(6.6%) 등이 설문대상이다. 이 가운데 차 43-2는 후행 직진차와 선행차가 진로변경하는 과정에서 발생한 사고이고, 차41-1은 후행차량의 과실비율이 100%인 후미추돌 사고이다. 이외에 일반인의 위험에 대한 인식을 조사하기 위해 검색순위에 없는 사고도표 4개(차 5-2, 차대인 사고의 경우 보21, 보15, 차대자전거 사고의 경우 거1-4) 등을 설문으로 제시하였다. 차대자전거 사고의 경우 거1-4 도표를 제시하였다.

그룹 2에서는 그룹 1과 다른 10개의 차대차 사고에 대해 질문하였다. 차42-2(5.0%), 차51-1(4.6%), 차19-1(2.5%), 차43-3(1.6%), 차43-4(2.0%) 등 팔호안의 검색빈도가 높은 사고와 그렇지 않은 차대차 사고 다섯 건에 대해 조사하였다. 검색빈도가 높은 다섯 건 가운데 차42-2와 차43-4 사고는 일방과실 사고이다.

응답자 6,000명 가운데 절반이 사고도표 두 개의 기본과실을 정확히 답변하였다(평균은 1.9개, <표 IV-18> 참조). 기본과실을 정확하게 답변한 사고도표 개수는 최대 7개와 10개이고 응답자는 각각 1명이다. 첫 번째 그룹 1의 10개 사고도표에서는 응답자의 10%(308명)가 기본과실을 정확하게 기입하지 못했고 두 번째 그룹 2의 10개 사고도표에서는 응답자의 4%(110명)가 정확하게 기입하지 못했다.

〈표 IV-18〉 기본과실을 정확히 기입한 응답자 수

(단위: 건, %)

그룹 1 사고도표 10개에 대한 정답 개수										
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
308	812	1,055	551	205	55	13	1	0	0	0
10	27	35	18	7	2	0	0	0	0	0
110	597	945	739	366	154	65	19	3	1	1
4	20	32	25	12	5	2	1	0	0	0

주: 하단의 숫자는 백분율임

22) 손해보험협회 과실비율정보포털

자동차사고 과실비율 인정기준이 정한 기본과실과 응답자들이 답변한 기본과실의 평균 수준을 다음의 <표 IV-19>에서 비교하였다. 오른쪽의 정당 비중 칼럼은 기본과실을 정확하게 응답한 비중이고 그 다음 칼럼($\pm 10\%p$)은 자동차사고 과실비율 인정기준의 기본과실에서 10%를 가감한 과실비율을 답변한 응답자의 비중이다. 예를 들어 차15-1 도표에서 차량 A의 기본과실 30%를 정확하게 답변한 경우가 정당 비중에 포함되고, 차량 A의 기본과실을 20~40% 범위에서 답변한 경우가 마지막 칼럼에 포함된다. 10% 가감 수준은 기본과실에 수정요소가 하나 정도 반영된 것과 유사하다.

<표 IV-19> 주요 사고도표(그룹1)의 기본과실 응답 결과 (단위: %)

과실도표	기본과실		응답자 평균 답변 과실비율			
	A	B	A	B	정당 비중	$\pm 10\%p$
차15-1: 신호기 없는 교차로 직진 A, 맞은편 좌회전 B충돌 사고	30	70	32.7	67.3	16.2	45.8
차16-1: 신호기 없는 교차로 직진 A, A 진행방향 오른쪽에서 좌회전 진입 B	40	60	32.7	67.3	11.3	45.3
차43-2: 선행 차량 B 차로변경 중 후행 차량 A와 충돌	30	70	32.5	67.5	15.5	42.8
차5-1: 한쪽 방향 신호기 교차로, 우회전 A 차량, 녹색신호 B차량 직진 중 충돌	80	20	70.9	29.1	19.1	49.6
차21-1: 교차로 동일방향 좌회전, A가 안쪽, B가 바깥쪽 회전 중 충돌	40	60	38.1	61.9	9.3	64.9
차5-2: 신호기 교차로 녹색불 직진 B, B 오른쪽 횡단보도 보행자 녹색불 우회전 A 충돌	100	0	77.7	22.3	38.2	57.9
보21: 차량 B 직진 중 육교 및 지하도 부근 도로 횡단 중인 보행자 A 충격	40	60	67.7	32.3	4.6	19.9
보15: 신호기 교차로 황색신호에 교차로 혹은 횡단보도 교차한 차량 B가 녹색신호 부근 횡단 중인 보행자 A 충격 사고	10	90	7.0	93.0	10.6	91.5
거1-4: 신호기 교차로, 적색신호 교차로 진입 직진 자전거 A, 황색신호 교차로 진입 차량 B 충돌	60	40	66.0	34.0	9.6	36.5
차41-1: 후행 차량 A가 선행차량 B 추돌	100	0	83.7	16.3	57.8	70.4

먼저 후미추돌 사고(차41-1)의 경우 인정기준은 후행차량 A의 100% 과실을 정하고 선행차량 B는 무과실로 정하고 있지만 응답자들은 무과실 차량 B에게 16.3%의 사고책임(과실)이 있다고 답변하였다. 하지만 100:0 기본과실을 정확하게 답변한 응답자 비중은 57.8%, 기본과실에서 10%p 차이를 답변한 응답자 비중은 70.4%로 나타났다. 나머지 다섯 개의 차대차 사고의 경우 인정기준에서 정한 기본과실과 응답자들이 인식한 기본과실은 평균적으로 10%p 내외의 차이가 있는 것으로 나타났다. 차대차 사고 인정기준이 정한 기본과실과 10%p 내외의 차이를 답변한 응답자 비율은 50% 내외로 나타났다. 검색빈도가 가장 높은 차 43-2 사고의 경우 기본과실과 응답자들이 인식하는 기본과실은 유사한 것으로 나타났다.

한편 기본과실이 일방과실(100:0) 사고 중 하나인 차5-2 사고의 경우 차41-1과 유사하게 응답자들이 인식하는 과실비율은 인정기준이 정한 기본과실과 차이가 20%에 가까운 것으로 나타났다. 인정기준이 정한 기본과실을 정확히 응답한 설문 대상자들은 전체의 38.2%로 나타났지만, 응답자들은 기본과실에서 무과실로 정한 차량에게 평균 22.3%의 과실이 있다고 생각하는 것으로 보인다.

차5-2 사고와 유사하게 국민들의 과실비율에 대한 인식 차이를 볼 수 있는 사고도표는 보 21 사고이다. 자동차사고 과실비율 인정기준에서는 보21사고의 육교나 횡단보도를 건너지 않고 무단 횡단한 보행자에게 40%의 과실을 부과하지만 응답자들은 67.7%의 사고책임(과실비율)이 있다고 인식한다. 그리고 보21의 기본과실을 정확히 알고 있는 응답자 비율은 4.6%에 불과하고 10%p의 오차범위 이내에서 기본과실을 알고 있는 응답자 비율은 19.9%이다. 차5-2 사고와 보21 사고의 조사결과는 자동차사고 과실비율 인정기준이 정한 과실비율과 일반인들이 인식하는 과실비율에 차이가 있다는 점을 보여준다.

앞에서 분석한 인정기준의 과실비율과 응답자들의 과실비율 차이가 있는 것으로 보이는 사고도표(차5-2, 차41-1, 보21)와 검색빈도가 가장 높은 차43-2 도표에서 응답자들이 답한 과실비율의 분포를 다음의 <표 IV-20>에서 제시하고 있다. 차이가 있다면 일반 국민들은 대부분 과실비율을 몇 %라고 생각하는지를 검토하기 위함이다.

차43-2의 경우 차량 A의 기본과실은 30%이지만 응답자의 43.6%가 20% 미만으로 응답하였다. 차량 A의 과실비율이 100%인 차5-2와 차41-1의 경우, 91~100%의 과실이 차량 A에 있다고 응답한 비율이 차5-2의 경우 39.7%, 차 41-1의 경우 58.5%로 나타났다. 후미추돌 사고인 차 41-1의 경우 일방과실 사고라는 인식이 60%가 안 되는 것으로 나타났다.

〈표 IV-20〉 주요 사고도표에 대한 기본과실 응답 분포

(단위: %)

과실비율 구분	차43-2 (차량 A 30%)	차5-2 (차량 A 100%)	차41-1 (차량 A 100%)	보21 (보행자 40%)
0~10	26.0	7.3	6.4	9.9
11~20	17.6	2.5	1.3	5.5
21~30	15.6	2.5	1.9	5.1
31~40	9.8	1.9	1.2	4.8
41~50	16.0	5.0	3.5	10.1
51~60	4.8	2.9	2.6	3.4
61~70	3.9	7.7	5.0	6.2
71~80	3.1	12.1	7.6	10.6
81~90	1.8	18.3	12.0	16.5
91~100	1.4	39.7	58.5	27.9
합계	100.0	100.0	100	100

두 번째 주요사고인 차대차 사고도표 10개(그룹 2)에 대한 분석 결과는 다음의 〈표 IV-21〉에 제시하고 있다. 검색빈도가 5.0%로 가장 높고 일방과실 사고인 차42-2의 경우 기본과실은 차량 B의 일방과실로 정하고 있지만 응답자들은 차량 A의 과실비율을 평균 41.3%로 답변하였다. 갓길을 포함한 일반도로의 가장자리에 주·정차하고 있는 차량에게도 상당한 과실이 있다고 응답자들은 답변하였다. 또 다른 일방과실 사고인 차43-4의 경우에도 유사한 결과가 나타났는데 기본과실에서는 차량 B에게 무과실을 정하고 있지만 응답자들은 평균 15%의 과실을 부과하는 것으로 나타났다. 차43-4의 경우 ‘좌회전 차로인 1차로에서 대기 중인 A차량이 직진 차로인 2차로로 진로변경을 하다가 2차로에서 직진하는 B차량의 측면을 충돌한 사고’이다. 기본과실 해설에 따르면 “A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경 방법을 위반, B차량으로서는 A차량이 2차로로 진로변경을 할 것으로 예측하기는 어려운 점 등을 고려”해서 B 차량의 무과실을 정하고 있지만 국민의 인식과는 차이가 있다. 차42-2와 차43-4 사고도표의 기본과실을 정확히 알고 있는 응답자 비중은 차42-2의 경우 14.3%에 불과하지만 차43-4의 경우는 42.9%로 높게 나타났다. 기본과실 수준에 $\pm 10\%p$ 여지를 둔 답변의 비중도 차43-4가 다소 높게 나타났다.

이상의 차42-2와 차43-4 두 가지 사고를 제외한 나머지 사고유형에 국민들의 과실비율에 대한 인식은 평균적으로 기본과실 수준과 유사하고 차이가 있어도 10%p 이상의 차이를 보이지는 않는다. 그러나 기본과실을 정확하게 알고 있는 응답자 비중은 차43-3, 차43-4 두 가지 사고도표를 제외하고는 20%에 미치지 못한다.

〈표 IV-21〉 두 번째 주요 사고도표의 기본과실 응답 결과

(단위: %)

과실도표	기본과실		응답자 평균 답변 과실비율			
	A	B	A	B	정답 비중	±10 %p
차4-1: 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전 하는 A차량과 맞은편 교차로 적색신호 우회전하는 B차량 충돌 사고	20	80	28.6	71.4	18.1	48.1
차19-1: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않은 교차로, 도로 폭이 넓어 2개 차량이 나란히 통행할 수 있는 도로에서 좌회전을 하는 B차량과 B차량의 좌측으로 후행 직진하는 A차량이 충돌한 사고	20	80	22.1	77.9	14.1	42.4
차33-1: 교차로에서 녹색신호에 따라 직진하는 A차량과 상시유턴구역에서 유턴하는 B차량이 충돌한 사고	20	80	18.8	81.2	16.8	46.7
차42-2: 도로와 보도의 가장자리(주정차금지 장소 아님)에 동시에 걸치고 비상등을 켜진 상태로 주·정차 중인 A차량을 동일방향에서 후행하여 진행하는 B차량이 추돌한 사고	0	100	41.3	58.7	14.3	26.0
차43-3: 오른쪽 3차로에서 2차로로 진로변경을 하는 A차량과 왼쪽 1차로에서 2차로로 진로변경을 하는 B차량(양 차량이 동시에 진로변경)이 충돌한 사고	50	50	49.5	50.5	81.2	90.7
차43-4: 좌회전 차로인 1차로에서 대기 중인 A차량(신호대기 중이거나 거의 정지한 상태)이 직진 차로인 2차로로 진로변경을 하다가 2차로에서 직진하는 B차량의 측면을 충돌한 사고	100	0	85.0	15.0	42.9	63.7
차44-1: 중앙선이 설치되어 있는 도로를 진행하는 A차량과 도로가 아닌 장소에서 우회전을 하여 A차량이 진행하는 차도로 진입하고 있는 B차량이 충돌한 사고	20	80	21.9	78.1	19.5	58.5

〈표 IV-21〉 계속

과실도표	기본과실		응답자 평균 답변 과실비율			
	A	B	A	B	정답 비중	±10%p
차46-1: 교차로 유턴하용구역에서 선행 A차량과 후행 B차량 동시 유턴 중 충돌한 사고	20	80	18.7	81.3	13.5	42.5
차51-1: 주차장 내에서 통행로를 주행하는 A차량과 주차구역에서 전진 내지 후진하여 통행로로 출차하는 B차량(진출을 예상할 수 있도록 등화장치 점등)이 충돌한 사고	30	70	39.4	60.6	13.0	35.1
차41-1: 1차로형 회전교차로에서, 먼저 진입하여 회전교차로 내에서 회전 중인 A차량과 회전교차로로 진입하는 B차량과 충돌한 사고	20	80	21.4	78.6	16.6	48.9

이상의 결과에서 보면 응답자들의 과실비율과 그에 대한 근거에 대한 인식(혹은 인지도)이 자동차사고 과실비율 인정기준과 차이가 있는 것으로 보인다. 이러한 결과는 岡本滿喜子 外(2006)의 결과와 유사하다.

다. 기본과실 근거에 대한 인식

전술한 바와 같이 사고도표의 기본과실은 도로교통법이나 법원 판례 등을 근거로 정해지는데 여기서는 앞에서 답변한 기본과실에 대한 근거를 인식하고 있는지 여부를 조사한다.²³⁾ 다음의 〈표 IV-22〉는 설문에 활용된 첫 번째 그룹의 사고도표 기본과실에 대한 근거와 설문에서 제시한 기본과실에 대한 근거(근거 답변), 그리고 기본과실을 정확하게 기입한 응답자들 가운데 근거도 올바르게 선택한 응답자(정답 중 근거 선택 비중)의 비중을 보여준다.

먼저 기본과실을 정확히 기입하고 근거도 정확하게 선택한 응답자 비중을 보면 차41-1 사고의 경우 50% 가깝게 나타났다. 차량 A의 기본과실 100%를 정확히 알고 있고 그 근거라고 볼 수 있는 ‘뒤차는 앞차가 갑자기 정지하는 경우를 대비하여 안전거리를 확보해야 한다’는 선택지를 선택한 응답자 비중이 49.7%이다. 응답자들이 기입한 기본과실의 평균과

23) 관련한 설문내용은 부록의 설문지 섹션 E 참조하길 바람

인정기준의 기본과실과 유사한 차15-1부터 차21-1까지는 기본과실의 근거와 기본과실을 모두 정확하게 인식하는 응답자 비중은 6.6%에서 12.3%까지 분포한다.

보행자 사고(보21, 보15)의 경우 기본과실과 관련 근거를 모두 인식하고 있는 응답자는 없었다. 그리고 차대자전거 사고(거1-4)의 경우도 7.8%에 불과하다. 보행자 사고와 차대자전거 사고의 경우 사고책임과 그 근거에 대한 응답자들의 인식이 차대차 사고에 대한 인식과 차이가 있는 것으로 보인다.

