Ⅱ 자동차보험 자기부담금 제도 및 상품

본 절에서는 한국의 자동차보험 자기부담금 제도의 변화 과정을 살펴보고, 현재 판매되고 있는 자동차보험 상품을 통해 실제 운영 현황을 분석한다. 이후 현 자기부담금 제도 및 상품 하에서 자동차보험 손해율 현황을 자기차량손해 담보 중심으로 논의한다. 또한 해외 주요국의 자기부담금 제도 및 상품과의 비교를 통해 국내 제도 운영 현황을 다각도로 검토한다.

1. 한국 자기부담금 제도 및 상품

가. 자기부담금 제도

자기부담금은 손해액의 일정 부분을 보험회사의 지급책임액에서 공제하고, 해당 금액을 피보험자가 부담하도록 약정한 제도이다. 박세민(2021)은 자기부담금의 기능을 보험자 측면, 보험계약자 측면, 그리고 공익적 측면으로 구분하여 설명하고 있다. 먼저 보험자 측면에서는 사고 발생 시 손해의 일부를 보험계약자가 부담함으로써 보험회사의 보험금 지급 부담이 감소하고, 소액사고 처리에 소요되는 비용을 절감할 수 있다는 장점이 있다. 보험계약자 측면에서는 자신의 위험선호에 따라 자기부담금 수준을 선택할 수 있으며, 일반적으로 높은 자기부담금을 선택할수록 보험료를 절감할 수 있다. 마지막으로 공익적 측면에서는 피보험자가 사고 발생 시 일정 금액을 직접 부담하게 됨에 따라 사고 예방 노력이 유도되고, 이를 통해 도덕적 해이와 역선택을 완화하는 효과를 기대할 수 있다.

보험업감독업무시행세칙 〈별표 15〉에서는 표준약관을 규정하고 있다. 약관 정의상 자기부담금은 '보험사고로 인하여 발생한 손해에 대하여 계약자 또는 피보험자가 부담하는 일정 금액'을 말한다. 자동차보험에서는 자기차량손해에 자기부담금을 부여하고 있으며, 지급보험금의 계산은 개별 보험회사의 약관에서 규정하고 있다. 이에 자동차보험 상품의 개별 약관에 따라 다르지만 현재는 일정 비율을 부담하는 정률제하에서 운영되고 있다.

자기부담금 제도의 변천 과정을 살펴보면, 할증 기준 개편 이후 도덕적 해이 문제가 제기되고 손해율이 악화되면서 제도 개편이 이루어졌음을 확인할 수 있다. 과거에는 일정 금액을 부담하는 정액제가 운영되었으나, 낮은 자기부담금과 상대적으로 높은 할증 구간에 따라 발생하는 도덕적 해이 문제에 대응하기 위해 2011년을 기점으로 손해액에 비례하여 부담하는 정률제(비례공제방식)로 전환되었다.

그 배경에는 2010년 자동차보험료 할증 기준 개편이 있다. 당시 물가 상승에도 불구하고 할증기준금액이 오랜 기간 50만 원으로 유지되면서, 보험료 할증을 회피하기 위한 자비처리 사례가 증가하였다. 이에 따라 기준금액을 50만 원, 100만 원, 150만 원, 200만 원 등으로 세분화하여 소비자의 선택 폭을 확대하였다. 그러나 물적 할증기준금액이 다양화된 이후, 특히 200만 원 등 고액 기준을 선택한 계약에서 손해율이 크게 악화되는 문제가 발생하였다. 이는 가입자 및 정비업자의 도덕적 해이를 유발할 수 있다는 점에서 정책적 우려를 낳았으며, 자동차보험 부문의 적자 지속과 손해율 급증으로 일부 보험회사의 재무건전성 악화 가능성도 제기되었다. 이에 따라 2010년 12월 정부는 범정부 차원의 종합적인 제도 개선 방안으로 '공정사회를 향한 자동차보험 개선 대책'을 발표하였다. 이 가운데 보험요율체계 합리화 방안으로, 차량 수리 시 적용되는 자기부담금을 기존의 정액제에서 손해액에 비례하는 정률제로 전환하고, 비율과 함께 최저·최고 한도를 설정하는 방안이 제시되었다. 제도 변경 이전에는 자기부담금이 일정 금액으로 고정되는 정액제가 적용되었으며, 통상 5만 원 수준의 상품이 일반적이었다. 다만 상품에 따라 최소 5만 원에서 최대 50만 원까지 설정이 가능하였다. 반면 제도 개선 이후에는 손해액의 일정 비율을 부담하는 정율제가 도입되었고, 2011년부터는 손해액의 20% 또는 30%를 부담하되 최저·최고 한도를 함께 설정하는 구조로 운영되고 있다.

다음 절에서는 현행 자동차보험 상품의 자기부담금 구조를 보다 구체적으로 살펴본다.

나. 자기부담금 상품

국내 주요 보험회사의 자기부담금 상품을 살펴보면, 일반적으로 자기부담금 비율이 20%인 경우 물적사고 할증기준금액의 약 10%를 최소 자기부담금으로 설정하는 경향이 확인된다. 예를 들어 할증기준금액이 50만 원, 100만 원, 150만 원, 200만 원일 때 최소 자기부담금은 각각 5만 원, 10만 원, 15만 원, 20만 원 수준으로 적용된다. 자기부담금 비율을 30%로 설정하는 경우에는 최소 및 최대 자기부담금 한도가 20% 대비 전반적으로 높은 수

준에서 형성된다. 대부분의 보험회사는 30% 비율 적용 시 최소 자기부담금을 약 30~50만 원, 최대 자기부담금을 약 100~200만 원 범위에서 제시하고 있다. 한편 일부 보험회사는 물적사고 할증기준금액에 따라 자기부담금 비율과 최소·최대 한도를 보다 세분화하여 제공하고 있다. 예를 들어 할증기준금액이 200만 원인 경우, 자기부담금 비율 20%에서는 최소 20만 원 또는 30만 원, 최대 50만 원 또는 100만 원 등 복수의 선택지를 제시하며, 30% 적용 시에는 최소 50만 원, 최대 200만 원까지 확대되는 구조도 확인된다.

