

손민숙 연구원

요약

2022년 9월 29일 캘리포니아에서 공유형 모빌리티에 관한 법률(AB 371)이 승인되었음. 해당 법률은 공유형 모빌리티 서비스 제공자가 사용자에게 보험을 제공함으로써 인적·물적 손해에 대한 명시적인 보상을 제공할 것을 요구하고, 그 외 서비스 제공자의 보고의무 등을 규정함. 법안에 대한 비판적인 의견도 존재하는바, 과도한 요건 및 지속 가능한 대중교통수단 산업을 위축시킬 수 있다는 점을 논거로 함

- 2022년 9월 29일 캘리포니아에서 공유형 모빌리티에 관한 법률(Assembly Bill No. 371; Shared mobility devices: insurance and tracking, 이하 ‘AB 371’)¹⁾이 승인되었음
 - AB 371은 모빌리티 장치와의 충돌로 부상을 당한 사람들에게 보상을 제공하는 보행자 피해 보상을 목적으로 함
 - 당초 법안의 추진 목적은 스쿠터 운전자들의 부주의한 주차로 인한 보행자의 부상을 방지하기 위한 것으로 특히 노인 및 시각장애인 보호가 주된 목적이었으나, 수정을 거치며 보행자 피해 보상에 초점을 맞춤
- 해당 법률은 공유형 모빌리티 서비스 제공자가 사용자에게 보험을 제공함으로써 인적·물적 손해에 대한 명시적인 보상을 제공할 것을 요구함
 - 기존 법률에 따르면 공유형 모빌리티 서비스 제공자는 캘리포니아 내 이동통신사와 함께 일정 금액의 상업용 일반책임보험을 가입하면 충분하였으나, AB 371은 상업용 일반책임보험 대신 자동차보험과 유사한 배상책임보험 요건을 갖출 것을 요구함
 - 2023년 7월 1일부터 공유형 모빌리티 서비스 제공자 또는 사용자는 사용자의 부주의로 인한 보행자의 상해 또는 사망에 대해 인당 최대 1만 달러의 보상금을 제공하는 보험에 가입하여야 하며, 모빌리티 장치의 재산 피해에 대해서도 사건 당 최대 1천 달러가 보장되어야 함
 - 초안에서는 최대 10만 달러의 보상금액을 요구하였으나, 금액이 과도하다는 모빌리티 업계의 의견에 따라 2022년 6월 9일 1만 달러로 수정됨²⁾
 - 모빌리티 유형 중 스쿠터, 자전거 및 전기 자전거를 구분하지 않고 동일한 요건을 부과하고 있으나, 인간의 독자적인 힘으로 움직이는 자전거와 최고 속력이 20마일 이하로 제한되는 전기 자전거³⁾는 제외됨

1) 캘리포니아 법률정보(https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billTextClient.xhtml?bill_id=202120220AB371, 2022. 10. 3 오후 2시 게시)

2) Kiran Herbert(2022. 6. 14), “The Two Sides of California’s Bike Share Bill”, Better Bikeshare Partnership

3) 사용자가 페달을 밟을 때만 작동하거나(1등급 전기 자전거: Low-speed pedal-assisted electric bicycle), 독자적인 추진력을 갖더라도(2등급 전기 자전거: Low-speed throttle-assisted electric bicycle) 그 속력이 20마일 이하로 제어되는 전기 자전거를 의미함(California Vehicle Code §312.5(a), (b))

- 공유형 모빌리티 서비스 제공자는 사용자의 과실로 인한 사고 발생 시 보상 책임뿐만 아니라 보험국에 대한 보고 의무를 부담하며, 시 또는 카운티도 공유형 모빌리티에 관한 규정을 마련할 것이 요구됨
 - 사용자는 공유형 모빌리티 서비스 제공자의 보험 가입 없이 모빌리티 장치의 작동 및 이용이 금지되며, 사용자와 서비스 제공자는 계약상의 합의, 작위 또는 부작위로 특정 요건을 제외하거나 보장 한도를 축소할 수 없음
 - 공유형 모빌리티 서비스 제공자는 보험을 제공하기 위해 보험사와 제휴할 수 있으며, 사용자에게 별도의 요금을 부과하여 보험비용을 조달할 수 있음
 - 2023년 7월 1일까지 유예기간을 두고 있으나, 공유형 모빌리티 서비스 제공자는 보험을 제공하지 않는 경우 디지털 애플리케이션 및 전자 플랫폼을 통해 사용자에게 보험이 제공되고 있지 않다는 사실을 공지하여야 함
 - 공유형 모빌리티 서비스 제공자는 보험에 가입된 사용자들의 목록을 상시 업데이트하여 최신 목록을 유지하고, 매년 보험국에 보험에 가입된 총 사용자의 수와 비율을 보고할 의무를 부담함
 - 이에 대응하여 시 또는 카운티는 공유형 모빌리티의 작동, 주차 및 유지관리에 관하여 조례 또는 허가 조건 등의 형식으로 규칙을 제정할 것이 요구됨

- 입법 과정에서 해당 법률은 “Kill Bikeshare Bill”이라고 지칭되기도 하였는데, 과도한 요건 및 지속 가능한 대중교통수단 산업을 위축시킬 수 있다는 점을 논거로 비판적인 의견들이 존재함⁴⁾
 - 비판적인 의견에 따르면, 모빌리티 유형별로 자전거와 전기 자전거, 스쿠터는 위험 정도에 차이가 있으므로 구분되어야 하며, 자동차보험과 비교할 때 AB 371의 요구조건은 과도함
 - 입법 목적에 대해서도 ‘보행자의 안전 확보’라는 근본적인 문제를 해결하지 않고 보상에만 초점을 맞추고 있어 부적절하며, 공유형 모빌리티는 기후변화 위기에 대응하기 위한 지속 가능한 대중교통수단의 확장 형태라는 점을 고려할 때 부적절하다는 지적이 있음
 - 또한 서비스 제공자 입장에서 비록 최소 보상금액 요건이 수정되기는 하였으나, 여전히 보험비용이 재정적 부담으로 작용할 수 있다는 문제가 제기됨

〈표 1〉 캘리포니아 자동차보험 및 공유형 모빌리티 보험 보상금액 한도 비교

(단위: 달러)

구분	자동차보험	공유형 모빌리티 보험
인적 피해 보상금액(1인당)	15,000	10,000
물적 피해 보상금액(사고당)	5,000	1,000

자료: Vehicle Code §16451, AB 371 §2505(b)(2)(A)

4) CALBIKE(2022. 10. 7), “The Kill Bike-Share Bill Becomes Law-But It No Longer Kills Bike-Share”; Kiran Herbert(2022. 6. 14), “The Two Sides of California’s Bike Share Bill”, Better Bikeshare Partnership