

# 자동차보험의 우량할인·불량할증제도

(90. 4. 1 시행)

김 만 수

(동양화재해상보험(주) 자동차업무부장)

## I. 머릿말

국민경제의 발전과 더불어 우리나라의 자동차 보유대수는 매년 기하급수적으로 증가하여 이제는 300만대에 가까운 자동차가 운행되고 있으며, 이처럼 자동차의 급증에 따라 교통사고 역시 날로 늘어나 사고로 목숨을 잃는 우리 국민의 숫자가 매년 1만명을 넘고 있으며 부상을 당하는 피해 국민의 숫자는 수십만명에 이르고 있는 실정이다. 이처럼 자동차는 싫던 좋던간에 이제 우리생활의 일부가 되었고 이에 따라 자동차보험에 대한 국민의 관심은 날로 증대되고 있으며, 자동차보험의 이해 관계자인 보험계약자와 피해자, 그리고 보험자의 불만과 요구사항은 역시 점점 많아지고 있다. 즉, 보험계약자의 입장에서는 보험료의 부담이 너무 많다고 불만이며, 피해자 입장에서는 보다 많은 피해보상을 요구하고 있으며, 한편 보험회사 입장에서는 날로 증가하는 영업적자를 보전하고, 피해자의 욕구를 충족시키기 위해서는 보험료의 인상이 불가피한 실정이다. 이와 같이 서로 상반된 입장의 이해 관계자들을 모두 만족시킬 수는 없겠으나 적어도 그 불만이나 욕구의 폭을 줄여 나가기 위해 정부와 업계에서는 1989. 7. 1 자동차보험제도를 보다 합리적으로 전면 개정함에 이르렀는데, 그 주요내용을 보면 교통사고의 주된 원인이 되고 있는 운전자의 인적 요소를 반영하여 최초 가입자등 운

전경력이 짧거나 사고가 많은 저연령층에 대해 보험료의 부담을 늘리고 무사고 운전자에 대한 보험료의 할인폭을 늘림으로써 보험료 부담의 형평을 도모하고, 교통사고의 예방 효과를 제고하기 위해 사고기록 점수제를 도입한 할인·할증제도로 개선하여, 90. 4. 1부터 시행 하게 되었다. 여기에서는 개정된 자동차보험 할인·할증의 주요내용을 소개하고자 한다.

## II. 할인·할증 제도의 내용

### 1. 할인·할증율의 적용원칙

자동차보험에 있어서 할인·할증은 그 적용 대상에 따라 크게 두가지로 분류된다.

첫째 자가용(관용)이나 영업용차량중 개인이 운수사업면허를 받은 차량(개인택시 등)에 대해 적용하는 개별할인·할증이 있고,

둘째 영업용 운수업체에서 소요한 영업용 차량(1년간 평균보험가입대수가 10대이상 업체)과 법인 도는 단체에서 소유한 자가용 차량(1년간 평균보험가입대수가 50대이상으로 소유한 전차량을 일괄하여 보험에 가입하는 경우)에 적용하는 단체할인·할증제도이다.

위의 개별할인·할증은 매차량별로 사고유무나 사고내용 및 사고원인에 따라서 적용하며, 단체할인·할증은 업체별로 해당업체의 보험료와 사고에 대한 보험금을 대비한 손해를 실적에 따라서 적용되고 있다.

따라서 콘크리트 믹서트럭(레미콘)의 경우 영업용 업체(10대이상) 또는 자가용 업체(50대 이상)에 대해서는 주로 단체할인·할증이, 개인이나 개인사업자가 소유한 자가용의 경우에는 개별할인·할증이 적용됨이 일반적이라 하겠다.