이처럼 상품 구조상 다양한 조합의 선택지가 존재하지만, 실제 시장에서는 자기부담금 비율이 20% 또는 30%에 집중되고, 최소 자기부담금은 5~50만 원, 최대 자기부담금은 50~200만 원 수준 내에서 형성되는 것으로 나타난다. 이러한 제한된 선택 범위를 고려할 때, 자기부담금 설정에 따른 보험료 차이는 상대적으로 크지 않을 가능성이 있다.

〈표 Ⅱ-1〉 국내 자기부담금 상품

물적사고 할증금액	손해액의 자기부담금 비율	최소 자기부담금	최대 자기부담금
50만 원	20%	5~30만 원	50~100만 원
	30%	30~50만 원	100~200만 원
100만 원	20%	10~30만 원	50~100만 원
	30%	30~50만 원	100~200만 원
150만 원	20%	15~30만 원	50~100만 원
	30%	30~50만 원	100~200만 원
200만 원	20%	20~30만 원	50~100만 원
	30%	30~50만 원	100~200만 원

자료: 국내 주요 보험회사 상품 취합

한편, 자동차보험 약관에서는 자기부담금 구조와 보험금 지급 방식을 계약자가 이해할 수 있도록 구체적인 예시를 제시하고 있다. 국내 주요 자동차보험 회사의 약관(〈그림 Ⅱ-1〉)에 따르면, 손해액에 자기부담비율을 적용한 후 최저·최고 자기부담금 한도를 반영하여 최종 자기부담금을 산정하며, 수리비 규모에 따라 실제 부담금이 달라지는 과정을 사례를 통해 설명하고 있다.

〈그림 Ⅱ-1〉 국내 자동차보험 약관 자기부담금 설명 예시

▶ 자동차 사고로 피보험자동차에 대한 보험금이 지급되는 경우 고객님이 부담하셔야 하는 금액으로 보험계약 시 손해액의 20% 또는 30% 범위 내에서 선택 가능

구분	자기부담금			
	손해액의 20%		손해액의 30%	
최소	5/10/15/20만 원주)	30만 원	30만 원	50만 원
최대	50만 원	100만 원	100만 원	200만 원

주) 5/10/15/20만 원: 물적사고 할증기준금액에 따라 상이함

자기부담금 예시

조건1. 수리비 200만 원, 손해액의 20% 가입 시

수리비	200만 원
손해액의 20%	40만 원 (= 200만 원×20%)
자기부담금 최저~최고한도	20만 원~50만 원
자기부담금	40만 원*

* 40만 원이 최저 20만 원 과 최고한도 50만 원 사이에 있으므로 자기부담금은 40만 원

조건2. 수리비 400만 원, 손해액의 30% 가입 시

수리비	400만 원
손해액의 30%	120만 원 (= 400만 원×30%)
자기부담금 최저~최고한도	30만 원~100만 원
자기부담금	100만 원*

* 120만 원이 최고한도 100만 원을 초과하므로 자기부담금은 100만 원

자료: 현대해상 개인용 자동차보험 약관(2023. 9.)

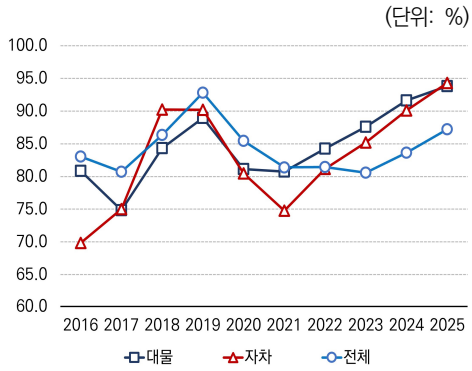
다. 자기차량담보와 손해율

2021~2025년 최근 5년간 국내 자동차보험 손해율은 2021년 81.4%에서 2025년 87.2%로 5.8%p 상승하였다. 담보별 손해율을 살펴보면 대인손해율은 18.6%p 하락한 반면, 대물, 자기신체손해(자손), 자기차량손해(자차)의 손해율은 각각 13.0%p, 13.9%p, 19.5%p 상승한 것으로 나타났다. 〈그림 Ⅱ-2〉에서 최근 손해율 추이를 살펴보면, 대물 및 자기차량손해 담보의 손해율이 전체 손해율을 상회하면서 전체 손해율 상승을 견인한 것으로 나타났다. 특히 자기차량손해 담보는 담보별 손해율 증가폭이 가장 크게 나타났으며, 2025년에는 담보별 손해율 중 가장 높은 수준을 기록하였다.

