

차대 자동차 사고의 과실산정 체계 개선방안에 관한 연구^{* **}

조 규 성^{***}

<차례> _____

- | | |
|------------------------------|-----------------------------|
| I. 들어가는 글 | IV. 과실산정체계 개선을 위한 그간의 논의 사항 |
| II. 현행 자동차 사고 과실산정체계 현황과 문제점 | V. 새로운 제도개선 방안 |
| III. 비교법적 고찰 | VI. 맺는 글 |
-

주제어 : 자동차 사고, 수정비교과실 제도, 과실상계, 자동차보험, 손해배상의 평가모순

<국문초록> 현재 차대 자동차 사고가 발생한 경우 사고 당사자 간 손해배상책임 비율의 결정과 금액의 분배는 민법상 ‘과실책임주의 법리’와 ‘과실상계’ 제도에 따라 사고의 발생에 기여한 과실, 즉 당사자 간의 책임의 정도와 상대방 차량의 가액에 따라 결정되는 구조이다. 이로 인해 피해차량 운전자의 과실이 적음에도 불구하고 과실이 많은 상대방의 차량이 고가라는 이유로 과도한 배상액을 부담하는 문제가 발생하고 있다.

현행 제도하에서 발생하는 손해배상액의 산정과 과실비율의 비대칭성은 과실비율이 낮은 자가 높은 자에 대해 더 많은 손해배상액을 부담하게 되고, 나아가 피해자임에도 불구하고 본인의 자동차보험계약 갱신 시 보험료가 할증되는 등의 문제를 발생시킨다. 이러한 불공정성은 자동차보험 가입자 간 형평성을 저해하고, 자동차보험 제도 전반의 불신을 초래하게 만든다. 그동안 이와 같은 과실산정 체계에 의해 발생하는 ‘손해배상 평가모순 현상’을 해소하기 위한 다양한 논의들이 전개되어 왔다. 대표적인 것이 ① 고가의 자동차가 관련된 사고에 있어 손해의 공평한 분담을 위하여 수정된 비교과실 법리(50% 기준)를 적용하는 방안과 ② 과실비율 인정기준을 단순화하는 방안, ③ 대물배상 의무보험의 가입한도 인상과 자동차 모델에 따라 보험료를 차등화하는 방안, ④ 경과실 운전자의 대물 손해배상 한도액을 설정하

* 이 논문은 필자가 공동연구자로 참여한 “자동차 사고 과실산정체계 개선방안에 관한 연구”(자동차 손해배상진흥원, 2020)라는 연구보고서 내용을 수정·요약한 것이다.

** 이 연구는 협성대학교 교내연구과제 지원에 의하여 이루어진 것임(과제 계약번호 2024-0103).

*** 협성대학교 금융보험학과 교수, 법학박사(Ph. D).

- 논문접수일(2025.10.12), 심사개시일(2025.10.14), 게재확정일(2025.10.26)

는 방안, ⑤ 기여과실의 법리를 도입하는 방안, ⑥ 자차보험의 No-Fault 화에 따른 해결방안 ('Knock for Knock agreement'의 도입) 등 여러 가능성을 제시하는 견해들이 그것이다.

이에 이 연구에서는 그동안 논의된 다양한 제도개선 방안 중에서 우리나라에 도입 시 사회적 갈등과 분쟁을 최소화할 수 있는 미국의 '수정비교과실 제도'의 도입을 제안한다. 이 제도는 일정 비율 이상의 과실이 있는 운전자가 피해자에 대한 손해배상청구권을 제한하는 내용을 담은 것으로 합리성과 타당성의 관점에서 보면 가장 타당한 제도라고 할 수 있다. '수정비교과실 제도'를 도입하게 되면 우선 '손해배상의 평가모순(보상액 역전)현상'을 일부 수정하는 효과가 있다. 물론 현행 민법상 과실상계 원칙에 대한 상당한 예외를 규정하는 '수정비교과실 제도'를 도입할 경우 일정 과실비율 기준점을 초과한 가해자가 그 기준점 보다 과실비율이 낮은 피해자에 대해서는 손해배상을 청구할 수 없기 때문에 헌법상 권리인 재산권 침해의 소지가 있다는 비판이 제기될 수도 있다. 이러한 문제점의 해결을 위한 방안으로 '교통사고처리특례법' 제3조 상의 '12대 중과실 사고' 중 차량손해와 관련이 있는 경우에만 상대방에게 청구할 수 없도록 하게 하는 것으로부터 출발할 것을 제안한다. 12대 중과실에 해당하는 사고를 야기한 운전자에 대한 비난가능성은 이미 상당 부분 사회적 합의가 이루어졌다고 볼 수 있기 때문이다.

I. 들어가는 글

자동차는 현대 사회에서 가장 널리 이용되는 교통(운송)수단 중의 하나로 자동차 사고로 인한 물적 손해의 발생 시 손해배상 문제의 핵심은 가해자와 피해자 사이의 과실비율 산정이라고 할 수 있고, 자동차보험 손해사정 실무에서는 이로 인한 분쟁이 증가하고 있다. '과실비율'은 손해배상책임의 범위를 결정짓는 핵심 요소로서 그 산정 방식의 합리성과 투명성은 교통사고 피해자 보호뿐만 아니라 자동차보험 제도의 공정한 운영과도 직결된다. 현재 우리나라에서는 '자동차손해배상보장법'(이하, '자동차손배법'이라 약함)을 비롯하여 '민법'의 불법행위책임 규정에 기초하여 '과실비율' 산정이 이루어지고 있으며, 보험실무에서는 '자동차 사고 과실비율 인정기준'을 활용해 분쟁을 해결하고 있다.¹⁾

문제는 '차대 자동차 사고'로 인한 물적 손해에 대해서는 '민법'이 적용됨에 따라 사고 관련 자동차의 수리비 손해액을 산정할 때, 각자의 과실비율을 고려하게

1) '보험업감독업무 시행세칙'에 따른 표준약관에 근거하여 손해보험협회가 제·개정하며, 금융감독원의 관리감독을 받고 있다.

되는데 다른 공동불법행위에 따른 손해배상액 산정에 있어서는 공평하게 적용되는 듯이 보이는 현행 과실상계 제도가 차대 자동차 사고에 적용되면 각자의 손해배상액의 결정에 운전자의 과실비율이 아닌 자동차의 가액이 더욱 중요한 요소가 되어 불합리한 경우가 발생한다는 점이다. 특히 최근 외제차와 더불어 고가 차량의 비중이 높아짐에 따라 자신의 과실비율이 적음에도 불구하고 상대방 자동차의 가격이 비싸다는 이유로 자신이 받는 손해배상액보다 더 많은 금액을 배상해 주는 상황에 대해 불평등하다고 느끼는 경우가 증가하고 있다.²⁾ 우연히 발생한 자동차 사고에서 상대 차량이 고가라는 이유로 손해의 발생에 기여한 부분이 매우 적은 자(피해자)임에도 배상해야 할 손해배상액이 더 많을 수 있다는 점은 상당히 불합리하다. 이러한 저가차량 보유자들의 대물배상 리스크의 증대는 단지 고가차량이 도로에 나타남에 따른 현상일 뿐이지 그들의 책임(과실)이 아니며, 운전 중 주변에 고가의 외제차가 나타나면 긴장할 수밖에 없고 실제 피해자임에도 자동차보험의 보험료까지 더 부담하게 되는 것이 사실이다.³⁾ 따라서 고가차량 보유자의 차량 사용으로 인해 저가차량 운전자에게 주는 ‘부정적 외부성(negative externality)’은 마땅히 고가차량 보유자의 몫이 되어야 한다.⁴⁾ 도로는 모든 국민들이 안전하고 편리하게 이용할 수 있는 공공시설이라는 점에서 일반 국민들이 감당할 수 있는 수준 이상으로 그 이용 비용을 발생시키는 자에게 당연히 그 초과한 비용을 부담케 하는 것이 형평의 원칙에 부합하기 때문이다.

이 연구에서는 이러한 모순적 상황과 관련하여 차대 자동차 사고 발생 시 과

- 2) 과실이 적은 저가차량과 과실이 많은 고가차량이 충돌한 경우, 저가차량의 운전자는 자신의 과실이 적음에도 불구하고 고가차량의 운전자에게 자신이 입은 손해액보다 훨씬 많은 손해를 배상하게 되는 이른바 ‘손해배상의 평가모순 현상’이 발생한다는 점이다. 구체적인 예를 들면 자동차 사고에 대한 과실비율이 고가 자동차가 90%이고, 저가 자동차가 10%일 때 구체적인 손해액이 고가 자동차가 2억원, 저가 자동차가 500만원이라고 가정한다면, 현행 법제하에서는 고가 자동차보유자는 저가 자동차 보유자에게 450만원을, 저가 자동차보유자는 고가 자동차 보유자에게 2,000만원을 지급해야 하므로 이러한 불평등을 체험하는 경우가 많아지고 있다.
- 3) 현행 자동차보험이나 자동차 사고 손해배상 실무에서는 고가차량 운전자가 부담해야 할 비용을 저가차량 운전자에게 사실상 전가하고 있는데 이러한 불합리를 개선할 필요성이 절실하다. 만약 고가차량이 관련된 자동차 사고에 있어서 저가차량 운전자가 사고에 따른 대물보험의 한도를 낮게 설정하여 보험계약을 체결하였을 경우에는 고가차량과의 사고로 인한 막대한 손해를 배상하지 못하게 될 가능성이 있고, 나아가 보험료까지 할증되게 되는 문제가 발생하기 때문에 이러한 문제의 근본적인 해결이 없는 현행 자동차 사고 과실산정 체계의 공정성과 합리성을 인정받기가 어렵다. 박동진, “불법행위에 따른 손해배상책임의 공평한 조정에 관한 연구-자동차 사고의 경우를 중심으로”, 법무부 연구용역 과제보고서, 2014, 3쪽.

4) <http://www.insnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=45361> (한국보험신문 2015.11.23.기사)

실산정 체계에 대한 현황과 문제점을 분석하고, 해외 주요국 사례를 통해 살펴본 시사점을 중심으로 우리 현실에 맞는 합리적인 과실산정 체계 개선 방안에 대해 살펴보고자 한다.

II. 현행 자동차 사고 과실산정체계 현황과 문제점

1. 현황 및 문제점

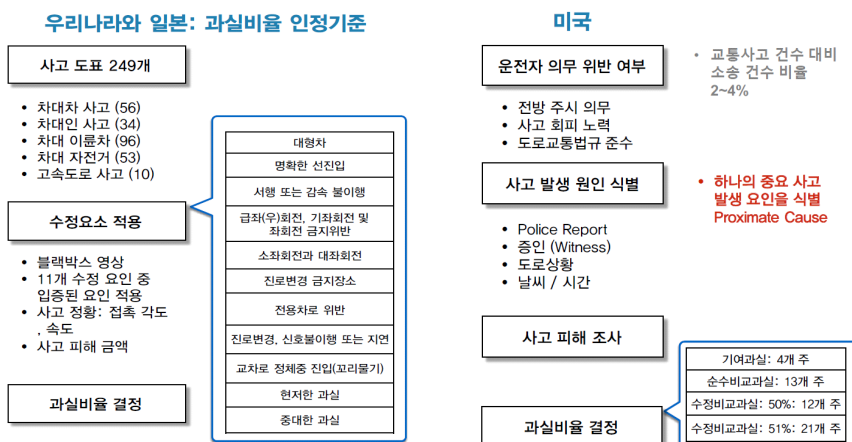
차대 자동차 사고에서 피해자 또는 다른 가해자라고 주장하는 자들 사이에서 과실비율을 결정할 때 우선 사회통념이나 신의성실의 원칙에 따라 공동생활에 있어 요구되는 약한 의미의 부주의를 넘어 불법행위가 성립될 정도의 과실이 있는지를 검토해서 가해자와 피해자(특히 과실비율이 경미한 자)의 쌍방과실에 의한 공동불법행위에 기한 것인지 여부를 판단해 양 당사자 사이의 구체적인 과실비율을 산정하고 있어 이러한 과정은 사실당 상당히 어려운 작업이라 할 수 있다.⁵⁾ 그럼에도 자동차 사고에 대한 현행 과실산정 체계는 사고가 발생한 원인이 누구에게 얼마만큼 있느냐를 따지는 제도로 피해자에게도 과실이 있다면 그 부분만큼은 본인이 책임을 지도록 하고, 이를 통해 운전자의 부주의, 태만 등 moral hazard를 통제함으로써 자동차 사고 발생률을 낮추고, 자동차보험료 인상을 억제함으로써 자동차 사고와 관련된 사회적 비용을 줄이는 데 기여해 왔다는 점은 부인할 수 없다. 하지만 최근 증가하는 고가의 외제차량과 국내 고급차량의 상대적으로 높은 수리비 등으로 인해 대물배상 보험금이 증가하고 있고, 이로 인해 과실비율의 금전적 가치가 상승하고 있다. 따라서 자신이 부담하는 사고비용 부담액이 증가하고, 보험료 할인할증 때문에 과실비율에 대해 사고 당사자들은 더욱 민감하게 대응하게 되고, 과실비율에 대한 민감도 증가는 과실비율 분쟁 증가로 이어지고 있다. 과실비율 결정에 대한 불만은 크게 세 가지 요인에서 비롯되는데 첫째, 사후적인 사실관계 확인의 어려움, 둘째, 과실비율 10%, 20%의 의미에 대한 각기 다른 인식, 셋째, 과실비율을 결정하는 보험회사에 대한 불신이

5) 정수진, “자동차 사고 소송에서의 과실의 개념-공동불법행위 성립요건으로서의 과실과 과실상계에 서의 과실의 비교”, 「법조」 제672호, 법조협회, 2012, 174쪽.

주된 불만 제기 요인이 되고 있다.⁶⁾

우리나라 자동차보험의 과실상계는 “불법행위로 인한 손해의 발생 또는 확대에 피해자의 부주의가 가담된 경우 이를 참작하여 가해자의 책임을 제한하고 배상액을 감경하는 방식”으로 운용되고 있다. 현재 실무적으로 활용되고 있는 ‘자동차 사고 과실비율 인정기준’은 적용 상황에 대해 개별 사고의 특성을 고려한 수정요소를 반영하여 당사자의 최종 과실비율의 합계가 100%가 되도록 산정되고 있다.⁷⁾

[미국과 우리나라의 과실비율 결정방식 비교]



자료: 미국과 우리나라의 과실비율 결정방식, 국토교통부 연구과제 보고서에서 인용

(1) 사회적인 불평등 조성

현재의 과실산정 체계에 따른 손해액 산정 법리는 저가차량의 운전자에게 고가의 상대방 차량의 수리비를 전가시킴으로 인해 사회·경제적으로 고가차량 운전자보다 저가차량의 운전자에게 자동차 운행상 더 많은 주의의무를 부과하는 것과 같은 결과를 가져온다.⁸⁾ 이러한 결과는 저가차량 운전자에게 더 많은 위하효

6) 전용식/채원영, “자동차보험 과실상계제도 개선방안”, 연구보고서(2017-2), 보험연구원, 2017, 11~12쪽.

7) 국회의안정보시스템, 자동차손해배상보장법 일부개정법률안(김용태의원 등 13인, 의안번호 2021969)

8) 이상덕, “쌍방과실 자동차 사고 처리에 관한 제언”, 법률신문 제3978호, 2011-10-27(2025. 10. 9. 최종방문(<https://www.lawtimes.co.kr/Legal-Info/Research-Forum-View?Serial=2048>)).

