



주요국 전동킵보드 보험제도 동향 및 시사점

황현아 연구위원

- 전동킵보드 등 개인형 이동장치(PM)를 법제화한 개정 도로교통법 시행을 앞두고 전동킵보드 사고가 잇달아 발생하자 PM 제도에 대한 재검토 및 피해자 보호 방안으로서 보험제도 필요성이 논의되고 있음
- 현재 독일, 프랑스, 영국 및 일본은 전동킵보드도 자동차보험에 의무적으로 가입하도록 하고 있는 반면, 미국은 전동킵보드는 기존 자동차보험 및 이륜차보험 가입 대상이 아니라고 보고 있음
 - (독일) 전동킵보드 관련 특별법(eKFV)을 제정하여 전동킵보드 보유자도 자동차보험에 의무적으로 가입해야 한다는 점을 명문으로 규정함
 - (프랑스) 기존 보험법 규정 해석상 의무보험 가입 대상인 '자동차(véhicule)'에 전동킵보드도 포함된다고 보고 전동킵보드 보유자에게 자동차보험 가입의무를 부과함
 - (영국·일본) 시험운행 요건을 충족한 경우 외에 전동킵보드 운행을 원칙적으로 금지하고 있으며, 시험운행에 참가하는 공유 PM 업체는 자동차보험에 의무적으로 가입하여야 함
 - (미국) 주(州)마다 규제가 상이하나 대체로 보험가입의무를 부과하지 않고 있음
- 전동킵보드 보험제도와 관련하여, (i) 전동킵보드가 의무보험 가입 대상인 '자동차'인지, (ii) 자동차가 아니라면 별도의 보험가입의무를 부과하는 것이 필요한지, (iii) 별도의 보험가입의무를 부과할 경우 적용대상을 어떻게 정할 것인가가 문제됨
 - 자동차보험 의무가입 대상인 '자동차'는 일반적으로 '원동기를 이용한 육상 이동수단'으로 정의되는데, 최근 하급심 판결은 전동킵보드도 의무보험 가입 대상인 '자동차'에 해당한다고 보았음
 - 다만, 전동킵보드의 성능 및 사고 위험이 자전거와 유사한 점, 자동차보험 의무가입을 위해서는 사용신고가 전제되어야 하는 점을 고려할 때, 현재 상태에서 곧바로 자동차보험 가입을 의무화하기는 곤란함
 - 전동킵보드의 자동차보험 가입을 의무화하지는 않더라도, 전동킵보드 사고 피해자 및 킵보드 운전자를 충분히 보호할 수 있는 전동킵보드 의무보험제도를 마련할 필요가 있음
- 주요국들은 전동킵보드 보험제도 운영 결과를 검토하여 관련 제도를 보완해나갈 것으로 보이는데, 향후 주요국 제도 변화 동향을 지속적으로 파악하여 국내 제도 설계 및 운영 시 참고할 필요가 있을 것임

1. 검토배경



- 개인형 이동장치(PM: Personal Mobility)를 법제화한 개정 도로교통법 시행(2020년 12월 10일)을 앞두고 PM 제도에 대한 재검토 필요성 및 전동킥보드 사고 피해자 보호 방안이 논의되고 있음
- 개정법은 25km/h에서 동력이 정지되고 차체중량 30kg 미만인 원동기장치자전거를 ‘개인형 이동장치’로 정의하고, 만13세 이상이면 면허 없이도 운전할 수 있고 자전거도로를 통행할 수 있도록 하였음
- 최근 전동킥보드 사고에 대한 불안과 우려가 심화됨에 따라, 운전 가능 연령을 만16세 이상으로 재상향하고 원동기장치자전거 면허 이상의 면허를 요구하는 도로교통법 재개정이 추진되었고,¹⁾ 공유 PM 대여 가능 연령도 만18세로 상향하는 등 PM 제도에 대한 재검토가 이루어지고 있음²⁾
- 금융감독원은 자동차보험의 무보험자동차상해 담보를 통한 피해자 보호 방안을 마련하였고, 국토교통부 및 관련 업계 등으로 구성된 전동킥보드 민관협의체는 전동킥보드 보험제도 도입 방안을 검토 중임
- 보험회사들도 공유 PM 업체와 제휴하거나 전동킥보드 사고도 보장되는 이륜차보험을 출시하는 등 전동킥보드 보험상품을 공급하고 있음
- 본 보고서에서는 주요국의 전동킥보드 보험제도 동향을 살펴보고, 우리나라 전동킥보드 보험제도 설계 및 운영 방향에 대한 시사점을 도출하고자 함

