

과실비율은 회사끼리 정하고 개인은 요청만 한다

교통사고 과실비율을 누가 어떤 절차로 정하는지, 심의청구 12년치와 기관 원문으로 따라간다

2024년 한 해 자동차보험 과실비율 분쟁 심의청구는 156,812건이다. 2013년에는 26,093건이었다. 같은 기간 대물배상 수리 건수는 3,024,455건에서 2,923,093건으로 줄었다. 사고는 줄었는데 다툼은 여섯 배가 됐다.

과실비율은 법원도 경찰도 정하지 않는다. 사고가 나면 양쪽 보험회사 담당자가 협의해 정한다. 다툼이 생겨도 심의를 신청하는 쪽은 보험회사다. 개인은 요청만 할 수 있다. 누가 무엇을 보고 정하고, 그 결과가 내 돈을 얼마나 바꾸는가.

연구소는 이 증가를 개인의 다툼이 아니라 회사 사이의 정산 구조가 만든 것으로 본다. 자기차량손해로 심의를 걸면 과실비율이 평균 21.3에서 27.6%포인트 내려간다. 손해액은 35.1에서 45.2% 줄어든다. 이득은 크고 신청 비용은 회사가 낸다.

발행일

2026년 8월 30일

자료 기준일

2026년 8월 29일

분량

문헌본문 33쪽

넥서스 금융경영연구소

NEXUS Finance and Management Institute

nexusfmi.com

이 보고서는 국민의 금융생활과 관련된 사안을 넥서스 금융경영연구소가 자체 기준에 따라 조사·분석한 자료다. 특정 금융회사나 금융상품의 매매를 권유하거나 그 가치를 판단하려는 목적이 아니며, 법률 자문이나 보험 자문이 아니다. 분쟁 대응·결정의 책임은 이용자 본인에게 있다.

세 줄 요약

무엇을 물었나

교통사고에서 누가 얼마나 잘못했는지는 누가 어떤 절차로 정하고, 그 결정이 내가 내는 돈을 얼마나 바꾸는가.

무엇을 알아냈나

과실비율을 정하는 것은 양쪽 보험회사 담당자다. 손해보험협회의 과실비율 인정기준은 참고 기준이고 법적 구속력이 없다. 경찰은 과실이 있었는지를 조사하고 비율은 조사하지 않는다. 합의가 안 되면 심의위원회가 세 단계로 정한다. 자기차량손해로 심의를 걸면 과실비율이 평균 21.3에서 27.6%포인트 내려간다. 손해액은 35.1에서 45.2% 줄어든다. 신청 비용은 보험회사가 낸다. 2013년 26,093건이던 심의청구는 2024년 156,812건, 여섯 배가 됐다.

읽는 사람은 무엇을 하면 되나

담당자가 말한 과실비율에 동의하기 전에 그 사고의 도표 번호를 묻는다. 과실비율정보포털에서 같은 번호의 기본 과실비율과 수정요소를 직접 본다. 설명과 다르면 가입한 보험회사에 심의 신청을 요청한다. 내 과실이 100%가 아니면 자기부담금 가운데 상대 책임비율만큼은 상대 보험회사에 따로 청구할 수 있다.

한눈에

과실비율을 정하는 것은 보험회사다. 심의위원회에 사건을 올리는 것도 보험회사다. 개인은 가입한 회사에 신청을

요청

할 수 있을 뿐이다.

이 보고서 읽는 법

- 과실비율을 정하는 절차와 다투는 절차는 다르다. 둘 다 보험회사가 주체다.
- '심의청구'와 '심의 처리'는 다른 것을 센 값이다. 자료 계열이 다르면 한 문단에 섞지 않았다.
- 금액을 계산해 보인 곳은 모두 이 보고서가 직접 계산한 값이다. 계산식을 각주에 적었다.
- 한 회사의 약관과 한 회사의 민원 자료에서 나온 값은 그 한정 조건을 그 자리에 적었다.
- 어려운 용어는 처음 나올 때만 원래 이름을 붙였다. 전체 목록은 부록가에 있다.

차례

1장	사고는 줄었는데 다툼은 여섯 배가 됐다	3
2장	누가 정하고, 다투면 어디로 가나	5
3장	규칙이 다툼을 만들었다	9
4장	10%포인트가 얼마가 되나	12
5장	아직 막히지 않은 곳	15
6장	무엇을 하면 되는가	17
부록 가	용어 풀이	20
부록 나	자료 출처와 각주	20

1장

사고는 줄었는데 다툼은 여섯 배가 됐다

얼마나 많은 사람에게, 얼마나 자주 벌어지는 일인가.

156,812건

과실비율 분쟁 심의청구 건수

2024년 · 보험연구원 2026년 7월 발표

26,093건

같은 심의청구 건수

2013년 · 보험연구원 2026년 7월 발표

5.4%

대물배상 수리 건수 대비 심의청구
비율

2024년 · 2013년은 0.9%

2024년 한 해 자동차보험 과실비율 분쟁 심의청구는 156,812건이다.

2013년에는 26,093건이었으니 12년 사이에 여섯 배가 됐다.¹

하루로 나누면 2024년 428건, 2013년 71건꼴이다.²

같은 기간 사고는 늘지 않았다. 대물배상 수리 건수는 3,024,455건에서 2,923,093건으로 10만 건 남짓 줄었다.¹

수리 건수 대비 심의청구 비율은 0.9%에서 5.4%가 됐다. 수리 100건 중 다투는 건이 한 건에서 다섯 건, 여섯 배가 됐다.¹

경찰 기록에 남는 사고는 일부다

경찰이 집계한 2025년 교통사고는 193,889건이다.³

2024년 대물배상 수리 건수의 15분의 1에 못 미친다. 두 값은 기준 연도가 다르다.³

차만 부서진 사고는 필요한 조치를 했으면 경찰에 알리지 않아도 되기 때문이다.⁴

그래서 차만 부서진 사고 대부분은 보험회사 안에서만 다뤄진다.⁴

이 보고서가 묻는 것

질문은 하나다. 과실비율은 누가 어떤 절차로 정하고, 그 결정이 내 돈을 얼마나 바꾸는가.

2026_25호가 할증 구조를, 2026_54호가 분쟁조정을 다뤘다. 이 편은 그 앞 단계인 과실비율 결정만 본다.

사고 건수는 12년 동안 3.4% 줄었다. 같은 기간 과실비율 다툼은 여섯 배가 됐다. 늘어난 것은 사고가 아니라 다툼이다.

대물배상

상대방의 차와 물건이 부서진 손해를 물어 주는 보험이다. 수리 건수는 이 보험으로 실제 수리를 한 건수를 뜻한다.

