

CEO  
Report

차명모델별 자동차보험료  
차등화 도입방안

2005. 3

**CEO Report**는 보험산업과 관련된 현안과제에 대한  
경영상의 시사점을 도출하여 보험회사 최고경영자  
에게 제공함을 목적으로 하고 있습니다.

## < 目 次 >

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| I. 검토배경 .....                  | 1  |
| II. 차종세분화 및 차량구조별 차등화 .....    | 2  |
| III. 차명모델별 자동차보험료 차등화 방안 ..... | 8  |
| IV. 도입방안 및 기대효과 .....          | 14 |

## I. 검토배경

- 차명모델별 구조적 특성과 수리·손상성 차이로 인해 우량과 불량간 자동차보험 손해율 편차가 매우 크게 나타나고 있음에도
  - 차명모델간 사고위험도 차이를 보험료에 반영하지 못하여 보험가입자간 불합리한 보험료 전가가 나타나고 있어
  - 가입자간 합리적 보험료 형평부담 제고가 필요
  - ※ 현재 자동차보험에서는 요율차등화 주요 변수로서 차종, 보험가입경력, 사고유무, 교통법규위반, 연령, 연식 등을 사용
- 그간 보험업계에서는 차명모델별 요율차등화 시행을 위하여 사전 준비작업은 물론 공청회 등을 통한 사회적 합의도출에 대한 노력으로 제도시행을 목전에 둔 상황
  - 차명모델별로 사고위험도를 평가하고 보험료에 반영하여 차량 자체의 수리·손상성 개선 뿐만 아니라
  - 종국적으로는 상대방과 자차 탑승객에 대한 피해정도도 완화 되도록 자동차구조 개선을 유도토록 하는 차명모델별 요율차등화를 추진할 계획
- 한편 동 제도는 즉시 시행하는 것이 아니라 보험사의 기초서류 변경과 유예기간 등을 고려할 때 시행까지는 일정기간이 소요
  - 따라서 제도시행 전까지는 불량한 차명모델에 대한 보험사의 인수제한 또는 보험가입 거절이 불가피하고 이는 보험사의 신뢰도 저하 및 사회보장적 기능의 결여가 우려되는 바
  - 현행 제도내에서 위험도 차이에 따른 적정보험료를 부담시킬 수 있는 한시적인 대안을 제시함으로써 자동차보험의 사회적 기능을 제고할 필요

## II. 차종세분화 및 차량구조별 차등화

- 승용차 차명모델별 요율차등화는 승용차를 약 500개 모델별로 grouping하고 사고위험도를 분석, 보험료를 차등화 하는 것
  - 차명모델별로 자동차의 구조특성과 수리·손상성 차이로 사고위험도 차이가 크기 때문에 중요한 요율차등화 요소로 도입하는 것이 바람직
- 그러나 차명모델별 요율차등화는 새로운 요율체계를 도입하는 것이기 때문에 감독당국에 대한 사전신고가 필요하고 보험계약자에 대한 안내와 자동차제작사의 준비를 위한 기간이 필요함
- 이에 따라 안내 및 준비기간 동안 사용할 차명모델별 요율차등화의 대안으로서 동 요율차등화와 상관관계가 높다고 판단되는 차종 및 자동차 구조별(오토와 수동구분/ABS여부/스포츠카여부) 사고위험도를 분석·제공하여 합리적 U/W을 지원하고자 함

### 1. 승용차 차종세분화

#### □ 승용차종 세분화 가능성

- 승용차는 6개(배기량별 4개, 다인승 2개) 차종으로 구분하고, 대수는 소형A와 다인승 1종을 제외하면 86만대에서 342만대까지 매우 많은 수준으로

- 합리적 효율차등화를 위해 사고위험도 차이가 존재한다면 이를 감안한 차종 세분화(2구분)가 가능할 것으로 판단됨

[표 2-1] 차종별 평균유효대수

(단위 : 만대)

| 구 분 | 소형A | 소형B | 중형  | 대형 | 다인승2종 | 계   |
|-----|-----|-----|-----|----|-------|-----|
| 평 대 | 67  | 342 | 263 | 86 | 194   | 952 |

