

개인형 이동수단(Personal Mobility) 관련 법제에 대한 고찰

A Study on the Legislation Related to Personal Mobility

박 종 준*
Park, Jong-Joon

목 차

- I. 들어가는 말
- II. 개인형 이동수단 관련 법제 현황 및 문제점
- III. 개인형 이동수단 관련 해외 법제 동향 분석
- IV. 개인형 이동수단 관련 법제의 정비방향
- V. 맺는 말

국문초록

개인형 이동수단(Personal Mobility; PM)은 주로 전기를 동력으로 하여 1인 또는 2인이 이용하는 교통수단을 말하며, 전기자전거, 전동킥보드, 전동휠 등의 다양한 형태의 이동장치를 포함하고 있다. 기존 단순한 레저용 수단에서 최근 친환경 근거리 교통수단으로 크게 주목받고 있는 개인형 이동수단과 관련하여 현행 국내 법제는 「도로교통법」, 「자동차관리법」 등의 다양한 법률들이 존재함에도 불구하고 개인형 이동수단에 적합한 규율이 미흡하여 규율공백 내지 규제 불일치 등의 문제점을 드러내고 있는 실정이다. 특히 개인형 이동수단의 법적 성격에 관한 규정이 불명확하고 관계 행정청이 산재되어 있는 것도 개인형 이

논문접수일 : 2017.06.30.

심사완료일 : 2017.07.24.

게재확정일 : 2017.07.24.

* 한국법제연구원 부연구위원·법학박사

동수단을 둘러싼 법적 문제의 해결을 더욱 어렵게 하고 있다. 이와 관련하여 개인형 이동수단에 관하여 별도의 행정입법을 제정하여 운영하고 있는 독일이나 산업경쟁력강화법과 같은 규제특례 입법을 통해 이 문제를 다루고 있는 일본의 사례 등을 주목할 필요가 있다. 이처럼 국내 법제에 대한 문제의식과 해외 법제 동향에 대한 분석을 토대로 개인형 이동수단과 관련한 법제의 정비를 입법내용과 입법형식으로 구분하여 각각의 방향성을 도출하고자 하였다. 우선 개인형 이동수단과 관련한 법제를 구성할 때 포함될 주요한 실체적인 입법내용으로는 개인형 이동수단의 정의 및 개념범주 확정, 개인형 이동수단의 안전기준, 개인형 이동수단의 도로 이용가능성 및 통행방법, 개인형 이동수단의 보험가입 의무화 여부 등을 제시할 수 있었다. 이들 법규사항에 대한 면밀한 분류와 검토가 선행되어야 함은 물론이고, 이 과정에서 무엇보다도 개인형 이동수단의 활성화와 안전성 확보라는 정책적 목표에 대한 조화로운 비교형량이 이루어져야 함을 확인하였다. 개인형 이동수단과 관련한 입법형식의 정비방향과 관련하여서는 해외 법제 동향을 참조하여 별도의 단일 법제로 구성하는 방향과 기존의 관계 법제를 일부 개정하는 방향으로 구분하여 그 각각을 살펴보았다. 이러한 검토 결과 개인형 이동수단과 관련한 법제의 정비는 결국 개인형 이동수단의 이용 및 관리 등에 관한 법률을 별도로 제정하는 방향으로 나아가는 것이 가장 최적의 방안이라는 결론을 얻었다. 개인형 이동수단을 포함하여 새로운 기술이나 제품, 또는 서비스 등에 대한 효과적인 대응을 위한 법체계 구성에 대한 연구가 지속적으로 전개되어 나가야 할 것이다.

주제어 : 개인형 이동수단, 퍼스널 모빌리티, 세그웨이, 전동휠, 도로교통법, 자전거 이용 활성화에 관한 법률

1. 들어가는 말

개인형 이동수단(Personal Mobility)은 주로 전기를 동력으로 하여 1인 또는 2인이 이용하는 교통수단을 총칭하는 것으로서¹⁾ 전기자전거, 전동킥보드, 외발

형 전동휠, 양발형 전동휠인 세그웨이(segway) 등의 다양한 형태의 이동장치들을 포괄하는 용어이다. 개인형 이동수단은 특히 최근 도시 내에서의 이동성 문제를 해소할 수 있는 새로운 대안으로서 크게 각광받고 있다.²⁾ 즉 기존에 단순한 레저용 수단으로 주목받았던 개인형 이동수단은 전 세계적으로 친환경 근거리 교통수단에 대한 관심과 수요가 늘어남에 따라 출퇴근용의 일상형 이동수단으로까지 그 영역을 확장해나가면서 빠르게 대중화되어가고 있다.³⁾ 대표적인 개인형 이동수단 중의 하나인 전기자전거 시장은 2013년 84억 달러에서 2018년 108억 달러 규모로 성장할 것으로 예상되고 있으며,⁴⁾ 전동휠 같은 새로운 이동수단의 경우 꾸준한 판매량 증가추세를 이어가는 등 개인형 이동수단은 기존의 자동차를 대체할 수 있는 높은 시장잠재력을 지닌 새로운 유망산업 분야로 성장해나가고 있다.⁵⁾

정부 차원에서도 기후변화라는 전세계적 환경위기에 대한 대응의 일환으로서 새로운 개인형 이동수단에 주목하여 이를 법제도적으로 뒷받침하기 위한 노력을 아끼지 않고 있다. 개인형 이동수단 중 하나인 ‘전기자전거’에 관한 법적 정의를 신설하는 것을 주요 내용으로 하는 최근 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」(이하 ‘자전거법’) 일부개정⁶⁾이 바로 이러한 노력의 대표적인 사례라고 할 것이다. 이번 「자전거법」 일부개정은 전기를 동력으로 사용하는 전기자전거가 기존 법체계에 있어서 「자전거법」상 ‘자전거’가 아닌 「도로교통법」상 ‘원동기장치자전거’로 분류되고 있어 운전면허를 취득해야 운전이 가능하고 자전거도로

- 1) 명묘희·송수연 외, 「새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구-개인형 이동수단(Personal Mobility)을 중심으로-」, 도로교통공단 교통과학연구원 연구보고서, 2016, 5면.
- 2) 개인형 이동수단에 관한 단일한 법적 정의는 아직 존재하지 않으며 신개인이동교통수단, 스마트 퍼스널 모빌리티, 마이크로 모빌리티 등의 다양한 용어로 불리고 있는바, 일단 본고에서는 소형·저속의 다양한 개인형 이동장치들을 넓게 포괄하고 있는 표현이라고 할 수 있는 ‘개인형 이동수단’이라는 용어를 통일적으로 사용하고자 한다.
- 3) 김하영·황성걸, “개인용 전기 이동수단 ‘EPM(Electronic Personal Mobility)’의 시장분석과 향후 방향 제시”, 「조형미디어학」 Vol.18 No.2, 2015, 96면.
- 4) 서정주, “스마트 모빌리티(Smart Mobility) 현황과 전망”, KB금융지주 경영연구소, 2015, 5면.
- 5) IRS Global, 「차세대 교통수단으로 주목받는 스마트 퍼스널 모빌리티(개인형 이동수단) 신사업전략 모색을 위한 종합분석」, IRS Global, 2015, 202-203면.
- 6) 동 법률(법률 제14617호, 2017.3.21., 일부개정)은 2018. 3. 22.부로 시행될 예정이다. 이에 대해서는 이하에서 별도로 논의하게 될 것이다.

통행이 제한되어 일반자전거에 비하여 운행상의 규제가 강하여 실제 현실과 괴리되고 있는 문제점들을 해소함으로써 전기자전거 이용의 편의를 제고하기 위한 입법적 시도로 평가할 수 있다.⁷⁾

하지만 그럼에도 불구하고 개인형 이동수단을 둘러싼 법적 쟁점은 여전히 상존하고 있는바, 전기자전거 이외에 전동킥보드나 전동휠 등과 같은 대다수의 개인형 이동수단에 관한 법적 규율의 혼선에 대해서는 아직 해소된 것이 전혀 없기 때문이다. 무엇보다도 전기자전거 등과 같은 특정 개인형 이동수단에 관한 법적 쟁점이 일정 부분 해소되었다고 하더라도, 향후 속속 등장할 것으로 예상되는 새로운 형태의 개인형 이동수단들을 현행 법체계 내에서 어떻게 포섭하고 수용할 것인가라는 좀 더 근본적인 차원에서의 고민이 필요하다. 왜냐하면 새롭게 등장한 개인형 이동수단에 관한 법적 규율의 문제는, 보다 거시적으로 4차 산업혁명 시대에 있어서 새로운 성장동력으로 주목받고 있는 각종 신기술 또는 신산업 등에 대하여 나타나고 있는 규율공백·이중규제·규제불일치 등을 법제도 내에서 어떻게 포섭하고 수용할 것인가의 문제와 결국 연관된 것이기 때문이다. 따라서 개인형 이동수단에 관한 법적 쟁점을 살펴보고 이를 적절하게 해소할 수 있는 법제 정비방향을 모색하는 작업은, 기존의 국내 법체계 내에서 더 이상 적정한 규율이 어려워진 새로운 영역을 어떻게 다룰 것인가의 문제와 연동하여 보다 큰 시각에서 들여다볼 필요성이 매우 크다고 판단된다. 본 연구는 이러한 문제의식을 기반으로, 개인형 이동수단을 둘러싼 국내 법제의 규율현황과 문제점을 개관한 다음(Ⅱ.), 개인형 이동수단에 관한 해외 주요국의 법제 동향을 분석하여 일정한 시사점을 도출하고(Ⅲ.), 이를 토대로 개인형 이동수단과 관련된 법제의 정비방향을 모색해보고자 한다(Ⅳ.). 특히 개인형 이동수단의 이용 및 관리에 적합한 규율방식 또는 입법형식을 중점적으로 검토함으로써, 이를 통해 개인형 이동수단과 같은 새로운 기술·산업 분야에 대한 적절한 법적 규율체계의 방향을 가늠해보기로 한다.