2. 주요국 전동킥보드 보험제도 동향



가. 독일·프랑스: 자동차보험 의무가입

- EU Motor Insurance Directive 규정 해석상 전동킥보드도 자동차보험 의무가입 대상인 것으로 해석됨
- EU 내에서 운행하는 ‘자동차(vehicle)’는 배상책임보험에 의무적으로 가입하여야 함³⁾
- 의무보험 가입 대상인 ‘자동차(vehicle)’는 ‘원동기를 이용한 육상 이동수단으로서, 일정한 궤도를 운행하지 않는 것’으로 정의되는데,⁴⁾ 전동킥보드도 이 요건에 해당되는 것으로 해석됨

1) 이러한 내용의 도로교통법 재개정안(위원회 대안)이 2020. 12. 9. 국회 본회의에서 가결되었음
 2) 국토교통부(2020. 11. 30), “전동킥보드 안전문화 정착 위해 민·관 힘 모은다”
 3) EU Directive 2009/103/EC Article 3

- 독일과 프랑스는 EU Directive 규정 해석에 따라 전동킥보드도 자동차보험(배상책임보험)에 의무적으로 가입하도록 하였고, 다른 EU 국가들도 제도 준비를 진행 중임
- 독일은 전동킥보드 관련 특별법을 제정하여 전동킥보드 보유자의 자동차보험 가입의무를 명확히 함
 - 2019년 6월 전동킥보드 관련 특별법(eKFV)이 시행됨에 따라 자동차보험 가입 증명 스티커를 부착해야만 전동킥보드 운행이 가능해졌으며, 독일 보험사들은 전동킥보드 전용 자동차보험상품을 출시하였음⁵⁾
- 프랑스는 기존 보험법 규정 해석상 전동킥보드도 자동차보험 의무가입 대상에 포함된다고 보았음
 - 프랑스는 2019년 10월 ‘개인형 이동장치에 관한 규정’⁶⁾을 제정하여 PM을 법제화하였음⁷⁾
 - 독일과 달리 보험가입의무를 별도로 명시하지는 않았으나, 자동차보험 의무가입 대상인 ‘자동차(véhicule)’에 전동킥보드도 포함된다고 보고 보험가입의무를 부과하고 있음⁸⁾
 - 자동차보험 의무가입 근거 법령인 프랑스 보험법은 의무보험 가입대상인 자동차(véhicule)를 EU Directive와 동일하게 ‘원동기를 이용한 육상 이동수단’으로 정의하고 있음⁹⁾
 - 프랑스 보험사들은 전동킥보드 보유자를 위한 자동차보험을 제공하고 있음¹⁰⁾
 - 의무보험 보험료는 약 50유로(약 6만 6천 원)이고, 자기신체사고 및 자기차량보험까지 가입할 경우 보험료는 약 100~150유로(약 13~20만 원)임¹¹⁾

나. 영국·일본: 시험운행 시 자동차보험 의무가입

- 영국은 전동킥보드 운행을 원칙적으로 금지해오다가, 2020년 6월 전동킥보드 시험운행 가이드라인을 제정하여 일정 요건을 갖춘 공유 전동킥보드 운행을 허용하기 시작하였음
 - 영국은 전동킥보드에 대해서도 안전기준, 등록, 보험 등 자동차 관련 각종 규제가 적용된다는 전제에서 이를 충족하지 못하는 이상 전동킥보드의 도로 운행이 금지된다고 보고 있음

