

제405회 국회
(임시회)국토교통위원회회의록
(교통법안심사소위원회)

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2023년4월18일(화)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2112456)
2. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2111402)
3. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(박찬대 의원 대표발의)(의안번호 2111792)
4. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2115430)
5. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2116283)
6. 국가철도공단법 일부개정법률안(정우택 의원 대표발의)(의안번호 2118516)
7. 주차장법 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2114309)
8. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(김승원 의원 대표발의)(의안번호 2109300)
9. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(홍문표 의원 대표발의)(의안번호 2109569)
10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2109429)
11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(구자근 의원 대표발의)(의안번호 2110046)
12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2117884)
13. 도로법 일부개정법률안(임호선 의원 대표발의)(의안번호 2105706)
14. 도로법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2111017)
15. 도로법 일부개정법률안(구자근 의원 대표발의)(의안번호 2117681)
16. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2110121)
17. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2114569)
18. 주차장법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2108547) 변안의 건
19. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(홍정민 의원 대표발의)(의안번호 2112115) 변안의 건
20. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2118087) 변안의 건
21. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2118355) 변안의 건
22. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2119653) 변안의 건

상정된 안건

1. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2112456) ... 2
2. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2111402) ... 2
3. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(박찬대 의원 대표발의)(의안번호 2111792) ... 2
4. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2115430) 4
5. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2116283) 4
6. 국가철도공단법 일부개정법률안(정우택 의원 대표발의)(의안번호 2118516) 9
7. 주차장법 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2114309) 15
- o 의사일정 변경의 건 16
18. 주차장법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2108547) 변안의 건 16

8. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(김승원 의원 대표발의)(의안번호 2109300)	16
9. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(홍문표 의원 대표발의)(의안번호 2109569)	16
10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2109429)	16
11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(구자근 의원 대표발의)(의안번호 2110046)	16
12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2117884)	16
o 의사일정 변경의 건	20
19. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(홍정민 의원 대표발의)(의안번호 2112115) 변안의 건	20
20. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2118087) 변안의 건	20
21. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2118355) 변안의 건	20
22. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2119653) 변안의 건	20
13. 도로법 일부개정법률안(임호선 의원 대표발의)(의안번호 2105706)	21
14. 도로법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2111017)	21
15. 도로법 일부개정법률안(구자근 의원 대표발의)(의안번호 2117681)	21
16. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2110121)	22
17. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2114569)	22

(10시24분 개의)

○소위원장 **최인호** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제405회 국회(임시회) 제2차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회를 개최하도록 하겠습니다.

오늘 회의에서는 17건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 일반적인 절차에 따라서 소위원회 심사자료를 기반으로 해서 전문위원의 설명과 정부 측 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의 토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

그리고 배석하고 계신 분이 답변을 하는 경우 원활한 회의 진행과 회의록 작성을 위하여 위원장으로부터 발언권을 얻은 후 답변해 주시고 답변 모두에 소속, 직위, 성명을 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의)(의안번호 2112456)
2. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2111402)
3. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(박찬대 의원 대표발의)(의안번호 2111792)

○소위원장 **최인호** 의사일정 제1항부터 제3항까

지 이상 3건의 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 전문위원 최용훈입니다.

소위 자료 1페이지입니다.

총괄 검토의견입니다. 총 6개의 주제로 되어 있는데 주민지원사업 시행주체를 확대하는 안은 저희 수정의견이고요. 지원사업비 확대는 신중 검토 의견이고 주민공동이용시설 추가는 필요성이 있다고 보았습니다. 3번부터 6번까지는 다 신중 검토 의견입니다.

3페이지입니다.

주민지원사업 시행주체 및 주민지원사업비 지원 범위를 확대하는 내용입니다.

그 내용은 6페이지 보시면 되겠습니다.

오른쪽 상단에 주민지원사업 시행자를 현행 시장·군수·구청장, 교육감 외에 송재호 의원님 안은 시설관리자·사업시행자, 즉 한국공항공사와 인천국제공항공사를 포함하는 내용입니다.

개정 취지에 따라 일부 자구를 수정할 필요가 있다고 보았고요. 협의하도록 되어 있는데 현재 이미 하고 있기 때문에 실익이 없다고 보았습니다.

그다음, 8페이지입니다.

8페이지에 보면 주민지원사업비 지원 범위를 확대하는 내용입니다.

현재는 시설관리자 등, 즉 공항공사가 사업비의 75%를 지원하고 있고 25%는 지자체가 부담하고 있습니다. 9페이지에 보시면 표로 제시했는

대요. 9페이지 왼쪽에 보시면 현행은 75, 25 이렇게 구분하고 있는 것을 개정안은 모두 공항공사가 100% 지원하도록 개정하는 내용입니다.

그 취지는 인정되지만 그 밑의 표를 보시면 전체 공항소음대책사업이나 주민지원사업이 파이가 커지지 않고 그 범위 내에서 상호 조정되기 때문에 어느 한쪽을 늘리면 한쪽이 줄어드는 관계이기 때문에 신중 검토 의견입니다.

그다음 10페이지에 보면 현행 양 공항공사에서 시장·군수·구청장, 교육감에 표를 보시면 되겠습니다—지원하도록 하고 있는데 개정안은 양 공항공사가 또 공항공사로 지원하도록 되어 있어서 이견 좀 맞지 않다고 봐서 수정의견을 제시했습니다.

11페이지입니다.

주민지원사업비 대상에 부속설비 및 기자재 비용을 추가하는 것은 현재 있기 때문에 개정 실익이 없다고 보았고요. 용지비를 포함할 경우에 다른 지원사업 규모가 축소될 수 있기 때문에 신중 검토 의견입니다.

18페이지에 보면 각종 주민지원사업과 소득증대사업, 지자체 조례 사업이 나와 있고요.

19페이지에는 절차가 있습니다.

저희 수정의견은 21페이지입니다.

송재호 의원님 안이 시설관리자 등이 직접 시행하는 사업 대상을 공모사업 등 대통령령으로 정하는 사업으로 시행령으로 위임하도록 했습니다. 그렇게 될 경우에 국토부는 시행령(안) 예시를 왼쪽에 제시를 했습니다.

22페이지에서는 19조 2항에 단서를 신설해서 시설관리자 등이 본인에게 자금을 지원하는 경우는 제외한다고 신설했습니다.

그다음, 23페이지에는 현행과 같고요.

25페이지입니다.

공항소음대책사업계획 중 냉방시설 전기료 지원 사업 대상에 마을회관 등을 추가하는 내용입니다.

26페이지입니다.

현재 냉방시설 전기료 지원 사업이 연간 205억 수준에서 지원되고 있는데요 그 지원 대상은 학교와 주거용 시설, 노유자 시설로 돼 있습니다. 그런데 마을회관 등이 빠져 있어서 그 지원 필요성이 제기됨에 따라 이 안이 제기됐고.

27페이지에 보시면 현행 1번, 2번, 3번 되어 있는데요 2번에 마을회관 등 주민공동이용시설을 추가하는 내용입니다. 개정 취지는 타당하다고

보았고 다만 조문을 건축법을 인용하고 부령에 위임하도록 수정안을 제시했습니다. 그 내용은 31페이지입니다.

현행 나목에 ‘국토교통부령으로 정하는 주민공동이용시설’을 추가를 했습니다. 개정안은 라목으로 하고 있는데 저희는 나목에 포괄해서 함께 규정했습니다.

33페이지입니다.

심야시간 운항에 별도 소음기준을 적용한 소음대책지역 지정·고시 규정인데 저희는 신중 검토 의견입니다. 왜냐하면 34페이지에 보시면 현재 심야시간, 즉 22시부터 다음날 7시까지인데요, 심야시간의 항공기 운항에 대해서 별도의 가중된 소음기준을 이미 적용하고 있고 군 공항이나 해외 사례에서도 비슷하게 하고 있어서 신중 검토 의견입니다.

39쪽하고 40쪽은 소음대책지역이고요.

41페이지입니다.

송재호 의원님 안이 토지매수 청구대상을 확대하는 내용입니다.

41쪽의 표를 보시면 지금 명암으로 채운 제1종 구역, 2종 구역, 3종 구역 가까지만 토지매수 청구대상인데 42쪽에 보시면 개정안은 3종 구역 나와 다룰 포함하는 내용입니다. 그래서 이 개정안이 될 경우에 면적이 17배 증가하고 약 44조 원 재정이 소요될 것으로 예상되기 때문에 신중 검토 의견입니다.

47페이지입니다.

시설관리자 또는 사업시행자의 본인부담 사업 시행 시 자금규모 조정인데요, 저희 검토의견은 신중 검토 의견입니다.

47페이지 박스에 보시면 이 개정안의 적용 대상은 명암 채운 인천국제공항공사입니다. 그런데 이 개정안은 인천국제공항 착륙 소음부담금에 해당하는 만큼을 본인 자금으로 충당하는 내용인데 그게 약 280억 원입니다.

48쪽에 보시면 22년도에 지금 연간 10억 정도 자금을 지원하고 있는데 280억으로 증가할 경우 다른 지역과의 형평성 문제나 그에 대응하는 사업 수요가 있는지 의문이 됩니다. 그래서 신중 검토 의견입니다.

49페이지의 소음대책사업 및 지원사업 계획 승인 시 시·군·구청장과 협의하도록 되고 있는데 현행법에 따라서도 하고 있기 때문에 실익이 적다는 의견입니다.

지금 56페이지에 보면 인천국제공항 소음부담액이 19년도에는 연간 460억, 22년도에는 280억이었습니다.

57페이지입니다.

마지막으로 소음대책지역 주민에 대한 소득세 감면 신설 내용인데요, 세제 지원 규정은 2010년 제정 당시부터 규정돼 있는 내용인데 신중 검토 의견입니다. 왜냐하면 58쪽 4번에 보시면 실제 조세 특례는 관련법에 규율되지 아니하면 의미가 없기 때문에 신중 검토 의견입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 위원장님.

○소위원장 최인호 정동만 위원님.

○정동만 위원 이 건하고 별도로 저희 가덕신공항건설공단법을 지금 상정을 해 주셔야 합니다. 지금 가덕신공항 특별법이 이번에 다 통과를 했고 거기에 맞춰서 공단법도 연내 제정이 좀 필요한데 그 법안, 상임위에 올려 주셔서 2029년도에 가덕신공항 개항하는 데 탄력을 받을 수 있게끔 협조를 부탁드립니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

이 안건과 관련해서 한 분은 의사진행발언이시고, 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 법 개정 사항이 많은데 지금 전문위원님이나 국토부에서 준 의견은 결국 다른 모든 부분은 개정안에 반대하고, 다만 냉방시설 전기료 지원 대상에 마을회관 등을 포함하는 그 부분 수정하는 것만 가능하다 그런 주장인 거지요?

○전문위원 최용훈 총 6개 주제고요. 말씀하신 냉방비 지원하는 것하고 그다음에 지원사업 시행주체를 현행에서……

○홍기원 위원 사업시행자……

○전문위원 최용훈 예, 그 두 가지……

○홍기원 위원 그러면 지자체 외에 공항공사도 추가하는 그런 겁니까?

○전문위원 최용훈 맞습니다.

○홍기원 위원 그러면 그것은 공항공사 쪽은 별 문제가 없다는 의견이에요, 맞습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 맞습니다.

○홍기원 위원 그러면 저는 따로 의견 없습니다.

○소위원장 최인호 1페이지 보시면 1-1번 주민 지원사업 시행주체 확대하고 2번에 냉방시설 전기료 추진 그 두 개가 가능하다는 것이지요.

○홍기원 위원 사실 저희 지역의 경우는 군공항이 있는데 미군 공항이지만 거기에서 늘 주장하는 게 민간공항에서 지원하는 것에 비해서 턱없이 소음피해 지원이 부족하다 그런 의견이 지금 굉장히 강하거든요. 민간공항 인근에는 이렇게 각종 마을 지원 사업이 있는데 군공항 주변은 사실 소음피해는 더 큰데 그런 건 없고, 다만 작년에 법이 개정돼 가지고 소음피해 정도에 따라서 국고로 일부 지원하는 것 말고는 따로 없습니다. 그래서 여기서 만약에 다른 내용들이 많이 반영이 되면 군공항 인근 지역은 훨씬 더 상대적인 박탈감이 커지기 때문에 같이 고려해야 될 것 같아요.

○소위원장 최인호 그러면 우리 홍 위원님은 지금 검토의견에 이견이 없으시고 그것만 강조하신 걸로 봐 주고, 다른 위원님들 의견 있으십니까?

