

## 대여자동차(렌터카) 교통안전 개선방안: 보험제도개선을 중심으로

Improvement of Transportation Safety for Rental Cars  
Through Insurance Policy Change



오인택

### 서론

지속적인 경제성장과 함께 소득수준의 향상은 기본적인 이동편의 수단으로써 자동차 사용의 생활화와 맞물려 자동차등록대수의 증가에 영향을 미치고 있으며, 더불어 삶의 질을 향상시키고자 하는 욕구를 증가시켜 다양한 레저활동을 통해 여유 시간을 즐기는 등의 생활패턴의 변화를 가져오고 있다. 이러한 레저문화의 활성화와 함께 이동편의 수단으로써의 자동차 이용에 대한 인식확대는 대여자동차산업의 성장을 유도하고 있다.

우리나라의 대여자동차 시장은 2014년말 기준으로 총 959개의 렌터카 회사가 등록하여 약 46만대의 차량을 운영 중에 있으며, 지난 10년간('05-'14)간의 추이를 살펴보면 표 1에서 나타내고 있는 바와 같이 대여자동차 운영회사는 연평균 7.2%, 차량등록대수는 17.4%의 수준으로 지속

적인 성장을 하고 있는 상태로 나타나고 있다.

대여자동차 산업의 성장에 따른 대여자동차 등록대수 증가추세는 우리나라 전체 자동차 등록대수의 연평균 증가율이 약 2%대임을 감안할 때, 상당히 큰 폭으로 증가하고 있음을 알 수 있다. 반면 대여자동차 산업의 성장이면에는 교통안전측면에서 많은 문제가 발생하고 있는 것이 현실이다.

대여자동차 운전자는 평상시 운전하던 본인 소유의 차량과는 다른 익숙하지 않은 차량을 조작해야 하며, 대여자동차 이용시 발생하는 교통사고 피해에 대한 손해보상책임이 부과되지 않아 운전자로 하여금 차량을 이용하는데 있어 도덕적 해이 및 부주의한 운전행위를 유발하고, 익숙하지 않은 도로환경에서 운전하게 되는 등 교통안전성을 저해하는 많은 문제점을 내포하고 있는 상태이다.

이에 본 연구는 교통안전측면에서 대여자동차

표 1. 대여자동차 운영업체 및 차량등록대수 현황 및 추이

구분	운영업체 현황(개)	증감율(%)	차량등록 대수(대)	증감율(%)
2005	514	-	108,694	-
2006	563	9.5	133,934	23.2
2007	615	9.2	167,265	24.9
2008	675	9.8	201,457	20.4
2009	701	3.9	218,460	8.4
2010	757	8.0	257,751	18.0
2011	797	5.3	288,634	12.0
2012	838	5.1	325,334	12.7
2013	897	7.0	371,879	14.3
2014	959	6.9	459,028	23.4

자료: 전국렌터카사업조합연합회 내부자료, 2014년말 기준

산업의 성장이면에 내포되어 있는 문제점을 살펴 보고, 통계자료를 바탕으로 한 대여자동차의 교통 사고 특성과 함께 교통안전관리방안으로 대여자동차의 보험제도에 대한 개선방향을 제시하는 것이 본 연구의 목적이다.

## 대여자동차의 교통사고 특성

### 1. 대여자동차의 개념

대여자동차란 자동차를 빌려서 자가 운전하는 임대 자동차를 의미하는데, 일반적으로 렌터카로 많이 알려져 있다. 대여자동차는 여객자동차운수사업법상에서 규정하고 있는 자동차대여사업 요건을 갖춘 사업자에 의해 운영되며, 외형상 자가용자동차와 동일하나 번호판에 “하”, “허”, “호” 로 구별된다. 현행 대여자동차(영업용)의 종류는 승합자동차, 승용자동차가 있으며 승합자동차는 법정 승차정원 11인 이상 25인 이하의 자동차로서 자동차운수사업법 제55조의2에 의하여 자동차 대여사업 면허를 받은 자가 운행하는 자동차를 말한다.

