산업융합 규제특례심의위원회 개최결과

2019.2.11(월) 14:00, 성윤모 장관(산업통상자원부)

안녕하십니까? 조금 전 배포해드린 보도자료를 바탕으로 해서 제1차 산업융합 규제특례심의회 심의 결과를 설명드리도록 하겠습니다.

오늘 심의는 우리나라 최초로 규제샌드박스를 산업현장에 실제로 적용하는 기념비적인 의미가 있습니다.

산업부는 규제샌드박스 제도 시행 첫날인 지난 1월 17일 10건의 실증특례와 임시허가 신청을 접수한 바 있습니다.

이후 산업부는 규제샌드박스에 대한 국민들의 관심을 반영해서 신청 안건들에 대한 법률 검토와 관계부처 협의, 전문위원의 검토를 신속히 진행하였고, 법 시행 후 한 달 안에 첫 규제특례를 부여하게 되었습니다.

오늘 회의에 상정된 안건은 총 4건으로 관계부처 차관과 민간 전문가들이 심도 있는 논의를 진행하였습니다.

첫 번째 안건은 도심지역 수소충전소 설치 신청 건입니다.

현대자동차에서는 국회, 양재, 탄천·중랑, 현대 계동사옥 등 서울 도심 5개 지역에 수소충전소 설치를 신청하였습니다.

현행 법령상 상업지역 및 주거지역에 대한 가스공급시설 입지제

한, 또 3,000㎥ 이상 충전시설의 도시계획시설 지정 의무, 또 공익사업 외 목적의 국공유지 임대지 제한 등으로 인해 도심 내 충전소 설치가 불가합니다.

심의회는 이러한 규제에도 불구하고 국회, 탄천, 양재 등 3개 부지에 수소충전소 설치 실증특례를 부여하고, 현대 계동사옥에는 조건부 특례를 부여키로 하였습니다.

국회 부지는 상업지역 입지제한과 도시계획시설 지정 및 국유지의 사용, 또 탄천과 양재는 도시계획시설 지정 및 공유지 이용에 유예를 받았습니다.

현대 계동사옥은 문화재위원회 심의를 조건으로 준주거지역 내 수소충전소 설치를 허용하였습니다.

조건을 붙인 이유는 문화재위원회 심의는 건축 인허가 절차의 한 부분으로서 규제샌드박스의 대상이 아니라는 전문위원의 검토 결과를 반영한 것입니다.

중랑 물재생센터는 부동산대책에 따른 공공주택 보급예정지로 아직 주요 시설의 배치설계가 완료되지 않아서 충전소 구축 검토여건이 성숙되지 않았다고 판단해서 이번 특례대상에서 제외키로 하였습니다.

다만, 수소차 이용자의 편의성과 충전 인프라의 확충 필요성, 또 서울시의 주택보급 세부내용을 고려해서 중랑 물재생센터의 수소충전소 설치 허용 여부는 전문위원회에서 재검토키로 하였습니다.

이번 특례부여로 차량 접근이 용이한 도심에서 수소차 운전자들이 편리하게 충전할 수 있게 되어 수소차 보급 확산에 기여하리라 기대합니다.

수소차 보급에 적극적인 선진국의 경우에도 프랑스 파리 에펠탑 인근의 알마광장, 또 일본 도쿄타워 등의 도심에서 수소충전소를 설치하여 운영하고 있습니다.

두 번째 안건은 DTC(Direct To Consumer) 유전체 분석을 통한 맞춤형 건강증진 서비스입니다.

㈜마크로젠은 개인 유전체 분석을 통해서 질병 발생위험을 측정하는 실증특례를 신청하였습니다.

현재 우리나라는 병원이 아닌 비의료기관이 실시할 수 있는 유전체 검사항목이 체질량지수, 콜레스테롤, 혈압, 탈모, 카페인대사 등 12가지 항목으로 제한되어 있습니다.

심의회는 ㈜마크로젠이 12개 항목 외에 뇌졸중, 대장암, 위암, 파킨슨병 등 13개 질환에 대해 추가적으로 유전체 분석 실증사업을 수행할 수 있도록 하였습니다.

당초 마크로젠은 15개 항목의 질환에 대해서 실증사업을 신청하였습니다만, 유전인자에 대한 추가 연구가 필요한 유방암과 아직 치료약이 개발되지 않은 치매는 실증의 효과를 감안하여 제외하기로 하였습니다. 다만, 후발성 알츠하이머 치매에 대해서는 추후 전문위원회를 거쳐서 실증특례 허용을 재검토키로 하였습니다.

이번 실증특례는 인천 경제자유구역 거주 성인 2,000명을 대상으로 2년간 제한된 범위에서 연구 목적으로 진행이 됩니다.

이번 특례를 계기로 해서 우리 국민들이 유전체 분석 서비스를 보다 쉽게 활용할 수 있게 됨으로써 바이오 신시장 확대와 함께 국민건강 증진에 도움이 되기를 기대합니다.