〈표 IV-22〉 첫 번째 기본과실의 근거에 대한 인지도

(단위: %)

사고 도표	기본과실		기본과실에 대한 근거	근거 답변	정답 중 근거 선택 비중
	A	B			
차15-1	30	70	1. 좌회전 차량은 직진 차량에게 양보할 의무가 있음(도로교통법 제26조 4) 2. A차량도 교차로 진입 전 서행 또는 일시정지, 전방 및 좌우 주의 의무가 있음(동법 제31조)	1), 2)	12.2
차16-1	40	60	1. 직진 차량이 좌회전 차량보다 통행우선권 있음(도로교통법 제26조 제4항) 2. 좌회전 차량 B가 오른쪽 도로에서 진입한 차량인 점을 감안	1)	9.5
차43-2	30	70	1. 차로를 변경하려는 선행 차량은 변경하려는 곳의 후행 차량과 충분한 거리를 확보해야 하고, 후행 차량의 위험을 초래하지 않도록 차량의 조향장치와 제동장치를 정확히 조작해야 함(도로교통법 제19조 제3항) 3. 후행 차량도 전방주시 주의 의무(도로교통법 제48조 제1항)	1), 2)	12.3
차5-1	80	20	1. B차량이 녹색신호에 직진한 경우 통행 우선권 2. A차량이 진행한 방향에는 신호기가 없으므로 신호위반의 과실을 묻기 어렵고, B차량은 교차로 통과에 있어 전방 좌우를 살피고 안전운전 의무	3), 5)	6.6
차21-1	40	60	1. 도로교통법 제14조 제2항(차로 따라 통행), 제25조 제2항(교차로 중심 안쪽 서행 좌회전) 등에 따라 왼쪽의 안쪽 차량인 A차량에게 통행우선권을 주되 B차량이 좌회전 시 왼쪽 A차량에 주의	B차량 51% 응답자: 1), 3)	7.2

〈표 IV-22〉 계속

사고 도표	기본과실		기본과실에 대한 근거	근거 답변	정답 중 근거 선택 비중
	A	B			
차5-2	100	0	B차량은 A차량이 횡단보도 보행자신호에 신호를 위반하여 우회전할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없으므로 A차량의 일방과실	A차량 51% 응답자: 3)	12.4
보21	40	60	육교나 지하도가 설치된 경우에는 횡단보도가 설치된 경우보다 B차량 운전자가 A 보행자의 존재를 예견하기 어렵다는 점을 감안	B차량 51% 응답자: 5)	-
보15	10	90	횡단보도를 벗어난 지점에서 보행자A를 충격했다라고 차량B 신호 위반과 보행자 신호가 녹색이라는 점을 감안. 보행자의 기본과실을 10%로 정함	B차량 51%+ 응답자: 5)	-
거1-4	60	40	B차량으로서는 자전거A를 발견하여 사고의 발생을 회피할 수 있다는 점 및 자전거는 차량에 비하여 상대방에게 가해의 위험성이 현저히 낮음	자전거A 51%+ 응답자: 2)	7.8
차41-1	100	0	선행차량B는 과실이 없고, 추돌차량A의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 사고 발생함	4)	49.7

주: 보21과 보15 사고에서는 근거를 선택한 응답자가 없었음

두 번째 그룹의 사고도표에 대한 기본과실을 관련 근거까지 알고 있는지를 분석한 결과는 다음의 〈표 IV-23〉에 제시하고 있다.

〈표 IV-23〉 두 번째 기본과실의 근거에 대한 인지도

(단위: %)

사고 도표	기본과실		기본과실에 대한 근거	근거 답변	정답 중 근거 선택 비중
	A	B			
차4-1	20	80	1. A차량은 좌회전 신호에 따라 진행하기 때문에 통행 우선권이 있음 2. 교차로 적색 신호에 우회전 차량은 신호에 따라 진행하는 차량의 교통을 방해하지 않으면서 우회전할 의무	1), 3)	17.4
차19-1	20	80	1. 우회전 차량은 미리 도로의 오른쪽 가장자리를 서행하면서 우회전하여야 함(도로교통법 제25조 제1항) 2. (도로교통법 제25조 제2항) 좌회전 차량은 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의 중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 함	1), 3)	11.3

〈표 IV-23〉 계속

사고 도표	기본과실		기본과실에 대한 근거	근거 답변	정답 중 근거 선택 비중
	A	B			
차33-1	20	80	1. 신호에 따라 직진하는 차량의 신뢰를 두텁게 보호해야 하지만, 유턴 차량은 상시 유턴구역에서 유턴하였으므로 유턴 차량의 일방과실로는 볼 수 없음 2. 직진 차량으로서도 전방에서 유턴 중인 차량이 있으면 사고 방지를 위하여 일시정지나 감속을 하는 등 안전운전의무가 있다는 점을 감안	2), 5)	15.4
차42-2	0	100	1. 추돌사고의 경우 기본적으로 선행 차량인 피추돌 차량은 과실이 없고, 추돌 차량의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌 차량의 일방과실로 봄	1), 2)	13.7
차43-3	50	50	1. 양 차량이 좌우에서 동시에 진로변경을 하던 중에 발생한 사고로 양 차량 모두 진로변경방법 위반의 과실이 있으므로 50:50으로 정한다.	3), 5)	79.7
차43-4	100	0	A차량은 도로교통법 제19조 제3항에 정한 진로변경 방법을 위반, B차량의 A차량 2차로 진로변경 예측 어려움	2), 3)	41.7
차44-1	20	80	1. 도로교통법 제18조 제3항에 따라 차도가 아닌 장소에서 도로 진입 시 일단 정지 후 안전여부 확인하며 서행할 의무 2. 도로에서 진행하는 직진 차량도 차도가 아닌 곳에서 도로로 진입하는 차량의 유무와 동태를 주시하여야 할 의무가 있음	1), 4)	19.2
차46-1	20	80	유턴구역에서 후행 차량은 선행 차량의 유턴을 방해해서는 아니 될 의무가 있고, 후행 차량의 전방주시의무가 훨씬 중요함	③, ④	11.4
차51-1	30	70	(도로교통법 제18조 제3항) 도로가 아닌 장소에서 도로로 진입 중 사고와 유사	1), 4)	12.1
차54-1	20	80	1. (도로교통법 제25조의2 제2항) 이미 회전차로에 진입하여 회전차로를 주행 중인 A차량에 통행우선권 2. (도로교통법 제48조 제1항) 회전 중인 A차량도 진입차량의 주행에 주의하여 안전운전 의무가 있음	1), 3)	16.4

첫 번째 사고유형 그룹에 대한 결과와 유사하게 기본과실에 대한 근거를 인식하고 기본과실을 정확하게 답변한 응답자 비중은 11.3%에서 79.7%까지 분포한다.

차43-3은 양측이 모두 50%의 과실비율을 갖는 사고인데 이에 대한 인지도가 79.7%로 가장 높게 나타났다. 차량 A와 차량 B가 모두 주의하고 양보하지 않은 상황이 직관적으로 인식되기 때문인 것으로 보인다. 그리고 일방과실 사고인 차43-4의 경우 3,000명 가운데 41.7%의 응답자가 기본과실을 알고 있고 그 근거를 알고 있는 것으로 나타났다. 사고책임과 관련이 높아 보이는 ‘A차량의 진로변경은 B차량이 예측하기 어려운 불가항력적인 사고이다’(진로변경 예측), 그리고 ‘A차량이 진로변경을 하기 위해서는 B차량과 상당한 거리를 확보해야 한다’(진로변경 방법)를 선택한 응답자 비중이 높게 나타났다. 반면 차42-2 사고의 경우 13.7%만이 기본과실과 근거(A차량이 주정차 중이고 B 차량이 전방주시 의무를 지키지 않았음)를 모두 알고 있는 것으로 나타났다.

4. 사고책임과 손해배상 역전 현상에 대한 인식

사고책임과 손해배상 역전 현상은 2010년 이후 과실비율이 낮은 차량이 과실비율이 높은 차량에게 수리비를 더 배상하는 현상을 표현한 용어로 2016년부터 금융감독당국은 모순적 배상 완화를 위해 렌트카 제도개선, 경미손상 수리기준 도입, 자기차량수리비에 대한 보험료 할인할증 등을 도입하였다.²⁴⁾ 제도개선 방안을 마련할 정도로 사회적으로 관심이 큰 문제였다. 렌트카 제도개선은 고가차와의 사고에서 고가차 수리기간 동안 같은 종류(동종)의 차량으로 렌트(대차)하는 관행을 개선하여 저가차 운전자가 배상하는 대물배상 보험금(수리비, 렌트비)을 줄이기 위함이다. 동종의 차량에서 동급(유사한 배기량)의 차량으로 기준을 개정하여 사고가 발생한 3,000cc급 고급 수입차에 대한 렌트카로 3,000cc 급 국산 중형차를 제공하도록 하였다. 경미손상 수리기준은 예를 들어 수입차 범퍼의 도장막이 손상되는 사고의 책임이 있을 경우 기존의 수입차 범퍼를 교환하던 관행에서 수입차 범퍼의 손상된 도장막에 국한하여 수리하도록 유도하는 방안이다. 그리고 자기차량 고가 수리비 보험료 할인할증은 수리비가 비싼 차량의 보험료를 할증하여 고가차 운전자와 저가차 운전자의 보험료 형평성을 제고하는 방안이다. 이는 자기차량손해에서 대물배상까지 적용 범위가 확대되었다.

설문조사에서 “과실비율이 낮은 운전자가 과실비율이 높은 상대방 운전자에게 더 많은 수리 혹은 치료비(보험금)를 배상할 수 있다는 점을 알고 계십니까?”라는 질문으로 설문하였

24) 설문조사 대상자들의 이해를 돕기 위해 설문조사에서는 모순적 배상이라는 용어를 사용함; 보도자료(2015. 11. 18.), “고가 수리비·렌트비 등 고가차량이 야기하는 각종 문제점을 개선하여 일반차량운전자의 부담을 줄이겠습니다”, 금융위원회, 국토교통부, 금융감독원, 보험개발원

는데, 이에 대해서는 응답자의 절반(48.5%) 가까이가 알고 있는 것으로 나타났다(표 IV-24 참조). 각 답변에서 여성보다 남성이 더 많이 알고 있는 것으로 나타났고, 운전면허가 있는 응답자와 운전하는 응답자 가운데 알고 있는 비율이 더 높은 것으로 나타났다.

〈표 IV-24〉 과실비율과 손해배상 역전현상에 대한 인식 1

(단위: %)

구분	잘 알고 있다	대략적으로 알고 있다	들어본 적은 있지만 자세히는 모른다	들어본 적 없다
전체	10.0	38.5	30.4	21.1
남성	6.6	21.9	14.1	8.3
여성	3.4	16.6	16.4	12.8
운전면허 보유	9.0	34.8	26.2	17.2
운전면허 없음	1.0	3.7	4.2	3.9
운전안함	1.7	7.9	7.9	5.5
운전함	8.6	32.1	22.1	14.2

주: 운전함과 운전안함의 합계가 전체와 다른 이유는 운전 여부에 대한 응답자가 6,000명보다 작은 5,229명이기 때문임

과실비율과 손해배상 역전 현상에 대한 인식을 2013년 3월 언론에도 보도되었던 EF소나타 택시와 람보르기니 사고(과실비율 90:10) 사례와 이러한 현상이 개선될 필요가 있는지 여부에 대한 인식을 조사하였다. 먼저 사고의 공정성에 대해 동의하는지를 설문하였다. “EF소나타 택시(과실비율 10%)와 람보르기니(과실비율 90%) 충돌 사고 과실비율 공정하다”라는 문장에 대한 동의 여부에 대해 응답자의 77%가 동의하지 않는다고 답하였다. 그리고 이러한 경향은 응답자의 운전여부나 사고경험 여부와 무관하게 나타났다. 다음으로 이와 유사하게 “귀하는 과실비율이 높은 상대방에게 더 많은 보험금을 지급하는 경우는 개선해야 한다고 생각하십니까?”라는 질문에 대해서도 응답자의 85.4%가 개선해야 한다고 답변하였다. 앞의 질문과 마찬가지로 운전여부나 사고경험 여부와 무관하게 제도개선이 필요하다는 답변의 비중이 높았다.

〈표 IV-25〉 과실비율과 손해배상 역전현상에 대한 인식 2

(단위: 건, %)

구분	주어진 문장에 대한 동의 여부				
	사례 수	전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
F1: EF소나타 택시(과실비율 10%)와 람보르기니(과실비율 90%) 충돌 사고 과실비율 공정하다					
전체	6,000	37.4	39.6	21.8	1.2
운전함	4,030	41.0	37.3	20.5	1.1
운전안함	1,199	30.9	44.9	23.5	0.7
사고경험 있음	1,332	41.4	35.8	21.3	1.4
사고경험 없음	4,668	36.2	40.7	21.9	1.2
F6: 귀하는 과실비율이 높은 상대방에게 더 많은 보험금을 지급하는 경우는 개선해야 한다고 생각?					
전체	6,000	1.9	12.8	58.0	27.4
운전함	4,030	1.7	11.4	56.3	30.6
운전안함	1,199	2.2	14.7	63.6	19.6
사고경험 있음	1,332	1.7	11.3	55.9	31.2
사고경험 없음	4,668	1.9	13.2	58.6	26.3

5. 과실비율의 문제점과 제도개선 방안

과실비율의 문제점에 대해서 응답자들의 1순위 답변으로 첫째, 과실비율이 낮아도 상대방이 비싼 차량이거나 중상일 경우 많은 보험금을 지급하는 경우(36.3%), 둘째, 보험회사 보상직원의 판단에 따른 결정(20.0%), 그리고 셋째, 동일한 사고로 보이지만 과실비율은 다르게 결정되는 점(17.4%) 등이다. 이러한 응답은 사고경험 여부에 따라 차이가 있는 것으로 보이지는 않는다. 2순위 답변의 경우에도 1순위 답변의 세 가지 답변과 동일한 점이 제기되었다.

1순위와 2순위 답변 가운데 과실비율의 사고책임 반영 여부(13.7%), 과실비율 인정기준의 도표별 수정 요소의 복잡성(8.0%)이 문제라고 응답한 비중은 상대적으로 낮았다. 반면 과실비율 결정이 지연되거나 반복되는 점을 문제로 인식하는 응답자는 3.3%에 불과한 것으로 나타났다.

〈표 IV-26〉 과실비율 제도의 문제점

(단위: %)

구분	1순위			2순위
	전체	사고경험 있음	사고경험 없음	
과실비율 결정 지연 혹은 반복	3.3	3.5	3.2	5.8
보험회사 보상직원의 판단에 따른 결정	20.0	18.5	20.4	20.4
동일한 사고로 보이지만 과실비율은 다르게 결정됨	17.4	17.5	17.4	24.9
과실비율이 낮아도 상대방이 비싼 차량이거나 중상일 경우 많은 보험금 지급 가능	36.3	37.2	36.0	21.9
과실비율의 사고책임의 반영 여부	13.7	14.8	13.6	14.9
과실비율 인정기준의 도표별 수정 요소의 복잡성	8.0	7.5	8.2	11.9
기타	0.5	0.5	0.4	0.17
문제점이 없다	0.8	0.5	0.9	-

대부분의 응답자들(4,613명)은 결정이 늦어지더라도 사고조사 강화를 선호한다고 답변하였다. 사고조사를 강화하면 과실비율 결정이 지연될 수 있지만 보다 정확한 과실비율이 결정될 수 있는 가상의 상황에서 응답자들의 대부분(76.9%)은 과실비율 결정 지연을 받아들이는 것으로 나타났다. 1~3주까지 과실비율 결정이 늦어지는 상황에 대해서는 84.4%, 79.7%, 74.4%가 지연되어도 조사가 충실히 이루어지는 것을 더 선호한다고 답변하였다. 반면 4주 지연에 대해서는 찬성하는 비율이 72.7%, 5주 이상 지연에 대해 찬성하는 비율은 73.3%로 줄어드는 것으로 나타났다. 이러한 조사결과는 국민들이 현재의 과실비율 결정에 소요되는 2주보다 3주정도 늦어지더라도 사고조사가 충분히 이루어져 과실비율이 결정되기를 바라는 것으로 해석할 수 있다.

〈표 IV-27〉 과실비율 결정 지연과 사고조사 강화에 대한 소비자의 기대

(단위: 건, %)

사고조사 연장 기간	사례 수	‘그렇다’ 응답 건수(비중)
1주	1,190	1,004(84.4)
2주	1,207	962(79.7)
3주	1,191	886(74.4)
4주	1,202	874(72.7)

〈표 IV-27〉 계속

사고조사 연장 기간	사례 수	‘그렇다’ 응답 건수(비중)
5주 이상	1,210	887(73.3)
합계	6,000	4,613(76.9)

공정성을 제고하기 위한 제도개선 방안 가운데 1순위로 선택하라는 질문에서는 첫째, 사고책임 정도에 부합하는 보상제도(24.3%), 둘째, 사고처리 과정의 객관성 제고(21.7%), 셋째, 객관적인 사고 정보 확보(20.9%)을 제시하였다. 응답자들의 사고 경험 여부에 따른 차이는 크지 않은 것으로 나타났다.

사고책임 정도에 부합하는 보상제도의 경우 앞에서 문제점으로 선택한 과실비율이 낮아도 상대방이 비싼 차량이거나 중상일 경우 많은 보험금 지급이 가능한 경우로 보인다. 그리고 사고처리 과정의 객관성 제고와 객관적인 사고 정보 확보 등은 보험회사 보상직원의 판단에 따른 결정, 동일한 사고로 보이지만 과실비율은 다르게 결정되는 문제점에 대응하는 개선 방안으로 보인다.

〈표 IV-28〉 과실비율 제도 공정성 제고를 위한 개선 방안(1순위)

(단위: %)

구분	전체	사고경험 없음	사고경험 있음
보험회사 보상직원이 아닌 소송을 통해 과실비율 결정	7.4	7.5	7.0
과실비율의 예측 가능성 제고	6.2	6.2	6.4
자동차사고 과실비율분쟁심의위원회의 법적 기구화	19.2	19.1	19.7
객관적인 사고 정보 확보	20.9	21.2	20.0
사고책임정도에 부합하는 보상제도	24.3	24.4	23.9
사고처리 과정의 객관성 제고	21.7	21.3	22.7
기타	0.3	0.3	0.3

6. 설문조사 결과 요약

가. 과실비율에 대한 부정적 인식

과실비율에 대한 낮은 신뢰도를 보여주는 “보험회사가 과실비율을 나눠 갖는다”는 인식은 금융정책당국의 제도개선 노력 이후에도 지속되는 것으로 나타났다. 절반 이상의 응답자가 보험회사가 과실비율을 나눠 갖는다고 인식하고 있고 사고 경험이 있는 남성 응답자들의 인식이 더 강한 것으로 나타났다. 그리고 보험에 대한 부정적 인식을 볼 수 있는 것으로 “보험회사 직원의 결정에 따라 과실비율이 결정된다”가 과실비율 제도의 문제점으로 제기되었다.

