



발행일 2021년 1월 21일
발행처 국회입법조사처
발행인 김만흠 국회입법조사처장
www.nars.go.kr

이슈와 논점

전동킥보드 관련 「도로교통법」 개정 현황과 향후 과제

최미경*·배재현**

2020년 5월에 완화되었던 전동킥보드 관련 규제는 안전성 우려에 대한 사회적 논란 이후 같은 해 12월 다시 강화하는 방향으로 재개정되었다. 하지만, 전동킥보드 및 자전거 이용자 그리고 보행자의 안전을 위한 보다 근본적인 문제점들은 여전히 남아 있다. 향후 보행자 보호와 전동킥보드 및 자전거의 안전운행을 위한 교통 인프라 확충, 보도 운행 개선, 사고발생 시 보상 등에 대한 방안이 마련될 필요가 있다.

1 들어가며

2020년 전동킥보드와 관련하여 「도로교통법」이 2차례 개정되었다. 2020년 5월 전동킥보드의 자전거 도로 이용이 허용되는 방향으로 「도로교통법」이 개정됨에 따라, 스마트 모빌리티 산업 활성화와 전동킥보드 운행자의 안전이 강화되었다는 긍정적인 평가가 있으나, 동시에 만 13세 이상이면 누구나 무면허·안전모 미착용으로 운행이 가능하도록 함에 따라 지나치게 규제가 완화되었다는 우려가 제기되었다. 이에 2020년 12월 전동킥보드 운행을 위한 면허소지 및 안전모 의무착용 등의 안전규정을 다시 강화하는 내용으로 「도로교통법」이 개정되었다.

이처럼 전동킥보드 안전규정이 단기간 내 일관성 없이 개정됨에 따라 전동킥보드 운전자 및 관련업계에 혼선을 야기했다는 지적이 있다.

따라서 전동킥보드와 관련하여 최근 개정된 「도로교통법」의 내용을 정리하고, 향후 도심지 내 단거리 교통수단으로 점차 확대될 것으로 전망되는 전동킥보드의 안전운행을 위한 과제를 모색하고자 한다.

2 전동킥보드 관련 「도로교통법」 개정 연혁

(1) 2020년 5월 개정(시행: 2020년12월10일)

2020년 5월 전동킥보드 이용자의 안전과 스마트 모빌리티 산업발전을 도모하기 위하여 「도로교통법」이 개정되었다. 기존 원동기장치자전거로 분류하였던 전동킥보드를 개인형 이동장치(최고속도 25km/h 미만, 총중량 30kg 미만)로 규정하였다. 그리고 원동기장치자전거로 분류되었던 전동킥보드가 자전거와 동일한 안전규제를 적용받는 교통수단으로 재분류되었다.

* 정치행정조사실 행정안전팀 입법조사관, 02-6788-4564, imp@nars.go.kr

**정치행정조사실 행정안전팀 입법조사관, 02-6788-4563, baejh@nars.go.kr

이에 따라 전동킵보드 운행자는 종전에는 차도운행만 가능하였으나, 이제는 자전거도로이용이 가능하게 되었다. 아울러 최소 원동기운전면허 이상을 보유해야 전동킵보드 운행이 가능하였던 면허요건이 폐지되었으며, 안전모 등 보호 장비 착용 역시 의무에서 권고로 완화되었다.

이로 인해 만 13세 이상이면 누구든지 면허 없이 안전모를 착용하지 않고도 전동킵보드 운행이 가능하게 되었다. 그러나 전동킵보드는 자전거와 달리 운행 속도에 비해 안전이 매우 취약한데도, 이를 고려하지 않고 자전거와 동일한 안전규제를 적용하는 것은 과도한 규제 완화라는 지적이 제기되었다.

(2) 2020년 12월 개정(시행: 2021년5월13일)

완화된 규제에 대해 논란이 커지자 2020년 12월 「도로교통법」을 다시 개정하여, 전동킵보드의 안전규제를 다시 강화하였다. 16세 이상 원동기 면허 이상을 발급받아야 운행이 가능한 면허요건과 안전모를 착용하지 아니하면 범칙금을 부과하는 종전의 안전규정을 복원하고, 2인 이상 전동킵보드 탑승 시 처벌조항을 추가하였다.

이처럼 전동킵보드 면허 및 안전모 착용규제 등이 2차례 다른 내용으로 개정됨에 따라 아래 [표 1]과 같이 각각의 법률 시행일에 따라 규제내용이 달라진다.

