



제428회 국회(임시회)
제1차 행정안전위원회

자율주행자동차의 도로운행 등에 관한 법률안

검 토 보 고

〈자율주행자동차의 안전한 운행을 위한 제도적 기반 마련〉

■ 양부남의원 대표발의(의안번호 제2211003호)

2025. 8.

행 정 안 전 위 원 회
전 문 위 원 나 아 정

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
II . 검토의견	5
1. 총괄 검토	5
가. 제정안의 취지	5
나. 제정안의 구성 및 주요 내용	5
다. 자율주행자동차 관련 현행 법률의 내용 등	10
라. 해외 입법례	13
마. 제정안에 대한 검토	16
바. 관계기관 의견	20
2. 조문별 검토	22
가. 목적	22
나. 정의	23
다. 다른 법률과의 관계	30
라. 국가 등의 책무	31
마. 자율주행자동차 도로교통 기본계획	33

바. 자율주행자동차 운전자의 준수사항	36
사. 자율주행시스템에 의한 운행 제한 등	39
아. 자율주행자동차 점검요구 등	43
자. 자율주행자동차 운전자에 대한 교통안전교육	46
차. 적합성 승인을 받은 자율주행자동차의 운행허가 등	49
카. 운행허가를 받은 자의 준수사항	57
타. 경찰청장의 자율주행 교통정보 제공 등	62
파. 자율주행자동차 교통사고의 조사	65
하. 자율주행 교통안전기술 개발·발전 촉진 등	69
가. 국제협력	71
나. 자율주행자동차 도로교통 정책위원회	73
다. 권한의 위임 등	76
라. 벌칙 적용에서 공무원 의제	77
마. 벌칙, 과태료, 범칙금 등	78
바. 부칙	81

I. 제안 경위

1. 제 안 자 : 양부남의원 등 12인
2. 제안연월일 : 2025. 6. 23.
3. 회부연월일 : 2025. 6. 24.

2. 제안이유 및 주요내용

가. 제안이유

우리나라는 2027년 완전자율주행 상용화를 목표로 기술개발과 정책을 추진 중에 있는데, 자율주행자동차의 일상생활 속 이용을 위해서는 도로교통 체계에서 기술의 안전한 정착이 이루어져야 함.

정부는 부분 자율주행자동차의 안전기준을 마련하고, 자율주행 연구·시범운행을 촉진하기 위한 특례제도를 도입하는 등 자율주행자동차의 상용화 촉진을 위한 법제도를 마련하여 시행하고 있음. 또한, 성능 인증 및 적합성 승인 제도를 도입함으로써, 자율주행자동차의 구조와 장치에 관한 국제기준 제정의 지연으로 인한 완전자율주행자동차의 조기 상용화 일정의 차질에 대비하고 있음.

그러나 자율주행자동차의 성능에 관한 선제적 입법 대응과 달리, 자율주행자동차의 도로운행에 있어서 안전을 확보하고 원활한 교통을 확보하기 위한 제도는 미비함.

모든 국민이 안전한 도로교통 환경에서 자율주행자동차의 편의를

누리고 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위해서는 완전자율주행 시대에 대비한 도로교통 법·제도 체계의 선제적 정립이 필요함.

이에 자율주행자동차의 도로 운행 안전과 도로교통의 원활한 소통에 필요한 기본계획의 수립·시행, 적합성 승인을 받은 자율주행자동차의 운행허가 및 준수사항, 자율주행 교통정보와 교통사고 조사 등에 관한 사항을 정함으로써 완전자율주행에 대비한 안전한 도로교통환경 조성을 위한 제도적 기반을 마련하려는 것임.

나. 주요내용

- 1) 자율주행자동차 운전자, 완전자율주행 및 운행가능영역 등을 정의함(안 제2조).
- 2) 경찰청장이 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 매 5년마다 자율주행자동차 도로교통 기본계획을 수립·시행하도록 함(안 제5조).
- 3) 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요한 경우 구간, 기간, 교통상황 등을 정하여 자율주행시스템에 의한 운행을 금지하거나 제한할 수 있도록 함(안 제7조).
- 4) 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보

하기 위하여 필요한 경우 자율주행자동차의 운행을 정지하고 점검을 받거나 직접 운전조작을 할 것을 요구할 수 있도록 함(안 제8조).

5) 자동차안전기준이 없어 자기인증을 할 수 없는 자율주행자동차가 성능인증·적합성 승인을 거쳐 자동차등록을 한 경우에 운행예정지역의 교통안전 여건이 안전한 운행에 적합한지에 대하여 경찰청장의 허가를 받아 운행하도록 함(안 제10조부터 제12조까지).

6) 운행허가를 받은 자율주행자동차의 운행안전과 도로교통의 원활한 소통 확보를 위하여, 안전관리자 지정 및 교통사고 발생 시 구호·신고조치 등 운행허가를 받은 자의 준수사항을 규정함(안 제13조).

7) 경찰청장이 교통정보센터를 통해 자율주행 교통정보를 수집·분석·제공할 수 있도록 함(안 제15조).

8) 교통사고 조사에 필요한 경우 사고기록장치 및 자율주행정보 기록장치의 데이터 수집과 분석 등의 조치를 수행할 수 있도록 함(안 제16조).

9) 경찰청장이 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한

소통 확보에 중요한 사항을 심의하기 위하여 자율주행자동차 도로
교통 정책위원회를 구성·운영할 수 있도록 함(안 제19조).

II. 검토의견

1. 총괄 검토

가. 제정안의 취지

우리나라는 2027년 운전자가 없는 자율주행자동차인 완전 자율주행 자동차의 상용화 기반을 마련하는 것을 목표로 기술개발을 추진 중임.

「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」에 따른 성능인증과 적합성 승인을 받는 경우, 운전자가 없는 완전 자율주행자동차를 운행할 수 있게 되지만, 현행 「도로교통법」 제56조의2 등은 완전 자율주행자동차에 대해서는 규율하지 않고 있음. 이에, 제정안은 완전 자율주행 시대의 도로교통 법·제도를 선제적으로 정립하려는 것임.

나. 제정안의 구성 및 주요 내용

제정안은 본칙 24개 조항과 부칙 3개 조항으로 구성됨.

제정안의 주요 내용에는 ① 자율주행자동차, 자율주행자동차 운전자 및 완전자율주행 등의 개념을 정의하고(안 제2조), ② 자율주행자동차 운전자의 준수사항을 정하며(안 제6조),¹⁾ ③ 경찰청장 또는 경찰서장이 자율주행시스템에 의한 운행 제한을 할 수 있도록 하고(안 제7조), 경찰공무원은 자율주행자동차 운전자나 보유자에 대해 운행정지 명령을 할 수 있도록 하며, ④ 「자동차관리법」 제27조제1항 단서에 따른

1) 제정안 부칙 제3조(다른 법률의 개정)를 통해 자율주행자동차 운전자의 준수사항 등을 규정한 현행 「도로교통법」 제56조의2와 제56조의3를 삭제함.

임시운행허가를 받은 자율주행자동차를 운전하려는 사람 등이 자율주행자동차 교통안전교육을 받도록 하며(안 제9조), ⑤ 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따라 국토교통부장관의 적합성 승인을 받은 자가 자율주행자동차를 운행하려는 경우 경찰청장의 운행허가를 받도록 하는(안 제10조) 등의 내용을 규정하고 있음.

<제정안의 구성 및 주요내용>

구 분	주요 내용 및 조항
목적(§1)	○ 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 필요한 사항을 규정
정의(§2)	○ 자율주행자동차: 「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 자율주행자동차로서 자율주행시스템을 갖추고 있는 자동차 ○ 자율주행자동차 운전자: 자율주행자동차에 <u>탑승하거나 외부의 지정된 위치에서</u> 「도로교통법」 제2조제26호에 따른 <u>운전</u> 을 하는 사람(자율주행시스템의 직접 운전 요구에 대응하거나 도로의 교통환경을 고려하여 조향장치 등을 조작할 의무가 있는 사람을 포함한다)
다른 법률과의 관계(§3)	○ 이 법에서 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 「 <u>도로교통법</u> 」에서 정하는 바를 따름
국가의 책무, 기본계획(§4, §5)	○ 국가 등의 책무 ○ 자율주행자동차 도로교통 기본계획
자율주행자동차 운전자의 준수사항(§6)	○ 자율주행자동차 운전자는 <u>자율주행시스템의 직접 운전 요구</u> 가 있는 경우에는 지체 없이 대응하여 조향장치, 제동장치 등을 <u>직접 조작하여 운전</u> 하여야 함.
경찰청장, 경찰서장의 권한(§7, §8)	○ 자율주행시스템에 의한 운행의 제한 등(§7) ○ 자율주행자동차 점검요구 등(§8)
자율주행자동차 운전자에 대한	○ 정기적으로 자율주행자동차의 안전운행 등에 관한 <u>교육</u> 을 받아야 하는 사람

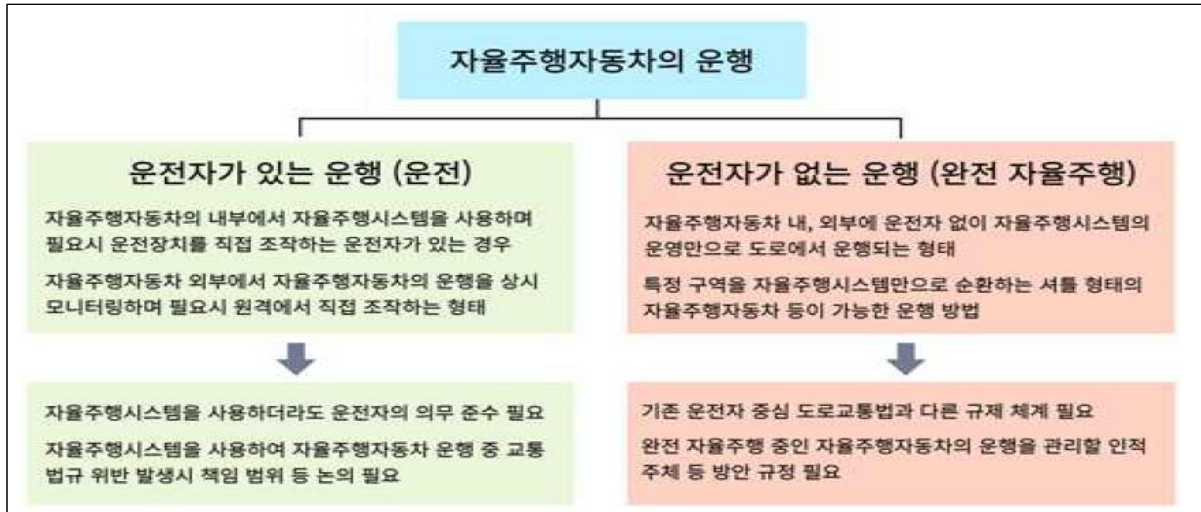
구 분	주요 내용 및 조항
교통안전교육(§9)	① 「자동차관리법」 제27조제1항 단서에 따른 <u>임시운행허가</u>를 받은 자율주행자동차를 운전하려는 사람 ② 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따른 <u>적합성 승인</u>을 받은 자율주행자동차를 운전하려는 사람 ③ 제13조제4항에 따른 안전관리자로 지정되려는 사람
적합성 승인을 받은 자율주행 자동차의 운행허가(§10), 운행허가를 받은 자의 준수사항(§13) 등	○ 적합성 승인을 받은 자가 해당 자율주행자동차를 운행하려는 경우에는 도로교통 여건이 해당 자율주행자동차의 안전한 운행에 적합한지에 대하여 경찰청장의 허가를 받아야 함(§10). ○ 변경허가(§11), 운행허가의 취소 등(§12) ○ 운행허가를 받은 자는 해당 자율주행자동차가 다른 사람에게 위험과 장애를 주는 속도나 방법으로 운행되지 아니하도록 조치를 하여야 함(§13).
경찰청장, 경찰서장 및 경찰공무원의 권한 및 의무 등	○ 자율주행 교통정보의 제공 등(§15) ○ 자율주행자동차 교통사고의 조사(§16) ○ 자율주행 교통안전기술 개발·발전의 촉진 등(§17) ○ 국제협력(§18) ○ 자율주행자동차 도로교통 정책위원회(§19) ○ 위임 및 위탁(§20)
벌칙, 과태료, 범칙금 등	○ 벌칙 적용에서 공무원 의제(§21) ○ 벌칙(§22) ○ 과태료(§23) ○ 범칙금(§24)
부칙	○ 시행일(부칙§1) ○ 경과조치(부칙§2) ○ 다른 법률의 개정(부칙§3)

제정안은 국책연구기관 등이 2024년 11월에 발표한 연구보고서²⁾ 중 자율주행자동차 도로운행 안전에 관한 입법안과 내용이 매우 유사한데, 해당 보고서에는 동 법률안이 자연인 운전자가 있는 운행(운전)과 자연인 운전자가 없는 완전자율주행으로 구분하여 구성되어 있다고 설명함.

제정안에서 운전자가 있는 운행인지 여부는 운행하는 차량이 부분 자율주행자동차인지 완전 자율주행자동차인지에 따라 결정하지 않고, 자연인 운전자가 실제 운전을 하고 있는지 여부를 기준으로 결정하고 있음. 제정안에서는 운전자가 있는 운행에 운전자의 운전이 필수적인 부분 자율주행자동차를 운전하는 경우뿐만 아니라 완전 자율주행시스템이 갖추어졌음에도 운전자가 직접 운전하는 방식으로 운행되는 경우(예를 들어, 완전 자율주행시스템이 정상적으로 작동하지 않는 상황에서 운전자가 직접 운전을 하는 경우, 운전자가 스스로 운전하기를 희망하여 완전자율주행 모드가 아닌 직접 운전하는 모드로 전환하여 운전하는 경우 및 완전 자율주행자동차의 안전관리자가 외부에서 자율주행하는 경우 등)를 포함함.

2) 한국법제연구원, 한국도로교통공단, “자율주행자동차의 운행안전 관련 법률 제정 연구”, 2024년 11월 15일

<국책연구기관이 제시한 입법안의 구성>



<연구기관이 제시한 입법안의 주요내용>

총칙 및 정책수립 제1조 ~ 제5조	☒ 정의: “자율주행자동차운전자”, “완전자율주행” 등의 용어 정의 ※ 자율주행시스템, 자율주행자동차 등은 도로교통법에서 이관 ☒ 다른 법률과의 관계 ☒ 국가등의 책무 ☒ 자율주행자동차도로교통기본계획(5년 단위)
운전자 등의 의무규정 제6조 ~ 제8조	☒ 자율주행자동차 운전자의 준수사항 (도로교통법에서 이관) ☒ 자율주행시스템에 의한 운행의 제한 등 (도로교통법 제6조 유사, 자율주행 특성을 반영한 특칙) ☒ 자율주행자동차 점검요구 등 (도로교통법 제41조 유사, 자율주행 특성을 반영한 특칙)
특례 받은 자율주행자동차 안전관리 제9조 ~ 제14조	☒ 자율주행자동차 운전자에 대한 교통안전교육 (도로교통법에서 이관, 대상자 확대) ☒ 적합성승인 자율주행자동차를 운행하려는 자는 경찰청의 운행허가를 받도록 함 ※ 단, 절차간소화를 위해 국토교통부와 협의시 허가를 의제하도록 규정 ☒ 변경허가 및 허가취소 규정 ☒ 운행허가를 받은 자에게 안전관리자 지정, 위험을 최소화하기 위한 조치 등의 의무를 부여하여 안전관리 기반 마련
경찰의 권한 및 역할 등 제15조 ~ 제20조	☒ 자율주행 대비 경찰청 역할: 자율주행 교통정보 수집·분석·제공, 교통사고 조사, 기술개발 시책 및 사업, 국제협력 ☒ 자율주행자동차 도로교통 정책위원회 (위원장: 경찰청장)

※ 자료: 한국법제연구원, 한국도로교통공단, “자율주행자동차의 운행안전 관련 법률 제정 연구” 110면, 182024년 11월 15일

다. 자율주행자동차 관련 현행 법률의 내용 등

자율주행자동차는 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차³⁾임. 자율주행자동차는 운전자가 없거나 운전자 등의 개인이 필요하지 않은 완전 자율주행자동차와 필요한 경우 운전자의 개입을 요구하는 부분 자율주행자동차로 구분됨.⁴⁾

3) 「자동차관리법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1의3. “자율주행자동차”란 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다.

「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자율주행자동차”란 「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다.

4) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조(정의) ② 자율주행자동차의 종류는 다음 각 호와 같이 구분하되, 그 종류는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 세분할 수 있다.

1. 부분 자율주행자동차: 제한된 조건에서 자율주행시스템으로 운행할 수 있으나 작동한계상황 등 필요한 경우 운전자의 개입을 요구하는 자율주행자동차

2. 완전 자율주행자동차: 자율주행시스템만으로 운행할 수 있어 운전자가 없거나 운전자 또는 승객의 개입이 필요하지 아니한 자율주행자동차

참고로, 자율주행자동차의 기술수준에 대해서는 미국 자동차공학회(Society of Automotive Engineers)의 분류기준이 일반적으로 사용됨. 동 기준은 레벨 0에서 레벨 5까지 6단계로 나누고 있는데 레벨 5는 전 구간에 대한 자동화된 수준이고, 레벨 4는 특정 구간에 대한 자동화로써 운전자가 운전을 주시할 필요가 없는 수준으로 예시로는 지역 무인택시 등이 있고, 레벨 3는 자율주행시스템이 운전 제어권 전환 요청시 운전자가 운전을 해야 하는 단계로서 예시로는 혼잡구간 주행지원 시스템 등이 있음.

