

황현아 연구위원

### 요 약

- 독일의 무인자율주행차 상용화를 위한 도로교통법 및 자동차의무보험법 개정안(이하, 총칭하여 “무인자율주행차법”이라 함)이 2021년 5월 28일 연방 상원의 승인을 받았음
  - 독일은 2017년 레벨3 및 레벨4 자율주행차 상용화를 위한 법제도를 마련하였으나 운전자가 탑승하지 않은 상태로 운행하는 무인자율주행차는 허용되지 않았는데, 이번 개정으로 무인자율주행차를 상용화함
- 무인자율주행차법은 (i) 무인자율주행차 운행 허가 요건, (ii) 관련 당사자들의 의무 및 (iii) 자율주행 관련 필수 데이터의 기록 및 제공 의무에 관한 사항 등을 정하고 있음
  - 무인자율주행차는 지정 구역 내에서 인간의 개입 없이 운행 가능해야 하고, 인간 생명 보호를 최우선으로 하는 사고방지시스템 및 유사시 위험을 최소화할 수 있는 기술적 조건을 갖추어야 함
  - 무인자율주행차 관련 당사자 중 ① 보유자는 시스템 관리, 법규 준수, 사고 시 1차적 배상책임 및 보험 가입 의무를 부담하고, ② 기술감독관은 유사시에 운전 개입하여 탑승자 및 다른 교통참여자들의 안전을 확보할 의무를 부담하며, ③ 제작사는 시스템 안전성 및 보안에 관한 의무를 부담함
  - 자동차 보유자는 자율주행과 관련된 13가지 필수 데이터를 저장하고, 교통사고 등 자율주행시스템의 한계 상황이 발생한 경우 연방 자동차국에 해당 정보를 제공할 의무를 부담함
- 독일 무인자율주행차법은 세계 최초로 무인자율주행차 상용화를 위한 제도적 기반을 마련하였다는 점에서 의의가 있음
  - 법이 시행되면, 셔틀버스, 노선버스, 물류 허브 연결 차량, 비혼잡 시간대 온디맨드 이동 서비스, 퍼스트마일-라스트마일의 여객 및 물류 운송, 자동주차 등의 분야에서 무인자율주행차가 상용화될 예정임
- 또한 AI 윤리기준 및 데이터 귀속·기록 관한 사항을 법제화·명확화하였고, 무인자율주행차 사고에 대해서도 기존의 책임법제 및 보험제도를 동일하게 적용하기로 한 점도 주목할 만함
  - 이번 개정을 통해 레벨3는 물론 레벨4·레벨5 자율주행차 사고에 대해서도 일반 자동차와 동일하게 보유자에게 도로교통법상 엄격책임 및 자동차의무보험법상 보험가입의무가 적용된다는 점이 명확해짐
- 우리나라도 레벨4 자율주행차 상용화 관련 제도개선작업을 진행 중인바, 독일 자율주행차법의 내용 및 논의 과정을 파악하고 적용상의 이슈들을 지속적으로 모니터링할 필요가 있을 것임



## 1. 검토배경

- 무인자율주행차<sup>1)</sup> 관련 독일 도로교통법<sup>2)</sup> 및 자동차의무보험법<sup>3)</sup> 개정안이 2021년 5월 28일 독일 연방 상원의 승인을 받음으로써 독일의 무인자율주행차 상용화를 위한 법 개정 작업이 완료되었음
  - 독일은 2017년 도로교통법을 개정하여 레벨3 및 레벨4 자율주행차 상용화의 제도적 기반을 마련하였으나, 운전자가 탑승하지 않은 상태에서 운행하는 무인자율주행차는 허용되지 않았음
  - 독일은 이번 도로교통법 및 자동차의무보험법 개정을 통해 세계 최초로 무인자율주행차 상용화를 위한 법체계를 마련하였음(이하, 개정 도로교통법 및 자동차의무보험법을 총칭하여 “무인자율주행차법”이라 함)
- 무인자율주행차법은 (i) 무인자율주행차 운행 허가 요건, 관련 당사자들의 의무 및 데이터 저장에 관한 도로교통법 개정 사항과 (ii) 무인자율주행차 보유자의 보험가입 의무에 관한 자동차의무보험법 개정 사항으로 구성됨
  - 개정 도로교통법에서는 ① 무인자율주행차의 의의 및 운행 허가 요건(StVG §1d, §1e), ② 관련 당사자들의 의무(StVG §1f), ③ 자율주행 관련 데이터의 저장 및 제공(StVG §1g) 등에 관한 규정이 신설되었고,<sup>4)</sup> ④ 도로교통법상 보유자의 엄격책임 적용 대상(StVG §8) 및 손해배상범위에 관한 특례규정(StVG §12)이 개정됨
  - 개정 자동차의무보험법은 무인자율주행차 보유자의 보험가입 의무에 관한 사항을 신설함(PfIVG §1 2문)
- 본고에서는 독일 무인자율주행차법의 구체적 내용을 살펴보고 시사점을 도출하고자 함<sup>5)</sup>



