

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

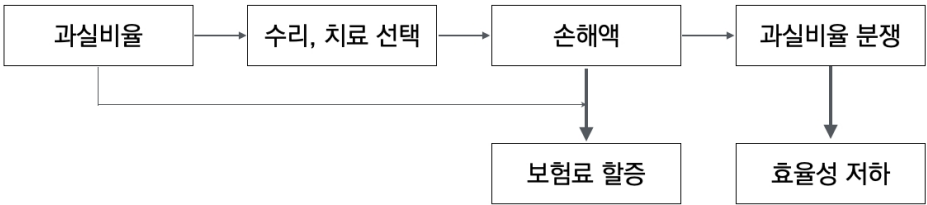
2) 쿠키뉴스(2022. 8. 22.), “[단독] 차사고 과실비율 분쟁 증가, 대책 검토 필요”

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 수정비교과실제도에서 발생하는 과실비율에 대한 보험금의 탄력성을 추정하였는데, 추정결과 순수비교과실제도에서 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 수정비교과실제도에서 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.