

자율주행차와 통상규범 :

자율주행택시 도입의 한-미/한-EU FTA

서비스·투자양허 합치성 분석을 중심으로

산업통상자원부 행정사무관 민 한 빛

*논문접수: 2017. 9. 12. *심사개시: 2017. 9. 20. *게재확정: 2017. 10. 15.

〈 목 차 〉

I. 서론	IV. 자율주행택시의 既체결 FTA 서비스·투자
II. 자율주행택시 개요	양허 합치성
1. 자율주행택시 법적특성	1. CPC 분류 검토
2. 자율주행차 관련 동향	2. 한-미 FTA, 한-EU FTA 양허분석
III. 「여객자동차운수법」 검토	3. 「여객자동차운수법」 합치성 검토
1. 자율주행택시사업의 분류	4. 소결
2. 여객자동차운송사업 검토	V. 결론
3. 자동차대여사업 검토	
4. 소결	

I. 서론

전세계적 관심을 받고 있는 4차 산업혁명의 주요한 핵심분야중 하나는 바로 스마트자동차일 것이다. 스마트자동차에 대해 아직 합의된 정의가 마련되어 있지 않으나, 일반적으로 스마트자동차는 자율주행차와 친환경자동차, 두 측면에서 발전하고 있다. 친환경자동차의 경우 기존의 내연기관을 대체하여 환경 친화적인

구동체계를 마련하는 것이라면, 자율주행차는 인지-판단-제어 프로세스를 통해 운전자의 개입 없이 또는 최소한의 개입을 통해 자동차 스스로 자율주행이 가능하게끔 만드는 것이다. 미국 도로교통국은 자율주행을 4단계로 구분하고 있으며, 현재 자율주행 기술수준은 2단계로써, 운전자의 책임하에 손과 발을 각각 핸들과 브레이크에서 떼 수 있는 수준이다¹⁾.

* 본고에 대해 소중한 의견을 주신 익명의 심사위원님께 감사의 말씀을 드립니다. 또한, 본고 내용은 개인적인 견해이며, 정부 입장과는 무관하다는 점을 밝힙니다.

한편, 우리나라 정부도 2020년 준자율주행차 상용화를 목표로 각종 정책을 추진하고 있다.

자율주행차 기술의 완성과 이후 양산화를 통한 보급·확산은 자동차 산업구조의 혁명과 함께, 기존 법률 체계 전반에 걸쳐 근본적인 격변²⁾을 가져올 것으로 예상된다. 특히, 자율주행차 기술이 완성 단계에 접어들게 된다면, 기존의 버스, 택시, 트럭, 우버 운전자 등은 더 이상 운전석에서 설 자리가 없어질 것이다.³⁾ 실제 미국 백악관은 자율주행자동차의 상용화와 함께 앞서 언급한 일자리 중 60~100%가 없어질 것이라고 예상하고 있다⁴⁾. 일자리에 대한 논란은 차치하고, 자율주행차의 도입에 따라 기존의 택시 기사, 버스기사 등 운전자가 자율주행 AI로 대체되어, 기존 택시서비스의 근본적인 개념 자체가 변경되는 경우 이로 인한 국내법에 대한 영향을 검토하고, 이러한 국내법의 변화가 한국이 既체결한 FTA 서비스·투자챕터에 합치할 수 있는

지에 대한 분석이 필요하다.

특히, 헌법⁵⁾은 FTA와 같은 국제법을 국내법과 같은 위계로 인정하는 일원론적 입장을 취하고 있기 때문에, 국내법의 제·개정⁶⁾으로 인한 국내법 변화가 既체결한 FTA 규정과 상충하는 경우 국내적으로는 법률상의 충돌, 국제적으로는 조약의 위반, 국가책임 등의 문제가 발생할 우려가 있다. 따라서, 자율주행차라는 새로운 기술이 본격화되기 전에 자율주행차에서 파생될 것으로 예상되는 자율주행택시의 관련 국내법 규정을 살펴보고, 이와 관련된 FTA의 서비스·투자협정도 살펴봄으로써, 향후 국내법 제·개정 등으로 인한 국내법-국제법간 상충 가능성, FTA 협정 위반 가능성 등을 사전에 점검하고, 자율주행택시와 관련된 서비스 분류 논의에 대한 대응방안을 검토하는 것은 향후 자율자동차 육성정책 및 통상전략을 수립하는데 있어 의미가 있다 할 것이다.

1) 산업통상자원부, 4차 산업혁명 코리아루트를 찾아서, 51~52면, 2017.

2) 김상태, 자율주행차에 관한 법적문제, 경제규제와 법 제9권 제2호, 180-188면, 2016
저자는 자율주행의 허용성과 관련한 운전자의 법적개념, 운전자에 의한 제어의 법적개념, 자동차 운전면허제도, 자동차 안정성, 자동차 사고시 민·형사상 책임, 개인정보 보호 등 다양한 법적쟁점을 제기하고 있다.

3) Anderson, James M et al, Autonomous vehicle technology : a guide for policymakers, 39p, 2016.

4) 산업통상자원부, 상계서, 61면, 2017.

5) 대한민국헌법 제6조제1항 : 헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다.

II. 자율주행택시 개요

1. 자율주행택시 법적특성

자율주행택시가 아직 현실화되지는 않았지만, 자율주행차의 특성과 최근 우버 서비스 등의 특성을 고려하여 향후 운영 양태를 판단해 본다면, 자율주행차의 측면에서는 별도의 택시기사 없이 자율주행 기술을 토대로 소비자가 원하는 지점까지 운송서비스를 제공할 것이다. 그리고, 우버서비스 등 택시서비스 제공 플랫폼 측면에서는 우버서비스 플랫폼과 유사하게 모바일 어플리케이션 등을 기반으로 소비자가 어플리케이션 등을 통해 운송서비스 제공을 요청하면 네트워크를 통해 자율주행차가 서비스수요자에게 운송서비스를 공급하는 형태로 발전할 것이다⁶⁾. 실제 GM社は 카셰어링 및 자율주행기술을 활용한 시장진출전략을 수립하고, 리프트(Lyft)에 5억 달러를 투자하였으며, 사이드카(Sidecar)도 인수하였다⁸⁾. GM社は 이러한 인수를 기반으로 자율주행 콜택시 시장의 진출을 선언한 바 있다⁹⁾.

이러한 추세를 고려하여 자율주행차의

법적특성을 검토한다면 ①자율주행차의 측면에 방점을 두는 경우 운전자 없는 운송서비스 공급이 될 것이고, ②택시서비스 제공 플랫폼 측면에 초점을 맞춘다면 네트워크서비스 공급에 해당될 것이다. 후자와 같이, 자율주행차가 제공하는 택시서비스를 모바일 어플리케이션, V2I 등 네트워크 플랫폼을 기반으로 자율주행택시 소유자와 이동을 원하는 소비자를 연결해주는 네트워크서비스의 일종으로 접근한다면, 자율주행택시의 법적특성은 네트워크 플랫폼을 주요 서비스로 제공하고, 운송서비스를 부수적으로 제공하는 특성을 갖게 될 것이다. 하지만, 자율주행택시의 본질적인 서비스 제공 목적을 고려해 보건데, 물리적 거리의 이동을 위한 운송서비스의 제공이 핵심인 바, 자율주행택시가 제공하는 서비스를 운송서비스로 분류하는 것이 타당하다 할 것이다.

하지만, 자율주행택시가 제공하는 서비스를 운송서비스로 분류하는 경우에도, 이러한 운송서비스의 제공이 기존의 택시서비스와 동일한 것인지, 아니면 자율주행차를 대여·임대하는 것인지에 대한

6) 민한빛, FTA 서비스·투자협정의 교통정책에 대한 영향분석: 우버서비스를 중심으로, 국제·지역연구 제 24권 제4호, 82-83면, 2015.

7) Dorothy J. Clancy, Autonomous cars in the legal ecosystem, Minnesota Journal of Law Science & Technology Volume 16:2, p626, 2015.

8) Daniel Cooper, GM quietly buys failed Uber rival Sidecar, Engadget, 2016.

9) 장문수, 4차 산업혁명의 핵심, 스마트카에 투자하라, 75면, 2016.

추가적인 논의가 필요하다. 이는 앞서 언급한 자율주행차 측면에 방점을 둔 경우 발생하게 되는 자율주행차의 “운전자 부재(driverless)” 특성으로 인한 것이다. 이러한 특성을 바탕으로 자율주행차가 자율운행에 기반한 운송서비스 공급이라는 점을 염두한다면, 자율주행차가 단순한 택시서비스 공급이 아니라 자율주행차의 대여·임대서비스로도 분류될 수 있다. 실제 GM社, 포드社 등은 신규 비즈니스 모델의 일환으로 자율주행차를 활용한 초단기 렌탈(카셰어링) 시장에 진입¹⁰⁾하는 것을 적극 추진하고 있다. 다만, 이러한 시장진입이 아직까지는 현실화되지 않았기 때문에 서비스 분류에 대한 논의를 불러일으키고 있지는 않다. 하지만, 향후 자율주행차가 실제 도입되면 운전자 존재의 부재로 인해 택시서비스와 초단기 렌탈서비스간 구분이 모호해질 우려가 있으며, 이러한 측면에서 기존의 국내법과 FTA 등 국제법에 대한 제·개정 논의가 필요해질 것으로 예상된다.