과실비율과 손해배상의 역전 현상에 대해서 대부분의 응답자들은 공정하지 않다고 답변하였고 이에 대한 제도개선이 필요하다고 답변하였다. 이러한 결과는 과실제도가 형평성 측면에서도 문제가 있다는 인식을 반영한다.

나. 과실비율의 낮은 수용성

사고경험자 25%는 보험회사가 안내한 과실비율이 예상한 과실비율과 차이가 있었다고 답변하였고, 이 가운데 대부분의 응답자들이 차이를 이해하지 못하고 있다는 결과는 소비자들의 과실비율에 대한 낮은 수용성을 보여준다. 낮은 이해도는 과실비율 산정 방식에 대해 충분한 설명을 들었던 경험이 적기 때문일 수도 있다. 그리고 이러한 낮은 수용성은 과실비율의 공정성에 대해 부정적 인식을 초래하는 것으로 보인다.

과실비율에 대한 낮은 수용성은 과실비율이 법리적 측면을 강조하기 때문이라는 평가가 있었고 이에 대한 제도개선으로 자문위원회를 신설하고 사회적 공감대를 형성하는 방안이 추진되었다. 그러나 조사결과 국민들의 과실비율 사고도표와 기본과실에 대한 수용성은 상당히 낮은 것으로 나타났다.

다. 과실비율 분쟁 철회의향 가격

과실비율 관련 민원이나 분쟁을 철회하는 데는 상대방에게 보상한 보험금의 41%가 줄어들어야 하는데, 이는 과실비율이 24%p 낮아지는 것과 같은 수준으로 답변하였다. 그리고 이 수치는 분심위 분쟁자료 분석결과와 유사하다. 과실비율이 24%p 조정되면 분쟁을 선

택하지 않겠다는 의견은 운전자들이 본인의 과실비율이 20%p 내외 수준으로 높게 결정되었다고 인식하는 것으로 보인다.

과실비율 분쟁이나 민원을 생각한 경험의 있다고 응답한 사례가 271건으로 사고 경험자 1,332명의 20%라는 점을 고려하면 사고 경험자의 20%는 본인 과실비율의 24%p가 공정하지 못하게 결정되었다고 인식하는 것으로 해석할 수 있다.

라. 과실제도의 문제점과 개선방안에 대한 의견

과실비율의 문제점에 대해서 응답자들은 모순적 배상, 그리고 보험회사 보상직원의 판단, 그리고 동일 사고에서 과실비율이 다르게 결정되는 점 등을 제시하였다. 응답자들은 과실비율 결정이 지연되더라도 정확한 과실비율을 더 선호하는 것으로 나타났다.

공정성을 제고하기 위한 제도개선 방안으로 하나를 선택하라는 질문에서는 첫째, 사고책임 정도에 부합하는 보상제도(모순적 배상), 둘째, 사고처리 과정의 객관성 제고, 셋째, 객관적인 사고 정보 확보(24.3%) 등을 제시하였다. 다음의 <표 IV-29>은 과실비율 제도의 문제점과 그에 상응하는 제도개선 방안을 제시하고 있다.

<표 IV-29> 과실비율 관련 문제점과 제도개선 방안 설문조사 결과

문제점	제도개선 방안
과실비율이 낮아도 상대방이 비싼 차량이거나 중상일 경우 많은 보험금 지급이 가능한 경우	사고책임 정도에 부합하는 보상제도
보험회사 보상직원의 판단에 따른 결정	보험회사 보상직원이 아닌 소송을 통한 결정
동일 사고에서 다르게 결정되는 과실비율	객관적인 사고 정보 확보와 사고처리 과정의 객관성 제고

본 장에서는 과실비율 민원과 분쟁 자료 분석 결과, 그리고 설문조사 결과를 요약하고 여기에서 나타난 과실비율 제도의 문제점과 제도개선 방향을 검토한다. 과실비율이 치료와 수리 선택에 미치는 영향과 손해액에 대한 민감도, 과실비율에 대한 인지도와 수용성, 공정성에 대한 인식, 그리고 민원이나 분쟁의 원인으로 작용하는 보상제도 등을 중심으로 검토한다.

1. 분석결과 요약

과실비율이 손해배상금의 변동성에 민감한 영향을 미치는 것으로 나타났는데, 경상환자들의 치료 혹은 수리 선택, 합의금 혹은 합의 여부에 영향을 미친다. 그리고 과실비율 분쟁 선택, 보험회사 전환, 보험제도에 대한 신뢰 등에도 영향을 미쳐 경제적 측면과 비경제적 측면에도 영향을 미친다고 할 수 있다.

과실비율 분쟁 건수를 분석한 결과 손해액의 40%, 과실비율의 20%p 내외가 조정되는 것으로 나타나 과실비율 분쟁을 유인하는 것으로 보인다. 왜냐하면 분쟁조정심의위원회가 과실비율과 손해액을 줄일 수 있기 때문이다.

과실비율에 대한 국민인식 조사 결과에 따르면 응답자들이 인식하는 기본과실과 과실비율 인정기준이 정한 기본과실에 차이가 있다. 인정기준은 법률과 판례에 근거해서 기본과실을 정하고 있는데 이러한 근거를 국민들이 인지하기에는 어려움이 있을 수 있다. 즉, 국민들이 상식적인 수준에서 인식하는 사고책임과 법률의 차이에서 비롯된다고 할 수 있다. 법률적 기준을 따르는 기본과실에 대한 국민들의 인지도가 낮기 때문에 보험회사로부터 안내받은 과실비율과 예상하는 과실비율의 차이를 이해하기 어렵고, 이에 대한 충분한 설명 부족은 과실비율 제도를 부정적으로 평가(인식)하도록 유인하는 것으로 나타났다. 부정적 평가와 분심위의 과실비율과 손해액 조정 역할은 과실비율 관련 분쟁을 지속적으로 증가시키는 원인으로 보인다. 그리고 보험회사 직원의 판단에 따른 결정, 동일한 사고임

에도 과실비율이 다르게 결정되는 현상, 모순적 배상 현상은 자동차보험 과실제도가 공정하지 못하다는 인식을 악화시키는 것으로 나타났다. 다음 절에서는 제도개선 방향을 검토한다.

2. 제도개선 방향

가. 과실비율의 일관성 정립

과실비율에 대한 국민인식 조사 결과에 따르면 설문대상자들은 과실비율 인정기준의 사고도표를 이해할 수 있다고 답변하였지만 주요 차대차 및 차대보행자, 차대자전거 사고도표의 기본과실을 정확하게 인식하고 있는 응답자는 적다. 그리고 두 차량의 기본과실을 정확하게 알고 있다고 해서 기본과실 산정 방식을 알고 있는 경우도 제한적이다.

기본과실에 대한 인식 차이는 분쟁의 원인이 될 수 있다. 왜냐하면 사고에 관련된 차량 운전자의 위험(혹은 사고)에 대한 인식과 사고를 조사하는 보험회사 직원의 인식, 그리고 법률가의 인식 차이는 동일한 사고에서도 수정요소 적용을 통해 과실비율 차이를 초래할 수 있기 때문이다. 과실비율의 일관성 정립은 수정요소 운용방안 개선으로 이어질 수 있다.²⁵⁾

정량분석 결과에서 나타난 것처럼 민원이 제기되는 이유는 과실비율의 손해액에 대한 영향력이 크기 때문이고, 분쟁으로 가는 이유는 분심위에서 어느 정도 과실비율과 손해액이 조정되기 때문이다. 따라서 분쟁으로 가는 유인이 충분히 존재하는데, 분심위에서 결정되는 과실비율은 변호사 등 법률가의 판단 기준에 따른다. 이러한 이유로 사고 당시, 민원, 분쟁단계에서 결정되는 과실비율은 일관적일 필요가 있다. 일본의 경우 우리나라와는 다르게 과실비율의 일관성이 유지되어 과실비율 분쟁이 지속적으로 줄어들고 있다.

25) 자세한 내용은 전용식 외(2017)를 참조하길 바람. 동일한 사고이지만 과실비율이 다르게 결정되는 원인은 보험회사가 판단하는 수정요소와 운전자들, 분심위, 그리고 법원이 판단하는 수정요소가 차이가 있을 수 있기 때문임. 수정요소는 자동차관리법, 도로교통법에 근거하여 정의되는데 차대차 사고의 경우에 적용되는 수정요소는 대형차 여부, 명확한 선진입 여부, 급좌(우)회전, 기좌회전 및 좌회전 금지위반, 소좌회전과 대좌회전 여부 등이 있다. 이러한 수정요소 각각에서 기본과실은 5~30%까지 가감됨. 만약 5~10% 단위의 수정요소가 여러 건 가감된다면 피해자와 가해자의 과실비율의 차이가 확대될 수 있음. 따라서 수정요소 적용을 최소화하여 같은 사고에서 과실비율의 변동성이 최소화되도록 할 필요가 있음

1) 보상직원에 대한 법률 교육 강화

설문조사 결과에서 응답자들이 제기한 과실비율의 문제점 가운데 하나는 보상직원의 판단에 따른 과실비율 결정이다. 이 문제점을 완화하기 위해서는 보상직원에 대한 법률적 교육을 강화하거나 보험회사가 변호사 등 법률가들을 과실비율 결정에 참여시키는 방안을 고려할 필요가 있다. 차선으로 고려할 수 있는 방안은 손해보험협회의 자동차사고 과실비율분쟁조정심의위원회가 보험회사 보상직원에 대한 과실비율에 대한 교육을 통해 보험회사 보상직원의 과실비율에 대한 법률적 인식을 제고하는 방안이다.

2) 분쟁조정심의위원회 구성 변화

분쟁조정심의위원회의 심의 절차에서 보험회사 직원들이 협의하는 대표협의회를 배제하는 방안도 검토할 수 있다. 대표협의회에서 조정이 결정되는 건수의 비중이 소심의위원회의 절반에도 미치지 못하고 오히려 보상직원들의 의견과 법률가들의 의견의 차이가 클 경우에는 분쟁조정심의위원회의 신뢰도에 부정적 영향을 미칠 수 있다. 이러한 이유로 분쟁조정심의위원회 구성의 변화를 고려할 필요가 있다.

3) 과실비율 인정기준의 수용성 제고

과실비율 인정기준의 사고도표에는 기본과실에 대한 해설이 포함되어 있다. 그런데 이러한 해설은 도로교통법이나 법원 판례를 따른다. 금융위원회는 2018년 ‘법리적 측면이 강조된 과실비율 인정기준 운영으로 일반 소비자의 수용성 및 보험산업에 대한 신뢰 저해’라는 문제점을 인식하였다. 이에 대해 ‘기준 개정 시 법률 연구용역 등을 실시하고 있으나, 일반 소비자의 공감대 형성을 위한 의견수렴 절차는 부족’하다고 평가하여 ‘과실비율 인정기준 개정 시 각계 전문가로 구성된 자문위원회 심의를 통해 동 기준의 신뢰성 및 사회적 공감대 제고’라는 개선안을 제시하였다. 그러나 아직까지 수용성 제고는 이루어지지 못한 것으로 보인다.

사고도표의 수용성을 높이기 위해서는 사고책임에 대한 법리적 원칙과 일반인의 ‘인식’과의 차이를 줄이는 방안이 필요하다. 각계 전문가로 구성된 자문위원회 구성과 심의 이전에 일반인들이 갖고 있는 기본과실에 대한 인식 조사가 폭넓게 진행될 필요가 있다. 본 보

고서의 인식결과는 20개 사고도표에 국한해서 조사가 이루어졌는데 이를 확대하여 기본과실에 대한 인식을 모든 도표에 대해 확대할 필요가 있다. 조사결과에 따라 기본과실에 대한 해설을 다시 검토할 필요가 있다.

나. 보험금 지급기준(표준약관) 정비

우리나라 자동차보험 보험금은 표준약관에 따라 보험회사에서 보상하는 경우, 민원이나 분쟁조정심의위원회에 제기된 경우, 그리고 소송으로 법원의 확정판결이 발생한 경우에 따라 다르게 결정된다.²⁶⁾ 그러나 표준약관의 해석자체가 모호한 점, 기존 판례가 보험금 한도가 무한인 점을 상정한 판례 중심인 점 등으로 실제 손해에 대한 보상 측면의 판단이 아닌 일반적인 손해배상 측면의 금액으로 확정되는 경향이 있다. 따라서 소송의 유무, 민원의 유무, 보험금 수취 경험 유무 등에 따라 보험금의 규모가 달라질 수 있다. 법원의 판결금액은 보험금 한도를 무한으로 상정하고 충분한 손해배상을 고려하기 때문에 상승 폭이 높은 것으로 보인다. 이렇게 상승되는 보험금을 고려하여 이해관계자는 더 많은 금액을 요구하게 되고, 보험회사가 불응 시 민원 제기 등을 통해 목적인 금전을 취득할 수 있는 시스템이 존재하고 있어, 일련의 부작용의 연쇄작용이 이어지고 있다.

자동차사고에 대한 인식과 소송 결과의 변화 등이 현행 표준약관에 반영되지 못한다면 새로운 분쟁으로 이어질 수 있다. 반면 미국이나 일본의 경우, 보험회사 약관에 인적보상 지급 항목과 부지급 항목만을 규정하고 세부항목은 규정하지 않고 있다.

국내 대형손해보험회사의 민원자료와 과실비율분쟁심의위원회 분쟁자료를 분석한 결과에 따르면 피해자(혹은 피보험자)가 과실비율에 민감한 이유는 손해액에 대한 과실비율의 영향(탄력성)이 크기 때문이고 분쟁심의위원회에 분쟁을 제기하는 원인이 과실비율이 조정되어 손해액이 조정될 수 있기 때문이다. 따라서 초기 사고처리 과정에서 표준약관에 따라 결정되는 손해액(보험금)이 법원 판결에서 달라질 수 있다는 점을 피해자들이 이용하려는 유인이 민원이나 분쟁을 높일 수 있다고 볼 수 있다. 피해자들의 손해액 조정 유인을 줄이기 위해서는 표준약관의 지급기준이 법원판결과 유사하게 유지되도록 표준약관을 개정할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있다.

26) 자세한 내용은 부록을 참조하길 바람

다음으로 치료비나 수리비 등의 손해액의 개념을 재정립할 필요가 있다. 우리나라 표준약관에서는 '사고 직전의 상태로 원상회복하는데 소요되는 필요 타당한 비용으로서 실제 수리비용'으로 수리비 인정기준을 정하고 있다. 열처리도장료의 경우 차량연식에 관계없이 열처리도장료 전액을 배상한다. 그리고 수리비용이 사고 직전 교환가액(중고차 시세)의 120%를 한도로 배상한다. 반면 일본의 경우 수리비가 차량의 시가를 초과하는 경우에는 수리비를 배상하지 않는다. 수리의 필요성, 수리방법의 합리성(저렴한 대안 존재 여부), 부품 교환 시 감가상각 초과 금액의 배상 여부, 공임·부품 가격 과다 여부, 전손 여부 등을 판단하여 대물배상 수리비를 사회적으로 타당한 수준으로 관리한다. 사전적으로 손해액을 관리하기 때문에 과잉수리나 고가차 리스크를 효과적으로 관리한다는 평가이다.

이에 반해 우리나라의 경우 실제 수리비용으로 손해액을 정하고 있어 사전에 손해액을 관리하기보다는 사후적으로 결정된 손해액을 과실비율에 따라 배분하는 구조이다. 예를 들어 시가 5억 원인 슈퍼 카와 국산 소형차가 충돌한 사고에서 소형차의 과실비율이 20%, 슈퍼 카의 과실비율이 80%라고 하자. 슈퍼 카의 수리비가 2억 원이라고 하면 소형차 운전자의 배상액은 4,000만 원이고 소형차 수리비가 100만 원이라면 슈퍼 카 운전자는 80만 원을 배상한다. 수리비 측면에서 우리나라는 실제 렌트비, 부품비, 열처리도장료, 공임을 모두 합쳐 2억 원을 기준으로 손해액을 산정하지만 일본의 경우 전술한 방식으로 수리비를 관리할 수 있어 손해액이 줄어들 수 있다. 일본의 대물배상 자동차 수리비는 FY 2018 26.7만 엔에서 FY 2022 30.0만 엔으로 4년간 연평균 2.95% 상승하였다. 반면 우리나라의 대물배상 건당 수리비는 2018년 356.6만 원에서 2023년 430.1만 원으로 연평균 3.8% 상승하였다.

다. 경미손상 수리기준 실효성 제고

금융감독원은 2010년 이후 고가 차량 증가에 따른 자동차사고 보상 문제에 대응하기 위해 경미손상 수리기준 제정, 대여자동차 지급기준 개선을 통한 보험금 경감, 자기차량손해 미수선수리비 폐지, 고가 수리비 특별요율을 신설하였다.²⁷⁾ 이러한 조치들의 취지는 불필요한 보험금 누수와 보험금 상승 압력을 줄이기 위함이다. 그러나 경미손상 수리기준

27) 금융감독원 보도자료(2015. 11. 18.), “고가 수리비·렌트비 등 고가차량이 야기하는 각종 문제점을 개선하여 일 반차량 운전자의 부담을 줄이겠습니다”

은 실효성이 낮은 것으로 보이는데, 전용식(2025)에 따르면 범퍼 수리 가운데 경미손상 수리기준에 따른 수리 건수 비율은 4%에 불과하다.

