

요약

- 자동차보험 대물배상담보와 자기차량손해담보 모두 자동차 수리비 상승으로 손해율이 높아지고 있음. 다만 자기차량손해담보는 청구건수(사고발생률)도 함께 증가하고 있는데, 이는 계약자의 과도한 청구를 억제하기 위해 설계된 자기부담금 제도의 실효성이 낮아졌을 수 있음을 시사함
- 2010년 이전 자기부담금 제도는 5만 원, 10만 원, 20만 원, 30만 원, 50만 원까지 계약자가 수리비를 부담하고 초과하는 금액은 보험회사가 보상하도록 했으나, 2010년 1월 물적사고할증금액 상향(50만 원에서 200만 원), 2011년 2월에는 제도가 다시 개편되어 자기부담금 하한 20만 원, 상한 50만 원 등의 구간을 설정하는 비례공제형으로 변경됨
- 자기부담금 제도 개정 이후 2023년까지 자기차량손해 사고발생률(청구건수)은 낮아졌으나, 자기차량손해 건당 손해액이 대물배상 건당 손해액만큼 높아짐. 이러한 건당 손해액 증가는 보험금을 청구하지 않은 계약자가 자기차량손해보험 청구인에게 지급되는 보험금을 부담하는 결과를 초래할 수 있음
- 차대차사고 자기차량 수리비는 자기부담금이 50만 원인 그룹이 자기부담금이 20만 원인 그룹 대비 5.4배 높은 것으로 나타났고, 대물배상 보험금 대비 자기차량손해 보험금 비중은 자기부담금이 50만 원인 그룹에서 약 2.2배로 자기부담금이 20만 원인 그룹의 0.5배에 비해 4배 높게 나타남
- 자기부담금 50만 원인 그룹에서 자기차량 수리비와 대물배상 보험금 대비 자기차량손해 보험금 비중이 높은 것은 차량가액이 높고 외산차 비중이 높기 때문인 것으로 보임. 이는 차량가액과 수리비에 비해 50만 원의 자기부담금이 상대적으로 낮아 불필요한 수리를 억제하는 기능이 충분히 작동하지 못함을 시사함
- 자기부담금 상한 50만 원은 2011년 이후 높아진 차량가액이나 수리비의 변화를 반영하지 못하고 자기차량 수리에서 계약자의 도덕적 해이를 유인할 가능성이 있는 것으로 나타나 계약자의 도덕적 해이를 억제하고 손해율을 안정화할 수 있는 자기부담금 제도 개선이 필요함

1. 검토배경

○ 최근의 자동차보험 손해율 상승세는 대물배상과 자기차량손해담보를 중심으로 심화되고 있으며, 자기차량손해 담보의 사고발생률(청구비율)이 2022년부터 높아지는 특징이 있음

- 책임보험 손해율은 78% 내외이고 대인배상 손해율도 81%까지 높아졌지만 대물배상 손해율은 93.8%, 자기차량 손해 손해율도 94.3%까지 높아짐
- 자기차량손해의 손해율은 사고발생률, 건당 손해액과 동반 상승하고 있는 반면 대물배상의 경우 사고발생률은 낮아지고 있음

〈표 1〉 자동차보험 주요 지표

(단위: %, 천 원)

구분	자동차 보험 손해율	책임보험 손해율	대인배상II 손해율	자기차량손해			대물배상		
				손해율	사고발생률	건당손해액	손해율	사고발생률	건당손해액
2020	85.4	79.2	110.7	80.5	8.73	1,800	81.1	11.83	1,729
2021	81.4	76.5	99.8	74.8	8.22	1,788	80.8	11.63	1,787
2022	81.5	73.7	90.9	81.2	8.15	1,956	84.3	11.41	1,900
2023	80.6	76.4	75.5	85.2	8.20	1,952	87.6	11.37	1,952
2024	83.6	78.7	76.2	90.1	8.39	1,951	91.6	11.39	2,008
2025	87.2	78.4	81.2	94.3	8.39	2,008	93.8	11.34	2,037