2. 자율주행차 관련 동향

각 국이 자율주행차의 조속한 상용화

를 위해 법·제도적, 정책적 지원을 추진하고 있는 가운데, 한국도 국정운영 5개년 계획에 자율자동차 육성을 포함시켜 국가 차원의 지원을 아끼지 않고 있다. 이는 급속하게 성장하고 있는 자율주행차 산업¹¹⁾에 대해 미국, EU, 일본 등 경쟁국 정부와 대비하여 효과적인 지원정책을 추진하고, 이를 통해 우리기업의 시장선점을 지원하기 위한 것이다.

2020년 자율주행차의 본격 시장판매를 목표로 선진국들이 초기 주도권 경쟁을 펼치고 있는 가운데, 자율주행차에 대한 법·제도적인 기반이 생성되고 있는 상황이다. 미국의 경우 2011년 6월 네바다에서 자율주행차에 대한 법·제도적 기반을 최초로 마련하였으며, 이후 캘리포니아, 워싱턴 D.C. 등도 자율주행차 산업을 주도·유치하기 위해 법·제도를 마련하였다.¹²⁾¹³⁾ 2016년 9월 연방교통부(Department of Transportation)와 자동차정책을 총괄하는 연방기관인 도로교통안전청(National Highway Traffic Safety Administration)은 자율주행차 관련 정책과 입법에 대한 가이드라인을 제공하고, 각 주별 자율주행차 육성을 위한 큰 틀을 제공하기 위해 “연방 자율

10) 장문수, 상계서, 77면, 2016.

11) 자율주행차 시장규모(억불, Navigent Research) : ('15) 2,000 → ('20e) 6,100 → ('25e) 9,500.

12) Nevada legislature, Adopted regulation of the department of motor vehicles, 2012.

13) California department of motor vehicles, Testing of autonomous vehicles, 2014.

주행차 정책 : 도로안전에 있어 차기 혁명
 촉진(Federal Automated Vehicle Policy :
 Accelerating the Next Revolution In Roadway
 Safety)”을 발표하였으며, 주정부 차원에
 서 자율주행차 도입 및 활성화를 위한
 법률을 제정하고 있다. EU는 자동차 기
 술규정(ECE regulation) 제·개정, 각 국별
 자율주행차 도로주행 허용 법안 제정을
 추진하고 있으며, 일본은 운전자 책임·의
 무의 법제화, 자율주행차 전용 주차장·지
 정구역 설정 등을 추진하고 있다. 한편,
 한국은 2015년 8월 「자동차관리법」 개
 정을 통해 자율주행차 정의 및 시험운행
 근거를 마련¹⁴⁾하였고, 2016년 2월 「자
 율자동차의 안전운행요건 및 시험운행 등
 에 관한 규정」을 통해 시험운행을 위한
 세부사항을 고시로서 규정하였다. 하지
 만, 자율주행차 초기 정착 및 상용화를
 위해 자동차보험, 자율주행차 운행 관련 지
 리적/환경적 제한, 자율주행차 면허발급,
 불법행위 법적책임 등 법적쟁점들을 해
 소할 필요가 있으며, 「자동차관리법」, 「도
 로교통법」, 「자동차손해배상 보장법」
 등 관련 법률에 대한 제·개정이 필요한

상황이다.

III. 「여객자동차운수법」 검토

1. 자율주행택시사업의 분류

「여객자동차운수법」 제2조제2호에 따
 르면, “여객자동차 운수사업”이란 여객자
 동차운송사업, 자동차대여사업, 여객자동
 차터미널사업 및 여객자동차운송가맹사
 업을 의미한다. 동법 제2조제3호에 따르
 면, “여객자동차운송사업”이란 다른 사
 람의 수요에 응하여 자동차를 사용하여 유
 상(有償)으로 여객을 운송하는 사업을 말
 한다고 정의하고 있으며, 기존의 택시서
 비스는 여객자동차운송사업에 해당한다.
 한편, 동법 제2조제4호에 따르면, “자
 동차대여사업”이란 다른 사람의 수요에 응
 하여 유상으로 자동차를 대여(貸與)하는
 사업을 말한다고 정의하고 있으며, 기존
 의 자동차 렌탈서비스가 이에 해당한다.

「여객자동차운수법」에 규정된 여객
 자동차운송사업과 자동차대여사업간의 차
 이를 살펴보면, ①다른 사람의 수요에 응

14) 자동차관리법 제2조제1호의3: “자율주행자동차”란 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행
 이 가능한 자동차를 말한다.

자동차관리법 제27조제1항: 자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하려는 자는 대통령령으로 정하
 는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 임시운행허가(이하 “임시운행허가”라 한다)를 받아야
 한다. 다만, 자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행하려는 자는 허가대상, 고장감지 및 경고장치,
 기능해제장치, 운행구역, 운전자 준수 사항 등과 관련하여 국토교통부령으로 정하는 안전운행요건을
 갖추어 국토교통부장관의 임시운행허가를 받아야 한다.

하여, ②자동차를 매개로, ③유상서비스를 제공한다는 공통점이 있으나, 여객자동차운송사업은 자동차를 “사용”하여 여객을 운송한다는 측면에 방점을 둔 반면, 자동차대여사업은 자동차를 “대여”한다는 점에서 상이하다. 즉, 자동차의 “사용”과 자동차의 “대여”가 두 사업을 구분하는 핵심이다. 이러한 구분은 자율주행차가 도입되기 전에는 운전자의 존재가 필연적으로 수반되기 때문에 큰 문제가 없었으나, 자율주행차가 도입된다면 자동차를 “사용” 및 “대여”하는 경우 모두 별도의 운전자 없이 여객운송이 가능해지기 때문에 “사용”과 “대여”간의 실질적 차이는 없어지게 된다. 여객자동차운송사업과 자동차대여사업간 실질적 차이가 없어지는 것은 자율주행차에 포함되어 있는 자율주행 프로그램 또는 AI가 운전자로서 법적 지위를 갖게 된다하더라도 해소되기는 어려울 것이다.¹⁵⁾

요컨대, 향후 자율주행택시가 도입되는 경우 이를 여객자동차운송사업으로 분류할지, 아니면 자동차대여사업으로 분류할지에 대해 명확한 기준이 존재하지 않다. 따라서, 이 논문에서는 여객자동차운송사업과 자동차대여사업의 특성을 모두 검

토하고, 그 시사점을 논의하도록 하겠다.

2. 여객자동차운송사업 검토

「여객자동차운수사업법」 제2장은 여객자동차운송사업 관련 규정을 자세하게 규정하고 있다. 동법 제3조제1항제2호는 “구역(區域) 여객자동차운송사업”을 사업구역을 정하여 그 사업 구역 안에서 여객을 운송하는 사업이라 정의하고 있으며, 동법 시행령 제3조제2호는 “일반택시운송사업”을 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차를 사용하여 여객을 운송하는 사업으로, 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 경형·소형·중형·대형·모범형 및 고급형 등으로 구분한다고 규정하고 있다. 동법 시행령 제3조제2호는 “개인택시운송사업”을 운행계통을 정하지 아니하고 국토교통부령으로 정하는 사업구역에서 1개의 운송계약에 따라 국토교통부령으로 정하는 자동차 1대를 사업자가 직접 운전(사업자의 질병 등 국토교통부령으로 정하는 사유가 있는 경우는 제외한다)하여 여객을 운송하는 사업으로, 이 경우 국토교통부령으로

15) 미국의 도로교통안전청(NHTSA : National Highway Traffic Safety Administration)은 “사람이 아닌 존재가 차량을 운전할 수 있다면, 그것이 무엇이든 ‘운전자’로 간주하는 것이 적절하고 자율주행차에 대해서는 안전기준상 ‘운전자’는 시스템(AI : Artificial Intelligence)이다”라고 구글(Google)社에 답변한바 있다.

정하는 바에 따라 경형·소형·중형·대형·모범형 및 고급형 등으로 구분한다라고 규정하고 있다. 즉, 일반택시운송사업과 개인택시운송사업은 법인과 개인의 차이만 존재하며, 실질적으로는 사업구역내에서 운송계약에 따라 여객을 운송하는 사업으로 정의할 수 있다.