과(deterrent effect)를 발생시키고, 저가차량 운전자는 차량을 운행할 때 수세적인 자세를 취하게 된다. 반면에 고가차량을 운전하는 사람은 더 적은 주의의무를 기울이는 것과 같은 결과를 누리게 하고, 심한 경우 공격적인 운전으로 횡포를 부리는 사실상의 특권을 누리게 된다고 볼 수도 있다.⁹⁾ 도로교통에 관여한 모든 차량의 운전자들은 모두 동등한 자유와 주의의무, 책임이 부여되어야 함에도 현실적으로는 차량의 가격, 즉 경제적 계층에 따라 사실상의 차등이 발생하게 되는 것이고 이는 곧 사회적으로 불평등하고 불건전한 분위기를 형성하게 된다.¹⁰⁾

(2) 대물배상보험 가입 한도의 증가

외제차와 고가차량이 증가함에 따라 자동차보유자의 대물배상 가입 금액은 매년 증가하는 추세를 보이고 있다. 이는 보험소비자가 자동차 사고를 야기한 경우 얼마의 금액을 배상할지 알 수 없다는 데서 오는 불확실성 때문에 과다한 금액의 보상한도를 설정한 보험가입을 하고 있다고도 볼 수 있다. 자동차보유자 중 대물배상 한도를 2억 원 이상으로 가입한 경우가 2009년에 6.8%에서 2013년도에는 38.9%, 2018년도에는 77.7%까지 지속적으로 증가하고 있으며, 외제차 및 고급 차량의 보급 확대에 의해 보험료 증가 폭은 더욱 커질 것으로 예상되고 이는 곧 대다수 보험가입자의 보험료 인상으로 귀결된다.

대물배상 가입한도별 분포와 비교하면 현재 대물배상 가입금액 분포는 실제 배상처리 한도와 큰 괴리가 있는 것으로 보인다. 즉 2018년 보험개발원의 통계에 따르면, 대물배상 사고 중 95%가 1,000만원 한도 내에서 처리되며, 3,000만원 한도 내에서는 약 99.4%가 처리되는 것으로 분석된다. 실제 대물배상 사고처리 한도와 보험가입자의 대물배상 가입금액 한도의 비율에는 큰 괴리가 존재하는데, 그 차이만큼이 도로에서 운행되는 고가차량에 대해 느끼는 일반자동차 소유자의 두려움으로 해석된다.¹¹⁾

9) 장준혁, “미국 불법행위법상의 기여과실·기여과실론으로부터 비교과실론으로의 발달”, 「민사법학」 제66권, 한국민사법학회, 2014, 355쪽.

10) 요즘의 운전자들은 “고가의 외제차를 만나면 피해 다니는 것이 상책”이라는 인식이 퍼지고 있다. 또 이러한 결과가 헌법상 평등의 원칙에 반한다고 본 견해도 있다 이상덕, 앞의 자료 참조.

11) 최병규외 2, “자동차 사고 과실산정체계 개선방안에 관한 연구”, 연구용역 보고서, 자동차손해배상진흥원, 2020, 23쪽의 [표2], [표3] 통계자료 참조.

결국 고가차량의 지속적 증가는 대물배상보험 가입금액 상향에 따른 보험료의 인상과 더불어 고가차량과 저가차량 간의 사고시 손해액 분담의 불공평 문제를 지속적으로 야기하게 될 것이다.

(3) 과실비율 결정에 따른 사회적 비용 증가

현행 ‘차대 자동차 사고’ 시 사고 당사자 간 손해배상책임 비율의 결정과 금액의 분배는 민법상 ‘과실책임주의 법리’와 ‘과실상계’ 제도에 따라 사고의 발생에 기여한 과실, 즉 당사자 간의 책임의 정도와 상대방 차량의 가액에 따라 결정되는 구조이다. 이로 인해 피해차량 운전자의 과실이 적음에도 불구하고 과실이 많은 상대방의 차량이 고가라는 이유로 과도한 배상액을 부담하는 문제가 발생하고 있음은 앞에서 언급한 바와 같다.¹²⁾ 이러한 손해배상액의 산정과 과실비율의 비대칭성은 과실비율이 낮은 자가 높은 자에 대해 더 많은 손해배상액을 부담하게 되고, 나아가 피해자임에도 불구하고 본인의 자동차보험계약 갱신 시 보험료가 할증되는 등의 문제를 발생시킨다. 이러한 불공정성은 자동차보험 가입자 간 형평성을 저해하고 자동차보험 제도 전반의 불신을 초래하게 만든다는 문제점이 제기된다.¹³⁾

또 다른 문제는 현행 과실비율 산정기준은 사고 상황에 따른 과실비율 산정 방법이 너무 복잡하고, 가해·피해차량이 비교적 명확함에도 주의의무 위반 등의 사유를 들어 피해자에게 일부 과실을 인정하는 경우가 있어 과실비율에 관한 분쟁을 지속적으로 증가시키고 있다는 점이다.¹⁴⁾ 보험회사와 피해자 간 과실비율에 관한 분쟁은 그 해결 과정에서의 다툼과 소송에 따른 사회적 비용이 상당히 높다. 자동차 사고로 인한 보험금은 원칙적으로 과실상계를 통해 최종 계산된 금액을 지급하므로 과실비율에 따라 보상금액이 달라지는 특징을 가지고 있어 분쟁 발생의 가능성이 존재한다. 즉 사고가 발생한 경우 사고 접수를 받은 보험회사가

12) 국회의안전보시스템, 자동차손해배상보장법 일부개정법률안(김용태의원 등 13인, 의안번호 2021969)

13) <https://v.daum.net/v/20191128060558956>(머니투데이 2019. 11. 28. [최우수법률상] 김용태 "자동차 보험, 低과실 高부담 바꾼다" 기사 참조)

14) 특히 실제 자동차 사고 시 손해배상책임 산정 과정에서 법적 근거 없이 손해보험협회에서 마련한 ‘자동차 사고 과실비율 인정기준’에 따라 사고 당사자의 과실비율이 산정됨으로 인해 법적 공인력이 떨어진다는 지적도 있다. 국회의안전보시스템, 자동차손해배상보장법 일부개정법률안(김용태의원 등 13인, 의안번호 2021969)의 내용 참조.

사고 당사자로부터 사고입증자료를 제출받아 1차적인 과실비율을 산정하고, 당사자들이 이를 수용하면 보험금이 지급된다. 만약 보험회사가 산정한 1차 과실비율을 수용할 수 없는 경우에는 다른 분쟁해결 절차를 진행하게 되는데 현재 분쟁처리기구는 법원을 제외하고 2개가 존재한다.

첫 번째가 보험회사 간 협약에 의한 ‘과실비율분쟁심의위원회’(이하, ‘분심위’라 함)¹⁵⁾가 있고, 두 번째가 보험약관에 근거하여 분쟁을 처리할 수 있는 금융감독원의 ‘금융분쟁조정위원회’가 있다. 하지만 ‘금융분쟁조정위원회’의 경우 과실비율 관련한 분쟁에 대해서는 대부분 개인 간의 민사분쟁이라는 특징으로 인해 금융감독원이 적극적으로 개입하기 어려워 민간자율조정기구인 ‘분심위’에서 분쟁을 처리할 것을 안내하고 있는 실정이다.

문제는 ‘분심위’의 조정결정 효력은 자동차 사고 당사자가 아닌 보험회사에 국한되어 있다는 점이다. 즉, 보험회사 간에 ‘분심위’의 조정결정에 승복하여 확정되었다 하더라도 사고당사자는 소송 등을 통하여 과실을 다룰 수 있다.¹⁶⁾ 이 때문에 ‘분심위’에서 확정된 과실비율에 대해 보험계약자, 피보험자 등이 불복하여 소송을 진행하는 경우에는 과실분쟁조정을 위한 비용과 소송비용이 중복적으로 발생하게 되고, 과실확정에 필요한 시간은 더욱 길어지게 되는 문제가 있다. 이러한 문제를 해결하기 위해서는 과실비율 산정의 편의성을 증대시키면서도 이와 관련된 분쟁을 최소화하는 나아가 법규성 및 신뢰성을 강화하는 방안의 마련이 절실한 상황이다. 그 대안은 불합리하고 소모적인 과실분쟁의 발생을 예방하고, 발생된 분쟁의 효율적 해결을 도모할 수 있는 방안이어야만 할 것이다.

자동차 사고로 인한 손해의 회복보다 책임부담자와 책임비율의 결정에 많은 사회적 비용이 소모되는 작금의 현실은 바람직하지 않다. 한정된 사회적 자원의

15) 분심위는 2007년 4월 23일부터 15개 손해보험회사(현재 14개 보험회사)가 상호협정에 의해 공동 운영하고 있는데 협정체결의 근거는 보험업법 제125조이며, 그 설립 목적은 구상금분쟁소송의 예방을 통한 자동차 보험금 신속 지급 및 보험업계의 사업비 절감이다.

16) 이 부분에 대해서 법원은 부제소합의가 성립된 것으로는 보기 어려워 소송 자체가 부적법한 것은 아니지만 확정된 심의 결정과 다른 판단을 하기 위해서는 민법상 화해계약의 취소 법리에 따라 심의 결정의 효력을 복멸시켜야만 가능하다는 입장이다. 서울중앙지법 2019. 11. 8. 선고 2019나 23786 판결 에 의하면 “원고는 피고를 상대로 분심위에 심의 청구를 하여 책임비율이 원고 90%, 피고 10%라는 결정을 받아 그 결정이 그대로 확정되나, 이 사건 결정에 있어 피고 차량에 과실이 있는지 여부는 화해의 목적인 분쟁사항 그 자체라고 볼 수 있어 그에 관한 착오를 이유로 위 합의를 취소할 수는 없다”고 판시한 바 있다.

효율적 사용을 위해서라도 자동차 사고를 줄이고, 또 발생한 사고에 대해서는 공평하고 신속하게 해결하며, 그 과정에서 사회적 갈등도 줄일 수 있는 적절한 해결 방안이 마련되어야 할 것이다.

(4) 소결

일반적으로 과실이 많은(큰) 사람이 과실이 적은(낮은) 사람보다 더 많은 손해배상책임을 부담하는 것이 상식이다. 하지만 앞서 살펴본 바와 같이 자동차 사고로 인한 손해배상에 있어서는 과실이 더 적은 사람이 결과적으로 더 많은 손해배상을 하게 되는 현상이 발생하기도 한다. 이처럼 저가 차량 운전자가 현실적으로 고액의 배상액을 감당하지 못하는 일이 빈번히 발생하게 된다면, 이를 완충하기 위한 보험제도는 새로운 사회적 비용 상승이라는 문제를 유발하고, 사회 공동체에 자동차 사고의 위험을 불공평한 방식으로 재분배하는 단점도 발생시킨다.

이와 함께 경제적 계층에 따라 주의의무의 차등 부과라는 부작용을 발생시키고 이로 인한 계층 간의 위화감과 사회적 불평등은 더욱 커지게 된다. 이러한 상황에 대해서 현행 손해배상책임 법제 하에서는 현실적으로 어쩔 수 없는 불가피한 상황으로 인식해야 한다는 평가와 이러한 손해배상책임 평가모순 현상이 타당한지에 대한 물음을 제기하는 부정적인 평가가 공존하고 있다. 하지만 어느 쪽의 입장이든 기본적으로 이러한 현상이 불공정하다는 것에 대해서는 공감하는 것으로 보인다.

Ⅲ. 비교법적 고찰

1. 미국

‘비교과실제도’는 1945년 영국에서 먼저 도입하였고, 미국에서는 1960년대에 들어 확산되었다. 기존의 ‘면책(기여)과실제도’에서는 피해자(원고)의 과실이 1%라도 있을 경우 피해자는 가해자로부터 전혀 배상받지 못하였는데 ‘비교과실제도’는 피해자의 과실이 10%라도 가해자로부터 90% 배상을 받는 것을 허용하였다. ‘비

교과실제도'는 '순수비교과실제도(Pure Comparative Negligence)'와 '수정비교과실 제도(Modified Comparative Negligence)'로 구분되는데 '수정비교과실 제도'는 피해자의 과실이 50% 혹은 51% 이상인 경우 가해자로부터 보상받지 못하는 제도이다.¹⁷⁾

[미국의 과실상계 제도]

구분		선택한 주	비고
기여(면책)과실 (Pure Contributory Negligence)		워싱턴 D.C., 알라배마, 메릴랜드, 노스캐롤라이나, 버지니아 등 5개 주	1971년에서 1985년간 기여(면책)과실을 택하고 있던 33개 주가 비교과실제도로 전환
순수비교과실 (Pure Comparative Negligence)		캘리포니아 등 12개 주	과실이 99%인 가해자도 1%를 피해자로부터 보상받을 수 있음
수정 비교 과실 제도	50% 기준	콜로라도 등 11개 주	피해자의 과실이 50%/51% 미만일 경우 과실에 따라 손해액을 배분하는 제도, 피해자의 과실이 50% / 51% 이상일 경우 피해자는 가해자로부터 배상받지 못함
	51% 기준	아이오와 등 22개 주	
	Slight-Gross-Method	사우스다코타	피해자의 과실이 경과실(Slight)이고 가해자의 과실이 중과실(Gross)일 경우에만 피해자가 가해자로부터 보상을 받음

자료: Matthiesen, Wickert & Lehrer, S.C. Attorney at Law, 2015.¹⁸⁾

2. 일본

자동차 사고 시 과실상계는 각 사고 유형별로 도로교통법에서 정하는 우선 관계를 기초로 교통관여자 쌍방의 과실비율 등을 패턴화(손해의 정형화)하는 것이 가능하다. 따라서 일본의 경우 대량으로 발생하는 사건을 공평하고 신속히 처리

17) 전용식/채원영, 앞의 논문, 23쪽.

18) 전용식/채원영, 앞의 논문, 23쪽에서 재인용.

하고자 하는 필요에 의해 다양한 과실상계 비율 인정기준이 만들어져 있다. 그 중에서도 동경지방법원 민사교통소송연구회편에서 작성한 '민사교통소송에서의 과실상계를 인정기준(전정 5판)(별책 판례타임즈 38호(2014년))은 법적 구속력은 없지만 가장 권위 있는 기준으로서 자동차 사고 손해배상사건이나 자동차보험의 실무에서 널리 이용되고 있다.

판사들과 교수, 변호사 등이 참여하여 만들어진 이른바 '한타기준(判タ基準)'¹⁹⁾은 수시로 발생하는 자동차 사고의 신속한 처리 및 분쟁의 조기해결에 기여해 왔다. 그러나 최근 일본에서도 법원에 접수되는 자동차 사고 건수가 증가하고 있는데,²⁰⁾ 주요 원인은 변호사비용이 특약으로 보장되는 보험상품에 가입하는 사람이 증가하고 있기 때문이라는 것이 일본 법조인들의 보편적 인식이다. 하지만, 한편에서는 보험회사들이 '한타기준(判タ基準)'에 따라 기계적으로 산정하는 과실 비율에 대해 자동차 사고 당사자들의 불만이 표출되고 있다는 점을 원인으로 지목하기도 한다.

