

이승주 연구원

요약

독일에서는 전동킥보드를 자동차로 분류하여 전동킥보드 운전자에 대한 책임보험가입을 의무화하고 있음. 그러나 전동킥보드의 도로주행 시 최대속도가 20km/h 이하라는 이유로 자동차 운전자에게 적용되는 무과실책임 의무는 예외로 인정됨. 이에 독일 교통법 자문기구는 과거와 달리 다양한 저속 모빌리티가 교통에 참여하는 현 상황과 이로 인해 발생하는 피해 규모를 근거로 전동킥보드의 무과실책임 의무를 부과할 필요성을 제기함

- 2019년 도입된 ‘소형전기차의 도로교통 참여에 관한 규정(Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung; eKFV)’은 전동킥보드 운전자의 책임보험가입을 의무화하였으며, 이에 약 18만 대의 전동킥보드가 책임보험에 가입하였음
 - 독일 연방정부는 근거거리 주행에 사용되는 전동킥보드 도로주행의 법적 모호성을 제거하기 위해 전동킥보드의 정의, 주행요건, 보험가입 등을 포괄하는 ‘소형전기차의 도로교통 참여에 관한 규정(eKFV)’을 제정하고 시행함
 - 특히 동 규정 eKFV 제2조에 따라 모든 운전자는 전동킥보드 운행 시 책임보험에 가입했음을 증빙할 수 있는 보험스티커(Versicherungsplakette)¹⁾를 차량에 부착해야 함
 - 2020년 기준 약 18만 대의 전동킥보드가 책임보험에 가입되어 있으며, 1,150건의 제3자 상해사고 일으켜 평균적으로 3,850유로의 보험금이 청구되었음²⁾
 - 차종별 평균 보험손실액을 집계한 결과 승용차는 4,550유로, 소형이륜차(오토바이) 3,700유로³⁾, 전동킥보드 3,850유로로, 전동킥보드의 보험손실액이 소형이륜차와 비슷한 수준인 것으로 드러남
 - 독일 보험협회(GDV)는 전동킥보드로 인한 사고가 소형이륜차와 비슷한 규모의 손해를 발생시키기 때문에 전동킥보드 책임보험 의무화는 유의미한 제도라고 보고 있음
 - 독일 보험회사는 전동킥보드에 대해 자차전부보험(Vollkaskoversicherung)을 제외한, 책임보험 및 자차부분보험(Teilkaskoversicherung)을 판매하고 있음⁴⁾⁵⁾

- 1) 보험스티커의 유효기간은 12개월로, 종류는 검정, 파랑, 녹색 세 가지 색상을 순서대로 번갈아가며 변경됨. 매년 2월 말 전년에 부착한 스티커의 유효가 만료되기 때문에 보험가입자는 다시 책임보험에 가입하여 보험회사로부터 교부받은 변경된 색상의 스티커를 부착해야 함
- 2) GDV(2022. 2. 14), “E-Scooter verursachen hohe Schäden”
- 3) 동 통계에서 정의하는 오토바이는 최대 배기량 50ccm을 배출하고 최대 속도 45km/h를 낼 수 있는 소형 오토바이, 스쿠터 등과 같은 차량으로 보험등록번호(Versicherungskennzeichen)가 기재된 번호판을 의무적으로 부착해야 함
- 4) 독일의 자동차보험의 종류는 크게 책임보험(Haftpflicht), 자차부분보험(Teilkasko), 자차전부보험(Vollkasko)로 분류될 수 있음. 자차부분보험은 상대방 대물배상으로 보상되는 항목을 제외한 외부 요인(자연재해, 야생동물 충돌, 절도 등)에 의해 자기차량에 발생한 손해를 보장하며, 자차전부보험은 자차부분보험의 보장항목을 포함한 자신의 책임으로 인해 자기차량에 발생한 손해를 보장함
- 5) 자차전부보험의 경우 운전자의 책임으로 인해 차량에 발생한 손해나 타인에 의한 고의파손에 기인한 손해액을 정확히 추정할 수 없어 타차종 보험과 달리 해당 상품은 아직 존재하지 않음

