

월간 자동차·모빌리티 정책 동향

Monthly Policy Trend in Car and Mobility



이재규
법무법인(유한) 태평양
Jaekyu Lee
Bae, Kim and Lee LLC



자율주행차 임시운행허가 제도 개선

자율주행차 임시운행허가 절차가 더욱 빠르고 간편하게 개선된다. 현재 자율주행차를 시험·연구 목적으로 운행하기 위해서는 국토교통부장관의 임시운행허가를 받아야 하며, 무인자율주행차를 포함한 모든 자율주행차는 국토교통부장관이 정한 안전운행요건을 충족하면 전국 모든 도로(교통약자 보호구간 제외)에서 정식 등록 없이도 운행할 수 있다.

이번 제도 개선은 (1) 임시운행 신속허가제 도입과 (2) 동일한 자율주행차의 인정범위 확대를 주된 내용으로 하고 있다.

우선, (1) 임시운행 신속허가제는 임시운행허가 시 기존의 허가실적 등 일정 요건을 충족하면 시험운행(실차시험)을 면

제하여 사실상 신고제로 운영하는 제도이다. 구체적으로는,

① 기존 허가실적이 20대 이상이고, ② 신청 당시 허가증을 보유하고 있으며, ③ 일시 운행정지 상태가 아니면, 임시운행 운영능력을 갖춘 기관으로 판단하여 서류 확인(자체 안전운행조건 확인 결과기록표 등)만으로 나머지 요건을 충족한 것으로 간주하게 된다. 다만, 충분한 기술능력이 담보되지 않은 업체도 허가실적 요건을 충족하도록 편법을 사용할 수 있다는 우려를 고려하여, ① 허가실적 20대 중 동일 자율주행차 허가가 아닌 신규 허가실적이 10대 이상의 조건을 부여하고, ② 동일 주행모드(차로유지·변경 등), 운행도로 유형(일반·고속도로 등) 및 차종(소·중형 등)이 동일한 자율주행차 허가실적이 있는 경우로 요건을 한정하였다. 이를 통하여, 임시운

행 허가에 소요되는 기간이 기존 대비 30% 이상 단축되는 효과(48일/대 → 32일/대)를 거둘 것으로 기대된다.

(2) 한편, 기존의 허가된 차량에 비해 센서 등의 사양이 동일 등급 이상인 차량은 제작사 또는 모델이 변경되더라도 동일 자율주행차로 인정하여 허가요건을 완화(서류심사만 진행)하였다. 이를 위하여, ❶ 성능 저하 없이 동일한 사양 혹은 개선된 사양의 장치와 부품을 장착한 경우에도 동일 자율주행차로 인정하는 등 인정범위를 확대하고, ❷ 자율주행 시 주변상황을 인지하는 장치의 인지 범위 감소 또는 인지 주기 증가 등 성능 저하나 운행도로 유형의 변경 등 주요장치 및 기능의 변경 사항 보고범위를 명확히 하고, 이를 동일 자율주행차 판단 조건에 추가하였다. 특히, 국토교통부는 동일 자율주행차 인정기준 완화 예시를 아래와 같이 구체적으로 제시하였다.

주요장치(카메라, 라이다 등) 사양	동일 자율주행차	
	현행	개정
1) FOV(감지각도) 90°센서 4개 사용 업체가 FOV 360° 센서 1개로 변경	불가	인정
2) 감지범위 100m A社 라이다 사용하던 업체가 감지범위 100m B社 라이다로 변경	판단 모호	인정

첨단 모빌리티 특화도시 네 곳 선정

국토교통부의 「2023년 모빌리티 특화도시 조성사업」 공모 결과, ❶ '미래모빌리티도시형'은 경상북도(의성군), 광명·시흥시 등 지자체 두 곳, ❷ '모빌리티혁신 지원형'은 대구광역시, 성남시 등 지자체 두 곳이 선정되었다.