주) 소형A는 800cc 단일화 차종이며, 다인승1종은 봉고등 BOX형 차종으로 대수가 많지 않음

#### □ 세분화된 차종·담보별 대당손해액 상대도

- 차종별 대당손해액(=순보험료)의 상대적 크기를 살펴보면, 배기량이 커질수록 배상책임(대인, 대물)은 증가추세이고 자손은 일정하지 않지만 다소 감소 추세
- 차량담보의 경우 배기량이 커질수록 차량가액 1원당 손해액의 크기가 감소하는 추세
  - 차량담보 손해액은 크게 부품대와 수리공임으로 구성되는데 부품대는 차량가액에 비례하지만 수리공임은 차량가액이 증가하는 만큼 비례적으로 증가하지는 않기 때문
- 이러한 추세는 소형B, 중형, 대형, 다인승2종을 배기량과 승차정원에 따라 아래와 같이 각각 2구분 할 경우에도 나타나며, 세부차종별 위험도를 표로 나타내면 다음과 같음

[표 2-2] 세분화된 차종·담보별 대당손해액 상대도(소형B2 기준)

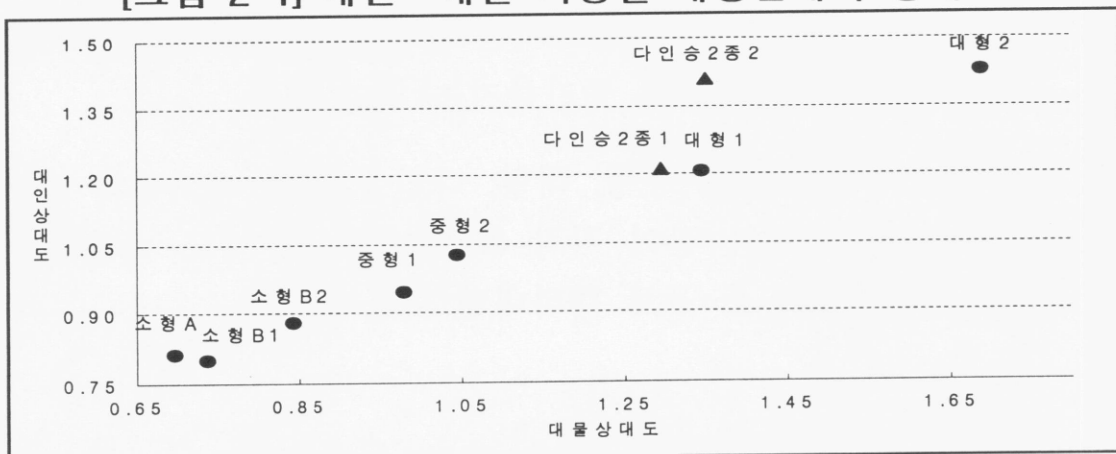
| 구 분 |      | 대인   | 대물   | 자손   | 차량   | 계    |
|-----|------|------|------|------|------|------|
| 소형A | 소형A  | 0.92 | 0.83 | 1.18 | 1.09 | 0.95 |
| 소형B | 소형B1 | 0.90 | 0.87 | 1.05 | 0.93 | 0.90 |
|     | 소형B2 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 | 1.00 |
| 중형  | 중형1  | 1.08 | 1.16 | 0.99 | 0.99 | 1.07 |
|     | 중형2  | 1.16 | 1.24 | 1.12 | 0.82 | 1.07 |
| 대형  | 대형1  | 1.37 | 1.60 | 0.90 | 0.65 | 1.18 |
|     | 대형2  | 1.62 | 2.01 | 1.08 | 0.63 | 1.37 |
| 다인승 | 2종1  | 1.37 | 1.54 | 1.20 | 0.67 | 1.18 |
|     | 2종2  | 1.60 | 1.60 | 0.83 | 0.65 | 1.33 |

- 주) 1. 차종구분 : 소형A(1,000cc이하), 소형B1(1,300cc이하), 소형B2(1,500cc이하), 중형1(1,800cc이하), 중형2(2,000cc이하), 대형1(2,500cc이하), 대형2(2,500cc초과), 다인승2종1(7인승), 다인승2종2(9인승)  
 2. 소형A/B/중/대형, 다인승1/2종별 상대도 차이는 현행 기본보험료에 기반영  
 3. 다인승 1종은 봉고 등 Box형으로 대수가 적어 이번 분석에서 제외하였으며, 다인승 2종은 대당손해액에서 대형차종과 유사한 특징을 나타냄