7) 국회 안전행정위원회, “자전거 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안 검토보고서(정부제출안 등)”, 소관위원회 수석전문위원 검토보고(수석전문위원 박수철), 2016. 11. 8-9면.

II. 개인형 이동수단 관련 법제 현황 및 문제점

1. 개인형 이동수단 관련 현행 법제 분석

현행 법제상 개인형 이동수단을 명확히 정의하고 이에 대한 별도의 법적 규율을 담고 있는 법률은 존재하지 않는다. 하지만 이 말의 의미를 개인형 이동수단에 대하여 현행 법제상 규율이 전무하다는 뜻으로 받아들여서는 안된다. 교통수단의 일종이라는 관점에서 개인형 이동수단에 대해서도 직간접적으로 적용되는 법령이 분명히 존재하고 있으며, 특히 기존의 법제에서 규율되고 있는 대상과 중첩되는 범위 안에서 개인형 이동수단에 대한 규제는 오히려 더 엄격하고 경직된 형태를 취하고 있다. 개인형 이동수단의 이용과 관리에 관한 현행 법제상의 규율은 크게 등록이나 사용신고 등의 진입규제, 안전관리와 같은 사전·사후규제, 통행방법이나 도로·보도·자전거도로 등의 통행가능 여부 등과 같은 행위규제 등을 주요 내용으로 하여 관계 법제에 산재된 규정들이 각기 적용되고 있다. 개인형 이동수단의 이용과 관리에 관한 규율과 관련되어 검토할 필요가 있는 법률로는 「도로교통법」, 「자동차관리법」, 「자전거법」, 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」(이하 ‘전기생활용품안전법’) 등을 꼽을 수 있다.

우선 「도로교통법」은 동 법 제2조 제19호에서 규정하고 있는 “원동기장치자전거”의 법적 정의를 통하여 개인형 이동수단과 법적으로 연관되고 있다. 「도로교통법」에 따르면 “원동기장치자전거”란 ① 「자동차관리법」 제3조에 따른 이륜자동차 가운데 배기량 125cc 이하의 이륜자동차 또는 ② 배기량 50cc 미만(전기를 동력으로 하는 경우에는 정격출력 0.59킬로와트 미만)의 원동기를 단차 중의 어느 하나에 해당하는 차를 말한다(제2조 제19호). 즉 “원동기장치자전거”는 차에 해당하는 것으로서(제2조 제17호 가목), 보도와 차도가 구분된 도로에서의 차도 운행 의무(제13조 제1항) 등과 같은 차마의 통행과 관련된 규율이 적용되고, 또한 운전면허에 관한 규정도 적용되어 16세 이상으로서 원동기장치자전거 운전면허 또는 다른 자동차의 운전면허를 소지하여야 운전할 수 있도록 하고 있다(제80조 제2항, 제82조). 그리고 이륜자동차와 더불어 원동기장치자전

거의 운전자에게 인명보호 장구의 착용의무를 부과하고 있다(제50조 제3항). 주로 차의 도로이용방법을 명시하고 있는 「도로교통법」에서 “원동기장치자전거”의 개념을 폭넓게 규정하고 있다 보니, 개인형 이동수단은 이러한 “원동기장치자전거”에 포함되어 이와 관련된 조항들의 적용을 받는다고 볼 수 있다. 이에 의할 때 특히 개인형 이동수단은 「도로교통법」 제17조 가목에 따른 “차”에 해당되어 보도가 아닌 차도로 운행해야 하는 등의 규율을 받게 된다. 하지만 저속의 교통수단이자 일반적인 자동차에 비하여 도로교통상의 위험에도 노출되어 있는 개인형 이동수단이 차도를 이용하는 것이 현실상 거의 불가능하다는 점에서 법과 현실 간의 괴리라는 규제불일치의 문제를 지적할 수 있다.

한편 「자동차관리법」에서 명시하고 있는 자동차의 종류 중 하나에 속하는 ‘이륜자동차’의 정의규율과 개인형 이동수단 간에 법적 관련성도 살펴볼 필요가 있다. 「자동차관리법」 제3조 제1항 제5호에 따르면 ‘이륜자동차’란 “총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차”를 말한다. 그리고 이러한 이륜자동차의 관리와 관련하여 「자동차관리법」 제48조는 “국토교통부령으로 정하는 이륜자동차(이하 “이륜자동차”라 한다)를 취득하여 사용하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 사용 신고를 하고 이륜자동차 번호의 지정을 받아야 한다.”(동조 제1항)고 하여 이륜자동차의 사용 신고 의무를 명시하고 있다. 문제는 동 조항의 위임을 받은 「자동차관리법 시행규칙」 제98조의2 본문에서 “최고속도가 매시 25킬로미터 이상인 이륜자동차”만을 규율대상으로 제한하여 규정하고 있어서 그 최고속도가 대부분 25킬로미터 이하인 새로운 개인형 이동수단이 「자동차관리법」의 규율대상에서 제외되고 있다는 점이다.⁸⁾ 따라서 「자동차관리법」은 이륜자동차번호판의 부착

8) 이와 아울러 「자동차관리법 시행규칙」 제98조의2 단서는 i) 산악지형이나 비포장도로에서 주로 사용할 목적으로 제작된 이륜자동차 중 차동장치가 없는 이륜자동차, ii) 그 밖에 주된 용도가 도로 운행 목적이 아닌 것으로서 조향장치 및 제동장치 등을 손으로 조작할 수 없거나 자동차의 주요한 구조적 장치의 설치 또는 장착 등이 현저히 곤란한 이륜자동차 중의 어느 하나에 해당하는 이륜자동차로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 이륜자동차를 사용신고 대상 이륜자동차에서 제외하고 있다. 속도 기준 이외에 개인형 이동수단과 유사한 범주에 속할 가능성이 높은 개념들마저 사용신고 대상에서 제외됨으로써, 「자동차관리법」과 개인형 이동수단 간의 법적 연관성은 높지 않다고 평가할 수 있겠다.

의무(제49조), 이륜자동차의 구조 및 장치(제50조), 그 밖에 자동차에 대해 적용되는 행정상 관리에 관한 조항들의 준용(제52조) 등에 관한 규정을 두고 있으나, 애초에 개인형 이동수단이 이륜자동차의 개념 범주에서 탈락됨으로 인하여 개인형 이동수단에 적용되기 어려운 규율이라고 할 수 있다. 이와 관련하여 「자동차관리법」의 주무관청인 국토교통부는 동 법상 사용신고 대상이 아닌 개인형 이동수단은 자동차관리법의 적용대상이 아니라는 입장을 취하고 있는 것으로 확인된다.⁹⁾ 더 나아가 「자동차손해배상 보장법」은 「자동차관리법」의 적용을 받는 자동차를 대상으로 적용되므로(제2조 제1호), 이에 해당하지 않고 원동기장치자전거로 취급되고 있는 개인형 이동수단에 대한 책임보험 의무가입에 관한 규율은 현재 공백상태이다.

「자전거법」의 경우에도 사정은 비슷하다. 비록 자전거의 개념에 개인형 이동수단의 일종인 ‘전기자전거’이 포함되도록 하는 법개정이 최근 이루어지기는 하였으나, 앞서 지적한 것처럼 ‘전기자전거’ 이외의 전동휠이나 전동킥보드 등과 같은 새로운 개인형 이동수단은 당연히 이 개념에 포섭될 수 없다. 따라서 자전거도로 등과 같은 자전거이용시설의 이용(제2조 제2호), 전기자전거의 안전요건(제20조의2), 전기자전거 운행 제한(제22조의2) 등의 규정은 ‘전기자전거’를 제외한 다른 개인형 이동수단에 대해서 적용되지 않는다.

마지막으로 「전기생활용품안전법」은 개인형 이동수단 중에서도 전동으로 가는 킥보드에 관한 안전기준의 상위법적 근거로서 주목할 만하다. 「전기생활용품안전법」은 구조 또는 사용 방법 등으로 인하여 화재·감전 등의 위해가 발생할 가능성이 있는 전기용품 중에서 제조업자 또는 수입업자가 직접 또는 제3자에게 의뢰하여 실시하는 제품시험을 통하여 그 위해를 방지할 수 있다고 인정되어 산업통상자원부령으로 정하는 일부 전기용품을 ‘공급자적합성확인대상전기용품’으로 분류하고 있다(제2조 제12호 가목). 그리고 이러한 공급자적합성확인을 하는 경우에는 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 공급자적합성확인대상제품의 안전기준을 적용하도록 의무화하고 있는데(제23조 제3항), 동 조항의 위임에 따라 제정된 것이 「공급자적합성확인대상생활용품의 안전기준」¹⁰⁾이며, 이

9) 명묘희·송수연 외, 앞의 보고서, 15면.

