

렌터카 이용특성 분석을 통한 교통사고 감소 방안

Reducing Traffic Accident by Analysis of Rent a Car



김승현



이수일



김장욱



변원남

1. 서론

1. 연구배경

지속된 꾸준한 경제성장과 국민들의 소득증가에 따른 레저활동의 증가, 자동차의 다양화와 짧아진 신모델 출시 주기로 인한 차량모델 교체주기의 단축, 자동차를 소유대상보다는 이용대상으로 인식하는 경향 확대 등의 이유로 대여자동차(이하 '렌터카'로 사용함)의 이용량이 늘어나고 있다. 또한 공공기관이나 기업들이 차량관련 안전규제의 부담을 덜고 비용처리에 대한 세제혜택을 누리기 위해서 업무용으로 렌터카 이용을 점차 늘리고 있다. 또한 변화하는 렌터카 관련 외부환경과 더불어 증가하는 교통사고로 인하여 지속적으로 할증되는 자동차보험료의 부담을 완화시키고 교통사고처리를 효과적으로 관리하기 위해 자체 공제조합설립을 추진하던 중에 손해보험사를 관계사로 두고 있

는 대형 렌터카업체의 소극적인 자세와 2008년 금융위기로 공제조합 출자금이 부담된 대부분의 업체들로 인하여 설립 진행이 답보상태에 있었다. 그러나 전국자동차대여사업조합연합회가 경기 회복기인 요즘 시점에서 다시 공제조합설립을 추진할 예정에 있고, 렌터카를 실제 사용 하는 렌터카 이용자에게 전적인 운행자책임을 부여할 수 있도록, 자동차리스 사업자의 운행자책임을 배제하는 '여신전문금융업법'과 같이 렌터카 사업자에 대해 '자동차손해배상보장법'의 운행자책임을 배제하는 조항을 '여객자동차 운수사업법'에 추가하기 위한 노력도 함께 하고 있어 향후 렌터카와 관련된 법률과 규제의 변화가 점차 렌터카 이용환경과 그에 수반된 교통사고 원인의 변화를 가져올 것으로 보인다.

2. 연구목적

렌터카업체수와 렌터카수가 증가하고 있고 공정

김승현 : 현대해상 교통기후환경연구소 교통안전팀, antii@paran.com, Phone: 02-3701-3282, Fax: 02-3701-3289

이수일 : 현대해상 교통기후환경연구소 교통안전팀, sooillee@hi.co.kr, Phone: 02-3701-3285, Fax: 02-3701-3289

김장욱 : 현대해상 교통기후환경연구소 교통안전팀, skyblue@hi.co.kr, Phone: 02-3701-3284, Fax: 02-3701-3289

변원남 : 현대해상 교통기후환경연구소 교통안전팀, bwonnam@hi.co.kr, Phone: 02-3701-3283, Fax: 02-3701-3289

거래위원회의 1년 미만 단기 자동차 렌탈업 규제 해제를 통하여 렌탈업과 리스업의 겸업 허용을 추진하는 법 개정이 완료되면 렌터카공급이 더 증가할 것으로 예견되지만 전체적으로 증가하는 교통사고 발생 건 중에서 렌터카사고가 자가용이나 일반 사업용자동차 사고에 비하여 더 높은 비율로 증가하고 있어 렌터카의 사고율 저감을 위해 시장특성과 이용특성 조사를 통하여 사업자와 이용자에 적합하고 체계적인 방안을 제시한다. 그리고 렌터카 사업자는 '자동차손해배상보장법'상 운전자 책임이 인정되고 있는데 렌터카 이용자의 사고위험과는 무관하게 렌터카 사업자의 위험요율을 기준으로 보험료가 책정되고, 렌터카를 실제 운전하는 이용자의 사고경력은 이용자 개인의 자동차 보험에도 반영되지 않는다. 이러한 제도적인 문제는 렌터카 이용자의 무책임한 운전을 부추겨 교통사고 발생을 증가시키는 주요한 요인으로 작용하고 있는데, 이처럼 렌터카사고의 특성에 영향을 미치는 관련 법률과 제도를 살펴보고 렌터카 자동차보험 및 사고현황 분석을 통하여 교통사고를 감소시킬 수 있는 방안을 찾아보고자 한다.

II. 법률 및 제도 검토

1. 렌터카 사업 개요

『여객자동차 운수사업법』에 따르면 자동차 대여사업이란 여객자동차 운수사업의 한 종류로서 다른 사람의 수요에 응하여 유상으로 자동차를 대여하는 사업을 말하며, 사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토해양부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 등록하여야 한다. 즉 버스나 택시와 같이 자동차를 운행하여 이익을 추구하는 사업으로 공공성을 띄고 있는 운수사업의 법적 성격을 가지고 있다. 렌터카 사업은 최초 1918년 미국 시카고에서 22세의 Walter L. Jacobs 라는 사람에 의해 포드자동차 '모델T' 12대로 시작되어 현재의 Hertz사에 이르렀고, 우리나라는 1969년 자동차대여제도를 신설한 이래 여객자동차 운수사

업법을 개정하여 자동차운수사업의 일종으로 렌터카 사업을 규제하고 있는데 1975년 서울에서 대한렌트카가 30대의 자동차로 대여사업을 시작한 것이 처음이다. 현재의 Avis등 해외 유명 렌터카 회사들은 1980년대 아시안게임, 올림픽 등 국제행사 유치와 더불어 국내업체와 업무 제휴형식으로 국내 진출을 시작하여 현재까지 영업 중이며 전체 렌터카 업체는 2002년 렌터카 사업의 등록기준 대수가 100대 이상에서 50대 이상으로 완화되면서 그 수가 급속히 증가하고 있다

2. 법률과 제도

1) 여객자동차 운수사업법

렌터카 사업에 관련된 주요 사항들은 '여객자동차 운수사업법'에서 규정하고 있다. 렌터카 사업은 다른 사람의 수요에 응하는 여객자동차 관련 사업이고, 공공복리 증진을 목적으로 하고 있는 '여객자동차 운수사업법' 제1조(목적)에 따라 공적 규제를 받게 되는데, 불특정 다수가 공동으로 이용하는 공적 성격으로 인해 운영차량의 종류, 차고지 면적, 정기점검의 강화 등의 각종 규제와 함께 사업자와 이용자를 위한 세제 혜택도 받고 있다. 전국자동차 대여사업 조합연합회에서 추진 중인 공제조합설립과 관련된 사항은 제61조부터 제69조에서 규정하고 있는데 현재 대부분의 여객자동차 운수사업자들은 공제조합을 설립하여 사업을 운영하고 있지만 렌터카 사업자들은 아직 공제사업을 하고 있지 않고 자동차 사고로 인한 배상책임은 모두 손해보험사의 자동차보험에 의존하고 있다.

