



제418회국회(정기회)
제12차 행정안전위원회

자전거 이용 활성화에 관한 법률 일부개정법률안 검 토 보 고

〈자전거 대여사업의 신고제 도입 등〉

■ 박성민의원 대표발의(의안번호 제2201248호)

2024. 11.

행 정 안 전 위 원 회

수석전문위원 유상조

목 차

I . 제안경위	1
II . 제안이유 및 주요내용	1
III . 검토의견	4
1. 전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거 및 자전거 대여사업에 대한 정의규정 신설 ..	4
2. 자전거의 주차 및 주차금지 규정 신설	12
3. 자전거의 무단방치 금지 등	19
4. 전기자전거의 운행 제한	22
5. 자전거 대여사업에 대한 신고제 도입(제4장 신설)	24
가. 자전거 대여사업의 신고 및 휴업·폐업 등	24
나. 명의대여의 금지 등	30
다. 운전자격의 확인	32
라. 자전거 대여사업자의 자전거 이용시설 설치 등	35
마. 자전거 대여사업의 사업정지 및 과징금	41
6. 부칙	45

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 박성민의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 7. 1.
3. 회 부 일 : 2024. 7. 2.

II. 제안이유 및 주요내용

제안이유

「개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률」 제정으로 전동기 동력만으로 움직이는 전기자전거(스로틀 전기자전거)가 개인형 이동장치 유형에서 제외됨에 따라 이를 현행법상 전기자전거에 포함하여 입법 공백을 최소화할 필요가 있다는 의견이 제기됨.

한편, 자전거 대여사업의 규모가 크게 늘었으나 현재 자유업으로 운영되고 있어 실효성 있는 관리가 어려운 상황이므로, 자전거 대여사업의 신고제를 도입하여 국민들의 불편을 해소하고 편리한 자전거 이용환경을 조성할 필요가 있다는 의견도 있음. 또한, 무단방치된 자전거는 도시미관을 해치고 시민들의 통행에 불편을 야기하므로 이에 대한 처리절차를 개선해야 한다는 지적이 제기됨.

이에 전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거 및 자전거 대여사업에 대하여 정의하고, 자전거의 주차 및 주차금지에 관한을 규정하

는 한편 자전거 대여사업의 신고제를 도입하는 등 체계적인 관리방안을 마련함으로써 자전거 이용을 활성화하고 국민의 교통안전 및 편의를 증진시키려는 것임.

주요내용

- 가. 전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거 및 자전거 대여사업에 대하여 정의함(안 제2조).
- 나. 특별시·광역시·특별자치시·특별자치도와 시·군·구는 안전하고 원활한 자전거의 이용을 위하여 자전거 주차구역·주차금지구역 등 자전거 주차 및 주차금지에 관한 사항을 조례로 정할 수 있도록 함(안 제7조의3).
- 다. 무단방치된 자전거의 정비를 촉진하기 위하여 해석이 모호한 “통행 방해”의 용어를 삭제하고, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장으로 하여금 조례에서 정하는 구역에 대해서도 무단방치된 자전거를 처분할 수 있도록 함(안 제20조제1항).
- 라. 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 매각한 자전거의 매각대금을 소유자에게 반환하는 경우 그 소유자에게 처분에 소요된 비용을 부담할 수 있도록 함(안 제20조제3항).
- 마. 자전거 대여사업을 운영하려는 자는 시장·군수·구청장에게 신고하도록 하고, 명의대여의 금지, 양도·양수, 상속 및 휴업·폐업

등을 규정함(안 제23조의2부터 제23조의5까지).

바. 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 자전거의 주차시설, 충전소 등 자전거 이용시설의 설치를 자전거 대여사업자에게 요청할 수 있도록 함(안 제23조의6).

사. 시·도지사 또는 시장·군수·구청장이 대여 현황 등 자료의 제출을 자전거 대여사업자에게 요청할 수 있도록 함(안 제23조의7).

아. 자전거 대여사업자가 자전거 대여사업 신고 의무를 위반하는 경우 사업의 전부 또는 일부를 정지 할 수 있도록 함(안 제23조의8).

Ⅲ. 검토의견

1. 전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거 및 자전거 대여 사업에 대한 정의규정 신설

개정안은 현행법상 “자전거”의 정의규정에 “전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거”를 추가하고 “자전거 대여사업”을 다른 사람의 수요에 응하여 자전거를 이용자로부터 사용료를 받고 대여하는 사업으로 정의하려는 것임(안 제2조).

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.
1. “자전거”란 <u>사람의 힘으로 페달이나 손 페달을 사용하여 움직이는 구동장치(驅動裝置)와 조향장치(朝享) 및 제동장치(制動裝置)가 있는 바퀴가 둘 이상인 차로서 행정안전부령으로 정하는 크기와 구조를 갖춘 것</u> 을 말한다.	1. ----- <u>다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 요건을 갖추고</u> ----- ----- ----- -----.
<신설>	가. <u>사람의 힘으로 페달이나 손 페달을 사용하여 움직이는 구동장치(驅動裝置)가 있을 것</u>
<신설>	나. <u>전동기를 장착하고 페달(손 페</u>

현행	개정안
<u><신설></u> 1의2. “전기자전거”란 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 전동기를 장착하고 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 것을 말한다. 가. <u>페달(손페달을 포함한다)과 전동기의 동시 동력으로 움직이며, 전동기만으로는 움직이지 아니할 것</u> 나. <u>시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니할 것</u> 다. <u>부착된 장치의 무게를 포함한 자전거의 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것</u> 2. ~ 4. (생략)	<u>달을 포함한다)과 전동기의 동시 동력으로 움직이는 것으로서, 시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니하고 부착된 장치의 무게를 포함한 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것</u> <u>다. 전동기와 페달을 장착하고 전동기의 동력만으로 움직이는 것으로서, 시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니하고 부착된 장치의 무게를 포함한 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것</u> <u><삭제></u> 2. ~ 4. (현행과 같음)

현행	개정안
<신설>	5. “자전거 대여사업”이란 다른 사람의 수요에 응하여 자전거를 이용자로부터 사용료를 받고 대여하는 사업을 말한다.

현행 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」(이하 “「자전거법」”이라 함)에서는 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 ① 전동기를 장착하고, ② 페달과 전동기의 동시 동력으로 움직이며, ③ 전동기만으로 움직이지 않는 자전거를 “전기자전거”로 정의¹⁾하고 있음.

반면, 「자전거법」에 따른 전기자전거와 외형은 동일하나 “전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거”의 경우 「도로교통법」에서 개인형 이동장치²⁾로 정의하고 있음.

전기자전거는 구동 방식에 따라 페달과 전동기의 동시 동력만으로 움직이는 파스형(Pedal Assist systematics, PAS)과 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 스로틀형(Throttle)으로 구분되는데,

1) 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1의2. “전기자전거”란 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 전동기를 장착하고 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 것을 말한다.

가. 페달(손페달을 포함한다)과 전동기의 동시 동력으로 움직이며, 전동기만으로는 움직이지 아니할 것

나. 시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니할 것

다. 부착된 장치의 무게를 포함한 자전거의 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것

2) 「도로교통법」 및 동법 시행규칙에 의하면 “개인형 이동장치”란 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로, 이는 ① 전동킥보드, ② 전동이륜평행차만 그리고 ③ 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거로 구분됨. (「도로교통법」 제2조제19호의2 및 「도로교통법 시행규칙」 제2조의3)

「자전거법」상 “페달과 전동기의 동시 동력으로 움직이는 자전거”는 파스형, 「도로교통법」상 개인형 이동장치로서 “전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거”는 스로틀형 전기자전거에 해당함.

