

제411회국회
(임시회)

국토교통위원회회의록 (교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2023년12월19일(화)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938)
2. 대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안(김경협 의원 대표발의)(의안번호 2114313)
3. 철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2124687)
4. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2125376)
5. 전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2125444)
6. 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2122397)
7. 항공안전법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2122900)
8. 항공안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2123051)
9. 항공안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2123687)
10. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(홍석준 의원 대표발의)(의안번호 2120400)
11. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2106948)
12. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2111056)
13. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(의안번호 2122735)
14. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2120591)
15. 주차장법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2121378)
16. 주차장법 일부개정법률안(김병욱 의원 대표발의)(의안번호 2123355)
17. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(전용기 의원 대표발의)(의안번호 2121391)
18. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2121894)
19. 자동차관리법 일부개정법률안(황보승희 의원 대표발의)(의안번호 2119976)
20. 자동차관리법 일부개정법률안(장동혁 의원 대표발의)(의안번호 2120564)
21. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2120726)
22. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2121442)
23. 자동차관리법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2121546)
24. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2122935)
25. 드론의 관리 및 이용 등에 관한 법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115239)
26. 소형드론의 안전관리 및 사업 등에 관한 법률안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2124920)
27. 항공사업법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115232)
28. 항공안전법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2115233)
29. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2122424)
30. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(박영순 의원 대표발의)(의안번호 2122698)

31. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2125399)
32. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2125784)
33. 철도안전법 일부개정법률안(서일준 의원 대표발의)(의안번호 2120959)
34. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2121052)
35. 철도안전법 일부개정법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2122915)
36. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(양경숙 의원 대표발의)(의안번호 2121709)
37. 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 일부개정법률안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2122798)

상정된 안건

1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938) 3
2. 대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안(김경협 의원 대표발의)(의안번호 2114313) 9
3. 철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2124687) 9
4. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2125376) 9
5. 전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2125444) 9
6. 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2122397) 17
7. 항공안전법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2122900) 24
8. 항공안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2123051) 24
9. 항공안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2123687) 24
10. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(홍석준 의원 대표발의)(의안번호 2120400) 28
11. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2106948) 28
12. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2111056) 34
13. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(의안번호 2122735) 34
14. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2120591) 34
15. 주차장법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2121378) 39
16. 주차장법 일부개정법률안(김병욱 의원 대표발의)(의안번호 2123355) 39
17. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(전용기 의원 대표발의)(의안번호 2121391) 40
18. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2121894) 43
19. 자동차관리법 일부개정법률안(황보승희 의원 대표발의)(의안번호 2119976) 50
20. 자동차관리법 일부개정법률안(장동혁 의원 대표발의)(의안번호 2120564) 50
21. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2120726) 50
22. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2121442) 50
23. 자동차관리법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2121546) 50
1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2123938) 53
24. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2122935) 61
29. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(김예지 의원 대표발의)(의안번호 2122424) 61
30. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(박영순 의원 대표발의)(의안번호 2122698) 61
31. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2125399) 61
32. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2125784) 61
33. 철도안전법 일부개정법률안(서일준 의원 대표발의)(의안번호 2120959) 63
34. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2121052) 63
35. 철도안전법 일부개정법률안(김성원 의원 대표발의)(의안번호 2122915) 63

(10시18분 개의)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제411회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위원회를 개의하겠습니다.

오늘 회의에서는 총 37건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 일반적인 절차에 따라 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의 토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

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

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재욱 의원 대표발의)(의안번호 2123938)

○소위원장 최인호 의사일정 제1항 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 달빛철도법 1항 자료를 봐 주시기 바랍니다.

제정안의 주요 결정사항으로서 제정안의 입법 필요성과 철도 유형을 고속철로 할 것인지 일반철로 할 것인지, 사업 규모를 복선으로 할 것인지 단선으로 할 것인지 그리고 예타 면제 근거를 달빛고속철도 건설 사업과 주변지역개발사업에 넣을 것인지를 결정하시면 됩니다.

다만 참고로 말씀드리면 광주와 대구는 일반철도에 동의했고 주변지역개발사업에 대한 예타 면제 근거를 넣지 않는 것에 동의했습니다. 그렇기 때문에 입법 필요성과 사업 규모를 복선으로 할 것인지 단선으로 할 것인지 그리고 달빛고속철도 건설 사업에 예타 면제 근거를 넣을지 말지를 주요 논의하시면 되겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 철도 유형은 일반철도로 하는 걸로 지자체에서 동의를 한 상태고요. 단선으로 할 것인지 복선으로 할 것인지에 대해서는 법에 명시하기보다는 기술적 검토를

거쳐서 하는 것이 타당하다고 생각이 됩니다.

예타 부분에 대해서는 지금 국가재정법령으로도 예타 면제가 가능하고 또 과도한 재정 부담 우려가 있으므로 신중 검토가 필요하다는 기재부 입장을 존중합니다. 그리고 주변지역개발사업에 대한 예타조사 면제 규정에 대해서는 지자체에서도 지금 삭제하는 것에 동의를 한 상태가 되겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 명칭은 혹시……

○국토교통부제2차관 백원국 명칭은 달빛이라는 명칭을 사용해도 무방하다고, 입법정책적으로 결정할 사항이라고 판단합니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 전번 우리 심사할 때 내가 기재부라든지 국토부 관련 부처에서 합일점을 찾을 수 있는 대안을 가지고 오시라고 이렇게 말씀을 드렸는데, 이 부분이 보기에 따라서는 굉장히 국가 재정을 많이 소요하면서 필요성도 저변에 많이 대두됐고 이런 상황이지만 전체적으로 봤을 때 정치적으로 어떻게 푸느냐의 그런 관점에서 보자, 제가 이런 말씀을 드렸지 않습니까?

우리가 봤을 때 잘 아시고 계시다시피 수도권 지역을 제외하고 지방에서는 예타 부분을 통과하기가, 지방과 지방 간의 연결 도로라든지 철도라든지 모든 면에서 이 예타 부분이 앞으로 가면 갈수록 B/C점을 통과하는 것은, 제가 속단하기는 이르지만 좀 어려울 것 같은 생각이 많이 드는 부분은 사실이거든요.

그렇다고 봤을 때, 점점 지방소멸이니 지역균형발전이라든지 이런 부분으로 봤을 때는 사회적으로 상당히 사회적으로 심각한 문제로 대두될 수도 있다, 지방의 경쟁력 이런 부분에 의해서.

그렇다고 봤을 때는 큰 틀에서 균형발전이나 지방소멸 위기에 놓인 지자체 간이라든지 동서화합 차원에서 우리가 정치적으로 접근을 했으면 좋겠다 하는 말씀을 지난 시간에도 제가 말씀을 드렸는데, 광주하고 대구시가 이 특별법안을 내놓으면서 왜 예타 문제에 목을 맨다는 것은, 아마 오늘 차관님이나 기재부 국장님도 참석하셨는데 국장님도 잘 알고 계시리라고 저는 생각을 하고 있습니다.

이런 부분에 있어 가지고 공동발의한 의원으로서

이런 문제를 조금 심도 있게 따라 하시면 좋겠다 하는 것을 지난번에 밝혔는데 결국 오늘 사전 회의에서 부처하고 여야 위원님들까지 협의했던 문제도, 이 법안에는 제일 쟁점이 되는 것이 예타 면제 부분하고 단선이나 복선이나 이 부분이 굉장히 큰 쟁점이고 다른 부분들은 지자체 간 관련 부처 간 합의에 거의 다 이르렀다 이렇게 생각이 듭니다.

그렇기 때문에 이 부분을 우리가 좀 더 심도 있게 좋은 대안이 서로가, 지금 대구시나 광주시 뿐만이 아니라 그 중간에 거쳐 가는 각 지자체, 소멸 위기에 놓인 지자체의 바람이라든지 이런 부분들을 우리가 짧은 시간이지만 조금 심도 있게 심사를 해서 대안을 한번 찾아보는 게 가장 빠른 길이 아니겠나 저는 감히 그렇게 생각을 합니다.

○소위원장 최인호 박정하 위원님.

○박정하 위원 우선 국토부차관님, 아까 복선으로 할 경우 기술적인 검토가 필요하다라고 말씀하셨는데 그 기술적 검토라는 게 어떤 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 국가계획에는 그냥 단선으로 감안해 가지고 들어가 있습니다, 4차 철도망 계획예요. 그런 상태인데 이것을 과연 복선으로 하려고 그러면 수요 부분이라든지 그런 것을 충분히 검토를 해서 결정할 부분이다, 그래서 기술적 검토라고 말씀드렸던 겁니다.

○박정하 위원 그런 부분 말씀하신 거네요.

여야 의원님 모두가 다 해서 특별법으로 제정해서 진행되는 건에 대해서는 지난 회의 때 이미 얘기가 나왔던 거고 그에 대한 저 개인적인 미숙함에 대해서는 제가 이미 스스로 말씀드렸던 부분인데 강대식 위원님이 말씀 주신 것에 대해서 충분히 동의는 합니다, 이해도 되고. 그러니까 지금 수도권에 집중돼 있는 상황에서 지역균형발전을 하기 위해서는 이런 것들이 필요하고 지역 사업에 대해서는 예타 통과하기가 굉장히 어렵다는 것은 다 이해를 합니다마는 문제는 그 규모와 실효성에 있다고 저는 봅니다.

그러니까 가령 이게 무슨 100억짜리 사업이고 1000억짜리 사업이라면 말씀하시는 것처럼 지역균형발전, 지역소멸 막고 동서화합을 위해서 쓸 수 있다고 쳐요. 그런데 이것은 10조가 넘어가요. 11조가 넘어가는 사업인데 과연 이게 옳은가라는 생각에는 제가 여전히 굉장히 의문이 있습니다.

그리고 두 번째는 그러면 그렇게 해서 과연 지역균형발전이 되느냐라는 실효성에 또 문제가 들어가요. 가령 대구나 광주 지역 그다음에 거기를 통과하는 지역에 정부가 많은 지원을 해서 산업기반도 만들고 해서 지역이 그렇게 발전이 되고 나면 교통수단이라는 것은 자연발생적으로 또만 들어지는 건데 이렇게 엄청난 재정을 투입을 해서 교통망을 구축한다고 그 지역이 균형발전이 되느냐라는 생각이 좀 들거든, 저는 여전히.

그래서 특별법으로 규정을 해서, 이미 재정이 쉽지 않은 것 그다음에 미래 세대한테 부담 주는 문제 이런 것에 대해서는 여러 분들이 많이 말씀하셨기 때문에 더 추가할 필요는 없다고 생각을 하는데요. 여전히 이렇게 해서 많은 재정을 투입을 해야 되는가 그리고 지역균형발전이라는 명분 때문에 예타 과정이라는 것을 자꾸 없애고 가다 보면 그다음에는 어떻게 감당할 건가, 나중에 10년 20년 후에는 어떻게 감당할 건가 이런 생각이 들거든요.

그래서 강대식 위원님이 말씀하신 것은 충분히 이해하고 존중을 합니다마는 저는 여전히 특별법에 예타 면제 조항을 넣어서 이 사업을 진행하는 게 옳은가에 대해서는 우리 개개인이 선언했던 것처럼 신중하게 다시 한번 고민해 볼 필요는 있다고 생각이 듭니다. 한번 잘 감안해 보시고 위원님들도 고려해 주셨으면 하는 바람이 있습니다.

○소위원장 최인호 이 대목에서 아까 기재부 입장을 내가 못 들었는데 다시 간략하게 한번 듣고 위원님들 말씀 듣겠습니다.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 답변 기회를 주셔서 감사드리고요.

지금 박정하 위원님 말씀처럼 저희도 사실은 이 사업의 취지나 목적이나 실효성에 대한 퀘스천은 늘 있습니다. 있지만, 그래서 만약 이 사업을 하시겠다고 해도 저는 충분한 논의가 필요하다고 생각합니다.

지금 아시는 것처럼 한 달만에 상정을 해서 논의를 해서 통과를 시키는 것도 조금 무리가 있고 또 제정법인데 공청회를 안 하고 그냥 이렇게 두 번 회의를 통해 가지고 결론을 내리려고 하는 것도 굉장히 무리가 있다는 생각이 들고요. 또 언론과 학계에서도 엄청난 비판을 하고 있는데 이것을 정치적 일정이라고 말씀을 하시는데 일정을 앞두고 꼭 이렇게 정말 너무나 빨리 통과시키려

고 하시는 것이 조금 그렇고요.

그다음에 다른 것 하나는 예타 면제를 저희가 정말로 재정을 담당하는 사람으로서의 소신 때문에 그런 게 아니고, 아까 박정하 위원님도 말씀 주셨지만 지금 예타 면제 법안이 23개가 올라와 있습니다. 그러면 이 법에 예타 면제가 들어가면 다른 법안 다 통과시켜야 될 뿐만 아니고 또 하나는 국토부에서 만든 철도망 구축계획이 44개 노선이 있는데요. 나머지 43개 노선은 다 예타를 받기로 되어 있습니다.

그런데 이 법안을 통과시킨다 그러면 다른 노선들도 다 예타 면제를 하겠지요. 왜 이것만 해주나, 우리 것은 아니냐 이렇게 또 나올 것이기 때문에. 그리고 또 다른 사업들도 전부 예타 면제를 하자고 계속 올 것이기 때문에 그렇게 되면 예타 제도를 운영할 수도 없고 그다음에 그렇게 되면 국가 재정에 엄청난 재앙이 된다고 저희들은 생각을 하고 있고요.

그런데 이 사업 자체가, 많은 지역에서 우려하시는 게 아까 강대식 위원님도 말씀 주셨지만 실제로 예타를 가면 경제성이 부족하기 때문에 떨어질 것 아니냐, 실제로 이 사업은 원래 철도망 구축계획으로 가게 되면 확답은 드릴 수 없지만 예타 통과 가능성이 그렇게 낮지 않습니다. 왜냐하면 대부분의 노선이 굉장히 낙후되어 있는 지역을 지나가고 있고 그다음에 지역균형발전 가점을 받을 수가 있고 또 잘 어필하면 정책성에서도 상당히 괜찮은 점수를 받을 수 있기 때문에 이게 예타 가면 무조건 떨어진다 그렇게 볼 수도 없습니다.

그렇기 때문에 저희들이 지금 요청드리고 싶은 사항은 이렇게 오늘 회의나 한두 번의 회의를 통해서 그냥 통과시키지 말아 주시고 대안 마련을 위해서 충분한 논의를 해 주십사, 저희들도 국토부하고도 협의도 해야 되고 또 저희들 내부에서도 보고도 드리고 이러면서 대안을 만들어야 되는데 그런 시간을 좀 더 주십사, 물론 지난주에 주셨지만 저희들도 계속 고민을 하다가 이렇게 왔는데 논의를 충분히 해 주십사 하는 말씀을 드리겠습니다.

○소위원장 최인호 예타 면제 관련해서, 예타 면제가 보통 길면 이삼 년 이상 걸리는 경우도 더러 있잖아요. 그런데 신속하게 처리하는 방식이 있습니까?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 예타 면제가

이삼 년 걸리는 것은 아니고요, 예타를 하게 되면 한 12개월 18개월 이 정도 걸리는데요. 저희가 신속예타라는 것을 예타 운용지침에 갖고 있습니다. 그래서 신속하게 한다는 것은 예타 기간을 줄여서 하는 거지요. 보통 9개월 정도로, 다른 예타보다 절반이나 한 3분의 2 정도만 하는 거지요. 그것은 그 사업의 특성이나 시급성, 여러 가지 중요성 이런 것을 감안해서 신속예타라는 제도를 두고 있습니다.

○소위원장 최인호 그게 기재부 지침으로 돼 있습니까?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 예, 그렇습니다.

○소위원장 최인호 그러면 그것을 법조문 안에 결합시키는 방식도 가능하겠네요?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 제가 지금 즉답은 드리기 어렵지만 어쨌든 그것을 법조문화할 수 있는 것인지는 한번 검토를 해 볼 수 있을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 예.

그러면 일단 회의 진행의 원활함을 위해서 위원님들, 만약에 한다면 일반철도로 하는 부분에 대해서는 대체로 동의를 하시지요, 물론 근본적으로 반대하는 위원님도 계시지만.

그다음에 예타는 면제를 주장하시는 위원님들도 여전히 계시지만 만약에 예타를 한다 하더라도 방금 설명대로 신속예타 방식이면 좋겠다 하는 그런 의견도 있는 것 같습니다.

그다음에 복선 문제는 아까 차관이 단선·복선을 정하지 말고 기술 검토를 거쳐서 결정하는 것으로 하자 하는 그 제안에 대해서 혹시 의견이 있으시면 그걸 중심으로 말씀을 해 주시고.

그다음, 주변지 개발사업에 대해서는 삭제하는 것에 대해서 지난번 회의에서도 아마 대체로 동의를 한 것으로, 추진한다면 동의를 한 것으로 대체로 이해를 합니다.

하여튼 그런 걸 염두에 두시고 의견을 말씀해 주십시오.

정동만 위원님.

○정동만 위원 위원장님, 한 가지만 물어볼게요.

차관님도 기술적 타당성이 좀 있어야 되고 여러 가지 검토도 될 상황인데, 이게 제정법인데 공청회를 안 하는 이유가 뭐지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그것은 제가 답변드릴 사항은 아닌 것 같은데요.

○정동만 위원 저번 회의 때도 국회에서 공청회를 한번 하자고 이야기를 했는데 이렇게 급하게 처리를 하고…… 공청회 아니면 또 국회에서 어떤 기술적 검토라든지 타당성조사라든지, 하기 전에 지역의 의견들 이런 걸 한번 청취할 필요가 있다고 보는데요.

○소위원장 최인호 정동만 위원님의 말씀도 일리가 있습니다. 다만 공청회 부분이 여야 간에 이견이 거의 없는 경우에는 생략도 한 사례도 있다 하는 점을 참고로 말씀을 드리겠습니다.

한준호 위원님.

○한준호 위원 이 법안은 계속 진행을 하다 보니까 뭔가 여야가 바뀌어 있고 좀 묘한데, 원래 제정안의 취지가 달빛고속철도 건설사업이 효율적이고 신속하게 추진되게 만들기 위해서 이 제정법안이 만들어졌어요.

그래서 저희가 지금 심의를 하는 과정에, 이백예순한 분의 특별법 공동발의 서명을 받아서 발의가 된 거라 이 필요성에 대해서는 이미 여야가 합의가 됐다라고 생각을 해서 실제 공청회의 실효성에 대해서는 저는 그렇게 높게 평가를 하고 있지는 않습니다.

네 가지 사안들을 지금까지 검토를 했는데 하나는 달빛고속철도라는 이름을 쓸 것이냐 말 것이냐, 이게 고속철도로 갈 것이냐 말 것이냐의 문제하고 같이 있는데 지금 현재 상태에서는 그냥 달빛철도 정도로 하자라고 지금 협의가 돼 있는 상태이고, 두 번째는 복선화에 대해서는 기술적 분석이 필요하다고 말씀하셨으니 그럼에도 불구하고 복선화에 대한 여지, 즉 복선화 가능성에 대해서는 어느 정도 담고 나머지 부분에 대해서는 기술적 검토 이후에 진행을 하면 된다고 봅니다.

그러면 이제 마지막 남은 것, 원래 목표였던 신속하게 추진은 어떻게 할 것이냐 그게 예타 면제에 담겨 있는 건데 지금 기재부의 의견을 받아 보니까 신속 추진에 대해서 시간을 달라고 하셨는데 제가 볼 때는 이 부분만 해결하면 되는 것 아닙니까. 그렇지요? 그래서 이 부분은 잠깐 저희가 다른 법안을……

○소위원장 최인호 신속예타?

○한준호 위원 예.

다른 법안들을 조금 논의하는 사이에 기재부와 국토부가 논의를 해서 가지고 신속 추진할 수 있는 방법에 대해 예타 면제가 아닌 다른 대안이

있으면 이것 어떻게 법제화할 수 있는가 이 부분만 좀 명확하게 저희한테 설명을 주시면, 나머지 부분들은 다 큰 이견이 없는 것 같으니까 그렇게 해서 법안들을 처리하는 게 낫지. 앞으로 소위를 할 수 있는 시간이 앞으로 얼마 남지 않았습시다. 얼마 남지 않은 것이 아니라 오늘이 거의 마지막인 것 같은데.

그래서 이백예순한 분이 공동발의하고 여당의 원내대표께서 대표발의했던 법안을 이렇게 소위에서 뭉개고 갈 수는 없는 사안이고 저희가 심도 깊은 논의를 여러 차례 했기 때문에 오늘 정도에 결론을 내는 게 맞는 것 같고, 말씀드렸듯 앞에 논의돼 협의된 부분들을 제외하고 신속 추진을 어떻게 할 것인가에 대해서 답을 가지고 오셨으면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 차관님, 복선화 관련해 가지고 기술적 검토 이게 뭐지요? 왜 기술적 검토가 돼야 되나요?

○국토교통부제2차관 백원국 이게 만일에 복선으로 가게 되면 건설비도 건설비이거니와 운영단계에서 운영비도 또 고려를 해야 됩니다.

○민홍철 위원 결국은 비용의 문제인데. 그렇잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 절충안으로 일반철도로 하되 향후 대비해서 일종의 접도구역처럼 뭐랄까 복선을 건설할 수 있는 정도의 부지를 먼저 선매입하는 방안 그것은 어떻게 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 그 부분에 대해서도 수요에 맞는 최적의 용량으로 건설하는 것이 맞는 것 같고요. 그것은 앞으로 미래에 어떻게 될지도 모르는데 그 부분을 미리 매입해……

○민홍철 위원 그러니까 어폐가 있잖아요, 차관님 말씀은. 그러면 결국 단선으로 가겠다는 건데. 그렇잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 저희가 단선이라고 이렇게 확정적으로 말씀드리는 건 아니고.

○민홍철 위원 아니, 기술적 검토를 해 보면 운영비라든지 결국 비용의 문제로 귀결되는데 그렇게 되다 보면 단선으로 할 수밖에 없고요. 그렇게 되면 나중에 언제가 될지 모르지만 복선 할 때 추가 비용이 더 드는데 저는 그러면 미리 철도부지를 다른 부지보다 더 넓게 확보하는 방안

을 채택하면 언젠가는 복선 건설할 때 비용이 덜 들 것 아니냐 그 취지에서 말씀을 드린 거예요.

○국토교통부제2차관 백원국 향후에 그게 복선이 안 된다면 매몰비용으로 발생되지 않겠습니까?

○민홍철 위원 매몰비용? 그것 매각할 수도 있고 다 그렇잖아요, 그 지역에 개발할 수도 있고.

그리고 또 기재부 국장님, 지금 이 문제가 어제오늘의 문제가 아니잖아요. 원래 철도계획은 반영돼 있고 지난 대선 때 양당의 대선후보가 대국민 약속을 한 것 아니에요?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 예.

○민홍철 위원 공약을 제시했고, 그러면 기재부 입장에서는 입법이 되든 뭘 하든 지시가 내려오든 이 문제가 현안으로 떠오를 것이다, 그러면 이걸 어떻게 해결할 것인가 준비를 해야 되는데 지금 법안을 두 번째 심의하고 있는데도 불구하고 아무 대안을 낼 수 없어요. 무조건 예타 안 된다. 그러면 준비를 안 했다는 것 아니에요? 지금 와서 시간을 좀 달라.

대선이 끝난 지 벌써 얼마가 지났는데 말이지요, 대선후보들이 공약한 게 그러면 헛공약이 돼 버리는 것 아니에요? 말씀해 보세요.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 지난 대선 때 후보들께서 공약을 주신 건 맞는데 거기에는 고속·복선이라는 얘기는 없습니다.

○민홍철 위원 아니, 그러니까 그 부분에 대해서는 이제 정리가 되고 있잖아요. 일반철도로 가되 단선이나, 거의 단선으로 이제 되는 건데. 예타 문제 때문에 그런데 어떻게 이것을 추진할 것인가 복안을 갖고 있어야 되잖아요.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 그래서 지금 국토부의 철도망 구축계획에 들어간 거고 그것을 예타를 신청하면 저희들은 예타를 제대로 잘 수행하겠다 이런 입장을 갖고 있었던 거지요. 그것을 고속이나 복선으로 가져가려고 했던 게 아니고, 지금 정부의 국정과제에도 고속이나 복선이냐 이런 것 없습니다.

그래서 저희는 국토부가 안을 짜 가지고 오면 그것에 대해서 예타가 필요하면 예타를 하는 거고 또 예타 면제 조건에 해당되는지도 검토를 하겠다는 그런 입장이었고요. 그런데 갑자기 이 법안이 고속·복선으로 오니까 저희가 이것에 대해서는, 그리고 예타 면제 조항도 없었고요. 공약에도 없었습니다.

그렇기 때문에 저희가 이 법안에 대해서 말씀을 드리는 거지, 만약에 공약에 고속이나 복선이 있고 또 예타 면제가 있었다면 저희들이 훨씬 더 미리 검토를 했었겠지요. 그런데 그런 게 없었기 때문에 저희는 아, 그러면 철도망 구축계획에 그 안이 들어가겠구나. 그래서 저희들이 그 안을 보고 그 안에 대해서 검토를 했는데 갑자기 국회에서 이 법안이 올라왔기 때문에 이렇게 말씀드립니다.

○민홍철 위원 그러면 결국은 국토부가 준비를 안 하셨네요. 기재부 얘기는 국토부에서 이 계획에 대해서 얘기를 안 해서 기재부는 준비를 못 했다고 하는데.

○국토교통부제2차관 백원국 저희들은 사타를 진행했고요. 나름대로 준비를 하고 있었던 것이고 예타 면제라든지 복선이라든지 고속이라든지 하는 부분에 대한 것은 저희도 예상을 못 했던 그런 사항이고 법안으로 하고 나서 파악이 된 것이지요.

○민홍철 위원 그리고 국토부 입장에서, 현재 철도망계획이 지금 몇 개나 돼 있지요? 4차 계획에.

○국토교통부제2차관 백원국 44개입니다.

○민홍철 위원 44개 중에서 동서 간에, 남북 횡단 말고요 동서 간 횡단철도 중에서 가장 중요하게 중점을 두고 있는 철도는 어디입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 달빛철도를 비롯해서 저 위에 동서, 춘천-속초 속초도 중요…… 또 경전선도 있습니다.

○민홍철 위원 그러면 가칭 달빛철도가 어찌 보면, 지리산권을 횡단하는 철도 중에서 제가 볼 때는 가장 중요하다고 봐요. 그러면 어떻게 하든지 이것을 조기에 건설해야 되는 것은 타당성이 있는 것 아니에요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예. 위원님, 저기 북쪽에도 서울 수도권과 속초 간, 지금 춘천-속초 동서고속화철도 하고 있습니다. 그것 또한 단선입니다. 그래서 달빛도 꼭 굳이 단선으로 할 것인지 복선으로 할지는 제가 파악은 안 돼 있습니다만 일단 국가계획상으로는 단선으로 지금 되어 있습니다. 그런데 그걸 복선으로 하려면 그만큼 이유가 있어야 되지 않겠습니까?

○민홍철 위원 아니, 그러니까 복선은 지금 정리가 되고 있잖아요. 복선을 할 거냐 단선할 거냐 그건 어느 정도 서로 간에 의견이 접근되고

있는 것 같은데, 조기에 어떻게 할 거냐 이 문제가 지금 쟁점인 것 같아요.

○국토교통부제2차관 백원국 빨리하는 거요?

○민홍철 위원 그렇지요. 그래서 예타 문제가 나오는 것 아니겠어요?

그러면 아까 기재부 국장님께서 말씀 주셨듯이 국가재정법에 나와 있는 것 중에 예타 면제할 수 있는 요건이 뭐지요?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 국가재정법 제38조 2항 1호부터 10호까지 있습니다. 그것은 공공청사라든가 그다음에 문화재 복원시설 그다음에 환경 개량 시설 그다음에 법률상 의무사업들 그다음에 국방 그다음에 치안, 재난·안전 이런 사업들은 예타의 실익이 없기 때문에 예타를 안 하는 거고요. 맨 마지막 10호에 지역 균형발전, 경제·사회의 급격한 변동 변화 등에 대응하기 위해서 국가정책적으로 필요한 사업은 사업이 구체화되어 있어야 하고 국무회의를 거쳐서 예타 면제를 할 수 있게 되어 있습니다.

○민홍철 위원 그러면 국장님 말씀은 그 조항에 의해서 이것도 예타 면제를 할 수 있다?

○기획재정부재정관리국장 김현곤 어떤 사업도 2항 10호에 가면 그것을 할 수는 있습니다. 그런데 그것은 국회와 행정부 간의 합의와 공감대는 형성이 돼 있어야지요. 이게 국가정책적으로 꼭 필요한 사업이다. 그래서 그 사업으로 실제로 예타 면제가 된 사업은 굉장히 적습니다.

○민홍철 위원 그러면 아까 말씀 주셨던 신속예타 있잖아요. 그걸 법 규정에 넣을 수 있는지 없는지를 빨리 검토를 좀 해 주세요. 대안을 제시해 주세요, 이것.

○기획재정부재정관리국장 김현곤 예, 검토를 하겠습니다.

○민홍철 위원 이것 논의가 거꾸로 된 것 같아, 내가 보니까.

이상입니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

위원님들 의견이 없으시면 홍기원 위원님 말씀만 듣고 이 사안은 나중에 오후에 다시 심의하는 걸로 하겠습니다.

홍기원 위원님.

○홍기원 위원 이 법을 여당의 원내대표가 대표 발의한 거잖아요. 그런데 현재 여당 위원님들도 법안의 내용에 대해서 문제를 제기하고 있고 또 가장 중요한 기재부에서도 법안의 핵심 내용인

예타 면제에 대해서 강한 반대 의견을 표명하고 있지 않습니다.

이런 상황에서 이것을 여기서 계속 논의하는 것은 진전을 시키기 어렵다고 생각하고 앞서서도 다른 분이 얘기해 주셨지만 최소한 정부와 여당이 먼저 이 부분에 대해서 검토를 하고 그다음에 대안을 제시한 연후에 심의를 하는 게 맞을 것 같고요.

저는 하나 좀 여쭙볼게요. 국토부차관님이나 또는 기재부 국장님이 답변해 주시면 좋겠는데 만약에 예타 면제조항 예외조항을 두는 것을 만약에 여기에 담지 않는다고 그러면 이 법이 필요한 건지, 지금 국가철도망계획에 달빛철도가 포함이 돼 있고 또 기재부 국장님의 말씀에 따르면 국토균형발전이나 등등의 이유로 나중에 예타에 들어가더라도 통과할 가능성이 상당히 있다 이렇게 말씀하셨는데 그런 경우에 이것을 별도 법으로 하는 실익이 뭐가 있는 건지 그걸 좀 설명해 줬으면 좋겠습니다.

저도 개인적으로는 지역감정 해소하는 데 도움이 되고 또 균형발전하는 데 도움이 되는 그런 거라면 당연히 추진하는 게 맞다고 보고 또 그런 뜻에서 양당의 대통령후보가 공약을 했고 또 국가철도망 계획에도 넣었다고 생각하고 있는데 예타 문제를 뺀다면 나머지 부분에 있어서 별도 특별법으로 하는 실익이 뭐가 있는지 설명 좀 해주면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 차관이 말씀하시겠습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 제가 말씀하고 보완적으로 국장께서……

○홍기원 위원 특히나 그 중요한 내용 중의 하나였던 주변지역개발 부분 예타 면제 이것을 포함하지 않기로 개략적으로 공감대를 형성했잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○홍기원 위원 그런 상황에서 어떤 건지 설명 좀 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 법안의 핵심은 예타 면제인 것 같습니다. 그 외에 나머지는 다 철도건설법이나 역세권법 이런 것을 준용하는 걸로 지금 되어 있고요. 다만 이것을 신속하게 추진하기 위한 추진단이라는 조직의 내용이 들어 있습니다.

그래서 핵심적 내용은 예타 면제가 빠질 것이냐, 아니면 아까 보완적 방안을 검토한다고 했으

니까 신속예타와 연계할 수 있는 방안이 있다면 그런 부분에 대해서는 신속하게 추진할 수 있다는 측면에서 법안의 존재가 의미가 있다고 보여 집니다.

○**홍기원 위원** 국장님은 따로 하실 말씀 없으세요?

○**기획재정부재정관리국장 김현곤** 국토부차관님 말씀에 다 동의하고요.

결국은 국회의 입법 의지를 보여 주는 거고, 이 사업에 대한 중요성과 의지를 보여 주는 거고 또 법이 만들어지면 실제로 행정부에서는 신속하게 추진할 수밖에 없는 그런 책무를 갖게 되는 것이지 않겠습니까? 하지만 차관님 말씀처럼 예타 면제가 핵심이기는 한데 아까 제가 말씀드렸던 논리로 그것은 신중하게 접근할 필요가 있다고 생각합니다.

○**홍기원 위원** 이상입니다.

○**소위원장 최인호** 감사합니다.

특히 국토부와 기재부, 정부 쪽에서 잘 상의를 하셔서 대충 의견이 모아지고 있는 일반철도, 단선, 예타 면제를 안 한다면 신속 추진 방법, 신속 예타를 법 조문화하는 문제까지 포함해서 좀 긴박하게 논의를 해 주시고 오후 재논의에 대비를 잘해 주시기 바랍니다.

위원님들 팬찮으시다면 의사일정 제1항은 쟁점 사항 정리를 위하여 심사를 잠시 보류한 후에 오후 회의 시에 재논의하기로 하겠습니다.

이의가 없으시면 제1항은 심사를 보류하고 다음 의사일정을 심사하도록 하겠습니다.

2. 대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안(김경협 의원 대표발의)(의안번호 2114313)
3. 철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안(허종식 의원 대표발의)(의안번호 2124687)
4. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안(권영세 의원 대표발의)(의안번호 2125376)
5. 전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안(이인영 의원 대표발의)(의안번호 2125444)
(10시53분)

○**소위원장 최인호** 의사일정 제2항 대도시권 철도의 지하화와 지상부지 통합개발을 위한 특별법안, 의사일정 제3항 철도 지하화 및 지원에 관한 특별법안, 의사일정 제4항 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안, 의사일정 제5항

전철 1호선 등 도심 지상철도 지하화를 위한 특별법안, 이상 4건을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 2~5항 자료, 조문 설명자료를 봐 주시기 바랍니다. 조금 얇은 자료입니다.

철도지하화와 관련하여 기존 법안소위에서 상당 부분 기보고드렸으므로 조문 설명자료를 통해 보고드리도록 하겠습니다. 목차를 봐 주시기 바랍니다.

음영으로 표시된 중요 사항 또는 결정 필요 사항을 중심으로 보고드리겠습니다. 참고로 16번 주제부터는 기존 소위에서 보고드리지 않은 사항이므로 해당 부분도 설명드리도록 하겠습니다.

2쪽입니다.

철도지하화 및 철도부지 통합개발 사업에 대한 사업 절차를 그림으로 간단히 말씀드리면, 권영세 의원안 기준입니다. 국토부장관이 철도지하화 통합개발 종합계획을 수립하고 시·도지사가 철도지하화통합개발 기본계획을 수립하며 철도지하화사업은 철도건설법에 따라, 철도부지개발사업은 도시개발법 역세권법 등 관련 법률에 따라 진행하는 절차입니다.