세 번째 안건은 디지털 버스광고입니다.

제이지인더스트리㈜는 버스 외부에 LCD, LED 패널을 부착해서 광고판으로 활용하는 실증을 신청하였습니다.

우리나라는 현행법상 버스 등 교통수단에 조명광고가 금지되어 있으며 패널 부착 등 튜닝으로 인한 자동차 중량 증가가 허용되지 않아서 디지털 광고가 불가능한 상황입니다.

오늘 심의회에서는 패널 부착에 따른 안전성 영향 검증, 또 조명 밝기와 중량 증가에 대한 상한조건을 전제로 실증특례를 부여하기로 하였습니다.

특히, 광고 조명이 다른 운전자에게 방해되지 않도록 현행 택시 광고 시범사업 수준으로 우선 추진을 하고 안전성과 광고 효과 등을 검토하여 단계적으로 상향해 나갈 예정입니다.

디지털 버스 광고 서비스로 재난 등의 긴급 정보 실시간 전파, 또 도시공간 분위기 개선, 광고 콘텐츠 및 관련 시장 확대 등의 효과가 있을 것으로 예상됩니다.

마지막 안건은 앱기반 전기차 충전 콘센트입니다.

㈜차지인은 일반 220V용 콘센트를 활용해서 전기차와 전기이륜차를 충전하는 앱기반 콘센트에 대한 임시허가를 신청하였습니다.

현행 법령상 전기차 충전기를 갖춘 경우에만 전기차 충전 사업으로 등록할 수 있고 일반적인 콘센트를 활용한 사업은 불가능합니다. 또한, 전기 오토바이와 같은 전기이륜차는 충전 사업자에게 서비스를 받을 수도 없는 등 규정에 공백이 있었습니다.

오늘 심의회에서는 앱기반 전기차 충전 콘센트에 임시허가를 부여하고 콘센트의 전력량 계량 성능을 검증하는 대로 시장에 출시할 수 있도록 하였습니다.

임시허가 기간 동안 산업부와 국가기술표준원은 전기차 충전용 콘센트 기술기준을 마련하고 전기차 충전 사업자 등록 기준에 충전용 콘센트를 추가하며, 또 전기차 충전 사업자 서비스 대상에 전기이륜차를 추가할 예정입니다.

앞으로 일반 콘센트를 활용한 충전 사업이 가능해져서 보다 편리하게 충전 시설에 접근할 수 있을 것이며, 별도의 전기차 충전기 설치 없이 기존 인프라를 활용해서 충전 인프라 부족 문제를 경제적으로 해결할 것으로 기대합니다.

오늘 심의회에서는 승인된 임시허가와 실증특례는 규제샌드박스가 실제 산업 현장에 적용되는 첫 번째 사례로서 규제 혁신의 물꼬를 트

는 계기가 될 것입니다.

앞으로도 국민의 생명, 안전, 환경 등 소중한 가치를 지키면서 우리 기업이 책상 속 혁신을 꺼내서 혁신적인 제품과 신기술이 시장 출시를 하는 데 규제가 걸림돌이 되지 않도록 혁신의 실험장을 만들겠습니다. 더 많은 국민들께서 제도를 활용하실 수 있도록 성공사례를 널리 홍보하고 신청서 작성부터 법률 검토, 또 기술 검토 및 위원회 심의까지 전 과정을 지원하겠습니다.

또한, 특례를 부여한 사업에 대해서는 국민들이 안심할 수 있도록 철저하게 사후 관리를 하겠습니다.

신기술을 적용한 제품이나 서비스에 규제특례를 부여한 만큼 국민의 생명, 건강, 안전, 환경 등에 위해가 없도록 사업을 철저히 점검·관리하고, 문제가 발생할 경우 산업융합촉진법 관련 규정에 따라 규제특례 취소 등의 조치를 취할 계획입니다.

산업부와 규제 담당부서가 합동으로 사업 진행을 점검하는 한편, 민간 전문가와 시민단체가 참여하는 모니터링팀을 구성해서 사업의 진행 상황과 결과를 평가하겠습니다.

오늘 의결된 임시허가와 실증특례는 신청 기업에만 부여되는 것이지만 앞으로 모든 기업이 동일한 규제 혁신의 효과를 누릴 수 있도록 법령 개정 등을 통한 제도 개선을 추진해 나갈 예정입니다.

마지막으로 2월 내 제2차 산업융합 규제특례심의회를 개최해서 추가 안건을 심의할 계획입니다. 계속 많은 관심을 부탁드리겠습니다.

감사합니다.

[질문 · 답변]

※마이크 미사용으로 확인되지 않는 내용은 별표(***)로 표기하였으니 양해 바랍니다.

<질문> 실증특례는 이게 테스트잖아요.

<답변> 네, 그렇습니다.