## 2. 자율주행차 관련 기존 독일 도로교통법 규정

- 독일은 이미 2017년에 도로교통법을 개정하여 ‘고도자율주행차’<sup>6)</sup>와 ‘완전자율주행차’<sup>7)</sup>의 운행을 허용하였으나,

- 1) Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion(참고로, 독일 도로교통법상 기존의 고도자율주행차 및 완전자율주행차의 자동운전 기능은 ‘automatisierter Fahrfunktion’으로, 이번에 도입된 무인자율주행차의 자동운전 기능은 ‘autonomer Fahrfunktion’으로 용어가 구분됨. 전자는 ‘자동화된 운전기능’, 후자는 ‘자율 운전기능’이라고 번역되나, 이번 개정법의 주요내용이 ‘무인운행이 가능한 자율주행차’에 관한 사항인 점을 고려하여 본고에서는 Kraftfahrzeug mit autonomer Fahrfunktion를 ‘무인자율주행차’로 번역함)
- 2) Straßenverkehrsgesetz(이하, 관련 조문 기재 시 “StVG”로 표시함)
- 3) Pflichtversicherungsgesetz(이하, 관련 조문 기재 시 “PfIVG”로 표시함)
- 4) 그 밖에, 자율주행 기능의 사후적 활성화 관련 규정(StVG §1h), 자율주행기능 테스트에 관한 규정(StVG §1i), 구체적 허가 기준에 관한 위임 규정(StVG §1j), 공공부문의 자율주행차 사용에 관한 규정(StVG §1k), 2023년 이후 법령 재검토에 관한 규정(StVG §1l) 등이 신설됨
- 5) 개정법의 주요내용 및 항목별 입법이유에 대해서는 연방 교통디지털인프라부(BMVI) 홈페이지에 게시된 개정안을 주로 참고함  
[https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-aenderung-strassenverkehrsgesetz-pflichtversicherungsgesetz-autonomes-fahren.pdf?\\_\\_blob=publicationFile\(2021. 5. 28. 최종방문\)](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-19/gesetz-aenderung-strassenverkehrsgesetz-pflichtversicherungsgesetz-autonomes-fahren.pdf?__blob=publicationFile(2021. 5. 28. 최종방문))
- 6) Kraftfahrzeug mit hochautomatisierter Fahrfunktion(고도 자동화 운전기능을 갖춘 자동차)
- 7) Kraftfahrzeug mit vollautomatisierter Fahrfunktion(완전 자동화 운전기능을 갖춘 자동차. 이는 SAE(미국 자동차공학회) 기준 레벨4에

운전자가 탑승한 상태에서만 자율주행기능을 사용할 수 있도록 하였음

- 2017년 도로교통법은 고도·완전자율주행차 운행 시 운전자는 자율주행 모드에서 전방주시 및 차량제어 의무에서 벗어나지만, 언제든지 차량 제어권을 회수할 수 있는 상태로 운전석에 탑승하여야 하고,<sup>8)</sup> 자율주행시스템이 제어권 전환을 요청하는 경우 직접 운전을 하도록 규정하였음(StVG §1a, §1b)
- 이러한 규제는 자율주행차 발전 단계가 아직 과도기적인 상황이라는 점을 고려한 것이었으나, 자율주행차는 본질적·궁극적으로 인간 운전자의 개입을 요구하지 않는 형태를 지향하므로, 자율주행차 관련 기술 및 산업의 발전을 위해 서는 무인자율주행차 상용화를 위한 제도적 기반이 마련되어야 한다는 의견이 제시되었음

○ 독일 정부는 무인자율주행차 상용화를 위해 2021년 2월 무인자율주행차법을 발의하였고, 2021년 5월 28일 연방 상원의 승인을 받음으로써 법안이 최종 확정됨