고시 제2조 제2항 및 부속서 48에서 키보드에 적용되는 안전요건 및 시험방법, 표시사항 등을 비교적 상세하게 정하고 있다. 하지만 키보드가 주요한 규율대상이 되고 이중 일부 유형으로서 전동식 키보드가 다루어지고 있으며, 또한 전동 키보드 이외에 다른 개인형 이동수단의 안전요건 등에 대해서는 별도의 규정이 전무하여 그 규율범위가 매우 협소하다는 것이 한계점으로 지적될 수 있다.¹¹⁾

2. 개인형 이동수단 관련 현행 법제의 문제점

개인형 이동수단을 둘러싼 입법상의 문제점으로서 기존의 연구는 주로 개인형 이동수단의 도로 이용에 대한 허가 여부 및 안전기준의 적용문제나 도로이용방법, 그 밖에 개인형 이동수단의 정의 및 개념을 위한 법제상 미비 등을 주요 내용으로 지적하고 있다.¹²⁾ 하지만 개인형 이동수단의 이용 및 관리에 관한 실체적 규율내용의 개별적인 입법수요와 그 법제화 필요성에 초점을 두고 있는 기존의 지적과 그 맥락을 달리하여, 법제적 차원에서 개인형 이동수단을 둘러싼 문제점을 분석할 필요가 있다. 이때 법제적 차원에서의 분석이라 함은, 법제상의 구조와 내용에 있어서 규율대상, 규율형식, 규율효과 등을 종합적으로 검토하고자 하는 것이다. 이러한 법제적 차원에서 볼 때 개인형 이동수단에 관한 첫 번째 입법상 문제는 개인형 이동수단을 어떻게 볼 것인가에 관한 정책상 또는 법제상의 방향성이 확립되어 있지 않다는 것을 우선 꼽을 수 있다. 단적으로 개인형 이동수단을 전기용품의 일종으로 보아 제품의 안전관리에 초점을 둘

10) 국가기술표준원고시 제2017-19호, 2017.1.31. 일부개정, 2017.1.31. 시행.

11) 지난 '16. 8. 30.부로 “자율안전확인대상(전동기능이 있는 보드류) 안전기준 제정(안)”이 국가기술표준원공고 제2016-249호로 입안예고된 바 있다. 이 안전기준은 “전기에 의한 모터 힘으로 추진력을 얻는 전동키보드, 전동외륜보드, 전동이륜평행차, 전동이륜보드, 전동 스케이트보드 등과 같은 개인용 전동이동기구의 안전요건 및 시험방법, 표시사항 등”에 대하여 비교적 상세한 사항을 담고 있었다. 하지만 이 안전기준의 상위법상 위임근거였던 「(舊)품질경영 및 공산품안전관리법」이 「(舊)전기용품안전 관리법」과 통합되어 「전기생활용품안전법」으로 개정(법률 제13859호, 2016.1.27. 전부개정)되면서 전동기능이 있는 보드류에 관한 안전기준은 실제 제정으로까지는 이어지지 못하였다. 비록 실제로 제정되지는 못하였으나 전동보드를 비롯한 개인용 전동이동기구의 안전요건 등에 관한 상세한 기준을 제시하였다는 점에서 동 안전기준은 향후 법제 개편에서 주요한 참고점이 될 것으로 보인다.

12) 명묘희·송수연 외, 앞의 보고서, 17-18면.

것인지, 아니면 교통수단의 일종으로 보아 교통이용과 관련된 규율에 초점을 둘 것인지에 따라서 개인형 이동수단에 관한 법제도의 설계는 그 근본토대가 상이해질 수밖에 없다.¹³⁾ 물론 개인형 이동수단이 비교적 저렴한 비용으로 조정되어 본격적으로 상용화되기 등장한지 얼마 안 되는 현 시점에서 이러한 성격 규정은 아직 용이한 일은 아니다. 하지만 규율대상으로서 개인형 이동수단의 성격을 어떻게 확정할 것인지에 따라 그 규율주체나 형식 등은 적지 않은 차이를 불러올 가능성이 크다. 개인형 이동수단에 관한 법제 정비는 바로 이 지점에서부터 시작하여야 하나, 아직 이와 관련된 논의는 분명히 현재진행중인 것으로 판단되며 이로 인해 개인형 이동수단의 이용과 관리에 관한 법제 정비가 지체되고 있는 것도 사실이다. 이러한 부분은 개인형 이동수단 뿐만 아니라 새로운 기술, 새로운 서비스, 새로운 산업 등에 관한 법제상 규율의 적용에 있어서 빈번하게 나타나고 있는 문제이기도 하다.

둘째, 앞선 첫 번째 문제와 긴밀하게 연관되어 있는 것으로서, 개인형 이동수단을 둘러싼 현행 국내 법제와 주무부서가 제각기 산재되어 있다는 것도 주요한 법제상 문제점이다. 개인형 이동수단의 도로 통행문제 등과 맞닿아 있는 「도로교통법」은 경찰청 소관의 법률이고, 향후 개인형 이동수단의 발전에 따라 그 규율범위가 증첩될 소지가 커질 가능성이 높은 이륜자동차를 규율대상으로 하는 「자동차관리법」은 국토교통부 소관의 법률이며, 이미 전기자전거를 규율대상으로 포함하였으며 개인형 이동수단의 자전거도로 이용가능성과 맞물려 주목될 수밖에 없는 「자전거법」은 행정안전부 소관 법률이다. 더 나아가 지금은 비록 전동식 킥보드에 관한 안전기준 등을 제시하는데 머물고 있지만, 일종의 전기제품으로 볼 수 있는 개인형 이동수단의 안전요건이나 기술표준 등에 관한 사항을 「전기생활용품안전법」 및 하위법령에서 규율할 가능성도 무시할 수 없다는 점에서 동 법의 소관부서인 산업통상자원부도 개인형 이동수단의 유관 부

13) 특히 기존의 교통수단과 차별화되는 매우 다양한 비전형 교통수단의 등록과 안전관리에 있어서 이를 단순한 제품으로 볼 것인지 아니면 등록 대상이 되는 자동차로 포함시킬지의 문제는 쉽게 결정하기 어려운 문제가 되고 있다. 특히 이는 도로의 통행가능성과 맞물리는 것이므로 보다 신중한 접근을 요하는 문제라고 할 수 있다. 이와 관련된 논의로, 명묘희, “교통수단의 구분 및 관리에 대한 도로교통 관계 법령 개정방안 연구”, 「경찰학연구」 제13권 제1호 (통권 제33호), 2013, 146면 이하 참조.

서 중 하나일 수밖에 없다. 하나의 규율대상을 두고 네 개 이상의 부처가 중첩되고 있으며, 각기 다른 규율목적의 법률들이 존재하고 있는 매우 특별한 상황인 것이다. 문제는 법령과 소관 부처가 산재되어 있고 개인형 이동수단에 적합한 규율체계가 미비함으로 인하여 안전관리의 사각지대가 발생할 수밖에 없는 구조라는 점에 있다. 즉 다양한 법령과 소관 부처가 존재함에도 불구하고 관계법규들이 밀도 있게 연계되지 못하여 개인형 이동수단에 의한 안전사고가 증가하고 있음에도 불구하고 효과적인 대처에 어려움을 겪고 있으며, 무엇보다도 향후 법제도 개선에 있어서도 부처 간 이견으로 인하여 원활한 대책수립에 어려움을 겪고 있다. 향후 개인형 이동수단과 관련한 효과적인 안전관리, 더 나아가 개인형 이동수단과 관계되는 산업 영역의 활성화라는 정책적 목표 달성을 위해서는 소관 부처들 간의 긴밀한 협조체계 구축이 필수적으로 선행되어야 할 것이다. 다른 한편으로 개인형 이동수단의 이용 및 관리에 관한 법제 정비방향에 있어서 이러한 관계 법령과 소관 부처의 산재 문제는 주요한 고려요소로서 검토되어야 할 부분이기도 하다.

셋째, 개인형 이동수단과 관련된 현행 법제의 가장 근본적인 문제점으로서, 결국 기존의 교통수단과 차별화되는 개인형 이동수단만의 특성을 고려한 별도의 법제상 규율이 미비하다는 것을 지적할 수 있다. 개인형 이동수단에 관한 별도의 법제가 존재하지 않다보니 기존의 자동차나 자전거 중심의 법체계가 적용될 수밖에 없고 이 과정에서 개인형 이동수단의 실제 이용 및 관리와 관련된 현실적 상황과 모순되는 결과가 나타나고 있는 것이다. 이를 좀 더 구체적으로 살펴보면, 우선 규율공백의 문제로서 앞서 살펴본 것처럼 개인형 이동수단에 관한 안전기준에 대하여 「자동차관리법」이나 「전기생활용품안전법」 및 하위법령 등에서 적합한 규정을 두고 있지 않아 개인형 이동수단의 안전대책에 있어서 사각지대가 나타나고 있다는 것을 지적할 수 있다. 또한 도로이용허가 여부나 통행방법, 속도제한, 운행상의 안전수칙 등에 있어서의 명시적인 규율도 미비하다. 다른 한편으로 개인형 이동수단과 관련된 개념의 정의가 불명확한 부분이 존재하다보니 이로 인한 규율공백 문제도 발생하고 있다. 예를 들어 「도로교통법」 제2조 제19호에서 정의하고 있는 ‘원동기장치자전거’의 경우 정격출력 0.59킬로와트 미만을 규율범위에서 포섭하고 있는데 이러한 기준을 충족하지 않는

0.59킬로와트 이상의 개인형 이동수단에 대해서는 운전면허, 속도제한, 음주운전 등의 「도로교통법」상의 규정이 아예 적용되지 않는다는 비판도 제기되었다.¹⁴⁾ 법적 규율과 현실 간의 불일치 문제도 지적할 수 있다. 앞서 살펴본 것처럼 「도로교통법」에 의할 경우 국내에서 개인형 이동수단은 ‘원동기장치자전거’로 분류되어 차도(車道)에서만 이용이 가능하며 보도나 자전거도로 등에서는 그 이용이 법률상 제한 혹은 금지된다. 하지만 실제 법현실에서 저속의 개인형 이동수단이 주로 공원이나 인도 등에서 빈번하게 사용되고 있는 것을 감안하면 현행 법규정에 대한 일반 수범자의 법적 수용성은 크게 낮을 수밖에 없으며, 실제 관리·단속도 사실상 불가능한 실정이다.¹⁵⁾ 한편으로 이러한 개인형 이동수단에 관한 법적 규율과 현실 간의 불일치 문제는 과잉규제의 위험성도 내포하고 있다는 것을 유의할 필요가 있다.