[운동 자동화의 단계적 구분(미국 자동차공학회 분류 기준)]

레벨 구분	Level 0	Level 1	Level 2	Level 3	Level 4	Level 5
	운전자 보조 기능			자율주행 기능		
명칭	無 자율주행 (No Automation)	운전자 지원 (Driver Assistance)	부분 자동화 (Partial Automation)	조건부 자동화 (Conditional Automation)	고도 자동화 (High Automation)	완전 자동화 (Full Automation)
자동화 항목	없음(경고 등)	조향 or 속도	조향 & 속도	조향 & 속도	조향 & 속도	조향 & 속도
운전주시	항시 필수	항시 필수	항시 필수 (조향행들 상시 잡고 있어야함)	시스템 요청시 (조향행들 잡을 필요X, 제어권 전환시만 잡을 필요)	작동구간 내 불필요 (제어권 전환X)	전 구간 불필요
자동화 구간	-	특정구간	특정구간	특정구간	특정구간	전 구간
시장 현황	대부분 완성차 양산	대부분 완성차 양산	7~8개 완성차 양산	1~2개 완성차 양산	3~4개 벤처 생산	없음
예시	사각지대 경고	차선유지 또는 크루즈 기능	차선유지 및 크루즈 기능	혼잡구간 주행 지원 시스템	지역(Local) 무인택시	운전자 없는 완전자율주행

* 자료: 산업통상자원부 2021년 3월 24일 보도자료, “자율주행 레벨 4+ 상용화 앞당긴다!” (붙임 2)

부분 자율주행자동차와 관련해서 현행 「도로교통법」 제56조의2는 운전자가 자율주행시스템의 직접 운전 요구에 지체 없이 대응하여 조향장치 등을 직접 조작하여 운전하도록 하고 있음.⁵⁾

완전 자율주행자동차 등과 관련해서 현행 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」은 자율주행자동차의 성능 등에 대한 자동차 안전기준이 없는 경우 국토교통부장관이 성능인증을 할 수 있도록 하고 있으며, 공공기관과 여객 및 화물자동차 운수사업자가 성능인증을 받은 자율주행자동차를 운행하기 위해서는 국토교통부장관의 승인을 받도록 하고 있음.⁶⁾

언론보도에 따르면, 여객운송용 자율주행차량이 국토교통부의 성능인증을 받을 계획이고,⁷⁾ 서울특별시에 따르면 2024년 9월부터 강남

5) 「도로교통법」 제56조의2(자율주행자동차 운전자의 준수사항 등) ① 행정안전부령으로 정하는 완전 자율주행시스템에 해당하지 아니하는 자율주행시스템을 갖춘 자동차의 운전자는 자율주행시스템의 직접 운전 요구에 지체 없이 대응하여 조향장치, 제동장치 및 그 밖의 장치를 직접 조작하여 운전하여야 한다.

② 운전자가 자율주행시스템을 사용하여 운전하는 경우에는 제49조제1항제10호, 제11호 및 제11호의2를 적용하지 아니한다.

6) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조(자율주행자동차의 성능인증)

① 국토교통부장관은 「자동차관리법」 제30조제2항에 따라 등록한 자(이하 “자동차제작자등”이라 한다)가 제작·조립 또는 수입하려는 자율주행자동차의 구조와 장치에 관한 형상, 규격 및 성능 등(이하 “형식”이라 한다)에 대한 자동차안전기준이 없는 경우에는 해당 자율주행자동차에 대하여 안전성 등 성능을 인증(이하 “성능인증”이라 한다)할 수 있다.

② ~ ④ (생략)

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)

② ~ ⑥ (생략)

7) 서울경제신문 2024년 12월 25일 기사, “무인車 ‘로이’ 내년 성능인증…완전자율주행 시장에 도

구 일대 자율주행자동차 시범운행지구에서 심야 자율주행 택시를 운행중
임.⁸⁾

서울시의 심야 자율주행 택시는 운행 구간 중 4차로 이상 도로 구간
에서는 자율주행으로 운행되며, 주택가 이면도로 및 어린이보호구역 등
에서는 승객과 보행자의 안전을 위해 수동으로 운행됨. 어린이보호구역
등에서 수동으로 운전하는 근거는 「자동차관리법」 제27조제1항 단서
및 같은 법 시행규칙 제26조의2제1항제3호임.⁹⁾

언론보도에 따르면, 미국에서는 로보택시가 시범 운영 중이고,¹⁰⁾ 중
국에서는 2021년 이후 로보택시 등이 운행중임.¹¹⁾

전장 [스타트업 street]

8) 내 손안에 서울 2024년 9월 25일 기사, “국내 첫 ‘심야 자율주행택시’ 강남·서초 달린다! 이용
료 무료”

9) 「자동차관리법」 제27조(임시운행의 허가) ① 자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하려
는 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관 또는 시·도지사의 임시운행허가(이하
“임시운행허가”라 한다)를 받아야 한다. 다만, 자율주행자동차를 시험·연구 목적으로 운행
하려는 자는 허가대상, 고장감지 및 경고장치, 기능해제장치, 운행구역, 운전자 준수 사항 등
과 관련하여 국토교통부령으로 정하는 안전운행요건을 갖추어 국토교통부장관의 임시운행허
가를 받아야 한다.

② ~ ⑦ (생략)

「자동차관리법 시행규칙」 제26조의2(자율주행자동차의 안전운행요건) ① 법 제27조제1항
단서에서 “국토교통부령으로 정하는 안전운행요건”이란 다음 각 호의 요건을 말한다.

1. 자율주행기능(운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행하는 기능을 말한다. 이하 같다)을
수행하는 장치에 고장이 발생한 경우 이를 감지하여 운전자에게 경고하는 장치를 갖추는 것
2. 운행 중 언제든지 운전자가 자율주행기능을 해제할 수 있는 장치를 갖추는 것
3. 어린이, 노인 및 장애인 등 교통약자의 보행 안전성 확보를 위하여 자율주행자동차의 운행을
제한할 필요가 있다고 국토교통부장관이 인정하여 고시한 구역에서는 자율주행기능을 사
용하여 운행하지 아니할 것
4. 운행정보를 저장하고 저장된 정보를 확인할 수 있는 장치를 갖추는 것
5. 자율주행자동차임을 확인할 수 있는 표지(標識)를 자동차 외부에 부착할 것
6. 자율주행기능을 수행하는 장치에 무단으로 원격 접근·침입하는 행위를 방지하거나 대응하
기 위한 기술이 적용되어 있을 것
7. 그 밖에 자율주행자동차의 안전운행을 위하여 필요한 사항으로서 국토교통부장관이 정하여
고시하는 사항

10) SBS 2025년 7월 28일 기사, “테슬라, 캘리포니아서 ‘운전자 탑승 로보택시’ 시범운영…‘영업
허가는 아직’”

11) 연합뉴스포맥스 2025년 8월 4일 기사, “로보택시 상용화 본격화…중국에선 ‘포니.ai’와 ‘위라이드’
선두”

라. 해외 입법례¹²⁾

자율주행자동차의 근거를 정하고 있는 해외 입법례로는 미국, 독일, 일본, 영국 등이 있음.

1) 미국 캘리포니아주

미국 캘리포니아주는 자동차법(California Vehicle Code §38750)에 자율주행 규정을 도입하고 있음. 2012년에는 자율주행 관련 시험운행 규정을 신설했는데, 동 조항에는 운전자가 없는 자율주행차량에 대한 규제는 포함되지 않았음. 2018년 2월 개정을 통해 운전자가 필요하지 않은 무인자율주행차량에 대한 시험운행 단계의 운행허가 요건과 상용화 단계의 운행허가 요건을 구분하여 규정하고 있음.

무인자율주행자동차의 시험운영 단계의 요건에는 사전허가를 위한 테스트 통과, 운행설계영역 제시, 원격운영자와의 양방향 통신 확보, 긴급상황시 대응절차 구축, 원격운영자 교육, 개인정보 수집 및 사용, 자율주행차량의 기술적 측면에서 연방 표준 등이 있음.

무인자율주행자동차의 상용화 단계의 운행 허가 요건에서는 주정부 차량관리국에 의해 자율주행차 배치 허가를 받아야 하며, 캘리포니아 공익사업위원회(California Public Utilities Commission) 운행 허가를 받도록 하고 있음.

12) 한국법제연구원, 한국도로교통공단, “자율주행자동차의 운행안전 관련 법률 제정 연구” 제3장 자율주행자동차 운행 관련 해외법제 현황(35면~101면), 2024년 11월 15일

2) 독일

2017년 독일 「도로교통법」 개정을 통해 레벨 3 자율주행이 도입되었다고 평가되는데, 2017년에 개정된 독일 「도로교통법」 제1a조 제2항에 고도 또는 완전 자동주행 기능을 가진 자동차가 갖추어야 할 기술요건들을 규정하고 있음. 기술요건으로 자율주행시스템에 의한 해당 차량의 제어, 운전의 제어권 전환 시 운전자에게 시각 등 지각할 수 있는 형태로 경고가 가능하도록 하는 것 등을 규정하고 있음.

2021년 독일 「도로교통법」 개정을 통해 레벨 4 자율주행을 위한 법적인 틀이 만들어졌다고 평가됨. 2021년에 개정된 독일 「도로교통법」 제1d조제1항은 자율주행 운전기능을 가진 자동차를 자동차 운전자 없이 지정된 운행구역 내에서 주행과제를 수행할 수 있으며, 제1e조 제2항에 규정된 기술적 장비를 갖추고 있는 것으로 정하고 있음.

독일 「도로교통법」 제1e조제1항은 자율주행자동차의 운행 요건으로 자동차는 제2항에서 명시한 기술적 조건¹³⁾을 갖추고, 자동차에 대해 제4항에 따른 운행허가가 내려져야 하며, 자동차는 주법에 따라 관련 사항을 관할하는 관청의 허가를 얻어 지정 구역에 투입되어야 하며, 제1조제1항에 따라 공공도로에서 주행할 수 있는 허가를 받도록 하고 있음.

13) 독일 「도로교통법」에 따라 자율주행 기능을 지닌 차량이 구비해야 할 의무설비로 교통규정을 준수할 수 있는 능력, 사고방지 시스템, 최소위험상태 전환 능력, 기술감독관과의 소통 등을 규정하고 있음.

3) 일본

일본은 2019년 6월 일본 「도로교통법」을 개정하여 레벨 3 자율주행에 관한 사항을 반영함. 구체적으로 자동운행장치와 운전행위에 대한 정의 규정, 운전자의 의무 규정 등을 개정함.

일본은 2022년 4월 일본 「도로교통법」을 개정하여 레벨 4 자율주행기술 이용에 관한 사항을 반영함. 동 개정법률에서는 레벨 4에 해당하는 운전자가 없는 상태에서의 자동운전을 특정자동운행이라 정의하고 이를 운전의 정의에서 제외하고 있음.¹⁴⁾ 특정자동운행을 실시하려는 자는 특정자동운행을 하려는 장소를 관할하는 공안위원회의 허가를 받도록 하고 있음. 특정자동운행에 관여하는 주체로 특정자동운행 실시자(사업자), 특정자동운행 주임자(특정자동운행 책임자, 독일의 기술감독관과 유사)를 규정하고 있음.

4) 영국

영국은 2024년 자율주행자동차법(Automated Vehicles Act 2024)를 제정했는데, 동 법률에서 자율주행은 차량이 운전자가 아닌 차량 자체의 장치에 의해 제어되며, 운전자가 운전에 즉시 개입할 목적으로 차량을 감시하지 않는 경우로 정하고 있음.

14) 일본 「도로교통법」은 특정자동운행의 정의규정에서 조건을 충족하지 않았을 때 즉시 자동적으로 안전한 방법으로 해당 자동차를 정지시킬 수 있는 것이라는 표현을 통해 최소위험상태를 다루고 있음.

영국의 자율주행자동차법의 주요 내용을 담고 있는 영국법률위원회 보고서에 따르면, 영국은 자율주행자동차 승인에 대해 차량에 대한 형식 승인과, 일반도로에서 자율주행이 허용되려면 별도의 운행승인을 받을 것을 제안하고 있음. 또한 동 보고서에 따르면 영국의 자율주행자동차법에는 새로운 법적 행위자로서 유책이용자(user in charge), 공인자율주행법인(Authorized Self-Driving Entity), 유책이용자 없이 사용이 승인될 수 있는 자율주행자동차 운영자(No User in Charge Operator)를 규정하고 있음.

마. 제정안에 대한 검토

제정안은 현행 「도로교통법」 제56조의2 등에서 규정하고 있는 자율주행자동차에 관한 사항을 이관받아 자율주행자동차의 도로주행에 관한 사항을 포괄적으로 규율하되, 운전자가 자율주행자동차를 운전하는 경우와 운전자 없이 완전 자율주행시스템을 통해 운전되는 경우로 구분한 뒤 각각의 경우에 경찰청장이 자율주행자동차의 안전한 운행을 위해 실시할 수 있는 법적 조치를 규정함으로써 자율주행자동차의 안전한 운행환경을 조성하고, 기업들이 완전 자율주행자동차 개발에 대한 투자를 촉진하며, 우리나라 사람들이 완전 자율주행자동차를 보다 빠른 시기에 안전하게 이용할 수 있도록 하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 자율주행자동차를 운행하려는 자 등 법률의 수범자의 관점에서

제정안을 살펴보면, 제정안은 현행 「도로교통법」, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」, 「자동차관리법」에 규정된 자율주행자동차 운행과 관련된 규정(「도로교통법」 제56조의2 등)을 제정안으로 통합하거나, 현행 법률과 유사한 취지의 규정(제정안 제10조 운행허가 등)을 신설하고 있는데,

제정안을 통해 현행 법률과 유사한 취지의 규정이 신설되는 경우 해당 조항은 중복 규제로 작용하여 자율주행자동차를 운행하려는 자 등에게 부담으로 작용할 가능성도 있어 보임. 제정안 제10조의 경찰청장 운행허가와 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따른 국토교통부장관의 적합성 승인은 심사 대상¹⁵⁾이 유사한 측면이 있음.

경찰청에 따르면, 해외의 경우 자율주행자동차에 대한 성능인증과 운행허가의 2단계 허가를 운영하면서, 성능인증은 정부의 교통을 담당하는 부서가 관할하고, 운행허가의 경우에는 해당 지역을 관할하는 공익사업위원회(미국 캘리포니아주), 도도부현 공안위원회(일본) 등이 담당하고 있음. 이와 달리 현행 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조와 제41조는 성능인증과 함께 운행허가와 유사한 성격인 적합성 승인을 모두 규정하고 있음.¹⁶⁾

15) 경찰청장 운행허가의 심사 대상은 도로교통 여건이 자율주행자동차의 안전한 운행에 적합한 지이고, 국토교통부장관 적합성 심사의 심사 대상은 자율주행자동차의 형식이 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행환경과 적합한지로서 두 제도의 심사대상은 유사한 측면이 있어 보임.

16) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조(자율주행자동차의 성능인증) ① 국토교통부장관은 「자동차관리법」 제30조제2항에 따라 등록한 자(이하 “자동차제작자등”이라 한다)가 제작·조립 또는 수입하려는 자율주행자동차의 구조와 장치에 관한 형상,

<해외 자율주행자동차 규제 체계 사례>

국가(주)	성능인증	운행허가
미국 (캘리포니아)	자기인증 ※ 연방 도로교통안전국에서 기준 제시	주 정부 차량관리국 + 캘리포니아 공익사업위원회
독일	독일연방자동차청	주 정부 관할 관청
일본	국토교통성	도도부현公安위원회

※ 자료: 경찰청

자율주행자동차의 안전한 운행을 위해서는 도로교통 여건에 대한 심사가 중요하고, 해당 지역의 도로교통 여건에 대해서는 경찰청이 전문성을 가지고 있으며, 해외 사례에서도 운행허가는 지역을 관할하는 공익사업위원회(미국 캘리포니아주), 도도부현公安위원회(일본) 등이 담당하는 점을 고려하여 경찰청장이 운행허가 또는 적합성 승인 절차에 관여할 수 있는 법적 근거를 마련할 필요가 있어 보임.

이를 위한 구체적인 방안으로 첫째, 제정안을 통해 제10조를 통해 운행허가 제도를 신설하는 방안 외에도 둘째, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 국토교통부장관이 경찰청장과

규격 및 성능 등(이하 “형식”이라 한다)에 대한 자동차안전기준이 없는 경우에는 해당 자율주행자동차에 대하여 안전성 등 성능을 인증(이하 “성능인증”이라 한다)할 수 있다.

② ~ ④ (생략)

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)

② ~ ⑥ (생략)

협의를 또는 합의 등을 하도록 하는 조항을 추가하는 방안, 셋째, 자율주행자동차 안전기준이 수립된 이후의 자율주행자동차는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조 및 제41조의 적용 대상에 해당하지 않을 것으로 보인다는 점¹⁷⁾을 고려하여 자율주행자동차 안전기준이 수립된 이후에는 「도로교통법」에 자율주행자동차에 대한 경찰청장의 운행허가 조항을 신설하는 방안 등을 생각해 볼 수 있음. 안 제10조가 이 제정안의 핵심적인 조항인 점을 감안할 때, 위에서 언급한 세 가지 대안은 동 제정안 자체에 대한 대안으로도 생각해 볼 수 있으며, 이에 대한 입법 정책적 검토가 필요해 보임.