손해율은 발생손해액을 경과보험료로 나누어 산출된다. 따라서 손해율 상승은 보험료 감소 또는 발생손해액 증가에 의해 발생할 수 있다. 그러나 최근 자기차량손해 담보의 경우

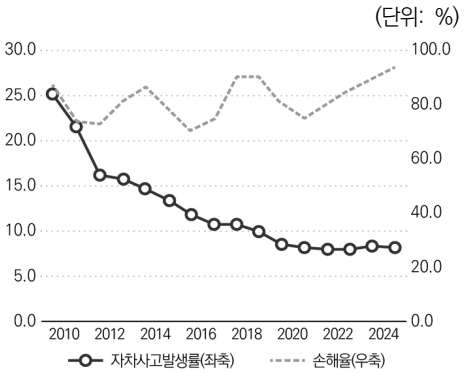
보험료는 같은 기간 2.6% 증가하는 데 그친 반면, 발생손해액은 29.4% 증가하여 손해율 상승의 대부분이 발생손해액 증가에 기인한 것으로 분석된다.

〈그림 Ⅱ-2〉 자동차보험 대물 및 자차담보 손해율



자료: 보험개발원

〈그림 Ⅱ-3〉 자차담보 사고발생률 및 손해율



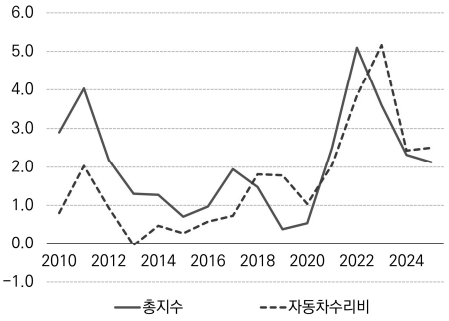
자료: 보험개발원

발생손해액은 사고발생률과 건당손해액의 곱으로 결정된다. 이에 따라 최근 자기차량손해담보 손해율 상승이 사고발생률 증가에 따른 것인지, 아니면 건당손해액 증가에 따른 것인지를 구분하여 살펴볼 필요가 있다. 〈그림 Ⅱ-3〉에서 확인할 수 있듯이 최근 자기차량손해담보의 사고발생률은 약 8% 수준에서 비교적 안정적으로 유지되고 있다. 또한 분석기간을 2010년 이후로 확대하여 살펴보면, 사고발생률은 2010년 약 25%에서 최근 8% 수준까지 지속적으로 감소한 것으로 나타났다. 반면 손해율은 최근 들어 오히려 빠르게 상승하여 2021년 74.8%에서 2025년 94.3%까지 확대되었다. 이는 최근 손해율 상승이 사고 빈도 또는 청구 건수의 증가보다 건당손해액 증가에 의해 설명될 가능성이 높음을 시사한다.

건당손해액 증가의 원인으로는 우선 차량가격과 자동차 수리비의 지속적인 상승을 들 수 있다(〈그림 Ⅱ-4〉). 기간 중으로 보면 2010~2025년 동안 소비자물가 총지수는 약 35% 상승하였으며, 자동차 수리비 역시 약 29% 상승하였다. 반면 국내 자기부담금 제도는 2011년 제도 개편 이후 현재까지 약 15년간 큰 변화 없이 유지되고 있다. 즉, 차량가격과 수리비는 지속적으로 상승한 반면, 자기부담금 수준은 변화하지 않아 동일한 사고가 발생하더라도 보험회사가 부담하는 손해액은 점차 확대될 가능성이 높아진 것으로 볼 수 있다.

〈그림 Ⅱ-4〉 소비자물가 및 자동차수리비 증감률 추이

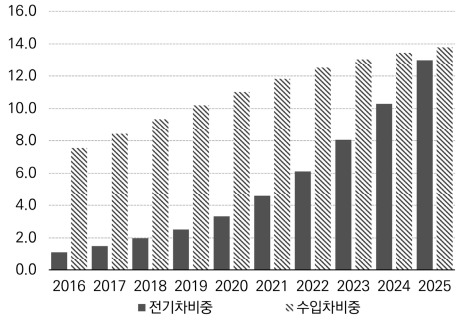
(단위: %)



자료: 통계청

〈그림 Ⅱ-5〉 전기차 및 수입차 비중 추이

(단위: %)



자료: 국토교통부

또한 전기차와 수입차를 중심으로 고가차량의 비중이 지속적으로 확대되고 있다는 점도 건당손해액 증가의 원인으로 고려할 수 있다(〈그림 Ⅱ-5〉). 2016년 전체 등록 차량의 1.1%에 불과하던 전기차 비중은 2025년 13.0%까지 증가하였으며, 수입차 비중 역시 같은 기간 7.5%에서 13.8%로 확대되었다. 전기차와 수입차는 일반 내연기관 차량보다 차량가격이 높고 부품 및 수리비 부담도 큰 것으로 알려져 있다. 실제 동일 차급을 비교하면 전기차와 수입차의 차량가격은 국내 가 솔린 차량보다 약 1.1~2.5배 높은 수준으로 조사되었다(〈표 Ⅱ-2〉). 따라서 최근 전기차와 수입차 비중 확대는 차량가액 상승을 통해 건당손해액 증가에 영향을 미쳤을 가능성이 있다.

〈표 Ⅱ-2〉 동급 차종별 가격 비교표

구분	차종	가격
국내 가솔린	기아 K5	2,724~3,546만 원
국내 전기차	기아 EV4	4,042~5,031만 원
수입 가솔린	BMW 320i	5,900~6,410만 원
수입 전기차	테슬라 Model3 (RWD)	5,199~6,939만 원

주: 보험 대차 기준상 대응되는 국내외 연료별 모델을 비교함

자료: 각 사 공식 홈페이지 2025년 기준, 테슬라는 2024년형 다나와 홈페이지 게시 가격 기준

그러나 차량가격 및 수리비 상승만으로 최근 자기차량손해 담보의 손해액 증가를 모두 설명하기는 어렵다. 자기차량손해 담보는 다른 담보와 달리 계약자가 자기부담금을 직접 부담하는 구조를 가지고 있어 보험금 청구 여부뿐 아니라 청구 금액 역시 계약자의 의사결정에 영향을 받을 수 있다. 특히 자기부담금 구조에 따라 사고 발생 이후 계약자가 부담하는 한계비용이 달라지므로, 동일한 사고 규모에서도 보험금 청구 행태가 달라질 가능성을 배제하기 어렵다.

