

# FTA 서비스·투자협정의 교통정책에 대한 영향분석: 우버서비스를 중심으로\*

민 한 빛 | 산업통상자원부 행정사무관, 서울대학교 행정대학원

본 논문은 공유경제의 핵심이자 택시운송서비스에 새로운 패러다임으로 부각되고 있는 우버서비스에 대한 우리나라, 미국, EU의 정책방향, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 기(既)체결 FTA의 서비스·투자챗터 분석, 전자상거래챗터 분석 등을 통해 우버서비스에 대한 미국, EU의 국내정책과 향후 통상정책 방향을 살펴보고, 이를 통해 형성되는 신(新)통상규범이 우리나라에서 추진하고 있는 우버서비스 관련 국내정책에 어떠한 영향을 미칠 수 있는지 그 영향을 분석하였다. 이를 통해, 일견 상호 관련이 없이 각국의 정책재량에 따라 추진되는 것처럼 보이는 각국의 우버서비스 관련 국내교통정책이 미국, EU 등 통상규범의 형성을 주도하는 국가의 국내정책과 이를 기반으로 구체화된 국제규범에 따라 어떻게 영향을 받게 되는지를 이 연구를 통해 살펴보았다.

주제어: 우버서비스, 서비스, 투자, 전자상거래, 통상규범, 운송서비스, 모바일 어플리케이션 서비스

\* 이 논문은 서울대학교 행정대학원 석사학위 논문인 「FTA 서비스·투자협정의 교통정책에 대한 영향분석: 우버서비스를 중심으로」의 내용을 수정 및 보완하여 작성한 것이며, 논문 작성 전반에 걸쳐 지도·편달해주신 서울대학교 국제대학원 안덕근 교수님과 행정대학원 박상인 교수님, 권일웅 교수님께 깊은 감사의 말씀을 드린다.

## I. 서론

우리나라는 그간 공세적인 통상정책을 추진하였으며, 타 국가들과 적극적으로 FTA를 체결하여 현재 14건, 총 51개국에 대한 FTA가 발효 중이다. 특히, 2015년 12월 20일에는 한-중 FTA, 한-베트남 FTA, 한-뉴질랜드 FTA가 동시에 발효되어, 우리나라의 경제영토가 75.4%로 확장되었다. 우리나라는 FTA 체결 과정에서 미국, EU, 중국, ASEAN 등 주요 교역상대국과 상품무역을 중심으로 협상을 진행하였으며, 입법부, 기업, 시민단체 등도 제조업, 농림수산업 등 상품분야 위주로 관심을 가져왔다. 상품분야가 FTA 체결에 따른 경제적 효과의 상당부분을 차지하는 것은 사실이나, 서비스·투자분야도 교역규모에서 차지하는 비중이 증가하고 있으며, 국내정책에 큰 영향을 미친다는 점에서 중요성을 가지고 있다.

특히, 국내법·제도와 직접 연관이 있는 FTA 서비스·투자협정의 경우 헌법 제6조<sup>1)</sup>에 따라 국내법에 직접 영향을 미치는 바, 이에 따른 국내법·국내정책에 대한 영향을 분석할 필요가 존재한다. FTA협정은 헌법 제6조에 따라 국내법과 동일한 위계를 갖게 되며, 이 경우 신법 우선의 원칙, 특별법 우선의 원칙 등에 따라 기존 국내법을 제·개정하는 효과를 갖기 때문이다. 따라서, 우버서비스 등 신(新)서비스를 중심으로 형성될 신(新)통상규범과 FTA 서비스·투자협정의 구조를 검토하여 국내법과의 관계를 규명하고, 이에 따른 국내정책에 대한 영향을 살펴볼 필요가 있다.

이번 논문에서는 공유경제의 핵심이자 택시운송서비스에 새로운 패러다임으로 부각되고 있는 우버서비스에 대한 미국, EU, 우리나라의 정책방향, 우버서비스 CPC 코드 분석, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 기(既)체결 FTA 분석, 전자상거래채터 분석 등을 통해 우버서비스에 대한 미국, EU의 국내정책, 향후 통상정책 방향을 살펴보고, 이러한 신통상규범이 우리나라에서 추

---

1. 대한민국헌법 제6조 제1항: 헌법에 의하여 체결·공포된 조약과 일반적으로 승인된 국제법규는 국내법과 같은 효력을 가진다.

진하고 있는 우버서비스 관련 정책에 어떠한 영향을 미칠 수 있는지 그 영향을 분석하도록 하겠다. 우버서비스를 분석의 주제로 선정한 이유는 우버서비스의 경우 어플리케이션을 기반으로 한 신(新)경제를 창출하는 사업이라는 견해와 면허를 발급받지 않고 운행하는 불법 택시서비스라는 견해가 첨예하게 대립하고 있는 새로운 유형의 서비스로서, 향후 미국, EU의 정책방향에 따라 국제통상규범이 새롭게 정립되고, 이에 따라 한-미 FTA, 한-EU FTA 등 기 체결 FTA와 현재 협상이 진행중인 WTO 복수국간 서비스협정(Trade In Service Agreement) 등을 통해 국내정책에 반영될 가능성이 높기 때문이다. 미국과 EU를 통상규범을 형성하는 주요한 국가로 선정한 이유는 미국과 EU가 그간 통상규범의 형성을 주도하는 국가로서 FTA뿐만 아니라 WTO와 같은 다자적 통상규범의 발전에 있어서도 큰 역할을 하고 있기 때문이다.<sup>2</sup>

일반적으로 대다수의 국가들이 택시운송서비스에 대해서는 공공적인 측면을 강조하여 기존 FTA틀 내에서 정책의 자율성을 어느 정도 확보하고 있는 반면, 모바일 어플리케이션서비스에 대해서는 시장을 개방하고 있는 상황에서 미국, EU 등 국제통상정책을 주도하는 국가들이 신경제창출을 위해 우버서비스를 모바일 어플리케이션서비스로 규정하는 경우 향후 WTO, FTA 등에 규정된 통상규범을 통해 국내 교통정책의 자율성이 상당부분 제한될 가능성이 존재한다. 우리나라의 경우 우버서비스를 택시운송서비스의 일종으로 판단하여 이를 정책적으로 금지하고 있으며, 택시운송서비스에 대해서는 경제적 수요심사, 택시면허발급을 통한 서비스 공급자 수 제한, 감차정책 등을 추진하고 있다. 이러한 교통정책 방향을 고려할 때, 향후 우버서비스에 대한 통상규범의 수립방향에 따라 관련 국내정책이 FTA, WTO 등 국제통상법과 상충될 가능성이 존재하므로, 우버서비스와 관련된 국내정책에 대해 한-미 FTA, 한-EU FTA 등에 대한 합치 여부를 검토하고, 향후 통상규범의 정립 방향에 따라 어떠한 영향을 받게 되는지에 대한 면밀한 검토를 진행하도록 하겠다.

2. 그간 미국과 EU는 FTA, WTO 등을 통해 자국 산업의 이해관계, 국내법·제도를 반영한 통상규범의 형성을 추진하여 왔으며, 서비스의 경우 전자상거래, 큐리어서비스, 해운서비스 등이 대표적 분야이다.

## II. 서비스·투자 관련 국제협정 개요

우버서비스와 기체결 FTA에 대한 분석을 진행하기 위해 서비스·투자와 관련된 주요 국제협정의 주요내용을 살펴볼 필요가 있다. 주요 국제협정은 ① 서비스무역에 대한 기반을 마련한 WTO 서비스협정(GATS), ② 양자간 체결되는 자유무역협정(Free Trade Agreement)의 서비스투자챕터, ③ 투자자보호 및 투자촉진을 위한 투자협정이 있으며, 이를 자유화방식에 따라 분류하면 별도 부속서에 비합치조치(Non-Conforming Measures)를 규정하는 네거티브(Negative) 방식과 별도 부속서에 서비스시장 개방에 대한 양허를 규정하는 포지티브(Positive) 방식으로 대별할 수 있다.<sup>3</sup> WTO 서비스협정의 경우 포지티브 방식을 채택하고 있으며, 자유무역협정의 서비스투자챕터는 협정에 따라 네거티브 방식(e.g. 한-미 FTA)과 포지티브 방식(e.g. 한-EU FTA)을 선택적으로 채택<sup>4</sup>하며, 투자협정은 투자자유화를 포함하는 경우 통상 네거티브 방식의 자유화방식을 채택하고 있다. 후속 논의에 대한 이해를 위해 주요 국제협정에 대해 개괄적인 내용을 검토하도록 하겠다.

### 1. WTO 서비스협정(GATS) 개요

우버서비스와 국내 교통정책과의 관계를 살펴보기 위해서 가장 먼저 서비스교역의 기본적인 내용을 살펴볼 필요가 있다. 우선, WTO 서비스협정 제1조에 따라 서비스교역 유형을 살펴보면, 서비스의 국경 간 거래가 일어날 수

3. 네거티브 방식의 경우 부속서에 국내정책의 자율성 확보를 위한 비합치조치를 적시하지 않는 경우 당해 서비스시장이 개방되나, 포지티브 방식은 부속서에 양허를 하지 않는 경우 당해 서비스시장에 대한 정책의 자율성을 확보할 수 있다는 점에서 일반적으로 네거티브 방식의 시장개방 수준이 더 높다.

4. 협정에 따라 한-티커 FTA, 한-인도 CEPA 등과 같이 서비스분야는 서비스챕터의 적용을 받는 포지티브 방식으로, 비서비스 관련 투자는 투자챕터의 적용을 받는 네거티브 방식으로 규정하기도 한다.

있는 방식은 크게 4가지 형태(Mode)로 구분된다(법무부, 2000: 3-5). ① Mode 1(cross-border supply; 국경 간 공급)은 상품의 경우와 같이 수출자와 수입자가 각각 자기 나라에 머물면서 서비스만 국경을 넘는 방식이다. ② Mode 2(consumption abroad; 해외소비)는 서비스 소비자가 서비스 공급자가 머무르고 있는 국가로 이동(여행이나 출장)하여 서비스를 제공받는 방식이다. ③ Mode 3(commercial presence; 상업적 주재)는 서비스 공급자가 서비스 소비자가 있는 국가로 이동하여 서비스를 제공하는 방식으로, 외국인 투자 등 자본의 이동을 통해 서비스 공급이 이루어지는 국가에 외국인 투자 기업(지점, 사무소 등 포함)을 설립하여 서비스를 직접 주재하면서 공급하는 방식이다. Mode 3의 경우 외국인 투자 등의 자본이동과 함께 외국인 투자기업이 현지에 직접 설립된다는 점에서 서비스 유형 중에서 중요도가 높다고 할 수 있으며, 한-미 FTA 등 높은 수준의 자유화를 추구하고 있는 여러 FTA에서는 서비스분야 Mode 3에 대한 높은 수준의 자유화 및 투자보호를 위해 별도의 투자챕터에서 이를 규율하기도 한다. ④ Mode 4(movement of natural person; 자연인의 이동)는 서비스 공급자가 서비스 소비자가 있는 국가로 이동하여 서비스를 제공하는 방식이다.