<질문> 테스트인데, 그럼 여기 자료에 보면 '제한된 구역, 기간, 규모 내에서 테스트를 한다.'라고 돼 있는데요. 충전소나 버스광고나 기간에 대한 부분이 있나요? 어느 정도 기간 동안 테스트할 수 있는 기간을 주겠다든지.

<답변> 우리 현재 법상에 의해서 실증특례가 최장 2년입니다. 한 번에 우리가 허가를 해주면. 그리고 또 한 번은 한 번 더 연장 신청을 하면 최대한 4년까지 한 번 더 연장이 가능하죠. 그러니까 최대는 4년이라고 보시면 되겠고요. 이번 특례 같은 경우에는 2년 내에 할 수가 있습니다. 그래서 보시는 것처럼 실증특례를 우리가 2년이라 최대하더라도 한 6개월이나 1년 내에 그 기준을 해서 관련된 규정을 또 우리가 개정을 한다면 그러면 그것이 실증특례에서 일반허가라든지, 또 임시허가라든지 이런 식으로 옮겨갈 수가 있는 내용이 되겠습니다. 그거는 각 사안 따라 우리가 후속조치와 내용을 어떻게 하냐에 따라서 기간은 달라질 수 있다고 생각합니다.

<질문> ***

<답변> 지금 말씀 주신 수소충전소 설치와 관련해서는 지금 말씀 주신 것처럼 앞에 우리, 제가 처음에 설명을 드렸습니다마는 현재의, 현재 준상업지역과... 상업지역과 준거주지역의 경우에는 현재 국토계획법 시행령에 의해서 현재 수소충전소하고 가스라든지 우리 위험설치물들 있잖아요? 그게 일반적인 금지로 돼 있어요.

그런데 현재 우리가 그거를 시행령 개정작업을 하고 있습니다. 그래서 저희들이 기대하기로는 이번 6월경부터는 시행령이 발효를 할 것으로 기대를 하고 있습니다. 그렇게 되면 지금까지 했던 것이 일반화될 수 있게 된다면 이번에 저희들이 실증특례로 그 허가를 하고 있는 국회지역이라든지 이쪽에 있던 내용들이 이제 그다음에는 그 지역에 해당하는 사람들이 우리 이런 규제샌드박스의 적용을 받지 않고 일반적인 그냥 허가절차를 진행할 수 있을 것으로 기대를 합니다.

그래서 우리가 수소경제 로드맵에 의해서 말씀드린 것처럼 우리가 R&D 개발도 하고 관련된, 안전성 관련된 기준도 정비하고 하면서 지금 이 규제완화 작업을 계속해 나가고 있거든요. 그래서 지금 현 상태에서 되지 않은 것에 대해서 지금 규제특례를 적용한 것이고요.

지금 준상업, 적어도 준상업지역, 아, 상업지역하고 준거주지역에 대한 일반적인 금지 문제는 6월 이후로, 이후에는 허용될 수 있을 것으로 저희들이 기대를 하고 있습니다.

그리고 나머지, 그러나 지금 아까 말씀드린 계동사옥 같은 경우에 문화재위원회 심의를 거쳐야 되는 그런 사항은 이건 규제샌드박스를

신청하는 신청 요건이 아니에요.

우리가 건축허가를 받았다 하더라도 건축허가 받고 그다음에 일정한 행정절차가 진행되어 가는 그 과정에 나오는 거라서 그런 것들은 뭐 계속 심의를 받아야 되겠지만, 현재 이번에 우리가 샌드박스를 적용했던 규정들은 6월 이후에는 일반 규정화로 일반 시행령에 반영이 된다면 다음부터는 더 원활하게 수소차와 그 충전소가 도심 내나 또 인근에 설치될 수 있을 것으로 기대를 합니다.

그리고 2차 심의위원회는 지금 아까 제가 말씀드렸을 때 현재 10건의, 당초에 우리가 신청을 받아서 그것에 대한 진행 작업을 우리가 전문위원회를 거쳐서 심의를 한 바 있고요.

오늘 말씀드린 4건은 그중에 심의가 다 어느 정도 진행이 되고 관계부처 협의가 어느 정도 이루어진 내용들을 오늘 올린 내용이고요. 2월 말까지 나머지 그 6건에 대해서 부처 협의를 좀 더 진행을 하고요. 또 전문위원회를 다시 한번 거쳐야 된다고 생각되는 내용에 대해서는 다시 한번 거쳐서 그중에서 필터링이 되는 내용들이 올라올 것입니다.

그래서 뭐 지금 당장 '몇 건이 더 올라갈 수 있다.'라고 말씀드리는 건, 뭐 확정스럽게 말씀드리기는 어렵고요. 저희들 적어도 한 4건 이상 정도는 올라가지 않을까 싶습니다.

<질문> 신속허가 '30일' 제한 두셨는데, 말씀하신 것처럼 나머지 기간이 얼마 안 남은 것 같은데 6건에 대한 절차가 다 처리될 수 있는지 하고, 앞서 받으신 10개 과제 말고 추가적으로 혹시 받으신 실증특례 요건이 있는지 궁금합니다.