우리나라의 대여자동차 운영회사는 2002년 대여자동차 사업의 차량등록 기준대수가 100대에서 50대 이상으로 완화되면서 그 수가 급속히 증가해

표 2. 대여자동차 교통사고 발생현황

구분	사고건수(건)	사망자수(명)	부상자수(명)
2005	2,297	53	4,340
2006	2,742	93	5,005
2007	3,165	78	5,665
2008	3,709	90	6,724
2009	4,018	101	6,979
2010	4,169	77	7,256
2011	4,492	92	7,723
2012	5,398	91	9,196
2013	5,340	106	8,974
2014	5,639	91	9,644
연평균 증감율(%)	10.5	6.2	9.3

자료: 각 연도 교통사고 통계자료, 도로교통공단

오고 있으며, 그에 따라 대여자동차 교통사고 발생도 지속적으로 증가하고 있는 상태이다.

### 2. 대여자동차 교통사고 특성

최근 10년간('05-'14년)의 대여자동차의 교통사고 발생현황을 표 2를 통해 살펴보면 운영업체 및 차량의 증가와 더불어 교통사고 발생측면에서도 사고건수, 사망자수, 부상자수 모든 부분에서 증가 추세를 나타내고 있다.

#### 1) 교통사고 발생추세

대여자동차의 교통사고 발생추세를 살펴보면, 사고건수가 연평균 10.5%의 증가세를 나타내고 있으며, 사망자수 발생도 연도별로 다소 변동폭은 있으나, 매년 70-100명 범위에서 지속적으로 발생하고 있는 상태이고 부상자수 발생 역시 연평균 9.3%의 지속적인 증가세를 나타내고 있는 상태이다.

#### 2) 법규위반 형태별 비교(대여차 vs 일반차)

대여자동차를 운전하는 경우, 통상적으로 본인 소유의 차량을 운전할 때에 비해 상대적으로 난폭한 운전을 하는 것으로 알려져 있다. 이는 실제 대여자동차와 일반자동차로 구분하여 법규위반 형태별로

표 3. 법규위반형태별 사고발생비율

법규 위반유형	사고건수(건)		발생비율(%)	
	대여차	일반차	대여차	일반차
과속	66	757	0.40	0.15
앞지르기 방법위반	4	209	0.02	0.04
앞지르기 금지위반	18	816	0.11	0.17
중앙선침범	911	30,598	5.56	6.24
신호위반	1,755	56,642	10.72	11.56
안전거리 미확보	1,611	41,795	9.84	8.53
서행 및 일시 정지위반	25	1,038	0.15	0.21
부당한회전	90	2,802	0.55	0.57
진로양보 의무불이행	2	109	0.01	0.02
안전운전의무 불이행	9,692	278,283	59.18	56.78
교차로 통행 방법 위반	926	34,147	5.65	6.97
보행자 보호 의무 위반	439	16,265	2.68	3.32
차로위반(진로변경)	253	6,284	1.54	1.28
직진 및 우회전 통행병해	424	14,211	2.59	2.90
기타(운전자 법규위반)	161	6,155	0.98	1.26
합계	16,377	490,111	100.0	100.0

자료 : 각 연도('12~'14년) 교통사고 통계자료, 도로교통공단

교통사고 발생현황을 통해 확인해볼 수 있는데, 표 3에서 나타내고 있는 바와 같이 대여자동차를 운전한 경우에 있어, 전체 법규위반 형태별로 발생한 교통사고 중 과속으로 인한 사고의 비율이 일반자동차에 비해 2.5배이상 높게 나타나고 있으며, 그 밖에 안전거리 미확보, 안전운전불이행, 차로위반 등의 법규위반형태가 일반자동차를 운전하는 경우에 비해 상대적으로 높게 나타나고 있음을 알 수 있다.

### 3) 사고유형별 비교(대여차 vs 일반차)

대여자동차 운행의 또 다른 특성 중 하나는 주로 익숙하지 않은 도로환경에서 주행이 이루어진다는 점인데, 이는 사고유형별 사고발생현황을 통해 익숙하지 않은 도로환경에서 주행이 사고유형에 미치는 영향을 알 수 있다. 표 4의 사고유형별 사고발생비율을 살펴보면 대여자동차의 발생비율이 공작물 충돌, 도로외이탈, 전도/전복 등 익숙하지 않은 도로환경에서 발생가능한 사고유형의 비율이 높게 나타나고 있음을 알 수 있다.

