Ⅳ 개선 방안 및 결론

본 연구는 자동차보험 자기차량손해 담보의 자기부담금 제도를 대상으로 해외 사례 비교, 기초통계 분석, 그리고 Heckman 2단계 모형을 이용한 실증분석 등을 수행하였다. 본 장에서는 앞서 수행한 분석 결과를 바탕으로 자동차보험 자기차량손해 담보의 자기부담금과 관련한 제도 개선 방안을 제시하고 기대 효과를 논의한다.

1. 자기부담금 제도 개선 방안

본 연구에서 실시한 계량 분석 결과, 계약자는 자기부담금 비율이 높아질수록 보험금 청구가 낮아지는 음의 관계를 보였으나, 자기부담금 상한에 도달한 이후에는 청구 금액이 증가하는 것으로 나타났다. 특히, 자기부담금 상한 도달 여부와 청구 금액 간의 양(+)의 관계는 차량가액이 높을수록 크게 나타났다. 다만 이러한 결과에는 고가차량의 높은 수리비와 사고손실액 등 손실심도의 차이가 함께 반영될 수 있으므로, 이를 자기부담금에 따른 청구 행태 변화 또는 사후적 도덕적 해이의 차이로 직접 해석하기에는 한계가 있다.

다만, 자기부담금 상한 도달 여부와 청구 금액의 통계적으로 유의한 양의 관계는 두 가지 측면에서 해석할 수 있다. 우선, 차량가액에 따라 부품비 및 수리비가 커지는 손실 분포에 따른 영향으로 볼 수 있다. 즉, 차량가액이 높을수록 수리비가 높아 자기부담금 상한에 도달할 가능성이 높으며, 이후 자연스럽게 청구하는 청구 금액도 높아질 수 있다. 반대로 계약자의 과도한 보험금 청구를 유발하는 사후적 도덕적 해이 가능성도 배제할 수 없다. 본 연구는 두 가지 가능성을 명확히 구분하여 식별하지는 못하였으나, 두 가지 측면 모두 현행 자기부담금 구조가 도덕적 해이를 완화하는 기능은 차량가액에 따라 차별적으로 작동할 가능성이 있음을 시사한다. 차량가액 및 손실규모가 상이한 상황에서도 동일한 자기부담금 상한이 적용됨에 따라 차량가액별 자기부담금의 상대적 부담과 정률부담이 적용되는 범위에는 차이가 발생할 수 있다. 따라서 변화된 차량가격 및 수리비 환경에서 현행 일률적 자기부담금 상한구조가 적정한지 검토할 필요가 있다.

또한 자기부담금 가입구조를 분석한 결과, 분석 표본의 약 78%가 자기부담비율 20%, 최저 20만 원, 최고 50만 원의 동일한 자기부담금 구조에 가입한 것으로 나타났다. 상품구조상 다양한 자기부담금 조합이 존재함에도 실제 가입은 특정 구조에 집중되어 있는 것이다. 다만 이러한 가입 집중은 소비자의 선호, 보험료 차이, 보험회사의 상품 공급 및 권유 관행 등 다양한 요인에 의해 발생할 수 있으므로, 본 연구의 분석만으로 그 원인을 특정하거나 계약자의 선택권이 제한되어 있다고 해석하기에는 한계가 있다. 다만, 현행 제도가 계약자가 자신의 위험선호에 적합한 자기부담금과 보험료 조합을 선택하기 어렵게 만드는 구조적 제약으로도 작용하고 있을 가능성을 제기해 볼 수 있다.

실증분석 결과 자기부담금의 상한과 하한은 청구 행태에 통계적으로 유의한 영향을 미치지 않는 것으로 나타났다. 반면, 자기부담금 비율은 청구 여부와 통계적으로 유의한 음(-)의 관계를 보였으며, 자기부담률이 높은 계약에서 자차 보험금 청구 가능성이 낮게 나타났다. 이는 역선택 가능성을 완전히 배제할 수는 없지만, 정률제가 합리적으로 작동하고 있음을 의미한다.