<답변> 예. 우리가 신속허가 30일이라고...

<답변> (관계자) ***

<답변> 예, 그러니까. 지금 이제 그게 정확하게 보시면 되는데... 이것 여러분들 정말로 우리 담당 과들 이 건 들어와서 거의 뭐 휴일에도 쉬지 못하고 열심히 하고 협의해서 이 정도 내용을 갖고 왔어요. 그리고 우리 전문위 심의할 때 정말 12시간 넘게 막 토론도 거치고 이래서 사실은 논점들을 이제 정리해 나가는 중이에요.

지금 말씀 주시고 해주신 거는 '신속확인', 즉 말하자면 내가 이 건을 신청을 했는데 규제가 있는지 없는지, 모호한 건지 그걸 확인해 주는 게 30일 내에 확인해 주도록 되어 있는 거고요.

저희들이 지금 현재 신청 받아서 규제심의위원회 상정하는 데까지는 현재 뭐 명시적으로 정해놓은 기간은 없습니다. 단 저희들이 최대한 빨리 심의를 해서 할 예정이고요.

저희들은 가능하다면 사실은 뭐 한... 빨리해서 저... 이게 보통 보니까 한 달 반 정도가 걸리는 것 같아요, 별 그게 없으면. 그런데 지금 처음 제도를 시행하는 사람들이라서 우리 신청자들도 그렇게 익숙하지 않고 뭐 여러 가지 문제가 좀 있는 것 같은데, 잘되면 좀 더 빨라질 수 있겠지만 저희들이 최대한 노력은 할 계획입니다. 그 정도 말씀드리겠습니다.

<질문> ***

<답변> 예. 그거는 현재 두 가지 형태로 저희들이 받고 있어요. 뭐냐면 이 제도를 잘 몰라서 어떤 사람은 자기 애로를 그냥 해요. 그러니까 말하자면 내 품목에 대해서 무슨 '조달품목으로 지정을 해 달라.' 라든지 이런 게 규제샌드박스에 맞지 않는 어떤 그런 것들은 저희들이 하지 않고, 우리 서류로 신청서 양식에 의해서 접수를 신청해온 것이 한 10건 정도가 있고요.

또, 그런데 그 10건 중에서 제대로 신청된 게 있고, 어떤 건 또 아니라서 정말 보완을 많이 해야 되는 내용들이 그 10가지 안에 같이 포함되어 있고.

또 저희가 이렇게 상담을 먼저 신청서를 직접 내기 전에 '내가 정말 이것 규제샌드박스 허용이 되는 건지 아닌 건지' 이렇게 1 대 1 상담, 어느 정도 봐서 구체적으로 되면 와서 같이 상담을 하는데, 그렇게 상담이 진행되고 있는 게 한 10여 건 정도 이렇게 있습니다.

그래서 그것이 또 모아져서 어느 정도 정식적인 안건으로, 정식적인 신청서가 되게 되면 그게 어느 정도 성숙이 되면 그것을 관계부처 협의하면서 전문위원회에 가는 준비작업이 진행될 것으로 기대를 합니다.

<질문> ***

<답변> 지금 말씀드린 것처럼 사실 저희들은 이게 한 기업의, 하나의 제품에 그렇죠? 그러한 사례로 해서 현재 그것을 실시할 수 있도록 하는 것이고. 특히, 실증특례 같은 경우에는 이것이 어떤 영업행위가 아니고 실비 정도밖에 받지 않는 이런 테스트입니다, 사실은.

그 테스트를 이렇게 하는 것은 뭐냐면, 아직까지 이것을 일반화시킬 정도의 충분한 안전성이나 건강이라든지, 아니면 누구나 동의할 수 있는 기준 같은 게 불비하고 어렵기 때문에 그렇게 우리가 테스트를 현재 하고 있는 건데요.

지금 말씀을 주신 것처럼 그것에 대해서는 어느 정도 결론을 내야 될 것 같아요. 지금 이게 제가 보기에는 ㈜마크로젠 같은 경우에 전체를 다 'Yes or No' 이런 개념이라기보다는 사실 오늘도 우리 전문위원회에서 토의를 할 때에 15개를 신청했는데 13개만 우리 전문위원회에서는 하고 그중에 2개를 빼는 내용이었는데, 우리 전문위원회에서 빠진 것 중에서 '치매 쪽에서 알츠하이머 같은 경우에는 훨씬 더 괜찮지 않느냐?' 그런 의견들이 이렇게 나와요.

그래서 제가 보기에는 2년 동안에 아무것도 못하고 그다음에 4년 동안 아무것도 못하고 이런 게 아니라, 거기에서 어떻게 하면 이 안전성에 대한 가치하고 우리 경제사업을 해야 되는 그런 가치에 대한 접합점이 나올 수 있을 것으로 기대를 합니다.