표 4. 사고유형별 사고발생비율

사고유형	사고건수(건)		발생비율(%)	
	대여차	일반차	대여차	일반차
횡단중	1,053	30,083	6.43	8.44
차도통행중	245	5,744	1.50	1.61
길가장자리 통행중	250	5,716	1.53	1.60
보도통행중	140	3,464	0.85	0.97
차대사람 기타	1,483	35,523	9.06	9.97
정면충돌	453	11,857	2.77	3.33
측면직각충돌	4,419	102,107	26.98	28.65
추돌	3,934	76,525	24.02	21.48
차대차 기타	3,361	74,648	20.52	20.95
공작물충돌	684	6,944	4.18	1.95
도로외이탈	86	1,006	0.53	0.28
전도/전복	121	1,375	0.74	0.39
차량단독 기타	148	1,347	0.90	0.38
합계	16,377	356,339	100.00	100.00

자료 : 각 연도('12~'14년) 교통사고 통계자료, 도로교통공단

### 4) 사고율 비교

대여자동차와 일반자동차를 운전하는 경우에 발생하는 교통사고 현황에 대한 각각의 교통안전수준을 자동차 1만대당 사고율 기준으로 비교해보면, 표 5에서 나타내고 있는 바와 같이 자동차 1만대당 교통사고 발생건수가 대여자동차의 경우는 지난 10년의 평균이 174.4이고, 일반자동차의 경우는 90.1로써 대여자동차의 교통안전수준이 일반자동차에 비해 약 2배 수준으로 열악한 상태이다. 자동차 1만대당 교통사고 사망자수 측면에서도 대여자동차가 4.0이고 일반자동차가 2.0으로 사고건수와 마찬가지로 교통안전수준이 열악한 것으로 나타나고 있다.

### 대여자동차의 보험제도 고찰

앞서 살펴본 바와 같이 대여자동차는 일반자동차와 다른 교통사고 발생특성을 나타내고 있으며, 교통사고 위험도 또한 일반자동차에 비해 2배 이상 높게 나타나고 있어서 교통사고 예방을 위한 대책마련이 시급한 실정이다. 그러나 이러한 현실과 달리 대여자동차의 교통안전관리를 위한 접근방법

표 5. 법규위반형태별 사고발생비율

구분	자동차등록대수		사고건수		사망자수		사고율(자동차1만대당)			
	대여 (천대)	일반 (천대)	대여 (건)	일반 (건)	대여 (인)	일반 (인)	사고건수		사망자수	
							대여	일반	대여	일반
2005	109	11,821	2,297	116,656	53	2,976	211.3	98.7	4.9	2.5
2006	134	12,259	2,742	117,142	93	2,974	204.7	95.6	6.9	2.4
2007	167	12,707	3,165	116,356	78	2,882	189.2	91.6	4.7	2.3
2008	201	13,048	3,709	117,627	90	2,665	184.1	90.2	4.5	2.0
2009	218	12,259	4,018	129,138	101	2,778	183.9	105.3	4.6	2.3
2010	258	14,095	4,169	129,634	77	2,605	161.7	90.6	3.0	1.8
2011	289	14,535	4,492	125,233	92	2,489	155.6	86.2	3.2	1.7
2012	308	14,912	5,398	126,235	91	2,542	175.1	84.7	3.0	1.7
2013	365	15,340	5,340	120,970	106	2,375	146.4	78.9	2.9	1.5
2014	426	15,911	5,639	125,520	91	2,236	132.5	78.9	2.1	1.4
평균							174.4	90.1	4.0	2.0

에는 현실적인 제약이 따르는 상황이다. 이는 자동차 임대업의 특성상 대여자동차 운전자에 대한 관리가 어렵다는 점이 주된 요인이다.

