

제429회 국회  
(정기회)

## 국토교통위원회회의록 (교통법안심사소위원회)

제 4 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년12월4일(목)

장 소 국토교통위원회회의실

### 의사일정

1. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(복기왕 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2213026)
2. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201010)
3. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2201222)
4. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2210310)
5. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2212392)
6. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2212495)
7. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2213771)
8. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2213974)
9. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2214083)
10. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2214225)
11. 개인형 이동수단의 안전관리 및 운영에 관한 법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2214255)
12. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2214414)
13. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)
14. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)
15. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호

2207431)

16. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)
17. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)
18. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상희 의원 대표발의)(의안번호 2208297)
19. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)
20. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)
21. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)
22. 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안(이학영 의원 대표발의)(의안번호 2207444)
23. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924)
24. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2212813)
25. 항공보안법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2207387)
26. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)
27. 궤도운송법 일부개정법률안(이해식 의원 대표발의)(의안번호 2213284)
28. 궤도운송법 일부개정법률안(천준호 의원 대표발의)(의안번호 2213605)
29. 궤도운송법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2214213)
30. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748)
31. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200726)
32. 도로법 일부개정법률안(김종양 의원 대표발의)(의안번호 2202506)
33. 도로법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2203623)
34. 도로법 일부개정법률안(문대림 의원 대표발의)(의안번호 2203849)
35. 도로법 일부개정법률안(이성윤 의원 대표발의)(의안번호 2212792)
36. 공항경제권 개발 및 지원에 관한 특별법안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2200233)

### 상정된 안건

1. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(복기왕 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2213026) ..... 4
2. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201010) ..... 4
3. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2201222) ..... 4
4. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| 2210310) .....                                                         | 4  |
| 5. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2212392) .....      | 4  |
| 6. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2212495) .....      | 4  |
| 7. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2213771) .....      | 4  |
| 8. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2213974) .....          | 4  |
| 9. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2214083) .....      | 4  |
| 10. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2214225) ..... | 5  |
| 11. 개인형 이동수단의 안전관리 및 운영에 관한 법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2214255) .....       | 5  |
| 12. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2214414) .....     | 5  |
| 13. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321) .....         | 19 |
| 14. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331) .....         | 19 |
| 15. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431) .....         | 19 |
| 16. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599) .....         | 19 |
| 17. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704) .....         | 19 |
| 18. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상희 의원 대표발의)(의안번호 2208297) .....         | 19 |
| 19. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745) .....         | 19 |
| 20. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629) .....         | 19 |
| 21. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761) .....         | 19 |
| 22. 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안(이학영 의원 대표발의)(의안번호 2207444) .....      | 19 |
| 23. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호                        |    |

(10시05분 개의)

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제429회 국회(정기회) 제4차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

회의 들어가기에 앞서서 우리 소위원회에 사보임이 있었습니다.

더불어민주당 한준호 위원님이 국토법안소위로 가시고 그리고 민홍철 위원님이 교통법안소위원회로 오셨습니다.

인사해 주시기 바랍니다.

○민홍철 위원 민홍철 위원입니다.

선배 소위 위원님 잘 부탁드립니다. 감사합니다.

○소위원장 복기왕 이런 식으로 짧게, 속도감 있게 회의가 진행되었으면 하는 바람을 갖습니다.

법안을 심사하도록 하겠습니다.

오늘 회의에서는 36건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음 위원님들의 질의·토론하는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

그리고 배석하신 분이 답변하는 경우에는 원활한 회의 진행과 회의록 작성을 위하여 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변하시고 답변 모두에 소속·직위·성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(복기왕 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2213026)
2. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2201010)
3. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(박성민 의원 대표발의)(의안번호 2201222)
4. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2210310)
5. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(황운하 의원 대표발의)(의안번호 2212392)
6. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2212495)
7. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2213771)
8. 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2213974)
9. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2214083)

10. 개인형 이동장치의 안전·관리 및 이용활성화 등에 관한 법률안(송석준 의원 대표발의)(의안번호 2214225)

11. 개인형 이동수단의 안전관리 및 운영에 관한 법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2214255)

12. 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2214414)

(10시07분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제1항부터 12항까지 개인형 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률안을 비롯해 이상 12건의 법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다. 핵심적으로, 압축적으로 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 전문위원입니다.

모두 개인형 이동수단에 관련된 12건의 법률안에 대해서 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽과 2쪽에 있는 제안 배경 부분은 위원님들 모두 익히 잘 알고 계신 내용이라 생략하고 3쪽의 주요 내용과 검토의견 총괄 부분 보고드리겠습니다.

오늘 소위에 상정된 개인형 이동수단 관련 제정 법률안은 모두 12건입니다. 공통적으로 포함된 주요 내용을 바탕으로 보고드리도록 하겠습니다.

먼저 각 제정안들은 총칙에서 법률 제명으로 개인형 이동수단 관련 사고 예방 차원에서 ‘안전’이라는 용어와 새롭게 등장하고 있는 개인용 이동수단의 ‘이용 활성화’ 그리고 대여사업의 등록 및 준수사항 등을 반영하는 ‘관리’의 용어를 포함하고 있는데 법안 논의 결과에 따라서 주된 용어를 법률의 제명으로 사용하면 될 것으로 보입니다.

다음, 제정안들은 개인형 이동수단의 이용 활성화, 편의 증진, 안전 확보, 관련 산업·기술 혁신 촉진을 법률 제정의 주요 목적으로 명시하고 있는 한편 대부분의 제정안들은 개인형 이동수단의 정의를 ‘전기동력을 사용하고 승차 정원이 1인이며 국토교통부령으로 정하는 속도와 중량을 갖춘 전동킥보드, 전동이륜평행차 그리고 국토교통부령으로 정하는 이동수단’으로 규정하고 있으며 다른 법률과의 관계에서는 일부 제정안에서는 다른 법률에 우선하여 적용하도록 하는 특별법적 성격을 가지도록 규정하는 유형이 있고 또 다른 유형은 다른 법률의 특별한 규정을 우선 적용하는 보충법적 성격을 가지도록 규정하는 유형이 제안되어 있는 상황입니다.

다음, 개인형 이동수단의 관리 및 안전과 관련해서 제정안들은 공통적으로 시·도지사와 시·군·구청장이 개인형 이동수단 정책의 기본 방향 등을 포함하는 개인형 이동수단의 이용 활성화 및 관리계획을 5년마다 수립하도록 규정하고 있고 개인형 이동수단의 식별표지 부착과 관련해서 대여사업에 사용하는 개인형 이동수단의 식별표지를 부착·관리하도록 대여사업자에게 의무를 부여하고 있는데 김은혜 의원님 안의 경우에는 개인형 이동수단을 소유하는 일반인에게도 사용 신고를 하도록 하고 식별표지를 부착하도록 의무화하고 있다는 점에서 차이를 보이고 있습니다.

다음, 4쪽입니다.

개인형 이동수단의 주차와 관련해서는 각 제정안들이 다양한 방식으로 주차와 주차금지에 대해서 규정하고 있는데 홍기원·황운하·김은혜·한정애 의원님 안의 경우에는 도로

교통법의 예외로서 지방자치단체가 조례로 개인형 이동수단의 주차를 허용할 수 있도록 하고 이와 유사하게 복기왕·권영진 안, 윤준병·정일영 의원님 안의 경우에는 도로교통법을 우선 적용하되 지자체가 조례로 주차허용구역을 지정할 수 있도록 하고 있습니다. 소위 두 경우에는 포지티브 방식으로 주차와 주차금지에 대해서 규정하고 있습니다.

반면 정준호 의원님 안은 차도와 보도가 구분된 도로의 차도 등 개인형 이동수단 주차금지구역을 법률에서 열거하고 송석준 의원님 안의 경우에는 보행자의 통행에 지장을 주는 경우 등 주차 제한 사유를 열거하고 있어 소위 네거티브 방식을 채택하고 있습니다. 한편 박성민·정점식·김성원 의원님 안의 경우에는 지자체장이 개인형 이동수단의 주차 및 주차금지에 관한 사항을 조례로 별도로 정할 수 있도록 규정하고 있습니다.

그 밖에 개인형 이동수단 거치대 설치 지원과 관련한 내용 그리고 개인형 이동수단의 사용 편의를 위해 주차구역 등에 충전시설을 설치하고 수리센터를 설치·운영하는 근거 등을 각 제정안은 담고 있습니다. 이와 함께 복기왕·권영진·윤준병·정일영 의원님 안의 경우에는 국가와 지방자치단체로 하여금 충전시설이나 수리센터에 비용을 지원하도록 하는 근거도 마련하고 있습니다.

하단의 개인형 이동수단 대여사업에 대해서 현재 개인형 이동수단 대여사업은 모두 자유업으로 운영되고 있습니다. 그런데 이에 대해 이용자 보호와 체계적인 관리가 미흡하다는 지적이 있어 대여사업자가 시·도지사에게 등록하도록 제정안들은 규정하고 있습니다. 또한 대부분의 제정안들은 대여사업의 등록과 관련해서 결격사유, 명의이용 금지, 관리 위탁, 양도·양수, 상속, 휴·폐업 등의 근거도 함께 마련하고 있습니다.

다음 쪽 이어서 보고드리겠습니다.

대부분의 제정안들은 대여사업자에 대한 체계적인 관리를 위해서 시·도지사가 필요하다고 인정하는 경우에 대여사업자에게 시설 개선 등 개선 명령을 할 수 있도록 규정하고 한편 모든 제정안들은 개인형 이동수단 대여사업자로 하여금 개인형 이동수단 임차인의 운전자격을 확인하도록 의무화하는 규정을 담고 있습니다. 따라서 운전면허를 받지 않거나 운전면허의 효력이 정지된 경우에는 개인형 이동수단을 대여하지 못하도록 하는 규정을 마련하고 있습니다.

현재 개인형 이동수단은 도로교통법상 개인형 이동장치에 해당하고 이는 원동기장치자전거로 분류되어 있어서 원동기장치자전거 이상의 면허가 요구되어 있습니다. 일부에서는 개인형 이동수단이 자동차나 원동기장치자전거와는 다른 특성을 갖고 있어 이에 대한 별도의 면허자격 제도를 도입할 필요가 있다는 의견도 제시되고 있는 상황입니다. 또한 제정안들은 국토교통부장관이 개인형 이동수단을 임차하고자 하는 자의 운전자격을 확인하는 데 필요한 운전자격확인시스템을 구축하여 운영할 수 있는 근거도 함께 마련하고 있습니다.

이상 제정안들의 주요 내용을 중심으로 총괄적인 보고를 드렸습니다. 이 안건에 대해서는 제정안들의 내용을 모두 종합해서 국토교통부에서 대안을 마련하여 제출해 두었습니다. 해당 대안을 소위 자료와 함께 별지로 위원님들께 각각 배포해 드렸습니다.

이상 총괄적인 보고 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 위원장님, 저희가 정부 측, 국토부의 대안을 마련했는데

개략적으로 대안의 요지를 설명드리도록 하겠습니다. 배포한 한 장짜리 ‘국토부 대안 주요사항 보고’를 참조해 주시면 될 것 같습니다.

그간 개인형 이동수단, 즉 PM은 도로교통법에 따라 개인 이용자 위주로 관리되어 왔습니다. 그런데 사각지대에 놓여 있던 사업자 관리를 통해서 안전을 강화하고 또 이용도 활성화할 필요가 있을 것 같습니다.

국토부 대안의 주요 수정사항입니다.

첫 번째는 주차시설 확충입니다.

전국에 PM 주차시설이 약 6000대 정도 있고요. 주차대수로는 4~5만 대가량 설치되어 있습니다. 그런데 대여용 PM 운영대수로 보면 21만 대 정도가 있는데 굉장히 부족한 상황입니다. 이에 따라서 지자체에 충분한 주차시설 확보 의무를 부여하고 PM협회가 주차시설 설치를 요구할 경우 원인자부담 원칙에 따라 설치비 일부를 대여업체가 부담할 수 있도록 근거를 마련했습니다.

두 번째는 속도 하향 부분입니다.

현재 도로교통법 등에서 최고속도가 시속 25km로 규정되어 있는데 PM법 제정을 통해서 시속 20km로 낮추는 것이 맞을 것 같습니다. 이 부분은 잠시 후에 설명드릴 운전자격 확인과 매치되는 부분인데요, 운전자격 확인을 강화시킬 것이냐 약화시킬 것이냐 이에 맞물려서 저희는 이번에 시속 25km 정도를 20km로 낮춘다면 사고를 저감시킬 수 있는 그런 효과가 굉장히 크다 이렇게 판단하고 있습니다.

말씀드렸던 세 번째, 운전자격 확인과 관련된 내용입니다.

제정안에서 제안한 바와 같이 도로교통법에 따라 원동기면허 이상의 운전면허 확인을 의무화한다면 젊은 층의 이용이 크게 제한되고 관련 산업 축소도 우려되는 상황입니다.

이에 따라서 기존 이용자의 편의도 유지시키면서 안전을 확보할 수 있는 방안을 검토해 봤습니다. 대안1은 PM에 적합한 전용 운전자격을 신설하고 운전자격 확인을 의무화하는 방안입니다. 대안2는 운전자격 확인 대신에 만 16세 이상의 본인 확인을 의무화하고 속도 하향 및 교육 확대를 통해서 안전을 강화하는 방안입니다.

그래서 저희 국토부 안에서는 대안1과 2가 다 될 수 있지만 대안2로서 만 16세 이상의 본인 확인을 의무화하고 속도 하향 및 교육 확대를 하면서 아까 말씀드렸던 것처럼 시속 20km로 속도를 낮춘다면 안전도 확보하면서 편의도 증진시킬 수 있지 않을까 이렇게 판단하고 있습니다. 다만 대안 1·2 그다음에 원안도 있는 만큼 오늘 위원님들의 심도 깊은 논의가 있으면 그에 맞춰서 저희 국토부가 따르도록 하겠습니다.

그다음에 구체적인 신규 조문 대비표라든지 간략한 내용을 담당 과장이 설명할 수 있는 기회를 주시면 짧게 설명드리도록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 예, 그렇게 하십시오.

○국토교통부모빌리티총괄과장 배성호 국토부 배성호 모빌리티총괄과장입니다.

가로로 돼 있는 일곱 페이지 국토교통부 대안 자료를 간단하게 설명드리겠습니다.

제명입니다.

아까 전문위원께서 말씀하신 바와 같이 입법취지를 감안해서 개인형 이동수단의 안전 및 이용 활성화, 두 가지에 포커스를 맞춰서 이용 활성화에 관한 법률로 조정하고자 합니다.

목적 및 정의 부분입니다.

목적은 교통안전과 편의증진 등을 포괄적으로 설정토록 하겠습니다.

정의는 제정안과 동일합니다.

이용시설에서 주차시설과 충전소가 있는데 충전소는 별도의 장소에 거대한 구조물을 갖춘 시설을 의미하는 단어기 때문에 ‘충전소’를 ‘충전시설’로 수정하고자 합니다.

그다음에 인구과밀지역과 교통취약지역을 지정하는 부분들이 제정안 중에 제시가 됐었는데 인구과밀지역은 수도권정비법상 과밀억제권역 16개 시를 의미하는데 수도권에만 한정되지 않고 여러 부분들이 포함될 수 있기 때문에 재고의 여지가 조금 필요하고, 교통취약지역은 포괄적인 용어기 때문에 PM 외에도 대중교통 전반을 함께 고려할 필요가 있어서 신중 검토가 필요하다는 입장입니다.

2페이지입니다.

국가와 지자체의 책무입니다.

다수 제정안의 의견을 종합해서 교통안전 및 편의증진, 산업진흥 및 기술혁신 인프라 확충을 위한 종합 시책 마련·추진을 국가와 지자체의 책무로 하였습니다. 이에 더해 지자체에게 이용시설 확충 의무를 부과하였고.

그다음에 다른 법률과의 관계에 있어서는 PM법이 새로운 모빌리티일 뿐만 아니라 타법에 우선해서 PM 이용 전반을 규율한 점 등을 고려해서 특별법적 성격을 부여하는 방안을 제안드립니다.

그다음에 사용신고와 식별표지 부착 관련해서는 12개 제정안 모두 대여사업자의 식별표지 부착을 의무화하고 있습니다. 이것은 대여사업자 관리를 위해서 필요하다고 보여집니다. 다만 대안1에서와 같이 전용자격을 도입하는 경우 오른쪽 비고에 보시면 이것은 도로교통법 개정도 함께 필요한데 경찰청에서는 규제 완화에 해당되기 때문에 번호판 도입이라는 규제 강화의 시책을 함께 도입할 경우에만 같이 법을 개정하겠다는 입장이기 때문에 이 경우는 김은혜 의원안에서 제안하신 PM을 지자체에 사용신고하고 국가가 발급하는 번호를, 사실상 번호판을 도입하는 내용의 식별표지를 도입할 필요가 있다는 말씀을 드리겠습니다. 대안2의 경우에는 사용신고 및 번호판이 불필요한 상황입니다.

PM 전용 운전자격 관련해서 제정안에서는 관련 규정이 없었는데 대안1에서는 관련 규정이 필요한 상황입니다.

3페이지입니다.

주차 관련해서는 지자체장이 조례로 주차허용구역을 지정하도록 되어 있고 금지구역 주차 시 광역 지자체장에게도 처분 권한을 부여하는 방안을 제안드립니다. 이와 함께 원인자부담 원칙에 따라서 대여사업자단체 또는 협회에 대해서 비용의 일부를 부담할 수 있도록 방안을 보완하고자 합니다.