대여자동차 지급기준은 동종의 차량에서 동급의 차량으로 바뀌어서 렌트비는 감소하였다. 그리고 자기차량손해 미수선수리비는 폐지되었다. 고가수리비 특별요율은 고가차량과 저가차량의 충돌 사고에서 고가차량의 수리비가 저가차에게 전가되어 보험의 형평성이 훼손된다는 논란에서 시작되었다. 고가수리비 특별요율은 자기차량손해 담보에 고가수리비 할증요율을 신설하고 차종별 수리비가 평균 수리비의 120%를 초과할 경우 단계별 초과비율에 따라 차등적으로 요율을 부과한다.

이상의 제도개선 방안 가운데 경미손상 수리기준의 경우 실효성을 높일 수 있는 방안이 필요하다. 표준약관에 경미손상 여부를 정량화하여 수리 기준을 마련하는 방안이 제도개선의 편의성 측면에서 고려될 수 있다. 전용식(2025)에 따르면 경미손상 수리가 30% 늘어날 경우 연간 873억 원의 수리비가 절감될 수 있고 고가차와 저가차의 자동차사고에서 수반되는 수리비 형평성 문제가 완화될 수 있다.

1. 요약

우리나라 자동차사고 과실비율 분쟁은 일본과 다르게 지속적으로 증가하고 있다. 과실비율 분쟁이 지속적으로 증가하는 현상은 분심위가 과실비율과 손해액을 조정하기 때문일 수도 있다. 과실비율 분쟁은 보험에 대한 신뢰도 저하로 이어질 수도 있어 과실비율의 신뢰도를 높이는 것은 중요한 과제이다. 본 보고서에서는 과실비율 관련 민원, 분쟁자료 분석, 설문조사 등을 통해 과실비율의 손해액에 대한 영향, 분심위의 과실비율 조정 현황 등의 경제적 영향을 분석하고 국민들의 과실비율에 대한 인식을 조사하여 과실비율과 보상 제도의 개선 방안을 제시한다.

먼저 과실비율 민원이 발생하는 원인은 손해액이 과실비율에 민감하게 변동하기 때문이다. 손해액 변동은 과실비율에 따라 수리비나 치료비, 합의금이 달라지기 때문에 발생한다. 그리고 손해액 변동은 피해자의 보험료 할인·할증에 영향을 미친다. 민원과 더불어 분쟁이 증가하는 원인은 분쟁이 제기될 경우 보상을 받을 수 있기 때문이다. 분심위에서 과실비율이 조정되는 이유 중 하나는 심의단계별 심의위원 구성의 차이 때문일 수 있다. 첫 번째 단계인 대표협의회의는 보험회사 직원으로 구성되는데 조정 건수 비중은 20% 내외이다. 여기서 협의되지 않는 분쟁 건은 소심의위원회에 제기된다. 소심의위원회는 변호사로 구성되는데 조정 비중은 60% 내외 수준이다. 소심의위원회에서 조정되지 못할 경우 재심의위원회에 제기되는데 재심의위원회도 변호사로 구성되고 조정 건수 비중은 14% 내외이다. 소심의위원회 조정 건수 비중이 대표협의회의에 비해 크게 높아지는 이유는 대표협의회의의 보험회사 직원과 변호사들이 인식하는 사고 책임과 수정요소가 다르기 때문일 수 있다.

과실비율에 대한 설문조사 결과를 보면 과실비율이 공정하지 않다고 인식하는 이유로 사고에서 운전자에 예상한 과실비율과 보험회사에서 결정한 과실비율이 차이가 발생하고, 그 차이에 대해 충분한 설명으로 이해되지 못하기 때문이다. 설문 응답자들은 과실비율 사고도표와 기본과실, 관련 해설을 충분히 이해할 수 있다고 답변하였지만 주요 사고도표의 기본과실과 관련 근거(도로교통법, 판례 등)에 대한 인지도는 낮은 것으로 나타났다.

이는 사고 상황에서 사고책임에 대해 법률적 근거를 따르는 기본과실과 일반인의 인식에 차이가 있음을 보여준다. 그리고 이러한 인식의 차이는 과실비율에 대한 국민의 낮은 수용성, 과실제도가 공정하지 못하다는 부정적 인식으로 이어지는 것으로 보인다.

과실비율의 공정성을 제고하기 위해서는 과실비율에 대한 일관성 정립, 보험금 지급기준 일원화, 수리비 감소를 위한 경미손상 수리기준 법제화 등의 방안을 검토할 필요가 있다.

첫째, 과실비율에 대한 일관성 정립을 위해서 보험회사는 변호사 등 법률가들의 과실비율 결정 참여 확대, 분심위는 보험회사 보상직원에게 대한 교육 강화 등을 통해 운전자와 보험회사 직원, 법률가의 과실비율에 대한 인식을 공유할 필요가 있다.

둘째, 과실비율의 일관성 제고와 더불어 민원이나 분쟁을 줄이기 위한 방안으로 보험금 지급기준 일원화를 검토할 필요가 있다. 왜냐하면 소송의 유무, 민원의 유무, 보험금 수취 경험 유무 등에 따라 보험금이 달라질 수 있기 때문이다. 법원의 판결금액은 보험금 한도를 무한으로 상정하고 충분한 손해배상을 고려하기 때문에 상승 폭이 높은 것으로 보인다. 이렇게 높아지는 보험금을 고려하여 민원인, 분쟁제기인은 더 많은 금액을 요구하고 목적인 금전을 취득할 수 있다. 여기에 법원의 기준에 따라 과실비율이 조정될 경우 법원 판결금액은 더 높아질 수 있다.

셋째, 금융감독당국은 고가차와 저가차 문제를 대상으로 제도개선 방안을 제시하였다. 그 가운데 수리비를 줄이기 위한 경미손상 수리기준을 도입하였으나 아직까지 효과적으로 시행되지 못하고 있다. 경미손상 수리기준 실효성 제고를 통해 고가차의 수리비를 효과적으로 낮추는 것이 필요하다.

2. 연구의 한계와 향후 과제

본 보고서는 과실비율의 공정성 제고를 위해 과실비율에 대한 인식 정립, 보험금 지급기준 일원화, 수리비 감소를 위한 경미손상 수리기준 법제화 등을 제시하고 있다.

과실비율 민원자료와 분쟁자료를 정량적으로 분석하고 과실비율에 대한 설문조사를 통해 국민들의 인식을 조사하였다. 과실비율에 대한 설문조사를 통해 국민들의 인식을 조사한 것은 저자가 알기로는 몇 되지 않는 결과이다. 그리고 과실비율의 공정성에 대한 인식이 악화되는 이유와 모순적 배상에 대한 국민의 인식, 과실비율의 문제점, 제도개선 필요성

등을 파악하였다. 설문조사를 통해 국민들의 과실비율에 대한 인식을 검토한 점은 기존의 연구에서 찾아보기 어려운 시도이다.

보고서의 한계로는 미국의 과실제도를 검토하였고 과실비율 결정과 분쟁 조정제도 등은 일본에 국한하여 비교하는 데 그치고 있다는 점을 들 수 있다. 그러나 본문에서 기술한 바와 같이 우리나라와 일본의 자동차보험제도는 기본법에서부터 유사하고 과실비율을 결정하는 자동차사고 인정기준도 상당히 유사하기 때문에 일본과의 비교는 타당성이 있다고 볼 수 있다. 물론 문화적인 요인, 사법체계의 차이, 자동차보험 운영체계의 차이는 충분히 통제하지 못했기 때문에 한계가 있을 수 있다. 그리고 순수비교과실제도를 수정한 국가는 미국이 유일하기 때문에 미국을 비교하였다. 따라서 본 보고서에서 분석한 미국과 일본의 사례는 보고서가 지향하는 목적과 일맥상통한다고 볼 수 있다.

한계가 있지만 본 보고서는 우리나라 과실비율에 대한 국민인식 조사를 통해 과실비율 제도개선 방안과 자동차보험 보상제도, 표준약관 개정 방향을 구체화하고 있다는 점에서 의미가 있다고 할 수 있다.

참고문헌

- 박세민(2025), 「「자동차사고 과실비율 인정기준」의 법적 근거 필요성 및 그 내용 검토와 「과실비율분쟁심의회위원회」의 역할 개선 방안」, 『보험법연구』, 제19권 제2호, pp. 155~192
- 전용식(2014), 「자동차보험 계약자의 보험회사 전환 가능성 분석」, 『보험금융연구』, 제25권 제3호, pp. 3~36
- _____(2015), 「고가차량 관련 자동차보험 제도개선 방안」, 보험연구원 정책세미나
- _____(2025), 『자동차보험 차량수리 관련 제도개선 방안』, 보험연구원 연구보고서 2025-17
- 전용식·채원영(2017), 『자동차사고 과실비율 제도개선 방안』, 보험연구원 연구보고서 2017-3
- 岡本満喜子・神田 直也・石田 敏郎(2006), “交通事故事例に関する過失割合の認定基準と大学生の責任判断との相違”, 応用心理学研究, Vol.32, No.1, pp. 25~35
- 判例タイムズ社(2014), 「民事交通訴訟における過失相殺率の認定基準[全訂5版]」, 別冊判例タイムズ38号 別冊38号
- Best, Eli K. and John J. Donohue(2012), “Jury Nullification in Modified Comparative Negligence Regimes”, The University of Chicago Law Review
- Cooter, Robert. and Thomas Ulen(2012), *Law and Economics*, 6th Edition, Addison-Wesley
- Zickafoosel, D. and B. H. Bornstein(1999). “Double Discounting: The Effects of Comparative Negligence on Mock Juror Decision Making.” Law and Human Behavior
- Hastie, Reid(2001), “Emotions in Juror’s Decisions”, The Jury in the Twenty-First Century: An Interdisciplinary Conference, Vol 66, Issue 4, *Brooklyn Law Review*
- Israel, Mark(2005), “Services as Experience Goods: An Empirical Examination of

- Consumer Learning in Automobile Insurance”, *The American Economic Review*, Vol. 95, No. 5, pp. 1444~1463
- Goddard, Tara., Kelcie Ralph, Calvin G. Thigpen and Evan Iacobucci(2019), “Does News Coverage of Traffic Crashes affect perceived blame and preferred solutions? Evidence from an experiment”, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, Vol. 3
- Margoni, Francesco and Teneille Brwon(2023), “Jurors use Mental state information to assess breach in negligence cases”, *Cognition*, Vol. 236, 105442
- Pooser, David and Mark J. Browne(2023), “The Impact of Regulation on Customer Satisfaction: Evidence from the US Auto Insurance Industry”, *Journal of Insurance Regulation*
- Kessler, Daniel(1995), “Fault, Settlement, and Negligence Law,” *RAND Journal of Economics*, Vol. 26, No. 2, Summer, pp. 296~313
- Sobelsohn C, David(1985), “Comparing Fault”, *Indiana Law Journal*, Vol 60, No.3
- Shaver, K. G.(1970), “Defenseive Attribution: Effects of Severity and Relevance on the Responsibility Assigned for an Accidents”, *Journal of Personality and Social Psychology*, 14(2), pp. 101~113
- Sloan, F.A., Reilly, B.A., and Schenzler, C.(1995), “Effects of tort liability and insurance on heavy drinking and drinking and driving”, *Journal of Law and Economics*, 38(1), pp. 49~77
- Feigenson, Neal., Jaihyun Park and Peter Salovey(2006), “The Role of Emotions in Comparative Negligence Judgements”, *Journal of Applied Social Psychology*, Vol.31, Issue 3, pp. 576~603
- U.S.Chamber Institute for Legal Reform(2013), *International Comparisons of Litigation Costs*
- Votruba, Ashley M.(2019), “Dividing Responsibility: The Role of the Psychology of Attribution”, *DePaul Law Review*, Vol.69, Issue 2, Winter, DePaul University

손해보험협회홈페이지, 과실비율분쟁심의위원회 심의제도 소개(<https://accident.knia.or.kr/system>)

손해보험협회 과실비율정보포털(<https://accident.knia.or.kr/ranking>)

Florida Office of Insurance Regulation(https://floir.com/home/2025/07/29/florida-office-of-insurance-regulation-announces-lower-auto-insurance-rates-thanks-to-florida%27s-insurance-reforms?utm_source=chatgpt.com)

현행 자동차사고 보험금 지급 규모를 정하고 있는 자동차보험 표준약관의 지급기준은 자배법과 보험업법에 의해 정해진 기준²⁸⁾을 인용하고 있다. 자동차보험 표준약관 25조 ‘보험금을 청구할 수 있는 경우’의 규정을 보면 배상책임보험과 자신을 위한 보험과의 보험금 청구시기와 청구 가능 사고를 규정하고 있다. 배상책임(대인배상 I, II/대물배상)의 경우에는 ‘손해배상액이 확정된 때’ 보험금을 청구할 수 있으며, ‘손해배상액의 확정’에는 ① 대한민국 법원에 의한 판결의 확정, ② 재판상의 화해·중재, ③ 서면에 의한 합의 등의 3가지 방법을 규정한다. 한편 자기를 위한 보험의 경우에는 자동차사고가 발생하여 피보험이익이 되는 신체 또는 차량에 손해가 발생한 때가 보험금을 청구할 수 있는 경우로 규정한다.

〈표 부록-1〉 자동차보험 보험금 청구 여부와 청구 시점

구분	보험금 청구 가능 여부	보험금 청구 시점
대인배상 I, 대인배상 II, 대물배상	대한민국 법원에 의한 판결의 확정, 재판상의 화해, 중재 또는 서면에 의한 합의로 손해배상액이 확정된 때	자동차사고로 인해 손해가 발생하고 배상액이 확정된 때
자기신체사고	피보험자가 피보험자동차를 소유, 사용, 관리하는 동안에 생긴 자동차의 사고로 인하여 죽거나 다친 때	자동차사고로 피해가 발생한 때
무보험차 상해	피보험자가 무보험자동차에 의해 생긴 사고로 죽거나 다친 때	
자기차량사고	사고가 발생한 때	

배상책임 지급보험금은 표준약관 제10조에 ‘보험금 지급기준에 의해 산출한 금액’과 ‘소송 등에 의한 법원의 확정 판결 금액’을 기준으로 하고 있다. 먼저 ‘보험금 지급기준에 의해 산출한 금액’은 자배법, 보험가입금액을 한도로 하되, 약관에 기재되어 있는 각 지급기준에 해당하는 사고 발생 시의 합산금액이다. 약관에 기재된 항목은 대인배상 ‘상해(부상)’

28) 보험업감독규정시행세칙 제5-13조 제1항 관련 별표15. 표준약관 중 〈자동차보험〉

의 경우는 ① 적극손해(구조수색비, 치료관계비), ② 위자료, ③ 휴업손해, ④ 기타 손해배상금의 합산액이 기준금액이다. 대물배상의 경우는 ① 수리비용, ② 교환가액, ③ 대차료, ④ 휴차료, ⑤ 영업손실, ⑥ 자동차시세하락손해의 합산액을 그 기준으로 한다.

‘소송 등에 의한 법원의 확정 판결 금액’은 ‘소송(민사소송, 중재를 포함)이 제기되었을 경우에는 대한민국 법원의 확정판결 등’에 따라 피보험자가 손해배상청구권자에게 배상하여야 할 금액을 ‘보험금 지급기준에 의해 산출된 금액’으로 본다고 규정하고 있다. 대인배상의 경우, 자배법에 의한 책임보험(대인)을 우선 적용하고 이 금액을 초과하는 범위에 대해 임의보험(대인Ⅱ)에서 부보하기 때문에, 소송의 경우에도 자배법과 표준약관에 의한 해석, 기존 판례 등에 명시된 금액으로 확정된다.

