

제433회 국회
(임시회)

국토교통위원회회의록 (교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2026년3월30일(월)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(손명수 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2215201)
2. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김위상 의원 대표발의)(의안번호 2217481)
3. 항공안전법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2213844)
4. 항공안전법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2212456)
5. 공항시설법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2213840)
6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(권영진 의원·복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2214746)
7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2206946)
8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2207375)
9. 폐철도부지의 활용 촉진 및 지원에 관한 특별법안(김석기 의원·민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2215603)
10. 폐철도 및 유희부지 활용 활성화에 관한 법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2215145)
11. 교통기본법안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2216476)
12. 교통기본법안(윤준병 의원 대표발의)(의안번호 2211040)
13. 교통정책기본법안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2201691)
14. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2203201)
15. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2211523)
16. 철도지하화 및 철도부지 통합개발에 관한 특별법 일부개정법률안(곽규택 의원 대표발의)(의안번호 2208636)
17. 철도안전법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2214490)
18. 철도안전법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2213875)
19. 철도안전법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201748)
20. 철도안전법 일부개정법률안(정점식 의원 대표발의)(의안번호 2215762)
21. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2215095)
22. 항공보안법 일부개정법률안(이용우 의원 대표발의)(의안번호 2214306)

23. 도로법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2211585)
24. 도로법 일부개정법률안(김종양 의원 대표발의)(의안번호 2202506)
25. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200726)
26. 도로법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2203623)
27. 도로법 일부개정법률안(문대림 의원 대표발의)(의안번호 2203849)
28. 도로법 일부개정법률안(이성운 의원 대표발의)(의안번호 2212792)
29. 공항경제권 개발 및 지원에 관한 특별법안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2200233)
30. 도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안(박정훈 의원 대표발의)(의안번호 2205384)
31. 도시철도지하화 및 도시철도부지 통합개발에 관한 특별법안(고민정 의원 대표발의)(의안번호 2200393)

상정된 안건

1. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(손명수 의원·권영진 의원 대표발의)(의안번호 2215201) 3
2. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김위상 의원 대표발의)(의안번호 2217481) 3
3. 항공안전법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2213844) 18
4. 항공안전법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2212456) 18
5. 공항시설법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2213840) 18
6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(권영진 의원·복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2214746) 21
7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2206946) 21
8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2207375) 21
9. 폐철도부지의 활용 촉진 및 지원에 관한 특별법안(김석기 의원·민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2215603) 25
10. 폐철도 및 유희부지 활용 활성화에 관한 법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2215145) 25

(15시05분 개의)

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제433회 국회(임시회) 제1차 교통법안심사소위를 개최하겠습니다.

오늘 법안소위에 처음 출석하시는 홍지선 차관님의 인사말씀을 듣도록 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 홍지선 앉아서 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 예, 앉아서 마이크 대고 하십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 존경하는 복기왕 소위원장님 그리고 여러 소위 위원 여러분!

국토교통부2차관 홍지선입니다.

교통법안소위원회에는 오늘 처음 인사드리게 되었습니다.

도로·철도·항공 등 국민의 일상과 밀접한 교통정책을 담당하고 있는 만큼 막중한 책임

감을 느끼고 있습니다. 여러 현안을 해결하는 과정에서 위원님들을 자주 찾아뵙고 긴밀히 상의드리도록 하겠습니다. 국회와의 소통을 바탕으로 국민이 체감하고 신뢰할 수 있는 정책을 구현하는 데 최선을 다하도록 하겠습니다.

여러 위원님들의 따뜻한 조언과 성원을 부탁드립니다.

감사합니다.

○소위원장 복기왕 차관님 수고하셨습니다.

앞으로 교통법안소위와 관련된 법안 설명이나 이런 부분들에 대해서 여야 위원님 가지 않고 차관님께서 직접 소통을 활발하게 해 주셨으면 좋겠습니다.

오늘 회의에서는 총 31건의 법률안을 상정하여 심사하겠습니다.

법안 심사 방법은 그동안 해 왔던 관행대로 진행하도록 하겠습니다.

우선 오늘 소위가 이렇게 좁은 장소에서 진행되는 부분은 국토법안심사소위와 회의가 겹쳐서 저희들이 불가피하게 이 장소를 선택했다라는 양해의 말씀 드리겠습니다.

1. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(손명수 의원·권영진 의원 대표발의)
(의안번호 2215201)

2. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김위상 의원 대표발의)(의안번호 2217481)

(15시07분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제1항과 제2항, 이상 2건의 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 전문위원입니다.

주 40시간제 도입 배경 및 취지와 개정안의 제안 배경 및 취지에 관한 설명은 생략하도록 하겠습니다.

자료 5쪽입니다.

현행 주 40시간제의 예외 허용입니다.

두 개정안은 모두 일반택시운송사업자와 근로자대표가 합의한 경우 소정근로시간을 주 40시간 미만으로 정할 수 있도록 예외를 허용하려는 것으로, 손명수·권영진 의원안은 예외의 적용을 면허대수의 40% 이내의 운수종사자로 한정하고 있고, 김위상 의원안은 노사합의 요건 외에 다른 제한을 두고 있지 않습니다.

현행 주 40시간제에 대한 예외를 허용하는 경우 현행 주 40시간제의 경직성, 성과체계의 불합리성, 경영 부담 요인 등의 개선에 긍정적인 효과가 있을 것으로 보입니다. 다만 주 40시간제의 본래 취지를 고려하여 예외 한도를 법률로 규정할 필요성과 그 수준에 관한 논의가 필요하다고 보았습니다.

자료 7쪽입니다.

3번 제재수단 도입입니다.

손명수·권영진 의원안은 개정안에 따른 주 40시간제 위반 시 행정처분 또는 과징금 처분을 할 수 있도록 하고 과징금 처분 권한을 시·도지사에게 위임할 수 있도록 규정하고 있습니다. 김위상 의원안은 제재수단을 도입하고 있지 않습니다. 제재수단을 도입하지 않

을 경우 주 40시간제의 안정적인 정착과 실효성이 확보되지 못할 우려가 있다고 보았습니다.

손명수·권영진 의원안에서는 행정처분 또는 사업정지에 갈음한 과징금 처분을 도입하고 있는데 서울 지역 사업자단체에서는 전액관리제 위반 시와 동일 수준으로 조정하여 줄 것을 건의하고 있어 제재수단의 종류와 수위에 관한 논의가 필요하다고 보았습니다.

자료 12쪽입니다.

시행일 등 부칙입니다.

시행일과 관련하여 손명수·권영진 의원안은 개정안을 공포한 날부터 시행하되 주 40시간제 위반 시 행정처분이나 과징금 처분에 관한 개정규정은 공포 후 6개월의 유예기간을 거친 후 시행하도록 규정하고 있고 김위상 의원안은 개정안을 공포한 날부터 시행하도록 규정하고 있습니다.

두 법률안 각각의 제11조의2 단서의 개정규정은 현행 주 40시간제 규제를 완화한 내용이므로 공포 즉시 시행하는 것이 타당하다고 보았습니다. 다만 제재수단 규정은 하위 법령에서 구체적인 기준을 마련하고 국민에게 불이익한 처분에 관한 제도를 충분히 알릴 수 있는 기간이 필요하므로 공포 후 6개월이 경과한 날을 시행일로 규정하는 것이 적절하다고 보았습니다.

다음 페이지입니다.

적용례 등입니다.

손명수·권영진 의원안은 주 40시간제 예외 규정을 2028년 8월 19일까지 서울 외 지역에 대해 적용하지 않도록 규정하고 있습니다. 또한 2028년 8월 20일 이후 완화된 주 40시간제의 서울시를 포함한 적용지역 확대에 관해서는 시행지역의 적용 성과 및 근로시간의 변화 등을 종합적으로 고려하여 대통령령으로 정하도록 규정하고 있습니다.

다만 손명수·권영진 의원안은 개정 취지와 달리 서울 외 사업구역에 대해 2026년 8월 20일부터 2028년 8월 19일까지 현행 제11조의2에 따른 주 40시간제가 적용되게 되므로 바로잡는 입법이 필요하다고 보았습니다.

또한 손명수·권영진 의원안 부칙에서는 유예기간이 지나면 완화된 주 40시간제의 적용지역을 대통령령으로 정하도록 위임하고 있는데 적용지역은 실제적 규정으로서 법적 안정성 및 법률의 예측 가능성과 체계성을 고려할 때 본칙에 규정하는 방안을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

지금 설명드린 내용에 관한 수정의견은 별도 자료로 배부해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다, 차관님.

○국토교통부제2차관 홍지선 주 40시간제의 안정적인 제도 안착을 위해서 서울에 한해서 시행기간을 28년 8월까지 연장하고 이행력 확보를 위한 제재수단 도입 및 실효성을 고려하기 위해……

○소위원장 복기왕 마이크를 좀 가까이 대고 말씀해 주실래요?