또한, 완전 자율주행자동차의 안전한 도로 주행과 관련하여 실효적인 법적 규율의 마련을 위해서는 완전 자율주행자동차가 현실에서 운행되는 구체적인 모습, 완전 자율주행자동차의 안전한 운행에 참여하는 행위자 및 각 행위자의 책임, 법적 규제가 필요한 부분 및 기술적 측면에서 법적 규제가 가능한 부분 등을 구체적으로 고려할 필요가 있어 보임.¹⁸⁾

17) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조의 규정은 같은 법 제40조의 성능인증을 대상으로 하는데 성능인증은 자율주행자동차의 형식에 대한 자동차안전기준이 없는 경우에 하도록 하고 있으므로, 향후 자율주행자동차에 대한 자동차안전기준이 수립되는 경우에는 자율주행자동차에 대한 현행법 제40조 및 제41조에 따른 성능인증 및 적합성 승인이 적용되지 않을 것으로 보임.

18) 이와 관련하여 우리나라의 완전 자율주행자동차의 상용화 기반은 2027년 마련될 계획으로 해외에서는 완전 자율주행자동차는 로봇택시 등 서비스제공 방식이 제공되는 사례가 있고, 우리나라에서 적합성 인증이 이루어지는 대상도 공공기관 및 여객·화물자동차 운송사업자 등에 해당된다는 점 등을 고려하여 완전 자율주행자동차의 보급·운영의 구체적인 방식에 대한 해외 사례의 모니터링과 함께 우리나라에서 완전 자율주행자동차의 효과적인 운영방식 등에 대한 논의 등을 계속할 필요가 있어 보임.

바. 관계기관 의견

1) 경찰청

「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」에 따른 성능 인증, 적합성 승인제도의 도입에 따라 이에 따라 운전자가 없는 무인 자율주행자동차를 도로에서 운행할 수 있게 되었으나, 현행 「도로교통법」은 운전자 중심으로 규정되어 있어 다양한 형태의 자율주행 자동차 운행체계를 규정하기에 한계가 있으므로 운전자가 있는 자율주행자동차의 범위를 명확히 하고 무인 자율주행 등 새로운 형태의 운행체계를 규율하기 위한 법령이 필요함.

2) 국토교통부

국민이 안전한 도로교통 환경에서 자율주행차가 제공하는 편의를 향유할 수 있도록 하고 자율주행차를 포함한 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위한 제도의 제정 취지에는 공감함.

제정안은 현행 「자동차관리법」, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」, 「도로교통법」 등과 상충되거나 기존 법률·제도와 중복 또는 이중규제로 작용할 수 있는 부분이 많음. 예를 들어, 제정안은 이미 정부(국토교통부)를 통해 성능·안전성 및 운행 등을 승인받은 자율주행차를 대상으로 별도의 운행허가를 받도록 하는 등 새로운 규제를 신설하고 있음. 이는 과도한 규제로 자율주행차 업계의 기술 개발 의지를 저해할 가능성이 매우 높으므로, 제정 필요성에 대해

전면 재검토가 필요하며, 국회 논의 과정에서 관계부처 및 자율주행 업계의 의견이 충분히 반영될 필요가 있음.

3) 한국교통안전공단

제정안은 SAE, ISO 등 국제 표준과 현행 「자동차관리법」 및 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」에서 사용 중인 자율주행 단계 구분을 무시한 용어를 사용하고 있으며, 각 조항의 적용 대상 자율주행 단계가 명확하지 않아 혼란을 초래할 수 있음.

4) 한국자동차모빌리티산업협회

안전하고 원활한 도로교통 여건 마련 등 경찰청 본연의 임무에 충실하기 위해 자율주행자동차 운행에 대비하여 필요한 제도를 마련 하려는 취지에는 공감하지만, 「자동차관리법」, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」, 「도로교통법」 등 자율주행자동차 운행과 관련한 현행 법률과 중복 또는 상충되는 부분이 많아 신중한 검토가 필요하다는 의견임.

2. 조문별 검토

가. 목적

제 정 안
제1조(목적) 이 법은 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 필요한 사항을 규정함으로써 국민의 안전과 공공복리 증진에 이바지함을 목적으로 한다.

제정안 제1조는 제정안의 목적이 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 있다는 것을 명확하게 하고, 제정안의 조항들을 입법 취지에 부합하게 해석하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

유사입법례인 「도로교통법」 제1조는 도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함을 목적으로 한다고 규정하고 있음.

나. 정의

제 정 안

제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자율주행시스템”이란 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항제2호에 따른 자율주행시스템을 말한다.
2. “자율주행자동차”란 「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 자율주행자동차로서 자율주행시스템을 갖추고 있는 자동차를 말한다.
3. “운행가능영역”이란 자율주행시스템이 도로, 기상, 시간 및 지형 등 주어진 조건에서 정상적이고 안전하게 작동될 수 있는 작동영역을 말한다.
4. “자율주행자동차 운전자”란 자율주행자동차에 탑승하거나 외부의 지정된 위치에서 「도로교통법」 제2조제26호에 따른 운전을 하는 사람(자율주행시스템의 직접 운전 요구에 대응하거나 도로의 교통환경을 고려하여 조향장치, 제동장치 및 그 밖의 운전장치를 조작할 의무가 있는 사람을 포함한다)을 말한다.
5. “완전자율주행”이란 모든 교통안전 여건 또는 제한된 교통안전 여건 범위 내에서 자율주행자동차 운전자 없이 자율주행시스템만으로 운전조작(조향장치, 제동장치 및 그 밖의 운전장치를 조작하는 것을 말하며, 작동한계상황에서 필요한 조작을 포함한다)의 전부가 이루어지는 운행을 말한다.

② 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 제1항에서 규정한 것을 제외하고는 「도로교통법」에 따른다.

제정안 제2조는 자율주행시스템, 자율주행자동차, 운행가능영역, 자율주행자동차 운전자, 완전자율주행 개념을 정의하려는 것임.

제정안 제2조제1항제1호의 자율주행시스템에 대해서는 현행 「도로교통법」 제2조제18호의2에서도 규정하고 있는데, 제정안 부칙 제3조(다른 법률의 개정)는 현행 「도로교통법」 제2조제18호의2를 삭제하고 있음.

「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항제2호는 자율주행시스템을 운전자 또는 승객의 조작 없이 주변상황과 도로 정보 등을 스스로 인지하고 판단하여 자동차를 운행할 수 있게 하는 자동화 장비, 소프트웨어 및 이와 관련한 모든 장치로 규정하고 있음.¹⁹⁾ 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항제3호는 자율협력주행시스템을 정의하고 있음.

제정안 제2조제1항제2호의 자율주행자동차 개념은 현행 「도로교통법」 제2조제18호의3과 동일하게 「자동차관리법」 제2조제1호의3²⁰⁾에

19) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조(정의) ① 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자율주행자동차”란 「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다.
2. “자율주행시스템”이란 운전자 또는 승객의 조작 없이 주변상황과 도로 정보 등을 스스로 인지하고 판단하여 자동차를 운행할 수 있게 하는 자동화 장비, 소프트웨어 및 이와 관련한 모든 장치를 말한다.
3. “자율협력주행시스템”이란 「도로교통법」 제2조제15호에 따른 신호기, 같은 조 제16호에 따른 안전표지, 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제4호에 따른 교통시설 등을 활용하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자율주행기능을 지원·보완하여 효율성과 안전성을 향상시키는 「국가통합교통체계효율화법」 제2조제16호에 따른 지능형교통체계를 말한다.

(이하 생략)

20) 「자동차관리법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자동차”란 원동기에 의하여 육상에서 이동할 목적으로 제작한 용구 또는 이에 견인되어 육상을 이동할 목적으로 제작한 용구(이하 “피견인자동차”라 한다)를 말한다. 다만, 대통령령으로 정하는 것은 제외한다.
- 1의2. “원동기”란 자동차의 구동을 주목적으로 하는 내연기관이나 전동기 등 동력발생장치를 말한다.
- 1의3. “자율주행자동차”란 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차를 말한다.

(이하 생략)

다른 자율주행자동차로서 자율주행시스템을 갖추고 있는 자동차라고 정의하고, 제정안 부칙 제3조(다른 법률의 개정)는 현행 「도로교통법」 제2조제18호의3을 삭제하고 있음.

「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항 제1호에서는 자율주행자동차를 「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 운전자 또는 승객의 조작 없이 자동차 스스로 운행이 가능한 자동차로 정의하고, 자율주행시스템을 갖춘 자동차라는 표현은 포함하고 있지 않다는 점에서 제정안과 차이가 있음.

그리고, 제정안 제2조제1항에서는 자율주행시스템을 먼저 정의한 다음 자율주행자동차를 정의하고 있는 반면, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항에서는 자율주행자동차를 먼저 정의한 다음 자율주행시스템을 정의한다는 점에서 차이가 있음.

제정안 제2조제1항제3호는 운행가능영역을 정의하고 있음. 운행가능영역은 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조 제3항21)에서 자율주행시스템이 주어진 조건에서 정상적이고 안전하게 작동될 수 있는 작동영역이라고 규정하고 있는데, 제정안에서 규정한 운행가능영역과 동일한 취지로 보임.

21) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조(자율주행자동차의 성능인증) ③ 국토교통부장관은 성능인증과 제2항에 따른 변경인증을 위하여 해당 자율주행자동차의 자율주행시스템이 운행가능영역(자율주행시스템이 주어진 조건에서 정상적이고 안전하게 작동될 수 있는 작동영역을 말한다. 이하 같다)에서 정상적으로 작동하는지 확인(이하 “운행가능영역 확인”이라 한다)하고 안전운행 성능에 대한 시험(이하 “안전운행성능시험”이라 한다)을 실시할 수 있다. 이 경우 국토교통부장관은 제49조제1항에 따른 전담기관으로 하여금 운행가능영역 확인 및 안전운행성능시험을 대행하게 할 수 있다.

제정안 제2조제1항제4호는 자율주행자동차 운전자를 정의하고 외부의 지정된 위치에서 운전을 하는 사람을 포함하는 것으로 규정하고 있음. 경찰청은 외부의 지정된 위치에서 운전을 하는 사람은 제정안 제13조 제4항의 안전관리자 등을 의미한다고 설명함. 안전관리자는 자율주행 자동차에 대해 새롭게 도입되는 개념이고, 외부의 지정된 위치에서 운전하는 사람이 안전관리자라는 점을 문언상으로 알기 어렵다는 점을 고려하여 안전관리자에 대한 별도의 개념 정의를 신설하는 것을 검토할 필요가 있어 보임.

제정안 제2조제1항제4호의 자율주행자동차 운전자에는 자율주행자동차에 탑승하여 운전하는 사람도 포함하고 있는데, 현행 「도로교통법」 제2조제26호의 해석상 자율주행자동차 운전자의 의미로 이해할 수 있고, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조를 고려하면 자율주행자동차 운전자 개념이 형용모순으로 느껴지는 경우²²⁾가 있을 수 있다는 점을 고려하면, 정의 규정에서 자율주행자동차 운전자를 삭제하되, 자율주행자동차 운전자의 준수사항 등 개별 조항에서 적용 대상인 자율주행자동차를 운전하는 사람을 구체적으로 규정²³⁾하거나 부분 자율주행자동차 운전자를 정의하는 것을 검토할 필요가 있어 보임.

22) 완전 자율주행자동차는 자율주행시스템만으로 운행할 수 있어 운전자가 없거나 운전자 또는 승객의 개입이 필요하지 아니한 자율주행자동차로서(「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제2항제2호), 완전 자율주행시스템이 정상적으로 작동하는 경우에는 완전 자율주행자동차의 운전자 개념을 상정하기 어렵고, 운전자가 존재하는 순간 결국 부분 자율주행자동차의 운전자로 의미가 좁혀지기 때문임.

23) 예를 들어, 부분 자율주행자동차의 운전자(완전 자율주행자동차에 탑승한 경우에도 완전자율주행 모드가 작동하지 않거나 직접 운전하기를 희망하여 운전자 운전 모드로 운행하는 경우 등을 포함한다)의 방식으로 규정하면 그 의미를 구체적으로 파악할 수 있을 것으로 보임.

제정안 제2조제1항제5호는 완전자율주행을 자율주행자동차 운전자 없이 자율주행시스템만으로 운전조작의 전부가 이루어지는 운행으로 정의하고 있음. 경찰청에 따르면, 제정안 제2조제1항제5호는 제4호와 개념상 대구를 이루는 개념으로 제정안이 자연인 운전자가 있는 운행(제2조제1항제4호)과 자연인 운전자가 없는 완전자율주행(제2조제1항제5호)으로 구성되어 있다는 것을 표현하는 역할도 하고 있음. 참고로, 제정안 본칙 중에 완전자율주행 개념은 국제협력에 관한 안 제18조 제1항에서 한 차례 사용되고 있음.

다음으로, 제정안 제2조제2항은 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 제1항에서 규정한 것을 제외하고 「도로교통법」을 따르도록 하고 있음. 제정안 제13조제4항은 안전관리자를 지정하도록 규정하고 있지만, 그 세부역할에 대해서는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」 제35조의7제3항제1호²⁴⁾에서 규정하고 있으므로, 제정안의

24) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제43조(적합성 승인을 받은 자의 책무) ④ 적합성 승인을 받은 자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 자율주행자동차의 안전운행에 필요한 기술적·관리적 및 물리적 조치(이하 “안전운행 조치”라 한다)를 하여야 한다. 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」 제35조의7(적합성 승인을 받은 자의 책무) ③ 적합성 승인을 받은 자는 법 제43조제4항에 따라 다음 각 호의 기술적·관리적 및 물리적 조치를 해야 한다.

1. 소속 직원 중 안전관리자를 지정하여 다음 각 목의 업무를 수행하도록 할 것
 - 가. 자율주행자동차의 운행 전 자율주행시스템의 이상 여부, 운행 환경 등 국토교통부령으로 정하는 사항에 대한 안전점검 및 그 밖의 점검·정비
 - 나. 자율주행자동차의 운행상황 모니터링. 이 경우 별표 4의3 제3호가목에 따른 원격으로 자율주행자동차의 운행상황을 모니터링할 수 있는 장치가 설치되지 않은 경우에는 직접 자율주행자동차에 탑승하여 모니터링을 해야 한다.
 - 다. 제3호에 따른 비상대응절차의 실시. 이 경우 별표 4의3 제3호가목에 따른 원격으로 비상대응절차를 실시할 수 있는 장치가 설치되지 않은 경우에는 직접 자율주행자동차에 탑승하여 해당 절차를 실시해야 한다.
 - 라. 법 제44조제1항제1호에 따른 자율주행시스템의 운행가능영역에 대한 설명 숙지 및 관계자료의 관리
 - 마. 성능인증을 받은 자가 자율주행시스템의 소프트웨어 업데이트를 실시하는 경우에는 그 소프트웨어 업데이트의 확인 및 관리

용어의 의미를 해석할 때 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 등을 고려할 필요가 있어 보임. 이를 고려하면, 제정안 제2조제2항을 삭제하거나, 제정안 제2조제2항에서 따르도록 하는 법률에 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 등을 추가하는 것이 자율주행자동차 관련 법률 체계 전체를 종합적으로 고려하여 법률을 해석하는데 도움이 될 것으로 판단됨.

참고로, 경찰청은 자율주행자동차의 운행 형태에 따른 역할과 책임을 규율하기 위하여 운전자가 있는 운행(운전)과 운전자가 없는 운행(완전자율주행)으로 구분할 필요가 있고, 운전자가 있는 운행(운전)의 경우, ‘자율주행자동차 운전자’를 정의하여 자율주행자동차의 특성에 따른 운전자로서의 책임 및 특칙을 규율할 수 있도록 하며, 운전자가 없는 운행인 ‘완전자율주행’을 정의하여 운행안전 관리방안 및 무인운행 시 책임관계 등을 규율하기 위한 기반을 마련할 필요가 있다는 의견임.

국토교통부는 제정안 제2조제1항제2호의 자율주행자동차와 관련해서 혼란방지를 위해 「자동차관리법」에 마련된 정의를 사용할 필요가 있고, 제3호의 운행가능영역과 관련해서 혼란방지를 위해 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조제3항에 마련된 운행가능영역의 정의와 내용을 통일할 필요가 있다는 의견임. 그리고 제정안 제2조제1항제4호의 자율주행자동차 운전자와 관련해서는 자율주행자동차의 정의는 운전자 조직 없이 스스로 운행이 가능한 자동차로서 자율주행자동차의 운전자라는 표현이 성립될 수 없고, 외부의

지정된 장치에서 차량을 조작하는 것은 자율주행이 아닌 원격주행으로 이 조항에서 규정할 사항이 아닌 것으로 보인다는 의견임. 제정안 제2조 제1항제5호의 완전자율주행 정의는 국제 용어 정의와 상이하여 혼동 가능성이 있으므로 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제2항제2호의 자율주행 개념과 통일할 필요가 있다는 의견임. 제정안 제2조제2항과 관련하여 정의 관련 혼란 및 공백의 발생을 예방하기 위하여 「도로교통법」 외에 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」을 따르도록 할 필요가 있다는 의견임.

한국교통연구원은 제정안에는 외부에서 차량 상태를 감시하고 개입할 수 있는 원격 운영자 정의가 없는데, 기존 안전관리자는 운전자의 존재를 전제로 하며 원격 운영구조에 부적합하고, 주요국가들은 운영자 제도를 도입하여 국제 기준 정합성을 확보하고 있는 중이라는 점을 고려하여 정의 규정에 운영자 개념을 신설할 필요가 있다는 의견임. 신설할 필요가 있는 “운영자”는 자율주행시스템을 외부에서 감시·관리하며, 자율주행자동차의 비상상황 또는 요청 시 운행 개입 또는 조작 지시를 수행할 수 있는 사람을 의미한다고 규정할 필요가 있다는 의견임.

다. 다른 법률과의 관계

제 정 안
제3조(다른 법률과의 관계) 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 관하여 이 법에서 특별한 규정이 있는 경우를 제외하고는 「도로교통법」에서 정하는 바에 따른다.