- 법이 시행되면 ① 셔틀버스, ② 노선버스, ③ 물류 허브 연결 차량, ④ 비혼잡 시간대 온디맨드 이동 서비스, ⑤ 퍼스트마일-라스트마일의 여객 및 물류 운송, ⑥ 자동주차 등의 분야에서 무인자율주행차가 상용화될 예정임
- 무인자율주행차 운행은 자동차 제작사 및 모빌리티 회사 등 기업을 중심으로 이루어질 예정이며, 개인이 무인자율주행차를 소유하며 운행하기 위해서는 향후 상당 기간이 더 필요할 것으로 예상되고 있음



### 3. 무인자율주행차 운행 허가 요건

○ 무인자율주행차는 일정한 기술적 요건을 충족하여 운행 허가를 받아야 함(StVG §1d, §1e)

- 무인자율주행차는 지정 구역 내에서 운전자 없이 차량 단독으로 운행이 가능한 자율주행차를 의미함
- 무인자율주행차 운행 허가를 받기 위해서는 (i) 지정 구역 내에서 인간의 개입이나 기술감독관(Technische Aufsicht)<sup>9)</sup>의 상시 모니터링 없이 차량 단독으로 운전 가능하여야 하고, (ii) ① 운전 관련 교통법규 준수 능력, ② 사고방지시스템, ③ 유사시 위험 최소화 상태 전환 기능 및 기술감독관의 개입 방안 등 기술적 조건을 충족하여야 함

○ 사고방지시스템은 피해방지 및 피해감소 기능을 갖추어야 하고, 불가피하게 서로 다른 법익 중 하나에 선택적으로 피해를 입혀야 할 경우 인간 생명 보호를 최우선으로 하여야 함

- 인간 생명 보호를 최우선으로 해야 한다는 요건은 기존에 독일 자율주행차 윤리기준<sup>10)</sup>에 도입되어 있던 내용을 법규범화한 것으로, 자율주행차뿐 아니라 AI 윤리기준의 핵심적 사항임
- 부득이하게 인간의 생명에 위협을 초래할 수밖에 없는 경우 개인적 특성을 고려하여 피해자를 선택하여서는 안 됨

해당하고, 모든 경우에 제한 없이 자율주행이 가능한 완전자율주행단계인 레벨5에 해당하는 것은 아님)

8) 예를 들어 음주나 무면허 상태에서 운전석에 탑승해서는 안 되고, 운행 중 수면을 취해서도 안 됨

9) 유사시 무인자율주행차에 대한 통제 권한을 갖는 자임(StVG §1d(3)). 자세한 사항은 해당 부분에서 논의함

10) 독일 자율주행차 윤리기준 제7조; 참고로 동일한 내용이 우리나라 자율주행차 윤리 가이드라인에도 도입되어 있음

- 자율주행을 계속하기 어려울 경우 무인자율주행차는 스스로 위험을 최소화할 수 있는 상태로 전환하여야 함
  - 자율주행을 계속할 경우 법규 위반 상태를 초래하게 되거나 오작동, 통신 이상 등이 발생한 경우 무인자율주행차는 스스로 위험 최소화 상태(risikominimalen Zustand)로 전환할 수 있어야 함
  - 위험 최소화 상태는 자율주행 단계에 따라 달리 정해지는데, 무인자율주행의 경우에는 인간 운전자나 기술감독관의 개입 없이 자동차 스스로 안전한 곳에 정차하거나 대체 운전 작업이 개시될 때까지 가장 안전한 방법으로 운영을 지속할 수 있어야 함
  
- 자율주행기능에 하자가 발생하는 경우 기술감독관에게 이를 통지할 수 있어야 하고, 기술감독관이 자율주행차를 비활성화하거나 유사시 대체 운전을 지시하는 등 자율주행시스템을 통제할 수 있어야 함
  - 무인자율주행차는 인간의 개입 없이 차량 단독으로 운행 가능할 것을 전제로 하지만, 유사시 기술감독관이 개입하여 안전을 확보하고 피해를 최소화할 수 있는 방안도 마련되어 있어야 함



#### 4. 관련 당사자들의 의무

- 무인자율주행차 운행과 관련하여 보유자(Halter), 기술감독관(Technische Aufsicht), 제작사(Hersteller)의 의무에 관한 사항이 신설됨(StVG §1f)
  - 기존 도로교통법상 자율주행차 운행 관련 책임 주체는 일반 차량과 동일하게 보유자(Halter)와 운전자(Führer)였으나, 이번 개정법에서는 무인자율주행차 운행 관련 책임 주체로 기술감독관과 제작사가 추가되었고, 보유자의 의무 범위도 확대되었음
  
