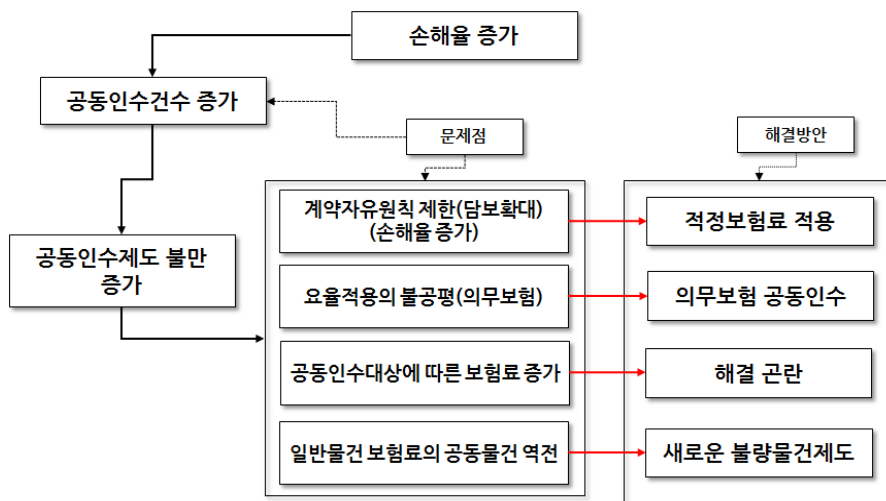


V. 자동차보험 불량물건제도 개선 방향

앞장에서는 우리나라 불량물건 운영제도의 여러 문제점을 살펴보았다. 이러한 문제점들 중에서 '공동인수 대상으로 분류됨에 따른 소비자의 불만(가격인상 불만)'을 제외하고 대부분의 문제는 해소할 수 있는 방안이 존재하는 것으로 생각된다.

〈그림 V-1〉 공공인수물건 제도의 문제점 해소 방향

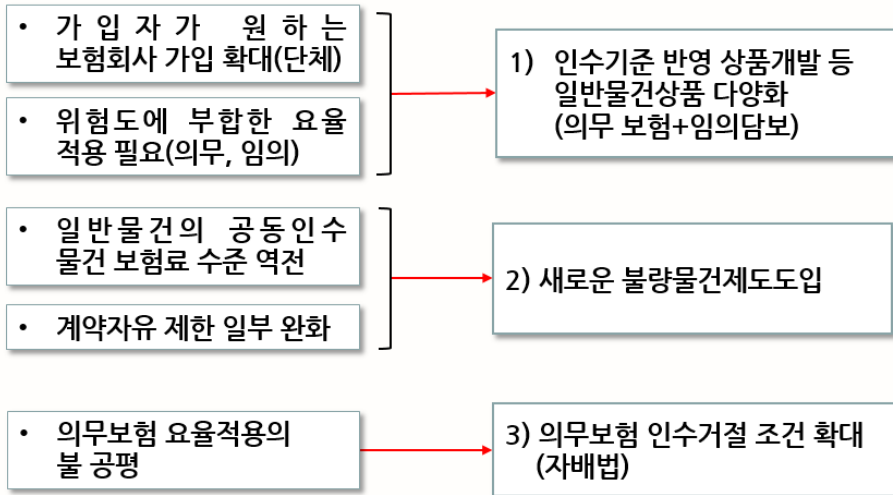


자동차산업 전체 손해율 증가로 인한 공동인수물건 대상 건수의 증가현상이 시장에서 자연스럽게 해소될 수 있는 방안으로는 공동인수물건에 해당하는 계약자가 다소 보험료를 더 내더라도 일반물건으로 가입할 수 있도록 하는 것이다. 이 방법으로는 일반물건 시장의 보험료결정이 실적 손해율 변동을 반영하여 유연하게 결정될 수 있는 제도가 안착하는 것과 일반물건 시장의 요율요소를 다양화하는 두 가지 방법이 있다.

정부에서 2017년에 공동인수제도 개선을 발표하면서 공동인수물건시장의 보험료가 실적 손해율의 변동사항을 반영할 수 있도록 하겠다고 한 점은 공동인수물건 의무가입 담보를 기존 대인배상II에서 전담보로 확대함에 따른 보험회사의 우려 등을 해소하는데 기여할 것으로 생각된다.