다음으로 WTO 서비스협정에서 규정된 규제조치는 내·외국인 간 차별여부에 따라 차별적 조치와 비차별적 조치, 규제조치의 성격에 따라 양적인 규제조치와 질적인 규제조치로 구분할 수 있다. 이를 분류하면 시장접근, 내국민대우, 국내규제가 해당되며, ① 시장접근(Market Access)은 외국 서비스 또는 서비스 공급자의 시장접근을 제한하는 조치를 금지하는 규정이며, ② 내국민대우(National Treatment)는 상대국의 서비스 공급자에게 자국의 서비스 공급자에 비해 불리하지 않은 대우를 부여할 의무를 의미하고, ③ 국내규제(Domestic Regulations)는 국내정책 목표 달성을 위한 질적·비차별적 규제로서, 자격요건, 인가요건, 기술표준 등이 주로 해당된다.<sup>5</sup>

5. WTO 서비스협정 제16조(시장접근), 제17조(내국민대우), 제6조(국내규제)에 규정되어 있으며, 'IV. 우버서비스와 기체결 FTA 서비스·투자챕터 관계분석'에서 추가적인 논의를 진행한다.

〈표 1〉 서비스 관련 규제유형

차별여부/규제성격	양적인 규제	질적인 규제
차별적 조치	시장접근(MA) 제한	내국민대우(NT) 제한
비차별적 조치	시장접근(MA) 제한	합법적인 국내규제(DR)

자료: 법무부(2000): 152-155, 166-174.

## 2. 자유무역협정의 서비스·투자챕터 개요: 한-미 FTA, 한-EU FTA를 중심으로

WTO 서비스협정 제5조(경제통합)에 근거하여 추진되는 FTA의 경우 일반적으로 양자적인 성격을 가지고 있기 때문에, 더 높은 수준의 자유화를 추구한다. 한-미 FTA의 경우 WTO 서비스협정보다 높은 수준의 서비스교역 자유화를 규정하고 있다. 한-미 FTA에는 Mode 1, 2, 4에 대한 현지주재(Local Presence) 의무 요구금지, Mode 3에 대한 이행요건(Performance Requirement) 부과금지, 고위경영진 및 이사회(Senior Management and Boards of Directors) 관련 의무 등이 추가적으로 규정되어 양자간 높은 수준의 서비스교역 자유화를 위한 법·제도적인 기반을 마련하고 있다. 특히, 한-미 FTA는 WTO 서비스협정과 달리 중요한 차이가 존재하는데, WTO 서비스협정은 Mode 1, 2, 3, 4를 모두 규율하는 반면, 한-미 FTA는 Mode 1, 2, 4를 국경 간 서비스무역 챕터(Cross-Border Trade in Services)에서, Mode 3를 투자 챕터(Investment)에서 규율하고 있다. 투자챕터에는 서비스업 직접투자 외에 제조업과 1차 산업의 직접투자 및 전 산업의 포트폴리오 투자가 모두 포함된다. 이러한 차이는 Mode 3에 해당하는 외국인 투자 및 기업의 설립을 투자챕터에서 규율함으로써 투자 및 투자자에 대한 보호를 더욱 강화하는 효과를 갖는다. 또한, 한-미 FTA는 네거티브(Negative) 방식으로 서비스 자유화를 규정하고, Mode 3를 투자챕터에서 규율하게 됨에 따라 투자자 보호를 더욱 강화시키는 효과를 갖는다.

반면, WTO 서비스협정과 같은 포지티브(Positive) 방식의 자유화를 규정

하고 있는 한-EU FTA의 경우 별도의 투자챕터가 존재하지 않으며, ‘설립’이라는 별도의 절을 통해 Mode 3를 규율하게 된다. ‘설립’ 절의 경우 각국의 정책 자율성을 존중하여 한-미 FTA 등 타 FTA 투자챕터에서 규정하고 있는 여러 의무, 투자자와 국가 간 분쟁해결(Investor-State Dispute Settlement) 등 투자 및 투자자 보호를 위한 장치를 규율하고 있지 않은 것이 특징이다. 이러한 특징은 2007년 5월 당시에는 EU 법체계상 투자보호 관련 협상 권한이 EU집행위원회에 있지 않고 EU 각 회원국이 보유하고 있었기 때문인데, EU집행위원회는 한-EU FTA가 가서명된 2009년 10월 이후인 2009년 12월 1일에야 발효한 리스본 조약에 의해 투자보호에 관한 대외적 협상권한을 부여받았다(대외경제정책연구원, 2014: 93-97).

### 3. 투자협정 개요

투자협정이란 투자유치국 내의 외국인 투자를 보호·증대할 목적으로 외국인 투자 보호규범을 정하는 다자 또는 양자간 조약을 말한다(법무부, 2008: 1). 일반적으로 투자협정은 내국민대우, 최혜국대우, 공정·공평대우, 수용보상, 손실보상, 송금보장 등의 내용을 규정하고 있으며, 이를 통해 투자자에 대한 실질적인 보호를 제공한다. 이러한 의무의 준수를 담보하고 투자자에 대한 실효적인 권리구제 수단을 제공하기 위해 투자자-국가 간 분쟁해결절차(Investor-State Dispute Settlement) 등을 규정하고 있다.

또한, 투자협정은 광의의 개념과 협의의 개념으로 대별할 수 있다. 광의의 투자협정은 투자보장협정(Investment Promotion and Protection Agreement: IPPA)으로 투자유치국의 국내법에 따라 허용된 투자에 대한 보호만을 규정한다. 이러한 투자보장협정은 투자자유화를 규정하지 않으므로 투자자유화에 관한 유보목록이 존재하지 않는다. 반면, 협의의 투자협정(Bilateral Investment Treaty: BIT)은 투자자유화, 설립 전 단계 투자에 대한 보호를 포함하는 것으로서 FTA 내의 투자챕터 등이 이러한 범주에 해당한다. 이러한 견해에 따르면 설립 후 단계 투자만을 보호하는 것이 투자보장협정에 해당하며,

설립 전 단계 투자와 설립 후 단계 투자를 모두 보장하는 것이 협의의 투자 협정에 해당하게 된다(법무부, 2008: 2).

우리나라의 경우 FTA에 포함된 투자챗터는 투자자유화 요소를 포함하고 있으나 대부분의 투자보장협정은 투자자유화 요소가 배제되어 있는 것이 특징이다. 한-EU FTA 등 일부 특수한 경우를 제외하고 한국에서 체결하는 대부분의 FTA의 경우 FTA 체결 시 투자자유화를 포함한 투자협정을 포함하는 것이 일반적이다(법무부, 2010: 8). 한-EU FTA의 경우 별도의 투자챗터가 존재하지 않으며, 설립절(Establishment)에서 투자 관련된 부분을 규율하고 있다. 한-EU FTA는 실질적인 투자보장은 개별국과의 BIT를 통해서 해결하는 구조로 별도의 투자자 보호조항은 없고 시장접근(Market Access)에 대한 조항만이 존재하는 것이 특징이다.

### III. 우버서비스와 각국의 정책동향

#### 1. 우버서비스 개요

우버(Uber)는 2009년 미국 캘리포니아 주 샌프란시스코에서 설립된 국제 회사로서 모바일 어플리케이션을 기반으로 운송서비스를 제공하고 있다. 소비자가 어플리케이션을 통해 운송서비스 제공을 요청하면 네트워크를 통해 개인운전자가 개인차량을 이용하여 서비스 수요자에게 운송서비스를 공급하는 형태로 이루어지며, 에어비앤비(Airbnb) 등과 함께 공유경제를 대표하고 있다. 우버서비스는 일본<sup>6</sup> 등의 경우를 제외하고는 택시면허가 없는 개인운전자가 개인차량을 이용하여 택시운송서비스와 유사한 형태의 서비스를 제공한다는 점에서, 택시면허를 취득한 택시운전자가 운송서비스를 제공하는

6. 일본 도쿄의 경우 우버서비스가 택시회사들과의 제휴를 통해 협업 시스템을 구축하고 있으며, 운임과 예약비용은 택시회사가 가져가고, 우버는 중개수수료를 받는 형식으로 운영된다. 이러한 방식은 택시면허 등이 요구되지 않는 차량공유를 골자로 하는 우버서비스의 기본 비즈니스 모델과는 상이하며, 한국에서 활성화되고 있는 카카오택시와 유사한 형태이다(「차량제공 앱 ‘우버’ 일본서 택시업계와 상생모델」, 2014).



카카오택시와는 차이가 존재한다. 현재 우버서비스는 편리성과 저렴한 가격을 바탕으로 빠른 성장세에 있으며, 대중교통 수요가 충분하지 않아 정식 노선을 마련하기 힘든 농어촌지역의 경우 우버서비스를 대중교통의 새로운 대안으로 검토하고 있을 정도로 혁신성이 뛰어나다. 우버서비스는 현재 58개국, 300여 개 도시에서 영업 중이며, 도시뿐만 아니라 버스, 택시 등 대중교통 서비스가 제공되지 않는 지역에도 빠른 속도로 확산되고 있다(성낙문, 2015: 60-63).

일종의 카풀링서비스인 우버서비스는 저렴한 운송서비스 제공, 소비자 선택의 다변화 등 많은 장점을 가지고 있으나, 무면허 서비스에 대한 안정성과 불법성 문제로 인해 정부 당국 및 택시업계들로부터 비판을 받고 있다. 우버 운전자는 택시면허를 취득하기 위한 요건 및 운행에 대한 안전요건 등을 준수할 법적의무가 없기 때문에 기존의 택시 영업자들에게는 불공정한 경쟁환경을 조성하고 있으며, 소비자는 각종 안전문제에 노출되고 있다.

이러한 우버서비스에 대해 경제 활성화 및 일자리 창출을 촉발할 수 있는 신(新)공유경제라는 인식을 바탕으로 정부규제를 완화해야 한다는 주장과 운송서비스 자체에 대해 안전성, 불법성 등의 문제가 존재하므로 정부규제를 강화해야 한다는 주장이 상충되고 있다. 특히, 우버서비스가 택시운송서비스인지 모바일 어플리케이션 서비스인지에 대한 명확한 법적정의를 내리지 않은 채, 각국 정부는 우버서비스에 대한 규제 또는 탈규제 정책을 추진하고 있다. 다음 절에서 한국, 미국, EU 등 주요 국가의 우버서비스에 대한 정부 대응 동향을 살펴보도록 하겠다.

## 2. 우버서비스에 대한 정부대응 및 법적분류 동향

### 1) 한국

한국은 2013년 8월 처음 우버코리아가 국내영업을 시작한 이래, 정부(특히, 국토교통부, 서울시)와 지속적인 마찰을 빚어 왔다. 2013년 국토교통부, 서울시 등은 ‘우버 대응 태스크포스(TF)’를 발족한 뒤 우버영업을 제한하기

위한 노력을 기울였으며, 2014년 12월 서울시의회는 우버차량 신고포상금제도(우파라치) 조례를 통과시켰다. 검찰은 2014년 12월 우버의 창업자와 국내 지사를 여객자동차운수사업법 위반 혐의로 기소하였으며, 이는 우버의 유상 운송 자체를 불법으로 보고 형사재판에 넘긴 세계 최초의 사례이다. 검찰은 MK코리아로부터 승용차를 빌린 운전기사과 승객을 스마트폰용 우버 어플리케이션을 통해 연결해 주고 운임의 20%를 수수료로 받는 등 사실상 유상 운송영업을 벌여온 것이 여객자동차운수사업법 제34조 등을 위반한 것이라고 판단하였다(「불법 논란 우버택시 결국 한국 법정에 선다」, 2014).

또한, 국회는 여객자동차운수사업법 개정안(2015년 12월 시행 예정)을 2015년 5월 발의하여 렌터카를 빌려 유상으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여해서는 안 되고 누구든지 이를 ‘알선’해서는 안 된다고 법에 명시하였다. 이는 우버서비스를 전면적으로 금지하기 위해 자가용자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하면 안 되고 누구든지 이를 ‘알선’해서는 안 된다고 명시한 동법 제81조의 공백을 입법적으로 보완한 것이다. 한국은 여객자동차운수사업법을 통해 우버서비스를 법·제도적으로 금지시킴으로서, 우버서비스를 택시서비스의 한 유형에 해당한다고 보는 정책적인 판단을 하고 있다.

