



전동킥보드의 법적 성격과 규제 방향

: 사고책임 및 보험의 관점을 중심으로

황현아 연구위원

- 전동킥보드 이용이 확산됨에 따라 사고도 증가하고 있으나, 관련 규제가 아직 완비되지 않아 전동킥보드 운행방법, 안전기준, 사고 시 책임 소재 및 보험 처리 등에 관한 다양한 의문이 제기되고 있음
- 전동킥보드 관련 쟁점은 운행방법, 안전기준, 사고책임 및 보험의 측면으로 나누어 볼 수 있음
 - 전동킥보드는 도로교통법상 ‘원동기장치자전거’, 자동차관리법상 ‘이륜자동차’(단, 최고속도 25km/h 이하인 경우 사용신고 대상에서 제외)에 해당함
 - 사고책임 및 보험과 관련해서는 자동차손해배상보장법(이하, “자배법”) 적용 여부가 문제되는데, 해석상 불분명한 점이 있으나, 현재는 자배법이 적용되지 않는다는 전제에서 운행이 이루어지고 있음
- 독일은 전동킥보드 등 퍼스널 모빌리티 관련 특별 규정인 eKFV를 시행하여 전동킥보드의 운행방법을 자전거와 유사하게 규제하되 안전기준 및 보험 등은 자동차와 동일하게 규제하고 있음
 - eKFV는 최고속도 6km/h 이상 20km/h 이하인 전동킥보드 등에 대해서는 운전면허를 요구하지 않고, 자전거 도로 통행을 허용하는 등 운행방법 측면에서는 자전거와 유사하게 규제함
 - 안전기준 및 보험 측면에서는 전동킥보드 등을 자동차의 일종으로 보아, 별도의 특칙이 없는 한 자동차에 관한 기존 규제를 동일하게 적용하고, 자동차보험(대인·대물배상)도 의무적으로 가입하도록 함
 - eKFV 시행에 따라 독일의 보험회사들은 기존 자동차보험에 준하는 담보로 구성된 전동킥보드 전용 보험을 개발하여 판매하고 있음
- 전동킥보드의 교통수단으로서의 기능과 보행자 등 제3자 및 전동킥보드 운전자 보호 필요성 등을 고려할 때, 전동킥보드 사고책임 및 보험에 대해 보다 적극적이고 신속한 제도 마련이 필요함
 - 전동킥보드 이용이 확산됨에 따라 사고 발생 위험은 더욱 높아질 것으로 예상되므로, 전동킥보드 운전자 및 다른 교통참여자들을 보호하기 위해 신속한 제도 정비가 필요함
 - 구체적 방안으로는 (i) 전동킥보드에 자동차 사고책임 및 보험 규제를 적용하는 방안, (ii) 별도 특별법을 도입하는 방안(예: 온디맨드형 운전자보험 의무화 등) 등을 고려해볼 수 있을 것임
 - 전동킥보드의 특성, 자동차와의 유사점 및 차이점 등을 고려하여 전동킥보드에 적합한 사고책임 및 보험 제도를 마련한다면 퍼스널 모빌리티에 대한 사회적 수용성도 제고될 수 있을 것임

1. 검토배경



■ 최근 전동킥보드 이용이 증가함에 따라 관련 사고 건수가 증가하고 사고의 형태도 다양해지고 있음

- 전동킥보드 등 퍼스널 모빌리티¹⁾가 가해자인 교통사고는 2017년 117건에서 2018년 225건으로 92% 증가하였음²⁾
- 도입 초기에는 전동킥보드 운전자의 사망·상해가 주로 문제되었으나, 2018년 국내에서 첫 보행자 사망 사례가 발생하였고,³⁾ 최근에는 전동킥보드로 도로를 무단 횡단하다가 연쇄추돌 교통사고를 야기하고 도주한 사례⁴⁾가 사회적 문제가 되는 등 사고 유형도 다양해지고 있음

■ 독일 등 주요국들은 전동킥보드 규제방안을 마련하고 있고, 우리나라도 전동킥보드 규제방안을 논의 중임

- 독일은 2019년 6월 15일 전동킥보드의 안전기준, 운행방법, 보험가입의무 등을 정한 eKfV를 시행하였고,⁵⁾ 그 밖의 주요국들도 전동킥보드 규제 방향에 대한 논의를 진행 중임⁶⁾
- 우리나라도 2019년 3월 대통령 직속 4차산업혁명위원회 제5차 규제·제도 혁신 해커톤 회의에서 전동킥보드 관련 규제 그레이존 해소를 위한 정책 방향을 제시하였음⁸⁾
 - 위 회의에서는 (i) 25km/h 이하인 개인형 이동수단의 자전거도로 주행을 허용하고, (ii) 개인형 이동수단의 통행방법과 규제는 전기자전거에 준하여 실시하며, (iii) 장기적으로 다양한 모빌리티가 공