○국토교통부제2차관 홍지선 이행력 확보를 위한 제재수단 도입 및 실효성을 고려한 예외 허용의 법 개정 취지와 전문위원의 검토의견에 총괄적으로 동의를 합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

- 손명수 위원 지금 전문위원 수정안이 어디 있어요?
- 전문위원 오세일 수정의견이라고 된 별지 자료입니다.
- 손명수 위원 이것. 지금 너무 대충 말씀을 하셔 가지고, 수정의견을.
- 전문위원 오세일 수정의견을 좀 설명해 드릴까요?
- 김희정 위원 하나씩 끊어서 가야 돼요. 일단 예외규정을 둘 건지 아닌지하고 지역을 어떻게 할 건지, 제재규정을 둘 건지 끊어서……
- 소위원장 복기왕 여기 전문위원 의견에서 맨 마지막에 ‘2028년 8월 20일 이후에 대통령령으로 정한다를 본칙에 규정하는 방안을 고려할 필요가 있다’라는 부분에 대해서 수정안을 안 냈습니까?
- 전문위원 오세일 수정의견 1페이지 보시면 당초 손명수 의원안에서는 부칙에 관련 내용이 규정되어 있었는데 제11조의2 각 호로 만들었습니다. 1번 보시면 1호에서 2028년 8월 19일까지는 서울특별시에 대해서 적용하고 2028년 8월 20일부터는 손명수 의원안 당초 부칙에 규정되어 있던 대로 그 내용을 넣었습니다.
- 손명수 위원 부칙에 있던 것을 본칙으로 넣었다 이거지요?
- 전문위원 오세일 예, 위치만 이동한 겁니다.
- 소위원장 복기왕 뒤를 암만 봐도 없어 가지고.
- 손명수 위원 그리고 별칙조항은 어떻게 된 거예요? 과징금을 과태료로 이렇게 23조……
- 전문위원 오세일 별칙조항은 두 가지 안을 넣었습니다. 2페이지를 보시면 당초 손명수 의원안대로 행정처분 또는 과징금을 넣는 조항으로 되어 있고.
- 손명수 위원 18조의2.
- 전문위원 오세일 4페이지를 보시면 과태료를 넣는 내용으로 되어 있습니다.
- 손명수 위원 18조의2를 그대로 살리거나 23조로 하거나? 두 가지를 다 넣어 놓으신 거예요?
- 전문위원 오세일 예, 맞습니다.
- 손명수 위원 그 둘 중의 하나 의견은 없으시고?
- 전문위원 오세일 예.
- 손명수 위원 그러면 국토부 의견은요?
- 국토교통부제2차관 홍지선 전문위원 의견에 동의합니다.
- 손명수 위원 아니, 전문위원이 2개를 제시하셨으니까 국토부에서 그중에 국토부의 의견을 주셔야지.
- 국토교통부제2차관 홍지선 과태료로 낮추는 것에……
- 손명수 위원 과태료로?
- 국토교통부제2차관 홍지선 예.
- 손명수 위원 전액관리제하고 똑같이?
- 국토교통부제2차관 홍지선 예.
- 손명수 위원 알겠습니다. 저는 의문이 해소가 됐습니다.
- 윤종오 위원 의견이 좀 있습니다.
- 소위원장 복기왕 결이 조금 다를 것 같으니까 그 부분은 조금 이따가, 윤종오 위원님

의견은 조금 이따가……

○윤종오 위원 예.

○소위원장 복기왕 다른 위원님들.

○김도읍 위원 그런데 이게 벌칙을 보면 18조의 택시운송사업면허의 취소까지 간단 말이에요. 이런 사항을 서울의 경우에는 법규정 사항으로 하고 28년 이후에 그 외의 지역은 대통령령으로 정하는 이게 체계상 맞나요?

○손명수 위원 아니, 그게 아니고……

○김희정 위원 아니, 지역을 확대해서 할지 말지를 시행령으로 하자는 거 아니에요?

○김도읍 위원 그러니까.

○손명수 위원 지금 이렇게 돼 있거든요. 그러니까 원래 21년도에 시행된 법을 2년 전에, 우리가 24년도에 그때는 2년을 그냥 유예했습니다. 서울만 하는 것으로 2년 그대로 유예를 했습니다. 이번에 2년을 그대로 다시 또 유예를 하면서 100분의 40에 대해서는 예외조항을 뒀고 그러면 2년 후에 또 어떻게 할 거냐 그것을 지금 본칙에 이렇게 넣었어요.

○김도읍 위원 글썄, 그거를 이제 억지로 넣다 보니까……

○손명수 위원 이제 법으로 하지 말고 대통령령으로 해라, 국토부에서 판단해서.

○김도읍 위원 그게 내가 조금 전에도 이야기했지만 면허취소까지 갈 수 있는……

○손명수 위원 면허취소는 아닌데요?

○김도읍 위원 지금 18조 1항이 면허취소이고……

○소위원장 복기왕 잠깐, 하나하나 우선 28년 이후에, 2년이 경과한 이후에 어떻게 할 거냐부터 먼저 의견을 좀 정리를 하지요.

○국토교통부제2차관 홍지선 그런데 지금 법안처럼 근로시간 변화 등 종합적으로 고려를 해서 그 성과를 보고 그다음에 정하는 걸로 저희는 하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 법에서 대통령령으로 위임하는 사항은 문제없는 거 아닙니까?

○김도읍 위원 아니, 내가 지금 이야기하는 취지를……

○송기현 위원 문제가 있다는 취지로 말씀하시는 거잖아요?

○김도읍 위원 뭐냐 하면 18조 1항에 면허취소 등이 있고, 손 의원님하고 권영진 의원님 안에 있고 수정의견도 같기 때문에 위반 시에 면허취소가 가능하단 말이에요. 이러한 중대한 사안인데, 이것을 ‘서울의 경우 28년까지 연장한다’ 여기에 대해서 법으로 규정하는 사항인데 ‘그 이후부터는 성과 등을 참작해 가지고 대통령령으로 정한다’ 이렇게 하는 것이 과연 체계상 맞냐 그런 것이지요.

○손명수 위원 벌칙조항과 관련해서는 제가 그래서 아까 질문을 드린 건데요. 국토부에서 당초 저하고 권영진 의원님 안에서는 면허취소 등하고 5000만 원 이하 과징금 이렇게 했는데. 그러면 지금 1항은 살리고 이것을 바꾸는 거예요 아니면……

18조의 이것을 지금 23조로 바꾸는 거잖아요, 과태료로. 아까 국토교통부에서 그렇게 동의를 하셨는데. 지금 김 위원님이 말씀하신 내용을 설명해 줘 보세요, 저도 좀 헛갈리는데.

○김희정 위원 그거는 그대로 있고 추가……

○손명수 위원 취소는 그대로 있고.

○김희정 위원 그렇지.

○손명수 위원 과징금만 과태료로 바뀌는 거예요, 확실히?

○김희정 위원 그대로 있고 과징금이나 과태료 추가하는 것을 우리가 논의를 하고 있는 거잖아요.

○김도읍 위원 그렇지.

○소위원장 복기왕 정확하게 국토부에서 말씀을 해 주세요.

○김도읍 위원 지금 전문위원 수정안은 그래요.

○소위원장 복기왕 잠깐만요. 의견 들겠습니다.

○국토교통부제2차관 홍지선 자세한 것은 담당 국장이 답변하겠습니다.

○국토교통부종합교통정책관 정채교 종합교통정책관입니다.

이게 사업 정지하고 과징금하고 같이 묶여 있는 건인데요. 그것을 다 없애고 과태료만 두는 것으로 지금 그렇게 조정하는 겁니다. 전액관리제와 거의 비슷한 수준으로 그렇게 조정하는 게 되겠습니다.

○손명수 위원 18조가 이게, 그래서 저도 아까 확인해 본 건데요. 이것을 당초에 월급제 서울시만 유예를 해서 더 하는 걸로 하면서 벌칙을 강하게 도입을 했는데 이게 전액관리제하고 월급제하고 세트거든요. 그런데 전액관리제의 벌칙이 과태료예요. 그러다 보니까 월급제 벌칙하고 전액관리제가 형평에 안 맞다고 그래서 23조 전액관리제 벌칙하고 맞추자고 지금 국토부에서 얘기를 한 겁니다.

○김도읍 위원 전문위원님, 수정의견 2쪽 보십시오.

2쪽 상단 왼쪽에 보면 현행은 면허취소 가능하게 돼 있지요?

○전문위원 오세일 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 그리고 손명수 의원님 안이나 권영진 의원님 안에 그게 들어가 있지요?

○전문위원 오세일 예, 맞습니다.

○김도읍 위원 그리고 수정의견에 괄호를 쳐 가지고 ‘손명수 의원·권영진 의원안과 같음’ 해 가지고 면허취소가 가능하도록 돼 있지요?

○전문위원 오세일 지금 제재 수단을 두 가지 안으로 제시를 한 겁니다. 손명수 의원·권영진 의원안에 따라서 행정처분하고 과징금 세트로 같지 아니면 과태료로 같지 그 두 가지를……

○김도읍 위원 아니, 면허취소.

지금 전문위원이 기재해 놓은 수정의견에 손명수 의원·권영진 의원안과 같다고 해 놨잖아요, 18조 1항에.

○전문위원 오세일 만약에 이 안으로 간다면 이렇게 한다는 것입니다.

○김도읍 위원 그러니까.

○김희정 위원 전문위원께서 자료를 저희에게 서류로 제출하신 안과 구두로 설명하는 내용이 완전히 다른 내용을 하고 있다라고 지적을 한 겁니다, 김도읍 위원.

무슨 말이나면 2페이지를 보면 18조 1항에 택시운송사업면허의 취소나 6개월 이내의 기간을 정해서 사업의 전부 또는 일부를 정지하도록 되어 있는 부분은 현행 규정이 있는데 그 부분에 대해서는 생략한다거나 삭제한다라는 얘기가 없이 그 항은 그대로 가지고 오면서 과징금이나 과태료 처분을 추가할 건지처럼 기록이 되어 있습니다, 현재 우리가

테 온 안은.

그런데 갑자기 지금 구두로 얘기하시는 거는 1항은 당연히 없어지는 거고 마치 우리가 지금 추가 제재하는 것만 아예 대체되는 것처럼 얘기를 하고 있기 때문에 완전히 다른 얘기를 하고 있다라는 말씀을 지적하시고 있는 거예요. 제가 봐도 이 서류를 보면 그런데요.

○소위원장 복기왕 정확하게 18조 1·2를 다 들어내고 23조(과태료) 이거 하나로 대신 적용한다 이렇게 보면 되는 거지요?

○전문위원 오세일 예, 맞습니다.

○소위원장 복기왕 그러면 이제 우리 위원님이 걱정하시는 그런 문제는 해소가 되는 건데 이것에 대한……

○손명수 위원 아니, 그것도 아니에요.

○김도읍 위원 그게 아니지.

○손명수 위원 아니, 그것도 아니고 제가 정리를 해 볼게요, 제가.

○송기현 위원 잠깐. 전문위원, 수정의견에 ‘18조는 현행과 같음’ 이렇게 쓰고서 18조의2에다 쓰셔야 그래야 우리가 이해가 분명하지 않겠냐 이거지.

○손명수 위원 그렇지. 그렇게 해야지.

제가 정리를 해 볼게요. 지금 좀 헷갈리게 말씀을 하시는데 18조 1항의 사업 취소 또는 정지는 다른 내용이에요. 다른 내용인데 거기의 1호에 지금 월급제 위반을 넣어놨어.

○송기현 위원 그렇지.

○손명수 위원 그런데 그것은 빼고, 그러니까 1호 신설을 빼고 그러면 1항은 그대로 가는 거예요. 이거는 다른 중대한 위반이 있을 때 취소나 정지를 하는 거고, 월급제 위반은 18조의2인데 그거를 빼고 23조로 가는 거예요.