없으시면 위원님들이 전문위원 보고에 대체로 동의하는 걸로 그렇게 파악이 됩니다.

의사일정 제2항 및 제3항의 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제1항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

4. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2115430)

5. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2116283)

(10시36분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제4항 및 제5항, 이상 2건의 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 지금 4항과 5항이 있는데 내용이 달라서 4항 좀 먼저 설명을 드리도록 하겠습니다.

1페이지입니다.

현행 자동차보험진료수가 절차를 간략하게 설명드리겠습니다.

현행 자동차보험진료수가에 대해서 먼저 의의가 있으면 심평원에 이의제기를 하고요, 거기에 대해서 또 의의가 있으면 자동차보험진료수가분쟁심의위원회에 심사청구를 하는데 개정안은 이의제기하는 부분에 대한 내용으로 보시면 되겠습니다.

오른쪽에 보시면요, 현행 절차의 맨 왼쪽의 표를 보시면 분쟁심의위 청구 외에 합의의제 규정이 있지만 진료수가 지급 완료 후 심평원의 사후 점검하는 내용이 있는데 이 근거 규정이 없이 그동안 국토부 고시에 의해 이루어졌는데 이에 대해서 대법원이 구속력이 없다고 판시했습니다. 그리고 감사원 감사에서도 이런 부분이 보완이 필요하다는 의견이 있었고요, 이에 대해서 개정안은 법적 근거를 마련하라는 취지로 보시면 되겠습니다.

그래서 개정안에 따른 변화, 그 표에 보시면 심평원이 확인·조정하고, 이의제기할 수 있는 절차가 법적으로 마련되는 겁니다.

3페이지입니다.

재심사·조정 대상인데요, 개정안은 의료기관의 청구 또는 전문심사기관의 심사 결과에 따라 조정하도록 하고 있는데 의료기관의 청구가 지금 없습니다. 그래서 그 부분은 제외할 필요가 있다고 보았습니다.

4페이지입니다.

그다음에 재심사·조정 요건의 위임 방식을 좀 구체화할 필요가 있다고 보았고요, 재심사라는 용어가 좀 혼동될 소지가 있어 삭제할 필요가 있다고 보았고 적용례를 두는 방안을 제시했습니다.

6페이지입니다.

합의의제 규정 적용 배제입니다.

지금 6페이지의 3항에 보면 ‘합의한 것으로 본다’, 합의의제를 규정하고 있는데 단서를 신설해서 ‘그러지 아니하다’ 이런 내용을 하고 있는데요. 이 부분에 대해서는, 3항 단서 신설에 대해서는 7페이지에 보시면 기존의 분쟁을 조속히 해결하려는 취지와 좀 맞지 않고 그다음에 주체가 누구인지 불분명한 측면이 있습니다.

그리고 8페이지에 보시면, 개정안에 따른 내용을 보면 분쟁이 계속해서 반복되는 측면이 있어서 좀 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

9페이지에 보시면 의사협회나 치과의사협회에서 반대의견을 제시한 상태입니다.

15페이지에 보시면 개정안의 적용 대상인 심평원 이의제기 건수가 약 44만 건이고 565억 정도 되는 것으로 전체의 한 2% 정도 되겠습니다.

17페이지입니다.

수정의견은 ‘재심사’란 용어보다는 ‘조정’이란 용어로 했고요. 의료기관 청구에 따라 보험진료수가를 지급하는 경우는 없으므로 제외했고 1호, 2호에 심평원 확인·조정 사유를 명시했습니다.

다음, 18페이지는 3항의 단서를 삭제해서 무한 반복을 차단했습니다.

다음, 19페이지는 적용례를 규정했고요.

이 수정의견에 대해서 국토부를 통해 개정안에 반대한 의사협회나 이런 쪽에 물어봤는데 수정의견에 찬성한다는 의견을 줬고.

다만 지금 심평원이 무한정으로 청구를 할 수 있기 때문에 일정 기간, 3년 또는 5년 정도 기간을, 소멸시효와 유사한 내용이 들어갔으면 좋겠다는 의견을 제시했습니다. 그 부분은 지금 수정의견에 없는 상황입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들, 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 저는 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 민홍철 위원님께서 동의한다는 의견을 말씀해 주셨습니다.

홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 그러면 아까 시효 같은 것을 뒤야 된다는 것 지금 여기에 반영이 안 돼 있는 거잖아요?

○전문위원 **최용훈** 예, 그래서 저희가 어젯밤에 연락을 받고…… 현재 지금 자배법 4조에 민법 규정을 적용하고 있는데요. 거기 민법 162조에 따르면 채권의 소멸시효가 10년으로 돼 있습니다. 그런데 상법에는 5년으로 돼 있고 그다음에 보험금에 관한 부당이득반환청구권에 대해서 대법원 판례가 2021년 7월에 있었는데 5년의 기간이 있었습니다. 그래서 국토부랑 어젯밤에 논의를 해서 한 5년 정도로 규정하는 방안을 저희가 고민했는데 위원님들께서 정해 주시면…… 저희가

문구는 만들어 놔습니다.

○**홍기원 위원** 어쨌든 이번에 개정안을 통과시킬 때 그것도 같이 들어가야지, 안 그러면 나중에 별도로 그것을 또 수정해야 되잖아요?

○**전문위원 최용훈** 그래서 저희가 문구를 한번 만들어 놔는데……

○**소위원장 최인호** 문구 만드신 것을 한번 말씀해 보십시오.

○**전문위원 최용훈** 설명드리겠습니다.

지금 한 장짜리, 제12조의3제2항에 신설을 했고요. 심평원이 확인·조정할 수 있는 기간을 진료비 청구일로부터 5년 이내로 규정을 뒀습니다. 현행 민법에 따르면 10년으로 되어 있는데 10년으로 되어 있으면 의료기관, 즉 병원에서는 그게 좀 과하다 그래서 심평원이 진료비를 확인할 수 있는 기간을 5년으로 축소를 해서 진료기관에 있어서는 약간 도움이 되는 규정이다 이렇게 보시면 되겠습니다.

○**소위원장 최인호** 전문위원 의견에 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님.

○**맹성규 위원** 이것 안 고쳐도 10년이잖아요. 그렇지요?

○**전문위원 최용훈** 예.

○**맹성규 위원** 안 고쳐도 10년인데 굳이 이것을 해 가지고 5년으로 하게 되면 얻는 것하고 누가 이익을 보고 누가 저기 하는지 명확하게 해 줘야지요.

○**전문위원 최용훈** 이게 10년이 되면 병원을 운영하고 있는 사람 입장에서는 10년 안에 심평원이 언제든지 와서 조사를 할 수 있거든요.

○**맹성규 위원** 그러면 뭐가 잘못된 거예요, 그렇게 되면?

○**전문위원 최용훈** 그런데 의료기관 입장에 있어서는 불안정한 기간이 5년으로 되면……

○**맹성규 위원** 전문위원, 그렇게 말씀하시면 어떻게 합니까? 그게 그렇게 불안정한 거예요? 사안이 발생을 해야 되는 것 아닙니까? 해 주겠다고 하세요, 그냥. 이게 지금 논리적으로 맞지가 않지 않습니까? 이렇게 10년으로 하게 되면 누가 제일 손해를 보는 거예요? 의료기관이 그렇게 불안정한 상태에 놓인 거고 가장 이득을 보는 게 누구입니까, 제도를 10년으로 하게 되면? 그 비교를 해서 설명을 해 주셔야지요. 안 그래요? 10년으로 하게 되면 누가 가장 제도적인 혜택을 보게 되는 거예요?

요? 병원이 그렇게 불이익을 받는다고 하니까……

○**전문위원 최용훈** 10년으로 될 경우에는 심평원이 의료기관의 부당한 진료청구에 대해서 확인을 할 수 있습니다.

○**맹성규 위원** 그러면 사회적으로 어느 게 더 맞습니까? 그것을 설명해 주셔야지 일방적으로 10년이면 불안정하고 5년이면 안정되고, 비교해 봤어요?

심평원이 의료기관에 자의적으로 아무 때나 할 수 있습니까?

○**전문위원 최용훈** 그렇지는 않습니다.

○**맹성규 위원** 그러면 어느 경우에 합니까?

○**전문위원 최용훈** 거짓이나 부정한 방법으로 자동차보험진료수가가 잘못되거나 착오 등으로 잘못 지급된 경우입니다.

○**맹성규 위원** 그런 경우에 5년 지나서 10년 내하는 경우가 사회적으로 잘못된 거예요, 잘된 거예요? 그러니까 지금 제가 문제 제기하는 것은 너무 일방적으로 한쪽의 의견을 가지고 의견 제시를 하고 있다는 거예요.

국토부 의견은 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 이 부분에 대해서는 저희도 깊게는 검토를 안 했는데 저희는 규정을 두지 않아도 된다고 보고요. 이 문제에 대해서는 그렇습니다.

○**맹성규 위원** 이것은 정책적으로 판단할 문제고 이렇게 의사협회에서 의견을 냈으면 당연히 국토부가 논의를 한 다음에 의견을 제시해 주셔야지 이게 중간에 이렇게 해 가지고 집어넣을 사항이 아니지 않습니까. 물론 5년에서 10년 사이에 의료기관이 받는 부담이나 이런 게 있을 수 있어요. 그러니까 의료기관에서도 이런 문제 제기를 할 수 있지만 과연 그것하고, 그렇게 해서 보호되는 의료기관의 가치하고 5년에서 10년 사이에 추가로 이런 문제가 발생했을 때 구제받는 것하고 이익형량을 해서 어느 것이 사회적으로 도움이 되느냐는 그 의견을 주셔야지 판단을 할 수 있지 않습니까?

○**소위원장 최인호** 알겠습니다.

맹성규 위원님, 방금 차관계서 시효를 굳이 두지 않아도 된다는 의견을 말씀했기 때문에…… 위원님들도 대체로 그 의견에 동의하시리라 생각을 합니다만 위원님들 의견이 어떠십니까?

이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○**이소영 위원** 다른 의견이 있다는 취지라기보다는요 어쨌든 이 얘기가 나와서 정책적으로 고려

할 부분을 좀 다양하게 제시해 보는 차원에서 말씀드리려 보자면 사실은 전문심사기관이라고 하는 곳이 어떤 조정할 사유가 있을 때는 최대한 빨리 그것을 하는 게 바람직하기는 하고 의료기관이 영리기관은 아니지만 사실은 전문적인 체계와 시스템을 가지고 있는 조직이기 때문에, 보통은 상사 소멸시효가 5년이기도 하고 또 여러 가지 조세와 관련된 소멸시효도 5년인 것들이 있기 때문에 그 취지가 장기간이 지나고 나면 증거나 입증의 방식들이 비산돼서 없어질 우려가 있고 또 이런 빠른 조치를 촉구하는 차원도 있기 때문에 사실은 5년이라고 하더라도 그게 부당하거나 과도하거나 이례적인 것은 아니어서 저는 정책적인 측면에서는 논의해 볼 수 있는 부분이라고 충분히 생각을 하거든요.

○**맹성규 위원** 제가 제안을 드릴게요. 제가 제안을 드리는데 이것은 국토부가 판단을 해 주는 거예요. 깊이 있게 고민 안 했습니다가 아니고 당연히 국토부가 사전에 조율을 해서 의료기관의 의견 그다음에 심평원 그다음에 소비자단체 이런 것을 전체적으로 의견을 조율한 다음에 국토부가 의견을 제시해 주시면 정책적으로 되는 건데 지금 국토부는 가만히 있는 상태에서, 이것은 이런 방식은 아닌 것 같고요.

저는 국토부가 합리적으로 의견을 제시해 오시면 굳이 이견을 제기할 생각은 없고요. 제가 오늘 의견을 제기하는 것은 절차가 조금 잘못됐다 그 의견을 말씀드리는 거예요.

○**소위원장 최인호** 차관, 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 어명소** 사실 이 문제가 어젯밤에 그렇게 돼서, 저도 여기서 처음 보고를 받았습니다. 그래서 저희한테 시간을 주시면 저희가 소비자단체나 아까 맹성규 위원님 얘기하신 대로 채납세액에 대한 소멸시효도 5년이기 때문에 이런 여러 가지 또 건강보험의 사례 등등 해서 저희가 다음에 의견을 조정해서 드리도록 하겠습니다.

○**민홍철 위원** 전문위원님께 제가 한마디……

이게 지금 신설 시 문구, 수정안 준 게 이대로 한다는 겁니까?