3쪽입니다.

먼저 1번부터 10번까지 보고드리겠습니다.

1번, 제명 관련입니다.

수정의견은 권영세 의원안에 따라 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법안으로 하였습니다. 다른 안들은 제목에 대도시권으로 되어 있는데 대도시권으로 한정하는 경우 강원, 전북은 제외되는 문제가 있기 때문에 그에 따랐습니다.

다음은 4쪽 2번, 목적입니다.

수정의견은 권영세 의원안을 중심으로 하되 다른 의원안에 있는 '도시경쟁력 확보'라는 문구를 추가하였습니다.

다음은 5쪽입니다.

3번, 정의 관련입니다.

수정의견으로서 정의와 관련하여 대도시권은 정의하지 않았습니 다. 기말씀드린 것처럼 강원 전북 등 대도시권이 없는 지역의 향후 지하화 주요 가능성에 따라 대도시권으로 한정하지 않은 것이 적절할 것으로 보이기 때문에 대도시권은 정의하지 않았습니 다.

수정의견에 따르면 정의 사항으로서 1번 철도, 2번 철도부지, 3번 철도지하화통합개발, 4번 철도

지하화사업, 5번 철도부지개발사업을 정의했습니다.

다음은 10쪽입니다.

4번, 국가와 지자체의 책무 관련입니다.

일단 국가와 지자체의 책무와 행정적 재정적 지원 등은 반영하지 않았는데 주된 이유는 후술하는 뒷부분과 중복되거나 철도지하화통합개발의 비용은 철도부지 개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하여 사업시행자가 부담하는 것을 원칙으로 했기 때문입니다.

다음은 15쪽입니다.

7번, 예비타당성조사 실시에 관한 특례 관련입니다.

이를 반영하지 않았는데 왜냐하면 철도지하화 및 부지 통합개발은 국가재정이 투입되지 않고 다른 SOC 사업 간의 형평성을 고려했기 때문에 예타 면제는 반영하지 않았습니다.

다음은 18쪽입니다.

10번, 철도지하화통합개발 기본계획 수립 등 관련입니다.

수정의견을 보시면 철도지하화통합개발 기본계획은 시·도지사가 수립하는데 강원 전북 등 특별자치도에도 향후 수요가 있을 것을 고려하여 개정안에 빠져 있는 특별자치도지사를 추가하였습니다.

다음은 19쪽입니다.

기본계획 5호를 보면 사업시행자에 관한 사항을 기본계획에 포함하였습니다. 철도지하화통합개발의 사업시행자에 관한 사항을 명확하게 하기 위해 시·도지사가 수립하는 기본계획에 반영한 것입니다.

다음은 20쪽입니다.

수정의견 3항을 보시면 1항에도 불구하고 제2항 2호의 철도지하화사업 기본계획은 국토부장관이 수립한다. 철도지하화사업 기본계획을 변경하는 경우에도 또한 같다고 하였습니다.

앞서 보신 기본계획 2호에 철도지하화사업 기본계획이 됐는데 이는 시·도지사가 아니라 국토부장관이 수립토록 한 것이며 철도건설법 체계에 따른 것입니다. 따라서 수립만이 아니라 변경하는 경우에도 국토부장관이 하도록 명확히 한 것입니다.

일단 10번까지 보고드렸습니다. 논의하시고 11번부터는 추후 다시 보고드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으면 말씀해 주십시오.

제정과 관련해서 정부 지원이 신중 검토 의견이 나왔습니다. 그게 제일 핵심인 것 같은데 차관이 이 부분에 대해서 한 번만 더 설명을 해 주시지요.

○전문위원 장지원 위원장님 양해해 주시면, 해당 부분은 뒷부분에 다시 한번 나오기 때문에 그 뒷부분에서 다시 보고드리겠습니다, 지자체나 국가의 지원 부분은.

○소위원장 최인호 예.

없으시면 계속 보고를 받아도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

계속 보고해 주세요.

○전문위원 장지원 23쪽입니다.

11번부터 20번까지 보고드리겠습니다.

11번, 기본계획 수립을 위한 주민 등의 의견청취 관련입니다.

수정의견을 보시면 시·도지사는 기본계획을 수립하거나 변경하려는 경우 공람이나 공청회를 통하여 주민이나 관계 전문가 등의 의견을 들어야 한다고 되어 있습니다.

다만 음영에서 보시는 것처럼 앞서 보신 제6조 제3항에 따라 국토부장관이 철도지하화사업 기본계획을 수립하거나 변경하는 경우는 제외한다고 돼 있습니다. 철도건설법 제7조를 준용하여 국토부장관이 수립하는 철도지하화 기본계획의 수립·변경은 제외하도록 하였습니다. 왜냐하면 시·도지사와 국토부로 주체가 다르고 철도건설법 절차를 준용하도록 하고 있어 혼란이 없도록 하기 위해 정리한 것입니다.

다음은 28쪽입니다.

13번, 사업시행자의 지정 등 관련입니다.

수정의견을 보시면 시·도지사는 국유재산물 출자받은 자를 철도지하화통합개발의 사업시행자로 지정하도록 하되 그 출자를 받을 수 있는 자는, 34쪽입니다. 수정의견을 보시면 국토부장관은 철도지하화사업의 원활한 추진을 지원하기 위해 국유재산인 철도부지를 국유재산법에 따라 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 출자할 수 있다고 하면서 1호 국유재산법 제2조제6호에 따른

정부출자기업체, 2호 철도지하화통합개발을 효율적으로 추진하기 위해 설립하는 정부출자기업체로 수정하였습니다.

먼저 ‘국유재산법에 따라’라는 문구를 넣은 이유는 국유재산법에 부합하도록 수정하기 위한 것입니다. 또한 정부출자기업체로 한정하여 사업의 공공성 확보를 위한 장치를 마련한 것입니다.

그리고 제2항에서 철도부지를 출자받은 자는 대통령령으로 정하는 경우를 제외하고는 철도지하화사업이 완료될 때까지 철도부지를 대부, 매각, 교환 등 처분할 수 없도록 했습니다.

다음은 35쪽입니다.

3항에서 철도부지가 출자되었음에도 불구하고 철도지하화사업이 완료될 때까지 철도의 기능은 유지토록 하였습니다. 왜냐하면 철도지하화사업이 완료될 때까지 여객 수송 등 기존의 철도 기능은 유지되어야 하기 때문입니다.

다음은 41쪽입니다.

16번, 철도부지개발사업에 관한 특례 관련입니다.

수정의견을 보시면 시·도지사는 철도부지개발사업의 복합적·입체적인 개발을 촉진하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 대통령령으로 정하는 범위 내에서 특례를 정하도록 하려는 것입니다.

42쪽입니다.

다만 권영세 의원안에서 6호의 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다는 부분을 삭제했습니다. 그 이유는 권영세 의원안 제12조제6호는 그 밖에 완화된 기준을 대통령령으로 정하도록 하고 있는데 특례 신설도 대통령령으로 정할 수 있도록 하려는 것입니다. 그러나 이러한 특례의 신설은 법률에서 구체적으로 규정하는 것이 필요한 것으로 보입니다.

또한 제12조 본문에서 이미 대통령령으로 정하는 범위 내라고 범위에 관한 위임규정을 두고 있으므로 권영세 의원안 제6호는 삭제하는 것이 적절한 것으로 보였기 때문입니다.

다음은 46쪽입니다.

17번, 비용부담의 원칙 또는 비용의 부담 관련입니다.

이 부분은 앞서 제가 위원장님께 잠시 양해를 드렸던 부분입니다. 이 부분은 집중 논의하시는데 필요하실 것 같습니다.

수정의견을 중심으로 말씀드리면 1항 철도지하

화통합개발 시행에 필요한 비용은 사업시행자가 부담하도록 하되 2항에서 철도지하화사업에 필요한 비용은 철도부지개발사업에서 발생하는 수익으로 충당하는 것을 원칙으로 했습니다.

그리고 3항에서 시·도지사는 기본계획을 수립하는 경우 철도지하화사업에 필요한 재원 규모를 고려하여야 하며 기본계획의 변경에 따른 사업재원의 부족분은 원인가가 부담토록 했습니다. 이 3항의 이유를 예를 들어 설명하면 시·도지사의 요청 등에 의해 최초 수립된 기본계획이 변경된 경우 등에는 원인을 제공한 자가 비용을 부담하는 것을 명확히 하려는 의도입니다.

그리고 4항에서 제1항 및 제2항에도 불구하고 지자체는 사업시행자에게 철도지하화사업에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다고 했습니다. 일단 수정의견은 지자체의 비용 보조나 융자만 들어가 있습니다. 따라서 47쪽 하단을 보시고 재정지원 주체의 범위를 입법정책적으로 결정할 필요가 있습니다.

일단 수정의견은 권영세 의원안에 따라서 재정지원 주체는 지자체로 하고 재정지원 대상은 철도지하화사업에 필요한 비용으로 했습니다. 다만 김경협 의원안, 허중식 의원안, 이인영 의원안은 재정지원 주체에 국가도 포함하고 있으므로 이에 대한 논의가 필요할 것으로 보입니다.

다음은 48쪽입니다.

18번, 철도지하화통합개발채권의 발행 관련입니다.

수정의견 1항에서 사업시행자는 철도지하화사업에 필요한 비용의 원활한 조달을 위하여 철도지하화통합개발채권을 발행할 수 있도록 하면서 2항에서 철도지하화통합개발채권의 발행을 통해 조달된 재원은 철도지하화통합개발 사업을 위한 용도 외로 사용하여서는 아니 된다는 제한을 두었습니다.

49쪽입니다.

제3항에서 철도지하화통합개발채권에 관한 필요한 사항은 대통령령으로 정하도록 하여 세부적인 절차를 하위 법령에서 규정할 수 있는 근거를 마련하였습니다.

다음은 51쪽입니다.

19번, 부담금의 감면 등 관련 사항입니다.

권영세 의원안은 부지개발사업 등을 각 개별 근거 법률에 따르도록 되어 있어 일반적인 부담금 감면 규정도 개별 법률에 따를 것으로 보입니다.

따라서 과밀부담금과 개발부담금을 감면할 수 있는 조항만을 별도로 반영했습니다. 말씀드린 것처럼 이는 권영세 의원안에 따른 것입니다.

다음, 53쪽입니다.

20번, 기반시설 지원 등 관련입니다.

수정의견 1항에서 시·도지사는 철도부지개발사업의 원활한 조성을 위하여 필요한 도로 등 대통령령으로 정하는 기반시설 설치를 우선적으로 지원할 수 있도록 했습니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 저희가 이 법을 제정하는 데 있어 가지고 제정법상 가장 문제가 되는 게 지금 뭐라고 판단하시는 겁니까?

○전문위원 장지원 아까 잠시 말씀드렸지만 47쪽 재정지원 주체의 범위는 결정하실 필요가 있습니다. 이 사업은 기본적으로 국고가 들어가지 않는 것을 가정했습니다, 개발 철도부지에서 나오는 수익을 통해서 충당하기 때문에.

다만 수정의견에서 지자체의 비용 보조는 넣었습니다. 왜냐하면 부지 비용으로만 하다 보면 사업성이 없어서 철도지하화되는 사업 대상 철도가 한정될 수 있습니다. 그렇기 때문에 지자체든 혹은 국가든 비용을 부담하면 사업성이 올라가기 때문에 사업의 실시 대상과 여건 효과가 올라가게 됩니다.

다만 이 법의 큰 취지는 국고가 들어가지 않는 것을 원칙으로 했기 때문에 지자체가 예외적으로 비용을 보조할 수 있는 것을 넣기는 넣었는데 허종식 위원님께서 어제 보도자료를 내시면서 지자체에 맡기면 안 된다, 국가도 필요한 경우는 비용을 보조하거나 융자할 수 있다는 보도자료를 내신 바가 있고 다른 위원님들도 국가를 재정지원 주체로 하는 안들을 내셨습니다. 이 부분에 대해서 좀 더 집중 논의가 있으면 좋을 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 지난번에도 제가 말씀을 드린 바가 있는데 6페이지 수정의견의 정의 규정에 보면

1호는 철도, 2호는 철도부지, 3호는 철도지하화통합개발, 4호는 철도지하화사업 이렇게 돼 있는데

요. 이인영 의원안의 3호 철도부지 및 주변개발사업이란 철도지하화사업 이후 상부 철도부지를 포함한 그 주변을 개발하는 사업을 말한다 이게 철도부지의 상부를 어떻게 할 거냐, 저는 계속 그것을 제기하고 있는 거거든요. 그게 과연 3호의 철도지하화통합개발에 들어가나 이 말씀을 제가 드리고 싶어요.

그러니까 지하화하는 것은 4호에 나와 있으니까 그것은 가능한데 철도 위에 상부에다가 하는 것은 여기서는 포함이 안 되냐 이거지요, 이인영 의원안의 3호.

○전문위원 장지원 위원님, 일단 제가 먼저 말씀 올리겠습니다.

6쪽의 3호를 보면 철도지하화통합개발이란 철도지하화사업과 플러스 철도부지개발사업을 통합하여 시행하는 것이라고 해서 여기 일단 철도부지개발사업이 나옵니다. 그리고 철도부지개발사업의 세부 정의는 7쪽에 보시면 5호에서 철도부지개발사업이란 철도부지 및 철도 주변지역의 개발을 위해 시행되는 다음 각 목의 사업을 말한다 하고 가목에 따른 공공주택사업, 나목에 따른 도시개발사업, 다목에 따른 역세권개발사업 그리고 라목에 그 밖에 대통령령으로 정하는 사업이라고 했습니다. 또 그 밖에 대통령령을 통해서 이 외의 사업도 확장할 수 있는 여지를 두었습니다.

그리하여 외람되지만 일단 위원님 말씀하신 철도부지 혹은 상부부지 개발사업은 이 5호에 포함될 것으로 추정은 됩니다.

○민홍철 위원 그러면 여기 대통령령으로 정한다는 건가요, 거기 위에 상부. 상부라는 게 부지는 아니잖아요. 철도가 지나가는 상부는 부지는 아닌데 뭔가 데크를 만들어 가지고 부지를 만드는 거잖아요, 상부 개발은. 그래서 개념을 정확하게 넣어 줘야 되지 않냐 이 얘기인데.

○전문위원 장지원 저희 사업은 최초에는 위원님이 말씀하신 데크 사업을 염두에 두었던 것은 아닙니다. 무슨 말씀이냐면 저희는 일단 철도부지에 철도가 있고 그 철도를 지하로 가고 철도부지를 개발하면 그 개발이익을 통해서 철도지하화사업을 하는 구조였습니다.

다만 위원님 말씀하신 데크는 철도 상태에서 위에 데크를 두고 그런 부분이기 때문에 저희 법

에는 명시적으로는 반영되지 않았는데 제가 간접적으로 듣기로는, 위원님이 그때 문제 제기를 하셔서 가지고 국토부에서 검토한 결과 현행법에 따라 그 부분이 불가능한 것은 아니더라는 이야기를 제가 간접적으로 들었습니다. 다만 자세한 설명은 국토부의 설명을 들으시면 좋을 듯합니다.

○**민홍철 위원** 그러니까 법률의 일반적인 체계가 맞으려면, 철도부지를 종합적으로 개발하려면 지하화뿐만 아니라 상부 개념도 해서 통합개발을 하는 게 맞지 않습니까? 그런데 여기에는 지하화만 들어가 있으니까 상부는 빠져 있는 것처럼 돼 버리잖아요. 그렇지요? 그래서 제가 자꾸 이의를 제기하는 건데요.

○**소위원장 최인호** 국토부가 설명을 해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님, 조금 전에 전문위원께서 설명드렸듯이 철도부지개발사업이라는 용어 정의가 수정의견에 지금 반영이 돼 있고요. 거기에 철도부지 및 철도 주변부지의 개발을 위해 시행하는 다음 각 목의 사업이다 해서 철도부지하고, 부지가 그 상부 부지를 얘기하는 겁니다.

○**민홍철 위원** 그게 어떻게 상부 부지를 얘기해요? 상부는 부지가 아니지. 철도부지의 상부지 어떻게……

○**국토교통부제2차관 백원국** 철도부지에 대한 용어 정의도 지금 2호에 명시가 되어 있습니다. 거기에 보시면 철도건설법에 따라서 철도시설이 위치한 부지와 대령이 정하는 유희부지를 말한다.

○**민홍철 위원** 아니, 그것은 유희부지고. 없는 어떤 공간을 만들어 내는 건데 지금 부지가 존재하는 건 아니지 않습니까, 공간인데. 그렇지요?

○**소위원장 최인호** 민 위원님이 말씀하시는 것은 지상에 있는 철도를 지하로 하는 것뿐만 아니고 철도나 철도시설은 그대로 두고 그 위를 덮어서 새로운 상부공간을 만들어서 위에 복합개발을 하는 그것도 우리가 지금 하는 이런 철도부지개발사업 안에 포함되느냐에 대해서 설명해 달라는 것이거든요.

거기에 포함돼 있다는 것 아닙니까? 그런데 불가능하다는 애매한 용어가 아니고 실제로 가능한지 여부에 대해서 명확하게 설명해 달라는 말씀이니깐 한번 설명해 줘 보십시오.

○**국토교통부철도건설과장 오승천** 설명드리겠습니다.

철도건설과장 오승천입니다.

위원님 말씀하신 것처럼 저희가 철도부지, 그러니까 부지가 있는 상태에서 지하에 철도를 건설하고 그 부지를 개발하는 일반적인 방식이 있을 거고요.

위원님 말씀하신 것처럼 철도부지는 그대로 두고 위에 데크화를 한 다음에 상부를 개발할 거냐 할 때 그 상부는 부지가 아니지 않냐 그런 부분에 의문이 있으신 상황인데요. 개념적으로는 같습니다.

결국 그 위를 데크화를 하게 되면 저희가 땅 아래에다가 지하철 건설하는 것처럼 그 부지 자체에서 데크화된 그 위 상부를 제외한 아래 부분은 구분지상권으로 해서 지금 땅 밑에 철도 지나가는 것처럼 똑같이 되는 거고요. 말 그대로 데크를 한 그 윗부분이 결국은 철도부지였던 겁니다. 철도부지였던 건데 그것을 철도부지에서 제외를 하게 되니까 개발할 수 있는 땅이 돼 버리는 겁니다, 결국은요.

그러니까 지금 위원님이 말씀하신 것처럼 데크화를 하게 되는 개념에서도 결국은 저희가 지금 하게 되는 이 법에 따라서 상부 철도부지개발사업을 추진을 할 수 있게 되는 겁니다.

○**소위원장 최인호** 철도부지 안에 다 포함이 된다는 거지요.

○**민홍철 위원** 아니, 그러니까 이 법에 의해서 그게 가능하단 이거예요?

○**국토교통부철도건설과장 오승천** 예, 가능합니다.

○**민홍철 위원** 그 개념이 완전히 다른데. 그 왜 땅이에요, 새로 만든 공간이지.

○**홍기원 위원** 제가 좀 먼저……

○**소위원장 최인호** 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 저는 국토부의 설명이 별로 타당성이 없다고 보는 게 수정의견 제1조(목적) 조항을 보면 이 법은 철도를 지하화하고 이를 통해 확보된 철도부지와 주변지역을 개발하는 거거든요. 그러니까 지하화라는 것은 지상에서 땅 밑으로 들어가는 걸 얘기하는 거지, 그대로 두고 그 위에 데크를 씌워서 개발하는 것은 포괄할 수가 없어요, 이 목적 조항을 보면.

그래서 민홍철 위원님께서 제기하신 문제를 해소하려면 목적 조항을 수정을 해야 됩니다. 한마디로 이 법은 철도를 지하화하거나 또는 철도 위에

지상구조물을 설치해서 활용한다든지 하는 식의 내용이 들어가야지. 목적 조항에서는 분명히 철도를 지하화하고 확보된 부지를 개발하는 것으로 돼 있는데 철도가 지상에 있고 그 위에 데크 씌워서 개발하는 것을 이 법에 적용된다고 하는 것은 맞지 않는 해석인 것 같아요.

○소위원장 최인호 잠시만. 이 문제는 국토부에서 한 번 더 차관님이나 과장이 설명을 해 주시지요.

○국토교통부철도건설과장 오송천 말씀하신 것처럼 지하화라고 하는 개념이 기존에 있는 땅 지하에 건설하게 되는 경우를 지하화라고 한정적으로 해석하신다면 그렇게 ‘지하화’ 하고 말씀하신 것처럼 데크화하는 것까지를 여기에다가 추가적으로 명시하는 것도 가능합니다.

그런데 그 데크화한다는 개념은 결국은 현재 있는 땅 지하에다가 새로 파는 개념이나 현재에 있는 철도를 데크로 덮어서 사실상 지하처럼 만들고 그 상부의 땅을 개발하는 개념이라 결국 같은 지하로 들어가는 개념이 되는 거기 때문에……

○민홍철 위원 아니, 어떻게 법을 그렇게 해석해요? 법은 명확하게 해석돼야지요. 지하와 데크를 만들어 가지고 공간을 만드는 것하고, 그게 무슨 지하인가요?

○소위원장 최인호 그러니까 목적을 추가로 하면 안 됩니까? 지하화……

○국토교통부철도건설과장 오송천 추가해도 가능합니다.

○소위원장 최인호 그러니까 지하화에 대한 개념을 상부에 데크를 만들어서 그 공간 개발하는 것까지 포함한다라고 그렇게 추가를 하세요. 외국에도 다 그렇게 하니까, 사례는 많으니까.

○국토교통부철도건설과장 오송천 예, 그렇게 추가 명시하는 것도 가능합니다.

○민홍철 위원 제가 자꾸 이의를 제기하는 이유가 데크를 만들어서 부지를 개발할 수 있다라고 자꾸 주장을 하시니까 그것을 명확하게 해 달라. 아니면 지하화밖에는 안 된다는 거예요, 법을 명확하게 해석하면. 그렇지 않습니까? 그래서 제가 이의를 제기하는, 그게 포함되느냐 안 되느냐를 물어보는 겁니다.

그런데 이대로 가면 데크를 해 가지고는 이 법의 적용은 안 된다. 왜? 지난 회의 때 그러셨잖아요. 이 법이 아니라도 다른 법에 의해서 데크

로, 동대구처럼 이미 했지 않습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래서 그 법에 의해서 할 수 있다고 했잖아요, 이 법에 의해서는 아니고. 그래서 내가 자꾸 물어보는 겁니다. 이 법에 의해서도 데크를 만들어서 위 상부공간을 복합 개발할 수 있느냐 없느냐를 물어보는 거예요. 그런데 지금 국토부는 가능하다 이렇게 답변하니까 자꾸 제가 여쭙보는 겁니다.

○국토교통부제2차관 백원국 제가 봐서는 지금 철도 상부부지에 대한 개발에 대해서는 역세권법을 적용할 수 있도록 되어 있기 때문에 그 부분에……

○소위원장 최인호 굳이 목적이냐 정의에 포함 안 시켜도 된다는 말씀입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 안 시켜도 역세권법을 따르도록 되어 있습니다.

○소위원장 최인호 그런데 이렇게 같이 만드는 게 좋은 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 대안을 제시하자면 목적을 손대는 것보다 2조 4호 철도지하화사업이라는 용어 정의 끝에 지하화에 대한 부분을 데크도 포함한다, 그런 방법이 있을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 예, 그런 것을 추가하는 게 좋을 것 같은데요.

○홍기원 위원 저는 그 부분에 동의할 수 없는 게 일반 사람이 법을 봤을 때 지하화라 그러면 땅 밑을 파 가지고 들어간 게 지하화이지, 철도는 지상에 그대로 있는데 그리고 그 위를 개발하는 건데 어떻게 그것을 지하화로 포괄시켜서 정의를 합니까?

○소위원장 최인호 지하화라는 게 그런 개념 아닌가요? 나는 그렇게 이해를 하는데. 땅을 파서 현재에서 밑으로 들어가는 것도 있지만 나중에는 결과적으로 지하화되는 거잖아요. 그래서 그 설명을 좀 더 하면 되는 거 아니냐 이 말이지.

○홍기원 위원 그래도 지표면보다 아래 들어가는 게 지하화지, 지표면 위에 있는 시설 위에 뒀다 그래서 그것을 지하화라고 하지는 않잖아요. 그것은 지상철도 위에 무슨 구조물이 있는 거지, 그게 땅속은 아니잖아요. 지하는 말 그대로 땅속인데.

그래서 아까 말씀하신 다른 법에 의해서 하는 거면 그거로 하는 거라고 말씀하시거나 아니면 이 법의 목적 조항 자체를 바꿔 가지고 철도를

지하화하거나 또는 철도부지 위에 무슨 구조물을 설치해서 활용하는 이런 걸로 명확하게 할 필요가 있다고 봐요.

○소위원장 최인호 그러니까 추가를 할 필요가 있다는 거지, 이 법 안에 추가를 해서, 다른 법에 의해서 상부 개발을 하자는 게 아니고.

○민홍철 위원 결국 이 법에 의해서 테크 바로 못 하는 거예요.

○소위원장 최인호 그러니까 그걸 가능하게 하자는 거니까.

○정동만 위원 그런데 지금 보니까 지하화하고 또 철도 주변 지역에 효과적으로 개발한다고 했거든요. 했는데, 역세권법 있지 않습니까? 역세권법에는 어떻게 되어 있습니까? 그것을 한번 이야기 좀 해 주시지요.

○소위원장 최인호 잠시만요. 7쪽 수정의견 5호의 다에 보면 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률에 따른 역세권개발사업도 철도부지개발사업 안에 포함이 되어 있기는 합니다. 참고를 해 주십시오. 7페이지의 수정의견 5호의 다에 그렇게 포함은 되어 있습니다.

○정동만 위원 되어 있네요.

○민홍철 위원 그러니까 같은 말인데요, 아까 ‘그 밖에 대통령령으로 정하는 사업’에 넣느냐 이거지요.

○소위원장 최인호 차관님.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 지하화를 엄격하게 해석을 한다면, 그러니까 지상에 있는 것을 지하로 넣는 걸로 한정하고 테크는 아니라는 가정하에, 제가 볼 때는 지금 말씀드린 7조 철도부지개발사업에 역세권법을 할 수 있도록 지금 되어 있으므로 그것을 잘 조합을 하면 엄격하게 해석해도 이 사업은 가능하다 이렇게 봅니다.

왜냐하면 철도 지하화한다고 그러면 일단 기본 계획에 구간이 나올 것이고요. 그 구간의 일정 부분은 지하화하는 사업이 들어갈 것이고 또 어떤 부분은 이와 같이 지하화하지 않는다 하더라도 지상 부분을 테크로 씌워서 역세권법을 걸어서 할 수도 있을 것으로 보여집니다. 그래서 그런 부분들을 잘 절충을 하면 지하화를 엄격하게 한다 하더라도 테크 사업이 역세권법으로 가능할 것 같다 이렇게 판단하고 있습니다.

○소위원장 최인호 이것은 그 정도로 이해를 해 주시고 또 위원님들 다른 거에 대해서 말씀해 주십시오.

○정동만 위원 위원장님.

○소위원장 최인호 정동만 위원님.

○정동만 위원 지역별로 철도지하화 사업을 계속 요구하고 있고 가장 큰 문제가 자금조달 문제이고 비용 문제 아니겠습니까. 그렇지요? 그래서 아까 이야기했던 47쪽의 국가가 할 것인지 지방자치단체가 할 것인지 이게 가장 문제인 것 같은데 이것을 국토부 입장에서 한번 말씀을 정확하게 해 주셔야, 이것만 결정하면 될 것 같은데 이것을 정확하게 국토부 입장을 말씀을 좀 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 기본적으로 이 사업의 전제조건이 국유재산인 철도를 출자하는 데서부터 시작하는 겁니다, 여기서부터 사업재원을 조달할 수 있는 길이 열리기 때문에. 그래서 그 부분에 대해서 이미 국가가 국유재산을 출자했다 하는 그 자체가 국가재정을 크게 지원한 것이라라고 보고 있습니다.

○소위원장 최인호 이 부분에 대해서 위원님들 의견 있으십니까?

한준호 위원님.

○한준호 위원 그러니까 이 전체적인 제정법은 두 가지를 가지고 있는 거지요. 하나는 지하화에 대한 방식 그러니까 사업의 방식, 또 하나는 이 부분에 대한 재정. 지금 차관님 말씀대로라고 한다면 재정 자체가 철도공단에서 국가의 재산을 가지고 출자를 하는 것이니까 이 부분에 대한 재원은 국가가 출자한 것이다.

이제 재원은 두 가지인 것 같습니다. 하나가 출자, 출자를 통해서 예산을 만들고 진행을 하다가 그 비용으로 차마 다 할 수가 없는 부분에 대한 보조는 또 어떻게 할 것이냐. 그래서 지방재정이 들어가야 된다는 부분이 들어가 있는 건데 그 부분에 대해서 지방자치단체를 제외하고 국가가 추가적인 보조를 할 수 있는 것이냐 이 부분에 대한 것을 하나 좀 마무리를 짓고 가야 되지 않나라는 생각이 듭니다만.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는 국가재정은 없는 걸로, 국유재산 출자하는 걸로……

○한준호 위원 보조 부분에 있어서는 지방자치단체까지만 한정을 한다?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 최인호 이 부분 다른 위원님들 의견 없으시면 지자체가 필요한 비용을 지원할 수 있다고

정리하고 다른 심의해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

또 다른 의견 있으십니까?

그러면 21번부터 나머지 좀 해 주셔야 되겠다. 그렇지요? 전문위원 21번부터 보고해 주세요.

○전문위원 장지원 54쪽입니다.

21번 철도지하화통합개발 추진단 관련입니다.

수정의견은 철도지하화통합개발 사업의 원활한 추진과 효율적인 관리를 위하여 국토교통부에 철도지하화통합개발 추진단을 둔다라고 하였습니다. 이는 권영세 의원안에 따른 것입니다.

전국 철도지하화 사업을 위한 종합계획 수립 필요성, 지자체와의 긴밀한 협조 필요, 막대한 재원 투입 등 감안 시 필요성은 있을 것으로 보입니다. 다만 동 내용은 직제 개정 사항이라는 행안부의 반대 의견이 있었습니다.

따라서 수정의견처럼 추진단을 두도록 하거나 추진단을 제량 규정 즉 둘 수 있다로, 수정의견은 권영세 의원안에 따라서 둔다라고 되어 있습니다만 추진단을 둘 수 있다로 하거나 행안부 의견에 따라 해당 조항을 삭제하는 안도 가능합니다. 다시 말씀드리면 둔다, 둘 수 있다, 혹은 아예 조항을 두지 않는 안이 가능할 것 같습니다.

55쪽은 22번 보고·검사 등이고, 다음 57쪽입니다. 23번은 권한의 위임 또는 위탁 관련입니다. 이는 절차적 규정으로서 서면으로 대체하도록 하겠습니다.

다음은 58쪽입니다. 24번 민간자본 유치, 민간 개발사업자 등에 대한 지원 등 관련입니다.

수정의견에 미반영하였는데 이는 신중 검토가 필요한 것으로 이해되기 때문입니다. 설명을 드리면 국유재산인 철도부지를 출자받는 자, 즉 사업시행자는 공공성이 있는 자로 한정할 바 있습니다. 또한 사업시행자가 철도지하화사업을 추진하면서 사회기반시설에 대한 민간투자법에 따른 민간철도사업으로 진행할 수 있도록 허용하는 것에 대해서는 신중 검토가 필요하기 때문입니다.

참고로 동 제정안에서 민간자본 유치에 관한 사항을 제외한다고 하더라도 사업시행자가 채권을 발행하여 민간자본을 유치하거나 철도부지개발사업으로 조성된 토지에 민간 분양 등을 할 수 없는 것은 아님을 참고하시기 바랍니다.

다음은 61쪽입니다.

마지막입니다.

부칙으로서 원활한 준비 등을 위해 국토부 입

장을 반영하여 공포한 후부터 1년 뒤에 시행하도록 일단 수정의견은 제시하였습니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원이 보고한 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 추진단을 꾸리게 되면 추진단이 사업별로 모든 것을 다 관장을 하는 겁니까? 예를 들어 A라는 사업 B라는 사업, 거기에 대해 지자체는 각각 한 군데 또는 몇 군데 같이 포함돼 있을 수 있을 텐데.

○전문위원 장지원 일단 철도 지하화와 관련해서 모든 사업을 관여하는 걸로 제가 이해하고 있고, 기본적으로 종합계획 수립 부분은 당연히 관여하고, 그다음에 각 시·도지사가 수립하는 기본계획도 서로 협력·협의하면서 관여하는 걸로 제가 이해하고 있습니다.

○한준호 위원 그러면 예를 들어서 추진단이 예산 부분이나 이런 데 있어서도 전체적인 지분 비율이나 이런 것들을 지자체하고 직접적으로 다 관여해서 역할을 하게 되는 건가요?

○전문위원 장지원 예, 기본 임무는 그렇습니다. 다만 세부적인 구체적인 안은 국토부가 갖고 있기는 합니다만 큰 틀에서는 위원님이 말씀하시는 바와 같습니다.

○한준호 위원 두 번째는 민간자본 유치에 있어서는 어쨌든 이게 국가의 자산이 들어가는 부분 이기는 하지만 지자체가 들어가는 지분도 있을 텐데 지자체를 통한 민간자본 유치조차도 지금 반대 의견인 건가요?

○전문위원 장지원 이 부분이 조금 애매합니다만 상세히 설명 올리면 제정안들은 민자철도를 건설하는 것처럼 되어 있습니다. 저희가 민간자본을 가져오지 못하는 게 아닙니다. 앞에 말씀드린 것처럼 사업시행자가 예컨대 통합개발채권 발행을 통해서 자금을 조달할 수 있습니다. 즉 민간자본은 조달할 수 있는데, 제정안은 민간자본 유치라는 이름하에 즉 16조에 보시면 사회기반시설에 대한 민간투자법에 따른 철도지하화사업이라고 해 가지고 철도 지하화 자체를, 지하화된 철도를 민자철도로 하는 것처럼 되어 있습니다.

○한준호 위원 그러네요.

○전문위원 장지원 그런 부분을 저희가 신중 검토해서 삭제한 것이고 민간자본이 들어오지 못한다는 의미는 아닙니다.

○한준호 위원 예, 알겠습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견 있으십니까?

없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제2항부터 제5항, 이상 4건은 각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

6. 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안(박정하 의원 대표발의)(의안번호 2122397)

(11시30분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제6항 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 6항 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안, 자료를 봐 주시기 바랍니다.

먼저 목차를 봐 주시기 바랍니다.

이는 제정안으로서 전체적인 구성체계는 목차에서 보시는 바와 같습니다.

먼저 총괄적인 의견을 보고드리고 위원님들께서 이 법의 제정 필요성에 공감하신다면 세부 내용은 조문을 통해서 보고드리도록 하겠습니다.

먼저 1쪽입니다.

이 제도가 좀 생소한 관계로 제도에 대해서 조금 상세히 설명드리도록 하겠습니다.

1쪽에 1번 국제항공 탄소상쇄·감축제도 관련입니다.