3. 중국

중국의 경우 경찰(公安)이 가피해자 및 과실비율 결정을 주도하고 있어 다툼

19) '判タ基準'의 작성 경과를 살펴보면 자동차 사고 소송에서는 신속한 사건처리, 법적인 안정성, 재판의 예측 가능성 등의 관점에서 손해액 산정 정형화의 일환으로서 과실상계의 인정기준의 필요성이 제기됨에 따라 1967년에 舟本信光의 「過失相殺の劃酌の程度」(ジュリスト363号 [1967年] 31頁)가 공표되고, 이어서 同 「過失相殺の割合について」(ジュリスト431号 [1969年] 184頁), 倉田卓次/福永政彦의 「自動車事故における過失割合の認定基準(試案)」(判タ229号 [1969年] 24頁)·同 「改稿」(判タ239号 [1969年] 2頁)·同 「改正道交法による自動車事故における過失割合の認定基準」(判タ270号 [1972年ア 32頁)(이하, 「倉田基準」이라 함), 本井巽/中村行雄의 「大阪地裁民事交通部・過失相殺率認定基準-幹事案」(判タ285号 [1973年] 12頁), 古崎慶長/富川秀秋의 「民事交通訴訟における過失割合認定基準-京都試案」(判タ298号 [1973年] 34頁)이 공표되었다(모두 민사교통부 재판관에 의해 작성된 기준이다).

이 중 「倉田基準」은 처음으로 교통법규 전반에 대해 비교·검토한 결과물로서 설득력 있는 과실 비율이라는 점에서 이 기준에 의해 지금까지 과실상계를 둘러싸고 현재까지 지체되고 있던 소송의 진행과 나아가 화해·합의의 성립이 촉진되어 전체적으로 보아 신속·타당한 해결을 도모할 수 있게 되었다고 평가되고 있다.

20) 자동차 사고 발생 건수는 2004년 약 95만 2,000건으로 최다를 기록한 이래 감소하고 있고, 부상자 수, 사망자 수, 인구 10만 명당 사망자 수 모두 감소하는 추세이지만, 자동차 사고 관련 소송은 도쿄 지방법원의 경우, 2008년 1,369건이었던 것이 2017년 2,196건으로 10년 사이에 약 60% 증가하였다. 谷口園恵, 「東京地方裁判所 民事第27部(交通部)における事件の概況(平成29年度)」, 「法曹時報」第70巻 第7号, 2017, 75~83頁.

의 여지가 적은 편이다. 또한 경찰이 결정하는 과실비율도 5단계로 정형화하여 운영하고 있다. 즉, 전부과실(100%), 주요과실(70%), 동등과실(50%), 부차과실(30%), 무과실(0%)로 구분하고, 소액 대물사고의 경우에는 무과실책임주의를 적용하는 ‘호팽자배(互碰自配)’제도(Mutual collision self compensation)를 도입하여 운영하고 있다.²¹⁾ ‘호팽자배(互碰自配) 제도’란 소액사고의 신속 처리 목적으로 아래의 조건에 부합하는 경우 강제보험으로 각자의 보험회사에서 차량 수리비를 지급하는 제도로서 ① 쌍방사고로 쌍방이 강제보험에 가입된 경우, ② 대인피해 및 재산 손실이 없고, 대당 2千Rmb(약 35만원 정도)이하 손해사고, ③ 쌍방이 과실을 인정한 경우(公安의 사고확인서 발급), ④ 사고 당사자가 ‘호팽자배(互碰自配)’에 동의한 경우라는 4가지 조건이 충족이 되어야 한다.²²⁾

4. 캐나다

캐나다 온타리오의 경우에는 자동차 사고의 유형에 따른 과실비율 결정 원칙(Fault Determination Rule)을 보험업법에 규정하고 있다(Insurance Act, R.R.O. 1990, Regulation 668). 즉 피보험자의 과실은 보험회사가 결정하는데 보험업법에서 제시한 과실결정기준에 따라 과실비율을 결정하며, 과실에 따라 '100:0', '50:50', '25:75' 등으로 비율을 단순화해 과실비율의 일관성을 유지하고 있다. 다만 온타리오주 유형에 대해서 복잡·다양한 자동차 사고 유형을 몇 개의 정형화된 공식으로 판단하는 것은 계약자의 불만을 야기할 수도 있다는 비판이 있다. 특히 이러한 과실비율의 극단적 단순화는 자동차 사고의 특수성을 반영하지 못해 과실비율 결정에 자칫 구체적 타당성이 결여될 수도 있다는 것이 단점으로 지적되고 있다.²³⁾

21) 2009년 2월 1일부터 중국보험산업협의회(China Insurance Industry Association)가 발행한 중국의 강제보험, 재산보험에 대한 ‘보상 및 재산보상에 대한 보상조치’에 의해 ‘충돌과 자기보상’이 수행될 수 있는 조건을 규정하였다. 자동차 손상에 대해서는 2,000위안을 초과하지 않는 모든 당사자는 ‘호팽자배(互碰自配)’를 채택하기로 합의한 바 있다.

22) 多車互碰、有交強險、只有車損、不超2000元、都有責任、各方同意.

23) [車사고 과실비율 논란·해법은③] 사고원인 규명 등 적용기준 ‘단순명확화’ 한국보험신문 기사 내용 참조(<https://blog.naver.com/yulmotree/220856533966>, 최종 검색일자, 2025. 9. 15.)

[캐나다 온타리오의 자동차 사고 과실비율 인정기준 개요]²⁴⁾

사고내용	조항	과실	비고
동일차선에서 동일방향으로 진행하는 차량들의 사고	6-9	100:0 50:50	- 후미추돌 사고 - 세 대 이상 차량 사고의 경우도 포함
인접차선에서 동일방향으로 진행하는 차량들의 사고	10-11	100:0 50:50 25:75	- 차선변경 사고 - 세 대 이상 차량 사고의 경우도 포함
반대방향에서 진행하던 차량들의 사고	12	100:0 50:50	- 중앙선 침범 차량 과실 100%
교차로에서의 사고	13-15	100:0 50:50	- 신호기가 없는 경우 교차로 선진입 차 량 무과실 - 신호기가 있는 경우 신호위반 차량 100% 과실, 위반 차량 여부가 불명확 할 경우 50:50
주차장에서의 사고	16	100:0	- 통행 우선권(Right of Way) 차량 무과실
기타 사고	17-19	100:0	- 사고 발생 당시 경찰의 신호를 무시한 경우, 진입금지 지역에 진입한 경우, 추월 금지 위반, 회전금지 위반 시 과실100% - 차량이 후진 시, 유턴 시 문을 열어놓았을 때 충돌 사고가 발생하면 과실 100%
사고 당시 음주운전, 속도 위반 적발 시	20	-	기소

자료: 온타리오 보험업법

5. 스페인

스페인인 자동차 사고 건수 대비 소송건수 비율이 10%를 넘어서자 과실비율 단순화를 통해 분쟁을 줄여나갔다. 유럽의 표준화된 공통양식으로 사고 당사자, 목격자, 경찰 입회하에 법적 효력이 있는 자동차 사고경위서(ARF)를 작성한 후에 매트릭스(Matrix) 프로그램을 통해 가피해자를 결정하고 보험금을 지급 및 구상 청구하는 방식을 택하고 있다. 즉 피해 차량의 보험회사는 자사에 가입한 피보험

24) 전용식/채원영, 앞의 논문, 83쪽, <부록 표 Ⅲ-1>에서 재인용.

자에 대해 먼저 보상처리를 한 후 가해 차량의 보험회사에 전년도 물(物)담보 기준 평균 보험금을 구상 청구하는 방식으로 업무를 처리한다. 이러한 보상처리 단 순화 제도 도입 후 소송 전수는 0.5%(2009년)까지 줄어들고, 보상처리 기간 역시 80일에서 10일 미만으로 줄어드는 효과가 있었다고 한다.²⁵⁾

이러한 스페인의 방식은 고가차량을 주로 인수하는 보험회사의 경우에는 손실을 볼 수 있는 구조로 국내에서 도입하는 것에 대해 보험회사들의 동의를 구하기는 어려울 것으로 보인다. 다만 이러한 보상제도 및 사고보고서 작성을 통한 과실비율 산정은 사고 당사자간 표준화된 공통양식을 작성하는 제도로 분쟁 소지를 줄일 수 있는 장점과 우리나라 자동차보험 과실상계 제도의 문제점인 과실상계 제도의 취약한 공신력과 사고 정황과 관련된 사실관계의 확인, 두 개 이상의 수정 요소 적용으로 인한 과실비율의 변동성을 해소할 수 있을 것이다.²⁶⁾ 결론적으로 이 제도는 신뢰 사회의 구축이라는 선결 조건이 충족되어야만 정착될 수 있을 것으로 생각된다.

IV. 과실산정체계 개선을 위한 그간의 논의 사항

그동안 과실비율 산정에 있어 상당한 노력과 사회적 비용이 발생한다는 점과 기타 다양한 문제점들이 제기되고 있지만, 그중 최근에 고가차량으로 인한 공정성 문제에 대한 관심이 높아지고 있어 이 부분에 초점을 맞춰 개선 방안을 검토하고자 한다. 이하에서는 현행 과실상계 제도에서 발생하는 손해배상 평가모순 현상을 해소하기 위해 제시된 다양한 대안들을 소개하고자 한다.²⁷⁾

25) 2010년 3월 4일(목), 브뤼셀에서 개최된 자동차보험 전문 협의체인 CEA(Comité Européen des Assurances; 2012년부터 'Insurance Europe'로 개명)에서는 ① 보험자 - 소비자 관계와 혁신적 자동차보험 상품 개발 환경, ② 국경간 자동차보험 이슈, ③ 교통안전 제고와 사고 감소 방안 등의 의제로 논의가 있었고, 위 수치는 이 회의에서 보고된 통계자료이다.

26) 전용식/채원영, 앞의 논문, 86쪽

27) 여러 대안 중에서 주로 고가차량과 저가차량 사이에 차대 자동차 사고가 발생한 경우, 과실비율이 적은 저가차량 운전자가 불이익을 당하게 되는 현행 자동차 사고 과실 비율 인정 기준에 대한 해결 방안을 제시한 다양한 견해들을 소개한다. 아래 각 견해가 제시된 논문 등에서는 과실산정 체계 개선을 위한 더 깊이 있는 논의를 전개하고 있어, 견해의 정확한 이해를 위해서는 전문을 볼 필요가 있다. 하지만 이 논문에서는 자동차 사고 과실비율 산정 문제에 관한 해결 방안을 제시한 부분만을 위주로 소개하고자 한다.

1. 수정비교과실 제도의 도입 방안²⁸⁾

미국의 여러 주에서 도입해 운영하고 있는 수정비교과실 제도의 도입을 제시하는 견해이다. 이 견해는 조금이라도 과실비율이 많은 쪽에게만 불법행위책임을 인정하고, 양 차량의 과실이 동일한 경우에는 서로에 대한 손해배상청구권을 부정한다.²⁹⁾ 쌍방과실의 자동차 사고와 관련한 보험회사간 구상금 청구 사건에서 보험업계와 법원의 실무 관행을 살펴보면, 예컨대 과실비율이 9:1인 자동차 사고가 발생한 경우 가해차량의 보험회사가 가해자에게 가해 차량의 수리비를 보험금으로 지급한 다음, 피해자 또는 피해자의 보험회사를 상대로 피해자의 과실비율 10%를 적용하여 가해차량 수리비의 10%를 구상금으로 청구하고 있다. 문제는 과실비율이 10% 혹은 20%에 불과한 자를 과연 공동불법행위자로 취급하는 것이 자동차 사고의 실상과 우리의 정의 관념에 부합하느냐는 것이다.³⁰⁾

따라서 쌍방과실에 따른 자동차 사고 처리에 관한 현재의 실무 관행은 피해자를 무분별하게 공동불법행위자화한다는 점에서 불법행위법의 이론과 판례에도 부합하지 않기 때문에 ‘과실상계 대상으로서의 과실’과 ‘불법행위 성립요건으로서의 과실’을 구별해야 한다고 주장한다. 또 상대방에 비해 과실이 같거나 작은 운전자에게 불법행위책임을 인정하는 것은 사회통념 내지 정의 관념, 또는 자기책임의 원칙에도 부합하지 않을 뿐만 아니라 고가차량 운전자에게서 저가차량 운전자에게로 수리 비용을 전가하고, 도로교통상 더 많은 주의의무를 부과하는 것과 같은 결과를 가져와 헌법상 평등의 원칙에도 반하며, 자동차 사고 예방에도 방해가 되므로 현재의 실무 관행을 시급히 개선할 필요가 있다는 것이다.³¹⁾

이 논거의 핵심은 자동차 사고에서 경미한 과실을 범한 피해 차량의 운전자를 불법행위자로 취급하여서는 안 된다는 것이다. 피해 차량의 경미한 과실은 가해자의 손해배상 액수를 산정할 때 과실상계 사유로 삼을 수는 있을지언정 그 과

28) 박동진, “불법행위에 따른 손해배상책임의 공평한 조정에 관한 연구-자동차사고의 경우를 중심으로”, 연구용역 과제보고서, 법무부, 2014, 34~35쪽.

29) 이상덕, 앞의 법률신문 기사 내용 참조.

30) 물론 과실비율의 수치로 한계선을 설정하는 것은 매우 곤란한 일이지만 일반적인 운전자들의 통념에 의하면 10~20% 정도의 과실이 있는 차량 운전자는 결코 자신이 자동차 사고의 가해자라고 인식하지 않을 것이며, 오히려 가만히 정차해 있는데 상대 차량이 들이받은 경우와 다를 바가 없다고 생각할 것이다.

31) 이상덕, 앞의 법률신문 기사 내용.

실로 불법행위가 성립하였다고 보아 가해자의 손해까지 배상하라고 하여서는 안 된다는 것이다. 물론 몇 %의 과실까지가 과실상계 사유에만 해당하는 경미한 과실이고, 몇 %의 과실부터 불법행위가 성립하는가를 정하는 것은 매우 어려운 문제이다.³²⁾ 구체적으로는 양 차량의 과실비율이 5:5로 같은 경우를 제외하고, 조금이라도 과실비율의 격차가 있는 경우 많은 쪽에게만 불법행위책임을 인정하는 방안으로, 이는 미국의 수정된 비교과실론 중 49% 원칙³³⁾을 적용하는 경우와 동일하다.

만약 양 차량의 과실이 동일한 경우는 각 차량의 운전자가 각자 자기차량의 수리비를 부담하는 것으로 사건을 처리하는 것이 정의관념 내지 자기책임의 원칙에 부합할 것이다. 이와 같은 맥락에서 과실이 많은 자의 비율 기준을 과실 50%로 보는 견해와 상대방보다 2배 이상의 과실비율이 되는 67% 이상으로 보는 견해도 있다. 예를 들어, 50%(또는 51%) 법리에 따르면 피해자의 과실이 가해자의 과실보다 적은 경우에만 손해배상의 청구가 가능하다. 따라서 이 법리에서는 과실비율에 따라서 고가차량 보유자는 손해배상을 청구할 수 없고, 저가차량 보유자는 상대방에게 자신의 과실비율을 공제한 부분에 대해서만 배상의무를 진다. 반대로 과실비율에 따라 저가차량의 보유자는 손해배상 책임이 면제되거나 제한되는 효과가 있어 매우 혁신적인 제도라고 할 수 있다. 특히 미국에서 과실상계 법리는 무과실책임(strict liability) 영역뿐만 아니라, 생활방해(nuisance)와 경제적인 불법행위(economic torts) 영역까지 확대 적용되고 있다.³⁴⁾ 따라서 미국 법원이 정책적인 고려를 바탕으로 과실상계 법리를 경제적인 불법행위 영역까지 확장하고 있는 것처럼, 우리도 자동차 사고의 불합리한 점(특히 고가차량과의 사고에 있어 손해배상 평가모순 현상의 발생)을 시정하기 위한 정책적인 고려하에 미국의 '수정 과실상계제도'를 채택한 법안을 고려할 수 있을 것으로 본다.³⁵⁾

반대로 '수정 과실상계제도'에 대한 비판 중에는 손해배상이 결정되는 기준 및 근거와 관련해서 예컨대 가해자의 과실이 중대하지 않은 경우에도 단순히 과실

32) 이상덕, 앞의 법률신문 기사 내용 참조.