한편, 현행 자기부담금은 정률제임에도 최저·최고한도가 함께 적용되어 손실규모에 따라 정액형과 유사하게 작동하는 구간이 존재한다. 특히 차량가격과 수리비가 지속적으로 상승한 반면 자기부담금 상·하한은 장기간 큰 변화 없이 유지되어 왔다는 점에서, 변화된 손실규모를 고려하여 현행 상·하한 및 정률부담 적용구간의 적정성을 재검토할 필요가 있다.

이러한 실증분석 결과를 바탕으로 자기부담금 제도의 개선 방안을 다음과 같이 제안한다.

첫째, 현행 자기부담금 상품의 정률 부담 구간을 확대하는 방안을 검토할 수 있다. 현재 자기부담금 제도는 최소·최대 자기부담금 범위 내에서 손해액의 일정 비율을 부담하는 방식으로, 정률제와 정액제의 특성이 결합된 구조이다. 그러나 본 연구의 실증분석 결과, 계약자의 청구 여부는 최소·최대 자기부담금 수준보다 자기부담금 비율에 더 민감하게 반응하는 것으로 나타났다. 또한 자기부담금이 상한에 도달한 이후에는 청구 금액이 더 크게 나타나는 경향이 확인되었으며, 이러한 연관성은 차량가액이 높은 집단에서 상대적으로 더 크게 나타났다. 이는 자기부담금의 정률 부담 구간에서 자기부담금의 본래 기능이 상대적으로 잘 작동하고 있을 가능성을 시사한다.

따라서 최대 자기부담금 수준을 조정하여 정률 부담이 적용되는 구간을 확대하는 방안을 검토할 필요가 있다. 이를 통해 사고 발생 시 계약자의 비용 부담을 일정 부분 유지함으로써 과도한 수리를 자제할 가능성이 있으며, 확대된 자기부담에 상응하는 보험료 인하가

이루어질 경우 무사고 운전자는 상대적으로 낮은 보험료로 고액 손해 위험에 대비할 수 있을 것으로 기대된다.

둘째, 차량 특성을 반영한 자기부담금 체계를 검토할 필요가 있다. 해외 주요국은 계약자의 위험특성이나 차량 특성을 고려하여 자기부담금을 차등적으로 운영하고 있다. 일본은 사고 횟수에 따라 자기부담금을 차등 적용하고 있으며, 영국은 운전 경력, 연령, 비지정정비소 이용 여부, 고성능 차량 여부 등에 따라 추가적인 자기부담금을 부과하고 있다. 미국은 운전자의 통제가 가능한 사고와 불가능한 사고를 구분하여 자기부담금을 차등 적용함으로써 안전운전을 유도하고 있으며, 다양한 자기부담금 수준을 선택할 수 있도록 하여 높은 자기부담금을 선택하는 경우 보험료를 할인하는 구조를 운영하고 있다. 반면 국내 자동차보험은 자기부담금 비율, 하한, 상한을 결합한 복합적인 구조를 운영하고 있으나, 가입자는 대부분 동일한 자기부담금 구조를 선택하고 있어 계약자 또는 차량의 위험 특성을 충분히 반영하지 못하는 것으로 보인다. 따라서 현재와 같은 일률적인 자기부담금 구조가 계약자의 위험과 기대손실을 적절하게 반영하고 있는지에 대한 검토가 필요하다.

본 연구의 분석에서는 차량가액이 높을수록 자차보험금 규모가 증가하는 것으로 나타났다. 고가차량은 부품가격과 수리비가 높아 동일한 사고에서도 손실규모가 클 수 있으므로, 이러한 결과를 자기부담금에 따른 도덕적 해이 등의 행태적 효과로 해석하기에는 무리가 있다. 다만, 차량가격과 수리비가 상승한 상황에서도 동일한 명목 자기부담금 상·하한이 적용됨에 따라 차량가액별 자기부담금의 상대적 부담과 정률부담 적용범위에는 차이가 발생할 수 있다. 이러한 점에서 현행 일률적인 자기부담금 상한구조의 적정성을 검토할 필요가 있다.