국제민간항공기구(ICAO)는 2016년 총회에서 국제항공 탄소상쇄·감축제도(CORSIA)의 이행을 결의하였고 이에 관한 국제표준과 권장사항을 채택하였으며, 2019년 국제민간항공협약 부속서 16 제4권에 의거 국제항공 탄소상쇄·감축제도 즉 CORSIA 제도를 시행하고 있습니다.

CORSIA는 2020년 이후에는 전 세계 국제선 비행기의 탄소 배출이 증가하지 않도록 하는 것을 목표로 하여 기준 배출량을 정하고 이를 초과하여 탄소를 배출한 경우 배출권을 구매해서 상

쇄화하도록 하는 제도입니다. 여기서 기준 배출량은 2019년 배출량을 기준으로 하며 2024년부터는 2019년 배출량의 85%를 기준 배출량으로 하고 있습니다.

ICAO의 CORSIA 운영 방식을 그림을 보고 간단히 설명드리겠습니다.

일단 우리나라의 경우 제정안에 따르면 혹은 ICAO 기준에 따르면 9개 항공사가 해당됩니다. 이러한 9개 항공사가 탄소 배출량을 측정하여 제출하면 환경부가 지정하는 검증기관에서 탄소배출량을 검증하여 이를 국토부에 제출하고 국토부는 총 탄소 배출량을 ICAO에 제출합니다.

그러면 ICAO에서는 전 세계 국제항공 탄소 배출량 증가율을 2019년 대비 통보하고 저희 국토부에 통보합니다. 국토부는 9개 항공사에 대해서 상쇄의무량을 통보합니다. 그러면 9개 항공사는 비용을 지불하고 탄소 배출권 중개업체에서 탄소배출권을 구매하여 탄소배출을 상쇄합니다. 그러한 실적을 다시 환경부가 지정하는 검증기관에 제출하고 이는 다시 국토부에 제출하여 ICAO에 제출하는 순입니다.

따라서 중요한 것은 항공사의 상쇄의무량이 얼마인가 부분인데 이 계산식은 오른쪽 하단 박스에 보시는 것처럼 항공사의 해당연도 탄소배출량 곱하기 2019년 전 세계 국제항공 탄소배출량 대비 해당 연도의 증가율을 말합니다.

예를 들어 설명드리면 2022년도 기준 2019년 대비 국제항공 탄소 배출량이 10% 증가했고, 대한항공의 2022년도 탄소배출량이 100t이라고 가정하면 대한항공의 100t의 10% 즉 이 10%는 전 세계 국제항공 탄소 배출량이 10% 증가했다는 뜻입니다. 즉 대한항공의 탄소배출량 100t에다가 이 10%를 곱하여 10t이 대한항공의 상쇄의무량이 됩니다. 한마디로 이러한 절차를 통해서 전 세계 국제항공의 탄소 배출량이 2019년도 기준으로 더 이상 증가하지 않도록 하려는 것이 기본 개념입니다.

2쪽입니다.

중간에 보시면 동 제도는 준비단계, 1단계, 2단계로 단계별로 이행될 예정이며 1단계는 2023년 1월 기준 우리나라를 포함하여 115개국이 자발적으로 참여하고 있으며 2단계부터는 참여가 의무화됩니다. ICAO 체약국은 193개국이므로 이중 115개국이 현재 1단계에 자발적으로 참여 중이며 2단계부터는 모든 체약국이 의무적인 대상

입니다.

참고로 기존에는 코로나 상황으로 국제선 항공기의 탄소 배출량이 2019년 기준보다 적으므로 실제적으로 상쇄의무량이 발생한 상황은 아직 아닙니다.

다음은 6쪽입니다.

우리나라는 ICAO가 2016년에 국제항공 탄소상쇄·감축제도 이행을 결의할 때 제도에 참석하겠다는 뜻을 이미 밝혔으므로 국제사회의 신뢰를 유지하고 저탄소 녹색성장 기본법의 취지를 실현하기 위해서 국제민간항공협약의 국제표준과 권장사항을 따를 필요가 있습니다.

또한 현행 온실가스 배출권법에 따른 배출권거래제도는 국제가 아닌 국내운항 노선에만 적용되고 있으므로 국제운항으로 인한 온실가스 배출량을 감축·관리하기 위해서 별도의 규정이 필요할 것으로 보입니다.

참고로 캐나다 일본 영국 등에서 국제민간항공협약을 토대로 자국의 법률을 제정 또는 개정하여 시행 중에 있습니다.

ICAO 체약국이 총 193개국이므로 CORSIA를 국내 입법으로 전환한 예는 상대적으로 적은 것으로 보입니다. 다만 이러한 상황에서 우리가 입법을 한다면 대한민국이 탄소중립과 지구환경 보호를 선도한다는 의미를 국제사회에 전달할 수 있을 것으로 보입니다.

다음은 7쪽입니다.

참고로 20대 국회에서 국제항공 온실가스 배출량 관리에 관한 법률이 발의되어 우리 위원회에 회부되었으나 환경부의 이견 등으로 임기 만료로 폐기된 바 있습니다.

이후 국토부와 환경부는 국제항공 탄소 배출량 관리를 상호 협조하기로 하고, 국토부는 ICAO에 대한 업무, 항공사 관리·감독을 담당하고 환경부는 탄소 배출량, 상쇄량에 대한 검증 및 검증기관의 지정·관리를 담당하는 등 역할을 분담하는 것으로 합의하여 현재 제도를 자발적으로 운영하고 있으며 이를 이번 제정안에 반영한 것으로 이해됩니다.

위원님께서 입법 필요성에 공감하신다면 세부 사항은 조문별로 보고드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관은 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 입법이 필요하

고 판단하고 있습니다. 우리가 자발적으로 참여하고 있고 또 앞으로 27년부터는 의무적으로 참여해야 되는데 해외 사례에도 입법 선례가 있듯이 입법을 통해서 대한민국이 글로벌 탄소저감 이행에 앞장선다는 것을 표현할 필요가 있을 거라고 보여집니다.

○소위원장 최인호 위원님들 별다른 의견 없으시면 조문별 검토를 들어가도록 하겠습니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 조문별 조문대비표를 중심으로 한 수정의견을 바탕으로 보고를 드리도록 하겠습니다.

주요 사항만 보고드리도록 하겠습니다.

전체적으로 일괄 보고드리겠습니다.

먼저 제정안 2호에서 항공기란 항공안전법 제2조제1호가목에 따른 비행기를 말합니다. 이에 따르면 항공기는 유인비행기와 무인비행기가 있는데 세부적인 내용은 비고란에 보시는 바와 같습니다. 따라서 이 비고란에 보시는 비행기가 이법에서 말하는 국제항공 탄소를 배출하는 대상 비행기가 됩니다.

다음으로 항공연료란 항공기에 사용할 수 있는 연료로서 다음 각 호의 연료를 말한다고 정의하였습니다. 국제항공 탄소 배출량은 항공연료 사용량을 통해서 추정합니다. 따라서 이러한 항공연료의 정의가 필요합니다.

다음은 61쪽입니다.

제정안은 항공기운전자등이라고 하여 운영하거나 소유하는 자를 말했는데 여기서 소유하는 자는 제외하고 운영하는 자만을 포함했습니다. 왜냐하면 비고란에 보시는 것처럼 국제항공 탄소 배출량을 상쇄·감축하여야 하는 주체는 국제운항에 사용되는 항공기를 운영하여 탄소를 배출한 자이므로 소유하는 자는 포함할 필요성이 없기 때문입니다.

그리고 제정안 5호에서 국제항공 탄소란 앞서 본 항공기가 국제운항 과정에서 배출하는 이산화탄소를 말합니다.

그리고 수정안 6호에서 국제항공 탄소 배출권이란 국제민간항공협약 및 같은 협약의 부속서에서 정한 표준방식에 부합하면서 국제민간항공기가 인정하는 등록부에, 이하 국제항공 탄소 배출권 등록부라고 하겠습니다. 등재된 국제항공 탄소 배출에 관한 권리를 말한다고 정의했습니다.

용어 정의의 일관성을 위하여 국제항공 탄소 배출권 등록부의 약칭을 여기에 두고 아래 8호에서는 삭제했습니다. 이중으로 정의되어 있기 때문입니다.

그리고 7호에서 중요한 개념으로서 상쇄의무량이란 제7조제1항에 따른 이행의무자가, 여기서 이행의무자는 앞서 보고드린 9개 항공사를 주로 말합니다. 해당 연도에 배출한 국제항공 탄소 배출량과 ICAO에서 정하는 해당 연도의 전 세계 국제항공 탄소 배출량 증가율 등을 고려하여 산정되는 것으로서 이행의무자가 상쇄하여야 하는 국제항공 탄소 배출량을 말한다라고 정의하였습니다.

제정안에서는 전 세계 국제항공 성장률을 고려하여 상쇄의무량을 하도록 하였는데 이것은 조금 틀린 부분입니다. 앞서 저희가 계산 시에 보고드렸던 것처럼 국제항공 성장률을 고려하는 것이 아니라 2019년도 기준으로 전 세계의 국제항공 탄소 배출량 증가율을 고려하는 것입니다. 그렇기 때문에, 중요한 개념이기 때문에 개념을 명확히 하도록 수정하였습니다.

다음은 63쪽입니다.

제정안 1항에서 국토부장관은 국제항공 탄소 배출량을 5년마다 수립토록 하였습니다. 그리고 4호에서 국제항공 탄소 배출량 감축 등을 하고 있는데 이를 상쇄·감축하도록 수정하였습니다. 감축을 상쇄·감축으로 수정한 이유는 기보고드린 것처럼 이 법의 핵심은 탄소 배출량을 감축뿐만 아니라 상쇄하는 것에 있기 때문입니다.

그리고 참고로 5년마다 계획을 수립하도록 하였는데 이에 대하여 한국교통연구원은 매 3년마다 수립할 필요가 있다는 의견을 제시하였습니다. 하지만 국토부는 탄소 배출 상쇄의무 이행은 1년 단위로도 가능하다는 점, 탄소중립 관련 타법 예컨대 탄소중립·녹색성장 기본법 등에서 기본계획은 5년마다 수립하고 있는 점 등을 고려할 때 5년이 타당하다는 의견을 제시하였기 때문에 그에 따른 것입니다.

다음은 64쪽입니다.

제정안 6조의 국제항공탄소관리협의회 부분은 삭제했습니다. 현재에도 CORSIA 제도를 임시로 시행하고 있음에도 불구하고 이러한 협의회는 만들어진 적이 없으며 또한 이러한 협의회 필요성은 크다고 보지 않아 법정기구로 하는 것은 맞지 않다고 보아서 삭제하였습니다.

다음은 수정의견 6조 1항에서 국토부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 항공기운행자를 국제항공 탄소 배출량을 상쇄·감축하여야 하는 자로, 즉 이행의무자입니다. 지정·고시하여야 한다 하면서 1호에서 최대이륙중량이 5700kg을 초과하는 항공기를 운영하면서 발생한 국제항공 탄소 배출량이 연간 1만 t 이상인 항공기운행자로 정의하였습니다. 이 부분은 CORSIA의 국제기준에 따른 것이며 이러한 규정을 따를 때 앞서 본 9개 항공사가 해당됩니다.

이에 더해 2호를 두어 1호에 해당되지 않지만 이행의무자로 지정받기 위하여 신청한 항공기운행자도 대상으로 하였습니다. 즉 1호는 법이 통과되면 의무적인 이행 대상이고 2호에서는 의무적 이행 대상자는 아니지만 자발적으로 희망하는 항공기운행자는 참여할 수 있도록 한 것입니다.

다음은 65쪽입니다.

좌측 제정안 2항은 이행의무자로 지정·고시된 항공기운행자는 3개월 이내에 모니터링 계획을 국토부장관에게서 승인을 받아야 된다고 돼 있습니다. 그런데 이 부분을 오른쪽 수정의견 3항에 보시는 것처럼 이행의무자로 지정·고시된 항공기운행자는 지정·고시된 날로부터 3개월 이내에 국토부장관에게 모니터링 계획의 승인을 신청하도록 하였습니다. 3개월 이내는 모니터링 계획을 승인까지 받는 것은 아니고 신청하는 것인데 제정안은 그 부분이 잘못되어 있기 때문입니다.

다시 말씀드리면 3개월 내에 승인을 받을지 않을지는 불확실한 영역이고 운영 의무자가 통제할 수 있는 영역이 아닙니다. 즉 3개월 내에 신청하는 부분이 의무자로서 해야 되는 영역이기 때문에 그 부분은 명확히 했음을 말씀드립니다. 그리고 그에 따라서 일부 사항을 정비하였습니다.

다음은 67쪽입니다.

수정의견 7조 1항에서 환경부장관은 배출량보고서 및 상쇄의무이행보고서를 객관적이고 전문적으로 검증하기 위하여 인력·시설 등 대통령령으로 정하는 기준에 적합한 자로부터 신청을 받아 국제항공 탄소 배출량 검증기관을 지정할 수 있다고 하였습니다.

인력·시설 등 대통령령으로 정하는 기준에 적합한 자로 한 부분은 구체적인 기준을 통해서 위임하도록 하고 있으며 그에 따라서 지정 기준을 마련토록 하기 위한 것입니다.

그리고 수정의견 2항에서 검증기관은 검증업무를

다른 기관에 위탁하여서는 아니되는 등 대통령령으로 정하는 업무기준을 준수하여야 된다고 하면서 3항에서 환경부장관이 검증기관에 대해서 취소·시정명령 등의 부분을 세분화하였습니다.

이렇게 2항 3항으로 세분화한 것은 현행 제정안 2항에서 이런 부분들을 온실가스 배출권 할당법을 준용하는 것으로 했습니다. 다만 그 부분이 명확하지 않기 때문입니다.

다시 말씀드리면 제정안은 온실가스 배출권법을 준용토록 있는데 그에 따른 검증기관과 우리 법에 따른 검증기관의 검증 대상 간에 차이가 있습니다. 따라서 검증기관 관련하여 필요한 사항을 우리 제정법률에서 직접 정하면서 세부적인 사항도 이 법에 따른 시행령에서 정하도록 구체화한 것입니다.

다음은 69쪽입니다.

수정의견 8조 1항으로 이행의무자는 앞서 보신 모니터링 계획에 따라 연간 국제항공 탄소 배출량을 측정하여야 하고 2항에서 이행의무자는 이렇게 측정된 연간 국제항공 탄소 배출량에 대한 배출량보고서를 작성하여 검증기관에 검증 의뢰하며 이행의무자로부터 배출량보고서를 검증받은 검증기관은 검증보고서를 작성하는 등 그 순서를 정리하여 두었습니다.

다음은 70쪽입니다.

위임 조항입니다만 제정안 5항에서 1항부터 4항까지에 따른 배출량보고서의 작성 등에 필요한 사항은 국토부령으로 정해야 되는데 수정의견에서 배출량보고서 외에 검증보고서의 사항도 위임하도록 하였으며 위임하면서 대통령령으로 위임하도록 하였습니다.

왜냐하면 제정안에서 정하고 있는 배출량보고서 외에 검증보고서의 작성·제출 경우에도 정할 필요가 있으므로 이를 추가한 것이며, 검증기관의 검증보고서 작성은 환경부 소관이므로 이를 고려하여 국토부에서 정하는 국토부령이 아니라 국무회의 심의를 통하는 대통령령에 위임함으로써 환경부 사항을 포괄할 수 있도록 한 것입니다.

그리고 하단 9조 1항에서 국토부장관은 해당 연도에 이행의무자가 상쇄하여야 하는 상쇄의무량을 배출량보고서, 검증보고서 및 국제민간항공기구에서 공지하는 자료 등을 바탕으로 산정하도록 하여 이행의무자에게 통보하도록 하였습니다.

좌측에 보시면 제정안 10조에서는 ICAO에서 공지하는 자료가 빠져 있습니다. 구체적인 상쇄

의무량은 방금 말씀드린 것처럼 배출량보고서와 검증보고서 외에 ICAO가 공지하는 자료를 통해서 확정하는데 이 부분을 좀 더 명확하게 하고 정확하게 하도록 수정한 것입니다.

다음은 71쪽입니다.

수정의견 10조에서 이행의무자는 국토부장관으로부터 통보받은 상쇄의무량에 상응하는 국제항공 탄소 배출권을 구매하여 국토부령으로 정하는 기한까지 국제항공 탄소 배출권 등록부에서 영구히 삭제함으로써 상쇄의무를 이행하는 구조로 되어 있습니다.

다음은 73쪽입니다.

수정의견 11조에서 자료의 보관 관련하여 탄소 배출량의 상쇄·감축과 관련하여 10년 이상 보관하도록 하였습니다. 제정안에서는 배출량 감축과 관련하여서 10년 동안 보관하도록 했는데 앞서 말씀드린 것처럼 감축뿐만 아니라 상쇄도 들어가기 때문에 상쇄·감축과 관련된 자료고 제정안은 10년 동안 보관하여서 10년만 보관하는 의미이기 때문에 그것보다는 10년 이상 보관토록 하여 이 자료를 보관하는 게 좋을 듯하여 10년 이상 보관하는 것으로 명확히 한 것입니다.

그리고 하단 수정의견 13조에서, 제정안 제14조는 국토부장관은 국가의 체계적인 기후위기 대응을 위하여 모니터링 계획 및 관련 보고서를 환경부장관에게 제공할 수 있다라고 하고 있습니다만 이를 제공하여야 한다고 했습니다.

왜냐하면 환경부와의 협력이 필요하기 때문에 재량규정으로 두는 것보다는 의무규정으로 두는 것이 보다 타당한 것으로 보았기 때문입니다.

같은 맥락에서, 74쪽입니다. 15조(실태조사)에서 국토부장관만 실태조사를 할 수 있는 것을 14조에서 국토부장관 외에 환경부장관도 본인의 권한하에서 실태조사를 할 수 있도록 하였습니다.

또한 같은 맥락에서 하단 15조에서 제정안은 환경부장관의 위임·위탁만 있는데 15조에서 환경부장관뿐만 아니라 국토부장관의 위임도 넣었습니다. 이것은 위탁은 아니고 위임을 말씀드립니다.

다음 75쪽입니다.

제정안은 이행의무자의 상쇄·감축 의무와 관련하여 벌금형에 처하도록 하고 있는데 이를 과태료로 바꾸었습니다. 그 이유는 지금까지 보신 부분들은 행정상의 의무 위반인 점 또한 과도한 형벌규정으로 인한 부담이 있을 수 있는 점 그리

고 무엇보다 제도 초기에 이행의무자인 항공기운 영사의 원활한 협력 유도 등을 고려하여 벌금보다는 과태료로 하는 것이 적절하다고 보았기 때문입니다.

마지막으로 77쪽 부칙입니다.

시행일은 제정안과 마찬가지로 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행토록 하였습니다. 그리고 부칙 제2조를 두어, 수정의견 2조입니다, 기본계획에 관한 경과조치를 두도록 했습니다. 이 법 시행 후 최초의 기본계획은 이 법 시행일이 속하는 연도의 다음다음 연도를 계획기간의 개시 연도로 하여 이 법 시행일로부터 1년 이내에 수립하도록 하였습니다.

앞에 말씀드린 것처럼 이러한 기본계획은 국토부에서 5년 단위로 수립하나 최초의 기본계획은 가능한 한 빨리 수립될 수 있도록 하기 위해서 이 법 시행 후 1년 이내에 수립토록 의무를 부과 하였습니다.

기타 체계 자구 정비 사항입니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견 말씀해주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 예, 전문위원 검토 보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으십니까?

이소영 위원님.

○이소영 위원 일단 이 법은 국제기구 결의 그리고 협약을 이행하기 위한 법률이어서 빨리 통과시켜야 된다고 생각을 하고요. 오늘 처음 올라 오기는 했지만 심층 논의를 해서라도 오늘 통과시켰으면 하는 바람이 있습니다.

그런데 일단은 법안에서도 좀 누락된 게 있어 보이고 또 통상적인 국토위 현안하고 조금 거리가 있는 생소한 환경 분야 정책이기 때문에 저는 전문위원 검토의견에서 고려되지 못한 부분이 있다고 생각을 해서 그 부분을 좀 지적을 하고 싶거든요.

일단은 이게 지금 국내에 온실가스 배출권거래제가 있는데 국내항공 라인은 거기에 포함이 돼 있고요, 국제항공과 관련해서는 국내 배출량이 아니기 때문에 국내 배출권거래제에 안 들어가 있고 대신에 ICAO 협약에 따라서 별도로 배출량 산정하고 보고하고 기준 배출량 넘는 것에 대해서 상쇄배출권 구매해서 보고하라고 하는 거거든요.

그래서 이게 지금 국내와 국제 이 특성 때문에 제도의 트랙은 다른 건데 실제로는 탄소 배출량, 기준 이상의 탄소 배출량을 배출한 것에 대해서 탄소가격을 내는 차원에서는 동일한 맥락입니다. 방식만 다른 거고요.

그런데 지금 검토자료 76쪽 보면요 제정안에는 벌금 2000만 원으로 되어 있는데 사실 이런 행정법규 같은 경우에는 위반행위자가 대부분 법인, 이 사안에 있어서는 전체가 모두 다 법인이기 때문에 양벌규정이 있어야 되는 거고요. 벌금이 있으면 양벌규정이 다 이 비슷한, 배출권거래제 법률을 포함해서 비슷한 모든 제도에 양벌규정이 들어가 있기 때문에 그게 누락된 것으로 보이고.

전문위원 검토의견은 지금 비고란에 보면 과도한 형벌규정으로 인한 부담을 고려해서 과태료로 경감한다 이렇게 해서 다 과태료로 내리셨거든요. 그런데 실제로 이 제도는 뭐랑 균형이 맞아야 되냐면 배출권거래제법하고 균형이 맞아야 됩니다.

그런데 배출권거래제법을 보면요 이게 거짓이나 부정한 방법으로 배출권 할당을 신청해서 추가로 할당을 받거나, 그러니까 내야 될 돈을 덜 내게 되는 결과가 되는 거지요. 또는 상쇄배출권을 제출해야 되는데 이걸 거짓이나 부정한 방법으로 상쇄배출권을 제출하거나 해서 재산적 이익을 보게 되지 않습니까? 그러면 어떻게 벌금이 정해져 있냐면 1억 원 이하, 배출권거래제법 41조 3항인데 1억 원 이하의 벌금에 처하고요. 그리고 그 위반행위로 얻은 이익 또는 회피한 손실액의 3배에 해당하는 금액이 1억 원을 초과하는 경우에는 그 3배에 해당하는 금액 이하의 벌금에 처한다 이렇게 되어 있습니다. 양벌규정이 붙어 있고요.

그런데 지금 이 법규를 적용받는 회사들은 전부 대형 항공사고요, 국제노선을 운영하는 항공사이기 때문에. 작년도 대한항공 매출액이 14조 원이거든요. 그런데 2000만 원의 벌금이 부담이 되기 때문에 경감한다라고 하는 게 일단 저는 맞지 않아 보이고.

특히 동일한 규제에 있어서 국내항공권의 배출권을 거짓 제출하거나 상쇄배출권을 허위 제출하거나 하면 1억 원 또는 이익 본 것의 3배에 해당하는 벌금을 내는데 국제항공에 있어서는 이런 거짓말을 하고 허위 제출을 해도 과태료만 부과된다 이게 법의 정합성에 맞지 않는 거라고

보이거든요.

그래서 제 의견은 다른 부분에 대해서는 제가 의견을 제기하지 않겠는데 75페이지에 있는 부분은 과태료로 내리는 것이 바람직하지 않고 벌금을 유지하면서 양벌규정을 추가하는 게 좋겠다, 그리고 그 벌금 규정에 있어서는 배출권거래제법 41조 3항하고 같은 내용의 위반행위이기 때문에 그거랑 동일하게 맞추는 게 좋겠다라는 게 의견입니다.

○전문위원 장지원 위원님, 설명 올리겠습니다.

○소위원장 최인호 전문위원 설명해 주십시오.

○전문위원 장지원 위원님 말씀 주신 것처럼 보완하도록 하겠습니다. 잠깐 설명을 올리면 말씀 주신 것처럼 이게 벌금으로 둔다면 양벌규정은 필요한 것 같습니다. 저희가 과태료로 두다 보니까 양벌규정을 두지 않았는데 말씀하신 대로 벌금을 둔다면 양벌규정을 두고 정비를 하도록 하겠습니다.

저희가 드린 자료 57쪽을 한번 봐 주시기 바랍니다. 저희가 과태료로 한 배경만 말씀드리겠습니다. 이해관계자 의견에서 한국항공협회가 타법 즉 배출권거래법과 항공사업법 등에서 이러한 부분을 과태료를 부과 중이기 때문에 과태료로 해 달라는 요청이 있었습니다. 그러다 보니까 저희가 이게 중요성이 아니라 제도 초기 부분이어서 과태료 부분을 생각했었는데 다만 위원님 지적하신 만큼 그 부분을 봐서 과태료 대신 벌금으로 할 부분이 있는지 영역을 찾겠습니다. 그렇게 정리하고 벌금으로 된다면 벌금 들어가는 부분이기 때문에 양벌규정을 두도록 그렇게 하겠습니다.

일단 제가 말씀드리는 것은 저희가 과태료로 한 이유는 한국항공협회 등 이런 부분 의견을 고려했다는 사항을 말씀드리며 그 부분을 조금 더 검토하도록 그렇게 하겠습니다.

○이소영 위원 지금 57페이지 보면 이것은 항공사업법의 과태료인데요, 이것은 배출권거래제법하고 동일한 선상에서 만들어지는 것이기 때문에 항공사업법이 아니라 그 법하고 균형이 맞아야 된다는 말씀이고.

하나만 더 덧붙이자면 이게 이런 겁니다. 생각해 보면 지금 벌칙 규정이 이거잖아요. 배출량보고서, 검증보고서, 상쇄의무이행보고서를 거짓이나 부정한 방법으로 제출한 자거든요. 그런데 이게 예컨대 내가 10만t을 배출했는데 8만t만 배출

했다고 신고를 한 거예요. 2만t을 속인 거잖아요. 그런데 유럽은 지금 t당 10만 원이 넘으니까 만약 5만 원만으로 계산하면, 2만t을 t당 5만 원으로 계산하면 10억 원을 아끼는 거거든요. 그러면 10억 원의 재산적 이익을 본 것에 대해서 그에 걸맞은 제재가 있어야 그런 행위를 방지할 수 있는 거지요.

여기까지 하겠습니다.

○전문위원 장지원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

없으시면 이 수정 조문을 만들어서……

○전문위원 장지원 알겠습니다. 국토부와 협의해서 그 부분을 오후에 보고드리도록 하겠습니다, 벌금 부분을.

○소위원장 최인호 그렇지요, 보고를 해서 할 수 있도록.

박정하 의원님이 발의하셨는데 이렇게 하면 되겠습니까?

○박정하 위원 예.

○소위원장 최인호 조금 남았는데, 조금 더 하고 하지요. 오늘 갈 길이 멍니다.

이 부분은 보류를 하고 오후에 다시 심의하기로 하고.

지금 가시면 의결정족수가 안 되네.

○박정하 위원 안 되나요?

○소위원장 최인호 조금만, 한 10분만.

○박정하 위원 제가 약속이 있는데 이미 늦어서요, 제 법이 올라가 있는 바람에……

○소위원장 최인호 그러면 몇 시까지 오실 수 있어요?

○박정하 위원 1시 반 가능합니다.

○소위원장 최인호 여기 계시는 위원님들은 1시 반에 가능합니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 가능하기 때문에, 여기까지만 하지요. 약속을 지켜 주시기 바랍니다, 오늘 갈 길이 멀어서.

오전 회의는 이것으로 마치고 원활한 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가 오후 1시 30분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시00분 회의중지)

(13시48분 계속개회)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다

니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

오전에 이어서 의사일정 제6항을 계속하여 심사하도록 하겠습니다.

먼저 전문위원, 수정사항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 지금 배부해 드리고 있는 세장짜리 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안 별칙·과태료 관련 수정의견 자료를 봐 주시기 바랍니다.

오전에 이소영 위원님께서 말씀 주신 사항 관련입니다.

온실가스 배출권법에 따라서 보고서를 거짓이나 부정한 방법으로 제출한 경우는 1억 원 이하의 벌금에 처하도록 했습니다. 다만 그 위반행위로 얻은 이익 또는 회피한 손실액의 3배에 해당하는 금액이 1억 원을 초과하는 경우에는 그 이익 또는 회피한 손실액의 3배에 해당하는 금액 이하의 벌금에 처하도록 했습니다.

가령 항공사가 거짓으로 제출하여 5000만 원의 이익을 얻었다면 그 3배, 즉 1억 5000만 원에 해당하는 벌금에 처하는 구조입니다. 이러한 세부상세 조문은 온실가스 배출권법을 반영했다는 것을 말씀드립니다.

다음 페이지입니다.

그에 더불어 양벌규정을 두어 법인의 대표자나 법인 또는 개인의 대리인, 사용인, 그 밖의 종업원이 그 법인 또는 개인의 업무에 관하여 앞서 본 조의 위반행위를 하면 그 행위자를 벌하는 외에 그 법인 또는 개인에게도 해당 조문의 벌금형을 과하는 양벌규정을 두었습니다.

그리고 나머지 부분은 제정안에 따라서 과태료를 두었고 밑의 조문이 틀린 부분은 체계 자구 차원에서 정비했습니다.

다만 제정안에 없는 하나를 추가한 것은 2쪽 하단입니다.

제정안에는 모니터링 계획의 승인만 있지 모니터링 계획의 변경승인은 없습니다. 다만 변경 부분을 저희 수정의견에 추가했기 때문에 과태료를 추가한 것입니다.

다음, 3쪽도 체계 자구 사항입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보

고에 대체로 동의합니다. 다만 하나 좀 궁금한 점이 있어서요, 제가 조금 전에 이 자료를 봐 가지고.

여기 문구에 ‘다만, 그 위반행위로 얻은 이익 또는 회피한 손실액의 3배’, 물론 이게 온실가스 배출권법에 따라서 그대로 가져왔는데 회피한 손실액이라는, 손실액이 좀 이해하기가 힘들어서……

○전문위원 장지원 일단 기보고드린 것처럼 온실가스 배출권법의 입법례를 따랐다는 말씀드립니다.

두 번째가 항공사는 그 부분이 이익일 수 있지만 자기가 부담해야 되는 손실의 부분일 수도 있습니다. 그러니까 동전의 양면 관계일 수 있고 이익만 넣었을 때는, 통상적으로 이익을 보면 맞을 것 같습니다만 다만 사각이 있을 수 있습니다. 그렇기 때문에 이익 또는 회피한 손실액을 넣어서 좀 더 빠지는 부분이 없도록 하는 것이 보다 타당할 수도 있을 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님.

○이소영 위원 배출권거래법에서 이런 표현을 쓰고 있는 게 기준 배출량보다 할당받은 양보다 많이 배출해서, 원래는 5만 t을 사야 되는데 배출량을 허위 보고해 가지고 3만 t만 사도 된다고 하면 지출을, 몇억 원을 배출권을 사야 되는데 그것을 덜 지출하게 된 거니까 아마 그것을 회피한 손실액이라고 표현을 하는 것 같거든요. 그래서 그렇게 이해하면 되지 않을까 싶은데요.

그러니까 이것을 내가 남는다, 예컨대 5만 t을 할당받았는데 3만 t밖에 배출 안 했다고 거짓말을 하면 2만 t을 팔 수 있잖아요. 이것을 팔아서 얻은 것은 이득금인데 만약에 기준 배출량보다 5만 t을 넘게 배출해서, 어차피 5만 t을 사야 되는데 줄여서 3만 t만 산 경우에는 지출해야 되는 것을 아끼게 되는 거니까 배출한 배출량에 따라서 어떨 때는 이익을 얻게 되는 거고 어떤 것은 손실을 줄이게 되는 거고, 결국에 본질은 같은 거지요.

○홍기원 위원 혹시 이 표현이 어디 협정문에서 따온 거예요, 아니면 누가 만든 거예요? 제가 보기에요 표현 자체는 한국식 표현은 아닌 것 같거든요.

○전문위원 장지원 다만 오른쪽에 보시는 것처럼 비교란의 온실가스 배출권법의 표현을 그대로

가져온 것입니다. 즉 다른 입법례에 따라서 만든 표현입니다.

○**홍기원 위원** 그런데 손실을, 예를 들면 1억을 회피했으면 그게 이익이잖아요. 그렇지요? 회피한 손실액 그러면……

○**전문위원 장지원** 그런데 저게 관념적이지 않습니까? 여기가 수익을 낸 게 아니라 예를 들면 아까 이소영 위원님……

○**홍기원 위원** 아니, 여기에서 이익이라는 것은 비용 대비 수익 그 차액을 말하는 게 아니고 경제적 이익을 얘기하는 것 아니에요?

○**전문위원 장지원** 예, 맞습니다. 다만 그게 동전의 양면 관계로서 여기가 어떤 이익을 낸 게 아니라 부담해야 되는 부분을 줄임으로써 그게 결과론적으로는 이익이지만 또 반대로 보면 손실을 회피한 부분이 있으니까 이렇게 되면 사각이 없기 때문에 좀 더 포괄하는 부분이지 않을까 합니다. 다만 저희도 이런 부분들이 온실가스 배출권법에 맞는 한도에서 고민해서 만든 표현인 것 같기는 합니다만, 제가 그런 부분을 미루어 추정컨대 사각이 없게 하려고 했던 것 같습니다.

○**홍기원 위원** 아니, 그냥 ‘그 위반행위로 얻은 이익’ 이렇게만 해도 빠지는 게 뭐가 있어요?

○**전문위원 장지원** 그렇게 구체적으로 물으시면 제가 말씀이 왔다 갔다 합니다만 일단 기존 입법례에 보면 자본시장과 금융투자업법, 공공주택특별법, 도시개발법, 모든 법에서 ‘이익 또는 회피한 손실액’이라는 표현을 다 쓰고 있습니다. 이런 수많은 입법례를 통해서 가령 내가 부담하는 부분이 이게 너의 이익이 아니라, 그러니까 여기 지금 이 부분들은 환경 배출을 통해 가지고 자기가 의무적 부담해야 되는 비용이기 때문에 그 부분의 차액 부분을 적게 부과함으로써 사실상 돈을 절감했다 하지만 그건 이익이 아니라 원래 부담해야 하는 비용을 줄였기 때문에 손실을 회피한 것이라라고 볼 수 있을 것 같습니다.

그런 부분이 있기 때문에 아마 많은 입법례에서 ‘이익 또는 회피한 손실액’이라는 표현을 쓰고 있고 방금 말씀드린 것처럼 자본시장법, 공공주택법, 도시개발법에도 다 그런 표현을 쓰고 있습니다.

○**소위원장 최인호** 다 이해가 가시는 것으로 판단됩니다.

○**홍기원 위원** 알겠고요. 간단한 건데 2페이지 18조의 중간 부분에 법인 또는 개인에게도 해당

조문의 벌금형을 과(科)한다고 괄호 치고 한자를 써 놔주세요. 특별히 이렇게 표기하는 이유가 있습니까, 그냥 벌금형을 부과한다 이렇게 안 하고?

○**전문위원 장지원** 그 부분은 체계 자꾸 맡겨 주시면 좀 더 확인해서 수정하겠습니다. 다만 이것도 다른 입법례에서 한자 병기 부분인데 한글로 할 수 있으면 고치도록 그렇게 하겠습니다.