<전기자전거의 유형>

「자전거법」상 전기자전거	[파스형(Pedal Assist System, PAS) 구동방식] ① 페달과 전동기의 동시동력으로 작동, (페달을 밟으면 전동기가 힘을 더해주어 페달을 밟은 힘을 경감시키는 방식) ② 최고속도 시속 25킬로미터 미만, ③ 중량이 30킬로그램 미만
「도로교통법」상 전기자전거	[스로틀형(Throttle) 구동방식] ① 전동기 동력만으로 움직일 수 있는 자전거, (페달을 밟지 않고 전동기 힘만으로 구동 가능, 평상시 페달 주행) ② 최고속도 시속 25킬로미터 미만, ③ 중량이 30킬로그램 미만

그런데, 개인형 이동수단의 안전하고 편리한 이용을 위한 사항을 규정함으로써 개인형 이동수단의 이용을 활성화하기 위한 목적으로 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안」(이하 “「개인형 이동수단법안」”이라 함)³⁾이 발의되어 현재 국토교통위원회에 계류되어 있음.

「개인형 이동수단법안」은 「도로교통법」상 개인형 이동수단 중 ① 전동킥보드와 ② 전동이륜평행차만을 대상으로 하고, ③ 전동기 동

3) 2024년 9월 현재 홍기원의원(의안번호 2201010)과 박성민의원(의안번호 2201222)이 대표 발의한 제정안이 각각 2건 상정(2024.08.21.) 되어 있는데, 이하에서는 박성민의원안을 전제로 서술함.

력만으로 움직일 수 있는 자전거를 제외하고 있는데, 이에 대해서는 제21대 국회 당시 논의 과정에서 국토교통부와 행정안전부의 협의에 따라 행정안전부 소관 법률인 「자전거법」에서 규율하는 것을 전제로 심사가 진행되었음⁴⁾.

이에 개정안은 현재 이원화된 전기자전거 적용 법률을 일원화하는 동시에 입법 공백을 막기 위한 취지에서 「자전거법」에 ‘전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거’에 대한 규율 근거를 마련하려는 것임.

4) 이는 행정안전부에서 「도로교통법」 상 개인형 이동장치 중 “전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거(일명 “스로틀” 방식)는 현행 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1의2에서 규율하고 있는 ‘페달과 전동기의 동시 동력으로 움직이는 전기자전거(일명 “파스” 방식)’와 외관상 일반인이 구분하기 어려워, 행정안전부가 소관하고 있는 법률인 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」에서 함께 규율하는 것이 적절하다는 의견에 따라 부처간에 합의한 내용임(제403회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사 소위 회의록 p24 참조).

< 「개인형 이동수단법안」 제정에 따른 법률별 규율 대상(안)>

「도로교통법」 제2조(정의)			「자전거법」 제2조(정의)
19의2. "개인형 이동장치" 제19호나목의 원동기장치자전거 ⁵⁾ 중 ① <u>시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고</u> ② <u>차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서</u> ③ <u>행정안전부령으로 정하는 것</u> 을 말한다.			1의2. "전기자전거" 란 자전거로서 사람의 힘을 보충하기 위하여 전동기를 장착하고 다음 각 목의 요건을 모두 충족하는 것을 말한다. 가. <u>페달(손페달을 포함한다)과 전동기의 동시 동력으로 움직이며, 전동기만으로는 움직이지 아니할 것</u> 나. <u>시속 25킬로미터 이상으로 움직일 경우 전동기가 작동하지 아니할 것</u> 다. 부착된 장치의 무게를 포함한 자전거의 전체 중량이 30킬로그램 미만일 것
「도로교통법 시행령」 제2조의2(개인형 이동장치의 기준) 법 제2조제19호의2에서 "행정안전부령으로 정하는 것"이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 것으로서 「전기용품 및 생활용품 안전관리법」 제15조제1항에 따라 안전확인의 신고가 된 것을 말한다.			
1. 전동킥보드	2. 전동이륜평행차	3. 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거	
		 페달을 밟지 않고 오토바이처럼 <u>전동기 힘만으로 구동이 가능</u> (평상시에는 페달로 주행)	 페달을 밟으면 전동기가 힘을 더해주어 페달을 밟은 힘을 경감시키는 방식 (전동기만으로는 구동 불가)
↓			↓
「개인형 이동수단법안」에서 규율 예정			「자전거법」 개정안

5) 「도로교통법」

제2조(정의) 19. 원동기장치자전거

가. 「자동차관리법」 제3조에 따른 이륜자동차 가운데 배기량 125cc 이하(전기를 동력으로 하는 경우에는 최고정격출력 11킬로와트 이하)의 이륜자동차

나. 그 밖에 배기량 125cc 이하(전기를 동력으로 하는 경우에는 최고정격출력 11킬로와트 이하)의 원동기를 단 차(「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의2에 따른 전기자전거는 제외한다)

현행법은 외형상 동일한 전기자전거임에도 구동 방식별로 각각 다른 법령을 적용하여 이용자의 혼란을 유발하며, 「자전거법」 개정(2020.6.9.)으로 스로틀형 전기자전거를 포함한 개인형 이동장치의 자전거도로 통행이 허용되고, 파스·스로틀 겸용 전기자전거 보급이 확대되면서 전기자전거를 구동방식에 따라 구별할 실익이 감소함에 따라 「자전거법」에서 같이 규율하는 것이 타당해 보임.

아울러 개정안은 “자전거 대여사업”의 정의를 신설하고 있는데, 개정안이 민간 자전거 대여사업의 규모가 크게 증가하면서 시민에게 불편을 초래하는 경우가 있어 체계적인 관리방안 마련이 필요하다는 의견을 반영하여 “자전거 대여사업 신고제”를 도입에 필요한 사항을 규정하고 있다는 점을 고려하면 필요한 입법조치로 보임.

다만, 개정안 심사에 있어서는 다음 사항들을 고려할 필요가 있어 보임.

첫째, 「도로교통법」상 개인형 이동장치에 해당하는 전기자전거는 원동기장치자전거(오토바이 등)에 비해 완화된 규제를 적용받고 있는데, 원동기장치자전거에 작동하지 않는 페달을 단지 부착만 하는 것으로 전기자전거에 포함될 여지가 있어 전기자전거는 페달만으로도 움직일 수 있는 장치임을 명시하여 원동기장치 자전거와 명확히 구별할 필요가 있음⁶⁾.

둘째, 개정안은 “전기자전거”의 정의를 삭제하고, “자전거”의 정의에 ① 페달만 있는 일반자전거, ② 페달과 전동기의 동시동력으로 움직이는 자전거, ③ 전동기 동력만으로 움직이는 자전거를 포함하고 있으나,

현행법 제11조의4(전기자전거 충전소 설치), 제20조의2(전기자전거의 안전요건 등), 제22조의2(전기자전거 운행 제한) 등 많은 조항에서 “전기자전거” 용어를 사용하고 있음을 고려할 때, 전기자전거의 정의를 유지하거나 해당 조문을 개정하여야 할 것으로 보임.

참고로, 행정안전부는 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거를 전기자전거로 편입하고, 중·장거리 교통 수단으로 이용을 활성화하기 위해 「자전거법」을 적용하는 개정안에 동의하는 입장임.