## □ 차량크기(차종)별 담보별 대당손해액 상관관계 분석

- 대인·대물배상 대당손해액 상대도는 차량크기에 따라 정비례 관계에 있으며, 상관관계도 97%로 매우 높은 수준

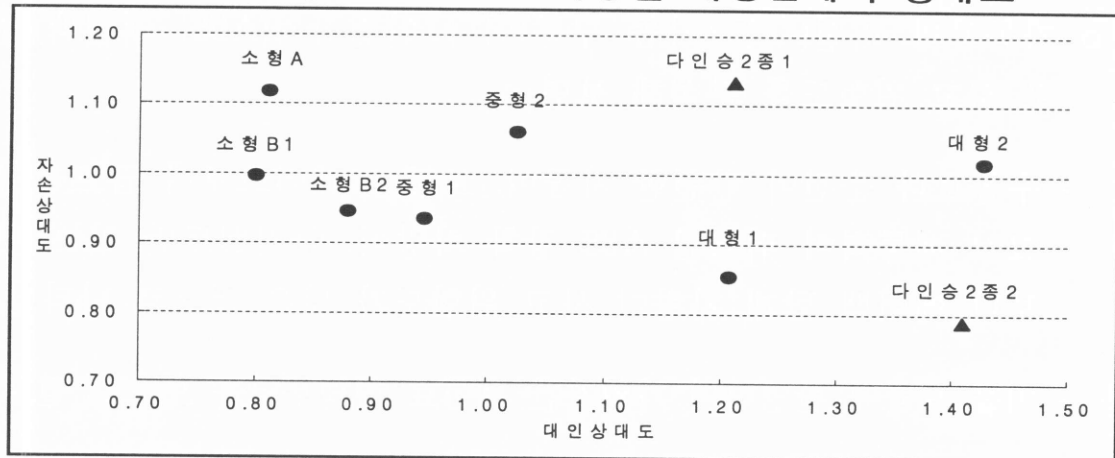
[그림 2-1] 대인·대물 차종별 대당손해액 상대도



- 차량크기별로 대인담보와 자손담보의 상관관계는 분명하게 나타나지는 않지만 대체적으로 반비례하고 있음

- 즉, 차량이 커질수록 에어백 등 탑승객 안전장치가 양호하여 상대방에 대한 충격은 크지만 자손 피해는 작게 나타남

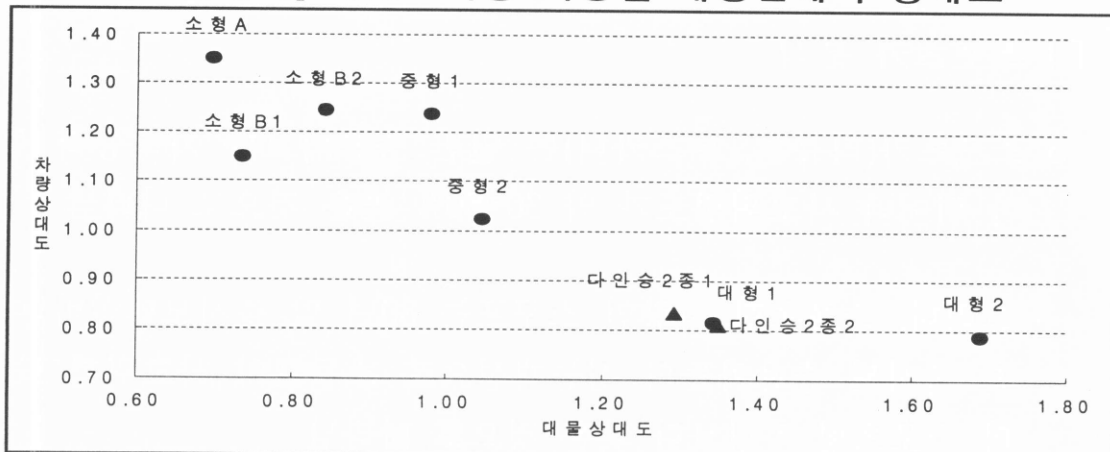
[그림 2-2] 대인 · 자손 차종별 대당손해액 상대도



- 대물배상과 차량담보를 비교해보면 안정적인 반비례 관계가 나타나, 차량이 커질수록 상대방의 피해가 커지지만 자기차량의 피해는 상대적으로 낮아짐을 알 수 있음

