

요약

- 자동차보험 자기차량(이하 '자차')손해 수리비는 계약자의 자기부담금과 할인할증등급의 영향을 받으므로 자기부담금 제도개선 방안 구체화 전에 이를 비교·검토할 필요가 있음
- 본고는 자기부담금 그룹 1(하한 5만 원, 상한 50만 원), 그룹 2(하한 20만 원, 상한 50만 원), 그룹 3(하한 30만 원, 상한 100만 원) 3개 집단의 차량가액 대비 자차 순수리비(자차수리비에서 과실상계 금액과 자기부담금을 제외한 금액) 비율과 자기부담금 대비 자차보험금 배율을 보험료 할인할증 그룹 별로 비교함
- 표본의 93.8%가 자기부담금 그룹 2를 선택했는데, 이는 자기부담금 그룹 1에 비해 보험료가 낮고 보험금도 높기 때문임. 그리고 자기부담금 그룹 3에 비해 자기부담금 대비 더 많은 수리를 받을 수 있기 때문임
- 자기부담금이 높을수록 자기부담금 대비 자차보험금 배율이 낮아지는 것으로 나타남. 자기부담금 대비 자차보험금 배율의 경우 전체 표본의 상위 10% 배율보다 높은 청구 건의 비중도 자기부담금이 높아질수록 감소하여 자기부담금이 높아질수록 과도한 자차보험금 청구(도덕적 해이)가 완화되는 것으로 보임
- 분석결과를 요약하면 자기부담금이 높아지면 보험료와 수리비(보험금)가 낮아지고 과도한 자기차량손해 보험금 청구 건이 각 그룹에서 감소하는 것으로 보임. 이는 자기부담금이 높아질수록 계약자의 보험료 감소와 더불어 자기차량손해를 청구하지 않는 계약자의 보험료 인상 부담도 완화시킬 수 있음을 의미함
- 자기부담금이 높아지면 계약자의 보험료가 낮아지지만, 계약자가 높은 자기부담금을 선택하도록 유인하려면 보험료 인하 폭이 사고 시 예상되는 자차보험금(수리비) 감소 폭보다 커야 함. 이를 위해서는 차량 수리비 자체를 낮추기 위한 제도개선이 병행될 필요가 있음

1. 검토배경

- 우리나라 자동차보험 자기부담금제도는 비례공제방식으로 하한과 상한을 선택할 수 있는데 자차수리비가 자기 부담금 상한을 크게 상회할 경우 과도한 수리비가 발생할 수 있고, 이는 전체 보험료 상승 압력으로 작용할 수 있음¹⁾
 - 특히 자기차량손해의 사고빈도는 낮지만 사고심도가 높아진 현상은 일부 계약자의 과도한 보험금을 자차보험을 청구하지 않는 피보험자들이 그들의 위험도 이상으로 부담하는 형평성 문제로 이어질 수 있음
- 자기부담금에 따른 계약자의 자차수리비는 자기부담금 상한 및 하한, 그리고 보험료 할인할증등급에 따라 다를 수 있어 제도개선 방안을 구체화하기 전에 이를 비교할 필요가 있음
 - 계약자는 자기부담금으로 하한과 상한이 (5만 원, 50만 원), (10만 원, 50만 원), (15만 원, 50만 원), (20만 원, 50만 원), (30만 원, 100만 원), (50만 원, 200만 원)을 선택할 수 있음
 - 자기부담금과 할인할증등급에 따라 보험료가 다르고 수리비에 따른 할증부담 차이가 있어 자기부담금과 할인할증 등급은 자차수리에 영향을 줄 수 있음
 - 할인할증등급은 1등급부터 29등급으로 구분되는데 최초 가입 시 11등급이 부여되고 직전 1년간 무사고 시 등급이 1등급씩 하락하고(숫자가 커짐, 할인, 기준 보험료 대비 최저 30% 적용률), 사고가 있을 경우 등급이 1등급씩 상승하는(숫자가 작아짐, 할증, 기준 보험료 대비 최고 200% 적용률) 구조임²⁾
- 본고에서는 자기부담금과 할인할증등급에 따라 차량가액 대비 자기차량 순수리비(자기차량수리비에서 과실상계 금액과 자기부담금을 차감한 수리비) 비율, 자기부담금 대비 자기차량손해 보험금(이하 '자차보험금') 배율을 검토하여 제도개선 방안 마련에 시사점을 제시하고자 함
 - 자기부담금 하한과 상한이 5만 원과 50만 원인 그룹(자기부담금 그룹 1)과 20만 원과 50만 원인 그룹(자기부담금 그룹 2), 그리고 30만 원과 100만 원(자기부담금 그룹 3)을 할인할증등급별로 비교함
 - 할인할증등급은 1등급에서 10등급까지(할증경험 있음, 할인할증 그룹 1), 11등급(기준 그룹, 할인할증 그룹 2), 12등급에서 29등급(상대적으로 양호한 누적 사고경력, 할인할증 그룹 3)의 세 그룹으로 구분함
 - 자기부담금 그룹 1과 그룹 2를 비교하는 것은 하한이 높아지는 경우를, 자기부담금 그룹 2와 3을 비교하는 것은 하한과 상한이 모두 높아지는 경우를 비교하기 위함임
 - 차량가액 대비 자차 순수리비 비율은 차량가액에 따른 수리비 비례 현상을 통제할 수 있고 자기부담금 대비 자차 보험금 배율은 자차담보의 사고심도(간접적인 도덕적 해이)를 비교할 수 있음
 - 각 그룹에서 자기부담금 대비 자차보험금 배율이 전체 표본의 90퍼센타일을 초과하는 계약자 비중이 높을 경우 자차담보를 청구하지 않는 계약자에게 보험료 인상 부담이 될 수 있음

