



법무법인(유) 세종
김영호 고문

PROFILE

현재 법무법인(유) 세종의 고문으로 충청북도 행정부지사, 대통령 비서관, 중앙인사위원회 사무처장, 행정안전부 제1차관, 한국국토정보공사(옛 대한지적공사) 사장, 국립한국교통대 총장 등을 역임했다. 법무법인(유) 세종에서 정부기관 및 공무원 관련 업무 분야에서 자문역할을 수행하고 있다.

학 력

- 1970-1973 서울고
- 1973-1977 성균관대 행정학과 행정학 학사
- 1989-1991 미국 University of Southern California 행정학 석사
- 2009 성균관대 행정학 박사, 대불대 명예행정학 박사

경 력

- 1976 제18회 행정고시 합격
- 1996-1999 주미한국대사관 행정참사관
- 2001-2003 행정자치부 행정관리국장
- 2003-2005 충청북도 행정부지사
- 2005-2006 정부혁신지방분권위원회 혁신분권기획실장
- 2006-2008 중앙인사위원회 상임위원 겸 사무처장
- 2008-2009.1 행정안전부 제1차관
- 2009-2010 법무법인(유) 세종 고문
- 2011-2013 대한지적공사 사장
- 2014-2018.2 한국교통대학교 총장
- 2018.4-현재 법무법인(유) 세종 고문

수상내역

- 1986 근정포장
- 2002 홍조근정훈장
- 2009 황조근정훈장

언어

- 한국어, 영어

미래자동차와 정부규제

현 정부도 이전 정부들과 마찬가지로 규제개혁에 적극적이다.

특히 미래자동차 등 신산업·신기술 분야에 선(先)허용-후(後)규제와 포괄적 네거티브 규제 방식을 적용하기 위해 노력하고 있다. 규제가 신산업을 따라가지 못해 발생하는 각종 문제를 해결하겠다는 것이다. 소위 규제혁신 5법(행정규제기본법, 산업융합촉진법, 정보통신융합법, 금융혁신법, 지역특구법)의 제·개정이 2019년 상반기에 마무리됨에 따라 탄력을 받는 모양새다.

먼저 눈에 띄는 것은 2018년 11월 정부가 확정 발표한 자율주행차 분야에 대한 선제적 규제 혁파 로드맵이다.

이 로드맵에서 규제개선과제는 자율자동차의 발전단계를 고려해 예상 가능한 시나리오를 도출해 발굴했다. 운전주체, 차량·장치, 운행, 인프라 등 4대 영역에서 단기(2018~2020) 15건, 중기(2021~2025) 10건, 장기(2026~) 5건 등 30대 과제에 대해 개선방안을 제시하고 있다.

단기과제는 사람뿐 아니라 시스템까지 포함하는 운전자 개념의 재정의, 안전기준 마련, 사고 책임소재 정립, 영상과 위치 정보의 규제개선 등이다.

중기과제에는 물류 효율성을 위한 군집주행 규제 예외 신설, 자율주행 시스템 보안 등이 있으며 장기과제에는 고도 자율주행에 맞춰 운전면허제도의 간소화, 운전석의 위치 등 장치 기준의 단순화가 포함되어 있다.

올해 4월에는 수소차·전기차 분야 선제적 규제혁파 로드맵이 확정됐다.

수소차에 대해서는 총 24개의 개선과제를 선정했다. 영역별로 보면 ①차량: 친환경차에 대한 배출가스 정밀검사 제외, 수소차 전용보험 개발 등 4개 ②수소의 생산·운송·저장·활용: 수소 수송을 위한 튜브트레이일러의 압력 및 용적 기준 제한의 완화, 액체수소에 대한 안전기준 마련 등 10개 ③인프라: 충전소 확대를 위해 충전소 구축에 투자할 경우 저공해차 보급 실적으로 인정, 공공부문의 친환경차 의무구매 확대 등 10개 과제이다.