오늘 같이 얘기를 해도 전문위원회에서 토의되지 않았던 것들이 전체위원회에서 '아, 그러면 알츠하이머 같은 경우는 다시 한번 넣어서 하는 것이 좋겠다.'라는 얘기가 나오면, 그것을 다시 전문위원회를 통해서 저희들이 그 내용의 적정성하고 검토하기로 했거든요.

그래서 저희가 기대하는 것은 사실은 오늘 이렇게 된 것들이 다 일반이, 한 기업이나 한 기술, 한 제품만 해당되는 것이 아니라 그것이 정말 제도로 연결이 돼서 규제혁신으로 연결되길 원하지만, 혹시

그 내용이 그대로 안 된다손 치더라도 그러한 실험·검증을 거쳐서 어떤 형태로의 보완을 거쳐서 사업화되고 영업을 할 수 있게끔, 그렇게 발전될 수 있게끔 사후관리와 또 제도개선을 해 나가는 것이 관계부처하고 저희들이 해 나가고자 하는 목표라고 보시면 될 것 같습니다.

<질문> 수소충전소 관련해서 아까 문화재 같은 경우는 인허가 절차라고 말씀하셨는데, 그러면 이번에 규제샌드박스에서 이것을 굳이 조건부로 걸 이유가 있었는지에 대해서 일단 좀 궁금한 게 있고요.

그다음에 서울 같은 경우 일단 문화재가 굉장히 많은데, 그러면 그 서울 내에서 계속 수소충전소를 설치할 때마다 이렇게 문화재청에 그러면 인허가 절차를 거쳐야 되는 건지.

그다음에 지금 이번에 그 수소충전소 설치된 것을 보면, 양재·탄천 이것은 약간 강남 쪽에 치우쳐 있고 사실 국회에만 있는데, 그러면 어떤 지역적으로 약간 치우침 현상에 대해서는 어느 정도 보완책이 있으신 건지, 또 양재에 설치된, 이미 설치되어 있는 수소충전소와 다른 지역에 설치되는 건지 이것도 좀 궁금합니다.

<답변> 네, 먼저 말씀주신 것에서 저희들이 우리 전문위원회를 통해서 서로들 우리가 컨센서스를 얻었던 것 중에 하나가 뭐냐면, 규제샌드박스제도 자체에 대한 이해입니다.

말하자면 사실 소비자 입장, 우리 수요자 입장에서 생각해 봤을 때는 규제샌드박스에 딱 올리면 인허가 철자이고 뭐고 간에 거기서 의결을 딱 하면 당장 사업을 딱 실시할 수 있게끔 하는 게 어떻게 보면 우리 사람들이 생각하고, 기대하는 그런 정도이겠죠.

그런데 우리 규제샌드박스가 도입되고 법에서 규정하고 있는 내용이 뭐냐면, 규정의 모호성, 또 뭐죠? 아, 부적합성, 또 타 법에서 금지하고 있는 내용을 검토할 수 있도록 되어 있다는 겁니다.

그런데 지금 얘기, 말씀하시는 건 뭐냐면 우리 그래서 이 규정에 아까 금지하고 있고, 지금 상업 쪽에 금지하고 있는 내용을, 이것을 훑어봤더니 '야, 이건 안전성에 의거해서 상당히 괜찮을 수 있다.'라는 검토를 거쳐서 비록 금지지만 여기서는 규제특례를 부여하게 되는데, 그 이후의 과정은 뭐냐면 어떻게 보면 이것을 신청한 이후의 프로세스의 과정에 있는 거예요, 이 문화재.

그리고 거기는 뭐냐면, 거기에서 통과하려면 그 법에서 '문화재심의위원회의 심의를 거쳐야 된다.'라고 되어 있어요. 그러면 만약에 우리 규제샌드박스와 같이 일괄처리를 하려면 '그 이후에 결정되는 무슨, 무슨 심의위원회, 무슨 규정 이런 것도 규제샌드박스로 다 처리가 된다.' 이렇게 말이 돼야만 이게 되는 건데, 당초 우리가 이 규제샌드박스제도를 도입하고자 하는 것은 일반적인, 혁신적인 제품과 서비스와 기술에 대한 것이 어떤 규정이 불비하거나 규정이 모호하거나, 또 이것에 대한 현재 일반적... 금지로 인해서 try를 못하고 있는 것을 시키고자 하는 그런 의도로 시작이 된 겁니다. 그래서 약간 좀 다른 차원이라고 봐주시면 좋을 것 같아요. 그래서 그렇게 해야 되고요.

특히 이번에 우리가 계동 것을 넣었던 경우는 이런 식의 프로세스가 있다는 것도 국민들이 이해하고 또 신청자들이 해야 될 것도 하나 있는 반면, 또 사업자 측에서도 방법이 또 있을 수가 있죠.

만약에 이것을 수소차를 고정형으로 설치하게 된다면 땅을 파고 여러 가지 문제가 생길 수 있는데, 만약에 이동형의 방법으로 설치한다면 또 다른 방법이 나올 수도 있는 것이라고 보여집니다.