이러한 택시운송사업의 경우 교통편의 증진, 운임안정 등 공공성과 함께 택시회사 또는 택시기사에 대한 경제성 보장을 정책적으로 동시에 추구하고 있으며, 이러한 특성은 동법 제32조의2제2항¹⁶⁾에 열거된 사업구역간 운송사업자의 균형적인 발전, 운송사업자간 과도한 경쟁 유발,

운송사업자 및 운수종사자의 매출 및 소득 수준에 관한 사항 등을 사업구역 지정·변경시 고려하도록 한 규정에 반영되어 있다. 또한, 동법 제5조¹⁷⁾는 면허 등의 기준으로 경제적수요심사를 거쳐야 할 것을 규정하여, 정부 차원의 적정 수준의 수급조절 및 관리를 명문화하고 있다.

자율주행차를 활용한 운송서비스의 여객자동차운송사업 가능여부와 관련 하여, 「여객자동차운수사업법」의 여객자동차운송사업 관련 규정상 택시서비스 제공을 위해서는 기본적으로 운수종사자 개념이 전제되어야 하며, 동법 제24조¹⁸⁾도 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자

- 16) 여객자동차운수사업법 제3조의2: ① 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 사업구역 지정·변경에 관한 사항을 심의하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 사업구역심의위원회(이하 “심의위원회”라 한다)를 둔다.
 ② 심의위원회는 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 사업구역 지정·변경에 관한 사항을 심하는 경우 다음 각 호의 사항을 고려하여야 한다.
 1. 지역 주민의 교통편의 증진에 관한 사항
 2. 지역 간 교통량(출근·퇴근 시간대의 교통수요를 포함한다)에 관한 사항
 3. 사업구역 간 운송사업자(제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자를 말한다. 이하 같다)의 균형적인 발전에 관한 사항
 4. 운송사업자 간 과도한 경쟁 유발 여부에 관한 사항
 5. 사업구역별 요금·요율에 관한 사항
 6. 운송사업자 및 운수종사자(제24조에 따른 운전업무 종사자격을 갖추고 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하고 있는 자를 말한다. 이하 같다)의 매출 및 소득 수준에 관한 사항
 7. 사업구역별 총량에 관한 사항
- 17) 여객자동차운수사업법 제5조: ① 여객자동차운송사업의 면허기준은 다음 각 호와 같다.
 1. 사업계획이 해당 노선이나 사업구역의 수송 수요와 수송력 공급에 적합할 것
 2. 최저 면허기준 대수(臺數), 보유 차고 면적, 부대시설, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
 3. 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업인 경우에는 운전 경력, 교통사고 유무, 거주지 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 적합할 것
- 18) 여객자동차운수사업법 제24조: ① 여객자동차운송사업의 운전업무에 종사하려는 사람은 제1호 및 제2호의 요건을 모두 갖추고, 제3호 또는 제4호(국토교통부령으로 정하는 여객자동차운송사업에 한정된

격으로 “사람”일 것을 명문화하고 있다는 점을 고려할 때, 자율주행차를 활용한 택시운송사업은 현행 법률상 여객자동차운송사업면허를 발급받을 수는 있을 것이나, (사람인 운전자가 존재하지 않는다면) 실제 운행은 불가능할 것이다. 즉, 동법 제24조에서 요구하고 있는 여객자동차운송사업의 운전업무 종사자격의 전제로서의 “사람”이 존재하지 않기 때문에 자율주행택시를 활용하여 - 동법 시행령 제3조제2호다 내지 라에 규정된 바와 같이 - 일반택시운송사업, 개인택시운송사업과 마찬가지로 사업구역 내에서 운송계약을 체결하고 여객자동차운송사업면허를 발급받을 수 있는 있으나, 사람인 운전자가 없다면 여객자동차운송을 실제 영위할 수는 없을 것이다.

3. 자동차대여사업 검토

「여객자동차운수사업법」 제3장은 자동차대여사업 관련 사항을 자세하게 규정하고 있다. 동법 제28조는 자동차대여사업을 등록사업으로 규정하고 있으며, 동법 제29조에 따라 자동차 대수, 보유 차고 면적, 영업소 등 등록기준을 충족하면 자동차대여사업을 영위할 수 있다. 대여사업용 자동차종류의 경우에도 동법 제30조 및 동법 시행규칙 제67조, 자동차관리법 시행규칙 별표1는 자동차종류, 배기량, 규격, 승차정원 등 하드웨어적 측면을 규정하고 있을뿐 자율주행 등 소프트웨어적 측면에 대해서는 규정하고 있지 않다. 또한, 대여약관에 대해서도 동법 제31조제4항 및 동법 시행규칙 제68조¹⁹⁾

다)의 요건을 갖추어야 한다.

(… 중략 …)

③ 여객자동차운송사업의 운전자격을 취득하려는 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 제1항에 따른 자격을 취득할 수 없다.

(… 중략 …)

④ 구역 여객자동차운송사업 중 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업의 운전자격을 취득하려는 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 제3항에도 불구하고 제1항에 따른 자격을 취득할 수 없다.

(… 후략 …)

19) 여객자동차운수사업법 시행규칙 제68조: 법 제31조에 따른 대여약관에 적어야 하는 사항은 다음 각 호와 같다.

1. 대여사업용 자동차의 종류
2. 요금 및 보증금의 수수 또는 환급에 관한 사항
3. 대여사업용 자동차의 취급에 관한 사항
4. 대여책임의 시기(始期) 및 종기(終期)
5. 대여사업자와 임차인 간의 책임 및 면책에 관한 사항
6. 보험가입 및 손해배상에 관한 사항
7. 그 밖에 대여사업자 및 임차인의 준수사항 등 자동차대여에 관하여 필요한 사항

는 운전자를 필연적으로 전제하고 있지 않다. 따라서, 자율주행차를 활용하여 자동차대여사업을 영위하는 것은 현행 법률상 허용될 수 있을 것으로 판단된다.

예외적으로 자동차대여사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선할 수 있도록 규정하고 있는 동법 제 34조제2항에 따라, 동법 34조의2제2항은 대여사업용 자동차를 대여할 때 임대차 계약서상의 운전자에 대하여 운전자격을 확인하도록 하고 있으며, 동법 34조의3제1항은 국토교통부장관이 운전자의 운전자격을 확인하는 데 필요한 시스템을 구축하고 이를 자동차대여사업자가 이용할 수 있도록 하여야 한다고 규정하고 있다. 따라서, 예외적으로 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선하는 경우 현행 법률상 운전자가 필요한 바, 이처럼 제한적인 상황에서만 자율주행차가 임차의 대상이 될 수 없을 것이다.

4. 소결

자율주행차를 활용하여 운송서비스를 제공하는 것이 「여객자동차운수법」 상 가능한지 여부에 대한 검토를 진행하였다. 앞서 살펴본 바와 같이, 자율주행차를 자율주행택시의 형태로 활용하여 기존의 택시서비스를 제공하는 것은 운수종사자

(운전자)의 개념을 택시서비스 제공의 본질적 전제조건으로 규정하고 있는 동법 24조를 고려할 때 실제 운영이 어려울 것이다. 한편, 자율주행차를 소비자에게 초단기 렌탈하여 운송서비스를 제공하는 것은 동법 제28조내지 제31조의 규정을 고려할 때 실제 운영이 가능할 것이다. 그럼에도 불구하고, 여객자동차운송사업과 자동차대여사업 모두 기본적으로는 운전자의 탑승을 전제하고 있기 때문에, 이에 대한 입법적인 검토 필요성은 여전히 존재한다.

또한, 「여객자동차운수법」상 자율주행차를 자율주행택시의 형태로 활용하는 것이 어렵다고해서, 자율주행차를 활용한 운송서비스의 제공이 필연적으로 자동차대여사업으로 분류되는 것은 아니다. 자율주행차의 조기 상용화, 기업의 사업다각화 등 자율주행차에 대한 정책적 육성 목적과 현재 여객자동차운송사업을 영위하고 있는 운송사업자 및 운수종사자의 생존권 보장, 택시서비스 관련 경제적수요 등을 종합적으로 검토하여 자율주행차를 통한 운송서비스 제공에 대한 정책적인 방향을 수립하고, 국제법인 WTO GATS, 既체결 FTA 서비스·투자챕터 등과의 합치성을 검토하여 자율주행차를 사용한 운수서비스를 어떠한 서비스로 분류할지 방향을 수립하는 것이 중요하다.