6) 자전거로서 전기자전거는 페달만으로도 움직일 수 있는 장치임을 명확히 규정할 필요가 있음.(한국기술연구원, 한국교통연구원 의견)

2. 자전거의 주차 및 주차금지 규정 신설

개정안은 지방자치단체가 자전거의 주차 및 주차금지에 관한 사항을 조례로 정할 수 있도록 하고, 지방자치단체의 장이 주차금지구역에 주차된 자전거에 대하여 이동·보관·매각 등 필요한 처분을 할 수 있는 근거를 마련하려는 것임. (안 제7조의3 신설).

현행	개정안
<신설>	<u>제7조의3(자전거의 주차 및 주차금지) ① 시·도 또는 시·군·구는 안전하고 원활한 자전거의 이용을 위하여 행정안전부령에서 정하는 바에 따라 자전거의 주차 및 주차금지에 관한 사항을 지방자치단체의 조례로 정할 수 있다.</u> <u>② 제1항에 따라 조례를 정하는 경우 시·도지사는 경찰청장과 시장·군수·구청장은 경찰서장과 사전에 협의하여야 한다.</u> <u>③ 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제1항에 따라 정한 자전거의 주차금지구역에 주차된 자전거에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 이동·보관·매각이나 그 밖에 필요한 처분을 할 수 있다.</u>

현행	개정안
	④ <u>특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제3항에 따라 매각한 자전거의 매각대금을 소유자에게 반환하는 경우에는 그 소유자에게 자전거의 이동·보관·매각 및 그 밖에 처분에 소요된 비용을 부담하도록 할 수 있다.</u>

현행 「도로교통법」 제32조는 모든 차의 운전자가 교차로, 횡단보도, 시·도경찰청장이 지정하는 장소 등에 정차 및 주차하지 못하도록 규정하고 있으며, 동법 제33조는 터널안이나 다리 위, 그밖에 시·도경찰청장이 지정한 곳에 대해서는 주차를 못하도록 규정하고 있음.

또한, 동법 제34조의2는 전기자전거 충전소 및 자전거주차장치에 자전거를 정차 또는 주차하는 경우 등에 대해서는 제32조 및 제33조에도 불구하고 정차 또는 주차를 허용함으로써, 정차 또는 주차를 금지하는 장소의 특례를 규정하고 있음⁷⁾.

「도로교통법」에 따른 차에는 개정안에 따른 “자전거”가 포함되므로⁸⁾ 현재 자전거의 운전자에 대해서도 「도로교통법」에 따른 주

7) 「도로교통법」 상 정차 및 주차금지 관련 조문은 후단에 첨부한 참고자료 참조

차금지 의무가 적용됨.

개정안은 시·도경찰청장 또는 경찰서장과 사전에 협의하는 경우 지방자치단체의 장이 「도로교통법」상 도로 이외의 장소도 자전거의 주차구역과 주차가 금지되는 장소로 지정할 수 있도록 하고, 주차금지구역에 주차된 자전거에 대한 이동·보관 등 직접강제⁹⁾ 수단을 규정하려는 것임.

<도로교통법 및 개정안에 따른 주차·주차금지지역>

구 분	「도로교통법」	개정안
지정방식	시·도경찰청장이 지정	지자체가 조례로 지정 가능
대상 지역	「도로교통법」상 도로	「도로교통법」상 도로 + 그 외 지역
위반시 처벌수단	벌금 및 과태료	직접강제

8) 「도로교통법」에 따른 “차”에는 자전거와 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거가 포함되므로 「도로교통법」의 주·정차 금지 규정은 자전거와 전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거에 대해 적용됨.

「도로교통법」 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

17. “차마”란 다음 각 목의 차와 우마를 말한다.

가. “차”란 다음의 어느 하나에 해당하는 것을 말한다.

3) 원동기장치자전거

4) 자전거

19. “원동기장치자전거”란 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 차를 말한다.

나. 그 밖에 배기량 125cc 이하(전기를 동력으로 하는 경우에는 최고정격출력 11킬로와트 이하)의 원동기를 단 차(「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제1호의2에 따른 전기자전거 및 제21호의3에 따른 실외이동로봇은 제외한다)

19의2. “개인형 이동장치”란 제19호나목의 원동기장치자전거 중 시속 25킬로미터 이상으로 운행할 경우 전동기가 작동하지 아니하고 차체 중량이 30킬로그램 미만인 것으로서 행정안전부령으로 정하는 것을 말한다.

9) “직접강제”란 의무자가 행정상 의무를 이행하지 아니하는 경우 행정청이 의무자의 신체나 재산에 실력을 행사하여 그 행정상 의무의 이행이 있었던 것과 같은 상태를 실현하는 것으로, 봉쇄, 폐쇄, 압류, 폐기, 수거 등이 이에 해당함 (「법제기준과 실제」, 국회 법제실, 2024)

이는 최근 민간 공유자전거 이용 활성화로 도로 위 또는 도로 주변에 불법 주차가 증가하여 시민들의 통행에 불편을 야기함에 따라¹⁰⁾, 보행자의 원활한 통행을 보장하기 위하여 지방자치단체에 불법 주차에 대한 단속 근거를 마련하려는 취지로 보임.

현재 도로에서의 주정차는 「도로교통법」에 따라 경찰청이 관리하고 있으나, 「도로교통법」상 도로로 인정되지 않아 경찰청이 관리하지 못함에도 불구하고 자전거의 주정차 수요가 있을 것으로 예상되는 공원·광장 또는 단지 내 도로 등의 사각지대가 존재하는 점, 자전거는 도로 이외 장소의 통행이 많아 다른 자동차와는 별도의 주차제한구역을 둘 필요성도 존재한다는 점 등을 고려할 때, 타당한 측면이 있음.

또한, 차량의 경우 불법 주정차 처리비용(보관·매각 등)을 원인자에게 부과¹¹⁾하고 있으므로, 주차금지구역 내 주차된 자전거의 이동·보관·매각하는데 발생하는 비용 또한 원인자인 소유자가 부담하도록 할 필요가 있어 보임.

다만, 현재 「도로교통법」 도로 내 모든 차의 통행방법, 주차에 관

10) 관련 보도 : “전기킥보드·자전거 ‘길막’ 짜증” 서울시민 10명중 8명 불편 호소”, 매일경제, 2023.02.16.
“불법 주차 전기자전거·킥보드 신고 ‘하루 2건꼴’”, 제주도민일보, 2024.05.17.

11) 「도로교통법」 제35조(주차위반에 대한 조치) ⑥ 제2항부터 제5항까지의 규정에 따른 주차위반 차의 이동·보관·공고·매각 또는 폐차 등에 들어간 비용은 그 차의 사용자가 부담한다. 이 경우 그 비용의 징수에 관하여는 「행정대집행법」 제5조 및 제6조를 적용한다.

한 사항 등을 규율하고 있으므로, 도로에 관해서는 「도로교통법」이 적용되고 「자전거법」은 도로 이외 장소에서의 주차·주차금지에 대해 규정한다는 점을 명확하게 규정할 필요가 있음.

