

## 요약

- 우리나라 자동차사고 과실비율 분쟁 건수는 2024년 156,812건으로 2014년 30,260건에 비해 10년 동안 5배 정도 증가하였는데, 대물배상 수리 건수가 감소함에도 불구하고 분쟁 건수는 증가하여 수리 건수 대비 분쟁 건수 비율은 2014년 1.0%에서 2024년 5.4%로 높아짐
- 과실비율 분쟁 건수가 증가하는 원인으로 과실비율의 보험금 및 보험료 할증에 대한 영향, 차량 블랙박스 보편화에 따라 사고 상황의 확인이 용이해져 과실비율에 대한 이견이 증가한 점 등이 제기되지만 운전자, 보험회사 보상직원, 변호사·판사의 과실비율에 대한 인식 차이 때문일 수도 있음
- 우리나라 국민의 자동차사고 과실비율에 대한 인식을 10가지 사고도표(차대차 사고 7건, 차대인 사고 2건, 차대자전거 사고 1건)의 기본과실(예를 들어, 차량 A 과실비율 70%, 차량 B 과실비율 30%)을 알고 있는지를 조사하여 분석한 결과, 응답자의 절반만이 10개 가운데 2개 사고도표만의 기본과실을 정확하게 알고 있음
- 사고도표에 반영된 위험에 대한 인식과 국민의 위험에 대한 인식이 차이가 있는 것으로 보이는데, 예를 들면 육교 및 지하도 부근 도로 횡단 중인 보행자와 차량의 사고의 경우 기본과실은 차량의 과실이 더 큰 것으로 정하고 있지만 설문조사 결과에서는 보행자의 과실이 더 크다고 답변함
- 저가차와 고가차 사고에서 저가차의 과실비율이 낮지만 과실비율이 높은 고가차에게 배상하는 수리비가 높은 모순적 배상에 대해 대부분의 국민들은 개선해야 한다는 인식을 가지고 있는데, 관련 문제를 완화하기 위해 시행된 경미사고 수리기준 등 표준약관 제도개선 효과는 미미한 것으로 보임
- 법률과 판례를 따르는 과실비율 인정기준과 국민들의 위험(사고책임)에 대한 인식 차이는 과실비율과 자동차보험에 대한 불만을 확대시킬 수 있고, 순수비교과실제도에 내재된 제도적 한계로 인한 모순적 배상은 과실비율의 공정성에 대한 의구심을 확대시킬 수 있어 이러한 문제를 완화할 수 있는 근본적 방안을 모색할 필요가 있음

## 1. 검토배경

- 2024년 우리나라 자동차보험 과실비율 분쟁 건수는 156,812건으로 2014년 30,260건에 비해 5배 이상 증가함
  - 코로나19의 영향으로 2020년 분쟁 건수 증가율이 줄어들었으나 분쟁조정 대상이 확대된 2018년부터 2024년까지 분쟁 건수는 두 배 이상 증가함

〈표 1〉 우리나라 과실비율 분쟁심의 청구 현황

(단위: 건, %)

연도	분쟁청구 건수	청구 건수 전년 대비 증가율	분쟁청구 건수 /대물배상수리 건수	연도	분쟁청구 건수	청구 건수 전년 대비 증가율	분쟁청구 건수 /대물배상수리 건수
2013	26,093	16.2	0.9	2019	102,456	35.5	3.2
2014	30,206	16.0	1.0	2020	104,077	1.6	3.6
2015	43,480	43.7	1.4	2021	113,804	9.4	4.0
2016	52,590	20.9	1.7	2022	120,965	6.3	4.3
2017	61,401	16.8	2.0	2023	136,225	12.6	4.7
2018	75,597	23.1	2.4	2024	156,812	15.1	5.4