〈표 부록-2〉 자동차보험 표준약관의 각 항목별 지급기준

구분	대인배상 부상	대물배상 분손
적극손해	① 구조수색비: 사회 통념상 필요 타당한 실제 발생한 비용 ② 치료관계비: 의사의 진단기간 내 치료에 소요되는 입원료(일반실), 수술 및 투약 실비, 치아보철비(금주조관보철)	① 견인비: 2016년 신설 ② 수리비용: 사고 이전으로 회복하는데 필요한 타당한 비용, 열처리 도장료
간접손해	① 위자료: 상해급별로 15~200만 원 ② 휴업손해: 1일 수입 감소액 × 휴업일수 (치료기간 내 보험회사가 인정) × 80% ③ 기타손해배상금: 식비(병원에서 식사 미 제공의 경우 등), 교통비(1일 8천 원)	① 휴차료: (1일 영업수입 - 운행경비 × 휴차기간, 30일) ② 영업손실: 휴업기간 상실이익, 원상회복 소요 기간 내 30일 ③ 기타손해배상금: 대차료(동급모델, 30일, 비대차시 대여요금의 30%) 시세하락 손해(출고 2년 이내 차량, 수리비용의 10~15%)

자료: 자동차보험 표준약관

2) 여성

* 1957년 1월~2008년 1월 출생자 기준

6) 기타()

A8. 귀하께서 주로 운행하는 자동차의 엔진 유형은 다음 중 어떤 유형입니까? [1개 선택]

- 1) 내연기관
- 2) 하이브리드
- 3) 전기(배터리)

A9. 귀하께서 현재 가입한 자동차보험은 어느 회사입니까? [1개 선택]

- 1) 삼성화재
- 2) 현대해상
- 3) DB손해보험
- 4) KB손해보험
- 5) 메리츠화재
- 6) 한화손해보험(캐롯손해보험)
- 7) 롯데손해보험
- 8) 흥국화재보험
- 9) MG손해보험
- 10) 약사손해보험
- 11) 하나손해보험
- 12) 기타(_____)

A9-1. 귀하께서 [A9 응답값 제시] 자동차보험 회사에 가입한 기간은 얼마나 됩니까? (중도 변경 없이 연속 가입 기준) [1개 선택]

- 1) 1년 미만
- 2) 1년 이상 ~ 3년 미만
- 3) 3년 이상 ~ 5년 미만
- 4) 5년 이상 ~ 10년 미만
- 5) 10년 이상

A9-2. 귀하는 자동차보험을 어떤 방식으로 가입하셨습니다까? [1개 선택]

- 1) 다이렉트(온라인/모바일/전화로 직접 가입)로 비대면 가입
- 2) 설계사/대리점 등을 통해 대면 가입
- 3) 잘 모르겠다

A9-3. 자동차보험 가입 시 '주행거리특약(마일리지특약)'에 가입하셨습니다까? [1개 선택]

- 1) 가입함
- 2) 가입하지 않음
- 3) 잘 모르겠다

A9-4. 귀하께서 현재 가입한 자동차보험에 등록된 차량 대수와 보험료는 얼마입니까? [행별 1개 선택]

a. 차량 대수	1) 1대 2) 2대 3) 3대 4) 4대 이상
b. 연간 보험료	1) ____만 원 [응답범위: 20만원 ~ 1,000만원] / [응답 숫자 글자로 표시] 2) 잘 모르겠다

B4-2-1. (B4=과실비율 100%) 귀하께서 받은 보험금(자기신체사고 또는 자동차상해, 자기차량수리비)에 만족하십니까? [1개 선택]

구분	전혀 만족 못함	만족 못함	만족함	매우 만족함
1) 자기신체사고 또는 자동차상해	①	②	③	④
2) 자기차량수리비	①	②	③	④

B5. 귀하께서 경험한 자동차사고에서 보험회사가 안내한 과실비율이 예상하신 과실비율과 차이가 있었습니까? [1개 선택]

- 1) 차이가 없었다 2) 차이가 있었다
3) 모르겠다

B5-1. (B5=2) 귀하께서 예상했던 과실비율과 보험회사가 안내한 실제 과실비율의 차이를 이해할 수 있었습니까? [1개 선택]

전혀 이해 못함	이해 못함	이해함	매우 이해함
①	②	③	④

B6. 귀하는 과실비율 결정에 필요한 조사가 충분히 이루어졌다고 생각하십니까? [1개 선택]

전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

B7. 귀하께서는 과실비율이 공정하게 결정되었다고 생각하십니까? [1개 선택]

전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

B8. 귀하는 과실비율에 대한 불만 때문에 민원이나 분쟁 제기, 혹은 소송을 고려한 적이 있으신가요?
[1개 선택]

- 1) 있다 2) 없다

B8-1. (B8=1) 과실비율에 대한 불만으로 민원이나 분쟁 제기, 소송을 고려한 이유를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 3개]

- 1) 상대방에 대한 과도한 치료비와 합의금
- 2) 상대방에 대한 과도한 차량 수리비
- 3) 본인이 부담하는 과도한 치료비
- 4) 본인이 부담하는 과도한 수리비
- 5) 본인의 잘못으로 사고가 났는데 상대방의 과실비율이 높아서
- 6) 상대방의 잘못으로 사고가 났는데 본인의 과실비율이 높아서
- 7) 기타(_____)

**B9. 과실비율에 대한 불만 때문에 상대방(운전자 혹은 보험회사)이 추가로 보상한다면 어느 항목에서 보
상받고 싶으신가요? 순서대로 선택해주세요.** [최소 1개, 최대 3개]

- 1) 상대방에게 배상한 치료비 일부
- 2) 상대방에게 배상한 차량 수리비 일부
- 3) 상대방에게 배상한 합의금 일부
- 4) 본인이 부담한 치료비 일부
- 5) 본인이 부담한 수리비 일부
- 6) 기타(_____)

**B10. 과실비율에 대한 귀하의 불만 해소를 위해 상대방(운전자 혹은 보험회사)이 귀하께서 앞에서 응답한
[B9의 1~3순위 응답값]의 금액에 대해 최대 [10%, 20%, 30%, 40%, 50%, 60%, 70%, 80%,
90%, 100% 중 하나 랜덤 제시] 보상한다면 충분할까요?** [1개 선택]

- 1) 예
- 2) 아니오

**B11. 앞에서 응답한 [B9의 1~3순위 응답값]의 금액에 대해 최대 [B10 제시한 %] 보상 비중(%)을 과실
비율로 환산하면 몇 퍼센트라고 생각하십니까?** 과실이 없는 경우는 0%, 과실이 있는 경우 1%에서
100%중 하나로 결정되는데, 이를 고려하여 자유롭게 적어주세요. _____% [응답 범위: 0~100]

B12. 귀하는 보험회사의 사고조사 과정에 만족하십니까? [1개 선택]

전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

C1-1. (C1=1~3) 귀하는 과실비율 기준을 어디서 주로 접하셨습니까? 경험이 많은 순서대로 모두 선택

해 주십시오. [최소1개, 최대6개]

- 1) 언론 보도(TV뉴스, 신문기사, 온라인기사 등)
- 2) 방송 프로그램
- 3) SNS나 블로그 게시물
- 4) 온라인 카페/커뮤니티 게시물
- 5) 동영상 플랫폼(유튜브 등) 콘텐츠
- 6) 주변 사람의 경험을 전해 들음
- 7) 본인의 사고 경험을 통해(보험회사의 설명 포함)
- 8) 기타(_____)

[prog: 보기 7번은 B1=1 사고 경험자에게만 제시, 보기 랜덤 제시(기타 제외)]

C2. (C1=1~3) 자동차사고 과실비율 인정기준에 따르면 과실비율은 사고 유형에 따라 기본과실과 수정요

소에 따른 과실비율 가감을 통해 결정됩니다. 수정요소에 따른 과실비율가감은

첫째, **도로교통법의 우선권 여부**,

둘째, **교통강자의 위험부담 원칙**(예: 자동차의 위험부담이 보행자의 위험부담보다 크다),

셋째, **사고 당시의 구체적 상황**(차량의 속도, 사고 현장의 교통량, 가시거리, 도로의 폭과 종류 및 상황, 교통정리 및 규제상황, 기후와 계절을 비롯한 자연 조건 등)을 고려합니다.

귀하는 이러한 내용을 알고 계십니까? [1개 선택]

- 1) 잘 알고 있다
- 2) 대략적으로 알고 있다
- 3) 들어본 적은 있지만 자세히는 모른다
- 4) 모른다

C3. 귀하는 사고 발생 후 안내 받는 과실비율이 어느 곳에서 결정되는지 알고 계십니까? [1개 선택]

- | | |
|-----------|--------------|
| 1) 손해보험회사 | 2) 경찰 |
| 3) 법원 | 4) 지방자치단체 |
| 5) 손해보험협회 | 6) 기타(_____) |

[prog: 보기 랜덤 제시(기타 제외)]

C4. 귀하는 과실비율에 대한 분쟁을 조정하는 기구인 '자동차사고 과실비율 분쟁심의회위원회'에 대해 알고 계십니까? [1개 선택]

- 1) 잘 알고 있다
- 2) 대략적으로 알고 있다
- 3) 들어본 적은 있지만 자세히는 모른다
- 4) 들어본 적 없다

C5. (B1=2 사고 무경험자만) 자동차보험 과실비율은 과실이 없는 경우 0%, 과실이 있는 경우는 1%에서 100%까지 1%단위로 나타나는 점을 알고 계십니까? [1개 선택]

- 1) 잘 알고 있다
- 2) 대략적으로 알고 있다
- 3) 들어본 적은 있지만 자세히는 모른다
- 4) 들어본 적 없다

C6. 귀하는 “보험회사가 상대방 보험회사와 과실비율을 나눠 갖는다”는 말에 동의하십니까? [1개 선택]
과실비율을 나눠 갖는다는 말은 일방과실(한쪽의 사고책임이 100%인 사고) 사고라도 쌍방과실 사고(양쪽이 모두 사고책임이 있는 사고)일 경우 보험료 할증이 발생하기 때문에 일방과실 사고라도 보험회사가 쌍방과실 사고로 처리한다는 뜻입니다. 그러나 최근 감독당국은 자동차사고 과실비율 인정기준에 일방과실 사고의 경우를 늘리고 있습니다.

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

[prog: 5초 후 다음 페이지]

C7. 귀하는 과실비율이 낮은 운전자가 과실비율이 높은 상대방 운전자에게 더 많은 수리비 혹은 치료비 (보험금)를 배상할 수 있다는 점을 알고 계십니까? [1개 선택]

- 1) 잘 알고 있다
- 2) 대략적으로 알고 있다
- 3) 들어본 적은 있지만 자세히는 모른다
- 4) 들어본 적 없다

D. 과실비율 인정기준에 대한 인식

* 귀하는 다음 문장에 어느 정도 동의하십니까? [prog: D1~D7 상단에 반복 노출]

D1. 과실비율 산정 방식에 대해 충분히 설명을 들은 적이 있다. [1개 선택]

전혀 그렇지 않다	그렇지 않다	그렇다	매우 그렇다
①	②	③	④

[prog: 과실비율 산정 방식 박스와 이미지 한 페이지에 제시, 15초 후 다음 페이지]

<과실비율 산정 방식>

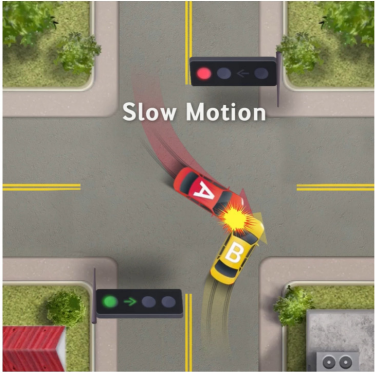
자동차사고 과실비율 인정기준에 포함된 사고도표(아래 그림의 차4-1)는 사고 당사자들의 기본 과실비율을 정의하고 있습니다. 여기에 수정요소가 도로교통법의 우선권 여부, 교통강자의 위험부담, 사고 당시의 구체적 상황(차량의 속도, 사고 현장의 교통량, 가시거리, 도로의 폭과 종류 및 상황, 교통정리 및 규제상황, 기후와 계절을 비롯한 자연 조건 등)을 10~30%까지 가감합니다.

다음의 질문은 사고도표에 근거한 질문입니다

차4-1
사고상황

자동차 A
녹색화살표 좌회전

자동차 B
맞은편 우회전



사고 상황

적용 (비적용)

기본과실 해설

● 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

과실비율	수정요소해설	관련법규	판례·조정사례
기본과실	A20 : B80		
사고상황	자동차A : 녹색화살표 좌회전 자동차B : 맞은편 우회전		
적용과실	A20 B80		
가감요소			
☐ A 대좌회전		A 10	B 0
☐ A 좌회전 직후 차로 변경		A 10	B 0
☐ A 현저한 과실		A 10	B 0
☐ A 중대한 과실		A 20	B 0
☐ B 대우회전		A 0	B 10
☐ B 우회전 직후 차로 변경		A 0	B 10
☐ B 현저한 과실		A 0	B 10
☐ B 중대한 과실		A 0	B 20
☐ B 명확한 선진입		A 0	B -10
☐ B 일시정지위반		A 0	B 10

[prog: 이미지와 D2 한 페이지에 제시]

차4-1
사고상황

자동차 A
녹색화살표 좌회전

자동차 B
맞은편 우회전

Main > 교차로(+자로, T자로 등) 사고 > 양쪽 신호등 있는 교차로 > 좌회전 대 우회전 - 상대차량이 맞은편에서 진입 > 녹색화살표 좌회전 대 맞은편 우회전 > 차4-1

이전

Slow Motion

사고 상황

적용 (비적용)

기본과실 해설

● 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

과실비율

수정요소해설

관련법규

판례·조정사례

기본과실

A20 : B80

사고상황

자동차A : 녹색화살표 좌회전
자동차B : 맞은편 우회전

적용과실

A20

B80

가감요소

A

B

☐ A 대좌회전

10

0

☐ A 좌회전 직후 차로 변경

10

0

☐ A 현저한 과실

10

0

☐ A 중대한 과실

20

0

☐ B 대우회전

0

10

☐ B 우회전 직후 차로 변경

0

10

☐ B 현저한 과실

0

10

☐ B 중대한 과실

0

20

☐ B 명확한 선진입

0

-10

☐ B 일시정지위반

0

10

D2. ‘자동차사고 과실비율 인정기준’의 사고도표는 일반 국민이 쉽게 이해할 수 있도록 표현되어 있다.
[1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

[prog: 이미지와 D3 한 페이지에 제시]

차4-1

사고상황

자동차 A

녹색화살표 좌회전

자동차 B

맞은편 우회전

Main > 교차로(+차로, T차로 등) 사고 > 양쪽 신호등 있는 교차로 > 좌회전 대 우회전 - 상대차량이 맞은편에서 진입 > 녹색화살표 좌회전 대 맞은편 우회전 > 차4-1

이전

과실비율

수정요소해설

관련법규

판례·조정사례

기본과실

A20 : B80

사고상황

자동차A : 녹색화살표 좌회전
자동차B : 맞은편 우회전

적용과실

A20

B80

가감요소

A

B

☐ A 대좌회전
 ☐ A 좌회전 직후 차로 변경
 ☐ A 현저한 과실
 ☐ A 중대한 과실
 ☐ B 대우회전
 ☐ B 우회전 직후 차로 변경
 ☐ B 현저한 과실
 ☐ B 중대한 과실
 ☐ B 명확한 선진입
 ☐ B 일시경지위반

10

0

10

0

20

0

0

10

0

10

0

20

0

-10

0

10

사고 상황

적용 (비적용)

기본과실 해설

● 같은 방향의 차로를 향한 동시진로변경의 성격을 가지는 것이나 좌회전 차량은 좌회전 신호에 따라 진행하고 있어 통행우선권이 있고, 교차로 적색 신호에 우회전 차량은 신호에 따라 진행하는 차량의 교통을 방해하지 않으면서 우회전을 하여야 할 의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

기본 과실비율 해설

● 같은 방향의 차로를 향한 동시진로변경의 성격을 가지는 것이나 좌회전 차량은 좌회전 신호에 따라 진행하고 있어 통행우선권이 있고, 교차로 적색 신호에 우회전 차량은 신호에 따라 진행하는 차량의 교통을 방해하지 않으면서 우회전을 하여야 할 의무가 있다는 점을 감안하여 양 차량의 기본 과실비율을 20:80으로 정한다.

D3. ‘자동차사고 과실비율 인정기준’의 사고도표에서 정의한 기본과실 수준과 기본과실에 대한 해설을 이 해할 수 있다. [1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

부록 99

[prog: 이미지와 D4 한 페이지에 제시]

차4-1

자동차 A

녹색화살표 좌회전

자동차 B

맞은편 우회전

Main > 교차로(차로, T차로 등) 사고 > 양쪽 신호등 있는 교차로 > 좌회전 대 우회전 - 상대차량이 맞은편에서 진입 > 녹색화살표 좌회전 대 맞은편 우회전 > 차4-1

사고 상황
적용 (비적용)
기본과실 해설

● 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

과실비율	수정요소해설	관련법규	판례·조정사례
기본과실	A20 : B80		
사고상황	자동차A : 녹색화살표 좌회전 자동차B : 맞은편 우회전		
적용과실	A20 : B80		
가감요소			
☐ A 대좌회전		A	B
☐ A 좌회전 직후 차로 변경		10	0
☐ A 현저한 과실		10	0
☐ A 중대한 과실		20	0
☐ B 대우회전		0	10
☐ B 우회전 직후 차로 변경		0	10
☐ B 현저한 과실		0	10
☐ B 중대한 과실		0	20
☐ B 명확한 선진입		0	-10
☐ B 일시정지위반		0	10

수정요소(인과관계를 감안한 과실비율 조정) 해설

- ① A가 정상적인 좌회전 궤도로 좌회전하지 않고 정상 궤도를 이탈하여 크게 회전(대좌회전)하는 행위는 우회전 차량으로 하여금 회전반경을 예측하기 어렵게하여 사고위험을 가중하는 행위이므로, 이를 위반한 차량의 과실을 대좌회전한 위반차로수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다. B가 정상적인 우회전 궤도로 회전하지 않고 정상 궤도를 이탈하여 크게 회전(대우회전)하는 행위는 좌회전 차량으로 하여금 회전반경을 예측하기 어렵게 하여 사고위험을 가중하는 행위이므로, 이를 위반한 차량의 과실을 대우회전한 위반차로수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다
- ② 정상적인 궤도로 좌회전/우회전을 한 직후 차로 변경 역시 대좌회전/대우회전과 마찬가지로 사고위험을 가중하는 행위이므로, 이를 위반한 차량의 과실을 좌회전/우회전을 한 직후 차로변경수를 감안하여 중복해서 가산할 수 있다.
- ③ 우회전 차량인 B차량이 교차로에 명확하게 선진입한 경우에는 좌회전 차량인 A차량이 전방주시만 제대로 한다면 사고를 회피할 가능성이 있다는 점에서 A차량의 과실을 가산할 수 있다. 예를 들어 우회전 차량이 교차로 내에 진입 후 좌회전 차량의 서행 불이행과 속도 위반과실로 사고가 발생한 경우 등을 들 수 있다.
- ④ 우회전 전방 교차로 신호가 적색인 경우 우회전 하기 전에 일시정지를 해야 하므로 이를 위반하여 일시정지를 하지 않고 우회전하면 과실을 가산할 수 있다.