○**전문위원 최용훈** 예.

○**민홍철 위원** 아까 왔는데 이게 지금 12조의3 2항에 5년이잖아요, 재심사·조정기간이? 그렇지요?

○**전문위원 최용훈** 예.

○**민홍철 위원** 그러면 이게 효력이 뭐예요? 중재는 기속이 되는데 그러면 조정·심사를 해도

여기에 한 당사자가 동의 안 하면 관계없잖아요? 예를 들어서 조정을 전문심사기관이 할 것 아닙니까, 의료기관의 이의신청을 받아 가지고? 그렇지요? 이 내용이 그것 아닙니까? 의료기관이 보험회사 등에 대한, 그러니까 조정신청을 할 수 있는 사람들이 이런 문제가 밝혀졌을 때 조정이나 정산 등을 조사 결과 한다는 것 아닙니까? 그렇지요, 5년 동안?

○**전문위원 최용훈** 조정의 주체는 심평원입니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 심평원인데 그러면 이게 양 당사자 간에…… 어찌 보면 세 당사자겠지요, 구상권을 행사당하는 사람하고 의료기관하고 보험회사하고. 그렇지요? 그러면 이 5년이라는 게 보통 중재법에 의해서 중재하면 기속되잖아요? 거기에 소를 제기할 수 없고 하는데 이것은 거기에는 기속되지 않는 건가요? 조정의 효과가 뭐냐 이거지요, 법률적인 효과가.

○**전문위원 최용훈** 그러니까 5년이 되면 더 이상 심평원이 확인·조정할 수 없다는 겁니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 일반불법행위는 소멸시효가 10년이고. 그렇지요?

○**전문위원 최용훈** 예.

○**민홍철 위원** 그다음에 상사는 5년이고 그런데 이게 지금 어찌 보면…… 내가 뭘지 모르겠네요, 이게 상사 채권인지 아니면 일반불법행위에 대한 구상권 행사인지.

○**전문위원 최용훈** 소멸시효에 준하듯이 5년 동안……

○**민홍철 위원** 그러면 상사 5년으로 보는 거예요?

○**전문위원 최용훈** 예, 그렇습니다.

○**민홍철 위원** 그래서 5년으로 맞췄다?

○**전문위원 최용훈** 예. 그리고 사실 이 건에 대해서는 해당 과랑 같이 논의를 했습니다.

○**민홍철 위원** 그러면 이해가 되는데요. 왜냐하면 소멸시효하고 맞췄다면 이해가 되는데 하여튼 그 효과는 그러면 조정 결과에 기속되네요, 합의하면?

○**전문위원 최용훈** 예, 맞습니다.

○**민홍철 위원** 알겠습니다.

○**홍기원 위원** 제가……

○**소위원장 최인호** 홍기원 위원님이 아까 먼저 드셔 가지고……

○**홍기원 위원** 그러니까 어젯밤에 의료 쪽의 의견을 받아서 이렇게 수정안을 마련했다 그런 취지인 거지요?

○전문위원 최용훈 예.

○홍기원 위원 그러니까 당사자인 보험회사나 또는 소비자단체 쪽 의견은 아직 안 들어 본 거고?

○전문위원 최용훈 저희가 일단 수정의견에 대해서 의협 관련 단체가 반대를 해서 한번 조율을 해……

○홍기원 위원 그러니까 제가 말씀드린 다른 기관 쪽의 의견도 들어 보는 게 좋을 것 같다는 생각이고.

다만 방금 민홍철 위원님이 말씀하신 대로 예를 들면 여기에 5년이라고 규정했다고 그래서 거짓으로 의료수가가 잘못됐을 경우에는 조정을 안 거칠 뿐이지 민사상의 권리는 그대로 남아 있는 것 아니겠어요, 10년간은?

○전문위원 최용훈 그것은 아닙니다.

○홍기원 위원 그런 것은 아니에요? 5년이 지나면 심사평가원이 다시 산정 못 하는 거예요?

○전문위원 최용훈 못 합니다. 그런 식으로 구조를……

○홍기원 위원 하여튼 보험회사나 소비자단체 쪽 의견도 물어봐서 안을 검토해 보는 게 좋을 것 같습니다.

○한준호 위원 짧게 의견 하나……

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 지금 이 법률안의 취지나 이런 것을 잘 읽어 보면 심평원 자체가 매년 전년도 심사결정분에 대해서 진료비 중복청구가 있었는지 사후점검을 하는 것이잖아요. 그렇지요? 그런데 실제 지금까지도 보면, 예를 들어 사후 결정에 대해서 의료기관에 심평원이 연락을 하더라도 지금 법적 근거가 없기 때문에 따르지 않는 경우들이 생기니 이 법적 근거를 만드는 것이고. 그런데 현재까지 해 온 것을 이 내용을 토대로 봤을 때는 5년이 지나고 10년이 지난 것에 대해서 심평원이 심사하라는 케이스는 아닌 것 같아요. 그렇지요, 여태까지 의료기관이 따르지 않았으니까?

그런데 실제 저희가 지금 논하고 있는 기간에 대한 문제는 큰 문제가 되는 것이 아니라 심평원이 매년 전년도에 대해서 심사결정분을, 진료비가 중복청구됐는지 여부를 판단해 보는데 판단하고 결정된 것에 대해서 의료기관이 따를 수 있느냐 없느냐 이것이 지금 이 법안의 관건 아니겠습니까?

저는 그래서 연도가, 지금 의료기관 측이나 의사협회에서 왜 의견을 줬는지는 잘 모르겠으나 법적 근거가 생기게 된다면 심평원이 그냥 전년도분 정도만 하던 것을 넓혀서 심사를 할 가능성이 있기 때문에 아마 여기에 대해서 의료기관에서 의견을 준 것 같아요.

그래서 이 법안은 매년 전년도 정도에 대해서 심평원이 중복청구가 됐는지 확인을 하고 이것을 의료기관에 의견을 줘서 따르게 하는 데 목적이 있고, 제가 볼 때는 5년을 하든 10년을 하든 큰 문제는 없는 것 같다는 생각은 듭니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

정동만 위원님, 아까 손…… 해소됐습니까?

○정동만 위원 예, 아까 홍기원 위원, 똑같습니다.

○소위원장 최인호 그러면 어쨌든 시효를 5년으로 하든 10년으로 하든 간에 소비자단체의 의견을 경청하지 않은 사실이 공유가 됐기 때문에 오늘은 이 정도로 하고 관련 단체들의 의견을 다 종합적으로 검토해서 다음에 재심의하도록 하는 것이 좋겠습니다.

그렇게 하면 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 다음, 의사일정 5항 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 1페이지입니다.

자동차 사고부담금 제도 적용대상을 확대하는 내용입니다.

검토의견은 신중 검토 의견입니다.

2페이지에 보시면 사고부담금 제도가 2004년부터 음주 운전, 무면허 운전, 뺑소니 운전, 약물 운전까지로 점차 확대되고 있는 상황입니다.

3페이지에 보시면 개정안은 이 건 외에 12대 중과실 교통사고에 포함되는 중앙선 침범, 과속, 보행자 보호의무 위반, 보도 침범을 추가하는 내용입니다. 왜냐하면 그로 인한 사망자 수가 많고 치사율이 높기 때문인 것으로 보여집니다.

4페이지입니다.

왼쪽의 표를 보시면 현행 개정안에 4개가 확대돼 있는데 이것이 운전 중에 발생한 주의의무 위반을 추가하기 때문에 적절한지, 상충되는 측면이 있다 이렇게 보았습니다.

8페이지에 보시면 12대 중과실 사고 보험처리 현황이 나와 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀

해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 그래서 보험협회에서는 당연히 동의할 것이고요, 구상권 행사하는 것이니까. 그런데 현재는 지금 대법원 판례로 계속 형성돼 가잖아요. 그런데 현재 약관에는 다 배제돼 있지요? 부보 자체가 안 되는 것 아닙니까, 약관은? 12대 중대 교통사고, 중과실 사고 약관, 보험 약관에?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 그렇지 않습니다.

○민홍철 위원 부보합니까, 이것도?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 예.

○민홍철 위원 판례로 형성된 것 아니에요. 그러면 결국은 보험협회를 도와주는 것인데 운전자들을 위해서 법으로까지 올릴 이유가 있나요? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 케이스 바이 케이스로 다 달라질 것인데, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그래서 이것은 글썽요, 모르겠습니다. 보험협회에서는 당연히 이렇게 되면 동의하지요. 그래서 운전자, 소비자들 입장에서는 이것은 좀 더 신중하게 해 줘야 된다 그렇게 생각을 합니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다. 민홍철 위원님, 저희도 같은 의견이고요. 현재 사고부담금은 고의성 있는 중대법규 위반에 대해서 적용 중인데 지금 개정안은 단순 과실에 대해서도 적용돼서 본래 취지를 고려해서 신중할 필요가 있다는 생각입니다.

○소위원장 최인호 위원님들 다른 의견 없으시면 의사일정 제4항 및 제5항, 이상 2건의 자동차 손해배상 보장법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

(10시59분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제6항 국가철도공단법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위자료 1페이지입니다.

개정안은 국가철도공단 사업 범위에 철도 산업단지 개발을 추가하는 내용입니다.

2페이지에 보시면 제8호를 신설해서 ‘철도산업의 육성을 목적으로 조성되는 산업단지로 한다’ 이렇게 돼 있습니다. 현행 산단법에 따라서도 철도공단이 사업 시행자로 지정될 수 있지만 좀 더 근거를 명확히 하려는 취지입니다. 다른 공공기관 등도 산업단지 개발에 관한 조성 사항이 명시되어 있습니다. 다만 조문을 수정하자는 의견입니다.

3페이지에 보시면 충북 오송에 클러스터 구축 내용이 있고요.

5페이지에 관련 입법례 있습니다.

8페이지의 수정의견인데요, 문구를 ‘산업입지 및 개발법에 따른 철도산업의 육성을 위한 산업단지개발사업’으로 자구만 수정했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○이소영 위원 산업단지 개발을 추가해서 클러스터 조성을 철도공단이 하게끔 하자는 취지인데 산업 입지를 조성하고 집적하고 그 안에 단지를 육성하고 이렇게 하는 부분에 대한 전문성 있는 기관이 철도공단이 아닌데 이것을 성공적으로 수행할 수 있을지 저는 의문이 들고요.

과거 사례도 농림부나 해수부가 클러스터 만드는 일에 도전한 적이 있는데 이때 시행착오가 굉장히 있었다고 알고 있습니다. 그래서 굳이 이것을 공단의 사업으로 하기보다는 전문성 있는 기관이 하는 것이 더 맞지 않나 생각이 드는데요.

○소위원장 최인호 차관, 이 부분에 대해서 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 국가철도공단은 철도 분야에 대해서는 전문성이 있고요. 그다음에 수역역세권개발이나 이런 데 참여한 적이 있습니다.

그래서 지금 예정하고 있는 오송 철도산업 클러스터의 경우에는 전문성이 있는 충북개발공사하고 같이 파트너가 돼서 하는 방안을 검토하고 있습니다. 그래서 혼자 하지는 않고요. 충북개발공사는 여러 가지 개발 경험이 있습니다. 그래서 같이 하는 방안을 검토하고 있습니다.

○이소영 위원 그러면 궁금한 것이 과거에 그런 사업에 참여한 적이 있다고 하면 그 당시에 사업 범위가 아니었는데 어떤 식으로 참여를 한 것이지요?

○국토교통부제2차관 어명소 역세권 개발로 해서, 수서역세권개발 이런 식으로 해서 참여하게 됐습니다.

○이소영 위원 그것은 지금 사업 범위에 들어가요, 그런 식의 참여 방식은?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○국토교통부철도안전정책관 정채교 역세권 개발법으로 할 수가 있습니다.

○이소영 위원 그러니까 산업단지 개발은 해 본 적이 없는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 어명소 그것은 그렇습니다.

○이소영 위원 산업단지 개발은 원래 산단공이 주로 전문성을 가지고 하는 역할 아닌가요?

○국토교통부제2차관 어명소 산업단지는 LH하고 그다음에 지역의 개발공사들이 많이 하고 있는데 식품산업 클러스터의 경우에는 일부 하는 경우도 있습니다. 그런데 충북개발공사 혼자 하게 되면 지분을 다 전액 투자해야 하는 문제가 있어서, 또 LH는 여기에 적극적이지 않고. 저희가 오송에 가면 그것을 지금 하고 있습니다. 그래서 철도공단도 같이 참여해서 지분 투자 형태로 하면 이 사업이 좀 더 원활히 추진될 것으로 생각되고 있습니다.