현행 자기부담금 제도는 자기부담금 비율과 최소·최대 자기부담금을 동시에 적용하는 복합적인 구조를 가지고 있다. 이러한 구조에서는 손해 규모가 커질수록 자기부담금이 상한에 도달하여 계약자의 추가 부담이 더 이상 증가하지 않는 구간이 발생하게 된다. 이 경우 계약자의 청구 유인이 변화할 수 있으며, 이는 건당손해액 증가에도 영향을 미칠 가능성이 있다. 또한 2011년 제도 개편 이후 자기부담금 구조가 현재까지 유지되고 있는 상황에서 차량가격과 수리비 상승, 고가차량 비중 확대가 동시에 진행되었다는 점을 고려하면, 현행 자기부담금 제도의 청구 억제 기능 역시 시간이 지남에 따라 변화했을 가능성을 배제하기 어렵다.

따라서 최근 자기차량손해 담보 손해율 상승은 차량가격 상승과 부품 및 수리비 증가와 같은 요인뿐 아니라, 자기부담금 구조가 계약자의 청구 행태에 미치는 영향까지 함께 고려하여 분석할 필요가 있다. 이에 다음 절에서는 해외 주요국의 자기부담금 제도와 자동차보험 상품을 비교·검토하고, 이어지는 장에서는 자기차량손해 담보 청구자료를 이용하여 자기부담금 구조가 보험금 청구 여부와 청구 금액에 미치는 영향을 실증적으로 분석한다. 이를 통해 현행 자기부담금 제도의 실효성을 평가하고, 향후 제도 개선을 위한 시사점을 도출하고자 한다.

2. 해외 주요국 자기부담금 제도 및 상품

본 절에서는 미국, 일본, 영국 등 주요국의 자기차량손해 자기부담금 제도 및 상품을 종합적으로 살펴보도록 하겠다.

가. 자기부담금 제도 및 상품

주요국의 자기부담금 제도 및 상품을 살펴보면, 미국과 영국은 정액제 중심의 구조를 가지는 반면, 일본은 정액제와 증액제를 혼합한 구조를 채택하고 있는 것이 특징이다.

먼저 미국의 경우, 충돌위험보장(Collision)과 비충돌위험보장인 종합(Comprehensive)으로 담보가 구분된다. 충돌위험이란 차량이 다른 물체와 충돌해서 발생하는 손해로 다른 차량과의 충돌, 전봇대, 가드레일 등의 대물 충돌 등 운전 행위와 직접적으로 연결된 사고로 볼 수 있다. 반면 비충돌위험이란 충돌 이외의 발생하는 손해로, 홍수, 태풍 등의 자연재해, 차량 도난, 훼손 등의 범죄로 인한 차량손해, 사슴 등의 동물 충돌이나 외부 낙하물, 유리 파손 등 운전자의 통제가 어려운 차량 손해를 의미한다. 즉, 운전자의 과실 영향이 큰 충돌위험과 우연히 발생하여 상대적으로 운전자 통제가 어려운 비충돌위험으로 나누어 도덕적 해이 발생 가능성에 따라 자기부담금을 다르게 설정할 수 있도록 하고 있다. 계약자는 일반적으로 100~2,000달러 수준의 자기부담금을 선택할 수 있다. 보험료 절감을 위해 자기부담금을 높게 설정하기도 하며, 일반적으로는 250~1,000달러 수준의 자기부담금을 선택하는 것으로 알려져 있다.[3] 보험회사와 보장 한도에 따라 다양한 자기부담금이 제공되고 있는데, Progressive는 100~2,000달러 사이의 자기부담금을 제공하며, 이 중 가장 많이 설정하는 자기부담금은 500달러 수준이다.[4] Allstate은 보장 한도에 따라 250, 500, 1,000달러의 자기부담금 수준을 제안한다.[5] 한편, 보험회사마다 무사고 기간에 따라 자기부담금을 줄일 수 있는 상품을 제공하기도 한다.

영국 역시 정액제 체계를 중심으로 운영되며, 보험계약에 명시되어 변경이 불가능한 의무적(Compulsory) 자기부담금과 보험료를 낮추기 위해 추가할 수 있는 자발적(Voluntary) 자기부담금을 구분하는 특징이 있다. 일반적으로 의무 자기부담금과 자발적 자기부담금은 각각 200~300파운드 수준에서 설정된다.