우선, ❶ '미래모빌리티도시형'은 신규 도시의 도시계획 수립을 지원하는 사업으로서, 마스터플랜 등 도시계획 수립비를 지원하여 새롭게 개발될 예정인 도시 공간을 첨단 모빌리티가 적용될 수 있는 거점으로 조성하게 된다. 총 여섯 곳의 지자체가 신청해 3:1의 경쟁률을 보였으며, 이번에 선정된 두 곳에는 각각 국비 3.5억원이 지원되어 향후 1년간 첨단 모빌리티 특화계획을 수립할 예정이다.

한편, ❷ '모빌리티혁신 지원형'은 기존 도시의 모빌리티 혁신

사업을 지원하는 사업으로서, 각 지역 여건에 맞게 특화된 첨단 모빌리티 기술을 도입하여 이동성이 최적화된 도시로 전환하게 된다. 총 열한 곳의 지자체가 신청해 5.5:1의 경쟁률을 보였으며, 이번에 선정된 두 곳에는 각각 국비 10억(지방비 1:1 이상 매칭)이 지원되어 향후 2년간 시민 체감형 모빌리티 서비스가 구현될 예정이다.

국내 탄소발자국, 해외 상호인정 추진

산업통상자원부는 지난 10월 26일 한국생산기술연구원(이하 '생기원')과 탄소발자국 국제협의체(CFIA, Carbon Footprint International Alliance) 간 협력을 위한 양해각서(MOU)가 체결되었다고 밝혔다.

현재 국내에서는 생기원이 '국제통용 발자국 검증제도'를 운영하고 있다. 최근 국내 수출기업이 해외 규제 당국과 글로벌 기업으로부터 제품의 탄소발자국 정보를 요구받는 사례가 늘어나고 있음에도, 해외에서 탄소발자국 검증을 받으려면 상당한 시간과 비용이 필요하여 어려움을 겪고 있었다. 이에 따라 국내의 '국제통용 발자국 검증제도'를 국제적으로 인정받도록 할 필요성이 제기되었다.

이번 양해각서(MOU) 체결을 통해 생기원이 주요국 검증제도 운영기관으로 구성된 탄소발자국 국제협의체(CFIA)에 참여함으로써, 생기원 검증제도에 따라 산정된 탄소발자국이 해외에서도 인정될 수 있는 기반이 마련된 것으로 평가된다.

청정수소 인증제 도입

정부는 주요국 동향 및 국내 여건 등을 고려하여 청정수소 인증제를 마련하였으며, 이러한 내용을 반영한 「수소경제 육성 및 수소 안전관리에 관한 법률」 시행령 개정안이 지난 11월 14일 국무회의에서 의결되었다.

해당 개정안은 청정수소 인증제 시행을 위한 청정수소 인증기준 및 절차, 인증 사후관리, 인증기관 지정 등에 대한 근

거 규정을 담고 있으며, 인증에 관한 세부적·기술적 사항은 고시로 위임하여 기술 성숙 등에 따른 유연한 대응과 탄력적 운영을 도모할 계획이다.

산업통상자원부는 이번 개정안을 통하여 탄소 중립 이행의 핵심 수단인 청정수소소에 대한 인증 기반을 마련함으로써 기업들의 관련 대규모 투자를 촉진할 것으로 기대되며, 내년에 개설될 청정수소발전 입찰시장(CHPS) 등 연관제도 이행도 차질 없이 추진해 나갈 것이라고 밝혔다.

사용후 배터리의 민간 주도 거래 시장 도래

정부는 2022년 9월 관계부처(기재부, 산업부, 환경부, 국토부 등) 합동으로 '사용후 배터리 산업 활성화 방안'을 발표하였으며, 전기차 사용후 배터리 산업 활성화를 위해 민간 중심으로 통합관리체계 구축방안을 마련하기로 결정하였다. 이에 따라 2022년 11월 민간 중심의 배터리 얼라이언스가 출범하였으며, 각계각층을 대표한 총 24개의 업계·기관이 아래와 같이 참여하였다.