○**홍기원 위원** 아니, 벌금형을 부과한다 그러면 누구나 다 이해할 텐데 과한다 그러고 괄호 치고 이렇게 해 놓으니까 의미가 잘 이해가 안 돼서요.

○**소위원장 최인호** 부과한다로 그렇게 수정하는 것으로……

○**전문위원 장지원** 알겠습니다.

○**소위원장 최인호** 다른 이의 있으십니까? 의견 없으십니까?

의견 없으시면 토론을 종결하고 의결을 하도록 하겠습니다.

의사일정 제6항 국제항공 탄소 배출량 관리에 관한 법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

7. **항공안전법 일부개정법률안**(엄태영 의원 대표 발의)(의안번호 2122900)

8. **항공안전법 일부개정법률안**(강대식 의원 대표 발의)(의안번호 2123051)

9. **항공안전법 일부개정법률안**(강대식 의원 대표 발의)(의안번호 2123687)

(13시57분)

○**소위원장 최인호** 다음, 의사일정 제7항부터 9항까지 이상 3건의 항공안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 7항 엄태영 의원안 자료 바주시기 바랍니다.

먼저 목차를 보시면 총 3개 쟁점입니다.

1쪽입니다.

개정안은 국토부장관이 계기비행절차를 설정·공고할 수 있도록 규정하고 항공로를 제외한 계기비행절차를 항공교통업무증명을 받은 자가 국토부장관의 승인을 받아 설정·공고할 수 있도록

규정하여 계기비행절차의 법적 근거를 명확히 하려는 것입니다.

계기비행절차 설정 근거를 마련하는 것은 규칙에서 법률로 상향 입법하는 것이고 항공교통업무증명을 받은 자의 계기비행절차 설정 근거를 마련하는 것은 신규 입법입니다.

수정이 필요하다는 관점에서 검토의견 말씀드리겠습니다.

계기비행이란 항공기에 장착된 계기에만 의존하여……

○소위원장 최인호 개념 설명이나 이런 것은 대폭 줄이시고, 용어를 다 아시니까요. 핵심 요지만 압축해서 설명해 주십시오.

○전문위원 장지원 알겠습니다.

그에 따라 표준 출발·도착 및 접근절차와 항공로 하는 것을 계기비행절차라 합니다.

2페이지입니다.

먼저 1번, 현행 계기비행절차 설정의 근거 관련입니다.

현행 항공안전법 및 시행규칙에 따르면 계기비행절차의 설정과 관련하여 법률에는 근거가 미비한 실정입니다.

두 번째로 현행 계기비행절차 설정·공고 주체의 근거 관련입니다.

국토부에 따르면 항공교통업무증명을 받은자인 한국항공대의 경우는 법령 근거가 없어 정식 비행장에 대하여 항공로를 제외한 계기비행절차를 설정·공고하고 있다는 설명입니다.

3쪽입니다.

개정안은 이러한 계기비행절차에 대하여 국토부장관 또는 항공교통업무증명을 받은 자가 국토부장관의 승인을 받아 설정·공고할 수 있도록 하는 등 법적 근거를 마련하는 것으로 타당한 것으로 보입니다. 다만 일부 체계 자구 사항은 수정의견에 정리해 두었습니다.

9페이지입니다.

2번, 국방부장관 및 항공교통업무증명을 받은 자에 대한 위탁 근거 마련입니다.

개정안은 이 법에 따른 국토부의 권한 중 일부를 국방부장관에게 위탁할 수 있도록 근거를 마련하고 국토부장관으로 하여금 최저비행고도 아래에서의 비행 등의 업무를 항공교통업무증명을 받은 자에게 위탁할 수 있도록 근거를 마련하는 것입니다.

검토의견을 말씀드리면 현행법령상 이러한 법

률적 근거가 없어 행정권한의 위임 및 위탁에 관한 규정에서 정하고 있으므로 이러한 개정안은 타당한 것으로 이해됩니다. 다만 일부 자구 수정은 수정의견에 정리해 두었습니다.

다음은 19쪽입니다.

3번, 기상법 개정에 따른 인용조문 개정입니다.

개정안은 기상법 개정에 따라 항공교통데이터 중 항공기상자료에 대한 인용조문을 수정하는 것입니다.

21쪽입니다.

도표에서 보시는 바와 같이 기상법 제14조가 제14조와 제14조의2로 분리되어 2024년 2월 15일부터 시행될 예정입니다. 다만 항공안전법은 이러한 기상법 상황을 제대로 반영하지 못하고 있기 때문에 이를 반영한 것으로 타당한 것으로 보입니다.

마지막으로 수정의견입니다.

부칙에서 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 다만 법률 제2조제24호의3카목의 개정규정은 2024년 2월 15일부터 시행한다고 하여 앞서 보신 2건의 개정 내용은 공포 후 6개월부터 시행토록 하되 본 개정사항, 즉 기상청 관련 사항입니다. 그 부분은 기상법의 개정된 내용의 시행일과 맞춰 두었습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 차관님, 하나 물어봅시다.

여기 계기비행절차 설정하는 데 관련 법률이 좀 미비하다고 아까 전에 전문위원 검토보고에서 이야기가 있던데 그 이유는 뭘니까?

○국토교통부항공정책실장 정용식 항공실장이 답변드리겠습니다.

지금 법으로 제정이 안 돼 있고 시행규칙과 저희 규정 그러니까 훈령으로는 내용들이 국제기준에 맞게 다 정해져 있습니다. 그런데 지금 항공로도 그렇고 이런 비행절차는 없고, 항공로 같은 경우는 법에 근거를 갖고 있고 거기에 따라서 만들었는데 비행절차는 법에는 입법근거가 없었습니다. 그래서 저희가 다시 ICAO 심의도 받아야 되는데 법체계를 정확하게 정비를 해서……

○강대식 위원 외국 사례는 어떤데요?

○국토교통부항공정책실장 정용식 외국에도 그런 것은 법체계에 다 갖춰지고, 이렇게 순서대로 갖춰지는 체계가 많습니다.

○강대식 위원 그리고 아까 전에 뒤쪽에 보면 국방부장관의 최저비행고도라고 해 놔는데 그러면 최저비행고도는 대충 얼마입니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 항공안전정책관 유경수입니다.

보충설명드리겠습니다.

최저비행고도는 일반적으로 고층건물 위에 1000ft, 산악지역 2000ft 그다음에 공항별로 최저안전고도가 다 다르게 설정돼 있습니다.

○강대식 위원 다 다르니까?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 예, 주변 지형에 따라서. 그래서 관제기관, 통제하는 기관이 적절하게 지도에 고시해 주고 조종사들도 알게 해 놓고 그렇게 관리를 하고 있습니다.

○강대식 위원 그게 딱 명시적으로 최저비행고도는 몇 ft다 이렇게 정해 놓은 건 없고……

○국토교통부항공안전정책관 유경수 항공지도에 각 지역별로 다……

○강대식 위원 각 공항마다 다 좀 차이가 있다가 말이예요?

○국토교통부항공안전정책관 유경수 공항 지역마다 또 항로마다 최저고도들이 다 설정이 돼 있습니다.

○강대식 위원 알겠습니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

다른 의견은 없으십니까?

그러면 8항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 8항 강대식 의원안 자료를 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 비행계획 관련 준수사항 위반 시 처벌 강화 관련입니다.

개정안은 비행계획을 제출하지 아니하거나 거짓으로 작성하여 제출한 경우 또는 비행계획을 따르지 아니한 자에 대하여 현행 500만 원 이하의 벌금에서 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 처벌 수준을 상향하고, 이에 더해 기장의 관리감독 책임을 강화하기 위하여 기장 외 운항승무원이 비행계획 관련 위반행위가 있으면 기장에 대하여도 현행 500만 원 이하의 벌금에서 1000만

원 이하의 벌금에 처하도록 그 처벌도 함께 강화하려는 것입니다.

수정이 필요하다는 관점에서 검토의견 말씀드리겠습니다.

2쪽입니다.

지난 2022년 11월 산불예방 헬리콥터가 추락하는 사고가 발생하였고 사고조사 결과 실제 5명이 탑승하였으나 비행계획서 내 탑승 인원이 2명으로 작성되어 있어 거짓으로 작성·제출되었다는 것이 밝혀졌으며 이러한 탑승 인원의 허위 기재는 동 사고에서 발생하였듯이 구조에 혼선을 초래할 수 있습니다.

3쪽입니다.

이렇듯 항공기 안전 운행에 필수적인 사항인 비행계획의 작성·제출·준수 의무를 보다 강화하여 안전을 강화하려는 개정안의 취지는 타당한 것으로 보입니다.

다만 개정안 제3항에서는 기장 외의 운항승무원이 위반행위를 한 경우에도 기장의 관리감독 책임을 강화하기 위하여 양벌규정을 두고 있으나 책임이 있는 자에 대하여만 형벌을 과하여야 한다는 책임주의 원칙을 고려할 때 면책규정도 두도록 보완할 필요가 있는 것으로 보입니다.

참고로 현행법 제164조에서는 양벌규정을 규정하면서 단서에서 면책규정을 두고 있습니다. 좌측에서 보시는 것처럼 항공안전법 제164조가 양벌규정을 두고 있으며 단서에서 ‘다만 법인 또는 개인이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우에는 그러하지 아니하다’는 면책규정을 두고 있기 때문에 이 사안에 대해서도 이러한 면책규정을 두는 것이 타당한 것으로 보입니다.

12쪽입니다.

다시 한번 정리해서 말씀드리면 수정의견 1항에서 ‘운항승무원 등으로서 비행계획을 제출하지 아니하거나 거짓으로 작성하여 제출한 자 또는 비행계획을 따르지 아니하고 비행한 자는 1000만 원 이하의 벌금에 처한다’고 하면서, 기장 외의 운항승무원이 1항에 따른 죄를 지은 경우에는 그 행위자를 벌하는 외에 기장도 벌금에 처하도록 하고 있습니다.

13쪽입니다. 이에 수정의견으로서 단서를 추가하여 ‘다만, 기장이 그 위반행위를 방지하기 위하여 해당 업무에 관하여 상당한 주의와 감독을 게을리하지 아니한 경우는 그러하지 아니하다’는

양벌규정에 대한 면책규정을 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으십니까? 특별한 의견이 없으십니까?

제9항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **장지원** 9항, 강대식 의원안을 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 기령 40년 이상인 헬리콥터에 대한 감항증명의 유효기간 단축입니다.

감항성이란 안전하게 운용할 수 있는 성능이라는 뜻으로 현행 항공안전법에 따르면 감항성이 있다는 증명, 즉 감항증명을 받지 않은 항공기는 운항할 수 없고 감항증명의 유효기간은 원칙적으로 1년이고 감항성 유지능력 등을 고려하여 연장할 수 있습니다.

개정안은 제작일로부터 40년이 경과한 노후 헬리콥터에 대하여 감항증명의 유효기간을 6개월로 한정하고 매 6개월마다 감항증명을 받도록 하려는 것입니다.

수정이 필요하다는 관점에서 검토의견 말씀드리겠습니다.

국토부에 따르면 기령 40년 이상인 헬리콥터의 경우 보유 대수 대비 사고 건수가 약 17%로 높은 뿐만 아니라 헬리콥터 기령이 40년 이상으로 노후화되면 필요한 정비 횟수가 증가하는 등 위험도가 높아진다는 설명입니다.

2쪽입니다.

이에 기령 40년 이상의 헬리콥터에 대하여 감항증명의 유효기간을 6개월로 규정하여 감항성 여부를 자주 판단하도록 함으로써 헬리콥터의 안전한 운항을 확보하는 개정안은 타당하다고 보입니다.

3쪽입니다.

다만 일부 수정을 고려할 수 있는데 기령 40년이라는 단일한 기준을 규정하는 것은 구체적 사정 또는 상황을 반영하지 못할 수도 있으며, 개정안은 헬리콥터에 한정하여 개정하고자 하나 헬리콥터 외에 다른 종류의 항공기의 경우에도 유사한 문제가 발생할 여지가 있는 점을 종합적으로 고려할 때 이를 별도로 한정하기보다는 항공

기의 형식, 기령, 감항성 유지능력 등을 고려하여 감항증명의 유효기간을 연장 또는 단축할 수 있도록 수정하는 방안도 검토할 수 있을 것으로 보입니다.

7쪽입니다.

이상 설명드린 내용을 정리하여 수정의견을 말씀드리면 개정안은 감항증명의 유효기간은 1년으로 한다 하는 현행에 개정안의 단서를 추가하여 제작일로부터 40년이 경과한 헬리콥터는 6개월로 한다라고 하고 있는데 이에 대해서 수정의견으로서 다만 항공기의 형식, 기령 및 소유자 등의 감항성 유지능력 등을 고려하여 국토부령으로 정하는 바에 따라 유효기간을 연장하거나 단축할 수 있다고 하여 40년 또는 헬리콥터라는 단일 기준의 한계점을 보완하고자 하였습니다.

다음, 부칙 관련입니다.

개정안에서 제2조의 ‘다만 제작일로부터 40년이 경과한 헬리콥터에 대한’ 사항이라는 단서는 삭제했습니다. 왜냐하면 앞서 보신 것처럼 저희가 개정안에서 40년 헬리콥터 부분을 삭제했기 때문입니다.

두 번째로 개정안은 경과조치로서 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 받은 감항증명의 유효기간은 종전의 규정에 따른다고 하고 있습니다.

이에 대해서 수정의견은 국토부의 입장을 반영하여 이상에서 본 개정규정은 이 법 시행 당시 유효한 감항증명에 대해서도 적용한다고 바꿨습니다. 그 이유는 개정규정을 이미 받은 감항증명에 대해서도 적용하여 그 유효기간을 단축할 수 있도록 적용례를 규정하는 것으로 이는 항공안전의 제고를 위한 것으로 이러한 수정이 필요하다는 국토부 입장에 따른 것입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견이 있으니까?

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하겠습니다.

의사일정 제7항부터 제9항까지 이상 3건의 항공안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데

의의가 없으십니까?

(「예」하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

10. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(홍석준 의원 대표발의)(의안번호 2120400)

11. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김윤덕 의원 대표발의)(의안번호 2106948)

(14시11분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제10항 및 제11항, 이상 2건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

제10항은 지난번에 논의를 한 바 있고 그때 이 소영 위원님이 이의 제기했던 부분에 대해서 토론해서 다시 보고하기로 했지요? 그 내용만 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 예, 맞습니다.

10항 홍석준 의원안 자료를 봐 주시기 바랍니다.

먼저 목차입니다.

위원장님 말씀하신 것처럼 이것은 지난번에 논의한 것으로서 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 버스의 차령 연장기간 확대 관련입니다.

1쪽입니다.

지난 소위의 주 요지는 차령을 연장하는 것에 동의하지만 구체적인 대안이 필요하다는 것입니다. 이에 국토부가 의원님과 협의를 통해서 대안을 마련한 것으로 이해됩니다. 그래서 대안을 보고드리겠습니다.

19쪽입니다.

현행은 2년의 범위에서 차령을 연장할 수 있다고 되어 있는 것을 홍석준 의원안은 2년을 연장하되 노선 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차의 경우에는 5년으로 환경친화적 자동차의 경우에는 7년으로 한대라고 하였는데 이에 더하여 지난 교통소위 논의 결과를 반영하여 국토부 대안은 보시는 바와 같습니다. 구체적으로 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 범위에서 차령을 연장할 수 있다라고 하여 기준을 구체화하고 세분화하고 있습니다.

잠시 읽어 드리면 1호에서 노선 여객자동차운송사업 및 대통령령으로 정하는 구역 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차 중 환경친화적 법률 제2조제2호에 따른 환경친화적 자동차는 7년으로

2호에서 노선 여객자동차운송사업 및 대통령령으로 정하는 구역 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차 중 천연가스를 연료로 사용하는 자동차의 경우는 5년으로 했습니다.

그다음 3호에서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 지역에 기점 또는 종점이 위치하거나 1개 이상의 정류소가 위치하는 노선을 운행하는 데 사용되는 노선여객운송사업용 자동차에 대해서는 5년으로 했습니다. 이 3호는 1호와 2호와 중복되지 않도록 하기 위해서 1호와 2호의 자동차는 제외한다는 기준도 병기해 두었습니다.

이에 3호에 적용되는 자동차로서는 가목, 지방자치분권 및 지역균형발전에 관한 특별법 제2조 제12호에 따른 인구감소지역, 나, 읍·면의 지역, 다음 21쪽입니다. 다, 대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제16조에 따라 실시하는 대중교통현황조사 결과 특별시·광역시를 제외한 지역 중 대중교통이 부족하다고 국토교통부장관이 인정하는 지역, 4호에서 이상에서 본 제1호, 제2호, 제3호 외의 여객자동차 운수사업용 자동차는 현행처럼 2년입니다. 그리고 부칙은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행토록 했습니다.

이상입니다.

○**소위원장 최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 저 질문이 있는데요.

3호 제일 밑 끝에 괄호 치고 제1호 및 제2호에 해당하는 자동차는 제외한다 되어 있잖아요. 그렇지요?

○**전문위원 장지원** 예, 맞습니다.

○**홍기원 위원** 그런데 이 3호는 지금 5년간 하는 거잖아요, 연장 가능.

○**전문위원 장지원** 예, 맞습니다.

○**홍기원 위원** 그런데 2호도 5년간 연장 가능하는데 이것을 왜 제외하지요?

○**전문위원 장지원** 연도는 똑같습니다.

다만 먼저 1호를 보면 7년입니다. 그 부분이 있습니다. 그래서 3호와 1호가 겹칠 수도 있고, 두 번째 2호는 이러이러한 중에서 천연가스 부분이 있고, 연도는 같습지만 3호에서는, 1호와 2

호는 기준점이 환경친화적이나 천연가스나에서 기준은 기본적으로 가스 영역입니다. 다만 3호는 그런 가스나 연료의 영역이 아니라 어느 지역을 다니느냐……

○**홍기원 위원** 아니, 그건 다 아는데요. 2호를 제외하지 않고 그냥 1호만 제외해도 다 해결이 되는 것 같은데. 똑같은 5년인데 2호를 제외해 놓으니까 뭔가 이게 좀 상충되는 것 같아서 지금 물어보는 거예요.

○**전문위원 장지원** 저희가 기준점이 달라서, 그렇기 때문에 말씀하신 이 조항은 빼도 됩니다. 다만 저희가 추후에 혹시 개정되더라도 위 부분과 기준이 달라서 저희가 명시해 두어서, 가령 3호만 개정될 수도 있고 혹은 저희가 환경기술에 따라서 1호나 2호만 개정될 수 있기 때문에 한 부분인데, 다만 현시점에만 놓고 본다면 위원님 말씀처럼 5년이기 때문에 3호에서 1호 부분만 제외하는 것으로 해도 맥락은 똑같습니다.

이상입니다.

○**홍기원 위원** 글썄요. 맥락은 똑같은데 하여튼 1호하고 2호를 써 놓으니까 1호는 7년이고 2호는 5년이고 3호가 5년인데 같은 5년을 제외한다고 하니까 이게 뭐 특별한 사유가 있는 것처럼 이해될 수 있어서 그냥 1호에 해당하는 자동차는 제외한다 이렇게 하는 게 낫지 않을까 싶습니다, 문제가 없다면.

○**전문위원 장지원** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 또 위원님들. 박정하 위원님.

○**박정하 위원** 지금 친환경버스나 천연가스버스 보급률이 얼마나 돼요? 아직까지는 높지는 않을 것 같은데. 노선버스 같은 경우 지난번 회의 때 보니까 연간 한 20만km 정도 다닌다고 하더라고요. 그러면 지금 주로 디젤일 텐데 그 노후 경유 차량 빨리 좀 바꿔 줘야 되는 게 맞는 것 아니에요? 이렇게 연장을 자꾸 하면 마냥 이런 차량들이 계속 다니게 되는 것 아닌가 싶은 생각이 들어서 여쭙보는 거예요.

또 하나는 요새 노선버스 그다음에 시내 다니는 버스 이런 게 다 공영제 준공영제 이런 게 많이 적용이 되잖아요. 그러면 업체에서 차량을 교체하는 데 업체에 그렇게 많이 부담이 될까라는 생각도 들고, 그래서 그런 것 좀 하나 여쭙봐요.

그러니까 보급률이 얼마나 됐는지, 그다음에 이게 지금 준공영제 이런 식으로 하는데 디젤 노후 차량이 계속 다녀도 되는 건지, 그게 지금 여

기서 얘기하는 것처럼 업체들이 어려워서 조금 더 운행할 수 있게 편의를 봐 주는 게 전반적으로 큰 상황에서 맞는 건지 뭐 이런 것들이요.

○**국토교통부교통서비스정책과장 이주열** 교통서비스정책과장입니다.

친환경차 보급률은 한 5% 정도 되고 있습니다.

○**박정하 위원** 5%? 그러니까 나머지 95% 정도는 우리가 그냥 알고 있는 경유버스가 되는 거지요?

○**국토교통부교통서비스정책과장 이주열** 예. 그래서 경유차를 또 무제한으로 푸는 것은 아니요. 아까 여기 읍면 지역이나 인구감소지역같이 그런 특정한 낙후지역만 운행하는 경유차에 한해서 차량을 연장해 주는 것으로 하고 있습니다. 전면적으로 연장을 해 주는 것은 아닙니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 의견 없으십니까?

그러면 11항에 대해서……

○**전문위원 장지원** 위원장님, 저 하나만.

아까 홍기원 위원님 말씀에 제가 답변 하나만 말씀드리겠습니다.

아까 ‘제외한다’ 부분을 순간 말씀을 못 드렸습니다만 하나 염려되는 부분에서 제가 ‘제외한다’는 표현을 넣었습니다. 무슨 말씀을 드리냐 하면 일단 기준이 다른데 예를 들면 2호에서는 천연가스면 5년을 받습니다, 정하기만 하면. 그런데 저희가 무조건 3호에 된다고 해서 5년을 적용받는 것이 아니라, 예컨대 다목 같은 경우는 이러이러해서 국토부장관 인정하는 지역 등 어떤 별도의 행위가 필요합니다.

즉 무슨 말씀을 드리느냐 하면 예컨대 어떤 버스가 천연가스버스인데 3호에 따라서 이런 지역을 다니는 노선버스입니다. 그러면 결과적으로 위에 따라서 5년을 제외하면 되는데 마치 3호에 적용돼 가지고 이 버스가 천연가스버사이면서도 3호에 따른 노선버스면 과연 어느 법을 적용해야 되느냐, 즉 3호에 따라서 다시 판단을 받아야 되느냐 이런 혼선이 있을 수 있어서 1차적으로는 1호 2호에서 천연버스거나 친환경버스면 무조건 7년 5년 가능하도록 하고 그게 아닌 자동차 중에서, 예컨대 경유버스입니다, 3호에 해당되면 판단해 봐라. 그렇기 때문에 저희가 좀 배제하는 조항을 넣었다는 것을 말씀드립니다.

○**소위원장 최인호** 그러면 원래 국토부 대안으로 하자는 말씀이지요?

○**전문위원 장지원** 저희가 국토부와 협의하는 과정에서 당초에는 이 제외한다는 조항은 있지 않았는데 저희 전문위원실에서 1·2·3호 이렇게 어떤 모순이 있지 않느냐는 의견을 냈고 국토부에서도 그럴 수 있다고 했기 때문에 저희가 추가했던 사항입니다. 그래서 그 부분을 설명 다시 드렸습니다.

○**소위원장 최인호** 그러면 결론을 어떻게 하자는 겁니까?

○**전문위원 장지원** 위원님 양해해 주신다면 현행대로……

○**홍기원 위원** 예, 저는 뭐 특별히 문제 제기하는 건 아니고요.

○**소위원장 최인호** 홍기원 위원님 양해하셨습니다.

11항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 11항 김윤덕 의원안 자료 봐 주시기 바랍니다.

먼저 목차를 보시면 총 2개 주제에 대해서 논의하시겠습니다.

1쪽입니다.

2개 쟁점 중 1번 쟁점인 시외버스 운송사업자의 별도 조합 설립 허용과 관련하여 지난 법안소위에서 위원님들의 기본적인 의견은 시외버스조합이 필요한 측면이 있으므로 국토부가 대안을 도출할 필요가 있다는 것입니다. 이에 대해 국토부는 신중할 필요가 있다는 입장이며 지금도 마찬가지인 것으로 이해됩니다.

다음 2쪽입니다. 1번, 시외버스 운송사업자의 별도 조합 설립 허용 근거 마련입니다.

개정안은 2개 이상의 시·도의 지역 사이를 운행하는 여객자동차 운수사업자가 조합을 설립하는 경우 국토부장관의 인가를 받아 조합을 설립할 수 있도록 하려는 것입니다.

입법정책적 결정이 필요하다는 관점에서 검토 의견 말씀드리면 그간 시외버스 운송사업자만으로 구성된 별도의 조합 설립이 필요하다는 지속적인 요구와 논의가 있어 왔고 공통의 이익 추구를 위해 조합을 설립하는 행위를 보장할 필요가 있다는 견해가 있었습니다. 그런데 현행 제53조제4항은 2개 이상의 시·도의 지역 사이를 운행하는 직행형·일반형 시외버스 업체의 독자적인 조합의 설립을 사실상 가로막는 요인으로 작용한 것으로 보입니다.

좌측 현행법을 보시면 53조제4항에 조합을 설립하려면 시·도지사에게 인가를 신청하여야 한다고 되어 있습니다. 그런데 시·도지사가 인가권자이다 보니 전국 단위의 시외버스조합이 설립되기가 제도적으로 어려운 측면이 있습니다.

3쪽입니다.

이에 개정안은 ‘2개 이상의 시·도의 지역 사이를 운행하는 여객자동차 운수사업자가 조합을 설립하는 경우에는 국토부장관을 말한다’ 즉 시·도지사가 아닌 국토부장관에게 인가권을 부여하고 있습니다. 이에 개정안은 이러한 개정을 통해서 시외버스의 별도 조합 설립을 위한 제도적 근거를 마련하려는 것으로 이해됩니다.

참고로 현재 인가를 받은 버스 관련 여객자동차 운수사업자 조합은 지역별로 시내버스, 농어촌버스, 시외버스를 아우르는 16개 시·도 운송사업조합과 전국단위 고속버스 조합이 설립되어 총 17개의 조합이 운영되고 있습니다. 이 중 지역별 조합이 아닌 개별 운송업체를 대표하는 조합은 전국고속버스운송사업조합이 유일한데 이는 1983년 당시 자동차운수사업법에 따라 고속버스 운송사업의 경우 교통부장관이 면허권자였으므로 교통부장관 인가를 받아 설립되었고 현재까지 운영 중인 것입니다.

4쪽 오른쪽 상단입니다.

올해 9월 국토부의 시외버스운송사업자 의견수렴 및 간담회 개최 결과, 시외버스조합 설립에 대해 찬성 측 이유로 시외버스 업계의 의견을 국토부에 직접 전달할 수 있는 순기능이 있고 시외버스는 시내버스에 비해 정책 지원이 적고 경영여건이 열악하여 이를 대변할 수 있다는 것이었습니다. 찬성 측 의견입니다.

이에 반해 반대 측 이유로 새로운 조직이 생기면 업계의 통일된 의견 수렴이 더욱 어려워지고 갈등을 부추기는 부작용이 있고 현재 전국버스연합회 내에서 해결할 수 있는 사안이므로 별도 조합 설립의 실익이 없다는 것이었습니다.

7쪽입니다.

관련단체 의견으로서 전국버스운송사업조합연합회와 전국고속버스운송사업조합은 현행 16개 시·도운송사업조합 및 연합회 체계에서도 시외버스 운송사업의 공동이익을 위한 역할 수행이 가능하므로 반대 입장을, 반면 시외직행버스중앙협의회는 전국버스운송사업조합연합회는 시내버스사업자가 대다수로 시외버스사업자를 대변하지

못하며 시외버스 관련 각종 권한이 중앙정부에 있기 때문에 전국 단위의 조합이 필요하다는, 즉 개정안에 찬성하는 입장입니다.

이러한 점을 종합적으로 고려하여 입법정책적으로 결정하시되 만약에 개정안을 수용한다면 일부 수정 사항이 있는데 이는 별도로 추후 보고드리도록 하겠습니다.

일단 이 부분 논의하시면 2번 쟁점은 다시 추후 보고드리도록 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 정부 측, 차관 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 대체로 동의합니다. 하지만 조합 설립 허용하는 부분에 대해서는 신중한 검토가 필요하다고 봅니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님.

○한준호 위원 지금까지 이게 오랜 기간 논의가 돼 왔었는데 최근에 아마 찬반 관련해서 조사를 한번 하신 것 같아요. 보니까 31 대 27, 기권이 8개 정도 이렇게 나왔는데. 이 자료에도 나와 있지만 김경옥 전 2차관께서는 조합 설립에 대해서 긍정적인 입장을 내놓으셨는데 국토부가 갑작스럽게 입장이 또 이렇게 바뀐 것은 특별한 이유가 있는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 제가 예전에 김경옥 차관께서 어떤 이유로 찬성을 했는지에 대해서는 파악하기 힘든 상황인데요……

○한준호 위원 어쨌든 차관께서 개인적으로 이것은 나는 찬성이다 이런 입장은 아니었을 테고 그 당시에 국토부의 입장이었을 텐데, 그렇다면 국토부의 입장이 바뀌었다는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 현재 시외버스 업계 내부적으로도 이게 통일되지 않고 이견이 있는 상태입니다.

○한준호 위원 그때도 아마 상황은 똑같았을 겁니다.

○국토교통부제2차관 백원국 저희가 파악해 본바에 의하면 전체 66개 시외버스 업체가 있는데요. 차량 기준으로 보면 62%가 지금 반대를 하고 있습니다, 차량 기준으로 보면. 그리고 22개의 순수 시외버스 업체가 있는데요. 이 부분에 대해서도 지금 절반인 50% 업체가 반대를 하고 있습

니다.

그래서 시외버스 업계 내부적으로도 이견이 있고요. 또 기존 버스연합회의 반대도 있습니다. 그래서 그런 업계 내의 갈등과 반발이 있다는 점도 생각을 해야 될 것 같다는 생각이구요.

○한준호 위원 일단 업계 간의 이견을 조율하지 못했기 때문에 신중 검토다 이런 말씀이신 것이지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

더 근본적인 이유는 지금 현행법하에서도 지역 단위의 조합을 구성을 해서 연합회를 설립할 수가 있습니다. 그러니까 지금 시외버스 전국조합을 만들려고 하는 곳이 전북 버스업계인데요 그분들이 전국 단위 시외버스연합회를 만들려고 그러면 국토부장관의 인가를 받으면 되고요. 아니면 지역 단위의 조합을 만들려고 그러면 시·도지사한테 받으면 됩니다.

그래서 그렇게 질서가 지금 잡혀 있는데, 왜 그러면 이 버스업계는 현재 버스연합회가 아니고 독립을 하려고 그러느냐? 그냥 완전히 분리하면 되거든요, 하고 싶으면. 그런데 왜 분리하려고 그러는가 하면 일단 버스연합회에 지금 공제 기능이 있습니다. 그래서 공제 혜택은 받으면서 지금 독립을 하려고 하는 것이거든요. 그런 부분에 대해서 모호한 그런 입장이기 때문에, 별도 독립을 하고 싶고 또 기존 버스연합회의 울타리 내에서 공제 혜택은 받고 싶고 그렇기 때문에 현재 있는 연합회와 조합의 질서를 흐트리는 측면이 있기 때문에 업계에서 반발하고 있는 그런 상황입니다.

○한준호 위원 정확하게 업계라는 건 지금 버스연합회를 말씀을 하시는 것이지요?

○국토교통부제2차관 백원국 버스연합회이고 시내버스 업계도 말씀드렸다고 독립하는 것을 반대하는 이유가……

○한준호 위원 시내버스가 대개 시외버스를 같이 겸업을 하고 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 지금 같이 겸업하는 데가 66개 업체고요. 시외버스만 하는 업체가 22개 업체가 되겠습니다.

○한준호 위원 그래서 또 한편에서 보면 반대의 이유가 버스연합회라든지 시외버스를 가지고 있는 시내버스사들의 이익과 관련이 있어 보여서 오히려 이게 반대를 위한 반대처럼 비치기도 합니다. 그러다 보니까 오히려 한편에서는 이 법안의

주장이 일견 옳아 보이는 것도 있어요.

○국토교통부제2차관 백원국 그런 측면도 있을 수 있다고 봅니다.

그러니까 버스연합회가 충분히 시외버스업계를 대변하지 못한다, 표면적인 이유가 그런데요. 그런데 실질적으로 따져 보면 지난 8월 30일 날 당정 협의를 통해서 발표했던, 버스와 터미널 서비스 정상화 방안에서 정부 대책을 발표를 했는데 그 내용에도 상당 부분 시외버스를 지원해 주는 내용이 있습니다. 그 내용들이 대부분 버스연합회를 거쳐서 나왔던 얘기들입니다. 그래서 시외버스업계를 대변하지 못한다는 부분에 대해서는, 합당한 이유인지에 대해서는 저는 의문을 가지고 있습니다.

○한준호 위원 어쨌든 거기에 대한 합당하지 않다 맞다 이것은 당사자들의 입장이 명확해야 되는 거니까 저희가 이야기하기는 어려운 부분인 것 같고, 저는 지금 이 법안의 주장이 상당히 합리적이라는 생각은 듭니다.

말씀드렸듯이 버스연합회의 반대 그리고 시외·직행버스를 운영하고 있는 시내버스 측의 반대 여기에 대해서 시외버스 측에서는 우리들의 여러 가지 역할이나 주장들을 주장할 통로가 많이 없어 보여서 이런 법안들에 대해서 필요성을 느꼈던 것 같은데, 그래서 반대 측면의 주장들을 봤을 때 이 법안이 오히려 훨씬 더 합리적으로 보이는 거예요.

그리고 이유는 알 수 없겠지만 국토부 측에서도 20대 때는 찬성의 의견을 냈었던 이력들도 남아 있는 걸로 봤을 때는 이 부분에 대해서는 조금 한번 긍정적인 검토를 해 보실 필요도 있지 않나라는 생각이 듭니다.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 한 말씀만 더 드리면요.

지금 버스 유형 중에 마을버스하고 전세버스가 있습니다. 이러한 유사한 업종들은 지역 단위 조합을 시·도지사를 통해서 인가를 받고 그 부분에 대해서 국토부 인가를 받아서 연합회를 지금 설립을 했습니다. 그래서 이러한 프로세스를 거쳐서 단체를 설립을 하면 되거든요.

그런데 지금 왜 이런 프로세스를 밟지 않고 조합을 국토부의 인가를 받으려고 하느냐? 아까 말씀드렸듯이 지금 현재 버스연합회 내에 있어야만 공제 혜택을 받을 수가 있습니다. 별도의 연합회로 독립하려고 그러면 자기들이 공제 기능을

가져야 되는데 그것은 하기 싫고, 그러니까 공제 기능은 여기에 의존을 하고 또 별도의 조합을 만들려고 하기 때문에 저는 지금까지의 질서를 벗어나서 가려고 하는 것이라고 봅니다. 그래서 그 부분에 대해서 합당하지 않다.