1) 퍼스널 모빌리티(Personal Mobility: PM)는 주로 전기를 동력으로 하는 1~2인승 이동수단을 의미함. 현재까지 PM에 대한 법적 정의는 마련되어 있지 않으나, 2019년 2월 발의된 도로교통법 개정안(이찬열 의원 대표발의, 의안번호 18597)은 개인형 이동수단을 '전기를 동력으로 하여 1인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 차로서, 시속 25km 이상에서는 전동기가 작동하지 않고 자체중량이 30kg 미만이며, 그 밖에 행정안전부령으로 정하는 구조와 성능을 갖출 것'이라고 정의하고 있음. 한편, 산업계에서는 "전동휠체어와 초소형전기차를 제외한 1인용 전동 이동수단"으로 정의하고, 자이로타입 휠, 전동스케이트보드, 전동킥보드, 전기자전거, 전동스쿠터로 분류하고 있음(신희철 외(2017), 『마이크로모빌리티 교통정책지원사업』, 연구보고서, 한국교통연구원, pp. 10~11, p. 119)

2) 중앙일보(2019. 4. 28), "길 걷다 전동킥보드 '깡'...1년 새 85%나 늘었다"

3) 중앙일보(2018. 10. 12), "전동킥보드에 치인 보행자 첫 사망... 지난해 사고만 117건"

4) 조선일보(2019. 8. 24), "경찰, '한남대교 킥라니' 체포...약속시간 늦어 무단횡단했다"

5) Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung - eKfV). 위 규정의 구체적 내용은 해당 부분에서 살펴봄

6) The telegraph(2019. 8. 12), "Electric scooter victims to sue Paris authorities as they demand end to anarchy in the streets", (<https://www.telegraph.co.uk/news/2019/08/12/electric-scooter-victims-sue-paris-authorities-demand-end-anarchy/> 2019. 9. 24 최종방문); 日本經濟新聞(2019. 6. 23.), "「ラスト1マイル」先着争い・電動キックボード上陸" (<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO46399700R20C19A6X13000/> 2019. 9. 24 최종방문)

7) 그 밖의 주요국의 개인형 이동수단 관련 법·제도에 관한 상세한 내용은 신희철 외(2017), 『마이크로모빌리티 교통정책지원사업』, 연구보고서, 한국교통연구원, pp. 25~44를 참조 바람

8) 4차산업혁명위원회 보도자료(2019. 3. 18) "개인형 이동수단의 규제 그레이존 해소, 식품의 기능성 규제 혁신을 통한 식품산업 활성화 방안 논의" - 4차산업혁명위, 제5차 규제·제도 혁신 해커톤 개최 -, pp. 3~5

- 존할 수 있는 도시계획 및 도로환경 조성에 노력하기로 합의함
- 위 합의에 따라 현재 일부 지역에서 전동킵보드의 자전거 도로 주행이 허용되고 있고,⁹⁾ 국토교통부는 운행안전기준 등 마련을 위한 연구용역을 진행 중임¹⁰⁾

- 본 보고서에서는 현행법상 전동킵보드의 법적 성격을 검토하고, 독일의 eKFV 내용을 살펴본 후, 교통사고 발생 시 사고책임 및 보험의 관점에서 전동킵보드 관련 제도 개선 방안을 제안하고자 함

2. 전동킵보드의 법적 성격



- 전동킵보드의 법적 성격은 운행방법, 안전기준, 사고책임 및 보험의 측면으로 나누어 살펴볼 필요가 있음

- 전동킵보드 등 퍼스널 모빌리티는 도입 초기에는 주로 레저용으로 이용되었으나, 전동킵보드 공유서비스가 확산됨에 따라 점차 교통수단으로 변화하는 양상을 보이고 있음
 - 전동킵보드는 미래형 교통플랫폼인 MaaS(Mobility as a Service)의 한 축을 구성하는 것으로 평가되고 있음¹¹⁾
- 따라서, 교통수단에 관한 법령인 도로교통법(운행방법), 자동차관리법(안전기준), 자배법(사고책임 및 보험)상 전동킵보드의 법적 성격을 확정할 필요가 있음

- 전동킵보드는 도로교통법상 '원동기장치자전거'로 분류되고, 전동킵보드 운전자는 음주운전 등 도로교통법상 각종 규제에 대하여 자동차 및 오토바이 운전자와 동일한 의무를 부담함

- 전동킵보드는 도로교통법상 '원동기장치자전거'¹²⁾에 해당하여, '자동차 등'¹³⁾의 통행방법을 따라야 하므로 원칙적으로 도로에서만 통행 가능하고, 인도나 자전거 도로에서는 통행이 불가능함

9) 한국경제(2019. 7. 10), "동탄·시흥 일대 자전거도로 '공유 전동킵보드' 달린다"