Ⅲ. 개인형 이동수단 관련 해외 법제 동향 분석

1. 독일

독일에서의 개인형 이동수단에 관한 법제적 규율에 대한 고민은 비교적 일찍 시작된 것으로 평가할 수 있다. 대표적인 EU 회원국인 독일은 EU에서의 자동차 형식승인 및 운전면허에 관한 표준지침을 따르고 있다. 이에 따르면 자동차는 이륜 또는 삼륜자동차(L), 승객운송용 자동차(M), 화물운송용 자동차(N), 트레일러(O), 비도로용 차, 특수목적용 차의 6종류로 구분하여 형식승인하도록 하고 있으며(DIRECTIVE 2007/46/EC; DIRECTIVE 2002/24/EC), 모페드(M), 이륜자동차(A), 승용자동차(B), 화물자동차(C), 승합자동차(D), 견인자동차(E)로 운전면허체계를 구분하고 있다(DIRECTIVE 2006/126/EC).¹⁶⁾ 유럽에서는 비전

14) 명묘희·송수연 외, 앞의 보고서, 18면.

15) 전북일보, “퍼스널 모빌리티 안전 사각지대”, 2015. 9. 20. ; 서울신문, “전동휠·자전거 ‘불편한 동행’”, 2016. 6. 24. ; 중부일보, “쏟아져 나오는 전동보드… 관리 감독의 사각지대”, 2016. 11. 23. 등 신문기사 참조.

형자동차를 이륜(또는 삼륜)자동차와 사륜형 이륜차로 나누어 관리하고 있으며 특히 이륜(또는 삼륜)자동차에 배기량 50cm³(최고출력 4kw) 이하, 45km/h 이하인 자동차를 포함하고 있으며 모페드 면허(M면허)를 취득하면 운전이 가능하도록 하고 있다.¹⁷⁾ 하지만 이러한 EU에서의 개인형 이동수단에 관한 유형 분류 및 사전규제 등과 별개로 독일에서는 세그웨이 같은 개인형 이동수단에 대한 도로교통법상의 허가 관련 규정 등이 미비하여 2000년대 초반까지만 하더라도 개인형 이동수단의 통행 문제에 대한 일종의 규율공백 상태가 지속되었다. 이러한 상태를 개선하기 위한 시도는 연방이 아닌 주정부 차원에서 먼저 이루어지게 되었는데, 2006년 6월 함부르크(Hamburg)에서 최초로 세그웨이의 도시 관광을 위하여 허가하였으며, 2007년 4월 자란트(Saarland) 주에서 개인형 이동수단으로서 세그웨이를 허가한 이후로, 독일의 다수 연방 주에서 개인형 이동수단의 지역 단위에서의 이용을 예외적으로 허가하게 되었다. 이러한 주정부 차원에서의 대응에 이어서 2007년 12월 연방정부도 전기이동수단과 환경보호라는 목표를 내세우고 개인형 이동수단에 대한 본격적인 규율을 시도하게 되었고,¹⁸⁾ 이러한 노력은 2009년 7월 25일 ‘전기적 이동보조수단의 교통 참여에 관한 규정(Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr, 이하 ‘MobHV’)’의 제정을 통하여 결실을 얻게 되었다. 동 규정은 최고속도가 20km/h 이하의 전기적 이동보조수단에 대해 주로 적용되는데, 이러한 전기적 이동보조수단은 도로교통령(Straßenverkehrs-Ordnung, 이하 ‘StVO’)에서 의미하는 자동차로 인정되어 MobHV에 따른 규정에 따라 공공도로에서 이용될 수 있는바(제1조제2항), MobHV는 전기적 이동보조수단의 운행요건(제2조), 운행자격(제3조), 감속장치(제4조), 조명장치(제5조), 경음기(제6조)의 요건을 명시하는 한편, 도로통행방법의 구체적인 내용(제7조) 등을 규정하고 있다.¹⁹⁾

독일의 경우 개인형 이동수단에 관한 별도의 규정을 두고 있는 것이 특기할 부분이라고 할 것인데, 이때 특히 동 규정이 법률이 아닌 행정입법의 형식

16) 명묘희, 앞의 논문, 136면.

17) 명묘희, 위의 논문, 138면.

18) Bundesrat-Drucksache 844/07 vom 20. Dezember 2007.

19) <https://www.gesetze-im-internet.de/mobhv/BJNR209710009.html>(최종접속 : '17. 5. 23.)

(Verordnung)으로 제정되어 적용되고 있는 부분에 주목할 필요가 있다. 국내법체계에서는 시행규칙과 상응한다고 할 수 있는 이러한 행정입법 형식을 취하고 있는 MobHV의 상위법령상 근거는 ‘도로교통법(Strassenverkehrsgesetz, 이하 ‘StVG’)’ 제6조이다. 동 조항은 독일의 연방교통·디지털인프라부(Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)에게 연방 상원의 동의 하에 도로교통에 관한 인적 허가, 허가의 예외조항을 포함한 차량에 대한 도로운행허가, 도로교통 관련 제반 조치, 차량이나 운전면허 등에 관한 각종 인허가와 등록표지 등의 방대한 사항에 해당하는 법규명령을 제정할 권한을 포괄적으로 부여하고 있다. 이러한 상위법령상의 개별 사항별 법규명령 제정권한의 포괄적인 위임이라는 법구조의 특성에 기반하여 개인형 이동수단에 관한 별도의 독립된 행정입법인 MobHV의 제정도 가능해진 것이라고 판단된다. 이와 같은 규정형식을 통해 새로운 기술·서비스·산업 등에 대한 법제적 대응을 의회 보다는 행정부에서 주도권을 가지고 수행하도록 하고 있는바, 이는 신성장분야에 대한 보다 전문적이면서도 탄력적인 대응을 가능하게 한다는 점에서 매우 주목할 만하다. 행정입법 중에서도 집행명령 보다는 구체적인 위임이 강조되는 위임명령에 치중되어 있는 국내 법제의 경우, 대부분의 규율형식을 의회가 제정하는 법률에 의존하고 있는 실정이다. 기존 법제에서 수용하기 어려운 새로운 규율대상이 등장할 경우 법률 보다는 행정입법을 제정하여 대응하는 것이 규율의 사각지대를 효과적으로 해소할 수 있는 유연하고 합리적인 방안일 수 있다는 점을 독일의 사례를 빌어 심도 깊게 고민해 볼 필요가 있다.

2. 미국

미국은 일찍이 연방 차원에서 저속자동차(Low-speed vehicles : LSV)를 도입하고 이에 대한 안전기준(49 CFR § 571.500)을 마련하였다.²⁰⁾ 하지만 연방

20) 미연방규정집(Code of Federal Regulation) Title 49(Transportation), Subtitle B(OTHER REGULATIONS RELATING TO TRANSPORTATION), Chapter V, PART 571(FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS) § 571.3 Definitions, § 571.500 Low-speed vehicles. (https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=9bd54c52a230d369a6f80312a7c98583&mc=true&tpl=/ecfrbrowse/Title49/49cfr571_main_02.tpl 최종접속 : '17. 6. 23.)

규정집에 정의된 저속자동차(LSV)는 4륜차로 개념이 한정되어 있어(49 CFR § 571.3), 전동휠 등과 같은 하나 또는 두 개의 바퀴가 달린 개인형 이동수단에 대하여 동 규정의 적용은 한계가 있다. 이처럼 연방정부 차원에서 전기동력을 기반으로 한 개인형 이동수단에 관한 명확한 규정을 찾기는 매우 어렵다. 반면 미국은 주정부 차원에서 자동차법이나 도로 관련 법령에서 개인형 이동수단을 명시적으로 정의내리고 통행방법이나 안전기준 등에 관한 개별적인 규율을 적용하고 있다. 중앙정부 차원에서의 통일된 기준이 제시되지 않고 지방정부 차원에서 각자 규율하는 체계를 채택하다 보니, 개인형 이동수단에 관한 미국의 규율은 각 주마다 천차만별의 양상으로 전개되고 있다. 미국의 주정부에서 개인형 이동수단을 규정할 때 주로 빈번하게 사용하는 명칭은 전기동력보조 이동기기(Electric Personal Assistive Mobility Device; EPAMD)로서, 이러한 EPAMD의 범위에 대부분의 주는 세그웨이만을 포함시키고 있지만 그 밖의 주에서는 1~2개의 휠을 가진 전동휠을 명시적인 규정이나 해석을 통하여 포함시키고 있다.²¹⁾ 예를 들어 워싱턴주는 EPAMD를 정의하면서 한 개의 바퀴로 설계된 전동휠을 포함시키고 있다.²²⁾

그리고 이러한 개념범주의 확정 이외에도 개인형 이동수단을 보행자로 볼 것인지 아니면 자전거운전자나 운전시 운전자의 지위로 볼 것인지 등의 여부도 주별로 다양하게 규율되고 있다. 예를 들어 미국 뉴욕주의 경우 「차량과 교통법(Vehicle and Traffic Law; VAT)」 제114-d조에서 EPAMD를 “750와트 이하의 출력(1 마력)을 가진 전기 추진체계에 의해 한 사람을 수송하도록 설계되고, 체중이 170파운드인 운행자가 운전하면서 전기추진체계에 의해 추진될 때 평탄면에서 최고속도가 시간당 12.5마일 미만인 자체적으로 균형을 잡을 수 있고 두 개의 비직렬식 바퀴로 되어 있는 장치”로 명시적으로 정의한 다음,²³⁾ 이를 이용하는 경우에 대하여 운전자에게 적용되는 모든 권리와 의무가 부과되도록 규정하고 있다(VAT 제1271조).²⁴⁾ 미국의 경우 주정부차원에서 전동킥보드

21) 명묘희·송수연 외, 앞의 보고서, 42면.

