



법무법인(유) 세종
조 중 일 파트너변호사

PROFILE

조중일 변호사는 법무법인(유) 세종의 파트너 변호사로 주된 업무 분야는 M&A, PEF 등 각종 기업거래에 관한 자문과 기업집단 내부 구조 조정 등 각종 회사법 관련 자문이며, 특히 국내외 주요 IT 기업들의 중요 M&A에 대한 자문업무를 담당했다. 삼성전자에 근무하면서 compliance 관련 업무를 수행했으며, 이스라엘 소재 로펌에서 근무하면서 스타트업에 대한 투자 관련 자문을 했다.

학 력

- 1997-2000 배재고등학교
- 2000-2008 건국대학교 법과대학 법학과 (법학사)
- 2016-2017 미국 Duke University School of Law 법학석사(LL.M.)

경 력

- 2004 제46회 사법시험 합격
- 2007 사법연수원 제36기 수료
- 2007-2010 육군 법무관
- 2009-2010 국무총리소속 특수임무수행자보상위원회
- 2010-2012 법무법인(유) 세종
- 2012-2013 삼성전자(주) Compliance팀, 법무팀 선임변호사
- 2013-2015 동대문사무서 국제심사위원
- 2017-2018 이스라엘 Gross, Kleinhendler, Hodak, Halevy, Greenberg & Co.(GKH)
- 2013.5-현재 법무법인(유) 세종

자 격 2007 한국 변호사 자격 취득

소 속 대한변호사협회 회원

주요저서 및 논문

- 기업집단 내부거래 규제의 현황과 개선 방안, 법학평론 제4권, 2013.12 (공저)
- 회사분할의 제 문제, BFL 총서 8, 2013 (공저)
- 회사분할과 담보관계의 처리, BFL 제49호, 2011.9 (공저)

수상내역

- 2019 법무부장관 표창 (중소기업 경쟁력 강화 유공 장관 표창)

Personal Mobility 관련 법제의 현실과 고민

최근 서울 시내에서는 전동킥보드를 타고 이동하는 사람들을 종종 볼 수 있다. 요리조리 보행자와 장애물을 피해서 주행하는 모습을 보면 한편으로는 재미있어 보이기도 하고, 한편으로는 위험해 보이기도 한다.

포털사이트에서 찾아보니 국내에서 2001년에 전동킥보드를 출시한다는 기사가 검색되는 것을 봐서 전동킥보드가 나온 것은 20년 가까이 되는 것으로 보인다.

하지만, 전동킥보드가 우리의 생활에 지금처럼 ‘혹’ 들어온 것은 전동킥보드 대여업체가 스마트폰을 통해 간편하게 대여할 수 있는 사업모델을 들여온 이후로 생각된다.

현재 서울 및 부산의 일부 지역에서 이루어지고 있는 전동킥보드 대여사업은 이용자가 길거리에 주차된 전동킥보드를 어플리케이션을 이용하여 대여하고 목적지 앞에서 주차한 후 어플리케이션을 통해 반납하는 형태로 이루어진다.

필자도 가끔 이용하는데, 애매한 거리를 쉽게 이동할 수 있다는 점에서 편리하기도 하고, 거시적으로는 이용자의 편리성을 도모함으로써 승용차 이용을 줄이고 이를 통해 공기질 개선에도 기여할 수 있을 것으로 보인다는 점에서 사회적인 가치도 있어 보인다.

전동킥보드는 현행법률상으로는 ‘이륜자동차’에 해당한다. 자동차관리법은 자동차를 ‘원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구’로 정의하고 있기 때문이다. 따라서 전동킥보드 탑승을 위해서는 (i)운전면허가 있어야 하고, (ii)탑승 시 반드시 헬멧(오토바이용 헬멧을 의미함)을 착용하여야 하며, (iii)인도로 주행을 하여서는 안 된다. 또한 (iv)자전거도로는 자전거만 통행할 수 있으므로 전동킥보드의 주행이 불가능하다.