33) 49% 원칙에 따르면, 사고운전자의 과실비율이 50% 이상일 경우에는 상대방에게 손해배상을 청구할 수 없다.

34) 박동진, 연구용역 과제보고서, 187쪽.

35) 고세일, "자동차 사고에 따른 적절한 책임분배에 대한 연구", 「법학연구」 제25권 제3호, 충남대학교 법학연구소, 2014, 351쪽.

비율에 따라 손해배상을 받지 못하는 불합리가 발생할 수 있다는 점이다. 또한 복수의 가해 차량이 있는 경우 당사자 사이의 과실비율 판단이 복잡해지는 어려움과 이로 인해 혼란이 가중될 수 있다는 문제가 제기될 수 있다.³⁶⁾ 하지만 우리나라에서도 실제로 2019년에 김용태의원의 대표발의(의안번호 제21932호)로 ‘자동차손배법’ 제3조의2를 신설해 과실비율 체계를 5단계로 단순화하면서 자동차사고 당사자 간 손해배상책임 결정의 원칙으로 과실비율이 높은 당사자는 상대방으로부터 배상을 받을 수 없고, 과실비율이 낮은 당사자는 상대방으로부터 과실비율을 상계한 나머지 비율로 배상을 요구하는 방식의 ‘수정과실상계 제도’를 도입하려는 시도가 있었지만 입법화되지는 못했다.³⁷⁾

2. 차대 자동차 사고 시 경과실 운전자의 손해배상 한도액을 정하는 방안

현행 과실산정 체계가 안고 있는 사회필연적 위험 비용의 전가 문제를 해결하고, 자동차 사고를 효과적으로 예방하기 위해 제시된 대안으로, “쌍방과실로 발생한 차대 자동차 사고에서 고과실 운전자가 상대 경과실 운전자에게 손해배상을 청구하는 경우 그 손해의 범위를 일정 한도액 이내로 제한하는 방안”이다. 이는 자동차에 대한 손해의 한도액을 자동차가 파손된 정도를 비율적으로 고려한다는 데 그 특징이 있다.

36) 이러한 문제점을 해결하고자 “과실상계원칙에 따라 산정된 손해배상액의 합산액을 과실비율에 따라 재분배하는 방안”이 제시된 바 있다. 이는 과실비율을 기초로 각각 상대방에게 배상해야 할 손해배상액을 확정된 후 그 손해배상액을 합산한 금액을 전체 손해액으로 보고 이에 대해서 다시 각자의 과실비율에 따라 부담부분을 재분배하는 방법이다. 즉 전체 손해액을 과실비율로 부담하는 것이 아니라, 과실비율에 따라 각자 배상하여야 할 손해배상액의 합산액을 다시 과실비율로 부담하게 하는 것이다.; 김병선, “자동차 사고에 있어서 손해배상책임의 공평한 분배”, 『법학논집』 제22권 제2호, 이화여자대학교 법학연구소, 2017, 235~237쪽.

37) 개정안의 주요 내용을 살펴보면, ① 과실비율이 상대방에 비해 높은 당사자를 ‘가해자’, 낮은 당사자를 ‘피해자’로 규정하고, ② ‘가해자’는 ‘피해자’에게 손해배상을 요구할 수 없도록 하고 ‘피해자’는 ‘가해자’와의 과실비율을 상계한 나머지 금액에 대해 손해배상을 요구할 수 있도록 하며, ③ 과실비율이 동일한 경우 배상 없이 각자의 손해를 스스로 부담하도록 하였고, ④ 당사자가 다수인 경우에는 과실비율이 가장 높은 자를 ‘가해자’로 하며, ⑤ 과실책임이 없는 피해자에 대해서는 당사자들이 과실비율에 따라 배상하도록 하고 있었다. 하지만 과실비율 체계가 단순화됨에 따라 과실비율 산정 시 검토되어야 할 개별 사고의 특성과 상황이 충분히 반영되지 못하거나, 과대·과소 반영되는 경우에는 이로 인한 당사자 간의 분쟁이 심화될 우려가 있고, 현행 과실산정 기준에 따라 80:20 또는 60:40 등의 과실비율이 인정되는 사고의 경우에는 75:25나 50:50으로의 조정이 불가피해, 특정 당사자는 과실비율 조정에 따른 추가적인 책임을 부담하여야 하므로, 손해분담의 공평성 측면에서 부당하다는 반론도 있었다. 국회의 회기 만료로 자동 폐기 되었다.

위에서 여러 번 언급된 바와 같이 과실책임주의에 근거한 우리의 자동차 사고 손해분담액 산정방식은 사회필연적 위험에 대한 비용을 다른 사람에게 전가하는 문제를 안고 있다. 쌍방과실로 발생한 자동차 사고라도 과실이 경미한 운전자의 입장에서 보면, 해당 사고는 아무리 주의를 기울이더라도 불가피하게 발생할 수밖에 없는 사회필연적 위험에 해당한다. 즉 현행 제도하에서는 운전 행위 자체에 내재된 ‘운행위험(주의의 공백)’의 결여를 과실로 취급하기 때문에 이러한 사회필연적 위험에 따른 손해를 상대방에게 전가하는 문제를 야기한다. 그리고 운전자의 입장에서 보면 고액의 손해배상책임을 부담할 수 있다는 우려로 인해 고가차량에게 주의를 집중하게 만들어 자동차 사고 위험을 높이는 유인을 제공하고, 이러한 유인은 전체 자동차 사고의 발생 위험을 증대시킨다는 문제점이 있다.³⁸⁾

자동차 사고에 대한 손해액 분담을 이 대안에 의할 경우 다음과 같은 효과가 기대된다. 첫 번째로 고과실의 가해 운전자가 부담해야 할 사회필연적 위험에 대한 비용(손해)이 경과실 운전자에게 전가되는 불합리가 해소되어 자동차 사고로 인한 손해의 분배가 한결 공평하게 될 것이다. 두 번째로 현행 자동차보험의 물적 손해에 대한 배상은 민법의 불법행위책임에 근거한 대물배상 담보로 보상하게 되는바 이 대안이 적용될 경우 고가차량의 운전자는 자기차량손해 담보를 가입해 자기 몫의 자차 보험료를 부담함으로써 위험을 분산하고자 하게 될 것이다. 반대로 자연스럽게 대물배상 보험료는 인하가 됨으로써 보험료 전가의 문제가 해소되어 보험료 분담의 형평성이 제고될 것으로 본다.³⁹⁾ 세 번째로 현행 제도하에서는 운전자의 주의를 고가차량에 쏠리게 함으로써 자동차 사고발생의 위험을 높일 수 있다. 하지만 이 대안이 시행되면 경과실 운전자를 과도한 배상책임으로부터 보호함으로써 운전자가 주의를 자동차 사고 위험에 적절히 분배하도록 유도하여 자동차 사고를 보다 효과적으로 예방할 수 있을 것으로 본다. 네 번째로 경과실 운전자에 대한 과도한 손해배상청구를 제한함으로써 고가차량 운전자들의 난폭한 운전 행태⁴⁰⁾를 억제함으로써 선진 교통문화 정착에도 기여할 것이다. 마지막으로 이 대안은 앞서 열거한 위험비용 및 보험료의 전가 문제와 저가차량

38) 이운웅, “자동차 사고 손해분담제도에 대한 타당성 검토 및 대안 모색”, 법학전문 석사학위 논문, 서울대학교, 2016, 75~76쪽.

39) 결국 차량가액에 상관없이 모든 운전자가 자유롭게 도로교통을 이용할 수 있을 것이다.

40) 대부분의 운전자들이 도로를 운행할 때 고가차량의 움직임에 더 많은 주의를 기울인다는 사실에 편승하여 고가차량 운전자들이 도로에서 위험하고 난폭한 운전을 하는 경우가 많기 때문이다.

운전자에 대한 위하(威嚇) 문제를 해소할 수 있고, 이를 통해 모든 사람이 더욱 자유롭게 도로를 이용할 수 있도록 보장함으로써 실질적 평등에 한 발짝 가까이 다가갈 수 있을 것이다.⁴¹⁾

3. 대물배상 의무보험의 가입한도 인상과 자동차 모델에 따른 보험료 차등 부과 방안

현행 자동차손배법에서 대물배상 의무보험의 한도를 확대하는 방법으로 문제를 해결하지는 방안이다. 이를 위해 현재 2,000만원으로 되어 있는 대물배상 한도를 1억 원으로 확대한다면 자동차보유자가 자차보험으로 해결하도록 하는 사회적 인식변화도 함께 불러일으킬 수 있을 것이다. 한도액 인상에 따라 차량의 보유자가 현재보다 초과해서 부담하게 되는 보험료 상당액은 정부가 보조해 주면 될 듯하다. 재원의 마련은 지방세법을 개정하여 고가차량 소유주가 차량가액에 따라 내는 자동차세(현재 자동차세는 배기량과 연식을 기준으로 책정된다)로 보조하면 될 것이다. 이를 위해 자동차손배법 제5조의3을 신설하여 “자동차보유자의 대물손해 한도는 1억 원으로 한다.” “다만 자동차보유자의 고의와 중과실의 경우에는 그러하지 아니하다.”라고 규정할 수 있다. 또한 법률에 이러한 제한을 직접 규정하는 것이 부담이라면, 입법 제2안으로 자동차손배법 제5조의3에 “자동차보유자의 대물손해 한도는 시행령으로 정한다.” “다만 자동차보유자의 고의와 중과실의 경우에는 그러하지 아니하다.”와 자동차손배법 시행령 제5조의 3, “자동차손해배상법 제5조의 3의 자동차보유자의 대물손해 한도는 1억으로 한다.”라고 규정할 수 있을 것이다.⁴²⁾

이러한 입법의 긍정적 효과는 대부분의 자동차 사고에서 배상의무자는 1억 원을 한도로 손해배상책임을 지고, 나머지 손해 부분에 대해서는 피해자가 부담하

41) 물론 이 대안과 같이 손해의 범위를 한정하는 방식으로 차대 자동차 사고의 손해를 분담하기 위해서는 다음과 같은 사항들이 고려되어야 할 것이다. ① 손해배상청구를 하는 피해자가 사고운전자가 아닌 경우와 배상책임을 지는 상대 경과실 운전자에게 사용자나 운행자가 있는 경우에도 모순 없이 적용되어야 한다. ② 대안 적용을 위한 증명책임이 적절히 분배되어야 한다. ③ 손해의 범위 한정을 위한 적절한 한도가 설정되어야 한다. ④ 과실상계를 통해 귀책 과실을 고려할 수 있어야 한다. ⑤ 자동차가 아닌 차량에도 준용되어야 한다. 같은 의견, 이운웅, 위의 논문, 79~80쪽.

42) 고세일, 앞의 논문, 347~348쪽.

게 함으로써 당사자의 손해분담을 조정하는 기능을 하게 하는 것이다. 이러한 법정 손해 방식은 예를 들어 현행 국가배상법 시행령의 정신적 손해배상의 정액화⁴³⁾나 FTA 체결 이후 여러 지적재산권법에 규정하고 있는 법정 손해제도에서 이를 채택할 수 있는 정책적인 고려 요소를 찾을 수 있을 것으로 본다.⁴⁴⁾

다음으로 대물배상책임을 담보하는 자동차보험의 보험료를 산정할 때 자동차 모델에 따라 보험료를 차등해서 고가차량의 보유자에게 고액의 보험료를 부과하는 견해가 있다. 재물보험인 자기차량손해 담보에서는 차량의 가액에 따라 보험료가 달리 책정되지만, 대물배상 담보에서는 차량가액에 큰 의미가 부여되지 아니한다. 그런데 책임보험의 경우 책임의 주원인이 된 자와 상대적으로 책임의 원인을 가볍게 제공한 자 사이의 책임부담의 정도가 사고원인의 비율인 그 정도 차이, 예컨대 과실의 정도의 차이가 아닌, 각자가 가진 잠재적 위험의 크기 차이에서 비롯되는 것이라면 이는 배분적 정의로 다시 교정되어야 할 필요가 있다는 것이다.

이에 대물배상책임 담보에서 자동차모델에 따른 보험료를 차등화해 부과하는 주장이다. 이는 자동차 가액을 감안한 자동차 모델에 따른 보험요율을 차등 책정하는 방식으로 각 자동차 모델에 따른 손해빈도 및 평균 손해금액 등을 기준으로 보험요율(위험율)에 차이를 두는 것이다. 사고발생에 기여한 과실이 현저히 경미한 저가차량 운전자가 고가차량에 대한 손해의 원상회복을 위한 비용부담을 상대 차량의 가액에 연동하여 여과 없이 부담하는 것은 위험의 왜곡된 분배로서 정의롭지 못한 측면이 있다는 점에 착안한 개선 방안이다.⁴⁵⁾

4. 기여과실의 법리 도입 방안

43) 현행 국가배상법 시행령 제5조와 별표 4, 5, 6과 6의 2 참조.

44) 저작권법 제125조의2(법정손해배상의 청구) 조항에 의하면 “저작재산권자 등은 실제 손해액 입증 대신, 저작물당 1천만 원(영리 목적의 고의 침해는 5천만 원) 한도에서 법정손해를 청구”할 수 있는 것으로 규정하고 있다. 또한 상표법 제111조(법정손해배상의 청구) 조항에는 “상표권자 또는 전용사용권자는 ‘자기가 사용하고 있는 등록상표와 동일성 범위의 침해에 대해, 손해액 입증 없이 최대 1억 원(고의적 침해는 최대 3억 원) 범위에서 법정손해를 청구’할 수 있다.”

45) 김은경, “자동차보험에서 과실비율에 따른 책임배상과 위험분산의 법리에 대한 고찰,” 「일감법학」 제39호, 건국대학교 법학연구소, 2018, 25~26쪽.; 김은경, “보험상 위험분산과 법적 정의: 자동차책임보험상 대물배상의 범위를 중심으로”, 「보험법연구」 제9권 제2호, 한국보험법학회, 2015, 280쪽.

자동차 사고시 과실비율을 정함에 있어 일반적인 과실상계에서의 과실과 불법 행위에서의 과실을 엄격히 구별하여 피해자의 과실이 엄격한 불법행위에서의 과실과 동일하지 않다고 판단된다면 과실비율이 큰 자는 과실비율이 작은 자에게 손해배상을 청구할 수 없고, 과실비율이 동일하거나 불법행위에서의 과실과 같다고 판단될 경우에는 서로 손해배상을 청구할 수 없도록 하는 이른바 기여과실의 법리와 같은 별도의 입법을 도입하자고 하는 견해이다.