10) 국토교통부는 "개인형 이동수단 활성화 및 안전에 관한 연구"라는 주제로 연구용역을 발주하여, 개인형 이동수단 이용실태 조사, 주행안전기준(안) 제시, 활성화 방안, 제도화 방안 등을 연구할 계획임을 밝힘(http://www.molit.go.kr/USR/tender/m_83/mng.jsp?ID=28571, 2019. 9. 24 최종방문)

11) 한국경제(2019. 8. 7), "클릭 한번으로 킵보드부터 버스까지 탈 수 있는 'MaaS'"

12) "원동기장치자전거"란 ① 「자동차관리법」 제3조에 따른 이륜자동차 가운데 배기량 125시시 이하의 이륜자동차 및 ② 배기량 50시시 미만(전기를 동력으로 하는 경우에는 정격출력 0.59킬로와트 미만)의 원동기를 단 차(「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조 제1호의2에 따른 전기자전거는 제외한다)를 의미함(도로교통법 제2조 제19호)

13) 도로교통법은 자동차와 원동기장치자전거를 '자동차 등'으로 정의하고 있음(도로교통법 제2조 제21호). 참고로, 도로교통법은 도로교통 참여자를 크게 '보행자'와 '차마(차, 우마)로 구분함. 도로교통법상 '차마'란 '차'와 '우마'를 의미하는데, '차'는 ① 자동차, ② 건설기계, ③ 원동기장치자전거, ④ 자전거, ⑤ 기타 사람 또는 가축의 힘이나 그 밖의 동력으로 도로에서 운전되는 것을 말하고, '우마'는 교통이나 운수에 사용되는 가축을 말함(도로교통법 제2조 제17호)

- 전동킥보드 운전자에 대해서는 운전면허 제도 및 음주운전·무면허운전·뺑소니에 대한 처벌 등 도로교통법상 운전자에 대한 각종 규제 및 벌칙이 동일하게 적용됨¹⁴⁾
- 전동킥보드는 자동차관리법상 ‘이륜자동차’로 자동차의 일종에 해당하나, 사용신고 대상에서 제외되어 자동차관리법에 따른 안전기준은 적용되지 않고, 대신 전기용품 및 생활용품 안전관리법상 안전기준이 적용됨
 - 전동킥보드는 개념상으로는 자동차관리법상 ‘이륜자동차’¹⁵⁾에 해당하나, 실제 대부분의 경우 사용신고 대상에서 제외되어 자동차관리법상 규제가 적용되지 않음
 - 이륜자동차에 대해서는 사용신고, 번호판 부착, 안전기준 준수 등 규제가 적용되나¹⁶⁾ 최고속도 25km/h 미만이거나, 도로 운행이 주된 목적이 아닌 일부 이륜자동차는 규제 대상에서 제외됨¹⁷⁾
 - 전동킥보드는 개념상 이륜자동차에 해당하나, 실제로는 대부분 최고속도가 25km/h 미만으로 설정되어 있어 자동차관리법상 안전기준 등이 적용되지 않음¹⁸⁾
 - 전기용품 및 생활용품 안전관리법은 전동킥보드를 ‘안전확인대상 생활용품’으로 분류하고, 제품시험기관으로부터 안전 확인을 받도록 하고 있음¹⁹⁾²⁰⁾
- 전동킥보드 운행에 대해 지배법이 적용되는지 여부는 해석상 불분명하나, 현재 지배법이 적용되지 않는 것을 전제로 운행이 이루어지고 있음
 - 지배법은 ‘자동차’ 보유자에게 일반 불법행위책임보다 엄격한 책임인 ‘운행자책임’을 부과하고, 의무적으로 보험에 가입하도록 하고 있는데,²¹⁾ 이때 ‘자동차’는 ‘자동차관리법의 적용을 받는 자동차’²²⁾를 의미함
 - 앞서 본 것처럼, 전동킥보드는 개념상으로는 자동차관리법상 ‘이륜자동차’로서 ‘자동차’에 해당하나, 실제로는 사용신고 대상에서 제외되어, 이를 ‘자동차관리법의 적용을 받는 자동차’라고 볼 것인지가 해석상 불분명함

14) 예를 들어 음주운전의 경우, 음주 상태에서 ‘자동차 등’을 운전한 경우 혈중알콜농도에 따라서 최대 2년 이상 5년 이하의 징역 또는 2천만 원 이하의 벌금에 해당하나(도로교통법 제148조의2 제3항 제1호), 음주 상태에서 자전거를 운전한 경우에는 혈중알콜농도에 관계없이 20만 원 이하의 벌금이나 구류, 또는 과료에 처하게 되는데(도로교통법 제156조 제11호), 전동킥보드는 ‘자동차 등’에 해당하여 음주 상태에서 전동킥보드를 운전하는 경우 최대 5년의 징역이 부과될 수 있음