교통사고시 발생하는 피해에 대한 손해배상책임을 실제 대여자동차를 운전하는 운전자가 아닌 대여자동차 운영사업자에게 부과하고 있는 우리나라의 대여자동차 보험제도가 대여자동차를 이용하는 운전자의 안전운전의식을 소홀하게 만들고 있다.

이러한 문제점을 국내의 대여자동차 관련 보험제도 현황을 통해 살펴보면 다음과 같다.

### 1. 대여자동차의 보험적용 현황

대여자동차 사업자에 대한 규정은 「여객자동차 운수사업법」 제28조에서 명문화하고 있으며, 이러한 대여자동차 사업자에 대해서는 「자동차손해배상보장법」 제5조에 근거하여 자동차보유자로 인정하도록 하고 있다. 이렇게 자동차보유자로 인정되는 대여자동차 사업자는 「자동차손해배상보장법」 제3조에서 정하고 있는 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자”에 속하여 자동차운행 중 발생하는 피해에 대한 손해배상책임을 부과 받고 있다.

이에 따라 대여자동차 사업자에게는 책임보험(인적피해) 및 책임공제(물적피해)의 의무가 부과

되어 표 6과 같이 교통사고시 대인, 대물, 자손피해 등에 대한 책임보장을 위해 자동차 종합보험에 가입하도록 하고 있다. 그러나 보험가입 내용 중 보험할증 등과 같은 추가발생 비용부담 때문에 자기차량 손해보험(일명 차차보험)에는 가입하지 않고, 대여자동차 회사별로 차량손해면책제도를 자체적으로 만들어 대여자동차 임차인에게 선택적 옵션으로 가입하도록 하고 있다. 이러한 차량손해면책제도는 교통사고로 인해 발생하는 피해보상에 대해 대여자동차 임차인의 경제적인 부담을 줄이기 위한 목적으로 만들어 졌으나, 실제 교통사고 발생시 차량피해정도에 관계없이 대여자동차 임차인에게 과도한 면책금이 부과될 수 있는 문제점도 내포하고 있다.

이렇듯 우리나라의 대여자동차에 대한 보험제도는 차량임차인 즉 대여자동차를 실제 운전하는 운전자에게 가입하도록 하는 것이 아니고, 대여자동차 사업자가 가입대상이며, 이에 따라 대여자동차 운행시 발생하는 교통사고에 대한 손해배상책임도

표 6. 대여자동차 보험가입 내용

보험종류	내용	가입여부
대인	운전자 과실 인명피해 사고	가입
대물	운전자 과실 차량/물건피해사고	가입
자손	운전자 과실 운전자 피해사고	가입
차차	운전자 과실 자기차량 손해사고	선택

대여자동차 운전자에게 부과되지 않고 있는 상태이다.

## 2. 외국의 대여자동차 보험제도

### 1) 미국

미국은 주(State)마다 대여자동차 운전자에 대한 보험가입 내용이 다소 상이하기는 하지만 기본적으로 운전자에 대한 기본적인 공적책임(Basic Public Liability)관점에서 대여자동차 소유자가 아닌 실제 차량을 이용하는 운전자에게 보험가입을 하도록 하고 있다. 대여자동차 이용시의 보험가입은 차량 임차인 본인의 자동차보험과 대여자동차 회사에서 적용하는 보험 중 선택적으로 보험가입을 하도록 하고 있다. 대여자동차보험가입 옵션은 표 7에서 나타내고 있는 바와 같다.

즉 기본적으로 대여자동차 이용시 자동차보험가입을 임차인에게 가입하도록 하고 있어 대여자동차 이용시 발생한 교통사고에 대한 손해배상 책임을 대여자동차 운전자에게 부과하고 있다. 뉴욕주와 같이 일부 주는 사고로 인한 피해비용이 운전자가 가입한 보험가입금액을 초과하는 경우는 대여자동차 운영자가 초과비용에 대해 보상하도록 하고 있다.