○송기현 위원 그러니까 수정의견에 ‘18조는 현행과 같음’ 그렇게 하고……

○김희정 위원 18조는 일반 제재고……

○손명수 위원 1항은 현행과 같고.

○김희정 위원 우리가 만들고자 하는 것은……

○손명수 위원 18조의2.

○김희정 위원 예, 우리가 추가로 하는 월급제 위반에 대한 제재 규정은 제목을 명확하게 해서 달리해야 된다는 것이지요.

○손명수 위원 그게 맞는 거지요?

○전문위원 오세일 예, 맞습니다.

○송기현 위원 맞지요? 그렇게 하는 거잖아요, 취지가 그런 취지잖아.

○전문위원 오세일 예.

○송기현 위원 또 하나, 김도읍 위원님 말씀하신 것처럼 적용되는 구역에 대해 어디까지 하는 것 자체를 법으로 정하지 않고 그냥 대통령령에다가 맡기는 것이 적절하냐 이렇게 물어보는 거예요, 1항이 어찌고 그게 아니라.

28년 8월 20일부터는 서울 외에 다른 어느 경남·부산 여기까지 적용한다, 아니면 나머지는 안 적용한다 이렇게까지 정하는 것을 그냥 그대로 대통령령으로 하도록 하는 것이 맞냐 이거지.

그게 법 이렇게 하는 예가 있었나? 저도 잘 모르겠어요. 어색하기는 해요.

○소위원장 복기왕 어색한 것에 대해서 저도 그렇게 느끼기는 하는데……

○김도읍 위원 차라리 그럴 것 같으면……

○소위원장 복기왕 차라리 다선 위원님께서 지혜를……

○손명수 위원 2년 후에 이걸 다시 우리 국토위가 할 거냐 국토부에 맡길 거냐 이거예요.

○송기현 위원 그렇지. 그래 맞아. 그 얘기에요.

○김도읍 위원 그렇지요. 그런데 그게 지금하고 그때하고 뭐가 달라졌길래 규율하는 걸 법에서 하느냐, 시행령에서 하느냐 그게 잘 안 맞거든.

차라리 그러면 11조의2제2호를 적용 성과 및 근로시간 변화 등을 종합적으로 고려하여 달리 정한다라고 일단 이렇게 이렇게 유보를 해 두든지……

○손명수 위원 대통령령을 빼고 ‘달리 정할 수 있다’ 이렇게?

○김도읍 위원 그렇지. 달리 정할 수 있다라고 하든지 아니면 대통령령으로 위임하든지…… 체계상 사실 조금 매끄럽지는 못해요.

○손명수 위원 그렇기는 한데 이걸 이제 정부에서 하도록 하자 하는 취지인데……

○소위원장 복기왕 달리 정하려면 그것도 법으로 정해야 되지 않습니까? 그냥 달리 정하는 그걸 근거로 해서……

○김도읍 위원 그렇지요. 그때 가서……

○소위원장 복기왕 대통령령이라는 말을 굳이 안 쓰더라도……

○김도읍 위원 지금 이렇게 해 놓으면 28년 8월 20일부터는 대통령령으로 할 수 있는 거지, 다른 사업구역을 정할 때. 그거는 여기서 정하기 나름이니까…… 일단 어찌 되었든 체계상으로는……

○손명수 위원 무슨 말씀인지는 알아요. 그런데 취지는 그런 취지로 한 거예요. 정부에서 책임지고 하겠다, 2년 후부터는.

○소위원장 복기왕 조금 비겁한 것 같지 않습니까?

○손명수 위원 국토부에서 그렇게 만들어 왔어요, 국토부에서.

○김도읍 위원 본인들 책임하에 하겠다는데 뭐……

○손명수 위원 국토부에서 책임지고 하겠다 하니까 그냥…… 이상하기는 하지만……

○소위원장 복기왕 차라리 좀 더 길게 두든지.

○손명수 위원 뭘 길게 뒤?

○소위원장 복기왕 2년이 아니라…… 그러면 서울이 난리 날까요?

○손명수 위원 그럼. 그러니까 일단 이렇게…… 좀 이상하기는 하지만 국토부의 의지니까……

○윤종오 위원 지금 그냥 통과시키려는 거예요?

○소위원장 복기왕 이것까지 하고 나서 윤종오 위원님 말씀 들겠습니다.

○김도읍 위원 이 부분에 대해서 홍 차관님, 이 법체계상의 문제에 대해서는 고민을 안 해 봤습니까? 지금 손명수 위원님 말씀에 의하면 이게 국토부 의견인 것 같은데 어때요, 법체계상으로는 괜찮아요?

○국토교통부제2차관 홍지선 담당 국장이 답변하는 걸 양해해 주시면 담당 국장이 자

세하게 답변드리도록 하겠습니다.

○국토교통부종합교통정책관 정채교 종합교통정책관입니다.

작년에 이 문제 가지고 많이 논의를 했었는데요. 그때 저희가 정하고자 했던 것은 운송수입금 기준이라든가 이런 거를 정하려고 그랬거든요. 처음에 구체적인 지역을 국회에서 정하려고 논의드린 게 아니고 이게 500만 원 이상이나 430만 원 이하냐 이런 거에 따라 가지고 했기 때문에 구체적인 지역을 정하려고 했던 게 아니었던 걸로 저는 이해를 하고 있습니다.

그래서 수입금의 기준을 어느 정도로 정하고 우리가 일률적으로 그걸 정하면 정부에서도 못 정할 일은 없을 것 같다고 저희는 생각을 하고 있었습니다.

○김도읍 위원 그거는 맞는데 체계상으로 이런 법체계의 전례가 있나요? 사례가 있나요?

아니, 왜 그러냐 하면 국장님 보십시오. 지금 현재까지는 이 예외를 서울을 둘 때 법에서 정했던 말이에요, 그렇지요? 그런데 왜 갑자기 28년 8월 20일부터는 대통령령으로 가느냐 그 사유를 설명해 보시라 이 말이지.

○국토교통부종합교통정책관 정채교 ……

○김도읍 위원 아니, 정부 입장을 분명히 이야기하십시오.

○국토교통부종합교통정책관 정채교 차라리 정부가 정하는 게 오히려 나을 수도 있겠다는 판단도 했었습니다, 그때.

○김도읍 위원 아, 국회가 기능을 못 하니까?

○국토교통부종합교통정책관 정채교 아니요, 그 말씀이 아니라요 정부가 일률적인 기준을 들이대고 정한다면 오히려 논란의 소지가 더 적을 수도 있지 않느냐 그런 생각도 했었습니다.

○이연희 위원 그러면 정부에서 그렇게 하시면 관련해서 택시업계 노조부터 시작해서 여러 가지 이해관계가 분쟁이 발생할 텐데 그런 것들을 정부가 잘 수습할 수 있어요? 그 수습이 안 돼서 이거 국회로 넘어와서 국회에서도 계속 논의해서 국회도 유예해서 유예해서 여기까지 온 거잖아요. 정부가 분쟁을 잘 조정할 수 있어요?

○국토교통부종합교통정책관 정채교 좀 우려는 됩니다만 예외규정을 충분히 두면…… 그동안에 문제가 됐던 게 사업장 내에서 무임승차자들이 문제가 됐거든요, 그 40시간에 만족하는. 그러니까 우리가 예외조항을 한 40% 정도 두게 되면 성실한 근로자들 간에 월급제가 시행이 될 수 있다고 저희는 생각을 하고 있습니다. 그렇게 되면 반발이라든가 그런 것들이 훨씬 더 줄어들지 않겠나 저희는 그런 기대도 하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 김도읍 의원님 안처럼 근로시간 변화 등을 종합적으로 고려하여 달리 정할 수 있다라고 해도 문제가 없어요? 고려하여 대통령령으로……

○송기현 위원 달리 정할 수 있다라지만 우리가 법으로 해야지.

○김희정 위원 우리가 지금 달리 정하는 게 아니라……

○소위원장 복기왕 사업구역을 달리 정할 수 있다, 그게 맞는 것 같아요.

○송기현 위원 맞지 않겠어요?

○소위원장 복기왕 그게 맞는 것 같아요. 짐을 정부로 넘기지 말고 거기까지는 달리 정할 수 있다라는 것으로 바꿔 주고요.

그다음, 그 안에 대해서 윤종오 위원님.

○**윤종오 위원** 아니, 위원장님 정리를 다 하셔 놓고 제 이야기를 듣는다는 게 말이 되는 이야기요? 제가 중요한 얘기를 할 건데 미리 다 정리하고 이야기만 그냥 걸다리로만 듣겠다 이런 식으로 진행을 하는 거에 대해서 매우 유감입니다.

○**소위원장 복기왕** 그런 뜻은 아니고요. 제가 지난 금요일 날 공공운수노조 그리고 민노총의 민택, 한노총의 전택, 법인택시 관계자, 국토부까지 간담회를 한 두 시간 정도 진행을 사전에 해서 의견을 들었습니다. 그래서 전체적으로 어떻게 오늘 결정을 내려야 되는지 고민이 많았는데요. 우선 오시기 전에 이런 이야기들이 시작이 되어서 진행을 했던 거고, 윤종오 위원님 말씀 듣도록 하겠습니다.

○**윤종오 위원** 일단 오늘 제가 불가피하게 의장님하고 개헌 관련 간담회가 있고 이렇게 하면서 늦은 것에 대해서 죄송하다는 말씀을 드리고요.

택시월급제가 십몇 년 이상 노동자들이 투쟁도 하고 논란을 벌이면서 어떤 한 노동자가 분신을 하게 되고 이렇게 하면서 어렵게 만든 제도잖아요. 이 제도가 잘 안착될 수 있도록 우리 국회가 법적으로 좀 더 보완해서 만들어 가야 되는 과정에 있는데.

일단 월급제는 어렵지만 시행됐고 지난 2년 전에—지금 1년 반 정도 됐겠네요—2년 간 유예했던 거 아닙니까? 그때 했던 이야기가 그때 국토부에서 자료를 가져왔어요, 운송원 가라든지 또 지역별로 어느 정도 매출이 일어나는지. 이게 물론 회사별로 다르고 지역별로도 상당 부분 차이가 있는 것이 확인됐고 특히 자료가 엄청나게 부실하다는 것이 그때 드러난 거예요. 차이가 난다 치더라도 어느 정도 감가상각이라든지 운송원가에 대해서 심하게는 3배 이상 차이 날 정도로, 그렇게 날 수가 없는데도 불구하고 그건 자료가 부실하다는 이야기거든요. 그리고 그때 TIMS라든지 STIS 기록장치들이 운전자가 그것을 눌러야지 입력이 되고 실제적으로 나중에 정확한 자료가 통계로 잡히는데 눌러지 않은 것은 안 잡히고 이렇게 하면서 운송원가를 도저히 파악할 수가 없었던 거예요. 그래서 지금……

그때 담당으로 안 있었지요? 맞습니까?