○소위원장 최인호 김수홍 위원님 말씀해 주십시오.

○김수홍 위원 이것과 관련해서 여기 위원회에서 혹시 그분들 의견을 청취한 적이 있나요?

저는 왜 그러냐 하면 차관님 얘기를 들어 보면 현행 체제에서 운영하면 아무 문제가 없는데 그 사람들이 별도의 조합을 만들어서 공제사업을 가져가서 자기들의 공제 그것을 하려고 하다 보니까 정부 입장에서 법체계에 맞지도 않고 하기 때문에, 굳이 그렇게까지 하는 건 문제가 있다 이거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 조금 더 설명을 드리겠습니다.

지금 본인들이 연합 조직을 만들어서 공제 기능을 만들려는 것이 아닙니다. 지금 현재 있는 버스연합회의 공제 혜택은 그대로 누리하고자 하는 것입니다. 그러면서 조직은 별도로 지금 때 내서 만들겠다는 것이거든요.

그러면 여기 버스조합을 만들려고 하는 사람은 현재 절차상으로 보면 전북에서 하려고 그러면 전북지사에 가서 조합 설립 인가를 받으면 됩니다. 그리고 예를 들면 충청이 충남이다 그러면 충남지사, 양쪽에 조합 설립을 받으면 됩니다. 그런데 그 부분은 창구가 이원화돼 있기 때문에 전북도와 충남도가 서로 합의해서 한쪽으로 창구를 일원화할 수가 있습니다. 그렇게 해서 조합을 설립을 할 수가 있고 그리고 나서 그런 조합을 키워서 버스연합회가 아니고 아까 말씀드렸던 마을버스나 전세버스처럼 독립을 해서 완전히 별도의 연합회를 만들겠다 그러면 국토부에 와서 연합회를 만든다고 그러면 독립 연합이 되는 겁니다.

그런데 왜 그렇게 하지 않느냐, 양다리를 이렇게 걸치느냐 하면 버스연합회에 있는 공제 혜택은 그대로 누리고 싶기 때문에 연합회 독립은 싫고 조합만 지금 만들려고 하는 것인데 조합을 만들고 싶으면 막혀 있는 게 아니라는 것이지요. 시·도지사의 인가를 받으면 되는 건데 그것을 연합회의 설립 인가권을 갖고 있는 국토부에 와서 조합을 설립해 달라고 하니깐 지금 이게 질서가 엉킨다는 것이지요.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저는 질문인데요.

그러면 차관님 취지대로 하면 마을버스사업자 연합회하고 고속형사업자연합회는 자기들만의 공제도 가지고 있는 거예요, 공제조합도?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○홍기원 위원 그리고 또 하나는 찬반 의사 접수한 통계를 보면 다른 거랑 겹쳐하는 시외버스 66개 사는 찬성이 48%고 반대가 41%인데 순수 시외버스 22개 사는 찬성이 36% 반대가 50%로 반대가 훨씬 높단 말이에요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○홍기원 위원 그게 왜 그런 거예요? 그냥 일반적으로 생각하면 순수 시외버스사업자들은 공제 혜택도 받으면서 자기들만의 조합을 갖고 있으면 자기들만의 이익을 대변하기가 쉬우니까 찬성률이 높을 것 같은데 왜 이렇게 거꾸로 나오는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 이게 4페이지에 설립 반대 이유에 그런 의견들이 나오는 것 같습니다. 거기 보면 새로운 조직이 생기면 세가 쪼개지지 않습니까? 그래서 통일된 의견 수렴도 어렵기 때문에 갈등을 부추길 수 있다, 또 어떤 경우에는 회비를 잘못하면 이중으로 낼 수 있다 그런 부분 때문에 반대하는 걸로 알고 있습니다.

○홍기원 위원 사실 저도 예전에 시외버스사업자 쪽 만나서 얘기를 들어 봤었는데, 그러면 전체 시외버스 사업하는 사업자들의 다수는 이것을 찬성하지 않는다 그런 취지인 거예요, 결과적으로?

○국토교통부제2차관 백원국 제가 볼 때는 좀 전에 말씀드린 통계에 의하면 순수 시외버스 업체의 반대가 더 큼니다.

○홍기원 위원 그러니까요. 그리고 겹쳐하는 데서도 찬반이 거의 비슷하고, 그러니까 전체적으로 보면 시외버스사업자들 중에서도 절반 이상은 이것을 찬성하지 않는다.

○국토교통부제2차관 백원국 반대한다.

○홍기원 위원 그러면 할 이유가 없는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 그래서 지금……

○홍기원 위원 이 통계가 맞다는 전제하에, 자기들끼리도 의견 통합을 못 하는 걸 왜 이렇

게……

알겠습니다.

○소위원장 최인호 의견이 대충 모아지는 것 같습니다. 신중 검토에 동의하시는 걸로 판단이 됩니다.

의사일정 제11항 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제10항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데……

○전문위원 장지원 위원장님, 죄송합니다. 간단한 쟁점이 하나 남아서 그 쟁점을 보고를 드리겠습니다.

같은 자료 15쪽입니다.

2번, 여객의 준수사항에 소란행위 금지·방역지침 준수 추가 및 과태료 부과 관련입니다.

개정안은 여객이 여객자동차운송사업용 자동차 안에서 폭언, 고성방가 등 소란행위를 할 수 없도록 하고 운수종사자가 감염병 법률에 따른 마스크 착용 등 방역지침의 준수를 요청하는 경우 이를 따르도록 하려는 것입니다.

20쪽의 도표를 보고 일괄 설명드리도록 하겠습니다.

먼저 안전띠 미착용에 대해서 현행법에는 제재조치가 없는데 개정안은 50만 원 이하의 과태료를 부과하는 것인데 여기에 대해서는 신중 검토가 필요할 수도 있을 것 같습니다. 왜냐하면 현행 도로교통법에 이미 여객자동차를 포함한 일반자동차는 20만 원 이하의 과태료 부과 대상이며 또한 여객자동차법에 다양한 모든 여객자동차에 대해 안전띠 미착용으로 인한 과태료 부과하는 경우 현실적으로 한계가 있을 수도 있기 때문입니다.

다음으로 흡연 폭언 고성방가 등 소란행위에 대해서 현행법상 조치가 없는 것에 대해서 개정안은 50만 원 이하의 과태료를 부과하는데 이 부분은 타당한 것으로 이해됩니다. 이는 여객의 안전과 편의를 위한 것이기 때문입니다.

다음으로 밑에 보시면 방역지침의 준수사항 이행 거부 및 감염병 예방법에 따른 마스크 착용 금지 의무 위반을 신설하여 과태료 부과하는 것은도 신중한 검토가 필요할 수 있을 것 같습니다. 왜냐하면 현행 감염병 예방법으로 이미 해결 가능하므로 이러한 사항들은 미반영하거나 현행 조항을 삭제하는 등 신중한 검토가 필요할 것으로

이해됩니다.

마지막으로 위에서 세 번째 부분인 음주·약물 등 위해행위에 대해서 간단히 말씀드리면 음주·약물 등 위해행위는 개정안의 발의 후에 신설된 규정으로 개정안을 그대로 통과시키는 경우 음주·약물 등 위해행위가 벌금 외에 과태료도 부과 대상이 되는 등 혼선이 발생하므로 이러한 부분은 저희가 체계 자구 정비를 했습니다.

다시 정리해 수정의견 기준으로 말씀드리면 안전 미착용과 방역지침 준수 부분, 감염병 예방 부분은 신중 검토, 흡연 폭언 고성방가 등 소란 행위 부분은 타당한 것으로 이해되며, 음주 약물 등 위해행위는 체계 자구 정비가 필요함을 말씀드립니다.

그리고 참고로 만약 이 영역이 통과된다면 대안이 만들어질 것인데 그러면 앞서 보신 시외버스 조합 부분 조항도 이 대안에 통폐합되어서 일단 내용이 형식적으로 폐기됨을 말씀드립니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 의견 있으십니까?

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까?
없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 위원님들, 11항의 1항은 삭제를 해도 되겠지요?

전체 보류입니까, 아니면 1항은 삭제하고 2항은 상의해서 갈까요?

○전문위원 장지원 시외버스 조합은 김윤덕 의원안이기에 때문에, 저희가 대안 폐기 때문에 일단 그 안은 형식적으로는 없어지는 부분이 됩니다. 왜냐하면 김윤덕 의원안에 방금 보신 폭동 등 소란행위는 반영되기 때문에 결론은 김윤덕 의원안이 대안 폐기가 되고 그러다 보면 시외버스 조합 부분의 내용 부분은 사실상 안으로서는 더 이상 존재하지 않게 되는 겁니다.

○소위원장 최인호 그러니까 사실 삭제되는 것이지요?

○전문위원 장지원 예, 일단은 그렇습니다.

○소위원장 최인호 1번은 삭제하고?

○김수흥 위원 김윤덕 의원도 수용했어?

○전문위원 장지원 제가 김윤덕 의원님에 확인한 건 아닙니다. 저희가 그것은 일일이 건건이 확인할 수 없어서, 확인한 건 아닙니다.

○소위원장 최인호 위원님들, 한번 판단해 봅시다.

1항을 삭제하고 2항을 10항과 연계해서 같이 통과시킬 것인지 아니면 11항 전체를 아예 보류할지를 판단해야 됩니다.

전체를 보류하는 것이 좋겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 전체 보류하는 결로 하겠습니다.

○김수흥 위원 위원장님, 의결을 미루고 그것을 법률안 당사자……

○소위원장 최인호 그러니까 전체를 보류한다고요. 11항을 보류하는 것이지요.

○전문위원 장지원 그러면 이렇게 하겠습니다. 다시 정리해서 말씀드리면 11항은 그대로 두고 11항의 방금 합의 보신 내용을 10항에 포함해서 하도록 하겠습니다.

즉 11항에 있는 폭언 등 소란행위 내용을 뽑아서 앞서 본 10항의 홍석준 의원안을, 10항도 같은 여객자동차 운수사업법이니깐 10항을 수정 의결하면서 이 내용을 10항에 반영하고, 11항 자체는 그대로 계류시켜 두도록 하겠습니다.

○소위원장 최인호 방금 전문위원 설명대로 하면 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제11항 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제10항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

12. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2111056)

13. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(의안번호 2122735)

14. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2120591)

(14시44분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제12항부터 제14항까지 이상 3건의 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 12항·13항 자료를 봐 주시기 바랍니다.

1번, 자동차보험 정비요금 협의 기한 설정 등 관련입니다.

김회재 의원안은 자동차보험정비협의회가 매년 6월 30일까지 정비요금의 산정에 관한 사항을 협의하도록 하고 협의가 이루어지지 아니하는 경우에는 국토부장관이 자동차보험정비협의회의 의견을 들어 매년 8월 1일까지 정비요금의 산정에 관한 사항을 공표하여야 하며, 공표된 정비요금의 산정에 관한 사항을 다음 연도 1월 1일부터 효력이 발생하도록 하려는 것이고.

최인호 의원안은 자동차보험정비협의회가 매년 9월 30일까지 정비요금의 산정에 관한 사항을 정하도록 하고 그 기한으로부터 60일을 경과하고서도 정비요금 산정에 관한 사항이 정해지지 아니한 경우 협의회의 위원장이 정비요금에 대한 심의촉진안을 표결에 부칠 수 있도록 하며, 협의회가 정비요금 산정에 관한 사항 등에 협의를 도출하기 위하여 필요하다고 인정하면 연구기관 등에 기술용역을 의뢰할 수 있도록 하려는 것입니다.

검토의견을 말씀드리면 현행법은 보험회사 등과 자동차정비업자는 자동차보험 정비요금에 대한 분쟁의 예방·조정 및 상호 간의 협력을 위하여 정비요금의 산정에 관한 사항 등을 협의하는 자동차보험정비협회를 구성하도록 하면서 정비요금의 산정에 관한 사항은 보험회사 등과 자동차정비업자 간의 정비요금에 대한 계약을 체결하는 데 참고자료로 사용할 수 있다고 규정하고 있습니다.

5쪽입니다.

참고로 개정된 자동차보험정비협의회 운영 규정의 시행 경과를 말씀드리면 최근 자동차보험정비협의회 운영 규정이 개정되어 금년 3월에 시행되었습니다. 이러한 운영 규정이 개정되어 자동차보험정비협의회는 매년 9월 30일까지 보험정비요금을 결정하고 그 기한으로부터 60일 이상 도과되었음에도 요금이 결정되지 않을 경우 위원장이 심의촉진안을 제안하여 표결에 부칠 수 있도록 규정하고 있습니다.

그런데 ‘현재 개정 운영에 따른 협의회 심의가 진행되고 있음’이라고 적어 뒀습니다만, 어제 결정되었습니다. 따라서 이 개정된 운영 규정에 따라서 어제 제20차 협의회에서 내년도 정비요금을 금년 대비 3.5% 인상하는 것으로 양 업계가 합의한 바 있습니다. 즉 앞에서 말씀드린 심의촉진안은 표결되지 않은 것입니다. 올해 새로 시행된

규정에 따라서 이러한 협의가 이루어졌고 심의촉진안은 표결되지 않은 상태라고 말씀드립니다. 드린 자료와는 조금 차이가 있습니다.

6쪽입니다.

개정안들은 매년 정비요금 산정에 관한 사항을 협의하도록 하되 김회재 의원안은 6월 30일까지 협의되지 않는 경우 국토부장관이 협의회의 의견을 들어 매년 8월 1일까지 정비요금 산정에 관한 사항을 공표하도록 하고, 최인호 의원안은 9월 30일까지 협의되지 않는 경우 위원장이 심의촉진안을 표결에 부칠 수 있도록 함으로써 정비요금 산정에 관한 사항이 매년 결정되도록 하려는 취지입니다.

김회재 의원안은 정부의 시장가격 개입 문제 등으로 인해 2020년 폐지된 국토부의 정비요금공표제를 실질적으로 부활시켰다는 점에서 신중한 검토가 필요한 것으로 보입니다.

최인호 의원안은 자동차보험정비협의회 운영규정에 규정된 내용을 법률로 상향 규정하고 있는데 이를 입법정책적으로 결정할 필요가 있습니다.

7쪽입니다.

먼저 법률에 상향 필요성과 의미 확보 필요성입니다.

최인호 의원안은 협의회의 정비요금 결정 기한과 위원장의 심의촉진안 표결 기간을 자동차보험정비협의회 운영 규정과 동일하게 규정하고 있습니다. 개정안에 따라 협의회 심의촉진제도 내용을 법률에 규정하는 경우 실효성 강화 또는 절차완비 방안을 추가로 고려할 수도 있습니다. 예컨대 표결에 부치는 경우 그 후속조치나 절차를 규정하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보입니다.

왼쪽 6항과 7항을 보시면 최인호 의원안은 9월 30일까지 정비요금의 산정에 관한 사항을 정하여야 된다고 하고 7항에서 이러한 기한으로부터 60일을 경과하고서도 정비요금의 산정에 관한 사항이 정하여지지 아니한 경우 협의회의 위원장은 국토부령으로 정하는 바에 따라 정비요금에 대한 심의촉진안을 표결에 부칠 수 있다고만 말하고 있습니다. 즉 현행 운영 규정의 내용을 법률에 상향하고 있으나 후속절차나 강행규정이 없는 제도적 차이가 있습니다.

두 번째, 최인호 의원안 수용 시 일부 용어 정비가 필요합니다. 최인호 의원안은 협의회가 정비요금 산정 등에 관한 협의를 도출하기 위해 필요한

경우 기술용역을 의뢰할 수 있도록 규정하고 있으나 이를 연구용역으로 수정하는 방안을 검토할 수 있을 것 같습니다.

다음 8쪽입니다.

개정안 수용 시 시행일을 검토할 필요가 있는데 시행일을 김희재 의원안은 2022년 1월 1일로 최인호 의원안은 공포 후 6개월이 경과한 날로 규정하고 있으므로 최인호 의원안이 반영된다면 공포 후 6개월이 경과한 날로 정하는 것이 타당할 것으로 보입니다.

마지막으로 관련단체 의견으로서 손해보험협회는 김희재 의원안에 대한 반대 입장을, 전국자동차검사정비사업조합연합회는 심의촉진안 제도의 실효성을 제고하기 위하여 매년 11월 30일까지 정비요금 산정에 관한 사항을 공표하고 이를 다음 연도 1월 1일부터 효력이 발생하도록 하는 조항을 신설할 필요가 있다는 입장을, 한국자동차검사정비사업조합연합회는 정비요금 산정에 관한 협의의 지연을 방지하기 위하여 11월 30일까지 정비요금에 대한 심의촉진안을 결정하도록 수정할 필요가 있다는 입장을, 전국자동차전문정비사업조합연합회는 심의촉진안 제도를 법제화하는 개정안에 찬성하는 입장을 밝힌 바가 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

정동만 위원님.

○정동만 위원 차관님, 이번에 보험업계하고 정비업계가 3.5% 인상에 합의를 했다 했는데 그 과정을 조금 설명해 주시겠습니까? 아까 보험업계에서는 어느 정도 안을 냈고 또 정비업계가 어느 정도 안을 내서 협의가 됐다고 하던데, 협의가 된 건 맞지요?

○국토교통부제2차관 백원국 정비업계는 4.0%를 요구했고요 그리고 보험업계는 1.7% 인상 그렇게 계속 간극을 좁혀 오다가 어제 3.5%로 조정 최종 합의가 됐습니다.

○정동만 위원 정비요금 관련 연구용역도 계속 추진하지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 매년 이렇게 해서 적정선을 지금 도출하고 있습니다.

○정동만 위원 이번에 적정선이 어떻게 나왔습니까, 연구용역에서는?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 인상률을 어떻게 할 것인가 산식을 만드는 연구용역을 했었고요. 연구용역 산식에 대해서 아직 양쪽 업계 간에 합의는 안 됐습니다만 연구용역에서 나온 산식에 저희가 여러 가지 변수를 입력해 봤는데 이번 인상률이, 비공식적으로 저희가 검토한 건 한 3.7% 정도 나왔습니다.

○정동만 위원 3.7%? 아무튼 정비업계와 보험업계가 이 3.5% 인상에 합의는 된 것이지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정동만 위원 아무튼 이 관계가 정비업계가 항상 약자일 수밖에 없지 않습니까. 그렇지요? 그 부분에 대해서 국토부도 좀 신경을 써서 해 주시기를 바랍니다.

○국토교통부제2차관 백원국 참고로 하나 말씀드리면 지금 정비협의회 운영 규정에서 심의촉진안 제도를 도입했고요. 올해 처음 시행이 됐는데 심의촉진 제도가 있는 것 자체만으로도 당사자들 간의 합의를 촉진하는 그런 효과가 있다는 것이 이번에 반영이 됐다 이렇게 보고 있습니다. 그래서 법제화되면 그 의미와 실효성이 더 높아질 것이라고 예상이 됩니다.

○정동만 위원 그렇지요.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 국장님, 한 가지만 물어볼게요.

정비업계에서 이 3.5%의 인상률에 대한 것 만족하고 있어요?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 저는 만족하는 걸로 알고 있습니다.

○강대식 위원 만족하는 걸로 알고 있어요? 제가 듣기에는 만족 안 하던데.

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 조금 이견은 있을 수 있는데요. 정확히 말씀드리면 표결을 해서, 표결안은 3.7%로 했고요. 3.7%에 대해서는 정비업계도 충분히 수용 가능한데 그것보다 0.2%가 낮아진 건데, 이게 보험업계가 동의를 안 한 상태에서 표결로 인상률이 결정되면 내년엔 정비업계하고 보험업계 간 각 개별로 보험사하고 계약을 해야 되는데 그런 계약 지연 우려가 있다 보니까 정비업계도 일정 부분 양보를 한 것이고 보험업계도 일정 부분 양보를 해서 어쨌든 상호 합의하에 타결을 한 것이고요.

제가 오늘 아침까지 들어본 바로는 물론 일부

불만이 있을 수는 있겠지만 전체적으로는 만족하는 것으로 알고 있습니다.

○강대식 위원 어느 정도는 수궁은 한다?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 예.

○강대식 위원 하기야 많이 주면 손이 작아서 못 받겠습니까마는, 일부 정비업체 이야기를 들어보면 이 인상률에 대해서 아직까지도 자기네들 여태까지 많이 진행된 상황에서 그 정도 이런 상황이기 때문에 많이 만족은 못 하더라고요.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 그러면 심의촉진안이 결정이 되면 보험업계와 정비업계가 서로 기속되지 않나요? 개별적인 계약이라는 게 뭐지요?

○국토교통부제2차관 백원국 일단은 이거 참고로 한다고 아까 전문위원께서도 말씀하셨는데 대체적으로……

○민홍철 위원 그러니까 제도개선을 해서 최저임금안처럼 양쪽 다 기속된 효력을 발생해야 이 제도에 의미가 있는 것 아니에요? 권고사항 정도 되면 그게 무슨 의미가 있겠어요? 똑같이 갑과 을의 관계가 계속되어 버리지요.

최인호 안도 기속력이 없는 겁니까, 그러면?

○국토교통부제2차관 백원국 협의돼서 결정된 인상률에 대해서요?

○민홍철 위원 예. 그러니까 보험업계와 정비업계가 상호 협의해서 이 위원회 15명이 합의가 되면 서로 간에 계약이 그 액수대로 되는 것이고, 합의가 안 돼서 촉진안으로 가 버리면 개별 계약이 된다는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 아닙니다. 촉진안으로 가더라도 합의한 것과 같은 결론입니다.

○민홍철 위원 그러니까 제 말씀은 뭐냐 하면, 이 협의회가 15명의 위원회잖아요.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 예를 들어서 거기서 합의해서, 그것은 보험업계와 정비업계가 주 의사를 내겠지요. 합의해서, 예를 들어 3.5% 인상하자 그러면 합의가 되면 1월 1일부터 다 계약을 할 것이고요. 합의가 안 되어 버려. 그러면 촉진안으로 갈 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 촉진안으로 4% 하자 권고안을 냈어요. 내면, 보험업계가 정비업계하고 계약을 안 한다며 개별 계약을 해야 된다고. 그러면 무슨 의미가 있나 이거지. 촉진안도 기속력이 있나

이거지, 제 말씀은.

○소위원장 최인호 누가 설명해 주십시오.

○국토교통부자동차운행보험과 신영우 안녕하십니까? 국토교통부 자동차보험팀장입니다.

우선 합의안이든 심의촉진안이든 똑같은 합의의 효력이 있는 거고요. 그런데 그 합의문에 대해서는 정비업자하고 보험업자 간 계약 체결 시에 참고자료로 활용하도록 법에 규정되어 있는 상황입니다.

○민홍철 위원 그러면 기속력이 없네요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 원래 참고자료입니다.

○민홍철 위원 기속력이 없으면 이게 뭐 의미가 있나요?

예를 들어 최저임금제도는 기속력이 있는데, 그렇지요? 법적 기속력이 있잖아요. 그런데 이것은 협의회가 있음에도 불구하고 협정요금을 그대로 정해 놓고 또 개별 계약에서, 이것은 이상한 제도 아닙니까?

○소위원장 최인호 기존에 보면 대체로 시장에서 지켜집니까, 안 지켜집니까?

○국토교통부자동차운행보험과 신영우 현장에서 지켜지는 것으로 저희가 조사하고 있고요.

○민홍철 위원 강제력이 없는 이게 의미가 있나 이거지.

○국토교통부자동차운행보험과 신영우 그런데 합의율에 대해서 이미 업계 간에 다 통보가 되기 때문에 그 이하로는 양측 다 합의를 안 하려고 하는 상태입니다.

○소위원장 최인호 시장에서 다 지켜지고 있나 이 말이지요?

○국토교통부자동차운행보험과 신영우 예. 그리고 저희가 기속력을 부여하기 어려운 이유는 예전에 협의회 이전에 공표제를 했었는데 공표제에 대해서 시장경쟁을 저해한다고 해서 전국 합동으로 해 가지고 폐지하는 것으로 했습니다.

○민홍철 위원 아니지요. 그것은 정부가 일방적으로 공표하니까 시장경쟁을 저해하는 것이고요. 이것은 시장 당사자들이 합의해서 이렇게 하자라고 했으면 그것은 시장경쟁을 저해한 것이 아니지요, 합의요금제지.

○소위원장 최인호 그러니까 어쨌든 시장에서는 이전에도 합의된 이후에는 지켜졌지요?

○국토교통부자동차운행보험과 신영우 예, 맞습니다.

○**민홍철 위원** 그래서 이상하다는 거지요. 촉진 제로 가 버리면 지키거나 안 지키거나 기속력이 없어서……

○**소위원장 최인호** 합의하고 똑같은 효력을 발하는 거지.

○**민홍철 위원** 그거 똑같아요?

○**국토교통부자동차운행보험과 신영우** 법에는 참고자료로 활용할 수 있다고 되어 있는데……

○**민홍철 위원** 참고자료로 활용할 수 있다 그러면 서로 기속력이 없는 거잖아요.

○**국토교통부자동차운행보험과 신영우** 한 말씀 더 올리겠습니다.

공표제 이전에는 정비연합회하고 보험협회랑 계약을 맺었는데 이것도 반공정경쟁이라고 해서 시정명령을 내린바 있습니다. 그래서 저희가 기속력 있는 것을 하기에는 공정거래법상 어려운 상황입니다.

○**민홍철 위원** 그러면 이 제도를 두면 안 되지요, 공정경쟁에 반한다고 하면. 그러면 무슨 의미가 있어, 이 제도가 있는 게.

○**국토교통부자동차운행보험과 신영우** 그래서 법에 참고자료로 활용할 수 있다고 되어 있는 것으로 알고 있습니다.

○**소위원장 최인호** 참고자료라도 시장에서는 실제로 지켜진다는 거지요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 위원님, 시장에서는 서로 합의된 것이 지켜지기 때문에 침해한 것이고요. 말씀드렸다시피 합의가 되든 심의촉진안으로 가든 그 효력은, 지켜지는 것에 차이는 없을 것으로 봅니다.

다만 심의촉진안이 가지고 있는 의미는 이게 기간 제한이 없었기 때문에 당해연도 이삼월이 되어야만 그해 정비요율이 정해지는 그런 문제가 있었기 때문에 가급적 그 전해에 그다음 것을 정하자는 취지로 도입한 것이고요.

그래서 이번 사례로 봤을 때 그런 촉진안 제도가 작동이 되기 때문에 굳이 이것을 버려도 의미가 없다, 그래서 양쪽이 적정한 선에서 합의한 것이고요. 그렇게 합의가 이루어졌다고 하는 자체는 서로 이것을 준수한다고 하는 것이 어느 정도 전제되어 있다고 저희는 봅니다.

○**소위원장 최인호** 그렇게 취지를 이해해 주시기 바랍니다.

○**민홍철 위원** 저는 이해가 안 되네요.

○**소위원장 최인호** 시장에서 잘 지켜지도록 국

토부가 잘 관리해 주시기 바랍니다.

14항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 14항 홍기원 의원안 자료 봐 주시기 바랍니다.

목차를 보시면 2개의 쟁점입니다.

1쪽입니다.

1번, 사고부담금 부과대상에 음주측정 불응자 포함 관련입니다.

개정안은 보험회사가 보험금을 지급한 경우 해당 보험금을 구상할 수 있는 대상에 사고 발생 후 도로교통법에 따른 경찰공무원의 호흡조사 측정에 응하지 아니한 경우를 포함하려는 것으로, 즉 음주측정불응자에 대해서도 음주자와 동일하게 사고부담금을 부과하는 취지입니다.

검토의견을 말씀드리면, 3쪽입니다.

현행 자동차손해배상 보장법에 음주측정 불응자에 대해서 사고부담금을 부과할 수 있는 법적 근거가 미비한 문제가 있습니다. 그러나 현행 자동차보험 표준약관에서는 음주운전의 범위에 음주측정에 불응하는 행위를 포함함으로써 음주측정 불응행위에 대해서도 사고부담금을 보험회사에 납입하도록 규정하고는 있습니다.

국토부에 따르면 자동차손해배상 보장법에서 음주측정 불응행위를 음주운전에 포함하지 않더라도 보험회사와 보험가입자 간에 자동차보험 약관을 통해 음주운전 불응행위에 대해서도 사고부담금을 부과하도록 자동차보험 계약을 체결한다면 사고부담금 부과가 가능하다고 합니다.

다만 기설명드린 바와 같이 현행 자동차손해배상 보장법에서는 사고부담금의 부과대상에 음주측정불응자가 포함되어 있지 않아 법률과 표준약관이 불일치하는 문제가 있어 개정안은 음주측정 불응자가 낸 사고도 음주사고로 보아 음주측정불응자에게 사고부담금을 부과하려는 것입니다.

7쪽입니다.

개정안은 타당한 것으로 보이며 다만 부칙을 수정했습니다. 개정안은 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다고 하는데 해당 부분은 즉시 시행하는 것으로 했습니다.

왜냐하면 음주측정불응자에 대한 사고부담금 부과 관련해서는 별다른 준비행위가 필요하지 않으므로 공포 후 바로 시행되는 것이 소비자에게 보다 이익이기 때문입니다.

다음 8쪽입니다.

2번, 자동차사고 피해지원 사업 수탁기관에 자동차손해배상진흥원을 추가하는 것 관련입니다.

개정안은 국토부장관이 자동차사고 피해자 가족 등 지원사업과 재활시설 설치에 관한 업무를 위탁할 수 있는 대상에 한국교통안전공단 외에 자동차손해배상진흥원을 추가하려는 것입니다.

검토의견을 말씀드리면 현행법에 따라 국토부장관은 자동차사고 피해자 가족 등 지원사업과 재활시설 설치에 관한 업무를 한국교통안전공단에 위탁하고 있습니다.

다음 9쪽입니다.

이에 대하여 국토부는 2018년 자동차손해배상진흥원이 설립되기 이전에는 교통사고 및 피해지원을 전담하는 별도의 기관이 없었기 때문에 기능이 가장 유사한 교통안전공단에 업무를 위탁하였다고 설명하면서 자동차손해배상진흥원이 자동차손해배상 보장사업의 체계적인 지원 및 공제사업자에 대한 검사 업무 등을 수행하기 위하여 2018년 설립되었다는 점을 고려하여 업무 위탁대상을 추가하려는 것으로 적절한 것으로 이해됩니다.

다음 11쪽입니다.

관련단체 의견으로 한국교통안전공단은 자동차사고로 인해 지원을 받고 있는 중증장애인 및 그 가족의 불편 최소화를 위해 1년 이상의 업무 인수인계 기간이 필요하므로 수정이 필요하다는 의견입니다. 즉 개정안은 공포 후 6개월 이후 시행하도록 하였는데 교통안전공단은 이를 1년으로 연장해 달라는 요청이 있었습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까?

홍기원 위원님, 특별히 더 말씀 없으시지요?

○홍기원 위원 이번에 통과만 되면……

○소위원장 최인호 특별한 의견이 없으신 것으로 판단이 됩니다.

○전문위원 장지원 위원장님, 그러면 시행시기를 1년 뒤로 해도 되겠습니까?

○홍기원 위원 국토부, 시행시기 1년 연장해도 문제없는 거지요?

○전문위원 장지원 일단 국토부는 6개월이었고 교통안전공단은 1년이었기 때문에 여쭙본 겁니

다.

○국토교통부제2차관 백원국 공단이 1년이라는 의견을 냈습니다만 저희가 확인해 본 결과 6개월 해도 무방하고 교통안전공단도 현재는 준비하고 있습니다. 6개월로 해도 무방하다고 봅니다.

○소위원장 최인호 그러면 6개월로 하도록 하겠습니까.

의견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제12항부터 제14항까지 이상 3건의 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

15. 주차장법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표 발의)(의안번호 2121378)

16. 주차장법 일부개정법률안(김병욱 의원 대표 발의)(의안번호 2123355)

(15시06분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제15항 및 제16항, 이상 2건의 주차장법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 15항 맹성규 의원안 자료 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 주차장 내 야영·취사행위 등 금지 규정 신설 관련입니다.

개정안은 국가 지자체 공공기관 및 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 기관의 장이 설치한 주차장에서 야영행위 취사행위 및 불을 피우는 행위를 금지하고, 이를 위반 시 50만 원 이하의 과태료를 부과하는 규정을 신설하려는 것입니다.

검토의견을 말씀드리면 자동차를 활용한 숙박 및 취사를 하는 이른바 차박이라 불리는 차량을 이용한 캠핑행위가 늘어나고 있습니다.

2쪽입니다.

그런데 일부 차박 이용자들이 지정된 캠핑장이 아닌 공영주차장 등에서 야영·취사 및 불을 피우는 행위를 벌이는 등 주변 지역 주민이나 일반 주차장 이용자들의 불편이 커지고 있는 실정으로 개정안은 적절한 것으로 보입니다.

다음 5쪽입니다.

개정안이 수용될 경우 국가 지자체 공공기관 등 공영주차장에서의 야영 등 행위가 금지될 것으로 보입니다. 즉 공영주차장만 개정안의 적용 대상입니다. 민간이 설치하는 주차장의 경우 사적자치의 영역으로 지자체의 장이 민간주차장에서 일어나는 행위까지 단속·과태료를 부과하는 것은 현실적인 어려움이 있어 개정안처럼 공영주차장에 한정하는 것이 적절한 것으로 보입니다.

개정안이 수용되는 경우 일부 자구 수정이 필요한데 수정의견에 정리해 두었습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까? 특별한 의견 없으시지요?

그러면 16항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 16항 김병욱 의원안 자료 봐 주시기 바랍니다.

탄력주차장의 설치 근거 마련 관련입니다.

개정안은 노상주차장의 일종으로 주차 구역·시간 및 방법 등을 탄력적으로 운영할 수 있는 탄력주차장의 설치 근거를 신설하려는 것입니다.

신중 검토가 필요하다는 관점에서 보고를 드리겠습니다.

2쪽 하단입니다.

개정안은 특정 시간대와 특정 장소의 주차 수요가 변동되는 사항을 감안하여 노상주차장을 불법이로 운영하기보다는 가령 퇴근 시간 이후에는 아파트 앞 도로에, 상권 주변에는 점심·저녁 시간 주변 도로에 탄력주차장을 설치하는 등 각 구역과 시간대별로 유동적·탄력적으로 운영하여 주차난을 해소하기 위한 취지로 이해됩니다.

다음 3쪽입니다.

다만 현재도 도로교통법에 따라 경찰청에서 도로에서의 탄력적 주정차 허용구간을 지정하여 운영하고 있는 점을 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

도로교통법에서는 시·도경찰청장이 안전표지로 구역·시간·방법 및 차의 종류를 정하여 정차나 주차를 허용한 곳에서는 주정차가 가능하도록 되어 있습니다.

이처럼 기존에도 이미 도로교통법에 따라 개정안의 탄력주차장과 유사한 제도가 운영되고 있어 주차장법에 별도로 탄력주차장 규정을 신설하는 경우 중복 또는 유사 입법에 따른 이용자 혼선이 발생할 우려도 있을 것으로 보입니다.

4쪽입니다.

관계 기관 의견으로 국토부, 경찰청, 경기도도 기본적으로 같은 이유로 반대 입장입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까? 신중 검토 의견에 특별한 의견 있으십니까? (「없습니다」하는 위원 있음)

없습니다.

