별첨자료

자동차보험 제도개선 공청회

1. 자동차보험제도 현황 및 문제점

가. 차량모델별 보험료 차등화제도

□ 차량모델별 손해율 차이가 보험료에 반영되지 못함

– 차량모델별 손해율을 살펴보면 동일 차종 내에서도 차량모델별로 자기차량손해담보의 손해율 격차가 매우 크게 존재

차량모델별 자기차량손해담보 손해율 수준(승용차 소형B 기준)

(단위 : %)

차량모델	손해율	상대도
아반떼 1.5 오토 ABS장착	46.9	62
엑센트 1.5(4DR) ABS미장착	61.2	81
라노스 1.5 ABS미장착	68.7	91
누비라 1.5 ABS장착	71.8	95
세피아Ⅱ 1.5 ABS미장착	75.1	100
베르나센스 1.5 ABS미장착	83.2	110
쎄라토 1.5 오토 ABS장착	87.2	116
슈마 1.5 ABS미장착	90.2	120
스펙트라 1.5 오토 ABS미장착	94.4	125
칼로스 1.5 오토 ABS미장착	102.9	136

– 이는 승용차 차량모델별로 수리성과 손상성의 차이가 차량수리비용의 차이로 연결되어 손해율에 영향을 미치기 때문

나. 할인·할증제도

□ 할인·할증계층별 손해율 격차 심각

– 현행 할인·할증제도는 무사고년수가 증가함에 따른 보험료 할인폭이 실제위험도보다 과다하여 할인·할증 적용률이 낮아질수록 손해율이 급증하는 기현상이 초래

할인·할증계층별 손해율 현황 (CY'05)

구 분	할인							기본	할증	계
적용률	40	45	50	60	70	80	90	100	100초과	
손해율	85.9	88.5	85.3	77.1	71.9	70.5	67.9	68.0	65.2	74.8
상대도	115	118	114	103	96	94	91	91	87	100

– 이는 무사고시 보험료 할인폭이 필요이상으로 과다하기 때문으로 이에 따라 고할인계층(적용률 60%이하)의 보험료 부족분을 적용률이 높은 계층이 보전하는 형평성 결여 문제 발생

○ 또한, 보험회사는 장기 무사고 계층을 손해율이 높아 불량집단으로 간주하고 인수를 기피

2. 주요 제도개선 방향

가. 차량모델별 보험료 차등화

□ 실적통계를 기초로 요율차등화

– 기존차량의 경우 보험금 지급실적이 집적되어 있는 바 차량모델별 손해율 실적통계를 이용하여 보험요율을 차등화

– 신조차량의 경우 신조차량의 수리성·손상성을 평가하여 사고심도를 구하고, 사고빈도계수는 유사차종의 빈도계수를 사용하여 적용등급 및 적용요율을 결정

○ 다만, 제도도입 초기임을 고려하여 신조차량은 기본율(100%)을 적용하고, 제도도입 이후에는 상기방법대로 차등화 할 필요

– 우선, 승용차 및 자기차량손해담보에 도입하고 점차 확대 시행

□ 등급 및 등급요율의 결정

– 제도 도입에 따른 보험가입자 보험료 부담을 경감하기 위하여 ±10% 범위 내에서 차량모델별 위험도 등급 및 위험도가 적용되도록 등급요율을 결정하고, 도입이후 점차 확대시행

차량모델별 등급요율표

(단위 : %)

등 급	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
요 율	90	92	94	96	98	100	102	104	106	108	110
손해율상대도	75	80	85	90	95	100	105	110	115	120	125

주) 기본등급(100%) : 6등급

□ 외산차량의 요율상대도

– 외산차량의 경우 부품조달비용이 매우 높아 국산차량보다 손해율도 월등히 높으므로 이를 반영하여 요율을 차등화

○ 차량대수가 많지 않음을 감안하여 제작회사 및 배기량별 손해율에 따라 차등화

나. 할인·할증제도 개선

□ 시행방안

– 현행 할인·할증제도의 문제점을 합리적으로 개선하고, 가격자유화의 취지에 따른 보험회사의 자율성 제고 및 보험가입자의 선택의 폭 확대 등을 위해 회사별 경험통계 등에 따라 회사별로 최고할인율(60%) 도달기간 및 할인율을 차등화하는 것이 바람직

○ 다만, 시행상의 혼란을 방지하기 위해 현행 최고할인율(60%) 및 최고할증률(100%)은 현행대로 유지

– 보험가입자 보호 및 혼란 방지를 위해 각 회사는 회사별 할인·할증제 시행 최소 1월 전에 회사별 할인·할증제도 시행내용을 공시하고, 한번 시행한 할인·할증제도는 일정기간내에 변경치 못하도록 하는 것이 바람직

– 또한, 장기무사고로 최고할인율(60%)에 도달한 가입자에 대해 장기무사고 계약자 보호장치(최고할인보호제도) 마련 검토

○ 즉, 장기무사고로 최고할인율(60%) 적용자가 1점사고 유발시 할증되지 않도록 하고, 2점이상 사고시 최초 1점은 빼고 나머지 점수로 할증등급을 계산토록 할 필요