4) EU Directive 2009/103/EC Article 1

‘vehicle’ means any motor vehicle intended for travel on land and propelled by mechanical power, but not running on rails, and any trailer, whether or not coupled

5) 독일 eKFV 및 전동킥보드 보험 관련 구체적 내용은, 황현아(2019. 10), 「전동킥보드의 법적 성격과 규제 방향: 사고책임 및 보험의 관점을 중심으로」, 『KIRI 보험법리뷰』, 보험연구원, pp. 5~7 참조

6) Decret n° 2019-1082 du 23 octobre 2019 relatif a la reglementation des engins de deplacement personnel

7) 프랑스 PM 제도 관련 구체적 내용은, 법제처(2020. 11. 16), “한국과 프랑스의 개인형 이동장치 관련 규제” 참조

8) Lexology(2020. 2), “The new french regulation on ‘personal mobility devices’ raise some insurance questions”

9) Code des assurances L. 211-1

10) <https://www.2roueselectriques.fr/assurance-trottinette-electrique/>

11) 법제처(2020. 11. 16), p. 8

- 영국 교통부(DfT)는 2020년 6월 공유 전동킵보드 시험운행 가이드라인을 발표하고¹²⁾ 시험운행에 참여하는 공유 전동킵보드의 자전거도로 운행을 허용하되, 영국 도로교통법(RTA 1988)에서 정한 자동차보험(의무보험)에 가입하도록 함
- 일본도 전동킵보드에 대해 자동차와 동일한 규제를 적용하나, 일정한 요건을 갖추어 시험운행에 참여하는 경우 자전거도로 통행을 허용하고 있음
 - 일본의 현행 규정상 전동킵보드는 원동기장치자전거로 분류되어, 전동킵보드 운전 시 운전면허가 필요하고 차도로 운행해야 하며 자동차보험에도 의무적으로 가입하여야 함¹³⁾
 - 신사업특례제도에 따라 일부 공유 PM 업체가 전동킵보드 시험운행을 실시하고 있는바,¹⁴⁾ 시험운행 이후 본격적인 제도 준비가 진행될 것으로 보임

다. 미국

- 미국은 각 주(州) 및 도시별로 전동킵보드 관련 사항을 규율하고 있음
 - 전동킵보드는 일반적인 자동차보험 및 이륜차보험 가입 대상에 해당하지 않는 것으로 보고 있으며, 전동킵보드 전용 보험제도는 관련 데이터 부족으로 아직 본격적으로 도입되지 않은 상태임¹⁵⁾
 - 전동킵보드 보험가입 의무화 여부는 각 주의 관할 사항이나, 대체로 보험가입을 의무화하지 않고 있는 것으로 보임¹⁶⁾

3. 시사점: 전동킵보드 보험제도 설계 시 고려사항



- 전동킵보드 보험제도 설계 시 (i) 전동킵보드가 자동차보험 의무가입 대상인 ‘자동차’인지, (ii) 자동차가 아니라면 별도의 보험가입의무를 부과하는 것이 필요한지, (iii) 별도의 보험가입의무를 부과할 경우 적용

12) UK Gov(2020. 9. 22), “E-scooter trials: guidance for local areas and rental operators”(6월 제정된 가이드라인의 업데이트 버전임)