제정안 제3조는 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보와 관하여 제정안에 특별한 규정이 없으면 「도로교통법」을 따르도록 하려는 것임.

제정안 제3조를 통해 자율주행자동차의 운행과 관련해서도 「도로교통법」이 적용된다는 점을 명확하게 하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 경찰청은 제정안이 「도로교통법」의 특별법으로서, 「도로교통법」의 내용 중 자율주행차에 적용되는 내용의 경우 특별히 제정법을 적용할 필요가 있다는 의견임.

참고로, 한국수입자동차협회는 실제 자율주행자동차가 도로에 운행하기 위한 사항을 「자동차관리법」 및 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」에도 규정하고 있으므로, 제정안 제3조에 「자동차관리법」 및 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」²⁵⁾이 포함될 필요가 있다는 의견임.

25) 「자동차관리법」 제27조(임시운행의 허가) ① 자동차를 등록하지 아니하고 일시 운행을 하

라. 국가 등의 책무

제 정 안
제4조(국가 등의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요한 시책을 마련하고 시행하여야 한다. ② 국가는 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 관계 기관 간 협력체계를 구축·운영하여야 한다. ③ 자율주행자동차를 제작·조립·수입하는 자 및 운행하는 자는 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 위하여 노력하여야 하며, 국가와 지방자치단체의 시책에 적극 참여하고 협력하여야 한다. ④ 국가 및 지방자치단체는 제1항에 따른 책무의 이행에 필요한 재원을 마련하기 위하여 노력하여야 한다.

제정안 제4조는 국가와 지방자치단체가 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요한 시책을 마련하고 시행하도록 하며, 자율주행자동차를 제작·조립·수입하는 자 및 운행하는 자는 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 위하여 노력하여야 한다고 규정하고 있음.

제정안을 통해 국가와 지방자치단체 뿐만 아니라 자율주행자동차를

러는 자는 대통령령으로 정하는 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.

「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조(자율주행자동차의 성능인증)
제41조(성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인)

제작·조립·수입하는 자 및 운행하는 자에 대한 책무를 규정함으로써 자율주행자동차가 도로에서 안전하게 운행되도록 하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 경찰청은 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보를 위하여 국가와 지방자치단체가 담당해야 할 책무를 법률로 명확히 정함으로써 적극적인 법 집행을 유도할 필요가 있다는 의견임.

국토교통부는 자율주행자동차의 제작·조립·수입하는 자는 차량의 성능·안전성과 관련하여 책임이 있으며, 자율주행자동차의 제작·조립·수입하는 자에 대한 관리책임은 국토교통부 소관 사항이므로 관련 내용을 삭제할 필요가 있다는 의견임.

마. 자율주행자동차 도로교통 기본계획

제 정 안

제5조(자율주행자동차 도로교통 기본계획) ① 경찰청장은 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 매 5년마다 다음 각 호의 사항이 포함된 자율주행자동차 도로교통 기본계획(이하 “기본계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.

1. 정책의 기본 방향에 관한 사항
2. 국내외 정책 환경 변화와 전망에 관한 사항
3. 자율주행자동차의 안전한 운행에 관한 사항
4. 자율주행자동차 도로교통의 원활한 소통 확보에 관한 사항
5. 자율주행자동차의 안전한 운행에 관한 기술(이하 “자율주행 교통안전 기술”이라 한다)의 연구·개발 및 실증에 관한 사항

6. 그 밖에 자율주행자동차의 도로교통에 관하여 대통령령으로 정하는 사항

② 경찰청장은 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우에는 미리 관계 중앙행정기관의 장 및 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사·특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)와 협의한 후 제19조에 따른 자율주행자동차 도로교통 정책위원회의 심의를 거쳐야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우에는 협의 및 심의 절차를 생략할 수 있다.

③ 경찰청장은 기본계획의 수립을 위하여 관계 중앙행정기관의 장, 지방자치단체의 장 또는 공공기관(「공공기관의 운영에 관한 법률」 제4조에 따른 공공기관을 말한다. 이하 같다), 관계 기관 및 단체의 장 등에게 필요한 자료 및 정보의 제공이나 의견의 진술 등을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

④ 경찰청장은 기본계획에 따라 매년 연도별 시행계획(이하 “시행계획”이라 한다)을 수립·시행하여야 한다.

⑤ 그 밖에 기본계획의 수립절차 및 시행계획의 수립·시행 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안 제5조는 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 매 5년마다 자율주행자동차 도로교통 기본계획을 수립하고 시행하도록 하려는 것임. 제정안에서는 경찰청장이 자율주행자동차 도로교통 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우에는 미리 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사와 협의하도록 규정하고 있음.

제정안 제5조를 통해 경찰청장이 관계 중앙행정기관의 장, 시·도지사 등 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위한 사항을 미리 협의하고 계획을 세울 수 있도록 함으로써 자율주행자동차의 안전한 도로교통 확보에 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

현행 「교통안전법」 제15조는 국토교통부장관이 5년 단위로 교통안전에 관한 기본계획(국가교통안전기본계획)을 수립하도록 정하고 있음.²⁶⁾

26) 「교통안전법」 제15조(국가교통안전기본계획) ①국토교통부장관은 국가의 전반적인 교통안전 수준의 향상을 도모하기 위하여 교통안전에 관한 기본계획(이하 “국가교통안전기본계획”이라 한다)을 5년 단위로 수립하여야 한다.

② 국가교통안전기본계획에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다. <개정 2023. 8. 16.>

1. 교통안전에 관한 중·장기 종합정책방향
 2. 육상교통·해상교통·항공교통 등 부문별 교통사고의 발생현황과 원인의 분석
 3. 교통수단·교통시설별 교통사고 감소목표
 4. 교통안전지식의 보급 및 교통문화 향상목표
 5. 교통안전정책의 추진성과에 대한 분석·평가
 6. 교통안전정책의 목표달성을 위한 부문별 추진전략
- 6의2. 고령자, 어린이 등 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자의 교통사고 예방에 관한 사항
7. 부문별·기관별·연차별 세부 추진계획 및 투자계획
 8. 교통안전표지·교통관제시설·항행안전시설 등 교통안전시설의 정비·확충에 관한 계획
 9. 교통안전 전문인력의 양성
 10. 교통안전과 관련된 투자사업계획 및 우선순위
 11. 지정행정기관별 교통안전대책에 대한 연계와 집행력 보완방안
 12. 그 밖에 교통안전수준의 향상을 위한 교통안전시책에 관한 사항

③ 국토교통부장관은 국가교통안전기본계획의 수립을 위하여 지정행정기관별로 추진할 교통안전에 관한 주요 계획 또는 시책에 관한 사항이 포함된 지침을 작성하여 지정행정기관의 장에게 통보하여야 하며, 지정행정기관의 장은 통보받은 지침에 따라 소관별 교통안전에 관한

2022년 9월에 수립된 (2022년~2026년) 제9차 국가교통안전기본계획에는 과제별 추진 계획으로 도로안전분야가 포함되어 있음.

제정안 제5조의 자율주행자동차 도로교통 기본계획 중 자율주행자동차의 안전한 운행에 관한 사항(안 제5조제1항제3호) 등에 관한 사항은 국가교통안전기본계획의 내용과 공통되는 부분이 있는 경우 체계적인 계획 수립을 위해서 기본계획에 규율하는 내용을 적절히 조정할 필요가 있어 보임.

참고로, 경찰청은 자율주행자동차 운행안전 관련 정책을 체계적으로 추진하기 위해 중장기적 정책 방향 및 단기 시행계획을 수립·시행할 필요가 있다는 의견임.

계획안을 국토교통부장관에게 제출하여야 한다. <개정 2008. 2. 29., 2013. 3. 23.>

④ 국토교통부장관은 제3항에 따라 제출받은 소관별 교통안전에 관한 계획안을 종합·조정하여 국가교통안전기본계획안을 작성한 후 국가교통위원회의 심의를 거쳐 이를 확정한다.

⑤ 국토교통부장관은 제4항의 규정에 따라 확정된 국가교통안전기본계획을 지정행정기관의 장과 시·도지사에게 통보하고, 이를 공고(인터넷 게재를 포함한다. 이하 같다)하여야 한다.

⑥ 제3항부터 제5항까지의 규정은 확정된 국가교통안전기본계획을 변경하는 경우에 이를 준용한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.

⑦ 제1항부터 제6항까지의 규정에 따른 국가교통안전기본계획의 수립 및 변경 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

바. 자율주행자동차 운전자의 준수사항

제 정 안
제6조(자율주행자동차 운전자의 준수사항 등) ① 자율주행자동차 운전자는 자율주행시스템의 직접 운전 요구가 있는 경우에는 지체 없이 대응하여 조향장치, 제동장치 및 그 밖의 운전장치를 직접 조작하여 운전하여야 한다.
② 자율주행자동차 운전자가 자율주행시스템을 사용하여 운전하는 경우에는 「도로교통법」 제49조제1항제10호, 제11호 및 제11호의2의 규정을 적용하지 아니한다.

제정안은 제6조는 자율주행자동차 운전자가 자율주행시스템의 직접 운전 요구가 있는 경우에는 지체 없이 대응하여 조향장치, 제동장치 및 그 밖의 운전장치를 직접 조작하여 운전하도록 하고, 자율주행자동차 운전자가 자율주행시스템을 사용하여 운전하는 경우에는 운전 중 휴대전화 사용 금지, 방송 등 영상물 수신·재생 금지 및 영상표시장치 조작 금지 등에 규정한 「도로교통법」 제49조제1항제10호, 제11호 및 제11호의2를 적용하지 아니하도록 하려는 것임.

제정안 제6조와 유사한 내용을 현행 「도로교통법」 제56조의2에서 규정하고 있음.²⁷⁾ 「도로교통법」 제56조의2는 완전 자율주행시스템에 해당하지 않는 자율주행시스템을 갖춘 자동차의 운전자가 자율주행시

27) 「도로교통법」 제56조의2(자율주행자동차 운전자의 준수사항 등) ① 행정안전부령으로 정하는 완전 자율주행시스템에 해당하지 아니하는 자율주행시스템을 갖춘 자동차의 운전자는 자율주행시스템의 직접 운전 요구에 지체 없이 대응하여 조향장치, 제동장치 및 그 밖의 장치를 직접 조작하여 운전하여야 한다.

② 운전자가 자율주행시스템을 사용하여 운전하는 경우에는 제49조제1항제10호, 제11호 및 제11호의2를 적용하지 아니한다.

시스템의 직접 운전 요구에 대응하여 조향장치 등을 직접 조작하여 운전하도록 하고 있음.

제정안 제6조는 「도로교통법」 제56조의2와 비교하여 의무의 주체를 자율주행자동차 운전자로 확대함. 이에 추가로 포함되는 운전자에는 완전 자율주행시스템을 갖추었지만 해당 완전 자율주행시스템이 정상적으로 기능하지 않아 해당 차량을 직접 운전을 해야 하는 경우, 완전 자율주행자동차 시스템이 갖춰져 있지만 운전자가 완전 자율주행시스템이 아닌 직접 운행 모드를 선택하여 직접 운전하는 경우 등이 포함될 수 있을 것으로 보임.

다만, 제정안 제6조를 통해 「도로교통법」 제56조의2와 비교하여 의무의 주체를 확대함으로써 해당 조향이 실효성을 가지는 경우로는 완전 자율주행시스템을 갖춘 자율주행자동차에서 부분 자율주행시스템으로 운전을 하는 경우 등을 상정할 수 있을 것으로 보이는데, 그와 같은 경우가 현실에서 다수 발생할지는 현 시점에서는 예상하기 어려워 보임.

참고로, 경찰청은 제정안은 「도로교통법」 제56조의2에서 이관하는 조항으로, 자율주행자동차 운전자에게 적용·배제되는 의무에 관한 내용인 만큼, 본 법률에 규정함이 적절하다는 의견임.

한국자동차모빌리티협회는 자율주행자동차란 운전자 또는 승객의 조작 없이 스스로 운행이 가능한 자동차를 의미(「자동차관리법」 제2조

제1호의3)하므로, 자율주행자동차 범위에 운전석 및 운전자가 필요 없는 완전자율주행자동차(LEV5)도 포함되므로 운전자 준수사항을 규정하는 것은 모순이고, 완전자율주행시스템 이전 단계에서 필요한 운전자 준수사항은 「도로교통법」 제56조의2에서 따라 목적 달성은 가능할 것으로 판단된다는 의견임.

사. 자율주행시스템에 의한 운행 제한 등

제 정 안
제7조(자율주행시스템에 의한 운행의 제한 등) ① 경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間), 기간 및 교통상황 등을 정하여 자율주행시스템에 의한 운행을 금지하거나 제한할 수 있다. 이 경우 경찰청장은 운행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알려야 한다. ② 경찰서장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 자율주행시스템에 의한 운행을 우선 금지하거나 제한한 후 해당 도로의 관리청과 협의하여 금지 또는 제한의 대상과 구간, 기간 및 교통상황 등을 정하여 운행을 금지하거나 제한할 수 있다. ③ 경찰청장이나 경찰서장은 제1항 및 제2항에 따라 운행을 금지 또는 제한하려는 경우 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 그 사실을 공고하여야 한다.

제정안 제7조는 경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間), 기간 및 교통상황 등을 정하여 자율주행시스템에 의한 운행을 금지하거나 제한할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

제정안을 통해 만에 하나 발생할 수 있는 자율주행시스템의 오류 등 발생하는 경우에 경찰청장 등이 도로에서의 위험을 방지하기 위해 자율주행시스템에 의한 운행 금지 등 조치를 할 수 있도록 하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 제정안 제7조는 경찰청장이 자율주행시스템에 의한 운행을 금지하거나 제한할 수 있는 사유로 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때를 규정하고 있는데, 자동차의 운행제한을 규정한 유사 입법례인 「자동차관리법」 제25조제1항와 비교하여 요건이 포괄적이어서 국민의 기본권을 과도하게 제한할 우려가 있지 않은지, 해당 요건을 보다 구체화할 필요성이 없는지 등에 대한 검토가 필요해 보임.

참고로, 제정안과 유사한 취지의 규정으로 「자동차관리법」 제25조제1항28)은 전시·사변 또는 이에 준하는 비상사태의 대처, 극심한 교통체증 지역의 발생 예방 또는 해소, 사이버공격·위협이 발생하여 자동차의 안전한 운행 등에 심각한 피해를 끼칠 경우가 있을 때 국토교통부장관이 미리 경찰청장과 협의하여 자동차의 운행 제한을 명할 수 있도록 규정하고 있음.

그리고 「도로교통법」 제6조는 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을

28) 「자동차관리법」 제25조(자동차의 운행 제한) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유가 있다고 인정되면 미리 경찰청장과 협의하여 자동차의 운행 제한을 명할 수 있다.

1. 전시·사변 또는 이에 준하는 비상사태의 대처

2. 극심한 교통체증 지역의 발생 예방 또는 해소

2의2. 제31조제1항에 따른 결함이 있는 자동차의 운행으로 인한 화재사고가 반복적으로 발생하여 공중(公衆)의 안전에 심각한 피해를 끼칠 수 있는 경우

3. 대기오염 방지나 그 밖에 대통령령으로 정하는 사유

② 국토교통부장관은 제1항에 따라 운행을 제한하려면 미리 그 목적, 기간, 지역, 제한 내용 및 대상 자동차의 종류와 그 밖에 필요한 사항을 국무회의의 심의를 거쳐 공고하여야 한다.

③ 제30조제3항에 따른 자동차제작자등이나 제30조의2제1항에 따른 부품제작자등은 국토교통부장관이 제1항제2호의2에 따라 운행 제한을 명할 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자동차 소유자를 보호하기 위한 대책을 마련하여 우편발송, 휴대전화를 이용한 문자 메시지 전송 등을 통해 자동차 소유자에게 그 대책을 공개하고 이행하여야 한다.

「자동차관리법 시행령」 제5조(자동차의 운행 제한) 법 제25조제1항제3호에서 “대통령령으로 정하는 사유”란 자동차 사이버공격·위협이 발생하여 자동차의 안전한 운행 또는 공중(公衆)의 안전에 심각한 피해를 끼칠 수 있는 경우를 말한다.

방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정할 때에는 구간(區間)을 정하여 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한할 수 있도록 하면서 이 경우 시·도경찰청장이 보행자, 차마 또는 노면전차의 통행을 금지하거나 제한한 도로의 관리청에 그 사실을 알리도록 하고 있음.

경찰청은 자율주행시스템이 현장 경찰관의交通安全 확보 및 혼잡 완화를 위한 조치를 인식하지 못할 우려가 있으므로, 도로에서의 위험 방지 등을 위해 필요한 경우 ‘자율주행시스템에 의한 운행’을 금지·제한하여 운전자가 직접 운전조작을 하도록 규정함으로써 현장에서 직접 교통관리가 필요한 상황에 대비할 수 있도록 하려는 것임. 그리고, 「도로교통법」 제6조에 따라서도 차마의 통행을 금지·제한할 수 있으나, 해당 규정은 차마의 운행방식에 따른 금지·제한을 규율할 수 없어 자율주행시스템의 사용에 관한 별도의 규정을 마련하되, 규제적 성격이 강한 만큼 구간, 기간 및 교통상황 등 조건을 정하여 운행을 금지·제한하도록 하여 권익 침해를 최소화할 필요가 있다는 의견임.