22) Revised Code of Washington title 46.04.1695 Electric personal assistive mobility device (EPAMD) (<http://app.leg.wa.gov/RCW/default.aspx?cite=46.04.1695> 최종접속 : '17. 6. 23.)

23) 경찰청·도로교통공단 등, 「외국 도로교통법령 번역집 IV: 미국(뉴욕주)」, 2010, 7면.

에 대한 별도의 법규를 명시적으로 두고 있는 점도 주목되는 부분이다. 즉 개별 주마다 Motorized Scooter, Toy Vehicle, Motorized skateboard or scooter, Motorized Foot Scooter 등의 다양한 용어표현을 사용하여 각각의 법적 지위, 최고속도, 형태 등을 별도로 규정하고 있다고 한다.²⁵⁾ 특히 캘리포니아주는 2015년 10월 전기전동보드(Electrically motorized board)에 관한 규정을 미국 최초로 마련하여 캘리포니아 차량법에 그 정의, 이용규정, 운행 방법 등에 관한 사항을 정하기도 하였다.²⁶⁾

이처럼 미국의 경우 비록 연방차원에서의 개인형 이동수단에 관한 명시적인 규율을 찾기는 어려우나 주정부 차원에서 각 지역의 특성이 반영된 다양한 규율내용을 차량이나 도로교통 관련 법제에 도입·운용하고 있다. 연방국가 형태를 취하고 있는 미국과 전혀 다른 체제인 국내에 있어서, 이와 같은 지방정부 주도형의 규율체계를 일방적으로 도입하는 것은 법체계상 불가능한 일이다. 하지만 개인형 이동수단의 이용 및 관리에 있어서 중앙정부 차원에서 일원적·통일적으로 정하는 것이 합리적인 경우가 있을 수 있고, 반대로 지방의 사정에 따라 다양하게 정하도록 지방정부에게 위임하는 것이 보다 바람직한 경우도 있다는 점을 상정할 때, 미국의 사례를 참조하여 개인형 이동수단에 관한 규율에 있어서 지방정부의 역할을 강화하도록 하는 법제 구성 방안을 고민해볼 필요가 있다. 예를 들어 개인형 이동수단의 안전기준은 이용자의 생명이나 신체에 직접적으로 영향을 끼치는 중요한 사항이고 지역별로 편차를 둘 이유가 크게 없으므로 중앙정부 차원에서 직접적으로 규율하는 것이 타당하다. 반면 개인형 이동수단의 도로 이용 허용 여부와 관련해서는 각 지방의 도로 사정이 가지는 특수성이나 교통수단에 대한 주민들의 현실적 법감각 등에 따라 그 규율 범위가 달라질 수 있으므로 이에 대해서는 지방정부가 보다 적극적으로 관여할 수 있도록 상위법령에서 자치입법의 근거를 마련하는 방안도 검토해볼 수 있을 것이다. 개인형 이동수단의 규율과 관련한 미국의 사례에 있어서는 이처럼 중앙정부와 지방정부 간의 적절한 역할분담이 주요한 시사점으로 도출될 수 있다고 하겠다.

24) 명묘희, 앞의 논문, 140면.

25) 명묘희·송수연 외, 앞의 보고서, 43면.

26) 명묘희·송수연 외, 위의 보고서, 44면.

3. 일본

일본의 개인형 이동수단에 관한 규율체계를 파악하기 위해서는 제일 먼저 일본의 「도로교통법(道路交通法)」 및 관련 법령에서 정하고 있는 교통수단의 유형을 검토하여야 한다. 일본의 「도로교통법(道路交通法)」에 따르면 교통수단은 크게 차량과 노면전차 및 보행자로 구분되며, 이 중에서 차량은 자동차, 원동기장치자전거, 경차량 및 트롤리버스를 말한다(제2조 제1항 제8호). 그리고 자동차는 “원동기를 이용하거나 철길 또는 가설된 선에 의하지 않고 운전되는 차로, 원동기장치자전거, 자전거 및 신체장애자용 휠체어 및 보행보조차, 기타 소형차로 정령으로 정하는 것(이하 ‘보행보조차 등’) 이외의 것으로 규정하고 있다”(제2조 제1항 제9호).²⁷⁾ 동 조항의 위임을 받은 「도로교통법시행규칙(道路交通法施行規則)」 제2조는 자동차의 종류를 차체 크기 및 구조, 그리고 원동기의 크기에 따라 대형자동차, 중형자동차, 보통자동차, 대형특수자동차, 대형자동이륜차, 보통자동이륜차, 소형특수자동차로 구분하고 있다. 한편 원동기장치자전거는 “내각부령으로 정하는 크기 이하의 총 배기량 또는 정격출력을 가진 원동기를 이용하며 철길 또는 가설된 선에 의하지 않고 운전되는 차로, 자전거, 신체장애자용 휠체어 및 보행보조차 등 이외의 것을 말한다”고 법률에서 규정한 다음(제2조 제1항 제10호)²⁸⁾, 동 법 시행규칙 제1조의2에 따라 이륜 또는 삼륜 이상의 자동차는 총배기량 50cc 이하, 정격출력 0.6kw 이하로 하며, 그 밖의 것은 총배기량 20cc 이하, 정격출력 0.25kw 이하를 기준으로 제시하고 있다.²⁹⁾

이와 같은 법체계 하에서 일본은 우리나라의 경우와 유사하게 정격출력 0.6kw 이하에 해당하는 전동킥보드를 도로교통법령에서 정하고 있는 원동기장치자전거로 취급하고 있으며 이에 따라 면허를 소지해야만 차도 통행이 가능하도록 하는 한편 보도통행의 금지의무, 안전모 착용 등 통행방법 준수 의무 등을 사용자에게 부과하고 있다.³⁰⁾ 한편 일본 도로교통법체계상 이륜자동차로 형식

27) 경찰청·도로교통공단 등, 「외국 도로교통법령 번역집 I: 일본」, 2010, 4면.

28) 경찰청·도로교통공단 등, 위의 책, 4면.

29) 도로교통공단, 「교통수단의 구분 및 관리에 대한 도로교통법령 개정방안 연구」, 2015, 58면.

30) 명묘희·송수연 외, 앞의 보고서, 51면.

승인을 받지 못한 세그웨이와 같은 탑승형 이동지원 로봇은 도로주행이 불가능하였는바, 이에 이러한 규제를 완화하기 위하여 2011년부터 3년간 츠크바시에서 세그웨이의 시범운행을 실시한 다음 이에 대한 평가를 토대로 2015년 「산업경쟁력 강화법³¹⁾」에 따른 규제의 특례조치를 통하여³²⁾ 2015년 7월 10일부터 세그웨이 등 ‘탑승형 이동 지원 로봇’에 대하여 도로 주행을 허가하는 규제완화 차원의 개혁을 시행하였다. 이러한 일본에서의 사례는 비교적 세분화된 차량의 분류기준을 정립하고 있는 기존의 「도로교통법」 등의 체계에 의해서도 포섭되지 못하는 새로운 규율대상을, 규제완화를 위해 제정된 별도의 법률에 의한 규제특례조치를 통하여 포섭한 경우로서 주목할 만한 사례로 평가할 수 있다. 이러한 규제특례조치는 특히 진입규제와 관련되는 것으로서, 국내의 경우 「산업융합 촉진법」 제3장 이하에서 규정하고 있는 ‘산업융합 신제품의 적합성 인증’ 제도 등도 이와 유사한 기능을 수행하는 법제도로 볼 수 있다. 일본의 경우 개인형 이동수단과 같은 새로운 규율대상에 대하여 기존의 경직된 법체계만으로는 적합한 규율이 어려울 경우를 대비하여 예외적인 규제특례조치의 법적 근거를 별도로 마련하고 이를 시의적절하게 적용함으로써 현행의 법제도적 한계를 극복해낸 사례로 주목해야 할 것으로 보인다.

4. 싱가포르

싱가포르와 같은 도시국가의 경우 근거리 교통수단으로서 개인형 이동수단이 활성화되고 있음³³⁾에도 불구하고 관계 법규에 따라 인도, 자전거도로 및 공유

31) 産業競争力強化法 (2014年12月11日 法律 第98号).

32) 일본의 「산업경쟁력 강화법」 제15조는 주무관청의 장으로 하여금 신사업활동 및 이에 관한 규제에 대해서 규정하는 법률 및 법률에 근거한 명령에 근거한 규제의 방식에 대해, 규제의 특례조치의 정비 및 적용 상황, 외국의 규제상황, 기술진보 상황 및 그에 따른 사정에 입각하여 검토를 하고 그 결과에 근거하여 규제의 철폐 또는 완화를 위해 필요한 법제상 그리고 그 외의 조치를 강구하도록 의무화하고 있다. 단순히 진입규제를 일시적으로 완화하는 차원을 넘어서 기존의 불합리한 규제를 철폐·완화하기 위한 법제상의 개선조치도 수반되도록 함으로써 규제개혁을 위한 실질적인 효과를 도모하고 있다는 점은 국내의 경우에 적지 않은 시사점을 주는 부분이다.

33) 양수정, “싱가포르의 법제도 현황”, 스마트모빌리티 브리프 Vol 1, 한국교통연구원, 2017, 5면.