## 2) EU

프랑스, 스페인, 독일 등 EU 회원국에서는 우버서비스를 제한하는 법원의 결정이 이어지고 있다. 2014년 10월 프랑스 국회는 운송회사가 사용자에게 근처의 이용 가능한 차량을 알려주도록 GPS를 사용하는 것을 금지하는 법안을 통과시켰으며, 검찰은 파리 우버사무소에 대한 수색을 명령한 바 있다. 2014년 12월 스페인 법원은 무면허 영업 및 불공정 경쟁을 이유로 우버서비스 중단을 결정하였으며, 2015년 3월 독일 법원 역시 우버의 저가 서비스에 대해 금지 결정을 내렸다.

벨기에의 경우 2014년 1월 영업이 시작되었으며, 브뤼셀에만 약 700명의 운전기사가 우버서비스에 등록되어 있다. 2014년 3월 브뤼셀 상사법원(Commercial court)은 브뤼셀 지역에서의 우버 영업을 즉각 중지하고, 이를

위반하는 경우에는 매일 10,000유로의 벌금을 부과하도록 결정하였다. 동 재판은 택시조합에 의해서 주도되었으며, 상사법원은 우버서비스는 택시영업 면허를 가지고 있지 않으며, 관련 규제를 준수하고 있지 않아 위법하다고 판결하였다. 또한, 우버서비스가 사적인 운송서비스를 유료로 제공하였다며, 우버서비스가 카풀이라는 우버 측의 주장을 배척하고, 궁극적으로 택시 관련 규제를 준수해야 하는 택시서비스라는 결론을 내렸다. 브뤼셀 경찰은 2014년 3월 법원 판결 이후, 우버운전자들을 계속 적발하였고, 2015년 3월 최초로 무면허 택시 운전으로 우버운전자를 고발조치하였으며, 2015년 5월에는 브뤼셀 법원에서 우버 운전기사에 대해 최초의 유죄판결이 내려졌다(「우버(Uber) 서비스 관련, 벨기에 및 EU내 동향」, 2015).

한편, 네덜란드의 경우 우버서비스는 아직 불법이지만, 최근 기술혁신을 막는 규제를 철폐하기 위해 네덜란드 경제부를 중심으로 법률을 정비를 추진하고 있다. 특히, 네덜란드 환경부는 택시운전자가 되기 위한 시험을 없애고, 운전자가 공식자격증 없이 택시서비스를 제공할 수 있도록 하며, 택시요금표 설치의무를 폐지하여 이를 디지털화 하고, 택시 영수증을 모바일 어플리케이션으로 대신할 수 있도록 정책적인 검토를 진행할 예정이다(「네덜란드 규제 개혁으로 우버와 에어비앤비 장려」, 2015).

2015년 초, 우버 측은 프랑스, 스페인, 독일 등 EU 회원국의 상이한 규제는 서비스 분야의 EU 단일시장 원칙에 위배된다고 EU 집행위원회에 문제를 제기하였다. 이에 EU 집행위원회는 2015년 4월 언론을 통해 새롭고 혁신적인 운송 서비스의 발전을 지지한다고 밝히며, 우버와 같은 서비스도 각국의 규정을 피해하려고 해서는 안 되고 EU 회원국들도 과잉조치 금지나 차별금지, 회사설립의 자유와 같은 EU법의 일반원칙을 존중해야 한다고 언급하였다(「EU, 차량공유 규정 전면 조사...우버에 청신호」, 2015).

2015년 7월 20일 스페인 바로셀로나 법원은 스페인 당국이 우버 어플리케이션의 사용을 법적으로 금지할 수 있는지 여부를 판단해 줄 것을 유럽사법재판소에 요청하였으며, EU 28개 회원국에 모두 적용이 되는 유럽사법재판소의 판결에 따라 우버서비스의 적법성 여부와 함께 우버가 단순한 모바일 어플리케이션 서비스 회사인지 운송서비스를 제공하는 회사인지에 대한 결

정이 이루어질 것이다(「프랑스·독일서 영업금지된 우버…유럽사법재판소는 어떤 판결?」, 2015). 향후 판결이 이루어지면, 유럽사법재판소 판결의 기속력에 따라 EU 28개 회원국의 국내정책이 변경될 것이며, 이에 부합하는 방향으로 EU의 통상정책 및 협상전략에도 반영될 것으로 보인다.

### 3) 미국

우버서비스가 처음 시작된 미국의 경우 뉴욕 주는 면허취득 등 각종 규제 수용을 조건으로 허용하고 있으며, 콜로라도 주와 캘리포니아 주는 입법을 통해 우버서비스를 새로운 유형의 서비스인 교통망업(Transportation Network)으로 분류하여 서비스 제공을 허용하고 있다(「新시장이나? 불법영업이냐?...‘공유경제’ 딜레마」, 2015).

우버서비스가 미국 대선주자들의 노사정책, 정부규제 등의 분야에서 중요한 이슈로 떠오르고 있는 상황에서 켈 부시 전 플로리다 주지사, 마르코 루비오 상원의원, 랜드 폴 상원의원 등 공화당 대선주자는 규제완화를 통한 신경제창출을 주장하고 있다. 반면, 힐러리 클린턴 전 국무장관, 마틴 오맬리 전 메릴랜드 주지사 등 민주당 대선주자들은 우버와 같은 공유경제 기반 신(新)기업들이 노동자를 적절하게 보호하지 못한다는 우려의 목소리를 내며, 규제 자체가 불필요하지 않다는 입장이다(「공유경제 ‘우버’에 미국 대선주자들 뚜렷한 입장차」, 2015).

이처럼 대선후보들 간에도 우버서비스에 대한 견해차이가 존재하고 있는 가운데 최근 미국 공항 관리책임자들은 우버 승객 픽업서비스를 허용하는 방향으로 관련 규정을 개정하거나 신설하여, 우버의 진출 범위가 확장되고 있는 추세이다. 특히, 샌프란시스코 국제공항은 2014년 처음으로 우버의 공항 픽업서비스를 허용하였다.

하지만, 최근 들어 우버의 본고장인 미국에서도 우버서비스를 금지하는 움직임이 나타나고 있다. 네바다 주가 우버 영업을 금지하였으며, 뉴욕시는 최근 불법으로 승객을 태운 우버차량 496대를 압류한 바 있다(「우버, 출시 5년 만에 58개국 진출…한계 여전」, 2015). 또한, 뉴욕시의회는 500대 이상의 차량을 보유한 회사를 대상으로 연간 신규 차량등록 대수를 1%로 제한하는

법안을 발의한 바 있다(「뉴욕시, 우버 차량등록 제한 추진 ‘공유경제’ 대선 쟁점화」, 2015). 이처럼 대선후보와 지방정부 간에도 우버서비스에 대한 견해차이가 노정되고 있는 가운데, 향후 미국에서 우버서비스에 대한 정책방향이 불법화 또는 합법화로 방향이 결정된다면, 이러한 정책적 결정은 통상정책과 협상전략에 반영되어 국제통상규범에 큰 영향을 미칠 것으로 보인다.

#### IV. 우버서비스와 기체결 FTA 서비스·투자챕터 관계분석

##### 1. 우버서비스의 FTA 서비스·투자챕터 적용가능성 검토

우버서비스의 FTA 서비스·투자챕터 적용가능성 분석을 위해 앞서 논의 하였던 WTO 서비스협정 제1조의 서비스무역 유형을 검토할 필요가 있다. 우버서비스는 소비자가 어플리케이션을 통해 운송서비스 제공을 요청하면 네트워크를 통해 개인운전자 개인차량을 이용하여 서비스 수요자에게 운송서비스를 공급하는 형태이다. 이를 유형화하여 우버서비스 소비자가 우버서비스 공급자가 위치한 국가로 이동하여 우버서비스를 공급받는다면 해외소비(Mode 2)에 해당하며, 우버서비스 공급자가 우버서비스 소비자가 있는 국가로 이동하여 우버서비스를 제공한다면 상업적 주재(Mode 3)에 해당할 것이다.

한-미 FTA는 제11.1조 및 제11.28조에서 ① 다른 쪽 당사국의 투자자, ② 적용대상투자에 관하여 당사국이 채택하거나 유지하는 조치에 적용된다고 규정하여 상업적 주재(Mode 3)를 적용대상으로 규정하고 있으며, 제12.1조 및 제12.13조에서 이 장은 다른 쪽 당사국의 서비스 공급자에 의한 국경간 서비스무역에 영향을 주는 것으로서 당사국이 채택하거나 유지하는 조치에 적용된다고 규정하여 해외소비(Mode 2)를 적용대상으로 규정하고 있다. 한편, 한-EU FTA는 제7.4조를 통해 해외소비(Mode 2)를 적용대상으로 규정하고 있으며, 제7.10조를 통해 상업적 주재(Mode 3)를 적용대상으로 규정

하고 있다. 따라서, 우버서비스는 한-미 FTA 서비스투자챕터와, 한-EU FTA 서비스무역·설립 및 전자상거래챕터의 적용대상에 해당 된다.

## 2. 주요 FTA의 서비스·투자챕터 분석: 한-미 FTA, 한-EU FTA를 중심으로

우버서비스와 기체결 FTA의 서비스·투자챕터에 대한 분석을 진행하기 위한 첫 번째 단계로 서비스·투자챕터에 규정되어 있는 주요 의무를 살펴보고 하겠다. 이러한 의무는 협정이 발효된 당사국이 준수하여야 하는 것으로, 최혜국대우, 내국민대우, 시장접근, 국내규제, 현지주재, 이행요건, 고위경영진 및 이사회 등으로 구성되어 있다. 네거티브 방식으로 규정된 한-미 FTA의 경우 정책의 재량권을 확보하기 위해 별도 부속서에 비합치조치를 적시하지 않는 경우 당사국은 상기 의무를 준수하여야 하며, 적시한 경우 그에 따라 관련 의무를 준수하여야 한다. 한편, 포지티브 방식으로 규정된 한-EU FTA의 경우 별도 부속서에 서비스시장을 개방한다는 양허를 적시하게 되는 경우 상기 의무 중 최혜국대우, 내국민대우, 시장접근을 적시한 바에 따라 준수하여야 하며, 적시하지 않은 경우 이러한 의무를 준수하지 않아도 협정의 위반이 되지 않는다.

### 1) 최혜국대우

한-미 FTA 제11.4조 및 제12.3조, 한-EU FTA 제7.8조 및 제7.14조에 규정되어 있는 최혜국대우(Most-Favoured-Nation treatment)란 서비스와 서비스 공급자에 대해 가장 많은 혜택을 보는 타국에 대한 대우를 다른 국가에 부여할 의무이며, 모든 타국에 대해 동등한 대우를 제공해야하는 일반적인 개방의무를 의미한다.

### 2) 내국민대우

한-미 FTA 제11.3조 및 제12.2조, 한-EU FTA 제7.6조 및 제7.12조에 규

〈표 2〉 시장접근, 내국민대우, 국내규제 분석

차별여부/규제성격		규제조치의 성격	
		양적	질적
내·외국인 간 차별	차별	시장접근(MA) 제한	내국민대우(NT) 제한
	비차별		합법적인 국내규제(DR)

자료: 법무부(2000): 152-155, 166-174.