○이소영 위원 제가 전반기 상임위를 산자위에서 했었는데 그때도 한국전력이 본인들의 전문성도 없는 석탄광산 개발 같은 데 자꾸 참여하려고 해서 ‘문어발식으로 사업을 확장할 것이 아니라 공사나 공단은 본인의 전문적인 본업에 집중하고 그런 것들을 분업화하는 것이 맞다’ 이런 의견을 드린 적도 있었는데, 저는 이것을 철도공단이 꼭 해야 되는 필요성을 잘 모르겠고요. 어쨌든 사업의 주체로 참여하게 되면 그 사업의 성공에 대한 책임도 지게 되고 손해도 부담하게 되는 문제들이 생기는데 그런 부분들을 신중하게 검토해야 되지 않을까 싶은데요.

○국토교통부제2차관 어명소 저희도 철도공단이 산업단지를 주도적으로 개발하는 것에 대해서는 바람직하지 않다고 보고요. 다만 오송 철도산업 클러스터의 경우에는 현재 종합시험선로가 있고 제2관제센터, 그러니까 철도와 관계된 시설들이 들어오게 됩니다. 그래서 그런 부분을 철도공단이 하게 되고, 다만 주변 부지개발은 또 충북개발공사가 하게 된다면 시너지 효과가 많이 나타날 것으로 생각하고 있습니다.

○한준호 위원 질문 좀 드려도 되나요? 법 개정안의 취지를 잘 살펴보면 철도공단 측이 이러한 산단을 본인들의 주력 사업으로 가져가겠다는 것이 아니라 철도 산업단지 건설을 하는 데 있어서 시행자로 나서겠다, 그중에서 특히 방금 말씀하신 철도와 관련됐거나 또는 관련 부지 개발의 필요성이 있을 때 시행을 하려고 하는데 지금 현재는 법적인 근거가 없기 때문에 이 부분에 대한 법적 근거를 만들어 달라는 게 아마 이 법안의 취지인 것 같습니다.

만일 철도공단이 본인들의 본업을 떠나서 산단을 만들고 기존에 있는 국가 부지들을 이용해서 이런 것들을 계속 개발하겠다는 것은 제가 보기에는 이 내용에는 담겨 있지가 않아서 기본적으로 이 부분에 대해 열어 주는 것에 대해서는 크게 문제가 될 것 같지는 않습니다.

그래서 일단 이러한 사업들에 대한 시도나 그리고 이러한 사업들에 대한 필요성들이 지역 곳곳에 몇 군데가 있으니 그런 부분들에 대해서 법적 근거를 만들어 주는 것에 대해 저는 동의를 합니다.

○소위원장 최인호 서일준 위원님이 먼저 손을 드셨습니다.

○서일준 위원 저도 기본적으로 철도공단이 산업단지를 만든다 이런 것은 반대인데요. 이 내용은 보니까 차관님, LH에서 이 사업을 하려고 하다가 포기를 한 것이지요? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○서일준 위원 LH에서 포기를 하고, 이것이 철도클러스터니까 철도공단에서 이 부분만 들어갔다는 뜻입니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○국토교통부철도안전정책관 정채교 맞습니다.

○서일준 위원 알겠습니다. 감사합니다.

○소위원장 최인호 취지에 동의하시는 것으로……

○민홍철 위원 잠깐만요. 제가 자꾸 때문에 말

숨을 드리는데 ‘철도산업을 육성하는 산업단지’ 이것은 어떤 것이 있을까요, 차관님?

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 생각하고 있는 것은 아까 말씀하신 종합시험선로, 제2관제센터 그다음에 부품·정비기업들 정도를 예정하고 있습니다.

○민홍철 위원 그러면 여러 가지 오해가 있을 수 있잖아요? 철도공단이 산업단지 자체를 개발하는 것 아니냐 같은 오해가 있어서 그 오해를 불식시킨다면…… 하여튼 참여는 할 수 있도록 해 줘야 될 것 같은데 그러면 수정의견에 ‘산업입지 및 개발에 관한 법률에 따른 산업단지 개발사업 중 철도산업을 위한 사업’ 이렇게 하면 오해를 없애는 것 아닌가요?

○국토교통부제2차관 어명소 철도산업을……

○민홍철 위원 육성을 위한 사업.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 좋습니다.

○민홍철 위원 왜냐하면 그렇게 되면 전체 산업단지 개발은 산자부가 하는데 그 산단 안의 철도 관련된 사업에 참여할 수 있도록 열어 주는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 좋습니다. 저희는 그렇게 해 주셔도……

○민홍철 위원 그래서 오해를 없애려면…… 산업단지 자체를 철도공단이 개발하는 것처럼 보이지 않아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 해도 좋습니다.

○민홍철 위원 한정하자 이거지.

○이소영 위원 그런데 지분 참여하려고 하는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 어명소 같이 하려고 합니다.

○민홍철 위원 하여튼 정리를 서로 그렇게 생각하는 것으로……

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 먼저 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저도 민홍철 위원님 의견에 공감을 하는데요. 그러니까 철도공단이 철도와 관련됐다고 해서 산업단지 개발사업 전체를 하겠다 그런 취지는 아니라는 것이지요? 오송에 조성하고자 하는 철도클러스터 안에 철도와 관련된 시설들이 들어가니 일정 부분 철도공단도 참여하는 게 좋겠다 그런 취지인 것이지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○홍기원 위원 그런 취지로 문구를 명확하게 수정해서 하면 괜찮겠다는 생각입니다.

○소위원장 최인호 2페이지, 개정안의 ‘다만, 철도산업을 육성을 목적으로 조성되는 산업단지로 한정한다’ 이것하고 민홍철 위원님 8페이지하고 그것을 염두에 두시면서……

맹성규 위원님.

○맹성규 위원 국토부, 역세권 개발하고 지금 법안 개정안하고 차이점이 뭐예요? 역세권 개발 지금 하고 있는 것하고 잘 안 되는 이유가 뭐냐고요?

○국토교통부철도안전정책관 정채교 역세권 개발사업의 경우에는 대부분 잘 아시겠지만……

○맹성규 위원 나 잘 몰라요.

○국토교통부철도안전정책관 정채교 주거나 상업 이런 것 위주로 되고요, 산단 조성은 산업용지가 전체 부지의 절반 이상이어야 됩니다. 그리고 입주기업에 대한 지원이라든가 이런 사항들을 많이 포함하고 있기 때문에 조금 다릅니다.

○맹성규 위원 내가 볼 때 여러분들도 이게 무리라는 것을 잘 알고 있잖아요. 왜냐하면 예를 들어서 LH가 들어오거나 아니면 충북개발공사하고 같이 한다고 아까…… 지금 어떻게 철도공단이 산업단지를 해? 그러면 안 돼.

첫째, 아까 집어넣을 게 선로하고 관제센터 그다음에 부품·정비공장 몇 개를 같이 한다 그랬잖아요. 선로나 관제센터는 여러분들이 산업단지를 안 해도, 산업단지 지정을 안 받아도 철도시설공단 말고 할 데가 있습니까? 예를 들어서 산업단지로 지정한다는 것은 충북공사에서 혼자 하기 어려운 자본금도 여러분들을 같이 넣고 하겠다는 것인데 결국에는 할 수 있는 게 선로나 관제센터 같은 거야. 이것은 산업단지 지정을 안 받아도 우리나라에서 철도공단밖에 할 수가 없어. 그러니까 누가 됐든 간에 하청을 주거나 아니면 여러분들하고 업무 협조를 하거나 해서, 이것은 산업단지 지정하고 전혀 관련 없이 진행할 수 있는 일이다. 이것 때문에 산업단지를 지정한다는 것은 아니다.

두 번째, 부품·정비공장을 몇 개 유치한다 그랬어요. 철도공단에서 산업단지 지정하는 것하고 철도부품단지 유치하는 것하고는 아무 상관이 없어요. 왜냐하면 단지를 지정해 놓으면 철도부품공장이 들어가든 식품공장이 들어가든 그것은 아무나 가서 들어가면 되는 거니까 그것 때문에 마치

철도공단이 무슨 역할을 할 수 있다, 이것도 아니라는 거야.

그래서 저는 이것을 여러 위원님들이 타협적으로 해서 철도산업 육성을 목적으로 한…… 그런 데 이것도 애매모호한 게 철도산업 육성이라는 게 뭐냐 이거야. 아까 말씀드린 것처럼 부품공장을 유치한다는 것은 가만히 놔둬도 나중에 조성이 되면 들어가는 것이고 선로나 관제센터 같은 것도 여러분이 노력을 안 하셔도 이렇게 하게 되면 여기 들어오는 사람은 당연히 선로나 관제센터가 없으면 말이 안 되는 거고, 할 수 있는 기관은 저기밖에 없는데.

이게 왜 문제가 되느냐 하면 이런 식으로 하면 도로공사는 도로공사 주변에 산업단지 조성하면 안 됩니까? 도로공사는 고속도로 주변에 자기가 고속도로 길을 내고 아주 유용한 데 산업단지 지정하면 안 돼요, 도로공사는? 도로공사 관련되는 기업 유치한다고 산업단지 지정하면 되지. 그래서 이것은 순서가 잘못돼 있는 것 같고요.

그래서 이것을 하려면 차라리 역세권 범위를 넓히든지 아니면 지금 오송 철도산업 클러스터가 여러분들이 구상하는 것대로 안 된다 그러면 되는 방안을 찾아서 제시를 해야지. 이것을 산업단지로 묶어 놓으면 어떤 문제가 생기느냐 하면 철도공단은 당연히 충족하고 합자해서 들어갈 것 아니에요? 거기까지만 되고 그 이후는 누가 하든지 간에 똑같다는 것이지.

그래서 이것을 굳이 산업단지 지정을 하고 이렇게 할 필요가 있느냐는 거예요. 그런 식으로 열면 다른 국가기관도 다 열어 줘야 돼.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 제가 관련돼서 확인이 필요한 건데요, 지금 이 법을 개정해서 철도클러스터 단지를 지정하려는 게 아니고 이번에 국토부에서 15개 국가산단을 지정했는데 그중의 하나가 오송의 철도클러스터 아니에요?

○국토교통부철도안전정책관 정채교 맞습니다.

○홍기원 위원 그러니까 철도클러스터 산단이 국가산단으로 지정이 됐고 그것을 지금 충북개발공사가 하려고 하는데 이게 철도클러스터니까 거기에 철도 관련한 시설들이 들어가야 되고 그러니 아마 철도공단도 당연히 원할 테고 또 충북도 시개발공사도 국가철도공단하고 같이 하는 게 좋겠다 싶어서 근거 규정을 마련하려고 하는 것 아닌가요?

○국토교통부철도안전정책관 정채교 예, 맞습니다.

○홍기원 위원 그러니까 현재 산단은 지정이 돼 있는 것이지요?

○국토교통부철도안전정책관 정채교 그것은 후보지로 지정된 상태고요. 공공기관 예타를 거쳐 가지고 이것이 적합한 목적에 맞느냐, 다 검증을 거치게 됩니다.

○홍기원 위원 어쨌든 이번에 국토부에서 발표한 15개 국가산단 중의 하나로 지정이 됐고……

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다. 후보지에는 있습니다.

○국토교통부철도안전정책관 정채교 15개 중의 하나입니다.

○홍기원 위원 그래서 법안의 개정 취지에 약간은 불명확한 점이 있었던 것 같아요.

그래서 저는 아까 그런 상황이라면 민홍철 위원님이 말씀하신 대로 철도공단이 산단 개발하고 하는 건 저도 별로 바람직하다고 생각을 안 하는데 거기에 철도 관련한 시설들이 들어간다고 하면 충북개발공사 혼자 하는 것보다는 국가철도공단도 일부 참여해서, 철도공단이 필요로 하는 시설이 들어가는 그런 산단은 철도공단이 참여하는 게 효과적이지 않을까 하는 생각입니다.

○맹성규 위원 홍 위원, 내가 지금 반박하는 게 아니라고요. 그냥 가만히 놔둬도 지금 아까 얘기한 대로 선로나 관제센터 같은 거는 철도시설공단 아니면 할 데가 없어요.

아니, 그걸 한번 설명을 해 보세요. 예를 들어서 산단이 지정되는 경우하고 산단이 지정되지 않는 경우하고 철도시설공단의 역할을 한번 설명을 해 보세요. 이게 자본금이 더 들어가느냐 안 들어가느냐 그 차이밖에 없잖아, 지금 상황.