자료: 보험개발원; 손해보험협회; 구상금분쟁심의위원회

- 과실비율 분쟁의 증가 원인으로 과실비율의 보험금 및 보험료 할증에 대한 영향, 차량 블랙박스 보편화에 따라 사고 상황 확인이 용이해져 과실비율에 대한 이견이 증가한 점, 분쟁조정에서 과실비율이나 손해액이 조정되는 관행 등이 제기되지만, 운전자, 보험회사 보상직원, 변호사·판사의 과실비율에 대한 인식 차이 때문일 수도 있음<sup>1)</sup>
  - 2018년 과실비율 분쟁청구 대상이 동일 보험회사 가입자 간 사고, 분쟁금액 50만 원 미만 사고, 자기차량손해 미가입 차량의 사고 등으로 확대된 영향도 있음
  - 분쟁조정심의위원회에서 청구인의 자기차량손해액이 평균 43%, 대물배상손해액이 평균 62% 감소함<sup>2)</sup>
  - 일본의 경우 대학생 설문을 통해 일반인이 인식하는 과실비율과 과실비율 인정기준의 차이를 설문을 통해 분석하였는데, 과실비율 인정기준과 일반인의 사고책임에 대한 인식에 차이가 있는 것으로 나타남<sup>3)</sup>
- 본고에서는 일본의 과실비율 분쟁 현황과 원인을 검토한 후 최근 보험연구원이 실시한 자동차사고 과실비율에 대한 설문조사 결과를 통해 국민의 과실비율에 대한 인식을 검토함
  - 우리나라 국민 3,000명을 대상으로 2026년 2월에 조사한 자동차사고 과실비율 인정기준의 일부 사고도표에서 정한 기본과실에 대한 국민들의 인식을 조사함

1) 금융위원회 보도자료(2018. 7. 12.), “자동차사고 과실기준이 더욱 명확해집니다: 자동차사고 과실비율 산정방법 및 분쟁조정 개선 추진”

2) 전용식·채원영(2017), 『자동차사고 과실비율 제도개선 방안』, 보험연구원

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

## 2. 일본의 과실비율 분쟁 현황

- 일본의 자동차사고 과실비율은 우리나라와 유사하게 과실비율 인정기준을 따라서 결정됨
  - 일본에서는 1960년대 교통사고와 분쟁이 증가하였고 분쟁으로 인해 교통사고 피해자들에 대한 보상이 지연되는 경우가 증가함
  - 보상지연에 대응하여 신속한 판결을 통해 피해자를 구제할 목적으로 동경지방법원에 교통사고를 전담하는 4인의 판사로 구성된 민사 27부가 1962년에 설립되었고, 법원의 교통사고 발생 책임과 손해에 대한 자의적인 판단을 억제하기 위해 「민사교통소송에 있어서의 과실상계율 등의 인정기준」(이하 ‘인정기준’)이 동경지법 민사 27부 주도로 제정됨
  - 1974년 인정기준 제정 이후 분쟁 건수는 1970년 2,300건에서 1977년 600건으로 감소하였는데 일본의 사례는 사고 상황에 대한 사실관계 확인과 자동차사고 과실비율의 예측가능성 제고가 분쟁을 감소시킬 수 있다는 점을 제시함
- 자동차사고 관련 분쟁은 교통사고 분쟁처리센터(交通事故紛争'理センター)가 처리하는데, 과실비율 관련 분쟁은 2015년 1,263건에서 2024년 589건으로 감소함
  - 분쟁의 대부분은 대물배상 과실비율이고 대인배상 과실비율은 30건 내외를 유지함

〈표 2〉 일본의 과실비율 분쟁 건수

(단위: 건, %)

구분	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
분쟁 건수	1,054	980	784	782	772	637	589
대물배상 보험금 지급건수	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

- 일본의 과실비율 분쟁이 감소하는 주된 이유로 보험회사나 분쟁처리기구(법원 등)가 인정기준에 따라 객관적으로 과실비율을 결정한다고 인식되기 때문으로 보임
  - 일본에서 과실비율을 결정하는 인정기준을 이해하는 사람은 변호사, 보험회사 실무자, 판사·변호사 등에 국한되는 것으로 평가되고 일반 피해자나 가해자는 기준의 존재조차 모르는 경우가 대부분임
  - 그러나 과실비율은 인정기준에 따라 보험회사들이 협의하여 결정하고 분쟁처리기구나 법원도 보험회사가 결정한 과실비율을 번복하는 경우는 찾아보기 어려움