2) 자동차손해배상보장법

렌터카 사업자들은 렌터카에 대한 운행지배가 직접적이고 현실적으로 존재한다고 하여 운행자 책임이 인정되고 있는데 '자동차손해배상보장법'에 따라 자동차 보유자로서 렌터카 이용자와 대여차량에 대한 관리책임이 발생하며 제3조(자동차손해배상 책임)의 자기를 위하여 자동차를 운행하는

자로서 렌터카 이용자가 야기한 교통사고에 대해서도 법률적인 손해배상책임을 지게 되며 자동차보험에 있어서도 피보험자가 된다. 또한 제5조(보험 등의 가입의무)에 의해 자동차책임보험이나 책임공제에 가입하는 것 외에 추가적인 책임초과한도의 보험이나 공제에 가입할 의무가 발생한다.

3) 여신전문금융업법

렌터카 사업과는 직접적인 관련성은 없지만 유사업종을 규제하는 관련법률로 '여신전문금융업법'이 있다. 리스사업자가 운용하고 있는 자동차리스 중 메인テナンス 리스의 경우 반환조건부 차량대여, 차량관리 서비스 등 렌터카와 유사한 형태의 대여업이지만 '여신전문금융업법'을 적용받고 있어 법률규제의 불공정성이 계속 제기되고 있다. '여신전문금융업법'은 자동차대여를 시설대여의 한 형태로 보고 있다. 시설대여의 대통령령으로 정하는 물건에는 시설이나 기계뿐만이 아니라 건설 기계나 차량도 포함되며 대통령령으로 정하는 일정기간이란 1년을 말한다. 또한 2005년 6월 1일 금융위원회의 '여신전문금융업감독규정'에서 이 법 제46조(업무) 7항의 금융위원회가 정하는 업무에 여신전문금융업자의 리스대상 물건에 대한 렌탈업이 추가되면서 캐피탈회사의 1년 이상 장기렌터카영업이 가능하게 되었다. 자동차리스사의 경우는 렌터카사업자와는 다르게 이 법 제 35조에 의하여 '자동차손해배상보장법' 제3조의 운행자책임을 지지 않는데 신용카드업, 할부금융업, 시설대여업을 함께 영위하며 여신전문금융업법의 적용대상이 되는 캐

피탈 회사가 1년 이상의 장기렌터카 영업을 하는 경우 해당 렌터카에 대해서는 자동차손해배상보장법 제3조에 따른 운행자책임을 지게 된다.

4) 자동차대여표준약관

그 동안 표준약관이 없어 각 렌터카 사업자와 이용자간의 개별이용약정에 따른 분쟁이 증가하여 소비자피해분쟁을 예방하고 렌터카가 범죄 등에 이용되는 피해를 줄이기 위하여 표준약관제정의 필요성이 강조되어 오던 중 2009년 12월 18일 공정거래위원회가 자동차대여분야에서 소비자 피해를 방지하고 공정한 거래질서를 확립하기 위하여 '자동차대여 표준약관'을 제정하여 보급하였다. 표준약관에는 예약 및 위약금과 관련한 고객의 권익을 보호할 뿐만 아니라 렌터카사용의 제한이나 계약해지와 관련한 사업자의 권익도 함께 보호하고 있다.

III. 렌터카 시장현황 분석

1. 렌터카 등록 현황

2005년부터 2011년까지의 우리나라 전체 자동차등록대수 증가 추이와 렌터카등록대수의 증가 추이를 비교하여 살펴보면 자동차등록대수 증가율은 년 평균 3% 정도인데 반해 렌터카등록대수 증가율은 2008년 세계금융위기 다음해인 2009년도를 제외하고는 10% 이상의 증가추세를 보이고 있다. 렌터카 업체수 또한 2009년을 제외하고는 매년 5% 이상의 높은 성장세를 보이고 있다.

〈표 1〉 자동차 및 렌터카 등록 추이

구분	자동차 등록대수	증감율	렌터카 등록대수	증감율	렌터카업체수	증감율
2011	18,437,373	2.8%	288,634	11.9%	797	5.3%
2010	17,941,356	3.6%	257,751	18.0%	757	8.0%
2009	17,325,210	3.2%	218,460	8.8%	701	3.7%
2008	16,794,287	2.2%	200,747	20.0%	676	9.9%
2007	16,428,245	3.4%	167,265	24.9%	615	9.2%
2006	15,895,303	3.2%	133,934	23.2%	563	9.5%
2005	15,397,095		108,694		514	

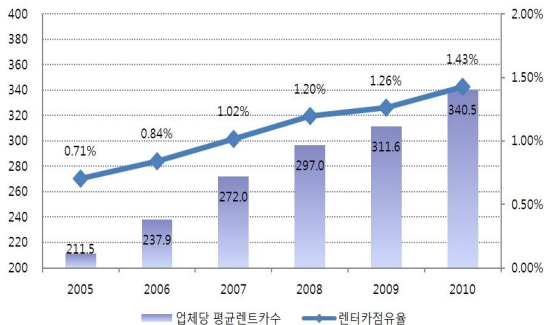
자료: 국토해양부, 한국자동차공업협회, 전국자동차대여사업조합연합회 2011.12

2. 렌터카 사업 확장 추이

전체 자동차 중 렌터카가 차지하는 비중은 2005년 0.7%에서 2010년 1.4%로 매년 증가하고 있고 렌터카업체당 보유하고 있는 평균 렌터카 수도 2005년의 211대에서 2010년 340대로, 매년 8%내외로 증가하고 있다. 또한 업체수와 더불어 보유차량도 대폭 증가하고 있는데 렌터카 사업을 위한 렌터카 등록기준 대수가 50대 이하로 완화되었음에도 업체는 평균적으로 대형화되고 있는 추세이다. 전체적으로 렌터카 등록대수의 증가율이 전체 자동차 등록대수의 증가율보다 매년 약 7배 정도 더 많고 2010년 등록대수도 2005년 대비 137% 증가하였다. 렌터카 업체수 또한 꾸준한 증가세를 보이고 있으며 전체 차량등록대수 중 렌터카가 차지하는 비율도 2005년에서 5년 만에 2배로 증가하는 등 시장의 팽창속도가 빠르다고 할 수 있다.

3. 렌터카 사업자

2008년 시장점유율이 4.5%이던 대한통운(주)이 시장점유율 20.2%인 업계 1위의 금호렌트카(주)를 인수하고, 다시 2010년 4월 업계 8위의 (주)케이티렌탈이 대한통운으로 통합되었던, 금호그룹의 렌터카 사업부분을 인수하면서 약 5만8천여대의 차량으로 23%의 시장점유율 차지하며 업계 1위의 규모를 현재까지 유지하고 있다.