- 보유자(Halter)는 ① 자율주행시스템 관리, ② 법규 준수 및 ③ 기술감독관 업무 이행 의무를 부담하며, ④ 무인자율주행차는 일반 차량과 달리 20km/h 이상 주행이 불가능한 경우에도 보유의 엄격책임이 인정됨<sup>11)</sup>
  - 보유자가 부담하는 법규 준수 의무는 운전행위와 직접 관련되지 않은 법규에 대한 준수 의무임
    - 자율주행 시 보유자는 전방주시, 안전운전 등 운전행위 자체와 관련된 법규 준수 의무를 부담하지는 않으나, 차량 안전 상태 확인, 교통방해 및 불법적 사용 금지, 안전벨트 착용 등 운전행위 이외의 사항에 관한 법규 준수 의무는 부담함
  - 보유자는 기술감독관의 의무도 이행하여야 하나, 반드시 직접 이행해야만 하는 것은 아니고 제3자를 통해 이행할 수도 있으며, 다만 그에 관한 책임을 부담하여야 함

11) 독일 도로교통법상 보유자(Halter)는 우리나라 자동차손해배상보장법상 보유자 및 운행자와 유사한 개념으로 자동차에 대한 운행지배와 운행이익을 갖는 자를 의미하며, 자동차에 대한 법적 소유권을 갖는 소유자(Eigentümer)와 구별되는 개념임. 자동차 보유자는 자동차사고 발생 시 본인의 과실 여부에 관계없이 손해배상책임을 부담하고(이를 보유자의 엄격책임 또는 준무과실책임이라 함) 자동차보험 가입의무도 보유자에게 부과됨

- 기술감독관의 의무 위반으로 인해 사고가 발생할 경우에 대비하여 무인자율주행차 보유자는 기술감독관을 피보험자로 하는 자동차보험(배상책임보험)에 가입하여야 함
    - 독일 자동차의무보험법은 보유자가 자신, 소유자(Eigentümer) 및 운전자(Fahrer)를 피보험자로 하는 배상책임 보험에 의무적으로 가입해야 한다고 정하고 있음(PfIVG §1 1문)
    - 개정 자동차의무보험법은 무인자율주행차의 보유자는 보유자, 소유자, 운전자 외에 기술감독관도 피보험자로 하여 보험에 가입해야 한다고 정하였음(PfIVG §1 2문)
  - 한편, 독일 도로교통법은 최고속도가 20km/h 이하인 차량에 대해서는 보유자에게 엄격책임을 부과하지 않고 있으나, 개정 도로교통법은 무인자율주행차의 경우에는 최고속도가 20km/h를 넘지 못하더라도 보유자가 엄격책임을 부담하도록 하였음(StVG §8)
    - 저속차량의 경우 엄격책임에 의해 피해자를 두텁게 보호할 필요가 크지 않고 보유자에게 엄격책임을 부과하지 않더라도 운전자가 과실책임을 부담할 것이므로 피해자 보호 공백이 크지 않음
    - 반면 무인자율주행차의 경우 운전자가 존재하지 않기 때문에 보유자의 엄격책임까지 면제되면 피해자 보호의 공백이 발생할 수 있다는 점을 고려한 것임
- 기술감독관(Technische Aufsicht)은 무인자율주행차의 운행 상태를 체크하며 유사시 원격으로 무인자율주행차를 통제하여 탑승자 및 다른 교통 참여자들의 안전을 확보할 의무를 부담함
- 기술감독관은 ① 자율주행시스템 비활성화 및 대체 운전 작업의 지시, ② 자율주행기능 관련 시그널 분석 및 조치, ③ 위험 최소화 상태 전환 시 탑승자와 즉각적인 연락 및 안전 조치 의무 등을 부담함
  - 다만 기술감독관의 법적 지위 및 구체적 의무 범위를 보다 명확히 할 필요가 있다는 의견이 제기되고 있음<sup>12)</sup>
- 자동차 제작사(Hersteller)는 연방 자동차국(Kraftfahrt-Bundesamt)에 무인자율주행차의 안전성, 보안, 통신 상태 등을 증명하여야 하고, 시스템 무단접속이 감지되는 경우 이를 보고하고 적절한 조치를 취하여야 함
- 그 밖에도 제작사는 무인자율주행차 운행 매뉴얼 제공, 관련 당사자에 대한 교육, 자동차에 대한 위험 평가 실시, 자율주행 데이터 관련 프라이버시 및 데이터 처리 방법에 대한 설명 의무 등을 부담함