15) 자동차관리법상 ‘이륜자동차’란 총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 설계된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차를 의미함(자동차관리법 제3조 제1항 제5호). “자동차”란 원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구 또는 이에 견인되어 육상을 이동할 목적으로 제작한 용구를 의미함(자동차관리법 제2조 제1호)

16) 자동차관리법 제48조 내지 제52조

17) 자동차관리법 시행규칙 제98조의7, 사용신고 대상에서 제외되는 이륜자동차에 대한 고시 제2조

18) 신회철 외(2017), 『마이크로모빌리티 교통정책지원사업』, 연구보고서, 한국교통연구원, p. 59

19) 전기용품 및 생활용품 안전관리법 제2조 제11호, 동법 시행규칙 제3조 및 별표4 제2호

20) 전동킥보드 안전기준은 최고 속도가 25km/h를 넘지 않아야 한다고 정하고 있어, 동 안전기준을 충족할 경우 자동차관리법상 이륜자동차 사용신고 제외 대상이 됨(안전확인대상 생활용품의 안전기준 부속서³²(스케이트보드), 제2부 전동킥보드, 5.3.2 최고속도)

21) 지배법 제3조(자동차손해배상책임), 제5조 제1항(보험 등의 가입의무)

22) 지배법 제2조 제1호

- 이에 관해 정부는 자동차관리법상 등록·사용신고 대상이 아닌 경우에는 자동차관리법의 적용을 받는 자동차에 해당하지 않고, 따라서 자배법도 적용되지 않는다고 보고 있는 것으로 파악됨²³⁾
 - 반면, 우리나라와 법체계 및 내용이 유사한 일본²⁴⁾에서는 전동킥보드도 자배법상 자동차에 해당한다고 보아 전동킥보드 보유자는 자배법상 운행자책임 및 보험가입의무를 부담한다고 보고 있음²⁵⁾²⁶⁾
 - 독일도 전동킥보드 등 소형전기차(Elektrokleinstfahrzeuge)는 자동차(Kraftfahrzeuge)이므로²⁷⁾ 자동차 사고책임 및 보험에 관한 규정이 전동킥보드 등에도 동일하게 적용된다고 보고 있음

3. 해외 사례: 독일 eKFV 내용을 중심으로



■ 독일은 2019년 6월 전동킥보드의 안전기준, 운행방법, 보험 등에 관한 내용을 담은 ‘소형전기차의 도로교통 참여에 관한 규정(Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung: eKFV)’을 시행함

- 독일은 2009년 7월 ‘전기적 이동보조수단의 교통 참여에 관한 규정(“MobHV”)²⁸⁾을 제정하여 제한적 범위에서 퍼스널 모빌리티를 규제해오다가, 최근 eKFV를 제정하여 MobHV를 대체하였음
 - MobHV는 주로 세그웨이를 대상으로 한 것이나,²⁹⁾ eKFV 적용대상인 ‘소형전기차’에는 전동스쿠터 및 전동킥보드 등이 포함됨³⁰⁾

23) 명묘희·송수현(2016), 『새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구-개인형 이동수단(Personal Mobility)을 중심으로』, 연구보고서, 도로교통공단·교통과학연구원, p. 15; 고경석(2016), 「신종 이동수단인 퍼스널모빌리티의 법적지위와 보험 가입의 필요성」, 『The Risk』, p. 7

24) 일본도 우리나라와 마찬가지로 자배법(自動車損害賠償保障法)에서 운행자책임과 보험가입의무를 정하면서, 그 적용대상인 ‘자동차’를 ‘일본 도로운송차량법(道路運送車両法) 제2조 제2항에서 규정하는 자동차 및 제3항에서 규정하는 원동기장치 자전거를 말한다’고 정의하고 있음. 일본 도로운송차량법은 차량의 등록 및 안전기준에 관한 법으로서 우리나라의 자동차 관리법에 해당함. 그런데, 일본 자배법상 ‘자동차’의 정의는 우리나라처럼 ‘자동차관리법(일본 도로운송차량법)의 적용을 받는 자동차’라고 정의하지 않고, ‘도로운송차량법의 정의 규정상 자동차 및 원동기장치자전거’를 의미하는 것으로 정의하고 있는 점에서, 위 규정의 체계적 해석상 도로운송차량법상 원동기장치자전거에 해당하는 경우에는 사용신고 대상인지 여부를 불문하고 자배법 적용 대상인 자동차에 해당되는 것으로 해석될 것임

25) 일본 경찰청은 이러한 내용을 홈페이지를 통해 공지하고 있음(<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku6/kickboard.htm> 2019. 9. 24 최종방문; <https://www.police.pref.kanagawa.jp/mes/mesf5018.htm> 2019. 9. 24 최종방문)