※ 통상 대물피해 규모가 크면 자기차량 피해도 커지지만, 상기 분석결과는 대물배상은 1대당 손해액 규모, 자기차량은 차량가액 1원당 손해액 규모를 비교하기 때문에 나타남

[그림 2-3] 대물 · 차량 차종별 대당손해액 상대도



## 2. 차량구조 및 스포츠카 분석

### □ 자동차 구조별 분석

- 자동차의 미션(수동/자동 구분)이나 안전장치(ABS, 에어백)별로 사고 위험도를 분석해 보면
  - 수동보다 운전이 간편한 자동이, 보통 브레이크보다 급브레이크시 제동력이 뛰어난 ABS 장착 차량이, 안전벨트만 있는 것보다 에어백 탑재 차량이 사고 위험도가 낮은 것으로 나타남
  - 이를 요율에 반영하여 가입자간 보험료 형평부담을 도모할 필요

[표 2-3] 자동차 구조별 손해율 상대도

(단위 : %)

|                |     |       |     |      |            |      |
|----------------|-----|-------|-----|------|------------|------|
| 미션<br>(전담보)    | 수동  | 100.0 | 자동  | 96.7 | -          | -    |
| ABS<br>(전담보)   | 미장착 | 100.0 | 장착  | 92.1 | -          | -    |
| 에어백<br>(자손·자상) | 미장착 | 100.0 | 운전석 | 85.9 | 운전석<br>조수석 | 69.0 |

### □ 스포츠카 분석

- 스포츠카(티뷰론, 투스카니)는 일반 승용차보다 가속능력 등이 뛰어나 사고위험도가 약 30~50% 높은 것으로 나타남
- 그러나, 스포츠형 차량인 스쿠프는 80년 말 출시모델인바 이후 출시된 승용차들의 성능개선으로 스쿠프의 사고위험도는 타 스포츠형 차량보다 낮은 것으로 나타남

- 이러한 사고위험도 차이를 반영하여 현행의 스포츠카요율 (30% 일괄할증)을 수정 적용할 필요

[표 2-4] 스포츠카 차종 · 모델별 손해율 상대도

| 차 종 | 차 명  | 스포츠카 | 스포츠카 이외 |
|-----|------|------|---------|
| 소형B | 스쿠프  | 1.09 | 1.00    |
| 중 형 | 티뷰론  | 1.33 | 1.00    |
|     | 투스카니 | 1.40 | 1.00    |
| 대 형 | 투스카니 | 1.50 | 1.00    |

- 주) 1. 엘란과 카리스타는 가입대수가 미미하여 중 · 대형 투스카니에 포함  
 2. 전담보기준임

### Ⅲ. 차명모델별 자동차보험료 차등화방안

#### □ 차명모델별 사고위험도 분석방법 및 도입방안

- 우리나라에서는 현재 승용차를 6개 차종으로 구분하고 있고 별도로 스포츠카 할증을 부과하고 있음
  - 승용차를 차명모델별로 세분화하는 것은 차종/스포츠카 구분보다 매우 합리적으로 세분화하는 것인 바 차명모델별 요율 차등화 도입시 차종/스포츠카 구분을 발전적으로 흡수·폐지하는 것이 바람직
  - 현행 6개 차종을 하나로 묶어 분석할 경우 담보별 사고위험도는 대인 65%~173%로서  $\pm 54\%$  차이로, 대물 58%~208%, 자손 40%~233%, 차량 55%~175%로 나타남
  - 외국의 경우에도 승용차 단일 차종 내에서 수많은 차명모델별로 사고위험도별로 세분화하고 있음
    - ※ 미국 : 26등급, 요율수준 12% ~ 543%
    - 독일 : 25등급, 요율수준 40% ~ 697%
    - 캐나다 : 99그룹, 요율수준 30% ~ 1710%
- 차량담보에 대한 차명모델별 보험료차등화 논의 및 준비는 상당기간 진행되어 금년내 시행할 예정
  - 대인/대물배상 및 자기신체사고 담보에 대한 차등화는 이제 검토단계인 바 3~5년간 충분한 준비를 거쳐 차량담보에 대한 차등화가 안정화된 이후 도입하는 것이 바람직