○**국토교통부종합교통정책관 정채교** 예, 바뀌었습니다. 기록은 다 봤습니다.

○**윤종오 위원** 그때 뭘 요청했습니까? 운송원가를 제대로 파악할 수 있는, 그다음에 매출 이것들 전체적으로 파악하는 것이 이 정책 결정을 하는 데 가장 선행돼야 된다, 이것이 엉터리인 이상 어떤 정책 결정을 한다 치더라도 대안 내는 것도 이거는 정답이 될 수가 없다, 이게 그때 주 그거였습니다. 그러면 지금도 여전히 그런 자료가 지금 제대로 왔느냐? 안 온 거예요.

여기 지금 국토부에서 만든 자료 같은데 평균 운송원가에 대한 법인택시 업체, 공공운수노조, 국토부가 추산했던 걸 비교하면 차이가 천차만별입니다. 기준도 안 명확한데 무슨 제도개선을 합니까? 지금 이야기하는 게 전부 그냥 구름 잡고 있는 이야기하고 있는 거예요. 이 기준을 우리가 어느 정도 충분히 운송원가가 파악됐다 그러면 택시월급제를 이 정도 선까지는 충분히 할 수 있겠네 이런 결정을 해야 되는데 기본이 안 맞는데 자꾸 딴 이야기를 하고 계시니까 좀 답답한 거예요.

그래서 이 논의 지금 이렇게 결정해서는 안 됩니다. 좀 더 명확한 자료 좀 제출하시고 그것을 우리가 대 놓고 운송원가가 파악되고 그다음에 결정을 해야 되는 거지…… 지금

실제적으로 가동률이 50%도 안 되는 데 많아요. 예외적용 40% 한다? 안 하는 거하고 똑같은데 뭘 지금 이걸 법이라고 만듭니까? 이런 법을 왜 만듭니까?

이상입니다.

○소위원장 복기왕 윤종오 위원님 말씀 잘 들었습니다.

하실 말씀 없으세요?

국토부에서 지난 과정에 대한 설명을 해 주셔야지요, 이런 때는.

○국토교통부종합교통정책관 정채교 종합교통정책관 설명드리겠습니다.

금방 수입과 비용에 대해서 말씀하셨는데요. 수입 부분은 특히나 국토부에서 운영하는 TIMS하고—택시운행관리시스템입니다—서울시가 운영하는 STIS의 신용카드 정보를 같이 관리를 하고 있습니다. 그때 2023년 자료를 가지고 그 당시 논의를 했었습니다. 그때는 사실 차이가 많이 났었습니다. 매출 차이가 평균적으로 20% 이상 났던 걸로 그때 기록에서 봤는데요. 그런데 작년 25년 상반기로 저희가 유가보조금 관리시스템하고 연계해 가지고 개선을 많이 했습니다. 그래서 수입 같은 부분에는 2.8%까지 서로 차이가 많이 줄었거든요. 그래서 수입은 거의 정확해졌다는 게 저희 그때 당시에 약간 공감대가 있었습니다, 공공운수노조도 그때 동의를 한 상황이었고.

그런데 비용 부분을 말씀드리면 비용 부분은 사실 유지비 같은 경우에는 어떻게 보면 굉장히 서로 천차만별입니다. 왜냐하면 회사마다 다를 수도 있고요 그게 규정과 현실이 다를 수도 있고 그렇기 때문에…… 저희가 부품 같은 경우에도 교체주기가 법에 있지만 현실에서는 또 다른 경우도 있고 그렇기는 하지만 가장 근접할 수 있는 전국 평균을 도입해 가지고 어느 정도 동의를 했었거든요. 그래서 비용과 수입 부분에서는 관계자 간에, 공공운수노조 포함해서 거의 의견 일치를 이뤘고요.

다만 이걸 정책적으로 그 수위를 어느 정도 둘 거냐? 500만 원 이상으로 할 거냐, 440만 원 미만으로 할 거냐 이런 걸 가지고 그때 논의를 많이 했었던 사항이고요. 왜냐하면 사업주가 관리하기 어려운 수준이라는 게 우리가 어디까지 감내하게 해 줄 거냐…… 다 지금 힘든 상황이거든요. 사업주도 힘들고 근로자도 힘들고 다 힘든 상황이기 때문에 어느 정도 선에서 우리가 기준을 정하자 그런 논의가 있었던 거고요.

그래서 대체적으로는 모두가 힘들어하니, 사업자도 그러고 전택이나 민택, 다수의 근로자가 속해 있는 단체에서도 그렇게 이야기를 하고 하니 일단 서울은 조금 더 해 보는 게 어떠냐, 아직까지 모든 게 클리어되지 않았으니, 약간 그런 식으로 논의가 흘러갔던 상황이 되겠습니다.

○손명수 위원 국장님, 다 동의가 된 건 아니신 것 같아요. 지금 사실은 공공운수노조에서 저희 방에도 찾아왔었는데 수입과 비용 부분에 대해서 지금 공공운수노조에서는 카드 매출, 요즘은 거의 95% 이상이 카드로 매출이 되잖아요. 그런데 그 내역을 공개하지 않는다, 사업자 측에서. 그게 아주 불만이더라고요. 그래서 수입과 비용을 객관적으로……

앞으로 2년 후에는 월급제 시행을 결정을 해야 되잖아요. 사실 지난 2년 동안 이것을 제대로 했어야 되는데 못 해 가지고 일단 2년을 더 유예하는 셈이잖아요. 그러면 남은 2년 동안이라도 지금 윤종오 위원님 말씀하신 것처럼 더 확실하게 납득이 될 만한 뭔가 개선책을 만들려면 모두가 동의하는 데이터가 있어야 돼요. 그런데 지금 그 부분에 대해

서 동의를 못 하는 주체들이 있는 거예요. 그래서 수입 부분도 좀 더 투명하게 공개를 해라.

그리고 비용 부분은 좀 어려운 것은 맞아요. 이게 지역별로 다르고 회사별로 다르다 다를 수밖에 없지요, 경영의 부문이기도 하고. 그러니까 편차가 조금 있을 수밖에 없는데 그것은 일률적으로 따질 수는 없는 거지요, 비용 부분은.

그런데 수입 부분은 사실 투명하게 공개하면 다 누구나 의심 없이 납득이 돼야 되거든요. 그러니까 그런 부분에 대해서는 향후 국토부에서 책임지고 해 보겠다는 거잖아요. 거기에 대해서는 윤종오 위원님이 납득하실 수 있는 말씀을 해야 윤종오 위원님이 납득을 하실 것 같아요.

아까 기본적인 데이터에 대해서 자꾸 어그리(agree)가 안 되는 거잖아요. 정 국장님은 다 동의했다고 하지만 윤종오 위원님이 동의 못 하시잖아요.

○**윤종오 위원** 동의 못 하지요. 카드 매출전표 공개 안 하잖아요. 그것을 공개하면 사실은 다 해결되는 거예요. ‘우리 사실 다 쥐어줬는데 지금 이게 다다’ 보여 주면 이 문제 다 해결됩니다. 그런데 이것을 안 보여 주고 ‘우리는 적자다’ 하니까 신뢰성을 잃고 일이 진척이 안 되는 거지요.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 국토부2차관입니다.

지금 말씀하신 것처럼 저희 법안에서는 미터기로 운송수입을 측정하고 있고 위원님께서 말씀하신 것은 카드매출에 대한 정확한 산출을 요구하신 사항이라서 저희가 일반 기업체한테 카드매출에 대한 자료를 법에 근거 없이 강제로 달라고 하기에는 좀 무리가 있어 가지고 그것을 향후에 입법하는 과정에서 법에 근거를 마련해 가지고 그다음부터는 저희가 카드매출을 정확한 통계치로, 데이터로 활용을 할 수 있는 근거를 마련할 필요는 있다고 보고요.

지금 당장 그것을 법에 근거하고 하기에는 어려움이 있으니까 현 상태에서 진행하는 것을 저희가 한번 해 보고 하면서 추가적으로 보완할 부분은, 카드매출에 대한 것은 법적 근거를 추가로 담아 가지고 하는 방안도 한번 검토를 하겠습니다.

○**윤종오 위원** 그러니까 일단 카드매출이 공개되고 운송원가에 대해서 어떻게 어떻게 썼다는 게 증명만 되면 어느 정도 이윤이 남았는가, 손해를 봤는가 알 수 있는 거잖아요. 그 자료가 지금 제대로 안 된다는 거예요.

○**손명수 위원** 그러니까 우리가 화물운송원가 하면서도 쪽 해 봤잖아요. 그런데 원가를 계산하는 것은 진짜 어렵더라고요. 그게 회사마다 너무 많이 달라요, 비용 부분은. 그런데 수입 부분은 사실 공개하면 되기는 돼요. 맞잖아요. 그런데 국토부 의견은 법에 근거가 없다 그러니까 그것은 필요하면 우리 국토위에서 더 논의를 하든지 해서 입법적 근거를 만들든지…… 지금 공공운수노조에서 제일 요구하는 것도 그거더라고요, 카드매출을 까라.

○**국토교통부종합교통정책관 정채교** 맞습니다.

○**손명수 위원** 비용 부분은 자기들도 지역마다 다 다른 것은 인정한다. 그런데 왜 매출을 안 까느냐 이게 지금 제일 불만이더라고요. 그러니까 그것은 법적 근거가 있으면 된다 하니까 윤 위원님께서 발의하시고 그렇게 하면 어떻겠습니까?

○**윤종오 위원** 전체가 동의하시면 발의야 얼마든지 하지요.

○배준영 위원 위원장님, 세부적인 논의는 하고 있는데 위원장님이 이해관계자들을…… 어제요?