26) 신희철 외(2017), 『마이크로모빌리티 교통정책지원사업』, 연구보고서, 한국교통연구원, pp. 26~27

27) 독일 교통 및 디지털인프라부(BMI) 홈페이지(<https://www.bmi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>) 2019. 9. 24 최종방문

28) Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (Mobilitätshilfen-Verordnung)

29) MobHV 적용대상인 전기적 이동보조수단은 ‘두 개의 바퀴가 평행하게 달려있는 이륜차량’일 것이 요구되어(MobHV §1(1)1.), 세그웨이 형태의 이동수단을 대상으로 하고 있음

30) eKFV 적용대상인 ‘Elektrokleinstfahrzeuge’를 번역하면 ‘소형전기차’이나, 주된 규제 대상은 현재 우리나라에서 논의되고 있는 퍼스널 모빌리티, 그중에서도 특히 전동킥보드임. 참고로, 독일에서는 전동킥보드와 전동스쿠터를 포함하여 e-scooter라고 하고 있고, 그중 전동킥보드만을 지칭할 경우 e-pedal scooter라고 부르기도 하나, 일반적으로 e-scooter라고 하면 전동킥보드를 의미하는 것으로 이해되고 있으며, eKFV를 ‘e-Scooter 법’이라고 부르기도 함

■ eKFV는 (i) 도로운행이 허용되는 소형전기차의 장치요건(속도, 크기, 무게 등), (ii) 운행요건, (iii) 운전자 요건, (iv) 운행방법 등 전동킥보드 등의 운행을 위해 필요한 사항을 일괄하여 정하고 있음

- eKFV는 소형전기차의 장치요건, 운행요건, 운행방법, 운전면허, 보험 등에 관한 사항을 하나의 규정에서 정하고 있는 것이 특징임³¹⁾
- **(장치요건)** eKFV 적용대상인 소형전기차는 전기를 동력으로 하는 최대속도 6km/h 이상 20km/h 이하인 자동차로, 크기는 폭 70cm 이하, 높이 140cm 이하, 총 길이 200cm 이하여야 하고, 무게는 탑승자 무게를 제외하고 55kg 이하여야 하며, 연속정격출력이 500와트³²⁾를 초과하지 않아야 함(eKFV §1)
- **(운행요건)** 소형전기차를 도로에서 운행하기 위해서는 형식승인³³⁾ 요건을 충족하여야 하고, 독일 자동차 등록규정(FZV)³⁴⁾ §29a 요건에 따른 보험스티커를 부착해야 하며,³⁵⁾ eKFV §4~7에 따른 감속장치, 조명장치, 경음기, 기타 안전 요건을 갖추어야 함(eKFV §2)
- **(운전자 요건)** 만14세 이상인 자는 소형전기차를 운전할 수 있고, 면허는 필요하지 않으며(eKFV §3), 운전자 이외의 자가 탑승하거나 트레일러를 연결하는 것은 금지됨(eKFV §8)
- **(운행방법)** 소형전기차는 자전거 도로로 운행하여야 하고,³⁶⁾ 자전거 도로가 없는 경우에는 일반 도로로 운행하여야 하며(eKFV §10), 도로 운행 시 가장 우측 차선을 이용하여 일렬로 주행하여야 하고, 방향 변경 시에는 자전거와 같이 수신호로 이를 표시하여야 함(eKFV §11)

■ eKFV는 통행방법 측면에서는 소형전기차를 자전거와 유사하게 규제하나, 안전기준 및 사고책임과 보험 측면에서는 소형전기차를 자동차의 일종으로 보고 있음

- eKFV는 소형전기차 운전 면허를 요구하지 않고, 자전거도로 통행을 허용하고 있어, 통행방법 측면에서는 전동킥보드를 자전거와 유사하게 규제하고 있음
 - 다만, 특칙이 마련되지 않은 영역에 대해서는 자동차에 관한 기존 규정이 그대로 적용되는데, 예컨대 전동킥보드 운전자가 음주운전을 하는 경우에는 자동차 음주운전과 동일한 규제가 적용됨³⁷⁾

31) 이러한 종합적 입법이 가능한 이유는, 상위법인 도로교통법(StVG)에서 독일 연방교통디지털인프라부(BMVI)에 도로교통과 관련된 일련의 사항에 해당하는 범규명령을 제정할 권한을 포괄적으로 부여하고 있기 때문인 것으로 분석되고 있음(박종준(2017), 「개인형 이동수단 관련 법제에 대한 고찰」, 『법과정재』, 제23집 제2호, p. 89). 우리나라의 경우 앞서 살펴본 것처럼 안전기준은 자동차관리법 (또는 전기용품 및 생활용품 안전관리법), 운행방법은 도로교통법, 사고책임 및 보험은 자배법이 적용됨

