

미국의 연방교통법(IIJA) 주요내용과 시사점

이찬영 사우스플로리다대학교 교수

들어가며

미국은 50개 주로 구성된 연방국가이고, 연방정부(Federal Government)와 주정부(State Government) 그리고 지방정부(Local Government)는 교통분야에서 서로 다른 역할과 기능을 담당하고 있다. 미국 의회는 보통 5년 주기로 새로운 연방도로교통 법안(Surface Transportation Authorization Act)을 만든다. 이 법안은 미국 교통정책의 큰 틀을 제시하고, 다양한 프로그램들을 통해서 50개 주가 같은 방향성을 가지고 나아갈 수 있도록 한다. 50개 주와 워싱턴 DC에서 거두는 연방 유류세는 'Highway Trust Fund(HTF)'로 모아져, 미리 정해진 규칙에 따라 각 주로 배분되는 방식(Formula-based)을 통하거나, 공고 후 해당 주정부나 지방정부로부터 제안서를 받고 심사과정을 통해 수혜자를 결정하는 방식(Discretionary)을 통해서 배분된다. 바이든 대통령은 2021년 11월 15일 총 1.2조 달러(한화 약 1,680조원¹⁾)를 향후 5년간 각종 인프라에 지출하는 이른바 "Infrastructure Investment and Jobs Act(이하 IIJA)" 법안에 서명했다. 일명 "Bipartisan Infrastructure Law(BIL)"라고도 알려진 이 새로운 연방교통법 검토를 통해 미국의 교통정책 방향을 살펴보고 주요 쟁점들을 파악함으로써 우리나라의 교통정책을 입안하는 데 도움을 줄 수 있다.

신규 연방교통법의 기본 방향

2021년에 법안이 발표된 이후 미국 교통부는 지난 일년 동안 구체적인 시행령을 만들고, 다양한 프로그램들을 만드는 작업을 진행해왔다. 특별히 심사과정을 통해 수혜자를 결정하는 방식(Discretionary)으로 진행되는 다양한 프로그램들은 입찰 공고(Notice of Funding Opportunity) 및 심사가 활발히 진행 중이다. 그동안 미국의 연방교통법안은 많은 예산에도 불구하고 충분한 경제효과를 만들어 내지 못한다는 지적 외에도, 기후변화에 대한 효과적 대응, 안전 제고, 도로인프라의 유지·보수 등에 한계가 있다는 지적이 꾸준히 있었다. IIJA에는 이러한 문제점들을 보완하고 해결하고자 하는 노력들이 적극 반영되었다. 안전, 기후변화, 형평성이라는 세 가

지 요소를 강조하고 있지만, 이러한 목표가 달성될 수 있도록 충분한 재정자원이 확보·반영되어 있는지에 대해서는 여전히 다양한 의견들이 존재한다.

본고는 아직 진행 중인 내용을 정리했기 때문에 어떤 부분은 추후에 업데이트가 필요할 수도 있다. 그러나, 현재까지 발표된 자료를 근거해서 정리해보면 IIJA의 교통분야와 관련된 부분 중 주목할 만한 사항은 다음과 같이 정리할 수 있다.²⁾

첫째, 의회가 기후변화 문제를 인식하고, 배기가스 배출 저감과 교통인프라의 회복력(Resilience) 개선을 위해 상당한 예산을 책정하였다. 또한 각 주가 연방정부로부터 배정받는 HTF의 약 2.5%(총 64억 달러)를 수요관리 혹은 혼잡통행세 등을 포함한 탄소배출 감소와 관련하여 사용하도록 했다. 둘째, IIJA는 도로나 공항, 항만 같은 전통적인 교통인프라뿐만 아니라, 전력망이나 고속인터넷망 등에 대한 투자 확대를 통해서 기후변화를 포함한 다양한 문제를 포괄적으로 접근하려는 노력을 담고 있다. 셋째, 이 법안은 기존의 연방교통법인 FAST(Fixing America's Surface Transportation) Act를 대체하면서, 일회성으로 추가된 많은 사업들을 포함하고 있다. 다시 말해, 향후 5년 동안 미국의 교통정책이나 예산 등의 내용은 IIJA를 통해서 큰 틀이 제시되었고 이제는 실제적인 사업이나 혹은 구체적인 예산 집행의 단계로 넘어가는 것이다. 마지막으로, 도로 유지보수 및 안전 제고, 배출가스 감소 등에 대한 주정부의 적극적인 노력이 없이는 연방정부가 IIJA를 통해 가시적인 성과를 거두기 어려움을 인식하고 있다.

도로(Highway)부문 주요 내용

앞에서 언급한 대로 IIJA는 "FAST Act"를 대체하는 법안이다. 각 주로 배분되는 예산(Formula-based portion)에 대해서는 많은 새로운 프로그램들이 만들어졌고 전체적으로 약 30%의 예산이 늘었다. 특히 고속도로에 대해서는 기존의 프로그램들³⁾과 더불어 네 개의 새로운 프로그램이 규칙기반 예산배분(Formula-based) 방식으로 추가되었다. 이를 간단히 살펴보면 다음과 같다.

첫 번째는 탄소저감 프로그램(Carbon Reduction Program)

이다. 이 프로그램에 따라 각 주는 교통부문의 배기가스 배출 감소를 위한 프로젝트를 수행하게 된다. 주정부가 이미 정해진 룰에 의해 연방정부로부터 받게 되는 예산 중 약 65%는 카운티나 혹은 다른 지방정부로 인구수에 따라 직접 배분된다. 이 예산은 교통류 관리, 대중교통, 보행 및 자전거도로 관련 시설, 혼잡관리 기술, 대체연료 차량 및 충전소 관련 사업 등에 사용될 수 있다. 주는 2년 이내에 탄소 배출량 감축에 관한 전략을 개발하고 이는 4년마다 업데이트해야 한다.