도로(shared paths)에서의 사용이 어렵고, 무엇보다도 「도로교통법(Road Traffic Act, CHAPTER 276)」에 개인형 이동수단에 관한 구체적인 규율이 미비하였다.³⁴⁾ 이와 관련하여 「도로교통법」 제142조의 위임에 따라 내무부장관(the Minister for Home Affairs)에게 부여된 면제권한(Power to exempt)에 의거하여 2015년 내무부장관령으로 개인형 이동수단에 대한 임시적인 규율면제조항을 시행하는 과정에서 개인형 이동수단을 정의하는 조항을 규정하기도 하였다.³⁵⁾ 동 규정에 의하면 개인형 이동수단(personal mobility device)은 첫째, 한 사람이 사용하도록 설계될 것, 둘째, 하나의 축 위에 작동하는 하나 또는 그 이상의 바퀴를 가질 것, 셋째, 장치에 부착된 전기모터나 사람의 힘, 또는 이 두 가지 모두에 의해 추진될 것, 그리고 마지막으로 자동차나 모터 사이클과 유사하지 않을 것으로 정의되었다(제2조).³⁶⁾

하지만 이러한 개인형 이동수단에 관한 도로교통법규의 일부 면제 규정만으로는 개인형 이동수단의 이용규제와 안전운행에 관한 관리가 미흡할 수밖에 없었으며, 이러한 한계를 해소하기 위해 싱가포르는 2015년 육상교통청(the Land Transport Authority)의 주도 하에 액티브 모빌리티 자문위원회(Active Mobility Advisory Panel)를 발족하여 개인형 이동수단 등과 관련된 법규를 정비하고 안전운행지침을 정립하는 작업을 개시하였다.³⁷⁾ 그리고 이러한 검토결과를 토대로 동 자문위원회는 2016년 3월 17일 「자전거 및 개인형 이동수단 이용에 관한 규제 및 안전운행지침에 관한 보고서³⁸⁾」를 제출하였고, 싱가포르 정부는 위원회의 권고의견과 위 보고서를 바탕으로 개인형 이동수단에 대한 별도의 새

34) 양승국, 「기후변화대응을 위한 주요국가의 개인용 이동수단 관련 정책과 법제도- 싱가포르」, 한국법제연구원 기후변화법제연구 이슈페이퍼 16-19-⑨, 2016, 3면, 7면.

35) ROAD TRAFFIC(BICYCLES AND PERSONAL MOBILITY DEVICES) (EXEMPTION) ORDER 2015.

36) <http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;orderBy=date-rev,loadTime;page=0;query=Id%3A81972817-4067-4e7c-828e-b3e0535b12b0;rec=0> (최종접속 : '17. 5. 23).

37) <https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=b631b5c6-cf08-4a8b-aeaa-aa4455e27f1c> (최종접속 : '17. 5. 23).

38) RECOMMENDATIONS ON RULES AND CODE OF CONDUCT FOR CYCLING AND THE USE OF PERSONAL MOBILITY DEVICES, ([https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPanelReport\(final\).pdf](https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPanelReport(final).pdf), 최종접속 : '17. 6. 23).

법률을 2017년 내로 제정·발효할 것으로 예상되고 있다. 또한 싱가포르 정부는 이러한 법령정비작업에 병행하여 개인형 이동수단에 대한 안전교육 및 캠페인 등을 실시하여 수범자들의 규율수용성을 증대시키고 있는 바,³⁹⁾ 이는 국내의 법제정비에 있어서도 좋은 참고가 될 것으로 보인다.

Ⅳ. 개인형 이동수단 관련 법제의 정비방향

1. 개인형 이동수단 관련 입법내용에서의 정비방향

개인형 이동수단과 관련한 법제를 구성할 때 포함될 주요한 실체적인 입법내용으로는 개인형 이동수단의 정의 및 개념범주 확정, 개인형 이동수단의 안전기준, 개인형 이동수단의 도로 이용가능성 및 통행방법, 개인형 이동수단의 보험가입 의무화 여부 등을 꼽을 수 있다. 그리고 이러한 입법내용들이 국민의 권리·의무에 영향을 미치는 법규사항인지에 대한 검토가 필요하다. 이는 결국 이후 살펴보게 될 입법형식에 대한 고민과 연계되는 것이기 때문이다.

앞선 국내외의 법제 동향에서도 드러난 것처럼, 개인형 이동수단과 관련한 규율 중 개인형 이동수단의 도로 이용가능성 및 통행방법이나 보험가입 의무화 등의 문제는 수범자의 권리·의무와 직접적으로 관련된 사항들로 볼 여지가 매우 크다. 특히 도로에서의 모든 위험과 장애를 방지하여 안전하고 원활한 교통확보를 주요 목적으로 하는 「도로교통법」상 규율과 관련된 요소들은 그 실효성 확보를 위한 일정한 제재도 부과될 가능성이 있다는 점을 감안할 때, 개인형 이동수단의 도로 이용 문제나 운행방법 등에 관한 규율은 법규사항으로 분류되어야 할 것으로 보인다. 한편 개인형 이동수단의 안전기준이나 기술표준 등과 같은 사항은 수범자의 생명 또는 신체에 영향을 미칠 수 있는 중요한 사안이지만 하나 이에 대한 규율이 수범자의 권리나 의무에 직접적으로 영향을 끼치는 규율사항이라고 보기는 어렵다. 오히려 이러한 사항들은 전문적이고 기술적인

39) 명묘희·송수연 외, 앞의 보고서, 53면.

사항으로서 보다 완화된 법률유보원칙이 적용되도록 하는 것이 합리적이다. 법률유보원칙의 적용범위와 관련하여 국민의 권리 및 의무에 미치는 영향을 감안하여 탄력적으로 운용할 필요가 있다고 보는 학설과 사법부의 일관된 입장을 입법과정에서도 면밀하게 고려하여야 할 것이다.⁴⁰⁾ 그리고 이러한 의미에서라도 개인형 이동수단과 관련한 주요 쟁점들에 대한 기술적·정책적 평가와 더불어 이들이 수범자인 일반국민에게 미치는 영향을 가늠하는 법규적 평가가 사전적으로 병행하여 이루어져야 할 것이다.

그 밖에 개인형 이동수단의 이용활성화와 관련한 정부나 지방자치단체 등 공공주체의 역할과 임무에 관한 사항, 개인형 이동수단과 관련한 서비스나 산업 분야에 대한 정책적 지원에 관한 사항 등도 법제 도입 검토 시 반드시 고려해야 할 입법 사항이라고 하겠다. 특히나 후자는 새로운 기술, 서비스나 산업 등의 발전을 더욱 촉진시키고자 하는 거시적인 차원에서, 전 세계적으로 새로운 친환경 교통수단으로 주목받고 있는 개인형 이동수단 관련 산업의 가치를 극대화하기 위한 전략과 맞물리는 것으로서 보다 적극적인 검토가 필요한 부분이다. 기존의 개인형 이동수단에 관한 법제화 논의의 대부분이 주로 개인형 이동수단의 이용과 관리라는 미시적이고 소극적인 감독행정의 차원에서 머물렀다면, 이제는 예측불가능한 발전가능성을 내포하고 있는 개인형 이동수단의 산업 활성화라는 적극적인 진흥·지원 행정 차원에서의 법제화에 대한 검토도 당연히 있어야 한다. 그리고 이러한 실체적 내용의 입법적 수요는 개인형 이동수단과 관련한 입법형식에도 논리 필연적으로 영향을 미친다고 하겠다. 이에 대해서는 이하의 입법형식에서의 정비방향 부분에서 다시 논의하게 될 것이다.

결국 개인형 이동수단 관련 법제에 포함될 실체적 입법내용의 방향성은 개인형 이동수단의 활성화와 안전성 확보라는 두 가지의 정책상 목표를 조화롭게 구성하는 것이어야만 한다. 양자의 목표는 결코 서로 상반된 것이 아닌 매우 긴밀하게 연관되어 있는 것으로서, 앞서 제시한 주요 입법이슈들을 법제화할 때 신중한 비교형량의 과정을 반드시 거쳐야 할 것이다. 예를 들어 개인형 이동수단의 도로 이용가능성 및 통행방법의 문제를 명시하는 것은 개인형 이동수단의

40) 류지태·박종수, 「행정법신론」, 박영사, 2016, 68면; 대판 2015. 8. 20. 2012두23808(전합) 등.

활성화와 안전성 보장이라는 두 가지 목표 간의 면밀한 가치평가의 결과가 충실하게 반영되어야 한다.

2. 개인형 이동수단 관련 입법형식에서의 정비방향

개인형 이동수단에 관한 규율을 위한 입법형식은 앞서 살펴본 해외 주요국의 법제 동향에서 나타난 것처럼 매우 다양한 형태를 취하고 있다. 독일의 경우처럼 상위법령인 법률에서 소관 부서에 광범위한 법규명령권을 위임하고 이에 근거하여 별도의 단일 행정입법을 제정하는 방식도 있고 싱가포르처럼 별도의 단일 법률을 제정하는 방식도 있었다. 미국의 경우처럼 지방정부의 활발한 입법적·행정적 시도들을 통해 이 문제를 규율하는 방식도 있고, 일본의 경우처럼 산업경쟁력강화법과 같은 규제 특례 법제를 활용하는 방식도 존재한다. 이러한 입법형식에 절대적인 기준은 존재하지 않으며, 해당 국가의 법체계와 현실, 사회·경제·문화적 여건, 국민의 법감정 등 실로 다양한 요소들의 종합적 반영을 통하여 최적의 입법형식이 결정될 것이다. 이하에서는 이러한 점을 감안하여, 현행 국내 법체계에서 개인형 이동수단과 관련한 최적의 입법형식을 정비방향을 모색해보고자 한다.

가. 별도의 단일 법제로 구성하는 방향

개인형 이동수단과 관련하여 제기되는 다양한 입법적 수요들을 한데 모아 별도의 단일한 법제로 구성하는 정비방향이 있을 수 있다. 이는 다시 특별법과 같은 법률의 형식으로 제정하는 방안과 상위법상의 개괄적인 위임을 근거로 하여 행정입법의 형식으로 제정하는 방안으로 구분된다.