32) 동력의 60%가 자체 평형을 유지하는데 사용되는 경우에는 1400와트

33) 형식승인은 자동차가 법상 안전기준을 충족하였음을 인증하는 것을 의미함. 자동차의 안전성에 대한 인증방법은 형식승인과 자기인증으로 구분되는데 형식승인은 독일에서, 자기인증은 미국에서 채택하는 인증방법임. 우리나라는 과거 형식승인제도를 채택하고 있었으나 2003년부터 자기인증제도로 변경하였음

34) FZV: Fahrzeug-Zulassungs Verordnung

35) 보험스티커(Versicherungsplakette)는 독일 소형전기차가 자동차의무보험법에 따른 보험에 가입한 경우 발급되는 스티커임(FZV §29a). 독일에서는 자동차의무보험에 가입하여야만 도로 운행이 허용되고(FZV §3(1)), 이러한 보험가입의무는 소형전기차에도 동일하게 적용되며, 자동차의무보험 가입의 증빙으로 보험스티커를 부착하도록 하는 것임(eKFV §2)

36) 통행이 허용되는 자전거 도로에는, 자전거 및 보행자 겸용도로, 자전거 도로와 보행자 도로가 구분된 형태의 자전거 도로, 자전거 전용도로, 일반도로의 자전거 차선 등이 포함됨(eKFV §10)

- 반면, 안전기준 및 사고책임 측면에서는 소형전기차를 자동차의 일종으로 보아, 형식승인, 의무보험제도 등 자동차에 관한 기존 규제를 소형전기차에도 적용하고 있음
 - eKFV 시행에 맞추어 개정된 독일 자동차등록규정(FZV)은 소형전기차의 등록요건에 관한 특칙을 마련하면서, 소형전기차에 대해서도 자동차의무보험법(PfIVG)³⁸⁾이 적용됨을 명확히 하였음³⁹⁾

■ 독일의 보험회사들은 eKFV 시행에 따라 소형전기차 전용 보험상품을 출시하였음

- 알리안츠는 대인사고에 대해 1인당 1,500만 유로, 대물사고에 대해 총 1억 유로까지 배상하는 소형전기차 전용보험을 판매하고 있고,⁴⁰⁾ Huk-Coburg 및 LMV도 소형전기차 전용보험을 출시함⁴¹⁾
- 위 보험상품들은 독일 자동차의무보험법상 최소 보장 한도⁴²⁾를 넘어서는 배상책임보험을 제공하며, 자동차종합보험에 해당하는 보장도 제한된 범위에서 제공하고 있음

4. 전동킥보드 사고 시 배상책임 및 보험



■ 전동킥보드 사고 시 배상책임 문제는 사고책임 및 보험의 관점에서 전동킥보드의 법적 성격을 자동차로 볼 것인지 여부에 따라 달라짐

- 우리나라의 현행 교통사고 책임법 체계는 자동차가 개입된 사고인지 여부에 따라 근거 법령 및 책임의 요건이 상이함
- 자동차가 개입된 사고에 대해서는 자배법이 적용되어 자동차 보유자가 ‘운행자책임’이라는 사실상 무과실에 가까운 책임을 부담하고, 보유자의 자동차보험으로 피해자 구제가 이루어짐
- 자전거가 보행자를 충돌한 경우와 같이 자동차가 개입되지 않은 사고에 대해서는 자배법이 적용되지 않

37) Lena Elisabeth Groh(2019. 8. 16), “E-Scooter auf deutschen Straßen - Rechtslage” (https://www.anwalt.de/rechtstipps/e-scooter-auf-deutschen-strassen-rechtslage_157770.html 2019. 9. 24 최종방문)

38) PfIVG: Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

39) FZV §3, §29a

40) “E-Scooter Versicherung: Auf den Punkt gebracht(E-Scooter Insurance: In a nutshell)” (<https://www.allianz.de/auto/e-scooter-versicherung/> 2019. 9. 24 최종방문)

41) “E-Scooter: Erste Versicherungsprodukte sind auf dem Markt(E-Scooter: First insurance products are on the market)” 위 기사에 따르면 Huk-Coburg의 전동킥보드 전용 배상책임보험 보험료는 23세 미만은 29유로, 23세 이상은 19유로임. LMV의 경우 배상책임보험 보험료는 29유로임 (<https://www.versicherungsmagazin.de/rubriken/produkte/e-scooter-erste-versicherungsprodukte-sind-auf-dem-markt-2413196.html> 2019. 8. 27 최종방문)

42) 독일 자동차의무보험법(PfIVG)상 최소 보장 한도는 대인배상의 경우 750만 유로, 대물배상의 경우 120만 유로임. 위 금액은 사고당(je Schadensfall) 금액임(PfIVG 제4조 제2항에 대한 별표)