분 야	업계 및 기관
배터리	LG에너지솔루션, SK온, 삼성SDI, 한국배터리산업협회
자동차	현대자동차, 한국자동차모빌리티산업협회
재제조, 재사용, 재활용	포엔, 피엠그로우, 성일하이텍, LS MnM, 고려아연
폐차	인선모터스, 굿바이카, 한국자동차해체재활용협회
정비	현대모비스, GS에너지(오토 오아시스)
유통 및 물류	현대글로비스, 한국도심공항
성능 및 안전평가	민테크, 국가기술표준원, 한국교통안전공단
환경	한국환경공단
보험	보험개발원
법률	법무법인 태평양

그 이후 배터리 얼라이언스는 한국배터리산업협회를 중심으로 단체·개별 협의를 거쳐, 지난 2023. 11. 14. 「사용후 배터리 통합관리체계」 업계(안)과 이를 뒷받침하기 위한 법률안(「전기자동차 배터리 공급망 안정화 및 활용촉진에 관한 법률안」)을 정부에 제출하였다.

위 업계(안)의 주요 내용은 다음과 같다.

① 사용후 배터리 거래시장 활성화를 위한 사용후 배터리의 명확한 개념 정립: 사용후 배터리는 셀 일부를 수리·교체한 후 자동차에 탑재하거나(재제조), 에너지 저장장치 등으로 용도 전환(재사용)이 가능하여 충분한 경제적 가치를 갖고 있음에도, 현재는 폐기물법상 폐기물로 분류되어 관련 규정을 적용받고 있다. 이에 따라 업계(안)은 사용후 배터리를 '폐기물'이 아닌, '전기차에서 분리되어 재제조·재사용·재활용 대상이 되는 배터리'로 새롭게 정의하였다.

② 사용후 배터리 시장 내 민간의 자유로운 참여 보장: 향후 사용후 배터리 시장에는 다양한 거래 형태와 참여자가 등장할 것으로 예상되므로, 거래 형태, 참여자 등을 제한하기 보다 개인 또는 법인 간의 자유로운 참여를 원칙으로 하였다. 다만, 시장의 공정성·효율성 등을 담보하기 위하여 최소한의 관리 장치를 두기로 하였으며, 이는 ① 사업자 등록제도, ② 모든 거래 결과의 정부 시스템 기록, ③ 공정거래 준수 가이드라인 제정 등을 포함한다.

③ 국내 공급망 강화를 위한 배터리 순환체계(Closed-Loop) 확립: 미국의 인플레이션감축법(IRA), EU의 핵심원자재법(CRMA), 중국의 흑연 수출통제 등 주요국들이 연이어 공급망 정책을 발표하며, 안정적인 배터리 공급망 구축이 중요한 상황이다. 이에 따라 배터리의 제작, 전기차 탑재·운행·탈거, 재제조·재사용·재활용 등 전 주기에 걸친 이력 정보를 통합 이력 관리시스템에 등재하여, 배터리 전주기 정보를 통합 관리할 수 있는 배터리여권 제도가 제안되었다.

④ 재제조, 재사용 배터리 제품의 품질 확보를 위한 안전 관리 체계 강화: 현재 배터리 상태별, 제품별로 안전 규정은 개별 규정에 산재되어 있거나, 입법 공백인 경우도 많다는 점을 고려하여, 사각지대 없는 안전관리 체계를 구축하기 위한 3단계 안전검사 도입이 제안되었다. 이는 활용 전 검사(배터리 탈거 후) → 제품 안전검사(에너지저장장치(ESS) 등 제품으로 제조 후) → 사후검사(제품 설치 후)로 이루어진다.

이재규 변호사 : jaekyu.lee@bkl.co.kr