주: 1) 책임보험은 의무적으로 가입해야 하며 대인배상 I(사망 1억 5천만 원, 부상한도 3천만 원)과 대물배상(1사고당 2천만 원 한도)임

2) 2025년 사고발생률과 건당 손해액은 상반기 평균임

3) 사고발생률은 담보별 평균유효대수 대비 보험금 청구건수 비율임

자료: 보험개발원

○ 자기차량손해담보 사고발생률이 높아진 점은 자기부담금 제도의 실효성이 낮아졌기 때문일 수 있음

- 자기부담금 제도는 손해액(수리비)의 일정 비율이나 정해진 일정 금액을 가입자(피보험자)가 부담하여 도덕적 해이를 막고 전체 가입자의 보험료 인상을 방지하기 위한 목적이 있음

○ 본고에서는 2011년 자기부담금 개정 이후 자기부담금 제도를 평가하고 시사점을 제시함

- 자기부담금 제도 개정 시점 전후의 자기차량손해담보 손해율과 사고발생률, 건당 손해액을 비교함
- 자기차량손해 수리비, 대물배상 수리비 대비 자기차량손해 수리비 비율, 자기부담금 대비 보험금 비율 등을 경미 손상 수리기준 유형, 피보험자의 자기부담금에 대해 비교함
 - 대물배상 수리비 대비 자기차량손해 수리비 비율이 높다면 동일한 사고심도에서 상대방 차량의 수리비보다 자기차량 수리비가 더 높은 것으로 보여 과잉수리(유사한 사고심도에서 수리비 차이가 큰 경우)를 반영한다고 볼 수 있음
- 경미손상 수리기준 유형과 피보험자의 자기부담금 그룹별 평균 차량가액과 외산차 비중을 비교하여 수리비 차이의 원인을 검토함

2. 자기부담금 제도 개정

가. 개요

- 자기부담금 제도는 2010년 1월과 2011년 2월 두 차례 개정되었는데, 2010년 1월 개정은 물적손해할증기준 금액 상향이었고, 2011년 2월 개정은 자기부담금 비례공제방식 전환이었음
- 2010년 1월 개정은 물적손해할증기준을 상향시켜 사고율과 손해율 상승을 관리하기 위함인데 개정 이후 과잉·편승수리 등 가입자와 정비업자의 도덕적 해이가 증가한 것으로 평가됨¹⁾
 - 2010년 1월 이전에는 물적손해할증기준 50만 원, 정액제 형태의 자기부담금(5·10·20·30·50만 원, 2010년 계약자의 88%가 5만 원에 가입) 제도였음
 - 2010년 1월 자기부담금 기준은 유지한 채 물적할증기준금액을 50·100·150·200만 원으로 다양화한 이후, 물적할증기준금액 200만 원을 선택한 피보험자들의 청구비율과 손해율은 50만 원을 선택한 피보험자보다 높음

〈표 2〉 2010년 1월 개정 이후 주요 물적할증기준금액별 현황

(단위: %)

물적할증기준금액	가입률	청구비율(사고율)	손해율
50만 원	18.3	21.3	82.3
200만 원	79.0	26.7	87.9

주: 2010. 4~7월 기준임

자료: 보도자료(2010. 12. 29.), “공정사회를 향한 자동차보험 개선대책”, 국토해양부, 금융위원회, 금융감독원, 보건복지부, 공정거래위원회, 경찰청

- 2011년 2월 도입된 자기부담금 비례공제방식은 자기부담금의 하한과 상한을 설정하는 방식임
 - 계약자는 손해액의 20%(혹은 30%)를 부담하는데 금액이 하한(20만 원)과 상한(50만 원) 사이에 있으면 둘 가운데 가까운 금액을 부담하고, 하한보다 적으면 수리를 선택하지 않을 수도 있고 상한보다 크면 자기부담금만 부담하고 수리를 선택할 수 있음

〈표 3〉 자기부담금 예시

수리비	부담률 20%(최저 20만 원, 최고 50만 원)			부담률 30%(최저 30만 원, 최고 100만 원)		
	부담금	최종 자기부담금	비고	부담금	최종 자기부담금	비고
50만 원	10만 원	20만 원	부담금액이 하한 20만 원 미만	15만 원	30만 원	부담금액이 하한 30만 원 미만
150만 원	30만 원	30만 원	부담금액이 하한과 상한 범위 사이	45만 원	45만 원	부담금액이 하한과 상한 범위 사이
500만 원	100만 원	50만 원	부담금액이 상한 50만 원 초과	150만 원	100만 원	부담금액이 상한 100만 원 초과

