Ⅰ 서론

1. 연구 배경 및 목적

2023년 이후 자동차보험 손해율은 지속적으로 상승하고 있다. 일반적으로 손해율과 사업비율의 합인 합산비율이 100%를 초과하면 보험료보다 손해액과 사업비가 더 커 손익분기점을 넘어선 것으로 본다. 손해율 상승이 이어지면서 2024년에는 자동차보험 손해율이 손익분기점인 합산비율 100%에 근접하였으며, 2025년에는 100%를 상회하였다. 이러한 손해율 악화는 보험산업 측면에서는 보험료 인상 요구로 이어지고 있으나, 자동차보험은 법정 의무보험이라는 점에서 급격한 보험료 인상은 국민 대다수인 소비자에게 직접적인 부담으로 작용할 가능성이 크다. 이로 인해 자동차보험의 지속가능성과 사회적 수용성 간의 균형을 어떻게 확보할 것인가가 정책적으로 중요한 과제로 부각되고 있다.

자동차보험의 손해율 상승(하락)과 보험료 인상(인하) 관련 문제는 과거부터 반복적으로 나타났다. 이에 따라 그동안 자동차보험의 비효율성을 완화하고 손해율을 안정화하기 위한 다양한 제도 개선이 꾸준히 추진되어 왔다. 과거에는 인적담보를 중심으로 지급보험금이 크게 증가하는 모습을 보였으며, 이에 인적담보 중심의 제도 개선이 지속적으로 이루어졌다. 경상환자 과잉진료나 상급병실, 한방분야 등과 관련한 객관적 보험금 지급 기준 미비가 문제가 되면서, 2023년 경상환자 치료비 지급 체계 마련, 진단서 의무화, 진료수가 기준 개선 등의 제도 개선이 이루어졌다.[1] 2025년도에는 경상환자의 장기치료나 향후 치료비와 관련된 치료 체계와 관련된 제도 마련을 위한 논의가 활발하게 진행되었다.[2] 인적담보 영역에서는 과잉진료나 과다청구를 억제하고 합리적인 의료 이용을 유도하는 데 초점을 맞춘 개선이 꾸준히 이루어져 온 것으로 보인다. 한편, 물적담보 영역에서도 경미사고 수리 원칙 도입, 품질인증부품 활성화, 대차료 지급 기준 등에 대한 보상 기준 정비와 관리 강화가 시도되었다. 이후 경미 손상 기준 강화, 경미 손상 부품 교환이나 수리 기준,

1) 금융위원회·국토교통부 보도자료(2021. 10.), "자동차보험 제도 개선을 통해 국민의 보험료 부담을 낮추는 한편, 생활 속 보장을 강화하여 국민 권익 보호도 확대하겠습니다."

2) 국토교통부·금융위원회·금융감독원 보도자료(2025. 2.), "자동차보험, 합리적 보상·보험료 개선 … 국민 부담 낮춘다"

대차 관련 규정 등을 추가적으로 보완하였으나, 아직도 그 실효성에 대한 문제가 지적되고 있다(전용식(2025a)). 정부의 이와 같은 제도 개선은 궁극적으로 보험금 누수를 예방하여, 보험금 지급 확대로 인한 손해율 상승이 기존 가입자에게 보험료 인상이라는 부담으로 전가되는 것을 방지하고자 함이다.