이 장에서 확인할 것

- 1 최근 3년 안에 사고가 있었다면 그때 정해진 과실비율이 몇 대 몇이었는지 확인한다.

확인하는 곳 · 가입한 보험회사의 보상 처리 내역 또는 담당자

- 2 그 사고가 경찰에 신고된 건인지 아닌지 구분해 둔다.

확인하는 곳 · 정부24 「교통사고사실확인원 발급 신청」 · 신고된 사고만 발급된다

하지 않아도 되는 것 · 사고가 없었다면 지금 함 알은 없다. 미리 심의를 신청해 둘 수 있는 제도는 없다.

<표 1> 사고는 줄었는데 다툼은 여섯 배가 됐다

대물배상 수리 건수와 과실비율 분쟁 심의청구 건수 (2013~2024년)

연도	대물배상 수리 건수	심의청구 건수	수리 건수 대비 비율
2013	3,024,455	26,093	0.9%
2014	3,028,748	30,260	1.0%

연도	대물배상 수리 건수	심의청구 건수	수리 건수 대비 비율
2015	3,139,402	43,483	1.4%
2016	3,146,011	52,590	1.7%
2017	3,147,634	61,401	2.0%
2018	3,193,387	75,597	2.4%
2019	3,152,634	102,456	3.2%
2020	2,875,727	104,077	3.6%
2021	2,847,591	113,804	4.0%
2022	2,832,304	120,965	4.3%
2023	2,891,054	136,225	4.7%
2024	2,923,093	156,812	5.4%

주: 2019년 4월 18일 심의 대상이 넓어졌다. 같은 해 청구기 한 해 만에 26,859건 늘었다.⁵

자료: 보험연구원, 「자동차보험 과실비를 분쟁 현황과 제도개선 방안」, 연구보고서 2026-06, 2026, 제2장 <표 II-2>, 원자료는 보험개발원과 손해보험협회 구상금분쟁심의회위원회.

2장

누가 정하고, 다투면 어디로 가나

절차와 숫자만 적는다. 왜 그렇게 되는지는 3장에서 다룬다.

239개

과실비율 인정기준의 사고유형별
도표 수

2023년 6월 기준 · 손해보험협회 발표

66.9일

과실비율 분쟁 심의의 평균 처리기간

2023년 · 손해보험협회 과실비율정보포털

377.5일

민사본안 제1심 합의부의 평균
처리기간

대법원 사법연감 2023년 발간분 · 같은
화면의 비교값

결정은 네 단계로 이뤄진다

보험연구원은 과실비율 결정을 네 단계로 적었다. 사실 확인, 기본 과실비율 결정, 수정요소 반영, 양쪽 보험회사의 협상과 합의다.⁶

경찰이 조사하는 것은 과실이
있었는지다. 몇 대 몇인지는
조사하지 않는다. 그 숫자를
만드는 것은 보험회사 담당자다.

첫 단계인 사실 확인을 보험회사 직원이 한다. 일본은 경찰이 만든 교통사고증명서와 현장 자료를 쓴다.⁶

2017년 보험연구원 보고서도 직원이 현장에 나가거나 당사자 주장에 기대어 정한다고 적었다.⁷

인정기준은 법이 아니라 참고 기준이다

손해보험협회는 과실비율정보포털에 인정기준의 성격을 적어 두었다. 법적인 구속력은 없고 참고자료에 해당한다는 내용이다.⁸

협회는 2023년 발표에서 이 기준을 "국내 유일의 공식기준"이라고 적었다. 법원 판례와 법령, 분쟁조정 사례를 참고해 만들었다는 설명도 있다.⁹

공식 기준인데 구속력이 없다. 회사가 이 도표와 다르게 정해도 규정 위반이 아니다.

경찰은 비율을 정하지 않는다

경찰이 사고 현장에서 조사하는 항목은 법으로 정해져 있다. 발생 일시와 장소, 피해 상황, 관련자와 차량, 보험 가입 여부가 앞이다.¹⁰

음주와 약물 운전 여부, 운전자의 과실 유무, 현장 상황, 차량 결함이 나머진다.¹⁰

이 목록에 있는 것은 과실의 유무다. 비율은 없다.

사고 조사 결과는 교통사고사실확인원으로 받을 수 있다. 당사자나 대리인이 신청할 수 있고 수수료가 없다.¹¹

확인원에 과실비율은 적히지 않는다.

<표 2> 도표 239개 가운데 38개는 아직 정식 기준이 아니다

과실비율 인정기준의 사고유형별 도표 구성 (2023년 6월 기준)

사고 유형	도표 수	구분
차 대 보행자	38	정형
차 대 차(이륜차 포함)	108	정형
차 대 자전거(농기계 포함)	55	정형
차 대 개인형 이동장치	38	비정형

과실비율

사고가 난 데 대해 양쪽이 각각 얼마나 잘못했는지를 백분율로 나눈 값이다. 이 값에 따라 서로 물어 줄 금액이 갈린다.

사고 유형	도표 수	구분
합계	239	정형 201·비정형 38

주: 1) 비정형 기준은 인정기준에 아직 들어가지 않은 참고 기준이다.¹²
 2) 2017년 자료의 도표는 249개였다. 2023년에 분류와 번호를 함께 바꿔 두 값을 그대로 견줄 수 없다.¹³
 자료: 손해보험협회, 『자동차사고 과실비율 인정기준』 개정 보도자료, 2023년 6월 29일.

도표 하나를 열면 이렇게 생겼다

앞차가 차로를 바꾸다 난 사고의 도표 번호는 차43-2다. 기본 비율은 뒤차 30 대 앞차 70이다.¹⁴

뒤차가 앞차를 들이받은 사고는 차41-1이다. 기본 비율은 뒤차 100 대 앞차 0이다.¹⁴

차41-1에서 뒤차 쪽은 주택가나 상점가면 10이 더해진다. 현저한 과실은 5에서 10, 중대한 과실은 20이다. 앞차 쪽은 이유 없는 급정지가 30, 제동등 고장이 20이다.¹⁴

수정요소를 몇 개 붙이느냐에 따라 같은 사고의 비율이 달라진다.