제32조(정차 및 주차의 금지) 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서는 차를 정차하거나 주차하여서는 아니 된다. 다만, 이 법이나 이 법에 따른 명령 또는 경찰공무원의 지시를 따르는 경우와 위험방지를 위하여 일시정지하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 교차로·횡단보도·건널목이나 보도와 차도가 구분된 도로의 보도(「주차장법」에 따라 차도와 보도에 걸쳐서 설치된 노상주차장은 제외한다)
2. 교차로의 가장자리나 도로의 모퉁이로부터 5미터 이내인 곳
3. 안전지대가 설치된 도로에서는 그 안전지대의 사방으로부터 각각 10미터 이내인 곳
4. 버스여객자동차의 정류지(停留地)임을 표시하는 기둥이나 표지판 또는 선이 설치된 곳으로부터 10미터 이내인 곳. 다만, 버스여객자동차의 운전자가 그 버스여객자동차의 운행시간 중에 운행노선에 따르는 정류장에서 승객을 태우거나 내리기 위하여 차를 정차하거나 주차하는 경우에는 그러하지 아니하다.
5. 건물목의 가장자리 또는 횡단보도로부터 10미터 이내인 곳
6. 다음 각 목의 곳으로부터 5미터 이내인 곳
 - 가. 「소방기본법」 제10조에 따른 소방용수시설 또는 비상소화장치가 설치된 곳
 - 나. 「화재예방, 소방시설 설치·유지 및 안전관리에 관한 법률」 제2조 제1항제1호에 따른 소방시설로서 대통령령으로 정하는 시설이 설치된 곳
7. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳

제33조(주차금지의 장소) 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에 차를 주차해서는 아니 된다.

1. 터널 안 및 다리 위
2. 다음 각 목의 곳으로부터 5미터 이내인 곳
 - 가. 도로공사를 하고 있는 경우에는 그 공사 구역의 양쪽 가장자리
 - 나. 「다중이용업소의 안전관리에 관한 특별법」에 따른 다중이용업소의 영업장이 속한 건축물로 소방본부장의 요청에 의하여 시·도경찰청장이 지정한 곳

3. 시·도경찰청장이 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하여 지정한 곳

제34조의2(정차 또는 주차를 금지하는 장소의 특례) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 제32조제1호·제4호·제5호·제7호·제8호 또는 제33조제3호에도 불구하고 정차하거나 주차할 수 있다.

1. 「자전거 이용 활성화에 관한 법률」 제2조제2호에 따른 자전거이용시설 중 전기자전거 충전소 및 자전거주차장치에 자전거를 정차 또는 주차하는 경우

2. 시장등의 요청에 따라 시·도경찰청장이 안전표지로 자전거등의 정차 또는 주차를 허용한 경우

② 시·도경찰청장이 안전표지로 구역·시간·방법 및 차의 종류를 정하여 정차나 주차를 허용한 곳에서는 제32조제7호·제8호 또는 제33조제3호에도 불구하고 정차하거나 주차할 수 있다.

3. 자전거의 무단방치 금지 등

개정안은 자전거의 무단방치를 금지하는 장소를 조례로 정할 수 있도록 하고, 자전거의 무단방치 금지 요건과 관련하여 해석이 모호한 “통행방해”를 삭제하며, 시장·군수·구청장 등으로 하여금 조례에서 정하는 구역에 무단방치된 자전거를 처분할 수 있도록 하여 시민들의 안전한 통행을 위해 처리 절차를 개선하려는 것임(안 제20조).

현행	개정안
제20조(자전거의 무단방치 금지) ① 누구든지 도로, 자전거 주차장, 그 밖의 <u>공공장소</u> 에 자전거를 무단으로 방치하여 통행을 방해해서는 아니 된다.	제20조(자전거의 무단방치 금지) ① ----- ----- <u>공공장소 또는 조례에서 정하는 장소</u> ----- ----- <u>방치하여서는</u> ----- -----.
② 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제1항을 위반한 자전거에 대해서는 대통령령으로 정하는 바에 따라 이동·보관·매각이나 그 밖에 필요한 처분을 할 수 있다 <u><신 설></u>	② (현행과 같음) ③ 특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제2항에 따라 매각한 자전거의 매각대금을 소유자에게 반환하는 경우에

현행	개정안
	는 그 소유자에게 자전거의 이동 · 보관·매각 및 그 밖에 처분에 소요된 비용을 부담하도록 할 수 있다.

최근 연간 무단방치 자전거의 수가 증가하고 있으며, 무단방치된 자전거는 도시미관을 해치고 시민들의 통행에 불편을 주면서 교통안전을 저해하고 있음.

<연도별 방치자전거 정비 현황>

구분	수거대수	처분내역(대수)					매각대금 (천원)
		반환	매각	기증	공영	보관 등	
2021년	35,214	352	23,163	5,015	736	5,948	44,343
2022년	31,695	407	19,113	2,455	1,542	7,906	36,911
2023년	33,341	272	21,928	2,092	1,474	7,575	40,986
총계	100,250	1,031	64,204	9,562	3,752	21,429	122,240

특히, 지방자치단체는 일반인에게 공개된 장소임에도 지방자치단체의 관리 권한이 없는 구역(별도 관리자가 있는 국도, 상가, 공개공지, 국립공원, 사유지 등)에 방치된 자전거는 처분이 곤란하며, 장기간 도로변에 방치된 자전거와 같이 ‘통행 방해’에 해당하지 않는 경우 원활한 업무처리가 어렵고 소극행정으로 인한 민원제기 사례도 발생하는 등 방치자전거 처리에 어려움을 호소하고 있음¹²⁾.

12) 지방자치단체 제도개선 건의(2016년, 17개 시·도, 229개 시·군·구 설문조사), 행정안전부

또한, 차량의 경우 불법 주정차 처리비용(보관·매각 등)을 원인자에게 부과¹³⁾하고 있으나, 방치자전거를 이동·보관·매각하는데 발생하는 비용은 부과 근거가 없어 지방자치단체가 부담하고 있는 현실임.

이에 개정안은 무단방치 금지 장소를 지역 여건에 맞게 탄력적으로 적용할 수 있도록 조례에 위임하고, 해석이 모호한 ‘통행 방해’ 규정은 삭제하여 지방자치단체로 하여금 방치된 자전거를 신속히 처리할 수 있도록 하여 시민의 교통안전 및 편의를 증진하려는 취지로, 타당한 측면이 있음.

또한, 비용발생의 원인이 자전거를 무단방치한 자전거 소유자에게 있는 점 등을 고려하여 원인을 제공한 책임자가 소요비용을 부담하도록 하려는 것도 타당한 입법조치로 보임.

다만, 안 제20조는 자전거의 주차금지에 대해 규정하고 이를 위반한 경우 이동·보관·매각 등 필요한 조치를 취할 수 있도록 하는 안 제7조와 중복될 여지가 있어 보이므로 “주차”와 “방치”에 대해 명확하게 규정하여 구분할 필요가 있어 보임.

☞ 사유지 등 방치자전거 정비, 통행 방해 개념 명확화, 절차 간소화, 처리비용 부과 등

13) 「도로교통법」 제35조(주차위반에 대한 조치) ⑥ 제2항부터 제5항까지의 규정에 따른 주차위반 차의 이동·보관·공고·매각 또는 폐차 등에 들어간 비용은 그 차의 사용자가 부담한다. 이 경우 그 비용의 징수에 관하여는 「행정대집행법」 제5조 및 제6조를 적용한다.

4. 전기자전거의 운행 제한

개정안은 현행법상 “전기자전거”에 “전동기의 동력만으로 움직일 수 있는 자전거”가 추가됨에 따라 이에 대한 운행 제한을 추가하려는 것임(안 제22조의2).