다. 향후 국내적으로 자율주행차를 통한 운송서비스 제공을 ①여객자동차운송사업, ②자동차대여사업, ③제3의 사업 등으로 분류하여 특정 규제를 도입하는 경우, 이러한 규제의 도입이 국제법상 기존 의무와 상충할 우려가 있기 때문이다. 앞서 살펴본 바와 같이, 현행 「여객자동차운수법」 제5조가 여객자동차운송사업에 대해서는 경제적수요심사 등을 통해 수급 조절을 할 수 있도록 허용하고 있는 반면, 동법 제28조내지 제29조는 자동차대여사업을 등록사업으로 규정하여 등록기준을 충족한 경우 사업을 영위할 수 있도록 규정하고 있으므로, 향후 자율주행차를 사용한 운송서비스를 어떠한 사업으로 분류하는지에 따라 국내법과 국제법간의 관계에 대한 검토가 요구된다. 즉, 현행 법령 구조하에서는 자율주행차를 활용한 운송서비스가 여객자동차운송사업으로 분류되는 경우 경제적수요심사 등을 통한 수급조절이라는 시장접근에 대한 제한이 존재하게 되므로, 국내법인 「여객자동차운수법」이 자율주행차를 “사용” 또는 “대여”하여 운송서비스를 제공하는

것에 대해 국내적으로 어떠한 정책방향을 선택할 경우 국제법인 既체결 FTA 서비스·투자챕터와 상충될 수 있는지에 대한 검토가 필요하며, 다음 장에서는 이에 대한 분석을 진행하도록 하겠다.

IV. 자율주행택시의 既체결 FTA 서비스·투자양허 합치성

1. CPC 분류²⁰⁾ 검토

자율주행차를 활용하여 운송서비스를 제공하는 것이 既체결 FTA 서비스·투자협정과 합치하는지 분석하기 위해서는 당해 서비스가 어떠한 CPC 분류에 해당하는지에 대해 우선 검토를 진행하여야 한다. 자율주행차를 활용하여 운송서비스를 제공하는 것을 택시서비스로 보는 경우 CPC 71221(Taxi services)에 해당할 것이며, 이를 대여·임대서비스로 보는 경우 CPC 83101(Leasing or rental services concerning private cars without operator)에 해당할 것이다.

택시서비스인 CPC 71221의 경우 “Motorized

20) United Nations, Central Production Classification(CPC) version 2.1, 3p, 2015.

“The Central Product Classification(CPC) constitutes a complete product classification covering all goods and services. It serves as an international standard for assembling and tabulating all kinds of data requiring product detail, including statistics on industrial production, domestic and foreign commodity trade, international trade in services, balance of payments, consumption and price statistics and other data used within the national accounts. It provides a framework for international comparison and promotes harmonization of various types of statistics related to goods and services.”

taxi-cab services, including urban, suburban and interurban. These services are generally rendered on a distance-travelled basis, for a limited duration of time, and to a specific destination. Taxi services provided by passenger carrying motorcycles are included”로 정의하고 있어 별도의 운전자를 정의에 포함하고 있지 않으며, CPC 83101도 “Renting, hiring or leasing services concerning private motor cars and station wagons without operator, principally designed for the transport of persons”으로 정의하고 있어 운전자의 존재를 전제로 하고 있지 않다. 따라서, 자율주행차를 사용한 운송 서비스의 제공을 CPC 71221, CPC 83101 중 어떠한 것으로 분류하더라도 운전자가 전제되어 있지 않기 때문에 기존 CPC 71221, CPC 83101의 정의로도 포괄할 수 있을 것이다.

다만, CPC 71221, CPC 83101가 자율주행차를 사용한 운송서비스의 제공을 포괄할 수 있다고 하여, 이러한 분류가 자율주행차를 사용한 운송서비스에 대해 향후 그대로 적용될 수 있다는 것을 보장하는 것은 아니다. 국가들이 CPC 71221, CPC 83101에 대한 양허를 약속할 당시에는 기존의 자동차를 전제로 분류체계를

를 마련한 UN CPC Provisional을 근거로 하고 있었기 때문에, 이러한 양허약속이 자율주행차에도 바로 연장 적용될 수 있는지에 대해서는 국가들간의 논의와 합의가 필요하기 때문이다. 다만, 이러한 한계에도 불구하고, 현재 국가간 관련 논의가 진행되고 있지 않고 있을 뿐만 아니라, 이러한 논의를 개시하기까지는 시간이 소요될 것으로 전망되는 바, 이 논문에서는 기존 CPC 코드인 CPC 71221, CPC 83101을 중심으로 분석을 진행하도록 하겠다.

2. 한-미 FTA, 한-EU FTA 양허 분석

한국은 그간 공세적인 FTA 체결을 추진하여 현재 14건, 총 51개국에 대한 FTA가 발효중에 있다. 다만, 자율주행차의 경우 우리가 FTA를 체결한 국가중 미국, EU 정도만이 관련 정책지원, 기술개발, 법제화 등을 적극 추진하고 있으며, 실제로도 미국, EU만이 한국의 주요 경쟁국에 해당한다.²¹⁾ 따라서, 아직 FTA를 체결하지 않은 일본을 제외하고 한-미 FTA와 한-EU FTA를 중심으로 한국, 미국, EU 서비스·투자챕터를 살펴보는 것이 적절할 것으로 판단된다. 또한, 한-

21) 김용훈·김현구, 자율주행자동차 개발 동향, 한국통신학회지 통권 제34권 제5호, 11~14면, 2017.

미 FTA와 한-EU FTA의 서비스·투자챕터의 협정문에 규정된 제반 의무중 자율주행택시 도입과 관련된 국내법인 「여객자동차운수법」상 관련 조항은 한-미 FTA 제11.12조 및 제12.6조, 한-EU FTA 제7.7조 및 제7.13조상 규정된 유보가능한 의무와 주로 관련되어 있는 바, 한-미 FTA와 한-EU FTA의 양허를 중심으로 분석을 진행하도록 하겠다.²²⁾²³⁾

가. 한-미 FTA 양허분석

한-미 FTA는 높은 수준의 서비스·투자자유화를 달성하기 위해 네거티브방식의 자유화방식을 채택하고 있다. 서비스유형인 Mode 1, 2, 4는 서비스챕터가, 서비스유형인 Mode 3는 투자챕터에서 규율하는 구조이다²⁴⁾. 이러한 구조하에서 국내법률 또는 정책적 재량 확보를 위해 비합치조치를 별도의 부속서에 기재하며, 각 분야별로 관련의무, 조치(관련 국내법), 유보내용(국경간 서비스무역, 투자 등 적용대

상 및 세부 유보) 등을 명시한다.

자율주행차를 사용한 운송서비스 관련 CPC코드인 CPC 71221, CPC 83101과 관련하여, 한국은 택시서비스(CPC 71221)는 미래유보에, 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)는 현재유보에 규정하고 있다. 택시서비스(CPC 71221)는 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있도록 포괄적인 유보를 하고 있다²⁵⁾. 택시서비스가 미래유보에 규정이 되어 있기 때문에 「여객자동차운수법」 제5조에 따른 경제적수요심사 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 한-미 FTA 협정에 위반되지 않으며, 향후 「여객자동차운수법」의 개정 등을 통해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 규제를 도입하여도 한-미 FTA 협정을 위반하지 않는다.

22) 한-미 FTA 서비스·투자챕터는 최혜국대우, 내국민대우, 시장접근, 국내규제, 현지주재, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 투명성, 지불송금 등의 의무를 협정문상 규정하고 있다. 다만, 투자의 경우 한-미 FTA 제11.12조에 따라 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회에 대한 유보를 기재할 수 있으며, 서비스의 경우 제12.6조에 따라 내국민대우, 최혜국대우, 시장접근, 현지주재에 대한 유보를 기재할 수 있다.

23) 한-EU FTA 서비스 무역·설립절은 시장접근, 내국민대우, 최혜국대우 등을 협정문상 의무로 규정하고 있다. 다만, 설립의 경우 한-EU FTA 제7.13조, 서비스 무역의 경우 한-EU FTA 제7.7조에 따라 시장접근, 내국민대우, 최혜국대우에 대한 유보를 기재할 수 있다.

24) 민한빛, FTA 서비스·투자협정의 교통정책에 대한 영향분석: 우버서비스를 중심으로, 국제·지역연구 제24권 제4호, 94면, 2015.

25) 상계논문, 94~95면.

한편, 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)의 경우는 Mode 1, 2, 4를 규율하고 있으며, 현지주재와 관련하여 대한민국 내에 사무소를 설치할 것을 요구하고 있다. 현재 유보의 경우 한-미 FTA 제11.12조제1항다호²⁶⁾ 및 제12.6조제1항다호²⁷⁾에 따라 랫치조항이 적용되므로, 앞서 언급한 현지주재보다 강화된 규제를 도입할 수 없다. 즉, 자동차 대여서비스중 Mode 1, 2, 4 유형에 대해서만 대한민국 내에 사무소를 설치할 수 있도록 규제할 수 있고, 그 외의 규제를 도입하는 경우 한-미 FTA 협정을 위반하게 된다.