○소위원장 복기왕 예. 제가……

○배준영 위원 그래서 그것에 대해서 저희가 공유한 바가 없기 때문에 그것에 대해서 설명을 좀 해 주시면 이해하기가 좋을 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 제 머리가 나빠 가지고 천 단위는 빼겠습니다. 한국노총 산하에 있는 8만여 전택, 전국택시노조가 있고요. 민주노총에서 반대하는 거냐 그런데 그게 아니고 민주노총 소속의 4만 몇천여의 민택이라고 민주택시노조가 있고요. 민주노총 내 공공운수노조 산하에 택시노조가 또 따로 있는 거예요. 이분들은 그분들 주장으로 한 400명 정도가 되세요.

현재 이 법을 빨리 바꿔 달라라고 요청을 하시는 노동조합은 민택, 약 4만여 민주노총의 택시 노동자분들과 한국노총의 택시 노동자분들 그리고 전국 법인택시조합, 모두 다 ‘지금 산업이 죽게 생겼고 사람이 안 오는데 전액관리제·완전월급제를 해서는 우리가 살아남을 수가 없다. 택시산업이 살아남아야 우리가 뭘 할 수 있는 것 아니냐’라는 한목소리를 내고 계신 거고, 400여 분 되신다는 그분들이 ‘여러 자료가 없다 그리고 완전월급제를 우리가 87년 이후부터 계속 주장을 해 왔는데 그 많은 노력들을 통해서 겨우 이 법을 만들어 냈는데 제대로 실시 한번 안 해 보고 후퇴한다는 게 말이 되느냐’라는 게 하나의 말씀이시고, 또 하나는 세부적으로 들어가서 윤종오 위원님 지적처럼 그러면 자료를 좀 내 달라, 코로나 이후에 택시산업이 약간 바뀌는 상황 속에서 법인 운영에 어떤 어려움이 있는지에 대해서 카드매출 공개해라 이런 겁니다.

이것에 대해서 아까 국장님이 말씀하신 것처럼 현재 공공노조가 제시하는 것은 몇 년도인지 모르겠습니다만 과거인 거고, 한 20% 차이가 나는 것은 그 이전 과거인 거고, 최근에 작년인가 재작년인가 2·3월의 카드매출과 TIMS라든지 이런 자료를 통해서 확인한 거로는 불과 한 2%의 차이밖에 확인이 안 됐더라는 것까지 지난 1년 동안 그때 간담회에 참여했던 모든 관계자들이 함께 TF 논의를 지속적으로 해 왔고, 거기에서 물론 다양한 의견 차이는 있었는데 서로 간에 이해하고 받아들이는 이러저러한 과정 또한 있었다라는 겁니다.

원칙적으로 투명한 자료를 요구하는 공공노조의 주장, 인원수가 몇 명이든지 간에 저는 그 주장은 맞다라고 생각합니다. 그 주장에 대해서 국토부가 그분들의 의혹이 해소될 수 있도록 하는 사후조치가 반드시 필요하다고 봐요. 그런데 지금 당장 코로나 이후에 그리고 앞으로…… 그분들도 그렇습니다. 자율주행택시라든지 이런 것이 들어설 때 택시산업 자체가 어떻게 되는, 2년 후에 어떻게 바뀔지도 모르는데 당장 살고 보자, 사실 이런 겁니다. 이것저것 따질 여유가 없다라는 말을 민택노조위원장께서 직접 하십니다.

그래서 저는 그런 말씀들을 듣고 이런 생각을 했습니다. 오늘 이 법에 대해서는 우선 구성원들의 압도적 다수가 요구를 하고 있기 때문에 이 부분은 처리를 하고 그리고 우리가 2년의 유예기간을 두고 있는 것 아니겠습니까. 2년의 유예기간 동안에 의혹을 갖고 있는 공공노조의 여러 가지 의혹들에 대해서 해소시켜 줄 책임은 국토부와 법인사업자들에게 있다고 봐요. 그 부분을 우리가 소위원회의 회의 자료에 명확하게 넣고 확인시켜 주는 것으로, 2년 동안 공공노조분들이 요구하는 경영수익이라든지 운행관리라든지 이런

부분에 대해서 자료를 투명하게 제공한다라는 것들을 전제로 해서 지금 여기 제기된 안들을 오늘 처리하는 것이 어떤가라는 생각을 간담회 과정에서 가졌습니다.

제 사무실도 한 열흘 넘게 그분들이 점거농성을 했었고요. 또 20m 위 고공농성도 하신다는 말씀을 들었습니다. 그래서 저 개인적으로는 이 법안을 상정하고 회의를 주재하는 것에 대해서 굉장히 마음이 아픕니다. 하지만 그럼에도 불구하고 다수의 의견 모두가 생각이 잘못됐을 가능성도 배제를 할 수 없습니다만 당장 우리가 구성원 다수의 의견을 제도화시키는 데 나서지 않을 수 없다라는 생각을 개인적으로 해 봅니다.

○배준영 위원 알겠습니다.

○손명수 위원 동의합니다.

○이연희 위원 정리하십시오.

○소위원장 복기왕 그래서 윤종오 위원님께서서는 명확하게, 저도 사실 궁금하고 답답하게 여기고 있는 부분이기 때문에 그런 자료 부분에 대해서 향후 유예기간 2년 동안 투명성을 높이는 데 국토부가 역할을 다해 달라라는 주문으로 받아 주시고, 그리고 오늘 제출된 이 안은 오늘 처리를 안 하면 다음번 후반기 상임위가 언제 또 운영될지 모르고, 그러면 이번 8월 달에 일몰로 폐기되는 것이라……

○윤종오 위원 저는 그때 처리하기를 바랍니다.

○소위원장 복기왕 하여간 오늘 그것 이외에……

일단 제가 그 부분은 맨 마지막으로 다루려고 아까 일부 디테일을 좀 진행하려고 했었던 건데요. 100분의 40의 소정근로시간을 달리하는 부분, 이 부분이 사실상 큰 부분인데 이견이 따로 없으십니까?

○윤종오 위원 이견이 아주 많습니다.

○소위원장 복기왕 그러면 처리를 어떻게 하는 게 좋겠습니까?

○윤종오 위원 월급제를 완전하게 무력화시키는 건데 그것을 어떻게 동의를 합니까? 어떻게 만들어 보려는 노력들도 제대로 안 하고……

○소위원장 복기왕 윤종오 위원님의 소수의견에 대해서 아까 지적하신 그 부분에 대해서 명확히 속기록에 적고 그리고 향후 2년 동안 말씀하신 그 부분이 실현될 수 있도록 국토부와 법인택시조합에서 최선의 노력을 다하고, 그런 것들을 전제로 해서 이 법안을 오늘 처리하는 것이 어떤가라는 것이 저의 의견입니다.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

어떠신가요, 김희정 위원님?

○김희정 위원 2년 전에 현장 목소리, 그때 다 2소위에 불려서 다 들었었고 그 상황이 크게 달라진 것으로 보여지지 않습니다.

○소위원장 복기왕 예, 똑같은 상태입니다.

○김희정 위원 그래서 저희들이 그냥 하는 것도 아니고 현장의 목소리를 충분히 반영한 법안을 하는 게 맞다고 봅니다.

○배준영 위원 하여튼 윤종오 위원님께서 굉장히 중요한 말씀을 하셨기 때문에 그것에 대해서 충실히 할 거라는 것은 국토부에서 다짐을 확실히 해야 되겠다 이런 생각을 합니다. 그것을 전제로 우리가 해야 할 일은 해야 되는데……

○소위원장 복기왕 그러면 차관께서 말씀하신 그 부분을 해소할 수 있도록 최선의 노

력을 다한다라는 말씀을 하시지요.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 지금 가장 쟁점이 되는 게 공공운수노조에서 요구하는 투명한 자료 공개가 제일 가장 큰 관건인데요. 저희가 차기에 법적인 근거를 추가로 마련해서 카드매출에 대한 정확한 자료를 제출받을 수 있는 법적 근거를 만들 수 있는 입법 과정에 대한 노력도 추가적으로 하겠다 하는 말씀을 드리겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 이 부분은 많은 이야기가 오갔고 갈등도 있었습니다. 그런데 지금 처리를 하는 시점이다라는 판단 속에서 윤종오 위원님의 양해를 구하면서 표결 없이 소위 통과를 시키도록 하겠습니다.

양해 부탁드립니다.

다른 의견 없으시면 윤종오 위원님의 소수의견을 명확히 속기록에 기록하고 올라온 수정안 가운데서 18조의2(과징금 처분)을 없애고 23조(과태료)를 대신하는 것으로 최종 수정안을 만들어서 정리하도록 하겠습니다.

또 있습니다. 그리고 수정안 가운데 11조의2, ‘근로시간의 변화 등을 종합적으로 고려하여 사업구역을 달리 정할 수 있다’, 대통령령으로 하지 말고 국회에서 책임지는 형태로 가는 겁니다.

○**전문위원 오세일** 그런데 그렇게 되면 사업구역을 특정해야 되는데 사업구역을 누가 특정을 할 것인지가 법률로서 좀 불명확한 문제가 있는 것 같습니다.

○**소위원장 복기왕** 그렇게 되면 법률에서 해야 되는 것이고 결국 국회 몫 아니겠습니까? 어떨까요?

○**전문위원 오세일** 예측 가능성 측면에서 향후에 법률이 어떻게 개정될지가 지금 개정 시점에서 안 보이기 때문에……

○**송기현 위원** 그러니까 우리가 국회에서 정해서 법으로 하는 것이지, 대통령령으로 안 하면.

○**김희정 위원** 그러니까 법률에는 달리 정할 수 있다라는 말을 넣는 게 지금 무의미하다 그 얘기를 하는 것이지요. 예를 들어서 ‘국토부장관이 달리 정할 수 있다’도 아니고 우리가 법률 개정을 해야지 달리 정할 수 있는 것인데 달리 정할 수 있는 기준을 명확하게 넣지 않고 그냥 달리 정할 수 있다라고 하는 것은 무의미한 규정이다라고 보는 것이지요.

○**송기현 위원** 그런데 여기는 종전 법률과 다르게 ‘사업구역의 적용 성과 및 근로시간 변화 등을 종합적으로 고려해서 달리 정한다’ 이렇게 했기 때문에 달리 정하는 기준은 정해 놓은 것이고, 추가를 한 것이고, 종전보다도 좀 더 명확하게 다음에 정할 수 있는 기준을 정했다고 보고, 어쨌든 규정을 이렇게 해 놓으면 이것은 법률에서 정할 수밖에 없어서 법으로 국회에서 정하는 것이지 다른 데서 정할 수는 없는 거잖아요. 그렇지요?

