



제439회국회(정기회)
제1차 국토교통위원회

자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈자율주행자동차 적합성 승인 대상 추가〉

■ 박용갑의원 대표발의(의안번호 제2219736호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 박용갑의원 대표발의(의안번호 제2219736호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 자율주행자동차 적합성 승인 대상 추가(안 제41조제1항제4호 신설)	2

□ 박용갑의원 대표발의(의안번호 제2219736호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 박용갑의원 등 11인

2. 제 안 일 : 2026. 7. 03.

3. 회 부 일 : 2026. 7. 23.

II. 제안이유 및 주요내용

정부는 자율주행 기술개발과 자율주행 서비스 상용화 검증을 위해 자율주행 실증도시를 지정하고, 대규모 실증 사업을 추진하고 있음.

하지만, 현행법상 자율주행자동차의 적합성 승인 대상이 공공기관과 「여객자동차 운수사업법」에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록한 여객자동차운송사업자 등으로 제한되어 있어 개인택시 조합과 기사는 자율주행자동차 시대를 대비하기 어려운 상황임.

이에 성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인 대상에 「여객자동차 운수사업법」 제53조제1항에 따라 시·도지사의 인가를 받아 설립된 조합 등 여객자동차운송사업자단체 중 안전관리 역량을 갖춘 단체를 추가하여 자율주행 시대에 대응할 수 있도록 하고자 함(안 제41조제1항제4호 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 자율주행자동차 적합성 승인 대상 추가(안 제41조제1항제4호 신설)

개정안은 성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인 대상에 여객자동차 운송사업자단체 중 안전관리 역량을 갖춘 단체를 추가하려는 것임.

현행	개정안
제41조(성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인) ① 성능인증을 받은 자율주행자동차를 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로서 대통령령으로 정하는 자가 운행하려면 해당 자율주행자동차의 형식이 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행 환경과 적합한지에 대하여 국토교통부장관의 승인(이하 “적합성 승인”이라 한다)을 받아 「자동차관리법」 제5조 및 제8조에 따라 등록하여야 한다.	제41조(성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----.
1. ~ 3. (생략)	1. ~ 3. (현행과 같음)
<신설>	4. <u>여객자동차 운송사업자단체</u>

현행	개정안
② ~ ⑥ (생략)	(「여객자동차 운수사업법」 제53조제1항에 따라 시·도지사의 인가를 받아 설립된 조합을 말한다) 중 안전관리 역할을 갖춘 단체 ② ~ ⑥ (현행과 같음) 부칙 이 법은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 검토의견

현행 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조 제1항1)에 따르면 성능인증을 받은 자율주행자동차를 운행하려는 자는 해당 자율주행자동차의 형식이 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행 환경과 적합한지에 대하여 국토교통부장관의 적합성 승인을 받아 등록

1) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」

제41조(성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인) ① 성능인증을 받은 자율주행자동차를 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자로서 대통령령으로 정하는 자가 운행하려면 해당 자율주행자동차의 형식이 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행 환경과 적합한지에 대하여 국토교통부장관의 승인(이하 "적합성 승인"이라 한다)을 받아 「자동차관리법」 제5조 및 제8조에 따라 등록하여야 한다.

1. 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 공공기관
2. 여객자동차 운송사업자(「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자를 말한다)
3. 화물자동차 운송사업자(「화물자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자를 말한다)

하여야 하는데,

적합성 승인은 성능인증²⁾과 구별되는 별도의 절차로, 성능인증이 자율주행 기능의 안전성 등 자율주행자동차의 기계적 성능요건을 검토하는 것이라면, 적합성 승인은 자율주행자동차의 형식이 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행 환경과 적합한지 에 대해 검토하는 것임.

적합성 승인을 받을 수 있는 자는 ① 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 공공기관, ② 「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 여객자동차 운송사업자, ③ 「화물자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 화물자동차 운송사업자로서 대통령령으로 정하는 자로 규정하고 있음.

그런데 현행법 시행령 제35조의4제1항제2호³⁾는 여객자동차 운송사업자의 범위를 법인으로 한정하고 있어, 개인택시 사업자는 「여객자동차

2) 성능인증제도는 국제적 자동차안전기준이 마련되어 있지 않은 레벨4 자율주행자동차에 대하여 국토교통부장관이 안전성 등 성능을 확인·인증함으로써 B2B 판매가 가능하도록 하는 특례 제도임. 성능인증제도 도입으로 성능인증(제작사) → 판매 → 적합성 승인(서비스회사, 공공기관) → 등록의 절차가 마련되었음.

3) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」

제35조의4(성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인) ① 법 제41조제1항 각 호 외의 부분에서 "대통령령으로 정하는 자"란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.

1. 「공공기관의 정보공개에 관한 법률」 제2조제3호에 따른 공공기관. 다만, 같은 법 시행령 제2조제1호의 「유아교육법」 및 「초·중등교육법」에 따른 각급 학교와 같은 조 제5호 및 제6호에 따른 법인·기관 또는 단체는 제외한다.

2. 여객자동차 운송사업자(「여객자동차 운수사업법」 제4조제1항에 따라 여객자동차운송사업의 면허를 받거나 등록을 한 자를 말한다)인 법인

3. 화물자동차 운송사업자(「화물자동차 운수사업법」 제3조제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자를 말한다)인 법인

운수사업법」 제4조제1항에 따라 면허를 받은 여객자동차 운송사업자에 해당하지만, 법인이 아니므로 적합성 승인 대상에서 제외되어 있음⁴⁾.

자율주행택시는 인건비가 거의 들지 않으면서 24시간 운행이 가능하며, 기술발전에 따라 차량가격이 하락하고 운영효율이 향상되면 운영비용이 일반택시 보다 낮아질 것으로 예상됨.

우리나라에 자율주행택시가 도입되면 자본력과 인력을 갖춘 기업·컨소시엄 중심으로 시장이 재편될 가능성이 큰데, 개인택시 비중이 높은 우리나라의 특성상⁵⁾ 영세한 개인택시 사업자가 이러한 기업들과 직접 경쟁해야 하는 상황이 발생할 수 있음. 이 과정에서 요금경쟁력을 갖춘 자율주행택시의 공급이 확대되어 개인택시업계의 사업조정이 불가피해질 경우, 택시기사 등 관련 종사자의 피해가 커질 것이 우려됨⁶⁾.

이에 개정안은 성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인대상에 여객자동차운송사업자단체 중 안전관리 역량을 갖춘 단체를 추가함으로써, 개인택시조합과 기사가 자율주행 시대에 대비할 수 있도록 하려는 것임.

4) 신설되는 제41조제1항제4호는 개인택시 조합으로 대상을 한정하고 있지 않으며, 「여객자동차 운수사업법」 제53조제1항에 따라 설립된 모든 여객자동차운송사업자단체 중 안전관리 역량을 갖춘 단체이면 적용대상이 될 수 있음.

5) 2026. 4. 기준 택시 면허대수는 24만 6,456대인 데 비해, 개인택시 면허대수는 16만 4,731대로 66.8%를 차지하고 있음.

6) 노진영·김좌겸·엄태균·임춘성, 「자율주행시대, 한국 택시서비스의 위기와 혁신방안」, 『BOK 이슈노트』, 한국은행, 2025.9.2.

개정안은 다음 측면에서 필요성이 인정됨.

먼저, 현행법상 법인 형태의 여객자동차 운송사업자는 적합성 승인을 받을 수 있는 반면, 개인택시 사업자들은 조합을 통해 적합성 승인을 받을 수 없어 자율주행 전환 과정에서 불평등이 발생할 수 있는데, 개인택시 등의 조합을 적합성 승인 대상에 포함시키면 이러한 문제를 완화할 수 있을 것으로 기대됨.

또한, 자율주행자동차의 성공적인 상용화를 위해서는 다양한 운행 주체의 참여를 통한 서비스 생태계 확장이 필요함. 현행법상 적합성 승인 대상이 공공기관과 법인 운송사업자로 한정되어 있어 자율주행 서비스 생태계의 저변이 제한적인데, 개인택시 조합 등을 포함시킴으로써 자율주행 서비스의 다양화와 시장 확대에 기여할 수 있을 것으로 보임.

반면, 다음 측면에 대한 고려가 필요함.

먼저, 조합이 직접 ‘여객 운송사업’을 수행하는 것이 현행 「여객자동차 운수사업법」상 가능한지가 명확하지 않음.