의사일정 제16항 주차장법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 의사일정 제15항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

17. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안

(전용기 의원 대표발의)(의안번호 2121391)

(15시11분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제17항 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 17항 전용기 의원안을 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 택시총량제를 위한 적정공급 규모 산정 시 인구수 비율 고려 등 관련입니다.

현행 택시 사업은 택시 공급과잉을 방지하기 위하여 전국 156개 사업구역별로 수요에 부합하는 택시의 적정 공급량을 산정하고 이를 초과하지 않는 범위 내에서 택시 공급을 안정적으로 유지하기 위한 택시총량제를 시행하고 있습니다. 택시총량제는 5년 단위로 실시하며 2005년에 최초 실시된 후 현재 제4차 총량제가 실시되고 있습니다. 4차 총량제는 2020년부터 2024년까지

니다.

택시 총량산정 및 감차 절차는 2쪽에 보시는 그림을 참고하시기 바랍니다.

다음, 3쪽입니다.

개정안은 시·도지사가 사업구역별로 택시의 적정 공급 규모를 산정할 때 고려하여야 하는 사항으로 사업구역별 전체 보유대수 대비 인구수의 비율을 추가하려는 것입니다.

또한 현행법에서 국토부장관은 시·도지사가 보고한 사업구역별 택시 총량이 산정 기준 및 절차에 부합하지 아니하다고 판단할 경우 택시정책심의위원회의 심의를 거쳐 시·도지사에게 재산정을 요구할 수 있는데 개정안은 사업구역별 전체 보유대수 대비 인구수의 비율이 대통령령으로 정하는 기준을 충족하지 못하는 사업구역의 경우에는 국토부장관이 재산정을 요구할 수 없도록 하려는 것입니다.

검토의견을 말씀드리면 현행 택시 총량 산정에는 실차율·가동률을 통해 수요 및 공급 측면이 반영되고 있으나 인구급증 등 특수한 여건 변화가 있는 지역 등에서 수요자가 체감하는 수급 상황과 실제 총량 간의 불일치 문제가 제기되고 있습니다.

예를 들어 제4차 총량제 기준으로 택시총량제에 의한 전체 택시 1대당 인구수 평균값은 309명입니다. 경기도 내 사업구역별 택시 대수 대비 인구수를 살펴보면 하남시는 1대당 979명, 광주시는 1대당 919명 등 일부 지역에서 택시 대당 인구수가 평균과 차이가 나는 경우가 존재합니다. 개정안은 이러한 수요·공급 불일치 문제를 해결하기 위한 취지로 이해됩니다.

4쪽입니다.

다만 다음과 같은 점을 종합적으로 고려할 필요가 있을 것으로 보입니다.

먼저 1번, 현행 택시 사업구역별 총량제 지침 등에 인구 관련 내용이 반영되어 있는 점입니다.

예컨대 택시 사업구역별 총량제 지침에서는 총량계획 수립 당시 대비 주민등록상 인구가 5% 이상 증가한 경우에는 시·도지사가 국토부장관의 승인을 얻어 재산정할 수 있도록 되어 있습니다.

다음, 5쪽입니다.

또한 택시 대당 인구수가 전체 사업구역의 평균값 대비 250% 이상인 경우 최소 250% 이상 수준이 유지될 수 있도록 하고 해당 사업 구역에

서 인구 증가율이 30% 이상인 경우 5% 범위 내에서 추가로 총량을 조정할 수 있도록 하고 있습니다.

즉 현제도 인구 증가 및 택시 대당 인구수, 지역별 특징 등의 총량제 산정 기준에 반영되어 있으며 재산정 승인 절차를 거쳐 지역별 인구급증 등의 특이 소요를 일부 해소할 수는 있을 것으로 보입니다.

또한 국토부에 따르면 현재 제5차 총량제 지침 수립을 준비하여 용역을 추진 중에 있는 것으로 알고 있습니다.

6쪽입니다.

따라서 종합적으로 볼 때 개정안과 같이 사업구역별 전체 보유대수 대비 인구수의 비율을 법률에 명시하여 인구 관련 기준을 표준화·통일화하는 방안과 현행과 같이 지침을 통해 인구 관련 다양한 변수와 경우의수를 고려하여 조정하는 방안에 대한 이익 형량이 필요할 것으로 보입니다.

두 번째, 국토부장관의 재산정 요구 금지 규정을 검토할 필요가 있다는 것입니다.

개정안은 사업구역별 전체 보유대수 대비 인구수의 비율이 대통령령으로 정하는 기준을 충족하지 못하는 사업구역의 경우에는 국토부장관이 재산정을 요구할 수 없도록 하고 있습니다. 그런데 이러한 대통령령으로 정하는 기준이라고만 하여 포괄위임하고 있는 문제가 있습니다.

또한 개정안에 따르면 택시 사업구역별 총량제 지침 등에서 국토부장관이 정하는 복합적인 기준이 사업구역별 전체 보유대수 대비 인구수의 비율이라는 단일 조건에 의해 경직적으로 운영될 여지도 있습니다.

다음, 7쪽입니다.

세 번째로 개정안 수용 시 시행일 연장 필요성입니다.

개정안은 공포 6개월이 경과한 날부터 시행토록 하고 있는데 국토부에 따르면 만약 개정안을 입법에 반영한다면 종합적인 검토를 위한 준비기간이 최소 1년이 필요하다는 의견을 제시한 바가 있습니다.

8쪽입니다.

관계 기관 의견으로서 전국택시운송사업조합연합회는 법률 개정은 불필요하다는 반대 입장을, 전국개인택시운송사업조합연합회는 개정안에 대한 반대 입장 혹은 개정안 수용 시 정밀한 수정이 필요하다는 입장입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고와 같이 신중 검토 입장입니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

홍기원 위원님.

○홍기원 위원 과장님, 여기 들어오셨지요?

○국토교통부교통서비스정책과장 이주열 예.

○홍기원 위원 제가 질문 좀 할게요.

평택의 특수한 사정 때문에 그러는 건데.

11페이지에 보면 택시총량은 현재 면허대수 곱하기 거리실차율 곱하기 현재 가동률 이렇게 돼 있잖아요. 그런데 예를 들면 평택에는 미군 부대에서만 운행하는 특수 택시가 있어요. 혹시 알고 계세요?

○국토교통부교통서비스정책과장 이주열 예, 알고 있습니다.

○홍기원 위원 한 200여 대 있는데 그 차량들도 여기 면허대수에 들어가는 거지요?

○국토교통부교통서비스정책과장 이주열 예, 여기에 포함됩니다.

○홍기원 위원 그러니까 문제가 뭐냐 하면 면허대수에는 그 차량들이 200여 대가 포함이 되는데 그 차량들은 한국인은 탑승을 못하고 오직 미군하고 미군가족만 탑승하거든요. 그러다 보니까 평택에 택시 대수는 많지만 택시 잡기는 엄청나게 힘들단 말이에요.

그래서 지금 국토부에서 제5차 총량제 지침 수립 대비 용역을 하고 있다고 그러는데 그 용역 내용에 이런 부분이 좀 반영이 됐으면 좋겠어요. 그렇게 해 주시겠습니까, 차관님?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇게 하겠습니다.

○홍기원 위원 그렇게 해야 제대로 된 택시 총량이 설정이 될 수 있다고 봅니다.

○소위원장 최인호 일리가 있는 말씀입니다.

민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 차관님, 택시총량제가 여기 표에 나와 있듯이 2009년부터 계속 지금 5차 시행되고 있잖아요. 그런데 2012년도에도 택시발전법에 의해서, 그 당시에 25만 대였어요. 그런데 지금도 25만 대네요. 2012년도에 그렇게 택시 파업하고 택시총량제로 가고 복지 확대하고 뭐 해 가지고

5만 대를 줄이겠다라고 계획을 세워 가지고 총량제와 그때 공영차고지 제도와 복지제도 확대와 그다음에 택시기사 월급제 이것을 중장기적으로 시행하겠다 해 가지고 감차를 했던 말이에요.

향후 5만 대를 감차해서 20만 대로 줄이겠다라고 그때 했었는데 여전히 지금도 면허 대수가 25만 대고 4만 8800대가 초과돼 있단 말이지요. 시정이 안 돼 있어요. 왜 이렇습니까?

이게 그 당시에 엄청나게 큰 이슈가 돼 가지고 했지 않습니까. 그런 데다가 4만 8000대는 줄이지도 못했고 현재 25만 대가 그대로 있고요. 여기에는 카카오나 다른 택시가 지금 포함돼 있나요?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 예, 다 포함돼 있습니다.

○민홍철 위원 다 포함돼 가지고요?

○국토교통부모빌리티자동차국장 전형필 예.

○민홍철 위원 그러니까 지금 정부 정책이 10년이 지났는데도 여전히 제자리를 맴돌고 있습니다.

생각해 보십시오.

지역의 택시가요 아마 법인택시가, 25만 대 중에 개인택시가 거의 한 20만 대 정도 되지요?

○국토교통부제2차관 백원국 16만……

○민홍철 위원 16만 대인가요? 16만 대. 법인이 한 10만 대 정도 되지요?

○국토교통부제2차관 백원국 8만 대……

○민홍철 위원 8만대인가요?

그런데 지역에 있어서 법인택시는 이것은 운영할 수가 없어요. 예를 들어서 김해 같은 경우도 보면 1500대 정도 되는데 법인택시가 380대예요. 380대인데 회사는 6개야. 그러면 평균 65대 아십니까? 그러면 이것 어떻게 회사를 운영합니까? 어떻게 택시기사 월급제를 시행할 수 있습니까? 정부 정책이 10년이 지났는데도 제자리에 맴돌고 있다 이거예요. 택시정책이 없는 거나 마찬가지입니다. 그리고 그 당시의 평균 307명당 1명 그 대로네요, 보니까. 10년이 지났는데도 그대로예요.

아마 그동안에 국토교통위원회나 국토교통부가 이 택시정책에 대해서 많은 논의를 했겠지요. 그런데 제가 보니까 그대로입니다, 10년 전이나 지금이나. 이것 어떻게 해결합니까? 공영차고지 제도는 어디로 갔어요? 그다음에 법인택시 기사 월급제는 어디로 갔습니까? 그다음에 개인택시 기

사들의 복지제도 확대 어디로 갔습니까? 부도수표 날린 거지요.

이것은 제가 볼 때 택시정책이, 거기에다 카카오택시 나왔지요. 다 나와 버렸지요. 국토교통부가 법인택시의 현실을 한번 정밀 진단을 한번 해보십시오. 수도권은 모르겠어요. 지방의 법인택시 기사들 정말 200만 원도 안 돼요. 어떤 분들은 80만 원 받는다 하더라고. 이래 가지고 어떻게, 최저임금도 못 받는데 어떻게 이걸 운영합니까?

그래서 저는 택시충량제 문제, 이 정부가 지금까지 10년이 넘도록 제자리걸음을 했다는 것에 대해서 정말로 저는 안타까워요. 그 문제를 제기합니다.

○소위원장 최인호 적절한 제기인 것 같은데요.

○국토교통부제2차관 백원국 그 부분에 대해서는 감차 정책이라든지 시책이라든지 하는 부분들이 좀 활성화될 수 있도록 지자체와 좀 더 긴밀하게 노력하겠습니다.

○소위원장 최인호 일단 현재 여러 가지 지역 사정을 감안해서 할 수 있는 현재 법적인 근거가 있고 다만 개정안에 대해서는 여러 가지 측면에서 신중 검토하자는 그런 의견에 위원님들 다 동의하시는 걸로 해서, 의사일정 제17항 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이와 관련해서 간단하게 질문 하나 드리고 18항 넘어가겠습니다.

요즘 일반 택시업계에서 택시 노동자들 시간이 주 40시간입니까, 의무제. 지금 그러니까 가동률이 너무 낮아 가지고 회사가 도저히 운영이 안 된다, 그래서 그걸 탄력적으로 하게 해 달라. 이거 국토부에서 기본적으로 찬성은 합니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 저희들은 현실적으로 법인택시가 살려고 그러면 종사자도 사는 길이 그 부분을 탄력적으로 가져갈 수 있도록 하는 것이 중요하다고 봅니다.

○소위원장 최인호 최근에 노사 간에 합의도 되었다고 그러대요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○소위원장 최인호 그런데 지금 시간이 다 돼 갖고, 그렇지요? 합의된 대로 해 가지고, 법률로서 뒷받침해 주면 좋은데.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 관심을 부탁드립니다.

○소위원장 최인호 일단은 관심을 가져 보겠습니다.

18. 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의) (의안번호 2121894)

(15시23분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제18항 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 18항, 민홍철 의원안 자료를 봐 주시기 바랍니다.

이는 일부 개정이나 다소 중요하고 방대한 내용으로서 먼저 한 장으로 간단히 요약 보고드리고 상세히 설명드리도록 하겠습니다.

자료 한 장짜리 끼워 두었습니다.

본 개정안은 자율주행차의 성능인증 및 운행승인제를 도입하려는 것입니다.

한 장짜리 자료를 먼저 개략 보고드리겠습니다.

추진 배경으로 자율주행차는 국가 경제성장의 핵심 동력이나 레벨4 자율주행차에 대한 국내외 안전기준이 없는 실정입니다.

이에 개정안은 임시 운행만 가능한 레벨4 자율차에 대해 성능 및 안전성을 확인·인증하여 B2B, 즉 비즈니스 투 비즈니스 판매가 가능하도록 제도를 신설하려는 것입니다.

개정안의 핵심은 성능인증제와 운행승인제를 도입하는 것인데 여기서 성능인증은 자율주행 기능 안전성 등 자율차의 기계적 성능요건을 검토하는 것이고, 운행승인은 운행 예정구역의 교통여건이 자율주행 기능에 합치하는지의 여부를 검토하는 것입니다.

즉 개정안이 통과되면 자동차제작자들은 레벨4 자율주행차에 대해 국토부의 성능인증을 받아 판매할 수 있고 이를 구매한 공공기관은 국토부의 운행승인을 받아 운행을 하는 체계가 됩니다.

이러한 배경하에서 소위 자료를 통해서 말씀드리겠습니다.

먼저 목차를 보시겠습니다.

총 20개의 쟁점으로서 개정안은 자율주행차법에 제5장을 신설하여 목차와 같은 내용을 규정하는

것입니다.

먼저 총괄 검토 내지 입법 필요성을 보고드리고 세부 쟁점을 몇 개씩 나누어 보고드리는 순으로 하겠습니다.

5쪽입니다.

1번, 총괄 검토 관련입니다.

개정안은 자율주행차법에 제5장 자율주행자동차의 운행승인 등을 신설하여 자동차안전기준이 마련되지 않은 레벨4 자율주행자동차에 대하여 성능인증제와 운행승인제도를 도입하고 그에 따른 자율주행차 운행자의 책무 및 자동차제작자의 책임을 규정하며, 안전한 자율주행 환경 구축을 위한 안전관리제도와 관련 벌칙규정을 마련하는 내용입니다.

즉 개정안은 크게 자율주행차 성능인증제도와 운행승인제도 도입이라는 2개의 내용으로 구성됩니다.

6쪽 중간입니다.

검토의견을 말씀드리면 현재 레벨2 자율주행자동차가 판매 중에 있고 레벨3 자율주행자동차의 제작·판매를 앞두고 있으며, 이에 대비하여 레벨3 자율주행자동차의 안전기준 및 보험 등의 제도적 기반은 마련되어 있는 상황입니다.

반면 레벨4 자율주행차는 스타트업 기업 등이 여객·화물 운송서비스 등 공공기관 판매시장을 목표로 기술개발을 진행 중에 있습니다.

다음 7쪽입니다.

이와 같이 레벨3 자율주행차에 대한 상용화를 앞두고 레벨4 자율주행차를 개발하고 있는 상황에서 자율주행차의 상용화를 촉진하고 지원하기 위한 현행 자동차관리법과 자율주행자동차법이 레벨4 자율주행차의 개발을 촉진하고 상용화를 지원하는 데 미흡하다는 지적이 제기되고 있습니다.

9쪽입니다.

이에 개정안은 레벨4 자율주행차에 대한 국내외 안전기준이 마련되기 전이라도 자동차관리법에 따른 자동차 자기인증제도의 예외로서 자율주행차의 성능을 별도로 인증하고 운행승인하는 제도를 신설하려는 것으로 제한된 조건에서 레벨4 자율주행차의 판매 및 운행을 허용함으로써 자율주행차 산업을 선도하여 상용화를 촉진하려는 것입니다.

9쪽 좌측에 개정안의 핵심 내용인 성능인증제와 운행승인제를 비교해 두었습니다.

여기서 성능인증제의 개념은 설정된 작동조건에서 자율주행 기능이 안전하게 작동하는지 여부 등 기계적 성능요건을 검토하는 것이고 이는 판매 전에 이루어집니다. 신청 주체는 자동차제작자등이며 승인 주체는 국토부장관이며 주요 확인사항은 성능인증기준에 따른 안전운행 필수요건 및 기술요건을 확인하는 것입니다.

이에 반해 운행승인은 운행예정구역의 교통인프라가 성능인증 시 검토된 자율주행 작동조건에 부합하여 자율주행 기능이 실제 안전하게 구현되는지 여부를 확인하는 것이며 이는 자동차 등록 전에 이루어집니다. 신청 주체는 운행자입니다. 여기서 운행자는 뒤에 보고드리겠습니다만 국회나 법원 등 국가기관과 중앙행정기관 그리고 공공기관의 운영에 관한 법률에 따른 기관을 통칭하는 공공기관 등입니다. 그에 더해 여객자동차 운송사업자, 화물자동차 운수사업자 등입니다. 승인 주체는 국토부장관이고 주요 확인사항은 성능인증서와 운행조건의 적합성을 확인하고 운행자 책무 이행 계획 등을 확인하는 것입니다.

개정안에 대해서는 몇 가지 점을 고려하여 논의가 필요할 것으로 보입니다.

우선 개정안은 자동차안전기준이 마련되지 않은 레벨4 자율주행차의 상용화를 지원하기 위해 마련된 것으로 현행 자동차관리법과 자율주행자동차법에 따른 임시운행허가제도와 자율주행자동차 시범운행지구 제도만으로 충분한 지원이 가능한지에 대한 검토가 필요할 것으로 보입니다.

다음 10쪽 중간입니다.

또한 개정안은 성능인증 또는 운행승인의 기준이나 요건을 시행령 또는 시행규칙에 포괄적으로 위임하고 있는바 이는 대한민국헌법 제75조에 따른 포괄위임금지 원칙에 따라 시행령 또는 시행규칙의 내용을 대강 예측할 수 있도록 법에 구체적인 범위를 정하여 위임할 필요가 있는 것으로 보입니다. 다만 이는 수정의견에 최대한 반영토록 검토하였습니다.

한편 개정안은 자동차관리법에 따른 자동차 자기인증제도의 예외로서 자율주행자동차의 성능을 별도로 인증하고 운행승인하는 제도를 마련하는 것으로 성능인증제도와 운행승인제도는 국민의 생명과 안전을 보장할 수 있는 전제하에서 운영될 필요가 있다고 보입니다.

이에 대한 국토부의 종합적인 설명 내지 답변을 듣고 개정할 필요성을 인정해 주신다면 세부

사항은 각 조문별로 보고드리도록 하겠습니다.
이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까?

○한준호 위원 정확하게 B2B입니까, B2G입니까?

○국토교통부제2차관 백원국 B2B.

○한준호 위원 B2G가 아니지요?

○국토교통부제2차관 백원국 B2G도 포함이고요. 공공기관 내지는……

○한준호 위원 훨씬 더 확대된……

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○전문위원 장지원 화물 운송사업자도 포함돼 있기 때문에 B2B로 보고 있습니다.

○소위원장 최인호 다른 의견 없으시면, 다음 자세한 설명해 주십시오.

○전문위원 장지원 19쪽입니다. 2번부터 5번 쟁점 보고드리겠습니다.

2번, 다른 법률과의 관계 관련입니다.

개정안은 자율주행차 성능인증의 내용을 담은 제5장 자율주행자동차의 운행승인 등을 신설하면서 성능인증 등의 내용과 자동차관리법이 경합하여 적용되는 경우에는 이 법을 우선 적용하도록 규정하고 있습니다.

검토의견 말씀드리면 레벨4 자율주행차의 경우 자동차관리법을 적용해서는 상용화가 어려운 상황이므로 이에 개정안은 타당한 것으로 보입니다.

20쪽 상단입니다.

다만 개정안에 따라 신설되는 제5장의 모든 조항이 대상이 될 수 있도록 제5장의 제목인 자율주행자동차의 운행 승인 등을 그대로 활용하여 명확하게 법률상의 관계를 할 필요가 있을 것으로 보입니다. 이는 체계 정비 사항으로서 정비해 두었습니다.

다음 24쪽입니다.

주요 쟁점을 보고드리겠습니다.

4번, 자율주행차의 성능인증 관련입니다.

개정안은 국토부장관이 자동차제작자등이 제작·조립 또는 수입하려는 자율주행차의 형식이 자동차안전기준에 해당하지 아니하는 경우에는 자율주행자동차의 성능인증을 할 수 있도록 하고 성능인증의 기준·요건·대상·방법 및 표시 등

에 필요한 사항은 국토부령으로 정하도록 하는 내용입니다.

수정이 필요하다는 관점에서 말씀드리면 자동차를 제작·수입·판매하기 위해서는 자동차제작자 등은 해당 자동차가 자동차안전기준에 적합하다는 자기인증을 해야 합니다. 그런데 레벨4 자율주행차는 현재 자동차안전기준이 국내외적으로 마련돼 있지 않아 자동차관리법에 따른 자기인증제의 적용이 불가능한 상황입니다.

이에 개정안은 레벨4 자율주행차의 자동차안전기준이 마련되기 전에 한시적으로 자기인증제의 예외로서 성능인증제를 도입하려는 것입니다.

29쪽입니다.

수정의견을 통해서 말씀드리겠습니다.

개정안은 자율주행차의 성능인증으로 국토부장관은 자동차제작자등이 제작·조립·수입하려는 자율주행차의 형식이 자동차관리법에 따른 자동차안전기준에 해당하지 않는 경우에는 국토부령으로 정하는 바에 따라 자율주행자동차의 성능인증을 할 수 있다라고 되어 있습니다.

이에 대한 수정 사항을 말씀드리면 일단 개정안은 자율주행차의 형식이라고만 하고 있는데 이를 구조와 장치에 관한 형상, 규격 및 성능 등이라 하면서 보다 구체화해서 위임했습니다. 왜냐하면 이 부분은 새로 도입되는 부분이기 때문에 상용화 외에 안전도 중요한 가치기 때문입니다. 또한 자동차안전기준이 없는 경우에는 해당 자율주행차에 대하여 안전성 등 성능을 인증할 수 있다고 했습니다. 즉 인증대상을 자동차안전기준이 없는 경우로 명확하게 수정했습니다.

그 외 2항을 신설하여 자동차제작자등이 성능인증을 받은 사항 중 대통령령으로 정하는 안전 및 성능에 영향을 주는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 국토부장관의 변경인증을 받도록 했습니다. 왜냐하면 성능인증 후에 변경인증이 필요할 수도 있는데 개정안에는 그 부분이 빠져 있기 때문입니다.

30쪽입니다.

국토부장관은 성능인증과 변경인증을 위하여 해당 자율주행자동차의 자율주행시스템이 운행가능영역에서 작동하는지 확인하고 안전운행 성능에 대한 시험을 실시할 수 있다. 이 경우 국토부장관은 전담기관으로 하여금 운행가능영역 확인 및 안전운행성능시험을 대행하게 할 수 있도록 하였습니다. 즉 성능인증의 방법과 전담기관의

대행 근거를 명확히 한 것입니다. 참고로 여기서 전담기관은 한국교통안전공단 즉 TS입니다.

그리고 개정안은 30쪽 하단에 보시는 것처럼 개략적으로 국토부령에 위임하고 있는데 이를 수정하여 성능인증·변경인증의 기준·대상·방법, 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정하도록 하였습니다. 성능인증 등의 핵심적인 내용을 국무회의를 통해서 정해지는 대통령령에 위임하도록 수정한 것입니다.

다음은 31쪽입니다.

5번, 자율주행차의 운행 승인 관련입니다.

개정안은 공공기관, 여객자동차 운송사업자, 화물자동차 운송사업자가 자율주행차를 운행하려면 국토부장관의 승인을 받아 자동차관리법에 따라 등록하도록 하고, 국토부장관은 운행승인을 할 때 교통안전을 위하여 필요한 조건 또는 기간을 붙일 수 있도록 하고 있습니다.

오른쪽 하단입니다.

검토의견 말씀드리면 개정안은 레벨4 자율주행차가 승인을 받은 운행구역에서 운행할 수 있도록 국토부장관의 운행승인제를 도입하되 운행 승인을 받을 수 있는 자를 운행과 사고에 대한 책임을 담보할 수 있는 법인으로 한정하고 있습니다.

구체적으로 32쪽 개정안에 보시는 것처럼 1번 공공기관, 2번 여객자동차 운송사업자, 3번 화물자동차 운송사업자를 정하고 있으며, 여기서 공공기관에는 국가기관 지자체 공공기관 등을 말합니다. 즉 이러한 영역에 한정하여서 운행승인제도를 인정하고 있습니다.

레벨4 자율주행차가 안전관리가 가능한 제한된 범위에서 일반도로를 운행할 수 있도록 하여 상용화를 촉진하는 데 기여하기 위한 것입니다.

수정의견을 통해서 말씀드리면 개정안은 41조에서 다음 각 호의, 즉 공공기관에 해당하는 자가 자율주행차를 운행하려면 국토부장관의 승인을 받아 자동차관리법에 따라 등록하여야 한다고 되어 있습니다. 여기서 운행승인을 적합성 승인으로 명칭을 변경하였습니다. 그 이유는 경찰청 의견을 반영한 것인데 기본적으로 법상 도로에서의 운행은 경찰청 영역입니다. 그런데 이러한 어떤 한정된 운행승인 부분을, 레벨4 자율주행자동차에 대한 한정된 운행승인이 마치 모든 도로에서 다 운행하는 것처럼 보일 여지가 있다, 그렇기 때문에 용어를 바꿔 달라는 경찰청의 의

견이 있었습니다. 그래서 자율주행자동차의 적합성 승인이라는 용어로 바꾸었습니다.

그리하여 적합성 승인을 위해 성능인증을 받은 자율주행차를 운행하는 자로서 대통령령으로 정하는 자가 해당 자율주행자동차의 형식이 운행예정구역의 도로·기상·통신 등 운행 환경과 적합한지에 대하여 국토부장관의 승인을 받아 자동차관리법에 따라 등록하도록 했습니다.

즉 개정안은 모든 자율주행차가 운행승인을 받는 것처럼 보이고 있습니다. 다만 이 법에서 말하고 있는 것은 앞서 보고드린 성능인증을 받은 자율주행차로 한정해서 운행승인을 해 주는 것입니다, 적합성 승인을. 그렇기 때문에 성능인증을 받은 자율주행차로 명확히 하면서 해당 자율주행차의 형식이 도로·기상·통신 등 환경과 적합한지에 대해서 좀 더 이러한 요건을 부과함으로써 보다 구체적으로 승인을 받을 수 있도록 했습니다.

즉 대상을 명확히 함으로써 보다 구체적으로 대통령령에 위임했습니다. 또한 이렇게 구체적 요건을 넣은 것은 계속 말씀드리기는 합지만 이 제도가 상용화도 있지만 새로운 제도로써 국민의 안전도 중요하기 때문입니다.

그 밖에 대통령령으로 정하는 자는 너무 포괄 위임이라서 삭제하였습니다.

그리고 42쪽 오른쪽 하단에 적합성 승인을 받은 자가 적합성 승인을 받은 사항 중 대통령령으로 정하는 중요한 사항을 변경하려는 경우에는 국토부장관의 변경승인을 받도록 하였습니다.

앞서 본 성능인증과 마찬가지로 변경인증이 필요합니다. 이러한 운행승인에도 변경승인이 있을 수 있습니다. 따라서 변경승인제도를 신설하였습니다.

다음 43쪽입니다.

5항에서 적합성 승인을 받은 자는 적합성 승인 또는 변경승인을 받은 운행 목적·용도 및 범위 내에서 해당 자율주행차를 운행하도록 하여서 용도를 추가하였습니다. 그리고 이러한 부분은 핵심 영역이기 때문에 부령이 아닌 대통령령으로 위임토록 하였습니다.

일단 5번까지 보고드렸습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관님, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보

고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으십니까?

없으시면 계속 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **장지원** 44쪽입니다.

6번, 성능인증 및 운행승인 취소 등 관련입니다.

6번에서 10번까지 보고드리겠습니다.

개정안은 성능인증 기준에 적합하지 아니하거나 설계·제조 또는 성능상의 문제로 안전운행에 지장이 있는 경우 등의 이유가 있는 경우 성능인증을 취소할 수 있도록 하고, 성능인증이 취소된 경우 자율주행차의 운행 목적이나 범위를 벗어나서 운행한 경우 등의 경우에는 운행승인을 취소하거나 운행 제한 명령을 할 수 있도록 하면서, 운행승인을 받아 운행 중 교통사고가 발생하여 안전운행에 지장이 있다고 판단되는 경우에 해당하여 운행승인을 취소하거나 운행 제한을 명한 경우에는 자동차제작자등에게 제작결함에 대한 시정조치를 할 것을 명할 수 있도록 하고 있습니다.

검토의견 말씀드리면 개정안은 부정하게 성능인증 또는 운행승인을 받았거나 안전저해 요소가 있을 경우 국토부장관이 성능인증 및 운행승인을 취소할 수 있도록 하고 자동차제작자등이 시정조치를 하도록 명할 수 있게 하여 안전한 자율주행환경을 구축하려는 취지로 타당하며, 일부 체계자구 수정 사항은 수정의견에 정리해 두었습니다.

다음은 53쪽입니다.

7번, 자율주행자동차 운행자의 책무 관련입니다.

개정안은 자율주행자동차 운행자에 대하여 자율주행차에 대한 보험 가입, 사고기록장치 및 자율주행정보 기록장치에 기록된 내용의 보관 및 훼손 금지, 정기검사 수검, 자율주행차의 안전운행에 필요한 기술적·관리적·물리적 조치 수행의 책무를 부여하고 있습니다.

개정안은 자율주행자동차의 안전한 운행을 도모하려는 취지로 개정안에 따른 차량 운행 단계별 자율주행차 운행자의 책무는 박스에 보시는 것과 같습니다. 박스에 보시는 것처럼 운행 전에 보험 가입, 운행 중에 기술적·관리적 및 물리적 조치, 운행 후 일정 기간마다 정기적으로 검사 시행 등의 내용의 책무가 있습니다.

57쪽입니다.

방금 박스에 보신 운행자의 책무를 법률로 구현해 두었습니다.

하나 수정사항만 말씀드리면 개정안 2항에서 운행자는 대통령령으로 정하는 기간 동안 보관하여야 된다, 훼손해서는 아니 된다고 하고 있는데 수정의견은 대통령령으로 정하는 기간 이상 보관하도록 하면서 일정 기간 이상 보관하도록 명확히 하고, 이런 훼손 외에 변조도 있을 수 있기 때문에 변조 또는 훼손해서는 아니 된다고 수정하였습니다.

다음 59쪽입니다.

8번, 자동차제작자등의 책임 관련입니다.

개정안은 자동차제작자등이 성능인증을 받은 자율주행차를 판매하는 경우 자율주행시스템의 운행가능영역에 대한 설명 및 관계 자료 제공, 사고기록장치 및 자율주행정보 기록장치의 장착 등의 사항을 준수하도록 하고, 국토부장관이 준수사항의 이행 여부를 점검하고 시정을 명할 수 있도록 하고 있습니다.

검토의견을 말씀드리면 안전한 자율주행차의 제작·조립 또는 수입과 체계적인 관리가 이루어지는 데 기여할 수 있다는 점에서 타당한 것으로 보입니다.

다만 개정안은 국토부장관이 준수사항 이행 여부를 점검하고 시정명령을 하는 것에 대하여 세부적인 절차 또는 방법 등을 하위 법령에 위임하도록 규정하고 있지 않은바 관련 위임규정을 마련할 필요가 있는 것으로 보이고 이를 마련해 두었습니다.

다음은 63쪽입니다.

9번, 제작 결함 시정 등 관련입니다.

개정안은 자동차제작자등으로 하여금 자율주행차가 설계·제조 또는 성능상의 문제로 안전에 지장을 주는 등 결함이 있는 경우에는 운행자가 그 사실과 그에 따른 시정조치계획을 명확히 알 수 있도록 지체 없이 그 사실을 공개하고 시정조치를 하도록 하고 그 절차와 방법에 대해서는 자동차관리법의 규정을 준용토록 하고 있습니다.

검토의견 말씀드리면 국민의 생명과 재산을 보호하는 데 기여할 수 있다는 점에서 타당한 것으로 보입니다.

다만 수정 사항이 있는데 67쪽입니다.

개정안은 제45조에서 제작 결함의 시정으로서 자율주행차가 설계·제조 또는 성능상의 문제가 있는 경우를 하고 있는데 앞서 말씀드린 것처럼

성능인증을 받은 자율주행차로 한정했습니다. 즉 이 법에서는 모든 자율주행차가 아니라 성능인증을 받은 자율주행차가 주 대상이기 때문입니다.

또한 설계·제조 또는 성능상의 문제를 40조제4항에 따른 성능인증 기준에 적합하지 아니하거나 설계·제조 또는 성능상의 문제로 인한 제작 결함이라고 하여서 시정조치 사유에 성능인증 기준에 부적합한 경우도 추가했습니다.

그리고 밑에 2항에서 시행령에 위임하는 부분에서 윗부분에 결함과 같은 사실들을 공개하는 부분인데 그에 대해서 위임규정이 없어 이를 위임하는 규정을 만들었고 하단에 성능시험대행자의 전담기관으로 간주 규정을 두었습니다.

다음, 68쪽입니다.

10번, 자율주행차 운행을 위한 관리 조치 등 관련입니다.

오른쪽을 보고 한꺼번에 말씀드리면 개정안은 자율주행자동차 운행을 위한 관리 조치로서 국토부장관의 운행자와 자동차제작자등에 대한 정보 및 자료 요구, 국토부장관의 자율주행자동차의 안전운행에 영향을 미치는 운행상황에 대한 모니터링과 운행자의 책무와 자동차제작자등의 책임 이행 여부 확인을 위한 자료제출 및 검사, 중대한 교통사고 발생 시 시장·군수·구청장의 임시검사 명령을 규정하고 있습니다. 이는 안전한 자율주행차 운행 환경을 조성하기 위한 것입니다.

다음, 69쪽입니다.

다만 이 부분에서는 일정한 수정·보완이 필요할 것으로 보입니다.

우선 개정안은 제1항에서 국토부장관이 특정한 목적 없이도 운행자와 자동차제작자등에게 강제로 정보 및 자료를 요구할 수 있는 권한을 부여하고 있는 문제가 있습니다.

또한 개정안은 앞선 제44조 자동차제작자등의 책임 규정에서 자동차제작자등의 준수사항의 이행 여부를 점검하고 시정을 명할 수 있도록 규정하고 있어 이에 따른 점검과 조금 전에 보신 자동차제작자등의 책임 이행 여부 확인을 위한 자료제출 및 검사 권한이 서로 중복되는 문제가 있어 정비가 필요합니다.