【표1】 한국의 비합치조치(NCMs) 규정

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 내용
택시 서비스 (CPC 71221)	1) 유보유형 : 미래유보 2) 관련의무 : 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 및 투자 4) 유보내용 : 대한민국은 택시서비스 및 정기 도로여객운송서비스와 관련하여 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 유보한다
대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)	1) 유보유형 : 현재유보 2) 관련의무 : 현지주재 3) 유보적용 : 국경간 서비스무역 4) 유보내용 : 자동차대여 서비스를 공급하는 인은 대한민국 내에 사무소를 설치하여야 한다.

미국의 경우 택시서비스(CPC71221), 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)에 대해 별도의 유보를 규정하지 않고 있다. 이에 따라 Mode 1, 2, 3, 4에 대해서 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련하여 새로운 규제 또는 제한조치를 도입하는 경우 한-미 FTA 협정을 위반하게 된다.

【표2】 미국의 비합치조치(NCMs) 규정

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 규정
택시서비스 (CPC 71221)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음
대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음

나. 한-EU FTA 양허분석

한-EU FTA의 경우 서비스 무역·설립 및 전자상거래가 하나의 챕터로 구성되어 있으며, 이는 네거티브 방식으로 서비스챕터와 투자챕터를 분리 규정하고 있는 한-미 FTA와 큰 차이를 갖는다. 한-EU FTA는 별도 투자챕터(‘제3절 설립’으로 규정)가 존재하지 않는 포지티브 방

26) Korea-US FTA Article 11.12, 1. (c) : an amendment to any non-conforming measure referred to in subparagraph (a) to the extent that the amendment does not decrease the conformity of the measure, as it existed immediately before the amendment, with Article 11.3, 11.4, 11.8, or 11.9.

27) Korea-US FTA Article 12.6, 1. (c) : an amendment to any non-conforming measure referred to in subparagraph (a) to the extent that the amendment does not decrease the conformity of the measure, as it existed immediately before the amendment, with Article 12.2, 12.3, 12.4, or 12.5.

식으로, 자유화방식만 고려한다면 WTO GATS와 유사하다 할 것이다. 또한, 논리 필연적은 아니지만 포지티브 방식을 취하고 있기 때문에 상대적으로 자유화 정도가 낮다고 할 수 있다. 추가적으로 협정문상 의무도 시장접근, 내국민대우, 최혜국대우 등 정도만을 규정하고 있으며, 투자챕터뿐만 아니라 투자자와 국가간 분쟁해결(ISDS)도 포함하고 있지 않다. 이는 협상이 진행되던 2007년 5월 당시 EU 법체계상 투자보호 관련 협상 권한을 EU 집행위원회가 아닌 EU 각 회원국이 보유하고 있었기 때문으로, 한-EU FTA 가서명이 이루어진 2009년 10월 이후인 2009년 12월 1일에야 리스본 조약에 따라 EU 집행위원회가 투자보호에 대한 대외적 협상권한을 부여받았다²⁸⁾.

한-EU FTA는 서비스 유형인 Mode 1, 2는 제2절 국경간 서비스 공급에서, Mode 3는 제3절 설립에서, Mode 4는 제4절 자연인의 상용 일시주재에서 규율하고 있

으며, 각 당사국은 별도 양허표에 시장접근과 내국민대우 관련 자유화 약속을 기재한다. 한-미 FTA와는 달리 양허표에 기재하지 않은 분야는 별도의 자유화 약속을 하지 않은 것으로 간주되며, 시장접근과 내국민대우 관련 신규 규제 또는 제한조치를 도입하는 경우에도 한-EU FTA 협정 위반을 구성하지 않는다. 추가적으로 최혜국대우에 대한 양허는 또 다른 부속서를 통해 규정하고 있다.

한국의 경우 택시서비스(CPC 71221)는 양허표의 별도의 기재를 하고 있지 않으나, 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)에 대해서는 시장접근과 내국민대우에 대해 Mode 1, 2, 3에 대해 “제한 없음”을 기재하였다. 따라서, 택시서비스(CPC 71221)의 경우 한-EU FTA 제7.7조²⁹⁾ 및 제7.13조³⁰⁾에 따라 시장접근 및 내국민대우에 관한 별도의 자유화 약속을 기재하지 않은 것에 해당하며, 택시서비스에 대해서는 시장접근 및 내국민대우와 관련된 신

28) 대외경제정책연구원, 한국의 기체결 FTA 서비스 및 투자 협정문 분석: 한-미 FTA와 한-EU FTA를 중심으로, 93~97면, 2014.

29) Korea-EU FTA Article 7.7: 1. The sector liberalised by each Party pursuant to this Section and, by means of reservations, the market access and national treatment limitations applicable to services and service suppliers of the other Party in those sectors are set out in the lists of commitments included in Annex 7-A.

2. Neither Party may adopt new, or more, discriminatory measures with regard to services or service suppliers of the other Party in comparison with treatment accorded pursuant to the specific commitments undertaken in conformity with paragraph 1.

30) Korea-EU FTA Article 7.13: 1. The sector liberalised by each Party pursuant to this Section and, by means of reservations, the market access and national treatment limitations applicable to establishments and investor of the other Party in those sectors are set out in the lists of commitments included in Annex 7-A.

규규제 또는 제한조치를 도입하더라도 한-EU FTA 협정의 위반을 구성하지 않는다. 반면, 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)는 Mode 1, 2, 3에 대해서 “제한 없음”을 기재³¹⁾한 바, 향후 시장접근 및 내국민대우와 관련된 신규규제 또는 제한조치를 도입하면 한-EU FTA 협정을 위반하게 된다.

【표3】 한국의 양허표

CPC 분류	양허표
택시서비스 (CPC 71221)	미기재
대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)	Mode 1) 제한 없음 Mode 2) 제한 없음 Mode 3) 제한 없음 Mode 4) 수평적 양허 분야에 기재된 사항 외에는 약속안함

EU의 경우 택시서비스(CPC 71221)와 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)에 대해 각 회원국별로 자국의 국내정책을 반영하여 자유화 약속을 기재하고 있다. 국경을 넘어 서비스 공급을 제공하는 형태인

Mode 1의 경우 EU 전체가 약속을 하지 않아, 시장접근과 내국민대우에 대해 정책 재량권을 부여하였으며, Mode 2의 경우 제한 없이 시장 자유화를 하였다. Mode 3의 경우 EU 전체에 대해 ① 회원국 전부를 포함한 유럽연합에 대해 외국인 투자자는 운영자 포함 비정기 버스 임대서비스를 제외하고 한 회원국 내에서 운송서비스(연안운송)를 공급할 수 없음, ② 택시서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며, 주요 기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구 밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향 그리고 새로운 고용창출이라 규정하여 외국인의 시장접근에 대한 제한을 가하고 있다³²⁾. 따라서, 자율주행차를 사용한 운송서비스의 제공이 향후 택시서비스로 분류된다면, EU 회원국은 경제적수요심사를 통해 자율주행택시 운영을 제한할 수 있을 것이다.

반면, 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)의 경우 Mode 1에 대해 일부 EU 회원국이

2. Neither Party may adopt new, or more, discriminatory measures with regard to establishments and investor of the other Party in comparison with treatment accorded pursuant to the specific commitments undertaken in conformity with paragraph 1.

31) 한·미 FTA는 서비스·투자협정문에 현지주재의무에 대한 조항이 존재하기 때문에 자동차대여 서비스를 공급하는 인에 대해 대한민국 내에 사무소를 설치하도록 별도의 유보를 기재하였으나, 한-EU FTA는 서비스 무역·설립 및 전자상거래챕터에 별도 현지주재의무 조항이 존재하지 않고, 양허표에도 시장접근, 내국민대우 관련 자유화약속만을 기재하도록 하고 있어 “제한 없음”으로 기재되어 있다.

32) 민한빛, FTA 서비스·투자협정의 교통정책에 대한 영향분석: 우버서비스를 중심으로, 국제·지역연구 제24권 제4호, 98~99면, 2015.

약속을 하지 않아 향후 시장접근과 내국민대우 관련 정책적 재량권을 보유하도록 규정하고 있으나, Mode 2, 3에 대해서는 “제한 없음”으로 기재하여 시장접근과 내국민대우 관련 자유화약속을 하고 있다. 따라서, Mode 2, 3에 대해 향후 시장접근 및 내국민대우와 관련된 신규규제 또는 제한조치를 도입하면 한-EU FTA 협정을 위반하게 된다.