정되어 있는 내국민대우(National Treatment)란 상대국의 서비스 공급자에게 자국의 서비스 공급자에 비해 불리하지 않은 대우를 부여할 의무를 의미한다. 내국민대우 위반의 판단 기준은 어떠한 내·외국인 차별조치가 ‘경쟁조건(condition of competition)’에 영향을 미쳤는지 여부이며, 비교 대상은 동종(like) 서비스와 서비스 공급자이다. 동종(like)에 대한 판단은 개별 사례에 따라 이루어지며, 상거래 관행, 기업의 형태 등 다양한 요소를 고려하여 이루어진다. 서비스무역에서의 내국민대우 원칙은 자국과 외국의 서비스 및 서비스 공급자에 대한 대우가 반드시 동일할 것을 요구하지는 않으며, 동등한(equivalent) 대우를 요구한다. 내국민대우에 위반되는 차별조치는 법률상 차별뿐만 아니라 사실상의 차별조치도 포함되며, 이에 따라 형식적으로는 동일한 조치라도 사실상 불리한 대우에 해당하면 내국민대우에 대한 위반에 해당한다.

### 3) 시장접근

한-미 FTA 제12.1조 및 제12.4조, 한-EU FTA 제7.5조 및 제7.11조에 규정된 시장접근(Market Access)은 외국 서비스 또는 서비스 공급자의 시장접근을 제한하는 조치를 금지하는 규정이다. 시장접근을 내국민대우, 국내규제와 구별할 필요가 있으며, 이는 앞서 논의한 표와 같다.

### 4) 국내규제

한-미 FTA 제12.1조 및 제12.7조, 한-EU FTA 제7.23조에 규정된 국내규제(Domestic Regulations)는 국내정책 목표 달성을 위한 질적·비차별적 규제로서, 자격요건, 인가요건, 기술표준 등이 주로 해당된다. 다만, 협정 당사

국은 국내규제를 도입함에 있어, 이러한 국내규제가 서비스무역에 대한 불필요한 무역장벽을 구성하지 않도록 보장하여야 한다.

#### 5) 기타 의무: 한-미 FTA에 존재하는 규정

현지주재(Local Presence)는 국경 간 서비스 공급을 조건으로 국내에 사무실을 설치하거나 국내에 거주할 것을 요구하지 못하도록 규정한 의무이다. 현지주재는 외국의 서비스 또는 서비스 공급자에 대해 국내 법률의 물리적 집행대상 확보, 관리·감독의 실효성 확보 등을 위한 것이다. 한-미 FTA의 경우 서비스챕터 제12.5조에서 이를 규정하고 있으며, 부속서 1의 주해<sup>7)</sup>를 통해 현지주재 의무가 내국민대우 의무와는 별개의 규율임을 명문화하고 있다.

한-미 FTA 제11.8조에 규정된 이행요건(Performance Requirement)은 외국인 투자자의 투자의 설립, 인수, 확장, 관리, 실행, 운영, 판매, 처분 등에 관하여, i) 일정수준 수출, ii) 일정수준 국산 구성요소 비율 달성, iii) 국내 상품 사용, iv) 수출과 수입 간의 연계, v) 수출과 판매 간의 연계, vi) 기술 이전, vii) 특정 지역으로의 독점공급 등에 대해 이행요건 부과를 금지하는 의무이다. 한-미 FTA는 투자챕터에서 이행요건을 규정하여 상기 사항과 관련된 이행요건을 부과하는 경우 이행요건 의무에 반하는 조치에 해당하나, 한-EU FTA의 경우 외국인 투자기업에 이행요건을 부과하는 경우 이를 내국민대우 위반으로 해석할 수 있다는 점에서 차이가 존재한다.

한-미 FTA 제11.9조에 규정된 고위경영진 및 이사회(Senior Management and Boards of Directors)는 외국인 투자기업에 대해 i) 최고 경영진의 국적 요건, ii) 외국인 투자자의 경영권 행사에 대한 실질적 제한을 가하는 이사회 과반수 국적요건 또는 국내 거주요건 부여를 금지하는 의무를 의미한다. 한-미 FTA는 투자챕터에서 이를 규정하여 국적요건, 이사회 구성, 국내 거주요건 부여 등을 부과하는 경우 최고경영진 및 이사회 의무에 반하는 조치에 해

---

7. (주해) 7. 보다 명확히 하기 위하여, 현지주재(제12.5조)와 내국민대우(제12.2조)는 별개의 규율이며 현지주재(제12.5조)와만 불합치되는 조치는 내국민대우(제12.2조)에 대하여 유보될 필요가 없다.



당하나, 한-EU FTA의 경우 외국인 투자기업에 최고경영진 및 이사회 의무에 반하는 조치를 취하는 경우 이를 내국민대우 위반으로 해석할 수 있다는 점에서 차이가 존재한다.

### 3. 주요 FTA의 유보 및 양허표 분석: 한-미 FTA, 한-EU FTA를 중심으로

#### 1) 한-미 FTA 유보 및 한-EU FTA 양허표: 정책의 자율성 확보 수단

각 국가는 상기 언급한 최혜국대우, 내국민대우, 시장접근 등에 대해 정책의 자율성을 확보하기 위해 비합치조치 유보 또는 양허표를 작성한다. 이를 통해 해당 의무에 대한 예외적인 조치를 취할 수 있게 된다. 한-미 FTA는 네거티브 방식을 취하고 있으며, 한-EU FTA는 양허표를 작성하는 포지티브 방식을 채택하고 있다.

비합치조치를 유보로 작성하는 네거티브방식의 경우 부속서에 해당 서비스분야에 대해 별도의 유보를 하지 않으면 내국민대우, 최혜국대우 등 협정문상의 의무가 자동적으로 적용되며, 비합치조치를 규정하고자 하는 경우, 이를 부속서에 기재하여 유보하여야 한다. 부속서 1(현재유보)에는 내국민대우, 최혜국대우 등에 반하는 현재 존재하는 국내규제 및 제한조치를 기재하는 것이 일반적이며, 한-미 FTA의 경우 이러한 부속서 1(현재유보)에 역진방지조항(ratchet mechanism)이 적용되어, 일단 한번 자유화를 추진하면 미래에 이보다 후퇴한 국내규제 또는 제한조치를 취할 수 없게 된다. 부속서 2(미래유보)에는 현존하고 있는 조치가 강화될 가능성이 있는 경우 또는 미래에 정책자율성을 확보하여 새로운 국내규제나 제한조치를 도입하려 하는 분야를 기재한다. 부속서 2(미래유보)에는 역진방지조항(ratchet mechanism)이 적용되지 않는다. 부속서 1과 부속서 2에 기재하지 않은 분야의 경우 부속서에 적용되는 제반 의무에 대해서 향후 제한적인 조치 또는 국내규제를 신설·강화할 수 없으며, 현행 존재하는 국내규제 또는 제한조치를 규정하고 있는 국내법·제도를 개정·폐지하여야 한다.

한-EU FTA의 경우 양허표에 기재한 서비스분야에 대해서는 내국민대우, 시장접근에 반하는 어떠한 차별도 금지되는 것이 원칙이며, 양허표에 서비스 분야를 기재하지 않은 경우 정책의 자율성 확보가 가능하여 차별조치를 할 수 있는 재량권이 존재하게 된다. 만약, 양허표에 기재된 서비스분야에 대해 내국민대우, 시장접근 의무에 부합하지 않는 규제조치를 유지하려 하는 경우, 양허표의 내국민대우 관련 행(Column)에 이를 기재하여 자유화 정도를 조정할 수 있으며, 이를 통해 정책의 자율성을 유지할 수 있다. 하지만 양허표에 내국민대우, 시장접근 의무에 부합하지 않는 규제조치를 기재한 경우에는 이보다 강화된 제한조치·규제를 신설 또는 강화하게 되면 FTA 협정 위반이 된다.

현재 우리나라, EU 등에서 추진 중인 우버서비스를 금지하는 국내정책은 앞서 분석한 바와 같이 서비스 공급자 수를 직접 제한하는 것이며, 이는 양적인 규제조치로서 시장접근에 대한 위반에 해당한다. 따라서, 정책의 자율성을 확보하기 위해서는 유보 또는 양허표에 이를 적절하게 규정하여야 한다.

## 2) CPC 코드분석

우버서비스는 모바일 어플리케이션을 기반으로 소비자가 어플리케이션을 통해 운송서비스 제공을 요청하면 네트워크를 통해 개인운전자가 개인차량을 이용하여 서비스 수요자에게 운송서비스를 공급하는 형태로 서비스 공급이 이루어진다. 우버서비스 특성의 핵심은 ① 모바일 어플리케이션을 기반으로 한 서비스 공급인지, ② 개인차량을 이용하여 수요자에게 운송서비스를 공급하는 것인지에 존재한다.

우버서비스를 모바일 어플리케이션이라는 네트워크 플랫폼을 기반으로 차량을 가진 운전자와 이동을 원하는 소비자를 이어주는 일종의 소셜 네트워크 서비스로 접근한다면, 우버서비스가 운송서비스를 제공하는 운송사업자가 아니라 단순한 모바일 어플리케이션 서비스 제공 사업자에 해당한다고 볼 수 있다. 반면, 우버서비스의 핵심을 운송서비스 제공에 두는 경우, 우버서비스는 택시운송서비스와 유사하다고 볼 수 있다.

이러한 우버서비스의 특성을 바탕으로 한-미 FTA의 비합치조치와 한-EU FTA의 양허표 분석을 위해 선행되어야 하는 것이 CPC 코드를 분석하는 것이다. CPC 코드는 서비스를 분류하고 있는 체계이며, 이를 통해 FTA 협정문에 규정된 비합치조치나 양허의 적용범위를 명확하게 할 수 있다. 한-미 FTA, 한-EU FTA를 중심으로 일관적인 분석을 수행하기 위해 CPC Provisional을 중심으로 우버서비스를 분석할 것이다. 다만, CPC Provisional 버전이 최근의 기술발전을 반영하고 있지 않기 때문에 모바일 어플리케이션 서비스의 경우 정확하게 부합하는 CPC 코드를 찾는 것에는 다소 한계가 존재한다. 이러한 점을 고려하여 가장 유사한 CPC 코드를 찾아 분석을 수행하도록 하겠다.

우버서비스를 운송서비스의 일종으로 규정하는 경우 CPC 83101(Leasing or rental services concerning private cars without operator), CPC 71221(Taxi services), CPC 71222(Rental services of passenger cars with operator)를 분석할 필요가 있다. 한편, 우버서비스를 모바일 어플리케이션 서비스로 판단하는 경우 CPC 75221(Shared network services), CPC 75231(Data network services), CPC 75232(Electronic message and information services), CPC 75299(Other telecommunications services n.e.c.)를 분석하여야 한다.

우선, 운송서비스에 해당하는 CPC 83101은 운전자를 포함하지 않는 자가용 차량의 임대 또는 대여서비스로서 운전자를 포함하는 여객운송서비스는 제외된다. CPC 83101은 우버서비스에 부합한다기보다는 기존의 자동차대여업, 또는 최근 성장하고 있는 자동차 공유임대 서비스에 해당할 수 있을 것이다. 자가용, 렌터카를 활용하여 운전자가 승객에게 여객운송서비스를 제공하는 우버서비스의 특성을 고려할 때 택시서비스를 포괄하고 있는 CPC 71221 또는 운전자를 포함하는 여객운송서비스를 규정한 CPC 71222가 우버서비스의 서비스 공급형태를 가장 잘 반영하고 있는 서비스분류에 해당할 것이다.