1) 전용식(2026), 「자동차보험 자기부담금 제도의 평가와 개선방향」, 『KIRI 리포트』

2) 각 등급은 Z, F, P등급으로 세분될 수 있는데 Z는 일반등급, F는 중간등급, P는 보호등급으로 29등급에만 적용되는데 장기간 무사고 계약자에게 적용되는 특별 등급으로 가장 우량한 사고경력 집단이라고 볼 수 있음

2. 분석자료 개요

- 국내 대형손해보험회사가 2020년 3월부터 2026년 3월까지 보상한 차대차사고 40,686건을 분석하였는데, 자기부담금 그룹 2 비중이 93.8%로 가장 높고 다음이 자기부담금 그룹 3(2.8%), 그리고 자기부담금 그룹 1이 가장 낮음
 - 할인할증등급 그룹의 경우 그룹 1은 표본의 7.7%, 그룹 2(기준그룹)는 12.2%, 그룹 3은 80.3%를 차지함

〈표 1〉 분석표본 현황

(단위: %)

	구분		할인할증 그룹 1	할인할증 그룹 2	할인할증 그룹 3	전체
	하한	상한				
자기부담금 그룹 1	5만 원	50만 원	0.4	0.2	1.3	1.8
	10만 원	50만 원	0.1	0.1	0.8	1.0
	15만 원	50만 원	0.0	0.0	0.3	0.3
자기부담금 그룹 2	20만 원	50만 원	6.8	11.6	75.4	93.8
자기부담금 그룹 3	30만 원	100만 원	0.3	0.2	2.3	2.8
	50만 원	200만 원	0.1	0.1	0.2	0.3
전체			7.7	12.2	80.3	100.0

주: 자기부담금과 할인할증 그룹별 표본의 비율임

자료: 국내 대형손해보험회사

- 각 그룹별 현황을 보면 자기부담금이 높아질수록 차량가액과 보험료가 낮아지는 한편 자차보험금은 자기부담금 그룹 2에서 가장 높고 자기부담금 그룹 3이 가장 낮음³⁾(〈표 2〉 참조)
 - 자기부담금 그룹 2에서 자차보험금이 가장 큰 이유는 자기부담금 그룹 1과 자기부담금이 유사하지만 수리비(보험금)가 높기 때문으로 보임
 - 할인할증 그룹에 대해서 평균 및 자차보험료는 보험료 적용률이 낮아질수록 낮아지고 자차보험금도 보험료 적용률에 따라 낮아지는 반면 자기부담금은 할인할증 그룹별로 유사함
- 보험료가 낮아질 수 있는 자기부담금 그룹 3보다 자기부담금 그룹 2를 선택한 계약자가 많은 이유는 다른 그룹보다 자차보험료와 자차보험금이 더 유리하기 때문인 것으로 보임
 - 자기부담금 그룹 2의 자차보험료는 그룹 3에 비해 4.8만 원 비싸지만 자차보험금은 11.8만 원 높은 것으로 나타나 평균적인 보험료에 비해 보험금이 더 높음
 - 자기부담금 그룹 1과 비교하면 자기부담금 그룹 2에서 자차보험료는 3.6만 원 더 적게 내지만 자차보험금은 4.9만 원 더 받는 것으로 나타남
 - 할인할증 그룹 2에서 자기부담금 그룹 2는 자기부담금 그룹 3에 비해 6.7만 원 자차보험료를 더 내지만 보험금은 약 70만 원 더 받는 것으로 나타남