○**전문위원 오세일** 그런데 11조의2 본문에 보시면 ‘다음 각 호의 구분에 따른 사업구역’ 이렇게 되어 있습니다. 그래서 사업구역이 특징이 되어야 되는데 그냥 달리 정할 수 있다라고만 되어 있으면 그 사업구역을 어떻게 정한다는 것이냐가 좀 불명확해지는……

○**김도읍 위원** 그러면 시행령으로 한다고 그러면 사업구역 정해져 있나요?

○**전문위원 오세일** 추후 행정부에서 시행령을 만들면 사업구역을 특정을 하게 될 것 같습니다.

- 송기현 위원 그것도 마찬가지로 28년도 이후에 한다는 거잖아요.
- 김도읍 위원 그렇지.
- 송기현 위원 그러니까 똑같지요. 마찬가지로지.
- 김희정 위원 이것은 법 기술의 문제인 것 같은데.
- 소위원장 복기왕 그러면 이 부분에 대해서는……
- 송기현 위원 대통령령으로만 빼고 ‘종합적으로 고려해서 정하는 사업구역’ 이렇게 하면 될 것 같아요.
- 손명수 위원 그러면 되겠네요. 대통령령으로만 빼고 ‘근로시간 변화 등을 종합적으로 고려하여 정하는 사업구역’ 그러면 되겠네요.
- 송기현 위원 예, 그렇게 하면 될 것 같아요.
- 김도읍 위원 어차피 11조의2 제명이 소정근로시간 등의 산정 특례니까 특례를 달리 정한다 이 말 아닙니까.
- 손명수 위원 그러면 될 것 같아요. 대통령령으로만 빼면 될 것 같아요.
- 소위원장 복기왕 고려하여 정하는 사업구역을……
- 손명수 위원 정하는 사업구역 이렇게 끝내는 것이지. 사업구역, 딱 끝나는 거예요. 이 법문에 있으니까 1호는 서울특별시고 2호는 종합적으로 고려하여 정하는 사업구역이 되는 것이지.
- 국토교통부제2차관 홍지선 그것을 누가 정한다는 말이……
- 손명수 위원 대통령령이 없으니까 법에서 정해야지.
- 송기현 위원 그것 법으로 하는 것이지.
- 김도읍 위원 홍 차관님이 계속 하고 싶은 모양인데, 미련이 남은 모양인데.
- 손명수 위원 아니면 굳이 꼭 하려면 ‘고려하여 법률로 정하는 사업구역’이네. 그렇지요?
- 전문위원 오세일 법률로 정하는 사업구역인데 사실 이 법이 아닌 다른 법률에서 따로 정하기는 힘들기 때문에 그러면 이 법에서 어떤 형태로든 명시를 해야 될 것 같은데……
- 김도읍 위원 전문위원, 이상한 고집을 피우네. 어떻게 명시할래요? 그러면 여기다가 부산, 광주 이런 식으로 적시를 하자는 거예요?
- 전문위원 오세일 결국 법률로써 정하게 된다면 나중에라도 어떤 형태로든 그렇게 명시를 하셔야 될 텐데……
- 소위원장 복기왕 나중에 하면 되지요, 나중에. 그것은 지금의 숙제가 아니고 나중의 숙제입니다.
- 김도읍 위원 지금 국회 입법사항으로 정하는데 어디를 할 것이냐를 이 이후로 유예를 한다는 이야기인데, 지금 전문위원은 반드시 어디를 해야 된다 이것을 전제로 이야기하는 것 같은데 성과 등을 종합적으로 고려하여서 사업구역이라고 그러면 광역단체 아니에요. 그것을 그때 가서 정하겠다고 하고 지금 유예를 하는 것 아닙니까?
- 송기현 위원 조금 저거 하면 ‘고려해서 타당하다고 인정되는 사업구역’ 이렇게 하든지.
- 김도읍 위원 고려하는 게 타당성을 따지는 것인데.

○소위원장 복기왕 고려하여 사업구역……

○송기현 위원 타당하다고 인정되는 사업구역.

○손명수 위원 아니, 법률로 정하는 사업구역 그게 제일 맞겠네요, 법리적으로는. 대통령령으로 대신에 법률로.

○송기현 위원 그렇게 해.

○김도읍 위원 홍 차관님, 지금 전문위원이 주장하는 내용을 토대로 이야기 한번 해 봅시다. 그러면 대통령령으로 할 때는 대통령령 만들 때 특정지역을 딱 정해 놓고 령으로 한다고 하면 할 거예요?

○국토교통부제2차관 홍지선 아닙니다.

○김도읍 위원 아니잖아요.

○소위원장 복기왕 그러면 종합적으로 고려하여 ‘대통령령으로’ 대신에 ‘법률로’ 하겠습니다. 그리고 이 숙제는 국회의 몫입니다.

○김도읍 위원 왜 그러냐 하면 근로기준법에 대한 특례이기 때문에 근로기준법에 대응하는 법으로서 이것을 정리해 줘야지 근로기준법의 특례를 정하면서 이것을 시행령으로, 대통령령으로 위임을 해 버린다는 것은 법체계상 안 맞지 않나요?

○소위원장 복기왕 이렇게 토론을 종결하도록 하겠습니다. 토론은 종결하고 잠시 후에 종결된 안건별로 의결하도록 하겠습니다.

3. 항공안전법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2213844)

4. 항공안전법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2212456)

5. 공항시설법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2213840)

(16시01분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제3항과 제4항, 이상 2건의 항공안전법 일부개정법률안과 의사일정 제5항 공항시설법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 소위 자료 양이 많아서 별지로 드린 참고의 항공안전법·공항시설법 일부개정법률안 주요 내용 및 검토의견 요약으로 보고를 드리겠습니다.

별지 두 장으로 된 자료를 보시면 될 것 같습니다.

먼저 목차라고 되어 있는 부분은 연번은 소위 자료의 각 개정사항 연번이고 괄호 안의 페이지는 소위 자료의 해당 페이지입니다.

먼저 1번 제안 배경입니다.

두 개정안은 2026년 12월 국제민간항공기구(ICAO) 평가에 대비하여 국제기준과 권고와의 정합성을 확보하려는 것으로 필요하다고 보았습니다.

2번·3번, 형식증명 및 제작증명 규정의 보완입니다.

형식증명과 제작증명의 취소·정지규정을 보완하고 증명받은 사항을 유지하고 있는지 정기·수시검사를 할 수 있는 규정을 신설하였습니다.

정기·수시검사의 실효성을 위해서 현행법 타 조항과 같이 검사 결과에 대한 시정조치 근거를 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

항공안전법 일부개정법률안 4번, 9번, 16번, 19번, 20번과 공항시설법 일부개정법률안 2

번, 각종 증명의 유효기간 및 갱신 근거 신설입니다.

현재 유효기간 없이 운영되고 있는 조종사 자격증명 등 각종 증명의 유효기간을 신설하고 이를 갱신할 수 있도록 하려는 것입니다.

자격증명의 경우 철도, 해운 등 유사 사례에 비추어 유효기간, 갱신의무, 정지된 효력 회복절차 등 조문 보완이 필요하다고 보았습니다.

전문교육기관, 항공교통업무증명, 정비조직인증 같은 경우 운영의 연속성을 위해 유사 사례와 같이 재증명을 받도록 하는 대신 유효기간 만료 전 갱신을 받도록 보완하고 정기·수시검사의 실효성을 위해서 검사 결과에 대한 시정조치 근거를 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

운항증명과 공항운영증명의 경우 유효성검사에 대한 예측 가능성을 위해서 본질적 사항은 법률에 규정하고 제95조 준용규정에 개정사항을 반영할 필요가 있다고 보았습니다.

5번, 항공신체검사증명 등 취소처분을 받은 사람에 대한 검사 응시 제한근거 신설 등입니다.

거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 증명을 받거나 검사에 합격하여 항공신체검사증명 및 관제적성검사 합격이 취소된 경우에 취소처분을 받은 날부터 2년의 범위 안에서 검사 응시 제한을 하도록 하고 부정행위자에 대한 응시제한 기간을 2년에서 2년의 범위 안에서 국토교통부령으로 정하는 기간으로 차등하여 제한할 수 있도록 하려는 것입니다.

면허시험을 규정하고 있는 유사 입법례에 비추어 자격증명이 취소된 경우에도 시험응시 제한이 필요하다고 보았습니다. 또한 위임범위를 구체화하여 조문을 보완하고 항공안전법 일부개정법률의 시행일과 일치되게 수정할 필요가 있으며 현행법에 따른 응시 제한자에 대해서도 개정안 내용이 적용될 수 있도록 적용례를 추가할 필요가 있다고 보았습니다.

6번, 시험 면제 대상에서 전문교육기관의 교육이수자를 제외하는 내용입니다.

실기시험 강화를 위해 전문교육기관의 교육과정을 이수한 사람에 대한 시험실시 면제 규정을 삭제하려는 것입니다. 경량항공기 전문교육기관 교육과정 이수자 시험실시 면제 규정도 연계하여 개정할 필요가 있다고 보았습니다.

7번, 자격증명서의 소지의무 및 전문항공교통관제사 등 대상 추가입니다.

자격증명서 소지의무 규정을 제76조에서 제38조의3으로 이동하고 현행법에 미비한 전문항공교통관제사를 추가하려는 것으로 조문 이동 등에 따라 취소·정지 근거를 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

8번, 조종교육증명 등을 받아야 하는 대상 추가입니다.

조종교육증명을 받아야 하는 대상을 국제기준에 부합하도록 일부 수정 및 추가하려는 것으로 신설되는 조문과 연계하여 현행법 제46조의 보완이 필요하다고 보았습니다.

다음 페이지입니다.

10번, 항공안전프로그램 규정 구체화입니다.

국제기준에 맞게 항공안전프로그램 구성요소를 구체적으로 명시하려는 것으로 국민의 이해도 제고 차원에서 타당하다고 보았습니다.

11번, 항공안전관리시스템 의무적용 대상 조정입니다.

국제기준에 따라 항공안전관리시스템 의무적용 대상을 일부 조정하려는 것으로 규제범

위를 합리화할 수 있다는 측면에서 타당하다고 보았습니다.