한편 개정안은 시장·군수·구청장으로 하여금 여객자동차 운수사업법 등에 따른 중대한 교통사고가 발생한 경우 임시검사를 명할 수 있도록 규정하고 있는데 임시검사를 명할 수 있는 사유가 중대한 사고라는 점, 현행 자동차관리법에서는

동일한 경우 임시검사를 명하도록 의무화하고 있다는 점을 고려할 때 개정안도 임시검사 명령을 의무화하고 명령 주체를 국토부장관으로 변경할 필요가 있는 것으로 보입니다.

73조의4항은 이러한 사항들입니다.

일단 10번까지 보고드리겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으십니까?

있으시면 나중에 종합적으로 다 보고받고 하도록 하겠습니다.

11항부터 끝까지 다 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **장지원** 11항 이후부터는 좀 더 기술적인 사항이기 때문에 일괄 보고드리도록 하겠습니다.

75쪽입니다.

11번, 자율주행시스템의 무단 해체 및 조작 금지 관련입니다.

개정안은 자율주행시스템의 무단 해체 및 조작을 금지하되 성능인증을 받은 자동차제작자등이 성능 개선을 위하여 자율주행시스템을 변경하는 경우는 예외로 규정하고 있습니다.

개정안은 자율주행시스템의 무단 해체 및 조작은 자율주행자동차의 안전에 지대한 영향을 줄 수 있어 이를 금지하려는 취지로 타당한 것으로 보입니다.

76쪽입니다.

다만 이 부분도 일정한 수정이 필요한데 자율주행차를 성능인증을 받은 자율주행차로 수정하여 대상을 성능인증을 받은 자율주행차로 명확화하고 ‘성능인증을 받은 자동차제작자등이’ 부분을 ‘자동차제작자등이 성능인증을 받은 자율주행차의’ 성능 개선을 위하여 하는 경우는 그러하지 아니하다 함으로써 좀 더 표현을 명확히 하도록 하였습니다.

다음, 77쪽입니다.

12번, 자동차관리 특례 관련입니다.

개정안은 개정안에 따라 법에 규정한 사항 외에 자율주행자동차의 등록·자동차자기인증·부품자기인증 등 필요한 사항은 대통령령으로 정하도록 자동차관리의 특례를 두고 있습니다.

자동차 관리에 관한 일반법적 성격을 가진 자

자동차관리법은 외교관이 소유하는 자동차, 수출용으로 제작·조립한 자동차 등에 대하여 특례를 두고 있습니다. 자율주행자의 경우에도 이러한 특례를 두는 것은 타당한 것으로 보입니다.

그런데 개정안은 자율주행자동차법에 자율주행자동차에 대한 특례를 두고 있는바 이는 개정안 부칙 제2조에서 다른 법률의 개정을 통해 자동차관리법 제70조를 개정하는 것에 기인합니다.

좌측 하단을 보시면 개정안 부칙 제2조에서 자동차관리법 일부를 다음과 같이 개정한다라고 하면서 자동차관리법 제70조제2항을 보시는 바와 같이 설치토록 하고 있습니다.

그런데 이러한 개정안을 수용할 경우 개정안 부칙 제2조(다른 법률의 개정)에서는 운행승인을 받은 자율주행차에 한해 다른 법률에서 특례를 두도록 규정하고 있으나 개정안은 자율주행차에 대해 특례를 두도록 규정하고 있어 특례 대상이 불일치하는 문제가 있으므로 이를 적절히 수정할 필요가 있으며, 또한 개정안은 불필요한 특례까지 포함하는 문제가 있어 특례가 반드시 필요한 사항에 한정하여 수정할 필요가 있습니다. 이는 수정의견에 정리해 두었습니다.

다음은 81쪽입니다.

13번, 전담기관의 지정 등 관련입니다.

개정안은 국토부장관이 자율주행차 운행을 위한 성능인증과 상용화 지원에 관한 전문적인 기술 검토 등 관련 업무를 효율적으로 수행하기 위하여 한국교통안전공단을 전담기관으로 지정·운영할 수 있도록 하고 예산의 범위에서 지원할 수 있도록 하며 성능인증을 받으려는 자에 대하여 수수료를 받을 수 있도록 하고 있습니다.

개정안은 국토부장관이 자율주행차에 대한 전문성을 가진 전담기관을 지정하여 업무의 효율성과 전문성을 제고하려는 취지입니다.

이에 대해 수정의견을 말씀드리면 84쪽에서 개정안은 전담기관을 지정하면서 세부적인 사항의 역할에 대해서 명확화하지 않는데 수정의견에 보시는 것처럼 좀 더 그 업무를 명확히 하였습니다.

다음, 85쪽입니다.

수수료 받을 수 있는 사항도 개정안은 세부 항목이 나오지 않는데 수정의견을 통해서 좀 더 구체화하고 명확히 하였습니다.

다음은 86쪽입니다.

14번, 자율주행차 통합정보시스템 관련입니다.

개정안은 국토부장관이 자율주행자동차의 안전

한 운행기반 조성 관련 정보의 처리를 위하여 통합정보시스템을 구축·운영할 수 있도록 하고 있습니다.

검토의견을 말씀드리면 개정안에 따라 도입되는 성능인증제와 운행승인제를 체계적이고 통합적으로 관리·운영하기 위해서는 정보관리체계 구축이 필요하나 현행 자동차관리법에 따른 전산 정보처리조직은 자동차관리법에 따른 업무만을 처리할 수 있도록 규정되어 있는 한계가 있습니다.

이에 개정안은 자동차관리법에 따른 전산정보 처리조직과 별도로 국토부장관이 자율주행자동차의 안전한 운행기반 조성 관련 정보의 처리를 위해 통합정보시스템을 운영할 수 있도록 하려는 것입니다.

다만 일부 수정·보완이 필요한데 90쪽 수정의견에 보시는 것처럼 개정안에서는 세부적 사항이 나오지 않는데 그러한 사항들이 보다 명확히 보일 수 있도록 정리를 하였습니다.

다음, 91쪽입니다.

15번, 청문 관련해서 이는 성능인증과 운행승인 취소를 위해서 청문 절차를 거치는 것이고.

93쪽입니다.

16번, 권한의 위임 및 업무의 위탁 관련 규정이며, 17번은 벌칙 적용에서 공무원 의제 사항입니다.

참고로 17번, 벌칙 적용에서 공무원 의제 사항에 빠진 부분은 저희가 수정의견을 통해서 반영해 두었습니다.

그리고 97쪽입니다.

18번은 벌칙 관련이며 102쪽은 과태료 관련입니다. 벌칙과 과태료 부분은 국토부와 협의하여서 적정 수준으로 조정할 수 있도록 수정의견을 제시한 바 있습니다.

마지막으로 부칙입니다.

개정안은 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행토록 하고 있는데 자율주행차의 성능인증제 도입에 따른 기준 마련과 하위법령 개정 등을 위해 준비가 필요하다는 점에서 1년의 기간은 적절한 것으로 이해됩니다.

이상 보고드립니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견이 있으시면 종합적으로 다 말씀해 주시기 바랍니다.

김수홍 위원님 말씀해 주십시오.

○김수홍 위원 전체적으로 전문위원이 검토를 잘했고 또 정부도 그 과정에 충분히 협의했기 때문에 저는 이 동의 내용에 대해서 전체적으로 수용합니다.

○소위원장 최인호 김수홍 위원님께서 오랜만에 아주 긍정적인 말씀을 해 주시네요.

민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 그러면 레벨4 자율주행차 같은 경우는 제작사가 자기 인증하고요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 자기 인증이 아니고 성능……

○민홍철 위원 아니, 제작사가 자기가 인증하는 제도가 있는 건 아니겠지만 이것은 레벨4의 자율주행차다, 이렇게 생산을 했다. 그다음에 국토교통부장관이 성능인증을 해야 되잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래야 이제 적합성 인증을, 그리고 이 적합성 인증이라는 것은 어느 특정 구역에서 운행할 수 있는 적합성을 인증하는 거잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 전국적으로 보면 레벨4 자율주행차가 운행할 수 있는 어느 특정 구간을 설정을 하는 거지요? 전국 다 다니는 게 아니고. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○민홍철 위원 그래서 거기 특정 구역에서만 운행할 수 있도록 하는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 한정된 차가 한정된 조건에서 일단 운행을 하게 되는 겁니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견 있으십니까?

전반적으로 검토가 잘됐다는 평가가 있고 특별한 의견이 없으시기 때문에 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제18항 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

23항까지 하고, 이것은 큰 쟁점이 없어서 빨리 마칠 것 같아서요. 하고 조금 정회했다가, 오늘 달빛철도도 있고 하니까 위원님들께서 끝까지 이석하지 아니하시고 해 주시고요. 필요하면 달빛철도는 시간을 조금 감안해서, 나중에 다 심의하기 전에라도 순서를 좀 당겨서 다시 심의하도록 하겠습니다.

19. 자동차관리법 일부개정법률안(황보승희 의원 대표발의)(의안번호 2119976)

20. 자동차관리법 일부개정법률안(장동혁 의원 대표발의)(의안번호 2120564)

21. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2120726)

22. 자동차관리법 일부개정법률안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2121442)

23. 자동차관리법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2121546)

(15시57분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제19항부터 23항까지 이상 5건의 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 19항, 황보승희 의원안을 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 자동차등록번호판 봉인제도 폐지 관련입니다.

개정안은 자동차 번호판의 도난 및 위·변조 방지 등을 위해 도입된 자동차등록번호판의 봉인제도를 폐지하여 국민의 불편을 해소하려는 취지입니다.

검토의견을 말씀드리면 자동차 봉인이란 자동차 후면 번호판을 쉽게……

○소위원장 최인호 개념 이런 건 다 아니까요, 그런 건 설명을 빼시고 압축적으로 해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 자동차 봉인은 그림에서 보이는 바와 같습니다.

2쪽입니다.

봉인 재발급 절차는 차량 소유자가 차량 등록 사업소에 방문하여 신청서를 작성·접수하고 등록사업소에서 봉인을 재발급하고 소유자는 봉인을 직접 또는 번호판발급대행업체에서 재부착하

게 됩니다. 즉 한번 봉인하기 위해서는 이러한 복잡한 절차를 거치게 됩니다.

다음, 3쪽입니다.

자동차 봉인은 1962년 도입되어 61년간 운영되었으나 정보통신기술의 발달로 도난 및 위·변조 차량의 실시간 확인이 가능해지고 번호판 위·변조 방지 효과가 높은 반사필름식 번호판이 도입됨에 따라 봉인의 실효성이 낮다는 지적이 있습니다.

특히 봉인의 실효성과 봉인 발급을 위한 소요 시간 및 수수료 등을 고려해 볼 때 2021년 기준 약 182만 건의 발급과 연 36억 원으로 추산되는 행정적·사회적 비용이 발생하고 있습니다. 액수는 적지만 앞에 말씀드린 것처럼 이런 봉인 절차가 되게 복잡하데 연간 180만 건 이상이 되고 있기 때문에 이 부분이 없어지면 국민의 편의가 높아질 것으로 보입니다.

4쪽입니다.

이에 국민권익위에서는 봉인 폐지를 권고한 바가 있으며 국토교통규제개혁위원회에서도 마찬가지로 지입니다.

따라서 개정안에 따라 봉인제도를 폐지하는 개정안은 타당한 것으로 보입니다.

다만 일부 부칙 사항입니다. 개정안은 부칙에서 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행토록 하고 있는데 법 시행의 충분한 준비를 위해 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하는 방안을 검토할 필요가 있습니다. 왜냐하면 봉인제도를 폐지할 경우 자동차 번호판의 탈부착이 용이하여 도난 등 번호판이 각종 범죄에 활용될 수 있다는 경찰청 등의 우려도 있었기 때문에 국토부는 이 법 시행에 따라서 도난방지 방안을 마련할 필요가 있기 때문입니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 20항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **장지원** 다음은 20항, 장동혁 의원안 자료 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 인증대체부품 명칭을 품질인증부품으로 변경하는 것입니다.

개정안은 인증대체부품의 명칭을 품질인증부품으로 변경하고 신부품의 범위에 자동차제작사가 주문하여 생산한 부품과 품질인증부품을 포함하는 것으로 이를 통해 대체부품에 대한 소비자의 부정적인 인식을 개선하는 것입니다.

검토의견을 말씀드리면, 현행법에 따르면 대체부품이란 자동차제작사에서 출고된 자동차에 장착된 부품을 대체하여 사용할 수 있는 부품을 말하며 국토부장관이 지정한 대체부품인증기관에서 성능 및 품질을 인증한 대체부품을 인증대체부품이라 하고 있습니다.

최근 8년간 인증대체부품의 판매실적을 보면 2017년 이후 연 1만 개에서 2만 개 수준의 인증대체부품이 판매되고 있으나 2020년 인증대체부품의 매출액은 7.9억 원, 즉 8억 원으로 전체 시장규모 6조 5000억 대비 0.012%에 불과한 실정입니다. 그래서 이 부분을 예를 들어 말씀드리면 가령 현대자동차를 소유한 고객이 카센터에서 차를 수리할 때 현대자동차에서 주문하여 생산한 제품, 이른바 정품만을 사용하고 있는 실정입니다. 따라서 저렴하면서도 정품과 품질이 동등한 대체부품의 활용을 대폭 높일 필요가 있습니다.

다음, 3쪽입니다.

한편 현행법에 따라 자동차정비업자는 정비에 필요한 신부품 중고품 등을 정비 의뢰자가 선택할 수 있도록 알려 주어야 합니다.

대체부품은 신부품에 포함되고 주요 성능 및 품질이 자동차제작사가 주문하여 생산한 부품과 동등한 수준입니다. 여기서 자동차제작사가 주문하여 생산한 부품, 즉 OEM 부품이 시장에서 흔히 말하는 정품입니다. 특히 인증대체부품의 경우 성능 및 품질을 인정받았음에도 불구하고 현행법에서 신부품과 별도로 규정함으로써 소비자가 대체부품은 신부품이 아닌 것으로 오해할 수가 있고 성능과 품질에 대해서 부정적인 인식을 주고 있다는 지적이 있습니다.

4쪽 중간입니다.

이에 개정안은 대체부품에 대한 인지도 향상과 소비자 인식 개선을 위해 인증대체부품의 명칭을 품질인증부품으로 변경하고 신부품의 범위에 자동차제작사가 주문하여 생산한 부품과 품질인증부품을 포함하는 것입니다.

10쪽입니다.

수정 사항은 수정의견을 통해서 말씀드리겠습니다.

현행 4항을 보면 대체부품의 성능 및 품질을 인증하도록 지정된 자로부터 성능 및 품질을 인증받은 대체부품을 인증대체부품이라고 하고 있습니다. 이를 개정안은 품질인증부품이라고 하여 용어 변경에 따른 소비자 인식 개선을 도모하고 있습니다.

다음은 12쪽입니다.

개정안은 신부품이라 하여 자동차제작사가 주문하여 생산한 부품 또는 품질인증부품을 말한다고 하고 있습니다. 그런데 이를 수정하였는데 그 이유가 개정안은 품질인증부품만 신부품에 포함하여 품질인증부품 외에 대체부품을 신부품에서 제외하는 모순이 있습니다. 또한 신부품의 정의가 모든 부품이 아니라 사용되지 아니한 부품이 신부품입니다.

따라서 수정의견으로서 신부품을 자동차제작사가 주문하여 생산한 부품이나 품질인증부품을 포함한 대체부품 중 사용되지 아니한 부품을 말한다고 수정하였습니다. 이렇게 용어를 명확하게 수정한 이유는 이런 부분에 대해서 자동차정비업자가 알려야 되는데 알리지 않은 경우는 과태료 대상이기 때문입니다.

그리고 부칙은 이 법은 2023년 6월 11일부터 시행하고 있는데 이미 기간이 경과할 뿐더러 이 법은 법률의 시행령 준비 필요가 없기 때문에 시행일을 공포한 날부터 시행토록 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으시면 21항, 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 21항, 윤준병 의원안 자료 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 불법명의자동차 처벌기준 강화 관련입니다.

개정안은 자동차를 등록하지 않고 운행하거나 자기 명의로 이전 등록을 하지 않고 다시 제3자에게 양도하는 자에 대하여 현행 2년 이하의 징

역 또는 2000만 원 이하의 벌금에서 3년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하의 벌금으로 처벌을 강화하고, 등록된 자동차를 양수받는 자가 정당한 사유 없이 자동차 소유권의 이전등록을 신청하지 않거나 자동차매매업자가 산 사람에게 갈음하여 자동차 소유권의 이전등록을 신청하지 않는 경우 현행 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금에서 2년 이하의 징역 또는 2000만 원 이하의 벌금으로 처벌을 강화하려는 것입니다.

현행법은 자동차를 운행하기 위해서는 자동차를 등록해야 하고 자동차를 양수한 자가 다시 제3자에게 양도하는 경우에는 양도 전에 자기 명의로 이전등록을 하도록 규정하고 있습니다.

이는 무등록 운행 자동차와 불법명의 자동차, 이른바 대포차를 처벌하는 것으로 이러한 무등록 자동차와 불법명의 자동차가 취득세 또는 자동차를 탈세하고 강도·절도나 사기 등 범죄에 이용되거나 무보험으로 운행되어 사회적으로 문제를 야기함에 따라 이를 방지하려는 것입니다.

다음, 3쪽입니다.

그러나 이러한 처벌에도 불구하고 무등록자동차와 불법명의 자동차가 계속 운행되고 있는 문제가 있습니다. 그러한 무등록자동차 단속 실적과 불법명의 자동차 단속 실적은 표를 보시기 바랍니다.

다음, 4쪽입니다.

이에 개정안은 무등록자동차와 불법명의 자동차에 대한 처벌을 강화하는 것으로 타당한 것으로 이해됩니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 정부 측 의견을 차관 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견이 있으니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

없으시면 22항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 22항, 윤준병 의원안을 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 임시운행허가증 부착의무 폐지 관련입니다.

개정안은 임시운행허가를 받은 자동차에 대한

임시운행허가증 부착의무와 동 의무 위반 시 부과되는 과태료를 폐지하는 내용입니다.

임시운행허가제도는 자동차를 등록하지 않은 상태에서 일시 운행을 허용하는 제도로 신규등록 신청을 위하여 자동차를 운행하려는 경우 국토부장관 또는 시·도지사의 허가를 받아야 됩니다.

3쪽입니다.

국토부장관 또는 시·도지사는 임시운행허가를 하는 경우 임시운행허가증 및 임시운행허가번호판을 발급하여야 하며 임시운행허가를 받은 자는 임시운행허가증을 자동차의 앞면유리창에, 임시운행허가번호판을 등록번호판의 부착 위치에 붙여 운행해야 합니다. 임시운행허가증은 3쪽 그림에서 보는 바와 같습니다.

4쪽 하단입니다.

위 그림에서 보신 것과 같이 이러한 임시운행허가증을 앞면유리창에 부착함으로써 운전자의 시야가 방해되고 특히 임시운행허가증에 성명·생년월일 등 개인정보가 다수 기록되고 있음에 따라 개인정보 유출에 대한 우려가 제기되고 있습니다.

이에 개정안은 임시운행허가증 부착 의무를 폐지하려는 것으로 임시운행허가증에 포함된 개인정보의 유출을 사전에 막을 수 있는 점 그리고 임시운행자동차는 임시운행번호판을 붙이고 운행하여 임시운행허가증 없이도 단속 및 관리가 가능하다는 점을 고려할 때 개정안은 타당한 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

다음, 23항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 23항, 민홍철 의원안을 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 자동차안전·하자심의위원회에 정보통신 등 관련 위원을 추가하는 것입니다.

개정안은 자동차안전·하자심의위원회 위원으로 정보통신기술·사이버보안 또는 소프트웨어 관련 분야를 전공한 사람을 임명 또는 위촉할 수

있도록 하는 것입니다. 자동차안전·하자심의위원회와 구성은 표에서 보시는 바와 같습니다.

오늘날 정보통신기술이 고도화되면서 자동차의 전자제어장치가 증가하고 있기 때문에 이러한 전문가를 자동차안전·하자심의위원으로 하는 것은 적절한 것으로 보입니다.

다만 부칙 수정이 필요한데 개정안은 공포 3개월이 경과한 날부터 시행토록 하고 있었는데 이러한 자격 요건은 법률에서 바로 규정하면 되는 사항이기 때문에 공포한 날부터 바로 시행토록 하는 것이 보다 타당할 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견이 있으십니까? 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제19항부터 제23항까지, 이상 5건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시면 가결을 선포합니다.

지금 심사가 진행 중입니다마는 잠시 정회했다가 4시 25분에 심사를 계속하도록 하겠습니다.

그러면 정회를 선포합니다.

(16시10분 회의중지)

(17시02분 계속개의)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

1. 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안(윤재욱 의원 대표발의)(의안번호 2123938)

○소위원장 최인호 오전에 심사를 보류한 의사일정 제1항을 계속해서 심사하도록 하겠습니다.

먼저 전문위원은 쟁점 사안을 중심으로 한번 더 지난 소위에서 논의된 것을 중심으로 해서 보고를 압축적으로 해 주시고요.

전체적으로 핵심적인 쟁점 사안에 대해서 논의를

하면서 달빛철도를 어떻게 처리할지를 의논하도록 그렇게 하겠습니다.

그러면 먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 1항 달빛철도, 소위 자료 봐 주시기 바랍니다.

먼저 12쪽입니다.

제정안 주요 결정사항은 오전에 보고드린 바와 같습니다. 다만 ‘달빛’이라는 명칭의 사용 여부는 약간 기술적인 내용이 있어서 이는 32쪽을 통해서 보고드리겠습니다.

지금 드린 자료는 개별 조문 자료인데 이는 명칭을 보고드린 후에 바로 보고드리겠습니다.

일단 전체적으로 달빛이라는 용어를 사용하기로 한 걸로 이해됩니다.

달빛이라는 용어를 사용하는 방법이 두 가지가 있는데 크게 1안과 3안을 고려할 수 있습니다.

1안은 달빛고속철도인데 저희가 일반철도로 방향을 잡았기 때문에 예컨대 1안에 따라서 제명을 달빛철도 건설을 위한 특별법안이라 하고 2조(정의)에서 달빛철도라는 용어를 쓰는 방안이 있습니다.

다음으로 3안에서처럼 저희가 노선명을 정하는 것은 지역명을 하는 게 원칙이고 서에서 동으로 가는 게 원칙입니다. 따라서 그 원칙에 따라서 제명을 광주광역시와 대구광역시 간의 철도 건설을 위한 특별법안으로 제명을 하고, 2조(정의)에서 광주광역시와 대구광역시 간의 철도란 광주광역시와 대구광역시를 잇기 위해 건설되는 철도 건설법상 제2조제4호에 따른 일반철도라 한다고 하면서 이하 이 법에서 달빛철도라고 하면서, 달빛철도라는 용어로 명명하는 방법이 있을 수 있을 것 같습니다. 즉 1안 또는 3안이 있을 수 있습니다.

참고로 국토부 의견은 달빛철도를 일반으로 하더라도 법 제정 단계에서 고속철도나 일반철도나 정하지 말고 건설사업 집행 시 기술적 검토 과정에서 결정할 수 있도록 법안을 좀 열린 구조로 해 달라는 의미입니다.

철도건설법에 따르면 2조(정의)에 제2조 1호는 철도이고 제2조 2호는 고속철도이고 제2조 4호는 일반철도인데 제정안은 고속철도를 가정해서 제2조제2호에 따른 고속철도로 하고 있고, 그다음에 제3안은 일반철도로 가정하여 제2조 4호에 따른 일반철도로 하고 있는데 국토부 의견은 일반철도라 하더라도 제2조 1호에 따른 철도라고 해 달라

는 요청이 있었음을 말씀드립니다.

다음은 별도로 나눠 드린 자료를 통해서 말씀드리겠습니다.

조문별로 간략히 말씀드리겠습니다.

일단 수정의견은 일반철도를 가정하여 제시하였습니다.

제1조(목적)에서 영호남 산업벨트 조성 부분은 삭제했습니다. 이 부분은 철도건설의 연관성이 상당히 적은 것으로 보이기 때문입니다.

그다음에 2조(정의)에서 1호의 달빛고속철도는 달빛철도로 하였고 2조 4호에 따른 일반철도로 하실지 혹은 조금 전에 보신 것처럼 일반철도로 하도록 국토부 의견에 따라 2조 1호에 따른 철도로 하실지는 판단이 필요할 것 같습니다.

2쪽입니다.

그다음에 2호는 달빛철도 건설사업에 대한 내용이며, 3조에서 제정안에는 복선화라는 말이 나옵니다. 따라서 이 부분은 복선화라는 용어를 그대로 두실지 아니면 복선화라는 용어를 제외하실지는 판단하실 수 있을 것 같습니다. 수정의견으로서 철도 관리를 철도시설 관리로 명확히 하였습니다.

다음으로 4조에 국가와 지방자치단체의 책무로서 국가와 지자체는 달빛철도 건설사업을 원활하고 효율적으로 추진하기 위하여 상호 협력하여야 하며 사업의 성공적 추진을 위하여 노력하여야 한다고 하고, 2항에서 국가는 달빛철도 건설사업이 안정적으로 추진될 수 있도록 재원조달계획 등을 수립하여 필요한 재원이 반영되도록 노력하여야 한다고 했습니다. 이처럼 수정의견을 두실지 혹은 수정의견 제4조 2항을 삭제하는 방법도 가능합니다.

일단 제정안은 국가와 지자체는 재원이 반영되도록 노력하여야 된다고 하고 있는데 수정의견에서 국가만 제시한 것은 기본적으로 철도건설은 국고 사업이므로 지자체를 재원 부담의 주체에서 제외할 필요가 있습니다.

다른 부분들은 달빛고속철도를 달빛철도로 용어를 정비한 것입니다.

다음, 5쪽입니다.

제정안은 우선되는 계획으로서 국토종합계획과 국가기간교통망계획을 하고 있는데 수정의견으로서 철도건설법에 따른 국가철도망 구축계획을 추가했습니다. 왜냐하면 국가철도망 구축계획이 철도 분야 법정계획의 최상위에 있는 그러한 위계

질서를 고려했기 때문입니다.

참고로 다만 제4차 국가철도망 구축계획에 따르면 달빛철도는 일반철도를 단선으로 하는 것으로 되어 있습니다. 하지만 국토부에 따르면 제4차 국가철도망계획상 일반철도 단선이라는 개별 사항이므로 그런 사항이 이 법에 따라서, 수정의견에 따라서 국가철도망 구축계획이 우선된다고 해서 그러한 개별 사안까지 영향을 미치는 것은 아니라는 입장입니다.

즉 국가철도망 구축계획을 우선시 넣는 것은 상징적인 의미가 있으며 개별 사안이 적용되는 것은 아니기 때문에 이러한 국가철도망 구축계획이 들어오더라도 4차 철도망계획에서 행정행위로 정한 일반철도 단선이 반드시 구축되는 것은 아니라는 말씀을 드립니다.

제7조는 예타 관련이라서 예타 면제 근거를 신설 또는 삭제 혹은 달빛철도 건설사업에만 인정하고 주변지역 개발사업에 인정하지 않는 등의 선택은 가능하실 것 같습니다.

다음은 6쪽입니다.

기본계획상의 용어들을 일부 정비하였습니다. 보시는 바와 같습니다.

그리고 다음, 7쪽입니다.

제정안은 기본계획의 수립과 변경인 이를 통폐합하여 8쪽에 제시하였습니다.

7쪽 하단입니다.

제정안은 5항에서 국토부장관은 기본계획을 고시한 경우에는 그 기본계획을 14일 이상 일반인에게 공람시켜야 한다 하고 있는데 수정의견에서는 이를 삭제하였습니다. 왜냐하면 철도건설 기본계획은 부동산 투기, 매점매석 등을 야기할 수 있는 정보로서 정보공개법에 따른 비공개 대상임을 고려하여 공람 규정을 삭제한 것입니다.

8쪽 계속 말씀드리겠습니다.

제정안 6항에서 환경영향평가에 대해서 철도건설법에 따르도록 하는 것을 환경영향평가법에 따르도록 자구를 정비하였습니다.

그리고 9조에서 제정안은 달빛철도 건설사업 시행자로서 국가, 지자체, 국가철도공단만을 규정하고 있는데 수정의견 단서를 추가하여 다만 그 외에도 사회기반시설에 대한 민간투자법에 따라 철도를 건설하는 경우에는 그 법에서 정하는 자가 시행한다라고 시행자를 추가했습니다. 왜냐하면 이는 참고 조문에서 보시는 것처럼 현행 철도건설법 제8조가 그러한 구조로 되어 있기 때문입

니다.

다음, 현행법 10조에서 실시계획의 수립·승인을 승인으로 정비하였습니다. 왜냐하면 실시계획의 경우 사업시행자가 작성하는 것이지 수립하는 것은 아니기 때문입니다. 그에 더해 제정안에서는 대통령령으로 정하는 바에 따라라고 하여 포괄 위임하고 있는 부분을 사업의 규모와 내용, 사업 구역, 사업 기간 등 대통령령이 정하는 부분으로 하여서 좀 더 구체적으로 위임하였습니다.

다음, 10쪽입니다.

그러한 과정에서 제정안의 부분을 통폐합하였습니다.

제정안 11조의 인·허가 의제사항을 관계부처 의견과 관계 법령에 따라 삭제 또는 수정하였습니다. 따라서 13쪽의 2·4호, 14쪽의 6호, 15쪽의 8·10호, 16쪽의 14호 그리고 18쪽의 16·18호, 18쪽의 17호, 19쪽의 23호 등을 수정하거나 삭제하였습니다.

다음은 제정안은 실시계획 등에 대한 협의를 요청받은 경우 관계기관의 장은 협의 요청을 받은 날로부터 20일 이내에 의견을 제출하도록 하였는데 이를 30일 이내로 수정하였습니다. 왜냐하면 철도건설법과 비교 시 제정안의 협의 기간이 짧다는 국방부의 의견을 고려한 것입니다.

다음, 제정안 12조에 대해서 계속 말씀드리겠습니다. 제정안 12조에서 주변지역개발사업으로 하고 있는데 이를 역세권개발사업으로 하고 국토부장관 또는 시·도지사는 달빛철도 역세권을 체계적이고 효율적으로 개발하기 위해 역세권 개발법에 따라 역세권 개발구역 지정 및 역세권 개발사업 등을 추진할 수 있도록 했습니다. 즉 주변지역개발사업을 역세권 개발법에 따라 역세권개발사업으로 추진할 수 있도록 하였습니다.

다음, 제정안 13조에서 달빛고속건설추진단을 둔다라고 하고 있습니다. 이에 대해서 행안부는 반대 입장을 제출한바 여기에 대해서는 달빛철도 건설추진단을 둔다로 하여 현행 제정안처럼 유지하거나 혹은 삭제하거나 혹은 추진단을 둘 수 있다라는 식으로 재량 규정할 수 있을 것으로 보입니다.

다음은 제정안 14조는 재정지원 부분입니다.

제정안은 국가는 달빛철도 건설사업 및 주변개발예정지역의 개발을 위하여 재정 지원이 필요한 경우 사업시행자에게 지원할 수 있다라고 되어

있습니다. 이에 대해서는 기재부가 해당 조항에 대해서 반대 의견을 밝혀 왔습니다. 또한 참고 조문에서 보시는 것처럼 철도건설법상 비용 부담의 원칙은 일반철도는 국고 부담으로 하고 고속철도는 국고와 사업시행자 간의 부담으로 하는 등의 원칙이 있습니다.

따라서 이러한 점들을 고려하여 수정의견으로서 비용 부담을 크게 달빛철도 건설사업과 역세권개발사업으로 나누어서 13조 1항에서 달빛철도 건설사업 시행에 필요한 비용은 철도건설법에서 정하는 바에 따르도록 하였고 2항에서 역세권개발사업의 시행에 필요한 비용은 역세권 개발법에 따르도록 하였습니다.

그리고 15조의 부담금 등의 감면 사항은 삭제하였습니다. 왜냐하면 달빛철도 건설 시에 발생하는 부담금 등은 국고로 지원이 가능하고 또한 관계부처의 반대 의견이 있기 때문입니다.

다음, 23쪽입니다.

16조와 17조도 삭제하였습니다. 왜냐하면 앞서 본 수정의견이 제9조에 따라 민간투자사업으로 실시가 가능하므로 조문을 삭제한 것입니다. 또한 200km가량의 구간에서 진행되는 선형 철도사업의 경우 그 지역 내의 개발사업에 대해 이와 같은 행정 지원이 이루어지기는 실질적으로 어려운 측면이 있기 때문입니다.

다음은 24쪽입니다.

제정안의 지역기업의 우대 조항은 그대로 두되 제정안의 달빛고속철도 건설사업지역의 관할 및 인근 지자체라는 부분을 달빛철도 건설사업이 시행되는 지역이라고 하여 용어를 정비하였습니다. 왜냐하면 이는 현행 국가계약법 시행령 등에 따라 이미 시행되고 있는 제도이므로 이를 명시한 것입니다.

다음은 25쪽입니다.

제정안 19조의 지역주민의 우선고용 및 참여 부분은 삭제하였습니다. 그 이유는 타 지역 주민과의 역차별 문제, 채용할 수 있는 전문가 풀 부족 문제, 공사의 비효율성 등을 종합적으로 고려하여 삭제한 것입니다.

26쪽입니다.

제20조의 체육시설의 설치·이용에 관한 특례도 삭제하였습니다. 왜냐하면 선형사업인 철도사업의 경우 대규모 부지에서 조성되는 사업이 아닌 점에서 체육시설 설치 실효성이 적고 체육시설 설치사업이 이루어지는 경우에도 역세권 개발

사업의 일환으로 이루어지는 것이 타당한 측면이 있기 때문입니다.

다음은 보칙 부분입니다.

이에 대해서 자구를 정비하였습니다.

다음은 27쪽입니다.

제정안 22조 시정명령을 삭제하였습니다. 왜냐하면 철도건설법에 공사 착수·착공 후 준공 내용과 실시계획이 상이한 경우에 대한 시정명령이 없는 점, 즉 철도건설법에 시정명령이 없습니다, 등을 고려하였고 후술하는 수정의견 16조에 따라 감독이 가능하므로 이를 통폐합한 것입니다.

다음, 28쪽입니다.

23조의 허가 등의 취소를 승인의 취소 및 공사의 중지명령 등으로 수정하면서 앞서 본 시정명령을 통폐합하는 등 자구를 정비하였습니다.

다음은 29쪽입니다.

24조의 과징금의 부과 부분은 삭제하였습니다. 왜냐하면 국토부에 따르면 철도사업의 경우 건설 단계에서는 과징금 제도가 운영되지 않으므로 이를 삭제할 필요가 있다는 의견에 따른 것입니다. 또한 철도건설법상의 과징금 규정은 주로 철도시설의 운영 및 관리 과정에서 부과되는데 제정안은 철도시설의 운영 및 관리되기 전의 건설 과정에 적용되는 법임을 감안한 것입니다.

다음은 30쪽입니다.