### 3. 과실비율에 대한 국민인식

#### 가. 설문조사 개요 및 사고경험자들의 인식

- 전국 18세에서 69세 성인 남녀 3,000명을 대상으로 자동차사고 과실비율 도표의 기본과실에 대해 설문함
  - 설문조사 전문업체에 의뢰하여 조사하였는데, 차대차 사고, 차대인 사고, 차대자전거 사고에서 차량 A와 차량 B, 보행자, 자전거의 기본과실이 몇 %인지 응답자들에게 기입하도록 함
  - 차대차 사고에서 검색순위가 높은 5개 사고도표(차15-1(1.6%), 차16-1(3.5%), 차43-2(10.6%), 차21-1(2.0%), 차41-1(6.6%))와 검색순위가 없는 사고도표 5개(차5-1, 차5-2, 차대인 사고 보21, 보15, 차대자전거 사고 거 1-4) 등임(〈첨부〉 참조)
- 응답자 가운데 운전하는 사람은 77.1%(2,606명)이며 최근 3년간 사고경험이 있는 응답자는 24.9%(648명)임
  - 운전하는 응답자들의 운전경력 분포를 보면 3년 미만인 경우가 8.3%, 3년 이상 7년 미만인 경우가 10.6%, 그리고 81.1%가 7년 이상 운전한 경력이 있음
  - 사고유형은 차대차 사고가 86.0%로 대부분이고 보행자 사고는 1.9%, 자전거와 충돌사고는 1.1%에 불과함
- 사고경험자들 10명 중 3.5명은 과실비율이 공정하지 않다고 인식하는 것으로 나타났는데, 사고 당시 예상한 과실비율과 보험회사에서 안내받은 과실비율 간에 차이가 있었기 때문으로 보임
  - 예상한 과실비율과 안내받은 과실비율의 차이가 있었다고 답변한 응답자 가운데 19.0%가 과실비율이 공정하지 않다고 답변하였고 차이가 없었다고 답변한 응답자의 6.9%, 모른다고 답변한 응답자의 9.0%가 공정하지 않다고 답변함

〈표 3〉 과실비율의 차이와 공정성에 대한 인식

(단위: %)

구분	차이가 없었음	차이가 있었음	모르겠음	합계
공정하다	45.5	5.8	14.8	65.1
공정하지 않다	6.9	19.0	9.0	34.9
합계	51.4	24.8	23.8	100.0



자료: 보험연구원 내부자료, "자동차보험 과실비율에 대한 국민인식 조사"

- 사고경험자 가운데 33.2%는 조사가 충분하지 않았다고 응답하였고, 106명(16.3%)는 과실비율에 대한 불만으로 민원이나 분쟁, 소송을 고려한 적이 있다고 응답함

## 나. 기본과실 수준에 대한 인지 여부

○ 응답자들이 답변한 기본과실이 평균적으로는 자동차사고 과실비율 인정기준의 기본과실과 유사하지만 일부 사고도표에서는 국민들의 인식과 기본과실의 차이가 큰 것으로 나타남

- 검색빈도가 높지 않은 차5-2 도표의 경우 차량 B의 기본과실이 도표에서는 무과실이지만 응답자들은 22.3%의 과실이 있다고 답변함
  - 사고도표에서 차5-2의 기본과실은 신호기가 있는 교차로에서 B 차량은 A 차량이 횡단보도 보행자신호에 신호를 위반하여 우회전할 것을 예상하고 주의해야 할 이유가 없기 때문에 A 차량의 일방과실(100:0)로 정하고 있음
  - 설문조사 결과 100:0을 답변한 응답자는 38.2%(90:10 응답자 비중은 57.9%)였지만 응답자들은 차량 B의 과실비율을 평균 22.7%로 인식하고 있음
- 검색빈도가 높은(6.6%) 차41-1의 경우 차량 B의 기본과실이 무과실로 정의되어 있지만 응답자들은 16.3%의 과실을 부여하고 있음
  - 사고도표에서 차41-1의 기본과실은 추돌사고의 경우 기본적으로 선행차량 B인 피추돌차량은 과실이 없고 (0%), 추돌차량 A의 전방주시 태만 및 안전거리 미확보로 인하여 발생하므로 추돌차량 A의 일방과실로 보아 양 차량의 기본과실비율을 100:0으로 정하고 있음
  - 설문조사 결과 100:0을 답변한 응답자는 57.8%(90:10 응답자 비중은 70.4%)였지만 응답자들은 선행차량 B의 과실비율을 평균 16.3%로 인식하고 있음

