

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 미만이 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 경험에 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 않는다.

〈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 생각하느냐는 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(차5-2, 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