다투면 세 단계를 거친다

회사끼리 합의가 안 되면 손해보험협회의 과실비율분쟁 심의위원회로 간다. 손해보험회사들이 맺은 상호협정에 따라 2007년 4월부터 운영한다.¹⁵

단계는 셋이다. 대표협의회는 보험회사 실무 대표자가 보고, 청구금액 2천만원 미만이면 여기서 먼저 합의한다.¹⁶

소심의위원회부터는 변호사가 심의한다. 판사나 검사로 일했거나 변호사로 3년 이상 일한 사람을 위촉한다.¹⁶

재심의위원회는 위촉된 변호사 네 명이 본다. 재심의 결정에는 다시 재심을 청구할 수 없다.¹⁷

결정서를 받은 날부터 14일 안에 재심을 청구하거나 소송을 낼 수 있다. 둘 다 하지 않으면 결정이 확정된다.¹⁷

확정된 결정은 양쪽이 그 내용대로 합의한 것과 같은 효력을 갖는다.¹⁷

신청하는 쪽은 개인이 아니다

심의를 신청할 수 있는 것은 보험회사와 공제사뿐이고 비용도 그쪽이 낸다.¹⁸

개인은 가입한 보험회사에 신청을 요청할 수 있다. 회사가 신청하지 않으면 절차는 시작되지 않는다.

<표 3> 한 단계를 더 갈 때마다 처리기간이 두 배 가까이 늘어난다

과실비율 분쟁 심의의 단계별 구성과 평균 처리기간 (2023년)

단계	누가 심의하나	어떤 건을 보나	평균 처리기간
대표협의회	보험회사 실무 대표자	청구금액 2천만원 미만을 먼저 협의	41.4일
소심의위원회	위촉된 변호사 1~2명	협의를 안 된 건과 2천만원 이상 건	61.1일
재심의위원회	위촉된 변호사 4명	소심의 결정에 이의가 있는 건	112.8일
전체	—	—	66.9일

주: 1) 같은 화면의 민서뿐만 평균 처리기간은 제1심 합의부 377.5일, 항소심·고등법원 853.1일, 상고심·합의 1,095.2일이다. 대법원 사법연감 2023년 발간분 값이다.¹⁸

2) 소송이 먼저 제기된 건과 증명자료가 부족한 건은 심의하지 않는다.¹⁹

자료: 손해보험협회 과실비율정보포털 「심의제도 소개」 화면과 「자동차사고 과실비율 분쟁 등의 심의에 관한 상호협정」을 정리.

이 장에서 확인할 것

- 1 담당자가 말한 사고 유형의 도표 번호를 물어 적어 둔다.
확인하는 곳 - 보상 담당자, 번호는 '차41-1' 같은 형태다
- 2 그 번호를 포털에서 열어 기본 과실비율과 수정요소를 직접 본다.
확인하는 곳 - 과실비율정보포털 「나의 과실비율 알아보기」

하지 않아도 되는 것 - 경찰에 신고했다고 과실비율이 정해지지 않는다는
확인원을 받아도 비율은 적혀 있지 않다.

규칙이 다툼을 만들었다

이 결과를 만든 이해관계는 무엇이고, 규칙은 이 행동을 막았는가 만들었는가.

21.3%포인트

대표협의회 단계의 과실비율 인하 폭
2023~2025년 - 보험연구원 2026년 7월
발표

27.6%포인트

재심의위원회 단계의 과실비율 인하
폭
같은 기간 - 같은 자료

45.2%

대표협의회 단계의 손해액 감소율
같은 기간 - 같은 자료

이 결과를 만든 이해관계

심의를 거는 쪽에 이득이 크다. 2023년부터 2025년까지 심의를 거친 건의 과실비율은 단계마다 21.3에서 27.6%포인트 내려갔다.²⁰

손해액은 35.1에서 45.2% 줄었다. 청구인이 자기차량손해로 신청한 건에 한정된 값이다.²⁰

보험연구원은 손해액의 40%와 과실비율의 20%포인트 내외가 조정되어 분쟁을 유인한다고 적었다.²¹

신청 비용도 보험회사가 낸다. 개인은 이 절차의 당사자가 아니다.¹⁸

그런데 결정된 과실비율은 개인에게 그대로 내려온다. 보험료 할증과 자기부담금이 이 숫자에서 걸린다.

심의를 걸면 과실비율이 평균
20%포인트 넘게 내려간다.
개인이 내는 비용은 없다. 걸지
않을 이유가 없는 구조다.

규칙이 이 행동을 만들었다

2018년 7월 금융위원회는 과실비율 분쟁조정 대상을 넓히겠다고 알렸다. 근거로 든 숫자가 틀이다.²²

하나는 금융감독원에 들어온 과실비율 민원이다. 2013년 393건에서 2017년 3,159건으로 여덟 배가 됐다.²²

다른 하나는 같은 회사에 가입한 차량끼리의 사고다. 2017년 약 5.6만건인데 분쟁조정을 할 수 없었다.²²

2019년 4월 18일부터 같은 보험회사 사고와 자기차량손해 담보에 들지 않은 사고가 대상에 들어왔다.⁵

그 해 심의청구는 75,597건에서 102,456건, 한 해 만에 26,859건 늘었다.¹

대상을 넓힌 시점과 청구가 된 시점이 함께 나타났다.¹⁾

대상을 넓힌 뒤에도 다름은 줄지 않았다. 다투는 쪽 이득은 그대로 두고 대상만 넓혔다.

<표 4> 단계를 더 갈수록 과실비율이 더 내려간다

심의 단계별 과실비율 인하 폭과 손해액 감소율 (2023~2025년)

단계	과실비율 인하 폭	손해액 감소율
대표협의회	21.3%포인트	45.2%
소심의위원회	26.4%포인트	44.4%
재심의위원회	27.6%포인트	35.1%

주: 1) 원문은 대표협의회·재심의위원회 표에 청구인의 자기차량손해 신청 건에 한정한다는 주를 달았다. 세 단계 값을 더하지 않는다.²⁾

2) 2024년에 종결된 152,658건 가운데 대표협의회가 29,858건, 소심의위원회가 89,979건이다.³⁾

자료: 보험연구원, 「자동차보험 과실비율 분쟁 현황과 제도개선 방안」, 연구보고서 2026-06, 2026, 제3장 <표 III-16>.