한편 전기차는 총 16개의 과제를 차량(5개), 충전 및 배터리(7개), 개인형 이동수단(4개)의 세 영역으로 구분하였다. 이 중에는 초소형 전기차와 개인형 이동수단(Personal Mobility, PM)에 대한 분



류와 안전기준을 마련한다는 과제도 포함되어 있다. 초소형 전 기차는 자동차관리법 시행규칙의 개정을 통해 PM은 PM법 제 정을 통해 2021년까지 합당한 법적지위가 부여될 계획이다.

규제 개선과 관련하여 한 가지 더 눈여겨 보아야 할 것은 규제 샌드박스 제도이다. 2019년 1월에 도입된 이래 올해 9월 말 현재 규제 신속 확인, 임시허가, 실증특례 등으로 333건이 승 인되었고 실제로 실증사업에 참여한 여러 기업과 벤처들이 관 련 사업으로 현실화시키고 있다.

이 중 미래자동차 관련 분야의 승인도 30여 건에 이르고 있 다. 국토의 계획과 이용에 관한 법률 등 관련 법령과 서울시 조 례 등의 제한 규정으로 불가능했던 국회와 도심지역 수소충전 소의 설치, 자율주행차 실증 및 모빌리티 서비스의 실증사업이 바로 그러한 예이다. 앞으로 민간 접수기구도 만들고 절차도 간소화하며 시장진출 등 사후지원도 확대한다고 하니 활용 방 법을 찾아보는 것도 좋을 듯하다.

그동안 정부가 추진한 미래자동차 분야 규제개선 노력을 보면 방 향과 큰 그림은 그려졌지만, 아직 갈 길이 멀다는 생각이 든다.

기업 입장에서 볼 때 노동과 고용의 유연성을 가로막는 노동관 련 규제와 현재 진행되고 있는 소위 공정경제 3법(상법, 공정거 래법, 금융그룹감독법) 개정 움직임은 걱정거리가 아닐 수 없다. 자동차 분야에 한정해서 생각해 보더라도 유럽이나 미국 캘리 포니아 등에서 시행하는 최고 수준의 환경과 안전 규제를 받아

들여 지나치게 복잡하고 기업의 부담이 크다는 지적이 있다.

가령 한국자동차산업협회에 따르면 우리나라의 자동차 안전· 성능기준은 총 119개로 미국 65개, 유럽 54개, 일본 44개보 다 월등히 많은 수준이다. 환경과 안전규제, 친환경차 보조금, 세제 지원 등에 관해서도 남은 이슈가 상당하지만, 이는 곧 이 어질 환경 및 안전 분야 전문가의 설명에 맡기기로 한다.

정부규제를 개선하는 일은 생각만큼 간단하지 않다. 중앙정부 가 법령을 개정하는 것이 물론 중요하지만, 그것으로 다 해결 되지는 않을 것이다.

지방자치단체와 산하기관 등 일선 기관들이 운영하는 조례, 규 칙 등 하위 법령과 지침, 예규, 방침, 심지어는 일선 담당자들 의 행태에 이르기까지 상당히 많은 실질적인 규제가 남아 있기 때문이다.

2030년 미래차 경쟁력 1등 국가라는 목표를 달성하기 위해서 는 관련 부처와 기관들이 더욱 세심한 노력을 아끼지 않아야 할 것이다. 기업으로서는 미래자동차에 대한 정부의 계획과 제도 를 숙지하는 것이 중요하겠다. 정부규제를 피하려는 노력보다 는 적극적으로 활용하려고 노력해보는 것도 한 방법이다.

미비하거나 현실과 맞지 않는 제도나 규제로 어려움이 있다면 책임 있는 관계기관에 직접 의견을 전달하거나 전문가들이 포 진해 있는 단체나 로펌 등과 상의해서 대응해 나가는 것도 좋 은 방법이 아닐까 한다. **EV**