13) 황현아(2019. 10), p. 5

14) <https://www.meti.go.jp/press/2020/10/20201016005/20201016005.html>

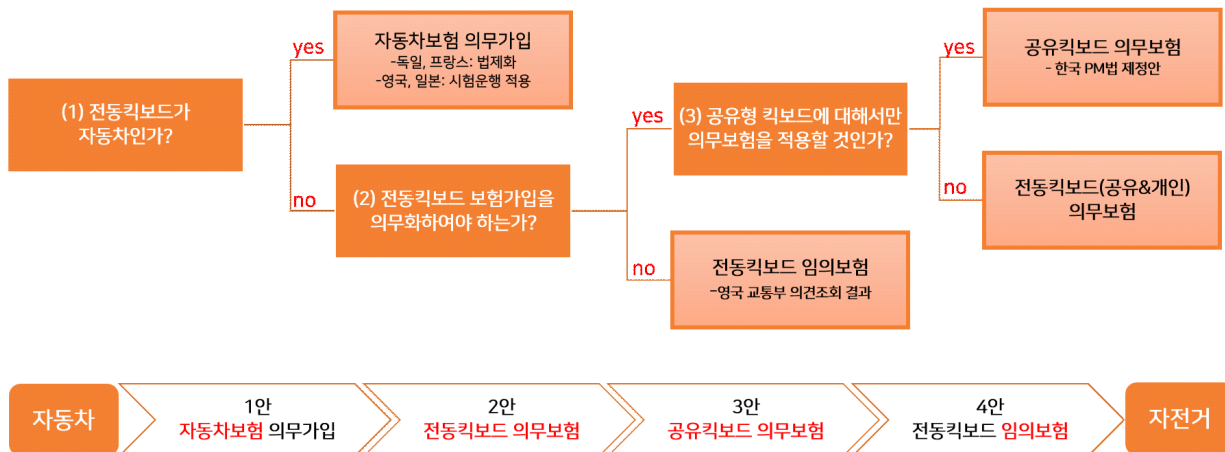
15) Insurance Information Institute(2019. 2), “Spotlight on: e-scooters and insurance” (<https://www.iii.org/article/spotlight-on-e-scooters-and-insurance>)

16) 현재 캘리포니아주, 워싱턴 D.C. 등 PM을 법제화 한 주에서도 의무보험제도는 도입하지 않고 있음. 참고로, 미국은 유럽 국가들과 달리 자동차에 대해서도 매우 적은 한도(대인사고의 경우 통상 1인당 25,000달러) 내에서만 보험가입을 의무화하고 있어, 보험가입 의무화 논의는 상대적으로 많지 않은 것으로 보임

대상은 어떻게 정할 것인가가 문제됨

- 이와 관련하여, 전동킥보드를 ‘전기자전거’와 유사하게 규제할 것인지 ‘원동기장치자전거’와 유사하게 규제할 것인지에 대한 검토가 필요함

〈그림 1〉 전동킥보드 보험제도 설계 시 고려사항



가. 전동킥보드가 자동차보험 의무가입 대상인가?

- 독일, 프랑스, 영국, 일본은 전동킥보드도 자동차보험 의무가입 대상인 ‘자동차’에 해당된다고 보고 있음

- 이는 EU Directive 및 개별 국가의 자동차보험 관련 법령상 ‘자동차’가 ‘원동기를 이용한 육상 이동수단’으로 정의되어 있고, 전동킥보드가 위 개념 요건을 충족하기 때문임

- 우리나라의 자동차 의무보험 근거법령인 자동차손해배상보장법(이하, ‘자배법’이라 함) 해석상 전동킥보드가 자동차보험 의무가입 대상인 ‘자동차’에 해당하는지는 불분명함

- 우리나라 자배법상 ‘자동차’는 ‘자동차관리법의 적용을 받는 자동차’를 의미하는데¹⁷⁾ 현행 자동차관리법은 시속 25km/h 미만인 이륜자동차를 사용 신고 대상에서 제외하고 있음¹⁸⁾
- 위 규정 해석상 전동킥보드는 ‘자동차관리법의 적용을 받는 자동차’가 아니고, 따라서 자동차보험 가입의무도 부과되지 않는다고 보는 것이 일반적임
 - 개정 도로교통법이 개인형 이동장치를 자동차관리법상 이륜자동차 이외의 원동기장치자전거 중 25km/h에서 동력이 정지되고 차체중량 30kg 미만인 것¹⁹⁾으로 정한 것도 같은 취지인 것으로 보임