● 제3편 제2장 3. 수정요소의 해설 부분을 참조한다.

D4. '자동차사고 과실비율 인정기준'의 사고도표에서 제시된 가감요소(수정요소)와 수정요소 해설을 이해할 수 있다. [1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

100 연구보고서 2026-06

[prog: 이미지와 D5 한 페이지에 제시]

차4-1
사고상황

자동차 A
녹색화살표 좌회전

자동차 B
맞은편 우회전

Main > 교차로 (+자로, T자로 등) 사고 > 양쪽 신호등 있는 교차로 > 좌회전 대 우회전 - 상대차량이 맞은편에서 진입 > 녹색화살표 좌회전 대 맞은편 우회전 > 차4-1

이전

Slow Motion

사고 상황

적용 (비적용)

기본과실 해설

● 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

과실비율	수정요소해설	관련법규	판례·조정사례
기본과실	A20 : B80		
사고상황	자동차A : 녹색화살표 좌회전 자동차B : 맞은편 우회전		
적용과실	A20B80		
가감요소			
☐ A 대좌회전	A	10	0
☐ A 좌회전 직후 차로 변경	A	10	0
☐ A 현저한 과실	A	10	0
☐ A 중대한 과실	A	20	0
☐ B 대우회전	B	0	10
☐ B 우회전 직후 차로 변경	B	0	10
☐ B 현저한 과실	B	0	10
☐ B 중대한 과실	B	0	20
☐ B 명확한 선진입	B	0	-10
☐ B 일시정지위반	B	0	10

D5. ‘자동차사고 과실비율 인정기준’의 사고도표의 가감요소(수정요소) (예: 명확한 선진입시 -10%)가 적절하게 적용되어 과실비율이 결정된다고 생각한다. [1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

[prog: 이미지와 D6 한 페이지에 제시]

차4-1
사고상황

자동차 A
녹색화살표 좌회전

자동차 B
맞은편 우회전

Main > 교차로(+차로, T차로 등) 사고 > 양쪽 신호등 있는 교차로 > 좌회전 대 우회전 - 상대차량이 맞은편에서 진입 > 녹색화살표 좌회전 대 맞은편 우회전 > 차4-1

이전

Slow Motion

사고 상황

적용 (비적용)

기본과실 해설

● 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

과실비율	수정요소해설	관련법규	판례·조정사례
기본과실	A20 : B80		
사고상황	자동차A : 녹색화살표 좌회전 자동차B : 맞은편 우회전		
적용과실	A20 B80		
가감요소			
☐ A 대좌회전		A	B
☐ A 좌회전 직후 차로 변경		10	0
☐ A 현저한 과실		10	0
☐ A 중대한 과실		20	0
☐ B 대우회전		0	10
☐ B 우회전 직후 차로 변경		0	10
☐ B 현저한 과실		0	10
☐ B 중대한 과실		0	20
☒ B 명확한 선진입		0	-10
☐ B 일시정지위반		0	10

D6. 과실비율을 결정하는 기본과실과 가감요소(수정요소)에 대해 상식적인 수준에서 예측할 수 있다.
[1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

[prog: 이미지와 D7 한 페이지에 제시]

차4-1
사고상황

자동차 A
녹색화살표 좌회전

자동차 B
맞은편 우회전

이전

Main > 교차로(+차로, T차로 등) 사고 > 양쪽 신호등 있는 교차로 > 좌회전 대 우회전 - 상대차량이 맞은편에서 진입 > 녹색화살표 좌회전 대 맞은편 우회전 > 차4-1

과실비율

수정요소해설

관련법규

판례·조정사례

Slow Motion

사고 상황

적용(비적용)

기본과실 해설

● 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전 하는 B차량이 충돌한 사고이다.

◆ 서울중앙지방법원 2018.4.6. 선고 2017나63155 판결

원고차량은 사거리(十자) 교차로에서 좌회전하던 중 원고차량의 조수석 측면 부분이 맞은편 교차로에서 크게 우회전하던 피고차량의 앞 범퍼 부분과 충돌, 이때 피고차량은 교차로에 주차된 차량을 피해 2차로로 진입하여 우회전함, 원고 20% : 피고 80%

참고 판례

● 서울중앙지방법원 2018.4.6. 선고 2017나63155 판결
A차량은 사거리(十자) 교차로에서 좌회전하던 중 A차량의 조수석 측면 부분이 맞은편 교차로에서 크게 우회전하던 B차량의 앞 범퍼 부분과 충돌, 이때 B차량은 교차로에 주차된 차량을 피해 2차로로 진입하여 우회전함, A차량 20%.

D7. 과실비율 관련 정보(판례, 조정사례, 관련 법규)는 일반 국민이 쉽게 이해할 수 있다. [1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

E. 일반인의 기본과실에 대한 인식 (1차 조사)

* 다음의 사고도표에서 귀하께서 생각하는 과실비율을 양측 합계 100%가 되도록 적고 그 이유를 선택해 주십시오. (prog: E1~E10 상단에 반복 노출)

[prog: E1~E10 문항 순서 랜덤 제시, -1, -2, -3 문항 보기 순서 랜덤 제시]

E1. [차15-1, A30: B70(참고, 설문에는 삭제(이하 동일)) 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 직진하는 A차량과 맞은편 주행방향에서 좌회전하는 B차량이 충돌한 사고



A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

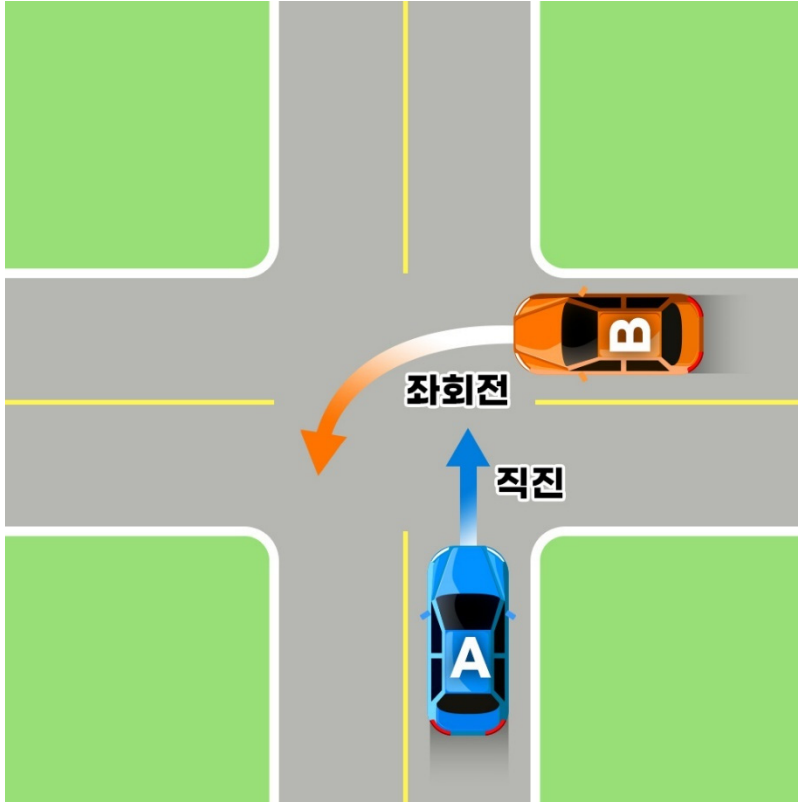
[응답 칸 하나 먼저 입력하면 나머지 한 칸은 100에서 차감한 값으로 자동 입력]

[E#-1 or E#-2 문항 상단에는 앞서 제시한 사고 상황+이미지+과실비율 응답값(A%:B%)을 제시]

E1-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 좌회전 차량(B차량)은 직진 차량(A차량)에게 양보해야 한다
- 2) A차량이 전방 주시의무를 지키지 않았다
- 3) A차량은 B차량을 봤으면 정지하고 B차량이 회전하도록 해야 한다
- 4) B차량이 정지하고 A차량을 보내야 한다
- 5) A차량과 B차량 모두 주의하지 않았다
- 6) 양측에 모두 사고 책임이 있다 (과실비율 50:50 응답자에게만 노출)

E2. [차16-1, A40:B60] 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일 쪽의 교차로에서 직진하는 A차량과 A차량의 진행방향 오른쪽 도로에서 좌회전 진입하는 B차량이 충돌한 사고

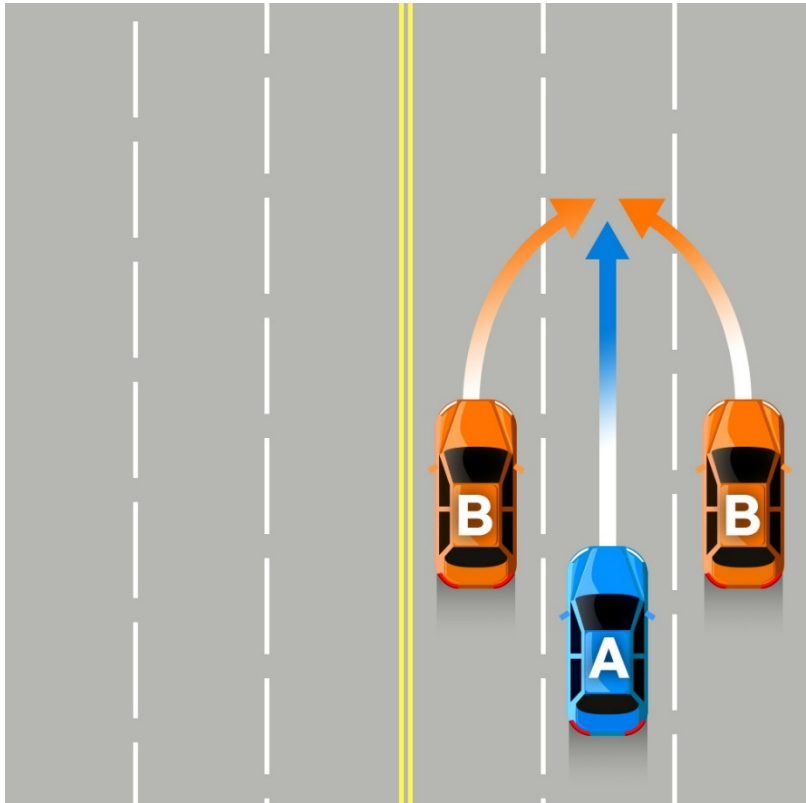


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E2-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요 [최소 1개, 최대 2개]

- 1) A차량이 우선권이 있다
- 2) B차량이 우선권이 있다
- 3) B차량은 A차량의 반대 차선 중 1차선으로 크게 회전해야 한다
- 4) A차량이 B차량의 회전을 위해 서행해야 한다
- 5) B차량이 서행해야 한다
- 6) 양측에 모두 사고 책임이 있다(과실비율 50:50 응답자에게만 노출)

E3. [차43-2, A30:B70] 도로를 선행하여 진행하다가 차로를 변경하는 B차량(선행 진로 변경)과 동일 방향에서 후행하여 직진하는 A차량(후행 직진)이 충돌한 사고



A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E3-1. 위와 같이 응답한 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요 [최소 1개, 최대 2개]

- 1) B차량이 차선 변경 시 후행 차량과 충분한 거리를 확보해야 한다
- 2) A차량은 항상 전방주시 의무를 다해야 한다
- 3) 직진하는 A차량이 우선권을 갖고 있는 차선에 B차량이 진입했다
- 4) B차량은 차선 변경 시 방향 지시등을 켜지 않았다
- 5) A차량이 안전거리를 유지해야 한다
- 6) 양측에 모두 사고 책임이 있다(과실비율 50:50 응답자에게만 노출)

E4. [차5-1, A80:B20] 신호기에 의해 교통정리가 한쪽 방향에만 이루어지고 있는 교차로에서 신호기가 없는 도로를 이용하여 우회전하는 A차량과 신호기가 있는 교차도로를 이용하여 녹색신호에 직진하는 B차량이 충돌한 사고

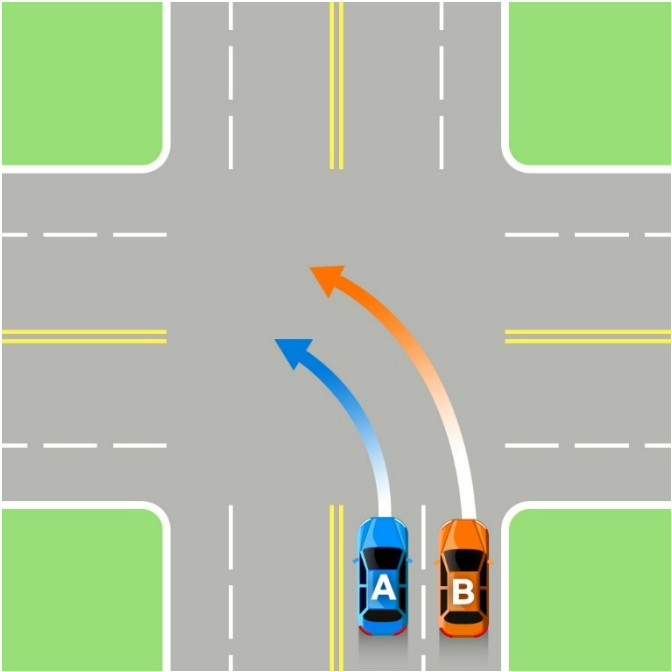


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E4-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요 [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 직진 차량이 있을 때 A차량은 정지 혹은 서행해야 한다
- 2) B차량이 통행 우선권을 갖는다
- 3) B차량이 A차량을 주의하여 운전해야 한다
- 4) A차량은 교차로 우회전 시 우선권을 갖는다
- 5) B차량이 녹색신호에서 직진하지만 우회전 차량을 주의해야 한다
- 6) 양측에 모두 사고 책임이 있다(과실비율 50:50 응답자에게만 노출)

E5. [차21-1, A40:B60] 양 차량이 교차로에서 동일방향으로 동시 또는 유사한 시각에 진행함에 있어, 크게 또는 작게 좌회전을 하다가 왼쪽에서 진행하는 A차량과 오른쪽에서 진행하는 B차량이 충돌한 사고

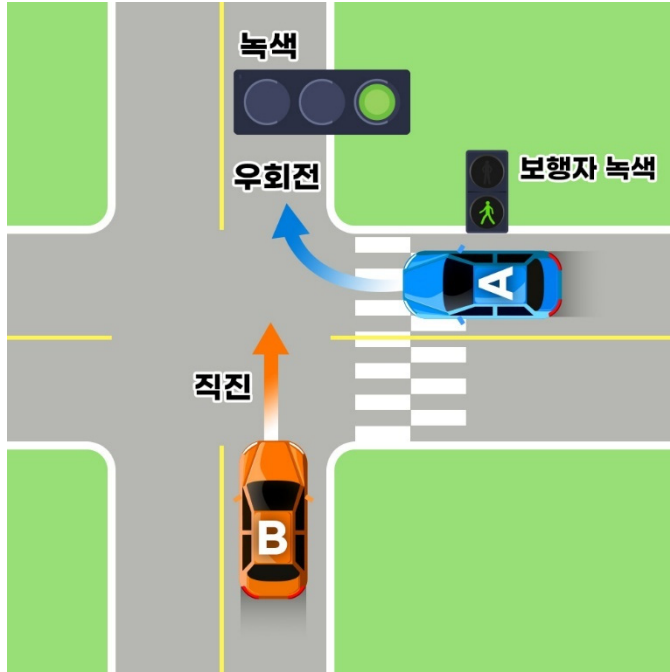


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E5-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 우선권은 B차량에게 있다
- 2) 우선권은 A차량에게 있다
- 3) B차량이 A차량회전을 주의할 의무가 있다
- 4) A차량이 B차량회전을 주의할 의무가 있다
- 5) A차량이 먼저 진입하였다
- 6) 양측에 모두 사고 책임이 있다(과실비율 50:50 응답자에게만 노출)

E6. [차 5-2, A100:B0] 양방향 모두 신호기에 의한 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 횡단보도 보행자신호에 우회전하는 A차량과 녹색신호에 직진하는 B차량이 충돌한 사고: A차량은 횡단보도 보행자신호(녹색신호)에서 우회전, B차량은 녹색신호에서 직진 중 사고

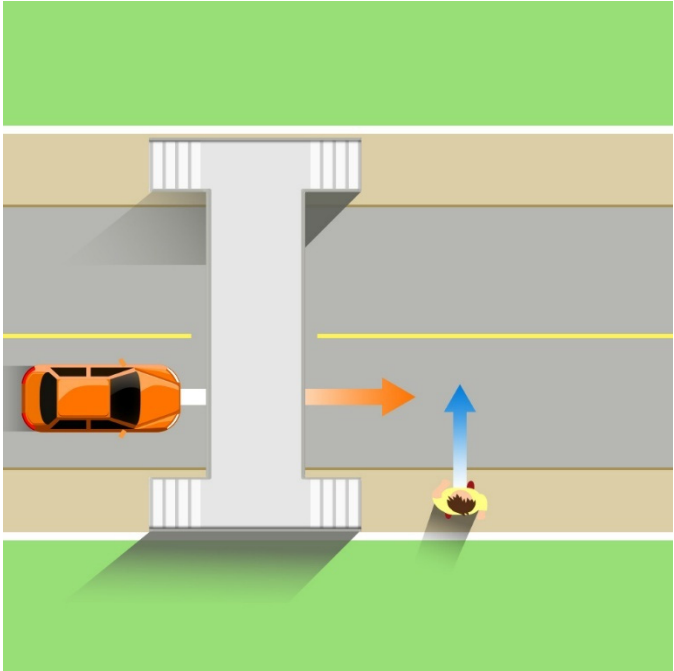


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E6-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) A차량의 우회전이 우선이다
- 2) (A차량은) B차량을 주의하고 서행해야 한다
- 3) B차량은 A차량을 주의할 이유가 없다
- 4) A차량이 안전거리를 유지하지 않았다
- 5) A차량이 전방 주시 의무를 지키지 않았다
- 6) 양측에 모두 사고 책임이 있다(과실비율 50:50 응답자에게만 노출)