즉 위험책임(Gefährdungshaftung)⁴⁶⁾의 대표적 유형인 자동차 사고의 영역에서는 과실상계제도의 이념적 출발점인 손해의 공평·타당한 분담이라는 취지가 제대로 관철되지 않을 가능성이 크다는 문제의식에서 시작한다. 구체적으로는 배분적 정의와 실질적 평등의 관점에서 ① 과실의 판단기준을 형식적으로 일원화할 수 있는지, ② 차종이나 차량의 가액에서 현저한 차이가 있는 경우에도 과실상계를 적용하는 것이 타당한지에 대한 의문이 있기 때문에 이러한 결과는 형식적 평등의 관점에서는 납득이 될 수 있으나, 실질적 평등의 관점에서는 문제가 있다는 것이다.⁴⁷⁾

따라서 자동차 사고에 대해서는 다음의 두 가지 점을 제안한다. 첫 번째로 법규위반을 중심으로 쌍방의 과실정도를 파악하더라도 이는 배분적 정의와 실질적 평등의 관점에서 수정되어야 한다. 다시 말해서 과실상계에서의 과실과 불법행위에서의 과실을 동일하게 처리할 것이 아니라, 제반 사정을 참작하여 과실을 구별할 필요가 있다고 본다. 특히 과실상계에서 과실비율이 다른 경우 피해자의 과실이 엄밀한 의미에서 불법행위에서의 과실과 동일한 것인지에 대한 검토가 선행되어야 하고, 동일하지 않다고 판단된다면 과실비율이 큰 자는 과실비율이 작은

46) 무과실책임의 근거를 타인의 권리를 현저히 위태롭게 하는 데에서 찾아보려는 관점에서 표현된 용어로서 자신의 이익을 위하여 타인의 법익을 위태롭게 하는 특별한 또는 보통 이상의 위험(besondere oder übermäßige Gefahr)을 창출하거나 관리하는 자가 그 위험이 현실화함으로써 발생된 타인의 손해를 배상할 책임이라고 설명된다(김형배, “위험책임”, 민사법학 제15호, 한국민사법학회, 1997, 173쪽). 위험책임의 주된 근거는 아무리 주의를 하여도 사고발생의 위험을 완전 방지할 수 없는 위험원(危險源)을 지배 또는 운행함으로써 발생하는 손해는 그러한 활동이 허용되어 있어서 손해야기 행위의 비난가능성은 없다고 하더라도 그러한 위험원을 자기의 이익을 위하여 운행 내지 경영하고 있고 또 피해자보다 위험원을 더 잘 지배하고 관리할 수 있는 자가 부담하는 것이 피해자 스스로가 그러한 손해를 부담하는 것보다 공평타당하다는 것이다(서광민, “위험책임의 요건과 그 인정방법”, 「사법행정」 제30권 제11호, 한국사법행정학회, 1989, 33쪽).

47) 이호행, “과실상계의 적용 범위와 한계: 교통사고를 중심으로”, 「법학연구」 제20집 제4호, 인하대학교 법학연구소, 2017, 318쪽.

자에게 손해배상을 청구할 수 없다고 보아야 한다. 두 번째로 과실비율이 50:50으로 동일하고, 그 과실이 불법행위에서의 과실과 동일하다고 판단된 경우에는 자기책임의 원칙상 서로가 서로에게 손해배상을 청구할 수 없다고 하는 것이 손해의 공평·타당한 분담이라는 제도의 취지에 부합한다. 다만, 이러한 이해는 법적 근거가 명확하지 않다는 문제가 있기 때문에 기여과실의 법리와 같은 별도의 입법이 필요하다는 주장이다.⁴⁸⁾

5. 과실비율 인정기준의 단순화(‘차량간 대물사고 분담비율기준’의 도입) 방안⁴⁹⁾

‘차량간 대물사고 분담비율기준’⁵⁰⁾이란 자동차간 대물사고가 발생하는 경우 과실비율을 다음과 같이 3가지의 단순한 형태로 규정하여 적용하는 것이다.⁵¹⁾

- ① 원칙적으로 분담비율은 50:50
- ② 당사자 일방에 과실이 없는 경우는 100:0
- ③ 객관적 요소(신호기의 표시, 도로상황 등)로부터 당사자 일방이 타방에 비해 도로교통법상 책임이 중한 경우에는 25% 가산하여 75:25

즉, 차량간 대물사고의 과실비율은 ‘50:50’, ‘100:0’, ‘75:25’의 세 가지 기본패턴으로 단순화됨에 따라 과실비율 산정을 효율적으로 할 수 있도록 하였다. 또한 과실의 수정 요소로서 “주취운전, 무면허운전, 30km 이상의 속도초과 운전” 등의 객관적 사실이 있으면 25%를 가산한다. 이렇게 해도 과실비율은 ‘50:50’, ‘100:0’, ‘75:25’의 세 가지 패턴으로 항상 유지된다. 일본에서는 동 기준에 대해 대물사고의 신속한 해결을 위해 도입이 필요하다는 주장들이 지속적으로 제기되고 있다.⁵²⁾

48) 이호행, 앞의 논문, 308~310쪽.

49) 藤村和夫, 「交通事故過失割合の研究」, 日本評論社, 2017, 31~45頁.

50) 일본에서 사용하는 정식 명칭은 ‘二車輻間 物損事故 分擔比率基準’이다. 藤村和夫, 上掲書, 251頁.

51) 곽관훈, “자동차 사고와 과실비율산정에 관한 일본의 최근 논의”, 「일감법학」 제39호, 건국대학교 법학연구소, 2018, 17~20쪽.

52) 藤村和夫, 上掲書, 251頁.

6. 과실상계제도의 폐기('Knock for Knock agreement'의 도입) 방안

'Knock for Knock agreement'란 차대 자동차 사고로 물적 손해만 발생한 경우⁵³⁾ 쌍방이 자차보험에 가입되어 있는 경우에는 각각의 보험회사가 자차(自車) 손해에 대해 차량보험으로 보험금을 지급하고, 과실비율을 따지지 않고 상호간에 구상을 하지 아니한다는 보험회사 간의 협정을 말한다.⁵⁴⁾ 영국에서 고안되어 현재는 말레이시아, 태국, 인도네시아 등에서도 활용되고 있다.⁵⁵⁾ 동 협정은 사고 당사자 및 보험회사가 사고처리에 필요한 비용, 노력, 시간적 노력을 생략하여 조사비용을 경감시키기 위한 목적으로 1938년 영국에서부터 시작된 제도이다. 도입 당시에는 획기적인 제도로 평가되면서 초기부터 많은 관심을 받았다.

다만, 이 제도를 적용할 경우 자차보험에 가입하지 않은 사람이 피해자가 되는 경우 피해구제에 어려움이 있기 때문에 자차보험 가입률이 높은 경우에 한해 원활하게 작동 가능하다는 점을 고려할 필요가 있다.⁵⁶⁾ 일본의 경우 1970년대에 보험회사의 부대 서비스 일환으로 도입이 논의 되었다가 최종적으로는 도입되지 못하였고, 최근 다시 동 제도의 도입 필요성에 대한 논의가 이루어지고 있다.⁵⁷⁾

Knock for Knock agreement의 도입 필요성이 제기되는 가장 큰 이유는 과실 비율의 산정이 지극히 어렵다는 현실을 고려한 것으로 보여 진다. 앞서 살펴본 바와 같이 자동차 사고가 발생하면 당사자 간의 과실비율을 고려하여 손해배상 금액을 산정한다는 것이 일반적인 인식이다. 그러나 과실비율의 산정에는 많은 시간과 비용이 요구된다. 과실비율을 산정할 때에는 가해자와 피해자뿐만 아니라 관련된 다양한 요소들을 종합적으로 고려해야 하지만 이 또한 현실적으로 어려움이 많다. 또한, 보험회사가 보험금을 지급함에 있어서도 당사자간의 과실비율을 엄격하게 따지기 보다는 손해의 전보를 목적으로 보험금이 지급되는 구조를 가지고 있다. 즉, 이념적으로는 과실비율을 산정하고 이를 바탕으로 과실상계율

53) 차량 1:1간 사고로 발생하는 대물손해만을 대상으로 하며 3대 이상의 차량 사고는 대상에서 제외된다.

54) 아래의 내용은 藤村和夫, 「交通事故過失割合の研究」, 日本評論社, 2017, 31~45頁을 요약해 정리한 것이다.

55) 渡辺武志, “ノック・フォー・ノック協定(Knock for Knock Agreement)について”, 「あいおい基礎研究所ミニレポート」, 2009, 1頁.

56) 영국에서 이 제도를 도입할 당시 자차보험 가입률이 90%를 초과하였다고 한다.

57) 박관훈, 앞의 논문, 20쪽.

을 정해서 손해배상액을 정하는 것으로 이해되고 있지만, 실제로는 그렇지 못한 것이 현실이다. 이러한 상황에서 자동차 사고의 신속한 해결을 위해서는 발상의 전환이 필요하며, 과실비율과 과실상계의 개념을 사용하지 않는 방안도 검토할 필요가 있다는 주장이 제기되고 있는 것이다. 그 구체적인 방안으로서 제시되고 있는 것이 바로 Knock for Knock agreement이다.⁵⁸⁾

현재의 과실산정 체계상 자동차 사고의 피해자는 가해차량이 가입한 보험회사로부터 본인의 과실비율 상당액을 공제한 금액을 손해배상금으로 받게 된다. 이 경우 가해자와 피해자의 과실비율을 정하는 것이 중요한 문제가 된다. 그러나 Knock for Knock agreement제도하에서는 피해자가 자신이 가입한 보험회사로부터 보상을 받기 때문에 과실비율을 고려할 필요 없이 손해액의 전보가 이루어지게 된다. 마찬가지로 가해자 역시 자신이 입은 피해액에 대해서 자신이 가입한 보험회사로부터 손해액의 전보를 받게 됨으로써 양자간 과실비율을 고려할 필요가 없게 되는 것이다.⁵⁹⁾

다만, 이 제도는 피해자가 가해자로부터 손해배상을 받는다는 손해배상책임의 기본 원칙에서 벗어난다고 볼 수 있어 자동차 사고의 특성을 고려하여 손해배상 제도에 대한 인식의 전환이 필요하다. 즉, 피해자라고 할지라도 사고를 당한 경우 ‘자신이 가입한 자기차량보험으로 자신의 손해를 보상받는다는 사고방식’이 정착되어야 한다. 즉, “자신의 몸과 차량은 자신이 지키고, 타인에게 구상하지 않는다”는 인식의 전환이 선행되어야 이 제도의 정착이 가능할 것으로 보고 있다.⁶⁰⁾

따라서 과실비율 산정과 관련해 우리 사회가 겪고 있는 다양한 문제점을 해결하기 위한 방안으로 검토해 볼 수 있는 것이 일본에서 도입이 논의되고 있는 ‘Knock for Knock agreement’라고 생각된다. 그 이유는 동 협정이 가지고 있는 3가지 요소 때문이다. 동 협정은 ① 차량 간 1:1사고로 인한 대물사고에만 해당되며, ② 자신이 가입한 보험회사로부터 손해배상을 받게 된다. 또한 ③ 보험회사 간에는 구상권 행사를 하지 않기로 협정을 맺기 때문에 피해자가 가해자에게 손해배상을 요구하지 않는 구조를 가지고 있다. 이러한 요소로 인해 ‘고기차량과 저가차량 간 사고의 손해배상에 있어 합리적 결과를 가져올 수 있게 된다.’⁶¹⁾

58) 藤村和夫, 前掲書, 252-253頁.

59) 곽관훈, 앞의 논문, 19쪽.

60) 藤村和夫, 前掲書, 253頁.

이 제도가 도입되면 위 ②와 ③의 요인으로 인해 자신이 가입한 보험회사를 통해 보상을 받게 된다. 이에 따라 보험회사는 고가차량을 운행하는 자에 대해 더 많은 보험료를 부과하게 될 것이기에 고가차량 운행에 따른 사회적 비용을 당해 차량을 통해 이익을 향유하는 당사자가 부담하게 된다는 점에서 장점이 있다. 현행 과실산정 체계가 가지는 고가차량 운행에 따른 리스크를 타인에게 전가하는 구조라는 점을 고려할 때 보다 합리적이라고 할 수 있다.⁶²⁾

물론 이 제도가 도입되면 가해자가 자신이 부담해야 할 책임을 지지 않는다는 점에서는 도덕적 해이의 문제가 제기될 수 있다.⁶³⁾ 그러나 위 ①의 요인을 고려할 때 이러한 문제점은 크지 않을 것으로 생각된다. 즉, 동 협정이 적용되는 것은 차대 자동차 사고로 발생하는 물적 손해에 대해서만 적용되기 때문에 만약 자동차 사고로 인적 손해가 발생한 경우라면 현행과 같이 가해자가 피해자에게 손해배상을 해야 한다. 즉 대물손해의 경우에만 본인이 가입한 자기차량보험에서 책임을 지는 것이다. 따라서 ‘고가차량’의 운전자는 더 많은 보험료를 납입하고 사고 발생 시 수리를 보장받게 되는 것이고, ‘저가차량’의 운전자는 더 적은 보험료를 납입하고 그 범위에서 수리를 보장받게 되어 ‘고가차량’과 ‘저가차량’의 사고 시 발생하는 불합리한 점을 개선할 수 있는 방안이 될 수 있을 것으로 생각된다.⁶⁴⁾

7. 소결- ‘수정비교과실 제도’의 도입

이상에서 현행 과실산정 체계하에서 발생하는 ‘손해배상의 평가모순 현상’을

61) 박관훈, 앞의 논문, 21쪽. 이 논문에서는 ‘고가차량’과 ‘저가차량’의 과실비율이 90:10인 경우, 통상적으로 ‘고가차량’의 운전자를 가해자라고 할 수 있겠으나 현실에서는 ‘저가차량’의 운전자가 더 큰 금액을 배상하는 경우가 발생하는 문제를 지적한다. ‘저가차량’은 수리비가 적기 때문에 전체 금액의 90%를 부담한다고 해도 많은 액수가 아니지만, ‘고가차량’ 수리비의 10%는 훨씬 큰 금액이 된다. 특히, 외제 고가차량의 경우 부품을 수입해 오는 데도 상당한 시간이 소요되고 그 과정에서 적지 않은 렌터카 비용이 소요되는 등 비용 부담이 크다. 그러나 이러한 유형의 사고에 Knock for Knock agreement를 적용하게 되면 불합리한 점이 상당 부분 해소되는 것으로 보고 있다.

62) 박관훈, 앞의 논문, 21쪽.

63) 다만 이 제도는 자동차보험의 자기차량손해 담보의 가입률에 따라 제도의 성패가 좌우되는 문제가 있다. 같은 의견, 박세민, “「자동차사고 과실비율 인정기준」의 법적 근거 필요성 및 그 내용 검토와 「과실비율분쟁심의위원회」의 역할 개선 방안”, 「보험법연구」 제19권 제2호, 한국보험법학회, 2025, 169쪽.

64) 박관훈, 앞의 논문, 21쪽.

해소하기 위한 다양한 논의들에 대해 살펴보았다. 대표적인 것이 ① 고가의 자동차가 관련된 사고에 있어 손해의 공평한 분담을 위하여 수정된 비교과실 법리(50% 기준)의 적용하는 방안과 ② 과실비율 인정기준을 단순화하는 방안, ③ 대물배상 의무보험의 가입한도 인상과 자동차 모델에 따라 보험료를 차등화하는 방안, ④ 경과실 운전자의 대물 손해배상 한도액을 설정하는 방안, ⑤ 기여과실의 법리를 도입하는 방안, ⑥ 자차보험의 No-Fault 화에 따른 해결방안('Knock for Knock agreement'의 도입) 등 여러 가능성을 제시하는 견해들이 그것이다.