우버서비스를 모바일 어플리케이션 서비스로 판단한다면 다음과 같은 분석이 가능하다. 공유네트워크 서비스를 제공하는 CPC 75221은 전화통화, 데이터 전송 등을 위한 네트워크 서비스를 규정하고 있기 때문에 우버서비스

에 해당하지 않는다. 전자메시지와 정보서비스를 규정하고 있는 CPC 75232는 전신(telegraph), 텔레프린터 익스체인지(teleprinter exchange, telex/TWX), 그리고 부가가치 통신서비스(value-added network services) 관련 서비스를 포괄하고 있으며, 이러한 형태의 서비스는 모바일 어플리케이션을 활용하여 서비스를 제공하는 우버서비스에 부합하지 않는다. 반면, 장비 간 데이터 전송을 위해 필요한 네트워크 서비스를 포괄하는 CPC 75231은 우버서비스의 수요자와 공급자를 우버 어플리케이션을 통해 연결시켜주며, 이러한 연결은 데이터 전송을 기반으로 하고 있다는 점에서 우버서비스의 특성과 부합한다고 할 것이다.

따라서, 우버서비스와 관련된 기체결 FTA의 비합치조치 및 양허표 분석은 택시서비스를 포괄하고 있는 CPC 71221, 운전자를 포함하는 여객운송서비스를 규정한 CPC 71222, 장비 간 데이터 전송을 위해 필요한 네트워크 서비스를 포괄하는 CPC 75231을 중심으로 이루어질 것이다.

### 3) 한-미 FTA 비합치조치 분석: 한국과 미국

한-미 FTA의 비합치조치를 분석하기 전에, 한-미 FTA의 비합치조치 규정의 특성을 살펴볼 필요가 있다. 한-미 FTA 서비스·투자챕터의 경우 비합치조치를 네거티브방식으로 규정하며, 서비스유형인 Mode 1, 2, 4는 서비스챕터가, 서비스유형인 Mode 3는 투자챕터에서 규율하는 구조이다. 이에 따라 Mode 1, 2, 4에 대해서는 서비스챕터에 규정된 각종 의무가 적용이 되며, 이러한 의무에 비합치되는 조치는 부속서에 규정하여 이러한 의무의 적용을 배제시키는 구조이다. 한편 Mode 3의 경우 투자챕터의 규율을 받게 되며, 투자챕터에 규정된 각종 의무가 적용이 된다. 이러한 의무에 비합치되는 조치는 부속서에 규정한다.

한국의 경우 택시서비스(CPC 71221)을 미래유보에 규정하고 있으며, Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있도록 포괄적인 유보를 하고 있다. 택시서비스는 미래유보에 규정이 되어 있기 때문에 국토교통부에서 추진하는 택시산업에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의

수를 제한하는 정책을 추진하여도 한-미 FTA 협정에 위반되지 않는다. 또한, 여객운송서비스(CPC 71222) 중 정기도로여객운송서비스의 경우 미래유보에 규정되어 있기 때문에 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있다. 여객운송서비스(CPC 71222) 중 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스의 경우 현재유보에 규정되어 있으며, Mode 1, 2, 4에 대해 현지주재 관련 사무소설치를 비합치조치로 적시하고 있다. 이에 따라, 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스를 공급하는 인은 대한민국 내 당해 지역에 사무소를 설치하여야 한다. 반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 별도의 비합치조치 유보를 하지 않았기 때문에 향후 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하

〈표 3〉 한국의 비합치조치(NCMs) 규정

CPC 분류	비합치조치(NCMs) 내용
택시서비스 (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
여객운송서비스 (CPC 71222)	1. 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스 1) 유보유형: 현재유보 2) 관련의무: 현지주재 3) 유보적용: 국경간 서비스무역 4) 유보내용: 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스를 공급하는 인은 대한민국 내 당해 지역에 사무소를 설치하여야 한다.
	2. 도로여객운송서비스(택시서비스 및 정기도로여객운송서비스) 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
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	별도 비합치조치(NCMs) 규정 없음

자료: 외교통상부(2011a): 468, 550.

는 경우 FTA협정에 위배된다.

미국의 경우 택시서비스(CPC71221), 여객운송서비스(CPC 71222)뿐만 아니라 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)에 대해서도 별도의 비합치 조치 유보목록에 기재하고 있지 않다. 이에 따라 Mode 1, 2, 3, 4에 대해서 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 FTA를 위반하게 된다.

#### 4) 한-EU FTA 양허 분석: 한국과 EU 회원국

한-EU FTA의 양허표(List of Commitments)를 분석하기 전에 한-EU FTA의 특성을 살펴볼 필요가 있다. 한-EU FTA의 경우 서비스 무역·설립 및 전자상거래가 하나의 챕터로 구성되어 있어 한-미 FTA와 비교하여 상대적으로 자유화 정도가 낮다고 할 수 있다. 특히, 한-EU FTA의 경우 별도의 투자챕터가 없으며, 서비스 무역·설립 및 전자상거래 챕터에 ‘제3절 설립’으로 규정되어 있다. 설립의 경우 시장접근, 내국민대우, 최혜국대우 등의 의무만을 규정하고 있으며, 투자자와 국가 간 분쟁해결(ISDS)은 포함하고 있지 않다. 한-EU FTA의 이러한 특성은 EU의 회원국이 다양하기 때문에 투자와 관련된 사항은 각 회원국이 체결한 투자협정(BIT)에서 해결하도록 협정문이 구성되었기 때문이다.

한-EU FTA의 경우 서비스 유형인 Mode 1, 2는 제2절 국경 간 서비스 공급에서, Mode 3는 제3절 설립에서, Mode 4는 제4절 자연인의 상용 일시 주재에서 규율을 하는 구조이다. 이에 따라 각 절에서 규정하고 있는 각종 의무가 서비스 공급유형에 따라서 적용되게 되며, 각 당사자에 의하여 자유화된 분야와 양허약속에 따라 해당 분야에서 다른 쪽 당사자의 서비스 공급에 적용 가능한 시장접근 및 내국민대우에 대한 제한은 양허표에 기재하게 된다. 이러한 양허표는 다른 쪽 당사자의 서비스 공급에 대한 구체적인 시장 개방 약속이 되며, 이에 따라 부여된 대우와 비교하여 새로운 또는 더 차별적인 조치를 채택할 수 없게 된다. 양허표에 기재되지 않은 분야의 경우 서비스 무역·설립 및 전자상거래에 규정된 시장접근 및 내국민대우 의무가 적용되지 않는다. 이는 비합치조치 유보목록에 기재하지 않으면 시장이 개방되

〈표 4〉 한국의 양허표

CPC 분류	양허표
택시서비스 (CPC 71221)	미기재
여객운송서비스 (CPC 71222)	미기재
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	2. 커뮤니케이션서비스 C. 통신서비스 부가서비스(“부가서비스”란 기간통신사업자로부터 임차한 통신망설비를 통하여 제공되며, 이용자의 정보를 저장하여 전송하는 통신서비스를 의 미) Mode 1) 제한없음 Mode 2) 제한없음 Mode 3) 제한없음 Mode 4) 수평적 양허 분야에 기재된 사항 외에는 약속 안 함

자료: 외교통상부(2011b): 315.

는 효과를 갖는 한-미 FTA 등 네거티브(Negative) 방식을 취하고 있는 FTA와 구별되며, 이러한 특성으로 인해 포지티브(Positive) 방식은 상대적으로 자유화수준이 낮다. 추가적으로, 한-EU FTA에서는 최혜국대우를 협정문상 원칙으로 규정하되 별도의 부속서를 통해 최혜국대우 면제목록을 규정하고 있다.

한국의 경우 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)를 양허표에 기재하고 있지 않다. 이는 한-EU FTA 제7.7조(약속목록) 및 제 7.13조(약속목록)에 따라 양허표에 시장접근 및 내국민대우에 대한 자유화를 약속하지 않은 경우에 해당하며, 이 분야에 대해서는 시장접근과 내국민대우와 관련된 국내규제와 신규 제한조치를 도입할 수 있게 된다. 따라서, 국토교통부에서 추진하는 택시산업에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다. 이는 여객운송서비스(CPC 71222)와 관련하여서도 동일하다. 반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 ‘제한없음’을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 따라서, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 한-EU FTA협정에 위배된다.

〈표 5〉 EU의 양허표

CPC 분류	양허표
택시서비스, 여객운송서비스 (CPC 71221, CPC 71222)	<p>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</p> <p>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 고용창출입, 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 법인화가 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 고용창출입, ⑨ 스페인, 아일랜드, 이탈리아는 시외버스서비스에 대해서 경제적 수요심사가 있으며 주요기준은 기존 설립의 수 및 이에 대한 영향, 인구밀도, 지리적 산포, 교통조건에 대한 영향, 새로운 고용창출입, ⑩ 프랑스는 시외버스서비스에 대해서 약속하지 않음</p> <p>3) Mode 4                      16. 운송서비스                      D. 도로운송                      a) 여객운송(CPC 7121 및 CPC 7122): ① 오스트리아는 법인 또는 파트너십을 대표할 자격이 있는 자 및 주식보유자에 대하여 국적조건이 있음, ② 덴마크는 관리자에 대하여 국적조건 및 거주요건 부과, ③ 불가리아, 몰타는 국적요건 부과</p>



CPC 분류	양허표
데이터전송 네트워크 서비스(CPC 75231)	<p>1) Mode 1, 2 2. 커뮤니케이션서비스 B. 통신서비스 a) 모든 전자기적 수단에 의한 신호 전송 및 수신으로 구성된 서비스, 방송은 제외의 경우 Mode 1,2에 대해 제한없이 개방</p> <p>2) Mode 3 7. 커뮤니케이션서비스 B. 통신서비스 a) 모든 전자기적 수단에 의한 신호 전송 및 수신으로 구성된 서비스, 방송은 제외의 경우 Mode 3에 대해 제한없이 개방</p> <p>3) Mode 4 모든 분야에 적용되는 사항을 제외하고 약속 안함</p>

자료: 외교통상부(2011b): 203, 218, 250, 260, 271, 282.

EU의 경우 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)에 대해 각 회원국별로 자유화에 대한 약속을 기재하고 있다. 국경을 넘어 서비스 공급을 제공하는 형태인 Mode 1의 경우 EU 전체가 약속을 하지 않아, 시장 접근과 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 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 고용창출이라 규정하여 외국인의 시장접근에 대한 제한을 가하고 있다. 특히, 우버서비스가 택시서비스와 같은 CPC 분류에 포함된다고 판단하는 경우 EU 회원국은 경제적 수요심사를 통해 우버서비스를 제한할 수 있다. 추가적으로, 각 회원국별 양허표 기재사항은 표에 적시하였다. 반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 ‘제한없음’을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 따라서, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 한-EU FTA 협정에 위배된다.

다음으로 최혜국대우에 대한 면제와 관련하여 한국은 택시서비스(CPC

〈표 6〉 한국의 MFN 면제목록

분야 또는 하위분야	최혜국대우와 불일치를 표시하는 조치의 설명(기술)
8. 운송서비스 도로여객운송서비스 (택시 및 정기 도로여객운송서비스)	대한민국은 택시서비스 및 정기 도로여객운송서비스에 대하여 다른 국가의 인에게 차등 대우를 부여하는 모든 조치를 채택하거나 유지할 권리를 유보함.

자료: 외교통상부(2011b): 381.

71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)를 최혜국대우 면제목록에 기재하고 있어, 향후 다른 국가의 인에게 차등 대우를 부여하는 모든 조치를 채택하거나 유지할 수 있는 권리를 유보하였다. 한편, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)는 최혜국대우 면제목록에 별도의 기재를 하지 않았기 때문에 최혜국대우 의무를 준수하여야 한다.