【표4】 EU의 양허표³³⁾

CPC 분류	양허표
택시 서비스 (CPC 71221)	1) Mode 1,2 11. 운송서비스 D. 도로운송 a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): Mode 1은 회원국 전부를 포함한 유럽연합이 약속하지 않으며, Mode 2는 제한없음 2) Mode 3 16. 운송서비스 D. 도로운송 a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): ① Mode 3는 회원국 전부를 포함한 유럽연합에 대해 외국인 투자자는 운전자 포함 비정기 버스 임대서비스를 제외하고 한 회원국 내에서 운송서비스(연안운송)를 공급할 수 없음, ② 택시서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며, 주요 기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구 밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향 그리고 새로운 고용창출임, ③ 오스트리아, 불가리아의 경우 배타적 권리 및/또는 인가는 유럽연합 회원국 국민 및 유럽연합 내에 본부를 가진 유럽연합 법인에만 부여할 수 있음, ④ 불가리아는 직영점 설립에 대해서 약속하지 않아 법인가

CPC 분류	양허표
	요구됨, ⑤ 핀란드, 라트비아의 경우 인가가 요구되나 외국 등록 운송수단에는 혜택이 부여되지 않음, ⑥ 라트비아 및 스웨덴은 설립된 실체는 국가에 등록된 운송수단을 사용하는 것이 요구됨, ⑦ 스페인의 경우 CPC7122에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 국내수요임, ⑧ 이탈리아, 포르투갈은 리무진서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향, 새로운 고용창출임, ⑨ 스페인, 아일랜드, 이탈리아는 시외버스서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향, 새로운 고용창출임, ⑩ 프랑스는 시외버스서비스에 대해서 약속하지 않음 3) Mode 4 16. 운송서비스 D. 도로운송 a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): ① 오스트리아는 법인 또는 파트너쉽을 대표할 자격이 있는 자 및 주식보유자에 대하여 국적조건이 있음, ② 덴마크는 관리자에 대하여 국적조건 및 거주요건 부과, ③ 불가리아, 몰타는 국적요건 부과
대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)	1) Mode 1,2 6. 사업서비스 E. 운영자를 동반하지 않는 임대/리스서비스 c) 그 밖의 운수장비 관련: Mode 1은 불가리아, 사이프러스, 헝가리, 라트비아, 몰타, 폴란드, 루마니아, 슬로베니아의 경우 약속하지 않으며, Mode 2는 제한 없음 2) Mode 3 6. 사업서비스 E. 운영자를 동반하지 않는 임대/리스서비스 c) 그 밖의 운수장비 관련: 제한 없음 3) Mode 4 미기재

33) 상계논문, 98~99면.

다음으로 최혜국대우에 대한 면제와 관련하여 한국은 택시서비스(CPC 71221)를 최혜국대우 면제목록에 기재하고 있어, 향후 다른 국가의 인에게 차등 대우를 부여하는 모든 조치를 채택하거나 유지할 수 있는 권리를 유보하였다. 반면, 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)는 최혜국대우 면제목록에 별도의 기재가 되지 않았기 때문에 최혜국대우 의무를 준수하여야 한다.

EU의 경우 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)를 포괄하는 도로운송서비스에 대해 각 회원국별로 최혜국대우 면제를 기재하고 있다. 회원국의 상당수가 내륙으로 연결된 EU의 경우 도로운송서비스의 국경간 공급에 대한 지역적 특수성 고려, 국가간 상호주의, 운수권 규제 등의 필요성이 반영된 것으로 보인다³⁴⁾. 반면, 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)는 최혜국대우 면제목록에 별도의 기재가 되지 않았기 때문에 최혜국대우 의무를 준수하여야 한다.

3. 「여객자동차운수법」 합치성 검토³⁵⁾

가. 현행 「여객자동차운수법」과 한-미 FTA 및 한-EU FTA간 관계 분석

자율주행차를 사용하여 운송서비스를 제공하는 것을 어떠한 서비스로 분류할지에 대해 아직까지 논의가 진행되고 있지 않은 바, 앞서 논의한 바와 같이 서비스 제공양태가 유사한 택시서비스(CPC 71221)와 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)를 검토하겠다.

택시서비스(CPC 71221)와 관련하여, 「여객자동차운수법」 제5조는 면허 등의 기준으로 경제적수요심사를 거쳐야 할 것을 규정하고 있어, 정부가 정책적으로 수급조절(시장접근 제한)을 실시할 수 있는 권한을 가지고 있다. 한편, 한-미 FTA에서 우리나라는 택시서비스(CPC 71221)를 미래유보에 규정하고 있어, Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 규제를 유지·도입할 권한을 보유하고 있다. 또한, 한-EU FTA의 경우에도 택시서비스(CPC 71221)를 양허표에 기재

34) 상계논문, 99~100면.

35) 앞서 적시한 바와 같이, 동 논문은 한-미 FTA 서비스·투자챕터 협정문에 규정된 의무중 투자는 한-미 FTA 제11.12조에 규정된 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회 관련 의무, 서비스는 제12.6조에 규정된 내국민대우, 최혜국대우, 시장접근, 현지주재 관련 의무를 검토한다. 한편, 한-EU FTA 서비스 무역·설립절은 설립은 한-EU FTA 제7.13조, 서비스 무역은 한-EU FTA 제7.7조에 따라 시장접근, 내국민대우, 최혜국대우 관련 의무를 검토한다.

하지 않아 시장접근, 내국민대우, 최혜국 대우와 관련된 규제를 유지·도입할 수 있다. 만약, 자율주행차를 사용한 운송서비스가 국제통상규범하에서 택시서비스(CPC 71221)로 분류된다면, 「여객자동차운수법」 제5조에서 규정하고 있는 경제적 수요심사 요건을 유지하는 경우에도 한-미 FTA 및 한-EU FTA에 대한 위반을 구성하지 않으며, 더 나아가 추가적인 규제를 도입하는 경우에도 한-미 FTA 및 한-EU FTA에 대한 위반을 구성하지 않을 것이다.

대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)와 관련하여, 「여객자동차운수법」 제28조는 자동차대여사업을 등록사업으로 규정하고 있으며, 동법 제29조에 따라 자동차 대수, 보유 차고 면적, 영업소 등 등록기준을 충족하면 자동차대여사업을 영위할 수 있다. 한편, 한-미 FTA에서 우리나라는 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)에 대해 Mode 1, 2, 4의 형태로 서비스를 공급하는 경우 우리나라 내에 사무소를 설치할 것을 현재유보로 규정하고 있다. 따라서, Mode 1, 2, 4 형태의 서비스 공급에 대해 사무소 설치 조건 이외의 신규 규제를 도입하는 경우 이는 한-미 FTA 협정에 대한 위반을 구성할 것이다. 또한, 한-EU FTA는 Mode 1, 2, 3에 대해 “제한 없음”을 기재하고 최혜국대우 면

제목록에 별도의 기재를 하지 않은 바, 시장접근 및 내국민대우 관련 별도의 규제를 도입하거나 최혜국대우 의무를 준수하지 않는다면 한-EU FTA 협정에 대한 위반을 구성할 것이다. 만약, 자율주행차를 사용한 운송서비스가 국제통상규범하에서 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)로 분류된다면, 「여객자동차운수법」 제29조에 규정된 영업소(사무소) 등록요건 이외의 신규 규제나 제한조치를 도입한다면, 한-미 FTA 및 한-EU FTA에 대한 위반을 구성할 것이다.

나. 자율주행차를 사용한 운송서비스 분류결정에 따른 합치성 검토

자율주행차를 사용한 운송서비스에 대해 앞서 논의한 바와 같이 現CPC 분류하에서는 택시서비스(CPC 71221) 또는 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)로 분류될 수 있을 것이다. 현행 「여객자동차운수법」 규정 및 한-미 FTA 및 한-EU FTA의 관련 규정이 동일할 것이라는 전제하에, 향후 자율주행차를 사용한 운송서비스를 어떠한 서비스로 분류될지에 대해 시나리오별로 분석하여, 각 시나리오별 「여객자동차운수법」의 한-미 FTA 및 한-EU FTA 합치성을 검토하도록 하겠다. 각 시나리오는 ① 「여객자동차운수법」은 택시서비스, 국제통상규범도 택시

서비스, ②「여객자동차운수법」은 택시 서비스, 국제통상규범은 대여 서비스 - 자동차, ③「여객자동차운수법」은 대여 서비스 - 자동차, 국제통상규범은 택시 서비스, ④「여객자동차운수법」은 대여 서비스 - 자동차, 국제통상규범은 대여 서비스 - 자동차로 대별될 수 있을 것이다.

우선, 한-미 FTA에 대한 합치성을 검토하면, 「여객자동차운수법」에서 자율주행차를 사용한 운송서비스의 제공을 택시서비스로 분류한 반면, 국제통상규범은 이를 대여 서비스 - 자동차로 분류한다면 국내법인 「여객자동차운수법」과 국제법인 한-미 FTA간 불합치가 발생하게 되어 한-미 FTA 협정에 위반될 우려가 발생한다. 실제 자동차 제조업체 등이 자율주행차를 사용하여 직접 운송서비스를 제공하는 방식으로 사업모델을 확장할 가능성이 존재하는 가운데, 만약 정부가 우리나라 자동차 제조업체 등이 더 유리한 방식으로 자율주행차를 사용한 운송서비스를 제공할 수 있도록 허용하기 위해 이를 「여객자동차운수법」상 택시서비스로 규정한 반면, 미국 등 자율주행차 선도국들이 자국 자동차 제조업체 등의 시장확대를 위해 이를 국제통상규범상 대여 서비스 - 자동차로 분류시키는 경우 양자간 불합치 문제 발생가능성이 존재하므로 이에 대해 염두할 필요가 있다.