「여객자동차 운수사업법」 제53조제1항⁷⁾은 여객자동차 운수사업자가 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 운수사업자의 지위 향상을 위

7) 「여객자동차 운수사업법」

제53조(조합의 설립) ① 여객자동차 운수사업자는 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 여객자동차 운수사업자의 지위 향상을 위하여 시·도지사의 인가를 받아 조합(이하 "조합"이라 한다)을 설립할 수 있다.

하여 시·도지사의 인가를 받아 조합을 설립할 수 있도록 규정하고 있으며, 같은 법 제55조⁸⁾는 조합이 수행할 수 있는 사업의 범위를 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 공동이익 도모, 통계 작성·관리, 교육훈련, 경영개선 지도, 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 업무 처리 등으로 규정하고 있음.

「여객자동차법」 제55조제1호에 “여객자동차 운수사업자의 공동이익을 도모하는 사업”을 근거로 조합의 여객 운송사업이 가능하다고 할 수도 있으나, 조합은 운수사업자들의 공동이익을 지원·도모하는 단체이고, 같은 법 제55조 각 호의 사업 모두 조합원을 지원·보조하는 성격의 사업으로 한정되어 있어 법적 근거가 충분하다고 보기 어려운 측면이 있음⁹⁾.

더욱이 개인택시운송사업면허는 같은 법 시행령 제3조제2호라목¹⁰⁾에

8) 「여객자동차 운수사업법」

제55조(사업) 조합은 다음 각 호의 사업을 행한다.

1. 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 여객자동차 운수사업자의 공동 이익을 도모하는 사업
2. 여객자동차 운수사업의 진흥과 발전에 필요한 통계의 작성·관리, 외국 자료의 수집 및 조사·연구 사업
3. 경영자 및 종사원의 교육훈련
4. 여객자동차 운수사업자의 경영 개선을 위한 지도에 관한 사항
5. 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 업무의 처리
6. 제1호부터 제4호까지의 사업에 따르는 사업

9) 조합이 「여객자동차법」 제4조제1항에 따른 면허 없이 유상으로 여객을 운송하는 것은 같은 법 제90조제1호에 따른 처벌 대상이 될 수 있음(2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금).

10) 「여객자동차 운수사업법 시행령」

제3조(여객자동차운송사업의 종류) 법 제3조제2항에 따라 같은 조 제1항제1호 및 제2호에 따른 노선 여객자동차운송사업과 구역 여객자동차운송사업은 다음 각 호와 같이 세분한다.

2. 구역 여객자동차운송사업

라. 개인택시운송사업: 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 사업. 이 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 경형·소형·중형·대형·모범형 및 고급형 등으로 구분한다.

따라 ‘사업자가 직접 운전’할 것을 요건으로 하는 자연인 대상의 면허인 반면, 조합은 스스로 운전할 수 없는 법인격 단체로 면허의 주체가 될 수 없으므로 적합성 승인을 받더라도 실제 여객운송을 영위하기 어려울 수 있음.

또한, 조합이 적합성 승인을 받을 수 있다 하더라도, 자율주행자동차의 구매·조달 비용, 데이터 확보, 기술 접근성 등의 측면에서 조합이 법인 또는 대형 사업자에 준하는 역량을 갖추고 있는지가 불분명함.

현재 글로벌 자율주행택시 사업은 택시 제조업체(웨이모, 테슬라, BYD 등)들이 직접 운영하고 있으며, 높은 초기투자 비용(차량개발, 원격제어시스템 구축, IT 기술인력 확보 등), 사고시 보험책임, 규제 및 관리 비용 등을 고려하면 개인이나 소규모 법인택시와 같은 규모의 경제를 실행할 수 없는 사업자는 자율주행택시 운영이 쉽지 않아 보인다는 의견이 있음¹¹⁾.

따라서 개정안은 개인택시업계의 자율주행 전환 과정에서의 형평성 제고와 자율주행 서비스 생태계 확장이라는 측면에서 필요성이 인정되나, 조합의 여객운송사업 수행에 관한 법적 근거의 불명확성과 실질적 사업 수행 역량의 불분명함 등을 종합적으로 검토해야 할 것임.

한편, 개정안은 적합성 승인 대상을 ‘안전관리 역량을 갖춘 단체’로 규

11) 노진영·김좌겸·엄태균·임춘성, 「자율주행시대, 한국 택시서비스의 위기와 혁신방안」, 『BOK 이슈노트』, 한국은행, 2025.9.2.

