

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 반복하는 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.