E7. [보21, A40:B60] 차량이 직진 중 육교 및 지하도 부근에서 도로를 건너고 있던 보행자를 충격한 사고



보행자	차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E7-1. [E7=보행자 51% 이상 응답자] 보행자 과실이 크다고 한 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

- 1) 보행자가 육교를 이용해야 하는데 하지 않았다
- 2) 운전자는 보행자를 예측할 수 없다
- 3) 보행자가 차량을 주의하지 않았다
- 4) 보행자가 도로를 무단 횡단했다
- 5) 보행자가 차량의 통행을 방해했다

E7-2. [E7=차량 51% 이상 응답자] 차량 과실이 크다고 한 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

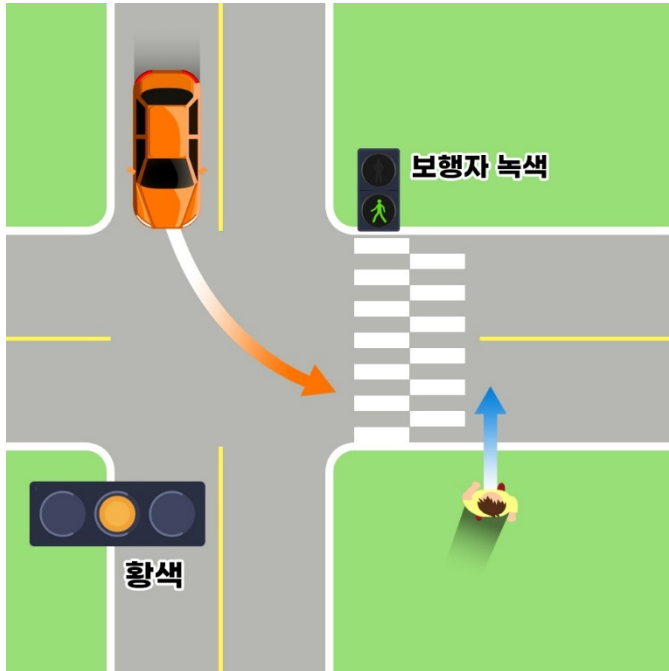
- 1) 차량이 과속할 수 있기 때문이다
- 2) 보행자가 급하게 진입할 수 있으므로 운전자가 더 주의를 기울여야 한다
- 3) 차량이 보행자 보호 의무를 지키지 않았다
- 4) 차량이 안전거리를 유지하지 않았다
- 5) 차량이 전방 주시 의무를 지키지 않았다

E7-3. [E7=50:50 응답자] 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

- 1) 보행자가 육교를 이용해야 하는데 하지 않았다
- 2) 보행자가 차량을 주의하지 않았다
- 3) 차량이 안전거리를 유지하지 않았다
- 4) 차량이 전방 주시 의무를 지키지 않았다
- 5) 양측에 모두 사고 책임이 있다

E8. [보15, A10:B90] 신호기가 있는 교차로에서 황색신호에 교차로 및 횡단보도를 직진 또는 좌회전으로 통과한 차량이 보행자 녹색신호가 켜진 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고



보행자	차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E8-1. [E12=보행자 과실 51% 이상 응답자] 보행자 과실이 크다고 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

- 1) 보행자가 교차로를 횡단할 때는 항상 주의해야 한다
- 2) 보행자가 횡단보도로 건너지 않았다
- 3) 보행자가 황색신호에 직진 또는 좌회전한 차량을 주의하지 않았다
- 4) 보행자는 녹색 보행신호라도 횡단보도 부근을 건넜다

E8-2. [E12=차량 51% 이상 응답자] 차량 과실이 크다고 한 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

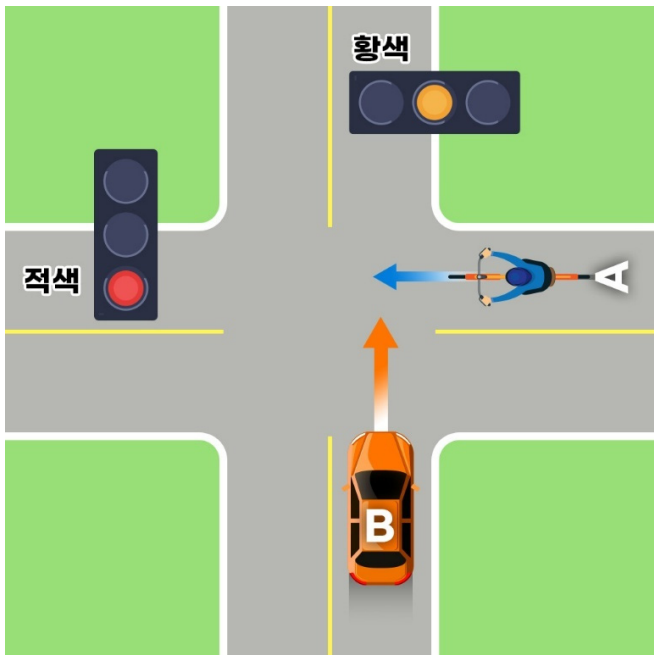
- 1) 차량이 안전거리를 유지하지 않았다
- 2) 차량 운전자가 전방주의를 하지 않았다
- 3) 차량이 황색신호에 교차로에 진입하였다
- 4) 차량이 보행자를 주의하지 않았다
- 5) 차량이 보행자 녹색 신호에 진입하였다

E8-3. [E8=50:50 응답자] 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

- 1) 보행자가 교차로를 횡단할 때는 항상 주의해야 한다
- 2) 보행자는 녹색 보행신호라도 횡단보도 부근을 건넜다
- 3) 차량이 보행자를 주의하지 않았다
- 4) 차량이 보행자 녹색 신호에 진입하였다
- 5) 양측에 모두 사고 책임이 있다

E9. [거1-4, A60:B40] 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 A자전거와 황색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 B차량이 충돌한 사고



A자전거	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E9-1. [E13=A자전거 51% 이상 응답자] A자전거 과실이 크다고 한 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

- 1) 자전거가 차도에서 운행했다
- 2) 자전거가 적색신호에 진입했다
- 3) 자전거가 사고발생 원인을 제공하였다
- 4) 자전거도 차량 운전자와 동일한 수준의 주의를 기울여야한다

E9-2. [E13=B차량 51% 이상 응답자] B차량 과실이 크다고 한 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

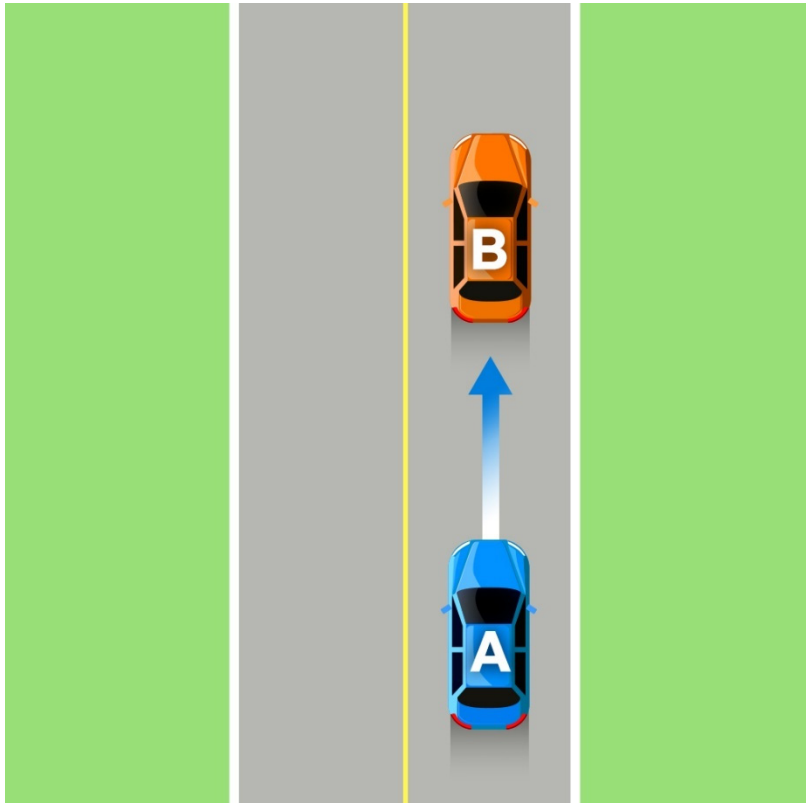
- 1) B차량이 황색신호에 진입했다
- 2) 차량이 전방 주시 의무를 지키지 않았다
- 3) B차량이 사고 발생을 피할 수 있었다
- 4) 차량이 안전거리를 유지하지 않았다
- 5) 차량의 위험성이 더 높다

E9-3. [E9=50:50 응답자] 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요.

[최소 1개, 최대 2개]

- 1) 자전거가 차도에서 운행했다
- 2) 자전거가 적색신호에 진입했다
- 3) B차량이 황색신호에 진입했다
- 4) 차량의 위험성이 더 높다
- 5) 양측에 모두 사고 책임이 있다

E10. [차41-1, A100:B0] 도로(고속도로 및 자동차전용도로 포함)를 후행하여 진행하는 A차량(뒤차)이
동일방향에서 선행(주행 중 혹은 정지 직후)하는 B차량(앞차)을 추돌한 사고



A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E10-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 앞차가 정지한 후 뒤차가 충돌하였기 때문에 사고가 발생했다
- 2) 앞차가 급정지하였다
- 3) 뒤차가 저속으로 주행하였다
- 4) 뒤차는 앞차가 갑자기 정지하는 경우를 대비하여 안전거리를 확보해야 한다
- 5) 앞차가 방향 지시등을 켜지 않았다
- 6) 양측에 모두 사고 책임이 있다(과실비율 50:50 응답자에게만 노출)

E. 일반인의 기본과실에 대한 인식 (2차 조사)

* 다음의 사고도표에서 귀하께서 생각하는 과실비율을 양측 합계 100%가 되도록 적고 그 이유를 선택해 주십시오. (prog: E1~E10 상단에 반복 노출)

[prog: E1~E10 문항 순서 랜덤 제시, -1,-2,-3 문항 보기 순서 랜덤 제시]

E1. [차4-1, A20:B80(참고, 설문에는 삭제(이하 동일)] 교차로에서 정상신호에 따라 좌회전하는 A차량 과 맞은편에서 교차로 적색신호에 우회전하는 B차량이 충돌한 사고



A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

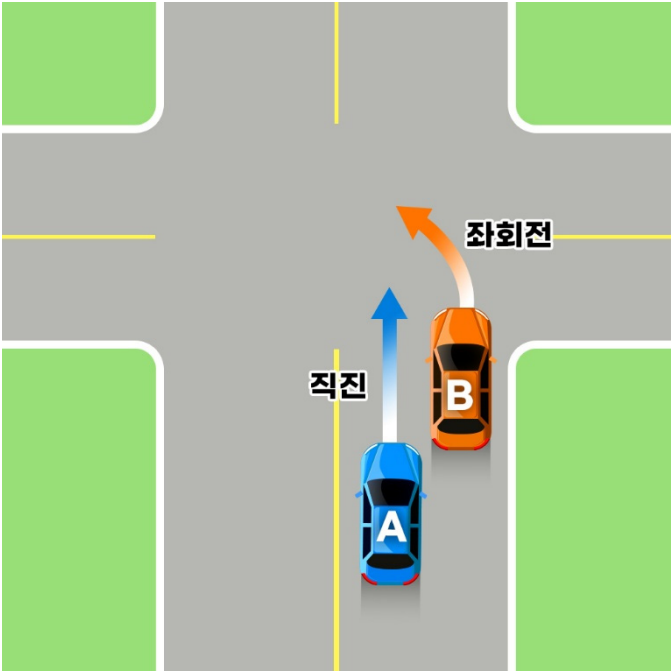
[응답 칸 하나 먼저 입력하면 나머지 한 칸은 100에서 차감한 값으로 자동 입력]

[E#-1 문항 상단에는 앞서 제시한 사고 상황+이미지+과실비율 응답값(A%:B%)을 제시]

E1-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요 [최소 1개, 최대 2개]

- 1) A 차량이 통행 우선권을 갖는다
- 2) B 차량은 교차로 우회전 시 우선권을 갖는다
- 3) B 차량은 A 차량의 교통을 방해하지 않으면서 우회전해야 한다
- 4) B 차량은 우회전 전방 교차로 신호가 녹색인 경우에만 우회전이 가능하다
- 5) A 차량은 B 차량을 봤으면 정지하고 B 차량이 우회전하도록 해야 한다

E2. [차19-1, A20:B80] 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로이며, 도로 폭이 넓어 2개 차량이 나란히 통행할 수 있는 도로에서 좌회전을 하는 B차량과 B차량의 좌측으로 후행 직진하는 A차량이 충돌한 사고

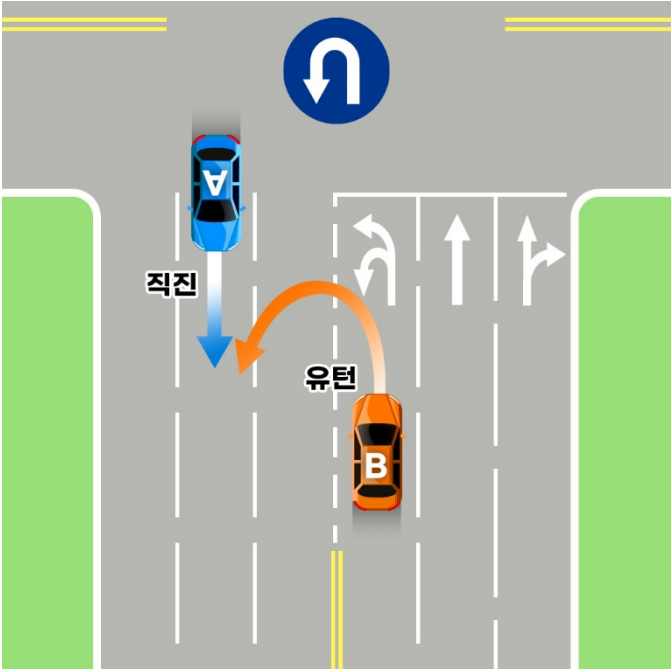


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E2-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요 [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 교차로에서 좌회전 하려는 경우 B차량은 미리 중앙선을 따라 서행해야 한다
- 2) 교차로에서 좌회전 하려는 경우 B차량은 미리 중앙선을 따라 서행할 의무가 없다
- 3) A차량은 B차량의 회전을 위해 서행해야 한다
- 4) A차량은 B차량의 왼쪽에 공간이 있으면 그 공간으로 먼저 진행해도 된다
- 5) A차량이 통행 우선권을 갖는다 X

E3. [차33-1, A20:B80] 교차로에서 녹색신호에 따라 직진하는 A차량과 상시유턴구역에서 유턴하는 B차량이 충돌한 사고



A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E3-1. 위와 같이 응답한 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요 [최소 1개, 최대 2개]

- 1) A차량은 정상신호에 따라 직진한 것이므로 안전운전의무가 없다
- 2) A차량은 B차량이 유턴 중이었다면 일시정지나 감속 등 안전 운전해야 한다
- 3) A차량의 전방주시의무가 훨씬 중하다
- 4) B차량이 우선권을 갖는다
- 5) B차량의 전방주시의무가 훨씬 중하다

E4. [차42-2, A0:B100] 도로와 보도의 가장자리(주정차금지 장소 아님)에 동시에 걸치고 비상등을 켜진 상태로 주·정차 중인 A차량을 동일방향에서 후행하여 진행하는 B차량이 추돌한 사고

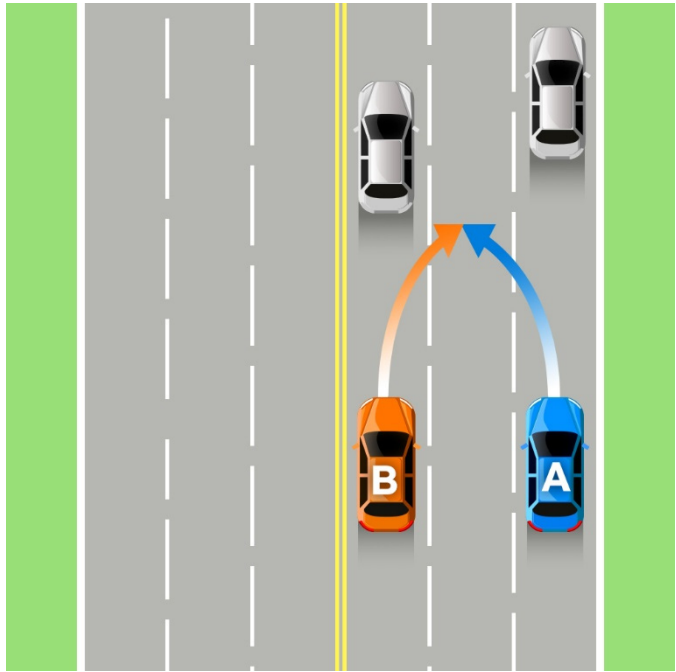


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E4-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요 [최소 1개, 최대 2개]