차5-2: [A 100%: B 0%] 양방향 모두 신호기에 의한 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 횡단보도 보행자신호에 우회전하는 A 차량과 녹색신호에 직진하는 B 차량이 충돌한 사고	차41-1: [A 100%: B 0%] 도로(고속도로 및 자동차전용도로 포함)를 후행하여 진행하는 A 차량(뒤차)이 동일방향에서 선행(주행 중 혹은 정지 직후)하는 B 차량(앞차)을 추돌한 사고
	

○ 정확한 기본과실을 답변한 응답자 비중은 평균적으로 낮고 사고도표별로 최저 9.3%에서 최고 57.8%로 편차가 큰 것으로 나타남

- 기본과실에서 10%p를 가감한 기본과실을 답변한 응답자 비중도 검색빈도가 높은 4가지 사고유형의 경우 50% 미만임
- 보21 사고(〈첨부〉 참조)에서 기본과실 40:60을 정확하게 인식한 응답자 비중은 4.6%에 불과하고 30:70, 50:50으로 답변한 응답자 비중은 19.9%임

〈표 4〉 기본과실에 대한 인지도

(단위: %)

과실도표	기본과실		응답 평균 기본과실		기본과실 응답자 비중	기본과실 ±10%p 응답자 비중
	A	B	A	B		
차15-1: 신호기 없는 교차로 직진 A, 맞은편 좌회전 B 충돌 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 후행차량 A와 충돌	30	70	32.5	67.5	15.5	42.8
차5-1: 한쪽 방향 신호기 교차로, 우회전 A 차량, 녹색신호 B 차량 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	77.3	22.7	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

주: 1) 사고도표는 〈첨부〉를 참조하기 바람

2) 기본과실 ±10%p는 기본과실보다 10%p 많거나 작게 답변한 응답자 비중임

자료: 보험연구원 내부자료, “자동차보험 과실비율에 대한 국민인식 조사”

#### 다. 모순적 배상에 대한 인식

○ 순수비교과실제도가 갖고 있는 모순적 배상 현상에 대해 사고경험 여부, 운전여부와 무관하게 대부분의 응답자들은 모순적 배상을 줄일 수 있는 제도개선이 필요하다고 응답함

- 우리나라가 채택한 순수비교과실제도는 가해자 과실비율이 99%라도 피해자는 가해자 손해의 1%를 보상하는데, 가해자 차량 수리비가 10억 원이면 피해자는 1,000만 원을 배상해야 함
- 문장 F1(과실비율 10%인 EF소나타 택시와 과실비율 90%인 람보르기니 운전자의 사례가 공정하다), 문장 F2(과실비율이 낮은 피해자가 더 많은 보험금을 부담하는 구조가 공정하다), 질문 F6(과실비율이 높은 상대방에게 더 많은 보험금을 지급하는 경우는 개선해야 한다고 생각하십니까) 등을 설문함
- F1과 F2에 대해 응답자의 77.4%, 76.2%가 동의하지 않는다고 답변하였고 질문 F6에 대해서는 응답자의 85.5%가 개선해야 한다고 답변하였음