- 올해 도입할 예정인 차량담보의 경우 대인/대물의 경우와 달리 배기량이 작을수록 사고위험도가 높은 것으로 나타나 범정부적 경차활성화대책에 상반되는 결과가 나타남
- 따라서 차량담보에 도입할 때에는 단일 차종이 아니라 차종을 구분하고 각 차종별로 우량·불량이 모두 나타나도록 하되, 전체담보로 차별화를 확대 시행하는 시점에 차종을 하나로 묶는 것을 추진할 필요
- 다만, 차량담보에 대한 차별화는 6개 차종별로 준비하여 보험업계 및 감독당국과 상당한 협의가 진행중인 바 필요이상의 차종세분화로 인한 혼란을 최소화하기 위해 현행 6개 차종별로 차등화

#### □ 차명모델별 담보별 사고위험도 분석(소형B기준)

- 6개 차종별로 분석 하되, 예시적으로 전체 가입자의 36%가 해당하는 소형B 차종 분석 내용을 제시함
- 소형B내에서 차명모델별 사고위험도 차이를 살펴보면 대인배상은 76%~140%로  $\pm 32\%$  수준, 대물은 70%~135%로  $\pm 32\%$ , 자손은 52%~190%로  $\pm 69\%$ , 차량도 59%~125%로  $\pm 33\%$ 임

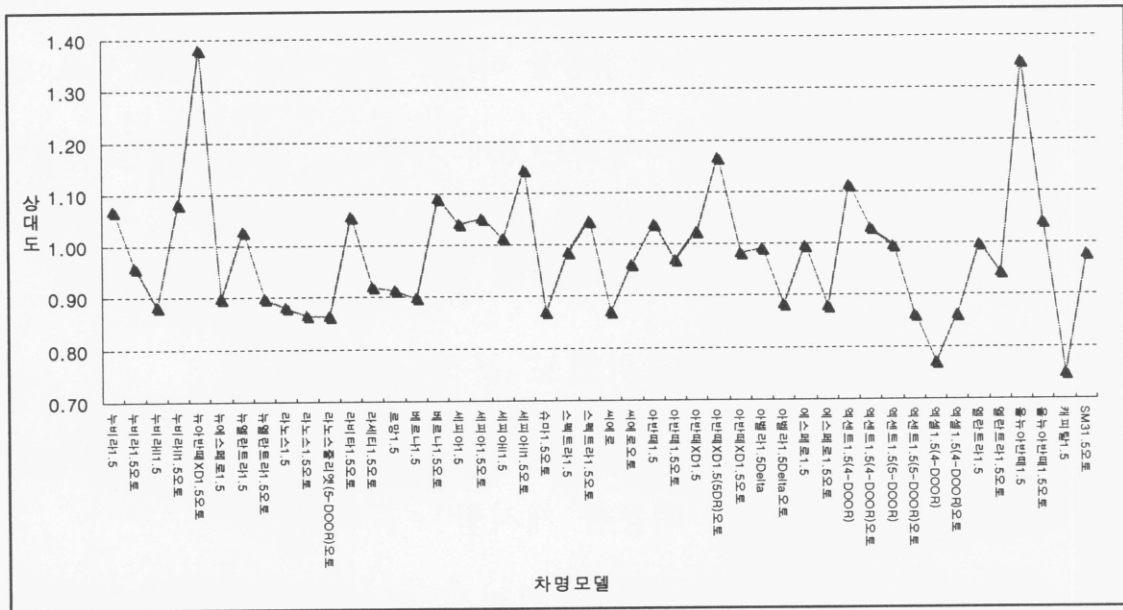
[위험도 차이를 실제 보험료에 반영하는 방법]