국토교통부는 「자동차관리법」 제25조에 이미 국토교통부장관과 경찰청장이 협의하여 자동차의 운행을 제한할 수 있도록 하는 규정이 있다는 점을 고려하여 동 조항이 이중 규제에 해당되므로 삭제가 필요하다는 의견임. 또한, 제정안 제7조는 현행 「자동차관리법」과 달리 유관기관과의 사전 협의, 운행자에 대한 사전 통보 등의 절차 없이 경찰청장 등이 차량의 운행을 금지·제한할 수 있도록 하여 국민의

재산권과 이동권을 과도하게 침해하고 있다는 의견임. 또한, 경찰서장에
게까지 사전 협의·검토 없이 운영을 제한할 수 있도록 하는 것은
과도한 권한에 따른 국민의 불편이 초래될 수 있다는 의견임.

아. 자율주행자동차 점검요구 등

제 정 안
제8조(자율주행자동차 점검요구 등) ① 경찰공무원은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우 자율주행자동차 운전자나 보유자(소유자나 해당 자율주행자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자를 말한다)에게 운행을 정지하고 점검을 받거나 직접 운전조작을 할 것을 명령할 수 있다. ② 경찰서장은 제1항에 따른 점검 결과 위험발생의 우려로 인하여 정비가 필요하다고 인정되는 경우 정비가 완료될 때까지 운행을 정지할 것을 명령할 수 있다. ③ 제1항·제2항에 따른 운행정지 및 점검 명령과 직접 운전조작 명령에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안 제8조는 경찰공무원이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전을 확보하기 위하여 필요한 경우 자율주행자동차의 운전자 또는 보유자를 대상으로 운행을 정지하고 점검을 받거나 직접 운전조작을 할 것을 명령할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

제정안 제8조를 통해 만에 하나 자율주행시스템의 오류가 발생하는 경우 등에 대응해 경찰공무원이 자율주행자동차 운전자 등을 대상으로 명령할 수 있도록 함으로써 안전한 도로교통 환경을 조성하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 제정안 제8조는 경찰공무원이 자율주행자동차 점검요구를 할

수 있는 사유로 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전을 확보하기 위하여 필요하다고 인정되는 경우를 규정하고 있는데, 해당 요건이 포괄적이어서 국민의 기본권을 과도하게 제한할 우려가 있지 않은지, 동 요건을 구체화할 필요성이 없는지 등에 대한 검토가 필요해 보임.

참고로, 제정안과 유사한 취지의 규정으로 「도로교통법」 제41조는 경찰공무원이 정비불량차의 장치를 점검할 수 있도록 하고 있음.²⁹⁾ 그리고, 「자동차관리법」 제37조는 시장·군수·구청장이 자동차안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 자동차에 대하여 점검·정비·검사 또는 원상복구를 명할 수 있도록 하고 있으며, 동 명령을 이행하지 않고 1년 이상 경과한 경우에는 해당 자동차의 운행정지를 명하도록 하고 있음.³⁰⁾

29) 「도로교통법」 제40조(정비불량차의 운전 금지) 모든 차의 사용자, 정비책임자 또는 운전자는 「자동차관리법」, 「건설기계관리법」이나 그 법에 따른 명령에 의한 장치가 정비되어 있지 아니한 차(이하 “정비불량차”라 한다)를 운전하도록 시키거나 운전하여서는 아니 된다.

제41조(정비불량차의 점검) ① 경찰공무원은 정비불량차에 해당한다고 인정하는 차가 운행되고 있는 경우에는 우선 그 차를 정지시킨 후, 운전자에게 그 차의 자동차등록증 또는 자동차운전면허증을 제시하도록 요구하고 그 차의 장치를 점검할 수 있다.

② 경찰공무원은 제1항에 따라 점검한 결과 정비불량 사항이 발견된 경우에는 그 정비불량 상태의 정도에 따라 그 차의 운전자로 하여금 응급조치를 하게 한 후에 운전을 하도록 하거나 도로 또는 교통 상황을 고려하여 통행구간, 통행로와 위험방지를 위한 필요한 조건을 정한 후 그에 따라 운전을 계속하게 할 수 있다.

③ 시·도경찰청장은 제2항에도 불구하고 정비 상태가 매우 불량하여 위험발생의 우려가 있는 경우에는 그 차의 자동차등록증을 보관하고 운전의 일시정지를 명할 수 있다. 이 경우 필요하면 10일의 범위에서 정비기간을 정하여 그 차의 사용을 정지시킬 수 있다.

④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 장치의 점검 및 사용의 정지에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

30) 「자동차관리법」 제37조(점검 및 정비 명령 등) ① 시장·군수·구청장은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차 소유자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 점검·정비·검사 또는 원상복구를 명할 수 있다. 다만, 제2호에 해당하는 경우에는 원상복구 및 제43조제1항제4호에 따른 임시검사를, 제3호에 해당하는 경우에는 제43조제1항제2호에 따른 정기검사 또는 제43조의2에 따른 종합검사를, 제4호 또는 제5호에 해당하는 경우에는 제43조제1항제4호에 따른 임시검사를 각각 명하여야 한다.

1. 자동차안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 자동차
2. 제34조에 따른 승인을 받지 아니하고 튜닝한 자동차
3. 제43조제1항제2호에 따른 정기검사 또는 제43조의2에 따른 자동차종합검사를 받지 아니한 자동차
4. 「여객자동차 운수사업법」 제19조제2항 또는 「화물자동차 운수사업법」 제19조제1항제11호 및 제32조제1항제12호에 따른 중대한 교통사고가 발생한 사업용 자동차
5. 천재지변·화재 또는 침수로 인하여 국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 자동차

경찰청은 경찰공무원이 「도로교통법」 제41조에 따라 위험방지를 위해 정비불량차를 정지시켜 점검하고, 운전자에게 응급조치를 하도록 명령할 수 있으나, 경찰관이 자율주행시스템을 직접 점검하기 어렵고, 운전자가 없는 완전자율주행 등 해당 조항을 적용하기 어려운 경우가 있을 것으로 예상되므로, 위험방지 조치를 수행할 주체로 ‘보유자’를 추가하고, 점검을 받거나 직접 운전조작을 할 것을 명령할 수 있도록 하는 등 자율주행차의 기능이상 등으로 인한 위험을 방지하기 위한 규정을 마련할 필요가 있다는 의견임.

국토교통부는 자동차 점검, 정비명령, 정비상태와 관련된 운행정비를 할 수 있도록 하는 「도로교통법」 제40조, 제41조 및 「자동차관리법」 제37조가 있으므로 제정안 제8조는 이중 규제에 해당하며 일반 자동차와 비교하여 과도한 규제를 신설하여 형평성 문제도 예상된다는 점에서 제정안 제8조를 삭제할 필요가 있다는 의견임.

한국자동차모빌리티산업협회는 점검사유, 운행정지 사유 및 기간 등을 구체적으로 명시하지 않아 경찰공무원의 자의적인 판단에 따라 국민 권익을 과도하게 침해할 소지가 있다는 의견임.

② 시장·군수·구청장은 제1항에 따라 점검·정비·검사 또는 원상복구를 명하려는 경우 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 기간을 정하여야 한다. 이 경우 해당 자동차의 운행정지를 함께 명할 수 있다.

③ 시장·군수·구청장은 제1항제3호에 해당하는 자동차 소유자가 제1항에 따른 검사 명령을 이행하지 아니한 지 1년 이상 경과한 경우에는 해당 자동차의 운행정지를 명하여야 한다. 이 경우 시장·군수·구청장이 이행하여야 하는 사항에 관하여는 제24조의2제3항부터 제5항까지를 준용한다.

④ 제3항 전단에 따른 운행정지 명령 및 같은 항 후단에 따른 이행 사항 등에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

자. 자율주행자동차 운전자에 대한 교통안전교육

제 정 안
제9조(자율주행자동차 운전자에 대한 교통안전교육) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 정기적으로 자율주행자동차의 안전운행 등에 관한 교육(이하 “자율주행자동차 교통안전교육”이라 한다)을 받아야 한다. 1. 「자동차관리법」 제27조제1항 단서에 따른 임시운행허가를 받은 자율주행자동차를 운전하려는 사람 2. 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따른 적합성 승인(이하 “적합성 승인”이라 한다)을 받은 자율주행자동차를 운전하려는 사람 3. 제13조제4항에 따른 안전관리자로 지정되려는 사람 ② 제1항에 따른 교육을 하는 자는 교육생으로부터 수강료를 받을 수 있다. ③ 그 밖에 자율주행자동차 교통안전교육의 대상자, 내용 및 방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안 제9조는 「자동차관리법」 제27조제1항 단서에 따른 임시운행허가를 받은 자율주행자동차를 운전하려는 사람, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따른 적합성 승인을 받은 자율주행자동차를 운전하려는 사람 및 제정안 제13조제4항에 따른 안전관리자로 지정되려는 사람은 정기적으로 자율주행자동차의 안전운행 등에 관한 교육을 받도록 하려는 것으로, 자율주행자동차 교통안전교육의 대상자, 내용 등은 대통령령으로 정하도록 함.

제정안 제9조제1항은 임시운행허가 또는 적합성승인을 받은 자율주행 자동차를 운전하는 자 및 제정안 제13조제4항에 따른 안전관리자³¹⁾가 자율주행자동차에 대한 교육을 정기적으로 받도록 함으로써 빠르게 발전할 것이 예상되는 자율주행자동차 기술 현황을 숙지하도록 하고, 만에 하나 발생할 수 있는 위험을 예방하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 도로교통법 제56조의3은 「자동차관리법」 제27조제1항에 따른 임시운행허가를 받은 자동차를 운전하려는 사람은 자율주행자동차의 안전운행 등에 관한 교육을 받도록 정하고 있음.³²⁾

경찰청은 자율주행자동차를 운전하거나 그 운행을 관리하기 위해서는 관련 법령 및 주의사항 등에 대한 충분한 숙지가 필요한데, 현행 「도로교통법」 제56조의3에서는 교육 수강 대상으로 시험운전자만을 규정하고 있으나, 적합성 승인을 받은 자율주행차를 운전하려는 사람과 안전관리자도 자율주행자동차 운전 및 운행 관리에 직접 관여하는 만큼, 안전교육을 수강할 필요가 있다는 의견임.

국토교통부는 성능인증을 받은 자율주행자동차는 각 차량별로 제작사가 설정한 운행조건과 동작 방식이 상이하기 때문에 일률적인 교육은

31) 현행 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」 제35조의7제3항제1호는 소속 직원 중 안전관리자를 지정하여 자율주행자동차의 운행 전 자율주행시스템의 이상 여부, 운행 환경 등 국토교통부령으로 정하는 사항에 대한 안전점검 및 그 밖의 점검·정비 등을 실시하도록 하고 있음.

32) 「도로교통법」 제56조의3(자율주행자동차 시험운전자의 준수사항 등) ① 「자동차관리법」 제27조제1항에 따른 임시운행허가를 받은 자동차를 운전하려는 사람은 자율주행자동차의 안전운행 등에 관한 교육(이하 “자율주행자동차 안전교육”이라 한다)을 받아야 한다.
② 제1항에 따른 교육과정, 교육방법 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

비효율적이고, 비효과적이며, 적합성 승인을 받은 자에 대한 교육을 의무화하고 비용까지 받는 것은 과도한 규제에 해당한다는 의견임. 그리고 안전관리자와 관련해서는 권영세위원이 2024년 9월 대표발의한 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안」 (의안번호: 2204196) 제2조제1항제12호에 추가하는 안전관리자 개념과 중복될 우려가 있으므로 이를 조율할 필요가 있다는 의견임.

한국수입자동차협회는 제정안 제9조제1항제1호에서 규정한 「자동차 관리법」 제27조제1항에 해당하는 운전자는 대부분 자동차제작자의 연구원으로 누구보다 해당 차량의 특성을 잘 알고 있으며 제작사 자체적으로 시행하는 관련 안전교육을 통해 자율주행과 관련한 작동, 운행, 고장조치 등에 대한 사전 지식이 충분히 있으므로 별도의 교육은 불필요하다는 의견임.

차. 적합성 승인을 받은 자율주행자동차의 운행허가 등

제 정 안
제10조(적합성 승인을 받은 자율주행자동차의 운행허가) ① 적합성 승인을 받은 자가 해당 자율주행자동차를 운행하려는 경우에는 도로교통여건이 해당 자율주행자동차의 안전한 운행에 적합한지에 대하여 경찰청장의 허가(이하 “운행허가”라 한다)를 받아야 한다. ② 제1항에도 불구하고 적합성 승인 전에 자율주행자동차의 운행예정구역의 도로교통 여건이 해당 자율주행자동차의 안전한 운행에 적합한지에 대하여 경찰청장과 국토교통부장관의 합의가 있는 경우에는 운행허가를 받은 것으로 본다. ③ 제2항에서 규정한 사항 외에 운행허가 간주의 기준 및 효과 등에 관하여는 「행정기본법」 제24조부터 제26조까지를 준용한다. 이 경우 같은 법 제24조제4항 전단 중 “20일”은 “60일”로 본다. ④ 경찰청장은 운행허가 또는 제2항에 따른 합의를 할 때 다음 각 호의 도로교통 여건이 해당 자율주행자동차의 안전한 운행에 적합한지를 심사하여야 한다. 1. 교통량, 교통 정체 수준, 보행환경 및 제한속도 등 교통환경 2. 보호구역 지정 여부, 교통사고 다발 지역 등 교통안전 관련 사항 3. 자율주행자동차의 안전한 운행을 위한 관리 체계 4. 그 밖에 자율주행자동차의 도로교통에 관하여 대통령령으로 정하는 사항 ⑤ 경찰청장은 제4항에 따른 심사를 위하여 운행예정지역의 도로관리청에 필요한 자료 및 정보의 제공이나 의견의 진술 등을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다. ⑥ 경찰청장은 제4항에 따른 교통안전 여건에 비추어 교통안전 확보를 위하여 필요하다고 인정하면 운행허가에 교통안전 확보를 위하여 필요한 조건을 붙일 수 있다. ⑦ 그 밖에 운행허가의 기준과 절차, 제2항에 따른 합의의 방법·절차

제 정 안

및 제4항에 따른 심사 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제11조(변경허가 등) ① 운행허가(운행허가를 받은 것으로 보는 경우를 포함한다. 이하 같다)를 받은 자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 변경허가(이하 “변경허가”라 한다)를 받아야 한다.

1. 대통령령으로 정하는 중요사항을 변경하려는 경우
2. 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조제4항에 따른 변경승인을 받은 경우
- ② 변경허가에 관하여는 제10조제2항부터 제7항까지를 준용한다. 이 경우 “적합성 승인”은 “「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조제4항에 따른 변경승인”으로, “운행허가”는 “변경허가”로 본다.
- ③ 운행허가를 받은 자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 경찰청장에게 변경신고하여야 한다.

1. 행정안전부령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려는 경우
2. 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조제4항에 따른 신고를 한 경우

④ 그 밖에 제1항에 따른 변경허가 및 제3항에 따른 변경신고의 기준과 절차 등 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제12조(운행허가의 취소 등) ① 경찰청장은 운행허가를 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 운행허가를 취소하거나, 6개월 이내의 기간을 정하여 운행의 정지 또는 제한을 명할 수 있다. 다만 제1호 또는 제2호에 해당하는 경우에는 운행허가를 취소하여야 한다.

1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 운행허가 또는 변경허가를 받은 경우
2. 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제42조제2항에 따라 적합성 승인이 취소된 경우
3. 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제47조제1항

제 정 안

을 위반하여 자율주행시스템을 무단으로 해체하거나 조작한 경우

4. 이 조에 따른 운행의 정지 또는 제한 명령을 위반하여 운행한 경우
5. 운행예정지역의 교통안전 여건이 해당 자율주행자동차의 안전한 운행에 적절하지 아니하게 된 경우
6. 제10조제6항(제11조제2항에 따라 준용되는 경우를 포함한다)에 따른 조건을 위반한 경우
7. 제11조제1항을 위반하여 변경허가를 받지 아니한 경우
8. 제11조제3항을 위반하여 변경신고를 하지 아니하거나 거짓으로 신고한 경우
9. 제13조제1항부터 제3항을 위반한 경우
10. 제13조제6항에 따른 명령을 위반한 경우

② 제1항에 따른 운행허가의 취소와 운행 정지 또는 제한 명령 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제14조(전담기관의 지정 등) ① 경찰청장은 「한국도로교통공단법」에 따른 한국도로교통공단을 제10조제4항(제11조제2항에 따라 준용되는 경우를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 따른 심사 업무를 전담하는 기관(이하 “전담기관”이라 한다)으로 지정할 수 있다.

② 경찰청장은 전담기관이 제1항에 따른 업무를 수행하는데 필요한 비용을 출연할 수 있다.

③ 전담기관은 제10조제4항에 따른 심사를 받으려는 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 수수료를 받을 수 있다

④ 그 밖에 전담기관의 운영 및 관리 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안 제10조는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 국토교통부장관의 적합성 승인을 받은 자가 해당 자율주행

자동차를 운행하려는 경우에는 도로교통 여건이 해당 자율주행자동차의 안전한 운행에 적합한지에 대하여 경찰청장의 허가를 받도록 하려는 것임. 제정안 제11조는 변경허가, 제12조는 운행허가의 취소, 제14조는 운행허가 심사업무를 전담하는 기관을 규정하고 있음.

제정안 제10조에 따른 운행허가 규정은 자율주행자동차의 성능기준과는 별도로 자율주행자동차가 운행할 도로에서의 안정성을 별도로 평가하기 위한 취지에서 마련된 규정으로 보임.

다만, 현행 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따른 적합성 승인은 같은 법 제40조에 따른 성능인증을 받은 자율주행자동차를 대상으로 하고, 적합성 승인을 위해 성능인증을 자율주행자동차가 운행 예정구역의 도로, 기상, 통신 등 운행환경과 적합한지에 대해 심사를 한다는 점을 고려하면, 적합성 승인과 제정안 제10조의 운행허가가 중복되는 측면이 있는 것은 아닌지 검토할 필요가 있어 보임.

