보 도 자 료

보도일시	2026. 11. 26 12:00부터
담 당 자	천지연 연구위원 (02-3775-9018, jycheon@kiri.or.kr)
홍보담당	변철성 수석역(02-3775-9115)
매 수	총 3매

보험연구원, 『자동차보험 자기부담금 제도 평가 및 개선 방안』 연구보고서 발간

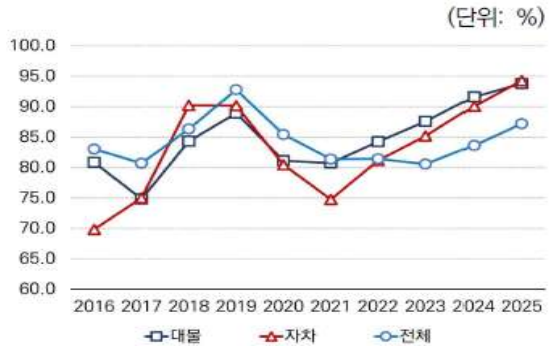
"자동차보험 자기부담금 제도의 실효성 제고를 위해 상한 조정 및 정률부담 구간 확대, 차량가액별 차등화를 검토할 필요"

○ **보험연구원 천지연 연구위원** 등은 자동차보험 자기부담금 제도의 위험분담 등 적정성 및 실효성을 평가하고, 제도 개선 방안을 제안한 **『자동차보험 자기부담금 제도 평가 및 개선 방안』 보고서를 발표**함

○ 최근 **물적담보 중심으로 손해율이 상승**한 가운데, **자기부담금 제도**는 2011년 정률제 전환 이후 약 **15년간 큰 변화 없이 유지**되어 제도의 적정성에 대한 검토가 필요함

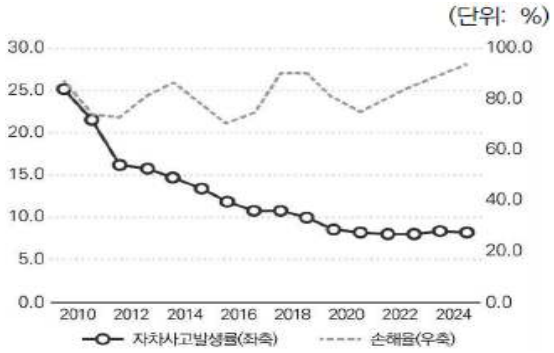
- 2021~2025년간 자동차보험 손해율은 대물(+13.0%p), 자기차량손해(+19.5%p) 등 물적담보 중심으로 상승(+5.8%p)하였으며, 사고발생률은 약 8% 수준으로 유지되어 **건당손해액 증가가 손해율 상승의 주요 요인**으로 나타남
- 국내 자기부담금은 낮은 자기부담금과 상대적으로 높은 할증 구간에 따라 발생하는 도덕적 해이 문제에 대응하기 위해 2011년 일정 금액을 부담하는 **정액제에서** 손해액에 비례하여 부담하는 **정률제로 전환**된 바 있음

<그림 1> 자동차보험 대물 및 자차담보 손해율



자료: 보험개발원

<그림 2> 자차담보 사고발생률 및 손해율



자료: 보험개발원

○ **(해외 주요국 비교)** 미국, 영국, 일본 등 해외 주요국은 **사고 유형, 운전자 및 차량 특성 등에 따라 자기부담금을 차등 적용**하고 있으나, **국내**는 특정 자기부담금 수준에 **가입이 집중**되어 있음

- 분석 표본의 **약 78%가** 자기부담금 최저·최고 금액이 각각 **20만원·50만원, 손해액의 20%를 부담**하는 **동일한 상품으로 가입이 집중**되어 있음
- **미국**은 **충돌·종합 사고 유형**에 따라 자기부담금을 구분하고, **영국**은 운전 경력·연령 및 고성능 차량 여부 등에 따라 **추가 자기부담금을 부과**하며, **일본은 사고 횟수**에 따라 **자기부담금이 증가**하는 상품을 운영하고 있음