한편, 지난 4년간 자동차보험 원수보험금은 약 14% 증가하였는데, 최근에는 물적담보를 중심으로 한 보험금 증가가 두드러진 것으로 나타났다(천지연(2025)). 인적담보(대인 및 자기신체사고) 보험금은 약 3% 증가에 그친 반면, 물적담보(대물 및 자기차량손해) 보험금은 약 22% 증가한 것이다. 물적담보와 관련된 보험금 증가의 원인으로는 인플레이션과 고가차 증가로 인한 부품비 및 공임비 상승이 지적되고 있다(전용식(2025b)). 최근 5년간 소비자물가지수는 약 16.6% 상승한 가운데, 중형 승용차 및 수입 승용차 가격은 각각 약 3.8%, 6.9% 상승하였으며, 자동차 수리비는 약 17.0% 증가한 것으로 나타났다. 물가 상승으로 차량 및 차량 부품 가격, 수리비 등이 시간에 따라 상승하고 있는 것이다. 물가 상승뿐 아니라 고가차량 비중의 증가도 비용 상승에 영향을 미칠 수 있다. 동급 차종 기준으로 볼 때, 국산 가솔린 차량 대비 전기차, 수입차, 수입 전기차의 차량가격은 약 1.1배에서 최대 2.5배까지 높은 수준으로 조사되고 있다. 이러한 차량가격 구조의 변화는 차량가액 및 부품비, 수리비 전반에 걸친 추가적인 비용 상승을 이끌 수 있다. 전기차 및 수입차 비중의 확대는 부품 가격 상승과 수리 공정의 복잡성 증가를 통해 차량 수리비 상승을 가속화했을 가능성이 높다. 실제로 전기차와 수입차 비중은 꾸준히 증가하여, 2016년 전기차 및 수입차 비중은 각각 1.1%, 7.5%에 불과하였으나, 2025년 말 현재 각각 13.0%, 13.8%로 크게 증가하였다. 즉, 물가 상승으로 인한 차량가격 상승, 고가차량 비중 확대가 복합적으로 작용하면서 물적담보 보험금을 중심으로 보험금 지급액이 확대되고, 이는 자동차보험 손해율 상승의 주요 요인으로 작용한 것으로 해석할 수 있다. 이와 관련하여 부품비 및 수리비 상승이 자동차보험 손해율에 미치는 영향을 분석한 연구들은 다수 존재한다(전용식(2025a), 천지연·전용식(2024)). 하지만 자기차량손해 보상 구조 자체의 설계가 청구 행태와 보험금 규모에 어떠한 영향을 미치는지에 대한 실증 연구는 상대적으로 제한적인 상황이다.

이에 본 연구는 최근 보험금 증가가 물적담보를 중심으로 확대되는 상황에서 자동차보험 보상제도 중에서도 상대적으로 논의가 부족했던 자기부담금 제도에 초점을 맞춘다.

첫째, 국내 자기부담금 제도 현황을 정리하고, 해외 주요국의 관련 제도와 비교·분석한다. 국내의 경우 자기부담금 제도는 정액제에서 정률제로 전환되었으며, 자기부담금 최소·최

대 한도가 설정되어 운용되고 있다. 이에 국내 제도와 상품 운용 현황을 조사한다. 또한 해외 자기부담금 제도와의 비교를 통해 국내 제도의 운영 방식과 제도적 특성을 살펴본다.

둘째, 현행 자기부담금 구조의 적정성을 실증적으로 평가한다. 이를 위해 자기부담금 구조에 따른 보험금 청구 행태를 분석하여 사후적 도덕적 해이의 가능성을 살펴보는 한편, 차량가액에 따른 자기부담 수준 및 청구 행태의 차이를 분석한다. 특히 차량가격 및 수리비가 지속적으로 상승한 상황에서 장기간 동일하게 유지되어 온 자기부담금의 비율 및 상·하한 구조가 차량가액에 관계없이 적절하게 작동하고 있는지를 검토한다.

셋째, 이상의 분석 결과를 토대로 자차 자기부담금 제도와 관련한 개선 방안을 도출한다. 즉, 본 연구는 현행 보상 기준의 합리성과 효율성을 평가하고, 국내 제도 운용상의 문제점을 진단한 뒤 해외 주요국과의 비교 분석을 결합함으로써, 자동차보험 손해율 안정화와 사회적 후생 증대를 동시에 도모할 수 있는 제도 개선 방향을 제시하는 것을 최종 목적으로 한다.

2. 선행연구 및 차별성

자동차보험 시장은 보험 계약 체결 이후 운전자의 행동이 사고 발생 확률이나 손해 규모에 영향을 미칠 수 있다는 점에서, 전형적으로 도덕적 해이(Moral Hazard) 문제가 발생할 수 있는 환경으로 평가된다. 도덕적 해이 존재 여부를 실증적으로 검증하려는 연구는 보험시장 전반의 정보 비대칭 논의와 함께 발전해 왔다.