그리고 의무보험에서 요율적용의 불공정성 문제를 해소하기 위해서는 자동차손해배상보장법을 개정하여 보험회사가 의무보험도 인수거절을 하도록 허용하고, 인수거절된 계약은 공동인수물건으로 인수할 경우에 자동차손해배상보장법 제24조(계약의 체결의무)를 위반하는 것이 아닌 것으로 해석될 수 있도록 제도 정비가 필요하다. 개별회사의 일반물건 보험료가 공동인수물건 보험료를 초과하는 현상 등은 불량물건 전담회사(또는 기구)설립과 같은 새로운 잔여시장제도를 도입함으로써 해소할 수 있을 것으로 생각된다. 불량물건 전담회사가 영업대상으로 삼는 계약은 고위험 계약이다. 이 상에서 개괄적으로 설명한 우리나라 불량물건제도 문제점 해소 방안의 세부내용을 아래에서 자세히 살펴보기로 한다.

〈그림 V-2〉 불량물건제도의 문제점 해결 방안



1. 고위험 계약자가 일반물건 시장에서 인수될 수 있는 제도 도입 (일반물건 인수기준에 따른 요율 차등요소 도입)

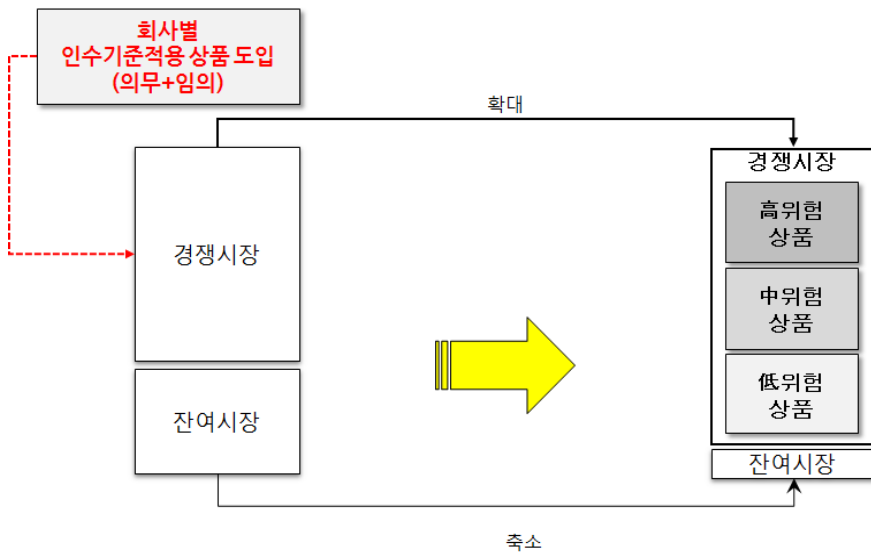
공동인수물건 관련 사회적 논란이 없어질 수 있는 가장 좋은 방법은 자동차보험료가 손해율에 부합하게 조정되는 것이며, 사회가 그러한 보험료를 인정하는 것이다. 하지만 자동차보험에 가입하지 않아도 됨에도 불구하고 불가피하게 가입한다는 인식으로 인한 자동차보험료 납입과 수준에 대한 불만은 쉽게 없어지기 어려우므로 사회 구성원의 인식전환을 기대하기는 어려울 것으로 생각된다.

따라서 차선의 방법을 선택하여야 하는데, 그 방법은 일반물건의 보험료 세분화 기준을 다양화함으로써 공동인수물건 대상계약이 일반물건계약으로 체결될 수 있도록 하는 것이다. 일반물건 보험료 세분화 다양화 방법으로는 기존 요율상대도의 세분화 범위를 확대하거나 새로운 요율요소를 도입하는 것이다. 기존 요율상대도 세분화 확대 방법은 현재 자동차보험에서 일반적으로 사용되는 방법이지만 인수조건 변경에 따른 인수거절, 즉 공동인수물건 증가 문제를 해소하기는 다소 미흡한 측면이 있다. 새로운 요율요소를 도입하는 방법은 기존 요율요소를 보완하여 일반물건으로 공동인수대상 계약이 체결될 수 있는 여지를 확대할 수 있지만, 인수조건과 연계되지 않은 요율요소 도입의 경우 여전히 공동물건화 가능성 축소 문제를 해소하는 데 미흡한 측면이 있다고 생각된다. 따라서 새로운 요율요소 도입 방법으로 인수기준을 요율차등화 요소로 사용하는 것이 기존 요율상대도 세분화 확대, 인수기준과 관련 없는 새로운 요소 도입이 해소하지 못한 공동인수 최소화 문제에 직접적으로 관여하는 방법이 될 것으로 생각된다.