현행	개정안
제22조의2(전기자전거 운행 제한) 13세 미만인 어린이의 보호자는 어린이가 <u>전기자전거</u> 를 운행하게 하여서는 아니 된다.	제22조의2(전기자전거 운행 제한) ① ----- -- <u>제2조제1호나목의 자전거</u> ----- -----.
<신설>	② 제2조제1호다목에 따른 자전거의 통행방법 및 이용자 준수사항은 「도로교통법」에서 정하는 바에 따른다.

현행 「자전거법」은 전기자전거에 대해 13세 미만 어린이의 자전거운행을 금지하고 있으며, 「도로교통법」 및 동법 시행규칙은 전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거에 대해 이동형 개인장치로서 16세 미만 어린이의 운행을 금지하고, 원동기면허가 있어야 운행이 가능하도록 규정하고 있음.

< 스로틀 자전거 및 파스형 자전거 운영 현황 >

분류	스로틀 전기자전거 (안 제2조제1호 다목)	파스 전기자전거 (안 제2조제1호 나목)
종류	개인형 이동장치(PM)	자전거
근거법률	「도로교통법」 및 동법 시행규칙	「자전거법」
통행방법	'자전거도로' 통행 원칙 (자전거도로 없는 경우 차도 통행)	
운전면허	원동기면허 이상	불요
운전연령	16세 이상	13세 이상
안전모	운전자 범칙금 2만원	처벌無 *착용 의무화

※ 자료 : 행정안전부

전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거는 페달을 밟지 않아도 손잡이로만 운행이 가능하고, 배터리, 모터 등의 장치가 원동기 장치와 유사하여 사고의 위험이 높으며, 교통사고 사상자 현황에 따르면 개인형 이동장치(PM) 사고는 두바퀴 교통수단 중 전년대비 감소율이 가장 낮아 자전거보다는 사고의 위험이 높으므로,

개정안에 새로 규정된 '전동기의 동력만으로 움직이는 전기자전거'는 현행 규제를 유지하여 「도로교통법」 및 동법 시행규칙에 따라 안전 규제를 적용할 필요가 있음.

< 교통사고 사상자 통계 >

구 분	보행자	고령자	어린이	음주운전	화물차 (사업용+일반)	이륜차	자전거	PM
'23년	38,785	44,245	10,924	20,787	35,443	21,710	5,668	2,646
'22년	39,021	40,450	11,407	24,475	35,552	23,953	5,947	2,710
증감 (%)	-236 -0.6	3,795 9.4	-483 -4.2	-3,688 -15.1	-109 -0.3	-2,243 -9.4	-279 -4.7	-64 -2.4

※ 자료 : 행정안전부

5. 자전거 대여사업에 대한 신고제 도입(제4장 신설)

가. 자전거 대여사업의 신고 및 휴업·폐업 등

개정안은 자전거 대여사업을 운영 또는 폐업하려는 자는 시장·군수·구청장에게 신고를 하도록 함으로써 자전거 대여사업에 대한 신고제를 도입하고, 자전거 대여사업의 승계에 관한 사항을 규정하려는 것임(안 제23조의2 및 제23조의4 신설).

현행	개정안
<u><신설></u> <u><신설></u>	<u>제4장 자전거 대여사업</u> <u>제23조의2(자전거 대여사업의 신고 및 휴업·폐업) ① 자전거 대여사업(공영자전거 대여사업은 제외한다)을 운영하려는 자는 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 신고하여야 한다.</u> <u>② 제1항에 따라 자전거 대여사업의 신고를 한 자(이하 “자전거 대여사업자”라 한다)가 신고한 사항 중 행정안전부령으로 정하는 중요한 사항을 변경하는 경우에는 시장·군수·구청장에게 변경신고를 하여야 한다.</u> <u>③ 자전거 대여사업자는 그 사업의 전부 또는 일부를 휴업하거나</u>

현행	개정안
<신설>	<u>그 사업의 전부를 폐업하려면 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 신고하여야 한다.</u> <u>제23조의4(자전거 대여사업의 승계)</u> <u>① 자전거 대여사업자가 그 사업 또는 시설의 전부를 양도하거나 사망한 때 또는 법인이 합병하는 경우에는 양수인, 상속인 또는 합병에 따라 설립되거나 존속되는 법인이 그 자전거 대여사업자의 지위를 승계한다.</u> <u>② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 절차에 따라 자전거 대여사업자의 사업 또는 시설의 전부를 인수한 자는 종전의 자전거 대여사업자의 지위를 승계한다.</u> <u>1. 「민사집행법」에 따른 경매</u> <u>2. 「채무자 회생 및 파산에 관한 법률」에 따른 환가(換價)</u> <u>3. 「국세징수법」, 「관세법」 또는 「지방세징수법」에 따른 압류재산의 매각</u> <u>4. 그 밖에 제1호부터 제3호까지의 규정에 준하는 절차</u> <u>③ 제1항 또는 제2항에 따라 자전거 대여사업자의 지위를 승계한</u>

현행	개정안
	자는 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 시장·군수·구청장에게 신고하여야 한다.

현재 자전거 대여사업은 별도의 인·허가가 필요하지 않은 자유업으로 분류되어 지방자치단체의 관리방안이 부재하며, 최근 민간 자전거 대여사업자가 급격히 증가함에 따라 자전거 주차장 등 이용시설 부족하고, 자전거가 무단 방치되어 시민들의 통행 불편을 야기하는 등 관리 방안 부재로 시민들의 불편이 증가하고 있는 실정임.

<공유자전거 서비스 현황(4개 자전거 대여사업체 / 점유율 57%)>

(단위 : 대, %)

'19년	'20년			'21년			'22년		
		증감	증감율		증감	증감률		증감	증감률
3,000	6,050	3,050	102	18,100	12,050	199	30,600	12,500	69.0

※ 자료 : 행정안전부

이에 개정안은 민간 자전거 대여사업에 대한 신고제¹⁴⁾를 도입하여 지방자치단체가 대여사업을 체계적으로 관리하려는 취지로 이해됨.

신고제를 도입하는 경우 지방자치단체는 대여사업을 운영하려는 자에게 안전요건에 적합한 자전거를 사용하게 하거나, 이동수단의 운행

14) 강학상 신고란 사안이 근거 법률에서 정하는 법적 효과를 발생시키기 위하여 행정청에 일정한 사실을 알리는 행위를 의미함(국회 법제실, 「법제기준과 실제」, 2024., p.338)

중 발생하는 피해를 배상하기 위한 보험에 가입하도록 하는 등 이용자를 보호하기 위한 최소한의 요건을 갖추도록 규율할 수 있을 것으로 보임.

특히, 민간 공유자전거 업체는 현재 대여하는 자전거로 대부분 ‘일반 자전거’나 ‘운전면허가 필요없는 페달과 전동기의 동시동력으로 작동하는 전기자전거’만 대여하고 있어 개인형 이동수단 대여사업에 비해 위험이 낮으나, 개정안에 의하면 현재 개인형 이동장치로 분류되어 있는 “스로틀 전기자전거”가 자전거 대여사업자가 대여 가능한 자전거에 포함된다는 점을 고려하면 현행 자유업 대비 규제를 강화할 필요가 있음.

다만, 개정안 검토에 있어서는 자전거 대여사업의 체계적 관리 필요성, 신고제 도입이 적절한 규제인지 여부, 「개인형 이동수단법안」의 심사 경과 등을 종합적으로 고려할 필요가 있어 보임.