고, 일반법인 민법 제750조가 적용되어 가해자의 고의·과실이 입증된 경우 배상책임이 인정됨

■ 관련 법령상 자동차는 원동기를 사용한 육상이동수단으로 정의되고 있는바, 이러한 정의에 따른 때 전동킥보드는 원칙적으로 자동차에 해당하는 것으로 해석됨

- 자동차관리법은 자동차를 ‘원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구’라고 정의하고 있어, 전동킥보드와 같이 원동기를 이용한 육상이동수단은 개념상 자동차에 해당함
 - 자동차관리법 시행규칙에서 최고속도 25km/h 이하인 경우 사용신고 대상에서 제외하고 있으나, 그렇다고 하여 이를 자동차관리법상의 자동차가 아니라고 볼 것인지는 의문이며, 관리의 필요성이 인정된다면 사용신고 대상에 포함하여 관리하는 방안도 고려해 볼 필요가 있음
- 도로교통법도 ‘자동차’란 ‘철길이나 가설된 선을 이용하지 아니하고 원동기를 사용하여 운전되는 차’를 의미한다고 정의하고 있어 전동킥보드도 이에 해당함
 - 현재도 전동킥보드는 원동기장치자전거로 분류되어 도로교통법상 자동차와 거의 동일한 규제를 받고 있음
- 이처럼 기존 법령상 ‘자동차’의 정의에 의할 때, 전동킥보드는 자동차에 포함되는 것으로 해석됨
 - 이는 전동킥보드가 원동기를 이용하여(동력), 정해진 선로에 국한되지 않고 자유롭게 육상을 이동(이동방법 및 장소)한다는 자동차 개념의 핵심 요건을 충족하면서 교통수단으로 기능하고 있기 때문임
 - 이러한 특성은 사고의 측면에서도 중요한 의미를 가지며, 특히 원동기가 주된 동력이 된다는 점에서 전동킥보드는 자전거나 전기자전거에 비해 자동차로서의 성격이 더 강하다고 볼 수 있음

■ 전동킥보드가 가해자인 사고가 발생하였을 때 피해를 신속하고 적절하게 보호하기 위한 방안이 필요함

- 전동킥보드는 주로 기존 보행 구간에 해당하는 라스트마일(last mile) 교통수단으로 이용되고 있는데, 이 구간에서는 보행자와의 충돌 가능성이 높으므로, 보행자에 대한 보호 방안이 필요함
 - 전동킥보드의 인도 운행은 향후에도 금지될 것으로 보이나, 퍼스널 모빌리티를 고려한 도로환경 정비 등이 완비되지 않은 현재 상태에서는 전동킥보드의 인도 운행을 100% 막기는 어려울 것으로 보이며,⁴³⁾ 횡단보도 등 보행자와 공동 이용 구간에서 사고가 발생할 가능성도 있음
- 전동킥보드의 자전거 도로 이용이 본격적으로 허용될 경우 전동킥보드와 자전거가 충돌하는 사고 사례가 더 늘어날 것으로 예상되는바, 자전거 운전자에 대한 보호 방안도 필요함
- 전동킥보드 운전자가 도로 운행 시 운전상 주의를 제대로 기울이지 않을 경우 상대적 교통강자라고 할 수 있는 자동차나 오토바이 운전자와의 관계에서도 위협원으로 작용할 수 있음
- 이러한 사고 위험 및 다른 교통참여자 보호 필요성은 자전거의 경우에도 동일하게 발생한다고 볼 수도

43) 실제 전동킥보드 이용이 활성화 된 지역의 운행 현황을 보면, 골목길 등이 아닌 한 도로로 주행하는 전동킥보드는 오히려 드물고, 대부분 인도로 주행하고 있음

있으나, 전동킥보드는 자전거와 달리 원동기를 동력으로 한다는 점, 교통수단로서의 활용도가 높고 이용자가 빠르게 늘고 있는 점 등에 비추어 볼 때 전동킥보드 사고 위험에 대한 보다 적극적인 대처가 필요할 것으로 보임⁴⁴⁾

- 실제 퍼스널 모빌리티 보험상품을 출시한 한 보험회사의 조사에 따르면, 개인형 이동수단의 건당 지급보험금은 374만 원으로 자전거 244만 원보다 많았으며, 이는 사고의 위험도가 자전거보다 크다는 점을 시사하는 것으로 평가되고 있음⁴⁵⁾

■ **과도한 배상책임으로 인한 재정적 부담 및 사고로 인한 운전자 본인의 상해 등 전동킥보드 사고와 관련된 제반 위험으로부터 전동킥보드 운전자를 보호하는 방안도 마련되어야 함**