전자의 방안은 개인형 이동수단과 관련하여 산재되어 있는 법령상 규율과 소관 부처를 하나의 법 안에 통합하여 규정함으로써 규율의 사각지대를 최소화하는 한편 개인형 이동수단의 활성화라는 정책적 목표를 극대화시킬 수 있다는 것이 큰 장점이라고 하겠다. 앞서 살펴본 것처럼 국내 법제는 개인형 이동수단에 대하여 「도로교통법」, 「자동차관리법」, 「자전거법」, 「전기생활용품안전법」 등에서

각각의 입법목표를 가지고 규율을 하고 있으나 개인형 이동수단의 특성이 정확하게 반영된 독자적이고도 충실한 규율을 담보하지 못하고 있는 실정이다. 개인형 이동수단의 이용 및 관리에 관한 법률이 별도로 제정될 경우 이러한 문제를 일거에 해소할 수 있다는 점에서 이 방안은 무척 매력적이다. 특히 앞서 논의한 것처럼 개인형 이동수단과 관련한 산업 활성화라는 정책적 목표를 추진함에 있어서 이와 같은 별도의 단일법 제정은 국내 법현실에 있어서 거의 필수적이라고까지 말할 수밖에 없다. 현행의 기존 법령을 일부개정하는 수준의 법제 정비로는 이러한 거시적인 차원의 목표달성은 매우 요원하다. 하지만 이러한 별도의 독립된 특별법의 제정 추진방안은 개인형 이동수단이 새로운 기술 및 제품의 개발이 비교적 빠르게 이루어짐에 따라 새로운 입법적 수요가 끊임없이 나타날 수 있는 분야로서, 의회가 제정하는 법률의 형식으로는 이러한 입법적 수요에 효과적으로 부응하기 어려울 수 있다는 점, 개인형 이동수단과 같이 새롭게 등장하는 기술이나 산업 등을 규율하기 위해 그때그때마다 별도의 법률을 제정하는 것은 입법과잉의 사태를 불러올 수 있다는 점 등이 단점으로 지적될 수 있을 것이다.

한편 후자의 방안은 독일의 MobHV를 참조로 하고 있는 것으로서, 개인형 이동수단에 관한 규율의 주도권을 해당 분야에서 가장 전문성을 갖추고 있는 행정부서에 일임하도록 하여 새로운 기술의 법제적 수용성을 극대화하고자 하는 방향을 제시하고 있다. 후자의 방안은 국내 법체계에서 국민의 권리·의무와 직접적으로 연관되는 중요한 사항들을 일단 제외하고 그 밖의 규율사항들을 상위법의 포괄적인 위임 하에 단일한 행정입법을 통하여 규정하는 것을 핵심내용으로 한다. 이에 의할 경우 개인형 이동수단과 같은 새로운 기술·서비스·제품 등에 대한 법제적 대응이 훨씬 더 탄력적으로 이루어질 가능성이 높아지고 급변하는 현실에서의 입법적 수요를 보다 적극적으로 반영할 수 있다는 것이 큰 장점이라고 하겠다. 하지만 이 방안은 포괄적 위임입법금지의 원칙을 엄격히 지키고 있는 국내 법제에서는 사실상 수용하기 어려운 점이 많다. 즉 독일에서의 사례와 같이 법률 단계에서 특정 행정부처가 행정입법으로 정할 수 있는 사항들을 포괄적으로 열거하고 이에 관한 수권근거를 정하는 방식은 국내 법제에서 찾아보기 어렵다. 국내 법제의 경우 대부분 법률상의 개별 조항의 구체적인 위

임을 받아 행정입법이 제정되는 구조를 취하고 있기 때문이다. 국내 법제가 독일과 같은 대륙법계에 속함에도 불구하고, 상이한 법체계와 법문화 등의 영향으로 인하여 완전히 동일하다고 보기 어렵고, 따라서 현행 국내 법제에서 이러한 방안을 받아들이는 것은 아직 쉽지 않은 일이다. 하지만 4차 산업혁명이 함의하고 있는 것처럼, 고정불변의 규율대상 보다는 빠르게 변화·융합하고 있는 다양한 규율대상이 속속 출현하고 있는 현재의 시대적 상황에서, 법률유보의 원칙과 포괄적 위임입법금지의 원칙의 엄격하고 경직된 적용에 고착화되는 것은 결코 바람직하지 않다. 이러한 의미에서도 개인형 이동수단과 같은 새로운 규율대상에 대한 규율근거를 행정입법의 영역으로 더욱 과감하게 전환하는 방향을 모색해볼 필요가 있다는 점에서 후자의 방안은 앞으로도 지속적인 검토가 필요하다고 하겠다.

나. 기존의 관계 법제를 일부 개정하는 방향

개인형 이동수단에 관한 별도의 법제를 독립적으로 편성하기보다 기존에 각각의 입법목표를 가지고 산재되어 있는 법제들을 일부 개편하여 규율의 사각지대를 최소화하는 방향도 검토해 볼 필요가 있다. 이는 다시 두 가지 방향으로 나누어 볼 수 있는데, 첫째, 개인형 이동수단과 직간접적으로 관련되는 법률들, 예를 들어 「도로교통법」, 「자동차관리법」, 「자전거법」, 「전기생활용품안전법」 등에 개인형 이동수단과 관련된 규율사항을 직접적으로 명시하도록 일부 개정하는 방안이 있을 수 있고, 둘째로는 개인형 이동수단이 기존의 법체계상으로는 쉽게 규정내릴 수 없는 새로운 기술·제품으로서의 성격이 있다는 점에 착안하여, 이러한 미지의 새로운 규율대상을 법제에 포섭시키기 위해서 도입된 법제들, 예를 들어 「산업융합 촉진법」 제3장에서 규정하는 산업융합 신제품의 적합성 인증 제도나 「자동차관리법」 제27조에 따른 임시운행의 허가 제도 등에 새로운 개인형 이동수단도 규율대상이 되도록 정비하는 방안을 제시할 수 있다.

전자의 방안은 특히 최근 국회에 발의된 개인형 이동수단에 관한 입법개정 시도와 맞물려 주목할 만하다. 윤재옥 의원이 대표발의한 「도로교통법 일부개정법률안」과 「자전거 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안」은, 원동기장치자

전거 중 개인형 이동장치를 새롭게 정의하고(도로교통법 일부개정법률안 제2조, 제19의2호), 특례를 마련하여 개인형 이동장치도 자전거도로 및 보도 등을 통행할 수 있도록 하는 등 통행방법을 합리적으로 개선(도로교통법 일부개정법률안 제13조의2, 자전거 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안 제7조의2)하는 한편, 운전면허의 취득 없이 개인형 이동장치를 운전할 수 있도록 하여 새로운 교통수단을 교통체계에 적절하게 편입하여 교통안전을 확보하는 것을 주요한 목적으로 삼고 있다.⁴¹⁾ 이러한 개정법률안처럼 전자의 방안은 개인형 이동수단에 관한 규율상의 공백 내지 사각지대를 최소화할 수 있도록 관계 법률의 일부 규정을 개정하고자 한다. 전자의 방안은 별도의 특별법을 제정하는 것보다 법제 개편의 비용을 최소화하면서도 개인형 이동수단을 둘러싼 법적 문제들을 합리적으로 해소할 수 있다는 것이 큰 장점이라고 판단된다. 하지만 이러한 부분적인 개정만으로는 복잡하게 얽혀 있는 개인형 이동수단에 관한 규율미비나 중복의 문제를 효과적으로 해소하기 어려울 수 있다는 점, 개인형 이동수단의 산업 활성화와 같이 기존의 법제에 전혀 반영되어 있지 않은 사항을 개선하기 어렵다는 점 등을 단점으로 꼽을 수 있다.

한편 후자의 방안은 개인형 이동수단 중에서도 다시 새로운 형태의 이동수단이 등장할 경우를 대비하여 낫선 규율대상을 법체계 내로 가급적 신속하게 수용할 수 있다는 것이 장점이라고 하겠으나, 주로 개인형 이동수단의 진입규제와 관련되어 있어서 제도개선효과가 크지 않을 수 있으며, 개인형 이동수단의 다른 입법적 개선수요를 해소하기에는 제한적이라는 것이 가장 큰 단점이라고 하겠다. 개인형 이동수단의 향후 발전가능성과 그에 따른 예측하지 못한 형태의 신기술 또는 신제품의 등장을 고려할 때, 오히려 후자의 방안은 전자의 방안을 대체한다기보다는 보충하는 역할을 할 수 있도록 법제 개편 시에 고려하는 것도 바람직할 것이다.

41) 국회(윤재옥의원 대표발의), “도로교통법 일부개정법률안”, 의안번호 7273, 2017. 6. 8, 1-2면; 국회(윤재옥의원 대표발의), “자전거 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안”, 의안번호 7267, 2017. 6. 8, 1-2면.

3. 개인형 이동수단에 관한 별도의 법률 제정 필요성

개인형 이동수단과 관련한 법제의 정비방향을 입법내용과 입법형식으로 나누어 각각 살펴보았다. 개인형 이동수단과 관련하여 제시되고 있는 다양한 입법수요들은 큰 방향에서 결국 개인형 이동수단의 이용활성화와 안전성 확보라는 두 가지 정책목표 간의 조화를 통해 법제화되어야 할 필요성을 제시하였고, 이 과정에서 특히 국민의 권리·의무에 영향을 미치는 법규사항을 효과적으로 분류해 내는 작업이 매우 중요함을 다시 한번 확인할 수 있었다. 그리고 이러한 입법내용들을 담아내는 입법형식의 정비방향과 관련해서는 해외의 사례를 참조하여 별도의 단일 법제로 구성하는 방향과 기존의 관계 법제를 일부 개정하는 방향으로 구분하여 살펴보았다. 후자의 경우 단기적 차원에서 개인형 이동수단의 규율공백과 관련한 문제를 비교적 적은 개정비용으로 해소할 수 있다는 점은 긍정적이나, 이미 개인형 이동수단과 관련하여 다양하게 제기되고 있는 입법수요들을 포괄하기에는 미흡할 수밖에 없다는 점, 특히 기존에 복잡하게 연관되어 있는 법령과 소관부처의 규율과의 관계 설정 문제가 남아있을 수 있다는 점 등이 부정적인 부분이라고 하겠다.