하지만 이에 대해서 인지하고 있는 사람은 매우 드물다. 그렇다 보니 (i)운전면허가 없을 것이 분명한 중고등학생들이 전동킥보드를 대여하여 사용하고, (ii)헬멧을 착용하고 타는 경우는 극히 드물며, (iii)많은 경우에 인도로 주행을 하고 있다(솔직히, 차도로 주행을 하면 우리나라 교통 환경상 위험하다고 느껴지는 경우가 많다).

그리고 (iv)자전거 도로가 있는 곳에서는 자전거 도로로 다니는 전



동킥보드를 많이 볼 수 있다.

위와 같은 주행이 현행법 위반이기는 하지만, 과연 이러한 규제가 적절한 것인지는 의문이 있다.

다른 변호사들과 이야기를 해 보더라도 전동킥보드의 주행에 운전면허가 있어야 한다는 점에 대해서 깜짝 놀라곤 한다. 전동킥보드가 전형적인 '이륜자동차'에 해당하는 오토바이와 비교하였을 때에 오토바이만큼 위험하다고 느끼지 못하기 때문이다.

이와 같은 규범과 현실의 괴리를 해결하고, 전동킥보드 활성화를 위하여 국회에서는 지난 5월에 도로교통법을 개정하였다. 개정된 도로교통법은 시속 25km 이하로 운행할 수 있고 자체 중량이 30kg 미만인 전동킥보드에 '개인형 이동장치'라는 새로운 법적 지위를 부여하고, 자전거와 유사하게 규제를 하도록 변경된다.

따라서 운전면허가 없어도 전동킥보드의 이용이 가능해지고, 오토바이 헬멧이 아닌 자전거용 헬멧을 착용하면 되며, 헬멧을 착용하지 않은 경우에도 과태료가 부과되지는 않는다.

또한 자전거 이용 활성화에 관한 법률의 개정으로 전동킥보드가 자전거도로로 주행을 할 수도 있게 된다. 위 개정법들이 시행되는 2020년 12월 10일이 되면서는 전동킥보드 이용자들이 잠재적 범법자의 지위에서 벗어나게 된다는 점에서는 위의 개정법들은 긍정적으로 평가할 수 있고, 전동킥보드 대여사업의 활성화라는 점에서도 긍정적으로 작용할 수 있을 것이다. 그러나 개정법을 무작정 환영할 수는 없다고 생각한다. 외부의

에너지원을 통해 더 빠르게 이동할 수 있도록 해주는 mobility의 속성이 내포하고 있는 위험성이 고려된 것인지 의문이기 때문이다.

심심치 않게 전동킥보드 이용 중 사고에 대한 기사를 접하게 되고, 인도 또는 차도에서도 전동킥보드를 위험하게 주행하여 보행자나 다른 운전자가 위험을 느끼는 경우들도 있는 상황이다. 이러한 상황에서는 법률이 질서를 잡아주어야 할 필요도 있다. 그러나 이번 도로교통법 개정은 안전에 관한 질서를 잡는 부분은 내려놓으면서 이용자의 편의성에만 집중한 것으로 볼 수도 있다.

또한 전동킥보드와 관련하여, 전동킥보드의 인도 주차에 관한 민원과 보험 가입의 필요성 등 여러 가지 이슈들이 남아있으나, 이러한 부분에 대해서는 아직 손을 대지 못하고, 급하게 처리된 느낌도 있다.

현재 정부와 국회에서는 전동킥보드와 같은 Personal Mobility에 관한 법률 제정을 준비하고 있는 것으로 알려져 있다. 이 법률의 제정 단계에서는 충분한 검토와 다양한 의견의 청취를 통하여 전동킥보드의 주차 문제, 보험 문제 등을 포함하여, 사회구성원들이 불편이나 안전에 대한 위협을 느낄 수 있는 상황을 개선할 방법이 함께 마련되기를 희망한다.

또한 관련 업계도 안전 이용을 위한 캠페인이나 주차 문제 해결을 위한 방안을 마련하여 사회의 구성원들의 전동킥보드에 대한 우려를 불식시키기 위한 노력을 해야 하지 않을까 생각한다. 

※ 본 기고문은 2020년 8월 20일 국토부의 PM법 제정 계획 발표 이전에 작성된 것입니다.