즉, 자기부담금 상한 및 하한의 구간을 다양화하여 위험선호에 따라 다양한 상품을 선택할 수 있는 옵션을 제공할 필요가 있다. 예를 들어 영국과 같이 차량가액이 높은 차량에 추가적인 자기부담금을 적용하는 경우 고가차량에서 발생하는 높은 기대손실이 전체 계약자의 보험료 상승으로 전가되는 것을 완화할 수 있다. 또한 일본과 같이 사고 횟수에 따라 자기부담금을 차등 적용하는 방식은 안전운전을 유도하고 빈번한 소액청구를 줄이는 효과를 기대할 수 있다. 다만 차량가액은 이미 보험료 산정에 반영되는 위험요인이라는 점에서, 구체적인 차량가액별 자기부담금 조정방안은 현행 보험료 체계와의 관계, 계약자의 추가 부담 및 보험료 조정 효과 등을 함께 고려하여 검토할 필요는 있다.

한편 자기부담금 구조의 조정은 계약자의 사고 발생 시 부담뿐 아니라 보험자의 기대지급액과 보험료에도 영향을 미칠 수 있으므로, 구체적인 제도 변경 시에는 자기부담금 조정에 따른 보험금 및 보험료 변화와 계약자별 부담을 함께 검토할 필요가 있다. 자기부담금은 보험가입자가 위험을 얼마나 분담할 것인지를 결정하는 중요한 계약요소인 만큼, 자기부담금 수준에 상응하는 보험료 차등이 명확하게 제시될 필요가 있다. 본 연구에서 살펴본 주요국 사례 분석을 보면 국내 자기부담금 선택에 따른 보험료 차등이 뚜렷하지 않아, 소비자가 높은 자기부담금을 선택할 경제적 유인이 크지 않은 것으로 나타났다. 따라서 계약자가 자신의 위험선호와 경제적 여건에 맞는 자기부담금을 선택할 수 있도록 자기부담금 수준에 따른 보험료 차등을 보다 합리적으로 설계할 필요가 있다.

이와 같은 요율체계가 구축될 경우 계약자는 자신의 위험선호와 경제적 여건에 따라 자기부담금과 보험료의 조합을 보다 합리적으로 선택할 수 있게 된다. 예를 들어 위험회피도가 낮거나 자기부담 여력이 충분한 계약자는 높은 자기부담금과 낮은 보험료를 선택함으로써 보험료 부담을 줄일 수 있으며, 반대로 위험회피도가 높은 계약자는 낮은 자기부담금과 높은 보험료를 선택할 수 있다. 위험회피도 선호에 따른 선택은 계약자의 효용을 높이는 동시에 보험회사 입장에서도 불필요한 소액청구와 청구관리 비용을 줄이고, 기대손실에 기반한 위험관리와 위험기반 가격결정을 강화하는 데 기여할 것으로 기대된다.

제도 개선 방안의 효과를 예측해보기 위해 현행 자기부담금 제도 하에서 자기부담금 비율이 적용되는 구간을 확대하는 방안의 효과와 차량가액별 차별화를 현 청구 비중을 토대로 살펴볼 필요가 있다.