또한 대여자동차 사업자는 기본적으로 대여자동차 이용을 원하는 이용자에게 차량대여를 거부할 수 없지만, 대여자동차의 교통안전관리를 위해 미국 연방자동차국(The Department of Moter

표 7. 미국의 대여자동차 보험가입 내용

구분	보상내용
SLP	대인/대물보험으로 대여자동차 운전 중 제3자의 차량이나 신체에 피해를 입힌 것에 대한 보상
PAI	대여자동차 이용시 사고로 인한 운전자 자신의 신체적 피해 및 동승자의 피해를 보상
PEC	차량안에 보관하던 개인물품의 도난에 대한 피해보상
CDW	자차보험으로 대여자동차 이용과정에서 발생하는 차량손상에 대한 책임면제

주) SLP: Supplemental Liability Protection, PAI : Personal Accident Insurance, PEC: Personal Effects Coverage, CDW : Collision Damage Waiver.

Vehicle)에서는 대여자동차 회사에 차량 임차인의 과거 운행기록정보를 바탕으로 사고 및 범규위반 경력을 조회할 수 있도록 하여, 안전운전측면에서 고위험군에 속하는 임차인에게는 차량대여를 거부할 수 있도록 하고 있다.

### 2) 유럽

유럽은 운전자로 하여금 대여자동차 이용시 발생하는 피해에 대해 제3자손해(Third Party Liability)에 대한 보상관점에서 자동차보험을 의무적으로 가입하도록 하고 있으며, 표 8과 같이 그 외 피해사항에 대한 보상보험은 선택적으로 가입하도록 하고 있다. 또한 대여자동차 이용사항까지 포함하는 차량 임차인 명의의 종합자동차보험(Full Coverage)을 갖고 있는 경우는 해당 보험을 통해 대여자동차를 이용할 수 있도록 하고 있다. 차량 임차인에게 선택적으로 제공되는 보험내용은 자차보상(Collision Damage Waiver), 차량결함으로 인한 화재보상, 도난보상(Theft Protection) 등을 옵션으로 제공하고 있다.

### 3) 일본

일본은 대여자동차 이용시 차량임차비용에 자동차책임보험과 차량손실보험을 기본적으로 포함하고 있어 미국과 유럽에 비해 대여자동차 운전자에게 의무적으로 가입하도록 하는 피해보상범위를 넓게 적용하고 있다. 그 밖에 차량손실의 경우 기

표 8. 유럽의 대여자동차 보험가입 내용

구분	보상내용
Third Party Liability	제3자의 재산손실 및 신체상해에 대한 보상하는 보험으로 차량 대여시 기본보험으로 포함
CDW	대여차량의 운행시 교통사고 등으로 차량파손 등과 같은 손실에 대한 면책보험으로 선택옵션으로 제공
TP 선택	대여차량의 도난시 발생하는 손실을 보장하는 것으로 선택옵션으로 제공
PI	대여차량 운전시 교통사고 등에 의해 발생한 운전자의 신체피해에 따라 보상해주는 보험
Super Cover	CDW, TP, PI 등을 종합적으로 보장해주는 보험

주) CDW : Collision Damage Waiver, TP: Theft Protection, PI : Personal Insurance



본 보장범위를 벗어나는 경우를 대비하여 자차손해면책보험(Collision Damage Waiver)을 선택적으로 가입할 수 있도록 하고 있다.

### 3. 대여자동차 보험적용의 문제점

앞서 살펴본 바와 같이 우리나라는 외국과 달리 대여자동차 이용시 자동차보험을 실제 차량운전자가 아닌 차량대여자 즉 대여자동차 사업자에게 의무적으로 가입하도록 하고 있다. 이는 대여자동차 이용시 발생하는 교통사고에 대한 손해배상책임으로부터 대여자동차 실제 이용자의 책임을 면제해주는 것으로 대여자동차 이용시 교통안전측면에서 다음과 같은 문제를 야기하고 있다.

