

February 26, 2016

자율주행자동차의 임시운행허가제도 시행

지난 2016년 2월 12일, 자율주행자동차의 시험 운행 근거를 마련하기 위하여 개정된 자동차관리법이 시행령, 시행규칙과 함께 시행되고, 국토교통부 고시로 「자율주행자동차의 안전운행요건 및 시험운행 등에 관한 규정」(이하 “규정”)이 마련됨에 따라, 우리나라에서도 이제 자율주행자동차를 실제 도로상에서 시험 운행할 수 있게 되었습니다.

1. 자율주행자동차의 정의 및 임시운행허가의 요건

“자율주행자동차”란 “운전자의 적극적인 제어 없이 주변 상황 및 도로정보를 스스로 인지하고 판단하여 자동차의 가·감속, 제동 또는 조향장치를 제어하는 자동차”를 의미합니다(법 제2조 제1의3호, 규정 제2조 제4호).

자율주행자동차의 시험·연구를 위해 임시운행허가를 취득하기 위해서는, 일반적인 자동차에 관한 안전기준을 충족해야 하는 것 외에도 규정상 “안전운행요건”이라는 별도의 요건을 갖추어야 합니다. 위 규정은 아직 시험·연구단계에 있는 자율주행자동차의 안전한 운행을 위해 자동차의 구조 및 기능, 탑승 인원 및 방법, 보험 가입 등 다양한 규율을 하고 있습니다.

구체적으로, 시험 운행하는 자율주행자동차는 사전에 충분히 시험시설 등에서 사전시험주행을 거쳐야 하고(규정 제5조), 보험에 가입하여야 하며(규정 제4조), 시험운행 중에는 운전자를 포함하여 최소 2명 이상의 시험요원이 탑승하여야 합니다(규정 제19조). 또한, 자율주행 중 언제라도 운전자가 수동 조작 시 자율주행 기능이 해제될 수 있어야 하고(규정 제15조), 그 외에도 고장감지 및 경고장치(규정 제13조, 제14조), 전방 충돌방지 장치 및 속도제한장치(규정 제16조), 운행기록장치 등을 탑재(규정 제17조)하여야 하며, 자율주행자동차임을 후행차량이 알 수 있도록 표지도 부착하여야 합니다(규정 제8조).

2. 임시운행허가의 신청절차

자율주행자동차의 시험 운행을 위한 임시운행허가를 받기 위해서는, 다른 임시운행허가와 달리 국토교통부에 직접 신청하여야 합니다. 국토교통부는 성능시험대행자인 교통안전공단 자동차안전연구원을 통해 해당 차량이 허가요건에 적합한지 여부를 확인하게 됩니다(법 제27조 제1항 단서, 시행규칙 제26조의2 제2항). 허가요건이 충족될 경우, 위 신청일로부터 20일 이내에 허가 기간을 5년 이내로 하여 허가증을 발부하고 지자체에 통보하며, 지자체는 통보에 따라 번호판을 발급하게 됩니다(시행령 제7조 제4항).

임시운행허가를 받은 자율주행자동차는 고속도로 1개 구간(서울-신갈-호법 41km)과 국도 5개 구간(①수원, 화성, 평택 61km, ②수원, 용인 40km, ③용인, 안성 88km, ④고양, 파주 85km, ⑤광주, 용인, 성남 45km)에서만 운행될 수 있습니다(국토교통부공고 제2016-174호).

3. 자율주행자동차의 시험운행에 관한 해외의 입법사례

자율주행자동차 분야에 있어 가장 앞서가고 있는 미국의 경우 2011년 네바다 주를 시작으로 캘리포니아, 플로리다, 미시건 주 등이 자율주행자동차가 도로에서 시험 운행할 수 있는 근거법률을 제정하였습니다. 특히 캘리포니아 주의 경우, 자율주행자동차의 운전자는 반드시 자율주행자동차 제조업체의 지정을 받은 그 직원 등일 것을 요구하여 시험운행에 대한 책임소재를 보다 명확하게 하고 있는 점 및 제조업체로 하여금 미화 500만 달러에 상당하는 보험 또는 보증증권을 제출하게 하여 혹시 발생할 수 있는 사고에 대해 구체적인 대응 방안을 마련하고 있다는 점 등에서, 향후 우리나라의 자율주행자동차에 대한 제도 개선에 참조할 수 있는 입법례로 보여집니다.

4. 자율주행자동차와 관련한 새로운 법률 이슈

한편, 자율주행자동차의 임시운행허가 제도 실시로 자율주행자동차가 실제 도로를 운행함에 따라 다양한 새로운 법률 이슈들이 발생할 것으로 예상됩니다. 그 중에서도 가장 먼저 부각될 이슈는 임시운행허가기간 동안 자율주행자동차가 관여된 사고가 발생할 경우 그 책임을 누가 지게 되는지의 문제라고 할 것인바, 이와 관련하여서는 자동차손해배상보장법상의 운행자성 여부, 제조물책임법상 “결함”에의 해당 여부 등이 특히 문제될 것으로 보여집니다.

그 외에도, 개인(위치)정보의 해킹 문제 및 사생활 침해 문제, 통신 장애로 인한 사고 발생시 책임 소재 문제, 제작업체의 책임 인정시 완성차 업체와 부품 업체 간의 책임 소재 문제, 소비자와 제작업체 간의 면책 특약의 효력 문제, 운행 소프트웨어 해킹으로 인한 사고 발생시 제작업체와 소유자, 네트워크 사업자 및 해커의 적절한 예방·조치·관리 의무 위반 등을 둘러싼 민·형사적 책임 등 다양한 법률 이슈들이 발생할 수 있을 것으로 보입니다. 이러한 법률적 이슈들은 향후 자율주행자동차의 상용화 단계에 이를 경우, 더욱 복잡해지고 첨예해질 것인바, 이에 대한 대비와 연구가 특히 필요한 시점이라고 할 것입니다.

5. 맺음말

일본 닛산자동차가 오는 2018년 ‘다차선 고속도로에서의 자동운전’, 2020년까지 ‘교차로를 포함한 일반도로에서의 자동운전’을 실용화하겠다고 발표하는 등 자율주행자동차는 이미 눈 앞에 다가와 있는 미래입니다. 이번 자동차관리법 개정으로, 자율주행자동차에 대한 시험운행의 근거가 마련된 것은 바람직한 일이나, 향후 자율주행자동차의 상용화에 이르기까지는 또 다른 입법은 물론, 수많은 법률적 이슈들이 해결되어야 할 것으로 보입니다. 법무법인 세종의 IT전문그룹은 자율주행자동차와 관련한 다양한 법률 이슈에 관한 선제적인 검토를 통해 상세하고 신속한 법률 서비스를 제공하고 있는바, 이와 관련한 입법 추이와 법률 이슈에 대해 앞으로도 지속적인 관심과 노력을 기울일 것입니다.

상기의 사항에 대하여 궁금하신 사항이 있으신 분은 아래 연락처로 연락하여 주시면 보다 자세한 내용을 상담하여 드리도록 하겠습니다.

● 이견주 파트너변호사	TEL. 02 316 4211	E-Mail. kjlee@shinkim.com
● 최성진 파트너변호사	TEL. 02 316 4405	E-Mail. sjinchoi@shinkim.com
● 조정희 파트너변호사	TEL. 02 316 1624	E-Mail. jhcho@shinkim.com
● 남한결 변호사	TEL. 02 316 1766	E-Mail. hknam@shinkim.com