- 1) A차량은 선행차량이며 비상등을 켜진 상태로 주·정차 중이었다
- 2) B차량은 전방 주시 의무를 지키지 않았다
- 3) A차량에게 후방조치 의무가 있다
- 4) A차량은 일반도로에 주·정차한 과실이 있다
- 5) A차량은 전방 주시 의무를 지키지 않았다

E5. [차43-3, A50:B50] 오른쪽 3차로에서 2차로로 진로변경을 하는 A차량과 왼쪽 1차로에서 2차로로 진로변경을 하는 B차량(양 차량이 동시에 진로변경)이 충돌한 사고

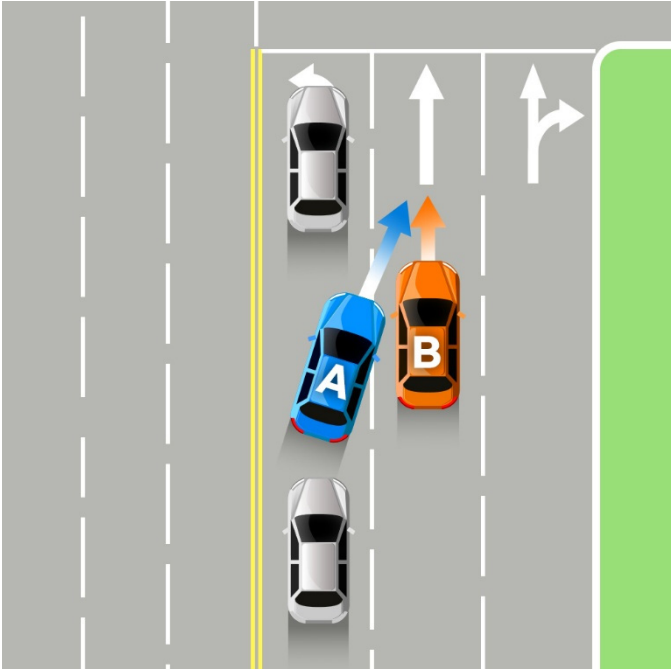


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E5-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) A차량이 우선권을 갖는다
- 2) B차량이 우선권을 갖는다
- 3) A차량과 B차량 모두 진로 변경 전 상대방 차량의 주행 행태를 살펴야 한다
- 4) A차량 또는 B차량은 진로 변경할 때 경적을 울려야 한다
- 5) A차량과 B차량 모두 주의하지 않았다

E6. [차43-4, A100:B0] 좌회전 차로인 1차로에서 대기 중인 A차량(신호대기 중이거나 거의 정지한 상태)이 직진 차로인 2차로로 진로변경을 하다가 2차로에서 직진하는 B차량의 측면을 충돌한 사고

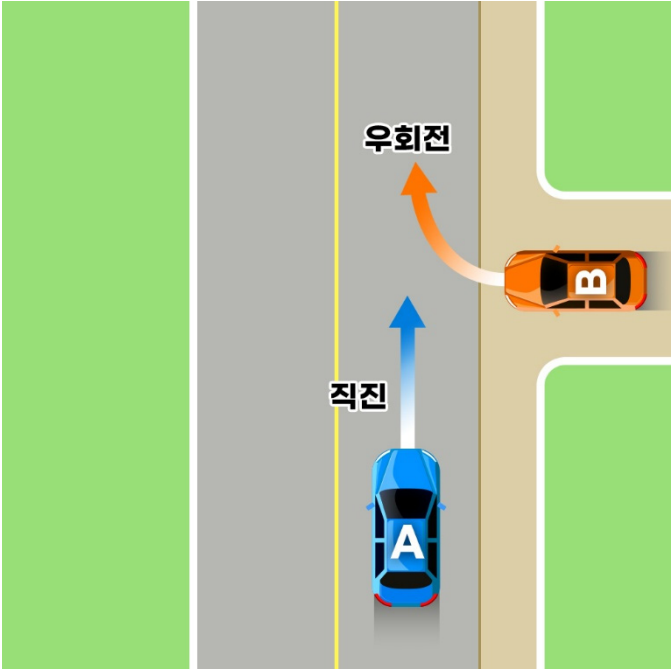


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E6-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) B차량은 안전운전의무를 지키지 않았다
- 2) A차량의 진로 변경은 B차량이 예측하기 어려운 불가항력적인 사고이다
- 3) A차량이 진로 변경을 하기 위해서는 B차량과 상당한 거리를 확보해야 한다
- 4) A차량은 언제나 차선 변경을 해서는 아니 된다
- 5) B차량은 전방주시의무를 지키지 않았다

E7. [차44-1, A20:B80] 중앙선이 설치되어 있는 도로를 진행하는 A차량과 도로가 아닌 장소에서 우회전을 하여 A차량이 진행하는 차도로 진입하고 있는 B차량이 충돌한 사고

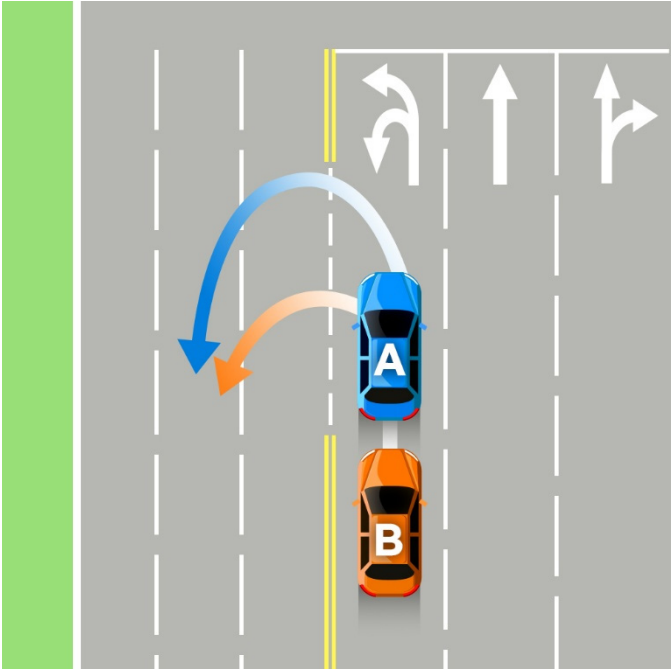


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E7-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 도로를 주행하는 A차량이 우선권을 갖는다
- 2) 차도가 아닌 장소에서 우회전하는 B차량이 우선권을 갖는다
- 3) A차량은 도로로 진입하는 차량 유무와 동태를 주시하여야 할 의무가 없다
- 4) B차량은 도로 진입 시 일단 정지 후 안전 확인 의무가 있다
- 5) A차량의 전방주시의무가 훨씬 중하다 X

E8. [차46-1, A20:B80] 교차로 유턴허용구역에서 선행 A차량과 후행 B차량이 동시에 유턴을 하던 중에 충돌한 사고

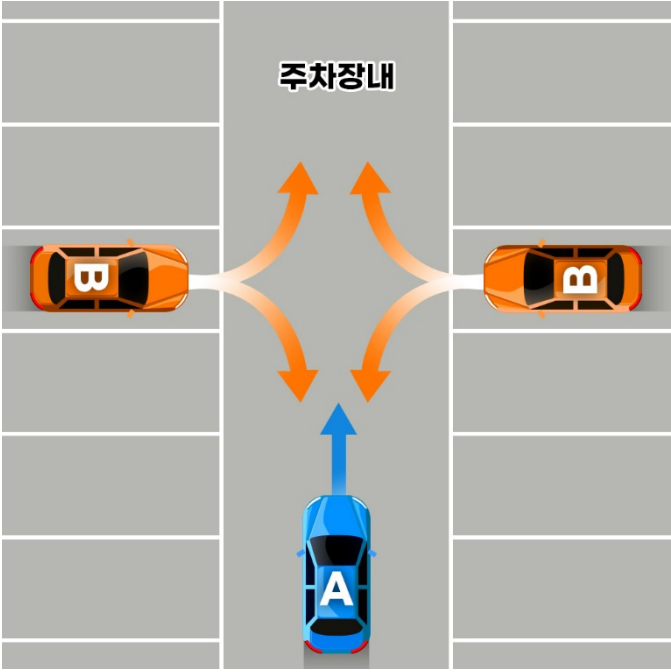


A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E8-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 후행차량인 B차량은 반드시 선행차량인 A차량의 궤적을 따라 유턴해야 한다
- 2) B차량이 우선 유턴할 우선권을 갖는다
- 3) 후행차량인 B차량의 전방주시의무가 훨씬 중요하다
- 4) B차량은 A차량의 유턴을 방해해서는 아니 된다
- 5) A차량과 B차량 모두 주의하지 않았다

E9. [차51-1, A30:B70] 주차장 내에서 통행로를 주행하는 A차량과 주차구역에서 전진 내지 후진하여 통행로로 출차하는 B차량(진출을 예상할 수 있도록 등화장치 점등)이 충돌한 사고



A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

E9-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]

- 1) 주차장 내 통행로를 주행하는 A차량이 우선권을 갖는다
- 2) 통행로로 출차하는 B차량이 우선권을 갖는다
- 3) A차량은 주차구역에서 출차하는 B차량을 예상하며 운전할 수 없다
- 4) B차량은 통행로로 출차 시 일단 정지 후 안전확인 의무가 있다
- 5) A차량과 B차량 모두 주의하지 않았다

E10. [차54-1, A20:B80] 1차로형 회전교차로에서, 먼저 진입하여 회전교차로 내에서 회전 중인 A차량과 회전교차로로 진입하는 B차량과 충돌한 사고



A차량	B차량	[자동 합계]
_____ %	_____ %	100%

- E10-1. 위와 같이 응답한 가장 큰 이유 두 개를 순서대로 선택해주세요. [최소 1개, 최대 2개]
- 1) A차량이 통행 우선권을 갖는다
 - 2) B차량이 통행 우선권을 갖는다
 - 3) A차량은 진입하는 B차량을 주의하여 안전 운전할 의무가 있다
 - 4) B차량은 회전 중인 A차량에게 양보할 의무가 없다
 - 5) B차량은 정지하지 않고 지체 없이 회전교차로에 진입해야 한다

F. 제도개선 관련

* 귀하는 다음 문장에 어느 정도 동의하십니까? [prog: F1~F2상단에 반복 노출]

F1. 아래 예시와 같은 경우에 과실비율이 운전자 책임을 합리적이고 공정하게 반영한다. [1개 선택]

2013년 3월 여의도에서 EF소나타 택시가 정자신호에서 정차하던 중 뒤에서 오던 람보르기니(차량가격 최고 20억 원)가 택시 후미를 충돌하였다. 택시가 정차하고 있었다면 람보르기니의 과실비율이 100%이었지만 정차를 하기 전에 두 차가 동시에 움직이고 있어 택시 운전자에게도 10%의 과실이 부과되었다. 이 사고에서 람보르기니 운전자의 과실비율이 90%, 택시 운전자의 과실비율이 10%였으나 택시 운전자가 부담한 수리비는 람보르기니 전체 수리비 7억 2천만 원의 10%인 7,200만 원이었다. 반면 람보르기니 운전자가 택시 운전자에게 배상한 수리비는 전체 수리비 190만 원의 90%인 171만 원에 불과하였다. (JTBC뉴스, 2013년 3월18일)

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

[prog: 10초 후 다음 페이지]

F2. 과실비율이 낮은 운전자가 상대방에게 더 많은 수리비(보험금)를 지불하는 것은 공정하다. [1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

F3. 귀하는 현재의 과실비율 제도개선이 필요하다고 생각하십니까? [1개 선택]

전혀 동의하지 않는다	동의하지 않는다	동의한다	매우 동의한다
①	②	③	④

F4. 귀하가 생각하는 과실비율 제도의 문제점을 순서대로 선택해 주십시오. [최소 1개, 최대 3개]

- 1) 과실비율 결정 지연 혹은 번복
- 2) 보험회사 보상직원의 판단에 따른 결정
- 3) 동일한 사고로 보이지만 과실비율은 다르게 결정되기도 함
- 4) 과실비율이 낮아도 상대방이 비싼 차량이거나 중상일 경우 많은 보험금 지급 가능
- 5) 과실비율의 사고책임 반영 여부
- 6) 과실비율 인정기준 도표별 수정요소의 복잡함
- 7) 기타(_____)
- 8) 문제점이 없다(단수응답만 가능)

[prog: 1~6보기 순서 랜덤 제시(기타, 8 제외)]

※ 마지막으로 통계분석을 위한 질문입니다.

DQ1. 귀하의 **최종 학력**은 무엇입니까? [1개 선택]

- | | |
|----------------|----------------|
| 1) 중학교 이하 | 2) 고등학교 |
| 3) 전문대학(2,3년제) | 4) 대학교(4년제 이상) |
| 5) 대학원 석사 | 6) 대학원 박사 이상 |

DQ2. 귀하께서는 현재 **어떤 형태의 근로에 종사**하고 계십니까? [1개 선택]

1) 상용근로자	임금근로자 중 개인, 가구, 사업체와 1년 이상의 고용계약을 맺은 사람 또는 일정한 기간의 고용계약을 하지 않았으나 정해진 채용절차에 따라 입사하여 인사관리규정을 적용받거나 상여금, 퇴직금 등 각종 수혜를 받는 사람
2) 임시, 일용근로자	임시근로자: 임금근로자 중 고용계약기간이 1개월 이상 1년 미만인 사람 또는 일정한 고용계약을 하지 않았으나 1개월 이상 1년 미만의 기간 동안 사업완료의 필요에 의해 고용된 사람 일용근로자: 임금근로자 중 1개월 미만의 고용계약을 맺은 사람 또는 일일단위로 고용되어 근로 대가를 일급이나 일당제로 받고 있는 사람
3) 고용원이 있는 자영업자	한 사람 이상의 유급 고용원을 두고 자기 책임 아래 독립적인 형태로 전문적인 일을 수행하거나 사업체를 운영하는 사람
4) 고용원이 없는 자영업자	자기 혼자 또는 1인 이상의 파트너(무급가족종사자 포함)와 함께 자기 책임 아래 독립적인 형태로 전문적인 일을 수행하거나 사업체를 운영하는 사람
5) 무급가족종사자	자영업자의 가족이나 친인척(같은 가구 내로 한정하지 않음)으로서 임금을 받지 않고 해당 사업체 정규 근로시간의 3분의 1 이상을 종사하는 사람
6) 기타	(무직자, 가사, 통학 등)

DQ2-1. (DQ2=1~5 응답자만) 귀하께서는 현재 **어떤 직종에 종사**하고 계십니까? [1개 선택]

- 1) 관리자
- 2) 전문가 및 관련 종사자
- 3) 사무종사자
- 4) 서비스종사자
- 5) 판매종사자
- 6) 농림어업 숙련 종사자
- 7) 기능원 및 관련 기능 종사자
- 8) 장치·기계 조작 및 조립 종사자
- 9) 단순노무종사자

DQ3. (SQ5-1=2인 이상) **귀택의 월평균 가구 소득(세후)**은 어느 정도 되십니까? 월급, 임대료, 이자수입, 보너스 등의 모든 소득을 합해서 말씀해 주십시오. [1개 선택]

- 1) 200만 원 미만
- 2) 200~300만 원 미만
- 3) 300~400만 원 미만
- 4) 400~500만 원 미만
- 5) 500~600만 원 미만
- 6) 600~700만 원 미만
- 7) 700~800만 원 미만
- 8) 800만 원 이상

DQ4. **귀하의 월 평균 개인소득(세후)**은 얼마입니까? 월급, 임대료, 이자수입, 보너스 등의 모든 소득을 합해서 말씀해 주십시오 [1개 선택]

- 1) 200만 원 미만
- 2) 200~300만 원 미만
- 3) 300~400만 원 미만
- 4) 400~500만 원 미만
- 5) 500~600만 원 미만
- 6) 600~700만 원 미만
- 7) 700~800만 원 미만
- 8) 800만 원 이상

[prog: DQ3을 응답한 경우, DQ4는 DQ3보다 큰 보기는 선택 불가]

도서회원 가입안내

회원	연회비	제공자료
법인회원	₩300,000원	- 연구보고서 - 기타보고서 - 연속간행물 · 보험금융연구
특별회원	₩150,000원	
개인회원	₩150,000원	

* 특별회원 가입대상 : 도서관 및 독서진흥법에 의하여 설립된 공공도서관 및 대학도서관



가입 문의

보험연구원 도서회원 담당

전화 : (02)3775-9113 | 팩스 : (02)3775-9102



회비 납입 방법

무통장입금

- 계좌번호 : 국민은행(400401-01-125198) | 예금주: 보험연구원



자료 구입처

서울 : 보험연구원 자료실(02-3775-9113 | lsy@kiri.or.kr)

연구보고서

2026-06

자동차보험 과실비율 분쟁 현황과 제도개선 방안

발행일 2026년 6월

발행인 김헌수

발행처 보험연구원

주소 서울특별시 영등포구 여의대로 70 ONE CENTINEL

인쇄소 경성문화사

ISBN 979-11-24709-02-3
979-11-85691-50-3(세트)

(정가 10,000원)