같은 구조에서 과거에 무슨 일이 있었나

인정기준은 1976년에 처음 나왔다. 2000년부터 표준약관에 근거를 두었고 그 뒤 열 차례 고쳤다.⁹⁾

2017년 9월 1일에는 과실 수준에 따라 보험료 할증을 다르게 하는 방안이 시행됐다. 피해자인데 가해자와 똑같이 할증되는 문제를 고치려는 것이었다.²⁴⁾

2019년 5월 30일에는 인정기준을 고쳐 시행했다. 새로 만든 도표가 54개, 바꾼 도표가 19개다.⁵⁾

그 가운데 33개는 피해자가 피할 수 없는 사고를 한쪽 과실로 정한 것이다. 차전거 전용도로와 회전교차로 기준 13개도 이때 들어왔다.⁵⁾

2021년 6월에는 전동킥보드와 자동차 사이의 기준을 만들어 공개했다.²⁵⁾

2023년 6월 29일에는 차 대 차 사고 분류를 법원 재판실무편람과 같은 체계로 다시 짰다. 비보호 좌회전 사고의 기본 비율도 80 대 20에서 90 대 10으로 올렸다. 경우에 따라 100까지 조정할 수 있게 했다.⁹⁾

2023년 7월 1일에는 비싼 차가 사고를 냈을 때의 할증 방식이 바뀌었다.²⁴⁾

2017년 뒤로만 다섯 차례 바뀌었다. 그동안 심의청구는 해마다 늘었다.

지금 어떤 규칙이 적용되나

인정기준은 자동차보험 표준약관 별표에 근거를 둔다. 법적 구속력은 없다.^{8,9}

심의회는 손해보험회사들이 맺은 상호협정을 따른다.¹⁵

구상금 다툼의 결정은 보험회사를 구속한다. 그 밖의 다툼에서 나오는 심의의견은 구속하지 않는다.¹⁸

2026년 5월 14일 대법원은 자기부담금에 대한 권리를 정리했다. 상대 책임비율만큼은 상대에게 따로 청구할 수 있다.²⁶

같이 보기 · 가

일본은 변호사에게 먼저 무료로 물어본 뒤 다음 단계로 간다

일본에는 교통사고분쟁처리센터가 있다. 절차가 셋이다. 무료 법률상담, 화해 알선, 심사와 재정 순서다.²⁷

첫 단계에서 변호사가 사실관계를 정리하고 과실비율을 설명한다. 이 설명에는 구속력이 없다. 그런데도 전체 상담의 70% 내외가 이 단계에서 끝난다.²⁷

일본의 대물배상 과실비율 상담은 2015년 1,263건에서 2024년 589건으로 절반 아래가 됐다.²⁷

일본은 손해액을 조정해 다툼을 푼다. 우리나라는 과실비율을 조정해 푼다.²⁷

가장 큰 차이는 개인이 들어갈 자리다.

이 장에서 확인할 것

- 1 담당자가 제시한 과실비율이 포털 도표의 기본 비율과 몇 %포인트 다른지 적어 둔다.

확인하는 곳 · 과실비율정보포털 도표 화면과 담당자가 보낸 안내문

2 차이가 있다면 어떤 수정요소를 적용했는지 항목별로 묻는다.

확인하는 곳 : 보상 담당자, 도표 화면에 수정요소 목록과 가감 폭이 나와 있다

하지 않아도 되는 것 : 심의 결과가 나와도 개인이 낼 돈은 없다. 신청 비용은 보험회사가 낸다.

4장

10%포인트가 얼마가 되나

이 숫자를 사람들은 얼마나 알고 있고, 실제로 얼마를 바꾸는가.

1.9개

사고도표 10개 가운데 기본
과실비율을 맞힌 평균 개수
성인 6,000명 · 2026년 2~3월 조사

15.5%

차로변경 사고 도표의 정답률
같은 조사 · 이 도표를 받은 3,000명

35%

사고를 겪은 사람 가운데 과실비율이
공정하지 않았다는 응답
최근 3년 사고 경험자 1,332명

열 개 가운데 두 개를 맞혔다

보험연구원이 2026년 2월과 3월에 전국 만 18세에서 69세 성인 6,000명에게 물었다.²⁸

3,000명씩 두 무리로 나눠 각각 다른 사고도표 10개씩을 물었다.²⁸

평균 정답은 1.9개다. 열 문제 가운데 두 문제꼴이다. 실제로 운전하는 응답자는 4,030명이다.²⁸

뒤차가 앞차를 들이받은 사고는 57.8%가 맞혔다. 차로변경 사고는 15.5%로 여섯 명 중 한 명꼴이다.²⁸

뒤차 추돌 사고에서 앞차의 기본 과실비율은 0이다. 그런데 응답자들은 앞차에도 평균 16.3%의 책임이 있다고 답했다.²⁹

최근 3년 안에 사고를 겪은 1,332명 가운데 35%가 과실비율이 공정하지 않았다고 답했다. 세 명 중 한 명꼴, 466명이다.²⁹

합의금에 만족하지 못한다는 응답은 56.9%, 두 명 중 한 명이 넘는다.²⁹

상대에게 물어 준 금액의 41%를 돌려받으면 분쟁을 고르지 않겠다는 답이다. 과실비율로 바꾸면 24%포인트다.²⁹

열 문제 가운데 두 문제를 맞혔다. 내 과실이 몇 대 몇인지 스스로 판단할 수 있는 사람이 거의 없다는 뜻이다.

자기부담금

내 차를 고칠 때 보험금에서 빼고 내가 내는 돈이다.
손해액의 20%나 30%
가운데 고르고, 회사에 따라
최소·최대 금액이 정해져
있다.

<표 5> 차로변경 사고는 여섯 명 중 한 명이 맞았다

사고도표별 기본 과실비율 정답률 (2026년 2-3월 조사)

도표 번호	사고 유형	정답률
차41-1	양 차량 주행 중 후방 추돌	57.8%
차5-2	신호기 교차로에서 우회전 차와 직진 차 충돌	38.2%
차43-2	후행 직진 대 선행 전로변경	15.5%

주: 1) 표본은 전국 만 18세에서 69세 성인 6,000명이다. 3,000명씩 두 무리로 나눠 각각 다른 도표 10개씩을 물었다.²⁸

2) 정답률은 그 도표를 받은 3,000명을 모수로 한 값이다.²⁹

자료: 보험연구원, 『자동차보험 과실비율 분쟁 현황과 제도개선 방안』, 연구보고서 2026-06, 2026, 제4장.