EU의 경우 최혜국대우에 대한 면제와 관련하여 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)를 포괄하는 도로운송서비스에 대해 각 회원국별로 최혜국대우 면제를 기재하고 있다. 회원국의 상당수가 내륙으로 연결된 EU의 경우 도로운송서비스의 국경 간 공급에 대한 지역적 특수성 고려, 국가 간 상호주의, 운수권 규제 등의 필요성을 반영하여 다양한 최혜국대우 면제목록을 규정하였다. 한편, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)는 최혜국대우 면제목록에 별도의 기재를 하지 않았기 때문에 최혜국대우 의무를 준수하여야 한다.

#### 4. 토론: 전자상거래 관련 논의동향

전자상거래의 경우 1998년 2월에 있었던 WTO 일반이사회에서 처음 논의가 시작되었다. 그리고 1998년 5월 20일 제네바에서 개최된 제2차 WTO 각료회의에서 전자상거래에 대한 선언문을 채택하였다. 그 이후, WTO는 도하개발아젠다(Doha Development Agenda: DDA) 등 후속적인 WTO 각료회의에서 전자상거래에 대한 논의를 진행하였으나, 아쉽게도 구체적인 통상 규범을 합의를 도출하지 못하였다(박덕영, 2006: 96-97). 이에 미국은 자국

이 보유한 전자상거래 산업의 강점을 활용하고 전자상거래와 관련된 서비스·투자무역을 활성화하기 위해 미국이 체결하는 FTA를 통해 전자상거래와 관련된 구체적인 통상규범을 규정하였다. 한-미 FTA도 전자상거래와 관련하여 디지털제품의 정의, 전자적 전송물에 대한 관세부과 문제 등을 규정하고 있다(박덕영, 2007).

전자상거래 관련 주요한 논의 중 하나는 디지털제품의 정의로서, 디지털제품으로 인정받을 수 있는 범위에 따라 서비스시장의 개방효과가 큰 영향을 받게 된다. 우버서비스가 전자상거래로 인정받기 위해서는 디지털제품의 범위에 포함되어야 한다. 이를 위해 디지털제품에 대한 일반적인 정의를 살펴보면, 디지털제품이란 컴퓨터 소프트웨어, 음악, 전자서적, 동영상, 멀티미디어 저작물 등 디지털 파일로 작성하여 컴퓨터 네트워크를 통해 송수신하고 다운로드와 업로드를 할 수 있는 것과 같이 디지털 신호로 변화시킬 수 있는 모든 대상을 말하며, 인터넷에서 온라인으로 전달 가능한 것을 의미한다(박덕영, 2006: 98-99). 한-미 FTA 전자상거래챕터 제15.9조는 “디지털제품이라 함은 전달매체에 고정되는지 또는 전자적으로 전송되는지 여부에 관계 없이 디지털 방식으로 부호화되고 상업적 판매 또는 배포를 목적으로 생산된 컴퓨터 프로그램·문자열·동영상·이미지·녹음물 및 그 밖의 제품을 말한다.”라고 정의하고 있다. 즉, 전자상거래챕터에서 규정하고 있는 디지털제품의 정의가 전자적 전송물 등 디지털제품에 대한 관세부과 문제, 내국민대우 보장 등에 초점을 맞추고 있으며, 이러한 제품은 주로 오디오·비디오 영상콘텐츠, 고등교육 서비스, 인터넷 방송서비스 등에 해당한다. 우버서비스의 경우 전자상거래와 관련된 통상규범이 형성되던 시기에 존재하지 않았기 때문에 이러한 정의에 명확하게 부합되지는 않지만 인터넷, 모바일 네트워크 등을 활용한 서비스에 해당하기 때문에 향후 전자상거래와 관련된 논의에 함께 포함되어 논의될 가능성이 존재한다 할 것이다.

추가적으로, 전자상거래와 우버서비스와 연계가 되고 있는지에 대한 통상규범 동향을 검토하기 위해, USTR에서 발표한 Factsheet을 중심으로 금번 TPP 협정 전자상거래챕터의 내용을 개괄적으로 소개한다.

TPP 협정의 전자상거래 챕터는 기체결 FTA에 규정된 전자상거래 챕터와

비교했을때 포괄적이고 높은 수준의 내용으로 구성되어 있다. ① TPP 협정 회원국 간 전자적인 전송에 대해 관세부과를 할 수 없게 하였으며, ② TPP 협정 타 회원국에서 생산된 디지털제품(컴퓨터 프로그램 등 디지털로 인코딩되어 상업적 판매 또는 유통을 위해 생산되고 전자적으로 전송될 수 있는 것)에 대해 동종의 디지털제품에 부여하는 대우보다 불리한 대우를 하지 못하게 금지하였다. ③ 기업 등의 비즈니스 목적의 경우에는 전자적 수단에 의한 국경을 넘는 정보(개인정보 포함)의 이전을 인정하였고, ④ 기업들이 자국의 영역 내에서 사업을 수행하기 위한 조건으로 컴퓨터 관련 시설을 자국의 영역 내에 설치하도록 요구하는 것을 허용하지 않는다. ⑤ 다른 회원국의 개인 또는 사업자가 소유하는 대량 판매용 소프트웨어의 소스코드의 이전 또는 해당 소스코드에 대한 접근에 대한 요구가 원칙적으로 불가능하며, ⑥ 전자상거래 이용자 및 온라인 소비자보호에 관한 규율이 결정되는 등 소비자가 전자상거래를 안심하고 이용할 수 있도록 환경을 정비하였다. TPP 협정 전자상거래챕터가 기존에 체결된 FTA의 전자상거래챕터 보다 포괄적이고 높은 수준의 규범을 규정하여 TPP 협정 회원국간 전자상거래 무역을 활성화할 수 있는 법·제도적 기반을 마련하고 있으나, TPP 협정의 전자상거래챕터도 우버서비스 등 신서비스에 대해서는 아직까지 본격적으로 다루고 있는 것으로 보이지 않는다.

## V. 우버서비스와 국내정책 및 기체결 FTA와의 합치성 분석

### 1. 우리나라의 「여객자동차운수법」 분석

국토교통부는 우버서비스를 택시서비스 또는 여객운송서비스로 규정하고 있으며, 이에 따라 「여객자동차운수사업법」을 법적근거로 우버서비스를 규제하고 있다. 현재 우버서비스는 「여객자동차운수사업법」 제81조 및 제82조를 근거로 금지되고 있으며, 국회는 「여객자동차운수사업법」 개정안(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)을 2015년 5월 발의하여 렌터카를 빌려

유상으로 운송에 사용하거나 다시 남에게 대여해서는 안 되고 누구든지 이를 알선해서는 안 된다고 법을 개정하였다. 이는 렌터카를 이용한 우버서비스를 금지할 수 있는 법적근거를 마련하기 위한 것으로, 자가용자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하면 안 되고 누구든지 이를 알선해서는 안 된다고 명시한 동법 제81조의 공백을 입법을 통해 보완한 것이다.

우버서비스를 금지하는 「여객자동차운수사업법」 개정안(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)을 분석하여 보면 동법 제81조는 자가용 자동차의 유상운송을 금지하고 있으며, 동법 제82조는 자가용자동차의 노선운행을 금지하고 있다. 동법 제81조(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)의 경우 자가용자동차를 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하여서는 안 되며, 누구든지 이를 알선하여서는 안 된다고 규정하고 있다. 우버서비스의 운송 관련 서비스는 자가용자동차를 이용하여 유상으로 운송용으로 제공하거나 임대하여 여객운송서비스를 제공하는 경우에 해당하므로 동법 제81조에 반하고, 우버서비스가 서비스 공급자와 수요자를 어플리케이션을 통해 연결해주는 것은 이를 알선하는 경우에 해당하여 역시 동법 제81조에 반한다. 또한, 「여객자동차운수사업법」 제82조(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)는 고객을 유치할 목적으로 노선을 정하여 자가용자동차를 운행하거나 이를 알선하는 행위를 금지하고 있다. 우버서비스의 기본 특성은 노선을 정해서 운행하지 않는 것이지만, 최근 우버, 리프트 등이 제공하는 공항픽업서비스의 경우 노선을 정하여 자가용자동차를 운행하거나 알선하는 행위에 해당하므로 동법 제82조에 반한다 할 것이다. 또한, 신설된 동법 제89조의 3(법률 제13376호, 2015년 12월 23일 시행)은 면허를 받지 않고 여객자동차운송사업을 경영한 자를 신고하면 포상금을 지급할 수 있도록 법적근거를 제공하고 있다.

우버서비스를 금지하는 「여객자동차운수사업법」의 주요 법적근거를 제공하는 「여객자동차운수사업법」 개정안의 개정사유를 살펴보면, 현행법은 자동차대여사업자가 자동차 임차인에게 운전자를 알선하는 경우 운전자를 알선할 수 있는 기간과 알선하는 운전자의 자격에 대한 별도의 제한을 두고 있지 않고 있기 때문에 자동차 임차인에 대한 운전자 알선을 기간의 제한 없이 허

용할 수 있게 되어 운전자 알선이 택시 수요를 대체하여 택시업계의 어려움이 가중될 우려가 있다는 점을 지적하고 있다. 또한, 자동차대여사업자가 알선하는 운전자에 대한 자격제한이 없어 자동차 임차인이 성폭행 등 강력범죄에 노출될 가능성이 있다는 점을 들어 국민의 안전보장을 또 다른 개정이유로 명시하고 있다. 즉, 「여객자동차운수사업법」의 개정목적은 택시수급조절과 운전자에 대한 자격요건 규정을 통한 자동차 임차인의 안전 도모이다.

「여객자동차운수사업법」 개정안이 2015년 12월 23일부터 시행됨에 따라 국토교통부에서는 「여객자동차운수사업법」 개정안의 하위법령을 마련하여 2015년 8월 입법예고에 들어갔다. 동법 시행령 개정령안은 택시운송사업의 질서유지를 위한 자가용자동차 유상운송의 알선, 자동차대여사업자 외의 자의 대여자동차 유상운송의 알선 등 각종 유사택시운송사업에 대한 금지 규정을 신설하고, 대통령령으로 정하는 무면허 여객자동차운송사업에 대하여 관할 지방자치단체장이 신고포상금을 지급할 수 있도록 하는 등의 내용을 구체적으로 정하기 위한 것이다.

또한, 국토교통부는 택시의 과잉공급을 해소하기 위해 정책적으로 자율감차사업을 통한 택시공급 축소를 추진하고 있다(「택시 자율감차 사업 정상 추진중」, 2014). 2015년 대전시 자율감차 시범사업을 시작으로 향후 약 8년 동안 전체 택시 8,850대 중 약 15.1%에 해당하는 1,336대를 매년 단계적으로 감축할 계획이다(「대전시, 택시 자율감차 시범사업계획 확정」, 2014). 택시의 공급과잉을 해소하기 위한 정책기조의 일관성을 유지하기 위해 국토교통부에서는 택시와 유사한 서비스를 제공하는 우버서비스를 금지할 수밖에 없을 것으로 보인다.

「여객자동차운수사업법」 제81조 및 제82조에 따라 한국에서 우버서비스 영업자체가 금지되고 있으며, 이는 서비스 공급자 수를 직접 제한하는 양적인 규제조치로서, 내·외국민 간 차별 없이 우버서비스와 유사한 유형의 서비스의 공급이 금지된다는 점에서 시장접근에 대한 의무 위반이 문제가 된다. 따라서, 「여객자동차운수사업법」 제81조 및 제82조에 따라 우버서비스를 금지하기 위해서는 한-미 FTA 유보 또는 한-EU FTA 양허표에 적절하게 규정되어 있어야 한다.