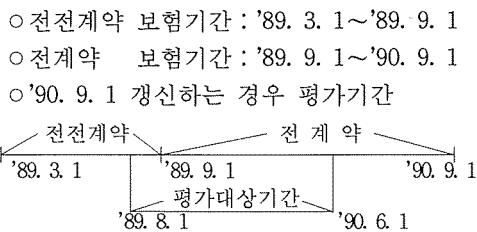
## 2. 할인·할증율의 평가 및 적용의 주요내용

### 가. 개별할인·할증

① 보험에 가입한 피보험자(보험계약자)별로 매차량에 대해 보험증권 단위로 적용한다.('90. 3. 31까지는 보험의 담보종목별 즉, 대인배상, 대물배상, 자손사고 및 차량손해별로 사고가 있는 담보종목은 할증하고, 사고가 없는 담보종목은 할인하였으나, 향후에는 담보종목중 어느 것 하나만 사고가 발생하더라도 전체 담보종목을 할증하게 됨.)

② 할인·할증율의 적용을 위한 사고유무의 평가기간은 매차량별 갱신계약시점을 기준으로 전전계약 만료일 3개월전부터 전계약의 만료일 3개월전까지로 한다.(다만, 전전계약의 보험종목이 '89. 7. 1이전에 체결한 구 자동차종합보험인 경우에는 전전계약 만료일 1개월전부터 전계약 만료일 3개월전까지를 평가기간으로 함.)

(예시)



### ③ 평가기간중 평가내용

평가기간중의 사고유무를 평가하며, 사고가 있는 경우에는 사고내용(인사사고의 경우 피해자의 사망 또는 부상의 정도, 물적사고의 경우 피해금액)과 사고원인(음주 및 도로교통법상 중대법규 위반 여부)에 따라 사고기록점수를 산정하여 할증적용한다. 구체적으로 사고의 내용과 원인별 점수를 보면 다음의 표와 같다.

〈표 1〉 사고 내용별 점수

구분	사 고 내 용	점 수	
대인사고	사 망 사 고	4 점	
	부상사고	1급	3 점
		1급~7급	2 점
		8급~12급	1 점
	13급~14급	1 점	
자 손 사 고		1 점	
물적사고	50만원 초과사고	1 점	
	50만원 이하사고	0.5 점	

\* 부상사고의 급별구분은 “자동차손해배상보장법 시행령 별표1. 상해구분 및 보험금액에서 정한 상해구분 등급”에 따른다.

〈표 2〉 사고원인별 점수

사 고 원 인	점수
- 도로교통법 시행령 제31조에서 정한 음주(주취)의 한계기준 이상의 상태에서의 운전 또는 약물중독 상태하에서의 운전	3 점
- 교통사고를 일으킨 후 도로교통법 제50조의 규정에 의한 조치를 하지 아니하고 달아난 때	
- 자동차를 이용하여 범죄행위를 한 때	1 점
- 위의 주취한계 미만에서의 음주운전 또는 교통사고처리특례법상 제3조 제2항 단서 제1호 내지 제6호의 1이상에 해당하는 사유	

### ④ 사고기록점수의 산정방법

㉞ 사고기록점수에 반영되는 사고는 보험회사가 보상책임이 있는 사고에 한하며, 사고발생시점을 기준으로 한다. 그러나 보험회사에 보험금청구를 포기한 사고 또는 보험금은 지급되나 자기의 과실이 전혀없는 사고는 제외한다.

㉟ 대인사고의 피해자가 복수인 경우는 가장 점수가 높은 피해자 1인에 대한 점수만을 적용한다.

㊱ 물적사고(대물사고, 자차사고)가 동시에 발생하는 때에는 보상금액을 합산하여 적용한다.