이와 관련하여 제정안 제9조제2항은 운행허가 절차를 간소화하는 방안으로 적합성 승인 전에 자율주행자동차의 운행예정구역의 도로교통 여건이 해당 자율주행자동차의 안전한 운행에 적합한지에 대하여 경찰청장과 국토교통부장관의 합의가 있는 경우에는 운행허가를 받은 것으로 간주하는 규정을 두고 있음.

경찰청에 따르면, 해외의 경우 자율주행자동차에 대한 성능인증과 운행허가의 2단계 허가를 운영하면서, 성능인증은 정부의 교통을 담당하는 부서가 관할하고, 운행허가의 경우에는 해당 지역을 관할하는 공익사업위원회(미국 캘리포니아주), 도도부현 공안위원회(일본) 등이 담당하고 있음. 이와 달리 현행 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조와 제41조는 성능인증과 함께 운행허가와 유사한 성격인 적합성 승인을 모두 규정하고 있음.³³⁾

<해외 자율주행자동차 규제 체계 사례>

국가(주)	성능인증	운행허가
미국 (캘리포니아)	자기인증 ※ 연방 도로교통안전국에서 기준 제시	주 정부 차량관리국 + <u>캘리포니아</u> 공익사업위원회
독일	독일연방자동차청	주 정부 관할 관청
일본	국토교통성	<u>도도부현</u> 공안위원회

※ 자료: 경찰청

33) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조(자율주행자동차의 성능인증) ① 국토교통부장관은 「자동차관리법」 제30조제2항에 따라 등록한 자(이하 “자동차제작자등”이라 한다)가 제작·조립 또는 수입하려는 자율주행자동차의 구조와 장치에 관한 형상, 규격 및 성능 등(이하 “형식”이라 한다)에 대한 자동차안전기준이 없는 경우에는 해당 자율주행자동차에 대하여 안전성 등 성능을 인증(이하 “성능인증”이라 한다)할 수 있다.

② ~ ④ (생략)

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)

② ~ ⑥ (생략)

자율주행자동차의 안전한 운행을 위해서는 도로교통 여건에 대한 심사가 중요하고, 해당 지역의 도로교통 여건에 대해서는 경찰청이 전문성을 가지고 있으며, 해외 사례에서도 운행허가는 지역을 관할하는 공익사업위원회(미국 캘리포니아주), 도도부현 공안위원회(일본) 등이 담당하는 점을 고려하여 경찰청장이 운행허가 또는 적합성 승인 절차에 관여할 수 있는 법적 근거를 마련할 필요가 있어 보임.

이를 위한 구체적인 방안으로 제정안을 통해 제10조를 통해 운행허가 제도를 신설하는 방안 외에도 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 국토교통부장관이 경찰청장과 협의 또는 합의 등을 하도록 하는 조항을 추가하는 방안, 자율주행자동차 안전기준이 수립된 이후의 자율주행자동차는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제40조 및 제41조의 적용대상에 해당하지 않을 것으로 보인다는 점³⁴⁾을 고려하여 자율주행자동차 안전기준이 수립된 이후에는 「도로교통법」에 자율주행자동차에 대한 경찰청장의 운행허가 조항을 신설하는 방안 등을 생각해 볼 수 있어 보이는데, 이에 대한 입법 정책적 검토가 필요해 보임.

참고로, 경찰청은 국내 자율주행 기술은 상용화 초기 단계로 기존 도로이용자(일반차량, 오토바이 등)와의 혼재가 상당 기간 지속될

34) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조의 규정은 같은 법 제40조의 성능인증을 대상으로 하는데 성능인증은 자율주행자동차의 형식에 대한 자동차안전기준이 없는 경우에 하도록 하고 있으므로, 향후 자율주행자동차에 대한 자동차안전기준이 수립되는 경우에는 자율주행자동차에 대한 현행법 제40조 및 제41조에 따른 성능인증 및 적합성 승인이 적용되지 않을 것으로 보임.

것으로 예상되는 만큼 운행예정구역 도로교통 여건의 운행 안전성에 대한 사전 확인이 필요하고, 성능인증·적합성승인 단계에서 자율주행 성능을 확인하나, 제한된 시험환경이 아닌 실제 운행예정지역의 특수한 교통환경 내에서 해당 자율주행자동차가 안전하게 운행될 수 있는지 평가하는 절차가 필요하다는 의견임. 다만, 적합성승인을 받은 자가 재차 운행허가를 받아야 하는 절차를 간소화하기 위하여 경찰청장과 국토부장관의 합의가 있는 경우 운행허가를 받은 것으로 간주하여 규제 완화 효과가 기대된다는 의견임. 또한, 부정한 방법으로 운행허가를 받은 경우 등 허가를 정지·제한·취소할 수 있는 사유를 정하고, 운행허가를 받은 자에게 안전을 위한 조치의무를 부과하여 안전한 자율주행 운행체계 확립에 기여할 수 있을 것으로 기대된다는 의견임. 또한 전담기관의 지정을 통해 교통환경이 자율주행차의 안전한 운행에 적합한지에 대한 심사 업무를 전문성을 갖춘 기관에서 전담하도록 하여 교통안전 확보 및 업무 효율성 증대될 것으로 예상된다는 의견임.

경찰청에 따르면 운행허가 평가 대상의 예시에는 교통환경, 교통안전, 관리체계 등이 있음.

<운행허가 평가 대상 예시(경찰청)>

- | | |
|--------|--|
| (교통환경) | 집회·시위 등 차량통제 시 대응계획, 자율차 운행으로 현저한 정체 유발 여부 |
| (교통안전) | 보호구역별(어린이, 노인 등) 도로이용자 특성을 고려한 안전운행 가능 여부 |
| (관리체계) | 시스템 오작동 등 주행 중 오류 발생 시 조치계획의 적정성 |

자료: 경찰청

국토교통부는 제정안 제10조와 관련하여 국토교통부가 이미 승인한 차량의 성능 및 운행가능영역의 적합성 등에 대해 경찰청이 최종적으로 허가하는 것은 국토교통부의 고유권한을 침해하는 측면이 있고, 피규제자가 개선할 수 없는 교통환경을 심사하도록 규정하는 것은 과도한 규제로서 소유자의 권한을 침해하는 측면이 있다는 점 등을 고려하여 제정안 제10조, 제11조, 제12조까지의 규정은 삭제할 필요가 있다는 의견임.

한국교통연구원은 제정안 제10조와 관련하여 적합성 승인을 받기 위해 도로교통 여건 정보를 제출해야 하지만, 해당 도로를 운행하려면 다시 운행허가를 받아야 하는 순환참조 구조가 존재하여 동일한 평가 항목을 두 기관이 이중으로 심사할 우려가 있으므로 이를 해소하고 민간의 부담을 줄이기 위해 원스톱 통합심사 창구가 필요하다는 의견임. 이를 위해 법제적인 측면에서는 제정안 제10조에 “경찰청장은 운행허가를 함에 있어, 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따른 적합성 승인 과정에서 도로교통 여건에 대한 평가가 포함된 경우 해당 평가 결과를 운행허가 심사의 전부 또는 일부로 갈음할 수 있다. 이 경우 운행허가 신청인은 적합성 승인 관련 자료를 제출함으로써 관련 심사를 갈음할 수 있다”는 내용의 조항을 추가하는 것을 검토할 필요가 있다는 의견임.

카. 운행허가를 받은 자의 준수사항

제 정 안
제13조(운행허가를 받은 자의 준수사항) ① 운행허가를 받은 자는 해당 자율주행자동차가 다른 사람에게 위험과 장애를 주는 속도나 방법으로 운행되지 아니하도록 조치를 하여야 한다. ② 운행허가를 받은 자는 해당 자율주행자동차의 운행상황 및 정상작동 여부 등을 확인하고, 위험상황이 발생한 때에는 도로교통 안전을 위한 조치를 하여야 한다. ③ 운행허가를 받은 자는 해당 자율주행자동차의 운행에 의하여 사상자 또는 물건의 손괴(이하 “교통사고”라 한다)가 발생한 경우에는 지체 없이 다음 각 호의 조치가 이루어지도록 하여야 한다. 1. 사상자 구호 등의 조치 2. 경찰공무원 또는 국가경찰관서(지구대, 파출소 및 출장소를 포함한다. 이하 같다)에의 신고(자율주행자동차만 손괴된 것이 분명하고 도로에서의 위험방지와 원활한 소통을 위하여 필요한 조치를 한 경우는 제외한다) ④ 운행허가를 받은 자는 다음 각 호의 요건을 갖춘 사람을 자율주행자동차의 운행상태 확인 및 비상대응 조치 등을 수행하는 안전관리자로 지정하고 감독하여야 한다. 1. 해당 자율주행자동차를 운전하기에 적합한 「도로교통법」 제80조에 따른 운전면허를 가지고 있을 것 2. 운전경력 2년 이상일 것 3. 자율주행자동차 교통안전교육을 받았을 것 ⑤ 제4항에 따라 안전관리자를 지정한 자는 안전관리자의 지정 내역을 대통령령으로 정하는 바에 따라 공개하고 보관·관리하여야 한다. ⑥ 경찰청장은 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하면 운행허가를 받은 자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

제 정 안
1. 해당 자율주행자동차 또는 제10조제4항제3호의 관리 방안의 개선 2. 그 밖에 대통령령으로 정하는 운행안전과 도로교통의 원활한 소통 확보에 필요한 조치 ⑦ 그 밖에 제2항에 따른 조치, 제4항에 따른 안전관리자의 자격·직무범위·교육 등, 제5항에 따른 지정 내역의 공개·보관·관리 및 제6항에 따른 명령에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안 제13조제1항부터 제3항은 운행허가를 받은 자의 준수사항으로 자율주행자동차가 다른 사람에게 위험과 장애를 주는 속도나 방법으로 운행되지 아니하도록 조치를 하도록 하고, 자율주행자동차의 운행으로 사상자가 발생한 경우에는 지체 없이 사상자 구호 조치 등이 실시되도록 하고 있음. 그리고, 제정안 제13조제4항·제5항은 운행허가를 받은 자가 안전관리자를 지정하고·감독하고 안전관리자의 지정내역을 보관·관리하도록 하고 있음. 제정안 제13조제6항은 경찰청장이 자율주행자동차의 안전한 운행 등을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 자율주행자동차의 안전한 운행을 위한 관리 방안 개선 등을 명할 수 있도록 하고 있음.

제정안 제13조는 자율주행자동차 운행 과정에서 사고 등이 발생하는 경우 운행허가를 받은 사람이 「도로교통법」 제54조³⁵⁾와 마찬가지로

35) 「도로교통법」 제54조(사고발생 시의 조치) ① 차 또는 노면전차의 운전 등 교통으로 인하여 사람을 사상하거나 물건을 손괴한 경우에는 그 차 또는 노면전차의 운전자나 그 밖의 승무원은 즉시 정차하여 다음 각 호의 조치를 하여야 한다.
1. 사상자를 구호하는 등 필요한 조치
2. 피해자에게 인적 사항(성명·전화번호·주소 등을 말한다. 이하 제148조 및 제156조제10

사상자 구호 조치 등을 지체 없이 실시하도록 하는 내용을 규정함으로써 교통사고 피해자를 구하고, 2차 사고를 예방함으로써 안전한 도로 운행 환경이 조성되는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

다만, 제정안 제13조의 적용대상인 자율주행자동차에는 운전자가 없는 완전 자율주행자동차도 포함될 것으로 보이는데, 운전자가 없는 자율주행자동차를 타고 가다가 사고가 발생하는 경우 제정안 제13조제3항에서 운행허가를 받은 자(적합성 승인의 대상인 공공기관, 여객·화물자동차 운수사업자) 또는 소속 직원이 현장에 없을 가능성이 있고, 현장에는 자율주행자동차 탑승객만 있을 수 있는데, 이 경우 지체 없이 사상자 구호를 할 수 있는 구체적인 방법에 대한 검토가 필요해 보임.

그리고 제정안 제13조제4항에서 규정한 안전관리자는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」 제35조의7제3항제1호에 따라 적합성 승인을 받은 자가 지정하는 안전관리자와 동일한 사람으로 보이는데, 이를 제정안 제13조제4항에 명확히 규정할 필요가 있어 보임.³⁶⁾

호에서 같다) 제공

36) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」 제35조의7(적합성 승인을 받은 자의 책무) ③ 적합성 승인을 받은 자는 법 제43조제4항에 따라 다음 각 호의 기술적·관리적 및 물리적 조치를 해야 한다.

1. 소속 직원 중 안전관리자를 지정하여 다음 각 목의 업무를 수행하도록 할 것

가. 자율주행자동차의 운행 전 자율주행시스템의 이상 여부, 운행 환경 등 국토교통부령으로 정하는 사항에 대한 안전점검 및 그 밖의 점검·정비

나. 자율주행자동차의 운행상황 모니터링. 이 경우 별표 4의3 제3호가목에 따른 원격으로 자율주행자동차의 운행상황을 모니터링할 수 있는 장치가 설치되지 않은 경우에는 직접 자율주행자동차에 탑승하여 모니터링을 해야 한다.

다. 제3호에 따른 비상대응절차의 실시. 이 경우 별표 4의3 제3호가목에 따른 원격으로 비상대응절차를 실시할 수 있는 장치가 설치되지 않은 경우에는 직접 자율주행자동차에 탑승하여 해당 절차를 실시해야 한다.

라. 법 제44조제1항제1호에 따른 자율주행시스템의 운행가능영역에 대한 설명 숙지 및 관계

참고로, 국토교통부는 제정안 제13조제1항과 관련하여 성능인증차량은 제한속도 등 관련 법령 준수여부 등 시스템의 기능을 인증받은 차량이고, 인증 이후 무단 조작 등을 할 수 없기 때문³⁷⁾에 다른 사람에게 위험과 장애를 주는 속도나 방법으로 사용할 수 없다³⁸⁾는 의견임. 그리고 제정안 제13조제3항과 관련해서는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 및 같은 법 시행령 제35조의7제3항제3호에 따라 적합성 승인을 받은 자는 사고, 위험 상황에 대비한 비상대응 절차를 마련하고, 교통사고 등이 발생한 경우 제5호에 따라 대응 조치 결과를 국토교통부에 보고하도록 하고 있어, 보고체계의 혼선 및 비상대응 조치의 혼란을 초래할 가능성이 높으므로 삭제할 필요가 있다는 의견임. 제정안 제13조제4항과 관련해서는 「자율주행자동차 상용화

자료의 관리

- 마. 성능인증을 받은 자가 자율주행시스템의 소프트웨어 업데이트를 실시하는 경우에는 그 소프트웨어 업데이트의 확인 및 관리
 2. 자율주행자동차라는 사실을 도로의 다른 이용자가 쉽게 알 수 있도록 자동차의 외부에 표시할 것
 3. 자율주행자동차의 사고 또는 위험 상황에 대비한 비상대응절차(탑승자에 대한 보호 조치를 포함한다)를 마련할 것
 4. 별표 4의3 제3호가목에 따른 장치를 설치한 경우에는 해당 장치가 작동될 수 있도록 관리할 것
 5. 자율주행자동차의 운행 중 교통사고가 발생한 경우에는 교통사고 발생 사실 및 제3호의 비상대응절차에 따른 조치 결과를 국토교통부장관이 정하여 고시하는 바에 따라 국토교통부장관에게 보고할 것
 6. 자율주행자동차에 대한 무단접근을 방지하거나 제한하는 조치를 할 것
 7. 법 제44조제1항제2호에 따른 사고기록장치(이하 “사고기록장치”라 한다) 및 자율주행정보 기록장치(이하 “자율주행정보 기록장치”라 한다)에 기록된 내용의 분실·도난·유출·위조·변조 및 훼손을 방지하기 위한 조치를 할 것
- 37) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제47조(자율주행시스템의 무단 해체 및 조작 금지) ① 누구든지 성능인증을 받은 자율주행자동차의 자율주행시스템을 무단으로 해체하거나 조작하여서는 아니 된다. 다만, 자동차제작자등이 성능인증을 받은 자율주행자동차의 성능개선을 위하여 자율주행시스템을 변경하는 경우에는 그러하지 아니하다.
- ② 제1항 단서에 따라 변경하려는 자율주행시스템의 범위 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
- 38) 국토교통부에 따르면, 차량 탑승자는 안전관리 조치의 주체이지 차량의 주행에 직접적인 관여를 할 수 없음.

촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」 제35조의7제3항에 따라 적합성 승인을 받은 자가 안전관리자를 지정하여 안전점검, 운행모니터링, 비상대응 조치, 운행가능영역 숙지, 소프트웨어 업데이트 관리 등 안전조치를 수행하도록 하고 있는바, 안전관리자 지정 규정의 실효성이 없으므로 삭제되어야 한다는 의견임. 또한, 제정안 제13조제6항제1호와 관련해서 자율주행자동차의 안전한 운행을 위한 관리 방안은 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조에 따라 적합성 승인을 받을 때 같은 법 시행령 제35조의4제2항³⁹⁾에 따른 운영계획서에 포함되는 사항으로 불필요한 서류를 반복 요청하여 운전자에게 이중 규제로 작용하므로 삭제가 필요하다는 의견임.

한국수입자동차협회는 제정안 제13조제4항과 관련하여 해당 법률을 실제 현장에서 실행하기가 매우 힘들고, 자율주행자동차 운행자는 안전관리자를 지정하고 그 관리자의 지정에 따른 비용을 지불해야 하는지도 문제가 될 수 있다는 의견임.

39) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 시행령」 제35조의4(성능인증을 받은 자율주행자동차의 적합성 승인) ② 법 제41조제1항에 따른 적합성 승인(이하 “적합성 승인”이라 한다)을 받으려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 적합성 승인 신청서에 운행계획서 및 그 밖의 관계 서류를 첨부하여 국토교통부장관에게 제출해야 한다. 이 경우 운행계획서에는 다음 각 호의 사항이 포함되어야 한다.

1. 운행 목적
2. 운행 용도
3. 운행 범위(운행예정구역 및 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행 환경을 고려한 운행 범위를 말한다. 이하 같다)
4. 운행 최고속도
5. 법 제43조에 따른 적합성 승인을 받은 자의 책무 이행계획
6. 그 밖에 자율주행자동차의 안전운행에 필요한 사항으로서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 사항

타. 경찰청장의 자율주행 교통정보 제공 등

제 정 안
제15조(자율주행 교통정보의 제공 등) ① 경찰청장은 「도로교통법」 제145조제2항에 따른 교통정보센터를 통해 자율주행 교통정보(「도로교통법」 제145조제1항에 따라 경찰청장이 자율주행자동차의 안전과 원활한 교통을 확보하기 위하여 제공하는 교통정보로서 자율주행시스템이 전자적인 방법으로 수신할 수 있는 정보를 말한다. 이하 같다)를 수집·분석·제공할 수 있다.
② 경찰청장은 「도로교통법」 제3조제1항에 따른 교통안전시설을 통해 처리되는 정보를 자율주행시스템이 전자적인 방법으로 송·수신할 수 있도록 필요한 조치를 할 수 있다.
③ 제1항에 따른 자율주행 교통정보의 종류와 수집·분석·제공에 관한 사항 및 제2항에 따른 교통안전시설을 통해 처리되는 정보의 종류와 조치 등 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다.

제정안 제15조제1항은 경찰청장이 「도로교통법」 제145조⁴⁰⁾제2항에 따른 교통정보센터를 통해 자율주행 교통정보(「도로교통법」 제145조제1항에 따라 제공하는 정보로서 자율주행시스템이 전자적인 방법으로 수신할 수 있는 정보)를 수집·분석·제공할 수 있도록 하고 있으며, 같은 조 제2항은 교통안전시설(신호기 및 안전표시)을 통해 처리되는

40) 「도로교통법」 제145조(교통정보의 제공) ① 경찰청장은 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요한 정보를 수집하여 분석하고 그 결과를 신속하게 일반에게 제공하여야 한다.
 ② 경찰청장은 제1항의 교통정보 수집·분석·제공을 위하여 교통정보센터를 구축·운영할 수 있으며, 교통정보센터의 효율적인 운영을 위하여 전담기관을 지정할 수 있다.
 ③ 경찰청장은 제2항에 따라 지정받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 전담기관의 지정을 취소하거나 6개월의 범위에서 기간을 정하여 업무의 전부 또는 일부를 정지할 수 있다. 다만, 제1호에 해당하는 경우에는 지정을 취소하여야 한다.
 1. 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 지정을 받은 경우
 2. 제4항에 따른 지정기준에 적합하지 아니하게 된 경우
 ④ 제2항에 따른 교통정보센터 구축·운영, 전담기관의 지정·운영 및 제3항에 따른 지정취소·업무정지 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

정보를 자율주행시스템이 전자적인 방법으로 송·수신할 수 있도록 필요한 조치를 할 수 있도록 하고 있음.

국책연구기관의 연구보고서⁴¹⁾에 따르면, 동 조항은 신호기 등이 처리하는 정보를 운전자 또는 카메라를 통해서가 아니라 자율주행시스템이 용이하게 처리할 수 있는 전자적 방법으로 송·수신하도록 함으로써 자율주행자동차의 도로운행의 안전과 편의증진에 기여하도록 하려는 취지임.

제정안 제15조제1항에 따라 경찰청장이 수집하는 자율주행 교통정보는 「도로교통법」 제145조에서 정하고 있는 교통정보와 동일할 것으로 보이므로 수집의 대상을 자율주행 교통정보로 규정하기보다는 교통정보로 수정하는 것을 검토할 필요가 있어 보임.

그리고 제정안 제15조제1항·제2항은 정보 수집의 목적과 송·수신을 위해 필요한 조치의 목적을 명시하고 있지 않는데, 법률 조항의 의미를 명확하게 하기 위하여 해당 조치들의 목적을 조항에 규정하는 것을 검토할 필요가 있어 보임.

참고로, 경찰청은 「도로교통법」 제145조에 따른 교통정보 수집·분석·제공과 관련하여, 교통정보를 자율주행시스템이 처리할 수 있는 전자적 방식으로 취급할 수 있도록 하는 규정할 필요가 있고, 교통정보 취급 과정에서 수집되는 정보에 개인정보 및 위치정보 등이 포함되므로,

41) 한국법제연구원, 한국도로교통공단, “자율주행자동차의 운행안전 관련 법률 제정 연구” 121면, 2024년

해당 정보를 익명처리할 경우 「개인정보 보호법」 등 법령의 적용을 받지 않고 활용할 수 있도록 규정할 필요가 있다는 의견임.

한국수입자동차협회는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제50조⁴²⁾에서 자율주행자동차에 대한 정보처리를 위한 통합정보시스템을 구축·운영하도록 되어 있으므로 본 시스템과 교통정보센터의 시스템을 연결하여 하나의 시스템으로 운영하는 것이 효율적일 것이라는 의견임.

42) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제50조(자율주행자동차 통합정보시스템) ① 국토교통부장관은 자율주행자동차의 안전한 운행기반 조성 및 상용화 지원을 위하여 다음 각 호의 정보를 처리하는 통합정보시스템을 구축·운영할 수 있다.

1. 제5조에 따른 현황조사 정보
2. 제7조에 따른 시범운행지구의 지정 등에 관한 정보
3. 성능인증에 관한 정보
4. 적합성 승인에 관한 정보
5. 제46조제1항에 따라 적합성 승인을 받은 자와 자동차제작자등으로부터 받은 정보 및 자료
6. 그 밖에 자율주행자동차의 안전한 운행기반 조성 및 상용화 지원을 위하여 국토교통부령으로 정하는 정보

② 제1항에 따른 통합정보시스템의 구축·운영에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

파. 자율주행자동차 교통사고의 조사

제 정 안
제16조(자율주행자동차 교통사고의 조사) ① 경찰청장은 「도로교통법」 제54조제6항에 따른 조사에 필요한 경우 「자동차관리법」 제29조의3에 따라 설치된 사고기록장치 및 「자동차손해배상 보장법」 제39조의17에 따라 설치된 자율주행정보 기록장치(이하 “자율주행정보 기록장치”라 한다)의 데이터 수집과 분석 등의 조치를 수행할 수 있다. ② 경찰청장은 제1항의 조치를 위해 필요한 경우 「자동차손해배상 보장법」 제39조의14에 따른 자율주행자동차 사고조사위원회에 자율주행정보 기록장치에 기록된 내용 및 분석·조사 결과의 제공을 요청할 수 있다.

제정안 제16조는 경찰공무원이 「도로교통법」 제54조제6항 같은 법 시행령 제32조⁴³⁾에 따라 교통사고 발생 시 교통사고 유발 요인 등을 조사할 때 필요한 경우 경찰청장이 「자동차관리법」 제29조의3⁴⁴⁾에

43) 「도로교통법」 제54조(사고발생 시의 조치) ⑥ 경찰공무원(자치경찰공무원은 제외한다)은 교통사고가 발생한 경우에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 조사를 하여야 한다.

「도로교통법 시행령」 제32조(교통사고의 조사) 경찰공무원(자치경찰공무원은 제외한다)은 교통사고가 발생하였을 때에는 법 제54조제6항에 따라 다음 각 호의 사항을 조사하여야 한다. 다만, 제1호부터 제4호까지의 사항에 대한 조사 결과 사람이 죽거나 다치지 아니한 교통사고로서 「교통사고처리 특례법」 제3조제2항 또는 제4조제1항에 따라 공소(公訴)를 제기할 수 없는 경우에는 제5호부터 제7호까지의 사항에 대한 조사를 생략할 수 있다.

1. 교통사고 발생 일시 및 장소
2. 교통사고 피해 상황
3. 교통사고 관련자, 차량등록 및 보험가입 여부
4. 운전면허의 유효 여부, 술에 취하거나 약물을 투여한 상태에서의 운전 여부 및 부상자에 대한 구호조치 등 필요한 조치의 이행 여부
5. 운전자의 과실 유무
6. 교통사고 현장 상황
7. 그 밖에 차, 노면전차 또는 교통안전시설의 결함 등 교통사고 유발 요인 및 「교통안전법」 제55조에 따라 설치된 운행기록장치 등 증거의 수집 등과 관련하여 필요한 사항

44) 「자동차관리법」 제29조의3(사고기록장치의 장착 및 정보제공) ① 자동차제작·판매자등은 차중, 용도, 승차인원 등 국토교통부령으로 정하는 기준에 따른 자동차에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 사고기록장치를 장착하여야 한다.

② 자동차제작·판매자등이 제1항에 따라 사고기록장치가 장착된 자동차를 판매하는 경우에

따라 설치된 사고기록장치 및 「자동차손해배상 보장법」 제39조의 17⁴⁵⁾에 따라 설치된 자율주행정보 기록장치의 데이터 수집과 분석 등의 조치를 행할 수 있도록 하고 있음.

제정안 제16조에 따라 경찰청장이 자율주행정보 기록장치의 데이터 수집과 분석 등을 할 수 있도록 함으로써, 자율주행자동차로 인한 교통사고 발생 시 형사상 책임 등을 규명하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

국책연구기관의 연구보고서⁴⁶⁾에 따르면, 이와 유사한 해외 법제 사례로는 독일 「도로교통법」 제63a조제2항에 따른 교통당국(주정부 법률에 의한 도로교통 감독기관)의 데이터 요청권한과 영국 「자율주행 자동차법」 제70조제1항에 따른 공익자율주행법인에 대한 규제기관의

는 사고기록장치가 장착되어 있음을 구매자에게 알려야 한다.

③ 제1항에 따라 사고기록장치를 장착한 자동차제작·판매자들은 자동차 소유자 등 국토교통부령으로 정하는 자가 기록내용을 요구할 경우 다음 각 호의 정보를 제공하여야 한다.

1. 해당 자동차의 사고기록장치에 기록된 내용

2. 이 법 또는 관계 법령에 따라 제1호의 내용을 분석한 경우 그 결과보고서

④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따른 사고기록장치의 장착기준, 장착사실의 통지, 기록정보의 제공방법, 결과보고서의 작성기준 및 제공방법 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

45) 「자동차손해배상 보장법」 제39조의17(이해관계자의 의무 등) ① 자율주행자동차의 제작자들은 제작·조립·수입·판매하고자 하는 자율주행자동차에 대통령령으로 정하는 자율주행과 관련된 정보를 기록할 수 있는 자율주행정보 기록장치를 부착하여야 한다.

② 자율주행자동차사고의 통보를 받거나 인지한 보험회사들은 사고조사위원회에 사고 사실을 지체 없이 알려야 한다.

③ 자율주행자동차의 보유자는 자율주행정보 기록장치에 기록된 내용을 1년의 범위에서 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하여야 한다. 이 경우 자율주행정보 기록장치 또는 자율주행정보 기록장치에 기록된 내용을 훼손해서는 아니 된다.

④ 자율주행자동차사고로 인한 피해자, 해당 자율주행자동차의 제작자등 또는 자율주행자동차사고로 인하여 피해자에게 보험금등을 지급한 보험회사등은 대통령령으로 정하는 바에 따라 사고조사위원회에 대하여 사고조사위원회가 확보한 자율주행정보 기록장치에 기록된 내용 및 분석·조사 결과의 열람 및 제공을 요구할 수 있다.

⑤ 제4항에 따른 열람 및 제공에 드는 비용은 청구인이 부담하여야 한다.

46) 한국법제연구원, 한국도로교통공단, “자율주행자동차의 운행안전 관련 법률 제정 연구” 123면, 2024년

데이터 요청권한을 규정하고 있음.

다만, 제정안 제16조는 자율주행자동차 보유자 등이 자율주행정보 기록장치를 경찰에 제출해야 하는 의무가 있는지는 규정하고 있지 않다는 점을 함께 고려할 필요가 있어 보임.

참고로, 자율주행차 사고 발생 시 「도로교통법」 제54조제6항에 따른 교통사고 조사를 위해서는 차량 내 기록된 데이터 수집·분석이 필수적이고, 국토교통부는 자율주행차 사고 시 원인 규명을 위해 자율주행자동차사고조사위원회를 운영 중으로, 경찰에서도 사고의 형사책임 규명을 위해 관련 기록 및 분석·조사 결과를 요청할 수 있도록 규정 필요가 있다는 의견임.

국토교통부는 제정안 제16조와 관련해서는 현행 「자동차손해배상 보장법」 제39조의15제3항⁴⁷⁾, 제39조의17제4항 등에 자율주행정보 기록 장치와 관련된 정보의 제3자 제공 근거가 마련되어 있으므로 제정

47) 「자동차손해배상 보장법」 제39조의15(사고조사위원회의 업무 등) ① 사고조사위원회는 다음 각 호의 업무를 수행한다.

1. 자율주행자동차사고 조사

2. 그 밖에 자율주행자동차사고 조사에 필요한 업무로서 대통령령으로 정하는 업무

② 사고조사위원회는 제1항의 업무를 수행하기 위하여 사고가 발생한 자율주행자동차에 부착된 자율주행정보 기록장치를 확보하고 기록된 정보를 수집·이용 및 제공할 수 있다.

③ 사고조사위원회는 제1항의 업무를 수행하기 위하여 사고가 발생한 자율주행자동차의 보유자, 운전자, 피해자, 사고 목격자 및 해당 자율주행자동차를 제작·조립 또는 수입한 자(판매를 위탁받은 자를 포함한다. 이하 “제작자등”이라 한다) 등 그 밖에 해당 사고와 관련된 자에게 필요한 사항을 통보하거나 관계 서류를 제출하게 할 수 있다. 이 경우 관계 서류의 제출을 요청받은 자는 정당한 사유가 없으면 요청에 따라야 한다.

④ 제2항에 따른 정보의 수집·이용 및 제공은 「개인정보 보호법」 및 「위치정보의 보호 및 이용 등에 관한 법률」에 따라야 한다.

⑤ 사고조사위원회의 업무를 수행하거나 수행하였던 자는 그 직무상 알게 된 비밀을 누설해서는 아니 된다.

⑥ 사고조사위원회가 자율주행자동차사고의 조사를 위하여 수집한 정보는 사고가 발생한 날부터 3년간 보관한다.

실익이 없으며, 사고조사위원회⁴⁸⁾의 조사자료를 경찰에 제공할 필요성이 인정되더라도 법 체계상 사고 관련 자료(개인정보 등)의 수집 근거 등이 있는 자동차손해배상보장법령에서 경찰에 대한 자료 제공 근거를 마련하는 것이 적절하다는 의견임.

한국자율주행산업협회는 제정안 제16조와 관련하여 자율주행 기술의 핵심은 데이터와 알고리즘에 있고, 이는 기업의 핵심적인 영업비밀에 해당하므로, 사고 조사라는 공익적 목적을 위해 데이터 접근은 필요하지만 영업비밀 보호에 대한 명확한 법적 장치를 마련할 필요가 있다는 의견임.

48) 「자동차손해배상 보장법」 제39조의14(자율주행자동차사고조사위원회의 설치 등) ① 국토교통부장관은 제39조의17제1항에 따른 자율주행정보 기록장치(이하 “자율주행정보 기록장치”라 한다)에 기록된 자율주행정보 기록의 수집·분석을 통하여 사고원인을 규명하고, 자율주행자동차사고 관련 정보를 제공하기 위하여 필요한 경우 자율주행자동차사고조사위원회(이하 “사고조사위원회”라 한다)를 구성·운영할 수 있다.

하. 자율주행 교통안전기술 개발·발전 촉진 등

제 정 안
제17조(자율주행 교통안전기술 개발·발전의 촉진 등) ① 경찰청장은 자율주행자동차의 안전한 운행을 위하여 다음 각 호의 사항이 포함된 기술개발 시책을 마련할 수 있다.
1. 자율주행 교통안전기술의 개발 및 발전전략 수립 2. 자율주행 교통안전기술의 국내외 기술기준에의 적합성 확보 3. 자율주행 교통안전기술의 권리 확보, 실용화 및 확산 4. 자율주행 교통안전기술에 관한 국내외 협력 및 정보교류 5. 자율주행 교통안전기술 분야의 전문인력 양성 및 교육 6. 그 밖에 자율주행 교통안전기술의 개발 및 발전에 필요한 사항
② 경찰청장은 자율주행 교통안전기술의 개발을 촉진하기 위하여 다음 각 호의 사업을 실시할 수 있다.
1. 자율주행 교통안전기술의 연구개발 2. 기술개발의 효율화를 위한 지식재산권에 대한 전략적 조사·분석 3. 기업, 대학, 연구기관 및 관련 기관·단체 간의 공동연구개발 4. 개발된 자율주행 교통안전기술의 평가 5. 자율주행 교통안전기술의 협력·이전 등 실용화 6. 그 밖에 자율주행 교통안전기술 개발을 위하여 필요한 사업
③ 그 밖에 제1항에 따른 시책의 마련과 제2항에 따른 사업의 지원범위, 방법 및 절차 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안은 제17조는 경찰청장이 자율주행자동차의 안전한 운행을 위하여 자율주행 교통안전기술의 개발 및 발전전략 수립 등의 내용이 포함된 시책을 마련할 수 있도록 하고, 자율주행 교통안전기술의 개발을 촉진하기 위하여 자율주행 교통안전기술의 연구개발 사업 등을 실시

할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

제정안 제17조를 통해 경찰청장이 자율주행 교통안전기술 개발 시책을 수립하고, 자율주행 교통안전기술의 연구개발 등을 안정적으로 수행할 수 있도록 함으로써 안전한 자율주행자동차의 운행환경을 조성하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 경찰청은 국내 자율주행 산업은 상용화 초기 단계로, 자율주행 교통안전기술 개발을 촉진하기 위한 정부 차원의 지원이 필요하고, 경찰청장이 자율주행 교통안전기술 진흥을 위한 시책을 마련하고, 관련 사업을 지원할 수 있도록 하여 안전한 자율주행 환경을 조성할 수 있을 것으로 예상된다는 의견임.