- 담보별로 다소 상이하지만 약  $\pm 30\%$ 의 사고위험도 차이가 존재하는데 통계적 신뢰성을 확보하기 위해 최소와 최대 차이를  $\pm 25\%$  수준으로 축소하고 5% 단위별로 등급을 설정한 다음 각 차명모델에 등급을 부여
- 총 11개 등급으로 구분하여 각 보험회사에 제공하고 보험회사는 이를 기초로 보험료를 차등화

| 등 급 | 1   | 2   | 3   | 4   | 5   | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   | 11   |
|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|
| 적용율 | 75% | 80% | 85% | 90% | 95% | 100% | 105% | 110% | 115% | 120% | 125% |

- 예시적으로 소형B의 대인담보에 대한 분석결과를 그림으로 살펴보면 각 차명모델별로 76%~140%사이에서 매우 다양하게 분포하고 있음을 알 수 있음

[그림 3-1] 대인 소형B 차명모델별 대당손해액 상대도



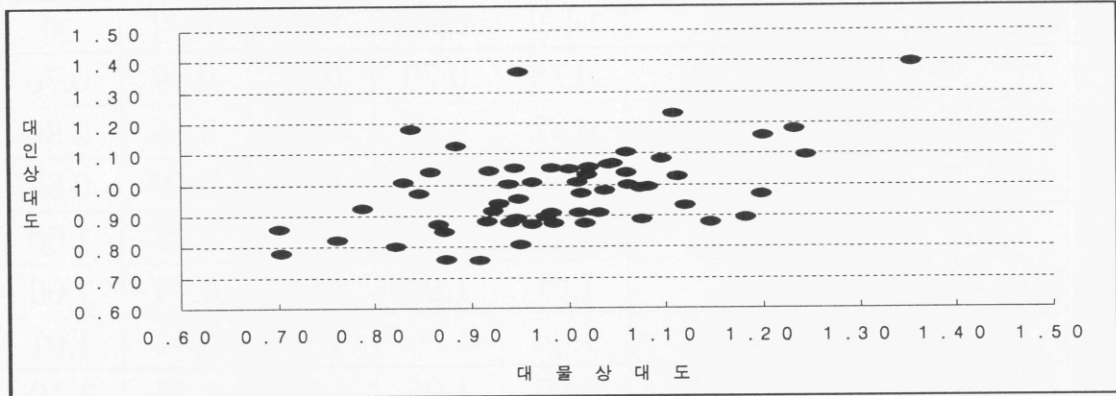
- 또한 상기 소형B 차명모델의 대당손해액 상대도를 기초로 우량, 보통, 불량 모델을 예시하면 다음과 같음
  - 각 모델별로 전체적으로 평가하면 우량, 불량으로 나타나지만, 담보별로 살펴보면 우량모델도 불량담보가 있고 그 반대의 현상도 나타남
  - 이는 각 차량별로 구조특성이 달라 사고시 대인·대물 피해 규모는 크지만 자차피해는 작거나 또는 그 반대인 경우가 나타나기 때문임