그렇기 때문에 이 건에 대해서는 한번 try를 해서 이런 식으로 하면 과연 사업자와 또 과정, 그 향후의 프로세스를 한번 보는 것도 의미가 있다고 생각을 해서 이번에 이 계동 건을 한꺼번에 넣어서 저희들이 심의해서 추진하고 있다는 말씀을 드리고요.

그리고 말씀주신 것처럼 우리 이번이 뭐, 수소충전소 설치와 관련된 일반적인 모든 것이 나온 것이 아니고요. 금번에 케이스가 된, 특히 현대자동차가 신청한 이 4건에 대해서 심의를 한 것뿐이고요. 올해만 해도 이게 86건이죠. 그렇죠? 86개의 수소충전소가 전국에 설치될 예정으로 되어 있습니다. 그리고 또 우리 민간 SPC를 통해서 여기가 전체적으로 100건을 앞으로 향후 설치될 것으로 구성이, 계획을 하고 있고요.

그렇다면 과연 어느 곳에 어떻게 설치해야 가장 효율적이고 또 수용성이 높은지에 대한 것들에 대한 것도 저희들이 검토를 현재 중에 있습니다.

그 중에 먼저 일단 시급한 상황 중에서 지금 현대 쪽에서 현재 연구용으로 쓰던 것들을 상업용으로 돌리는 방안들, 또 할 수 있는 것들을 이번에 시범적으로 이렇게 나온 것이고요.

앞으로는 지금 말씀주신 것처럼 국민들에 대한 어떤 access에 대한 편리성이라든지 또 현재 지역의 수용성, 가능성도 함께 봐가면서 수소

충전소가 설치될 수 있도록 그렇게 앞으로 추진해 나갈 것입니다.

<질문> 이번에 규제샌드박스를 하셨는데, 어쨌든 이 모든 것이 어쨌든 임시적인 조치이고 정부의 재량적 판단이 가장 중요하기 때문에 '새로운 스타트업이나 벤처들이 이번 규제샌드박스를 보고 새롭게 투자를 결심하거나 창업을 준비하는 모멘텀을 만들기에는 부족하다.' 이런 전문가들의 지적도 있습니다. '이런 규제샌드박스라는 것을 통해서 어떤 고질적인 투자 구조, 이런 문제를 해결하기에는 역시 부족한 게 아니냐?' 이런 지적에 대해서 어떻게 생각하시는지 하나 말씀해주시고요.

또 하나는 모든 것이 국민의 안전, 건강 이런 것을 보호를 최우선 가치에 두고 하신다고 하는데, 이제까지 규제나 이런 것들은 다, 이런 것들과 대부분 관계가 다 있기 때문에 이제까지 규제가 되어 왔던 거다. 그렇다면 만약에 이런 안전사고와 관련돼서 사건·사고가 일어났을 때 정부가 어디까지 보조·보호해줄 수 있는지, 이런 불확실성에 대해서 해소, 기업들이나 벤처들의 어떤 불안감을 해소해줄 수 있는 방법이나 방책이 있으신지 거기에 대해서 말씀해주시고요.

또 하나는 좀 죄송한 말씀입니다만, 이번에 규제샌드박스에서 수소충전소 설치 이런 것들이 대부분이 어느 정도 안 할 수 없게끔, 될 수밖에 없었던 것들, 이런 것들을 '보여주기 식이 아니냐?' 그래서 오히려 지금의 규제샌드박스라는 것은 기존에 논의돼 왔던 거대한 어떤, 규제 개혁이라는 거대한 패러다임에 전환해서 규제샌드박스 작은, 이 하나의 작은 것으로 모아져서 관심이 거기에 집중되면서 거대한 어떤, '규제 개혁이라는 거대한 패러다임이 오히려 후퇴하는 것이 아니냐?' 이런 우려도 나오고 있거든요. 여기에 대해서 어떻게 생각하시는지 말씀해 주십시오.

<답변> 네, 우리가 규제샌드박스제도라는 것이 현재, 그러니까 우리 마크로젠 같은 경우도요. 그러니까 우리 규제샌드박스를 통해서 하고 있는 실생활에 적용되는 이런 실증을 민간이 하는 것도 하고 있고, 또 현재 복지부에서 추진하고 있는 인증기관을 통해서 또 하고자 하는 사업도 같이 되고 있고. 또 이와 함께 말씀 주시는 것처럼 정말 우리가 사회 전체적으로 그 분야에 대한 컨센서스를 이루어서 전체에 대한 제도 개선을 한꺼번에 이룰 수 있는 여러 길이 다 열려있는 것이죠.

우리가 규제샌드박스를 함으로 인해서 전체 제도 개선이 닫혀있는 것도 아니고, 또 여러 사례가 다 열려있는 것이기 때문에 할 수 있는 것부터 하는 것이 우선이라고 생각을 합니다. 그래서 지금 '이게 되면 큰 거가 안 된다.' 이런 거는 전혀 아닌 것 같고요.