우선 대여자동차 운전자의 도덕적 해이를 유발할 수 있다는 점이다. 이는 대여자동차 운전자가 교통사고로 인해 발생하는 피해에 대한 보상책임 부담을 갖지 않게 되어 운전자에게 안전운전불감증을 유발하게 되고, 결과적으로 교통사고 발생으로 연결될 가능성이 높다는 것이다. 이러한 내용은 실제 표 9에서 나타내고 있는 보험개발원 자료를 이용하여 대여자동차와 개인자동차의 사고율 비교를 통해 가늠해 볼 수 있다. 자동차보험을 가입하는 대인, 대물, 자손, 차량 등의 각 항목별로 개인자동차에 비해 대여자동차를 운전하는 경우에 사고율이 약 1.6-2배 정도 높게 나타나고 있음을 알 수 있다.

다음으로는 대여자동차 회사의 경영수지를 악화시키는 요인으로 작용한다는 점이다. 규모가 큰 대

여자동차 운영회사의 경우는 차량을 장기대여 중심으로 운영하고, 대량의 차량을 운영관리함에 따라 바게닝파워를 발휘할 수 있어, 차량 보험료및 사고로 인한 보험료 상승 등이 영업환경에 미치는 영향이 제한적일 수 있다. 그러나 중·소규모 회사의 경우에는 단기대여 중심으로 소규모의 차량을 운영하다보니 사고에 따른 보험료의 변동이 경영수지에 미치는 영향이 상대적으로 클 수 밖에 없다. 이렇듯 대여자동차 회사의 경영수지 악화는 안전관리의 소홀로 연결될 수 있어 교통안전측면에서도 바람직하지 않을 것이며, 보험료변동에 따른 손해절감을 위해 앞서 언급한 차량손해면책제도의 악용으로 연결되어 대여자동차 임차인에게도 피해가 발생하게 되는 문제와 연결된다.

마지막으로 자동차리스사업과 같은 대여자동차 유사사업종과의 형평성문제이다. 자동차리스업종의 경우 반환조건부 차량대여, 차량관리서비스 등 대여자동차 사업과 유사한 형태로 차량을 대여하지만, 「여신금융업법」에서는 자동차리스업종을 자동차대여가 아닌 시설대여의 한 형태로 간주하여 「자동차손해배상보장법」에서 손해배상책임을 규정하고 있는 “자기를 위하여 자동차를 운행하는 자”로 보지 않는 것으로 규정함에 따라 자동차리스사업자로 하여금 운행자책임을 지지 않도록 하고 있어 대여자동차 사업자와 법률규제의 불공정성이 제기될 수 있다.

### 대여자동차 보험제도 개선방향

자동차를 운행하는데 있어 교통사고 발생과 같이 운전행위에 따른 결과에 대해 해당 운전자에게 책임을 부과하는 것은 원인자부담원칙 측면에서 당연하다 할 수 있을 것이다. 따라서 이러한 원인자부담원칙측면에서 대여자동차 보험제도의 개선 방향을 정리하면 다음과 같다.

첫 번째로 기본적으로 대여자동차를 이용하는 운전자에게도 손해배상책임을 부과할 수 있는 운전자보험체제로 개선하는 것이 필요하다. 대여자

표 9. 대여자동차와 개인자동차 사고율비교

구분	대여자동차		개인자동차	
	조사대수 (천대)	사고율 (%)	조사대수 (천대)	사고율 (%)
대인1	227	11.6	12,161	6.1
대인2	227	2.5	11,783	1.5
대물	228	24.2	12,149	14.5
자손	227	1.2	11,743	0.6
차량	47	30.2	7,724	26.3

자료 : 렌터카보험제도의 합리적인 개선방안 연구, 2012, 보험개발원

동차 운전자에게 손해배상책임을 부과하는 것은 운행 중 발생하는 교통사고에 대한 책임을 지게 하는 것이므로 운전자로 하여금 대여자동차 이용시 운전에 대한 경각심을 갖게 함으로써 안전운전의식을 고취시켜 교통사고예방에 기여할 수 있을 것이다. 또한 이러한 운전자보험체계는 운전자의 보험가입경력, 할인할증등급 등과 같은 운전경력상의 위험도에 상응하는 보험료 차등화가 가능할 것이며, 위험도가 낮은 이용자에 대해서는 대여자동차 이용비용을 할인해주는 혜택도 가능할 것이다.