인수기준을 요율차등화 요소로 사용하는 방법을 조금 더 세부적으로 살펴보면, 그 방법은 보험회사별로 인수기준에 사용되는 변수(사고 건수, 특정 위험변수 등)를 이용하여 인수기준을 여러 단계(계층)로 작성하고, 그 작성된 단계(계층)별로 요율 수준(요율상대도)을 산출하여 적용하는 것이다. 예를 들면, 인수기준으로 자동차보험시장을 3개 정도의 시장, 즉 고위험군, 중위험군, 저위험군으로 세분화하고 고위험군에는 높은 보험료, 중위험군에는 평균적 보험료, 저위험군에는 보험료를 할인하는 상품을

개발하는 것이다. 보험회사는 3가지 위험군 중에서 고위험군으로도 인수를 할 수 없는 가입자만 인수거절하게 된다. 모든 보험회사가 고위험 상품으로도 인수하지 않는 가장 위험도가 높은 위험집단만 비경쟁시장에서 인수되는 것이다. 즉, 인수기준에 따른 효율요소 차등화 요소를 도입함으로써 가급적 많은 기존 공동인수대상 계약이 일반물건 계약으로 흡수되도록 하는 효과를 얻을 수 있을 것으로 생각된다.

〈그림 V-3〉 인수기준 효율요소 도입



2. 실적 손해율에 부합한 자동차보험료 산출, 적용관행 정착

Bouzouits·Bajtelsmit(1997)의 연구 등 선행연구를 보면, 효율규제가 엄격할수록 잔여시장규모가 증가하는 것으로 나타났다. 우리나라의 직전 연도 손해율과 공동인수규모의 상관관계를 분석한 결과⁶⁹⁾를 보더라도 자동차보험 손해율 크기와 공동인수물건 규모는 정(+)의 상관관계가 있는 것으로 분석되었다. 이러한 연구결과들은 자동차보험

69) 부록 참조

일반물건 보험료가 적정 손해율에 부합하게 조정된다면 일반물건으로 공동인수물건에 해당하는 위험도가 높은 계약을 상당부분을 흡수할 수 있다는 것을 의미한다.

그리고 현행 공동인수물건제도의 문제점 중 하나가 위험도에 부합하지 않도록 요율이 적용된다는 보험회사의 불만이 있다는 것이다. 2017년 공동인수물건제도 개선 이전의 공동인수물건 의무가입 대상 담보인 대인배상Ⅱ의 손해율을 기타 담보의 공동인수물건 대상의 손해율과 비교해보면 공동인수 대인배상Ⅱ 보험료가 기타 담보보다 월등히 높은 분석결과는 보험회사의 우려를 뒷받침한다고 생각된다. 보험회사의 공동인수제도에 대한 그러한 우려 그리고 자동차보험 손해율이 악화될 경우에 인수지침을 강화하려는 보험회사의 과거 경영전략 행태 등을 볼 때, 공동인수물건 보험료가 적정하게 산출, 적용되지 않는다면 동 제도 운영상의 사회적 갈등이 재연될 가능성이 있다고 생각된다.

따라서 공동인수물건 규모의 축소, 공동인수물건 보험료 적정성에 대한 보험회사의 불만 등을 해소하기 위해서는 일반물건 자동차보험료도 손해율에 부합하게 조정될 수 있는 사회적 여건이 마련되어야 하며, 공동인수물건 보험료가 실적 손해율에 부합하게 조정될 수 있는 제도가 구비되는 것이 필요하다고 생각된다. 이러한 의미에서 2017년 공동인수 의무가입 대상 담보를 전담보로 확대하면서 실적 손해율 및 실적 사업비용을 반영하여 공동인수물건 보험료가 조정되도록 하겠다는 정부의 발표는 매우 적절하였다고 생각된다.