불만의 3분의 1이 과실비율이다

국내 대형 손해보험회사의 민원 7,003건을 유형별로 나눈 자료가 있다.³⁰

가장 많은 것은 보험금 산정이 맞느냐는 불만으로 2,586건이다. 그다음이 과실비율 관련 2,445건, 셋에 하나가 넘는다.³⁰

사고처리 654건, 불친절 543건이 뒤를 잇는다. 이 자료는 대형 손해보험회사의 민원이고 업계 전체 값이 아니다.³⁰

과실비율 10%포인트가 얼마인가

내 차 수리비가 500만원이라고 하자. 자기부담금을 손해액의 20%로 골랐으면 계산값은 100만원이다.³¹

그런데 한 손해보험회사 약관은 최소 20만원, 최대 50만원으로 상한을 둔다. 실제로는 50만원을 낸다.³¹

내 과실이 30%라면 이 50만원 가운데 상대 책임 70%에 해당하는 35만원을 따로 청구할 수 있다.³²

과실비율이 20%로 내려가면 같은 계산에서 40만원이 된다. 10%포인트 차이가 1인당 5만원이다.³²

상대 차를 고치는 쪽은 금액이 더 크다. 상대 차 수리비가 300만원이고 내 과실이 30%면 내 쪽 보험회사가 90만원을 낸다.³²

20%면 60만원이다. 10%포인트가 30만원이고, 이 금액은 뒤에 내 보험료 할증으로 돌아온다.³²

대법원이 자기부담금의 몫을 정리했다

2026년 5월 14일 대법원은 자기차량손해보험금을 먼저 받은 사람의 권리를 정리했다. 보험회사가 대신 받아 갈 몫은 지급한 보험금까지다.²⁶

자기부담금 가운데 상대 책임비율에 해당하는 금액에 대한 권리는 그대로 나에게 남는다. 상대방에게 따로 청구할 수 있다.²⁶

보험회사끼리 정산이 끝났더라도 이 권리는 남는다. 앞의 예에서는 35만원이 여기에 해당한다.³²

보험료에서는 50%가 기준이 된다

자동차보험료는 기본보험료에 여러 요율을 곱해 정한다. 사고 한 건마다 0.5점에서 4점까지 붙고 1점이 1등급 할증이다.³³

과실비율은 이 점수가 붙는 방식을 바꾼다. 과실비율 50% 미만 사고는 보험기간 중 한 건이 할증에서 빠진다.²⁴

2023년 7월 1일부터는 비싼 차와 부딪혔을 때의 계산도 달라졌다. 비싼 가해차량은 0.5점에서 1.5점으로 올랐다.²⁴

싼 피해차량은 1.0점에서 0.5점으로 내렸다. 다만 적용 조건이 좁다. 피해차량이 물어 준 금액이 상대의 세 배를 넘고 200만원을 넘어야 한다.²⁴

과실비율 50%는 이 계산이 걸리는 자리다. 1%포인트 차이로 결과가 달라진다.

이 장에서 확인할 것

- 1 내 과실비율이 50% 미만인지 이상인지 먼저 확인한다.
확인하는 곳 - 보험회사가 보낸 보상 처리 안내문의 과실비율 항목

2 자기차량손해 보험금을 받았다면 자기부담금이 얼마였는지 확인한다.
 확인하는 곳 · 보험금 지급 내역서, 계약한 자기부담금 비율과 상한 금액도 함께 본다

하지 않아도 되는 것 · 내 과실이 0%면 자기부담금이 없고 할증도 없다. 이때는 따질 금액 자체가 생기지 않는다.

5장

아직 막히지 않은 곳

제도가 달지 않은 자리가 어디인지 구체적으로 적는다.

5.6%

심의청구 가운데 불복 소송으로 이어진 비율

2020년 104,077건 중 5,789건 · 보험연구원

91.4%

심의 결정에 따라 합의한 사고 당사자 비율

2021년 · 손해보험협회 과실비율정보포털

38개

차 대 개인형 이동장치 도표 수, 아직 비정형이다

2023년 6월 기준 · 손해보험협회

상대에게 보험회사가 없으면 심의가 성립하지 않는다

심의를 신청할 수 있는 것은 보험회사와 공제사뿐이다.¹⁸

상대가 무보험차나 자전거, 보행자, 전동킥보드면 상대방 보험회사가 없다. 청구인과 피청구인 구조가 만들어지지 않는다.

2019년 4월에 낸 사고에서 위원회가 내놓는 것은 심의의견이고 구속력이 없다.³⁴

무보험차와 뺑소니 사고에는 정부보장사업이 있다. 사람이 다치거나 죽은 경우만 대상이고 차가 부서진 손해는 다루지 않는다.³⁵

한도는 사망 최고 1억 5천만원, 부상 최고 3천만원이다.³⁵

전동킥보드 사고는 도표가 38개 있지만 아직 비정형이다. 인정기준 본문에 들어가 있지 않다.^{9,12}

내 사건의 결정 내용을 내가 볼 수 없다

포털의 「나의 심의사건 조회하기」 화면은 심의접수번호와 차량번호를 넣으면 열린다. 나오는 것은 접수일, 완료 구분, 심의 단계 셋이다.³⁶

상대에게 보험회사가 없으면 심의 절차 자체가 성립하지 않는다. 청구인과 피청구인이 모두 보험회사여야 하기 때문이다.

결정된 과실비율도, 결정 이유도, 어느 도표를 적용했는지도 이 화면에 없다. 접수번호마저 가입한 보험회사에 물어보라고 안내한다.³⁶

협회 소비자포털은 지난 심의 결정 사례를 사고 유형과 법률 쟁점으로 나눠 공개한다. 남의 사건은 볼 수 있고 내 사건은 볼 수 없다.³⁶

당사자가 자료를 낼 권리는 확인하지 못했다

사고 영상은 다통의 중심에 있다. 포털도 당사자가 블랙박스 영상을 근거로 자기 과실이 더 적다고 주장하는 사례를 든다.⁸

그런데 당사자가 심의 절차에 자료를 직접 낼 권리가 규정으로 보장되어 있는지는 확인하지 못했다.

확인한 것은 신청권이 보험회사에만 있고 결정서를 받는 쪽도 보험회사라는 것이다.^{17,18}

소송으로 이어지는 건은 열여덟에 하나다

2020년 심의청구 104,077건 가운데 불복 소송으로 이어진 것은 5,789건이다. 5.6%, 열여덟 건 중 한 건꼴이다.³⁷

소송 건수는 2015년 2,636건에서 연평균 17%씩 늘었다.³⁷

2021년 기준 사고 당사자의 91.4%가 심의 결정에 따라 합의했다. 열 명 중 아홉 명이 심의에서 끝냈다.³⁸

같은 분석에서 자기가 피해자라고 생각한 비율은 82.8%, 자기 과실이 없다고 생각한 비율은 55.7%다.³⁸

연구기관이 짙은 빈 곳

보험연구원은 세 가지를 적었다. 첫째는 보상 담당자의 법률 지식이다. 교육을 늘리거나 변호사를 결정에 넣자고 했다.²¹

둘째는 수정요소의 폭이다. 항목마다 5에서 30까지 더하고 빼므로 같은 사고에서도 값이 흔들린다는 지적이다.²¹

셋째는 대표협의회다. 여기서 끝나는 건이 소심의위원회의 절반에도 못 미친다. 이 단계를 빼는 방안을 검토하자고 적었다.²¹

민원 창구가 2026년 7월에 바뀌었다

과실비율 관련 민원은 2026년 7월부터 보험협회가 직접 처리한다.
금융감독원이 7월 5일 알린 내용이라는 보도에 따른다.³⁹

같은 보도에 2025년 금융민원 128,419건 가운데 보험민원이 62,937건이라는
값이 실렸다. 둘에 하나꼴이다.³⁹

민원 창구가 바뀌어도 심의 신청권은 그대로다.