3) 자기부담금이 결정되는 방식은 전용식(2026), 「자동차보험 자기부담금 제도의 평가와 개선방향」, 『KIRI 리포트』를 참조 바람

- 할인할증 그룹 1과 3의 경우 자기부담금 그룹 2에서 보험료는 다른 자기부담금 그룹에 비해 5~7만 원 더 내지만 보험금은 9만 원 정도 더 받는 것으로 나타남

〈표 2〉 분석표본의 자동차보험 계약 및 손해 현황

(단위: 만 원)

구분		할인할증 그룹 1	할인할증 그룹 2	할인할증 그룹 3	전체
자기부담금 그룹 1	차량가액	3,668.1	3,449.3	1,180.8	1,892.1
	평균보험료	165.1	132.5	78.1	100.8
	자기차량손해 보험료	67.3	33.5	16.9	28.8
	자기차량손해 보험금	316.4	255.9	198.4	227.8
	자기부담금	34.5	36.3	31.2	32.3
자기부담금 그룹 2	차량가액	1,834.7	2,317.6	1,630.4	1,730.2
	평균보험료	178.0	139.9	83.8	97.5
	자기차량손해 보험료	47.2	37.7	21.2	25.2
	자기차량손해 보험금	276.1	253.1	225.7	232.7
	자기부담금	36.2	35.2	34.5	34.7
자기부담금 그룹 3	차량가액	1,730.1	1,888.6	1,341.3	1,427.3
	평균보험료	140.0	117.0	69.2	80.6
	자기차량손해 보험료	41.8	31.0	16.6	20.4
	자기차량손해 보험금	285.1	183.5	216.4	220.9
	자기부담금	62.8	57.3	59.5	59.7
전체	차량가액	1,920.2	2,323.6	1,614.9	1724.4
	평균보험료	175.8	139.3	83.2	97.1
	자기차량손해 보험료	48.0	37.6	21.0	25.1
	자기차량손해 보험금	278.4	251.7	225.0	232.3
	자기부담금	37.2	35.6	35.2	35.4

주: 자기차량손해 보험금에는 수리비, 과실상계금액, 부가가치세금, 자기부담금 등이 반영됨

자료: 국내 대형손해보험회사

3. 자기부담금 하한(자기부담금 그룹 1과 그룹 2) 비교

○ 자기부담금 하한이 높은 자기부담금 그룹 2의 전체적인 차량가액 대비 자차 순수리비는 자기부담금 그룹 1에 비해 소폭 낮은 것으로 나타남

- 차량가액 대비 자차 순수리비는 전체적으로 자기부담금 그룹 2에서 17.9%로 자기부담금 그룹 1(19.3%)보다 1.4%p 낮음
 - 반면 할인할증 그룹 1에서는 차량가액 대비 자차 순수리비가 자기부담금 그룹 2에서 더 높게 나타남

- 이는 자기부담금 그룹 1과 할인할증 그룹 1의 차량가액(3,668만 원)이 동일한 할인할증 그룹의 자기부담금 그룹 2(1,834.7만 원)에 비해 높기 때문일 수 있음

〈표 3〉 자기부담금 하한 비교

(단위: %, 배)

구분		할인할증 그룹 1	할인할증 그룹 2	할인할증 그룹 3	전체
자기부담금 그룹 1	차량가액 대비 자차 순수리비 비율(%)	14.2	17.1	21.1	19.3
	자기부담금 대비 자차보험금 배율(배)	7.5	6.2	5.4	5.9
	90퍼센타일 초과 건수 비중(%)	(16.6)	(12.7)	(7.4)	(9.7)
자기부담금 그룹 2	차량가액 대비 자차 순수리비 비율(%)	19.7	16.2	18.1	17.9
	자기부담금 대비 자차보험금 배율(배)	6.3	5.9	5.4	5.5
	90퍼센타일 초과 건수 비중(%)	(12.3)	(11.3)	(9.9)	(10.2)