〈그림 1〉 업체당 평균렌트카수 및 렌터카 점유율

〈표 2〉 상위 10개 렌터카 사업자 현황

(2010년 11월 기준)

순위	사업자명	차량등록대수(대)	점유율
1	(주)케이티렌탈	58,310	23.0%
2	아주오토렌탈(주)	37,292	14.7%
3	현대캐피탈(주)	22,798	9.0%
4	(주)레드캡투어	8,443	3.3%
5	동부건설(주)	7,930	3.1%
6	SK네트웍스(주)	7,558	3.0%
7	기아자동차(주)	6,148	2.4%
8	(주)아마존카	4,002	1.6%
9	(주)조이렌트카	2,501	1.0%
10	(주)엔에이치개발	2,093	0.8%
소계		157,075	62.0%
업계 전체	751	253,549	

자료: 국토해양부, 한국자동차공업협회, 전국자동차대여사업조합연합회 2010.12

국내 전체 렌터카 사업자 757개 업체 중 상위 10개 업체가 62%의 시장점유율을 차지하고 있고 상위 4개 업체만 보더라도 전체 렌터카 시장의 50%를 점유하고 있는 구조이다. 2007년과 2010년의 시장점유율 상위업체의 점유율 변화를 살펴보면 상위 10개 업체는 54.5%에서 62.0%로 7.5%가, 상위 4개 업체는 44.1%에서 50%로 5.9%가 각 상승하여 렌터카업계가 대형업체 위주의 시장구도로 형성되고 있다.

IV. 교통사고 현황분석

1. 전체 교통사고 발생 추이

교통사고 발생건수를 기준으로 2009년부터 과거 5년간의 사고증감 추이를 살펴보면 2007년까지 감소추세이던 사고발생건수가 2008년부터 증가추세로 돌아섰고 이에 따라 부상자수도 유사한 비율로 증가하고 있다. 사망자수는 지속적으로 감소하고는 있지만 그 폭이 점차 줄어들고 있다. 자동차 1만대당 사고건수를 기준으로 보았을 때 2010년 106대의 사고발생 정도는 과거 2007년 106대 수준으로 다시 되돌아가는 결과를 나타내고 있다.

〈표 3〉 교통사고 발생건수 및 사상자수

구분	발생건수(건)	자동차 1만대당	건수 증감	사망자수(명)	증감	부상자수(명)	증감
2010	226,878	106	-2.2%	5,505	-5.7%	352,458	-2.6%
2009	231,990	111	7.5%	5,838	-0.5%	361,875	6.8%
2008	215,822	106	2.0%	5,870	-4.8%	338,962	0.9%
2007	211,662	106	-1.0%	6,166	-2.5%	335,906	-1.3%
2006	213,745	110	-0.2%	6,327	-0.8%	340,229	-0.6%
2005	214,171	113	-3.0%	6,376	-2.8%	342,233	-1.4%
2004	220,755	133		6,563		346,987	

자료: 도로교통공단 2011

〈표 4〉 렌터카 교통사고 발생건수 및 사상자수

구분	발생건수(건)	사고율*	건수 증감	사망자수(명)	증감	부상자수(명)	증감
2010	4,169	1.62%	3.7%	77	-23.76%	7,256	3.9%
2009	4,018	1.84%	8.3%	101	12.2%	6,979	3.8%
2008	3,709	1.85%	17.2%	90	15.4%	6,724	18.7%
2007	3,165	1.89%	15.4%	78	-20.4%	5,665	
2006	2,742	2.04%	19.4%	98	84.9%		
2005	2,297	2.11%	35.8%	53	35.9%		
2004	1,692	1.77%		39			

자료: 도로교통공단 2005~2011

* : 경찰청 사고건수 기준 사고율(렌터카사고건수/렌터카등록대수)

2. 렌터카 교통사고 발생 추이

렌터카 사고건수는 렌터카수의 증가와 더불어 꾸준히 늘어나고 있는데 사고율은 경찰청 사고기준으로 2004년부터 2010년까지 평균 약 1.87% 증가하고 있으며 전반적으로 증감율은 감소하는 추세로 분석되었다. 또한 정부의 교통사고 사망자 감소에 중점을 둔 '교통사고 사상자 절반줄이기' 정책의 효과가 2010년 렌터카 사망자수에 있어서도 전년 대비 23.76% 감소되어 정부의 정책 효과가 있었던 것으로 판단된다.

자동차보험에서 처리된 사고발생건수를 기준으로 보면 상당히 다른 결과치를 보여주고 있는데 평균 사고발생율이 과거 3년간 매년 22%를 넘어서고 있으며 증가율도 16% 이상을 나타내고 있다. 2009년에는 렌터카 4대 중에 1대가 사고를 낸 것이다.

전체적으로 보았을 때 2009년 렌터카등록대수는 전체자동차등록대수의 1.26%를, 2010년에는 1.43% 점유하는 반면 사고발생건수는 2008년과 2009년 각 1.7%대를 점유하고 있고, 사망자수 점유율은 2007년 1.27%에서 2009년 1.73%로 큰 증가율을 보이고 있다. 부상자수에서도 2008년과 2009년에 각 1.9%대를 점유하고 있는 등 렌터카가 전체 차량등록대수에서 차지하는 비율에 비하여 렌터카 관련 사고발생건수, 사망자수, 부상자수가 모두 높은 비율을 점하고 있어 렌터카가 전체 자동차 중에서 위험요인이 많은 차량군임을 알 수 있다.

〈표 5〉 자동차보험 렌터카 교통사고 발생건수

구분	발생건수(건)	사고율*	건수증감	월평균 발생건수(건)
2009	55,596	25.45%	16.43%	4,633
2008	47,760	23.79%	24.65%	3,980
2007	38,316	22.91%		3,193

자료: 손해보험협회 2010. 7

* : 손해보험사 사고건수 기준 사고율(렌터카사고건수/렌터카등록대수)

3. 렌터카 교통사고 발생 추이 비교

렌터카 사고건수 증가율을 일반 승용차나 차량용도별 합계 수의 추이와 비교해 보면 렌터카등록대수와 렌터카업체수 증가율이 잠시 주춤했던 2009년을 감안하더라도 사업용 전체차량의 사고증가율에 비하여 적게는 2배에서 많게는 30배 이상의 상당한 차이를 나타내고 있고 비사업용 전체 차량 사고증가율에 비해서도 많은 차이를 보여주고 있어, 렌터카의 사고감소를 위해서는 다른 용도의 차량에 비하여 상당히 많은 조치와 노력이 필요함을 알 수 있다.

4. 렌터카 교통사고 운전자

경찰청의 렌터카 사고운전자 현황에 따르면 2010년도 사업용자동차의 전체 무면허운전자 중 렌터카의 무면허운전자사고가 62.9%를 차지하였고 음주사고도 사업용자동차 전체 음주운전자 사고 중 50.1%를 차지하였다.