정하고 있으나 안전관리 역량의 구체적인 기준이 명시되지 않아, 행정청의 자의적 판단에 따라 승인 여부를 결정할 우려가 있음. 이에 안전관리 역량의 최소 기준을 법률에 규정하거나 하위 법령에 위임하는 규정을 마련할 필요가 있음.

나. 국토교통부 의견

적합성 승인 대상에 안전관리 역량을 갖춘 조합을 포함시켜 개인택시사업자 등도 자율주행 시대에 대응토록 하는 개정안 취지에 동의함.

다만 승인 받은 조합이 자율차를 등록·운행해야 하므로, 자율차 활용 여객 운송사업 시 타 법과의 관계를 고려할 필요가 있으며, 안전관리 역량을 갖춘 단체의 기준을 구체적으로 마련할 수 있도록 위임규정 추가할 필요 있음.

문 의 처
02)6788-5575

참고1

자율주행차 성능인증제도 개요

□ 추진 배경

- 자율주행차는 국가 경제성장의 핵심 동력으로, 우수 중소기업의 매출창출 지원 등 산업생태계 조성 모색 필요
- 국제적 안전기준이 없어 임시운행*만 가능한 레벨4 자율차에 대해, 성능·안전성을 확인·인증하여 **B2B 판매**가 가능토록 제도 신설

* 허가기간 5년 제한(시험·연구 목적), 정식 등록이 안 되어 **매매 등 소유권 변경에 제약**

□ 성능인증제도 주요 내용 * '24.3 자율주행자동차법 개정 완료

- (개요) 자동차 안전기준 적합성 **인증** → 판매 → 등록으로 진행되는 현행 절차(「자동차관리법」)의 특례로, **성능인증+적합성승인제** 신설*

* (주요 절차) 성능인증(제작사) → 판매 → 적합성승인(서비스社·공공기관) → 등록

** (성능인증) 자율주행 기능 안전성 등 **자율차의 기계적 성능요건** 검토
(적합성승인) 운행 예정구역의 **교통여건**이 자율주행 기능에 합치하는지 여부 검토

- (안전관리 의무) 제작자는 결함 발생 시 정보공개 및 시정조치 의무, 적합성 승인 받은자는 보험가입 및 사고기록·운행정보 보관 의무
- (국토부 권한) 자율주행차 **운행상황 모니터링**, 사고기록·운행정보 자료 요청, 자율차 안전성 문제 시 성능인증·적합성승인 취소 등

< 일반 자동차와 개정안에 따른 레벨4 자율주행차 관리절차 비교 >



참고2

관계법령 참고자료

□ 여객자동차 운수사업법

- 「여객자동차법」 제53조 및 제55조에서 여객자동차 운수사업조합의 설립 근거와 사업범위를 명시

【여객자동차 운수사업법】

제53조(조합의 설립) ① 여객자동차 운수사업자는 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 여객자동차 운수사업자의 지위 향상을 위하여 시·도지사의 인가를 받아 조합(이하 “조합”이라 한다)을 설립할 수 있다.

② ~ ⑦ (생략)

⑧ 조합에 관하여 이 법에 규정된 사항 외에는 「민법」 중 사단법인에 관한 규정을 준용한다.

제55조(사업) 조합은 다음 각 호의 사업을 행한다.

1. 여객자동차 운수사업의 건전한 발전과 여객자동차 운수사업자의 공동 이익을 도모하는 사업
2. 여객자동차 운수사업의 진흥과 발전에 필요한 통계의 작성·관리, 외국 자료의 수집 및 조사·연구 사업
3. 경영자 및 종사원의 교육훈련
4. 여객자동차 운수사업자의 경영 개선을 위한 지도에 관한 사항
5. 국가 또는 지방자치단체로부터 위탁받은 업무의 처리
6. 제1호부터 제4호까지의 사업에 따르는 사업

□ 자동차손해배상 보장법

- 「자동차손배법」 제3조 및 대법원 판례에서 책임주체 명시

【자동차손해배상 보장법】

제3조(자동차손해배상책임) 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 다른 사람을 사망하게 하거나 부상하게 한 경우에는 그 손해를 배상할 책임을 진다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그러하지 아니하다.

1. ~ 2. (생략)

【대법원 1988. 3. 22. 선고 87다카1011】

“자기를 위하여 자동차를 운행하는 자”란 일반적·추상적으로 자동차의 운행을 지배하여 그 이익을 향수하는 책임주체를 말한다