1) 보도자료(2010. 12. 29.), “공정사회를 향한 자동차보험 개선대책”, 국토해양부, 금융위원회, 금융감독원, 보건복지부, 공정거래위원회, 경찰청

나. 개정 효과

○ 개정 이후 대물배상 사고발생률은 높아졌으나, 자기차량손해담보 사고발생률이 낮아진 점은 피보험자의 자기차량손해 청구 감소로 볼 수 있음

- 자기차량손해 사고발생률은 개정 전 5년 동안 평균 21.4%를 기록하였으나 개정 이후에는 16.4%로 5.0%p 하락, 건당 손해액은 93.7만 원에서 119.2만 원으로 25.5만 원 증가함
- 대물배상과 자기차량손해 건당 손해액이 모두 증가한 현상은 차량 수리비가 증가했기 때문으로 볼 수 있음

〈표 4〉 2011년 자기부담금 개정 전후 사고발생률과 건당 손해액 비교

(단위: %, 만 원)

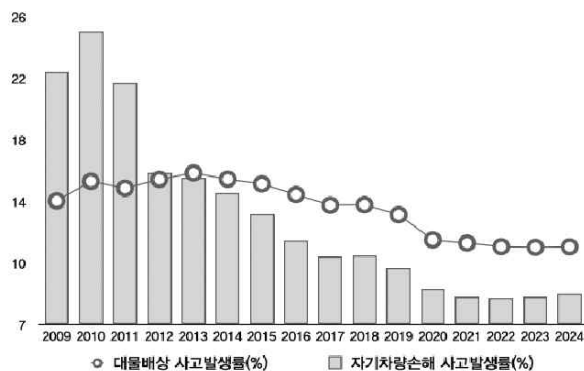
구분	개정 전 5년(2006~2010년)		개정 후 5년(2011~2015년)	
	평균	표준편차	평균	표준편차
자기차량손해 사고발생률	21.4	2.3	16.4	3.1
자기차량손해 건당 손해액	93.7	4.3	119.2	9.4
대물배상 사고발생률	13.7	1.3	15.6	0.7
대물배상 건당 손해액	88.8	5.9	115.3	9.4

자료: 보험개발원

○ 제도 개정 이후 하락세를 보이던 자기차량손해담보 사고발생률은 2023년부터 높아지고 있고(〈표 1〉 참조), 자기차량손해와 대물배상 사고건당 손해액은 차량 수리비 증가로 인해 지속적으로 높아지고 있음

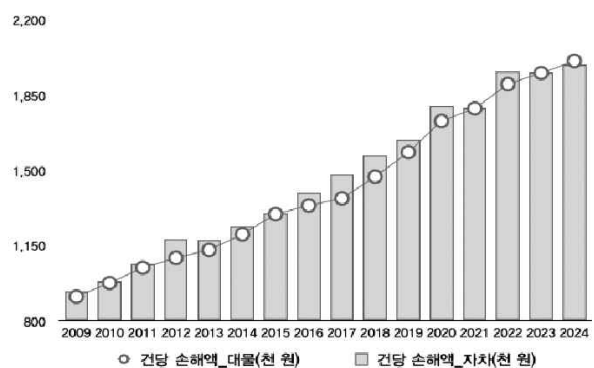
- 자기차량손해 사고발생률은 2010년 25.0%에서 2022년 8.15%로 감소하였으나 2025년 상반기 8.39%로 소폭 높아졌고, 반면 대물배상 사고발생률은 2022년 이후 11.40% 내외를 유지함
- 자기차량손해 사고건당 손해액은 2020년 180만 원으로 증가한 후 2021년 소폭 하락하였으나 2024년에는 195만 원으로 상승함

〈그림 1〉 자기차량손해와 대물배상의 사고발생률



자료: 보험개발원

〈그림2〉 자기차량손해와 대물담보의 사고건당 손해액



자료: 보험개발원

3. 청구 현황 분석

○ 대형손해보험회사의 대물배상과 자기차량손해 청구자료를 분석하여 자기차량손해 보험금 청구그룹의 수리 현황을 검토함

- 2020년부터 2026년까지 40,663건의 차대차사고 보상자료 가운데 물적손해할증비율 20%, 자기부담금 하한 20만 원, 상한 50만 원을 선택한 34,756건의 수리 현황을 비교함