가. 국제협력

제 정 안
제18조(국제협력) ① 국가는 완전자율주행을 포함한 자율주행자동차의 안전한 운행에 관한 국제적 동향을 파악하고 국제협력을 촉진하여야 한다.
② 경찰청장은 자율주행자동차의 안전한 운행에 관한 기술 및 인력의 국제교류와 행사의 공동개최, 국제표준화, 국제공동연구개발 등의 사업을 지원할 수 있다.
③ 경찰청장은 대통령령으로 정하는 기관이나 단체에게 제2항의 사업을 수행하게 할 수 있으며 필요한 예산을 지원할 수 있다.

제정안은 제18조는 국가가 자율주행자동차의 안전한 운행에 관한 국제적인 동향을 파악하고 국제협력을 촉진하도록 하고, 경찰청장은 자율주행자동차의 안전한 운행에 관한 기술의 국제공동연구개발 등의 사업을 지원할 수 있도록 하며, 대통령령으로 정하는 기관에 사업을 수행하게 하고 필요한 예산을 지원할 수 있도록 하고 있음.

자율주행자동차 관련 기술은 인공지능을 활용하는 새로운 기술로 발전하고 있으며, 해당 기술이 안정적으로 활용되기 위해서는 해외 사례를 지속적으로 파악하고, 다른 나라와의 협력이 필요할 것으로 보임. 제정안 제18조를 통해 자율주행자동차와 관련된 국제 협력 사업을 적극적으로 추진하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 제정안 제18조와 유사한 취지의 조항으로 「자율주행자동차

상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제26조제1항⁴⁹⁾은 국토교통부장관이 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계 관련 국제협력 및 해외시장 진출을 위하여 관련 기술 및 인력의 국제교류, 국제전시회 참가, 국제표준화, 국제공동연구개발 등의 사업을 지원 및 예산 지원 등의 근거를 마련하고 있음.

경찰청은 현재 자율주행 관련 국제규약[UNECE WP.1(UN유럽경제 위원회 도로교통안전분과), 제네바·비엔나협약 등]을 제정하기 위한 논의 진행 중으로, 적극적 교류를 통해 국제적 흐름 파악 및 국내 법령에 반영할 필요가 있고, 예산 지원 등 정부 차원의 적극적 지원을 통해 자율주행 관련 국제교류, 공동연구개발 등 국제협력 활성화가 기대된다는 의견임.

한국수입자동차협회는 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제26조에서 자율주행자동차의 국제협력과 해외진출 그리고 예산 지원등에 관한 내용이 제정되어 있으므로 제정안 제18조는 동 규정과 중복으로 사료된다는 의견을 제출함.

49) 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제26조(해외진출 및 국제협력) ① 국토교통부장관은 자율주행자동차의 안전, 운행 지원을 위한 인프라 및 자율주행 기반 교통물류체계 관련 국제협력 및 해외시장 진출을 위하여 관련 기술 및 인력의 국제교류, 국제전시회 참가, 국제표준화, 국제공동연구개발 등의 사업을 지원할 수 있다.
② 국토교통부장관은 대통령령으로 정하는 기관이나 단체로 하여금 제1항의 사업을 수행하게 할 수 있으며 필요한 예산을 지원할 수 있다.

나. 자율주행자동차 도로교통 정책위원회

제 정 안
제19조(자율주행자동차 도로교통 정책위원회) ① 경찰청장은 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 관한 중요 사항을 심의하기 위하여 필요한 경우 자율주행자동차 도로교통 정책위원회(이하 “정책위원회”라 한다)를 구성·운영할 수 있다. ② 정책위원회는 다음 각 호의 사항을 심의한다. 1. 기본계획의 수립·변경에 관한 사항 2. 시행계획의 수립·변경에 관한 사항 3. 그 밖에 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 관한 사항으로서 대통령령으로 정하는 사항 ③ 정책위원회는 위원장을 포함한 20명 이내의 위원으로 구성한다. ④ 위원장 1명은 경찰청장이 되고, 위원은 다음 각 호의 위원으로 구성한다. 1. 대통령령으로 정하는 관계 중앙행정기관의 고위공무원단에 속하는 공무원 2. 자율주행자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 관하여 전문적 학식과 경험이 풍부한 사람 중에서 경찰청장이 위촉하는 사람 ⑤ 경찰청장은 정책위원회의 구성 목적을 달성하였다고 인정하는 경우에는 정책위원회를 해산할 수 있다. ⑥ 그 밖에 정책위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

제정안 제19조는 경찰청장이 자율주행자동차 도로교통 정책위원회를 구성·운영할 수 있도록 하고, 도로교통 정책위원회는 자율주행자동차 도로교통 기본계획을 심의하도록 함.

제정안 제19조를 통해 자율주행자동차 도로교통 정책위원회를 구성하여 자율주행자동차의 안전한 운행 등에 전문적 학식과 경험이 풍부한 위원을 구성하도록 함으로써, 자율주행자동차 도로교통 기본계획을 내실있게 심사하고 기본계획이 충실하게 마련되는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 경찰청은 제정안 제5조에 따른 자율주행자동차 도로교통 기본계획의 수립·변경 등을 위해 정책위원회를 구성할 필요가 있고, 관계부처 공무원 및 민간 전문가로 구성된 정책위원회를 통해 자율주행 운행안전 관련 중·장기 계획 수립 및 중요사항 심의가 가능하다는 의견임.

행정안전부는 ‘자율주행자동차 도로교통 정책위원회’는 자율주행 자동차의 안전한 운행과 도로교통의 원활한 소통 확보에 관한 중요 사항 등을 심의하기 위한 위원회로, 중복·유사 위원회 설치 제한에 관한 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」 제7조⁵⁰⁾의 규정 취지 및 효율적 정부조직 관리 필요성 등을 종합 고려해 유사 위원회를 연계·활용할 필요가 있으며, 이를 고려하여 「국가경찰과 자치경찰의 조직 및 운영에 관한 법률」상 ‘국가경찰위원회’ 심의·의결대상으로

50) 「행정기관 소속 위원회의 설치·운영에 관한 법률」 제7조(중복 위원회의 설치 제한 등)

- ① 행정기관의 장은 그 기관 또는 관련 기관 내에 설치되어 있는 위원회와 성격과 기능이 중복되는 위원회를 설치·운영하여서는 아니 된다.
- ② 행정기관의 장은 성격·기능이 유사하거나 관련이 있는 복수의 위원회를 하나의 위원회와 분과위원회, 전문위원회 등의 체계로 연계하여 설치·운영하여야 한다.
- ③ 행정기관의 장은 불필요한 위원회가 설치되지 아니하도록 소관 정책에 관한 각계 전문가의 의견을 종합적으로 반영하기 위하여 위원회를 통합하여 설치·운영하도록 노력하여야 한다.

운영하거나 「교통안전시설 등 설치·관리에 관한 규칙」(경찰청 훈령)상 ‘교통안전심의위원회’ 등 유사 또는 관련 있는 위원회 산하 분과·전문 위원회 등으로 설치하여 연계·운영하는 방안 등에 대해 논의할 필요가 있다는 의견임.

다. 권한의 위임 등

제 정 안
제20조(위임 및 위탁) ① 이 법에 따른 경찰청장의 권한은 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 시·도지사 또는 소속기관의 장에게 위임할 수 있다.
② 이 법에 따른 경찰청장의 업무는 대통령령으로 정하는 바에 따라 그 일부를 전담기관 또는 위탁업무를 수행하는 데에 필요한 인력과 장비를 갖춘 기관에 위탁할 수 있다.

제정안 제20조는 제정안에 따른 경찰청장의 권한의 일부를 시·도지사 또는 소속기관의 장에게 위임할 수 있도록 하고, 경찰청장의 업무의 일부를 전담기관 등에게 위탁할 수 있는 근거를 마련하려는 것임.

제정안 제20조를 통해 경찰청장의 권한을 위임하는 근거와 업무를 위탁하는 근거를 마련함으로써 제정안이 원활하게 집행되는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 경찰청은 업무의 성격에 따라 경찰청장의 권한 일부를 시·도지사 또는 소속기관의 장(시·도경찰청장)에게 위임할 수 있도록 하고, 자율주행자동차의 운행안전 관련 전문성을 보유한 기관에 업무의 일부를 위탁할 수 있도록 함으로써 효율적인 업무수행이 기대된다는 의견임.

라. 벌칙 적용에서 공무원 의제

제 정 안
제21조(벌칙 적용에서 공무원 의제) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 「형법」 제127조 및 제129조부터 제132조까지를 적용할 때에는 공무원으로 본다.
1. 정책위원회의 위원 중 공무원이 아닌 사람
2. 전담기관의 임직원
3. 제20조제2항에 따라 위탁받은 업무에 종사하는 사람

제정안 제21조는 자율주행자동차 도로교통 정책위원회 구성원 중 공무원이 아닌 사람, 전담기관의 임직원 및 위탁받은 업무에 종사하는 사람에 대해서는 공무상 비밀 누설(「형법」 제127조), 뇌물(「형법」 제129조부터 제132조까지)을 적용할 때에는 공무원으로 간주하려는 것임.

제정안 제21조를 통해 자율주행자동차 도로교통 정책위원회, 전담기관, 위탁기관에서 업무를 수행하는 사람이 공무상 비밀 누설 또는 뇌물 관련 범죄를 범하는 경우 처벌할 수 있도록 함으로써 해당 업무들이 엄밀하고 공정하게 처리되는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

참고로, 경찰청은 정책위원회 및 전담기관, 경찰청장의 위탁사무는 공적 성격이 강한 업무로, 공무상 비밀누설 및 수뢰 관련 범죄행위에 있어 벌칙 적용 시 공무원 의제 규정을 마련할 필요가 있다는 의견임.

마. 벌칙, 과태료, 범칙금

제 정 안
제22조(벌칙) ① 운행허가 또는 변경허가를 받지 아니하거나 거짓 또는 그 밖에 부정한 방법으로 운행허가 또는 변경허가를 받고 적합성 승인을 받은 자율주행자동차를 도로에서 운행한 자는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다. ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 제8조제1항·제2항, 제12조제1항 및 제13조제6항에 따른 명령을 위반한 자 2. 제11조제3항에 따른 변경신고를 하지 아니한 자 ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)에 처한다. 1. 제6조제1항을 위반하여 자율주행시스템의 직접 운전 요구에 지체 없이 대응하지 아니한 자율주행자동차 운전자 2. 제7조제1항·제2항에 따른 금지 또는 제한을 위반한 자 제23조(과태료) ① 제13조제3항을 위반한 자에게는 5,000만원 이하의 과태료를 부과한다. ② 제13조제1항·제2항에 따른 조치를 하지 아니한 자에게는 1,500만원 이하의 과태료를 부과한다. ③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. 제13조제4항에 따라 안전관리자를 지정하지 아니한 자 2. 제13조제4항에 따른 자격요건을 갖추지 못한 자를 안전관리자로 지정한 자 ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 20만원 이하의 과태료를 부과한다.

제 정 안

1. 제9조제1항에 따른 자율주행자동차 안전교육을 받지 아니한 자
2. 제13조제5항에 따라 안전관리자의 지정 내역을 공개하고 보관·관리하지 아니한 자
- ⑤ 제1항부터 제4항까지에 따른 과태료는 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도경찰청장이 부과·징수한다.

제24조(벌칙금) ① 이 조에서 “범칙자”란 범칙행위(제22조제3항 각 호의 죄에 해당하는 위반행위를 말한다. 이하 같다)를 한 사람으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하지 아니하는 사람을 말한다.

1. 범칙행위 당시 「도로교통법」 제92조제1항에 따른 운전면허증등 또는 이를 갈음하는 증명서를 제시하지 못하거나 경찰공무원의 운전자 신원 및 운전면허 확인을 위한 질문에 응하지 아니한 운전자
2. 범칙행위로 교통사고를 일으킨 사람. 다만, 「교통사고처리 특례법」 제3조제2항 및 제4조에 따라 업무상과실치상죄·중과실치상죄 또는 「도로교통법」 제151조의 죄에 대한 벌을 받지 아니하게 된 사람은 제외한다.

② 범칙행위의 종류 및 차종 등에 따른 범칙금(범칙자가 통고처분에 따라 국고(國庫) 또는 제주특별자치도의 금고에 내야 할 금전을 말한다)의 액수는 대통령령으로 정한다.

③ 범칙자에 대한 통고처분과 범칙금의 납부 및 그 방법, 통고처분 불이행자 등의 처리, 직권 납용의 금지 등에 관하여는 「도로교통법」 제163조, 제164조, 제164조의2, 제165조 및 제166조를 준용한다.

제정안 제22조제1항은 운행허가를 받지 않고 적합성 승인을 받은 자율주행자동차를 도로에서 운행하는 경우에 대해서는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있음.

제정안 제23조제1항은 운행허가를 받은 사람이 교통사고가 발생했음에도 사상자 구호 등의 조치를 하지 않은 경우에는 5,000만원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있음.

제정안 제24조는 제22조제3항을 위반한 행위에 대해 범칙금을 부과할 수 있는 근거를 마련하고 있음.

제정안 제22조부터 제24조까지의 조항은 제정안에서 정한 규정들의 실효성을 확보하기 위한 규정들로 보임.

참고로, 경찰청은 법률에 규정한 의무 위반에 대하여 벌칙, 범칙금, 과태료 등 제재조치를 규정하여 실효성을 확보하는 것이 가능하다는 의견임.

한국자율주행산업협회는 제정안 제23조제1항에 따라 제13조제3항을 위반한 자에 대해서 5,000만원 이하의 과태료를 부과하도록 한 것이 과도하므로 3,000만원 이하의 과태료로 수정할 필요가 있다는 의견임.

바. 부칙

제 정 안
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(경과조치) ① 이 법 시행 당시 「도로교통법」 제56조의3에 따른 교육을 받은 자는 부칙 제1조에 따른 시행일에 이 법 제9조제1항에 따른 자율주행자동차 안전교육을 받은 것으로 본다. ② 이 법 시행 전의 위반행위에 대하여 벌칙, 과태료 및 범칙금을 적용할 때에는 종전의 「도로교통법」에 따른다. ③ 이 법 시행 전에 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조제1항에 따른 적합성 승인을 받은 자는 이 법 시행일로부터 3개월 이내에 제10조에 따른 운행허가를 받아야 한다. 제3조(다른 법률의 개정) 「도로교통법」 일부를 다음과 같이 개정한다. 제2조제18호의2 및 같은 조 제18호의3, 제56조의2, 제56조의3, 제156조제6호의2, 제160조제2항제10호를 삭제한다. 제2조제26호 중 “자율주행시스템”을 “자율주행시스템(「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제2조제1항제2호에 따른 자율주행시스템을 말한다)”으로 한다. 제49조제1항제4호 중 “자율주행자동차”를 “자율주행자동차(「자동차관리법」 제2조제1호의3에 따른 자율주행자동차로서 자율주행시스템을 갖추고 있는 자동차를 말한다)”로 한다. 제98조의2 중 “이 법”을 “이 법 또는 「자율주행자동차의 도로운행 등에 관한 법률」”로 한다. 제140조 중 “제56조의3제1항 또는 제73조”를 “제73조”로 한다. 제161조제1항제2호 중 “제53조제2항, 제53조의3제1항·제3항 및 제56조의3제1항”을 “제53조제2항 및 제53조의3제1항·제3항”으로 하고, 같은 항 제3호 중 “제4호의5·제10호”를 “제4호의5”로 한다.

제정안 부칙 제1조는 개정법률이 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행 되도록 규정하고 있음. 이는 우리나라의 완전 자율주행자동차 상용화 기반이 마련되는 시기가 2027년임을 고려한 것으로 보임.

제정안 제2조 부칙은 이 법 시행 전에 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률」 제41조제1항에 따른 적합성 승인을 받은 자는 이 법 시행일로부터 3개월 이내에 제10조에 따른 운행허가를 받도록 하고 있음. 이는 기존 대상자가 운행허가를 받기 전까지 새로운 법률 시행으로 발생할 수 있는 위법상태를 치유하는데 도움이 될 수 있을 것으로 보임.

제정안 제3조는 현행 「도로교통법」 제56조의2 등을 삭제하고 있음. 제정안에서 자율주행자동차에 관한 사항을 포괄하여 규정할 수 있는 장점이 있지만, 법 체계적 측면에서는 운전자에 관한 사항은 「도로교통법」에서 규율하도록 하는 방안도 가능할 수 있어 보이므로 입법 정책적으로 결정할 필요가 있어 보임.

참고로, 경찰청은 법률 제정에 따른 후속 조치로 하위법령을 마련하기 위해 공포 후 시행 전까지 유예기간을 둘 필요가 있고, 시행 전 위반 행위에 대한 적용법조를 정하고, 시행일로부터 3개월 이내 운행허가를 받도록 규정함으로써 법적 공백의 발생을 방지할 필요가 있으며, 「도로교통법」에서 이관한 조항 및 인용 조문들을 삭제·수정하여

정합성을 확보할 필요가 있다는 의견임.

문 의 처
02) 6788-5345