[표 3-1] 소형B 차명모델 · 담보별 대당손해액 상대도

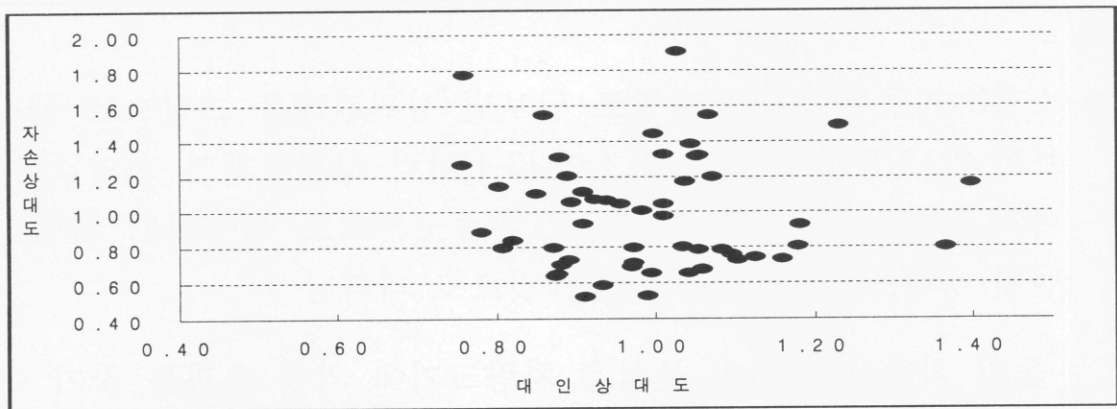
| 구분 | 차명모델            | 대인   | 대물   | 자손   | 차량   | 계    |
|----|-----------------|------|------|------|------|------|
| 우량 | 엑셀1.5(4-DOOR)   | 0.78 | 0.70 | 0.88 | 0.59 | 0.76 |
|    | 프라이드1.3(5-DOOR) | 0.82 | 0.76 | 0.84 | 0.66 | 0.80 |
|    | 프라이드베타1.3       | 0.80 | 0.82 | 1.14 | 0.69 | 0.82 |
| 보통 | 누비라II1.5        | 0.89 | 1.18 | 1.06 | 1.08 | 1.00 |
|    | 에스페로1.5         | 1.01 | 1.01 | 1.04 | 0.94 | 1.00 |
|    | 아반떼XD1.5        | 1.04 | 1.06 | 1.17 | 0.94 | 1.01 |
| 불량 | 스펙트라1.5         | 1.00 | 1.06 | 1.44 | 1.25 | 1.10 |
|    | 올뉴아반떼1.5        | 1.37 | 0.95 | 0.80 | 0.95 | 1.15 |
|    | 뉴아반떼XD1.5오토     | 1.40 | 1.35 | 1.16 | 1.05 | 1.23 |

- o 소형B 차종내 차명모델별로 담보별 상관관계를 그림으로 살펴보면 [그림3-2], [그림3-3], [그림3-4]처럼 상관관계가 거의 나타나지 않아 차량크기별 효과는 차종구분으로 흡수되고 차명모델별 상대도 차이만 존재하는 것으로 나타남
- 동일 차종 내에서의 분석은 차량크기에 의한 효과를 찾기 어렵고 대신 차량설계, 구조, 수리 · 손상성 특성별 사고위험도 차이만 남아 있음
- 이러한 특징은 경차활성화 대책 등 범정부적 노력에 반하지 않으면서 사고위험도에 따른 보험료 차등화와 제작사의 차량 설계개선 노력을 함께 이끌어 낼 수 있음

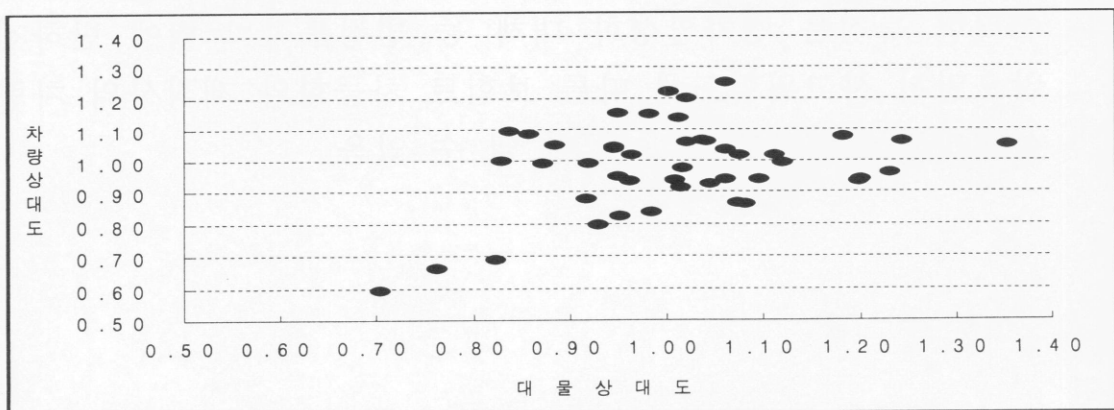
[그림 3-2] 소형B 대인·대물 차명모델별 대당손해액 상대도



[그림 3-3] 소형B 대인·자손 차명모델별 대당손해액 상대도



[그림 3-4] 소형B 대물·차량 차명모델별 대당손해액 상대도



※ 차명모델별·담보별 사고위험도 분석결과를 소형B뿐만 아니라 각 차종별로 제시하면 다음과 같음

[표 3-2] 차종·담보별 대당손해액 상대도 범위

(단위 : %)