사실 저가차량 보유자들의 대물배상 리스크의 증대는 고가차량이 도로에 나타나면 따른 것이지 그들의 잘못이 아니다. 운전 중 주변에 고가의 수입차가 나타나면 긴장을 안 할 수가 없게 되고 보험료까지 더 부담하는 게 사실이다. 고가차량 보유자들의 고가차 사용에 따라 저가차량 운전자에게 주는 부정적 외부성(negative externality)은 그들의 몫이 되어야 하는 것이 마땅하다.⁶⁵⁾

이를 위해 중국적으로는 국내외의 많은 전문가들이 긍정적으로 보고 있는 '수정비교과실 제도'(특히 미국의 수정 비교과실 법리 가운데 하나인 「50% 기준」을 적용)를 도입하는 것이 가장 좋은 대안이 될 수 있을 것으로 본다. 다만 '50% 기준과 관련하여 '50'이라는 수치는 절대적인 기준이라고 할 수는 없으며, 이를 반드시 49%나 50%, 51%로 정해야 하는 것은 아니고, 제반 사정을 참작하여 사회구성원들이 동의할 수 있는 적절한 경계선을 찾으려 할 것이다. 일부 견해에서 주장된 것처럼 상대방보다 2배 이상 과실이 큰 자가 여전히 배상청구권을 가지는 것은 부당하다는 생각에서 67% 이상의 과실이 있으면 배상청구권을 가질 수 없다고 정할 수도 있고,⁶⁶⁾ 양 당사자 사이에 과실비율이 현저하게 차이나는 경우에만 국한하는 것으로 하여 기준비율을 10~30% 사이에서 정하는 것도 합리적이라고 할 것이다.

65) 이원돈, "[신문로] 람보르기니 對 소나타", (<https://www.insnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=45361>, 2015.11.23.자 한국보험신문 기사. 2025. 9. 24.검색)

66) 장준혁, 앞의 논문, 356쪽.

V. 새로운 제도개선 방안

2025년 6월 말 기준 자동차 누적 등록 대수가 26,408천대로 인구 1.94명 당 자동차 1대를 보유하고 있는 수치에 해당하고⁶⁷⁾ 운전면허의 취득이 가능한 성인을 기준으로 보면 사실상 모든 국민들이 자동차 1대를 보유하고 있다는 의미이기도 하다. 자동차의 보급이 확대되면 확대될수록 국민들이 자동차 사고와 관련된 분쟁을 경험하게 될 가능성이 높아지게 된다. 따라서 자동차 사고와 관련된 과실산정 문제와 이를 해결하기 위한 제도는 사실상 모든 국민들과 관련되어 있다고 할 수 있다.

앞서 언급한 바와 같이 최근 고가차량의 급격한 증가는 손해액 분담의 불공정성을 더욱 가중시키고 있다. 그러나 단순히 고가차라는 이유만으로 손해액을 가중 부담하게 하거나 다른 페널티(penalty)를 부과하는 것은 계층 간의 갈등을 유발하는 등 또 다른 형평성 문제를 야기할 수 있다. 따라서 이러한 문제를 해결하기 위해 미국의 대다수 주에서 채택하고 있고, 국내외 많은 전문가들이 긍정적으로 평가하고 있는 ‘수정비교과실 제도’의 도입을 통한 해결방안으로 제시하고자 한다. 입법을 통한 해결 방법은 ‘민법’ 혹은 ‘자동차손배법’에 규정을 두는 것인데 우선 민법에 새로운 규정을 만드는 것은 이러한 시도를 불법행위를 원인으로 한 손해배상책임 전반에 확대할 것인가에 대한 검토와 함께 행해져야 할 것이다. 보다 바람직한 것은 ‘자동차손배법’에 관련 규정을 만들어 자동차 사고로 인한 손해배상책임에 국한하여 적용하는 것이 좋을 것이다.⁶⁸⁾ 다만, 오랜 세월 ‘순수 비교과실제도’에 익숙해져 있는 상태에서 미국과 같이 50%이상 과실이 있는 자의 손해배상청구권을 제한하는 급격한 방식을 일시에 도입할 경우 사회적 혼란이 발생할 수 있다는 점을 감안하여 해당 제도가 국내에서 연착륙할 수 있도록 단계적 적용 방안을 함께 제시하고자 한다.

67) https://www.molit.go.kr/USR/NEWS/dtl.jsp?id=95091094&lcmspage=13&utm_source=국토교통부
자동차등록 현황 보도자료)

68) 같은 의견, 김병선, 앞의 논문, 237쪽.

1. 방안의 내용

(1) 의의

‘수정비교과실 제도’는 피해자와 가해자의 과실에 대한 양적 비교에 바탕을 두면서도 일정한 경우 피해자의 과실비율이 100%에 이르지 않아도 배상청구권을 부정하는 방식이다.⁶⁹⁾ ‘수정비교과실 제도’는 ‘과실상계’와 ‘면책과실’의 절충 형태 내지는 결합 형태로 평가할 수 있으며, 피해자의 과실이 50% 혹은 51% 이상인 경우에는 가해자로부터 보상받지 못하는 제도이다.⁷⁰⁾ 즉 ‘수정비교과실 제도’ 아래에서는 피해자의 과실이 50%/51% 미만일 경우 과실에 따라 손해액을 배분하는 제도로서, 피해자의 과실이 50%/51% 이상일 경우에는 피해자는 가해자로부터 배상을 받지 못한다. 이와 같이 ‘수정비교과실’ 법리에서는 피해자의 과실이 특정한 비율(50%, 51%)에 이르지 않으면, 가해자는 피해자에게 자신의 과실비율에 따라 손해배상을 하여야 한다. 반대로 이 ‘수정비교과실 제도’에서는 피해자의 과실이 특정지점에 이르면, 여전히 손해배상의 청구를 전면적으로 부정한다.⁷¹⁾

(2) 내용

주요 내용을 보다 상세히 살펴보면, ① 과실비율이 상대방에 비해 높은 당사자를 ‘가해자’, 낮은 당사자를 ‘피해자’로 규정하여, ② ‘가해자’는 ‘피해자’에게 손해배상을 요구할 수 없도록 하고, ‘피해자’는 ‘가해자’와의 과실비율을 상계한 나머지 금액에 대해 손해배상을 요구할 수 있도록 하며, ③ 과실비율이 동일한 경우 배상 없이 각자의 손해를 스스로 부담하도록 하고, ④ 당사자가 다수인 경우에는 과실비율이 가장 높은 자를 ‘가해자’로 하며, ⑤ 과실책임이 없는 피해자에 대해서는 당사자들이 과실비율에 따라 배상하도록 하는 방식이다.⁷²⁾

69) 고세일, 앞의 논문, 329쪽.

70) 전용식/채원영, 앞의 논문, 95쪽.

71) 박동진, 앞의 연구용역 과제보고서, 98~99쪽.

72) 미국에서 운용 중인 ‘수정비교과실’에는 ① 50%의 법리(·와 같은 형태로 원고의 과실이 피고의 과실을 초과하는 경우는 물론 적어도 피고의 과실과 같으면 원고가 받을 수 있는 손해배상은 저지된다)와 ② 51%의 법리(·보다 큰 행태로서 원고의 과실이 피고의 과실을 초과한다면, 원고가 받을 수 있는 손해배상은 전면 부인된다. 피해자인 원고의 과실이 51% 이상이면, 가해자(피고)에 대해서 손해배상을 청구할 수 없다. 반대로 피해자(원고)가 가해자(피고)에게 손해배상을 청구할 수 있

2. 국내법 체계상 수용가능성

미국의 '기여(면책)과실 법리'와 '과실상계의 법리'의 자동차 사고 발생 억제력에 대해서는 논란이 있지만 논리적으로는 '면책과실의 법리'를 채택하는 경우에 좀 더 주의를 많이 기울일 것이고, 가해자로서는 '과실상계의 법리'를 채택하는 경우에 좀 더 주의를 많이 기울일 것으로 평가한다. 그런데 현실적인 어려움은 미국의 수정과실상계의 법리를 도입할 때 어느 정도의 기준을 도입할지에 대한 실증적인 평가가 대단히 어렵다는 데에 있다. 따라서 이는 합리성이라는 관점에서의 논의보다는 이에 대한 정책적 판단이 많이 고려되어야 할 것이다.⁷³⁾

(1) 실증적 검토

현재 우리나라의 자동차보험에 적용되는 과실산정 제도는 '순수 비교과실제도'를 채택하고 있는데 이 제도는 안전운전 기능이 적고, 피해자가 가해자의 손해 일부를 부담하는 불합리성이 있다는 점은 앞서 지적한 바와 같다. 또한, 운전자 또는 보험회사 간 moral hazard 기능성(과실비율 산정의 기초가 되는 사고 내용의 조작, 임의적 과실비율 조정 등)이 높아짐으로 인해 보험의 순기능인 사고 억제효과가 반감되므로 자동차보험의 과실산정 제도를 이용한 운전자의 자발적인 안전운전 행태 개선의 필요성이 대두되었다.⁷⁴⁾ 이에 국내외에서 채택하고 있는 자동차보험 과실제도의 비교·분석, 제도 전환 전후의 효과분석, 보험제도와 안전운전 행태의 연관성 분석, 운전자의 선호도 분석을 종합적으로 연구한 결과⁷⁵⁾에 의하면, '수정비교과실 제도'를 도입하였을 경우 피해자의 부담액이 줄어들어 운

으려면, 피해자(원고)의 과실이 49% 미만이어야 한다. 미국의 경우는 아칸서스, 콜로라도 등 11개 주가 50% 법리를 채택하고 있고, 51%의 법리를 채택하는 주는 코네티컷, 델라웨어 등 22개 주이다. 고세일, 앞의 논문, 332쪽.

73) 고세일, 앞의 논문, 333쪽.

74) 최종철, "안전운전행태 유도를 위한 자동차보험 과실제도 개선", 박사학위논문, 서울시립대학교, 2016, 47~55쪽.

75) 최종철의 위 박사학위 논문은 미국의 '순수비교과실 제도'를 채택하고 있는 주(州)와 '수정비교과실 제도'를 채택하고 있는 주(州)의 과실산정 제도 전환 전·후 사망자 수 감소 효과분석을 수행하였다. 그리고 보험업계(S보험사)의 연간 지급보험금, 사고 건수, M/S를 통하여 보험업계 전체 손해 감소 및 사고 건수 감소 효과분석을 수행하였으며, 서울특별시 강남구에서 발생한 208건의 사고에 대한 과실제도 전환 전·후 가해자와 피해자의 손해 재분배 효과분석을 하였다. 또한, 운전자 267명을 대상으로 설문조사를 하여 '수정비교과실 제도' 전환 선호도 분석을 한 결과를 토대로 작성되었다.

전자의 안전운전 행태 유도를 통한 사고감소 효과가 있을 것으로 기대된다는 결론이 도출되었다.⁷⁶⁾

첫째, 자동차보험의 과실산정 제도에 대하여 분석한 결과에 따르면 ‘수정비교과실 제도’는 가해자에게만 배상책임이 성립하여 운전자의 운전 행태가 공격적 운전에서 방어운전으로 전환하게 되어 자동차 사고감소 효과가 있다. 그리고 장기적으로는 사고 건수가 감소되어 보험료 인하 효과가 있으며, 외제차량과 고급 차량의 난폭운전이 감소된다. 반면, 단점으로는 소송이 증가되고, 사고처리 시간이 지연되며 교통체증이 증가하는 것이다.⁷⁷⁾

둘째, 제도 전환 효과분석을 수행한 결과는 미국의 ‘순수비교과실 제도’를 채택하고 있는 12개 중 10개 주(州)와 ‘수정비교과실 제도’를 채택하고 있는 33개 주 중 21개 주의 연도별 사망자 수 자료를 수집하여 분석한 결과 ‘순수비교과실 제도’를 채택하고 있는 주(州)의 사망자 수 감소는 10% 유의수준에서 유의한 것으로 나타났고, ‘수정비교과실 제도’를 채택하고 있는 주의 사망자 수 감소율은 3.72%로 산출되어 사망자 수 감소율은 높은 것으로 나타났다.⁷⁸⁾ 또한 우리나라가 ‘수정비교과실 제도’를 도입하였을 경우 가해자는 손해액이 23% 늘어나고, 피해자는 손해액이 71% 줄어들어 운전자의 안전운전 행태 유도를 통한 사고감소 효과가 있을 것으로 기대된다.⁷⁹⁾

76) 위 논문의 연구결과에 따르면 현재까지 교통안전정책은 운전면허 연령제한, 트럭의 운행제한, 상업 시설 내 보행자전용도로 등의 노출억제(exposure control)정책과 도로공학(road engineering), 차량공학(vehicle engineering), 운전자의 행동변화(behavior modification)를 위한 사고예방(accident prevention) 정책이 주류였고, 특히 운전자에 대한 교통안전 정책으로서 교육, 홍보, 단속, 규제에 대해서는 한 계층이 드러나고 있는 것이 이미 알려져 있는 사실이다. 자동차보험의 과실산정 제도의 개선은 사고 차량의 운전자에게 가장 신속하고 적극적으로 반응을 일으키게 하여 운전자가 자발적으로 안전운전을 하도록 유도하는 기능이 있다는 결론이 도출되었다.

77) 최종철, 앞의 박사논문, 55~60쪽.

78) 통계검정이 가능한 과실제도 채택 연도 기준으로 1년 전~3년 전 사이의 사망자 수의 합과 1년 후~3년 후 사이의 사망자 수의 합을 계산하여 t검정을 하였다.

79) S보험사의 연간 지급보험금, 차대 자동차 사고 구성비, 과실 발생율, 사망자 수 감소율을 고려하면 연간 예상 손해감소 금액은 95.6억원, 업계 연간 예상 손해감소 금액은 340억원으로 산출되었다. 또한, S보험사의 연간 예상 사고감소 건수는 5,721건, 업계 연간 사고감소 건수는 20,359건으로 산출되었다. 현행 ‘순수비교과실 제도’에서 가해자와 피해자의 손해액과 ‘수정비교과실 제도’에서 가해자와 피해자의 손해액 차이는 1.5억으로 산출되었고, 가해자는 손해액이 23% 늘어나고, 피해자는 손해액이 71% 줄어드는 것으로 나타났다.

가. '수정비교과실 제도'의 장점

현재의 과실상계 원칙에 따르면 손해보험협회가 사용하고 있는 '과실비율 인정 기준'의 개선이 이루어지더라도 차량의 가격에 따라 과실비율과 손해배상액이 역전되는 경우가 여전히 발생할 수 있다. 또한 현행 제도는 피해자를 무분별하게 공동불법행위 화하는 문제점이 있다. 그리고 과실이 많은 고가차량의 수리비를 과실이 같거나 적은 저렴한 차량의 운전자에게 전가하는 문제점이 존재한다. 이는 평등의 원칙, 자기책임의 원리 및 사회통념에 반하는 결과를 초래한다. 이 문제를 개선하기 위해서는 국제적 입법례로 미국 일부 주에서 시행하는 바와 같이 과실비율이 높은 당사자가 과실비율이 낮은 당사자에게 손해배상을 청구할 수 없도록 하는 등 과실상계 제도의 수정이 필요하다. 그리고 그 청구를 못하게 하는 기준으로서 51% 이상을 기준으로 하는 것이 이론상 타당성이 있다. 이러한 배경을 통하여 검토하여 보면, 자동차 사고 시 과실상계 원칙의 수정을 통해 과실비율이 높은 당사자의 책임을 강화함으로써 방어운전을 유도하는 효과가 있다. 또한 '수정비교과실 제도' 하에서는 과실비율이 낮은 당사자의 손해배상 부담을 경감하여 준다는 것이 최대의 장점이다.⁸⁰⁾

나. '수정비교과실 제도'의 단점(문제점)

'수정비교과실 제도'는 자동차 사고가 불가피한 사회적 위험에 해당되므로 사고운전자에게 과실책임주의를 엄격히 적용하여 손해배상을 하게 하는 것은 불합리하다는 인식과 경미한 과실에 불과한 사고운전자에게 과도한 손해배상책임을 지우는 것은 부당하다는 인식을 전제로 한다. 그러나 자동차 사고가 사회적 위험이라고 할 때 그 본질이 가해자와 피해자 사이의 개인적 문제가 자동차 사고의 급증에 따라 사회적 문제로 확대된 것에 불과한 것인지,⁸¹⁾ 아니면 아무리 주의를 기울여도 불가피하게 발생할 수밖에 없는 사회필연적 위험⁸²⁾인지가 문제가

80) 국회의안전정보시스템, 자동차손해배상보장법 일부개정법률안(김용태의원 등 13인, 의안번호 2021969)

81) 같은 의견, 고명식, "각국에 있어서의 자동차 사고 손해배상제도(1)", 「법학연구」 제30권 제1호, 부산대 법학연구소, 1988, 390쪽.