## 5. 데이터 저장 및 제공

- 무인자율주행차 운행 시 저장 대상 데이터, 저장 의무자 및 의무 발생 요건이 명시됨(StVG §1g)
- 보유자는 법령에서 정한 조건에 따라 자율주행관련 데이터를 저장하고 연방 자동차국 등 권한 있는 기관에 데이터를

12) GDV(2021), 독일 무인자율주행차법 초안에 대한 독일 보험협회(GDV) 의견, p. 3

<https://www.gdv.de/resource/blob/65566/7131b741b6cdfcd0548e7ea82b13a630/stn-autonomes-fahren-data.pdf>

제공할 의무를 부담함

- 저장 대상 데이터는 ① 차량식별번호, ② 위치정보, ③ 무인자율주행기능 이용 및 비활성화 횟수 및 시간, ④ 대체 운전 기능 지시 횟수 및 시간, ⑤ 소프트웨어 버전 및 시스템 모니터링 관련 데이터, ⑥ 환경 및 기상 조건, ⑦ 네트워크의 특성 및 한계(전송 대기 시간 및 전송 대역폭 등), ⑧ 활성화·비활성화 된 수동·능동 안전 시스템의 명칭 및 상태 데이터, ⑨ 차량의 종·횡방향 가속, ⑩ 속도, ⑪ 조명장비 상태, ⑫ 전원 상태, ⑬ 외부에서 차량으로 전송된 명령 및 정보임
- 자동차 보유자는 ① 기술감독관 개입 시, ② 컨플릭트 상황<sup>13)</sup> 발생 시, ③ 예정되지 않은 차선 변경이나 경로 이탈 시, ④ 운행 장애 발생 시에 위 13가지 데이터를 저장하고 연방 교통국에 이를 제공해야 함

- 데이터 저장 및 제공 의무는 무인자율주행기능 한계 상황에 대한 조사를 위해 부과된 것으로, 데이터 수집 최소화 및 데이터 효율의 관점을 고려하여 대상 범위를 가능한 좁게 설정하였음
  - 보유자는 연방 교통국 등 관계당국이 법령에 따라 요청하는 경우 저장한 데이터를 제공하여야 하고, 연방 교통국은 3년이 경과하면 데이터를 삭제해야 하며, 비식별정보는 공익목적용을 위해 활용할 수 있음
  - 무인자율주행차가 수집한 정보는 원칙적으로 자동차 보유자에게 귀속된다는 전제에서, 보유자의 정보 주권을 보장하기 위해 저장 범위 및 요건 등을 엄격하게 정한 것으로 평가됨
  - 독일 정부는 자율주행차가 수집한 정보의 활용과 관련하여 향후 “모빌리티 데이터 법(Mobilitätsdatengesetzes)”과 같은 특별법 도입이 필요할지 여부를 검토할 계획임



## 6. 시사점

- 독일 무인자율주행차법은 무인자율주행차 상용화에 관한 세계 최초의 법제라는 점에서 의의가 있음
  - 자율주행차의 최종 지향점은 모든 상황에서 인간의 개입이 요구되지 않는 완전자율주행이고, 이를 위해서는 우선 제한된 조건하에서의 무인자율주행이 허용될 필요가 있으나, 안전성에 대한 우려로 인해 무인자율주행차가 상용화되지는 못하고 있었음
  - 이러한 상황에서 독일이 선제적으로 제도를 마련하여 2022년에 물류뿐 아니라 승객 운송 분야에서도 무인자율주행차를 상용화하기로 함
- 사고 책임 및 보험의 측면에서는, 무인자율주행차에 대해서도 보유자의 엄격책임 및 자동차 의무보험 체계를 동일하게 적용하기로 한 점 및 의무보험의 피보험자 범위에 기술감독관을 추가하였다는 점이 주목할 만함
  - 우리나라는 2020년 4월 자동차손해배상법을 개정하여 레벨3 자율주행차에 대해서도 기존의 운행자책임 및 자동차

13) 컨플릭트 상황이란 사고 상황 및 준 사고 상황(Unfällen und Fast-Unfall-Szenarien)을 포함하나, 이에 한정되지 않음. 예를 들어 장애물을 피하기 위해 중앙선을 침범해야 하는 경우와 같이 안전 확보를 위해 법규 위반이 불가피한 경우도 컨플릭트 상황에 포함됨