대중교통 연계 거치대 등을 설치할 경우에는 공익적 목적이 있기 때문에 국비 지원이 필요하다고 보고 있고 지자체가 공영 대여사업을 할 경우에 보통 법안 문구에 제정안에는 유상으로 하는 방안만 있었는데 유상 외에 무상 대여 개념도 보완할 필요가 있다 하겠습니다.

다음, 4페이지입니다.

이용자 의무입니다.

이용자 의무는 도로교통법과 동일하게 규율하였습니다. 다만 대안1에서는 운전면허 대신에 PM 전용 운전자격 보유 의무를 할 수 있도록 수정하였습니다.

무단방치 금지 관련해서는 광역 지자체장에게도 처분 권한을 부여하도록 수정하고자 합니다.

그다음에 밑에 보시면 안전교육 관련해서는 학교, 지자체, 국토부 지정 전문교육기관이 안전교육을 실시하도록 돼 있는데 필요한 경우 국비 지원을 하고 이에 더해서 추가적인 안전 확보를 위해서 대여사업자와 협회가 이용자에게 애플리케이션 등을 통해서 안전교육을 지속적으로 제공하도록 협조 의무를 부과하고자 합니다.

대여사업을 등록할 때는 아까 차관님께서 말씀하신 바와 같이 이번 대책의 가장 핵심적인 내용이라고 할 수 있는 대여용 PM에 대해서는 최고속도를 시속 25km에서 20km로 하향하도록 하겠습니다.

다음, 5페이지입니다.

대여사업자의 준수사항입니다.

현재는 도로교통법에 따라 원동기면허 이상의 운전면허 확인을 의무화하고 있습니다. 그런데 아까 보고드린 바와 같이 이용자 급감이 우려되는 상황이 있기 때문에 대안1에서는 온라인 시험 기반의 PM 전용 운전자격을 신설하고 전용자격 확인을 의무화하도록 하겠습니다. 대안2에서는 본인 확인을 하고 16세 이상이 맞는지를 확인하는 방안을 의무화하도록 하겠습니다.

운전자격확인시스템 구축도 대안 1·2에 따라서 진행하겠습니다.

맨 밑의 안전요건 충족 장비 사용 부분에서도 아까 말씀드린 바와 같이 최고속도 20km/h 이하의 PM만 사용하도록 규정토록 하겠습니다.

다음, 6페이지입니다.

협회 설립과 관련해서는 설립, 정관, 사업 등 3개 조문으로 돼 있는데 유사 입법례를 감안할 경우 1개 조문으로 병합하는 방안을 제안드립니다.

통계 작성·공표, 자료제출과 관련해서는 정부 정책에 반영키 위해서 국토부장관에게도 자료제출 요구 권한을 추가하는 방안을 제안코자 합니다.

등록취소, 청문, 과징금 관련해서는 부정한 방법으로 등록한 경우 업체에 대해서 등록 취소 또는 6개월 이내 영업정지를 하고자 합니다.

권한의 위탁에 대해서는 운전자격확인시스템 구축 외에 국토부장관의 업무에 대해서도 한국교통안전공단에 위탁할 수 있는 규정을 신설하고자 합니다.

마지막으로 7페이지입니다.

이제부터는 개인에 대한 부분인데 벌칙 관련해서는 부정한 방법으로 대여사업을 하는 자, 즉 개인에 대해서는 PM 전용자격을 도입할 경우 PM 전용자격 없이 운전하는 경우 벌칙 부과, 도로교통법에서 운전면허 없이 운전하는 경우 10만 원을 부과하고 있는데 동일한 내용의 벌칙 규정을 신설하도록 하겠습니다.

과태료 관련해서는 운전자격을 확인하지 않고 대여하는 자에게 부과하는 내용으로 대안1에 대해서는 번호판을 미부착하고 운행할 경우 등에 대해서 과태료를 신설하도록 하겠습니다. 대안2에 대해서는 본인 미확인 또는 만 16세 미만에게 대여 시 처벌로 수정했습니다.

부착입니다.

각 제정안에서는 시행일을 1년 또는 2년 또는 6개월로 제한하고 있는데 저희는 1년 정도가 적합하다고 보고 있고, 다만 대안1의 경우 사용신고와 번호판, 즉 전산정보시스템 구축이 필요하기 때문에 이 부분에 한해서는 3년의 유예기간이 필요하다고 보여집니다.

마지막으로 대안1의 경우 PM 운전자격 도입에 따른 경과 조치가 필요한데 기존 운전 면허 보유자의 경우 PM 전용자격으로 전환하기 위해서 1년 정도의 추가적인 유예기간이 필요하다고 보고 있습니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

이제 작은 부분까지 하면 굉장히 가짓수가 많고…… 실제 우리가 검토해야 되는 부분을 보면 대여용 PM을 중심으로 해서 아까 차관계서 말씀하신 것처럼 속도 하향을 20km/h로 하는 것에 대해 동의를 하는지 이 부분에 대한 확인과 그다음에 운전자격 확인, 면허가 필요한지 아니냐, 사실 이 부분이 가장 큰 쟁점이 될 것 같습니다.

첫 번째로 나왔던 주차시설 확충이나 지자체 의무는 임의조항으로 가는 거지요, 강제 조항이 아니요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○소위원장 복기왕 임의조항으로 가게 되면 이 부분에 대해서도 큰 문제는 없어 보이는데요.

이런 것 참고하셔서 위원님들 의견 주시면 감사하겠습니다.

정점식 위원님.

○정점식 위원 차관님, 전용자격 도입을 할 경우에 지금은 원동기장치자전거 면허 이상의 면허만 가지면 되는데 이 면허를 가진 사람들도 새롭게 전용자격 면허를 받아야 된다는 건가요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○정점식 위원 그런데 지금 사실은 그게 좀 과도한 규제다라는 생각이 들기 때문에…… 오히려 원동기장치자전거 면허 이상의 면허를 가진 사람은 예를 들어 가지고 앱을 통한 교육만 이수하면, 만약에 전용면허를 도입한다고 했을 때 그 앱을 통한 교육 이수만 하면 자동적으로 별도의 자격 면허를 또 안 받아도 되는 이런 체제로 전환하는 것은 어떤가요?

○국토교통부제2차관 강희업 좋은 지적이신 것 같습니다. 그 부분에 대해서, 사실 저희가 전용면허라 하더라도 이것이 굉장히 어렵거나 학원을 다니거나 이것도 아니거든요. 온라인으로 해서 조금만 공부해서……

○정점식 위원 온라인으로 그냥 교육만 이수하면 주겠다 이 취지입니까?

○국토교통부제2차관 강희업 그리고 시험은 또 보기는 합니다. 시험을 봐서, 싱가포르 사례를 저희가 적용을 했는데요. 그래서 금방 위원님 말씀 주신 그 내용도 같이 넣으면 그것도 좋은 아이디어일 것 같습니다.

○정점식 위원 그래서 사실은 전용 자격을 도입을 하면 규제를 오히려 강화하는 것 아니냐라는 비판도 있을 수가 있으니까, 저는 속도 20km/h 이하로 하는 것에 대해서는 동의를 하고 만일 전용 자격을 도입한다고 하더라도 일정 연령 이상이 온라인을 통한 교육

이수를 한다면, 자동적으로 자격을 부여한다면 과도한 규제다라는 그 이야기는 안 나올 것 같아요.

어떻습니까? 제가 조금 전에 말씀드린 이 부분에 대해서는 조금 더 보완을 했으면 좋겠다라는 것에 대해서 말씀을 드리고, 만일 그렇게 한다면 다른 문제는 특별하게 대안 1·2로 크게 구분할 필요 없는 거 아닌가요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그런데 저희는 대안1로 해서 PM 운전자격을 별도로 하는 부분도 나름 장점이 있는 것 같고요. 대안2가 저희가 제시한 본인 확인하고 안전교육 강화 부분인데, 그런데 PM 전용면허 부분을 하면 물론 그래도 원동기면허보다는 좀 약화는 되지만 여전히 새로운 면허를 발급한다 이런 부분에 대해서 또 다른 논란이 되고 그래서 저희는 단계별로, 한번 본인 확인이 굉장히 중요한 부분이거든요. 본인 확인하고 안전교육 강화하고 해서 대안2로 일단은 시작을 한 다음에 점진적으로 강화하는 게 어떻까라는 생각을 하게 되었습니다.

○**정점식 위원** 알겠습니다. 그러면 저도 대안2 부분에 대해서 동의드립니다.

○**소위원장 복기왕** 손명수 위원님.

○**손명수 위원** 제가 이 부분을 국토부하고 계속 협의를 해 와서 효율적인 논의를 위해서 좀 말씀을 종합적으로 드리겠습니다.

이 PM법은 우리가 제정을 하려고 하는 거고요, 기존의 법을 개정하는 게 아니고. 그 취지는 그전에 없었는데 이게 몇 년 전부터 새롭게 도입된 새로운 수단이지 않아요. 그런데 이게 사고가 생기기 시작했습니다. 첫째가 사고, 그래서 안전을 강화해야 되겠다. 그게 첫 번째 취지고, 두 번째는 이게 무분별하게 인도에 아무 데나 그냥 타다가 놔 버리니까 이용하지 않는 사람들이 굉장히 불편한 겁니다. 그래서 이것을 좀 관리를 해 줘야겠다. 그 두 가지가 가장 큰 목적입니다.

그런데 이것을 그러면 어떻게 해야 되느냐? 지금 청소년들과 20대, 거의 30대까지 많이 이용을 하는데 A사 기준으로만 500만 명이 넘고 전체적으로 엄청난 많은 사람들이 이용을 하고 있습니다, 연간 기준으로 보면.

이런 상황에서 이것을 어떻게 제도화할 것인가를 고민해서 많은 분들이 이 법안을 발의해 주셨고 국토부에서 대안을 만들었는데 의원님들이 내신 법안은 굉장히 강합니다. 이것을 엄청나게 규제를 강화하는 내용이 많아요. 그런데 현실적으로는, 여기 국토부에서 정리한 표에도 나와 있지만 전 세계적으로 싱가포르를 제외하고는 면허를 요구하는 나라가 사실상 거의 없고 이게 자전거보다 더 쉽거든요. 자전거 면허를 요구하지 않잖아요. 자전거보다도 훨씬 타기가 쉬운 수단이에요. 바로 탈 수 있어요. 그런 상황이기 때문에 이것을 어떻게 해야 될까를 우리가 고민을 해야 되는 상황이다. 여기까지 제가 총론을 말씀드리고.

그러면 오늘 우리가 제정하는 법 세 가지가 핵심입니다. 첫째, 지금 자유업으로 하고 있는, 대여업자 자유업으로 하고 있는 것을 관리를 하기 위해서 등록제로 바꾸자 이게 첫 번째입니다. 여기에 대해서는 대부분 다 이의가 없으신 것 같아요.

두 번째 포인트는 속도를 낮추는 겁니다. 지금 현재 도로교통법이나 KC인증에는 25km/h로 돼 있는데 우리가 자동차의 경우에도 시내 속도를 60km/h로 그동안 했었거든요. 그런데 실제 충돌시험을 해 보니까 60km/h하고 50km/h하고 10km/h 차이인데 사망사고가

90% 이상 줄어요, 10km/h만 낮춰도. 그래서 지금 시내 자동차 속도가 다 50km/h로 낮춰졌습니다. 그리고 실제로 그 10km/h를 낮춰도 내가 목적지까지 가는 시간 차이는 거의 차이가 없어요. 거의 1분, 2분밖에 차이가 없어요, 왜냐하면 중간에 자꾸 신호가 걸리기 때문에. 그래서 이렇게 다 바뀐 상황입니다.

PM도 25km/h와 20km/h는 불과 5km/h 차이지만 실제 25km/h로 충돌을 했을 때와 20km/h로 충돌을 했을 때는 엄청난 차이가 있습니다. 그래서 이번에 5km/h를 낮추자 하는 것이고, 우리가 이런 법을 국토위에서 제정을 하게 되면 도로교통법도 결국은 KC인증 이것을 따라올 것이다 이런 취지로 속도를 낮추자는 것이고요.

마지막 쟁점이 면허입니다.

현재 한 5년 전에, 21년도로 기억이 되는데 사고가 자꾸 나니까 규제를 굉장히 강화해 가지고 지금은 원동기면허를 요구하고 있습니다. 원동기면허 오토바이 면허입니다. 오토바이 면허 많지 않습니다. 따기도 어렵습니다. 그런데 지금 그렇게 돼 있어요.

그런데 현실은 어떠냐? 다 없이 탑니다. 단속도 하지 않습니다. 그런 상황이기 때문에 현재 원동기면허를 대여업자에게 그대로 확인 의무를 부과할 것인가 이게 1안이고, 2안은 별도의 간소화 면허를 만들자 이게 2안이고, 3안은 그 둘 다 너무 과도한 규제다, 그러면 실제로 중고등학생들이 안 타 버린다 그리고 욕한다, 그래서 그러지 말고 보험이나 이런 거 필요하니까 식별표지를 반드시 하도록 하고 그 식별표지를 누가 타는지 본인 확인을 하도록 하자, 그리고 대여업자에게 교육을 좀 안내해서 1시간이라도 교육을 받도록 하자. 이게 현재 종합적인 핵심입니다.

여기에서 대부분은 이의가 없으신데 면허에 대해서 다른 생각을 가지신 분들이 있어요. 이것을 더 강화해야 된다 하는 의견도 있으시고, 마지막 3안은 저의 의견입니다. 이것은 너무 지나친 새로운 면허를 만들거나 원동기면허를 요구하는 것은 현실에 맞지도 않고 실제로 지켜지지도 않고 이것은 과도한 규제다, 그래서 본인 확인만 하면 그 자체로 상당한 효과가 있기 때문에 일단은 그렇게라도 해서 이 법을 실효성 있게 가자 하는 게 저의 아이디어고요.

제 생각에는 그래서 논의를 효율적으로 하기 위해서 이 3번 부분에 대해서 위원님들의 의견을 주셔서 종합이 되면, 제가 보기에는 그렇게 법을 하면 되지 않을까 이런 소견을 말씀드립니다.

이상입니다.

○**엄태영 위원** 최소한의 보험……

○**손명수 위원** 보험 가입됩니다. 단체보험으로 대여업자에게 보험 의무가 있고 그 보험을 하려면 본인 확인 절차가 있어야 되는 겁니다. 그래서 반드시 본인 확인은 해라 그리고 교육도 좀 받도록 해라 이게 3안입니다.

이상입니다.

○**윤종오 위원** 저도 의견……

○**소위원장 복기왕** 말씀 주십시오.

○**윤종오 위원** 거의 정리를 잘해 주서 가지고, 등록하고 또 이렇게 주차시설 단계적으로 확충하고, 이것을 주차할 곳을 정할 것인지 하지 않을 곳을 정할 것인지 이 부분이 조금 남아 있기는 하지만 저희 동네도 가면 인도에 아무 데나 나자빠져 놓고 길바닥에

그냥 도로에도 막 이렇게 텅굴고 있고 이래서 그런 부분에 대한 것을 좀 정리하면 될 것 같고요.

일단 속도가 줄면서 나머지 더 규제하는 것은 문제가 있다고 봅니다. 그래서 지금 신분만 정확하게 확인되면 그냥 운행할 수 있게 해야 되지 여기 자격 시험이 있고 하면 그 기구 만들어야 되고 인력 들고 돈 들고 실제적으로 효능은 없고 이것은 또 너무 무리한 규제라고 생각합니다. 그래서 손명수 위원 정리하신 대로 정리하면 좋을 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 김희정 위원님.

○김희정 위원 법안을 제정하고 있기 때문에 법 제정명도 저는 보다 명확하게 되었으면 합니다. 보통 다른 나라 같은 경우는 도로교통법에 적용을 하고 있었는데 저희가 별도로 빼 나오게 됐는데 그냥 줄여서 PM 또는 개인형 이동수단이라고 얘기를 해 왔습니다. 하지만 개인형 이동수단의 정의가 명확하게, 개인이라는 말은 여기 정의에 1인용이라고 들어가 있고요.

그런데 이동수단의 종류에는 전기동력을 사용한다는 말이 들어가 있기는 합니다만 보다 명확하게 하기 위해서는 ‘개인용 전동 이동수단의 안전 및 이용 활성화에 관한 법률안’으로 하는 게 국민들이 더 직관적으로 받아들이지 않을까라고 생각을 합니다. 왜냐하면 별도 도로교통법에 적용하지 않는 별도법을 둔 나라의 경우도, 싱가포르의 경우도 액티브 모빌리티 액트(Active Mobility Act) 그다음에 독일의 경우도 개인용 전기소형차량에 대한 규정(eKFV)로 되어 있고 영국도 ‘Powered’로 이렇게 명시가 되어 있습니다. 그래서 사실 개인용 이동수단의 종류에는 전동이 들어가지 않는 다양한 이동수단이 상당히 많이 있습니다. 그래서 보다 명확하게 해 주는 게 좋지 않을까라는 의견을 드립니다.

○소위원장 복기왕 키크보드나 이런 말도 있기는 합니다만……

이 부분 어떻습니까? 법안명을 바꾸자라는 부분에 대해서……

○윤종오 위원 아주 좋은……

○소위원장 복기왕 다들 동의하십니까? 법안명을 바꾸는 겁니다.