이 장에서 확인할 것

- 1 상대가 무보험차나 자전거, 보행자, 전동킥보드인지 먼저 확인한다.
확인하는 곳 - 사고 접수 때 보험회사가 확인한 상대방 보험 가입 내역
- 2 사람이 다친 무보험차·뺑소니 사고면 정부보장사업 청구 기한을 적어
둔다.
확인하는 곳 - 자동차손해배상전용 1544-0049. 기한은 손해 사실을 안
날부터 3년이다

하지 않아도 되는 것 - 상대방에 보험회사가 없으면 심의를 기다릴 이유가 없다. 그
사고는 심의위원회에 올라가지 않는다.

6장

무엇을 하면 되는가

오늘 할 수 있는 것과, 아직 정해지지 않은 것.

14일

결정서를 받은 뒤 재심의를 청구할 수
있는 기간

상호협정 - 2020년 6월 10일 시행분

0원

교통사고사실확인원 발급 수수료
2026년 8월 기준 - 정부24

50만원

자기부담금 상한. 이 가운데 상대
책임비율만큼은 따로 청구할 수 있다
한 손해보험회사 개인용 차량 - 20% 가입
기준

사고 직후에 할 것

- 1 사고 현장에서 차의 위치와 신호, 차로를 알 수 있는 사진을 남긴다.
확인하는 곳 · 내 차 블랙박스의 저장 여부, 떨어쓰기 전에 파일을 따로 옮긴다
- 2 사람이 다쳤거나 상대와 말이 엇갈리면 경찰에 신고하고 확인원을 받아 둔다.
확인하는 곳 · 정부24 「교통사고사실확인원 발급 신청」, 인터넷·방문·무인발급기로 신청한다
- 3 담당자가 말한 사고 유형의 도표 번호를 받아 적는다.
확인하는 곳 · 보상 담당자, 번호가 있어야 포털에서 같은 화면을 열 수 있다

하지 않아도 되는 것 · 차면 부서진 사고는 경찰 신고 의무가 없다. 다툼이 없으면 신고하지 않아도 된다.

과실비율에 동의하기 전에 할 것

- 1 포털에서 같은 도표를 열어 기본 과실비율과 수정요소를 직접 본다.
확인하는 곳 · 과실비율정보포털 「나의 과실비율 알아보기」, 항상 표형으로도 도표를 찾을 수 있다
- 2 기본 비율과 다르면 어떤 수정요소를 몇 %포인트 적용했는지 항목별로 묻는다.
확인하는 곳 · 보상 담당자, 도표 화면의 수정요소 목록과 맞춰 본다
- 3 설명이 납득되지 않으면 가입한 보험회사에 심의 신청을 요청한다.
확인하는 곳 · 가입 보험회사 보상 담당자, 신청 비용은 보험회사가 낸다

하지 않아도 되는 것 · 심의는 본인이 직접 신청할 수 없다. 협회에 직접 접수하려고 시간을 쓰지 않는다.

결정이 난 뒤에 할 것

- 1 결정에 이의가 있으면 결정서를 받은 날부터 14일 안에 재심의를 요청한다.
확인하는 곳 · 보상 담당자, 재심의 결정에는 다시 재심의를 청구할 수 없다

2 내 과실이 100%가 아니면 자기부담금 가운데 상대 책임비율만큼을 따로 청구한다.

확인하는 곳 · 보험금 지급 내역서의 자기부담금 금액과 확정된 과실비율

하지 않아도 되는 것 · 과실비율 50% 미만인 사고는 보험기간 중 한 건이 합증에서 빠진다. 이때는 합증을 걱정해 합의를 서두를 이유가 없다.

보험회사가 할 일

첫째, 과실비율을 알릴 때 적용한 도표 번호와 수정요소를 문서로 준다. 둘째, 심의를 신청할지 말지 정한 근거를 가입자에게 알린다. 셋째, 자기부담금 가운데 상대에게 청구할 몫이 남는다는 사실을 지급 내역서에 적는다.²⁶

당국이 할 일

첫째, 심의 결정서를 당사자가 받아 볼 수 있게 한다. 지금 개인이 볼 수 있는 것은 접수일과 심의 단계뿐이다.³⁶ 둘째, 당사자가 자료를 낼 수 있는 절차를 규정에 적는다. 사고 영상이 결정을 가르는데 그런 규정을 확인하지 못했다. 셋째, 상대에게 보험회사가 없는 사고를 다룰 창구를 만든다. 넷째, 개인이 변호사에게 먼저 물어볼 무료 상담을 제도로 둔다. 일본은 이 단계에서 상담 열 건 중 일곱 건이 끝난다.²⁷

아직 정해지지 않은 것

하나는 대표협의회의 자리다. 상호협정이 다시 개정되는지 보면 된다.²¹ 둘은 전통킵보드 기준이다. 38개 도표가 인정기준 본문에 들어가는지 보면 된다.⁹ 셋은 민원 이관의 결과다. 보험협회가 처리하면서 처리기간이 달라지는지 보면 된다.³⁹ 넷은 포털 개편의 효과다. 손해보험협회는 2026년 8월 13일 포털을 고쳤다고 알렸다.⁴⁰

연구소는 이 개편만으로 다툼이 줄기는 어렵다고 본다. 다투는 쪽에 돌아오는 이득이 그대로이기 때문이다.

부록 가 · 용어 풀이

과실비율

사고가 난 데 대해 양쪽이 각각 얼마나 잘못했는지를 백분율로 나눈 값이다. 서로 물어 줄 금액이 이 값에서 갈린다.

과실비율 인정기준

손해보험협회가 사고 유형별로 만들어 둔 기본 과실비율 도표 모음이다. 참고 기준이고 법적 구속력은 없다.

수정요소

기본 과실비율에 더하거나 빼는 항목이다. 신호 위반, 급정지, 제동등 고장 같은 사정이 여기에 들어간다.

자기부담금

내 차를 고칠 때 보험금에서 빼고 내가 내는 돈이다. 손해액의 일정 비율로 정하고 최소·최대 금액이 있다.