반면 일본은 정액제와 증액제 혼합된 구조를 가지며, 사고 유형에 따라 자기부담금을 차등 설정할 수 있는 특징이 있다. 일반적으로 0~10만 엔 수준의 정액형 자기부담금이 설정되며, 일부 상품에서는 사고 횟수에 따른 증액형 구조가 함께 제공된다. 일반적으로 1회

3) 프로그레시브 홈페이지
4) 프로그레시브 홈페이지
5) 올스테이트 홈페이지

차와 2회차 사고로 나누어 자기부담금을 설정하는 증액제 상품이 선호된다. 자기부담금은 0~10만 엔 범위에서 지정되며, 증액제 상품을 선택하는 경우 0~5만 엔 상품은 1회차 사고에는 자기부담금이 면제되지만 2회차 사고부터는 5만 엔의 자기부담금이 적용된다. 마찬가지로 0~10만 엔, 5~10만 엔 등의 상품은 1회차 사고에는 각각 0엔과 5만 엔, 2회차 사고에는 각각 10만 엔의 자기부담금이 적용된다.[6)]

종합하면, 미국은 사고의 통제 가능성과 책임 정도를 고려하여 자기부담금을 차등 적용함으로써 계약자의 도덕적 해이를 완화하는 유인을 제공하고 있다. 영국은 의무적 자기부담금과 자발적 자기부담금을 함께 운영하여 계약자의 선택권을 확대하고 있다. 미국과 영국은 모두 정액형 자기부담금 구조를 기본으로 하면서도 사고 유형이나 가입 조건에 따라 자기부담금 수준을 다양화하고 있다. 반면 일본은 사고 횟수에 따라 자기부담금을 차등 적용하는 보다 세분화된 구조를 운영하고 있다. 이처럼 국가별 자기부담금 제도는 보험료 조정 방식과 계약자의 위험 부담 수준을 달리 설계함으로써 도덕적 해이 방지와 소비자 선택권 확대를 서로 다른 방식으로 구현하고 있는 것으로 보인다.

한편, 주요국의 할증 제도를 비교하면, 미국은 보험회사별 자율적인 언더라이팅을 기반으로 하고 있다. 영국은 무사고 할인을 중심으로 한 단계적 할인 구조를 운영하고 있다. 일본은 보험회사 공통의 등급제(Bonus-Malus)를 통해 사고 횟수에 따른 체계적인 할증·할인 구조를 적용하고 있는 것이 특징이다. 이러한 차이는 보험료 조정 방식뿐만 아니라 계약자의 사고 보고 및 청구 행태에도 영향을 미칠 수 있다.

〈표 Ⅱ-3〉 주요국 자기부담금 제도 및 상품

국가	미국	영국	일본
제도	정액제	정액제 (의무 및 자발적 자기부담금 병행)	정액제 및 증액제 혼합
규제한도	없음	없음	없음
담보 구조	충돌(Collision), 종합(Comprehensive) 으로 구분	종합, 책임, 화재·도난 상품 등	일반형(모든 사고) 및 이코노미형(차대차만 가능)

6) Goo-net 홈페이지

〈표 Ⅱ-3〉 계속

국가	미국	영국	일본
자기부담금 수준	약 100~2,000달러 (통상 250~1,000달러)	약 200~300파운드 (의무 및 자발적 각각)	약 0~10만 엔 (1~2회차 사고 이후 증액 상품 선호)
상품 특성	자기부담금 수준에 따라 보험료 조정, 사고 횟수별 자기부담금 할인	보험료 절감을 위한 자발적 자기부담금 선택 가능 (의무+자발적 구조)	사고 횟수별 차등 자기부담금 설정 가능
할증 체계	개별 보험회사 중심 운영 (첫 사고 시 할증 면책 가능)	무사고 할인 중심 (무사고 기간에 따라 할인율 증가, 사고 시 할인 축소)	등급제(Bonus-Malus) 기반 공통 적용 (사고 횟수에 따라 등급 하락 및 보험료 할증)

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

나. 주요국 자기부담금 보험상품 사례

본 절에서는 각국의 제도하의 자동차보험 자기부담금 보험상품 실제 사례를 중심으로 살펴본다.

미국은 위험 특성에 따른 담보별 자기부담금 차등과 무사고 운전자에 대한 자기부담금 할인 제도를 통해 안전운전을 유도하는 다양한 보험상품을 제공하고 있다. 먼저 계약자는 다른 차량과의 충돌, 단독 전복사고, 도로 표지판이나 가드레일 등 고정물과의 충돌로 발생한 손해를 보장하는 충돌담보(Collision)와 도난, 기물파손, 동물과의 충돌, 우박 등 기상재해, 화재 등 비충돌성 사고를 보장하는 비충돌담보인 종합담보(Comprehensive)에 대해 각각 자기부담금을 선택할 수 있다. 일반적으로 자기부담금은 담보별로 독립적으로 설정되며, 100~2,000달러 범위에서 계약자가 자유롭게 선택할 수 있다. 이와 함께 일부 보험회사는 무사고 운전자에게 자기부담금을 점진적으로 낮춰주는 자기부담금 할인 특약(Vanishing Deductible)을 운영하고 있다. 예를 들어 Nationwide는 가입 후 일정 기간이 지나면 최초 자기부담금 할인 혜택이 제공된다. 이후 무사고 운전을 유지할 경우 매년 100달러씩 할인액을 추가하여 최대 500달러까지 자기부담금을 감액한다. 따라서 자기부담금이 500달러인 계약은 5년 이상 무사고를 유지하면 자기부담금이 없어지지만, 1,000달러를 선택한 경우에는 최대 할인액이 500달러이므로 최소 500달러의 자기부담금이 남게 된다. 이 특약은 충돌담보와 종합담보 모두에 적용될 수 있다. 반면 Liberty Mutual의

Deductible Fund는 충돌담보에 한하여 적용되는 자기부담금 할인 프로그램이다. 가입 시 자기부담금 감액을 위한 펀드에 100달러의 크레딧이 부여되며, 이후 무사고 기간이 1년 증가할 때마다 100달러씩 추가 적립된다. 보험금을 청구하는 경우에는 적립된 금액만큼 충돌담보의 자기부담금이 차감되며, 보험료의 일부를 펀드에 적립하는 구조를 통해 장기간 안전운전을 유도한다. 이처럼 미국의 자기부담금 제도는 위험 유형별 자기부담금 차등과 무사고 운전자에 대한 자기부담금 할인을 결합하여 운전자의 안전운전을 유도하는 특징을 갖는다.

