

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 전당 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.