두 번째는 대여자동차 운영자와 이용자간 보험비용을 합리적으로 분담할 수 있는 방안으로 보험제도가 마련되는 것이 필요하다. 이는 대여자동차의 대여기간이 지속적이지 않고 반복적으로 단절되는 특성이 생기므로 차량에 대한 보험이 어느 한쪽에 일방적으로 전가되서는 안될 것이다. 만약 대여자동차 이용자에게 보험료가 일방적으로 부과된다면, 운전자의 안전의식을 고취시킬 수 있다는 측면에서는 긍정적인 면이 있으나, 운영사업자 입장에서는 대여자동차 운영에 대한 위험부담으로부터 벗어나 대여자동차에 대한 관리 및 운행관리 소홀을 유발할 개연성이 있고, 더 나아가 무분별한 영업활동을 통해 오히려 교통안전측면에 악영향을 미칠 수 있다.

세 번째로 운전자보험체계를 위한 보험가입방법을 마련하는 것이 필요하다. 외국사례에서 살펴본 바와 같이 본인 소유의 자동차보험(종합보험을 가입한 경우)을 통해 대여자동차 이용시 보험을 적용할 수 있도록 하고, 그러지 못하는 경우에는 대여자동차 임차시 대여기간동안 필요한 보험을 대여자동차 회사를 통해 보험증권과 같은 방식으로 별도로 구매할 수 있도록 제도를 마련하는 것이 필요하다.

마지막으로 대여자동차 운전자의 보험료 산정 또는 보험증권 구매시 대여자동차 임차인의 운전이력에 따라 차등화를 추진하는 것이 필요가 있다. 이는 현재도 일반 자동차보험료 산정시 차량소유자의 교통법규위반 내역에 따라 보험료를 할인 및 할증을 해주는 제도가 적용되고 있으나, 법규위반 당시의 차량운전자를 확인할 수 없는 불확실성으

로 인해 사실상 실효성이 많이 떨어지고 있는 실정이다. 이러한 운전이력관리를 통해 보험료와 연계하고 있는 사례는 캐나다에서 찾아볼 수 있는데, 캐나다의 경우는 운전자안전등급제(The Driver Safety Rating)를 마련하여 운전자별로 주행기록을 체계적으로 관리하여 보험료산정에 반영하고 있다. 운전자안전등급제는 일반 자동차보험뿐만 아니라 대여자동차 이용시에도 운전자의 안전등급별로 보험료를 차등적용할 수 있을 것이다. 또한 이를 통해 과격한 운전행태를 나타내는 운전자와 같이 교통사고 위험도가 높은 운전자에게는 대여자동차 운영자입장에서 임차를 거부할 수 있도록 근거를 마련해줌으로써 대여자동차 교통안전관리의 실효성을 높일 수 있는 방안이 될 수 있을 것이다.

## 결론

우리나라의 대여자동차 산업은 레저문화의 활성화와 자동차이용의 생활화에 편승하여 가파른 성장세를 나타내고 있으며, 이에 따라 대여자동차 등록대수도 지속적으로 증가하고 있다. 이러한 대여자동차 산업의 활성화 이면에는 적지 않은 문제점이 발생하고 있는 것도 사실이다. 대표적인 것이 교통안전측면에서의 문제인데, 실제 정부를 비롯한 다방면의 노력으로 국가 전체적으로 교통사고 사망자수가 감소하고 있음에도 불구하고 여전히 대여자동차의 사고율 및 사망률은 일반차량보다 월등히 높게 나타나고 있어, 이를 해결하기 위한 노력이 필요한 시점이다.

교통안전측면에서 대여자동차가 갖고 있는 문제점은 대여자동차를 이용하는데 있어서 이용자의 안전운전 불감증을 유발한다는 데 있다. 이러한 문제는 근본적으로 대여자동차의 보험제도에서 기인하는데, 우리나라는 다른 국가들과 달리 대여자동차 이용시 보험가입의무를 차량운전자가 아닌 차량운영자에게 부과하고 있다. 이에 따라 대여자동차 운전자는 대여자동차 이용시 발생하는 교통사고에 대한 손해배상책임으로부터 자유롭게 되어 안전운전

에 대한 경각심을 소홀하게 만드는 요인으로 작용하고 있다. 따라서 이러한 운영자 중심으로 가입하도록 하고 있는 보험제도에 대한 개선이 필요하다.