[표 1] 전동 킵보드 관련 「도로교통법」 개정 내용

구분	기존	'20. 12.10.~'21.5.12.	'21. 5.13.~
분류	소형 오토바이 (원동기장치자전거)	'개인형 이동장치' (차체 중량 30kg, 제한 속도 25km/h)	
도로 이용	차도 통행 보도통행금지	자전거 도로 통행 허용 자전거도로 없을 시 차도운행 보도통행금지	
면허	만 16세 이상, 원동기 면허 이상 보유자	만 13세 이상, 면허 불필요 (다만, 킵보드대어를 위해서는 원동기면허 이상 보유)	만 16세 이상, 원동기 면허 이상 보유자
		음주측정요구 거부 시 원동기면허 등 취소	음주측정요구 거부 시 원동기면허 등 취소 ×
보호 장비	안전모 착용 의무 (적발 시 범칙금)	안전모 착용 권고 (처벌규정 없음)	안전모 착용 의무 (적발 시 범칙금)

또한 시행일을 달리하여 보도·정류장 등 전동킵보드의 무분별한 방치 및 불법 주·정차 문제를 해결하기 위한 방안도 마련하였다. 보도 또는 버스정류장 10m 이내 등은 주·정차가 원칙적으로 금지되나, 앞으로는 시도·경찰청장이 예외적으로 허용하는 곳 등은 전동킵보드 등의 주·정차가 가능하도록 하였다(시행: 2021년 10월 21일).

3 전동킵보드 운행의 한계점

(1) 도심지 내 자전거도로의 설치 미흡

「도로교통법」 개정으로 전동킵보드의 자전거도로 운행이 허용되었다. 그러나 자전거도로가 없는 곳에서는 종전과 동일하게 차도 우측으로 운행해야 한다.

그런데 전체 도로 대비 자전거도로 설치 비율이 약 17.6%(2019년 말 기준)¹⁾에 불과하여, 법적으로 전동킵보드의 자전거도로 이용이 허용되었음에도 불구하고, 전동킵보드는 여전히 차도에서 다닐 수밖에 없는 현실이다. 특히, 교통밀집이 큰 도심지에서 출·퇴근용으로 주로 이용되는 전동킵보드의 특성을 고려할 때, 자전거도로 설치가 미흡한 도심지에서의 전동킵보드 차도운행은 불가피하여 교통안전사고 우려가 높다.

한편, 현재 설치된 자전거도로의 경우에도 단절된 곳이 많아 자전거도로와 차도를 번갈아 운행해야 하는 등 주행의 연속성을 보장받기 어렵고, 방지턱 등 장애물이 많아 전동킵보드가 전복될 위험이 높다.²⁾ 또한, 자전거도로의 약 85%가 자전거와 보행자가 같이 이용하는 겸용도로로 지정되어 있다. 따라서 현재도 자전거와 보행자의 안전이 우려되고 있는데 전동킵보드까지 추가됨에 따라, 겸용도로에서의 보행자·

1) 국토교통부, 『도로등급별 현황(연장)』, 국회입법조사처 제출자료(2021.1.18), 행정안전부, 『2019년 기준 「자전거 이용 현황」』, 2020, p.1.
2) 전동킵보드는 구조상 자전거보다 바퀴가 작고 이용자 무게중심이 높아 급정거나 교통사고 발생 시 이용자가 쉽게 넘어져 머리와 얼굴을 다칠 위험이 크다(이광영, 「중딩도 허락한 전동킵보드, 안전장치도 보험도 없다」, 『IT조선』, 2020.6.15.).

자전거·전동킥보드 등의 충돌 위험은 더 커질 것으로 보인다.

[표 2] 자전거도로 현황

구분	계	자전거 전용	자전거 보행자 겸용	자전거 전용차로	자전거 우선
노선수	15,338	1,434	13,054	369	481

※ 자료: 행정안전부, 『2019년 자전거 이용현황』, 2020.

(2) 보도에서의 전동킥보드 운행의 위험성

전동킥보드의 보도운행은 원칙적으로 금지되며, 위반 시 범칙금이 부과된다. 따라서 전동킥보드 운행자는 보도 또는 횡단보도를 건널 때 전동킥보드의 전동장치를 끈 채 이를 끌고 보행해야 한다.