〈표 Ⅱ-4〉 미국 충돌담보와 비충돌담보 비교

구분	충돌담보	비충돌담보(종합담보)
보장	차대차 충돌, 단독 전복사고, 도로·표지판·가드레일 등 고정된 물체와의 충돌 등	도난 및 기물파손, 동물과의 충돌, 우박 등 기상재해, 화재 등
자기부담금 수준	$100~2,000(계약자 선택)	$100~2,000(계약자 선택)
보상한도	차량 실제 현금가치	차량 실제 현금가치

자료: 프로그레시브 홈페이지

〈표 Ⅱ-5〉 미국 자기부담금 할인 특약(Vanishing Deductible)

보험회사	무사고 시 할인금액	특징
Nation-wide	매년 $100, 최대 $500	종합 및 충돌담보 모두 적용
Allstate	매년 $100, 최대 $500	무사고 경력 필요
The Hartford	첫해 $150, 매년 $50	무사고 경력 필요, 충돌담보에 적용
Liberty Mutual	매년 $100	적립식 운영, 충돌담보에 적용

자료: TheZebra 홈페이지

영국 자동차보험의 자기부담금은 보험회사가 정하는 의무 자기부담금(Compulsory Excess)과 계약자가 선택하는 자발적 자기부담금(Voluntary Excess)으로 구성된다. 의무 자기부담금은 보험회사가 운전자의 연령, 운전경력, 차량 특성 등을 고려하여 결정하며, 계약자는 추가적인 자발적 자기부담금을 설정함으로써 보험료를 낮출 수 있다. 보상 청구 시에는 적용되는 자기부담금 항목이 모두 합산되며, 차량이 전손된 경우에도 최종 보험금에서 총 자기부담금을 차감한 후 지급된다. 예를 들어 Aviva는 젊거나 운전경력이 짧은 운

전자에게 추가 자기부담금을 적용하고, 고성능 차량에도 별도의 자기부담금을 부과한다. 또한 보험회사 지정 정비소가 아닌 계약자가 선택한 정비소를 이용하는 경우에도 추가 자기부담금(Non-Approved Repairer Excess)을 부과하여 지정 정비망 이용을 유도하고 있다. AXA의 경우에도 연령과 운전경력에 따라 기본 의무 자기부담금 외에 100~500파운드의 추가 의무 자기부담금을 부과하고 있으며, 이는 최종 자기부담금에 합산된다.

〈표 Ⅱ-6〉 영국 자기부담금과 보험금 지급액 예시

구분	세부 항목		금액
수리비	차량 총 수리비		£1,500
자기 부담금	추가 자기 부담금	총 자기부담금	£800
		- 연령/경력 미달	£200
		- 비지정(일반) 정비소 이용	£200
		- 고성능 차량	£250
		- 자발적 선택	£150
보험회사 지급금액	(청구액-자기부담금)		£700

자료: 아비바 홈페이지; AXA(2024. 6.), "Your policy booklet"

〈표 Ⅱ-7〉 영국 연령별 의무자기부담금 예시

운전자 연령	운전 경력 수준	초과 의무 자기부담금
25세 이상	초보운전자(Inexperienced)	£100
21~24세 이하	숙련운전자(Experienced)	£150
21~24세 이하	초보운전자(Inexperienced)	£200
17~20세 이하	모든 운전자(All drivers)	£500

자료: AXA(2024. 6.), "Your policy booklet"

일본은 대부분의 보험회사에서 자동차보험 자기부담금 설정 방식으로 증액방식과 정액방식을 선택할 수 있도록 상품을 제공해 온 것으로 보인다. 증액방식은 첫 번째 사고에 적용되는 자기부담금을 두 번째 이후 사고보다 낮게 설정하여, 보험기간 중 사고 횟수가 증가할수록 자기부담금이 높아지는 방식이다. 이 방식은 운전 경험이 부족하거나 사고 발생 시 초기 자기부담을 낮추고자 하는 운전자에게 유리하게 작용할 수 있다. 반면 정액방식

은 사고 횟수와 관계없이 동일한 자기부담금을 적용하는 방식이다. 수리비의 일부를 본인이 부담할 경제적 여력이 있거나, 본인의 사고위험이 낮다고 판단하는 운전자에게 적합한 방식으로 안내되고 있다. 다만 일부 보험회사는 사고위험이 상대적으로 높은 운전자, 예컨대 무사고 할인등급이 낮은 운전자에게는 증액방식 선택을 제한하고 정액방식의 자기부담금 상품만 제공하기도 한다.

소니솜포의 자동차보험 약관(〈그림 Ⅱ-6〉)에 따르면 무사고 할인등급(논플리트 등급, ノンフリート等級)에 따라 자기부담금 설정에 있어 서로 다른 옵션을 제공하는 것으로 나타나 있다. 무사고 할인등급이 낮은 사고위험이 높은 운전자에게는 정액형의 자기부담금 상품으로 제한하고, 무사고 할인등급이 높은 우량 운전자에게는 자기부담금을 사고 횟수에 따라 선택할 수 있도록 한다. 우량한 운전자의 경우에는 1회차 사고 시 자기부담금이 면제되는 상품에도 가입이 가능하다.