〈표 6〉 렌터카 교통사고 발생추이 비교

구분	렌터카발생 건수(건)	증감	사업용발생 건수(건)	증감	승용차 발생건수(건)	증감	비사업용 발생건수(건)	증감
2010	4,169	3.8%	51,027	-3.2%	119,377	-0.9%	169,976	-2.2%
2009	4,018	8.3%	52,687	3.9%	120,480	10.0%	173,809	8.3%
2008	3,709	17.2%	50,691	2.2%	109,530	1.5%	160,421	1.4%
2007	3,165	15.4%	49,600	-3.4%	107,890	0.7%	158,152	-2.6%
2006	2,742	19.4%	51,341	-1.5%	107,173	4.8%	162,404	0.2%
2005	2,297	35.8%	52,119	-0.5%	102,291	-1.7%	162,052	-3.7%
2004	1,692		52,395		104,071		68,360	

자료: 도로교통공단 2005~2010

〈표 7〉 2010년 사업용자동차 유형별 사고운전자수 현황

구분	무면허(명)	점유율	음주 (명)	점유율	고령운전자* (명)	점유율	여성운전자 (명)	점유율
렌터카	219	62.9%	678	50.1%	51	1.8%	507	34.0%
노선버스	0	0.0%	6	0.4%	124	4.4%	149	10.0%
전세버스	3	0.9%	18	1.3%	83	2.9%	23	1.5%
택시	8	2.3%	187	13.8%	2,209	78.3%	551	36.9%
화물	22	6.3%	104	7.7%	106	3.8%	12	0.8%
기타	96	27.6%	360	26.6%	249	3.8%	250	16.8%
전체	348	100%	1,353	100.0%	2,822	100%	1,492	100%

자료: 도로교통공단, *: 만65세 이상 운전자

또한 여성운전자 렌터카사고 점유율도 사업용자동차 전체 여성운전자사고 중 34.0%로 택시사업자(36.9%) 다음으로 높게 나타났다. 고령운전자 점유율은 가장 낮은 1.8%를 차지하고 있다.

5. 렌터카 교통사고 원인 분석

렌터카의 경우 전체 교통사고 발생추이와 비교해보았을 때 과거 7년간 렌터카 시장의 성장과 함께 교통사고발생도 지속적으로 연간 평균 13.7% 증가하고 있다. 또한 사고발생이 상대적으로 많은 사업용자동차들의 사고발생 증감을 ±4%에 비하여서도 상당히 높은 편이다. 이는 전체 교통사고의 발생원인과 별개로 렌터카의 운행특성 자체가 보유하고 있는 사고발생원인이 부가적으로 작용하고 있기 때문으로 볼 수 있다. 렌터카 사고 중 대형사고로 이어질 수 있는 무면허, 음주운전사고는 전체 사업용자동차 사고의 절대 다수를 차지하고 있는데, 교통안전공단의 안전진단과 안전관리를 의무

적으로 받고 있는 버스, 택시, 화물 운송사업자 등의 여객운송사업자와 달리 렌터카 사업자의 안전관리제도를 지도하거나 책임질 공적인 주체가 없고, 자동차손해배상보장법 제5조(보험 등의 가입의무) 3항에 따라 자동차 대여사업자는 공제나 보험에 가입하여야 한다는 규정 외에는 렌터카사업자에게 안전과 관련한 별다른 의무와 책임이 부여되지 않는 미흡한 제도로 인하여 렌터카 사업자나 렌터카 이용자 모두 교통안전의 사각지대에 놓이게 됨으로써 교통사고의 피해가 커질 수밖에 없는 환경에 놓여있다.

일반적인 교통사고 원인이나 다른 사업용자동차의 교통사고 원인 외에 렌터카이용에 내재되어 있는 특유의 교통사고 원인을 정리하여 보면 크게 렌터카 사업자가 가지고 있는 특징과 렌터카 이용자가 가지고 있는 특징으로 나뉘볼 수 있다. 우선 렌터카 사업자의 전반적인 특징은 다음과 같다.

첫째, 이용자에 대한 안전관리 체계가 부족하다. 렌터카 시장의 특징에서 일부 언급한 것처럼

〈표 8〉 유형별 전체 사고운전자수 현황

구분	2008		2009		2010	
	사고 운전자 수	구성 비율	사고 운전자 수	구성 비율	사고 운전자 수	구성 비율
무면허	10,656	4.94%	9,482	4.09%	8,999	3.97%
음주	26,837	12.43%	28,207	12.16%	28,641	12.62%
고령 운전자	10,132	4.69%	11,997	5.17%	12,603	5.55%
여성 운전자	33,660	15.60%	37,462	16.15%	37,135	16.37%

구성비율 : 운전자수/사고발생건수, 고령운전자 : 만65세 이상 운전자

자료 : 경찰청 2009~2011

〈표 9〉 유형별 렌터카 사고운전자수 현황

구분	2008		2009		2010	
	사고 운전자 수	구성 비율	사고 운전자 수	구성 비율	사고 운전자 수	구성 비율
무면허	230	6.20%	206	5.13%	219	5.25%
음주	533	14.37%	554	13.79%	678	16.26%
고령 운전자	40	1.08%	38	0.95%	51	1.22%
여성 운전자	471	12.70%	536	13.34%	507	12.16%

구성비율 : 운전자수/사고발생건수, 고령운전자 : 만65세 이상 운전자

자료 : 경찰청 2009~2011

〈표 10〉 렌터카 7~8월 교통사고발생 현황

구분	월평균 사고발생건수	7~8월평균 사고발생건수	월평균/7월~8월 사고발생건수
2010	347	404	16.29%
2009	335	382	14.09%
2008	309	421	36.21%

자료 : 경찰청 2009~2011

운송비용 상승, 업계경쟁 심화에 따른 수입금 감소 등으로 대다수의 업체들이 경영난에 직면하고 있고 성수기 때조차도 자동차대여료 덤핑 등으로 무리한 경영을 하고 있어 렌터카 이용자들의 안전까지 관리할 여력이 부족하다.

둘째, 차량관리체계가 미흡하다. 매출확대와 영업력 증대만을 위주로 하는 경영방식으로 인해 운행하는 차량의 관리나 일상적인 차량점검을 소홀히 하게 되고 렌터카 이용자들에게 대해 업체 자체적인 대여 차종별 특성 안내나 안전한 차량이용방법

등에 관한 교육 시행이 곤란하다.

셋째, 직접통제가 곤란한 요인들로 인해 발생하는 비용부담이 크다. 렌터카운행 중 일으킨 사고가 본인의 자동차보험 요율에는 영향을 미치지 않는 등의 렌터카 이용자에 대한 사고경력 미반영 체계가 렌터카 사업자들에게는 부담을 더해주고 있으며 렌터카 이용자들이 렌트시 작성하는 허위서류와 렌트차량 미반납에 대해서도 업체의 대책이 부족한 실정이다.