우리가 이 규제샌드박스제도로 하고자 했던 게 아까 말씀드린 것처럼 일반적인 전제를 가기 전에 이런 하나하나 것들이 다 쌓여지고 검증이 돼야 어떻게 보면 그전에 일반적인 제도로 컨센서스 빌딩해 가는 것인데, 그런 것에 대한 새로운 하나의 방향을 지금 이번에 이런 제도를 만들었다는 것이고요.

그런 검증을 만들 때 아까 말씀드린 것처럼 저희들이 그 과정에서 여러 가지의 이런 서로의 가치를 중요시하죠. 그러니까 우리 새로운 사업과 비즈니스에 관련된 우리 경제적·산업적 이익에 대해 증진을, 가치를 대변하는 쪽하고 또 현재의 규제를 유지해야 된다는 그런 상반된 가치들이 서로... 상반된다가 아니라 서로 다른 가치들이 같이 이야기를 하면서 compromise 지점을 찾아가는 것이거든요.

그렇기 때문에 이번에 할 때도 실증특례나 이런 것을 하면서도 조건이 자꾸 붙는 것들이 이거를 하나 한다 하더라도 아쉬움이 있고 조금 보완해야 될 방향이 있다고 생각해서 그런 것들을 일단은 여기서 한번 try를 통해서 우리 그런 경험이 쌓인다고 생각합니다.

그래서 처음에 말씀 주신 것처럼 이러한 것들이 커다랗게 우리가 한 건으로 해서 큰 투자를 연결하고 규제 개혁을 할 수 있는 작업도 동시에 같이 하고 있기 때문에 이것도 함께 add하는 것이라 첫째 생각을 하고요.

두 번째, 우리... 뭐라 그럴까, 될 수밖에 없는 것 이런 것들이 아니고요. 사실 될 수밖에 없는 것들은 당연히 해야 되는 것이고, 또 안 되는 것들에 대한 try, 그러니까 이번에 저희들이 자꾸 해서 했던 것이 아까 12시간 이상의 토론을 거쳐야 했다는 것들이 될 수밖에 없는 것들이라고 생각하지는 않고요. 자꾸 이런 practice를 통해서 서로들의 다른 가치와의 어떤 수용성을 높여 가고 또 그런 것을 해가는 이런 절차적인 것들, 또 아니면 기준을 만드는 것들, 이런 경험들이 저희들이 사회적으로 쌓여져 가면 이런 것들이 한 분야가 아니라 우리 전체 사회의 혁신 능력을 향상시킨다고 생각을 합니다.

그래서 거대한 규제 개혁도 하고, 이것도 하고 동시에 간다고 생각을 하고요. 그와 함께 이런 개혁을 할 때 아까 말씀 주신 것처럼 안전과 이것에 대한 문제가 있습니다. 가장 중요한 게 저희들이 오늘 이게 규제에 대한 샌드박스를 시행하는 것도 중요하지만 그 이후에 이런 사후 관리가 굉장히 중요하다고 생각을 해요. 그래서 실시를 할 때 우리 법에 의해서도 이것에 대한 관련돼서 제대로 되지 않을 경우 사업 취소를 할 수 있도록 돼 있고요. 또 이것으로 인해서 혹시 안전

사고나 이런 것이 발생한다면 관련 보험이라든지 이런 것을 통해서 사용자들이 보상할 수 있는 시스템도 갖추어져 있고요.

이런 것을 통해서 기본적으로 새로운 시도에 대한 우리들이 자꾸 할 수 있는 이런 제도를 현재 만들어 놓는 것이기 때문에 저희들이 지속적으로 이러한 안전에 대한 그런 우려들은 자꾸 우리의 경험을 통해서 쌓아간다면 또 스킬도 자꾸 좋아지고 한다면 우리가 이러한 제도적 장치를 많이 마련해 나가면 우리나라의 혁신을 하고자 하는 이런 시도들이 더 많이 원활해지지 않을까 그렇게 생각을 합니다.

아마 오늘이 처음이고 처음 의결이라서 그런데요. 이런 것들이 자꾸 경험이 우리 부처뿐만이 아니라 정부 자체적으로도 다른 부서도 시행을 하고 이렇게 해 나간다면 말씀하신 어떤 그런 경험들이 자꾸 쌓여지면 더 안전한 규제 혁신, 또 작은 규제 혁신이 아니라 또 큰 규제 혁신들, 꼭 해야만 하고 될 수밖에 없는 것이 아닌 정말 할 수 있는 것들을, 우리가 하고 싶은 것들을 찾아서 우리가 보다 더 적극적으로 그렇게 할 수 있는 제도로 발전하지 않을까, 그런 기대를 갖고 있습니다.