주: 1) 90퍼센타일 초과 건수 비중은 각 그룹의 자기부담금 대비 자차보험금 배율이 분석표본 전체의 자기부담금 대비 자차보험금 배율의 90퍼센타일을 초과하는 비율임
2) 자차 순수리비는 자기차량 수리비에서 운전자 과실상계와 자기부담금을 제외한 금액임

○ 자기부담금 대비 자차보험금 배율은 전체적으로 자기부담금 그룹 1과 2에서 유사하지만 할인할증 그룹 1과 2에서는 자기부담금 그룹 2의 배율이 소폭 낮게 나타남

- 자기부담금 그룹 2에서 전체 평균 5.5배로 그룹 1(5.9배)에 비해 낮지만 할인할증 그룹 3에서는 5.4배로 동일한 반면 자기부담금 그룹 1 할인할증 그룹 1과 2에서 7.5배와 6.2배로 각각 자기부담금 그룹 2의 6.3배, 5.9배에 비해 더 크게 나타남

○ 자기부담금 대비 자차보험금 배율이 전체 표본의 90퍼센타일을 초과하는 계약자 비중은 자기부담금 하한이 높은 할인할증 그룹 1과 2에서 낮은 것으로 나타남

- 자기부담금 대비 자차보험금 배율의 전체 평균 5.5배는 중위값 4.0배, 75퍼센타일 5.1배보다 큰데 이는 자기부담금 대비 자차보험금 배율의 분포가 오른쪽으로 치우친 분포라는 점을 의미함(왜도 7.59)
 - 90퍼센타일은 10.5배로 75퍼센타일 5.1배의 두 배를 초과하는데, 계약자의 10%는 75%의 계약자에 비해 자기부담금에 비해 과도한 자차보험금을 받는 것으로 볼 수 있음
- 90퍼센타일은 표본에서 상위 10% 그룹의 하한인데 이를 초과하는 배율의 청구 건수가 많다는 점은 유사한 자기부담금에 비해 과도한 자차보험금을 받은 계약자가 많고, 도덕적 해이가 발생하고 있다고 볼 수 있음

4. 자기부담금 상한(자기부담금 그룹 2와 그룹 3) 비교

○ 자기부담금 그룹 2에 비해 하한이 10만 원, 상한이 50만 원 높은 자기부담금 그룹 3에서 차량가액 대비 자차 순수리비가 모든 할인할증 그룹에서 낮아지는 것으로 나타남

- 전체적인 차량가액 대비 자차 순수리비 비율은 17.9%에서 17.5%로 소폭 낮아졌는데 할인할증 그룹 1과 2에서 하락 폭이 큰 것으로 나타남

○ 그룹별 자기부담금 대비 자차보험금 배율이 전체 표본의 자기부담금 대비 자차보험금 배율의 90퍼센타일을 초과하는 비중이 감소하여 자차보험금이 자기부담금에 비해 과도하게 높은 청구 건이 감소한 것으로 나타남

- 자기부담금 대비 자차보험금 배율은 5.5배에서 2.9배로 감소하였고 90퍼센타일인 10.5배를 초과하는 비중은 10.2%에서 3.0%로 감소함

○ 자기부담금이 높아질 경우 계약자의 보험료는 줄어들고 도덕적 해이 완화로 자기차량손해를 청구하지 않는 계약자들의 보험료 부담도 줄어들 수 있을 것으로 보임

- 자기부담금 그룹 3의 평균 보험료와 자기차량손해 보험료는 가장 낮음
- 자기부담금 그룹 3의 평균 자기부담금은 59.7만 원으로 가장 높지만 자차보험금은 220.9만 원으로 자기부담금 그룹 1(227.8만 원)과 그룹 2(232.7만 원)에 비해 가장 낮음(〈표 2〉 참조)

〈표 4〉 자기부담금 상한 격차 비교

(단위: %, 배)

구분		할인할증 그룹 1	할인할증 그룹 2	할인할증 그룹 3	전체
자기부담금 그룹 2	차량가액 대비 자차 순수리비 비율(%)	19.7	16.2	18.1	17.9
	자기부담금 대비 자차보험금 배율(배)	6.3	5.9	5.4	5.5
	90퍼센타일 초과 건수 비중(%)	(12.3)	(11.3)	(9.9)	(10.2)
자기부담금 그룹 3	차량가액 대비 자차 순수리비 비율(%)	17.3	12.7	18.0	17.5
	자기부담금 대비 자차보험금 배율(배)	3.5	2.5	2.9	2.9
	90퍼센타일 초과 건수 비중(%)	(4.9)	(3.1)	(2.7)	(3.0)