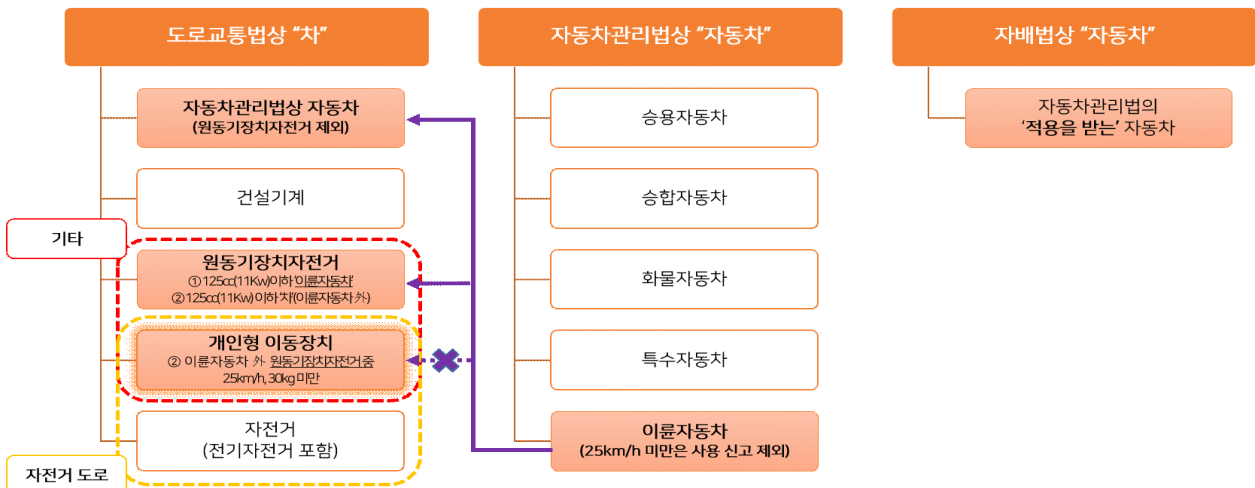
17) 자배법 제2조제1호

18) 자동차관리법 제48조, 동법 시행규칙 제98조의7

19) 개정 도로교통법 제2조제19호나목 및 제19의2호

- 자동차관리법상 사용 신고가 되어 있지 않은 상태에서는 자동차보험 가입의무를 부과하더라도 의무 이행 확보가 현실적으로 곤란하므로, 의무보험 적용을 위해서 사용 신고가 전제될 필요는 있음
- 한편, ‘자동차관리법의 적용을 받는 자동차’의 의미를 사용 신고 여부와 관계없이 ‘자동차관리법에서 정의하고 있는 자동차’라는 의미로 해석할 경우 전동킥보드도 자동차보험 의무가입 대상이라고 볼 수 있음 - 전동킥보드 보유자가 자동차보험에 가입하지 않은 것이 자배법 위반이라고 판단한 하급심 법원 판결²⁰⁾은 이러한 해석론에 입각한 것으로 보임

〈그림 2〉 관련 법령상 ‘자동차’ 개념 분류



■ 우리나라의 PM 관련 법안 및 정책들은 전동킥보드가 ‘자동차’에 해당되지 않는다고 전제하고 있음

- 국회에 제출된 PM 관련 법률 제정안들은 전동킥보드에 대해 자동차보험을 적용하지 않고 대여사업자 및 제조·판매업자에게 별도의 보험가입의무를 부과하고 있음²¹⁾
- 국토교통부도 (i) 공유 PM은 대여사업자에게 보험가입의무를 부과하고, (ii) 개인 PM은 지자체 및 대학 등 단위로 가입할 수 있는 단체보험을 개발하여 가입을 독려하는 방안을 검토 중인바,²²⁾ 이는 전동킥보드가 자배법상 자동차보험 의무가입 대상이 아님을 전제로 한 것임
- 한편, 금융감독원은 보행자가 전동킥보드로 인해 상해 피해를 입은 경우 피해자 본인 또는 가족이 가입한 자동차보험의 ‘무보험자동차상해’ 담보를 통해 보상을 받을 수 있다고 보고 있음²³⁾

20) 뉴시스(2020. 6. 2), ““전동킥보드는 자동차, 의무보험 대상”...첫 판결 나왔다”