○손명수 위원 ‘전동’만 추가하는 거지요?

○소위원장 복기왕 예, ‘개인형 전동 이동수단의 안전 및 관리에 관한 법률’ 이렇게 되는……

○국토교통부제2차관 강희업 저희는 좋을 것 같습니다. 물론 약간의 이견이 있을 수도 있지만 이것 명확히 한다는 측면에서 좋을 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 축조심사나 이것은 전체 상임위에서 제정법이기 때문에 진행된다고는 하는데, 그러면 법안을 그렇게 바꾸어서 진행하도록 하겠습니다. 이 부분에 대해……

○정점식 위원 위원장님, 그 부분에 대해서 마무리 지으시지요.

○소위원장 복기왕 됐고요.

그다음에 실제 이 법안을 제안했던 많은 의원님들, 특히 저와 권영진 의원님은 이 부분은 청소년들 사고가 자주 나는데 여기에 대해서는 국회가 빨리 응답을 해 줘야 된다 그래서 이것은 정쟁거리가 아니니까 공동발의가 됐는데, 이 부분은 그냥 그동안 해 왔던 대로 원동기면허 이상으로 저희들이 법안을 다 냈어요. 그런데 손명수 위원님이 이 부분에 대한 불편함에 대해서 제안하시고 그리고 많은 분들이 또 이것에 대한 동의가 좀 있

어서 국토부에서 이런 대안을 만들어 오신 것 같은데, 면허 없이 본인 확인 플러스 안전 교육을 강화하고 만 16세 이상으로 하는 대안2로 우리 소위원회는 정리가 됐다라고 봐도 되겠습니까?

○**신영대 위원** 아니 좀 이견이……

○**김희정 위원** 16세면 중학생이 해당이 안 됩니다.

○**소위원장 복기왕** 만 16세.

○**김희정 위원** 그래서 이 부분도 좀 논의를 해 봐야 됩니다. 이게 중학생도 이용 가능하게 할지 고등학생만 이용 가능하게 할지 여부도 저희가 판단을 해야 됩니다.

○**소위원장 복기왕** 그 부분까지도 여기 계신 위원님들께서 정리를 해 주시면……

○**정점식 위원** 지금 원동기 운전면허가 16세 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 거기도 금방 말씀하신 것처럼요 도로교통법도 16세 이상으로 지금 돼 있기 때문에 사실상 그렇습니다.

○**정점식 위원** 그래서 아마 이게 16세로 돼 있는 것같이 보입니다.

○**손명수 위원** 도로교통법에 원동기는 16세 이상으로 돼 있는데 이 PM은 실질적으로 중학생들이 많이 타요. 그래서 다른 외국의 사례도 보시면 독일이나 프랑스 이런 데는 14세로 되어 있어요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 일부 나라는 또 그런 나라도 있기는 합니다.

○**손명수 위원** 그래서 이 부분 저희가 논의할 필요는 있을 것 같아요.

○**신영대 위원** 이게 근본적인 고민이 있는데, 사실 저는 아직도 명확하게 이것이 맞다 틀리다 이렇게 판단이 좀 안 서는 부분이 있어요.

우리가 PM법을 제정하는 이유 중 하나가 어쨌든 사용자 교통의 어떤 편리성을 도모한다는 측면도 있고 그런 게 있을 텐데 문제는 여기 산업 진흥 및 기술혁신 인프라 확충이나 종합시책 이런 얘기 했는데 실제 전에도 아마 제가 질의를 드렸더니 킥보드 대여사업자의 거의 대부분이 우리나라에서 생산된 제품이 아니라 중국에서 수입한 제품을 현재 다 대여사업에 이용하고 있다는 거거든요. 그러면 우리나라의 산업 진흥하고 뭘 관계가 있겠냐라는 부분에 대한 근본적인 고민이 있고요.

두 번째로 우리가 아이들 키울 때 부모들이 위험한 것 참 많이 못 하게 하는데 이게 위험하다고 얘기하면서 그것을 자꾸 기준을 만들어 가면서 이용을 독려할 필요가 있는 거냐에 대한 근본적인 고민도 있어요. 그러면 이런 고민을 좀 제어하고 다 빼고라도, 제가 그런 측면에서 고민을 해 보면 실제 어떤 교육이라는 포지티브한 방식을 통해서 아이들이 안전하게 사용할 수 있게 하는 방식, 20km/h로 줄이는 방식도 있고 그런데 더 나아가서 여기에는 네거티브 방식도 좀 더 강화될 필요가 있다.

뭐냐 하면 현재 PM 전용 자격 없이 운전한 경우에는 벌칙을 부과한다가 대안1로 돼 있는데 저는 오히려 그냥 원동기면허 이상인데 이것 자체도 없애는 것까지는 아닌 것 같고 최소한 면허는 필요할 텐데 이런 것을 전용 자격 없이 운전한 경우에 벌칙도 있어야 되겠지만 사실 동네에서 보면 이런 경우가 너무 많아요. 아이들은 자전거 탈 때 혼자 안 타고 꼭 뒤에 태우고 같이 함께 가는 경우가 많은데 이 PM도 둘이 탑니다. 보는 사람들이 위태해 죽겠고 불안해 죽겠거든요, 금방 넘어질 것 같고. 이런 경우에 대해서도 제재하고 자기책임성을 다하자는, 아무리 청소년일지라도 그것에 대해서는 네거티브 방식의

벌칙 조항도 있어야 되지 않겠냐. 그리고 다른 사람, 친구 것 빌려다가 탔을 때는 또 어떻게 할 거냐라는 부분이라든지 이것에 대해서……

저는 안전, 한마디로 교통의 편의성 플러스 안전인데 우리가 너무 편의성만 고민하고 집중해서 얘기하다가…… 아이들의 안전이라는 부분이 20km/h로 낮춘다고 해서 원천적으로 해결이 되는 게 아니기 때문에 그런 부분에 대해서도 저는 네거티브한 벌칙, 페널티도 좀 있어야 되지 않겠냐라는 고민들이 있습니다. 아까 전의 부분도 근본적 고민을 하고는 있는데 그 부분을 빼더라도, 이걸 도입하더라도 그런 것도 함께 고려될 필요가 있다 이런 생각입니다.

○소위원장 복기왕 모두가 다 타당한 의견들입니다. 잘못된 의견은 없다고 봐요. 이것을 현실에 맞게끔 규정을 만들자라는 주장 또한 타당하시고 그다음에 이 규정을 어기는 것에 대한 단속과 관리는 어떻게 할 거냐라는 걱정과 풀어놔서 때 혹시라도 사고가 더 많이 벌어지지 않을까 이런 걱정 또한 다 타당한 것인데, 문제는 우리가 이 법을 제정하는 이유는 우리 국민들의 편리함을 도모하기 위한 것이라라는 대전제 속에서…… 어쨌든 이게 오래 논의가 되면 사실 이 제정안을 만들어 내기가 어려울 것 같다는 생각이 들어서 오늘 중으로는 마무리했으면 좋겠다는 제 개인의 바람을 말씀드리면서, 정점식 위원님 말씀해 주십시오.

○정점식 위원 또 위원장님께 제안드리고 싶은 게 기본적으로 제정법을, 법을 제정하려고 할 때는 공청회를…… 물론 의결을 통해서 생략할 수는 있지만 공청회를 해서 다양한 관계자들의 의견을 한번 들어 봐야 된다고 생각합니다. 그러니까 개략적으로 우리 소위원회 안을 만들고 난 뒤에 그 안을 토대로 해서 공청회를 한 번 해서 의견을 들어 보는 것도 좋겠다는 생각이 들고.

그리고 차관님, 조금 전에 대안 1이나 2에서는 주차허용구역과 주차금지구역을 하고 거기에 안전표지를 설치하도록 규정이 되어 있는데…… 예를 들자면 자동차의 경우에는 사실상 주차를 할 수 있는 곳이 한정되어 있기 때문에 도로변에 노란 선을, 황색 실선을 그으면 그게 금지구역이 되는데 소위 PM의 경우에는 인도 등에 많이 허용구역을 또는 지정구역을 설치할 것으로 보입니다.

그런데 주차허용구역을 설정함에 있어서 일반 자동차의 경우와는 달리 최대한 거리를 단축해서 허용구역을 설치해야 되는데 모든 곳에 다 안전표지를, 그러니까 PM 주차허용이라는 팻말을 부착하도록 할 것이냐 하는 부분도 고민을 해 보셔야 되고……

그래서 제가 만든 안에는 가상 지정구역이라고 해서 소위 앱상으로 구현할 수 있도록 하는 부분을 제안을 해 봤는데 조례를 통해서 가상 구역, 앱상의 안전표지뿐만 아니라 앱상으로도 이렇게 지정 주차허용구역을 설정하도록 하는 방안도 검토를 해 봐야 된다고 제의를 드립니다.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님 말씀 감사하고요. 저희들도 그 부분에 대해서 좋은 아이디어라고 보는데 지금까지 경찰청에서는 좀 반대해 왔습니다. 앞으로 협의토록 그렇게 하겠습니다.

○손명수 위원 제가 좀……

○소위원장 복기왕 손명수 위원님.

○손명수 위원 지금 신영대 위원님이나 정점식 위원님께서 공청회 말씀도 주시고 산업

그다음에 안전 이런 말씀을 주셨는데 다 옳으신 말씀이시고요.

그런데 우리가 이 포인트를 좀 생각을 했으면 좋겠습니다. 지금 우리가 이 법을 제정하고자 하는 취지는 도로교통법에서 이걸 이미 규제를 하고 있습니다. 규제를 하고 있는데 작동을 안 하고 있습니다. 전혀 작동할 수도 없고 작동하기 어려운 법을 지금 우리가 만들었습니다. 그래서 지금 작동이 안 됩니다. 그런 상황에서 이 PM 법을 통해서 대여사업자 관리를 통해서 주차 관리도 하고 속도도 낮추고 해서 안전관리도 하자는 취지가 이 법의 제정 취지라고 저는 이해가 됩니다. 그러니까 우리가 이것을 했을 때와 안 했을 때의 편익을 생각해야 된다는 말씀이고요. 우리가 이것을……

이 법의 취지는 산업 간에 갈등이 있거나 계층 간에 갈등이 있거나 이런 부분이 아니고 새로운 교통수단이 나와서 너무 무분별하게 이용이 되고 주로 청소년들이 이용을 하고 있는데, 아까 2명씩 타기도 하고 이런 부분이 있는데 이런 게 안전에 좀 문제가 되더라. 그래서 이것을 좀 더 개선할 수 있는 최소한의 법을, 최소한의 합의할 수 있는 범위 내에서 빨리하는 게 좋은 건지 아니면 더 완벽하게 하기 위해서 공청회도 하고…… 지금 의견들이 많이 다르시거든요. 규제의 강도 부분에 대해서도 이것을 다 합의할 때까지 할 것인가에 대한 판단이 필요하고요.

조금만 더요.

그래서 지금 중국산 문제도 얘기하셨지만 똑같은 문제가 드론입니다. 드론 지금 거의 다 중국산입니다. 이런 것까지 여기서 논의해 버리면 이것은 나아가기가 힘들고요.

두 번째로 주차 문제도 이게 자동차보다는 자전거에 가깝습니다. 그런데 자전거도 처음에 지자체를 중심으로 대여 이런 것을 많이 하다 보니까, 무분별하게 하다가 지금은 자전거 전용 주차, 주로 인도에 했지만 상당히 자전거는 정착이 됐습니다. 그래서 이 PM도 그 옆에, 자전거 옆에 이런 식으로 하면 많이 관리가 될 거다 하는 취지로 지자체 하고 해서 이 법을 만들자는 취지고요.

그래서 오늘 우리 국토위 소위를 통과하면 다음 진행이 될 텐데 만약에 그렇지 않고 이것을 더…… 다 옳으신 말씀이긴 하지요, 더 잘하자. 그런데 그렇게 되면 이 법이 안 생기고, 법이 안 생기면 지금 현재 있는 원동기 수준의 강력한 규제를 하고 있는 도로교통법만 남는데 그것이 안전에 도움이 되느냐, 주차시설 관리에 아무 도움이 안 되고 있거든요. 그런 것을 생각해서 우리가 진행을 했으면 좋겠다는 말씀을 드리겠습니다.

○김희정 위원 위원장님, 저도……

○소위원장 복기왕 예.

○김희정 위원 손명수 위원님이 워낙 교통 분야 전문가라서 여러 가지 꼼꼼하게 살펴보신 것 같습니다. 그런데 만약에 아예 규정이 없는데 우리가 서둘러서 법을 만들지 않으면 관리하기가 힘든 상황이다 그러면 법을 빨리 만드는 게 중요할 것 같아요.

그런데 그게 아니라 일반인들에게 이 부분에 대한 안전을 환기시키고 이런 법이 만들어졌다, 그리고 당신들이 이용할 때 어떤 적용을 받게 된다고 국민들에게 알리는 목적이 저는 훨씬 더 클 것 같아요. 그런 면에서는 법의 속도보다는 우리가 공청회를 열어서 실제 이 사업을 하시는 분들이나 이용하는 학생이나 학부모들에게 ‘국회가 이런 법을 만들고 있다’라고 설왕설래할 수 있도록 기회를 만들어 주는 게 훨씬 더 필요하지 않나라는 생각이 듭니다. 그래서 공청회를 통해서 실제 연령 부분에 있어서도 교육부 쪽이나

학원가 쪽 애기도 들어 봐야 되고 또 학부모단체 애기도 들어 봐야 되고 또 국토교통부와 관련해서는 실제 다른 교통수단의 애기도 들어 봐야 됩니다.

왜냐면, 규제하는 입장에서 말고 쓰는 사람 입장에서 필요한 얘기들을 말씀드리겠습니다. ‘우리 애 타도 돼, 안 돼?’라는 것하고 이 전동 이동도구는 지하철에는 실을 수 있을까, 마을버스에는 실을 수 있을까, 버스에는 실을 수 있을까, 택시에는 실을 수 있을까 이런 것들이 궁금하고요. 인도는 될까, 자전거도로는 될까 이런 게 궁금하고 그런 거거든요.

그렇기 때문에 실제로 지금 현행법에는 거치대나 주차장 문제는 나와 있지만 다른 이동수단에 태울 수 있느냐 아니냐 이런 것은 빠져 있고요. 그리고 이 차가 보험을 한다고 했을 때, 예를 들어서 독일 같은 경우는 보험 들었는지 안 들었는지 뒤에 스티커가 붙어 있어요. 그래서 애가 실제로 등록된 차량인지 아닌지 식별 같은 것도 규칙에 다 들어가 있는데 현행법에 이런 부분들이 좀 빠진 부분도 있고 합니다.

그래서 저는 공청회를 통해서 보다 세밀하게 하는 것도 있지만 실제 이용하는 사람과 관리하는 사람들에게 우리 국회에 의견을 피력할 수 있는 기회를 주고 또 다양한 의견을 들어서 법을 만드는 모습을 보일 필요가 있지 않나, 그래서 공청회를 강력하게 부탁을 드립니다.

**○소위원장 복기왕** 제가 공청회 부분을 생각 안 한 것은 아닌데, 실제 개별 위원님들의 토론회나 이런 것들이 진행이 됐었습니다. 그래서 충분하게…… 또 우리가 상임위에서 공식적인 공청회의 여론수렴 과정보다 이 PM과 관련된 언론이라든지 국민적 관심이라든지 그동안 실제로 공청회 못지않은 효과가 있었다라고 판단을 하는데요. 공청회를 하자 그러면 그 절차를 밟는 것은 무리가 없을 것 같습니다. 그런데 약간은 좀 좁혀 놓으면 좋겠어요. 다시 원점으로 돌아가는 듯한 느낌이거든요.

**○정점식 위원** 그래서 예를 들자면 지금 우리가 대체로, 손명수 위원님도 대안2를 중심으로 해서 진행하자는 것 아닙니까? 국토부……

**○손명수 위원** 면허는 대안3으로……

**○소위원장 복기왕** 그게 대안2예요, 2.

**○손명수 위원** 그게 대안2예요?

**○소위원장 복기왕** 제정안 그리고 대안1·2……

**○국토교통부제2차관 강희업** 예, 대안2 맞습니다.

**○정점식 위원** 대안1·2에서 2로 진행하자는 거니까 그 부분에 대해서 의사 합치가 이루어진다면 대안2를 중심으로 핵심 쟁점들에 대해서만 의견을 좀 들어 보는 형태로 하는 게 어떠나라는 제안을 드리는 거지요, 우리가 소위원회 안을 어느 정도 확정을 해 놓고 나서.

**○소위원장 복기왕** 일단 대강 등록제, 우리가 대여용 전동 이동수단에 대한 관리를 더 하려고 하는 거니까 등록제로 한나라는 부분에 대해서는 이의 없으시지요?

그다음에 치명적 사고를 막기 위해서 현재 25km/h를 20km/h로 줄이는 것, 이것도 대여용에 한해서 제한을 하는 겁니다. 이 부분에 대해서도 다른 이의 없으신 거지요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그다음, 마지막이 운전자격을 둘 거냐 아니면 교육과 16세 이상의 본인 확인으로 할

거나, 물론 16세 이상에서 더 나가자라는 말씀도 있었습니다만 이 부분이 마지막으로 우리가 의견들이 조금 다른 것 아닌가 싶습니다.