한편, 「개인형 이동수단법안」은 현재 별도의 인·허가가 필요하지 않은 자유업으로 분류되는 개인형 이동장치(PM) 대여사업의 관리 강화를 위해 등록제¹⁵⁾를 도입할 예정¹⁶⁾임.

15) 강학상 등록이란 일정한 사실이나 법률관계를 행정기관에 갖추어둔 장부에 등재함으로써 일정한 사실이나 법률관계의 존부를 공적으로 증명하는 것을 의미함. 일반적으로 실정법상 등록은 규제의 필요성은 인정되나 인허가 제도를 도입할 만큼의 높은 규제 필요성은 없는 경우에 허가와 신고의 중간에 속하는 완화된 허가의 성격으로 채택하는 경우가 많음. 일정한 기준을 정하고 그 기준에 따라 자동적으로 허용하기 위하여 등록제를 운영하는 것이라고 할 수 있음(국회 법제실, 「법제기준과 실제」, 2024., p.333)

개정안에 대하여 행정안전부는 최근 민간 자전거 대여사업자의 급격한 증가에도 자유업으로 운영되어 지방자치단체에서는 대여사업자에 대한 정확한 현황조차 파악이 어려우며, 자전거 인프라 부족 및 이에 따른 불법주차 등 문제를 조기에 인지하고 효율적으로 대응하기 위해 영업 신고제, 자전거 이용시설 설치 요청 등 지방자치단체의 민간 대여사업자에 대한 관리 근거를 마련한 개정안에 동의하는 입장임.

참고로, 행정안전부에 의하면 미국·EU·일본 등은 자전거 대여사업을 자유업으로 운영 중임.

16) 「개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안」

제15조(개인형 이동수단 대여사업의 등록) ① 개인형 이동수단 대여사업(공영 개인형 이동수단 대여사업은 제외한다)을 운영하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 사업계획을 작성하여 시·도지사에게 등록하여야 한다.

< 자전거 공유서비스 업계 현황 ('23.3월 기준) >

○ 공유자전거는 9개 업체에서 총 5만4천여대 운영 중

연번	사업자	서비스명	출시 연월	운영대수 (대)	운영지역
1	카카오 모빌리티	카카오 T바이크	'19.3	22,380	서울,부산,대구,인천,광주,대전,울산, 경기,충북,충남,전북,전남,경북,경남,제 주
2	나인투원	일레클	'19.3	10,670	서울,울산,세종,경기,강원,충남,전남,경 남,제주
3	올룰로	킥고잉	'19.3	4,000	서울,부산,경기
4	엔씨엠 네트웍스	메리 바이크	'20.11	2,300	서울,세종,전북,제주
5	더스윙	스윙	'22.11	5,200	서울,경기
6	에브리 바이크	에브리 바이크	'21.1	3,050	경기
7	위지트 에너지	타조	'20.9	6,000	인천,경기
8	한국 모빌리티산업	백원 바이크	'22.8	169	경기,전남,경남
9	비엔씨 테크	유니콘 바이크	'19.12	400	서울
계				54,169	

※ PM의 경우 16개 이상의 업체에서 총 16만여대 운영 중

※ 자료 : 행정안전부

나. 명의대여의 금지 등

개정안은 대여사업용 자전거를 임차하기 위해 다른 사람의 명의를 빌리거나 빌려주는 행위 등을 금지하고 이를 위반한 자에 대한 벌칙을 규정함으로써, 다른 사람의 명의를 이용하여 전기자전거의 운전자격 확인을 회피하려는 사례를 방지하려는 것임(안 제23조의3 및 제24조제2항).

현행	개정안
<u><신설></u> <u>제4장 벌칙</u> 제24조(벌칙) (생략) <u><신설></u>	<u>제23조의3(명의대여의 금지)</u> 누구든지 자전거 대여사업자의 대여사업용 자전거를 임차하기 위하여 다른 사람에게 명의를 빌려주거나 다른 사람의 명의를 빌려서는 아니 되며, 대여를 알선하여서도 아니 된다. <u>제5장 벌칙</u> 제24조(벌칙) ① (현행 제목 외의 부분과 같음) ② 제23조의3를 위반하여 다른 사람에게 명의를 빌려주거나 다른 사람의 명의를 빌린 자 및 대여를 알선한 자는 20만원 이하의 벌금이나 구류, 과료(科料)에 처한다

현행 「도로교통법」은 운전면허 없이 안 제2조제1호다목의 전기자전거(스로틀 방식)를 운행하는 행위를 금지하고 있으므로¹⁷⁾, 무면허운전을 회피하기 위해 타인의 명의를 빌리거나 명의를 빌려주는 경우를 방지하여 도로에서 일어나는 교통상의 위험을 방지할 필요가 있다는 점에서 개정안의 입법 취지는 타당한 측면이 있음.

다만, 개정안의 취지가 운전자격 확인의 회피 방지라는 점을 고려하면 별칙을 운전면허가 필요한 안 제2조제1호다목의 전기자전거(스로틀형 전기자전거)에 대한 명의 대여로 한정하여 적용할 필요가 있어 보임.

참고로, 「개인형 이동수단법안」에서는 명의대여의 금지를 위반한 경우 「도로교통법」상 개인형 이동장치의 무면허 운전 범정형에 해당하는 20만원 이하의 벌금을 부과하고 있음¹⁸⁾.

17) 「도로교통법」

제43조(무면허운전 등의 금지) 누구든지 제80조에 따라 시·도경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자동차등을 운전하여서는 아니 된다.

18) 「개인형 이동수단법안」(박성민의원안)

제26조(명의대여의 금지) 누구든지 대여사업자의 대여사업용 개인형 이동수단을 임차하기 위하여 다른 사람에게 명의를 빌려주거나 다른 사람의 명의를 빌려서는 아니 되며, 대여를 알선하여서도 아니 된다.

제34조(벌칙) ④ 제26조를 위반하여 다른 사람에게 명의를 빌려주거나 다른 사람의 명의를 빌린 자 및 대여를 알선한 자는 20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료(科料)에 처한다.

다. 운전자격의 확인

개정안은 운전면허가 필요한 ‘전동기의 동력만으로 움직이는 자전거 (스로틀형 자전거)’ 대여 시 운전자격시스템을 통하여 운전면허를 확인하고, 운전면허가 없는 경우 등에는 대여하지 않도록 하려는 것임(안 제23조의5 신설).

현행	개정안
<신설> ※ 관련 조문 「개인형 이동수단법안」 제25조(운전자격확인시스템의 구축) ① 국토교통부장관은 개인형 이동수단을 임차하고자 하는 자의 운전자격을 확인하는 데 필요한 시스템(이하 “운전자격확인시스템”이라 한다)을 구축하여야 한다. ② 대여사업자는 제24조제1항에 따라 운전자격을 확인할 때 운전자격확인시스템을 이용하여야 한다. ※ 관련 조문 「도로교통법」 제80조(운전면허)① 자동차등을 운전하려는 사람은 시·도경찰청장으로부터 운전면허를 받아야 한다. 다만, 제2조제19호 나목의 원동기를 단 차 중 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자가 최고속도 시속 20킬로미터 이하로만 운행될 수 있는 차를 운전하는 경우에는 그러하지 아니하다.	제23조의5(운전자격의 확인) ① 자전거 대여사업자는 제2조제1호나목19)에 따른 자전거를 임차하고자 하는 자의 운전자격을 확인할 때 「개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률」 제25조에 따른 운전자격확인시스템을 이용하여야 한다. ② 자전거 대여사업자는 제1항에 따른 확인 결과 해당 운전자가 「도로교통법」 제80조에 따라 시·도경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자전거를 대여하여서는 아니 된다.