〈그림 Ⅱ-6〉 일본 자동차보험 약관 자기부담금 설명 예시

▶ 자동차보험의 자기부담금은 논플리트 등급(ノンフリート等級)에 따라 선택할 수 있음

논플리트 등급 (무사고 할인등급)	면책금액(자기부담금)	
	1회차 사고	2회차 사고
1·2·6A 등급	10만 엔	
3~5 등급, 6(B/C/E/F) 등급	5만 엔	10만 엔
	10만 엔	
7~20 등급	0엔(없음)	10만 엔
	5만 엔	10만 엔
	10만 엔	

* 1회차 사고 및 2회차 사고란 보험 시기일로부터 만기일까지의 차량보험 지급 대상이 되는 사고를 발생순서대로 센 것을 말함
* 계약의 논플리트 등급을 정정하는 경우에도 원칙적으로 정정 후의 논플리트 등급에 따라 왼쪽 표에서 선택하게 됨

▶ 자기부담금이 '1회차 사고 5만 엔 – 2회차 사고 10만 엔'인 경우에 차대차 제로특약(車対車 免ゼロ特約)에 가입할 수 있음. 이 특약에 가입하면 보험기간 중 첫 번째 차대차 충돌사고에 대해서는 자기부담금 5만 엔을 공제하지 않고 보험금을 지급함

자료: 소니솜포 개인용자동차보험 약관(重要事項説明書の補足事項, 2026. 1.)

다만, 미쓰이스미토모해상은 2026년부터 증액방식의 자기부담금 상품을 폐지하고 정액방식으로 일원화하였다. 상품 개정 안내(三井住友海上火災保険株式会社(2026. 1.))에 따르면, 사고 횟수와 관계없이 동일한 자기부담금을 적용하는 정액방식으로 통합함으로써 상품 구조를 단순화하고 소비자의 이해도를 높이는 것을 개정의 주요 목적으로 제시하고 있다. 또한 기존 증액방식 가입자의 경우 제도 변경으로 보장 수준이 축소되지 않도록, 갱신 시 만기 계약의 최초 자기부담금 수준에 상응하는 정액방식을 권장하는 경과조치도 함께 마련하였다. 한편, 동일한 상품 개정에서는 인플레이션 등에 따른 차량 수리비 상승을 반영하여 평균 보험료를 인상하는 내용도 포함되어 있다. 이는 이번 자기부담금 체계 개편이 단순히 자기부담금 구조만을 변경한 것이 아니라, 상품 구조의 단순화와 보험료 조정을 함께 추진한 종합적인 상품 개편의 일환으로 이루어졌음을 보여준다.

한편, AXA손해보험의 경우 보장범위를 단독사고 등 일부 위험으로 제한한 차량보험 상품에 한해 정률방식의 자기부담금도 제공하는 것으로 조사되었다. 이는 손해액에서 일정 금액을 공제하는 정액방식과 달리, 손해액의 일정 비율을 피보험자가 부담하는 구조라는 점에서 특징적이다.

〈표 Ⅱ-8〉 일본 주요 보험회사 자기부담금 상품

보험회사	자기부담금 상품 종류
소니솜포	• 증액방식: 5만~10만 엔(무사고 할인등급 3~20등급), 0~10만 엔(무사고 할인등급 7~20등급) 등 • 정액방식: 10만 엔 등
솜포재팬	• 증액방식: 0만~10만 엔, 3만~10만 엔, 5만~10만 엔 • 정액방식: 0, 3, 5, 7, 10, 15, 20만 엔 등
미쓰이 스미토모해상	• 증액방식: 없음(2026.1월 이후 폐지) • 정액방식: 0, 5, 7, 10, 15, 20만 엔 등
AXA 다이렉트	• 증액방식: 0만~10만 엔, 5만~10만 엔, 7만~10만 엔, 10만~10만 엔 • 정액방식: 10만 엔 등 • 일부 차량보험에는 정률 30% 방식도 있음

주: 증액방식에서 각 금액은 1회차 사고 및 2회차 사고 시의 자기부담금액을 의미함

자료: SONYSOMPO(2026. 1.) "重要事項説明書の補足事項"; 솜포재팬 홈페이지; 三井住友海上火災保険株式会社(2026. 1.); 악사 다이렉트 홈페이지

3. 국가간 제도 및 상품 비교

국제 비교 결과, 우리나라 자동차보험의 자기부담금 제도는 정액제와 정률제가 결합된 비교적 복잡한 구조로 구성되어 있는 것으로 나타난다. 미국, 영국, 일본의 경우 일정 금액을 기준으로 하는 정액제를 주로 적용하고 있어, 사고 발생 시 소비자가 부담해야 할 금액이 비교적 명확하게 결정된다. 대신 사고 원인, 사고 횟수, 운전경력 등에 따라 사전에 자기부담금을 다르게 설정할 수 있다. 반면 우리나라는 정률제를 기본으로 하되 최저 및 최대 자기부담금을 함께 설정하고 있어, 사고 이후 사고 규모나 수리비 수준에 따라 실제 부담금이 달라지는 구조이다. 이로 인해 소비자와 보험회사 모두 사고 발생 시 부담하게 될 손실 규모를 직관적으로 예측하기 어려운 측면이 존재한다.