이처럼 전동킥보드의 운행방식이 차도와 보도에 따라 차이가 있음에도 불구하고, 이에 대한 안전의식이 정립되지 않아, 보도에서도 차도에서 운행하는 방식으로 전동킥보드를 운행하는 경우가 많다. 최대 시속 25km로 운행되는 전동킥보드가 보도에서 운행될 경우, 보행자의 안전을 보장하기 어려울 수도 있다.

(3) 사고발생 시 보상 문제

전동킥보드 운행 시 발생한 사고의 경우, 피해자에 대한 보상은 킥보드운전자(가해자일 경우)가 자력으로 보상해 왔다. 이는 전동킥보드에 대해서는 사고 시 피해자가 보장받을 수 있는 보험이 없기 때문이다. 따라서 가해자가 피해보상에 대한 지불능력이 없는 경우 피해자에 대한 보상이 어렵다.

최근 금융감독원은 자동차보험 표준약관을 개정하여 전동킥보드로 인한 상해 피해 시 피해자 본인 또는 가족이 가입한 자동차보험으로 보장할 수 있도록 하였다.³⁾ 하지만 이러한 보상방식에 대해서 배상책임이 없는 피해자와 보험사에 부담을 돌리고 있다는 비판이

3) 금융감독원, 「보험소비자 권익보호 등을 위한 자동차보험 표준약관 개정 안내(전동킥보드, 음주운전 사고부담금 등 관련)」, 『보도자료』, 2020.10.20.

나오고 있다. 또한 피해자나 가족이 자동차보험에 가입되어 있지 않다면 이 또한 보상받을 방법이 없다.

(4) 음주운전에 대한 처벌 완화

전동킥보드의 음주운전 처벌이 완화되었다. 종전에는 원동기장치자전거로 분류되어, 음주상태로 전동킥보드를 운행하다가 단속되면 형사처벌 대상이었다. 그런데 2020년에 전동킥보드가 자전거로 재분류되면서 음주운전으로 단속되면 형사처벌이 아닌 범칙금부과로 완화되었고, 경찰의 음주측정요구를 거부하여도 형사처벌이 아닌 범칙금 부과로 그치게 되어 음주측정단속의 효율성에 의문이 제기되고 있다.⁴⁾

자전거도로설치가 미흡한 도심지에서는 전동킥보드가 주로 자동차와 함께 차도로 운행되어야 하는 점을 고려할 때, 전동킥보드의 음주운전은 차도를 이용하는 모든 교통수단에게 위험을 불러올 수 있다. 또한 전동킥보드는 도심지 등에 널리 있어 음주운전을 유인할 가능성이 높다.

4 향후과제

(1) 전동킥보드 안전운행을 위한 인프라 확충

전동킥보드 안전운행을 위해서는 도심지 내 자전거 도로의 확충이 무엇보다 필요하다. 도심지 도로는 지방자치단체가 관할하는 경우가 많으므로, 지방자치단체에서 자전거도로 설치를 위한 재원확보 등을 위해 논의가 필요하다. 또한, 현재 설치운영 중인 자전거 도로에 대하여도 전동킥보드가 안전하게 운영될 수 있도록 교통시설 및 장비를 정비할 필요가 있다.

이와 함께 자전거도로 중 겸용도로의 경우 전동킥보드, 자전거 및 보행자의 안전을 위하여 효과적인

4) 반면, 자동차 운전자 등이 음주운전으로 단속되면, 그 단속횟수가 많을수록 혈중알코올농도가 높을수록 형사처벌 형량이 높아지는 등 음주운전에 대해서는 엄격한 규제를 적용함. 또한 음주측정요구를 거부하는 경우에도 음주운전 형사처벌과 동일하게 처벌한다.

운행관리 방안 마련이 필요하다. 우리나라와 같이 자전거보행자겸용도로의 비중이 높은 상황에서는 자전거보행자겸용도로에서의 제한속도를 하향할 필요가 있다. 이는 전동킵보드뿐만 아니라 자전거에 대해서도 함께 적용되어야 할 필요가 있다.