○정점식 위원 그래서 사실 그 부분에 대해서는 저희들이 소위원회에서 의결을 하기 전에 조금 의견을 듣는 형식을 취해야 되지 않느냐, 너무 큰 변화·변혁이라고 볼 수 있을 정도니까. 그런 제안을 드리는 거지요.

○손명수 위원 만약에 하신다면 저는 반드시 중학생, 고등학생, 대학생 이 사람들의 참여가 필요하다고 생각합니다.

○정점식 위원 예, 그러니까요.

○손명수 위원 왜냐면 저는 자꾸 우리가 부모 입장에서 계속 못 하게 만드는 것처럼……

○정점식 위원 수요자의 의견을 들어야지.

○손명수 위원 수요자의 의견을 반드시 들어야 돼요.

○소위원장 복기왕 그렇게 토론하면 만 12세로 내려가야 될 겁니다, 만 12세로.

○손명수 위원 그러니까 그런 문제가 있고.

제가 한 가지 부연설명을 드리고 싶은 것은, 이 법을 만드는 것이 마치 면허를 풀어 주는 것처럼 다들 오해를 하시는 것 같은데 제 생각은 그게 아니고요. 지금 현재 아예 규제가 작동하지 않고 있는 것을 최소한의 작동 가능한 본인 확인 그다음에 대여업자에게 어느 정도 의무를 부과하고 시설을 관리하게 하는 그런 법이지, 이걸 본인 확인만 한 다니까 ‘원동기면허를 풀어 줘 버리는 것 아니야?’, 저는 그렇게 생각하지 않거든요. 그러니까 이것을 풀어 주는 게 아니라 관리를 더 잘하게 하기 위한 법이다, 저는 그렇게 이해하고 있습니다.

○신영대 위원 그런데 저는 조금…… 이게 공청회를 좀 일찍 했으면 좋았을 텐데 지금 단계에서 공청회가 이루어지기 시작하면 아마 공청회를 하고 난 다음에도 저희가 결론을 못 내릴 것 같아요. 워낙 의견들이 다양하게 있어 가지고 오히려……

예를 들면 초등학교 다니는, 중학교 다니는 부모님 부르면 절대 이것 하면 안 된다고 무조건 막으라고 할 거고, 고등학생들이야 자격, 당연히 본인 확인 의무화 이것 자체도 필요 없다고 얘기할 수도 있고 이렇게 완전히 논쟁이 산으로 갈 것 같아서, 배가 산으로 갈 것 같아서 오히려 공청회보다는 지금까지 죽 해 왔던 이런 내용들을 근거로 해서 어느 부분에서는 강제할 부분은 강제하고 어느 부분에서는 조금 풀 것은 풀면서 방향을 좀 정해 놓고 저희가 결론을 내야 하지 않나 싶은 생각이 듭니다. 그런 생각이 드네요. 아이가 다친 부모님이 나와서, 만약에 공청회 한다고 그러면 절대 안 된다고 하지.

○배준영 위원 위원장님!

○소위원장 복기왕 예.

○배준영 위원 이게 사실 전 국가적인 또 국민들의 생활에 다 영향을 미치는 제정법안인데, 그리고 국회가 소통이 중요하다고 그러는데 이 부분에 있어서는 한 번 공청회를 하는 게 좋을 것 같습니다. 그리고 공청회를 하는데, 아까 좋은 의견 내셨는데 여태까지 논의해 놓고 이제 와서 무슨 공청회냐 이게 아니고 여태까지 논의했던 걸로 좁히고 좁혀서 여기 왔는데 이 부분에 있어서는 정말 국민의 의견을 들어 보고 소통하는 국토교통위원회에서 이런 결론을 내렸다 이런 쪽으로 진행하시면 될 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 알겠습니다.

그러면……

○김희정 위원 PM들도 전시도 좀 해 놓고 해 가지고……

○소위원장 복기왕 이 안전에 대해서는 의결하지 아니하고 계속 심사를 하면서 그 과정에 공청회 과정을 거치도록……

○신영대 위원 제가 하나만 여쭙보고……

○소위원장 복기왕 아닙니다. 그만하겠습니다. 시간이 별로 없어서……

○신영대 위원 아니, 차관님한테 자료 하나 물어보려고요.

차관님, PM이 대여사업자들이 막 생겨 나면서 이게 보통 대도시권하고 좀 다르게 지방 소도시 같은 경우들은 택시랄지 또는 버스랄지 이런 이용의 숫자에 변화가 있는 게 확인된 게 있나요?

○국토교통부제2차관 강희업 특별히 그 내용은 없고요. 다만 이게 이용요금으로 이렇게 본다면 택시하고 버스 중간 정도에 해당이 되거든요. 그래서 저희가 보기에 이것이야 하나의 대체 교통수단으로서 작용이 될 것 같습니다.

○신영대 위원 알겠습니다.

○소위원장 복기왕 말씀드린 것처럼 1항부터 12항까지는 의결하지 아니하고 계속 심사하도록 하겠습니다.

- 
13. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)
  14. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)
  15. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)
  16. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)
  17. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)
  18. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상휘 의원 대표발의)(의안번호 2208297)
  19. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)
  20. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)
  21. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)
  22. 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안(이학영 의원 대표발의)(의안번호 2207444)

(10시56분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제13항부터 제21항까지 항공·철도 사고조사에 관한

법률 일부개정법률안과 의사일정 제22항 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안을 일괄하여 상정합니다.

이 부분에 대해서도 과거에 한 번 우리가 전문위원 의견을 들은 바가 있기 때문에 빠진 부분과 추가로 진행된 부분에 한정해서 압축적으로 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 예, 알겠습니다.

배부해 드린 소위 자료 1쪽입니다.

위원장님 말씀하신 바와 같이 지난 소위에서 오늘 상정된 법안 중에 항공·철도·해양·교통사고 전체를 아우르는 국가교통사고조사위원회를 설치하는 방안에 대해서는 해당 방안의 각 부처 간 이견이나 모든 교통사고를 한꺼번에 관할하는 기구를 설치하는 방식이 곤란하다는 점에서 현재 항공·철도 사고만 담당하는 항공·철도사고조사위원회를 유지하되 그 소속을 이관하고 구성을 변경하는 개정안들에 대해서 논의하는 것으로 말씀하신 바 있습니다.

다음, 항공·철도사고조사위원회의 소속을 이관하는 것과 관련해서는 항공·철도사고위원회의 독립성을 확보하기 위해서 국토교통부로부터 인사와 예산의 독립성을 확보해서 사고조사기구의 독립성을 강화시키는 방안도 가능할 것으로 보이므로 이에 대해서도 검토할 필요가 있다는 의견이 지난 소위에서 제시된 바 있습니다.

현재 위원님들께 배부해 드린 소위 자료는 정부 측에서 항공·철도사고조사위원회의 소속을 이관하는 내용의 조정안을 마련해서 제출하였고 정부 측에서 제출한 조정안을 토대로 협의안을 마련했고 조문별 검토의견을 작성해서 배부해 드렸습니다.

우선 총괄적으로 위원님들이 잠시 논의를 하시고 결론 방향을 잡으시면 조문별로 보고를 드리도록 하겠습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 여기에 대해서 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 많은 논의가 있어 왔고요. 저희 정부 측에서는 국무조정실로 이관하는 부분에 동의를 하고요. 그다음에 일부 개별적인 조문에서 상임위원을 몇 명으로 둘지 이런 부분들은 논의를 해 주시면 될 것 같고요, 조정안으로 정부 측 의견은 따로 있습니다만.

그리고 국가교통사고조사위원회의 설치와 관련해서는 각 부처에서 반대 의견이 좀 있고 그래서 논의를 좁히는 의미에서는 이관 부분에 집중하는 것이 좋지 않을까 이런 의견을 갖고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견처럼 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안은 여기에서 논의하지 아니하고 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안을 중심으로 하고 이 가운데에서 가장 핵심적인 부분이 그 소속 아납니까? 소속을 총리실로 변경하자라는 것에 대해서 지난번에 약간의 이견이 있어서 이게 미뤄졌는데 위원님들 말씀 주시기 바랍니다.

○신영대 위원 총리실로.

○소위원장 복기왕 총리실로 이관하는 것에 대해서 다른 의견 없으신가요?

○엄태영 위원 손명수 위원님의 그동안 여러 가지 경험에 의한 의견을 제가 다 기억하

고 있습니다. 하여튼 또 유족들도 원하고 하니까 그렇게 총리실로 옮겨서, 그 위원들이야 대다수 국토부의 전문성 있는 사람이 같지라도 일단 총리실 산하에서 객관적이고 국민들이 보기에 더 포괄적이고 공정성이 있다고 믿게끔 하는 것도 좋은 방안인 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 그러면 가장 큰 가닥인 소속을 총리실로 옮기는 부분에 대해서는 모두 동의를 해 주셨고요.

그다음에 우리가 다른 부분은 조문별로 정리해 나갈까요?

○전문위원 임종수 예, 보고드리겠습니다.

위원님들 배부해 드린 소위 자료 30쪽부터 조문별 검토 내용과 부처가 제시한 조정안을 바탕으로 보고드리도록 하겠습니다.

30쪽입니다.

위원회 소속의 이관 문제입니다.

소속 이관은 방금 말씀 주신 것처럼 총리실로 소속을 이관하는 것으로 할 때 통상 법률에서 위임 사항이, 일부개정안에는 총리령으로 위임 사항이 되어 있는…… 현재 대통령령으로 되어 있는 사항을 총리령으로 바꾸는 개정안들이 있어서 이는 일반적인 법률의 기준에 따라서 대통령령으로 위임하는 방식으로 수정을 하고 기존에 국토교통부령으로 위임되어 있던 사항만 총리령으로 위임하도록 수정하는 방식으로 의견을 제시하였습니다.

33쪽, 위원회 구성과 위원의 자격 요건, 결격 사유에 대해서 보고드리겠습니다.

현행법에서 항공·철도사고조사위원회는 비상임 위원장 한 명 그리고 대통령령으로 정하는 상임위원을 합쳐서 총 열두 명의 위원으로 구성되어 있습니다. 그리고 위원장과 상임위원은 대통령이 임명하고 비상임위원은 국토교통부장관이 위촉하되 임기는 3년으로 하도록 되어 있습니다.

35쪽입니다.

이에 대해서 35쪽의 표는 각 11건의 의원님들 개정안에서 제시하고 있는 위원회 구성과 자격 요건, 결격 사유 등에 관해 요약된 표입니다. 참고하실 수 있을 것 같고, 38페이지로 이동해서 자세히 보고드리겠습니다.

38쪽입니다.

먼저 위원의 정수와 관련해서 김원이 의원님 안은 열세 분으로, 백선희 의원님 안은 아홉 명으로 위원의 수를 변경하는 걸로 제안하셨는데 다른 개정안들은 모두 열두 명, 현행과 같이 하는 걸로 개정안이 제시되어 있습니다.

이에 대해 조정안에서는 현재 상임위원 수가 두 명인데 이를 한 명으로 감소시키면서 총 위원 정수를 열한 명으로 제시하고 있습니다. 이는 정부부처 협의 과정에서 총리실로 이관된 후에는 현재와 같이 철도 한 명, 항공 한 명의 상임위원을 별도로 둘 필요가 없기 때문에 상임위원 수를 한 명으로 줄이고 그에 따라 총 위원 수도 11명으로 감소시키는 것으로 조정안은 제시하고 있습니다.

다음, 일부개정안에서는 상임위원 수와 그 직급을 법률에 직접 명시하는 내용을 포함하고 있는데 조정안에서는 다른 유사 위원회들의 규정과 직급 수준 등을 고려해서 현재 규정과 같이 대통령령으로 위임해서 규정하되 향후 총리실 소속의 고위공무원 한 명으로

상임위원을 규정할 예정인 것으로 의견을 밝히고 있습니다.

40쪽 이어서 보고드리겠습니다.

각 개정안들은 비상임위원들의 위촉과 관련한 내용을 포함하고 있습니다. 김원이 의원님 안의 경우에는 비상임위원 중 한 명을 유가족과 피해자 가족 대표 회의 또는 피해자 대표 회의가 선출한 사람을 비상임위원으로 위촉하도록 하고 있는데 이는 피해자 측 우려를 불식하고 수용성을 높이려고 하는 취지로 보이지만 사고조사의 객관성이나 이해관계자들의 수용성 등을 고려할 때 신중한 논의가 필요한 것으로 보이며 이는 조정안에 반영되지 않았습니다.

41쪽 이어서 보고드리겠습니다.

개정안들은 사고조사위원들의 결격 사유에 대해서 규정하고 있습니다. 복기왕·이수진·백선희 의원님 안은 항공·철도업계 임직원, 관련 공무원이나 공공기관의 임직원 등에 대해서 현재 법에서는 재직자만 위원직의 선임을 제한하고 있는데 퇴직 후 일정 기간이 경과하지 아니한 퇴직자도 사조위원이 될 수 없도록 제한하는 내용을 담고 있습니다. 그리고 백선희 의원님 안에서는 국가공무원법 제33조에 따른 결격 사유 중 현행법에 포함되지 않은 결격 사유 등을 결격 사유로 추가하고 있습니다. 이는 타당한 조치로 판단됩니다.

따라서 조정안에서는 기존의 항공·철도 관련 사업자나 임직원 현직자뿐만 아니라 퇴직 후 일정 기간이 경과하지 않은 자도 결격 사유에 추가하는 것으로 수정하여 반영하였습니다.

위원들의 자격 요건에 대해서는 백선희 의원님 안에서 현재 구체적인 자격 요건들을 모두 삭제하고 식견과 경험이 풍부한 사람 중에서 임명하도록 하는 개정안을 제시하셨는데 이는 사고조사와 관련된 전문성을 확보해야 된다는 측면에서 현재 자격 요건을 유지하되 오히려 ‘과학기술’과 ‘안전관리’ 분야에 관한 용어를 추가해서 보다 사고조사위원들의 전문성을 강화하는 방안으로 조정안은 수정의견을 제시하고 있습니다.

다음 쪽입니다.

검직 금지와 제척·기피·회피에 관한 사항인데 이들은 사고조사위원들에 관한 상임위원들의 독립성을 확보하고 신뢰성을 높이기 위한 타당한 조치로 보았고, 다만 현행법 15조에서 비슷한 제도를 운영 중이기 때문에 제시된 개정안 방식보다는 현행법 15조의 제척·기피·회피 제도를 수정해서 반영하는 방식으로 조정안은 제시하고 있습니다.

이수진 의원님 안에서는, 현재는 사조위원들의 연임 제한이 없습니다. 그래서 이에 대해서 총 2회에 한해서 연임할 수 있도록 하자는 이수진 의원님 안이 제시되었는데 조정안에도 이 내용을 반영하였습니다.

이어서 49쪽, 참관이나 회의록 작성이나 방청, 조사 결과의 공개 등에 관한 사항입니다.

복기왕 의원님 안은 유가족이 추천하고 일정한 자격 요건을 갖춘 사람을 사조위의 참관인으로 위촉할 수 있도록 규정하고 있고 이연희 의원님 안은 현행법 28조에 따른 정보공개 금지 규정에도 불구하고 사고조사에 영향을 주지 않는 범위 내에서는 조사의 각 단계마다 조사 결과를 공개할 수 있도록 하는 근거를 신설하는 개정안을 제시하셨는데, 먼저 참관인 제도와 관련해서는 조사의 객관성과 수용성을 높이려는 취지에도 불구하고 이러한 위원회 심의 과정에서 제출된 자료나 의견이 공개됨에 따라서 심의에 영향을 미칠

우려 등이 있다고 보아 조정안에는 이를 반영하고 있지 않습니다.

이연희 의원님 안에서 제시하신 조사의 각 단계마다 조사 결과를 공개하도록 하는 취지는 조사 과정의 투명성을 제고하려는 취지로 보이나 현행 28조에서도 사고조사에 영향을 주지 않는 범위에서 정보 공개는 원칙적으로 가능하도록 규정되어 있다는 점을 고려할 필요가 있어 보이고, 조정안에서는 이연희 의원님 안의 입법취지를 감안해서 현행법 28조의 ‘정보 공개 금지’라고 되어 있는 규정을 ‘정보 공개 제한’이라는 용어로 수정해서 조정안에 반영하고 있습니다.

다음, 이인선 의원님 안에서는 현재 전문임기제로 운영되고 있는 사고조사관의 신분을 별정직으로 해서 법률에 직접 명시하는 방식으로 개정안을 제시하셨는데 사고조사관의 신분과 관련해서는 특정직으로 한정하기보다는 일반직, 연구직 등 여러 형태로 병행 채용할 수 있도록 전문성과 유연성을 충분히 확보할 수 있도록 하는 방안을 마련할 필요가 있어 보인다는 점에서 특정직으로 법률에 직접 명시하는 내용은 조정안에 반영되지 않았습니다.

다음, 51쪽입니다.

백선희 의원님 안에 포함되어 있는 사고조사위원회의 회의록 작성·공개 그리고 유가족 단체가 추천한 자의 위원회 회의 방청, 자문위원 제도를 전문위원회 제도로 개편하는 내용, 위원회의 정부로부터의 지원 근거를 마련함에 있어 국토교통부는 그 지원 주체에서 제외하는 내용 등등에 관해서 제도개선안을 제시해 주셨는데 유가족 단체로부터 추천된 자의 방청 제도는 사조위 심의에 영향을 줄 우려로 인해 조정안에는 반영되어 있지 않고 다른 내용들은 그 내용을 일부 수정해서 모두 조정안에 반영되었습니다.