의무보험 체계를 동일하게 적용하고, 자율주행시스템 하자가 사고 원인인 경우에는 피해자에게 보상을 실시한 자동차보험회사나 보유자가 제작사에게 제조물책임법에 따라 구상을 청구할 수 있도록 하였음<sup>14)</sup>

- 이는 우리나라뿐 아니라 독일, 프랑스 등 자동차 사고에 대해 엄격책임을 채택하고 있는 국가들의 공통된 입장이었음
- 다만 무인자율주행이 가능한 레벨4 및 레벨5 단계에서도 이러한 기존 책임법제 및 보험제도를 그대로 적용하는 것이 가능하고 합리적인지에 대해서는 논의가 지속되고 있었음
- 독일은 이번 무인자율주행차법에서 레벨4 및 레벨5에 해당하는 무인자율주행차에 대해서도 기존의 보유자책임 및 자동차 의무보험제도가 동일하게 적용된다는 점을 명확히 하였음
  - 독일 보험업계도 이를 긍정적으로 평가하고 있으며, 검증된 책임법제 및 보험제도를 동일하게 적용함으로써 보상 절차를 단순·명료화하고 피해자를 충실히 보호할 수 있을 것으로 기대하고 있음<sup>15)</sup>
- 또한, 무인자율주행차의 경우 의무보험의 피보험자 범위에 기술감독관을 포함시키도록 함으로써 기술감독관의 의무 위반으로 인한 사고 시에도 자동차보험에서 보상이 이루어질 수 있도록 하였음
  - 이는 기술감독관이 기존 운전자의 역할을 일부 대체한다는 측면에서 타당한 입법인 것으로 보이나, 실제 분쟁이 발생할 경우에 대비하여 기술감독관의 법적 지위, 의무 내용 등에 대한 보다 구체적 기준이 마련될 필요가 있음

○ 무인자율주행은 AI, 데이터, 네트워크 등 4차산업혁명의 핵심 기술이 집약된 것으로, 이번 독일 무인자율주행차법의 내용은 우리나라의 자율주행차 관련 법제는 물론 AI 및 데이터 관련 법제에도 참고가 될 수 있을 것임

- 독일 무인자율주행차법은 ‘인간 생명 최우선 원칙’ 등 기존에 자율주행차 윤리규범에 포함되어 있던 사항을 법 규범에 명문으로 도입하였고, 복수의 법익에 대한 선택적 침해가 불가피한 경우 법익 형량 기준도 제시하고 있음
  - 이러한 규정은 우리나라 자율주행차 관련 법제는 물론 AI 관련 법제에도 참고가 될 것으로 생각됨
- 또한, 그동안 자율주행차가 수집한 데이터의 귀속 주체가 자동차 보유자인지 자동차 제작사인지 여부가 다소 불분명하였는데, 독일 무인자율주행차법은 데이터 귀속 주체를 보유자로 명시하고 보유자의 정보주권 보장을 위한 제작사의 의무를 도입함으로써 자율주행차 관련 데이터의 활용 및 보호를 위한 기본적·핵심적 사항을 정리하였음
  - 자율주행 관련 데이터는 사고 조사를 위한 핵심적 자료로서 데이터의 귀속 주체가 누구인지(보유자인지, 제작사인지), 보험회사가 그 데이터에 접근할 수 있는지, 접근 가능하다면 그 근거는 무엇인지(보유자의 위임이나 승인을 받아야 하는지, 제작사를 통해 제공받아야 하는지 등)를 명확히 하는 것이 사고 조사 시스템 구축의 선결과제였음
  - 독일 무인자율주행차법은 자율주행차가 수집한 데이터의 귀속 주체가 자동차 보유자라는 점을 명확히 함으로써 보유자가 가입한 자동차보험의 보험사가 보유자의 위임이나 승인을 받아 데이터에 접근할 수 있는 가능성을 마련하였다고 볼 수 있음
  - 한편, 독일은 모빌리티 데이터 활용을 위한 별도의 법제도 도입 필요성을 검토할 예정이라고 하는바, 향후 우리나라의 모빌리티 데이터의 보호 및 활용 방안을 검토할 때 독일의 논의를 참고할 필요가 있을 것임

14) 자동차손해배상보장법 제29조의2

15) GDV(2021. 2), p. 2, 3