대여자동차 보험제도를 개선하기 위한 방향으로 첫 번째로 현재의 운영자 중심의 대여자동차 보험제도를 운전자중심으로 전환하는 것이 필요하다. 두 번째는 대여자동차는 운영자와 이용자가 구분되는 만큼, 보험가입의무를 어느 한쪽에 일방적으로 부과하기 보다는 보험가입주체를 이원화해서 가입할 수 있도록 제도를 개선하는 것이 필요하다. 세 번째는 대여자동차 이용시 보험가입방법으로 외국에서 보편적으로 적용하고 있는 보험증권형태로 대여자동차 운전자가 별도로 대여기간동안 구매할 수 있는 간편한 형태로 가입절차를 마련하는 것이 필요하다. 또한 자기소유 자동차 보험과 연계하여 대여자동차를 이용할 수 있는 선택옵션 마련도 필요할 것이다.

마지막으로 중장기적으로는 운전자의 법규위반, 난폭운전 등 대여자동차 이용자들에게 대한 운행기록을 종합적으로 관리하는 방안으로 안전운전등급제 마련에 대한 논의가 필요하다. 대여자동차의 경우는 과격한 운전을 하는 이용자에게 차량대여를 제한할 수 있어 안전관리에 효과적인 방안이 될 수 있으며, 대여자동차외에 개인자동차의 운전행태에도 긍정적인 영향을 미칠 수 있다.

위와 같은 대여자동차보험제도 개선의 필요성은 대여자동차의 교통안전성을 확보하고 더 나아가 대여자동차산업의 지속적인 성장을 견인하기 위해서도 더욱 요구된다. 나아가서 일부지자체를 중심으로 적극 추진하고 있는 전기차 등의 카셰어링(Car Sharing)사업의 활성화를 위해서도 이와 같은 보험제도의 개선이 꼭 필요한 시점이다. 따라서 더 이상 관련제도 및 현실 적용성의 복잡성 등으로 인해 제도개선을 방관해서는 안 될 것이다.

### 참고문헌

교통안전공단 (2012), 대여자동차 안전관리 개

선방안 연구.

교통안전공단 (2013), 사고율과 손해율을 충실히 반영하는 자동차보험체계 구축방안 연구. 김승현 외 (2012), 렌터카 이용특성분석을 통한 교통사고 감소 방안, 교통기술과 정책, 9(3), 대한교통학회. 19-31.

도로교통공단 (각 연도), 교통사고통계분석.

박범진 (2011), 자동차보험 제도의 법적 문제점과 개선방안에 관한 연구, 성균관대학교 석사학위논문.

보험개발원 (2012), 렌터카보험제도의 합리적인 개선방안 연구.

한국교통연구원 (2006), 자동차 대여사업의 발전방안 연구.

교통안전공단, 교통안전정보관리시스템 홈페이지 (www.tmacs.ts2020.kr)

서울특별시 자동차대여사업조합 홈페이지 (www.scra.or.kr)

전국 렌터카 사업연합 조합회 홈페이지 (www.krca.or.kr)

Al-Balbissi A. H. (2001), Rental Cars Unique Accident Trends, Journal of Transportation Engineering, 127(2).

Bonneson J. A. McCoy, P, Estimation of safety at two way stop controlled intersection on rural highway, Transportation Research Record 1401, 83-89.

Linda Walker and Stephen J. Page (2004), The Contribution of Tourists and Visitors to Road Traffic Accidents: A Preliminary Analysis of Trends and Issues for Central Scotland, Current Issues in Tourism, 7(3).

Manitoba Public Insurance (2005), The Driver Safety Rating.

Matcham D. (1999) International Visitors and Road Safety in Australia: A Status Report. Canberra, Australia: Australian Transport Safety Bureau.