<질문> '현대차 계동사옥' 같은 경우는 지금 '4건이 승인됐다.', '3건이 승인됐다.' 좀 기사마다 속보가 엇갈리는데요. 이걸 기업 입장에서 어떻게... 기업 관점에서 보면 어떻게 이해해야 될지 조금 한번만 정리해 주시면 감사하겠고요.

그다음에 이게 수소충전소가 일괄적으로 다 통과되는 게 아니라 가령 주유소를 하시던 분이 여기에 수소충전소를 짓고 싶다, 라고 한다면 이것도 개별적으로 심의를 받아야 되는 걸로 이해하면 되겠죠?

<답변> 그럼요. 그러니까 개별... 만약에 주유소를 운영하시는 분이 신청을 했는데 그 지역에 어떤 다른 제한이 없으면 그냥 할 수 있어요. 우리 규제샌드박스 적용 규정이 아닙니다.

그런데 지금 만약에 개별 그 주유소를 하시는 분이 '나는 수소충전소를 여기다 같이하고 싶은데, 이게 지금 상업지역이나 현재 준거주지역에 있다. 그러면 나 하고 싶다.'라고 해서 그 사람이 사업자가 돼서 저희들한테 신청을 하실 수가 있고요. 그러면 저희들이 그거에 대한 적정성과 이런 내용을 검토를 해서 할 수 있다는 말씀을 드리고요.

또 하나, 우리 이번에 당연히 이건 4건입니다. 명확하게 4건이고요. 3건은 어떤 그 이후에 프로세스가 함이 없이, 정상적인 사업자가 자기가 사업 신청허가를 구청에 내고 그 프로세스를 가면 거기서 적정... 거기도 다 사업자 해도 설계도를 제대로 갖고 왔는지 이런 거를 다 봐서... 뭐죠, 건축허가도 해주고 뭐 이렇게 하지 않겠습니까? 그런 걸 가는 거고요.

단, 이 '계동사옥'의 경우에는 이런 문화재심의위원회와 같은 그런 심의위원회, 각종 심의위원회 거쳐야 되는 것들이 걸려 있는 겁니다. 그래서 그거를 거쳐 간다, 라는 걸 명시한다고 봐주시면 됩니다.

마무리 말씀이 아니라 원래 없는 줄 알고 한 마디 하려고 했던 건데. 이런 생각이 들었습니다. 오늘 규제샌드박스를 사실은 하면서 사실 우리 준비하는 과정이 더 힘들었고요. 준비하는 과정에서 지금 우리가 서로 다른... 서로의 가치가 다르거든요.

그리고 또 특히 이것 실질적으로 하는 기관들은 지방자치단체라든지 이런 기관들까지 내려갑니다. 그러면 그런 사람, 분들과 함께 이런 내용들을 공유해야지만, 수요자 입장에서 바라본다면 이것이 정확하게 훨씬 더 좋은 제도로 발전할 수 있겠다는 생각이 들어요.

그래서 앞으로 우리가 이 제도를 하면서 법상에 있는, 물론 여러 가지를 하겠습니다만 우리가 꼭 법에서 이걸 갖고... 뭡니까, 실증특례를 부여하고 또 임시허가 이런 게 아니라, 어떤 때는 우리가 지금 하다 보면 담당자의 적극적인 해석 갖고도 확인될 수 있는 것들이 있을 수 있어요, 어떻게 보면.

그러니까 이런 것들을 갖고 같이 함께 공감대를 이루어 간다면 훨씬 더 좋은 방향으로도, 또 적극적으로도 활용할 수 있는 방법도 생긴다고 생각을 할 수 있습니다. 그래서 조금 더 많은 관련자들이 참여하게 하고, 또 우리들도 이런 훈련들을 더 많이 한다면 또 이 제도가 훨씬 더 비즈니스를 하시는 분들한테 더 좋은 기회를 열어줄 수 있는 길이 된다고 보여집니다.

특히 오늘 신청을 받아서 특례를 받은 4개 업체의 경우에는 사실은 이분들은 그 전부터 계속 정말 많이 하고 싶었던 분들이고요. 또 많이 기다렸던 분들이라서 당신들이 이 제도를 통해서 자기들이 하고 싶어 했던 이러한 사업들을...

사실 실증특례는 3개고 임시허가가 하나기 때문에 실증특례는 돈을 못 버는 거예요, 사실은. 실비 정도 이렇게 하는 것임에도 불구하고, 이런 제도를 통해서 자기들이 생각하고 있는 그 비즈니스 모델에 가깝게 갈 수 있다는 그런 굉장한 의욕을 보여주고 있었습니다.

그래서 관계부처와 심의위원들께서도 이분들의 그런 상황, 이 프로젝트에 대해서 관심을 많이 갖고 있었고 해서 우리가 앞으로 팔로우업을 더, 사후관리를 잘해서 이러한 것들이 훨씬 더 많이 발전될 수 있도록 앞으로 더 노력하겠다는 말씀드리도록 하겠습니다.

고맙습니다.

<끝>