대표적으로 Chiappori and Salanié(2000)는 프랑스 자동차보험 데이터를 활용하여 보험 보장 수준과 사고 발생 간의 조건부 상관관계를 검정함으로써 비대칭 정보의 존재 여부를 분석하였다. 분석 결과, 보장 수준과 사고 발생 위험의 양의 상관관계가 나타나지 않아 해당 시장에서 역선택이나 도덕적 해이로 인한 정보 비대칭의 실증적 증거를 발견하지 못하였다. 이후 연구들은 데이터의 동적 특성, 제도 설계, 국가별 시장 구조에 따라 상이한 결과를 제시하고 있다. Weisburd(2015)는 고용주가 보험 보장 수준을 결정하는 이스라엘의 제도적 특수성을 활용하여 보험 보장이 사고 비용과 사고 확률에 미치는 영향을 분석하였다. 이 연구에서는 사고 시 운전자가 부담하는 비용이 줄어들면 사고 확률이 증가하는 것으로 나타나, 보험 보장의 확대가 사고 발생 확률을 높이는 도덕적 해이에 대한 증거를 발견하였다. 이처럼 도덕적 해이나 역선택의 존재 여부에 대한 실증 결과가 상이하게 나타

나는 것은 자동차보험 시장에서 제도나 시장 특성이 도덕적 해이의 발생 여부를 좌우할 수 있음을 시사한다. 한편 국내 자동차보험을 대상으로 이용우(2008), Lee and Kim(2016) 등의 선행연구에서는 대부분 도덕적 해이의 존재 가능성을 시사하고 있다. 이용우(2008)에서는 역선택과 도덕적 해이를 분리한 실증 연구를 통해, 한국 자동차보험 시장의 도덕적 해이가 통계적으로 유의하게 존재하는 것으로 나타났다. Lee and Kim(2016)은 한국 자동차보험의 할증 기준점 및 자기부담금 제도 변경이라는 외생적 충격을 활용하여 제도 변화가 손해율에 미치는 영향을 분석하였다. 이 연구에서는 보험 청구가 청구 비용 부담 변화에 민감하게 반응하는 것을 보여줌으로써 도덕적 해이가 존재할 수 있음을 주장하였다. 최근 자동차보험 시장에서의 도덕적 해이 존재 여부를 다룬 실증 연구가 제한적인 가운데, 과거 국내 자동차보험 시장을 분석한 주요 연구들에서 도덕적 해이의 존재 가능성이 보고되었다는 점은 한국 자동차보험 시장에 대한 재점검의 필요성을 시사한다.

보험경제학에서는 자기부담금이 존재하는 보험계약을 위험분담과 도덕적 해이를 동시에 고려한 효율적인 계약으로 평가한다(Arrow(1963), Arrow(1974), Mossin(1968)). 이러한 문제의식 하에서, 본 연구는 자동차보험 보상제도 중 도덕적 해이 억제를 위해 설계된 자기부담금 제도에 초점을 맞춘다. 따라서 자기부담금을 중심으로 선행연구를 살펴볼 필요가 있다. 우선 자기부담금 관련 선행연구들은 자기부담금이 도덕적 해이를 억제하는 수단으로 기능하는지를 주로 분석해 왔다.

Wang et al.(2008)은 대만의 자기부담금 상한제가 적용된 자동차보험 데이터를 활용하여 보험금 청구 시점과 빈도를 분석한 결과, 자기부담금 인상이 보험금 청구 가능성을 유의미하게 낮추는 것으로 나타났으며, 이를 도덕적 해이 억제 효과로 해석하였다. 특히 이전에 보험금 청구 경험이 있는 계약자일수록 자기부담금 인상에 민감하게 반응하는 경향이 관찰되었다. Dionne and Gagné(2001)은 캐나다 자동차보험 시장에서 보험 가입 이후 보험 청구를 과도하게 하는 행위인 사후적 도덕적 해이(Ex Post Moral Hazard)에 초점을 맞춘 연구를 수행하였다. 분석 결과 자기부담금이 낮은 경우 청구 빈도가 높아지는 현상을 실증적으로 보여주었다. 국내 자동차보험 시장을 대상으로 한 이용우(2008)에서는 한국 자동차보험 시장에서의 도덕적 해이 존재 가능성을 지적하며, 효율성 향상을 위한 정책의 필요성을 강조하고 있다. 이는 프랑스 시장을 분석한 기존 연구와 대비되는 결과로, 시장 특유의 제도와 유인 구조 등에 따라 도덕적 해이 발생 여부가 달라질 수도 있음을 시사한다. 허연(2016)은 한국 자동차보험의 자기차량손해 담보 자기부담금 제도가 정액제에서 정률제로 전환된 결과를 분석함으로써, 해당 변화가 도덕적 해이 및 손해율 개선에 미치

는 영향을 살펴본다. 본 연구에서는 제도 변화의 효과가 담보 유형 및 보험회사 특성에 따라 상이하게 나타날 수 있음을 보였다.