㊲ 인적사고중 대인사고와 자손사고가 중복되는 경우 및 인적사고와 물적사고가 중복되는



〈表 1〉 業務用自動車 綜合保險 割引・割増 適用率表

修正經過 保險料 修正損害率	1000萬圓 未滿	1000萬圓 以上 2000萬圓 未滿	2000萬圓 以上 5000萬圓 未滿	5000萬圓 以上 1億圓 未滿	1億圓 以上 2億圓 未滿	2億圓 以上 5億圓 未滿	5億圓 以上
10% 未滿	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
10% 以上 20% 未滿	65	65	60	60	60	60	60
20% " 30% "	70	70	65	60	60	60	60
30% " 40% "	80	75	70	65	60	60	60
40% " 50% "	85	85	80	75	75	65	65
50% " 60% "	90	90	90	85	85	80	80
60% " 70% "	95	95	95	95	95	95	95
70% " 80% "	105	105	105	105	105	105	105
80% " 90% "	110	110	110	115	115	120	120
90% " 100% "	115	115	120	125	130	135	135
100% " 110% "	120	125	130	135	140	145	150
110% " 120% "	130	130	135	140	150	160	165
120% " 130% "	135	135	145	150	160	175	180
130% " 140% "	140	145	150	160	170	185	195
140% " 160% "	150	155	165	175	190	205	215
160% " 180% "	160	165	180	195	210	235	245
180% " 200% "	175	180	195	215	230	260	270
200% " 220% "	185	195	210	230	255	285	300
220% " 250% "	200	210	230	255	280	300	300
250% " 280% "	220	230	255	285	300	300	300
280% " 310% "	240	250	280	300	300	300	300
310% " 350% "	260	275	300	300	300	300	300
350% " 400% "	285	300	300	300	300	300	300
400% " 450% "	300	300	300	300	300	300	300
450% " 500% "	300	300	300	300	300	300	300
500% 以上	300	300	300	300	300	300	300

대수가 6대로서 단체할인·할증대상이 될 수 없음.

⑤ 손해율실적은 평가대상기간중의 손해액을 보험계약자가 납입한 보험료를 기준율(100%)로 환산하여 평가대상기간 말일까지 경과된 보험료(수정경과보험료)에 대한 백분율로 산출한다.

$$\text{즉 손해율(수정손해율)} = \frac{\text{손해액}}{\text{수정경과보험료}} \times 100$$

$$\text{*수정경과보험료} = \frac{\text{경과보험료}}{\text{할인} \cdot \text{할증적용율}}$$

$$\text{*손해액} = \text{지급보험금} - \text{전기이월지급준비금} + \text{후기이월지급준비금}$$

○ 지급보험금 : 평가대상기간중 실제 지급된 보험금

○ 전기이월지급준비금 : 평가대상기간 이전에 발생된 사고로 손해액을 추산하여 준비해 놓은 보험금

〈表 2〉 業務用自動車 綜合保險 割引・割増 適用率表

修正經過 保險料 修正損害率	1000萬圓 未滿	1000萬圓 以上 2000萬圓 未滿	2000萬圓 以上 5000萬圓 未滿	5000萬圓 以上 1億圓 未滿	1億圓 以上 2億圓 未滿	2億圓 以上 5億圓 未滿	5億圓 以上
10%未滿	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
10%以上 20%未滿	65	60	60	60	60	60	60
20% " 30% "	70	65	60	60	60	60	60
30% " 40% "	75	75	65	60	60	60	60
40% " 50% "	80	80	75	70	65	60	60
50% " 60% "	85	85	80	75	75	70	65
60% " 70% "	90	90	85	85	85	80	75
70% " 80% "	95	95	95	95	90	90	90
80% " 90% "	100	100	100	100	100	100	100
90% " 100% "	105	105	105	110	110	110	115
100% " 110% "	110	110	115	115	120	125	125
110% " 120% "	115	115	120	125	130	135	135
120% " 130% "	120	125	125	130	140	145	150
130% " 140% "	125	130	135	140	145	155	160
140% " 160% "	135	135	145	150	160	175	180
160% " 180% "	145	150	155	170	180	195	200
180% " 200% "	155	160	170	185	195	215	225
200% " 220% "	165	170	185	200	215	240	250
220% " 250% "	175	185	200	220	240	265	280
250% " 280% "	195	200	220	240	265	300	300
280% " 310% "	210	220	240	265	295	300	300
310% " 350% "	225	240	265	295	300	300	300
350% " 400% "	250	265	295	300	300	300	300
400% " 450% "	275	290	300	300	300	300	300
450% " 500% "	300	300	300	300	300	300	300
500% 以上	300	300	300	300	300	300	300

○ 후기이월지급준비금 : 평가대상기간중에 발생된 사고로 손해액을 추산하여 놓은 보험금 또는 추가로 지급될 것을 예상하여 준비해 놓은 보험금

⑥ 할인·할증율의 결정

평가대상기간중 해당업체의 수정경과보험료의 규모와 수정손해율에 따라 별표와 같이 적용한다.