○국토교통부제2차관 어명소 맹성규 위원님 말씀하신 대로 종합시험선로나 관제센터 이런 것은 시설 설치로 가능할 겁니다. 그러나 제가 아까 말씀드린 부품·정비공장이나 물류시설 이런 게 들어올 수도 있습니다. 철도물류시설이 들어올 수도 있고 또 주변에 이런 시설들이 필요할 수도 있습니다. 그런 것에 대해서 우리가 좀 더 체계적으로 산업단지 계획을 수립해서 한다면 좀 더 체계적인 개발이 가능할 수 있을 것으로 봅니다.

○맹성규 위원 아니, 나는 그러니까 필요한 시설은 철도시설공단에서 지원하는 그건 뭐 어떤 시설이 되든 상관이 없다니까요. 철도시설공단에

서 해야 될 시설은 산업단지……

자, 산업단지로 지정하면 철도시설공단에 어떤 의무가 생깁니까? 자본을 투자해야 되잖아요, 책임을 가지고.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○맹성규 위원 지금 철도시설공단이 빚이 얼마예요? 이거 해 가지고 수익이 나요?

내가 지금 물어볼게요. 철도시설공단이 이 사업을 통해서 예상하는 수익이 있습니까?

○국토교통부철도안전정책관 정채교 일반적으로 산단의 경우에는 수익이 잘 나지 않는 게 맞습니다. 지금 철도공단 부채는 한 20조 원 대략 되고요. 그렇지만 22년도에 기재부가 선정한 재무위협기관으로는 포함되지 않고 있습니다. 그리고 공공기관 예타 과정에서 재무성이라든가 이런 것들을 한번 검증을 거치기 때문에 그게 그냥 막 이렇게 법이 바뀌었다고 해서 진행되지는 않는다고 봅니다.

○맹성규 위원 그러니까 이 법안이 나온 것을 위원님들한테 지금 제대로 설명을 해 주셔야 된다는 거지. 뭐냐 하면 산단을 국토부가 지정해 놓고 클러스터를 육성하려고 하다 보니 실행주체가 분명하지 않고 마땅하게 하는 사람이 없다는 거야. 그러면 이왕에 철도시설공단도 여기에 일정 부분 관여를 할 수밖에 없으니 그거를 관여를…… 그러니까 제 얘기는 철도시설공단이 그냥 가만 놔둬도 자기들이 해야 될 역할은 한다는 거예요, 그냥 가만히 놔둬도, 어떤 형태라도. 그 대신에 산단으로 묶이게 되면 철도시설공단은……

이게 차라리 정부입법을 통해서 오게 되면 나는 반대하지 않겠어요. 왜냐? 이게 정부입법이 아니기 때문에. 철도시설공단이 부채 문제라든지 철도시설공단 입장에서 보면 이게 반드시 좋은 거냐? 제가 볼 때는 그렇지가 않다는 거예요. 이게 물론 여러 가지 요인이 있을 수 있지만 그냥 가만 놔둬도 철도시설공단…… 그러니까 아까 차관님 얘기한 건 물류시설이 필요하면 그냥 철도시설공단이 필요한 만큼 투자하면 되는 거예요. 이 책임을 굳이 안을 필요가 없는 거예요, 이걸 조성하면서.

자, 그래서 저는 제안을 드리는데요. 이게 의원입법이 아니고 정부입법을 통해서 정부 관계부처의 협의를 통해서 온다고 그러면 공공기관의 어떤 업무영역의 확장 문제, 공공기관의 재정수지에 대한 검토 문제 이런 게 다 걸려서 오지만 이

안에는 제가 지금 말씀드린 이런 검토의견이 없기 때문에 우려가 된다는 거예요.

그래서 이거를 국토부 입장에서 정 하고 싶다고 그러면 제가 제안을 드리고 싶은 것은 의원입법으로 정부 관련 기관의 협의를 거쳐서 오면 그 절차를 밟아야 된다 이런 것은…… 이게 지금 이한 기관의 문제가 아니라니까요. 저는 그래서 반대입니다.

○민홍철 위원 우리 맹성규 위원님이 많이 아서 가지고 제가 뭐 그거 한테, 같은 말씀인데요. 현행법에도 7호에 보면 ‘정부, 지방자치단체, 공공기관 운영에 관한 법률에 따른 공공기관 또는 타인이 위탁한 사업’ 이것도 다 할 수 있지요, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그러면 맹성규 위원님 말씀이 이한 조문으로 다 포괄돼 버립니다. 그런데 앞에 보면 1·2·3·4·5·6·7·8·9호까지 있어요. 7호까지 사업에 딸린 사업도 할 수 있고 사업을 위한 부동산의 취득, 공급 및 관리 사업까지 할 수 있도록 돼 있어요. 그렇지요?

그러면 차관께 묻겠어요. 7호에 의해서는 현재 8호 신설하려고 하는 사업을 할 수 있습니까, 없습니까? 할 수는 있겠지요, 위탁하면. 예를 들어서 충북공사가 거기다가 어떤 산단을, 철도클러스터를 만들려고 하는데 실행주체를 제7호에 의해서 국가철도공단한테 위탁을 하면 됩니까?

○국토교통부철도안전정책관 정채교 위원님, 7호 같은 경우에는 어떤 거냐 하면 김포도시철도 같은 경우 있지 않습니까? 그거는 김포시에서 했지만 그거는 자기들이 사업관리 능력이 없기 때문에 보통 이런 경우에는 철도공단에 위탁을 합니다. 그런 경우에 본연의 업무에 완전히 일치되는 경우에 자기들이 맡아서 할 수 있다는 조항이고요. 산단까지 할 수 있다는 조항은 좀……

○민홍철 위원 그러니까요. 그래서 그런 부분이 있기 때문에 신설하려고 하는 것 같은데, 오해가 없도록 국가철도공단이 산업단지 자체를 개발할 수 있는 실행주체가 안 되는 거지요? 통상적으로 얘기해서. 그래서 어떠한 산업단지 속에서 철도와 관련된 사업을 할 수 있도록 열어 주자 이 말이지요, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 모르겠습니다. 아까 우리 맹성규 위원님 말씀에도 동의합니다. 왜냐하면 이 조항이

아니라도 철도 관련된 거는 다 할 수 있는데 이번에 이 산업단지 속에서 철도 관련 사업을 명확하게 규정을 해 놓자 이런 취지인 것 같은데요.

○국토교통부제2차관 어명소 참고로 이 법안에 대해서 다른 관계부처에서는 의견이 없었습니다. 없었고, 아까 제가 말씀드린 것은 철도전문기업들이 여기에 입주를 하게 될 겁니다. 그러니까 부품·장비 업체들이 입주하게 될 건데 지금 입주 의향서를 제출한 기업이 한 39개 정도가 됩니다. 그래서 이렇다면 산단 계획, 좀 체계적인 계획이 있을 필요가 있다는 게 저희 생각이고요.

그래서 만약에 현재의 법률 체계라면 물론 종합시험선로나 관제센터 이런 건 충분히 할 수 있습니다. 그러나 기업들이 오는 거 이런 것은 저희가 현재 법률로는 포괄하기가 어렵습니다. 그래서 이런 걸 해 주신다면 좀 더 철도산업이, 좀 더 부품·장비 산업이 발전하는 데 도움이 될 거라는 게 저희의 입장입니다.

○맹성규 위원 차관님.

○홍기원 위원 제가 먼저 손을 들어서요.

○소위원장 최인호 예, 홍기원 위원님.

○홍기원 위원 저도 이 법 개정안의 의도가 좀 명확했으면 좋겠는데, 우리 맹성규 위원님이 생각하는 것은 이게 아마 지역구위원이 발의한 법안이니까 충북도시개발공사 돈만으로 하는 게 아니고 국가철도공단 돈도 끌어들여서 소위 위험 부담도 분산시키고 하는 그런 취지가 있는 것 아니냐 하는 의도인 것 같은데……

○맹성규 위원 아니에요.

○홍기원 위원 그런 거 아니에요?

제 생각으로는 철도클러스터니까 국가철도공단의 각종 시설도 들어가야 되는 것 아니겠어요? 그런데 산단 개발은 철도공단이 빠진 상태로 하면 결국 국가철도공단은 나중에 철도 관련 시설을 넣을 때 그 산단의 일정 부지를 분양받아서 들어가야 되는 거고 만약에 철도공단이 같이 참여하면 원사업자로서 자기가 개발한 일정 부지의 땅에다가 자기 시설을 넣는 거니까 훨씬 더 저렴한 비용으로 들어갈 수 있지 않나 하는……

모르겠어요. 이게 국토부에서 설명해야 될 내용인 것 같은데 제가 설명하는 게 맞는 건지, 혹시 그런 의도인지 아닌지 이런 걸 국토부에서 명확하게 설명을 해 줬으면 좋겠습니다, 이게 의도가 뭔지.

○맹성규 위원 아니, 지금 제가 지역 의원님 반

대 이게 아니에요. 자꾸 그렇게 하시면 오해의 소지가 있는데 그게 절대로 아니고요.

자, 이게 다른 게 아니라니까요. 첫째, 철도시설공단이라는 기관이 산업단지 개발이라는 사업을 하는 게 정당하냐 하는 것을 정부기관 차원에서 조정을 해 가지고 와야 된다 이런 취지고 의원이 뭐 해 가지고 이게 아니에요.

두 번째는 지금 철도시설공단은 그렇지 않아도 부채가 많아서 이 사업을 하게 되면 이렇게저렇게 돈이 들어가는데 이게 돈을 버는 사업 같으면 그래도 뭐 좋은데 이게 어떻게 될지 모르는 거고, 만일 이게 돈을 버는 사업 같으면 LH가 왜 안 달려들겠어요? 그래서 이게 설명이 순서가 좀 바뀌었다 그런 것……

가장 근본적인 문제는 뭐냐 하면 철도공단은 그냥 공단 본연의 사업만 열심히 하면 되는 거예요. 제가 그런 취지로 지금 말씀드리는 거예요. 그리고 국가기관 간의 어떤 기능이라는 게 있기 때문에 그거를 우리가 이렇게 앉아 가지고 이걸 넣고 빼고 할 수 있는 그런 게 아니고 공기업이라는 것은 국가 전체적으로 이게 조정을 한번 받아야 된다 그런 취지로……

그래서 저는 이게 정부입법으로 들어왔다고 그러면 뭐 반대할 이유가 없어요. 그런데 이건 정부입법으로 들어온 게 아니기 때문에 제가 아까 말씀드린 것처럼 국가기관 간의 기능 문제, 그다음에 철도공단의 어떤 재무성 문제 이런 거를 검토해 봐야 된다. 그리고 그냥 놔둬도 다 할 수 있는데…… 이게 돈 버는 사업 같으면 다른 기관 다 달려들지.

그런 취지지 다른 취지가 아닙니다.

○소위원장 최인호 서일준 위원님 말씀해 주십시오.

○서일준 위원 우리 맹성규 위원님 말씀도 충분히 일리가 있다고 생각합니다.

차관님, 5페이지 한번 보시겠어요? 5페이지에 산업단지 조성을 하는데 다른 공공기관에서 조성한 사례를 여기에 첨부해 놔거든요. 그래서 철도공단도 본연의 일만 해야 되지만 타 공공기관에서도 이런 일을 한 사례가 있으니, 지금 마침 또 LH도 빠지고 하니까 전문성을 살려서 하겠다는 그런 의지, 그런 뜻이지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○서일준 위원 그리고 조금 전에 맹 위원님이 말씀하신 것처럼 다른 공공기관에서 해야 될 영

역을 왜 철도공단에서 들어가느냐? 이게 선택이 된다면 다른 사례도 또 앞으로 생길 우려가 있다 저는 이렇게 받아들여지고 있습니다.

아무튼 이 부분은 약간의 과거 사례라든지 조금 전에 차관님께서서는 다른 우리 국가 공공기관에 의견을 물었지만 별 의견이 없었다고 말씀하셨는데 이 부분만 좀 명확하게 해서 진행했으면 하는, 그렇거든요.

이상입니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○이소영 위원 어쨌든 지금 이 개정안의 취지 자체가 특정한 클러스터 사업을 위해서 법을 개정하자라고 하는 취지고 그래서 그 특정한 사업에 대한 이해가 조금 더 정확하게 필요하다고 생각이 되고요.