○ 동일한 경미수리 기준임에도 자기부담금 50만 원 그룹의 평균 수리비가 다른 그룹보다 높게 나타남

- 경미손상수리 기준 1유형이지만 자기부담금 50만 원이 적용된 피보험자의 평균 자기차량 수리비는 439만 원인 반면 자기부담금 20만 원을 적용받은 경미손상수리 기준 1유형 피보험자의 평균 자기차량 수리비는 82만 원으로 나타남
 - 경미손상수리 기준 1(미미한 손상), 2, 3(다소 심한 손상)유형은 교환 없이 수리를 통해 복원할 수 있는 유형임
- 대물배상 보험금 대비 자기차량손해 보험금 비중은 자기부담금 50만 원 그룹에서 2.25배인데, 이는 자기부담금 20~50만 원 그룹 0.88배의 두 배 이상임
- 자기부담금 대비 자기차량손해 보험금 비중의 경우 자기부담금 50만 원 그룹(8.7배)이 자기부담금 20~50만 원 그룹(4.2배)의 두 배 이상임

〈표 5〉 자기부담금 금액별 수리비 현황

(단위: %, 만 원, 배)

구분	자기부담금	경미손상 1유형	경미손상 2유형	경미손상 3유형	경미손상 아님	합계
관측치 비중(%)	20만 원	0.12	0.32	8.28	22.57	31.30
	20~50만 원	0.16	0.19	5.88	29.29	35.52
	50만 원	0.10	0.14	2.98	29.97	33.19
자기차량 수리비(만 원)	20만 원	82	80	79	95	90
	20~50만 원	153	146	150	172	168
	50만 원	439	406	434	491	486
대물배상 보험금 대비 자기차량손해 보험금 비중(배)	20만 원	0.83	0.77	0.61	0.51	0.54
	20~50만 원	1.97	1.36	1.13	0.82	0.88
	50만 원	2.09	5.17	3.95	2.07	2.25
자기부담금 대비 자기차량손해 보험금 비중(배)	20만 원	3.11	2.98	2.95	3.73	3.51
	20~50만 원	3.82	3.78	3.86	4.27	4.20
	50만 원	7.79	7.13	7.69	8.83	8.71

주: 자기부담금 대비 보험회사 부담비율은 자기부담금에 대비한 수리비와 자기부담금의 차액 비율임

자료: 국내 대형손해보험회사

- 자기부담금 그룹에 따라 수리비의 차이가 큰 현상은 차량가액, 외산차 여부도 영향을 미치는 것으로 보이는데 자기부담금이 50만 원인 그룹에서 자기차량가액이 높고 외산차 비중도 가장 높은 것으로 나타남(〈표 6〉 참조)
 - 자기부담금 50만 원 그룹의 차량가액은 평균 2,252만 원으로 20~50만 원 그룹(1,500만 원)과 자기부담금 20만 원 그룹(1,297만 원)보다 높음
 - 외산차 비중은 자기부담금 50만 원 그룹(31.3%)이 20만 원 그룹(4.8%)에 비해 6.5배 높음
- 경미손상 수리유형에 따라 자동차를 수리할 수 있지만, 외산차이거나 고가차량인 경우 부품교환을 선호하는 경향이 있어 수리비를 증가시키는 것으로 추정됨
 - 자기부담금이 50만 원인 그룹의 수리비 대비 부품비 비중이 60.5%로 가장 높은 것으로 나타남
 - 경미손상이 아닌 경우에도 수리비 대비 부품비 비중은 경미손상 수리기준 1유형(미미한 손상)과 유사한 것으로 나타나 부품교환이 빈번한 것으로 보임

〈표 6〉 자기부담금 그룹별 차량가액, 외산차 비중, 수리비 대비 부품비 비중 현황

(단위: 만 원, %)

구분	자기부담금	경미손상수리 기준				
		1유형	2유형	3유형	경미손상 아님	전체 평균
차량가액 (만 원)	20만 원	1,128	1,465	1,408	1,254	1,297
	20~50만 원	1,379	1,653	1,750	1,450	1,500
	50만 원	2,324	2,739	2,984	2,177	2,252
	평균	1,551	1,788	1,800	1,662	1,686
외산차 비중 (%)	20만 원	0.0	10.9	7.7	3.7	4.8
	20~50만 원	10.7	19.4	19.3	8.6	10.4
	50만 원	50.0	42.6	56.2	28.8	31.3
	평균	17.8	20.1	20.1	14.6	15.6
수리비 대비 부품비 비중 (%)	20만 원	36.6	35.0	29.2	37.6	35.4
	20~50만 원	45.1	45.8	41.0	47.1	46.1
	50만 원	60.2	60.1	60.4	60.5	60.5
	평균	46.4	43.5	38.7	49.4	47.5