<표 1> 자기차량손해 자기부담금 담보 가입 분포

할증 기준금액	자기부담금 (자부담 비율 20%)		가입률 (%)
	최저	최고	
50만 원	5만 원	50만 원	1
100만 원	10만 원	50만 원	0.5
150만 원	15만 원	50만 원	0.2
200만 원	20만 원	50만 원	77.6
기타[1)]	5~50만 원	50~200만 원	19.3

주: 기타는 이 외의 상품을 의미함(자세한 설명은 연구보고서 〈표 Ⅲ-4〉 참조)
자료: 신용정보원 데이터 분석 결과

<표 2> 주요국 자기부담금 제도 및 상품

국가	제도	특성
미국	정액제	충돌, 종합으로 담보 구분, 자기부담금 수준에 따라 보험료 조정, 사고 횟수별 자기부담금 할인
영국	정액제 (의무 및 자발적 자기부담금 병행)	보험료 절감을 위한 자발적 자기부담금 선택 가능 (의무+자발적 구조)
일본	정액제 및 증액제 혼합	사고 횟수별 차등 자기부담금 설정 가능

자료: AVIVA(2025), "Aviva Signature Motor Insurance Policy"; 프로그레시브 홈페이지; Money.co.uk 홈페이지; MoneyHelper 홈페이지; ZEGO 홈페이지; Goo-net 홈페이지

○ **(자기부담금 제도의 실효성)** 자기부담금 비율이 높을수록 보험금 청구 가능성이 낮아지는 등 **정률제가 합리적으로 작동**하고 있으나, **고가차량일수록 자기부담금 상한에 빠르게 도달**하여 **위험분담 기능이 약화**될 가능성이 있음

- 실증분석 결과, 자기부담금 상한 도달 여부와 청구 금액 간 유의한 양(+)의 관계가 나타났으며, 이러한 관계는 차량가액이 높을수록 크게 나타나 **고가차량에서 자기부담금의 상대적 부담이 낮아질 수 있음을 시사함**
- 현행 제도는 최저·최고 한도에 따라 일정 구간에서 정액형과 유사하게 작동하며, 차량가격과 수리비 상승에도 불구하고 **자기부담금 한도는 장기간 큰 변화 없이 유지**되어 정률부담 적용 구간의 **적정성을 재검토할 필요**가 있음

○ **(제도 개선 방안) 적정한 위험분담 등** 자기부담금 제도의 **실효성 제고**를 위해 자기부담금 **상한 조정 및 정률부담 구간 확대, 차량가액별 자기부담금 차등화 등을 검토**할 필요가 있음

- **(상한 조정 및 정률부담 구간 확대)** 과도한 수리 및 보험금 청구를 완화하기 위해 최대 자기부담금 상한을 상향하여 손해액의 일정 비율을 계약자가 부담하는 **정률부담 적용 구간을 확대하는 방안***을 검토할 필요가 있음

  * 예를 들어 자기부담비율 20%, 최저 20만 원, 최고 50만 원인 구조에서 상한을 100만 원으로 조정하면 전체 청구의 약 16%에 해당하는 손실액 250만~500만 원 구간에 정률부담이 추가 적용됨

- **(차량가액별 차등화)** 차량가액 및 기대손실 수준에 따라 자기부담금 최저·최고 한도 또는 부담 비율을 차등 적용하여 **차량별 위험 특성을 반영**할 필요가 있음
- 다만, 자기부담금 조정이 계약자의 부담 증가로만 이어지지 않도록 **자기부담 수준에 상응하는 보험료 차등과 소비자 선택권을 함께 고려**하고, **중장기적**으로는 **기존 할인·할증체계와의 연계도 검토**할 필요가 있음

▣ 첨부: 연구보고서 『자동차보험 자기부담금 제도 평가 및 개선 방안』