3. 의무보험(책임보험(대인배상 I) 및 대물배상)에서 요율적용의 불공평성 개선

의무보험에서 계약자유의 원칙 제한의 결과로 사고위험이 높은 계약자가 부담해야 하는 보험료를 그렇지 않은 계약자가 부담해야 하는 요율적용의 형평성 문제가 발생한다. 즉, 의무보험에서 보험회사는 보험가입자가 동 담보에 대하여 청약을 하면 반드시 승낙을 해야 하므로 계약자유의 원칙이 제한을 받는다. 그 결과 의무보험 가입자 중

에서 공동인수대상에 속할 계약자 집단의 손해율은 다른 계약자 집단의 손해율보다 높을 개연성이 크다. 왜냐하면 공동인수대상 계약자 집단에 적용되는 보험료와 일반계약자 집단에 적용되는 보험료가 동일한 데 반해 공동인수대상으로 가입해야 할 계약자 집단의 위험도는 그 평균적 보험료보다 높기 때문이다.

이러한 문제를 해결하기 위하여 자동차손해배상보장법 시행규칙 제8조제2항에서는 “2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 보험요율산출기관이 인정한 경우”라고 규정하고, 이 규정에 부합한 의무보험계약은 공동인수될 수 있도록 하고 있다. 즉 동 규정에 따르면 의무보험의 경우도 공동인수계약으로 가입시킴으로써 요율적용의 형평성을 도모할 수 있도록 법률은 되어 있지만, 현실은 동 제도가 시행되지 못하고 있는 실정이다.

자동차손해배상보장법시행규칙 제8조제2항이 의무보험도 공동인수를 할 수 있도록 허용하고 있다고 보고 동 규정의 취지에 부합되게 제도를 운영하기 위해서는 보험요율산출기관이 의무보험에 대한 공동인수 허용기준을 마련하여 제시하거나, 보험회사가 인정하는 인수기준에 따라 의무보험도 인수거절을 할 수 있도록 허용하는 방법이 있을 것이다.

그런데 첫 번째 방법은 보험회사의 인수기준 작성권한이 보험회사 고유의 권한임에도 보험요율산출기관이 공동인수계약 기준 작성에 개입하는 것에 대한 보험회사의 거부감으로 현실화되기가 쉽지 않다. 첫 번째 방법이 실현되기 위해서는 현실적 어려움이 존재하므로 두 번째 방법으로 법률을 개정하는 것도 의미가 있다고 생각된다. 두 번째 방법은 계약자유의 원칙에 부합하게 모든 보험회사가 의무보험에 대하여도 인수거절을 할 수 있도록 하고 인수거절 당한 계약자가 공동인수로 신청하여 공동인수가 된 경우에는 보험회사가 보험계약자의 계약요청을 거절하지 못하도록 한 자동차손해배상보장법제24조(계약의 체결 의무) 조항을 위반하지 않은 것으로 법률안을 해석하는 것이다. 즉 자동차손해배상보장법 시행규칙에서 보험요율산출기관이 인정하는 조항을 삭제하는 방법이다.

〈표 V-1〉 자동차손해배상보장법 시행규칙 개정 방향(안)

현행	개정 방향(안)
<p>〈국토교통부령〉-2001.4 제8조(공동계체결이 가능한 경우) 법제24조 제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 사유”란 자동차 보유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.</p> <p>1. 과거 2년 동안 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사항을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우</p> <p>가. 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지</p> <p>나. 「도로교통법」 44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전금지</p> <p>다. 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고발생 시의 조치 의무</p> <p>2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 보험요율 산출기관이 인정한 경우</p>	<p>〈국토교통부령〉-2001.4 제8조(공동계체결이 가능한 경우) 법제24조 제2항에서 “국토교통부령으로 정하는 사유”란 자동차 보유자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우를 말한다.</p> <p>1. 과거 2년 동안 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사항을 2회 이상 위반한 경력이 있는 경우</p> <p>가. 「도로교통법」 제43조에 따른 무면허운전 등의 금지</p> <p>나. 「도로교통법」 44조제1항에 따른 술에 취한 상태에서의 운전 금지</p> <p>다. 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 사고발생 시의 조치 의무</p> <p>2. 보험회사가 「보험업법」에 따라 허가를 받거나 신고한 법 제5조제1항부터 같은 조 제3항까지의 규정에 따른 보험의 보험요율과 책임준비금 산출기준에 따라 손해배상책임을 담보하는 것이 현저히 곤란하다고 인정한 경우</p>

4. 불량물건 전담기구(회사) 설립 제안

미국에서 운영되고 있는 자동차보험 잔여시장 불량물건 처리 방법으로는 강제할당제도, 공동인수제도, 재보험시설제도, 주기금제도가 있다.