한 가지, 52쪽 하단의 백선희 의원님 안에서는 90일 이내에 개선권고에 대해서 이행계획을 통지하도록 의무를 신설하고 계신데 사고조사 결과에 따라서 재발 방지를 위한 권고의 실효성을 확보하기 위한 것으로 타당한 것으로 보았습니다.

다만 개선권고의 용어 사용에 있어서 현재 ICAO 등 국제기준에 따른 용어인 ‘안전권고’라는 용어를 계속 사용하는 것이 바람직하다고 보아서 용어는 현행법과 같이 ‘안전권고’로 계속 사용하는 것으로 수정안에 반영하였습니다.

다음, 54쪽 하단의 과태료 부분 보고드리겠습니다.

마지막으로 사조위를 국토교통부 소속에서 국무총리 소속으로 이관함에 따라서 기존 국토교통부장관이 부과·징수하던 과태료를 사고조사위원회의 위원장이 징수하도록 할 필요가 있는데 이 경우 유사 입법례를 참고해서 과태료에 관해서는 위원회의 위원장을 행정청으로 보도록 하는 내용을 추가할 필요가 있어 보입니다. 이에 관한 사항을 조정안에 반영하였습니다.

마지막 58쪽의 부칙 보고드리겠습니다.

부칙에서는 먼저 시행일과 관련해서 공포 후 즉시, 공포 후 1개월·6개월 등등으로 시행일을 규정하고 있는데 법률 개정에는 총리령이나 하위법령 그리고 직제 개정 등등이 필요할 것으로 보이므로 이에 관한 기간을 감안해서 시행일을 정할 필요가 있습니다.

현재 제시된 조정안에서는 3개월 후 시행하는 것으로 반영되어 있고 이와 함께 이 법 시행 전에 필요한 준비행위 등을 할 수 있도록 하는 규정을 마련하였습니다.

그리고 현재 구성되어서 운영되고 있는 사고조사위원회가 총리실로 이관되는 경우에 현

재 임명되어 있는, 임기가 종료되지 않은 위원 등등이 이관되는 사고조사위원회의 위원으로 간주된다는 관련 경과조치 등이 현재 제시된 조정안에는 반영되어 있습니다.

마지막 60쪽입니다.

방금 보고드린 사항을 바탕으로 해서 부처 간에 협의돼서 제시된 조정안을 조문대비표로 제시해 드렸습니다.

60쪽 이하 조정안을 참고하실 수 있을 것 같습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 이연희 위원님.

○이연희 위원 의견 얘기하면 되는 거예요?

○소위원장 복기왕 마무리하신 거지요? 제가 꼬트머리 잘 못 들었는데 동의한다고……

○국토교통부제2차관 강희업 예, 전문위원 검토의견에 동의하고요.

그다음에 시행일 부분만 3개월로 돼 있는 부분을 1개월로 즉시, 빨리할 수 있으면 좋겠습니다.

○소위원장 복기왕 시행일을?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○소위원장 복기왕 시행일을 1개월로 줄이자.

위원님들 의견 주십시오.

○김희정 위원 질문이 있습니다.

○소위원장 복기왕 질문도 하시고 의견도 주시고.

○김희정 위원 항공·철도사고조사……

아, 다른 분이 먼저 하시는 거예요?

죄송합니다.

○이연희 위원 제가 먼저 손을 들었습니다.

이 사안과 관련해서는 특히 피해자나 유족 측에서 항공조사 결과의 신뢰성에 대해서 의문을 가지는 거잖아요, 객관성과 신뢰성에 대해서. 그래서 기관도 이전하고 이렇게 지금 얘기를 하는 건데, 조정안을 갖고 오신 것 보면 특히 사고조사 기간이 항공사고의 경우는 굉장히 길고 그로 인해서 피해자나 유가족들이 겪고 있는 고통이 이루 헤아릴 수가 없는데 조사 결과에 대한 객관성이나 공정성 이런 것에 대해서 의문을 가지면서 계속 그런 것들을 호소하는 거잖아요.

그런데 지금 조정안에 보면 그런 것들을 해소할 수 있는 안들을 저희들이, 각 의원들이 발의했는데 조정안에도 그런 것들이 대부분, 너무 폐쇄적으로 조정안을 갖고 오셨는데 그렇게 할 필요가 있나요?

예를 들어서 피해자나 가족대표가 선출한 사람을 비상임위원으로 위촉하거나 회의에 참관하거나 이렇게 하는 부분과 관련해서는 유가족들이나 피해자들이 가장 핵심적으로 요구하고 있는 사항인데 이런 것들이 조사 결과의 객관성이나 공정성을 위해한다고 하는 부분은 잘 수공이 안 되는데요.

그리고 제가 발의한 내용 중에 조사 결과도 유족 측이 그때그때 단계마다 조사 결과를 알기 원하는데, 조사 기간이 무한정 한정 없이 늘어지고 있는데 필요한 단계마다 조사 결과를 발표해 주는 것은 당연한 조치라고 보는데 이런 것조차도 조정안에 담지 않아서 과연 국무총리실로 이관한다고 해서 그런 부분이 해소가 될 수 있을지 의문인데 이런 부분에 대해서는 정부가 좀 더 적극적으로 조정안에 개선안들을 담아야 된다고 보는데 입장 좀 얘기해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 위원님 너무 잘 아시는 것처럼 이게 그간에 논란이 많이 되었고요. 그래서 저희들 입장에서든 유가족 의견을 충분히 수렴하는 것이 맞다고 생각은 합니다. 다만 조사 기관과 관련해서 사고조사위원회의 현행 법률로 보면, 물론 개정안을 하면 된다고는 얘기하지만 독립성 부분을 굉장히 강조를 많이 했었습니다. 왜냐하면 국토부가 개입할 수도 있고 또 다른 기관이라든지 또 다른 단체가 개입할 수 있기 때문에 그런 부분 때문에 ICAO나 이런 부분들도 독립성 부분을 굉장히 강조해 왔고요. 그래서 저희들도 위원님 마음에는 안 드시겠지만 유가족 추천 위원을 비상임위원으로 한다든지 그분들이 청문회에 참여한다든지 이런 부분에 대해서는 그런 여러 가지 정황상 좀 소극적일 수밖에 없었다 그런 부분을 양해해 주셨으면 좋겠다는 말씀 드리고요.

그다음에 조사 결과 내용과 관련해서 공표라든지 설명과 관련해서도 물론 그간에 국토부가 개입한 것은 아닙니다만 사고조사위원회에서 나름 계속 설명 절차를 밟았다고 얘기는 하고 있습니다. 그런데 그 부분이 유족들의 입장에서는 우리가 원하는 수준이 아니었다라고 계속 어필을 하시는 거고요. 그래서 최근에도 이것을 공청회를 통해서 있는 것을 낱낱이 밝히겠다고 사고조사위원회가 얼마 전에 했고요. 사실상 오늘인가 이 정도로, 오늘과 내일 공청회를 하려고 했는데 그런 부분들도 유족들이 사실상은 원하지 않았습니까, 연기시켜서 이관을 한 다음에 해 달라.

제가 그 말씀을 드리는 이유는 이런 부분들도 중간중간에, 법률에 정한다 하더라도 사고조사위원회의 입장과 유족들의 입장이 서로 맞지 않는 부분이 너무 크기 때문에, 물론 이 법률의 취지는 충분히 이해합니다만 저희가 그것을 전향적으로 하기는 굉장히 어려웠다는 그런 양해말씀 드리겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 김희정 위원님 질문해 주시지요.

○**김희정 위원** 기존의 항공·철도사고조사위원회의 경우는 항공분과위원회와 철도분과위원회를 각각 6명씩 해서 항공에 특화된 상임위원과 철도에 특화된 상임위원이 들어가는 것으로 돼 있잖아요. 물론 그 경우는 국토부의 담당 실국장이다 보니, 당연히 상임 하다 보니 그렇게 됐고 지금은 그러면 이분들이 아닌 새로운 상임을 뽑기 때문에 1명을 줄이고 가겠다는 그런 취지이신 거지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그렇습니다.

○**김희정 위원** 그러면은 항공정책실장이나 철도국장은 아예 항공·철도사고조사위원회에 관여를 안 하게 되는 겁니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그렇습니다.

○**김희정 위원** 그러면 국토교통부하고는 업무 연계를 어떻게 진행할 예정이지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 여기도 돼 있습니다마는 저희들한테 필요한 자료를 요청한다든지 지원 요청이 있었을 때 저희가 지원하는 그런 정도 수준이지, 위원으로 참가하

기는 좀 어려울 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 이 부분에 대해서는 문제가 제기된 것이 국토교통부가 관리 책임이 있는 부처인데 조사에 직접 참여하는 것이 옳으나라는 유가족들의 문제 제기 때문에 실제 국토부에서 총리실로 이관시키는 이런 진행이 되고 있기 때문에 그렇습니다.

○김희정 위원 저는 무슨 말인지 알겠어요.

오히려 더 명확하게 조사가 이루어져야 되는 측면을 위해서는 사실 배제가 되는 게 맞고 그런데 책임을 지우기 위해서는 국토부가 어떤 식의 연계고리를 걸 건지의 부분이 있는 거고요.

또 하나는 상임위원을 1명으로 둘 경우에는 그러면 항공과 철도 분야의 조사 기능에 다 능통하신 분으로 한다라는 거잖아요. 그런 얘기가 되는 거지요?

○국토교통부제2차관 강희업 그렇습니다.

국조실에서……

위원님, 제가 한번 보충설명을……

○소위원장 복기왕 예, 보충설명해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님 잘 아시는 것처럼 이게 두 가지 논점이 있는 것 같습니다. 손명수 위원님께서도 계속 말씀 주신 것도 다른 나라에서도 주관 부서에서 하는 나라도 많이 있다, 그리고 어느 나라는 완전 독립돼 있다 그런 말씀 주셨는데요. 항공 사고조사위원회가 처벌하는 데는 아니거든요. 그런 측면에서 보면 조사의 전문성이나 이런 것을 봤을 때는 그런 기관에서 하는 것도 맞다는 의견도 많이 있습니다. 그런데 이번에 문제됐던 것은 어찌 됐건 잘못했다는 당사자가 가는 것이 맞겠느냐 이런 논점이 있었기 때문에 앞으로는 우리도 그런 부분은 배제하자는, 이것은 시대 트렌드고 시대정신이 아닌가 싶어서 이런 부분에 대해서는 다른 시각에서 볼 필요가 있었고 그래서 개정안과 마찬가지로 현 상황에서는 배제하는 것이 맞지 않을까, 그리고 저희는 지원에 집중하는 것이 맞지 않을까 이렇게 보고 있습니다.

○정준호 위원 제가 몇 가지 말씀을 드리겠습니다.

11개월 전에 특별법 제정하고 할 때는 유가족이나 관계자분들이 사고조사에서는 한 발짝 정도 떨어져서 있는 게 서로한테 좋겠다라는 생각을 가졌고 객관성이 어쨌든 담보되어야 유가족한테도 도움이 된다는 생각을 가지고 참관인 제도라든지 이런 부분에 대해서는 제가 목소리를 안 냈었는데 쪽 과정을 지켜보면 솔직히 유가족들 이틀 전에 삭발식도 하고 복기왕 소위원장님하고 같이 그 현장에도 다녀오고 했지만 어찌다 이 지경까지 지금 왔는지는, 사실 제가 이 지경이라는 표현까지 쓰는데 돌아볼 필요는 있어 보입니다.

지금 개인적으로 제가 굉장히 후회하는 게 저도 잘 몰라서 그랬지만 복기왕 의원님 안처럼 객관적인 참관인 제도라도 관철을 시켰으면 이렇게 소속도 이관하고 위원들 임기까지 어떻게 해야 되고 조사를 다시 해야 되고 이런 얘기가 줄어들지 않았을까라는 돌아보는 생각을 많이 하고 있습니다.

사고조사위원회가 객관적으로 독립적으로 잘하고 있을 거라고 저는 믿습니다. 그렇지만 그 과정에서도 교신 내용이라든지 특위에서 공개가 됐을 때 이것을 세 달 지나서 공개를 할 거였으면 두 달 전, 한 달 전에는 왜 유가족들이 원하거나, 멀지 않은 시기에 공개를 못 했는지에 대해서도 사조위에서도 명확하게 설명을 못 한 부분이 있었고. 이런

부분들이 불신이 쌓이다 보니까 지금 조사위원들 전체를 다 기피 신청했다는 기사까지 나오고 있는데 그래서 유가족들이 추천하는 분들을 비상임위원으로 추천하거나 이런 부분에 대해서는 조금 신중하더라도 최소한 법안에서 객관적인 참관인을 뒤편 자료 공개라든지 이런 부분들은 사조위가 참관인과 협의를 해 가지고 합의된 내용들만 공개를 한다든지 이런 부분도 필요할 것 같고.

그리고 여기서 강력하게 제가 말씀드리고 싶은 것은, 저도 이틀 전에 현장 다녀오고 나서 입장이 좀 바뀐 부분들이 있는데 두 가지를 제가 말씀드리고 싶습니다.

아까 정부 측에서도 부칙 시행일과 관련해 가지고 3개월 지나는 것보다 1개월이나 즉시 시행하는 게 좋겠다고 생각을 하셨다고 하는데 유가족 입장에서 새로 뭔가 위원회가 진행되고 조사가 진행된다고 하면 빨리 진행을 해야 될 필요가 있습니다. 시간을 일주일, 한 달이라도 괜히 더 놓는 게 유가족 입장에서 불필요한 오해를 불러일으킬 수 있기 때문에 법 시행은 공포한 날로부터 시행하는 쪽으로 여기 계신 분들이 전향적으로 생각을 해 주셨으면 좋겠고.

그다음에 상임위원은 즉시 임기를 만료하고 위원장이나 비상임위원은 잔여 임기를 인정한다는 쪽으로 정부안이 얘기가 되고 있는데 새로 법이 제정되고 나면 이번 사건에 대해서만 잔여 임기를 보장받은 위원들이 들어와서 조사에 다시 참여한다라고 분명히 유가족들이 반대를 할 겁니다. 그런데 이 이후에 또 다른 항공사고가 있을 때는 그때는 이런 논란은 없을 거예요. 그러니까 이 법을 시행을 하면서 잔여 임기를 인정을 해 버린다고 하면 분명히 유가족들 반대가, 요청이 됐는데 이럴 바에는 그냥 전부 다 임기를 만료하고 전적으로 새롭게 위원회를 구성해서 논란의 여지를 차단하고 빨리 속도를 내서 조사해서 유가족들한테도 그렇고 빨리 항공조사가 마무리될 수 있도록 진행을 하는 게 낫지 않나라는 생각에 오늘 참여하신 법안소위 위원님들한테 두 가지 부분과 관련해서 간곡하게 부탁을 올리고 싶습니다.

이상입니다.

**○소위원장 복기왕** 저도 비슷한 말씀을 한 말씀 더 드리면 ‘영 안 되면 총리실로라도 이관시켜 주십시오’라는 것이 유가족 의견이거든요. 었그제 추운 날 대통령실 앞에서 농성하고 계신 유가족분들을 만나 뵙고 그 도로에서 사실 야단맞아 가면서 이 의견들을 쪽 듣고 왔습니다. 그래서 총리실 이관에 대해서 받아들이고 그리고 유가족들이 참관이나 이런 것들을 했으면 좋겠는데 그러지 못하는 어쩔 수 없는 부분이 있다면 그 또한 받아들이겠다는 말씀이세요.

그런데 정준호 위원님이 마지막 말씀하신 현 위원들의 임기와 관련해서 ‘이 부분을 완전히 불신한다는 건 아니다. 그리고 민간인 위원들이 누군지도 모르신다’고 말씀들을 하시면서 그럼에도 불구하고 ‘소속 기관이 다르면 임기를 종료시키고 다시 구성하는 게 맞는 것 아니냐’라는 말씀들을 주셨어요.

그래서 저는 이 부분은 국토부가 총리실로 이관하는 과정에서 현 위원들을 다 바꿔라라는 메시지가 아니고 임명 절차를 다시 갖자라는 차원으로 접근된다면 예를 들어서 지금 임명되신 분들 중에서 ‘나는 재임명을 안 받겠습니다’라는 부분들은 어쩔 수 없는 거지만 그렇지 않은 분들은 모두가 다시 재임명이 될 수도 있는 것 아닌가라는 생각을 저는 개인적으로 해 봤거든요.

그래서 부칙 조항의 임기 부분에 대해서는 유가족분들의 의견을 받아 주셨으면 하는 생각을 가져 봤습니다. 그래서 가장 핵심적으로 총리실로 이관하는 문제 그리고 현 위원들의 임기 문제, 이 문제 정도는 받아 주실 수 있는 것 아닌가라는 생각을 가졌고 그거에 대한 정부 의견을 좀 듣고 싶습니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 정준호 위원님이 몇 가지 말씀 주셨고요. 그다음에 위원장님도 말씀 주셨는데 중요한, 가장 웨이트 있는 것부터 말씀드리면 임기와 관련해서는, 물론 이 부분에 대해서는 여러 가지 의견이 있을 수 있습니다. 조사의 연속성 측면도 얘기를 할 수 있는 거고요. 또 하나는 그간에 국토부에서 당사자가 위촉한 사람들이 과연 맞느냐라는 의구심을 갖는 부분도 분명 있는 건 사실입니다. 이게 정답은 없지만 그런 논란이 있습니다. 그래서 제가 아까 독립성 부분과 아울러서 또 다른 신뢰성 문제 이런 부분 해서 총리실로 가는 부분도 말씀드렸던 것처럼 임기 부분에 대해서는 오늘 저희는 그런 부분들도 타당한 부분이 있다 이렇게 판단을 하고 있습니다. 그래서 위원님들께서 그 부분에 대해서 좀 논의를 해서 결론 내 주시면 그 부분까지도 저희들 받아들이는 것도 맞지 않느냐 이런 생각을 하고 있습니다.