우선 자기부담금 비율 부담이 적용되는 구간을 확대하는 방안을 청구 비중을 토대로 검토해본다. 본 연구의 실증분석에서는 최소·최대 자기부담금 수준보다 자기부담금 비율이 청구 여부에 유의한 영향을 미치는 것으로 나타났다는 점에서 이러한 방안은 실증 결과와도 부합한다. 예를 들어 현재 일반적인 최소 자기부담금 20만 원, 최대 자기부담금 50만 원, 자기부담금 비율 20%의 구조에서 최대 자기부담금을 100만 원으로 상향할 경우, 손실액 250만 원 이하에서는 계약자의 부담에 변화가 없다. 반면 손실액 250만~500만 원 구간에서는 기존에는 최대 50만 원까지 부담하였으나, 상한 조정 이후에는 손실액의 20%를 부담하게 되어 자기부담금이 50만 원에서 최대 100만 원까지 증가한다. 새로운 정률 부담이 적용되는 구간은 전체 청구의 약 16%를 차지하며, 해당 구간에서는 일정 규모 이상의 손실에 대해서도 계약자가 수리비용을 고려할 유인을 강화할 수 있다. 이 경우 해당 구간에

서 사고가 발생한 계약자의 자기부담은 증가하지만, 정률 부담 구간의 확대로 과도한 수리 및 보험금 청구를 완화하는 효과를 기대할 수 있다. 또한 자기부담금 상향에 따른 보험금 지급 감소가 보험요율에 반영될 경우, 사고가 발생하지 않은 계약자를 포함한 전체 계약자의 보험료 부담을 일부 완화하는 효과도 기대할 수 있다.

〈표 Ⅳ-1〉 손실추정액 세부 구간별 청구 비중

(단위: %)

구간	20~30만 원	30~50만 원	50~100만 원	100~150만 원	150~200만 원	200~250만 원	250~500만 원	500만 원 이상
청구 비중	1.3	5.0	25.8	21.2	13.8	9.4	16.0	7.4

주: 신용정보원 계약-청구 데이터 기준

〈표 Ⅳ-2〉의 차량가액별 손실추정액 분포를 살펴보면, 250만 원 이하 손실의 분포에서는 차량가액이 커질수록 청구 비중이 낮아지는 경향이 관찰된다. 반면, 250만 원 이상에서는 차량가액이 낮아질수록 청구 비중이 낮아지며, 특히 초저가 차량군에서는 손실액이 250만 원 이상으로 증가할 경우 차량가액에 근접하거나 전손에 해당하는 사례가 많아 해당 구간의 청구 비중이 상대적으로 낮게 나타난다. 이는 동일한 자기부담금을 모든 차량에 일률적으로 적용할 경우 저가차량에서는 자기부담금이 손실액에서 차지하는 비중이 상대적으로 커져 보험의 상대적 보장수준이 낮아질 가능성을 시사한다. 따라서 차량가액이나 기대손실 수준을 고려하여 자기부담금 수준을 차등 적용하는 것이 위험기반 가격결정을 달성할 수 있는 합리적인 방안으로 판단된다.

손실 규모에 따른 차량가액별 청구 비중 변화 추세는 특히 1,000만 원 이상의 초고액 손실에서 더욱 뚜렷하게 나타난다. 손실추정액 250만 원 이상 1,000만 원 미만의 청구 비중은 차량가액이 증가함에 따라 1.3%에서 27.4%까지 지속적으로 증가하는 것으로 나타났다. 또한 1,000만 원 이상의 초고액 손실은 저가차량에서는 거의 발생하지 않는 반면, 차량가액 평균이 약 2천만 원 수준인 그룹부터 2% 내외, 평균 4~5천만 원 수준인 고가차량군에서는 5.9%를 차지하는 것으로 나타났다. 이는 차량가액이 높을수록 고액손실 발생 가능성이 크게 증가하며, 동일한 자기부담금 구조가 차량별 기대손실의 차이를 충분히 반영하지 못하고 있음을 시사한다. 또한 앞선 실증분석에서도 차량가액이 높을수록 자기부담금의 상대적 부담이 약화될 가능성이 있는 것으로 나타났다. 따라서 차량가액 등 위험 특

성을 고려하여 자기부담금을 차등 적용할 경우 고가차량의 높은 기대손실을 해당 위험군의 보험료에 보다 직접적으로 반영함으로써 위험집단 간 발생할 수 있는 비용부담의 형평성을 완화하는 등 보험회사의 기대손실 기반 위험관리와 위험기반 가격결정을 강화하는 효과가 기대된다.