〈표 5〉 과실비율의 공정성에 대한 인식

(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 과실비율이 공정하다					
전체	3,000	37.3	40.1	21.3	1.3
운전함	2,010	41.2	37.6	20.0	1.1
운전안함	596	29.5	46.5	22.8	1.2
사고경험 있음	648	39.5	39.2	20.1	1.2
사고경험 없음	1,958	38.3	39.8	20.8	1.1
F2: 과실비율 낮은 쪽이 더 많은 보험금을 부담하는 구조가 공정하다					
전체	3,000	36.9	39.3	20.2	3.6
운전함	2,010	40.1	36.8	19.6	3.5
운전안함	590	31.0	45.3	20.5	3.2
사고경험 있음	648	38.7	37.3	20.4	3.5
사고경험 없음	1,958	37.8	39.2	19.6	3.4
F6: 귀하는 과실비율이 높은 상대방에게 더 많은 보험금을 지급하는 경우는 개선해야 한다고 생각하십니까?					
전체	3,000	1.9	12.7	57.6	27.9
운전함	2,010	1.6	11.3	55.8	31.3
운전안함	590	2.3	13.9	63.6	20.1
사고경험 있음	648	1.5	12.0	56.3	30.1
사고경험 없음	1,958	1.8	11.9	58.0	28.3

자료: 보험연구원 내부자료, “자동차보험 과실비율에 대한 국민인식 조사”

#### 4. 제도개선 방향

- 과실비율이 공정하지 못하다고 인식하는 원인은 인식의 차이와 순수비교과실제도에 내재된 모순적 배상에서 비롯되는 것으로 보임
  - 사고당시 운전자가 예상했던 과실비율과 보험회사로부터 안내받은 과실비율의 차이를 납득하기 어렵다고 답변한 응답자들이 과실비율이 공정하지 못하다고 인식하는 것으로 나타남
  - 과실비율이 낮은 피해자가 과실비율이 높은 가해자에게 더 많은 배상을 하는 순수비교과실제도 자체의 문제점에서 발생하는 문제임
- 예상과 실제 과실비율의 차이에 대한 낮은 이해도는 사고도표에서 정의한 기본과실에 대한 낮은 인지도와 관련이 있을 수 있어 자동차사고 과실비율 인정기준에 대한 인지도를 높일 수 있는 방안을 마련해야 함
  - 주요 사고도표에 대해 응답한 평균적인 과실비율은 기본과실과 약간의 차이가 있지만 차5-2(신호기 교차로 녹색불 직진 B, B 오른쪽 횡단보도 보행자 녹색불 우회전 A 충돌)주요 사고인 후미추돌사고(차41-1)의 경우 과실비율에 대한 국민의 인식과 기본과실과의 차이가 큰 것으로 나타남

- 앞차가 정당한 이유 없이 급제동하는 경우, 고속도로 주정차, 현저한 서행 등 비정상적인 운행의 경우에 수정요소에 따라 가감되어 국민들의 인식과 기본과실의 차이가 클 수 있음

○ 도로교통법, 판례 등 법리적 측면이 강조된 사고도표 기본과실에 대해 국민의 수용성을 높일 수 있는 제도개선이 필요함

- 보21(차량 B 직진 중 육교 및 지하도 부근 도로 횡단 중인 보행자 A 충격)사고와 유사하게 사고 책임에 대한 평가가 시기적으로 달라졌을 수 있음
- 도로교통환경, 법원 판례의 변화를 반영할 수 있도록 과실비율 인정기준 개정 절차를 마련해야 함