그리고 시행일 아까 말씀 주셨는데 하위법령 정비할 시간들도 필요하니 저희가 당초 3개월에서 한 달 정도로 단축을 한 만큼 그 부분은 절차가 있기 때문에 좀 양해를 해 주셨으면 좋겠다는 말씀 드리겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정점식 위원님.

○**정점식 위원** 사실은 유가족들의 염려 부분에 대해서는 저도 충분히 공감은 합니다. 그렇지만 임기를 완전히 단절시키고 새로 임명하는, 물론 소위원장님께서서는 타협안을 제시했는데 그 부분에 대해서는 제일 걱정되는 게 조사의 연속성 또는 조사의 문제 그리고 연속성이 단절됨으로 인해 가지고 소위 조사 결과 발표가 늦어지는 문제, 그 부분이 가장 걱정이 됩니다. 그 부분에 대해서는 조금 더 신중한 검토가 필요할 것 같고.

그리고 소위 28조(정보의 공개금지)와 관련한 부분에 관해서 전문위원이 사실상……이연희 위원님께서 말씀하신 부분이 28조, 현재 이 규정으로도 가능하다고 하는 부분에 대해서는 법조문상으로는 여기에 대해서 전적으로 동의를 합니다, 해석상으로는. 소위 이연희 위원님께서도 사고 조사에 영향을 주지 아니하는 범위 내에서 할 수 있다라는 부분이고 여기서는 사고 조사에 영향을 줄 수 있을 경우에는 정보 공개를 해서는 안 된다고 규정을 하고 있기 때문에 이게 동일한 규정이라는 것에 대해서는 전적으로 동의를 합니다, 법리 해석상으로.

그런데 다만 유가족들의 소위 정보공개요구권을 보장하는 부분에서 조금 서로 해석의 여지가 있는 게 아닌가라는 부분이 있거든요. 그래서 조금 더 진일보한다면 오히려 각 단계마다 유가족들에게 소위 정보공개요구권을, 유가족이 정보공개를 요구할 수 있고 거기에 대해서는 위원회의 결정으로 적정한 범위를 공개할 수 있다라는 규정으로 해서 유가족의 소위 알권리를 충족하는 부분에 대해서 검토할 필요는 있지 않은가 하는 의견을 제시합니다.

○**소위원장 복기왕** 우선 그 부분에 대해서 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그래서 금방 말씀 주신 중간중간 단계별로 정보 공개 부분 있지 않습니까? 그 부분은 전향적으로 검토할 가치가 있다고 생각합니다.

○정점식 위원 그러면 이연희 위원님 말씀하신 그대로…… 약간 조문 수정을 해서 하면 어떻겠습니까?

○소위원장 복기왕 손명수 위원님 의견 주십시오.

○손명수 위원 저 하나 좀 여쭙보려고요.

지금 이 법 개정과 관련해서 ICAO 규정과의 합치성은 충분히 검토하신 거지요?

○정점식 위원 그게 제일 중요한데 사실은……

○국토교통부제2차관 강희업 저희는 현행법도 그렇고 여기 개정안도 그렇고 개정된 부분에 대해서 ICAO 부분도 같이 검토를 했었습니다.

○손명수 위원 지금 교통수단 중에서 자동차 같은 경우에는 대부분 국내법으로 처리가 되고 철도도 국제규약이 있어요, 예를 들자면 OSJD 같은 것처럼. 그런데 철도만 해도 규제보다는 방점이 협력에 대부분 돼 있고. 그런데 우리 교통수단 중에서 가장 국제규약 이면서 강력한 규제적 성격을 가지고 있는 기구가 ICAO거든요, 그다음에 해운의 IMO이고.

그리고 매년 평가를 받잖아요. 사실은 ICAO로부터 우리가 우리 제도, 감독 이런 여러 가지 모든 것에 대해서 제도를 포함하여 평가를 받고 잘못하면 등급이 하향되잖아요, 우리가 항공 2등급으로 강등된 그런 사례도 있었는데. 그래서 제가 하고 싶은 얘기가 많지만 다른 얘기는 다 안 하겠고 반드시 ICAO 규정과의 합치성을 잘 검토하셔야 됩니다, 뒤에 있는 실무자들 포함해서. 안 그러면 저희가 법 만들어 놓고 망신당할 수 있어요. 그러니까 그런 부분은 철저하게 검토를 해 주시기 바랍니다.

○소위원장 복기왕 충분히 타당한 지적이고, 그런 기준 속에서 안을 만들어 내신 거지요?

○국토교통부제2차관 강희업 그렇습니다. 금방 저희가 안을 만들었고요. 또 정점식 위원님 말씀 주신 부분에 대해서 수정의견을 좀 낸다면, 실무자들과 지금 잠깐 논의를 했고요. 그래서 유가족이 요청하는 경우에는 위원회 심의를 통해 공개의 범위를 정할 수 있는 그 정도 수준이면 좋지 않을까 이렇게……

○소위원장 복기왕 좋습니다. 그것만 해도 굉장히 진일보된 안이 아닌가 싶습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 그래서 저희는 위원회에서 이 부분에 대해서 심의를 거친다면 ICAO 규정이나 이런 부분들도 이 안에서 논의가 될 수 있기 때문에 저희들도 그게 타당할 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 그러면 정점식 위원님 안은, 그렇게 문구를 잘 만들어 주세요.

○전문위원 임종수 예.

○정점식 위원 사실 만약 오늘 의결을 하려고 그러면 자구 수정은 위원장한테 위임하는 형태로 의결을 해도 안 되겠습니까?

○소위원장 복기왕 그러면 현재 정부안대로 시행일은 1개월 후로 하고 그다음에 위원회 임기는 종료되는 것으로, 이 법의 종료와 동시에 종료되는 것으로만 하면 그다음에 재임명은 당연한 것이고 조사가 단절되면 안 되기 때문에 아마도 시행일 1개월 기간 동안에 재임명 여부와 혹은 다른 사람 임명 여부 또 위원장에 대한 위촉 이런 부분도 다 결론을 실무적으로 충분히 할 수 있지 않을까 싶습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 저희는 가능하다고 보고요. 다만 새로운 위원을 임명하는

부분은 조금 늦어질 수가 있을 것 같습니다. 왜냐하면 시행일 이전에, 물론 사전 작업은 할 수는 있겠지만 사실상은 시행일 이후에 법적 절차를 진행을 해야 되기 때문에 그런 부분은 후속으로 조금 더 시간이 필요하기 때문에……

○소위원장 복기왕 아니, 그런 부분은 운용의 묘 아니겠습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그 정도만 양해해 주시면.

○소위원장 복기왕 예를 들어서 나는 임기를 연장하고 싶지 않은데 다음 후임자 때까지는 어쨌거나 활동을 한대라고 하면 충분히 그 부분이야 운용의 묘니까 얼마든지 가능할 것 같습니다.

○정점식 위원 후임자 때까지 활동시키려고 그러면 여기에 특례 규정을 뒤야 하는데요?

○소위원장 복기왕 아니요, 아닙니다. 그러니까 그거는 어쨌거나 법적으로는 임기가 종료되고……

○정점식 위원 법적으로 완전히 임기가 종료되고 바로 즉시 재임명이 되지 않은 상태, 임명되지 않은 위원이 있으면 기존의 위원은 후임자 임명 때까지 업무를 볼 수는 없는 겁니다.

○소위원장 복기왕 그 부분에 대한……

○신영대 위원 사조위가 기능을 멈출 수도 있다는 거잖아요?

○정점식 위원 그렇지요.

○소위원장 복기왕 그러니까 제가 그 말씀을 드린 거예요. 그러니까 시행일 1개월 경과 규정을 둔 거는 그 기간 동안에 사조위 활동이 멈추지 않도록, 바로 오늘까지가 시행일 만료대라고 하면 내일부터는 새로운 위원회가 구성돼서 활동할 수 있도록 하는 그런 부분은 경과 규정으로 강제로 들까요?

○정점식 위원 아니, 그거는 아닌데 조금 전에 위원장님께서 후임자가 임명될 때까지 업무를 계속한다라는 말씀은 만일 3월 1일부터……

○소위원장 복기왕 그러니까 그 부분은 나중의 문제, 총리실로 가서 그분들이 다시 임기가 시작되는데 그 가운데서 ‘나는 한 달 이상 못 하겠습니다’라고 중간에, 공무원도 사퇴하고 정치인도 사퇴하는 거니까 그런 의미에서 말씀을 드린 거예요.

○신영대 위원 결론은 그렇게 하면 될 것 같은데요. 어쨌든 유가족들의 요구도 있고 그래서 빨리 이 법을 시행하고 싶은 것도 정부 측의 입장인 것 같으니까 한 달로 하되 정점식 위원님 말씀대로 사조위 멈추면 안 되니까 특례 규정을 두든 부칙 조항을 두든 간에 새로운 사조위 위원이 임명되기 전까지 기존의 사조위 위원들이 계속 일을 수행한다 이런 정도로 넣어 놓고……

○정점식 위원 한 달 이내에, 소위 예를 들어 가지고 신분 조회라든지 이런 걸 다 유예 기간 동안 할 수가 있습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 그거는 아까 제가 말씀드렸던 것처럼 우선은 국무조정실에서 바로 절차에 들어가야 되는데요. 한 달 이전에 그런 사전 절차는 할 수 있습니다.

○정점식 위원 그러면 됩니다.

○국토교통부제2차관 강희업 그런데 한 달 이후에 딱 임기가 만료되니까 그때부터 바로 진행이 되느냐 마느냐는 약간의 법적 절차가 있을 수 있기 때문에 약간의 갭은 있을 수 있다 이렇게 제가 말씀드렸어요.

○민홍철 위원 제가 한 말씀드릴게요.

○소위원장 복기왕 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 그 문제와 관련해 가지고 제가 생각할 때는, 구성 인원이 달라지잖아요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○민홍철 위원 구성 인원이 달라지고 위상이 달라지고 그러면 완전히 다른 소속으로 되고요. 그래서 국무총리실의 사조위가 구성될 때까지 기존의 위원들이 그 업무를 할 수 있다 이렇게 해 버리면 구성이 언제 될지 모르잖아요. 위원장 임명이 끝나야 구성이 되는데 그러면 이 기간이 굉장히 길어질 수도 있다 그래서 이것을 기술적으로 어떻게 해결해야 될지가 상당히 문제가 될 겁니다. 왜냐하면 인원수가 변경되지 않아요?

○국토교통부제2차관 강희업 사실상 인원수는 변경이 안 된다고 볼 수 있습니다.

○민홍철 위원 그래요?

○국토교통부제2차관 강희업 왜냐하면 항공실장·철도국장이 파면되고……

○민홍철 위원 그러니까 국무총리실에 사조위가 구성될 때까지 기존의 국토부에 있는 사조위가 기능을 계속한다라는 경과 규정을 둘 거 아닙니까?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○민홍철 위원 그렇지요? 그러면 구성을 빨리해야 되는데 불확정 기간이 돼 버린다는 거지요. 인사라는 게 그렇게 빨리 되지 않잖아요. 그러니까 위원장이 임명이 돼 줘야 되는데 여러 가지 검증 기간이나 하면 위원장이 임명이 되고 위원이 다 구성이 돼야 구성이 완료가 되는 거지요. 그러면 그 기간이 얼마나 될지는 모르나, 그걸 허용할 거냐 말 거냐를 우리가 인정을 해 줘야 되겠지요. 통상 그렇지 않습니까?

○정점식 위원 맞습니다. 위원장님께서 제안을 하신 게 기존 위원들은 당연히 이 법 시행으로 해서 임기가 종료된다고 하면 새로운 위원들을 다 임명하는 절차를 거쳐야 되는데 사실상 저는 염려되는 게 기존의 민간 위원들에 대해서 재위촉하면 되는 거 아니냐라고 하지만 만일 법이 이렇게 개정이 돼서 시행이 되고 소속까지 변경이 됐는데 기존 위원들을 특별한 경과규정 없이 재임명했을 때 유족들의 반발이 굉장히 심할 가능성이 첫 번째 있다. 그렇기 때문에 재임명에 대해서 굉장히 꺼릴 가능성이 있습니다, 국무총리실에서. 이런 부분도 염려를 해야 되고.

그리고 1개월의 시행기간 동안 만일 재임명을 하지 않는 경우에, 1개월의 시행 유예기간 동안 11명을 다 찾아낼 수 있느냐라는 부분이지요. 그렇다면 여기에 대해서 과연 경과규정을 두지 않는, 예를 들어 가지고 새로운 위원들이 다 임명될 때까지는 기존 위원이 그 업무를 계속 수행한다라는 규정을 두지 않을 경우에 위원회의 공백 상태가 과연 몇 개월을 갈 수 있느냐 하는 부분도 염려를 해야 된다는 거지요.

○소위원장 복기왕 내용적으로는 별 차이가 없어 보이는데요. 제가 유가족들하고 그동안 대화를 나눠 본 내용으로는 큰 걱정은 안 해도 되기는 할 것 같은데 필요하면 경과규정을 넣지요, 안전장치가 필요하다고 하면.

○국토교통부제2차관 강희업 취지 자체는 위원님들이 지금 틀린 말씀은 아니기 때문에 그런 부분에 대해서는 공감을 하고요. 다만 그건 기술적으로 어떻게 공백을 없앨 것인지에 대해서는 한번 전문위원하고 논의를 하면서 위원장님께 별도로 보고를 하는……

○소위원장 복기왕 알겠습니다. 그 부분에 대해서 위임을 좀 해 주십시오.

그러면 그 밖에 다른 의견 없나요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

우리가 오래 걸렸습니다. 사고가 난 지 조금 있으면 거의 1년인데 이 법안이 제출되고 나서 오랜 논의가 있었고 유가족들도 농성까지 해 가면서 의견을 말씀해 주시고 그러셨는데 몇 가지 부분에 대해서 큰 진전을 이루어 냈고 오늘 국토소위원회에서 여야가 하나가 되어서 반드시 법안을 처리하겠다는 약속을 제가 위원장으로서 드리기도 했습니다.

그러면 의사일정 제13항부터 제21항까지 다른 의견이 없으시면 토론을 종결하도록 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 13항부터 21항까지 이상 9건의 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안과 의사일정 제22항 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

감사합니다.

굉장히 의미가 있는 날이고 유가족께서도 아마 안도의 한숨을 쉬지 않을까 싶습니다.

위원 여러분들께 감사인사 드립니다.

### 23. 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200924)

(11시40분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제23항 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 민홍철 의원께서 발의하신 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

제정안은 국제물류에 관한 현행 제도인 자유무역지역 제도의 한계를 극복하기 위해서 국제물류진흥지역 제도를 신설하고 공항이나 항만 등이 집적된 주요 지역을 물류·제조·R&D 등 융·복합을 촉진하는 국제물류거점으로 조성하기 위한 제도적 기반을 마련하려는 취지로 보입니다.

정부에서도 2024년도 3월에 항공·해운·물류 발전방안을 통해서 국제물류특구를 조성하고 추진할 계획을 밝힌 바 있습니다. 이에 제정안은 국토교통부가 추진하고자 하는 국제물류특구와 유사하게 공항·항만·철도 및 내륙운송이 효과적으로 연계된 국제물류진흥지역과 관련된 일반법을 마련하여 국제물류 관련 시설들을 연계하여 개발하고 통합적인 관점에서 국제물류거점 조성을 도모하며 각종 지원제도를 운영함으로써 국제물류활동을 활성화하고 지역균형발전 그리고 국민경제 발전에 기여하려는 취지로 보입니다.

이하 2쪽부터 7쪽까지는 현행법에 규정된 유사한 제도들을 비교한 자료를 제시해 드렸

습니다.

이어서 9쪽 보고드리겠습니다.

이 법률안은 2024년도 11월 달에 우리 법안소위에서 논의된 바가 있습니다. 당시 논의 결과 관계부처에서 여러 이견을 제출하여 제도의 실효성 확보를 위해 관계부처 간 이견을 조정하고 내용을 보완해서 다시 심사할 필요가 있다는 것으로 의견이 모아졌습니다.

그리고 국제물류진흥을 위한 지원을 강화하는 것은 바람직하지만 각 시도에 진흥청을 설치하는 등 위원회와 국제물류진흥청을 신설하는 것은 바람직하지 않은 측면이 있기 때문에 신중하게 볼 필요가 있다는 의견도 함께 제시되었습니다.

이에 따라서 국토교통부에서는 관계부처 간 협의를 거쳐서 이때 제출된 부처 의견들을 모두 반영해서 조정안을 마련했고 그 조정안의 주요 수정 내용은, 국제물류진흥지역 개발에 관한 사항은 각 개별법에 근거할 필요가 있다는 관계부처 의견들을 수용해서 제정안에는 국제물류진흥지역의 근거와 육성을 위한 지원 사항을 규정하고 지역 개발에 관한 사항은 제정안에서 삭제하여 기존 개별 법률에 따르도록 하였습니다.