선행연구들의 결과를 종합하면 자기부담금 제도가 도덕적 해이를 완화하는 제도적 장치로 기능할 수 있음을 시사하는 한편, 제도의 세부 설계에 따라 그 결과나 효율성은 달라질 수 있음을 시사한다.

기존 연구를 살펴본 결과, 자동차보험 시장의 자기부담금 제도와 관련된 다양한 연구가 수행되었으나, 최근 데이터를 활용한 실증 연구는 다소 부족한 실정이다. 또한 차량가격 및 수리비 상승이라는 최근의 환경 변화 속에서 자기부담금의 적정 수준을 체계적으로 평가한 연구 역시 제한적이다.

본 연구는 이러한 한계를 다음과 같이 보완하고자 한다. 첫째, 자기부담금 제도와 관련한 최근 연구가 부족한 상황에서 현행 자동차보험 보상제도의 구조적 문제를 분석한다. 이를 위해 우리나라 자동차보험 제도의 현황을 정리하고 해외 주요국과의 비교를 통해 제도 개선의 여지를 검토한다. 둘째, 최근 데이터를 활용하여 한국 자동차보험 시장에서 도덕적 해이 가능성을 실증적으로 분석한다. 자동차보험 제도는 지속적으로 개선되어 왔다는 점에서 최신 데이터를 이용한 도덕적 해이 존재 가능성에 대한 분석은 현시점의 제도 평가에 필수적이다. 최근 손실 분포와 차량가액 상승 속에서 현행 자기부담금 구조의 작동 여부, 청구 행태와의 관계 등을 파악함으로써 도덕적 해이의 존재 가능성을 논의한다. 셋째, 차량가액에 따라 자기부담금의 실질적 부담과 청구 행태가 어떻게 달라지는지를 분석하고, 이를 통해 현행 자기부담금 구조의 적정성을 평가한다는 점에서 기존 연구와 차별성을 가진다. 기존 연구들이 주로 자기부담금과 도덕적 해이의 관계 또는 제도 변화의 효과에 초점을 맞추어 온 반면, 차량가액과 손실규모가 상이한 상황에서 동일한 자기부담금 구조가 어떻게 작동하는지를 실증적으로 검토한 연구는 제한적이다. 본 연구는 차량가액에 따른 자기부담금 부담 및 청구 행태의 차이를 분석함으로써 현행 자기부담금 상·하한 구조의 실효성을 평가한다.

마지막으로 본 연구는 이러한 분석을 통해 자기부담금 제도의 개선 방향을 제시하는 데 목적을 둔다. 최근 물적담보를 중심으로 보험금 지급이 증가하고 손해율이 악화되고 있음에도 불구하고, 자기부담금을 대상으로 한 실증 연구는 매우 제한적인 실정이다. 본 연구는 자기부담금 제도를 중심으로 사후적 도덕적 해이 존재 여부와 차량가액별 청구 특성을 실증적으로 분석함으로써, 현행 보상제도의 구조적 한계를 점검하고 구체적인 제도 개선

방안을 도출하고자 한다. 이를 통해 자동차보험 보상제도의 효율성과 형평성을 제고하고, 나아가 손해율 안정화와 사회적 후생 증대에 기여할 수 있는 정책적 시사점을 제시하는 것을 목표로 한다.

3. 연구 내용 및 구성

본 보고서의 구성은 다음과 같다. 제Ⅰ장 서론에서는 연구 배경 및 목적을 살펴본다. 제Ⅱ장에서는 자기부담금을 중심으로 자동차보험 보상제도의 국내 제도를 살펴보고 현재 운영 중인 주요 상품의 구조를 조사한다. 또한 해외 주요국 제도와의 비교분석을 실시한다. 다음으로 제Ⅲ장에서는 자기부담금 보험 가입 현황을 살펴보고, 청구 분석을 통해 한국 자동차보험 시장의 사후적 도덕적 해이 존재 여부를 살펴본다. 이후 차량가액별로 자기차량손해 담보 청구 특성을 분석함으로써 자기부담금 제도의 실효성을 평가한다. 마지막으로 분석 결과를 토대로 자기부담금 제도의 현실적 개선 방안을 제시한다.