두 번째는 회복력 제고 프로그램(Promoting Resilient Operations for Transformative, Efficient, and Cost-saving Transportation (PROTECT) grant)이다. 앞에서 언급한 대로 이 프로그램은 기후변화로 인해 최근 빈번해지고 있는 다양한 형태의 자연재해 혹은 극한 기상 상황에서 각종 교통인프라의 취약점을 파악하고 개선하는 데 중점을 두고 있다. 고속 도로, 대중교통, 항만시설 등이 폭넓게 이 프로그램의 대상이 된다.

세 번째는 교량 개선 프로그램(Bridge Program)이다. 교량의 노후화는 이미 잘 알려진 문제로, 2021년 미국 토목학회 보고서는 미국 내 교량 중 1/3 정도가 보수가 필요하다고 언급했다. 같은 보고서에서 약 45,000개의 교량이 구조적인 결함을 가지고 있고, 79,500개 교량은 교체가 필요하다고 진단했다. IJA는 연방고속도로 건설 이후 가장 큰 규모의 교량관련 프로그램을 통해 이 문제를 부분적으로나마 해결하고자 한다. 향후 5년간 약 265억 달러를 교량 유지, 보수 혹은 교체 및 건설에 사용한다. 특히 배정된 예산 중 약 15%는 연방지원 도로에 포함되지 않는 교량(Off-system bridges)에 사용되도록 했으며, 이 경우에는 전액 연방정부가 부담한다.

네 번째는 전기차 충전인프라 프로그램(National Electric Vehicle Infrastructure (NEVI) Program)으로, 전기차 충전 시설의 건설과 확충에 중점을 두고 있다. 지난 6월 22일 미국 연방도로국(FHWA)에서 발표한 예산배분 규칙제정(Rule making) 관련 자료⁴⁾에 의하면, 이 프로그램은 편리성, 합리적 비용, 접근성이 보장된 전기차 충전시설을 전국에 보급하는 것에 목표를 두고 있지만, 현재로서는 전기차 충전시설에 대한 운영, 결제방식, 사이트맵, 가격 표시 등의 표준화 작업이 매우 부족하다는 점을 인식하고 있다. IJA는 최소한 다음 사항에서 대한 표준화 작업을 요구하고 있다.

- 전기차 충전시설의 설치, 운영 그리고 유지/보수
- 전기차 충전시설의 상호운영성(Interoperability)
- 전기차 충전시설 관련 교통 운영 장치 및 각종 표지판
- NEVI 프로그램에 시행되는 사업에서 필요한 각종 데이터의 수집 및 스케줄
- 전기차 충전시설 네트워크의 연계성
- 전기차 충전시설의 실시간 정보 및 접근성

IJA는 FHWA가 입찰방식을 통해서 제안서를 평가하고 수혜자를 결정하는 이른바 ‘Competitive Grant Funding’을 크게 늘렸다. 프로그램에 지원하기 위한 조건이나 예산매칭(Matching)에 관한 기준은 프로그램마다 큰 차이가 있다. 대표적으로 다음과 같은 프로그램들이 포함되었다.

- Bridge Investment Program (125억 달러)
- Nationally Significant Freight and Highway Projects (INFRA) Program (30억 달러 in new funding)
- Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity (RAISE) Grants (75억 달러)
- Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation (SMART) Grants (5억 달러)
- Rural Surface Transportation Grants (20억 달러)
- Safe Streets and Roads for All Grants (50억 달러)
- Charging and Fueling Infrastructure Grants (25억 달러)
- Congestion Relief Program (2.5억 달러)
- Reduction of Truck Emissions at Port Facilities Grants (4억 달러)
- Reconnecting Communities Pilot Program (10억 달러)
- Wildlife Crossings Pilot Program (3.5억 달러)

맺음말

IJA법안이 발표된 후 지난 11개월 동안 미국 교통국의 많은 부처들이 새로운 프로그램의 시행령을 만들고, 실제 예산을 배분하는 과정을 진행하고 있다. IJA는 기존의 연방교통법에 비해 인프라를 좀더 광범위하게 인식하고 있다는 특징이 있다. 특히, 그동안의 많은 교통정책들은 A에서 B까지 얼마나 빨리 이동할 수 있도록 하는가에 그 초점이 맞춰져 있었다는 사실을 지적하고 있다. 즉 “이동성”이라는 것은 주행속도와 같은 지표를 통해서 측정되었고 두 통행을 비교할 때 통행시간이나 혼잡도 등이 중요한 기준이 되었고, 통행을 안전하게 종료하였는지 혹은 자가운전 이외에 다른 통행수단이 존재하는지 등의 조건은 별로 중요한 고려사항이 아니었던 것이다. 이러한 측면에서 IJA는 개인의 형평성과 이동성을 보장하고 증진하려는 노력과 기후변화 문제에 대한 적극적인 인식, 그리고 이들을 효과적으로 시행할 수 있는 인력 확보에 방점을 두고 있음을 알 수 있다. 🌱

이찬영 _ leec@usf.edu

- 1) 환율 1400원/달러 적용, 참고로 대한민국 1년 예산이 약 550조원 수준임
- 2) IJA는 교통 외에도 고속인터넷 보급과 식수에 관한 예산도 포함되어 있음
- 3) National Highway Performance, Surface Transportation Block Grant, Highway Safety Improvement, Railway Highway Grade Crossings, Congestion Mitigation and Air Quality, National Highway Freight, Metropolitan Transportation Planning
- 4) <https://www.federalregister.gov/documents/2022/06/22/2022-12704/national-electric-vehicle-infrastructure-formula-program>