두 번째, 별도의 위원회 및 국제물류진흥청은 신설하지 않고 기존 물류정책기본법에 따라 설치된 국가물류정책위원회를 활용하도록 하며, 각 부처에서 여러 이견이 제시되어 있는 각종 특례들은 부처들 의견을 반영하여 조정안에서는 일부 삭제하고 또 제정안에 반영되어 있지 않은 규제샌드박스 실증특례 제도를 조정안에 추가하는 것을 내용으로 하는 조정안이 마련되었습니다.

11쪽부터 16쪽까지는 제정안의 내용에 대해서 부처 협의 결과 수정된 사항과 그 수정 사유를 총괄적으로 정리해 두었습니다.

각 조문별 내용과 수정 사항 등을 19쪽부터 구체적으로 보고드리도록 하겠습니다.

보고자료 19쪽입니다.

제정안 총칙은 제1조부터 제5조까지로 구성되어 있습니다.

제정안의 제명은 국제물류진흥지역 지정 및 운영에 관한 특별법안이고 총칙에서는 목적과 정의, 국가와 지방자치단체의 책무, 다른 법률과의 관계, 다른 계획과의 관계 등을 규정하고 있습니다.

먼저 제명과 관련해서 각 부처의 의견들을 반영해서 국제물류진흥지역의 개발과 관련된 부분은 법안에서 삭제하고 육성에 대한 부분을 강조하기 위해서 조정안에서는 제명 중 ‘운영’이라는 용어를 ‘육성’이라는 용어로 수정하고, 제2조(정의)에서는 국제물류진흥지역에 대한 정의를 보다 구체화해서 보완하고 국제물류진흥지역의 구성 요소로서 국제공항, 무역항 등 국제물류시설에 대한 별도의 정의 규정을 신설하여 보완하도록 수정하였습니다.

정의 2호에 있는 지역균형발전이라는 용어는 정의 규정 이후에는 사용되지 않고 있기 때문에 별도로 정의 규정에 포함될 필요성이 크지 않은 것으로 보았습니다.

그 밖에 일부 자구를 정리하여 조정한 안을 21쪽과 22쪽에 제시해 드렸습니다.

이어서 23쪽입니다.

안 제6조부터 14조까지는 국제물류진흥지역 기본계획의 수립 등에 관한 사항을 포함하고 있습니다.

제2장, 국제물류진흥지역 기본계획 및 국제물류진흥지역의 지정 등에서는 기본계획 수

립과 지역의 지정·개발계획 등에 관한 내용을 규정하고 있는데 국토부장관으로 하여금 계획 기간을 10년 이상으로 하는 기본계획을 수립하도록 하고 시·도지사는 진흥지역의 지정을 요청하려는 경우에는 국제물류진흥지역 개발계획을 작성해서 국토부장관에게 제출하여야 하며 진흥지역의 지정요건과 시·도지사가 작성하는 개발계획 수립에 관한 내용 등등을 규정하고 있습니다.

이와 관련해서 기본계획의 수립 주체에 대해서 국제물류업무가 국토부장관뿐만 아니라 항만을 관할하는 해양수산부에서도 공동으로 주관하고 있다는 점에서 기본계획 수립 주체에 국토부장관 외에 해양수산부장관도 추가하는 것으로 수정할 필요가 있는 것으로 보았고, 이 법의 목적이 국제물류진흥지역 지정을 통해서 고부가가치 물류활동을 촉진하는 것을 목적으로 하고 있다는 점에서 진흥지역 지정 목적에 고부가가치 물류활동 촉진에 관한 사항을 추가할 필요가 있다는 의견이 제시되었습니다. 이를 조정안에는 반영하여 두었습니다.

다음, 25쪽.

결과적으로 부처 협의 결과 조정안에는 국토부장관과 해양수산부장관이 공동으로 기본계획을 수립할 수 있도록 하고 기본계획 내용에는 고부가가치 물류활동 촉진에 관한 사항을 포함하도록 수정하여 반영하였습니다.

이어서 안 제8조에 국제물류진흥지역의 지정 권한도 현재 항만을 관할하고 있는 해양수산부가 포함될 필요가 있다는 점에서 해양수산부장관을 지정권자에 포함하되 항만을 포함하지 않는 내륙지역의 경우에는 국토부장관이 관할할 수 있도록 조문을 명확히 수정하여 반영하였습니다.

그리고 진흥지역 변경을 하려는 경우에 대해서는 현재 제정안에 반영되어 있지 않기 때문에 이러한 변경 지정에 관한 사항을 보완하여 수정의견에 포함하였습니다.

그리고 지정요건에 대해서도 현재 제정안에 반영되어 있는 지정요건이 다소 모호한 측면이 있어서 ‘국제공항, 무역항, 철도 등 국제물류시설 중 2개 이상의 시설을 갖출 것’ 등 지정요건을 법률에서 직접 구체화하여 명시하는 것으로 수정하여 보완하였습니다.

앞서 보고드린 바와 같이 이번 국제물류진흥지역과 관련한 법률안에서는 해당 지역 개발에 관한 사항을 제정안에 반영하지 않는 것으로 부처 협의 결과 조정되었다는 점에서 시·도지사가 수립하는 국제물류지역 개발계획이라는 명칭을 일부 그에 맞추어 변경할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 안 제12조 1항에 따라서 국제물류진흥지역이 지정되는 경우 그에 따라서 의제되는 각종 효과들과 관련해서 해당 소관 부처에서 기존 제도들의 취지나 전반적인 관리체계를 감안했을 때 삭제할 필요가 있다는 의견을 제시하였고 이를 수용해서 조정안에 반영하였습니다.

그리고 시·도지사가 수립한 계획을 변경하려는 경우에 해당 변경 시 주민의견 청취 절차가 제정안에는 반영되어 있지 않다는 점에서 이를 추가하는 것으로 조문을 보완하였습니다.

이어서 30쪽부터 43쪽까지 방금 보고드린 사항들을 부처 협의 결과에 포함시켜서 조정안으로 제시해 드렸습니다.

이어서 44쪽 보고드리겠습니다.

44쪽은 물류진흥지역 개발과 관련된 규정입니다.

앞서 보고드린 바와 같이 부처 협의 결과 국제물류진흥지역 개발에 관한 사항은 이번 제정안에 반영하지 않는 것으로 조정되었고 그에 따라서 조정안에는 각 개발사업은 개별 법률에 따라서 시행하도록 하는 것으로 하고 이번 제정안에서는 반영하지 않는 것으로 하였습니다.

이어서 57쪽 보고드리겠습니다.

57쪽에는 국제물류진흥지역에 대한 지원과 특례에 관한 사항입니다.

제정안에는 국세 및 지방세 감면에 관한 특례, 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따른 건폐율과 용적률 최대한도에 관한 특례, 체육시설에 관한 특례, 농지법 그리고 기반시설에 대한 우선지원 특례, 출입국관리법에 대한 특례, 예비타당성 조사에 관한 특례, 전시설 건립에 관한 특례 등을 규정하고 있습니다.

이러한 특례들에 관해서 부처 협의 결과 각 부처들의 의견을 반영해서 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따른 건폐율 및 용적률 최대한도를 제정안에서는 100분의 150 이하로 하도록 했는데 이를 100분의 120 이하로 하도록 조정하고 출입국관리법상 특례에 관한 사항 등 일부 내용만을 반영하는 것으로 수정해서 조정안을 제시하고 있습니다.

이러한 특례 반영 여부에 관한 조정 결과는 63쪽부터 65쪽에 표로 요약해서 정리해 드렸습니다.

그래서 63쪽부터 65쪽을 보시면 국토의 계획 및 이용에 관한 법률에 따른 특례와 출입국관리법에 따른 특례, 두 가지만 수정해서 반영하는 것으로 조정안에 포함시켰습니다.

이어서 79쪽, 규제의 신속확인 및 임시허가 관련한 36조와 37조에 관한 사항 보고드리겠습니다.

국제물류진흥지역 내에서 물류사업이나 물류 관련 사업을 영위하는 자들이 자유롭게 창의적인 기업활동을 할 수 있도록 규제 여부가 현행법상 모호한 경우에 규제를 신속하게 확인할 수 있도록 하고 법령에 공백이 있는 경우 등에는 임시허가를 할 수 있도록 하는 내용입니다.

이러한 조문들은 이른바 규제샌드박스 제도를 제정안에 도입하려는 것인데 유사 입법례들과 비교할 때 먼저 규제의 신속확인과 관련해서 신청된 사항이 다른 행정기관의 소관 사항인 경우에 대해서만 30일 이내의 회신 기간을 두고 있습니다.

따라서 국토교통부장관이 규제 신속확인 신청에 대해서 30일 이내에 회신을 하여야 하는지에 관한 사항이 명확하지 않기 때문에 국토교통부장관이 30일 이내에 회신하여야 한다는 점을 법률에 명확히 하는 것으로 보완하였습니다.

그리고 하단의 안 36조제1항에서는 물류 관련 사업의 예시로 제조, 연구, 숙박을 들고 있는데 숙박의 경우에는 물류 관련 사업에 포함되어야 하는지에 대해서 검토가 필요한 것으로 보았습니다.

즉 입주기업이나 해외 방문객의 편의를 위해서 숙박시설은 현재 숙박업 관련 법령에서 정하는 기준을 충족하여 설치하도록 되어 있기 때문에 이 숙박업에 관한 별도의 규제 특례는 불필요하다는 문화체육관광부의 의견을 고려해서 숙박 부분은 삭제하는 것으로 조정안에 반영하였습니다.

두 번째, 임시허가와 관련해서 다른 입법례에서는 임시허가의 유효기간의 상한을 법률

에 직접 명시하고 있고 임시허가는 법령의 공백 등에 따른 것이므로 관련 중앙행정기관의 장에게 이러한 법령 공백 등을 해소하기 위해서 법령을 정비하라는 의무를 부과하고 있고 임시허가를 받은 자에게 손해배상과 관련해서 보험 가입 의무를 부과하고 있고 절차나 방법, 기준 등을 하위법령에 위임하여 구체화하고 있다는 점에서 이와 같은 사항들을 제정안에 보완할 필요가 있다고 보았습니다. 해당 사항들을 조정안에 수정하여 반영하였습니다.

마지막으로 현재 제정안에는 규제샌드박스 제도 중에 실증특례에 관한 사항은 포함하고 있지 않습니다. 그러나 유사 입법례 등을 참고할 때 새로운 서비스와 제품의 시험을 검증해서 활용할 수 있는 실증특례를 이번 제정안에 함께 포함할 필요가 있다는 점에서 이를 조정안에 수정해서 반영하였습니다.

94쪽입니다.

이상 보고드린 내용을 바탕으로 해서 부처 협의 결과를 포함하여 조정안을 94쪽부터 108쪽까지 제시해 드렸습니다.

이어서 109쪽, 국제물류진흥지역 정보플랫폼의 설치·운영 사항입니다.

제정안에는 현재 주요 교역국들에 대해서 주기적으로 정보를 수집하고 제공할 수 있는 물류정보 플랫폼이 필요하다는 점에서 국제물류진흥지역 정보플랫폼의 설치·운영 근거를 마련하고 있습니다. 이러한 정보플랫폼의 설치·운영은 기존 기업들과 공공기관이 운영하는 정보들을 공유하고 연계할 수 있도록 한다는 점에서 타당한 것으로 보았습니다.

한편 해양수산부에서는 이러한 정보플랫폼의 설치·운영 권한도 해양수산부장관과 국토교통부장관이 공동으로 주관할 수 있도록 수정할 필요가 있다는 의견을 제시하였고 이를 조정안에 반영하였습니다.

다음, 112쪽의 국제물류진흥위원회와 국제물류진흥청에 관한 사항입니다.

제정안에서는 국토교통부 소속으로 국제물류진흥위원회를 설치하고 시도 소속으로 국제물류진흥청을 설립하도록 규정하고 있는데 이는 지난 저회 법안소위원회에서 제시된 의견과 함께 각 부처의 의견을 반영해서 별도로 위원회를 설치하지 않고 기존의 국가물류정책위원회를 활용하는 방안으로 수정하여 조정안에는 반영하였습니다. 그리고 시도 소속 국제물류진흥청을 설립하는 내용 역시 조정안에는 삭제하는 것으로 반영하였습니다.

115쪽에 이상 보고드린 국제물류진흥위원회를 물류정책기본법에 따른 국가 물류정책위원회를 활용하는 것으로 변경하고 물류진흥청은 설립하지 않는 것으로 조정한 수정의견을 제시해 드렸습니다.

119쪽, 보칙과 벌칙에 관한 사항입니다.

보칙에서는 국제물류진흥지역 개발사업의 주관기관인 국토교통부장관이나 시·도지사로서 하여금 국제물류진흥청장이나 개발사업시행자에게 보고나 자료제출 등을 명할 수 있도록 하고 출입 검사 등을 할 수 있는 근거를 마련하고 있습니다.

앞서 보고드린 바와 같이 지역 개발에 관한 근거 규정들이 삭제된다는 점에서 관련 보고나 자료제출 명령 권한이나 출입 검사 권한 등등도 연계해서 삭제할 필요가 있는 것으로 보았고, 다만 임시허가 취소나 실증특례의 취소 등 권리제한 사항들이 추가되는 경우 이에 따라 청문 절차를 거치도록 하는 규정을 보완할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

다음, 120쪽의 벌칙의 경우에는 앞서 보고드린 각 개별 규정들의 반영 여부에 맞춰서 필요한 제재규정·벌칙 등을 반영하여 조정안에 제시해 드렸습니다.

이상 말씀드린 사항을 122쪽에서 보칙과 벌칙에 관한 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

마지막 126쪽의 제정안에서는 시행일을 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하도록 하고 있는데 제정법률 시행 준비기간 등을 고려할 때 시행일 1년의 유예기간은 적절한 것으로 보았습니다.

한 가지 국민권익위에서 제시한 의견에서, 공익신고자 보호법에서 공익신고자 보호법 별표에 규정된 법률에 해당하는 행위 그리고 해당 별표에 규정된 법률에 따라서 행정처분의 대상이 되는 행위를 공익침해행위로 정의하고 이러한 공익침해행위를 신고할 수 있도록 규정하고 있습니다. 이에 따라서 새로 제정되는 법률이기 때문에 이러한 새로 제정되는 법률에 따라서 벌칙에 해당하는 행위나 행정처분의 대상이 되는 행위를 공익침해행위로 볼 수 있도록 다른 법률의 개정을 통해서 공익신고자 보호법 별표에, 해당 이번 제정안에 제명을 포함시키는 내용을 담았습니다. 그래서 이 내용도 128쪽에 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**이연희 위원** 위원장님, 의사진행발언 있습니다.

하시려고 하는 거예요?

○**소위원장 복기왕** 아니, 하세요. 짧게 하세요.

○**이연희 위원** 내용이 많아서 식사를 하고, 산회하고 2시에 하시는 게 어떨까 말씀드리겠습니다.

○**신영대 위원** 내용이 많아도 민홍철 위원님만 동의하시면 사실 끝날 것 같다, 보니까.

○**소위원장 복기왕** 우선 잠깐만요.

이 부분에 대한 정부 측 의견.

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희는 제정안 입법취지에 충분히 공감하고 있고요 전문위원 검토의견에 동의합니다. 그간에 이견이 좀 있었던 부분이 있었는데 수정안 마련 과정에서 그런 부분은 다 해소했다는 말씀 드리겠습니다.

이상입니다.

○**소위원장 복기왕** 전문위원이 보고한 조정안 수정안에 대해서 모두 다 동의한다라는 말씀 하신 거지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예.

○**소위원장 복기왕** 어쩌면 이 두꺼운 법안이 단시간 내에 처리가 가능할 수도 있을 것 같은 느낌이 드는데, 이렇게 하는 게 맞는지 모르겠습니다만……

민홍철 위원님 말씀 주십시오.

○**민홍철 위원** 제가 의견을 좀 드리겠습니다.

이게 2024년도, 그러니까 국토교통부가 전국에 국제물류진흥지역을 설치하기 위한 용역 결과가 나와 있습니다. 그래서 그 결과를 구체적으로 법률로 현실화시키려고 하는 그런 법안이라고 생각하시면 되는데요.

아마 지난번에 국토교통법안소위에서 1차 논의가 된 걸로 알고 있습니다. 그때 여러

가지 이견이 있었고 각 부처별로 그 이견을 이번에 국토부에서 각 부처와 협의한 후에 다 협의를 했습니다. 그래서 이거는 아주 기본적인 국제물류진흥지역을 육성하고 지원하기 위한 그런 법안이기 때문에 그 수정안에 대해서 저도 다 동의하고요. 필요한 부분은 다 삭제가 됐기 때문에 이 법은 가야 된다 생각을 하고 또 국토부가 적극적으로 추진하고 있는 내용이기 때문에 저도 동의를 합니다.

그래서 이게 되면 전국의 항만과 관련된 부분은 해수부하고 함께해야 될 것 같고 내륙 지역은 국토교통부가 아마 주도적으로 국제물류진흥…… 자유무역지구하고는 약간 다른 그런 측면이 있습니다. 그래서 필요한 부분이 있다. 그래서 저는 수정안에 다 동의를 하고, 위원님들께서도 그런 취지에 따라서 이게 실현될 수 있도록 좀 동의해 주시기를 부탁드립니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 김도읍 위원님.