주: 1) 90퍼센타일 초과 건수 비중은 각 그룹의 자기부담금 대비 자차보험금 배율이 분석표본 전체의 자기부담금 대비 자차보험금 배율의 90퍼센타일을 초과하는 비율임

2) 자차 순수리비는 자기차량 수리비에서 운전자 과실상계와 자기부담금을 제외한 금액임

5. 요약 및 시사점

○ 자기부담금 제도개선은 계약자의 자기차량손해 보험료와 사고 발생 시 예상되는 보험금(수리비) 사이의 선호관계를 반영할 필요가 있음

- 계약자 비중이 압도적인 자기부담금 그룹 2의 경우 다른 자기부담금 그룹에 비해 자기차량손해 보험료와 보험금 측면에서 유리한 것으로 보임

- 현행 자기부담금 제도에서 하한과 상한이 높은 자기부담금 그룹 3에서 다른 자기부담금 그룹에 비해 보험료가 낮고 도덕적 해이가 완화될 여지가 있지만 계약자들은 자기부담금 그룹 2를 선택하는 경향이 강함

○ 자기부담금을 높이는 경우, 계약자의 보험료와 차량가액 대비 자차 순수리비는 낮아지고 일부 계약자의 과도한 자기차량손해 보험금이 줄어들 수 있어 자기부담금을 청구하지 않는 계약자들의 보험료 인상 압력을 완화할 수 있을 것으로 분석됨

- 자기부담금 상한을 유지하고 하한을 높이는 경우에는 차량가액 대비 자차 순수리비가 할인할증 그룹 2와 3에서는 낮아지고 자기부담금 대비 자차보험금 배율은 모든 할인할증 그룹에서 소폭 낮아지는 것으로 나타남
- 반면 자기부담금 하한과 상한이 모두 높아지는 경우 모든 할인할증 그룹에서 자차 순수리비가 낮아지고 자기부담금 대비 자차보험금 배율은 모든 할인할증 그룹에서 낮아져 도덕적 해이가 완화될 수 있을 것으로 보임
- 각 그룹에서 자기부담금 대비 자차보험금 배율이 전체 표본의 90퍼센타일(10.5배)을 초과하는 비율이 자기부담금 그룹 3에서 가장 낮게 나타남

〈표 5〉 자기부담금 그룹의 차이 비교 요약

자기부담금	차량가액 대비 자차 순수리비 비율	자기부담금 대비 자차보험금	
		배율	각 그룹별 90퍼센타일 초과 건수 비율
상한 동일, 하한이 높은 경우	낮아짐 (할인할증 그룹 1 제외)	유사함	유사함
하한과 상한이 모두 높은 경우	낮아짐 (모든 할인할증 그룹)	자기부담금 그룹 3의 배율이 낮음	자기부담금 그룹 3의 초과 건수 비율이 낮음

○ 자기부담금 하한과 상한 조정 방안을 마련할 때, 자동차보험 보상 측면(자기부담금 변화에 따른 수리유인 감소 효과)과 보험료 측면(자기부담금 변화로 인한 보험료 인하, 계약자의 보험료 할인할증등급에 따른 수리선택)의 영향을 함께 고려해야 함

- 자기부담금 하한과 상한 인상 효과가 커지기 위해서는 자기부담금 인상으로 인한 보험료 인하 폭이 사고 발생 시 기대할 수 있는 수리비 감소 폭보다 커야 할 것으로 보임

○ 그리고 계약자가 체감하는 자기차량 수리비 감소 폭이 보험료 인하 폭보다 크기 위해서는 차량 수리비를 낮추기 위한 제도개선이 병행될 필요가 있음

- 전용식(2025)에 따르면 경미손상 수리기준이 도입되었지만 효과성이 낮고, 품질인증부품 활성화를 위한 제도가 개선되었으나 품질인증부품 사용 비중은 미미함⁴⁾

4) 전용식(2025), 『자동차보험 차량수리관련 제도개선 방안』, 연구보고서, 25-17, 보험연구원; 머니투데이(2026. 9. 4.), “[단독] 10년째 유명무실...차 대체부품 사용률 겨우 0.019%”(https://news.mtn.co.kr/news-detail/2026090317164593081)