【표5】 자율주행택시 분류에 따른 합치성검토(한-미 FTA)

		FTA상 분류	
		택시서비스 (CPC 71221)	대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)
국내법상 분류	택시 서비스 (CPC 71221)	- 한-미 FTA 양허수준 1) 규제가능유형 : Mode 1, 2, 3, 4 2) 규제가능유형의무 : 내국민대우, 이행 요건, 고위경영진 및 이사회, 최혜국대우, 현지주재 - 국내법 : 경제적수요 심사 요건 ⇒ 국내법-FTA 합치	- 한-미 FTA 양허수준 1) 규제가능유형 : Mode 1, 2, 4 2) 규제가능유형의무 : 현지주재 (사무소 설치 요건) - 국내법 : 경제적수요 심사 요건 ⇒ 국내법-FTA 불합치
	대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)	- 한-미 FTA 양허수준 1) 규제가능유형 : Mode 1, 2, 3, 4 2) 규제가능유형의무 : 내국민대우, 이행 요건, 고위경영진 및 이사회, 최혜국대우, 현지주재 - 국내법 : 사무소 설치 요건 ⇒ 국내법-FTA 합치	- 한-미 FTA 양허수준 1) 규제가능유형 : Mode 1, 2, 4 2) 규제가능유형의무 : 현지주재 (사무소 설치 요건) - 국내법 : 사무소 설치 요건 ⇒ 국내법-FTA 합치

다음으로 한-EU FTA에 대한 합치성을 검토하면, 한-미 FTA와 마찬가지로 「여객자동차운수법」에서 자율주행차를 사용한 운송서비스의 제공을 택시서비스로 분류한 반면, 국제통상규범은 이를 대여 서비스 - 자동차로 분류한다면 국내법인 「여객자동차운수법」과 국제법인 한-EU

FTA간 불합치가 발생하게 되어 한-EU FTA 협정에 위반될 우려가 발생한다.

【표6】자율주행택시 분류에 따른
합치성검토(한-EU FTA)

		FTA상 분류	
		택시서비스 (CPC 71221)	대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)
국내법상 분류	택시 서비스 (CPC 71221)	- 한-EU FTA 양허수준 1) 규제가능유형 : Mode 1, 2, 3, 4 2) 규제가능유형의무 : 내국민대우, 시장 접근, 최혜국대우 - 국내법 : 경제적수요 심사 요건 ⇒ 국내법-FTA 합치	- 한-EU FTA 양허수준 1) 서비스공급유형 : Mode 1, 2, 3 2) 규제가능유형의무 : 없음 - 국내법 : 경제적수요 심사 요건 ⇒ 국내법-FTA 불합치
	대여 서비스 - 자동차 (CPC 83101)	- 한-EU FTA 양허수준 1) 규제가능유형 : Mode 1, 2, 3, 4 2) 규제가능유형의무 : 내국민대우, 시장 접근, 최혜국대우 - 국내법 : 사무소 설치 요건 ⇒ 국내법-FTA 합치	- 한-EU FTA 양허수준 1) 서비스공급유형 : Mode 1, 2, 3 2) 규제가능유형의무 : 없음 - 국내법 : 사무소 설치 요건 ⇒ 국내법-FTA 합치

이처럼 자율주행차를 사용한 운송서비스를 분류함에 있어, 국제법과 국내법간 상충문제 우려가 발생할 수 있기 때문에 이로 인한 국제법 위반을 방지하기 위해 국제통상규범상 분류 논의시 자국의 이

해에 유리하게 논의를 이끌어 나갈 유인이 존재한다. 또한, 향후 국제통상규범상 분류로 인해 국내적으로 국내법-국제법간 상충문제가 발생될 경우, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 국제법 위반을 방지하기 위해 「여객자동차운수법」 등 국내법이 국제법에 연계되어 제·개정되는 국내법-국제법간 연계효과(coupling effect)가 발생할 것으로 예상된다.

현재 한-미 FTA, 한-EU FTA의 유보사항을 고려해 보는데, 우리나라의 경우 우리기업의 자율주행차 육성 지원 및 보호를 위해 재량권을 상당 부분 보유하고 있는 택시서비스(CPC 71221)로 자율주행차를 사용한 운송서비스를 분류하는 것이 유리할 것으로 보인다. 한편, 이미 택시서비스(CPC 71221)와 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)를 자유화한 미국의 경우 국내법상 신규 규제 또는 제한조치를 도입하는 것이 어렵기 때문에 공세적인 입장에서 자율주행차를 사용한 운송서비스를 대여 서비스 - 자동차(CPC 83101)로 분류하려 할 것으로 보인다.³⁶⁾ EU는 협정상 택시서비스(CPC 71221)에 대해 정책재량권을 유지하고 있으므로, 택시서비스(CPC 71221)로 분류하는 것이 유리하다고 판단할 것이다.

36) 앞서 논의한 바와 같이, GM社, 포드社 등 미국의 주요 자동차제조업체는 신규 비즈니스 모델의 일환으로 자율주행차를 활용한 초단기 렌탈시장(카셰어링) 진출을 추진하고 있다.

4. 소결

4차 산업혁명에 따라 새로운 유형 또는 기존의 개념을 새롭게 정의하는 유형의 서비스가 발생하고 있다. 이 논문에서 다른 자율주행차의 경우에도 자율주행차의 등장에 따라 자동차와 운전자의 개념 자체가 근본부터 바뀌기 때문에 자율주행차를 사용한 운송서비스와 관련된 통상규범상 문제가 발생하게 된다. 이 논문은 기존의 CPC 코드를 기반으로 분석을 진행하였으나, 각 국별로 자율주행차 등 4차 산업혁명에서 파생되는 서비스에 대한 규제정책이 필요하다는 점 등을 고려한다면 기존의 CPC 코드에 기반한 서비스·투자 통상규범은 어떠한 방향으로든 변화할 가능성이 있을 것이다. 이러한 연장선상에서 향후 4차 산업혁명에 따라 파생되는 서비스를 적절하게 규율하기 위해, ①4차 산업혁명 관련 신규 서비스에 대한 별도의 분류기준 수립 및 신규 양허표 작성, ②신규 서비스를 포괄하는 별도 부속서 마련, ③기존 CPC 및 양허표 전면개정, ④기존 CPC 체계의 “기타 서비스(other services)” 항목 활용 등을 통해 현행 분류체계에서 최대한 분류하고, 필요한 경우 기존의 양허를 수정·보완하는 방식을 검토해 볼 수 있을 것이다.

기존의 CPC 분류를 중심으로 자율주

행차를 사용한 운송서비스 분류 논의가 이루어지는 경우, 우리나라는 앞서 논의한 바와 같이 이를 택시서비스(CPC 71221)로 분류하는 것이 자율주행차 산업 육성을 위한 정책적 수단을 확보하고, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 국제법 위반우려가 적다는 점에서 유리할 것으로 판단된다. 만약, 자율주행차를 사용한 운송서비스에 대해 신규 분류기준을 마련하거나 별도의 부속서를 마련하는 경우, 우리나라는 필요한 규제권한을 보유할 수 있도록 적극 대응해야 할 것이다. 자율주행차를 사용한 운송서비스 분류에 대해 아직 논의의 방향이 정해지지 않은 만큼 향후 WTO 서비스무역위원회 등을 통해 이에 대한 규율방안 논의가 본격화되기 전에, 우리나라는 우리 기업에 가장 유리한 방법으로 논의 및 협상을 진행해 나갈 수 있도록 대응전략을 수립하여야 할 것이다.

V. 결 론

4차 산업혁명의 핵심인 자율주행차를 조기 상용화하고, 관련 시장을 선점하기 위해 정부, 기업들의 노력이 그 어느 때 보다 치열하다. 現상황에서 정부의 역할은 연구 및 기술개발 지원, 인력양성, 시범사업 실시 등 정책적인 지원과 함께, 자율주행차의 원활한 도입을 위한 국내

법·제도적 기반 마련에 있을 것이다. 향후 국내 법·제도적 기반을 통해 자율주행차가 실제 도입이 된다면, 그 다음은 우리기업이 생산한 자율주행차의 수출 확대를 뒷받침 할 수 있는 국제 법·제도적 기반의 마련이다. 이를 위해 자율자동차 등 4차 산업혁명의 핵심 분야 대한 기존의 통상규범을 분석하고, 이를 토대로 향후 통상규범 정립방안을 선제적으로 연구하는 것이 필요하다. 특히, 자율주행차의 경우 관세인하가 수출에 있어 더 큰 중요성을 가지고 있었던 기존의 내연기관 자동차와는 달리 TBT, 서비스·투자, 지적권 등의 통상규범이 더 큰 중요성을 갖게 될 것이다.