12번, 비행 자료 수집을 위한 장착장비 조건, 안전관리시스템 관련 안전데이터 보호에 관한 사항입니다.

비행 자료를 수집할 수 있는 장치 장착 및 운영 절차에 관한 사항을 국토부령으로 위임할 수 있는 근거를 마련하고 안전데이터 보호에 관한 사항을 정비하려는 것으로 국제기준과의 정합성 제고 차원에서 타당하다고 보았습니다.

13번, 항공안전관리시스템 위임근거 보완 및 통합 항공안전관리시스템 근거 신설입니다.

2개 이상 증명을 받은 자에 대한 통합 항공안전관리시스템 근거를 신설하려는 것으로 항공안전관리시스템과 같이 통합 항공안전관리시스템에 대한 과태료 규정과 변경승인 규정을 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

14번, 사고조사를 위한 의무보고 자료 활용 등입니다.

사고조사에 관한 업무를 위하여 항공안전 의무보고로 수집된 보고 내용을 예외적으로 제공할 수 있도록 하려는 것으로 일부 조문 정리가 필요하다고 보았습니다.

15번, 민간항공기에 대한 무력사용 금지입니다.

누구든지 비행 중인 항공기에 대한 무력사용 행위를 금지하고 요격당하는 민간항공기의 규칙 준수 의무를 신설하려는 것으로 요격의 의무를 명확화하는 등 조문 정리가 필요하다고 보았습니다.

17번, 항공교통업무증명을 받은 자에 대한 과징금 부과 대상 추가입니다.

현행법의 미비 사항을 보완하여 과징금 부과 대상을 추가하려는 것으로 일부 조문 정리가 필요하다고 보았습니다.

18번, 항공정보 자료 수집근거 신설입니다.

항공정보 및 항공지도 생산을 위해 필요한 자료를 수집할 수 있는 근거를 마련하려는 것으로 비행장, 항공로, 장애물, 지형 등 필요한 기초자료 수집에 필요하다고 보았습니다.

21번, 정비조직인증 취소에 관한 규정 정비 등입니다.

정비조직인증기준을 충족하지 않을 경우 등에 대한 취소 근거를 신설하려는 것으로 현행 제3호의 내용과 중복되기 때문에 삭제할 필요가 있다고 보았습니다.

22번, 외국인항공운송사업자의 운항증명승인 유효기간 인정 등입니다.

외국인국제항공운송사업자의 운항증명승인 유효기간을 해당 국가에서 받은 운항증명의 유효기간과 동일하게 인정하려는 것으로 운항증명승인의 효력의 정지·취소 관련 부분은 제105조(외국인국제항공운송사업자의 항공기 운항의 정지 등)에 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

23번, 경량항공기에 대한 준용규정입니다.

신설되는 안 제67조의2를 경량항공기에 대해서도 준용하려는 것으로 일부 조문 정리가 필요하다고 보았습니다.

항공안전법 24번, 법 적용의 면제·예외 근거 마련과 공항시설법 3번, 법 적용의 면제·예외 근거 마련은 전쟁, 질병, 자연재해 등의 경우 현행법 기준의 적용 면제·예외를 인정할 수 있는 근거를 신설하려는 것으로 미국 등 해외 사례와 유사하게 동등한 안전 수준을 확보할 수 있는 대체안전수단이 마련된 경우 현행 기준을 대체받을 수 있도록 하고

예외 가능한 상황을 구체적으로 한정하여 법률에 명확히 규정할 필요가 있다고 보았습니다. 또한 시정조치 근거를 일부 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

25번 보칙 및 벌칙, 26번 부칙입니다.

전문교육기관 지정을 받으려는 자에 대한 수수료 근거를 신설하고 신설되는 조문에 대한 벌칙을 신설하려는 것으로 개정되는 개정안에 따라 신설되는 의무에 대한 보칙과 벌칙을 보완하고 유효기간 및 갱신 의무 신설에 대한 경과조치를 신설할 필요가 있다고 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 본 법률안은 2026년 12월 국제민간항공기구인 ICAO의 평가에 대비해서 국제기준 및 권고와의 정합성을 확보하기 위해서 개정하는 사항입니다.

전문위원실에서 제안한 내용에 대해서 저희 동의를 합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

이 부분은 국제기준에 맞춰서 우리 법률안을 조정하는 것이기 때문에 따로 이견이 없을 것 같습니다만……

질문 없으시면 의사일정 제3항과 제4항, 이상 2건의 항공안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

의결은 잠시 후에 하도록 하겠습니다.

마찬가지로 의사일정 제5항 공항시설법 일부개정법률안에 대해서도 수정한 부분은 수정한 대로 해서 의결하고자 하는데 이의 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

잠시 후 의결하도록 하겠습니다.

6. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(권영진 의원·복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2214746)

7. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2206946)

8. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2207375)

(16시12분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제6항부터 제8항까지, 이상 3건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 설명해 주시기 바랍니다.

○전문위원 오세일 전문위원입니다.

권영진·복기왕 의원안 1번입니다. 자료 1페이지를 봐 주시기 바랍니다.

시외·고속버스 필수노선 지정제도 도입입니다.

개정안은 시외·고속버스 노선에 대한 필수노선 지정제도를 도입하려는 것으로 필수노선을 국민에게 최소한의 지역 간 광역적인 이동권을 보장하기 위하여 운행 또는 서비스의 개선이 필요하다고 국토교통부장관 또는 시·도지사가 인정하는 노선을 여객자동차운

송사업의 노선으로 정의하고, 국토교통부장관 또는 시·도지사가 필수노선을 지정하도록 하며, 필수노선 운행사업자에 대해 개선명령 또는 재정 지원을 할 수 있도록 하고, 필수노선 지정에 위한 사전타당성 평가 실시와 이를 위한 자료요청 권한의 근거를 마련하려는 것입니다.

자료 3쪽입니다.

국민의 최소한의 장거리 이동권 보장을 위하여 운행 유지 또는 서비스 개선이 필요한 시외·고속버스 노선을 필수노선으로 지정하여 별도의 관리 및 지원체계를 구축하려는 개정안의 취지는 타당한 것으로 보입니다.

다만 안 제2조제10호의 필수노선 정의 규정은 안 제50조의2제1항에 규정된 필수노선 지정의 목적, 요건, 대상 등과 중복되므로 삭제할 필요가 있다고 보았습니다. 또한 조문의 위치를 제5장에서 제2장으로 이동할 필요가 있고……

자료 4쪽입니다.

지정 대상의 범위를 시외버스·고속버스 노선으로 한정되도록 명확히 하고 장거리 필수노선과 같이 그 의미를 분명하게 드러낼 수 있는 용어를 사용할 필요가 있다고 보았습니다.

제50조의2제2항에서 필수노선에 대한 개선명령 및 재정 지원에 관한 간접적인 근거를 두고 있는데 필수노선 지정제도가 법정화되는 점을 고려하여 현행법 제23조 및 제50조에 직접 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

제3항에서는 임의절차로 규정하고 있는 타당성 평가는 무분별한 필수노선 지정을 방지하고 실효성 확보를 위하여 의무절차로 변경하되 예외적인 요건을 법제화하는 방안을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

제4항에서는 국토교통부장관에게만 타당성 평가를 위한 자료요청 권한을 부여하고 있는데 시·도지사에게도 자료요청 권한을 부여할 필요가 있다고 보았습니다. 지정 필요성이 없어진 노선은 지정해제를 할 수 있는 근거를 추가할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 6쪽입니다.

필수노선에 대한 유류비 지원 근거 마련입니다.

개정안은 필수노선에 대한 재정 지원으로서 유류 구매 비용을 보조할 수 있도록 하려는 것입니다. 필수노선 운행에 따른 비용 경감 효과와 필수노선 운영을 유인하는 효과를 기대할 수 있을 것으로 보입니다. 다만 유가보조금 부정수급 방지를 위한 현행법상의 지급정지에 관한 규정, 신고자 포상금 지급 규정, 보고·검사 규정을 유류비 보조금에 대해서도 적용할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 8쪽입니다.

3번, 노선버스 종합정보체계 구축 근거 마련입니다.

개정안은 국가 차원의 노선버스 정보체계를 구축하기 위한 근거를 마련하려는 것으로 국토교통부장관이 노선여객자동차운송사업종합정보체계를 구축·운영하도록 하고 이에 필요한 자료요청 권한을 부여하며 해당 업무를 한국교통안전공단이나 전문기관에 위탁할 수 있도록 규정하고 있습니다.

노선버스 종합정보체계 구축·운영은 전국 노선버스 정보의 체계적·효율적 관리·활용, 교통 관련 정책·제도의 개선·발전을 위한 제도적 기반이 될 수 있을 것으로 보입니다. 다

만 제5장에 위치한 제50조의3은 제2장으로 이동할 필요가 있고, 같은 조 제3항과 같이 민간위탁 규정을 두는 경우에 위탁업무에 소요되는 경비 지원에 관한 규정을 둘 필요가 있으며, 벌칙 적용에서 공무원의제 규정 또한 둘 필요가 있다고 보았습니다.

이상 여기까지 보고드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 국민의 광역이동권 보장을 위해서 수익성은 없지만 유지가 필요한 시외·고속버스 노선에 대해서 중앙정부와 지방정부의 관리·지원 체계를 강화하는 법안으로 개정안의 입법취지 및 전문위원의 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

윤종오 위원님.

○윤종오 위원 일단 유류비 지원과 관련해서 예산정책처에서는 추계가 좀 곤란하다고 이야기했지요? 유류비 지원과 관련해서 국토부에서는 유류비 지원하면 어느 정도 금액이 될 것으로 예상하고 있습니까? 유류비 지원에 대한 근거를 마련하는데 이 법안이만 들어지면 예산이 어느 정도 될 건지는 파악을 해야 될 것 아닙니까?

○국토교통부종합교통정책관 정채교 전체적으로 저희가 큰 금액은 들어가지 않는 것으로 생각하고 있습니다. 대략 고속버스 같은 경우에는 한……

○국토교통부교통서비스정책과장 나진항 교통서비스정책과장입니다.

간단히 설명드리겠습니다.

지금 국가 필수노선과 지방 필수노선으로 나뉘는데요. 국가가 지정하는 국가 필수노선에 대해서는 저희들이 총 156개 노선 중에서 약 11개에서 27개 정도가 대상이 된다고 보았고 이때 보상 규모는 30억 원에서 80억 원 정도 규모로 보았습니다. 이것은 다만 전체적으로 다 지원할 때 얘기고 저희들이 예산 규모를 보아 가면서 지원 규모를 줄일 때에는 이거보다 금액이 줄어들 것으로 추정이 됩니다.