21) 박성민 의원 발의 「개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안」(의안번호 5323)은 대여사업자 및 제조·판매업자에게(제16조), 홍기원 의원 발의 「개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안」(의안번호 3997)은 대여사업자에게 보험가입의무를 부과하고 있음(제25조)

22) 국토교통부(2020. 8. 20), “개인형 이동수단(PM) 법률 새로이 제정된다”, p. 3; 국토교통부(2020. 11. 30), “전동킥보드 안전문화 정착 위해 민·관 힘 모은다”, pp. 3~4

23) 금융감독원(2020. 10. 21), “보험소비자 권익보호 등을 위한 자동차보험 표준약관 개정 안내(음주운전 사고부담금, 전동

- ‘무보험자동차’에는 원동기장치자전거도 포함되는데, 도로교통법상 개인형 이동장치는 원동기장치자전거의 일종이므로, 개인형 이동장치도 ‘무보험자동차’에 포함된다는 취지임
- 이러한 해석에 따르면, 전동킥보드는 의무보험 가입 대상인 ‘자동차’에는 해당되지 않지만 무보험자 동차상해 보상 대상인 ‘자동차’에는 포함되어, 일반 자동차보험 가입자의 비용 부담으로 전동킥보드 운전자가 낸 사고에 대한 보상을 실시하게 될 우려가 있음²⁴⁾

나. 전동킥보드 보험가입 의무화가 필요한가? 필요하다면 그 내용 및 적용대상은?

■ 최근 영국에서 실시된 전동킥보드 규제방안 관련 의견조회에서는 전동킥보드를 전기자전거와 유사하게 규율하여야 하고 보험가입의무도 부과하지 않는 것이 타당하다는 의견이 다수였음

- 전동킥보드 규제를 전기자전거(EAPC)²⁵⁾와 유사하게 할 것인지 모페드(Moped)²⁶⁾와 유사하게 할 것인지에 대해, 다수 의견은 전동킥보드를 전기자전거와 유사하게 규율해야 하고 보험가입도 장려하는 하되 의무화 대상은 아니라고 보았음²⁷⁾
 - 보험가입 의무화에 반대하는 입장은 (i) 보험가입 의무화는 전동킥보드 활성화에 장애가 되고, (ii) 의무이행 확보가 어려워 불법적 이용을 양산하게 되며, (iii) 전동킥보드 이용자에게 전기자전거 이용자보다 과중한 비용부담을 부과하여서는 안 된다는 점을 지적함
 - 반면, 보험가입 의무화를 찬성하는 입장에서는 (i) 전동킥보드는 모페드와 유사하고, (ii) 독일, 프랑스 등 EU 국가들이 전동킥보드 보험가입을 의무화한 점 등을 근거로 제시하였으며, (iii) 자동차보험과 별도의 전동킥보드 보험을 마련하여 가입을 의무화하는 방안도 제안되었음

■ 전동킥보드 보험가입 의무화 여부 및 그 내용과 적용대상은 전동킥보드 자체의 특성과 활용 현황을 함께 고려하여 결정해야 할 것임

- 전동킥보드 자체의 성능 및 사고 위험은 자전거와 유사한 수준인 것으로 평가되고 있음
 - 국내에서 실시된 주행실험 및 실차 충돌실험 결과에 따르면, 전동킥보드의 주행 성능과 충돌사고에 대한 리스크는 자전거와 비슷한 수준인 것으로 나타남²⁸⁾
 - OECD 국제교통포럼도 중량 및 속도를 기준으로 등급을 구분하여 경량(차체중량 35kg 이하)·저속

킥보드 등 관련”, pp. 4~7

24) 구상절차를 통해 킥보드 운전자에게 책임을 귀속시키는 것이 가능하나, PM보험이 아직 도입되지 않은 상태이고, 도입되더라도 공유 PM만 가입하는 형태인 경우, 구상에 의한 책임 귀속이 곤란해질 수 있음