이 4가지 방법 중에서 대부분의 주는 강제할당제도를 운영하고 있다. 강제할당제도는 불량물건이라고 인정되는 계약을 주에 참여하고 있는 회사에 시장점유율 등을 감안하여 강제로 할당하여 인수하도록 하는 제도이다. 불량물건의 보험료는 AIPSO에서 산출, 제시한 보험료이며 동 보험료가 강제할당 받은 계약의 위험도를 적절히 반영하지 못하는 경우에 그 손해는 할당받은 보험회사가 부담해야 한다. 전체 자동차보험 시장에서 불량물건의 구성비가 낮으면 그 손해를 일반물건에 전가함으로써 회사 수익차원에서는 큰 문제가 발생하지 않지만 불량물건의 위험을 일반물건에 전가한다는 측면

에서는 보험료 적용의 형평성 측면에서 문제제기의 여지가 있다.

미국 불량물건 관련 연구 자료를 보면, '어떠한 불량물건 처리제도를 선택하는가' 라는 측면보다 요율규제 정도가 불량물건 구성비 변화에 큰 영향을 주는 것으로 보인다. 즉, 일반물건 요율차등화 요소 수 확대, 요율차등화 요소의 세분화 정도, 인수기준 요소에 따른 요율차등화 허용 등 일반물건으로 위험도가 높은 보험계약도 인수할 수 있도록 하는 제도가 갖추어 질수록 불량물건 구성비가 낮아지는 경향을 보이고 있다.⁷⁰⁾

이러한 미국의 예를 통해 유추해보면, 우리나라 불량물건 구성비를 줄이기 위한 목적으로 현행 공동인수제도를 다른 제도로 전환하는 것은 효과적인 방법이 되지 않을 것으로 생각된다. 불량물건 구성비를 줄이기 위해서는 앞서 제시한 방안(인수기준 적용상품 개발), 요율요소 차등화 확대, 일반물건 보험료 가격자유화 유지 등이 더 효과적인 방법일 것으로 추정된다.

다만, 현 공동인수물건제도 중 요율제도는 일반물건요율제도의 확장이며, 동 요율제도의 요율요소 및 보험료는 업계의 평균값이기 때문에 공동인수물건 보험료보다 일반물건 보험료가 큰 현상에 대하여 소비자 및 보험회사가 쉽게 받아들기 어렵다는 점이 있다. 공동인수물건 요율제도를 일반물건요율제도의 연장선에서 결정할 수밖에 없는 것은 우리나라가 채택하고 있는 불량물건 처리제도가 공동인수제도이기 때문이며, 그 요율을 업계 평균 보험료인 참조순보험료를 기준으로 산출하기 때문이다. 따라서 보험료 산출, 적용, 보상이 일치되도록 함으로써 이러한 문제를 해소할 수 있을 것으로 생각된다.

보험료 산출, 적용, 보상을 일치시키는 방법은 현재와 같은 공동인수제도가 아닌 불

70) 재보험시설제도를 운영하고 있는 2개의 주는 노스캐롤라이나주와 사우스캐롤라이나주가 있음. 동일한 재보험처리시설을 운영하고 있음에도 불구하고 두 주의 불량물건 구성비에 차이가 있음. 2015년 기준, 사우스캐롤라이나주가 노스캐롤라이나주보다 불량물건 구성비가 낮은 이유는 과거 사우스캐롤라이나주가 불량물건 구성비가 높아지는 현상을 줄이기 위하여 대폭적인 자동차보험제도 개선을 실시한 결과임. 사우스캐롤라이나주의 제도 개선 내용은 Scott E Harrington, S.Travis Pritchett(1990)의 논문에서 소개하고 있음. 동 논문에서 지적하고 있는 사항은 과거 사우스캐롤라이나주의 불량물건 구성비가 높은 이유는 보험회사가 Claim Cost를 통제하도록 하는 인센티브가 없이 불량물건제도가 운영되었기 때문이라고 지적하고 있음. 이에 대한 대책으로 1989년 개혁에서 제시한 방안은 1) 물적담보의 규제를 제거하고, 2) 일반물건에 허용되는 요율요소를 22개에서 220개로 확대하며, 3) 노폴트 제도를 일부 보완하는 것임