반면 별도의 단일 법제로 구성하는 방향과 관련해서는 행정입법 형식 보다는 단일한 특별법 형식으로 규정하는 것이 국내 법체계와의 정합성을 유지하고 법률유보나 위임입법 등과 관련된 공법상 일반원칙과 조화로우 수 있다는 점에서 긍정적이라고 평가할 수 있다. 또한 기존의 관계 법제를 부분적으로 개선해나가는 것보다 개인형 이동수단의 특성이 정확히 반영된 별도의 특별법을 제정하는 것이 개인형 이동수단을 둘러싼 여러 법적 문제들을 효과적으로 해소할 수 있다는 점을 고려하여야 할 것이다. 따라서 개인형 이동수단과 관련한 법제의 정비는 개인형 이동수단의 이용 및 관리 등에 관한 법률을 제정하는 방향으로 나아가야 할 것으로 판단된다. 그리고 이러한 별도의 법률에는 개인형 이동수단의 개념정의와 범위, 안전기준 및 사전진입규제, 도로이용 및 통행방법, 보험가입 여부, 그 밖에 필요한 규율 사항들이 포함되어야 한다. 이때 특히 개인형 이동수단의 향후 발전가능성과 유동성을 감안하여 법률상 개념정의는 가급적 포괄적으로 규정하고 그 구체적인 내용은 행정입법을 통해서 규

정하는 방식을 취하는 것이 타당하다. 이와 아울러 관계 법령들에 산재되어 있는 규율사항들을 최대한 확인하여 이들이 누락되지 않고 단일 법률 내에서 통합 규정될 수 있도록 정비하여야 한다. 마지막으로 다양한 부처와 연계된 개인형 이동수단의 특성을 고려하여 특별법의 소관 부처를 다원화하거나 개별 부처 간의 협의체 등을 구성하도록 하는 법적 근거를 명시하는 방안도 검토되어야 할 것이다.

V. 맺는 말

단순한 레저의 수단에서 친환경의 새로운 교통수단으로까지 각광받고 있는 개인형 이동수단을 둘러싼 법제상의 문제점을 짚어보고 이러한 문제들을 해소할 수 있는 법제 정비방향을 검토해보았다. 개인형 이동수단과 관련하여 「도로교통법」, 「자동차관리법」, 「자전거법」, 「전기생활용품안전법」 등의 법제들이 존재하지만, 현재 이들 국내 법제에는 개인형 이동수단의 특성이 정확히 반영되지 못하여 규율상의 공백 또는 사각지대가 나타나고 있음을 확인할 수 있었다. 무엇보다도 이러한 문제가 비단 개인형 이동수단에만 국한된 것이 아니며 새로운 기술·제품·서비스·산업 등이 하루가 다르게 급변하고 있는 현 상황에서 이미 빈번하게 발생하고 있는 법제상의 문제라는 점을 유의하여야 할 필요가 있다. 보다 거시적인 차원에서 새로운 기술 혹은 제품으로서 개인형 이동수단을 현행 법제에 어떻게 효과적으로 수용할 것인가에 대한 고민은 자연스럽게 입법형식에 대한 검토로 이어졌고, 그 결과 규율대상으로서 어느 정도의 윤곽을 드러낸 개인형 이동수단에 관한 별도의 단일 법제를 제정하는 방안이 최적의 법제 정비방향임을 결론으로 제시하고자 한다. 다만 새로운 규율대상이 등장할 때마다 별도의 법률을 매년 제정할 수밖에 없는 현행 국내의 법체계에 대한 진지한 성찰이 필요한 시점임을 강조하고자 한다. 변화하는 법현실에 걸맞게 엄격하고 경직된 의회유보 원칙의 적용을 합리적으로 조정해나갈 수 있는 법체계 구성에 관한 성찰이 있어야 할 것이다.

참고문헌

- 경찰청·도로교통공단 등, 「외국 도로교통법령 번역집 I: 일본」, 2010.
- 경찰청·도로교통공단 등, 「외국 도로교통법령 번역집 IV: 미국(뉴욕주)」, 2010.
- 국회 안전행정위원회, “자전거 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안 검토보고서(정부제출안 등)”, 소관위원회 수석전문위원 검토보고(수석전문위원 박수철), 2016. 11.
- 국회(윤재옥의원 대표발의), “도로교통법 일부개정법률안”, 의안번호 7273, 2017. 6. 8.
- 국회(윤재옥의원 대표발의), “자전거 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안”, 의안번호 7267, 2017. 6. 8.
- 김하영·황성걸, “개인용 전기 이동수단 ‘EPM(Electronic Personal Mobility)’의 시장분석과 향후 방향 제시”, 「조형미디어학」 Vol. 18 No. 2, 2015.
- 도로교통공단, 「교통수단의 구분 및 관리에 대한 도로교통법령 개정방안 연구」, 2015.
- 류지태·박종수, 「행정법신문」, 박영사, 2016.
- 명묘희, “교통수단의 구분 및 관리에 대한 도로교통 관계 법령 개정방안 연구”, 「경찰학연구」 제13권 제1호(통권 제33호), 2013.
- 명묘희·송수연 외, 「새로운 교통수단 이용에 대한 안전대책 연구, -개인형 이동수단(Personal Mobility)을 중심으로-」, 도로교통공단 교통과학연구원 연구보고서, 2016.
- 서정주, “스마트 모빌리티(Smart Mobility) 현황과 전망”, 「KB금융지주 경영연구소」, 2015.
- 양수정, “싱가포르의 법제도 현황”, 「스마트모빌리티 브리프」 Vol 1, 한국교통연구원, 2017.
- 양승국, 「기후변화대응을 위한 주요국가의 개인용 이동수단 관련 정책과 법제도, - 싱가포르」, 한국법제연구원 기후변화법제연구 이슈페이퍼 16-19-⑨, 2016.

IRS Global, 「차세대 교통수단으로 주목받는 스마트 퍼스널 모빌리티(개인형 이동수단) 신사업전략 모색을 위한 종합분석」, IRS Global, 2015.

Code of Federal Regulation Title 49(Transportation), Subtitle B(OTHER REGULATIONS RELATING TO TRANSPORTATION), Chapter V, PART 571(FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS).

Verordnung über die Teilnahme elektronischer Mobilitätshilfen am Verkehr (Mobilitätshilfenverordnung – MobHV).

産業競争力強化法 (2014年12月11日 法律 第98号).

<https://www.gesetze-im-internet.de/mobhv/BJNR209710009.html>(최종접속 : '17. 5. 23).

https://www.ecfr.gov/cgi-bin/text-idx?SID=9bd54c52a230d369a6f80312a7c98583&mc=true&tpl=/ecfrbrowse/Title49/49cfr571_main_02.tpl(최종접속 : '17. 6. 23).

<http://app.leg.wa.gov/RCW/default.aspx?cite=46.04.1695>(최종접속 : '17. 6. 23).

<http://statutes.agc.gov.sg/aol/search/display/view.w3p;orderBy=date-rev,loadTime;page=0;query=Id%3A81972817-4067-4e7c-828e-b3e0535b12b0;rec=0> (최종접속 : '17. 5. 23).

<https://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=b631b5c6-cf08-4a8b-aa-aa4455e27f1c>(최종접속 : '17. 5. 23).

[https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPanelReport\(final\).pdf](https://www.lta.gov.sg/data/apps/news/press/2016/20160317_AMAPPanelReport(final).pdf), (최종접속 : '17. 6. 23).

대법원 종합법률정보 <http://glaw.scourt.go.kr/wsjo/intsrch/sjo022.do>(최종접속 : '17. 6. 23).

법제처 국가법령정보센터 <http://www.law.go.kr/>(최종접속 : '17. 6. 23).

[Abstract]

A Study on the Legislation Related to Personal Mobility

Park, Jong-Joon

Research Fellow, Korea Legislation Research Institute

Personal Mobility(PM) is a means of transportation for one or two persons who mainly use electric power, and includes various mobile devices such as an electric bicycle, an electric kickboard, and an electric wheel. Beyond simple leisure activities, PM have attracted much attention for eco-friendly short distance transportation. However, the current domestic legal system is in a state of disadvantages such as disciplinary voids and regulatory inconsistency due to insufficient discipline for, despite the existence of various laws such as “Road Traffic Act” and “Automobile Management Act”. Especially, the regulations regarding the legal characteristics of PM are unclear and the related administrative agencies are scattered, making it more difficult to solve the legal problems surrounding PM. In the case of foreign countries, attention is paid to cases of Germany that established its own administrative legislation and cases of Japan dealing with this issue through special measures for regulating. On the basis of this analysis, we tried to derive the direction of each type of legislative method by dividing the legislative contents and the legislative form in relation to the PM. The main substantive legislative contents to be included in the legislation related to PM include the definition and scope of PM, the safety standards of PM, the possibility of road use and transportation of PM, and whether or not they should be insured. First of all, harmonious comparisons should be made with respect to the policy goals of revitalizing PM and ensuring the

safety of PM. Regarding the improvement of the legislative forms related to PM, a new single legislative system and a revision of the existing legal system were analyzed. As a result of the analysis, it was concluded that the most effective way to improve the legal system related to PM is to proceed to establish the law on the use and management of PM independently.

Key words : Personal Mobility, Smart Personal Mobility, Segway, Motor Wheel, Road Traffic Act, Promotion of the Use of Bicycles Act