비정형 기준

인정기준 본문에 아직 들어가지 않은 참고 기준이다. 전동킥보드 사고 도표가 여기에 해당한다.

부록 나 · 자료 출처와 각주

자료 출처

아래 자료는 모두 2026년 8월 29일에 열어 확인했다.

1. 보험연구원 전용식, 「자동차보험 과실비율 분쟁 현황과 제도개선 방안」, 연구보고서 2026-06, 2026년 7월. 제1장~제5장: kiri.or.kr (<https://www.kiri.or.kr/report/reportList.do?catId=4>)
2. 보험연구원, 「교통사고 처리과정과 과실상계」, 연구보고서 2017-2 제2장: kiri.or.kr (https://www.kiri.or.kr/pdf/연구자료/연구보고서/nre2017-02_02.pdf)
3. 손해보험협회, 「자동차사고 과실비율 인정기준」 개정 보도자료, 2023년 6월 29일. 원문 전재본: kiri.or.kr (https://kiri.or.kr/PDF/weeklytrend/20230717/trend20230717_15.pdf)
4. 손해보험협회, 개인형 이동장치와 자동차 사고 과실비율 기준 보도자료, 2021년 6월 23일 등록. 제목과 날짜만 확인. knia.or.kr (<https://www.knia.or.kr/m/data/news/content?index=88142>)
5. 손해보험협회, 「자동차사고 과실비율 분쟁 등의 심의에 관한 상호협정」 원문: knia.or.kr (<https://www.knia.or.kr/file-manager/103473>)
6. 손해보험협회 자동차사고 과실비율정보포털 accident.knia.or.kr (<https://accident.knia.or.kr/system>). 「심의제도 소개」, 「과실비율 인정기준이란?」, 「과실비율의 이해」, 「숫자로 보는 과실비율」, 「비정형 과실비율」, 「나의 심의사건 조회하기」, 「나의 과실비율 알아보기」의 도표 차43-2·차41-1·차5-2 화면

7. 손해보험협회 소비자포털, 「자동차보험 구상금분쟁심의위원회란?」 과 「구상금분쟁심의결정사례」, consumer.knia.or.kr
(<https://consumer.knia.or.kr/m/consumer/insurance-guide/0104.do>)
8. 금융위원회, 과실비율 인정기준 개정과 분쟁조정 대상 확대 보도자료, 2019년 5월 27일, fsc.go.kr (<https://www.fsc.go.kr/no010101/73704>)
9. 금융위원회, 과실비율 분쟁조정 대상 확대 예고 보도자료, 2018년 7월 11일, fsc.go.kr
(<https://www.fsc.go.kr/po010101/73244>)
10. 금융위원회, 자동차사고 뒤 예상 보험료 안내 보도자료, 2018년 6월 28일, fsc.go.kr
(<https://www.fsc.go.kr/po010101/73231>)
11. 금융감독원, 고가 가해자량 관련 자동차보험 할증체계 개선 보도자료, 2023년 6월 7일 배포·7월 1일 시행. 원문-전체본, kifi.or.kr
(https://kifi.or.kr/PDF/weeklytrend/20230612/trend20230612_2.pdf)
12. 금융감독원, 「과실수준에 따른 자동차보험료 할증 차등화방안」, 2017년 9월 1일 시행. 포털 자료실 전체본, accident.knia.or.kr (<https://accident.knia.or.kr/standard-content?index=67092>)
13. 대법원 2026. 5. 14. 선고 2023다228244 판결. 중요판결 요지 원문, scourt.go.kr
(https://www.scourt.go.kr/sjjudge/1778832944433_171544.pdf)
14. 국가지표체계, 「교통사고 현황(사망, 부상)」, 작성기관 경찰청, 2026년 6월 10일 갱신, index.go.kr (https://www.index.go.kr/unity/potal/main/EachDtlPageDetail.do?idx_cd=1614)
15. 찾기쉬운 생활법령정보, 「교통사고 신고 및 조사」와 뱅소니-무보험자 정부보장사업 문답, easylaw.go.kr (<https://easylaw.go.kr/CSP/CnpClsMain.laf?popMenu=ov&csmSeq=684&ccNo=4&ccNo=1&cnpClsNo=2>)
16. 정부24, 「교통사고사실확인원 발급 신청」 민원 안내, gov.kr
(<https://www.gov.kr/mw/AA020InfoCappView.do?CappBizCD=13200000034>)
17. 삼성화재, 개인용 자동차보험 약관 2025년 8월 16일 개정본. 자기부담금 조항, samsungfire.com
(https://www.samsungfire.com/publication/pdf/20071_0_20250816_file1.pdf)
18. 자동차손해배상전용원, 「정부보장사업 보상안내」, 보상 한도·청구 기한·상당 전화, tacss.or.kr (https://tacss.or.kr/majorproject/gep_03.jsp)
19. 머니투데이-뉴스웨이(2026년 7월 5일), 과실비율 민원의 보험협회 이관
20. 파이낸셜뉴스-헤럴드경제(2026년 8월 13일), 과실비율정보포털 개편

각주

1. 보험연구원 2026-06 제2장 <표 II-2>, 수리 건수 대비 비율도 이 표에 실린 것이다. 원자료는 보험개발원과 손해보험협회다.
2. $156,812 \div 365 =$ 하루 428건, $26,093 \div 365 =$ 하루 71건으로 이 보고서가 제시했다.
3. 국가지표체계 「교통사고 현황」, 작성기관 경찰청, 2026년 6월 10일 갱신본, 2,923,093 $\div$ 193,889 = 15.1로 계산했고 두 값은 기준 연도가 다르다.
4. 도로교통법과 그 시행령, 차만 부서지고 필요한 조치를 했으면 신고 의무가 없다.
5. 금융위원회 2019년 5월 27일 발표, 인정기준 개정은 5월 30일, 분쟁조정 대상 확대는 4월 18일 시행이다.
6. 보험연구원 2026-06 제2장, 곽창 네 단계와, 한국은 보험회사 직원이 사실확인을 한다는 서술이 있다.
7. 보험연구원 2017-2 제2장, 직원이 현장에 나가거나 당사자 주장에 근거해 정한다고 적었다.
8. 포털 「과실비율 인정기준이란?」 화면, 구속력 없는 참고자료라는 설명과 표준약관 별표 근거가 있다. 블랙박스 사례는 「과실비율의 이해」 화면이다.
9. 손해보험협회 2023년 6월 29일 보도자료, 1976년 도입, 2000년 표준약관 근거, 몇 차례 개정, 총 239개다. 시행일은 없어 발표일만 적었다.