불량물건 인수 전담기구(회사)를 설립하여 운영하는 것이 될 것이며, 불량물건인수 전담 기구가 설립된다면 현행 공동인수제도는 당연히 폐지되어야 할 것이다. 미국의 4가지 불량물건 처리제도 중에서 이와 유사한 방법으로는 재보험시설제도 또는 주보험기금 제도가 있다. 그런데 재보험시설제도는 보험회사가 위험도가 높은 계약자는 모두 재보험시설로 상대적으로 쉽게 전가시키는 방법이므로 불량물건 구성비 증가 현상을 막기에는 상대적으로 취약한 방식으로 생각된다. 주기금제도는 주 정부의 법률로 불량물건 처리 기구를 독립적으로 설립하여 운영하는 방법이므로, 앞서 3가지 방식보다는 국민에게 더 신뢰를 줄 수 있는 방법으로 생각되고 일반물건을 처리하는 회사와 독립되게 요율제도를 운영하더라도 소비자의 반감이 덜할 것으로 생각된다. 물론 주기금제도와 같이 국가에서 법률로 운영하는 방법이 아닌 불량물건을 전담 처리 회사를 설립하여 운영할 수 있지만 현재 불량물건 수준이 전체시장의 2% 미만이므로 이 수준의 시장규모를 대상으로 민간보험회사가 설립되기는 쉽지 않아 보인다. 따라서 우리나라에서는 주기금제도와 유사한 수준의 독립적인 공공기관이 불량물건을 전담으로 처리하는 방안을 검토해볼 수 있겠다. 다만, 공공기관을 통해 불량물건 전담을 시키는 것에 대한 국민의 반발(공공기관 확대에 대한 거부감)이 있을 경우에는 보험회사들이 출자한 회사 방식이나 기존 공공기관의 역할을 불량물건 전담기구로 확대하는 방법 등을 대안으로 생각해볼 수 있을 것이다.

가칭 '불량물건 전담기구'의 법인 성격은 법적 공공기구나 보험회사들이 출자한 회사가 될 수 있을 것이므로 동 회사의 법적 지위, 역할 등은 보험업법 등에 관련 규정을 신설하여야 할 것이다. 법적 공공기구 형태이거나 보험회사 출자 방식을 구분하지 않고 우리나라에서 자동차보험 영업을 하는 손해보험회사는 동 회사의 회원사가 되도록 해야 할 것으로 생각된다. 주로 동 전담기구에서는 모든 손해보험회사가 인수거절을 한 계약을 처리할 것이므로 모든 보험회사의 경영활동이 동 기구의 역할과 연계되기 때문이다.

불량물건 전담기구와 기존 손해보험회사의 관계는 동일한 위치의 경쟁관계에 있는 주체로 정립하는 것이 타당하다고 생각된다. 즉, 불량물건 전담 기구와 기존 손해보험 회사를 위계관계로 보지 않고, 영업의 대상이 되는 시장에 차이가 있는 별도의 경쟁회

사 개념으로 운영하여야 할 것이다. 불량물건 전담기구는 모든 보험회사가 인수를 거절할 개연성이 높은 사고위험도가 가장 높은 계약자를 대상으로 영업하는 회사이며, 기타 손해보험회사는 동 시장을 제외한 시장을 대상으로 영업하는 회사인 것이다. 물론 기타 손해보험회사가 매우 위험도가 높은 계약을 대상으로 고위험상품을 개발하여 공급할 수도 있기 때문에 동 시장에서는 기타 손해보험회사와 불량물건 전담기구가 경쟁하게 된다.

불량물건 전담기구는 계약 관련 업무, 보상 관련 업무를 모두 처리하여야 하며, 동 기구가 불량물건을 처리한 후 발생하는 손익은 회원사에게 배분되도록 하여야 할 것으로 생각된다. 불량물건 전담기구의 손익이 회원사에게 배분되도록 함으로써 손해보험회사 자신이 인수할 수 있는 위험물건을 무차별적으로 불량물건 전담기구로 넘기는 것을 방지할 수 있기 때문이다. 그리고 불량물건 전담기구의 방만한 운영을 통제할 수 있는 부수적 효과도 기대할 수 있을 것이다.