특히 맹성규 위원님 말씀하신 것처럼 지금 국가철도공단 부채가 20조가 넘는 상황이라고 한다면 이게 혹여나 그런 또 공공기관 부실의 원인이 될 수 있는 그런 사업인지 이런 것들도 판단이 필요하다고 생각을 합니다.

그리고 지금 제가 자료를 보니까 주거시설, 지원시설, 금융시설 이런 부분들까지도 입지 조성해서 분양하는 책임을 철도공단이 지게 되는 것인데 이게 단순히 관제센터가 있기 때문에, 철도 관련한 선로가 있기 때문에 철도공단이 이 사업의 시행자가 돼야 된다는 건 논리적이지 않다고 생각하거든요.

그래서 다음 회의 때 한 번 더 이러한 부분들에 대해서 정부가 말씀을 주시고 토론을 한 번 더 하면 좋겠습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 이 사안은 위원님들의 말씀을 잘 참고해서 국토부가 다음에 회의 준비를 좀 더 잘해 오시고, 사전에 위원님들과 소통을 조금 더 하고 했으면 좋겠습니다.

의사일정 제6항 국가철도공단법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

일단 오늘 오전 중에 다 끝내려고 하니까 지금 계시는 위원님들은 좀 협조를 잘해 주시기 바랍니다.

조금 속도감 있게 하도록 하겠습니다.

7. 주차장법 일부개정법률안(송재호 의원 대표발의) (의안번호 2114309)

(11시29분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제7항 주차장법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 2페이지를 보시면 되겠습니다.

표로 정리를 해 봤는데요. 개정안은 정당한 사유 없이 장기 주차를 하고 있는 주차를 제한하도록 하고 있습니다. 그래서 현재 노상·노외 부설 주차장이 있는데 이 주차장 중에 무료 주차장에 대해서 장기 주차를 제한하는 조치를 취하도록 하는 게 개정안의 취지입니다.

3페이지입니다.

무료로 운영되는 공영주차장에 장기 주차되어 있는 차량에 대해서 강제 조치를 하려는 것으로 타당한 것으로 보았고요. 캠핑차량, 장기방치차량 등이 적용 대상이 될 것으로 보여집니다.

다만 개정 취지에 따라 무료 주차장에 대해서 적용되도록 문구를 수정할 필요가 있다고 보았고요. 부칙을 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

7페이지에 보시면 주차장 통계가 나오는데요. 전체 192만 개 중의 97.3%, 187만 개가 부설주차장에 해당되었습니다.

그래서 저희 수정의견은 14쪽에 보시면 유료 노상주차장의 경우에는 2호에서 규정하고 있기 때문에 무료 노상주차장에 한해서 규정하고 시간적 개념인 대통령령으로 정한 기간 이상과 물리적 개념, 고정적이라는 표현을 반영해서 수정했습니다.

그다음에 16페이지도 유료 노외주차장이 아닌 무료 노외주차장에 대해서 앞선 표현과 동일하게 수정을 했습니다.

그다음에 17페이지에도 개방주차장이 아닌 공영 부설주차장의 경우에도 장기 주차 방치가 있기 때문에 이 부분을 앞서 내용과 같이 수정을 했고 적용례를 신설해서 이미 방치된 차량도 적용하도록 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

별다른 의견이 없으신 걸로 판단됩니다.

○ 의사일정 변경의 건

18. 주차장법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표 발의)(의안번호 2108547) **변안의 건**
(11시32분)

○소위원장 최인호 의결하기 전에 한 가지 말씀드리겠습니다.

지난 3월 28일 법안심사소위에서 박상혁 의원이 대표발의한 주차장법 일부개정법률안이 수정의결되어 현재 계류 중에 있어서 오늘 처리된 동일 제명의 법률안과 함께 다시 대안으로 처리할 필요가 있습니다.

이에 해당 안건을 오늘 의사일정으로 추가 상정하여 국회법 제91조제2항 및 제57조제8항에 따라 번안 의결하고자 합니다.

그러면 해당 안건을 번안하고자 의사일정 제18항으로 추가 상정하여 바로 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 해당 안건을 추가 상정하여 번안 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제7항 및 제18항, 이상 2건의 주차장법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지난 3월 28일 소위원회에서의 심사 결과와 오늘 심사한 결과를 반영하여 이를 통합 조정한 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

8. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안
(김승원 의원 대표발의)(의안번호 2109300)

9. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안
(홍문표 의원 대표발의)(의안번호 2109569)

10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안
(오영훈 의원 대표발의)(의안번호 2109429)

11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안
(구자근 의원 대표발의)(의안번호 2110046)

12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안
(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2117884)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제8항부터 제12항까지 이상 5건의 생활물류서비스산업발전

법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 8항부터 12항까지인데 일단 8항부터 11항, 4건을 일괄해서 설명드리겠습니다.

소위 자료 1페이지입니다.

개정안은 성범죄자등의 종사제한 등의 내용을 추가하고 있는데요. 개정안의 취지는 다 타당하다고 보았고요. 범죄경력 확인이나 계약 해지 요구, 사업자 제재, 과태료 등은 수정이 필요하다고 보았고 7번·8번 부분은 신중 검토 의견이고 운송수단 범위도 신중 검토 의견이고 부칙은 수정 의견입니다.

그래서 3페이지에 보시면 소화물배송대행서비스에 대해서 간략하게 설명드렸는데요.

4페이지의 표를 보시면 배달의민족이 이륜자동차를 이용해서 하는 업종이다. 종사자는 23만 명인데 택배업과 달리 인증제 자유업으로 보시면 되겠습니다. 그래서 운전면허나 경력 조건 이런 걸격 사유 등을 적용받지 않고 있는데 개정안은 이 부분을 보완하자는 게 개정 취지입니다.

그래서 5페이지에 보시면 현재 종사자가 적용 대상이 23만 7000명이고 배달대행 영업점은 7794개이고 다만 인증받은 사업자가 여섯 곳인데 종사자의 80%가 지금 인증업체에 소속된 것으로 추산이 됩니다.

7페이지입니다.

개정안은 성범죄자·강력범죄자가 소화물배송대행서비스업에 종사하는 것을 금지하는 것으로 종사 범위, 적용 대상의 차이가 있는데 개정 취지는 타당하다고 보았습니다.

9페이지에 보시면요. 표로 나와 있는데 성폭력 처벌법이 14조·14조의2·14조의3이 신설되었는데 개정안은 이 부분이 반영이 안 됐습니다. 그래서 여객자동차 운수사업법처럼 이 부분도 다 포괄하도록 수정의견을 제시했습니다.

그리고 11페이지에 보시면 또 표가 있는데요. 개정안이 현행은 강력범죄, 성범죄, 집행유예형을 다 배제하고 있는데 이것도 다 포함하도록 해서 다른 업종과 균형을 맞추도록 했습니다.

12페이지의 부칙은 1년 정도로 수정의견을 제시했습니다.

13페이지 보시면 우아한형제들이나 관련 협회에서 개정안에 대해서 찬성한다는 의견입니다.

15페이지에는 걸격 사유 방식이 두 가지가 있는데 저희는 종사 제한 방식으로 규정을 보완했습니

다.

그래서 23쪽부터 수정의견인데요. 23쪽과 24쪽은 개정안과 동일하고 26쪽 하단에 명암 칠해 있는 부분, 14조·14조의2·14조의3을 추가했습니다.

그다음에 27페이지에는 시행일을 공포 후 1년으로 해서 유예기간을 두도록 했습니다.

29페이지입니다.

성범죄자등의 소화물배송대행서비스사업 관련 범죄경력 조회하는 내용으로 저희 검토의견은 수정 필요 의견입니다.

개정안은 국토부장관이 범죄경력 조회를 하도록 하고 있는데 저희 의견은 업체가 범죄경력 조회를 요청하도록 했는데 유사 입법례를 보시면 관련 기관이 하도록 하고 있습니다.

31페이지에 그러면 이 규정이 왜 들어갔나 하면 형의 실효 등에 관한 법률에 따르면 수사기관에 범죄경력을 요청하려면 법률적 근거가 필요합니다. 그래서 규정이 들어왔고요. 개정안에 따르면 범죄경력 미확인 시 과태료 부과를 하도록 하고 있습니다.

그래서 35쪽에 수정의견을 제시했는데요.

종사제한 및 해지 관련 조항과 범죄경력 조회 내용이 다르기 때문에 별도 조문으로 신설하는 내용입니다. 19조의2 2항은 계약을 해지하도록 하고 있고 36페이지에 보면 종사제한 확인을 위한 범죄경력 조회를 하는 내용을 신설하도록 했습니다. 그래서 관련 기관의 장이 시·도 경찰청장 등임을 명확하게 수정했습니다.

37페이지에 보면 정당한 사유가 없으면 따르도록 자구 수정을 했고 38페이지에 보면 개정안은 1개월의 유예를 두고 있는데 개정안의 적용 대상이 24만 명이 되기 때문에 약 6개월 정도로 수정을 했습니다. 43쪽에 보면 관련 조문이 있고요.

45페이지입니다.

소화물배송대행서비스사업의 인증 취소 사유를 신설하고 있는데 저희 검토의견은 수정필요입니다.

개정안은 당연 취소 사유로 하고 있는데 재량 취소 사유로 하는 게 낫다고 봐서 46페이지에 수정의견을 제시했습니다.

47페이지입니다.

과태료 부과인데요. 범죄경력을 확인하지 않은 경우에 1000만 원 이하 과태료 부과하고 있는데 1000만 원이 과다하기 때문에 다른 입법례에 따라 한 500만 원 정도로 수정하는 의견입니다.

다만 유사 입법례에서는 범죄경력 조회를 하지

않는다고 과태료 제재 규정은 없습니다. 51페이지에 보시면 1000만 원 이하 과태료를 53쪽의 500만 원 이하 과태료로 조정했습니다.

55페이지에 소화물배송대행서비스 인증사업자가 운전자를 채용할 때 각종 채용 관리 기록을 하도록 하는 내용인데 저희 검토의견은 신중 검토 의견입니다.

왜냐하면 이 업종 자체가 자유업이기 때문에 신설 필요성에 대해서는 신중 검토 의견입니다. 국가가 개별 운전자의 인적사항 등을 알 수가 없기도 합니다.

57페이지입니다.

규제 재검토인데요. 저희가 지금 신설하는 규제가 맞는지 3년마다 재검토하는 내용인데 이 부분은 화물자동차 운수사업법에 따라서 규정을 하고 있는데 한번 필요한지 보시면 될 것 같습니다. 개정안을 수용할 경우에는 개정안이 2022년으로 되어 있는데 2025년으로 수정을 했습니다.

그다음에 59페이지 보면 소화물배송대행서비스사업에 해당되는 운송수단을 이륜차 외 킥보드 등 다양한 수단으로 확대하고 있는데 61페이지에 보시면 운송수단 범위를 확대하는 관련 연혁 이런 걸 볼 때 신중 검토 의견입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 정부 측 입장을 차관 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 근본적인 입법 취지에는 다 동의하고요.

다만 9페이지에 제가 의문이 있어서 전문위원한테, 표에 보면 화물자동차 운수사업법하고 여객자동차 운수사업법을 예를 들어 놔는데 화물자동차 운수사업법과 택시운송사업은 완전히 성격이 다르지요? 그래서 택시운송사업은 다 포함을 해야 됩니다. 밑에 성폭력 처벌에 관한 법률이라든지 14조의3 다 포함하는 게 맞지요. 취지도 맞고요.

그런데 화물자동차 운수사업법은 틀리지요. 왜? 승객이 같이 안 타기 때문에. 저는 그렇게 보는데요. 그러면 이번에 개정안이 이륜자동차나 택배 이런 것 아닙니까, 그렇지요? 그러면 개정안에서는 성폭법만 들어가 있고 나머지 카메라 등을

이용한 촬영이라든지 허위영상물 반포, 이용한 협박·강요 이것은 안 들어가 있는데 수정의견은 그것도 넣어야 된다 이것 아닙니까, 그렇지요? 이것은 과도한 입법 아닌가요?

○전문위원 최용훈 설명을 드리겠습니다.

○민홍철 위원 왜냐하면 대면 접촉이 물론 있을 수는 있지만 택시운송사업과는 완전 다른 성격이잖아요.

○전문위원 최용훈 8페이지 하단에 보시면 사실 화물자동차 운수사업법이 개정된 이후에, 성폭력 처벌법이 그 이후에 이미 14조의3 조항이 신설됐습니다. 그래서 전후 관계가 화물자동차 운수사업법이 개정되고 그 이후에 성폭력 처벌법이 강화돼서 그런 상황입니다.