- 전동킥보드 운전 중 운전자의 과실로 사고가 발생한 경우 킥보드 운전자가 손해배상책임을 부담하게 되는데, 사고 규모에 따라서는 배상책임에 따른 재정적 부담이 매우 클 수 있음
 - 이 경우 전동킥보드 운전자가 예상치 못한 경제적 부담을 지게 되어 생활상 어려움을 겪을 수 있음은 물론이고, 운전자의 배상자력 여부에 따라 피해자가 구제를 받지 못하는 경우도 발생하게 됨
- 전동킥보드 운전자는 신체 전체가 외부에 노출된 상태에서 운행하여, 경미한 사고에도 큰 부상을 입을 가능성이 높아 전동킥보드 운전자에 대한 보호 방안이 필요함
 - 퍼스널 모빌리티 사고를 자동차보험사고의 상해등급으로 분석한 결과 중상사고 비율이 10.8%로, 자동차 사고의 중상사고비율인 2.46%보다 4배 높은 것으로 나타남⁴⁶⁾
- 전동킥보드 운전자의 경우 스스로 전동킥보드라는 위험원을 선택하고 본인의 과실로 사고를 유발하였다는 점에서 별도 보호의 필요성이 높지 않고, 전동킥보드 운전자 본인의 의료실비보험, 개인·단체상해보험 등에 의한 보상이 가능하다는 의견도 있을 수 있음
 - 그러나, 일반적으로 보험약관에서 이륜자동차나 원동기장치자전거를 계속적으로 사용하는 경우 이를 위험변경증가통지 대상으로 정하고 있어, 보험사에 통지하지 않은 상태에서 전동킥보드를 운전하다가 사고를 입으면 보험 보상을 받지 못하게 될 우려도 있음⁴⁷⁾

44) 참고로, 일본의 경우 자전거 이용이 확대됨에 따라 자전거에 대해서도 보험가입을 의무화해야 한다는 논의가 있음(김유미(2019. 2. 11), 「일본의 자전거보험 의무화 현황」, 『KIRI Report』, 글로벌이슈, pp. 35~37). 자전거는 원동기를 동력으로 하지 않으므로 개념상 자동차에 포함될 가능성은 없으나, 교통수단으로서의 활용도가 계속 확산될 경우 자전거에 대한 보험 가입 의무화에 대한 논의도 필요할 것임

45) 현대해상 교통기후환경연구소 보도자료(2017. 5. 23), “전동킥보드 등 개인형 이동수단 사고 급증, 4년 새 3배 이상”; 김재영(2017), 『개인형 이동수단(퍼스널 모빌리티)의 소비자보호방안 연구』, 한국소비자원, p.21에서 재인용함

46) 현대해상 교통기후환경연구소 보도자료(2017. 5. 23), “전동킥보드 등 개인형 이동수단 사고 급증, 4년 새 3배 이상”; 김재영(2017), 『개인형 이동수단(퍼스널 모빌리티)의 소비자보호방안 연구』, 한국소비자원, pp. 20~21에서 재인용함

47) 전동킥보드 이용과 위험변경증가통지의무에 관한 상세한 내용은 김상일(2018), 「퍼스널모빌리티의 사용과 위험변경증가통지의무」, 『보험법연구』, 제12권 제1호, pp. 122~124에서 참조 바람

5. 결어



- 전동킵보드 이용 확산 및 자전거도로 통행 등에 따른 사고 위험 증기에 대응하기 위해서는 전동킵보드의 법적 정의를 명확히 하고, 특히 사고책임 및 보험 관련 규제를 선제적으로 정비할 필요가 있음
 - 구체적인 방안으로 독일, 일본과 같이 전동킵보드도 자동차관리법 및 자배법상 자동차로 보아, 자배법상 운행자책임을 적용하고 의무보험에 가입하도록 하는 방안을 고려해 볼 수 있음
 - 다만, 전동킵보드 등 퍼스널 모빌리티가 아직 도입 초기인 점을 고려할 때, 자동차에 관한 기존 규제를 전면적으로 적용하기로 확정할 경우, 향후 전동킵보드 이용 현황 변화 및 도로 환경 변화 등에 탄력적으로 대응하기 어려운 단점이 있음
 - 전동킵보드에 대한 특별법을 제정하여 사고책임 및 보험가입의무를 별도로 정하는 방안도 고려해 볼 수 있을 것임
 - 별도 규제를 도입하는 경우에도 전동킵보드의 교통수단으로서의 기능 및 다른 교통참여자들과 전동킵보드 운전자 보호의 필요성을 고려하여 자동차와 유사한 체계의 책임법제 및 보험제도를 마련하는 것이 바람직함
 - 현재 공유차에서 논의되고 있는 온디맨드형 운전자보험을 전동킵보드에도 도입하는 방안을 고려해 볼 수 있을 것임
 - 사고책임 및 피해자 보호 문제를 적절히 해결할 수 있는 제도적 기반이 조성된다면, 새로운 이동수단에 대한 신뢰도 및 수용성이 제고되어 모빌리티 산업의 발전에도 기여할 수 있을 것임 **kiri**