렌터카 이용자의 전반적인 특징은 다음과 같다. 첫째, 불특정 다수가 다양한 목적으로 차량을 이용한다. 차량을 기준으로 보았을 때 운전자가 불특정 다수인 관계로 지속성이 없어 렌터카 사업자의 운전자대상 교통안전관리를 어렵게 만들고, 운전자들은 내차가 아니라는 인식에 의해 이용차량에 대한 관심도가 약해져 렌터카의 차량관리에 소홀하게 되고 무절제한 운전으로 사고위험을 증가시킨다.

둘째, 렌터카는 휴가철에 이용이 많다. 짧은 기간에 교통량이 집중되는 관광지나 휴양지를 주로 통행하여 사고가 많아진다. 매년 사고의 20% 이상이 7~8월에 집중되고 있는데 여름철 날씨와 휴가에서의 체력소모가 운전의 집중력을 저하시키고, 장거리운행시의 차량 지·정체로 인해 운전자 피로가 가중되면서 졸음운전이 발생하고, 장시간 고속주행에 따른 주의력 저하 등이 원인이 되어 결국에는 교통사고를 불러오게 된다. 또한 대부분 차내 탑승인원이 많은 편인데 동승인원이 많아질수록 운전자가 운전 집중하기가 더 어렵다.

셋째, 휴가철 10대~20대의 사고발생율이 높아진다. 2009년 손해보험사의 사고현황을 보았을 때 전체 연령대중 20세 이상 29세 이하 운전자의 사고발생이 가장 많은데 7~8월 휴가철에는 29세 미만 운전자의 사고발생이 28%이상 급격히 증가한다. 이는 운전경력이 짧은 젊은 사람들이 휴가철 들뜬 마음으로 인하여 신호위반이나 과속 등의 법규위반을 많이 하게 되고 휴가기간 중 밤을 새우거나 과음을 하게 되어 졸음운전이나 음주운전이 자주 발생하기 때문이다. 행락지에서는 평소보다 쉽

〈표 11〉 2009년 렌터카 연령별 7~8월 사고증가 현황

구분	월평균 발생건수	7월 발생건수	8월 발생건수	평균 (7~8월)	증감
20세 미만	69	97	118	108	56.5%
20~29세	1,474	1,547	2,243	1,895	28.6%
30~39세	1,301	1,243	1,435	1,339	2.9%
40~49세	1,084	1,036	1,208	1,122	3.5%
50~59세	570	544	587	565	-0.9%
60~69세	112	96	106	101	-9.8%
70~79세	14	18	14	16	14.3%
80세 이상	9	9	17	13	44.4%
계	4,633	4,590	5,728	5,159	11.4%

자료 : 손해보험협회 2010.7

계 교통법규를 위반하는 경향이 있고 음주운전에 대한 유혹도 커지게 된다.

넷째, 주변 교통환경에 익숙하지 않다. 낯선 초행길이나 년 중 한두 번 정도 이용하는 지역을 운행하는 경우가 많아 도로와 교통체계에 익숙하지 않고 목적지를 찾는 과정에서 무의식중에 교통법규를 위반하는 경우가 발생한다.

다섯째, 이용차량에 익숙하지 않다. 대부분 운전자가 소유하고 있지 않은 차종의 차량을 렌터카로 이용하는 경우가 많아 차량이용이나 장치조작이 서툴게 된다. 보통 렌터카 이용자는 현재 개인이 소유하고 있는 차보다 다인승이거나 다른 차종을 이용하는데 운전미숙으로 사고가 발생할 확률이 높아지게 되며 자가용차량을 소유하지 않은 개인이 운행하는 경우는 더 위험하게 된다.

V. 렌터카의 자동차보험 관련 현황분석

1. 렌터카 자동차보험 현황

손해보험사중 대형 4개사의 렌터카 보험 현황을 살펴보면 일반적인 개인용자동차보험이나 업무용 자동차보험의 시장점유율과는 다른 양상의 비율을 보이고 있다. 자동차보험 시장에서 업계 3, 4위를 기록하고 있는 동부화재와 LIG손해보험이 렌터카 보험분야에서는 2009년 이후 높은 시장점유율을 나타내고 있는데 부보대수나 수입보험료에서 모두

〈표 12〉 대형 손해보험사 렌터카 부보대수 추이

구분	현대해상 (대)	M/S (%)	삼성화재 (대)	M/S (%)	동부화재 (대)	M/S (%)	LIG손보 (대)	M/S (%)
FY'10	30,601	12.6	46,254	19.0	74,778	30.8	56,159	23.1
FY'09	24,271	11.7	43,202	20.8	66,965	32.2	41,623	20.0
FY'08	19,900	10.3	44,042	22.7	64,971	33.5	22,799	11.8
FY'07	11,442	7.3	40,351	25.6	57,433	36.8	11,572	7.3

주) FY(Financial Year) : 회계연도를 뜻하며 금융권에서는 금년 4월 1일~익년 3월31일까지를 회계연도로 함

주) M/S (Market Share) : 시장점유율

자료 : 보험개발원 2012

〈표 13〉 대형 손해보험사 렌터카 수입보험료 추이

구분	현대해상 (억원)	M/S (%)	삼성화재 (억원)	M/S (%)	동부화재 (억원)	M/S (%)	LIG손보 (억원)	M/S (%)
FY'10	642	11.73	1,259	26.51	1,573	28.73	1,253	22.88
FY'09	510	11.07	1,066	23.14	1,350	29.30	1,028	22.31
FY'08	524	11.81	1,171	26.39	1,319	29.72	641	14.44
FY'07	561	13.53	1,100	26.51	599	14.45	393	9.48

자료 : 보험개발원 2012

〈표 14〉 자동차 수입보험료 중 렌터카보험 점유율

구분	현대해상	삼성화재	동부화재	LIG손보
FY'10	1.49%	1.63%	3.94%	3.74%
FY'09	1.34%	1.48%	3.98%	3.74%
FY'08	1.40%	1.65%	3.88%	2.46%
FY'07	1.53%	0.16%	1.81%	1.55%

자료 : 보험개발원 2012

두 회사 합계 50%이상의 점유율을 보이고 있다. 전체 자동차보험 수입보험료 중 렌터카 수입보험료가 차지하는 비율은 4개사 모두 매년 전체적으로 렌터카점유비율이 상승하고 있다.

2. 자동차보험 손해를 추이

대형 손보 4개사의 자동차보험 손해를 추이를 살펴보면 FY'08년을 기점으로 손해율이 상승하기 시작하여 FY'10년에 이르러서는 누적손해율이 80% 직전까지 상승하였다. FY'10년 3분기에는 월별 손해율이 대형사의 경우 80%대 후반을, 중소형사 및 온라인 전업사의 경우는 90%대 이상을 기록했다.