○민홍철 위원 그러면 화물자동차 운수사업법도 다 포함되니까?

○전문위원 최용훈 아니, 현재는 안 되고 있는 데요. 나중에 이 부분도 좀 보완……

○민홍철 위원 그래서 예를 들어서 우리가 신중해야 될 게 과도한 입법을, 다른 법리에서 하기 때문에 우리는 무조건 해야 된다는 생각도 물론 타당하지요, 사회적인 어떤 분위기나 그런 게 있기 때문에. 그런데 각 범죄에 따라서 다 달리 판단해야 될 부분도 있다 이겁니다. 왜냐하면 직업선택의 자유를 침해할 우려도 있고요, 과도한 입법일 수도 있고요.

사항에 따라서 다 다른데 개인 물류택배 같은 경우는 물론 다 시원하게 그냥 규정해 버리면 얼마나 좋아요. 그런데 택시운송과 상황이 다르다는 거지요. 그런데 이것을 포괄적으로 똑같이 그냥 해 버리면 우리가 다른 측면에서, 혹시 직업선택의 자유나 이런 것을 우리가 침해하고 있지 않은가도 생각을 해 봐야 된다 이 말씀을 드리는 겁니다.

○전문위원 최용훈 이와 관련해서 법무부에서는 위원님께서 말씀하신 것처럼 직업선택의 자유를 침해할 우려가 있지만 그러니까 이 부분을 포함할지 말지는 위원님들이 입법 정책적으로 결정한 사항이다, 그렇게 회신이 왔습니다.

○민홍철 위원 당연하지요. 그건 입법 정책적인 문제겠지요.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 또 지적 사항 있으십니까?

○홍기원 위원 질문인데요. 예를 들면 성범죄자나 강력범죄자가 취업이 제한되는 분야가 어디

어디인지 혹시 전체적으로 파악이 됐나요?

○전문위원 최용훈 11쪽 보시면 택배나 개인택시·버스, 교통 관련 한정해서 이렇게 지금 나와 있습니다.

○홍기원 위원 주로 운송 쪽이예요?

○전문위원 최용훈 그리고……

○홍기원 위원 저희가 조금 생각이 드는 것은 직업선택의 자유 문제도 있지만 범죄를 저지른 사람도 생활을 해야 되잖아요. 그런데 그 사람들이 일할 수 있는 범위가 갈수록 한정되게 되면 오히려 더 범죄 쪽으로 내모는 그러한 사회 환경이 조성될 수도 있을 것 같아서 그런 부분도 좀 같이 고려돼야 되지 않나 하는 생각이 들어요. 아마 민홍철 위원님이 말씀하신 것도 그런 취지도 좀 있는 것 아닌가 싶은데, 어쨌든 한 번 잘못을 저질러서 처벌을 받았는데 갈수록 일할 수 있는 범위가 줄어들면 이 사람들이 오히려 또 범죄 쪽으로 내몰리는 그런 상황도 있을 것 같아서 그런 부분도 좀 같이 검토돼야 되지 않을까 생각합니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○이소영 위원 아마 이 법이 발의된 게 실제로 여대에서 배달원이 몰카를 찍어 가지고 문제가 있었던 사건이 있어 가지고 그것 때문에 아마 문제의식이 생긴 게 아닌가 싶은데요. 그러니까 두 분 말씀하신 취지도 이해가 되지만 실제로 이런 피해에 노출될 수 있는 사람들의 우려나 이런 점들도 충분히 고려해야 된다고 생각하고, 이 법에서만 지금 처음 논의되는 게 아니라 다중과 접촉할 수 있거나 일대일 비공개 공간에서 대면할 수 있는 업종의 경우에는 위험을 차단할 수 있는 필요성이 충분히 크기 때문에 공포감을 가질 수 있거나 우려하는 부분들도 좀 같이 고려해야 되지 않을까 싶습니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 저도 이소영 위원님하고 비슷한 의견인데 성범죄자들이 우리 인근에 살아도 그 사람들에게 대한 정보를 아이를 키우는 부모나 뭐 이런 분들이 찾게 되잖아요, 그리고 실제 받기도 하고. 그런데 운송업이나 서비스직에 종사를 하게 되면 거의 대부분의 가정들이 이 성범죄자들에게 쉽게 접근할 수 있는 대상으로 되기 때문에

이분들의 생계 문제나 이런 부분들은 제가 볼 때는 차후의 문제인 것 같고, 우리 법률에서 개정을 하고 제안을 해야 되는 부분들은 대다수의 국민들을 성범죄자로부터 안전하게 지키기 위해서 이런 법안들이 만들어진 거다라고 생각을 하고 있고, 저는 그래서 가급적이면 이분들의 종사에 대한 제한들은 좀 규정을 하고 둘 필요가 있다고 생각을 해서 저는 찬성 의견을 내겠습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 물론 다 동의를 하는데요 우리가 한번 보십시오, 이 조항을 다 한번 보세요. 여객자동차 운수사업법도 보면 ‘금고 이상’ 또 ‘집행유예기간 중에 있는 사람’으로 제한돼 있어요. 단 1회를 범해도 금고 이상, 집행유예를 받을 수도 있습니다. 그런데 수회에 걸쳐서 해도 벌금형을 받은 사람이 있어요. 어느 게 위험할까요? 그래서 우리가 형량을 가지고 이렇게 하는 것은 상당히 오히려 생각할 문제가 많아요. 횡수나 상습적인 그런 사람들이 더 위험할 수도 있다 이거지요.

그것 없이 이렇게 형량을 가지고 금고 이상의 실형을 선고받거나 집행유예기간 중에 있는 사람…… 물론 이것도 필요하지요. 오히려 더 강력했기 때문에 형량이 이렇게 나오는 거거든요. 그런데 횡수도 굉장히 중요합니다. 그 횡수, 그래서 몇 번에 걸쳐서 촬영을 했고 몇 번에 걸쳐서 이런 범죄를 저질렀는지…… 벌금형도 나올 수도 있어요. 그래서 그런 부분을 우리가 면밀히 검토해서 규제를 해야 된다 저는 그런 취지예요, 위험성의 문제.

그래서 이것을 입법에 담아 놓는 게 좋은데 획일적으로 해 버리면 오히려 입법 목적에 안 맞을 수도 있다 그런 말씀을 드리는 겁니다. 그래서 신중하게 해 줘야 되는데. 다 동의는 해요. 동의는 하고, 그러나 우리가 앞으로 고려해야 될 게 횡수 문제, 상습적인 문제가 더 위험할 수가 있거든요. 그래서 그런 부분도 앞으로 고려를 해야 된다 그런 말씀을 드립니다.

○소위원장 최인호 그 횡수 문제는 어떻게 고려할 수가 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 현재 횡수 문제에 대해서……

○소위원장 최인호 위험성이라는 측면에서……

○국토교통부제2차관 어명소 현재는 ‘금고 이상’ 이렇게 돼 있고 하기 때문에 민홍철 위원님은 그 이하라도, 횡수가 2회나 3회 이런 경우도

위험할 수 있다 이런 말씀을 하신 것 같습니다. 그런데 현재 규정, 전문위원이 제시한 그것에 대해서 지금 저희는 택배의 경우에도 이 규정이 적용되고 있기 때문에 배달 서비스도 굉장히 유사한 성격을 갖고 있다고 봐서 이 정도 개정안에 대해서는 저희는 동의하는 입장입니다. 그 부분에 대해서는 추가로 저희가 앞으로 검토해 나가도록, 민홍철 위원님이 제시한 것은 검토하도록 하겠습니다.

○소위원장 최인호 심도 깊게 추후에 검토하는 것으로 하고 일단은 이 자체는 동의하시는 것으로 판단하겠습니다.

○전문위원 최용훈 위원장님, 58페이지에 위원님들이 이 규정을 넣을지 말지만 말씀해 주시면 될 것 같습니다, 규제 재검토 사항인데요.

○소위원장 최인호 58페이지, 시작일 말입니까?

○전문위원 최용훈 이게 이 규제가 적정한지 3년마다 재검토하는 내용인데요, 화물차법에도 내용은 들어가 있는데 실질적으로 하고 있지는 않다고 합니다. 그래서 이 조항이 들어가는 안 들어가는 뭐 큰 차이는 없을 것 같은데 의견을 주시면……

○이소영 위원 제가 의견 낼까요?

○소위원장 최인호 이소영 위원님.

○이소영 위원 저는 굳이 포함될 필요는 없어 보입니다. 이게 실제 적용되는 과정에서 너무 과도하다거나 이런 문제 제기가 있으면 아마 개정안이 발의되거나 정부가 안을 제시할 것이기 때문에, 그리고 시일이 지남에 따라서 어떤 필요성이 소멸되거나 하는 사항도 아니라고 생각합니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님의 말씀에 다 동의하는 것으로 파악이 됩니다.

그러면 12항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 내용이 달라서, 12항입니다. 1페이지입니다.

생활물류서비스종사자의 입사 전에 운전면허나 교통법규 준수 교육, 자료 요청, 처분 요청을 신설하는 내용입니다.

현재 배달종사자가 이륜차를 운전하다가 사망자가 증가하고 있습니다. 이와 관련해서 작년도 감사원의 노동부에 대한 정기감사에서 배달종사자에 대한 안전관리체계를 보완하고 운전면허 취소·정지 여부를 확인하도록 하고 제도를 개선하도록 의견을 제시했습니다.

2페이지입니다.

개정안의 내용을 보면 전체 생활물류서비스 대상으로 보고 있는데 개정안의 취지는 이륜차 운전자로 보여지므로 적용을 한정하도록 수정할 필요가 있다고 보았고요, 그다음에 교육을 하도록 하고 있는데 이 부분은 우아한형제들, 일부 업체에서 자율적으로 하고 있는데 업계에 교육이 부담이 될 수도 있다는 점을 종합적으로 검토할 필요가 있다고 봤고요, 3번의 운전면허 보유 여부 확인은 타당하다고 보았습니다.

그다음 4번에 따른 범죄경력이나 교통법규 자료 요청은 신중 검토 의견이고요, 현재 운전자격 보유 여부 확인을 위한 시스템이 구축 중이기 때문에 그것과 연동하자는 게 수정의견입니다.

그다음에 5페이지에 보면 부칙을 수정하고 계약을 해지하는 내용을 보완하도록 했습니다.

저희 수정의견은 11페이지, 12페이지에 있는데요. 수정의견 1안은 운전면허확인시스템을 새롭게 구축하는 내용인데 저희 수정의견은 현행 여객법상에 운전자격확인시스템이 있기 때문에 그 시스템을 이용하도록 조문을 수정하는 내용입니다. 그래서 13페이지에 보면 2항의 수정의견 2안은 ‘운전자격확인시스템을 이용하게 할 수 있다’ 이렇게 있고, 1안은 운전면허확인시스템을 새로 구축해서 하도록 하고 있습니다. 그래서 3항은 경찰청 조희 의견이 있고요.

15페이지에 보시면 부칙 2조에 이미 사업자 또는 영업점과 계약을 체결 중인 종사자에 대해서는 6개월 이내에 보유 여부를 조회하고 필요시 위탁 계약을 해지하도록 수정의견을 제시했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토의견에 기본적으로 동의합니다. 다만 생활물류서비스종사자의 교육과 관련된 사항은 임의조항이더라도 저는 필요하다고 봅니다. 현장 교육이 배달서비스의 경우는 굉장히 많이 필요합니다. 그래서 제2항 2호에 대해서는 존치를 해도 된다는 게 저희의 생각입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 위원님들, 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

민홍철 위원님께서 의견을 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 저는 수정의견의 1안이든 2안이든 기존에 있는 운전자격확인시스템을 이용해도,

국토부 의견에 따라도 될 것 같고요, 또 새롭게 구축해도 될 것 같고 하여튼 그것은 국토부가 선택해도 된다고 저는 봅니다.

교육은 사실 현장의 얘기를 들어 보니까요, 제가 세미나도 해 보고 들어 보니까 상당히 그런 게 필요하다 그런 얘기를 합니다, 사고도 요즘 많이 나고요. 그래서 국토부 의견대로 따라도 저는 된다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 국토부의 의견에 대체로 동의하는 것으로 파악이 됩니다.

그러면……

○전문위원 최용훈 위원장님, 그러면 수정의견 2안으로 가고……

○소위원장 최인호 그렇지요.

○전문위원 최용훈 교육 관련해서는 저희가 문구를 하나 만들었는데요.