청문과 권한의 위임 관련 조항입니다. 그에 따른 자구 정비입니다.

다음은 31쪽입니다.

제정안의 벌칙을 수정의견처럼 바꾸었습니다. 바꾸거나 벌금을 과태료로 조정했는데 큰 틀에서는 철도건설법과 유사한 수준의 벌칙 기준으로 조정했습니다. 세부적인 것은 국토부와 협의하여 조정했음을 말씀드립니다. 그에 따라 양벌 규정도 관련 조항을 정비하였습니다.

33쪽입니다.

마지막으로 부칙에서 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하는 것으로 제정안에 따랐습니다.

이상 수정의견에 제시된 부분은 상당 부분 국토부와 광주랑 대구랑 협의가 됐음을 말씀드리고 다만 위원님들께서 선택해야 될 영역 부분에서는 결정이 필요함을 말씀드립니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **백원국** 대체적으로 전문

위원 검토보고에 동의합니다.

다만 입법정책적으로 판단해야 된다고 언급했던 제3조(기본 방향)에서 복선화를 넣을 것인가 말 것인가에 대해서는 수요조사를 거쳐서 검토하는 게 맞고 법령에 명시하는 것은 부적합하다는 의견을 드립니다.

7조에 있는 예타 특례에 대해서도 오전에 기재부에서 언급했듯이 이렇게 될 경우에 여러 가지 부작용 문제가 있기 때문에 신중해야 된다는 의견 드립니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 기재부, 아까 오전에 한 번 더 이런저런 소통을 하자고 했는데 기재부 입장이야기를 한 번 더 해 주십시오.

○기획재정부재정관리국장 **김현곤** 의견을 다시 개진할 기회를 주셔서 감사드립니다.

오전에도 말씀드렸지만 개인적으로는 이 사업의 취지에 공감을 하지만, 저도 해당 노선이 경유하는 지역에서 태어나 자랐는데 다만 이 사업을 예타 면제까지 해서 추진해야 되는지에 대해서는 정말로 우려를 다시 한번 말씀드리지 않을 수가 없습니다.

오전에도 위원장님께서 그리고 다른 위원님들께서 신속히 추진할 수 있는 방안을 만들어서 가져오라 하셔서 사실 저희들이 법안 본문과 부칙까지 만들어서 광주시와 대구시에 보냈고 그 의견도 받지를 않으니까 저희들로서는 다른 법에 있지 않은 것까지 이렇게 대안을 제시해 가지고 설득을 했지만 이것을 또 수용을 거부하시니까 저희들은 어떻게 이 부분을 설명드려야 될지 잘 모르겠습니다.

만약에 이 법이 이렇게 예타 면제를 반영해서 통과된다면, 국토위에서만 예타 면제를 의결한 법이 세 번째가 되는 것으로 알고 있습니다. 이런 측면으로 볼 때 특별법이 아니고서는 이제 예타 면제도 되기 어렵다고 인식이 될 거 같고요. 그러면 법 만들기에 정말 혈안이 될 것 같고.

또 정부가 고심해서 전문가와 국회의 의견을 들어 가지고 만든 국가 상위계획이 결국 무용지물이 되고, 국가 상위계획에다가 또다시 법까지 만들어 가지고 추진해야 되는 상황이 될 것 같고.

이번에 이렇게 철도가 되면 나중에는 도로나 다른 SOC 사업까지 전부 확산이 돼서 저희로서는 굉장히 난감하고 예타 제도를 어떻게 운영할

수 있을지 그리고 이렇게 예타 면제가 계속되면 이제 국가 재정의 건전성과 지속 가능성은 도대체 어떻게 담보해 나가야 될지 정말로 앞이 아주 막막합니다. 예타 면제를 넣어 가지고 통과시키는 것은 정말로 나쁜 선례가 될 것 같고요.

그리고 제가 위원님들 한 분 한 분 찾아뵙고 말씀드릴 때는 이 법안의 취지에는 공감을 하시더라도 예타 면제까지 넣어서 이 법안을 통과시키는 것에 대해서는 대부분의 위원님들께서, 일부 위원님은 그러시지 않으셨지만 대부분 위원님들께서 다 공감도 해 주셨는데 이렇게 그냥, 정치 일정이나 당의 이런 것 때문에……

○한준호 위원 그런 것은 말씀 안 하시는 게 좋을 것 같아요.

○기획재정부재정관리국장 **김현곤** 이렇게 그냥 충분한 논의 없이 통과시키려고 하시는 것에 대해서는 정말로 다시 한번 우려를 표하고요.

여전히 예타 면제 관련해서는 반대 입장을 말씀드리고 조금 더 심도 있는 논의가 필요하다고 생각합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

일단 전체적으로 회의의 원활함을 위해서 몇 가지만 다시 한번 확인을 하고 위원님들의 말씀을 듣도록 하겠습니다.

우선 일반철도로 하는 부분에 대해서는 공감을 이룬다라고 봐도 되겠지요, 위원님들.

또 아까 단선이나 복선이나는 차관이 이야기했던 그런 것에 대해서 기본적으로는 동의한다 이렇게 봐도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그것도 크게 보면 동의하신다라고 판단이 되고.

명칭 관련해서는 전문위원이 한 번만 더 설명을 해 주시지요.

○전문위원 **장지원** 소위자료 32쪽을 봐 주시기 바랍니다.

32쪽을 보고 결정하시면 되는데 크게 두 가지입니다. 1안처럼 제명에도 ‘달빛철도’로 하는 부분이 있고, 3안처럼 제명은 ‘광주광역시와 대구광역시 간의 철도’라고 하고 ‘이하 이 법에서 달빛철도’로 하여서 법 안에서 달빛철도로 하는 방안이 있을 것 같습니다.

다음으로 2조(정의)에서 일반철도로 하더라도 철도건설법에 따른 2조 4호에 따른 일반철도로

하는 방법이 있고 아니면 국토부 의견처럼 제2조 1호에 따른 철도라고 해서 좀 더 열린 구조로 가는 방법이 있습니다.

다시 말씀드리면 제명과 그다음에 제2조(정의)에서 인용하는 철도건설법을 제2조 1호로 인용할 것인지 4호로 인용할 것인지에 대해서 국토부의 입장을 들으시면 될 것 같습니다.

이상입니다.

○국토교통부제2차관 백원국 저희들 정부 측 입장은 1안으로 해도 무방할 것 같습니다.

○소위원장 최인호 32페이지 1안이지요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 달빛 철도 건설을 위한 특별법안.

○소위원장 최인호 위원님들 이 명칭 부분에 대해서 의견을 주십시오.

강대식 위원님.

○강대식 위원 명칭 부분은 지금 광주하고 대구시가 수정안에 동의한 게 뭔가 하면 광주·대구 철도 특별법이고 약칭은 달빛철도로 명기를 하자 그렇게……

○소위원장 최인호 3안으로 이야기하시는 겁니까?

○강대식 위원 아니요. 대구하고 광주하고 합의본 게 제명은 광주·대구철도 특별법 그렇고, 약칭은 달빛철도로 이렇게.

○전문위원 장지원 다만 첨언을 드리면 미루어서 추정컨대 광주와 대구가 그런 말을 했다면 원래의 원칙은, 말씀드린 것처럼 노선명은 지역명을 하고 서에서 동으로 광주에서 대구 이렇게 하는 게 국토부의 기본 원칙입니다. 국토부에 그런 기본 원칙이 있다고 하니 부담스러워서 그런 대안을 낸 것 같아서, 그리고 제가 듣기로는 기존에 국토부도 3안에 가까운 입장으로 제가 이해를 했었습니다.

다만 지금 차관님 말씀이 1안처럼 명칭에서 달빛철도로 써도 된다고 하면 광주와 대구 입장에서는 그러면 차라리 1안이 더 좋을 수도 있다는 생각이 들기는 합니다.

이상입니다.

○강대식 위원 그렇지요.

○한준호 위원 그래서 일단은 1안으로 가시는 게……

○강대식 위원 1안으로.

○소위원장 최인호 대체로 1안으로 의견을 모아주시는 것 같습니다. 그러면 됐고요.

추진단 명시 여부를 한 번만 더 정리를 하시지요.

○국토교통부제2차관 백원국 추진단은 있으면 체계적 추진을 위해서 도움이 될 겁니다만 행정안전부의 입장도 일리가 있기 때문에 행안부 의견을 수용할 수 있다고 봅니다.

○소위원장 최인호 행안부 의견이라면 삭제한다는 의견이지요.

위원님들 추진단에 대해서 의견을 주십시오, 삭제 의견에 대해서.

○한준호 위원 저희 아까 지하화 때 추진단도 같이 행안부에서 똑같은 의견을 줬던 것 같은데 그때는 저희가 어떻게 의결했지요?

○전문위원 장지원 거기는 둔다라고 의결을 하셨습니다. 다만 제가 첨언을 올리면 철도지하화는 앞으로 약 40조 원 사업이 될 수 있습니다. 그리고 철도지하화 특별법 통과되면 종합계획 수립하고 전국에서 수많은 지하화 사업의 수요가 있을 겁니다. 그것하고, 이 달빛철도를 감히 말씀드리면 하나의 노선이기 때문에 좀 무게감이 다를 수도 있습니다. 그렇기 때문에 그 법은 두는 게 맞고, 이 법은 안 두는 게 더 맞을 수 있을 것 같습니다.

이상입니다.

○한준호 위원 왜냐하면 저 의견을 받아 봐야 같은 날 저희가 하는 법안에……

○소위원장 최인호 그러니까요.

○국토교통부제2차관 백원국 정부 측 입장도 아까 지하화법에서는 추진단을 뒤야 될 필요성이 있다고 봤고요. 그 이유인즉슨 대규모 사업이고 또 고난이도 사업입니다. 철도와 도시 개발이 같이 엮여져야 될 사업이고 관계되는 기관들도 많습니다. 그래서 정부와 지자체 또 공기업들 이렇게 있기 때문에 그 부분은 필요하고.

이 철도 사업은 많은 철도 사업의 원 오브 템(one of them)인 것입니다. 그래서 이런 식으로 계속해서 추진단을 만들면 정부 조직의 비대함을 초래할 거다라는 것을 우려하는 겁니다.

○소위원장 최인호 예, 좋습니다.

주변지역개발사업 부분 별도 규정하지 않고 나머지 역세권개발법에 따라서 개발사업 실시한다, 대체로 동의하시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

국고와 관련해서 삭제하는 것으로 동의하십니까, 대체로?

전문위원, 국고 관련 한 번만 더 정리하고 확인하고 넘어가시지요.

○전문위원 장지원 조문자료를 보시면, 4쪽입니다.

일단 국토부에 확인한바 수정의견을 받는다는 입장입니다. 즉 요지는 제정안은 국가와 지자체는 재원이 반영되도록 노력하여야 되는데 이를 지자체를 제외하고 국가는 재원이 반영되도록 노력하여야 한다로 바꿨습니다. 왜냐하면 기본적으로 철도 공사는 국고사업이기 때문입니다.

그래서 결론은 수정의견대로 하시면 될 듯 합니다.

○소위원장 최인호 의견에 대체로 동의하십니까? (「예」 하는 위원 있음)

다음.

○전문위원 장지원 다음, 5페이지에 보시는 예타 면제 부분은 조금 결정이 필요하실 것 같습니다. 일단 주변지역 개발은 빠지는 부분입니다.

○소위원장 최인호 예, 그것은 놔두고요.

대체로 굵직한 것은 예타 면제 빼고는 거의 다 동의가 되는 것 같은데.

위원님들 의견을 주십시오.

지금 예타 면제와 관련해서 기재부의 완강한 반대의 의견을 우리가 지금 듣고 있는데 나머지 부분은 대체로 다 동의가 되고요. 이 부분에 대해서 어떻게 처리하는 게 좋을지에 대해서 의견을 주시면 좋겠습니다.

한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 제가 지난 소위 때도 똑같은 말씀을 드렸는데 우리 소위가 이백예순한 분이 공동발의한 그리고 또 특히 여당이 대표발의한 이 법안에 대해서 이렇게 자주 수정이나 조율을 거칠 수는 있겠지만 이 자체를, 이 법을 저희가 폐기를 하거나 아니면 회기를 넘겨서 아예 처리가 안 되게 하거나 이럴 만한 권한이 있는가라는 것에 대해서 의문입니다.

특히나 이 법에 대해 관련이 있는 분들도 있고, 해서 저는 이게 양당 간에 뭔가 결정된 사안으로 현재 팽팽하게 있는 게 아니라고 한다면 여기에는 각자 위원님들의 의견이 담겨 있는 거라고 생각을 합니다.

그래서 각 위원님들의 의견을 담아서 표결을 하시고 표결을 해서 전체회의로 올린 다음에 또 국토위 전체 표결을 받아서 의결을 한 뒤 법사위 쪽으로 넘기는 것이 오히려 저희 소위의 할 일이

라고 생각을 하거든요.

그래서 저는 위원장님께 이 부분에 대해서 의견이 좁혀지지 않는 경우에는 각 위원님들의 의견을 다 존중하는 의미에서 표결로 가는 게 맞지 않나라고 요청을 드립니다.

○소위원장 최인호 박정하 위원님 말씀해 주십시오.

○박정하 위원 한준호 위원님 말씀에도 일리가 있지만 오전에 말씀드린 것처럼 너무 방대한 비용이 들어가고 그 투입되는 비용에 비해서 우리가 원하고자 하는 지역균형발전, 지역소멸 그리고 동서화합 이런 게 과연 이루어질 수 있을까라는 실효성에도 의문이 좀 듭니다.

그래서 저는 계속 의견을 견지합니다만 이렇게 큰 재정이 들어가는 거라면 다만 하루라도 아니면 다만 일주일이라도 좀 더 저희가 숙고해 보면 어떨까. 그러니까 한준호 위원님, 우리가 많이 얘기를 했으니까 표결로 하자라는 말씀 충분히 하실 수 있는 상황이라고 봐요. 그렇지만 감히 부탁 좀 드리면 저희가 조금이라도 며칠이라도 한번만 더 숙고해 보면 어떨까 이렇게 개인 의견을 드립니다. 위원님들 한번 잘 감안해 주셨으면 하는 부탁이 있습니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 우리가 국책사업이나 SOC 관련 된 사업을 할 때마다 물론 재정을 참 걱정을 해야 되겠지요. 그래서 저도 의정활동을 하면서 지방균형발전과 국토종합 균형발전을 위해서 불합리한 제도가 예타 제도다 그것을 많이, 예결위에서도 저도 많은 지적도 했습니다.

주 요소가 인구 요소다 보니까 소위 말해서 추풍령 이남에, 지방에 어떤 대규모 SOC 사업을 할 때마다 예타 문제가 걸림돌이 돼서 악순환이 계속됐다 저는 그렇게 인식을 하고 있어요.

아까 기획재정부 관련 국장께서 말씀을 주신 것도 충분히 저도 동의를 합니다. 이게 만약에 특별법에 건건이 들어가게 되면 국가 재정 관련 된 제도인 예타 제도가 형해화되지 않느냐 그것도 일리가 있지요.

그러나 역으로 오히려 더 이렇게 함으로써 힘든 지역에 예타 면제를 하면서 사업을 하나씩 해 나가는 것이 오히려 지방균형발전을 앞당길 수 있는 하나의 방법이 아닌가 그렇게 저는 생각이

됩니다.

그래서 이 부분에 대해서, 물론 앞으로 재정 당국에서는 우려를 할 수 있겠지요. 그러나 이미 이 벽은 무너졌다고 저는 생각합니다. 가덕도신공항과 대구공항을 우리가 특별법으로 만듭으로써, 거기에 기재부가 동의를 해 줌으로써 이런 벽은 무너졌다. 그래서 이제는 예타제도 자체를 개혁할 수밖에 없게 될 것이다 저는 그렇게 봅니다.

그래서 이것은 큰 틀에서 영호남의 어떤 정치적인 상징적인 의미도 매우 크다고 저는 생각합니다. 그래서 이것을 국가 재정적인 측면만 바라봐서도 안 되고요 영호남의 화합이나 또 지리산권, 아주 낙후된 지역입니다. 이 간선을 깔아 줌으로써 오히려 더 개발을 촉진하고 발전을 촉진할 수 있는 하나의 촉매제가 되지 않겠느냐 그런 대응적 차원에서 이것은 가 줘야 된다.

그리고 거듭 강조 말씀을 드립니다마는 이것은 양당 대선후보의 공약이었고 또 이 사업이 오랫동안 거의 20년 이상 계속된 주장이었거든요. 그래서 이번에는 이것을 해결하는 차원에서 우리가 결정을 해야 되지 않느냐 그런 의견을 드립니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

○강대식 위원 조금 전에 한준호 위원님께서 표결을 하자 이런 말씀을 했는데 여태까지 법안소위에서 표결로써 이렇게 한 역사가 잘 없고 이러니까 한 이틀이라도 시간을 좀 주시면, 이틀 만에 큰 변화의 물결이 있을지 없을지 그것은 모르겠지만 21일 날 전체 상임위가 잡혀 있으니까 그날 이 법안소위만이라도 조금 일찍 만나서 이 법안에 대해서 다시 한번, 한 이틀 동안 숙의해서 그날 통과시키더라도 통과시키는 게 어떻겠냐 싶습니다.

○소위원장 최인호 김수홍 위원님.

○김수홍 위원 저는 국가 재정의 합리적 배분은 시대 상황에 맞아야 된다고 봅니다. 그러면서 미래를 준비하는 투자가 돼야 되는데 지금 우리 시대 상황의 가장 큰 현안이 지방소멸에 대응하는 겁니다.

그런데 지금 지방소멸의 원인이 어디에 있느냐. 사실은 알고 보면 예타 제도에서 발생이 된 겁니다. 수도권, 특히 일부 충청권 중심의 국가 재정의 배분이 엄청난 고비용·고비용 사회를 만들어서 지금 저출산까지 이루어진 거예요. 지방

소멸이 결국은 수도권의 집중을 이루었고 수도권의 집중이 결국은 고비용·고위험으로 인해서 저출산까지 발생이 돼서 이 문제를 해결하는 방법을 찾아야 되는 게 국가의 과제고 국회의 과제입니다.

그런데 이 예타 제도로 묶어 놓으니까 지방은 다 망하지요. 기재부가 이렇게 만든 겁니다. 거기에 국회가 그동안 기재부의 의견을 너무 많이 들었다고 저는 봅니다. 그리고 이 법을 특별법으로 추진하려면 당연히 빨리해야 된다고 봅니다. 이거 망설이다가 언제 하겠습니까? 저는 하려면 빨리해야 된다고 봅니다.

○소위원장 최인호 또 위원님들 의견 있으십니까?

이거 참 난감한데, 그러면 위원장으로서 말씀을 좀 드리도록 하겠습니다.

우선 기재부에 제가 말씀을 드리겠습니다.

여러 가지 걱정하는 부분이나 이런 것도 공감하는 바가 있습니다마는 그러나 여당과 야당의 의원님들 261명이라는, 의정사에 기록이 될 만한 정도로 여야 간에 많은 의원님들의 공감이 있다, 이 법에 대해서. 그 부분에 대해서 다시 한번 유의해서 잘 명심을 해야 될 것이다 이렇게 생각을 하고요. 그래서 다른 법안과는 아주 특수한 국회의 동의를 있다 하는 그것을 유의해 주시기 바랍니다.

그리고 또 위원님들께도 제가 양해를 드릴 것은 오늘은 표결이나 이런 것은 하지 않겠습니다. 다만 일부 위원님들의 의견을 존중해서 21일 오전 9시에 교통법안소위를 다시 개최해서 그날은 반드시 이 법을 처리하는 방향으로 하겠다 하는 점을 알려 드리고 위원님들께서 이 부분에 대해서 많이 협조해 주시기를 부탁 말씀 드리겠습니다.

특히 이사이에 아직 시간이 좀 있으므로 압축적으로 숙의하고 또 소통하고 해서 21일에는 반드시 이 법이 통과될 수 있도록 많은 협조를 부탁드립니다.

1항은 이 정도로 오늘 심의하고자 하는데, 그래서 이의가 없으시면 의사일정 제1항 달빛고속철도 건설을 위한 특별법안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 나머지 법안들이 있습니다.

지금 위원님들 가셔야 될 분도 일부 계시지요?
가시면 의결정족수가 모자라는데……

○전문위원 장지원 드론법 빼고는 전체 한 15분 정도면 가능합니다. 지금 개정안 여섯일곱 건 하면 다 합니다.

○소위원장 최인호 그러니까 시간이 그렇게 많이 걸리는 게 없어서.

24. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의) (의안번호 2122935)

(17시42분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제24항 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 장지원 배준영 의원안 자료 봐 주시기 바랍니다.

1쪽입니다.

1번, 주민지원사업으로 설치된 시설에 대한 무상 수의계약 근거 마련입니다.

개정안은 지자체의 장으로 하여금 주민지원사업으로 설치된 시설을 해당 지자체의 주민단체에게 무상으로 사용허가 또는 대부할 수 있도록 하는 내용입니다.

주민지원사업은 시장·군수·구청장이 시행하는바 주민지원사업으로 설치되는 시설은 해당 지자체의 소유재산 즉 공유재산에 해당합니다.

2쪽입니다.

한편 공유재산 및 물품 관리법은 원칙적으로 행정재산의 경우 일반입찰로 사용허가를 할 수 있도록 하고 사용료를 받도록 규정하고 있으며 일반재산의 경우에도 일반입찰을 거쳐 대부계약을 체결할 수 있도록 하고 대부료를 받도록 규정하고 있습니다.

3쪽입니다.

이에 지역 주민단체 등이 주민지원사업으로 설치되는 시설을 임차하여 운영하기 위하여 사용료 또는 대부료를 납부하는 등 부담이 발생하고 있다는 지적이 있어 개정안은 지역 주민단체가 주민지원사업으로 설치된 시설을 지자체로부터 무상으로 사용허가 받거나 대부계약을 체결할 수 있는 근거를 마련함으로써 바람직한 것으로 보입니다.

수정의견을 간단히 말씀드리겠습니다.

11쪽입니다.

개정안은 기본적으로 타당합니다만 일부 자구 수정을 했는데 개정안은 지자체장이라고 하고 있습니다만 수정의견으로서 소음대책지역 또는 소음대책 인근지역을 관할하는 시장·군수·구청장으로 명확히 하였으며, 개정안은 수의계약을 통해 무상으로 함으로써 반드시 수의계약을 해야 하는 것처럼 보입니다. 이에 그 부분을 삭제하였습니다. 그 외에 체계 자구를 정비하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까?
(「없습니다」 하는 위원 있음)

이견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제24항 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제25항부터 28항까지 드론 관련 법률안을 심사할 순서입니다마는 위원님들께서 괜찮으시다면 오늘 촉박한 심사 일정을 고려하여 다음 회의에서 심사하도록 하겠습니다.

그러면 다음 의사일정을 심사하도록 하겠습니다.

29. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (김예지 의원 대표발의)(의안번호 2122424)

30. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (박영순 의원 대표발의)(의안번호 2122698)

31. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (강대식 의원 대표발의)(의안번호 2125399)

32. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안 (한준호 의원 대표발의)(의안번호 2125784)

(17시44분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제29항부터 32항까지 이상 4건의 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 장지원** 교통약자법 소위 자료를 봐 주시기 바랍니다.

2쪽입니다.

도표를 보시면 개정안들은 장애인전용주차구역 설치 의무, 장애인전용주차구역 해당자 외 주차 금지, 장애인전용주차구역 주차방해행위 금지, 소속 공무원 단속 근거 규정 등을 규정하는 것입니다.

내용이 엇비슷함에도 복잡한 관계로 수정의견을 통해서 설명드리도록 하겠습니다.

28쪽입니다.

수정의견 중심으로 말씀드리겠습니다.

일단 현행 4항을 삭제했는데 왜냐하면 개정안에 따라 장애인전용주차구역에 대한 사항을 일괄 정비하기 위해서 현행법상의 장애인전용주차구역 주차금지 사항, 즉 현행 제16조제4항을 삭제하고 이를 후술하는 조항의 각 호에 배치하였습니다.

31쪽입니다.

먼저 장애인전용주차구역 설치를 의무화하는 것입니다.

수정의견 16조의3 1항 보시면 9조제2호 및 제3호의 시설을 설치하는 자는 주차장법과 제10조에 따른 이동편의시설의 설치기준에 따라 장애인전용주차구역을 설치하여야 한다라고 하였습니다. 여기서 9조제2호는 여객시설이며 9조제3호는 도로를 말합니다.

현행 장애인전용주차구역 등 이동편의시설의 대상·설치기준을 정하도록 하고 있는 이 법의 제10조와 장애인전용주차구역 면수 기준 등을 정하고 있는 주차장법에 따르도록 하여 장애인전용주차구역의 설치 주체와 대상을 명확히 하였습니다.

다음, 32쪽입니다.

수정의견 2항에서 누구든지 다음 각 호의 어느 하나에 해당하지 아니하는 차량을 제1항에 따라 설치된 장애인전용주차구역에 주차하여서는 아니 된다고 하였습니다. 앞서 본 현행법상의 규정을 여기로 재배치한 것입니다.

다음, 33쪽입니다.

수정의견 3항에서 누구든지 장애인전용주차구역에 물건을 쌓거나 그 통행로를 가로막는 등 주차를 방해하는 행위를 하여서는 아니 된다고 하여 주차방해행위 금지규정을 신설하였습니다.

다음, 34쪽입니다. 개정안 4항의 교통행정기관은 소속 공무원으로 하여금 자동차, 주차방해행

위를 하는 자 등을 단속하게 할 수 있다는 조항은 삭제하였습니다.

해당 조항을 삭제한 이유는 해당 조항이 없더라도 현행의 법체계에 따라 교통행정기관, 즉 중앙행정기관의 장과 시·도지사 등은 단속이 가능하기 때문입니다. 또한 주차방해행위에 대한 개별 단속 근거 규정을 신설한 경우 이러한 규정이 없는 경우 다른 금지 조항에 대해서는 마치 단속할 수 없는 것처럼, 즉 모든 금지행위마다 단속 규정을 두는 것처럼 보일 수 있는 입법례가 될 수 있기 때문입니다.

다음, 35쪽입니다.

주차방해행위에 대해서는 장애인등편의법에 따라 과태료 100만 원을 하도록 하였습니다.

37쪽입니다.

개정안의 과태료를 시장·군수·구청장이 부과·징수하는 규정은 삭제하였습니다. 이미 현행 규정이 있기 때문입니다.

부칙의 시행일은 2024년 9월 15일부터로 하여 개정안과 유사한 취지의 장애인을 위한 보도에 물건을 쌓는 등 방해행위 금지 규정과 시행일을 맞추었습니다.

마지막으로 경과조치를 두어서 이 법 시행 당시 종전의 규정에 따라 설치된 장애인전용주차구역은 개정규정에 따라 설치된 것으로 본다 하였습니다. 기 설치된 장애인주차구역도 이 법의 적용을 받는 것을 명확히 하도록 정리한 것입니다.

이상입니다.

○**소위원장 최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제29항부터 제32항까지 이상 4건의 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

33. 철도안전법 일부개정법률안(서일준 의원 대표 발의)(의안번호 2120959)

34. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표 발의)(의안번호 2121052)

35. 철도안전법 일부개정법률안(김성원 의원 대표 발의)(의안번호 2122915)

(17시49분)

○소위원장 **최인호** 다음은 의사일정 제33항부터 제35항까지 이상 3건의 철도안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

지난번에 논의한 부분은 좀 압축적으로 설명해 주십시오.

○전문위원 **장지원** 마지막 법안입니다.

33항부터 35항까지 철도안전법을 봐 주시기 바랍니다.

먼저 목차입니다.

지난 소위에서 논의한 사항입니다.

크게 세 가지 법률이나 김성원 의원안을 반영하지 않기로 하여 1번과 2번 법률에 대해 결론 위주로 간략히 보고드리겠습니다.

먼저 간단한 결론을 말씀드리고 수정의견을 말씀드리겠습니다.

21쪽입니다.

개정안은 폭언 또는 고성방가 등 소란 행위로 규정하고 있는데 이러한 소란 행위는 현행법상 이미 존재하므로 반영하지 않는 대신 현행법상의 소란 행위에 대해서 100만 원 이하의 과태료를 신설하는 것으로 하였습니다.

개정안은 여객이 여객열차에서 다른 사람을 폭행하는 경우로 하고 있는데 여기에 더해 다른 사람을 폭행하여 열차 운행에 지장을 초래하는 행위라는 구성요건을 추가했습니다. 왜냐하면 일반 폭행 행위는 형법상 2년 이하의 징역이나 이 개정안에서는 3년 이하의 징역으로 상향하려는 것입니다. 따라서 상향에 맞추어서 구성요건을 좀 더 강화하는 방향입니다.

다음으로 하단에서 폭언 또는 고성방가 등 소란 행위 다음 제지, 폭행을 지속하는 경우에 대해서 격리 조치하는 부분은 삭제하였습니다. 왜냐하면 해당 부분이 불분명한 부분이 있기 때문입니다.

이를 23쪽 수정의견을 통해서 간단히 말씀드리면 개정안은 여객은 여객열차 내에서 다른 사람을 폭행하여서는 아니 된다는 조항에 대해서 여

객은 여객열차에서 다른 사람을 폭행하여 열차 운행에 지장을 초래하여서는 아니 된다고 하여서 열차 운행에 지장 초래를 추가했습니다.

앞서 말씀드린 것처럼 현행법상 단순 폭행은 형법에 따라서 2년 이하의 징역 또는 500만 원 이하의 벌금, 구류 또는 과료의 처벌을 받고 또 현행 형법상 반의사불벌죄를 통해서 당사자가 합의하면 처벌을 받지 않도록 돼 있는 구조입니다.

그런데 개정안처럼 하면 단순 폭행이 열차 내에서만 일어나게 되면 반의사불벌죄를 적용하지 못하기 때문에 반드시 벌금형에 가거나 구류 또는 과료도 안 되기 때문에 열차 내에서 이루어졌다는 이유만으로도 폭행이 되면 가중처벌될 우려도 있기 때문입니다. 따라서 개정안처럼 열차 운행에 지장을 초래하여서는 아니 된다는 조건을 추가하고 대신 형법보다 가중된 3년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하의 벌금이 되도록 하였습니다.

다음은 24쪽입니다.

개정안은 금지행위를 한 사람에 대한 격리, 제지, 폭행순인 경우에만 격리를 하도록 할 수 있는데 이러한 단계 부분이 불분명하기 때문에 이는 삭제하였습니다.

다음은 25쪽입니다.

25쪽, 좌측에 보시면 현행법상 역시설 등 공중이 이용하는 철도시설 또는 철도차량에서 폭언 또는 고성방가 등 소란을 피우는 행위가 이미 존재합니다. 따라서 개정안에서의 소란 행위는 반영하지 않은 것입니다.

대신 26쪽입니다.

수정의견으로서 2항에 제48조제1항의 금지행위를 한 사람에 대한 조치에 관하여는 제47조제3항을 준용한다는 조항을 넣었습니다. 이 의미는 현행법상 철도보호 및 질서유지를 위한 방금 말씀드린 철도차량에서 폭언 또는 고성방가를 포함합니다. 이러한 행위에 대해서도 금지행위의 제지·녹음·녹화·촬영이 가능하도록 한 것입니다.

다음은 28쪽입니다.

앞서 말씀드린 것처럼 다른 사람을 폭행한 자를 다른 사람을 폭행하여 열차 운행에 지장을 초래한 자로 수정하였습니다.

다음, 31쪽입니다.

현행법상 폭언 또는 고성방가 등 소란을 피우는 행위는 이미 존재합니다만 현행법상에도 과태료

부과되지 않는 입법적 한계가 있었습니다. 따라서 현행법상의 폭언 또는 고성방가 등 소란을 피우는 행위에 대해서 유사입법례를 고려하여 100만 원 이하의 과태료를 부과하는 방향으로 정리하였습니다.

다음, 32쪽입니다.

2번, 직무장비에 고무탄 발사검용 가스발사총 추가 관련입니다.

이 부분은 입법정책적으로 결정하시되 논의가 조금 필요하실 수도 있을 것 같습니다. 이는 기존에 보고드린 것과 같이 철도특별사법경찰관리의 직무장비에 고무탄 발사검용 가스발사총을 추가하는 것입니다.

59쪽입니다.

먼저 개정안을 수용하는 경우의 수정의견입니다.

개정안은 가스발사총을 도입하고 나서, 하단에 보시면 사용기준만 국토부령으로 정하도록 하고 있습니다. 이에 대해서 수정의견은 만약 가스발사총을 도입한다면 사용기준 외에도 안전교육과 안전검사 등에 관한 사항을 국토부령으로 정하도록 하였습니다. 그 이유는 개정안을 수용하는 경우에도 안전교육 및 안전검사에 대하여도 필요한 사항을 구체적으로 부령으로 정하도록 위임규정을 신설함으로써 안전사고 방지를 위한 제도 마련이 반드시 필요하기 때문에 이러한 정비를 한 것입니다.

따라서 고무탄 발사검용 가스총 도입의 경우는 장점과 단점을 비교형량하여서 입법정책적으로 결정하시면 될 듯합니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 있으십니까? 지난번에 조금 논란이 있었지요?

한준호 위원님.

○한준호 위원 제가 반대의견을 세게 냈었는데 일단 담당하시는 분하고 저희 의원실하고 소통을 해 봤어요. 보니까 철도경찰대장 이분하고 소통을 해 봤는데 우선 현장에서 필요성에 대해서는 충분히 인지를 했습니다. 다만 경찰 등과 사용기준에 준하는 수준으로 좀 맞춰 주시고.

또 하나는 불가피한 상황에 대해서 사용을 한

다는 부분에 대한 것들을 명확하게 규정을 할 필요가 있지 않나, 이것이 법안에 담기든 아니면 관련된 시행령에 담기든 이 부분들에 대해서는 철저히 해 주셔서, 어쨌든 안전사고를 대비하기 위해서 사용하는 것에 안전사고가 발생하지 않도록 철저히해 대비를 해 주시기를 바라겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관, 그렇게 유의해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 예, 다음에 부령 만들 때 그런 부분을 반영하도록 하겠습니다.

○소위원장 최인호 또 다른 위원님들 의견 있으십니까?

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제33항부터 제35항까지 중에서 의사일정 제35항 철도안전법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고, 제33항 및 제34항은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

그러면 오늘 이 정도까지만 하도록 하겠습니다.

○민홍철 위원 36항은 안 합니까?

○소위원장 최인호 그것은 다음에 할 기회가 있으면, 이것도 신중 검토고 쉽지는 않은 것 같습니다. 다음에 심의를 좀 심도 깊게 하기로 하고.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌 직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(17시57분 산회)

○출석 위원(9인)

강대식	김수홍	민홍철	박정하
이소영	정동만	최인호	한준호
홍기원			

○청가 위원(1인)

서 일 준

○출석 전문위원 및 입법심의관

전 문 위 원 장 지 원

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제 2 차 관	백 원 국
교 통 물 류 실 장	이 윤 상
항 공 정 책 실 장	정 용 식
모빌리티자동차국장	전 형 필
철 도 국 장	박 지 홍
항 공 안 전 정 책 관	유 경 수
기획재정부재정관리국장	김 현 곤