또한 국내 자기부담금 제도는 사고 예방 유인을 제공하는 측면에서 다소 한계가 있는 것으로 보인다. 미국은 충돌위험보험과 비충돌위험보험을 구분하여 자기부담금을 설정함으로써, 사고 통제 가능성에 따라 가격 구조를 차별화하고 있다. 즉, 운전자의 통제 가능성이 높은 충돌위험에는 상대적으로 높은 자기부담금을 적용하여 도덕적 해이를 완화하는 유인을 반영하고 있다. 일본의 경우에도 사고 횟수에 따라 자기부담금이 증가하는 증액형 상품을 제공하고 있으며, Wang et al.(2008)은 이러한 구조가 도덕적 해이 억제에 유의미한 효과를 갖는 것으로 분석하고 있다. 한편 우리나라 역시 사고 건수 및 규모에 따라 보험료 할인·할증 등급을 적용하고 있으나, 이는 주로 보험료에 반영되는 사후적 조정 장치에 해당한다. 반면 자기부담금 자체는 사고 횟수와 무관하게 일정하게 유지되므로, 자기부담금 제도만으로는 사고 예방 유인을 제공하는 기능이 상대적으로 제한적인 것으로 평가될 수 있다.

마지막으로 상품 선택의 다양성 측면에서 보면 우리나라는 자기부담금 비율과 최소·최대 한도를 선택할 수 있는 구조를 갖고 있으나, 실제 시장에서는 선택 범위가 제한적이고 상품 구조도 비교적 획일적인 것으로 나타난다. 이에 따라 소비자의 청구 행태에 차별적인 유인을 제공하는 데에는 한계가 존재할 수 있다. 미국은 사고 통제 여부에 따른 자기부담금 설정, 정액 자기부담금의 다양한 옵션 제공 등을 통해 자기부담금을 다양화하고 있으며, 무사고 기간에 따른 자기부담금 할인을 제공함으로써 안전운전을 유도하고 있다. 반면 영국은 의무 자기부담금 외에 자발적 자기부담금을 추가로 설정할 수 있도록 하여, 소비자가 이를 조정함으로써 보험료를 절감할 수 있는 구조를 갖고 있다. 일본 역시 사고 횟

수에 따라 자기부담금 수준을 조정할 수 있으며, 미국 또한 자기부담금 수준과 보험료 간의 연계성이 비교적 명확하게 작동하고 있다.

이에 비해 우리나라는 높은 자기부담금 선택이 보험료 절감으로 충분히 연결되지 않는 경향이 있으며, 이는 복합적인 자기부담금 구조와 제한적인 상품 다양성에 기인한 결과로 해석될 수 있다. 실제로 〈표 Ⅱ-9〉를 통해 한·미 간 자기부담금과 보험료의 관계를 비교해 보면, 우리나라는 차량단독사고 포함 여부에 따라 보험료 차이가 발생하지만, 자기부담금 비율 및 최저/최대 한도 조합의 차이로는 큰 차이가 발생하지는 않는 특징을 보인다. 예를 들어 동일하게 자기부담금 비율 20%, 최소/최대 20만 원/50만 원 조건에서도 차량단독사고를 포함할 경우 보험료는 35.2만 원에서 42.1만 원으로 약 6.9만 원 증가한다. 이는 담보 범위 확대에 따른 보험료 조정이 반영된 결과로 해석된다. 그러나 차량단독사고 포함 여부를 동일하게 통제하고 자차담보 구조만을 기준으로 비교할 경우, 자기부담금 수준 변화에 따른 보험료 차이는 미국에 비해 상대적으로 크지 않은 것으로 나타난다. 예를 들어 우리나라에서 차량단독사고를 포함한 조건 기준으로 자기부담금을 20%(20만/50만 원)에서 30%(30만/100만 원)로 상향하더라도 보험료는 42.1만 원에서 40.7만 원으로 약 1.4만 원 감소하는 데 그친다. 반면 미국의 경우 자기부담금이 $250/$500에서 $500/$1,000으로 증가하면 보험료는 $2,820에서 $2,546으로 약 $274 감소하는 등 자기부담금 수준 변화가 보험료에 보다 크게 반영되는 모습을 보인다. 이러한 비교는 우리나라의 경우 자기부담금 조정이 보험료 절감으로 충분히 연결되지 않는 반면, 미국은 자기부담금 선택에 따른 가격 신호가 보다 명확하게 작동하고 있음을 시사한다.

〈표 Ⅱ-9〉 한국과 미국의 자기부담금과 보험료[1)]

한국[2)]		미국[3)]	
자기부담금 (자부담비율, 최저/최대)	보험료	자기부담금 (Comprehensive/Collision)	보험료
(미가입)	28.8만 원 (-13.3만 원)	$100/$500	$3,041 (+$221)
20%, 20만 원/50만 원	35.2만 원 (-6.9만 원)	$250/$250	$2,908 (+$88)
20%, 20만 원/50만 원, 차량단독사고 포함	**42.1만 원**	**$250/$500**	**$2,820**
30%, 30만 원/100만 원	34.5만 원 (-7.6만 원)	$500/$500	$2,638 (-$182)
30%, 30만 원/100만 원, 차량단독사고 포함	40.7만 원 (-1.4만 원)	$500/$1,000	$2,546 (-$274)
30%, 50만 원/200만 원	33.7만 원 (-8.4만 원)	$1,000/$1,000	$2,336 (-$484)
30%, 50만 원/200만 원, 차량단독사고 포함	39.1만 원 (-3.0만 원)	$1,500/$1,500	$2,205 (-$615)

주: 1) ( )은 기준 보험료(한국-20%, 20만 원/50만 원, 단독사고 포함, 미국-$250/$500)대비 보험료 차
2) 차량가액 3,025만 원, 물적할증금액 200만 원 기준 2026년 5월 국내 3사 연간 보험료 평균
3) 2025년 1월 연평균 보험료

자료: 국내 보험회사; Bankrate 홈페이지