- 그러나 전동킥보드는 자동차로 분류되나 도로주행 시 최대속도가 20km/h 이하라는 이유로 자동차 운전자에게 적용되는 무과실책임 의무는 예외로 인정됨
 - 무과실책임이란, 자동차 사고가 발생했을 경우 운전자의 과실이 없더라도 발생하는 손해에 대해 운전자가 사고에 대한 책임을 져야하는 의무를 의미함
 - 자동차 운전자의 경우 도로교통법(StVG) 제7조에 따라 동 의무를 지니며, 관련 사고 발생 시 자동차 책임보험을 통해 피해자에게 배상할 수 있음
 - 반면 전동킥보드는 eKFV 제1조에 따라 자동차로 인정받지만, 최대 20km/h까지만 주행할 수 있기에 도로교통법 제7조에서 규정하는 무과실책임에서 제외되어 왔으며 전동킥보드 책임보험은 관련 보험금을 지급하지 않았음

- 전동킥보드의 무과실책임 사고에 대해 두 번의 소송이 제기되었으나, 법원은 전동킥보드에 대한 예외조항을 근거로 해당 소송을 기각함
 - (뮌스터 주 법원) 원고(자동차 운전자)는 U턴 중 신호 및 속도를 준수하였지만 피고(전동킥보드 운전자)의 부주의한 운행으로 사고가 발생했다고 주장하며 이에 대해 약 6천 유로의 피해가 발생하였음에도 불구하고 아무런 보상을 받지 못하여 소송을 제기함⁶⁾
 - (프랑크푸르트 지방법원) 원고(자동차 운전자)는 차량 주차 후 손상을 확인하고 이는 그 자리에 부주의하게 주차된 피고의 전동킥보드에서 기인하였다고 주장하며 이에 대해 약 3천 유로의 피해가 발생하여 소송을 제기함⁷⁾
 - 그러나 양 법원은 ① 사고 발생 및 피해 발생에 대한 피고의 책임을 정확히 입증할 수 없고, ② 전동킥보드는 20km/h 이하로 주행하기에 무과실책임 의무가 없다는 예외조항을 근거로 동 소송을 기각함

- 최근 독일 교통법 자문기구(Verkehrsgerichtstag)⁸⁾는 과거와 달리 다양한 저속 모빌리티가 교통에 참여하는 현 상황과 이로 인해 발생하는 피해 규모를 근거로 전동킥보드의 무과실책임 의무를 부과할 필요성을 제기함⁹⁾
 - 교통법 자문기구 연구진은 해당 법률이 제정되었던 1909년과 달리 도로 내 차량의 증가와 함께 전동킥보드 등 다양한 저속 모빌리티가 교통에 참여하는 현 상황에 입법부가 적절히 대응하지 않고 있음을 지적함
 - 예외조항으로 인해 전동킥보드 운전자는 다른 자동차와 사고가 발생했을 때, 자동차 운행 여부에 국한하지 않고 근본적인 위험 요인을 고려하지 않고 있음
 - 이와 더불어 2021년 전동킥보드로 인해 2,011건의 사고가 발생했으며 이로 인해 2,020명의 부상자, 386명의 중상자 및 5명의 사망자가 발생했고 사고의 1/3은 전동킥보드 운전자 책임에서 기인함을 지적함
 - 이에 따라 연구진은 입법부는 저속 모빌리티, 특히 전동킥보드에 대한 무과실책임 예외 조항을 삭제하거나 이에 관련한 제한 조치를 마련해야 한다고 건의함

6) LG Münster, 09.03.2020 - 08 O 272/19

7) AG Frankfurt/Main, 22.04.2021 - 29 C 2811/20 (44)

8) 독일 교통법 자문기구는 법률가 및 교통안전, 자동차 및 교통 기술 전문가가 모여 도로교통법에 대해 다루는 정례 회의로, 입법부는 교통법 자문기구의 제안을 법률 및 규정에 반영하기도 함

9) Deutscher-Verkehrsgerichtstag(2022. 8. 17), "Arbeitskreis VI: E-Scooter, Krankenfahrstühle, langsame Landmaschinen - ist unser Haftungsrecht noch zeitgemäß?"