19) 제2조제1호나목에 따른 파스형 전기자전거는 별도의 원동기운전면허를 요구하지 않으므로 해당 문언을 “제2조제1호다목”으로 정정 필요

현행 「도로교통법」은 ‘전동기의 동력만으로 움직이는 자전거(스토틀형 자전거)’에 대한 무면허운전을 금지하고 있으며²⁰⁾, 「여객자동차 운수사업법」은 자동차 대여사업자에 대하여 대여사업용 자동차 임차인의 운전자격을 확인하도록 규정하고 있음²¹⁾²²⁾.

이러한 입법례를 고려할 때, 자전거 대여사업자에게 ‘전동기의 동력만으로 움직이는 자전거(스토틀형 자전거)’와 같은 운전면허가 필요한 자전거를 임차하고자 하는 자의 운전자격을 확인하는 개정안의 입법 취지는 타당한 측면이 있어 보임.

다만, 개정안은 「개인형 이동수단법안」에 따른 운전자격확인시스템을 이용하려는 것이므로 해당 법안의 심사 과정을 고려할 필요가 있어 보임.

20) 「도로교통법」

제43조(무면허운전 등의 금지) 누구든지 제80조에 따라 시·도경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 자동차등을 운전하여서는 아니 된다.

21) 「여객자동차 운수사업법」

제34조의2(자동차대여사업자의 준수사항) ① (생략)

② 자동차대여사업자는 대여사업용 자동차를 대여할 때 임대차계약서상의 운전자(제34조제2항에 따라 운전자를 알선하는 경우에는 해당 운전자를 말한다. 이하 같다)에 대하여 운전자격을 확인하고, 해당 운전자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 자동차를 대여하여서는 아니 된다. 다만, 대여사업용 자동차의 임차인이 법인인 경우로서 임대차계약서에 운전자를 지정하지 아니하는 경우에는 그러하지 아니하다.

1. 「도로교통법」 제80조제1항에 따라 시·도경찰청장으로부터 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지된 경우

2. 대여하는 자동차가 임대차계약서상의 운전자가 보유한 운전면허의 범위(「도로교통법」 제80조제2항에 따른 운전면허의 범위를 말한다)에 따라 운전할 수 있는 자동차의 종류에 해당하지 아니하는 경우

③·④ (생략)

22) 다만, 「여객자동차 운수사업법」에 따른 자동차대여사업은 개정안의 자전거 대여사업과 달리 “등록업”이라는 점을 고려할 필요가 있음.

또한, 자전거 대여사업에서도 대여사업자가 운전자격을 확인하지 않거나, 운전면허의 효력이 정지된 경우에도 대여한 경우 대여사업자도 처벌할 수 있는 규정 신설을 고려할 필요가 있음.

참고로, 「여객자동차 운수사업법」은 무면허운전으로 인한 사고의 예방과 재발 방지를 위해 운전면허를 받지 아니하거나 운전면허의 효력이 정지되었음에도 자동차를 대여한 경우 자동차대여사업자를 처벌하고 있음²³⁾.

23) 「여객자동차 운수사업법」

제94조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.
6의2. 제34조의2제2항을 위반한 자동차대여사업자

라. 자전거 대여사업자의 자전거 이용시설 설치 등

개정안은 시·도지사 또는 시장·군수·구청장으로 하여금 자전거 대여사업자에게 자전거 주차시설, 전기자전거 충전소 등 자전거 이용시설을 설치·운영을 요청할 수 있도록 하고, 대여 현황 등 자료의 제출을 요구할 수 있는 근거를 마련하는 것임(안 제23조의6 및 제23조의7 신설).

현행	개정안
<u><신설></u>	<u>제23조의6(자전거 대여사업자의 자전거 이용시설 설치) 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 행정안전부령에서 정하는 바에 따라 자전거 주차시설, 전기자전거 충전소 등 자전거 이용시설을 설치·운영하도록 자전거 대여사업자에게 요청할 수 있다.</u>
<u><신설></u>	<u>제23조의7(자료제출의 요청) 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 행정안전부령으로 정하는 바에 따라 자전거 대여사업자에게 대여 현황 등 자료의 제출을 요청할 수 있다. 이 경우 자전거 대여사업자는 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.</u>

개정안은 지방자치단체장이 자전거 대여사업자에게 자전거 이용시설의 설치·운영을 요청할 수 있도록 하여 이용시설 부족 문제를 해결하고, 자전거 대여사업자에게 자전거 관련 통계자료 작성 등을 위한 자료를 요청할 수 있도록 하려는 것으로, 그 입법 취지는 타당해 보임.

다만, 현행법²⁴⁾은 “자전거이용시설”을 자전거도로, 자전거 주차장, 전기자전거 충전소와 그 밖에 자전거의 이용과 관련되는 시설로 규정하고, 국가와 지방자치단체에 자전거이용시설의 정비²⁵⁾를 포함한 자전거 이용 활성화를 위한 종합적인 시책을 마련하도록 하며, 국가는 자전거이용시설의 정비를 촉진하기 위하여 자전거이용시설의 정비에 드는 비용의 일부를 지방자치단체에 보조할 수 있도록 규정²⁶⁾하여 자전거이용시설의 정비를 국가와 지방자치단체의 책무로 규정하고 있음을 고려할 필요가 있어 보임.

참고로, 행정안전부는 자전거 인프라 부족 및 이에 따른 불법주차

24) 「자전거법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

2. “자전거이용시설”이란 자전거도로, 자전거 주차장, 전기자전거 충전소와 그 밖에 자전거의 이용과 관련되는 시설로서 대통령령으로 정하는 것을 말한다.

25) 「자전거법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “자전거이용시설의 정비”란 자전거이용시설의 개설·확장 및 포장(鋪裝)과 유지·관리를 말한다.

26) 「자전거법」

제4조(국가와 지방자치단체의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 자전거이용시설의 정비 및 자전거 이용자의 안전과 편리를 도모하는 등 자전거 이용 활성화를 위한 종합적인 시책을 마련하여야 한다.

- ② 국가는 자전거이용시설의 정비를 촉진하기 위하여 자전거이용시설의 정비에 드는 비용의 일부를 지방자치단체에 보조할 수 있다.

등의 문제에 효율적으로 대응하기 위해 자전거 이용시설의 설치 요청
규정 신설에 동의하는 입장임.