25) 영국의 전기자전거(EAPC: Electrically Assisted Pedal Cycle)는 전기원동기를 보조동력으로 사용하는 자전거로 시속 15.5마일(25km)에서 동력이 중단되어야 하는바, 우리나라의 ‘자전거 이용 활성화에 관한 법률’상 ‘전기자전거’와 유사함

26) 모페드는 자전거용 페달과 배기량 50cc 이하의 엔진이 장착된 최고속도 45km/h 이하의 소형원동기장치자전거를 의미함

27) UK DfT(2020. 10), “Future of Transport Regulatory Review, Summary of Responses”, pp. 26~27

28) 이수일(2020. 6), 「개인형 이동수단의 리스크와 보험」, 『월간교통』, p. 25

- (최고속도 25km/h 이하) 전동킥보드는 자전거와 유사하게 규율하는 것이 타당하다고 밝힘²⁹⁾
- PM이 활성화되면 자동차 이용이 감소하여 전체적인 중상사고 위험이 감소된다는 분석도 있음³⁰⁾
 - 반면, 전동킥보드는 자전거보다 교통수단으로서의 활용도가 높고, 보행자 사고 위험도 높은 것으로 보임
 - 전동킥보드는 (i) 현재 자전거에 비해 교통수단으로서의 활용도가 더 높고 이는 향후 더욱 확대될 것으로 예상되며, (ii) 단기간에 사용자가 급증함에 따라 교통참여자들의 불안감이 증폭되고 있고, (iii) 기존 법령은 물론 개정 도로교통법상으로도 인도 주행이 금지되어 있음에도 현실적으로 상당수의 전동킥보드가 인도를 주행하고 있어 사고발생 시 피해자가 보행자인 경우가 많을 것임³¹⁾
 - 이러한 활용 현황을 고려할 때, 비록 전동킥보드 자체의 성능과 위험성은 자전거와 유사하더라도, 보행자 등 교통 참여자 및 킥보드 운전자를 충분히 보호할 수 있는 의무보험제도를 도입할 필요성이 있어 보임

4. 결어



- PM 보험제도는 (i) 관련 법령상 ‘자동차’ 개념에 대한 해석론, (ii) PM의 주행 성능 및 사고 위험, (iii) PM 활용 현황을 종합적으로 고려하여, 사고 피해자를 충실히 보호할 수 있도록 설계·운영되어야 함
 - 현재 가장 유력하게 검토되고 있는 공유 PM 보험가입 의무화 방안의 경우, 관리 가능한 범위에서 보험가입을 의무화한다는 점에서 일면 타당성이 있으나, 피해자 시각에서 볼 때 가해 킥보드가 공유 PM인지 여부에 따라 보상 절차 및 내용이 달라지는 문제가 있으므로 이에 대한 보완이 필요함
- 앞서 전동킥보드 보험제도를 도입한 주요국들은 제도 운영 결과 나타나는 문제점들을 검토하여 필요 시 제도를 보완할 것을 시사하고 있는바, 향후 주요국 제도 변화 동향을 지속적으로 파악할 필요가 있음 **kiri**

29) OECD International Transport Forum(2020), “Safe Mobility”, pp. 10~11; 위 보고서는, 전동킥보드에 대해서는 아직 충분한 데이터가 없으나, 현재 나타난 데이터상으로는 교통사고 사망자(Road Fatality) 및 응급실 이용 현황(Emergency Department Visit)은 전동킥보드와 자전거에 큰 차이가 없으나 입원기간(Hospitalization)은 전동킥보드 사고가 더 긴 것으로 나타났다고 밝힘

30) OECD International Transport Forum(2020), “Safe Mobility”, p. 10; 박종일(2019), 「미국 공유 전동킥보드 관리 정책과 시사점」, 국토연구원 WP 19-21, p. 16

31) 이러한 점을 고려하여 박성민 의원 발의 「개인형 이동장치 안전 및 편의 증진에 관한 법률안」은 보행자-자전거 겸용 도로에서는 개인형 이동장치 운행을 금지하고 있음(동 법안 제5조 제2호)