10. 도로교통법 시행령의 사고 조사 항목, 운전자 과실의 유무가 잘못되고 비율은 없다.
11. 정부24 「교통사고사실확인원 발급 신청」 신청인은 사고 당사자 또는 대리인이고, 수수료는 없음으로 적혀 있다.
12. 포털 「비정형 과실비율」 화면, 인정기준에 들어가지 않았으나 쓰고 있는 참고기준이다.
13. 보험연구원 2017-2 제2장의 도표는 249개다. 2023년에 분류와 번호가 함께 바뀌었다.
14. 포털 「나의 과실비율 알아보기」 도표 화면 차43-2와 차41-1. 기본 과실비율과 수렴요소 항목을 이 화면에서 확인했다.
15. 상호협정 원문. 마지막 개정은 2020년 6월 10일 시행이다. 2007년 4월 설립은 소비자포털 화면에서 확인했다.
16. 같은 협정. 2천만원 미만은 청구인 확정구간 대표의 합의에 불이고, 위촉위원은 판사·검사·정력자나 변호사로 3년 이상 일한 사람이다. '대표합의회'는 포털 화면의 이름이다.
17. 같은 협정. 결정서를 받은 날부터 14일 안에 재심의도 소송도 없으면 확정된다. 확정 결정은 합의와 같은 효력을 갖는다.
18. 포털 「심의제도 소개」 화면. 신청원과 비용은 보험사·공제사 몫이고 처리기간은 2023년도 기준이다. 민사보안 비교값은 대법원 사법연감 2023년 말간본에서 왔다.
19. 같은 협정. 소송이 먼저 제기된 건, 같은 사건 재청구, 증명자료 부족 건을 본다.
20. 보험연구원 2026-06 제3장 <표 III-16>, 2023-2025년 값이다. 단계별 원자료 표 <III-12> <III-14> 의 주가 '청구인이 자기차량손해로 분쟁심의위원회에 신청한 경우에 국한함'이다.
21. 보험연구원 2026-06 제5장. 분쟁 유안 서술과 담당자 교육·수렴요소 최소화 대표합의회 배제 제안이다.
22. 금융위원회 2018년 7월 11일 발표. 금융감독원 접수 민원 건수와 같은 보험회사 차량끼리의 사고 건수가 줄었다.
23. 보험연구원 2026-06 제2장 <표 II-4>, 원자료는 과실비율분쟁심의위원회이다.
24. 금융감독원 2023년 6월 7일 발표(7월 1일 시행). 저과실사고 1건을 할증에서 빼는 제도가 2017년 9월부터 시행 중이라고 같은 자료에 적혀 있다.
25. 손해보험협회 2021년 6월 23일 등록 보도자료. 본문은 첨부파일에만 있어 제목과 날짜만 확인했다.
26. 대법원 2026. 5. 14. 선고 2023다228244 판결(피기환송). 자기부담금 중 상대 책임비율 중의 권리는 피보상자에게 남는다.
27. 보험연구원 2026-06 제2장. 일본 교통사고분쟁처리센터의 세 절차와 상당 출결 비율, 상당 건수다.
28. 보험연구원 2026-06 제4장. 만 18-69세 6,000명을 2026년 2-3월에 3,000명씩 조사했다.
29. 같은 장. 알차 책임 16.3%, 불공정 35%, 합의금 불만족 56.9%, 대상액 41%와 환산값 24%포인트다. 466명은 $1,332 \times 35\%$ 로 계산했다.
30. 보험연구원 2026-06 제3장 <표 III-3> 불만유형 분포. 차별 표기는 '국내 대한손해보험회사'이고 민원은 7,003건이다.
31. 삼성화재 개인용 자동차보험 약관 2025년 8월 16일 개정본. 자기부담금은 20%나 30%에서 고르고, 20%는 최소 20만원 최대 50만원이다. 선택지는 회사마다 다를 수 있다.
32. 이 보고서가 계산했다. $50만원 \times 70\% = 35만원$, $\times 80\% = 40만원$, $300만원 \times 30\% = 90만원$, $\times 20\% = 80만원$ 이다.
33. 금융위원회 2018년 6월 28일 발표. 사고 1건당 0.5함에서 4점까지 불고 1점이 1등급 할증이다.
34. 같은 협정의 상의의견 특례. 같은 회사 가맹 차량 사고와 자차 미가입 사고가 대상이고 구속력이 없다.
35. 쫓겨온 생활법령정보와 자동차손해배상전환권 안내. 사람이 다치거나 죽은 경우만 대상이고 물적 피해는 본다. 청구 기한과 전화번호는 진흥원 화면에 있다.
36. 포털 「나의 심의사건 조회하기」 화면. 접수일, 완료 구분, 심의 단계만 나온다. 결정 사례 공개는 손해보험협회 소비자포털 「구상금분쟁심의결정사례」 화면이다.
37. 보험연구원 2026-06 제1장. 2020년 청구 104,077건 중 소송 5,789건이고, 소송은 2015년 대비 연평균 17% 늘었다. 원문은 국회의원실 제출 자료를 원자료로 넣었다.
38. 포털 「숫자로 보는 과실비율」 화면. 심의 결정 18,616건을 협회와 서울대학회가 함께 분석한 값이고, 91.4%는 2021년 기준이다.
39. 머니투데이와 뉴스웨이 2026년 7월 5일 보도에 따른다. 두 매체가 같은 값을 실었다. 금융감독원 원문은 확인하지 못했다.
40. 피아낸셜뉴스와 헤럴드경제 2026년 8월 13일 보도에 따른다. 개편된 포털 화면은 직접 확인했다.



제목	과실비율은 회사끼리 정하고 개인은 요청만 한다
시리즈	넥서스 리서치 2026_64· NEXUS Research 2026_64
발행	넥서스 금융경영연구소 · 2026년 8월 29일
자료 기준일	2026년 8월 29일
인용 형식	넥서스 금융경영연구소, 「과실비율은 회사끼리 정하고 개인은 요청만 한다」, 넥서스 리서치 2026_64 2026.
수정 이력	없음
누리집	nexusfmi.com

이 보고서는 국민의 금융생활과 관련된 사안을 넥서스 금융경영연구소가 자체 기준에 따라 조사·분석한 자료다. 특정 금융회사나 금융상품의 매매를 권유하거나 그 가치를 판단하려는 목적이 아니며, 법률 자문이나 보험 자문이 아니다. 본문의 견해는 넥서스 금융경영연구소의 것이고, 분쟁 대응 결정의 책임은 이용자 본인에게 있다. 인용할 때는 출처를 밝혀 주기 바란다.