〈표 Ⅳ-2〉 차량가액별·손실추정액별 청구 비중

(단위: %)

그룹	(obs)	차량가액 평균 (천 원)	20~ 100만 원	100~ 250만 원	250~ 500만 원	500~ 1,000만 원	1,000만 원 이상
1	306	1,561	47.7	50.7	0.7	0.7	0.0
2	664	2,739	37.2	51.7	11.1	0.0	0.0
3	679	4,077	36.5	43.0	19.6	0.9	0.0
4	854	5,643	32.2	43.1	19.4	5.2	0.0
5	898	7,519	32.6	44.9	16.9	5.6	0.0
6	1,028	9,932	33.7	44.0	15.5	5.9	1.0
7	1,075	13,507	31.2	44.7	16.4	6.6	1.1
8	1,280	18,892	31.6	44.5	14.8	6.4	2.7
9	1,078	26,995	29.0	44.4	16.6	7.5	2.4
10	1,280	46,555	25.7	41.0	17.7	9.7	5.9
전체	9,142	16,871	32.1	44.5	16.0	5.7	1.7

주: 신용정보원 계약-청구 데이터 기준

2. 결론 및 향후 과제

본 연구에서는 자기부담금 제도 개선 방안으로 정률 부담 구간의 확대, 차량가액별 차등화 등을 제안하였다. 본 절에서는 앞에서 제시한 각 개선방안의 기대효과와 한계 및 향후 과제에 대해 논의한다.

첫째, 자기부담금 상한을 조정하여 정률 부담 구간을 확대하는 방안은 일정 규모 이상의 손실에서도 계약자가 수리비용의 일부를 지속적으로 부담하도록 함으로써 수리비에 대한 비용 인식을 높이고, 과도한 수리 및 보험금 청구를 완화하는 효과를 기대할 수 있다. 특히 고가차량의 경우 현행 구조에서는 자기부담금 상한에 상대적으로 빠르게 도달하여 이후

추가적인 수리비 증가에 대한 계약자의 부담이 제한되는 문제를 완화할 수 있다. 또한 자기부담금 증가에 따른 보험회사의 보상 부담 감소가 보험요율에 적절히 반영될 경우 전체 계약자의 보험료 부담을 일부 완화하는 효과도 기대할 수 있다. 이를 통해 사고 계약자와 무사고 계약자 간 비용 부담의 형평성을 높이고, 장기적으로 자기차량손해 담보의 손해율 관리에도 기여할 수 있을 것으로 기대된다. 다만 정률 부담 구간의 확대는 사고 발생 계약자의 자기부담을 증가시키므로, 보험료 조정 효과가 충분하지 않을 경우 계약자의 체감 부담만 증가할 가능성이 있다. 또한 정률 부담 구간이 과도하게 큰 경우 고액사고를 대비하는 보험의 궁극적인 역할이 축소될 여지가 있다. 따라서 상한 조정 시 계약자의 지불능력을 고려하여 보험의 역할이 축소되지 않을 수 있도록 상한의 한도를 검토할 필요가 있다.