몇 개사는 손해율이 100%를 초과하기까지 하

〈표 15〉 대형 손해보험사 자동차보험 손해율 추이

구분	FY'07	FY'08	FY'09	FY'10	FY'11
현대해상	68.50%	66.30%	74.60%	78.30%	74.60%
삼성화재	69.00%	65.70%	71.60%	76.30%	71.40%
동부화재	70.30%	68.40%	75.60%	80.30%	75.10%
LIG손보	74.80%	68.60%	77.00%	83.90%	76.70%

자료: 손해보험업계 사업실적표 2012

여 자동차보험사업을 중단하는 방안을 검토하고 있을 정도로 심각한 국면에 접어들기도 하였다. 하지만 자동차보험 관련 제도의 변경에 따라 FY'11에 들어와서 손해율이 안정화되어 가고 있는 추세이다.

3. 렌터카 자동차보험 손해율 현황

대형 손해보험 4개사의 렌터카 자동차보험 손해율 추이를 살펴보면 자동차보험 전체 손해율과는 다르게 보험사별로 차이를 보이고 있으나 FY'09부터는 모두 상승추세를 보이고 있으며 FY'10 상반기에는 90% 내외를 기록하고 있다. 렌터카는 일반 자가용차량에 비해 자동차보험 손해율이 약 13.8% 높은 것으로 나타났다.

〈표 16〉 대형 손해보험사 렌터카 자동차보험 손해율 추이

구분	FY'07	FY'08	FY'09	FY'10	FY'11
현대해상	68.6%	68.6%	97.3%	75.9%	83.2%
삼성화재	71.6%	56.9%	57.1%	82.8%	76.6%
동부화재	75.3%	70.7%	80.7%	93.5%	91.0%
LIG손보	72.0%	63.5%	85.2%	98.8%	90.0%

자료: 손해보험업계 사업실적표 2012

Ⅵ. 렌터카의 교통사고 감소 방안

1. 지속적인 렌터카 시장의 확대

현 추세로 볼 때 2012년 이후 국내 경기가 심각하게 둔화되지 않는 이상 렌터카 시장의 확대는 지속적으로 증가할 것으로 보인다. 그 이유를 살펴보자면 **아래와 같다.**

첫째, 공사와 관공서 및 개인의 장기렌터카 수요가 증가할 것으로 예상된다. 렌터카차량의 대여 방식은 크게 단기렌트와 장기렌트로 구분할 수 있는데 단기렌트는 주로 개인들이 여행 등의 일시적인 목적으로 사용하는 것이고 장기렌트는 법인들이 업무용차량으로 지속적으로 사용하기 위한 것이라 할 수 있다. 많은 관공서와 기업들이 차량구매 및 유지와 관련한 비용효율성 측면이나 차량관리 편의성 때문에 주행거리 제한이 없는 렌터카 이용을 선호하면서 장기렌터카 시장이 확대되고 있는데 경기활성화와 기업활동 확대가 장기렌터카 수요를 증대시키고 있는 것이다.

둘째, 관광레저용 렌터카 이용의 증가이다. 국민소득 증가와 발맞추어 주5일 근무제의 확대가 개인들의 주말 레저 활동을 증가시키며 단기렌터카 이용의 추가 수요를 불러올 것으로 보인다.

셋째, 영업소 설치제한이 완화되었다. 렌터카 사업자의 영업소 설치제한 규정이 2010년 11월 15일자로 완화되었는데 기존의 렌터카 사업의 영업소 설치지역이 공항과 관광단지 등으로 제한되어 있던 것을 보유렌터카의 가동률을 고려한 보유차고 면적기준으로 합리화된 것이다. 이에 따라 업무밀집지역이나 공업단지 등으로 렌터카영업소 설치 수가 늘어날 수 있고 이는 렌터카이용을 장거리 여행용이나 회사업무용의 범위에서 개인의 거점별 출퇴근이용 등의 일상생활용도의 범위까지 확대시킬 수 있어 신규 렌터카 공급과 수요가 추가로 발생할 것으로 예상된다.

넷째, 소비자 인식이 변하고 있다. 개인들의 소비의식이 소유에서 이용중심으로 변화하고 있고 렌털문화 또한 확대되고 있어 자동차이용에 있어서도 차량구매증가와 더불어 렌터카 이용량도 함께 늘어날 것으로 예상된다.

다섯째, 에너지관련 비용절감이 중요시되고 있다. 석유자원 고갈문제가 지속적으로 거론되면서 고유가가 지속될수록 가장 저렴한 LPG연료를 사용할 수 있는 렌터카차량의 이용이 에너지 비용 절감에 민감한 개인이나 법인을 중심으로 확대될 것

으로 예상된다.

여섯째, 정부차원에서 개인용차량 이용을 억제하고 있다. 녹색환경과 녹색교통 구현을 위해 자가용승용차 이용억제와 대중교통 활성화를 집중적으로 추진하고 있는 정부의 의지가 점차 대중들에게 영향을 미칠 것으로 보여져 KTX나 항공과의 연계를 통한 렌터카이용이 증가할 것으로 예상된다.

일곱째, 자동차사고에 의한 렌트카 사용이 증가하고 있다. 자동차 등록대수의 증가와 교통량 증가에 따른 교통사고의 증가가 사고에 따른 수리기간 동안의 렌트수요를 증가시켜 자동차공업사와 연계된 중소규모 렌터카업체의 렌터카 가동율을 증가시킬 것으로 예상된다.

2. 렌터카 사업자의 운행자 책임

렌터카 이용계약 내용을 살펴보면 렌터카 사업자는 불특정다수인에게 자동차를 대여하면서 대여 전에 이용자의 운전자격여부를 확인하고, 이용자는 렌터카를 제3자에게 운전을 대행시킬 수 없고 예정이용시간을 준수하여야 하며 사고에 관한 보고의무가 있다. 또한 대여시간이 시간, 일, 주 등 상대적으로 짧고 렌터카 사업자는 자신이 소유한 자동차를 임대, 양도하고 그 요금 등을 취득하는 것을 직접적인 목적으로 하며 자동차를 대여하기 전에 자동차의 정비를 완료하여 운행에 적절한 상태로 이용자에게 인도하여야 하고 연료비, 수리비 등은 이용자가 별도로 부담하고 사용료는 주행거리, 사용시간, 차종 등에 따라 정해진다. 우리나라의 판례는 이런 렌터카 이용계약 내용을 근거로 렌터카 사업자의 이용자에 대한 인적관리와 대여차량에 대한 물적 관리의 책임을 인정하고 렌터카에 대한 운행지배가 직접적이고 현실적으로 존재한다고 하여 렌터카 사업자의 운행자책임을 인정하고 있다. 그러나 리스계약에 있어서는 실질적인 소유자로서 리스물건인 자동차를 직접점유, 관리하며 사용, 수익하는 리스이용자가 리스자동차의 운행 지배를 직접적이고 현실적으로 가지며, 리스거래

구조와 특징을 고려할 때 금융편의제공의 대가로 리스료를 받는 리스회사는 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자로 볼 수 없기 때문에 여신전문금융업법에서 자동차리스회사는 자동차손해배상보장법 제3조의 운행자책임을 배제한다는 특례규정을 두고 있다. 일반적으로 이용자가 18개월 동안 리스사의 매인터넌스(Maintenance) 리스계약을 통해 자동차를 이용하는 경우 해당 기간 동안의 운행자책임을 이용자가 지며 사고경력은 이용자의 경력에 반영된다. 그러나 같은 기간 동안 렌터카를 이용하는 경우 해당 기간 동안의 운행자책임을 렌터카 사업자와 이용자가 모두 지게 되지만 사고경력은 렌터카 사업자의 경력에 반영되고 이용자의 경력에는 반영되지 않는다. 즉 보험료 책정시 요율산정은 렌터카 사업자의 사고경력을 기준으로 하게 되는데 이는 이용자의 위험요율을 반영하지 않아 사고예방에 대한 렌터카 이용자의 도덕적 해이를 가져오고, 운행량이 많고 사고횟수가 많은 운전자들의 역선택을 조장하게 되어 렌터카 사업자와 보험사에게 모두 좋지 않은 영향을 끼친다.