| 구 분   | 대인     | 대물     | 자손     | 차량     |
|-------|--------|--------|--------|--------|
| 소형A   | 80~130 | 85~115 | 76~167 | 83~129 |
| 소형B   | 76~140 | 70~135 | 52~190 | 59~125 |
| 중 형   | 75~140 | 74~118 | 39~230 | 77~156 |
| 대 형   | 78~133 | 75~139 | 57~152 | 69~127 |
| 다인승2종 | 74~124 | 78~126 | 59~150 | 77~156 |

## IV. 도입방안 및 기대효과

### 1. 도입방안

#### □ 제 1단계 : 차종세분화 및 차량구조별 요율차등화

- 차명모델별 차등화의 필요성을 인지하고 있으나 가입자 등의 공감대 형성이 필요한 바 그 기간 동안 대안으로서 사용
  - 6개 차종 → 10개 차종으로 확대, 미션/ABS 등 구분
- 차명모델별 차등화의 필요성에 대해 지속적인 대국민 공감대 형성

#### □ 제 2단계 : 자기차량손해담보에 차등화 도입

- 차명모델별 요율차별화의 안정적인 연착륙을 위해 먼저 충분히 준비된 차량손해담보에 도입(2005년 중)
- 차량담보는 6개 차종별로 도입하되 이 기간 동안 차량담보 이외 담보에 대해서는 제 1단계의 차종세분화 등을 유지

#### □ 제 3단계 : 전체담보에 차등화 확대

- 제 1단계 이후 3~5년 정도로서 자기차량 손해담보에서의 차등화가 안정화된 후 전체 담보로 확대하여 보험가입자 등의 혼란은 최소화하고 동 제도로 인한 손해를 절감효과는 최대화

- 차종구분을 폐지하고 단일차종으로 묶어 전체 담보에 대해 차명모델별 요율차등화를 확대할 필요

## 2. 기대효과

- 단계적인 차명모델별 사고위험도 반영으로 보험계약자에 대한 보험료 변동 충격을 완화시키며
  - 우량가입자가 불량가입자의 손해를 분담하는 가입자간 불공정한 보험료 보전을 해소
  - 사고위험도별 합리적 보험료 차별화로 보험회사의 요율산출, U/W 능력제고 및 불량물건 축소
- 종국적으로는 자동차제작기술 선진화를 촉진시키며 자동차 보험 손해율 안정화 도모 및 자동차사고에 따른 사회적 비용 감소
  - 차량자체의 수리·손상성 개선과 탑승객의 안전성제고, 상대방 피해규모 절감 등 교통사고의 전체 피해 규모가 감소되는 방향으로 자동차 제작사가 차량을 설계·제작토록 유도
  - 대부분의 국가에서 차명모델별 차등화를 시행하고 있음을 감안할 때 국산자동차의 해외 수출시 국제경쟁력 제고에도 기여
  - 제작기술 선진화로 교통사고시 피해규모가 축소되면 자동차 보험 전체 손해율이 안정화되고, 이는 보험가입자에게 보험료 인하 또는 인상억제로 환원되는 효과 기대.(끝)

## CEO Report 2005-03

차명모델별 자동차보험료 차등화 도입방안

---

|       |                      |    |       |
|-------|----------------------|----|-------|
| 발 행 일 | 2005년                | 3월 | 31일   |
| 발 행 인 | 김                    | 창  | 수     |
| 편 집 인 | 나                    | 해  | 인     |
| 발 행 처 | 보                    | 험  | 개 발 원 |
|       | 서울특별시 영등포구 여의도동 35-4 |    |       |
|       | 대표전화 368-4000        |    |       |
| 인 쇄 소 | (주) 유성사              |    |       |
|       | 대표전화 2285-0070       |    |       |

---

본 자료에 실린 내용에 대한 문의는 보험개발원  
자동차보험본부 상품팀(☎368-4048)으로 하여 주십시오.