## 2. 「여객자동차운수사업법」의 한-미 FTA, 한-EU FTA 합치성 분석

향후 우버서비스 관련 통상규범을 선도적으로 형성해나갈 미국, EU와 우리나라가 체결한 FTA를 중심으로 「여객자동차운수사업법」의 합치성을 분석하도록 하겠다.

우선, 우버서비스를 택시서비스(CPC 71221)로 판단하는 경우를 검토하겠다. 한-미 FTA에서 우리나라는 택시서비스(CPC 71221)를 미래유보에 규정하고 있으며, Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있도록 포괄적인 유보를 하고 있다. 한-EU FTA의 경우 택시서비스(CPC 71221)를 양허표에 기재를 하고 있지 않다. 한-EU FTA 제7.7조(약속목록) 및 제7.13조(약속목록)에 따라 양허표에 시장접근 및 내국민대우에 대한 자유화를 약속하지 않는 경우에 해당하여 이 분야에 대해서는 시장접근과 내국민대우와 관련된 국내규제와 신규 제한조치를 도입할 수 있다. 이에 따라, 국토교통부는 택시산업에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 이러한 정책이 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않으며, 국토교통부는 정책의 자율성을 확보할 수 있게 된다. 즉, 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 것은 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다.

다음으로 우버서비스를 여객운송서비스(CPC 71222)로 판단하는 경우를 검토하겠다. 한-미 FTA의 경우 여객운송서비스(CPC 71222) 중 정기도로여객운송서비스의 경우 미래유보에 규정되어 있기 때문에 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 어떠한 조치도 채택할 수 있다. 여객운송서비스(CPC 71222) 중 택시와 정기도로여객운송서비스를 제외한 도로여객운송서비스의 경우 현재유보에 규정되어 있으며, Mode 1, 2, 4에 대해 현지주재 관련 사무소설치를 비합치조치로 적시하고 있다. 이에 따라, 택시와 정기도로여객운송서비스를

제외한 도로여객운송서비스를 공급하는 인은 대한민국 내 당해 지역에 사무소를 설치하여야 한다. 한편, 한-EU FTA의 경우 여객운송서비스(CPC 71222)를 양허표에 기재하고 있지 않다. 한-EU FTA 제7.7조(약속목록) 및 제7.13조(약속목록)에 따라 양허표에 시장접근 및 내국민대우에 대한 자유화를 약속하지 않는 경우, 이 분야에 대해서는 시장접근과 내국민대우와 관련된 국내규제와 신규 제한조치를 도입할 수 있게 된다. 이에 따라, 국토교통부는 여객운송서비스(택시서비스 및 정기도로운송서비스)에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 이러한 정책이 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않으며, 국토교통부는 정책의 자율성을 확보할 수 있게 된다. 즉, 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 규제정책을 실시하더라도 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다.

마지막으로 우버서비스를 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)로 판단하는 경우를 검토하겠다. 한-미 FTA의 경우 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 별도의 비합치조치 유보를 하지 않았기 때문에 향후 Mode 1, 2, 3, 4에 대해 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 FTA협정에 위배된다. 한-EU FTA의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 ‘제한없음’을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 따라서, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 한-EU FTA협정에 위배된다. 이 경우 우버사업자에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 규제정책을 추진하게 되면, 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반된다. 특히, 국토교통부에서 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 규제정책을 실시하게 되면 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정을 위반하게 된다.



### 3. 한-미 FTA·한-EU FTA와 미국, EU 우버서비스 합치성 분석

미국의 경우 TPP, TTIP 등 공세적인 통상정책을 추진하고 있으며, EU도 TTIP, EU-베트남 FTA 등 동시다발적인 FTA를 추진하고 있다. 이러한 상황에서 미국, EU의 우버서비스 합치성 분석을 위해 한-미 FTA, 한-EU FTA로 한정하는 이유는 국내 교통정책에 대한 영향분석의 대상을 한국으로 한정하였기 때문이다.

한-미 FTA의 경우 미국은 비합치조치 유보목록에 택시서비스(CPC71221), 여객운송서비스(CPC 71222)뿐만 아니라 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)에 대해서도 별도 제한조치를 기재하고 있지 않다. 이에 따라 Mode 1, 2, 3, 4에 대해서 내국민대우, 최혜국대우, 이행요건, 고위경영진 및 이사회, 현지주재와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 경우 FTA를 위반하게 된다. 이에 따라 미국은 자국 법인 또는 자연인이 우버서비스를 제공하는 것에 대해서는 규제정책을 취할 수 있을 것이나, 우리나라 등 FTA를 체결한 국가의 법인 또는 자연인이 우버서비스를 공급하는 경우 협정문에 규정되어 있는 제반 의무의 적용을 받게 되어, 경제적수요심사, 면허 등을 통한 서비스 공급자수 제한 등의 규제정책을 추진하는 경우 FTA 협정을 위반하게 된다. 일반적으로 FTA 비합치조치 규정이 자국의 국내법을 반영하고 있다는 점을 고려할 때, 미국은 우버서비스와 관련하여 별도의 비합치조치를 규정하고 있지 않으므로, 우버서비스 자체가 합법적으로 운영되고 있다는 점을 시사한다. 향후 미국이 우버서비스에 대한 규제정책을 실시하는 경우 한-미 FTA 등 체결 FTA를 위반할 가능성이 높다.

한-EU FTA의 경우 EU 측은 택시서비스(CPC 71221)와 여객운송서비스(CPC 71222)에 대해 각 회원국별로 자유화에 대한 약속을 기재하고 있다. 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 고용 창출이라 규정하여 외국인의 시장접근에 대한 제한을 가하고 있다. 우버서비스가 택시서비스 또는 여객운송서비스에 해당한다고 보는 경우 EU 회원국은 우버서비스에 대한 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 정책을 추진하여도 이러한 정책이 한-EU FTA 협정에 위반되지 않는다. 반면, 데이터전송 네트워크서비스(CPC 75231)의 경우 Mode 1, 2, 3에 대해 ‘제한없음’을 기재하여 별도의 시장접근 및 내국민대우 관련 규제를 취하지 않을 것을 약속하고 있다. 만약, 우버서비스의 모바일 어플리케이션 활용 측면을 강조하여 이를 데이터전송 네트워크서비스로 보는 경우, EU 회원국이 우버서비스에 대해 경제적 수요심사, 자율감차 등 공급자의 수를 제한하는 규제정책을 추진하게 되면, 시장접근 또는 내국민대우와 관련된 신규 규제나 제한조치를 취하는 규제정책에 해당하게 되어 한-EU FTA협정을 위반하게 된다.

#### 4. 향후 국제통상규범과 우버서비스 관련 국내교통정책에 대한 영향분석

앞서 논의한 바와 같이 우버서비스의 법적성격 및 이에 대한 국내정책은 미국, EU 등 주요 국가들에서도 아직 명확화되어 있지 않다. 다만, 우버서비스의 법적성격은 향후 미국, EU 등이 이에 대해 국내적으로 어떠한 정책방향을 설정하는지에 따라 큰 영향을 받게 될 것이다. 미국, EU 등에서 우버서비스의 법적성격에 대해 정책방향을 설정하게 되면, 이러한 국가들은 FTA, WTO 복수국 간 서비스협정(Trade In Services Agreement) 등을 통해 자국의 정책방향을 국제통상정책에 반영하여 통상규범을 수립할 수 있도록 협상을 진행할 것이다. 이 경우 WTO 복수국 간 서비스협정(Trade In Services Agreement), 한-미 FTA, 한-EU FTA 등을 통해 우리나라의 국내 교통정책

에 영향을 미치게 될 가능성이 높다. 즉, 선진국의 국내 교통정책이 통상규범을 통해 국내정책에 영향을 미치게 되는 것이다.

우선, 미국, EU 등 주요 국가들이 우버서비스를 택시서비스 또는 여객운송서비스로 판단하여 이를 국제통상규범으로 반영한다면 WTO 복수국 간 서비스협정(Trade In Services Agreement), FTA 등에 큰 영향이 없을 것으로 보인다. 기존의 WTO 서비스협정, FTA의 규범을 통해 규율이 가능하기 때문이다. 이 경우 앞서 분석한 바와 같이 우리나라는 우버서비스에 대한 정책자율성을 확보할 수 있게 되어, 현재와 같은 국내 규제정책을 추진하여도 한-미 FTA, 한-EU FTA 등을 위반하지 않는다.

미국, EU 등 주요 국가들이 우버서비스를 데이터전송 네트워크서비스로 정책방향을 설정하여 이러한 정책방향을 국제통상규범으로 반영하는 경우, WTO 서비스협정, 한-미 FTA, 한-EU FTA 등의 규정을 통해 우리나라의 국내 교통정책이 제한을 받게 된다. 앞서 분석한 바와 같이 우리나라는 데이터전송 네트워크서비스에 대해 한-미 FTA와 한-EU FTA에서 별도의 제한을 규정하지 않았기 때문이다. 이 경우 우리나라는 우버서비스를 공급하는 미국, EU 등의 법인 또는 자연인에 대해 면허 등을 통한 공급자 수의 제한, 경제적수요심사 등 시장제한적인 규제조치를 취할 수 없게 된다. 특히, 「여객자동차운수사업법」 개정안 제81조(자가용 자동차의 유상운송 금지) 및 제82조(자가용자동차의 노선운행 금지)를 적용하여 우버서비스를 금지하는 경우 한-미 FTA 및 한-EU FTA 협정에 위반된다.

또한, 미국, EU 등 주요 국가들이 우버서비스를 신서비스로 규정하여 기존의 전자상거래챕터에 우버서비스 등 신서비스를 새로운 무역규범으로 포함시키는 방향으로 논의를 진행하거나, 별도의 부속서나 규정을 통해 새로운 국제통상규범을 수립할 가능성도 존재한다. 특히, 미국의 경우 한-미 FTA 등에서 택시서비스, 여객운송서비스, 데이터전송 네트워크서비스 등에 대해 별도의 규제조치를 기재하지 않은 채 우버서비스 관련 서비스시장을 개방하였기 때문에, 타국의 공공교통에 대한 규제를 회피하고, 우버서비스 등 신서비스의 외국 서비스시장 진출기반을 마련하기 위해 다른 형식의 국제통상규범을 추진할 가능성이 존재한다. 이 경우 앞으로 체결할 FTA, 기체결 FTA

의 이행위원회, 현재 협상이 진행되고 있는 WTO 복수국 간 서비스협정 등을 통해 이러한 규범을 반영하는 방향으로 협상을 진행할 것으로 예상되며, FTA의 경우 ① 신규 FTA 체결 시 부속서 등을 통한 반영, ② 기체결 FTA는 이행위원회 등을 통한 재협의 등의 형태로 추진될 것으로 예상된다.