3. 렌터카 교통사고 감소 대책

1) 법률 및 제도

렌터카의 사고율을 낮추기 위한 첫번째 개선대상은 운전자보험제도 도입을 위한 '여객자동차 운수사업법'의 개정이다. 렌터카 업계도 운전자를 피보험자로 하는 자동차보험제도의 도입을 가장 시급한 현안으로 보고 관련법의 개정을 추진하고 있다. 이를 위해서는 '여신전문금융업법'의 제35조 규정(자동차 등의 손해배상책임)과 같이 '여객자동차 운수사업법'에 임차인이 대여자동차를 운행 중 다른 사람에게 손해를 입힌 경우 자동차대여사업자는 '자동차손해배상보장법' 제3조(자동차손해배상책임) 규정의 적용을 배제한다는 조항을 신설하고 '자동차손해배상보장법' 제5조(보험 등에의 가입 의무)에서 보험에 가입하여야 하는 대상에서 자동차대여사업자를 제외하는 규정을 추가해야 한

다. 렌터카 사업자는 자동차보유자로서 렌터카에 대한 운행자책임을 지게 되지만 2010년 사업용 자동차 교통사고 중 무면허운전의 62.9%, 음주운전의 50.1%가 렌터카사고로 발생한 점을 고려할 때, 안전운전을 위해서 절대금지하고 있는 문제에 대해 다른 사업용자동차와는 다르게 렌터카 사업자에게는 운전자에 대한 아무런 통제장치가 없이 이용자의 성향에 주로 의존하고 있으며, 사고로 인한 보험료할증은 사고유발자인 렌터카 이용자가 아닌 렌터카 사업자에게 적용되어 중대사고 발생 시 보험료 부담에 따른 사업자의 도산이 항상 발생할 수 있다는 점을 주요 문제로 보고 있다. 손해보험사의 입장에서 자동차보험을 가입하는 피보험자와 실제 자동차를 운행하는 운전자가 달라 보험료에 운전자의 위험 요율을 반영할 수 없고 실제 운전자를 대상으로 하는 직접적인 인수정책을 가져갈 수 없는 현 렌터카 자동차보험 제도는, 사고에 뒤따르는 물질적인 불이익이 없어 교통안전에 관한 주의력이 부족한 렌터카운전자에 의한 사고로 전체적인 렌터카 손해율이 악화될 수밖에 없는 형태를 가지고 있다고 보고 있다. 렌터카 운전자 보험제도가 도입되면 렌터카요금에 사용료와 보험료로 분리되어 사용료를 기준으로 하는 렌터카요금 표준화가 용이하게 진행될 수 있고 사고경력이 많은 이용자는 높은 할증요율을 적용하거나 공동물건으로 전환하여 위험에 합당한 보험료를 책정하고, 낮은 사고요율을 가지고 있는 이용자는 렌터카 이용시 낮은 보험료를 책정하여 전체 이용요금이 낮아지는 혜택이 가는 구조를 만들어 렌터카 이용자들의 교통안전의식을 자가용차량 운전자와 같은 수준으로 높일 수 있다. 물론 렌터카 이용자가 한 차량에 다수인 경우, 보험가입절차와 관련한 보험료 징수, 보험료 정산이 차량이용 후 반납시점에서 결정될 경우의 차액환불 방법 등은 추가로 고려하여야 할 사안이다.

둘째로 렌터카 차량자체의 안전규제 신설이 필요하다. 렌터카차량의 안전규제를 통하여 사고위험을 낮출 수 있는 방안으로는 렌터카로 출고가 되

는 차량에 한해서 시속 110Km 이상 주행 시 차내에서 기계적인 과속경고음을 발생하도록 장치설치를 의무화하는 것이다. 현재 버스에 설치되어 있는 것과 유사한 형태의 별도 장치이거나 아니면 차량제작사에서 제공하는 차량내부 옵션의 형태가 될 수 있는데 이 제도가 시행되면 과속으로 인한 렌터카사고는 분명히 감소할 것이다.

셋째로, ‘교통안전법’ 제35조에 따른 교통안전진단 대상 교통수단운영자에 렌터카 사업자를 추가해야 한다. 현재 렌터카 사업자들을 대상으로 하는 교통안전관리의 주체가 없는 실정이다. 버스, 택시, 화물자동차 운송사업자들은 교통안전법에 의해 교통안전공단으로부터 정기적으로 또는 해당요건 발생시마다 의무적인 교통안전진단을 받고 있는데 경영실태부터 안전관리제도와 운전자들 성향까지 종합적인 진단을 통하여 각 사업자들의 사고율을 개선시키고 있다.

현재 렌터카 사업자는 교통안전진단 대상에 포함되어 있지 않은데 렌터카이용의 특성상 불특정 다수인 운전자들의 성향진단은 불가능한 부분이지만 나머지 경영실태나 안전관리제도 등에 대한 진단은 렌터카 사업자들의 교통안전관리의식을 개선하여 사고예방 활동에 많은 도움을 줄 것으로 보여 렌터카 사업자도 일정 분야에 대하여 교통안전공단으로부터 교통안전진단을 정기적으로 받을 수 있게 제도화 시킬 필요가 있다.

2) 렌터카 이용자

장기렌터카 이용자들은 보통 자가용 운전자들과 유사한 사고율을 보이고 있으나 단기렌터카 이용자들은 앞서 언급한 렌터카 이용자들의 특징으로 인하여 높은 사고율을 보이고 있다. 이를 극복하기 위한 방어운전의 자세가 더욱 필요하다. 익숙하지 않은 차량운행에 따른 위험을 최소화하기 위해서 차량 렌트시 가능한 본인이 주로 이용하는 익숙한 차량을 렌트하도록 하고 다른 차종을 렌트할 경우 렌트차종의 특성과 장치조작방법 등을 사전에 학습하여야 할 필요가 있다. 낮선 운행 노선에 대한

부담을 완화하기 위해서는 항상 시간적 여유를 가지고 충분한 휴식 후에 차량을 운행하고 긴급상황 발생시 즉시 렌터카회사와 보험회사에 연락하여 사후조치를 취하고 도움을 받는 것이 좋다. 운행할 노선도 내비게이션에만 의존하지 말고 운행구간에 대한 사전정보를 미리 확인하고 운전하는 것이 여유롭게 차량을 이용할 수 있어 사고예방에 많은 도움이 될 것이다.

