



# LEGAL UPDATE

모빌리티

Apr. 2023

## 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률」 국회 본회의 통과

- 모빌리티 산업 비약적 발전 기대 -

‘모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률’(이하 ‘모빌리티법’)이 2023. 3. 30. 국회 본회의를 통과하였습니다. 모빌리티법은 정부 이송, 국무회의 의결 등의 과정을 거쳐 공포되며, 2023. 10.부터 시행될 예정입니다. 이하 모빌리티법의 입법 배경과 주요 내용에 대하여 살펴보겠습니다.

### 1. 배경

#### 가. 모빌리티법의 입법 배경

최근 모빌리티 분야에서 첨단 정보통신기술과 인공지능 등 여러 혁신기술이 뒤섞이며 ‘어제까지의 세계’와는 전혀 다른 시대가 도래하고 있습니다. 자동차와 첨단 이미지 처리 기술의 융합을 통해 탄생한 자율주행 자동차부터, 도심 이동의 새로운 패러다임을 제시하는 UAM(도심항공모빌리티, Urban Air Mobility)는 물론 기존 운송 산업의 플랫폼화와 공유경제의 확대 등 새롭고 혁신적인 모빌리티 기술이 연이어 등장하며 모빌리티가 단순한 이동 수단의 범주를 벗어나 그 자체로서 중요한 사회적 성장동력으로 기능하고 있습니다. 게다가 많은 인원을 획일적으로 대량수송하는 것에 그쳤던 기존의 모빌리티 패러다임과는 달리, 1인용·수요자 중심의 맞춤형 모빌리티의 수요가 늘어나며 제도 개선의 필요성이 증대되고 있습니다.

그런데 이 같은 변화에도 불구하고 전통적인 교통 분야의 규제와 정부 주도의 모빌리티 정책은 새롭게 등장한 교통 서비스와 이동 수단을 제도적으로 수용하고 뒷받침하는 데 한계를 보였습니다. 이러한 배경에서 정부와 국회에서 새로운 모빌리티의 도입·확산 및 관련 산업 육성을 위한 제도 개선 논의가 시작되었고, 모빌리티법 제정에 이른 것입니다.

#### 나. ‘모빌리티’의 개념

모빌리티법 제2조에서는 최초로 ‘모빌리티’의 개념을 정의하며 전통적인 이동 수단인 자전거, 자동차, 열차, 항공기, 선박부터(국가통합교통체계효율화법 제2조 제3호), 비동력 교통수단인 보행, 자율주행자동차와 UAM과 같은 첨단기술이 접목된 이동수단까지 모두 ‘모빌리티’의 범주에 포함시켰습니다.

이로써 기존 대량수송을 위한 전통적 의미의 대중교통은 물론, 이동을 지원하는 다양한 범주의 서비스를 미리 규정짓지 않고 모두 모빌리티의 개념에 포함시키게 된 것입니다.

## 2. 주요 내용

### 가. 모빌리티 특화형 샌드박스 제도 및 모빌리티 특화도시 도입 등 민간 지원의 강화

- 기존 6개 규제 샌드박스\* 외에도 '모빌리티 특화 규제 샌드박스(모빌리티 실증을 위한 규제특례)'가 도입되어 새로운 모빌리티 서비스의 등장과 확산을 지원하게 되었습니다.

(\*규제 샌드박스는 사업자가, 신기술을 활용한 새로운 제품과 서비스를 시장에 우선 출시해 시험·검증할 수 있도록 현행 규제의 적용을 일시적으로 유예하는 제도로, 정보통신융합법, 산업융합촉진법, 규제자유특구법 개정안, 금융혁신지원특별법 제정안 등이 제·개정되며 2019년부터 시행된 제도입니다.)