(예시)

A운수업체(영업용)의 평가대상기간중 수정경과보험료가 75,000,000원, 수정손해율이 113%인 경우 A운수업체의 적용율은 125%임.

Ⅲ. 맺음말

자동차의 운행중 사고발생위험은 자동차의

운행실태뿐 아니라 운전자의 인적요소와도 밀접한 관계가 있는 것으로 자동차사고의 95% 이상이 운전자의 범규위반이나 과실에 기인하고 있는 실정으로 교통선진국의 경우에도 보험요율 적용에 있어서 운전자의 인적요소에 많은 비중을 두고 있다.

우리나라도 이번 자동차보험의 제도개선을 통해 자동차중심의 요율체계를 운전자중심의

요율체계로 전환하여 자동차운전자의 인적요소를 더욱 많이 반영하고 있을 뿐 아니라, 사고를 많이 낸 운전자에 대해서는 보험료를 더 부담하도록 하고 무사고운전자는 보험료를 적게 부담하도록 하여 보험가입자간 보험료 부담의 평형을 도모하고, 교통사고 예방효과를 증진시키고 있다 \*

## 用語解説

### ■ 프레스(생)콘크리트에 대한 클레임

콘크리트를 펌프로 압송(壓送)중에 폐색사고가 일어나거나 경화 후 균열이 생기면 그 원인은 우선 콘크리트의 품질에 있다고 보고 콘크리트공장에 클레임이 제기되는 경우가 많다.

생콘크리트공장으로서 KS F 4009의 규정대로 '슬럼프, 공기량, 강도, 용량'에 합격했으므로 계약대로의 제품을 납품했다고 하여 그러한 클레임은 잘못된 것이라고 반박하는 경우도 많은 것 같다.

클레임은 제기하는 쪽이나 당하는 쪽에도 저마다 이유가 있어 양자 모두 양보를 안하는 경우가 있으며 계약상의 역학관계로 어느 한쪽이 억울함을 당하는 케이스도 있다.

그러한 트러블에 중립적 입장의 제 3자로서 개입하게 되는 기회가 적지 않은데 보통의 경우 '쌍방 과실'인 경우가 대부분이다.

시공에 세심한 주의를 기울이지 않고, 충분한 노력도 하지 않으며 트러블의 원인을 콘크리트 메이커에게만 돌리는 사례가 있다. 예컨대 콘크리트 슬래브의 플라스틱 균열은 나무 흠손(wood float)으로 다듬질함으로써 확실하게 방지할 수 있는데도 이를 게을리하면서 미립분이 많은 모래를 사용했기 때문이라고 어설픈 '콘크리트 수축'의 지식을 근거로 우기는 시공업자도 있다.

경화 후의 균열이 적은 콘크리트를 만드는 데 '슬럼프, 공기량, 강도'의 품질특성만으로 품질관리를 하고 나서 최선을 다했다고 배짱을 통기는 것보다는 재료선택 및 관리, 적절한 배합설계 등에 대해 시공자측과 충분히 토론했고 검토받은 물론 수축 이음이나 시공 이음의 위치, 다지는 방법, 양생(養生) 등에 대해서도 균열 방지에 필요한 효과적인 방책을 적극적으로 개선할 수 있는 실력을 가진 생콘크리트 업자야말로 프로페셔널로서 바람직하다고 평소 통감하고 있다.

품질관리는 프로에 의해서 실행되어야만 유력하고 경제적인 수단이 될 수 있다고 믿는다.