자료: 국내 대형손해보험회사

- 할인할증을 고려해도 자기부담금 50만 원을 부담하면 고액 수리비의 상당 부분을 보험으로 처리할 수 있어 경미손상이라도 부품교환 등 고액수리를 선택하는 경향이 강해질 수 있음
 - 차량가액이나 외산차 여부 등 수리비의 고액화, 차별화를 반영하는 요인이 있지만 수리비 고액화를 자기부담금 제도가 반영하지 못하는 것으로 판단됨
 - 앞으로 있을 자동차보험료 할증금액과 현재 부담해야 하는 수리비를 비교하여 현재 부담하는 수리비가 더 크다면 보험으로 처리할 유인이 클 수 있음

4. 결론

- 2011년 자기부담금 제도 개정 후 자기차량손해 청구건수는 2023년까지 감소세를 지속하였으나 최근 상승세로 전환하였고, 건당 손해액은 차량가액과 수리비 증가세의 영향으로 지속적으로 증가하고 있음
 - 자기차량손해 건당 손해액은 2020년 180만 원에서 2025년 200만 원으로 증가함
 - 2011년 자동차보험 차량가액은 1,072만 원이었으나 2020년부터 2026년 자동차보험 평균 차량가액은 1,686만 원으로 높아졌고 자동차 수리비 물가지수 상승률은 2020년 1.0%에서 2023년 5.2%, 2025년 2.5%로 상승함
- 자기차량손해 수리비를 자기부담금과 경미손상수리 기준 유형에 따라 분석한 결과, 자기부담금이 50만 원인 그룹에서 자기차량 수리비가 높은 것으로 나타남
 - 자기부담금 50만 원 그룹의 평균 수리비는 486만 원인데, 이는 50만 원을 부담하면 436만 원은 보험에서 보상 받을 수 있다는 의미임
 - 경미한 차대차사고에서 자기차량 수리비, 대물배상 수리비 대비 자기차량 수리비 비율이 높다는 점은 유사한 사고 심도에서 자기부담금 제도가 수리를 유도하는 것으로 볼 수 있음
- 자기차량손해 청구건 증가와 자기부담금 50만 원 그룹의 수리비가 상대적으로 높다는 점은 자기부담금 제도의 실효성이 낮아진 것을 의미하는데, 이러한 실효성 저하는 자기차량손해를 청구하지 않는 피보험자들에게 보험료 상승 압력으로 작용할 수 있음
 - 보험료 할증분이 자기차량손해 보험금보다 작다면 자기차량수리를 선택할 가능성이 크다고 볼 수 있고, 자기부담금 대비 자기차량손해 보험금 비중은 50만 원 그룹(8.7배)이 20~50만 원 그룹(4.2배)의 두 배 이상임
 - 자기차량손해를 청구하는 피보험자들의 차량가액이 높다는 측면에서 보면, 자기차량손해를 청구하지 않는 피보험자들이 고가차량 피보험자들의 보험금을 보조하는 현상으로 볼 수 있음
- 자기부담금 개정 이후 15년이 경과한 만큼, 그동안의 수리비 증가, 외산차와 친환경차 보급 확대에 따른 차량가액 증가 등의 변화를 반영하여 자기부담금 제도를 합리적으로 개선할 필요가 있음
 - 단기적으로는 주요국과 같이 자기부담금을 높이는 방안이 있으며, 중장기적으로 물적손해 할증금액, 보험료 할인 할증 등 관련된 자동차보험 제도를 종합적으로 검토할 필요가 있음
 - 영국은 보험회사가 정한 자기부담금(Compulsory excess) 이외에 계약자가 자율적으로 자기부담금(Voluntary excess)을 선택할 수 있고,²⁾ 미국은 사고유형에 따라 자기부담금을 차등적으로 선택할 수 있음

2) What is car insurance excess?(<https://www.lv.com/car-insurance/car-insurance-excess>)