82) 이와 같은 인식으로 김성태, "미국에 있어서의 자동차 사고의 사법적 처리 : 과실책임법리를 중심으로", 「경희법학」 제19권 제1호, 경희대 법학연구소, 1984, 61쪽. 박영민, "자동차 사고에 있어서 자배법상의 책임", 「한양법학」 제12호, 한양대 법학연구소, 2001, 269~277쪽. 정병대, "자동차보험에 있어서 책임제도의 효율성과 형평성에 관하여. 자동차배상책임보험의 무과실화를 중심으로", 「보험개발연구」 통권 제28호, 보험개발원 보험연구소, 1999, 152~155쪽.

될 수 있다.⁸³⁾

그렇다면 과실상계 원칙을 수정해 그 대안으로 제시하는 ‘수정비교과실 제도’의 경우 과실이 적은(경미한) 사고운전자를 보호할 필요가 있다고 하면서도 그 범위와 근거에 대해서는 뚜렷한 이유를 제시하지 못하고 있다. 특히 중과실 운전자와 중과실 운전자가 충돌한 경우에도 과실비율이 작은 중과실 운전자를 보호할 필요가 있는지 또는 사회필연적 위험으로 발생한 자동차 사고에 대하여 과실이 경미한 운전자를 상대방보다 과실비율이 크다는 이유만으로 보호하지 않는 것이 옳은 것인지에 대해서는 여전히 의문이 남는다. 또한 사회필연적 위험에 따른 사고운전자의 손해를 상대방인 경과실 운전자나 사회에 분담하게 하는 것은 사고운전자가 누리는 편익에 대한 위험비용을 다른 사람에게 전가하는 것이자 국민에 대한 실질적 평등 실현을 저해하는 것이다. 비록 보험을 통해 비용을 분산한다 하더라도 보험료 전가의 문제는 남는다. 자동차 사고를 예방하기 위한 손해분담 제도는 운전자의 귀책 과실에 적절한 책임을 부과하는 동시에 운전자들의 주의 수준을 높게 유지하고 주의 분배를 적절하게 유도하는 기능까지도 부담하여야 하기 때문이다.⁸⁴⁾

또한 ‘수정비교과실 제도’에 따르면 과실비율이 높은 당사자는 과실비율이 낮은 당사자의 과실로 인해 입은 손해에 대해서도 배상청구가 금지되므로 헌법상 재산권 침해의 소지가 있다는 지적이 있다. 그리고 당사자 간의 과실이 40~60% 정도로 크게 차이가 나지 않는 상황으로 나타나는 사고에 있어서 과실비율 산정에 따라 ‘가해자’와 ‘피해자’를 구분하고, ‘가해자’는 손해배상 청구를 금지할 경우 과실비율 산정 및 배상과 관련한 당사자가 불만을 제기할 가능성이 크기 때문에 분쟁이 심화될 가능성이 있다는 단점도 있다.⁸⁵⁾

따라서 ‘수정비교과실 제도’는 민법상 과실상계 원칙에 대해 상당한 예외를 규정하는 만큼 의견수렴절차 및 충분한 사회적 공론화 과정이 요구된다.

83) 물론 자동차 사고가 사회필연적 위험이라고 하더라도 일방의 전적인 과실에 의한 사고나 중과실에 의한 사고까지 사회필연적 위험이라고 보기는 힘들 것이다.

84) Dan B. Dobbs/Paul T. Hayden and Ellen M. Bublick, “The Law of Torts - Practitioner Treatise Series Vol. 1, (2nd ed. West, 2011), p.774.

85) Dan B. Dobbs/Paul T. Hayden and Ellen M. Bublick, *ibid*, p.776.

(2) 고가차량 소유자에 대한 부담 기증의 근거

차대 자동차 사고 시 손해배상책임에 있어 차량가액에 따른 평가모순 현상을 해소한다고 함은 ‘저가차량의 운전자가 부담했던 손해배상책임이 다시 ‘고가차량’의 운전자에게 돌아가는 것을 의미한다. 결과적으로는 현행 손해배상 법리가 적용되는 경우에 비해 ‘고가차량의 운전자의 손해배상책임이 가중되게 되는데, 이에 대한 타당성을 검토할 필요가 있다. 법경제학적 관점에서는 누가 위험을 좀 더 잘 알 수 있는 지위에 있는지, 누가 더 그 위험을 더 잘 분산할 수 있는지에 따라 그 위험에 대한 책임을 부담하게 한다. 즉, 고가차량과 관련해서 위험을 좀 더 잘 예견할 수 있고, 그에 대한 비용을 최소화할 수 있는 지위에 있는 고가차량 보유자가 위험을 부담하는 것이 좀 더 효율적이라고 하며, 이것이 ‘정의’라고 설명할 수 있다고 한다.⁸⁶⁾

또한 자동차 사고 발생 시 실제 배상절차는 대부분 보험에 의하여 이루어지는데 상대방 차량의 가액이 높을수록 지급되는 보험금 역시 커지고, 이에 대한 부담은 상대방의 보험료 상승으로 이어진다. 이러한 경우 보험료 인상분에 대한 부담의 원인이 고가차량을 운행한 운전자에게 있다고 보면서 그의 보험료를 인상하는 등 고가차량 운전자에게 책임을 부담시키는 것이 타당하다는 견해도 있다.⁸⁷⁾ 경제학적으로 ‘나쁜 외부성’⁸⁸⁾을 발생시킨 자에게 그에 따른 책임을 부과하는 것이 타당하다는 것이다. 생활의 일반적 패턴 속에서 경험하고, 예견되는 통상적 위험도를 갖는 활동들은 상대적으로 활동의 자유가 중요시된다. 적절한 주의를 기울인다는 조건 하에서 누구라도 자신이 선호하는 삶을 살도록 하는 것이 중요하기 때문이다. 그 범위 내에서 위험공동체의 구성원들은 모두 자유의 이익을 갖는다. 동시에 그 대가로 모두 비슷한 정도로 위험에 노출됨을 감수한다. 즉 위험에의 노출과 자유의 향유가 상호적이라고 말할 수 있다.

그런데 이러한 통상적 위험도를 초과하는 특별한 위험을 야기하는 활동의 경

86) 한순구 역(Robert D. Cooter, Thomas Ulen 저), 「법경제학」, 경문사, 2013, 444쪽.

87) 경향비즈 이코노미, “수입차, 대물배상 보험료도 함께 올라야”, 2013-12-5자 기사(2025. 10. 9. 최중방문)(http://biz.khan.co.kr/khan_art_view.html?artid=201312052128035&code=920301)

88) 어떤 사람이 취한 행동이 제3자에게 의도하지 않은 손해를 가져다주면서 이에 대해 대가를 지불하지 않을 때 발생하는 결과로써 시장실패의 원인으로 작용하는 이러한 문제를 해결하기 위해서는 피구세(Pigouvian tax)를 부과하는 등의 조치가 필요하다고 한다.

우에는 변수가 고려되어야 할 것이다. 먼저 특별한 위험을 일방적으로 부과할수록 즉, 위험의 부과와 위험에의 노출이 비상호적일수록 그에 대한 책임 경향이 강화된다. 일방적인 위험 부과가 허용되는 이유는 그것이 위험에 일방적으로 노출되는 사람들에게도 장기적으로는 더 큰 이익을 가져다주기 때문이다. 그러나 자신의 활동으로 특별한 위험을 부과하는 자는 일반적으로 누리는 그런 장기적 이익에 더하여 그 활동으로 당장의 이익을 더 취하게 된다. 따라서 그가 그 위험의 부담도 함께 감당하는 것이 공평의 원칙상 당연하다는 결론이 도출된다.⁸⁹⁾ 결국 고가차량을 운행함으로 인하여 발생하는 문제점에 대한 책임을 상대방에게 전가하지 않고, 그 문제점을 좀 더 잘 예견할 수 있고 분산할 수 있는 지위에 있는 고가차량 운행자가 그에 대한 책임을 부담하는 것이 합리적일 것이다.

3. 단계적 추진 방안-‘수정비교과실 제도’의 연착륙을 위한 현실적 방안

(1) 도입 단계- 교통사고처리특례법상 12대 중과실 사고 야기자의 배상청구권 제한

‘수정비교과실 제도’는 차대 자동차 사고에 있어 과실이 많은 차량이 해당 사고와 관련된 손해배상책임을 전부 부담하도록 하는 것으로 과실이 많은 차량이 ‘고가차량인지’ ‘저가차량인지’ 여부를 구별하지 않고 적용되는데, 이를 적용하게 될 경우 ‘고가’차량의 과실이 많음에도 불구하고 ‘저가차량’의 책임액이 더 많아지는 ‘손해배상 평가모순현상(특히 보상액 역전현상)’을 개선하는 효과가 있을 것으로 보인다.

다만, 국내 상황에 연착륙할 수 있도록 단계적 시행 방안이 검토될 필요가 있다. 이를 위해 상정 가능한 방법이 과실이 많은 운전자를 판단하는 과실비율 기준을 조정하는 것이다. 미국에서는 50% 또는 51% 이상 과실이 있는 경우 상대방에 대한 손해배상 청구를 제한하고 있지만, 이 과실비율의 수준을 90%, 80%, 70% 등으로 순차적으로 적용해 나가는 방법을 생각해 볼 수 있다.

그러나 가장 완화된 수준이라고 할 수 있는 과실비율 90% 이상인 운전자에

89) 이영록, “고가 외제 피해차량의 손해배상 청구와 불법행위법의 철학적 기초”, 『법학연구』 제57권 제3호, 부산대 법학연구소, 2016, 405쪽.

대해 적용한다고 할 때 왜 90% 이상이어야 하는지, 왜 과실비율이 90%이면 손해배상청구를 할 수 없고 80%이면 할 수 있다는 결론에 대한 의문이 제기될 수 있다. 또 과실이 경미한 자의 입장에서는 10% 과실이 인정되는지 20%의 과실이 인정되는지에 따라 배상액이 크게 차이가 난다고 하면 과실비율의 확정 단계에서 엄청난 분쟁의 발생이 야기될 것이다. 이러한 문제를 해결하기 위해 “운전자에게 교통사고처리특례법 제3조 상의 12대 중과실 중 차량손해와 관련이 있는 경우⁹⁰⁾에만 상대방에 대해 손해배상청구를 할 수 없도록 하는 것”으로부터 출발할 것을 제안한다. 그리고 과실기준은 우선 90%로부터 출발하여 단계적으로 80%, 최종 70%까지(피해자 과실 33%의 2배 수준까지) 확대하여 가는 것을 목표로 정책을 시행해 나가면 제도의 안정적인 정착을 유도할 수 있을 것이다. 그 이유는 50% 언저리에서는 과실비율 산정과 관련된 분쟁이 많이 발생할 수 있을 것으로 예상되고, 만약 과실비율이 2배 이상 차이가 난다면 당사자들이 가해자와 피해자의 구분을 받아들이기 쉬울 것으로 보이기 때문이다.

또 12대 중과실 사고의 비중이 많지 않기 때문에 ‘수정비교과실 제도’의 안정적인 정착에 도움이 될 것이고, 12대 중과실 사고에 해당되면 형사적으로 자동차보험에 가입되어 있다고 하더라도 기소될 수 있다는 점에서 사회적 비난가능성도 높아 국민들의 공감을 얻기가 쉬울 것이다. 이 경우 민사책임도 강력하게 부과하

90) 교통사고처리특례법 제3조(처벌의 특례) ② 차의 교통으로 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄(업무상과실치상죄) 또는 중과실치상죄(중과실치상죄)와 「도로교통법」 제151조의 죄를 범한 운전자에 대하여는 피해자의 명시적인 의사에 반하여 공소를 제기할 수 없다. 다만, 차의 운전자가 제1항의 죄 중 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄를 범하고도 피해자를 구호(구호)하는 등 「도로교통법」 제54조 제1항에 따른 조치를 하지 아니하고 도주하거나 피해자를 사고 장소로부터 옮겨 유기(유기)하고 도주한 경우, 같은 죄를 범하고 「도로교통법」 제44조 제2항을 위반하여 음주측정 요구에 따르지 아니한 경우(운전자가 채혈 측정을 요청하거나 동의한 경우는 제외한다)와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위로 인하여 같은 죄를 범한 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 신호위반(신호가 표시하는 신호 또는 교통정리를 하는 경찰공무원 등의 신호를 위반하거나 통행금지 또는 일시정지를 내용으로 하는 안전표지가 표시하는 지시를 위반하여 운전한 경우),
2. 중앙선 침범,
3. 제한속도 위반(제한속도를 시속 20킬로미터 초과하여 운전한 경우),
4. 앞지르기 방법 위반,
5. 철길건널목 통과방법 위반,
7. 무면허 운전(운전면허 또는 건설기계 조종사 면허를 받지 아니하거나 국제운전면허증을 소지하지 아니하고 운전한 경우),
8. 음주운전(주취 초과)
12. 화물차 적재불량(고박 불량)에 따른 사고

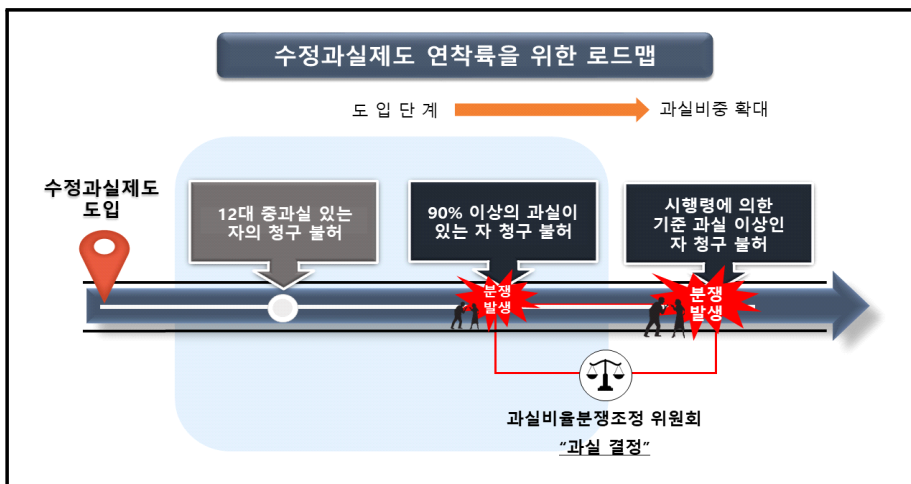
는 측면으로 접근한다면 국민들의 수용가능성이 높아지고, 사회적 저항도 덜 할 것으로 본다.

(2) ‘수정비교과실 제도’ 안정화 단계 : 기준과실의 확대

‘수정비교과실 제도’의 도입시 기준이 되는 과실비율을 결정함에 있어 앞서 언급한 과실비율 분쟁 발생에 대한 문제점을 고려할 필요가 있다. 즉 상대방의 과실비율이 10%이나, 20%이나에 대해 당사자들이 받아들이는 민감도가 매우 클 것이기 때문에 과실비율을 정하는 문제에는 지금과 달리 공신력 있는 기관의 관여가 필요할 것으로 보인다. 이를 위해 법률에 근거를 두고, 국가기관 소속으로 ‘과실비율분쟁조정위원회(가칭)’를 설치하는 방안을 장기적 과제로 제안한다.