둘째, 차량가격과 수리비가 지속적으로 상승한 상황에서 현행 자기부담금 상·하한이 장기간 동일하게 유지되어 왔다는 점을 고려하면, 차량가액 및 손실규모에 따라 자기부담금의 실질적 부담과 정률부담 적용 범위에 차이가 발생하는지를 고려하여 현행 일률적 상한구조의 적정성을 검토할 필요가 있다. 본 연구의 실증분석에서는 차량가액이 높을수록 자기부담금 상한 도달 이후 청구 금액 증가 효과가 더욱 크게 나타났다. 모든 차량에 동일한 자기부담금 구조를 적용할 경우 이러한 차량별 위험 차이가 자기부담금에 충분히 반영되지 못할 수 있으므로, 차량가액에 따라 자기부담금 상한 등을 차등 적용함으로써 차량별 기대손실과 비용부담 간의 연계를 강화할 수 있다. 이는 고가차량의 과도한 보험금 청구 유인을 완화하고 차량 간 비용부담의 형평성을 높이는 데에도 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

다만 차량가액에 따른 차등화가 실효성을 가지기 위해서는 차량가액 수준에 따라 자기부담금 상한을 어느 정도 차등화할 것인지에 대한 정량적 근거가 마련될 필요가 있다. 본 연구의 실증분석 결과, 자기부담금의 하한 및 상한 등 절대적 수준 자체는 청구 여부에 통계적으로 유의한 영향을 나타내지 않은 반면, 계약자의 청구 행태는 자기부담금 비율에 보다 민감하게 반응하는 것으로 확인되었다. 따라서 정률 부담이 실질적으로 적용되는 구간이 확대되도록 상한을 설정하는 것이 중요하며, 향후 차량가액에 따른 상한 차등화를 위해서 차량가액 구간별 적정 상한 수준과 보험료 변화 등에 대한 추가적인 분석이 필요하다.

한편, 자기부담금의 상·하한과 비율을 지나치게 세분화할 경우 상품구조가 복잡해져 소비자의 이해도와 상품 간 비교 가능성이 낮아질 수 있다. 따라서 자기부담금 상·하한 및 부담비율을 설정할 때 상품구조의 복잡성을 과도하게 높이지 않는 범위에서 이루어질 필요가 있으며, 자기부담 수준에 따른 보험료 차등을 명확하게 제시하여 계약자가 자기부담과 보험료 간의 관계를 충분히 인식할 수 있도록 할 필요가 있다.

종합하면, 자기부담금 제도 개선은 단순히 자기부담 수준을 일률적으로 높이는 방향보다는 정률 부담의 실효성을 높이는 동시에 계약자의 선택권과 차량·계약자의 위험 특성을 함께 고려하는 방향으로 추진할 필요가 있다. 단기적으로는 자기부담금 상한 조정을 통한 정률 부담 구간 확대와 차량가액별 차등화를 검토하여 장기간 유지되어 온 자기부담금의 적정 수준을 검토할 필요가 있다. 다만, 정률 부담 구간 확대와 차량가액별 차등화는 일정 부분 자기부담금 인상으로 이어질 수 있으므로, 이러한 제도 개선이 단순히 가입자에게 비용을 이전하는 데 그치지 않기 위해서는 도덕적 해이 완화를 통한 과도한 수리비 지출 감소가 뒷받침되어야 한다. 본 연구에서는 도덕적 해이의 존재 여부를 명확히 식별하지는 못하였으나, 차량가액이 높을수록 자기부담금 상한에 도달할 가능성이 커지고, 장기간 일률적으로 유지된 상한 구조로 인해 고가차량에서 자기부담금의 상대적 부담이 낮아질 수 있음을 확인하였다. 이는 상한 적용 구간에서 자기부담금의 본래 기능이 상대적으로 약화될 가능성을 시사하며, 정률 부담 구간 확대를 통해 단순한 비용 이전을 넘어 과도한 수리비 지출을 완화하는 효과도 기대할 수 있음을 의미한다.