3) 렌터카 사업자

현행 법률상 렌터카에 대한 운행자책임을 지고 있는 렌터카 사업자는 현재 단기 렌터카 이용자에게 일반적으로 시행하고 있는 교통법규 위반에 대한 운전자 책임 고지나 차량전달시의 이상 유무 체크 등의 렌트계약 관련 조치사항 이외에 현 실태에 적합한 교통안전대책을 운영하여 사고를 감소하려는 노력을 주도하여야 한다.

첫째, 각 사업자별로 교통안전정책을 책임지고 운영할 담당자를 지정하고 역할을 강화해야 한다. 지역별로 구성되어 있는 자동차대여사업조합을 확대 운영하여 상호 안전정책에 대한 정보를 공유하고 교통사고 관련 대책을 함께 강구해 나가는 것도 필요하다.

둘째, 이용자에 익숙한 차량 렌트를 유도하여 운전조작 미숙에 의한 사고를 줄여야 한다. 자기차량을 소유하고 있는 이용자가 렌터카 차종을 선택할 경우 차량등록증을 제출하게 하여 본인소유의 차종과 같은 차종을 렌트할 때에는 렌트요금을 추가로 할인하여 주는 가격정책이 필요하다.

셋째, 렌터카 이용자들에게 교통법규 위반에 대한 내용 고지 및 이행 각서를 징구하면서 운전자에 대한 사고예방 교육 후 교육확인서도 함께 징구한 후 차량키를 전달하는 방안도 필요하다.

넷째, 자동차 안전점검을 강화하면서 이용자들이 교통사고나 긴급상황에 대비하여 사용할 수 있는 비상삼각대, 손전등, 노면스프레이 등을 차량에 비치하고 이용자에게 반드시 사용법을 설명해서 긴급상황이 사고를 유발하거나 2차사고로 확대되

는 것을 방지하여야 한다.

다섯째, 렌터카 교통사고 유형과 대형 사고사례를 렌터카 내부 교통안전 계도물로 부착하여 렌터카 운전자 및 탑승자에게 교통사고의 위험성을 전파하는 것이다. 정부는 렌터카 교통사고 증가에 대해 운전자 안전운전 홍보용 리플렛 배포 등을 통해 교통사고를 줄이는 계획을 마련하고 있는데 이 대책은 이용자들의 안전운전에 그다지 도움이 되지 않을 것이라는 게 일반적인 의견으로 직접적으로 렌터카 사고현장의 참상을 담은 사진과 사례 등을 차내에 부착하여 알리는 것이 더 효과적일 것이다.

여섯째, 렌터카 이용자들의 신분증 등 허위서류에 대한 사전 검증 시스템을 도입하고 면허가 없는 동승자들에게 대해서는 각별히 운전금지를 고지해야 할 것이다.

일곱째, 위험지역과 안전운전에 대한 정보를 확대한 렌터카용 전문 내비게이션 콘텐츠를 개발하여 활용하는 것도 좋은 방안이 될 수 있다. 사고 잦은 지점이나 위험지역에 대해 운전자에게 사전 경고를 주고 각 유형에 맞는 대처요령을 안내함으로써 사고예방효과를 높일 수 있을 것이다.

여덟째, 이용자의 고객명세를 단계별로 분류하여 사고율이 높은 유의그룹에 대해서 추가적인 요금부담을 시키거나 대여거절 등의 제한조치를 통해 자체적으로 안전성을 확보할 필요가 있다. 이미 몇몇 대형업체에서는 위험고객군에 대해서 보험료의 10%를 추가로 징수하여 할증보험료를 위한 기금을 마련하고 있고 불량고객명단을 관리하여 렌트제한 등의 조치를 취하고 있다.

마지막으로, 공제조합을 설립하고 조합을 통해 업계의 교통안전관리 우수사례를 공유하고 각 렌터카 사업자에 가장 적합한 교통안전관리제도를 운영하게 하는 것이 중요하다.

4. 대여자동차 공제 설립 추진

현재 렌터카보험의 문제점을 살펴보면 보험료 인상율이 승용차 및 다른 차종에 비해 약 2배~3배까지 높으며, 보험사의 인수규정이 신규 및 타사

계약 건 인수제한 원칙, 신설법인 인수거절 후 공동물건으로 배정, 최고의 특별할증을 부과 등으로 렌터카 사업자에게 불이익을 주고 있다. 이에 손해보험사의 자동차보험료가 과다하여 경영상의 부담을 겪고 있다는 판단하에 렌터카업계는 공제조합 설립을 고려하고 있다. 만약 대여자동차공제조합이 설립된다면 판매비, 일반관리비(인건비 포함) 절감을 통해 손해보험사 대비 12% 보험료 절감효과를 볼 수 있다. 또한 보험료 절감 외에 공제조합 설립에 따른 시너지 효과로는 맞춤형 공제상품 개발이 가능하여 고객확보 활성화에 이바지하고 일괄계약으로 계약관리의 편리성이 개선되고 인수지침 배제로 계약이 편리해진다. 또한 손해율을 저감하기 위한 노력으로 차량관리 및 렌트카 이용자의 안전운행에 대한 교육 및 홍보에 능동적으로 대처함으로써 사고감소에도 큰 도움이 될 것으로 예상된다.

참고문헌

1. 김충일(2008), 성수기 LPG 렌터카 이용 급증, 매경이코노미 제1468호.
2. 교통신문 박종욱(2010), 렌터카 교통안전 근본적 대책 없나.
3. 데이코산업연구소 김승훈(2008), 렌터카/오토리스 시장동향과 전망.
4. 대여자동차 교통사고 예방관련 자료(2010), 서울특별시자동차대여사업조합.
5. 박종욱(2010), '렌터카 교통안전 근본적 대책 없나', 교통신문.
6. 서울특별시자동차대여사업조합(2010), 대여자동차 교통사고 예방관련 자료.
7. 소건영(2009), 자동차손해배상보장법상 운행자책임에 관한 연구, 손해보험협회.
8. 손해보험협회 소건영(2009), 자동차손해배상 보장법상 운행자책임에 관한 연구.
9. 손해보험협회(2010), 여름휴가철 교통사고현황 및 사고대처법.
10. 연합회 소식(2008년도 하반기)(2008), 전국자동차대여사업조합연합회.
11. 한국교통연구원 모창환, 정민지(2006), 자동차대여사업과 자동차리스업 간의 갈등 해소방안.