참고

자전거 이용시설 현황 (2023.12 기준)

① 자전거 도로

(단위 : 개소, km)

시·도	자전거도로 연장									
	계		자전거 전용도로		자전거·보행자 겸용도로		자전거 전용차로		자전거 우선도로	
	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장	노선수	연장
합계	18,709	26,872.48	1,840	3,762.87	15,479	20,022.7	542	1,015.27	848	2,071.64
서울	1,360	1,336.77	232	182.14	850	889.52	102	73.90	176	191.21
부산	282	542.50	34	53.79	242	485.82	2	0.92	4	1.97
대구	454	1,152.76	30	69.90	416	1,063.57	5	13.03	3	6.26
인천	1,144	1,078.38	221	276.04	917	793.46	4	6.18	2	2.70
광주	539	669.40	34	123.57	497	526.59	3	8.14	5	11.10
대전	406	936.92	71	144.18	335	792.74	-	-	-	-
울산	639	878.71	30	126.33	540	642.73	10	24.47	59	85.18
세종	216	247.13	15	49.96	186	173.00	2	2.57	13	21.60
경기	5,690	5,996.70	449	603.91	5,081	4,919.21	107	300.44	53	173.14
강원	876	1,648.24	43	76.11	630	1,288.87	21	61.82	182	221.44
충북	790	1,352.83	99	271.89	634	835.13	25	53.83	32	191.98
충남	924	1,608.80	109	284.63	790	1,237.08	14	25.49	11	61.60
전북	1,050	1,920.71	71	262.30	869	1,339.59	29	58.14	81	260.68
전남	654	1,484.31	78	287.50	480	924.51	37	75.80	59	196.50
경북	1,701	2,385.75	158	406.62	1,341	1,433.66	91	156.05	111	389.42
경남	1,538	2,334.31	159	526.50	1,236	1,401.77	86	149.18	57	256.86
제주	446	1,298.26	7	17.50	435	1,275.45	4	5.31	-	-

※ 자료 : 행정안전부

② 자전거 주차장

(단위 : 개소, 대)

시·도	계	
	개소	주차가능대수
합 계	36,133	682,972
서울	4,619	123,529
부산	1,073	13,398
대구	1,305	21,974
인천	1,289	27,383
광주	1,537	17,316
대전	880	9,107
울산	244	4,935
세종	1,183	13,769
경기	8,691	222,880
강원	1,881	24,093
충북	857	10,579
충남	3,184	51,866
전북	1,117	31,686
전남	2,549	32,895
경북	1,267	17,193
경남	3,215	45,049
제주	1,242	15,320

※ 자료 : 행정안전부

③ 전기자전거 충전소

(단위 : 개소, 대)

시·도	계	
	개소	충전대수
합 계	9	56
서울	7	36
부산	-	-
대구	-	-
인천	-	-
광주	-	-
대전	-	-
울산	-	-
세종	-	-
경기	-	-
강원	-	-
충북	-	-
충남	-	-
전북	-	-
전남	-	-
경북	-	-
경남	-	-
제주	2	20

※ 자료 : 행정안전부

다. 자전거 대여사업의 사업정지 및 과징금

개정안은 자전거 대여사업 운영 또는 대여사업자의 지위 승계에 따른 신고 의무를 위반한 경우 사업의 정지를 명할 수 있도록 하고, 사업정지 처분이 그 자전거 대여사업을 이용하는 사람들에게 심한 불편을 주는 경우에는 사업정지 처분에 갈음하여 과징금을 부과·징수할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제23조의8 및 제23조의9 신설).

현행	개정안
<신설>	제23조의8(자전거 대여사업의 사업정지 등) ① 시장·군수·구청장은 자전거 대여사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 6개월 이내의 기간을 정하여 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 명할 수 있다. 1. 제23조의2제1항에 따른 신고 또는 변경신고를 하지 아니한 경우 2. 제23조의4제1항 및 제2항에 따라 자전거 대여사업자의 지위를 승계받은 자가 같은 조 제3항에 따른 신고를 하지 아니한 경우 3. 이 조에 따른 사업정지 명령을 위반하여 사업정지 처분 기간

현행	개정안
<신 설>	<u>중 사업경영을 한 경우</u> ② 제1항에 따른 처분의 기준 및 절차, 그 밖에 필요한 사항은 행정안전부령으로 정한다. 제23조의9(과징금) ① 시장·군수·구청장은 자전거 대여사업자가 제23조의8 각 호의 어느 하나에 해당하여 사업정지 처분을 하여야 하는 경우에 그 사업정지 처분이 그 자전거 대여사업을 이용하는 사람들에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 때에는 그 사업정지 처분을 갈음하여 1천만원 이하의 과징금을 부과·징수할 수 있다. ② 제1항에 따라 과징금을 부과하는 위반행위의 종류·정도 등에 따른 과징금의 액수, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ③ 시장·군수·구청장은 제1항에 따라 과징금 부과처분을 받은 자가 과징금을 기한까지 내지 아니하는 경우 「지방행정제재·부과금의 징수 등에 관한 법률」에 따라 징수한다. ④ 제1항 및 제3항에 따라 시장·

현행	개정안
	<u>군수·구청장이 부과·징수한 과징금은 해당 시·군·구에 귀속된다.</u> ⑤ <u>시장·군수·구청장은 과징금 징수를 위하여 필요한 경우에는 관할 세무관서의 장에게 다음 각 호의 사항을 요청할 수 있다.</u> 1. 납세자의 인적사항 2. 사용목적 3. 과징금 부과기준이 되는 매출 금액

개정안이 자전거 대여사업에 대한 신고제를 도입하고 있다는 점을 고려하면, 신고 의무를 위반한 자에 대해 영업정지 등 제재 처분에 대해 규정할 필요가 있어 보임.

또한, 과징금이 의무위반행위에 대해 영업정지를 대체하는 성격이 있는 점²⁷⁾²⁸⁾, 영업정지로 인해 평소 자전거를 이용하는 시민에게 심

27) 「법제기준과 실제」, 국회 법제실, 2024, p440

28) 영업정지 대체 성격의 과징금 유사 입법례:

「여객자동차 운수사업법」

제88조(과징금 처분) ① 국토교통부장관, 시·도지사 또는 시장·군수·구청장은 여객자동차 운수사업자가 제49조의15제1항 또는 제85조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하여 사업정지 처분을 하여야 하는 경우에 그 사업정지 처분이 그 여객자동차 운수사업을 이용하는 사람들에게 심한 불편을 주거나 공익을 해칠 우려가 있는 때에는 그 사업정지 처분을 갈음하여 5천만원 이하의 과징금을 부과·징수할 수 있다.

「건강기능식품에 관한 법률」

제37조(영업정지 등의 처분을 갈음하여 부과하는 과징금 처분) ① 식품의약품안전처장 또는 특별자치시장·특별자치도지사·시장·군수·구청장은 영업자가 제32조제1항 각 호(제9호, 제9호의2, 제10호 및 제11호는 제외한다) 또는 제33조제1항에 해당하면 대통령령으로 정하는 바

한 불편을 줄 수 있는 점을 고려할 때, 개정안의 취지는 타당한 측면이 있어 보임.

에 따라 영업정지, 품목 제조정지 또는 품목류 제조정지 처분을 같음하여 10억원 이하의 과징금을 부과할 수 있다. 다만, 제5조제1항 후단, 제10조제1항, 제23조 또는 제24조제1항·제2항을 위반하여 제32조제1항 또는 제33조제1항에 해당하는 경우 중 총리령으로 정하는 경우는 제외한다.

6. 부칙

개 정 안
부 칙
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행한다.
제2조(자전거 대여사업에 관한 경과조치) 이 법 시행 당시 자전거 대여사업에 해당하는 사업을 하고 있는 자는 이 법 시행일부터 6개월까지는 제23조의2에 따른 신고를 하지 아니하고 자전거 대여사업을 할 수 있다.

개정안 부칙은 개정안을 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하도록 하고, 개정안 시행 전 자전거 대여사업을 영위하고 있는 자에 대한 경과조치를 규정하려는 것으로, 개정안 시행에 있어 필요한 입법조치로 보임.

문 의 처

02)6788-5337