김도읍 위원님 말씀 주시기에 앞서서, 정책위의장을 하고 계시면서도 소위원회에 이렇게 끝까지 앉아 계신 부분은 정말로 우리 위원들의 모범이 아니신가 싶습니다.

감사드립니다.

○김도읍 위원 칭찬입니까?

○소위원장 복기왕 정말 존경합니다.

○엄태영 위원 얼마나 정책위의장이 한가하면 그러냐지.

○김도읍 위원 안 그래도 좀……

○엄태영 위원 디스하는 거예요.

○김도읍 위원 차관님, 민홍철 의원께서 대표발의하신 법이고, 이게 취지가 저도 적극 동의하는 법안입니다. 그런데 차관님께서 ‘제정 취지에는 동의를 한다. 그런데 수정안에도 동의를 한다’ 이렇게 말씀하셨어요.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 죄송합니다.

○김도읍 위원 맞잖아요, 전문위원 수정한 거. 그런데……

○국토교통부제2차관 강희업 제가 표현이 잘못된 것 같습니다. 그러니까 저는……

○정점식 위원 뭔가 불만이 있는 것 같은데.

○국토교통부제2차관 강희업 아닙니다. 제가 제정안의 취지에는 공감을 하고요. 그러니까 제정안 최초 안에도 내용은 공감하나 여러 가지 형식적인 절차들 이런 부분에 이견이 있었기 때문에 그런 부분은 해소를 했다 이런 취지로 좀 이해해 주시면 좋겠습니다.

○김도읍 위원 해소를 했다는 건 좋은데 이 법안 제정 취지에 공감을 한다, 공감을 하면 삭제된 조문 다 살려야지요. 알맹이 다 빼고 지금…… 그리고 알맹이 빼고 이 법 해본들 무슨 소용이 있겠어요? 지금 민홍철 의원께서 했던 효과라든지 사업 시행이라든지 삭제된 조문들 이게 핵심이에요, 사실은. 그런데 법안 제정의 취지에는 공감을 한다 그래 놓고 알맹이 다 빼 버린 전문위원 수정안에 동의를 한다, 이거는 앞뒤가 안 맞는 이야기고요. 앞에 좀 보십시오. 기본계획 수립이라든지 총칙 이런 데 보면……

전문위원, 지금 11, 12쪽 이게 좀 정리해 놓은 거지요?

○전문위원 임종수 예, 요약한 겁니다.

○김도읍 위원 요약한 거지요?

○전문위원 임종수 부처 협의 결과를 요약한 내용입니다.

○김도읍 위원 이게 지금 해수부하고 공동으로 지정한다, 계획 수립한다 이렇게 돼 있는데 결국은 이 법으로 이래 가지고 정부조직법하고 정면 충돌 안 됩니까? 정부조직법이 기본법이잖아요. 정부조직법에는 물류가 국토교통부 소관으로 돼 있잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 강희업 그렇습니다.

○김도읍 위원 그런데 이 특별법 여기에 물류와 항만과 관련되면 물류를 해수부하고 국토부가 공동으로 한다? 이게 가능한 겁니까? 저는 어색한데요.

○국토교통부제2차관 강희업 어찌 됐건 저희가 주관이 되면서……

○김도읍 위원 아니아니요, 지금 수정 반영하는 게 다 그렇잖아요. 항만이 포함되면 국토교통부하고 해수부가 한다 또 항만만 있으면 해수부만 한다, 이렇게 돼 있는데 물류라는…… 정부조직법에는 분명히 물류가 국토교통부 소관이에요. 그런데 이 법에 의해서 정부조직법과 반하게 항만이 끼어 있는 물류는 해수부가 한다 이거거든요. 이게 가능한가요? 이게 행안부에서 이런 걸 오케이 하나요?

○국토교통부제2차관 강희업 그래서 저희는 항만의 경우에도 국토부하고 해수부가, 그러니까 해수부가 단독으로 하는 경우는 없는 상황이고요.

○김도읍 위원 항만만 포함하는 경우에는 해수부 단독 권한 필요하다 돼 있잖아요.

○국토교통부제2차관 강희업 과장이 잠깐 보충설명……

○김도읍 위원 예, 과장님 말씀해 보세요.

○국토교통부물류정책과장 김완국 지금 지정 주체에 있어서 항만이 포함되면 국토부와 해수부가 공동으로 지정할 수 있게 돼 있고 항만이 포함이 되지 않으면 국토부가 단독으로 지정할 수 있게 돼 있습니다.

○김도읍 위원 그러니까 원칙적으로 정부조직법에는 국토교통부 소관 업무 이래 가지고 물류 이렇게 돼 있단 말이에요. 맞잖아요, 과장님? 그런데 이 법에서 항만·물류 등등을 해수부 소관으로 한다 또는 국토교통부하고 공동으로 한다 이게 가능하냐는 말이에요, 법체계상으로.

○국토교통부물류정책과장 김완국 현재 지금 국가물류기본계획에도 저희가 물류정책기본법상에서 국토부와 해수부가 공동으로 수립하도록은 돼 있습니다.

○김도읍 위원 수립을 하는데 업무는 국토교통부 업무잖아요. 그래서 내가 해수부 부산 이전할 때 해양물류 부분은 정부조직법을 개정해 가지고 떼서 해양수산부 소관으로 이걸 해야 된다고 분명히 그렇게 여러 차례 주장을 하는데 전재수 장관은 안 해도 된다는 거예요. 그냥 가져오면 된다는 거예요. 그래서 나는 기가 찬 거예요. 그런데 이것도 마찬가지로 지거든. 해수부만 오면 뭐 하냐고요. 해양물류……

이 법 취지도 좋고 나는 적극 동의하는 거예요. 그래서 해양수산부가 해양물류 부분은 소관 업무가 정부조직법에 딱 명시적으로 가르마가 타져야 된다, 그래서 정부조직법 개정해야 된다. 제가 그걸 개정안을 내놨단 말이에요. 이거 나는 문제가 있을 것 같은데요.

그리고 지금 민홍철 의원님이 냈던 거 지정의 효과라든지 개발사업 시행이라든지 이게 보면 다 특례고 이렇게 돼야, 이게 알맹이가 들어가야만…… 지정만 하면 뭐 합니까, 알맹이 쪽 빠졌는데?

차관님께서도 제정 취지에는 공감한다 그래 놓고 알맹이 쪽 빠진 거에 대해서 동의한

다, 이거는 좀 저는 이해하기 어려운데요.

○국토교통부제2차관 강희업 말씀드릴까요?

○소위원장 복기왕 말씀하십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 물론 김도읍 위원님 말씀에 제가 다른 의견을 갖고 있는 건 아닙니다. 다만 이게 각 부처에서 모든 여러 가지 특례 조항이라든지 예타 면제라든지 행안부의 또 여러 가지 보조금 문제라든지 이런 부분에 대해서 부담을 많이 가졌고 반대 의견을 낸 것이 사실인데요. 그러다 보면 이 법이 끊임없이 또 논란의 중심에 서 있고 진행이 안 되었기 때문에 일단은 제도적 기반을 먼저 마련하고 추후에 사업을 하면서 부족한 부분은 또 이렇게 계속 개정하면서 하는 것이 법 집행의 효율성 측면에서 더 낫지 않을까 이렇게 판단을 했고요. 그 부분에 대해서는 또 제정안을 이렇게 만들어 주신 민홍철 의원님께서도 이 부분에 대해서 동의를 해 주셨기 때문에 저희도 같이 이렇게 했다는 말씀을 드리겠습니다.

○김도읍 위원 그러니까 국토부나 민홍철 의원님 고민도 알겠어요. 알겠지만 출발부터 해 보자 그 취지도 알겠거든요. 고충도 알고 고민도 알겠는데 이게 과연 맞냐는 거고. 이거는 지금 명확하게 차관님이나 담당 과장님도 말씀을 못 하시는데 정부조직법에 물류는 국토교통부로 돼 있는데 이 법에 따로 해양물류를 해양수산부가 소관하는 걸로 이렇게 해도 되는 건지는 법체계적으로 저는 상당히 의문이 있는데요, 제가 이 법을 지금 반대 하자 이런 게 아니고.

○소위원장 복기왕 이 부분에 대해서 우리가 중요한 법안이기도 하고 방대한 양인데 토론시간이 좀 짧은 것 같습니다. 그래서 다음번에 첫 번째 순서로 이것을 계속해서 다루는……

○김도읍 위원 민홍철 위원님, 제가 반대하는 건 아닙니다. 반대하는 건 아닌데……

○소위원장 복기왕 다루는 것으로 하고 계속 심사하는 것에 대해서……

○민홍철 위원 잠깐만요.

물론 김도읍 위원님 말씀도 적극적으로 동의합니다. 정부조직법에 의해서 업무가, 분야가 이렇게 나누어져 있는데. 아마 제가 알기로는 유사 입법 사례가 좀 있는 것 같아요. 물류라든지 기타 사항에 대해서 정부조직법과 달리 업무의 공동 주관, 예를 들어서 주택 임대차보호법도 마찬가지로입니다. 그래서 그것도 법무부와 국토부가 공동 주관으로 돼 있잖아요.

○국토교통부제2차관 강희업 그렇습니다.

○민홍철 위원 소관 법률로 돼 있고.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 많이 있습니다.

○김도읍 위원 그것은 정부조직법에 그렇게 되어 있으니까 그런 것 아니에요.

○민홍철 위원 아니, 그렇지 않습니다.

그래서 법률 소관도 그렇고 아마 그런 사례가 있는 것으로 알고 있는데, 일단은 이렇게 제안을 하시면 안 되나요? 이 법안은 가고 정부조직법 개정안 지금 어디 계류 중에 있습니까?

○김도읍 위원 행안위에.

○민홍철 위원 그것을 심층적으로 검토하는 방법으로 가는 순서가 맞는 것 아닌가 싶

어요. 왜냐하면 이게 지금 각 부처마다, 지금 수정안이 부처와 다 합의가 된 거잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래서 기재부 행안부 해양수산부 다 원만하게 수정안에 합의가 된 상태에서 지금 이게 안 가면 또 좀 그런 문제가 있다. 그래서 이것은 사실 기본계획 관련 된 법률이지요. 구체적으로 할 때나 사업 시행할 때 그게 다 해결될 그런 문제고요.

그래서 일단은 동의해 주시면 가고, 기타 정부조직법 문제는 아마 다른 유사 법제도 있습니다. 그래서 다 한번 살펴보실 필요가 있다 저는 그렇게 생각합니다.

○김도읍 위원 제가 첨언해서 말씀드리면……

○정점식 위원 지금 의결 자체가 안 됩니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 잠시만요.

○김도읍 위원 제가 첨언해서 제 의견을 정리를 할게요.

제가 조금 전에 말씀을 잘못 드렸는데 물류가 국토교통부 소관이라고 딱 명시된 것은 아니에요. 그렇지만 운송수단들이 다 있기 때문에 물류가 국토교통부 소관으로 돼 있거든요. 그 부분도 제가 한번 짚어 봐야 되는데, 민홍철 위원님께서 제가 보기에 알맹이가 다 빠진 법인데……

○민홍철 위원 맞습니다. 그것은 맞는 말씀이에요.

○김도읍 위원 이것을 통과시키기를 간절히 원한다면 정부에서 잘 정리해 보십시오. 저 반대는 안 하겠습니다.

그런데 의결정족수가 됩니까?

○소위원장 복기왕 그러면 지금까지 남아 계신 위원님들 감사드리고요.

혹시 죄송합니다마는, 이것은 의견 청취 차원입니다. 2시에 다시 오실 수 있는 위원님들 손 한번 들어 주시겠습니까?

○정점식 위원 그것 다음번에 하세요.

○민홍철 위원 정거국회 내에서 이것을 해 줘야 될 텐데.

○소위원장 복기왕 그러면 불가피하게 아까 PM법 공청회와 관련해서 이것을 전체회의에서 할 수도 있고 간사 간 합의를 하면 소위원회 차원에서도 할 수도 있기 때문에 이런 생활 입법 같은 경우는 최대한 올해 내에 통과시킬 수 있도록 노력하는 차원에서, 국토소위가 또 한 번 9일 날 회의를 합니다. 그래서 이 부분과 그리고 PM법 공청회 이런 부분들을 하기 위한 한 번의 우리 소위원회 소집이 불가피하지 않나 싶습니다.

○김도읍 위원 소위를 여러 번 합시다.

○정점식 위원 위원장님, 회의 마치기 전에 다른 것 관련해서 잠깐 간단한 질문만 하나 할게요.

○소위원장 복기왕 알겠습니다.

○정점식 위원 차관님 또는 담당자가……

철도안전법 관련해 가지고 지금 철도안전법에는 음주와 또 특이하게 약물을 규정하고 있잖아요. 약물 검사 불응죄도 있고 하는데 이 약물이라는 것에 대한 정의가 어딘가에 있습니까? 또 어떤 방법으로 이것을 검사합니까?

○국토교통부제2차관 강희업 지금 담당자가 없어 가지고, 일단 한번 확인을 해보겠습니다.

다.

○정점식 위원 사실은 철도안전법의 소위 음주운전과 관련한 가중처벌 부분에 대해서 제가 지적을 했음에도 불구하고 여전히 국토부 의견은 음주와 측정 불응이 동일 유형이 아니더라는 식으로……

○국토교통부제2차관 강희업 아닙니다. 사실 오늘 철도안전법이 만약에 되면 저희들은 위원님들 의견을 들어서, 저도 개인적으로 다시 한번 리뷰를 해 보니까 검사 불응도 위원님 말씀 주신 것처럼……

○정점식 위원 음주운전법에는 동일하게 보거든요. 그런 가중처벌을 동일한 유형으로 가중처벌을 하고.

그리고 이게 지금 소위 철도 종사자의 유형이 일곱 가지 유형으로 규정이 돼 있는데 과연 이런 가중처벌의, 예를 들자면 운전업무 종사자와 여객 승무원을 동일하게 처벌을 해야 될 것이냐 또는 과연 약물의 정의는 어디 있느냐 부분에 대해서 제가 굉장히 의문을 가지고 있어서 일단은 이 부분에 대해서는 제가 국토부와 함께 협의를 해서 최소한 도로교통법 수준, 도로교통법에는 단순 음주의 경우에 심한 경우는 1년 이상으로 돼 있는 경우도 있습니다. 그리고 이 7개 유형의 종사자를 동일한 규정으로 처벌을 해야 될 것이냐 하는 부분에 대해서 조금 더 검토가 필요하다고 보거든요. 그 부분에 대해서 한번 같이 논의를 해 보시지요.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇게 하겠습니다.

○정점식 위원 그렇게 하겠습니다.

○김도읍 위원 위원장님, 저도 간단하게 한말씀드리겠습니다.

차관님, 오늘 회의를 하면서 이 국제물류진흥법 수정의견에 동의하셨잖아요.

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○김도읍 위원 그 수정의견에는, 해양물류 관련해서는 해수부가 한다는 것에 동의를 하신 거예요. 맞잖아요?

○민홍철 위원 아니에요, 해양물류가 아니고.

○김도읍 위원 항만물류, 동의하시는 거잖아요? 정부조직법 개정 논의할 때 반대하시면 안 돼요.

차관님, 왜 답을 안 하세요? 동의하신 것 맞잖아요.

○민홍철 위원 이게 해양물류가 아니고 ‘항만과 관계된’ 이 정도로 나와 있어요.

○김도읍 위원 그러니까.

○소위원장 복기왕 알겠습니다.

오늘 안 되니까 다음 12월 15일이 월요일 날인데 이때 오후에 소위를 한 번 소집해도 되겠습니까? 오후에 한 2시쯤, 저도 제 일정이 있습니다만 빼는 겁니다. 그래서 17일 날 전체 상임위에서 다루어질 수 있도록……

○김도읍 위원 상임위가 중요하지. 위원장님이 잡으시면 따라가야지요.

○소위원장 복기왕 여기 계신 분들의 의견을 들어서 최대한……

○신영대 위원 예, 15일 날 오후 좋습니다.

○소위원장 복기왕 15일 월요일 날입니다, 오후 2시에 우리 소위를 다시 개최하도록 하겠습니다.

○**민홍철 위원** 이게 1번이에요.

○**소위원장 복기왕** 물론입니다. 계속 심사하도록 하고 그사이에 김도읍 위원님께 국토부에서 좀 더 상세하게 보고를 해 주시기 바랍니다.

○**김도읍 위원** 보고는 행안부 유권해석을 받아 보십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

오늘 소위원회에서 심사 의결한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계·자구의 정리 등에 관해서는 소위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

오늘 회의 진행에 협조해 주신 위원님 그리고 마지막까지 자리를 지켜 주신 김도읍 위원님과 민홍철 위원님과 또 엄태영 위원님, 정점식 위원님, 신영대 위원님 정말 감사드립니다.

그리고 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분 그리고 국회 직원 여러분, 보좌 직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(12시17분 산회)

#### ○출석 위원(15인)

김도읍 김희정 민홍철 배준영 복기왕 손명수 송기현 신영대 엄태영 윤재옥  
윤종균 윤종오 이연희 정점식 정준호

#### ○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 임종수

#### ○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 강희업

기획조정실장 문성요

교통물류실장 엄정희

항공정책실장 주종완

모빌리티자동차국장 김홍목

철도국장 윤진환

공항정책관 김홍락

철도안전정책관 정의경

대도시권광역교통위원회

상임위원 김수상