이 논문은 향후 자율주행차와 공유경제간 융합을 통해 자유주행택시 또는 초단기 렌탈 형태의 자율주행차 비즈니스

모델이 도입되었을 때, 국내법인 「여객자동차운수법」의 법체계상 수용 또는 합치가 가능한지를 분석하였고, 한-미 FTA 및 한-EU FTA 서비스·투자 관련 양허를 분석하여 자율주행차를 사용한 운송서비스의 분류결과에 따라 「여객자동차운수법」과 한-미 FTA 및 한-EU FTA가 합치될 수 있는지를 분석하였다. 그리고, 이러한 분석을 통해 자율주행차를 사용한 운송서비스를 택시서비스(CPC 71221)로 분류하는 것이 유리할 것이라는 결론을 도출하였다. 다만, 이러한 분석은 기존의 국내 법과 국제법 체계가 유지된다는 것을 전제로 하고 있는 바, 이 논문의 분석을 토대로 자율주행차를 사용한 운송서비스에 대한 분류기준 및 대응논리를 연구·수립하여 국익을 극대화할 수 있는 방향으로 관련 논의 및 협상에 대응하여야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 대외경제정책연구원, “한국의 기체결 FTA 서비스 및 투자 협정문 분석 : 한-미 FTA와 한-EU FTA를 중심으로”, 2014.
- 김상태, “자율주행차에 관한 법적문제”, 경제규제와 법 통권 제9권 제2호, 2016.
- 김재선, “미국 캘리포니아의 자율주행자동차 관련 법제 분석”, 경제규제와 법 통권 제10권 제1호, 2017.
- 김용훈·김현구, “자율주행자동차 개발 동향”, 한국통신학회지 통권 제34권 제5호, 2017.
- 김진영, “지능형모빌리티 활성화를 위한 정책·입법과제 검토: 자율주행차와 드론에 대한 미국의 현황과 시사점을 중심으로”, 미국헌법연구 통권 제28권 제2호, 2017.
- 김정임, “자율주행자동차 운행의 안전에 관한 공법적 고찰”, 법학연구 통권 제16권 제4호, 2016.
- 민한빛, “FTA 서비스·투자협정의 교통정책에 대한 영향분석: 우버서비스를 중심으로”, 국제·지역연구 통권 제24권 제4호, 2015.
- 이원태, “인공지능의 규범이슈와 정책적 시사점”, KISDI Premium Report 통권 제15권 제7호, 2015.
- 이병윤, “국내외 자율주행자동차 기술개발 동향과 전망”, 정보와 통신 4월호, 2016.
- 윤태영, “자율주행자동차의 운행에 대한 법적 과제: 인공지능시스템에서 허용되는 운전 방법 및 운전자 책임을 중심으로”, 재산법연구 제34권 제2호, 2017.
- 임이정·이중기·황기연, “자율주행차량의 운행을 위한 법적 이슈”, 교통연구 제23권 제3호, 2016.
- 산업통상자원부, “4차 산업혁명 코리아루트를 찾아서”, 2017.
- 장문수, “4차 산업혁명의 핵심, 스마트카에 투자하라”, 2016.
- 산업통상자원부, “한-미국 FTA 협정문”, <<http://www.fta.go.kr/us/doc/1/>> (최종방문 2017. 9. 13).
- 산업통상자원부, “한-EU FTA 협정문”, <<http://www.fta.go.kr/eu/doc/1/>> (최종방문 2017. 9. 13).

- Anderson, James M et al, “Autonomous vehicle technology : A guide for policymakers”, Rand Corporation (2016).
- Dorothy J. Clancy, “Autonomous cars in the legal ecosystem”, Minnesota Journal of Law Science & Technology Volume 16:2 (2015).
- Leili Fatehi & Frank Douma, “Autonomous vehicles : the legal and policy road ahead”, Minnesota Journal of Law Science & Technology Volume 16:26, (2015).
- William J. Kohler & Alex Colbert-Taylor, “Current law and potential legal issues pertaining to automated, autonomous and connected vehicle”, Santa Clara High Tech Law Journal 99 (2015).
- OECD ITF, “Urban Mobility System Upgrade; How shared self-driving cars could change city traffic” (2015).
- The letter of Mr. Paul A. Hemmersbaugh(the NHTSA) to Mr. Chris Urmson(Google Inc.) dated on 4th of February (2016).
- California Department of Motor Vehicles, Testing of autonomous vehicles (2014)
<<http://www.dmv.ca.gov/portal/dmv/detail/vr/autonomous/testing>> (최종방문 2017. 10. 17).
- Daniel Cooper, GM quietly buys failed Uber rival Sidecar, Engadget, (2016) (최종방문 2017. 10. 17).
- Nevada Legislature, Adopted Regulation of the Department of Motor Vehicles (2012),
<<http://www.leg.state.nv.us/register/2011Register/R084-11A.pdf>> (최종방문 2017. 10. 17).
- United Nations, Central Production Classification(CPC) Version 2.1 (2015),
<http://unstats.un.org/unsd/cr/downloads/CPCv2.1_complete%28pdf%29_English.pdf> (최종방문 2017. 10. 17).

[국문초록]

자율주행차와 통상규범 : 자율주행택시 도입의 한-미/한-EU FTA 서비스·투자양허 합치성 분석을 중심으로

본 논문은 4차 산업혁명의 핵심분야로 자동차 산업의 새로운 패러다임으로 대두되고 있는 자율주행차를 중심으로 자율주행차를 사용한 운송서비스의 법적인 특성을 검토하고, 이를 토대로 우리나라 국내법인 「여객자동차운수법」과 국제법인 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 既체결 FTA 서비스·투자양허간 관계 및 합치성을 분석하였다. 자율주행차를 사용한 운송서비스의 제공은 운전자가 존재하지 않는다는 점에서 택시서비스의 특성과 초단기 자동차 대여 서비스의 특성을 모두 가지고 있는 바, 현재의 국내법, 국제법 규범의 양태 및 합치성을 분석하여 이를 토대로 향후 자율주행차를 사용한 운송서비스의 분류 논의에 체계적으로 대응하는 것이 중요하다. 이를 위해 이 논문에서는 ①자율주행차를 사용한 운송서비스의 법적특성에 대해 분석하고, ②국내법인 「여객자동차운수법」상 자율주행차를 사용한 운송서비스가 어떻게 분류될 수 있는지 검토한 후, ③자율주행차를 사용한 운송서비스에 대해 국내법인 「여객자동차운수법」과 국제법인 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 既체결 FTA 서비스·투자양허간 관계 및 합치성을 분석하였으며, 향후 자율주행차를 사용한 운송서비스 분류 논의에 있어 그 시사점을 도출하였다.

주제어

자율주행차, 자율주행택시, 서비스, 투자, 통상규범, 운송서비스, 택시서비스, 자동차 대여 서비스

[ABSTRACT]

A Study on Trade Rules regarding Autonomous Vehicle :
Focusing on the Consistency of the Introduction of
Autonomous Taxi with Korea-US/Korea-EU FTA's
Schedules of Commitments for Services and Investments

The main purpose of this study is to analyze the legal characteristics of autonomous vehicle which is now replacing the paradigm of obsolete car industry mainly based on internal combustion engines and is a key area of the fourth industrial revolution. On the basis of these legal characteristics, this paper looks into related domestic laws(specifically “law on passengers and land transportation”) and its relationship and consistency with international laws(especially “Korea-US FTA” and “Korea-EU FTA”). Since the provision of transportation services using autonomous vehicles has the characteristics of both taxi services and short-term vehicle leasing of rental services, it is of importance to properly and systematically respond to the oncoming international discussions or negotiations on how to classify transportation services using autonomous vehicles based on the analysis on aspects of and consistency among related laws. In order to scrutinize thoroughly, this paper concentrates on 1)the legal characteristics of transportation services using autonomous vehicles, 2)how to classify the transportation services using autonomous vehicles under domestic laws, and 3)the relationship and consistency between domestic laws and international laws(especially “Korea-US FTA” and “Korea-EU FTA”). Through this analysis, this paper draws an implication on how to respond to discussions or negotiations on the classification of transportation services using autonomous vehicles.

Key words

Autonomous Vehicle, Autonomous Taxi, Services, Investments, Trade rules, Transportation services, Taxi services, Leasing or rental Services concerning private cars without operator