불량물건 전담기구에서 인수하는 계약은 모든 손해보험회사가 인수를 거절할 수 있는 계약이 그 대상이 된다. 즉 현재 공동인수물건제도처럼 명시적으로 모든 보험회사가 인수거절을 한 경우로 한정하지 않고 동 기구로 가입하고자 하는 계약자는 누구나 동 기구로 보험에 가입할 수 있지만 대체적으로 모든 보험회사가 인수를 거절하는 계약자가 영업대상이 되는 것이다. 불량물건 전담기구는 불량물건으로 간주되는 계약자와 계약을 체결하고, 그 계약자가 사고가 날 경우에는 자체 보상조직을 통해 해결한다. 불량물건 전담기구는 보상조직을 자체적으로 가질 수 있거나 아니면 회원 보험회사에게 위탁을 맡길 수도 있을 것이다. 불량물건 전담기구에서는 자신이 인수하여 운영한 계약의 손해상황을 바탕으로 별도의 요율제도를 만들고 보험료를 산출하여 적용할 수 있도록 하여야 할 것이다. 자사가 인수한 불량물건 특성에 부합하는 요율제도를 운영함으로써 일반물건 보험료가 불량물건 보험료보다 더 짙 현상이 일부 완화될 수 있으며, 불량물건 인수기구도 보험시장에서 타 보험회사와 경쟁하는 회사의 일종이므로 보험료가 역전되는 현상이 발생하더라도 소비자들은 문제 제기를 하지 않을 것이며, 공식적으로 공동인수제도가 없어지고 평균적 요율인 공동인수요율도 없어지기 때문이다.

불량물건 전담기구에서 인수하는 계약의 담보는 현 공동인수물건제도와 일관성을 유지해야 한다는 측면에서는 모든 담보가 되어야 할 것이지만 불량물건 계약은 의무보험 인수거절을 허용하는 조건으로 발생하는 현상인데, 모든 담보를 불량물건 전담기구에서 의무 인수하는 것은 타당하지 않은 것으로 생각된다. 그리고 불량물건 전담기구가 회원 손해보험회사와 경쟁하는 일종의 손해보험회사이므로 법적으로 의무 가입해야 하는 보험(담보)에 국한하여 의무인수하고 기타 담보는 불량물건 전담기구의 영업정책에 따라 인수 여부를 결정하도록 하는 것이 논리적으로 합당해 보인다.

따라서 불량물건 전담기구에서 의무 인수해야 하는 담보는 의무보험으로 국한하는 것이 적절하다고 생각된다. 불량물건 전담기구에서 의무보험을 의무 인수하는 경우에는 자동차손해배상보장법의 보험회사의 계약체결 의무 조항을 위반하지 않는 것으로 법적 해석이 필요할 것으로 생각된다. 그리고 불량물건 전담기구의 성격이 기존 자동차보험을 공급하는 일반회사와 경쟁관계에 있는 회사를 상징하는 것이므로, 불량물건 전담기구에서는 의무보험 이외의 담보도 판매할 수 있을 것이다.

이러한 불량물건 전담기구를 설립하여 운영하는 것은 현 공동인수제도의 문제점 중 일반물건과 공동인수물건 보험료 역전현상, 임의담보에 대하여 공동인수를 하도록 하는데 대한 보험회사 불만, 공동인수대상 계약의 손해율 악화 현상 등의 문제를 일부를 보완하는 것이며, 불량물건 계약의 규모가 줄어들도록 하는 방법은 아니라고 생각된다.

위와 같이 불량물건 전담기구 제도를 운영하더라도 앞서 제안한 바와 같이 각 개별 회사의 인수기준을 보험요율 차등화 요소를 활용하거나, 요율 차등화 요소 확대를 허용하며, 기본보험료 조정 자유화 기조를 계속 유지함으로써 일반물건 시장에서 자연스럽게 불량물건이 처리되도록 하는 시장구조는 유지될 필요가 있다고 생각된다.

〈그림 V-4〉 불량물건 전담기구 설립 방안