- 모빌리티 혁신위원회가 신설되어 모빌리티 분야에서 전문성을 가지고 규제 샌드박스 특례를 심의·의결하게 되었습니다. (제11조 및 제12조)
- '모빌리티 특화도시'의 근거를 마련하여 모빌리티 혁신 및 산업 촉진을 위해 국가나 지방자치단체가 그에 필요한 행정·재정·기술 등에 관한 사항을 지원할 수 있도록 하였습니다. 국토교통부는 이를 근거로 올해부터 신·구도심 등을 대상으로 3곳 내외의 신규사업지를 선정하고 계획 수립·인프라 구축·서비스 운영까지 지원할 계획인 것으로 보입니다. (제10조)
- 민간 주도의 모빌리티 혁신을 지원하기 위해 첨단모빌리티 시범사업, 전문인력 양성, 모빌리티 연구·개발 지원, 창업 및 해외진출 촉진 등을 위한 각 근거를 마련하였습니다. (제15조 내지 제17조, 개정안 제21조 내지 제23조 등)

### 나. 첨단모빌리티에 대한 현황조사 제도 도입 및 개선계획 수립·사업 시행 등 공공 지원체계의 구축

공공 영역에서도 모빌리티 정책 및 사업을 효율적으로 추진할 수 있는 기틀이 마련되었습니다. 국토교통부장관은 매년 첨단모빌리티 수단의 보급 및 서비스, 기반시설의 설치 및 관리현황, 관련 기술 개발 동향, 서비스 수준에 대한 대국민 만족도 등을 조사하는 첨단모빌리티에 대한 현황조사를 수행하여야 하고(제5조), 지방자치단체는 이를 참고하여 모빌리티 개선계획을 수립하여 모빌리티 소외 지역 등에 대한 개선 사업 등을 시행할 수 있게 되었습니다(제6조). 이와 더불어 모빌리티지원센터는 모빌리티 현황조사, 개선 계획 수립 및 시행 등에 관한 지원의 전담 기관으로 활약하게 됩니다.

그 밖에도 일정 규모 이상의 교통시설 개발사업을 하려는 자는 주요 거점에 대한 접근성 등 모빌리티 향상을 위한 대책 수립 의무가 부과되며, 국토교통부나 지방자치단체의 장이 도로의 신설 등을 할 때에는 첨단모빌리티에 대한 설계 원칙과 기준을 반영해야 하는 등 (제8조 및 제9조) 기반시설 분야에서도 첨단모빌리티의 도입을 위한 제도들이 마련되었습니다.

### 3. 시사점

모빌리티법은 급변하는 모빌리티 시대에 모빌리티 전담 샌드박스를 신설하는 등 다양한 지원책을 포함하고 있기에 민간 주도의 모빌리티 혁신이 가속화될 것으로 보입니다. 더욱이 모빌리티 특화도시 도입을 통해 관련 기업들의 대규모 사업 기회를 확대를 기대할 수도 있겠습니다.

도로의 신설과 교통시설 개발사업이 진행되는 경우 주요 거점에 대한 접근성과 관련한 규제 준수 비용이 증가할 것으로 예상되지만, 현지 주민들은 지역 내 주요 거점에 대한 접근성 향상을 기대할 수 있을 것입니다.

이러한 조치들을 통해 전반적인 모빌리티 분야의 혁신 속도가 가속화되고, 다양한 기업들이 혁신에 참여할 수 있는 환경이 조성될 것으로 평가됩니다.

화우의 모빌리티팀은 오랜 경험과 축적된 노하우를 기반으로 모빌리티 관련 고객을 위한 최적의 솔루션을 안내해 드리고 있습니다. 모빌리티 관련 법령의 해석 및 규제 대응과 분쟁해결까지 포괄적인 올인원(All-in-One) 서비스를 제공하고 있습니다. 관련하여 문의사항이 있으신 경우 언제든지 화우에 연락하여 주시기 바랍니다.

## Contacts

### 이광욱

T. (+82) 2 6003 7535

파트너변호사

E. [kwlee@yoonyang.com](mailto:kwlee@yoonyang.com)

### 이근우

T. (+82) 2 6003 7558

파트너변호사

E. [klee@yoonyang.com](mailto:klee@yoonyang.com)

### 이수경

T. (+82) 2 6182 8132

파트너변호사

E. [sgvi@yoonyang.com](mailto:sgvi@yoonyang.com)

### 황희경

T. (+82) 2 6003 7064

선임외국변호사

E. [hkhwang@yoonyang.com](mailto:hkhwang@yoonyang.com)

### 백재환

T. (+82) 2 6182 8366

전문위원

E. [jhb@yoonyang.com](mailto:jhb@yoonyang.com)

### 지재원

T. (+82) 2 6003 7568

연구위원

E. [jwji@yoonyang.com](mailto:jwji@yoonyang.com)