‘수정비교과실 제도’의 도입 단계에서 적용되었던 ‘교통사고처리특례법’상의 12대 중과실 사고와 기준과실 90%로 인한 차대 자동차 사고의 손해배상청구 제한 적용이 사회적으로 공감대를 얻어 수용되었을 때 기준이 되는 과실률을 점차 확대하여 적용한다. 통계적으로는 기준과실을 80%로 확대할 경우 전체사고의 10%~12%, 70%로 확대할 경우 17~20%정도가 ‘수정비교과실 제도’의 적용을 받게 된다. 추후 단계적으로 확대하여 최종 70%까지(피해자 과실 1/3(33%)의 2배 수준까지) 가는 방안을 채택하여 연착륙을 유도해 시행하는 것이 필요하다.

[단계별 진행방향]



(3) 입법안 제시-교통사고처리특례법상 ‘12대 중과실 기준’

입법안으로 ‘교통사고처리특례법’ 제3조의 12대 중과실 사고 야기자의 경우 배상청구를 할 수 없도록 하되, 단계적으로 제도의 정착 여부를 살펴, 추후 가해자의 과실비율이 대통령령으로 정하는 비율(처음 출발은 90% 이상의 과실이 있는 경우를 염두에 둠) 이상인 경우에는 피해자에게 대물손해액을 청구하지 못하도록 대통령령으로 규정할 수 있게 하는 안을 제안한다.

현행	개정안
제3조(자동차손해배상책임) 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다. 1. 승객이 아닌 자가 사망하거나 부상한 경우에 자기와 운전자가 자동차의 운행에 주의를 게을리하지 아니하였고, 피해자 또는 자기 및 운전자 외의 제3자에게 고의 또는 과실이 있으며, 자동차의 구조상의 결함이나 기능상의 장애가 없었다는 것을 증명한 경우 2. 승객이 고의나 자살행위로 사망하거나 부상한 경우 <신설>	제3조(자동차손해배상책임) ① (현행 제 목 외의 부분과 같음) ② 자동차보유자 또는 운전자는 운전자가 교통사고처리특례법 제3조 제2항 단서의 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여 자동차와 자동차가 충돌함으로써 발생한 자동차의 멸실·훼손으로 인한 손해에 대해서는 다른 사람에게 배상을 청구할 수 없다. 다만 자동차보유자가 교통사고처리특례법 제3조 제2항 단서의 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 운전자에게 배상을 청구하는 경우에는 그러하지 아니하다.

VI. 맺는 글

이상에서 살펴본 바와 같이 현행 차대 자동차 사고 과실 산정 체계는 사회필연적 위험인 사고운전자의 손해를 상대방 경과실 운전자에게 전가함으로써 위험비용의 전가 문제를 발생시킨다. 또한 운전자의 주의를 고가차량으로 쏠리게 해 자동차 사고의 발생확률을 높인다. 따라서 현행 과실산정 체계를 차대 자동차 사고에 그대로 적용하는 것은 타당하다고 할 수 없다. 만약 이러한 손해를 상대방 경과실 운전자에게 부담하는 것을 용인하게 되면 사고운전자가 그 자신의 편익을 얻기 위하여 선택한 사회 필연적 위험에 대한 비용을 다른 사람에게 전가하는 것이자 일반 국민들의 자동차 운행을 제한하는 진입장벽을 만들게 되는 결과가 된다. 이렇게 되면 운전자들은 자신이 예방할 수도 없는 사고에 대한 무한정의 손해배상 위험까지 대비해야 한다. 그렇게 되면 이러한 위험에 대처할 충분한 자력이 없는 사람들은 현실적으로 자동차 운행을 포기할 수밖에 없다. 도로는 공공의 이용에 제공되는 공공용물로 모든 국민들의 편리하고 안전한 이용을 보장하는 곳이다. 그럼에도 사고운전자의 사회필연적 위험에 따른 손해를 상대 경과실 운전자에게 부담하게 하는 것은 결국 국민에 대한 실질적 불평등을 야기하는 것이다.⁹¹⁾

우리나라에서도 현행 과실비율 산정 체계의 문제점을 극복하기 위한 여러 좋은 방안들이 제시되고 있다. 그러나 이를 현실화하기 위한 제도 변경을 논의하는 과정에서 이해관계가 충돌하는 교통참여자 사이의 사회적 갈등이 커질 가능성도 부정할 수 없다. 이에 필자는 위에서 논의된 다양한 제도개선 방안 중에서 우리나라에 도입 시 사회적 갈등과 분쟁을 최소화할 수 있는 미국의 ‘수정비교과실 제도’의 도입을 제안한다. ‘수정비교과실 제도’를 도입하게 되면 ‘손해배상의 평가 모순(보상액 역전)현상’을 일부 수정하는 효과가 있다. 그리고 ‘수정비교과실 제도’는 반드시 고가차 차주만을 일방적으로 불리하게 하는 것도 아니다. 하지만 ‘수정비교과실 제도’가 도입되면 과실비율이 높은 당사자는 과실비율이 낮은 당사자의 과실로 인해 입은 손해에 대해서도 배상청구가 금지되므로 헌법상 재산권 침해의 소지가 있다는 비판적 지적이 있을 수 있다. 따라서 ‘수정비교과실 제도’는

91) 같은 의견, 이운웅, 앞의 석사학위 논문, 37쪽.

민법상 과실상계 원칙에 대한 상당한 예외를 규정하는 만큼 연착륙을 위한 방안이 요구된다. 이를 위해 우선은 교통사고처리특례법 제3조 상의 12대 중과실 사고 중 차량손해와 관련이 있는 경우에만 상대방에게 청구할 수 없도록 하게 하는 것으로부터 출발할 것을 제안한다. 12대 중과실에 해당하는 사고를 야기한 운전자에 대한 비난가능성은 이미 상당 부분 사회적 합의가 이루어졌다고 볼 수 있기 때문이다. 다만 제도 도입시 파생되는 충격완화를 위해 과실비율을 기준으로 우선 90%로부터 출발하여 단계적으로 80%, 최종적으로는 70%까지(피해자와 실 1/3(33%)의 2배 수준까지) 확대하여 가는 방안을 채택하여 연착륙을 시도하는 방향으로 나아가야 할 것으로 본다.

결론적으로 자동차 사고로 인한 손해의 회복보다 책임부담자와 책임비율의 결정에 더 많은 사회적 비용이 소모되는 것은 현행 과실산정 체계는 바람직하지 않다. 한정된 사회적 자원이 효율적으로 사용될 수 있도록 자동차 사고를 줄이고, 발생한 자동차 사고를 공평하고 신속하게 해결하며, 그 과정에서 사회적 갈등도 줄일 수 있는 완벽한 해결 방안은 존재하지 않을지도 모르지만, 앞서 살펴본 제도 개선방안에서 논의된 다양한 내용들이 참고가 되기를 바란다. 물론 무엇이 우리에게 최적의 대안이 될 수 있는지에 대해서는 더 심도 있는 연구가 필요하겠지만 모름지기 제도의 방향은 사회적 비용(사고로 인한 기대 손실, 손실통제 비용, 피해자 구제비용의 합)을 최소화하는 방향이 되어야 할 것임은 당연한 사실이다.⁹²⁾

92) 같은 의견, 이원돈, 위의 신문 기사 내용 참조

참고문헌

- 곽관훈, “자동차 사고와 과실비율산정에 관한 일본의 최근 논의”, 「일감법학」 제39호, 건국대학교 법학연구소, 2018.
- 고명식, “각국에 있어서의 자동차 사고 손해배상제도(I)”, 「법학연구」 제30권 제1호, 부산대 법학연구소, 1988.
- 고세일, “자동차 사고에 따른 적절한 책임분배에 대한 연구”, 「법학연구」 제25권 제3호, 충남대학교 법학연구소, 2014.
- 김병선, “자동차 사고에 있어서 손해배상책임의 공평한 분배”, 「법학논집」 제22권 제2호, 이화여자대학교 법학연구소, 2017.
- 김성태, “미국에 있어서의 자동차 사고의 사법적 처리 : 과실책임법리를 중심으로”, 「경희법학」 제19권 제1호, 경희대 법학연구소, 1984.
- 김은경, “보험상 위험분산과 법적 정의-자동차책임보험상 대물배상의 범위를 중심으로”, 「보험법연구」 제9권 제2호, 한국보험법학회, 2015.
- 김은경, “자동차보험에서 과실비율에 따른 책임배상과 위험분산의 법리에 대한 고찰”, 「일감법학」 제39호, 건국대학교 법학연구소, 2018.
- 김형배, “위험책임”, 「민사법학」 제15호, 한국민사법학회, 1997.
- 박동진, “불법행위에 따른 손해배상책임의 공평한 조정에 관한 연구-자동차 사고의 경우를 중심으로”, 법무부 연구용역 과제보고서, 2014.
- 박세민, “「자동차사고 과실비율 인정기준」의 법적 근거 필요성 및 그 내용 검토와 「과실비율분쟁심의회위원회」의 역할 개선 방안», 「보험법연구」 제19권 제2호, 한국보험법학회, 2025.
- 박영민, “자동차 사고에 있어서 자배법상의 책임”, 「한양법학」 제12호, 한양대 법학연구소, 2001.
- 서광민, “위험책임의 요건과 그 인정방법”, 「사법행정」 제30권 제11호, 한국사법행정학회, 1989.
- 설재훈/임재경/이준/이해선, “교통사고 신고 및 보험처리 제도 개선방안: 교통사고 신고 의무화를 중심으로”, 연구총서 2014-22, 한국교통연구원, 2014.
- 양창수, “민법 제765조 잊혀진 규정?», 「법학」 제39권 제4호, 서울대학교 법학연구소, 1999.
- 양창수 집필, 「민법 주해(XIX)」, 박영사, 2005.

- 오종근, “민법 제765조상의 배상액 경감청구”, 『비교사법』 제4권 제1호, 한국비교사법학회, 1997.
- 이영록, “고가 외제 피해차량의 손해배상 청구와 불법행위법의 철학적 기초”, 『법학연구』 제 57권 제3호, 부산대 법학연구소, 2016.
- 이운웅, “자동차 사고 손해분담제도에 대한 타당성 검토 및 대안 모색”, 법학전문 석사학위 논문, 서울대학교, 2016.
- 이은영, “손해배상법의 이념에 비취본 민법 제765조 배상액 경감청구”, 『재산법연구』 제27 권 제3호, 한국재산법학회, 2011.
- 이호행, “과실상계의 적용 범위와 한계”, 『법학연구』 제20집 제4호, 인하대학교 법학연구소, 2017.
- 장준혁, “미국 불법행위법상의 기여과실-기여과실론으로 부터 비교과실론으로의 발달”, 『민사법학』 제66권, 한국민사법학회, 2014.
- 전용식/채원영, “자동차보험 과실상계제도 개선방안”, 보험연구원 연구보고서(2017-2), 2017.
- 정병대, “자동차보험에 있어서 책임제도의 효율성과 형평성에 관하여-자동차배상책임보험의 무과실화를 중심으로”, 『보험개발연구』 통권 제28호, 보험개발원 보험연구소, 1999.
- 정수진, “자동차 사고 소송에서의 과실의 개념-공동불법행위 성립요건으로서의 과실과 과실 상계에서의 과실의 비교”, 『법조』 제672호, 법조협회, 2012.
- 최종철, “안전운전행태 유도를 위한 자동차보험 과실제도 개선”, 박사학위논문, 서울시립대학교, 2016.
- 한순구 역(Robert D. Cooter, Thomas Ulen 저), 『법경제학』, 경문사, 2013.
- 藤村和夫, 『交通事故過失割合の研究』, 日本評論社, 2017.
- 渡辺武志, “ノック・フォー・ノック協定(Knock for Knock Agreement)について”, 『あいおい基礎研究所ミニレポート』, 2009.
- 谷口園恵, “東京地方裁判所 民事第27部(交通部)における事件の概況(平成29年度)”, 『法曹時報』 第70巻 第7号, 2017.
- Dan B. Dobbs/Paul T. Hayden and Ellen M. Bublick, “The Law of Torts - Practitioner Treatise Series Vol. 1, (2nd ed. West, 2011).

<Abstract>

A Study on the Improvement of the Fault Apportionment System in Car-to-Car Accidents

Cho, Gyu Seong^{*}

In the event of a car-to-car accident, the determination of the proportion of liability for damages and the subsequent apportionment of compensation between the parties are governed by the doctrines of fault-based liability and comparative negligence under the Civil Act. Consequently, the degree of each party's fault—namely, their respective contribution to the occurrence of the accident—and the value of the other party's vehicle jointly determine the scope of liability. This structure often leads to an inequitable outcome where a driver with minimal fault is required to pay a disproportionately high amount of compensation merely because the opposing vehicle involved in the accident is of higher value.

Such asymmetry in fault assessment and damage valuation produces what may be termed a “reversal in the evaluation of damages”—a situation in which a party with lesser fault ends up bearing a greater financial burden than the one with greater negligence. Furthermore, this imbalance can result in adverse consequences for the less-at-fault party, such as an increase in their insurance premium upon renewal of their automobile policy, despite being the de facto victim. These distortions undermine the principle of fairness among policyholders and erode public trust in the automobile insurance system as a whole.

Over the years, numerous proposals have been advanced to rectify this inconsistency in the fault assessment framework—often referred to as the “paradox of damage evaluation.” Prominent among these are: ① the adoption of a modified comparative negligence rule (50% threshold) to ensure equitable distribution of losses in accidents

^{*} Doctor of Law / Professor, Dept. of Finance & Insurance, HyupSung University

involving high-value vehicles; ② the simplification of fault apportionment standards; ③ the increase of compulsory liability insurance limits and the differentiation of insurance premiums according to vehicle model; ④ the introduction of capped compensation amounts for drivers with only minor negligence; ⑤ the application of the doctrine of contributory negligence in a broader sense; and ⑥ the adoption of a “Knock-for-Knock Agreement” system, under which each insurer covers its own policyholder’s loss irrespective of fault.

This study proposes, among the various reform options previously discussed, the introduction of the Modified Comparative Negligence System, as adopted in the United States, as a primary and pragmatic alternative for Korea. This system limits a party’s right to claim damages if that party’s fault exceeds a certain threshold percentage. From the perspectives of rationality and fairness, such an approach is both reasonable and justified, as it can effectively mitigate the “reverse-compensation phenomenon” that currently exists within the Korean damage evaluation regime.

Admittedly, adopting the modified comparative negligence rule would constitute a significant departure from the current principle of comparative negligence under the Civil Act. It may also raise constitutional concerns regarding potential infringements upon the right to property, as a party with fault exceeding the designated threshold would be barred from claiming damages against a less-at-fault victim. To address these concerns, this paper suggests that the application of such restrictions begin with the scope of gross negligence cases enumerated under Article 3 of the Act on Special Cases Concerning the Settlement of Traffic Accidents (the so-called “12 categories of gross negligence”). The social consensus on the culpability of drivers causing such serious accidents has already been substantially established, thereby rendering the application of this limitation both normatively sound and socially acceptable.

Key Words : Automobile Accidents; Modified Comparative Negligence; Comparative Negligence (Fault Apportionment); Automobile Insurance; Inconsistency in Damage Evaluation