(2) 보도 운행 방식에 대한 홍보 강화

전동킵보드 운행자는 습관적으로 보도에서도 차도와 마찬가지로 시속 25km로 운행할 가능성이 크다. 특히, 어린이 및 노인·장애인 보호구역에서 전동킵보드의 보도운행이 방지될 경우 교통약자인 어린이 및 장애인 등의 안전이 위협받을 수 있다. 아무 데나 세워진 전동킵보드는 어린이 및 시각장애인들에게 단순한 불편함이 아니라 위협이 될 수 있으며, 운행 시 소리가 거의 없어 대처하기가 힘들다.⁵⁾

이에 전동킵보드의 운행방식에 대한 안전교육 실시 및 이용 가이드라인을 마련하여 보급할 필요가 있다. 아울러, 경찰의 현장단속 등을 병행하여 전동킵보드의 올바른 보도이용을 유도할 필요가 있다.⁶⁾

(3) 지방자치단체의 안전보험 활용

전동킵보드 사고발생 시 보상문제를 해결하기 위한 방안 중 하나로 지방자치단체들이 자체적으로 가입하고 있는 시민안전보험⁷⁾이나 자전거 보험 등 관련 보험제도를 활용하는 방안을 고려해 볼 수 있을 것이다.⁸⁾

5) 이유민, 「“전동킵보드, 시각장애인에게겐 지뢰입니다”」, KBS NEWS, 2020.11.23.

6) 한편, 경찰의 현장단속만으로는 전동킵보드 보도운행 단속이 한계가 있으므로, 장기적인 과제로 전동킵보드 보도운행을 CCTV 등 무인단속장비를 통해 단속·규제할 수 있는 방안을 논의할 필요가 있다.

7) 시민안전보험은 국가가 운영하는 정책성 보험(풍수해보험, 농작물재해보험 등)과 달리 지방자치단체가 조례를 통하여 자신들의 예산으로 시민을 가입대상으로 체결하는 집단보험이다. 시민안전보험의 일반적 담보내용을 살펴보면, 폭발·화재·붕괴·산사태에 의한 상해사망·후유장해, 대중교통 이용 시 상해사망·후유장해, 뺑소나기·무보험차 상해사망·후유장해, 스쿨존 교통사고 부상치료비 등이며 지방자치단체들이 지역 특성에 맞게 담보 내용을 삭제하거나 추가하게 된다(김대철·김광석, 『시민안전보험 도입방안 검토』, 대구경북연구원, 2018, pp.5~7).

8) 현재 국회에는 킵보드 대여업체에 대한 보험가입 의무화를 통하여 피해보상을 할 수 있도록 규정하고 있는 「개인형 이동수단의 관리 및 이용활성화에 관한 법률안」(홍기원의원 대표발의, 2020.9.17.)이 발의되어 있다.

책임의식을 강화하고 도덕적 해이를 방지하기 위하여 보험제도와 전동킵보드 등록을 연계하는 방안도 고려해 볼 수 있다.

(4) 음주운전 규제 강화

음주운전으로 교통사고가 발생하면 자동차, 전동킵보드 등 음주차량의 종류에 관계없이 가중된 형사처벌을 받는다. 그런데 음주운전 교통사고 예방의 핵심인 음주운전단속에 있어서는, 음주운전 자동차에 대하여는 엄격한 형사처벌을 적용하고 있지만, 음주운전 전동킵보드에 대해서는 행정적인 범칙금을 적용하는 등 그 처벌체계를 이원화하고 있다.

음주운전은 중대한 도로교통위반행위임을 인식하고, 교통수단의 종류와 관계없이 음주운전 처벌을 동일하게 강화해 안전의식을 높일 필요가 있다.

5 나가며

2020년 5월과 12월 짧은 기간 동안 전동킵보드에 대한 규제가 큰 폭으로 완화되었다 다시 강화되면서 이용자와 국민들에게 많은 혼란을 주고 있다.

이는 새로운 유형의 개인형 이동수단인 전동킵보드에 대한 규제를 설정함에 있어서 새로운 기준마련을 고민하기 보다는 기존의 규제모델(자전거 등)을 그대로 단순 적용했기 때문이라 할 수 있다. 전동킵보드에 대한 규제는 해당 모빌리티의 특성을 바탕으로 현재의 교통상황에 맞추어 새롭게 제시될 필요가 있다. 스마트 모빌리티 등 공유산업 활성화에만 목적을 두지 말고 시민들의 안전을 기본으로 하여 안전사고에 대한 대비를 철저히 해야 할 것이다.

『이슈와 논점』은 국회의원의 입법활동을 지원하기 위해 최신 국내외 동향 및 현안에 대해 수시로 발간하는 정보 소식지입니다.