중·장기적으로는 자기부담금 수준의 조정과 함께 현행 할인·할증체계와의 연계도 검토할 필요가 있다. 본 연구에서는 할인·할증체계를 직접 분석하지 않았으나, 현재 자기부담금 하한이 물적사고 할증기준금액과 연계되어 설정되어 있다는 점에서 자기부담금 제도 변경 시 두 제도 간 관계를 함께 고려할 필요가 있다. 또한 제도 변경에 따른 비용과 계약자별 부담 변화를 충분히 검토하면서 차량 및 계약자의 위험 특성을 보다 정교하게 반영하는 방향으로 개선해 나갈 필요가 있다. 실제로 독일에서는 차량 모델, 지역, 운전자의 무사고 할인등급 등에 따른 사고 및 손해 데이터를 바탕으로 위험도를 주기적으로 평가하고 있다(전용식(2025c)). 이처럼 차량 및 계약자의 위험과 기대손실에 기반한 차등화 체계를 중장기적으로 구축한다면, 적정한 위험분담과 도덕적 해이 완화라는 자기부담금 제도의 목적을 보다 효과적으로 달성할 수 있을 것으로 기대된다.

〈표 Ⅳ-3〉 자기부담금 제도 개선 방안별 특징 및 한계

구분	상한조정을 통한 정률 부담 구간 확대	차량가액별 차등화
특징	최대 자기부담금 상한을 상향하여 손해액의 일정 비율을 계약자가 부담하는 구간을 확대	차량가액 등 차량 위험 특성에 따라 자기부담금 상·하한 또는 비율을 차등 적용

〈표 Ⅳ-3〉 계속

구분	상한조정을 통한 정률 부담 구간 확대	차량가액별 차등화
기대효과	• 정률 부담이 적용되는 손해 구간을 확대함으로써 계약자의 수리비용에 대한 인식을 높이고 과도한 수리 및 보험금 청구를 완화 • 보험금 지급 감소가 보험료에 반영될 경우 전체 계약자의 보험료 부담 완화 가능	• 위험도와 자기부담 수준 간 연계를 강화하여 계약자 간 비용부담의 형평성 제고 및 도덕적 해이 완화 효과
한계 및 고려사항	• 사고 발생 계약자의 자기부담 증가 • 정률부담 구간이 과도할 경우 보험의 역할이 축소될 가능성	• 위험요인별 적정 자기부담 수준을 설정하기 위한 충분한 통계적 근거 필요 • 기존 보험료 할인·할증체계와 기능이 중복될 가능성이 있어 보험료 차등과 자기부담금 차등 간 역할 정립 필요

다만 본 연구의 실증분석만으로 차량가액별 적정 자기부담금 수준이나 이에 따른 보험료 조정 수준을 구체적으로 제시하기에는 한계가 있다. 또한 실제 손해액을 직접 관측하지 못하여 추정 손해액을 활용하였으며, 현재 특정 자기부담금 상품에 가입이 집중되어 있어 자기부담금 변수의 변동성이 제한적이라는 한계가 존재한다. 한편 횡단면 자료의 특성상 자기부담금 선택에 내재된 역선택을 충분히 통제하는 데 한계가 있으므로, 향후 계약 및 사고·청구정보가 장기간 연계된 패널자료를 활용하여 자기부담금과 청구 행태의 관계를 보다 엄밀하게 분석할 필요가 있다.

그럼에도 불구하고 본 연구는 차량가격과 수리비가 지속적으로 상승하는 상황에서 장기간 큰 변화 없이 유지되어 온 현행 자기부담금 구조의 적정성을 검토하고, 차량가액에 따른 자기부담 수준과 청구 행태의 차이를 분석하여 제도 개선의 필요성과 방향을 제시하였다는 점에서 의의가 있다. 향후 연구에서는 자기부담금 수준의 조정에 따른 보험금 지급액, 보험료 및 계약자 부담의 변화를 종합적으로 분석함으로써 차량가액 및 손실규모를 고려한 적정 자기부담금 구조를 보다 정량적으로 검토할 필요가 있다. 이러한 후속 연구는 변화된 차량가격 및 수리비 환경에 적합한 자기부담금 제도를 설계하는 데 필요한 근거를 제공할 것으로 기대된다.