○소위원장 최인호 교육 관련 문구 검토하겠습니다.

그리고 자료 배포하는 사이에 의사일정 말씀을 좀 드리면, 이제 법률 2개가 남았습니다. 그렇기 때문에 오늘 오전에 식사하시기 전에 다 마치는 것으로 할 테니까, 지금 의사정족수가 딱 다 됩니다. 그래서 이석을 안 해 주시고 협조를 부탁드리겠습니다.

먼저 설명해 주십시오.

○전문위원 최용훈 교육과 관련된 사항은 2항에 넣지 않고 38조에 생활물류서비스사업자 등의 의무가 있습니다. ‘노력하여야 한다’ 이렇게 돼 있어서 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 관련 교육을 실시하도록 노력하여야 한다 이런 취지로 신설했습니다.

○소위원장 최인호 의견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

다 동의하시는 것으로 파악됩니다.

o 의사일정 변경의 건

19. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(홍정민 의원 대표발의)(의안번호 2112115) **변안의 건**

20. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2118087) **변안의 건**

21. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(정일영 의원 대표발의)(의안번호 2118355) **변안의 건**

22. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안

(민형배 의원 대표발의)(의안번호 2119653) **변안의 건**

(11시57분)

○소위원장 최인호 의결하기 전에 한 가지 말씀드리겠습니다.

지난 3월 28일 법안심사소위에서 홍정민·강대식·정일영·민형배 의원 등이 각각 대표발의한 4건의 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안이 위원회 대안으로 의결되어 현재 계류 중에 있어 오늘 처리된 동일 제명의 법률안과 함께 다시 대안으로 처리할 필요가 있습니다. 이에 해당 안건을 오늘 의사일정으로 추가 상정하여 국회법 제91조제2항 및 제57조제8항에 따라 번안 의결하고자 합니다.

그러면 해당 안건을 번안하고자 의사일정 제19항부터 제22항까지로 추가 상정하여 바로 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 해당 안건을 추가 상정하여 번안 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제8항부터 제12항까지 및 제19항부터 제22항까지, 이상 9건의 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지난 3월 28일 소위원회의 심사 결과와 오늘 심사한 결과를 반영하여 이를 통합 조정한 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

13. 도로법 일부개정법률안(임호선 의원 대표발의)
(의안번호 2105706)

14. 도로법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)
(의안번호 2111017)

15. 도로법 일부개정법률안(구자근 의원 대표발의)
(의안번호 2117681)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제13항부터 제15항까지 이상 3건의 도로법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 먼저 13항 설명드리겠습니다.
1페이지입니다.

개정안은 도로관리청이 도로안전도 평가를 의무화하고 도로안전도 평가지원센터를 지정하는 내용을 신설하는 내용입니다.

저희 검토의견은 신중 검토 의견입니다.

2페이지에 보시면 현재 국토부가 한국형 도로안전도 평가 관련 R&D를 2026년까지 실시하고

있고 현재 교통사고 잦은 곳 개선 사업이나 위험도로 개선 사업을 추진하고 있기 때문에 신중한 논의가 필요하다고 보았습니다.

5페이지에서는 교통사고 잦은 곳 개선 사업이나와 있고 9페이지에는 위험도로 개선 사업이 나와 있습니다.

이상입니다.

14·15항도 다 같이?

○소위원장 최인호 같이 하는 게 안 좋겠습니까?

○전문위원 최용훈 14·15항 설명드리겠습니다.

1페이지만 보시면 되겠습니다.

1페이지의 표를 보시면 김희재 의원님 안과 구자근 의원님 안이 있는데 이 개정안은 제1종시설물, 즉 500m 이상 교량과 또는 1000m 이상 터널의 유지·관리 비용을 국가가 부담하는 내용입니다.

김희재 의원님 안은 비용 부담 주체를 국가로 변경을 한 거고, 구자근 의원님 안은 도로관리청을 국토부장관으로 변경하는 내용입니다.

적용 대상은 김희재 의원님 안이 1517개소, 구자근 의원님 안이 257개소이고 재정 소요는 4683억과 770억인데, 둘 다 비용 부담 주체와 유지·관리 업무 또는 도로점용료 징수 주체가 다르기 때문에 신중 검토 의견입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

의견이 필요합니다.

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 13항, 저는 지금 이 조항이 없더라도, 유지·보수·관리 책임을 굳이 명시적으로 하지 않더라도 지금 현재 다 하고 있지 않습니까? 하고 있고, 책임 다 묻고 있고 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 국가 영조물 책임 뭐 이런 거 다른 법률에 의해서 다 하고 있는데 다시 도로법에 이걸 명확히 하면 물론 의미는 동의하겠는데요, 이렇게 입법적으로 명확히 할 필요가 있냐 거기에 저도 동의하고요.

그다음에 터널 이런 문제, 도로관리청이 지금

각 지방청 또 지방자치단체 돼 있는데, 사실 아마 중앙정부는 반대할 겁니다, 국가 예산이 대폭 증액돼서. 그래서 기재부가 동의하지 않으면 아마 이것은 실현되기 어려운 문제이기 때문에, 뭐 필요성은 있지만 상당히 현실적으로 실현되기 어려운 문제 아닌가 그렇게 생각이 됩니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제13항부터 제15항까지 이상 3건의 도로법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

16. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2110121)

17. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2114569)

(12시02분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제16항 및 제17항, 이상 2건의 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위 자료 1페이지입니다.

개정안은 교통약자 이동편의시설의 훼손 또는 이용 방해 시 과태료를 부과하는 내용인데 저희 검토의견은 수정 필요 의견입니다.

3페이지에 보시면 7호에 ‘점자유도블록 등 안내시설’로 돼 있는데, 그래서 안내시설의 예시를 추가하고 있습니다. 개정 취지는 타당하다고 보았고, 다만 현행 법령에서 ‘점자블록’이라는 용어를 사용하고 있기 때문에 그 부분을 수정의견으로 제시했구요.

4페이지에 보시면 이동편의시설의 이용 방해 및 훼손 금지인데 개정안의 취지가 장애인을 위한 보도에 한정해서 하는 것으로 보여지기 때문에 그 부분을 수정의견입니다.

그다음에 5페이지에 보시면 200만 원 이하 과태료를 부과하고 있는데 다른 입법례를 고려할 때 100만 원으로 조정하자는 게 의견이고요.

그다음에 6페이지의 부칙이 이미 경과됐기 때문에 공포 후 1년으로 수정하자는 의견입니다. 그래서 그 수정의견은 지금 13쪽에 있습니다. 13쪽에 ‘점자블록 등 장애인을 위한 보도’로 수정을

했습니다.

그다음에 14쪽에 보시면 장애인을 위한 보도 시설에 물건을 쌓거나 이런 경우에…… 하지 않도록 하고 있고요. 왜냐하면 이동편의시설이 장애인 전용 화장실 등 다양하기 때문에 보도로 한정했습니다.

15페이지에 보시면 100만 원 이하 과태료 부과하도록 했고, 시행일을 공포 후 1년으로 했습니다.

17페이지에 보시면 김민기 의원님 안인데 입법 정책적 검토가 필요하다고 보았습니다.

18페이지에 보시면 개정안은 휠체어 또는 유아보호용 장구를 추가하도록 하고 있습니다. 다만 휠체어의 경우에는 이미 하위법령 등을 통해서 입법 목적이 달성 가능하기 때문에 굳이 필요할까 이렇게 생각이 됩니다. 다만 현재 시행되고 있는 사항을 법률로 규정한다는 의미는 있을 것 같습니다.

그다음에 유아보호용 장구 제공과 관련해서 예전에 2017년 당시에든 논의를 했는데 당시에든 이게 현실적인 문제점을 고려해서 제외된 사례를 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 21쪽과 22쪽에서는 관련 조항이나 협회에서 반대 의견이 있었습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

우선 김예지 의원이 발의한 개정법률안, 과태료 상한 부분을 하향하는 것 정도인데 그 부분에 대해서는 어떻게 생각하십니까, 위원님들?

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

대체로 동의하시는 걸로 파악이 되고요.

김민기 의원께서 발의한 법률안에 대해서는 정부도 신중 입장이고, 관계 협회나 또 공공기관도 상당히 신중 검토 입장이라서 앞으로 심사를 계속해야 될 사안이 아닌가 그렇게 판단이 됩니다만, 위원님들 의견이 어떠십니까?

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 아까 전문위원님, 유아보호용 장구 있잖아요. 그것 비치 의무를 법에 아직 넣을 필요가 없다 이렇게 말씀하셨나요, 개정안에?

○전문위원 최용훈 그게 예를 들면 카시트입니

다. 카시트를 각 차량마다 설치를 하라는 건데 그거는 좀……

○**민홍철 위원** 아니, 현재 개정안의 18페이지에 보면 ‘교통사업자는’ 등등 해 가지고 ‘휠체어, 유아보호용 장구 등 대통령령으로 정하는 장비를 갖추고, 요청에 제공하여야 한다’ 이 정도 해 놓으면 되지 않을까요?

○**전문위원 최용훈** 그게 2017년 9월 달에도 비슷한 내용이 있었는데요.

○**민홍철 위원** 그러니까요. 왜냐하면 지금 저출생·고령화를 위해서 우리가 아이를 많이 낳으라고 하는데 이런 교통수단이나 각종 시설에 유아보호용 장구나 이동수단 이런 거는 비치할 수 있도록 법적 규정을 해 줘야 될 필요가 있다라는 측면에서 제가 말씀을 드린 거예요.

그래서 그 차량 내에는 없다 하더라도 예를 들어서 유아를 데리고 탑승을 할 때 필요하다라고 얘기했을 때는 그 사업자가 제공을 해 줄 수 있도록 이 조항이, 이 개정안이 어떤 측면에 있어서는 상당히 필요가 있는 것 같은데요.

○**전문위원 최용훈** 거기 21페이지에 보시면……

○**민홍철 위원** 수정안이 아닙니까?

○**전문위원 최용훈** 저희는 수정의견 제시는 안 했고요.

21페이지에 보면 두 번째 동그라미에 전국고속버스조합에서 의견을 냈는데, 버스에 카시트 등을 매번 보관할 경우에 감염의 우려가 있고……

○**민홍철 위원** 아니아니, 그게 아니라 차량에다 비치 의무는 없다 하더라도 차량에 탑승하고, 유아를 데리고 가려고 하는 사람이 ‘카시트를 하나 주십시오’ 하면 운송사업자가 제공해 주고, 타고 가다가 내리면 치우면 되잖아요. 그런 형태로 대통령령에 규정하면 안 되냐 이거지요, 차량 내에 비치할 의무는 없고.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그런 사항에 대해서 저희도 고민을 많이 했습니다. 그런데 영유아의 신체가 다 다르고요. 그다음에 아까 말씀드린 위생·안전 문제, 외국에도 이렇게 하는 사례는 없는 것으로 저희가 알고 있습니다. 그래서 이것은 좀, 취지는 맞지만…… 실제 휠체어의 경우에는 그렇게 많이 합니다. 그런데 이것 영유아 시트에 대해서는 애들 따라 너무나 다 다르고 하기 때문에, 이것은 신중하게 생각해야 할 문제라고 생각됩니다.

○**민홍철 위원** 하여튼 그래요, 저는 정부의 정

책이라는 게 일관성이 있고요, 저출생을 탈출하기 위한 어떠한 정책도 필요하다는 말씀을 드리는 겁니다. 그래서……

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 저희도 위원님 말씀을 충분히 이해하고 있습니다.

○**민홍철 위원** 알겠습니다.

○**소위원장 최인호** 정부는 민홍철 위원님의 그 취지를 잘 새겨서 앞으로 심도 깊은 대안을 한번 모색해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 또 위원님들 다른 의견 없시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제17항 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제16항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

원활한 회의에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

다음 회의는 4월 25일 오전 10시에 개최하도록 하겠습니다.

산회를 선포합니다.

(12시10분 산회)

○출석 위원(9인)

강 대 식	맹 성 규	민 홍 철	서 일 준
이 소 영	정 동 만	최 인 호	한 준 호
홍 기 원			

○청가 위원(1인)

박 정 하

○출석 전문위원 및 입법심의관

전 문 위 원	최 용 훈
---------	-------

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부	
제 2 차 관	어 명 소
교 통 물 류 실 장	김 수 상

도 로 국 장	이	용	욱
물 류 정 책 관	강	주	엽
철도안전정책관	정	채	교
항공정책실장	하	동	수
모빌리티자동차국장	전	형	필