이러한 방향과는 별개로 또 다른 방향으로 우버서비스에 대한 국제통상규범이 형성될 가능성도 존재하는데, 중국의 경우 최근에는 우버서비스를 정책적으로 수용하기 위해 중국 교통운수부에서 규제초안을 발표하였다. 2015년 10월 12일 공개한 중국 교통운수부의 규제초안은 디디콰이다, 우버서비스 등 차량공유 서비스 운전자가 택시운전기사 자격증을 갖춰야만 서비스를 제공할 수 있다는 내용을 주요 골자로 하고 있다. 규제법안은 ① 차량공유 운전자는 여러 차량공유 어플리케이션을 사용할 수 없으며, 차량공유 기업은 택시서비스처럼 운행 차량을 등록해야 하고, ② 차량공유 기업은 운전자와 근로계약을 맺고 차량, 승객보험도 가입해야 하며, ③ 차량 내 좌석은 7인석 이상이면 안 되고, 운전자는 택시면허를 갖춰야 하며, 운전경력이 3년 이상이어야 하고, ④ 외국기업은 반드시 통신사업자 허가를 얻어야 하며, 중국 보안 규정을 준수하여야 하며, ⑤ 차량공유서비스는 중국에 서버를 두어야 하고 규제 당국은 해당 서버를 검열할 수 있다는 점을 주요내용으로 하고 있다 (「우버 ‘중국 규제 환영…중국은 큰 시장」, 2015). 중국 교통운수부는 이러한 규제법안을 보완한 뒤, 이를 정책적으로 추진할 계획이다. 이러한 규제초안을 살펴보면 우버서비스를 제공하기 위한 법적요건으로 차량등록, 택시면허, 자동차보험 등과 함께 외국기업에 대한 통신사업자 허가, 서버의 중국 설치 등을 동시에 요구하고 있어, 우버서비스의 법적성격을 택시운송서비스와 모바일 어플리케이션 서비스가 혼재하고 있는 것으로 보고 있다. 한편, 미국 콜로라도, 캘리포니아는 우버서비스를 새로운 유형의 서비스인 교통망업 (Transportation Network)으로 분류하고 있다. 이러한 새로운 유형의 서비스 분류도 우버서비스를 정의하는 한 대안으로 논의될 가능성도 존재한다.

추가로 TPP에서 일본이 규정한 흥미로운 유보를 살펴보겠다. 일본은 우버서비스 등 신서비스에 대한 정책의 자율성을 확보하기 위해 ‘인식되지 않거나 기술적으로 불가능한 서비스(Unrecognized or Technically Unfeasible

Services)’를 미래유보에 규정하였다. 우리나라도 기술발전에 따라 나타날 여러 신서비스에 대한 정부의 규제권한을 유보하기 위해 TPP 등 앞으로 체결할 FTA에서 신서비스(New Services) 유보를 도입하는 것을 검토할 필요가 있다.

## VI. 결론

우버서비스에 대해 경제 활성화 및 일자리 창출을 촉발할 수 있는 신공유 경제라는 인식을 바탕으로 정부규제를 완화해야 한다는 주장과, 그간 정부규제를 받아왔던 택시서비스, 여객운송서비스 등과 비교했을 때 안전성, 불법성 등의 문제가 존재하므로 우버서비스에 대한 정부규제를 강화해야 한다는 주장이 상충되고 있다. 특히, 우버서비스가 택시운송서비스인지 모바일 어플리케이션 서비스인지에 대한 명확한 법적정의를 내려지지 않은 채 미국, EU 등 주요 국가는 우버서비스에 대한 규제 또는 탈규제 정책을 추진하고 있으며, 우리나라는 「여객자동차운수사업법」을 근거로 우버서비스를 법으로 금지하는 정책을 도입하고 있다.

우버서비스 허용여부에 대한 각국의 국내정책은 일견 상호관련이 없이 각국의 정책재량에 따라 추진되는 것처럼 보일 수 있다. 하지만, 우리나라를 포함한 대부분의 국가는 WTO, FTA 등 국제협정을 국내법과 동일한 효력을 갖도록 헌법 등에 규정하고 있기 때문에, 우버서비스에 대한 국제통상규범이 수립되는 경우 이러한 국제통상규범이 WTO, FTA 등을 통해 국내정책에 영향을 미칠 수 있는 것에 주목할 필요가 있다. 특히, 미국, EU 등 국제통상규범을 선도하고 있는 국가에서 우버서비스와 같은 신서비스에 대해 국내정책을 수립하는 경우 이러한 국내정책이 국제통상규범에 반영이 되어 WTO, FTA 등을 통해 국내정책에 영향을 미치게 된다.

이번 논문에서는 우버서비스에 대한 미국, EU의 국내정책이 우리나라에 어떠한 영향을 미칠 수 있는지를 체계적으로 분석하기 위해, 우버서비스에

대한 미국, EU 등의 논의동향과 법적성격을 검토하고, 이를 토대로 한-미 FTA, 한-EU FTA의 서비스·투자협정문과 비합치조치 유보목록 및 양허표, 전자상거래챕터에 대한 분석을 진행하였다. 이를 통해, 향후 우버서비스에 대한 국제통상규범이 수립되는 방향에 따라 우리나라 국내 교통정책에 어떠한 영향을 미치는지를 일부분 규명하였다고 생각된다.

또한, 이러한 논의는 에어비앤비, 핀테크 등 다른 O2O(Online to Offline) 서비스로도 확장될 수 있다. 특히, 이러한 O2O 서비스의 경우 정부의 규제가 많이 존재하는 오프라인 서비스와 정부의 규제가 많이 존재하지 않는 모바일을 중심으로한 온라인 서비스가 결합되는 형태이기 때문에, 신통상규범의 형성결과에 따라 국내 정책이 영향을 받을 수 있을 것이다. 우버서비스와 함께 대표적인 공유경제 모델이자, O2O 서비스인 에어비앤비의 경우도 기존의 숙박·임대서비스와 데이터전송 네트워크서비스가 결합된 형태로 미국, EU국가에서 각기 상이한 정책을 추진하고 있다. 미국 샌프란시스코, 독일 함부르크, 네덜란드 암스테르담 등은 법 개정을 통해 개인주택 임대를 허용하고 있으며, 프랑스, 영국은 법 개정을 통해 이를 허용하려고 하고 있고, 미국 뉴욕, 스페인 바르셀로나의 경우 주 정부가 에어비앤비서비스를 불법으로 규정하여 벌금을 부과하고 있다. 향후 미국, EU 등에서 에어비앤비의 서비스 유형이 결정되어 신통상규범으로 반영되는 경우, 이러한 통상규범이 FTA, WTO 등을 통해 숙박·임대서비스 관련 국내 규제정책에 영향을 미칠 가능성이 높다.

우버서비스 등 모바일 기반 신서비스에 대한 국제통상규범의 수립방향을 예단하기는 어렵지만, 미국은 우버서비스 등 모바일 기반 신서비스를 개방하는 방향으로, EU는 우버서비스 등 모바일 기반 신서비스를 제한하는 방향으로 국내정책을 수립할 가능성이 지금으로서는 높아 보인다. 최근에 체결된 FTA 신통상규범을 가장 많이 포괄하고 있는 TPP 협정의 경우에도 서비스·투자협정, 전자상거래챕터 등에서 우버서비스에 대한 논의가 아직은 본격적으로 포함되어 있지 않으나, 향후 우버서비스 등 신서비스에 대해 WTO, FTA 등을 통해 상충되는 국제통상규범이 논의될 것으로 예상되므로, 우리 정부도 국익을 극대화하는 방향으로 체계적인 대응을 추진할 필요가 있을 것

이다.

투고일자: 2015-12-08 심사일자: 2015-12-17 게재확정: 2015-12-22

## 참고문헌

- 「공유경제 ‘우버’에 미국 대선주자들 뚜렷한 입장차」. 2015. 연합뉴스 7월 16일.  
 국회. 2015. 『한-뉴질랜드 자유무역협정 국회비준동의서』.  
 국회. 2015. 여객자동차운수사업법 일부개정법률안(심재철 의원 등 12인).  
 국토교통부공고 제2015-993호. 2015. 여객자동차운수사업법 시행령 일부개정령안 입법  
 예고.  
 김태오. 2015. 「ICT Based Innovation and Existing Regulation」. 『경제규제와 법』 8권  
 1호(통권 제15호). pp. 109-127.  
 「뉴욕시, 우버 차량등록 제한 추진…‘공유경제’ 대선 쟁점화」. 2015. News1 뉴스 7월  
 20일.  
 「네덜란드 규제개혁으로 우버와 에어비앤비 장려」. 2015. 코트라 글로벌원도우 8월 10  
 일.  
 「[대세가 된 공유경제] ② 1년새 세배 뛴 우버 몸값」. 2015. 이데일리 8월 4일.  
 대외경제정책연구원. 2014. 「한국의 기체결 FTA 서비스 및 투자 협정문 분석: 한-미  
 FTA와 한-EU FTA를 중심으로」.  
 「대전시, 택시 자율감차 시범사업계획 확정」. 2014. 국토교통부 보도자료. 12월 16일.  
 박덕영·이재형. 2010. 『국제경제법 기본조약집』. 박영사.  
 박덕영. 2006. 「FTA와 전자상거래 분야 주요 쟁점」. 『서울국제법연구』 13권 2호. pp.  
 95-102.  
 박덕영. 2007. 「한미 FTA 전자상거래 장(Chapter)의 주요내용 고찰」. 『서울국제법연구』.  
 법무부. 2009. 「국제투자분쟁 공무원교육자료」.  
 법무부. 2008. 『한-미 FTA 투자분야 연구』.  
 법무부. 2010. 『한국의 투자협정 해설서』.  
 법무부. 2000. 『GATS 해설서』.  
 「불법 논란 우버택시 결국 한국 법정에 선다」. 2014. 동아일보 12월 25일.  
 성낙문. 2015. 「2015 Transforming Transportation」. 『월간교통』.  
 「‘우버’서비스 도입해야 하나」. 2014. 서울신문 8월 28일.  
 「우버, 출시 5년 만에 58개국 진출…한계 여전」. 2015. 세계일보 6월 22일.  
 「우버, 日후쿠오카서 승차공유 서비스 중단」. 2015. 이데일리 3월 7일.  
 「우버서비스 관련, 벨기에 및 EU내 동향」. 2015. 외교부.  
 「우버 ‘중국 규제 환영…중국은 큰 시장」. 2015. 전자신문 10월 12일.  
 윤승은. 2008. 『정보통신용어사전』. 일진사.

외교통상부. 2011a. 『한-미 FTA 협정문』.

외교통상부. 2011b. 『한-EU FTA 협정문』.

한국교통연구원. 2013. 「외국의 택시제도 운영사례와 시사점」.

한국국제경제법학회. 2008. 『국제경제법』. 박영사.

「차량제공 앱 ‘우버’ 일본서 택시업계와 상생모델」. 2014. 문화일보 8월 11일.

「프랑스·독일서 영업금지된 우버…유럽사법재판소는 어떤 판결?」. 2015. 경향 비즈앤 라이프 7월 21일.

「택시 자율감차 사업 정상 추진중」. 2014. 국토교통부 보도자료 9월 5일.

「新시장이나? 불법영업이나?…‘공유경제’ 딜레마」. 2015. the300 4월 14일.

「EU, 차량공유 규정 전면 조사…우버에 청신호」. 2015. SBS뉴스 4월 6일.

USTR. 2015. 「TPP e-Commerce Chapter Factsheet」.



**A Study on the Effect of FTA Services and Investments  
Chapters on Transportation Policies:  
Focusing on Uber Services**

**Hanbit Min**

Deputy Director, Ministry of Trade, Industry and Energy  
Graduate School of Public Administration  
Seoul National University

The main purpose of this study is to analyze the effect of FTA Services and Investments chapters and new trade rules, which will be formed by new transportation services such as Uber services, on domestic transportation policies. In order to scrutinize thoroughly, this study will closely take a look at major countries' transportation policies on Uber services, Services and Investments chapters of Korea-US FTA and Korea-EU FTA and trade standard on e-commerce. Through this analysis, this study looks into how domestic policies which seem to be implemented by each government with discretion are affected by new trade rules formed by domestic policies of major countries such as the U.S. or EU.

**Keywords:** Uber service, Services, Investments, E-commerce, trade rules, transportation services, mobile application services