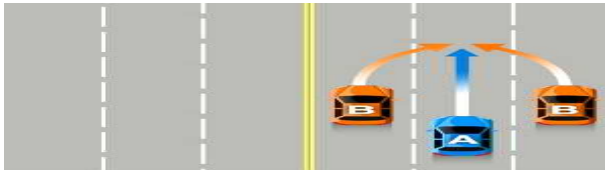



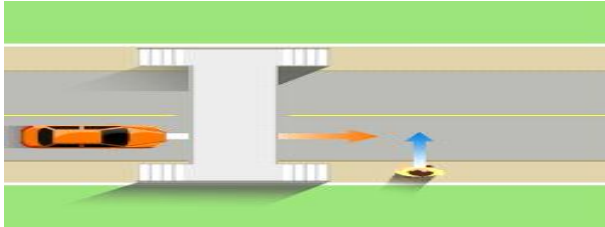



○ 고가차와 저가차 사고에서 발생하는 모순적 배상 현상을 개선하기 위한 표준약관 개정이 있었지만, 근본적인 제도개선 방안 마련이 필요함

- 고가차의 높은 위험도를 반영하기 위해 자기차량손해와 대물배상 수리비 200만 원 초과 시 보험료 할증제도를 표준약관에 도입하였고, 수리비를 줄이기 위해 범퍼 스크래치 등의 경미손상에 적용되는 수리기준을 마련하였지만, 범퍼 수리에서 경미손상 수리기준 적용 비중은 국산차 앞범퍼 수리건의 4%, 뒷범퍼 수리건의 3%에 불과함<sup>4)</sup>
- 1%의 과실이라도 배상하는 순수비교과실제도의 문제점을 완화하기 위해 피해자의 과실비율이 49% 혹은 50% 이하인 경우에만 배상받을 수 있는 수정비교과실제도를 도입하는 방안을 고려할 수 있음
- 미국 플로리다주는 2023년 수정비교과실제도를 도입하였는데, 도입 원인은 첫째, 신체상해 및 과실비율 관련 소송 급증과 이로 인한 보험료 상승, 둘째, 과도한 소송과 변호사 수임료 중심의 소송 문화가 시장을 불안정하게 한다는 인식이 확산되었기 때문임<sup>5)</sup>

4) 전용식(2025), 『자동차보험 차량수리 관련 제도개선 방안』, 보험연구원

5) 2023년 3월 HB837을 제정하였는데, HB837은 플로리다 주법 768.81(Fla. Stat. §768.81, Comparative Fault)과 과실비율산정기준(Appportionment Standard)을 순수비교과실제도에서 수정비교과실제도(과실 50% 초과 시 배상 제외)로 전환(의료과실 제외)하는 내용임; GreenbergTraurig(2023), "Tort Reform Overhauls Florida's Litigation Landscape", GT Alert, Related Professionals Capabilities Offices

〈첨부〉 설문조사 사고도표

<p>차15-1: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 교차로에서 직진하는 A 차량과 맞은편 주행방향에서 좌회전하는 B 차량이 충돌한 사고</p>	<p>차16-1: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있지 않는 동일쪽의 교차로에서 직진하는 A 차량과 A 차량의 진행방향 오른쪽 도로에서 좌회전 진입하는 B 차량이 충돌한 사고</p>
	
<p>차43-2: 도로를 선행하여 진행하다가 차로를 변경하는 B 차량(선행 진로 변경)과 동일 방향에서 후행하여 직진하는 A 차량(후행 직진)이 충돌한 사고</p>	<p>차5-1: 신호기에 의해 교통정리가 한 쪽 방향에만 이루어지고 있는 교차로에서 신호기가 없는 도로를 이용하여 우회전하는 A 차량과 신호기가 있는 교차로도를 이용하여 녹색신호에 직진하는 B 차량이 충돌한 사고</p>
	
<p>차21-1: 양 차량이 교차로에서 동일 방향으로 동시 또는 유사한 시각에 진행함에 있어, 크게 또는 작게 좌회전을 하다가 왼쪽에서 진행하는 A 차량과 오른쪽에서 진행하는 B 차량이 충돌한 사고</p>	<p>차5-2: 양방향 모두 신호기에 의한 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 횡단보도 보행자신호에 우회전하는 A 차량과 녹색신호에 직진하는 B 차량이 충돌한 사고</p>
	
<p>보21: 차량이 직진 중 육교 및 지하도 부근에서 도로를 건너고 있던 보행자를 충격한 사고</p>	<p>보15: 신호기가 있는 교차로에서 황색신호에 교차로 및 횡단보도를 직진 또는 좌회전으로 통과한 차량이 보행자 녹색신호가 켜진 횡단보도 부근을 건너고 있던 보행자를 충격한 사고</p>
	
<p>거1-4: 신호기에 의해 교통정리가 이루어지고 있는 교차로에서 서로 다른 도로를 이용하여 적색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 A 자전거와 황색신호에 교차로에 진입하여 직진하는 B 차량이 충돌한 사고</p>	<p>차41-1: 도로(고속도로 및 자동차전용도로 포함)를 후행하여 진행하는 A 차량(뒤차)이 동일방향에서 선행(주행 중 혹은 정지 직후)하는 B 차량(앞차)을 추돌한 사고</p>
	

자료: 손해보험협회, 「자동차사고 과실비율 인정기준」