○윤종오 위원 그래요. 지금 어떤 필수노선 중에서 특정 운송업자가 독점하고 있는 곳이 있잖아요. 그런 곳이 있잖아요, 그렇지요? 이것이 계속 독점함으로써 있는 폐단이 있는데 이 폐단에 대해 가지고 방지하기 위해서 대통령령으로 좀 정할 필요가 있다 이렇게 지금 소위 심사보고서에 나와 있는데 지금 만약에 장사가 안 된다는지 이럴 때 일방적으로 그냥 폐지하기도 하잖아요. 이런 것들을 막을 수 있는 방안이 있나요?

○국토교통부제2차관 홍지선 일단은 승객이 많은 데는 저희가 지원해 줄 필요는 없고요. 저희가 필수노선을 하는 것은 그러니까 필요한 노선인데도 불구하고 철도라든지 그런 대중교통이 없기 때문에 좀 수익성이 없고 그런 데에서 노선 버스에서 폐지를 하려고 하는 데에서 저희가 폐지를 안 하고 노선을 살리기 위해서 지원을 하는 상황이거든요. 그리고 일차적으로 앞으로 정부가 지원하는 노선에 대해서는 면허를 영구면허가 아니라 한정면허로 해 가지고 저희가 기간을 정해 가지고 지원을 해 주는 사항으로 지금 검토를 하고 있습니다.

○윤종오 위원 제가 오늘 하고 싶은 말이 그 말입니다. 지금 현재도 하여튼 노선이 한번 어떤 개인회사한테 가면 그게 영구히 가잖아요. 이러다 보니까 폐단이 생기는데 좀 전에 한정면허를 해서 5년이면 5년, 10년이면 10년 이렇게 운영 체계를 바꿔야 되는데 이 내용을 저도 법안을 발의했거든요. 오늘 조금 같이 심사할 수 있도록 하면 좋을 것

같은데……

○**국토교통부제2차관 홍지선** 저희 정부에서 앞으로는 준공영제 포함해서요 정부에서 지원하는 노선에 대해서는 신규 면허는 당연히 한정면허로 하고요. 기존의 노선도 한정면허로 바꾸는 것을 동의를 해야지 저희가 지원해 주는 그런 것을 검토를 하고 있습니다.

○**소위원장 복기왕** 윤종오 의원님 법안이 이게 발의됐는데 포함이 안 됐어요?

○**윤종오 위원** 제가 낸 법안 이것도 빠져 있고 또 다른 것도 다 빠져 있는데 하여튼 빠진 게 많습니다. 그런데 이것 법안 올릴 때 누구 재량으로 올리는 거예요?

○**소위원장 복기왕** 안전이 됐을 때, 죄송합니다만 물론 저희가 매번 확인을 이렇게 하라고 보좌진한테 그렇게 하고 있습니다만 대강의 안전들이 미리 이렇게 가지 않습니까? 그때 회의가 잡혔다 그러면 이러이러한 것을 이번에 해 달라라고 다른 의원실에서 보내와요. 그런데 못 챙겼던 모양입니다.

○**윤종오 위원** 이 법안도 그렇고 지금 11·12·13항의 교통기본법 관련해서도 이름은 다르지만 모빌리티기본법이라고 제가 냈거든요. 여기 지금 다 같이 포함되는 내용인데 이름 좀 다르다고…… 내용 좀 파악해 가지고 같이 넣었으면 최고 좋은데 오늘 밀리면 제 법안은 또 안 되는 거예요. 같이 나중에 대안으로라도 해야 되니까……

○**소위원장 복기왕** 죄송하지만 앞으로……

○**윤종오 위원** 좀 올리기 전에 혹시 빠진 게 없는가……

○**소위원장 복기왕** 법안소위가 열린다라고 하면 거기 보좌관하고 우리 방 보좌관하고 소통이 되게끔, 사실 이 결정하기 전까지 여야 간에는 굉장히 많은 의견들이 있고 또 안전도 이렇게 올라오고 하거든요. 반복적으로 이런 일이 발생해서 좀 송구스러운데 앞으로 보좌진 간의 소통이 조금 더 잘 될 수 있도록 저희도 노력할 테니까요. 우리……

○**김도읍 위원** 국장님, 여객자동차 운수사업법과 관련해서 이 건과는 조금 관계없지만 광역이나 아니냐에 따라서 취지는 똑같은데 시내버스, 마을버스 있잖아요. 이게 지금 광역이동권 보장도 중요하지만 요즘 각 지방자치단체들이 어렵지 않습니까? 그런 상황에서 시내버스라든지 마을버스에 대해서도 조금 더 들여다봐야 될 필요가 있다. 시민들의 요구는 많은데 거기에 못 따라가거든요. 지금 시내버스 같은 경우도 총량제잖아요. 국장님, 맞지요?

○**국토교통부종합교통정책관 정채교** 예, 거의 그렇게 운영하고 있습니다.

○**김도읍 위원** 이걸 좀 탄력적으로 하면서 중앙정부가 지원을 할 수 있는 방안이 없는지 그것은 별도로 저한테 이야기를 좀 해 주십시오.

○**국토교통부종합교통정책관 정채교** 알겠습니다.

○**김도읍 위원** 총량제 조정 문제하고 중앙정부의 지원을 할 수 있는 이것은 조속히 마련해서 저한테 보고 좀 해 주십시오.

○**국토교통부종합교통정책관 정채교** 예, 알겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 다른 의견 없으시면 계속해서 7항과 8항에 대해서도 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 오세일** 자료 1쪽입니다.

1번, 플랫폼중개사업자에 대한 개선명령 도입입니다.

두 개정안은 국토교통부장관이 운송질서 확립 및 여객의 편의를 도모하기 위하여 필요한 경우 플랫폼중개사업자에 대해 여객의 공정한 배정, 플랫폼중개요금 조정, 안전운송 조치, 사업계획 변경, 서비스 개선 등의 개선명령을 할 수 있도록 하려는 것입니다.

자료 2쪽입니다.

여객자동안송플랫폼사업은 플랫폼운송사업, 플랫폼가맹사업, 플랫폼중개사업의 3개 종류로 구분이 됩니다. 이 중 플랫폼운송사업과 플랫폼가맹사업에 대해서는 현행법상 개선명령제도가 도입되어 있으나 플랫폼중개사업에 대해서는 관련 규정이 없습니다.

자료 3쪽입니다.

시장지배적 플랫폼중개사업자가 특정 운송사업자나 운전업무 종사자를 우대하여 여객을 불공정하게 배정하거나 시장지배적 지위를 이용하여 중개요금을 과도하게 설정하는 경우 국토교통부장관이 개선명령을 통하여 이러한 문제에 효과적으로 대응할 수 있도록 하려는 것으로 그 취지는 타당한 것으로 보입니다.

다만 개선명령의 내용 중 ‘여객의 공정한 배정’은 다소 포괄적이므로 ‘운송플랫폼을 통한 여객의 공정한 배정’으로 문구를 좀 더 구체화할 필요가 있다고 보았습니다.

또한 플랫폼중개요금의 조정은 현행법 제49조의19에서 플랫폼운송중개요금이라는 용어를 사용하고 있으므로 이에 맞추어 문구를 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

사업계획의 변경은 플랫폼중개사업의 사업계획서 제출에 관한 근거가 현재 시행규칙에 규정되어 있으므로 법률에 사업계획서 제출 근거를 두는 개정을 병행할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 6쪽입니다.

이번 개선명령을 위한 보고·검사 및 개선명령 미이행 시 행정처분 권한 부여입니다.

두 개정안은 국토교통부장관이 개선명령을 하기 위하여 필요한 경우 보고 및 서류제출을 명할 수 있도록 하고 개선명령 미이행 시 등록취소나 사업정지 등의 행정처분을 할 수 있도록 하려는 것입니다. 개선명령 제도의 실효성 확보를 위하여 필요하다고 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 운송질서 확립 및 여객 편의를 도모하기 위해서 플랫폼중개사업자에 대한 개선명령을 도입하려는 개정안의 입법 취지 및 전문위원의 수정안에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 주시기 바랍니다.

따로 없으신가요?

그러면 6항부터 8항까지 각각 본회의에 부의하지 아니하고 이를 하나의 위원회 대안으로 제안을 해서 잠시 후에 가결하도록 하겠습니다.

9. 폐철도부지의 활용 촉진 및 지원에 관한 특별법안(김석기 의원·민홍철 의원 대표발의)
(의안번호 2215603)

10. 폐철도 및 유허부지 활용 활성화에 관한 법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2215145)
(16시27분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제9항 폐철도부지의 활용 촉진 및 지원에 관한 특별법안과 의사일정 제10항 폐철도 및 유희부지 활용 활성화에 관한 법률안을 일괄하여 상정합니다.

○국토교통부제2차관 홍지선 위원장님, 잠시 양해의 말씀을 드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 예.

○국토교통부제2차관 홍지선 지금 폐철도 관련 법안 심의하시기 전에도 저희가 유가보조금 관련해서, 교통 관련 법안이라서 위원님들께 한 가지 협조 요청을 드릴 사항이 있어서 말씀을 드려도 될지……

○소위원장 복기왕 말씀하십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 최근 중동 정세 악화로 인해서, 고유가로 인해서 유류비가 원가의 30~40%를 차지하는 등 화물·버스 업계가 좀 어려운 상황에 있습니다. 그래서 우리 정부는 상황이 장기화될 경우에 대비해서 기존의 유가보조금을 추가로 지급할 수 있는 근거를 마련을 하고자 합니다.

다행히 여야 간사의 합의로 신속하게 법안을 공동발의를 해 주셨는데요. 법안의 주요 내용이 산업부가 자원안보위기 경보를 발령할 경우에는 유가연동보조금 지급한도 ℓ당 183원을 초과하여서도 유류비를 지원할 수 있는 근거 규정을 신설하고 지방정부뿐만 아니라 국토교통부장관도 지원의 주체로 추가하는 내용이 되겠습니다.

이렇게 되면 현행 ℓ당 1961원을 초과하는 유류비에 대해서도 지원을 할 수 있게 되는 근거가 있게 되고요. 법안 개정 이후에 추가 지원액 등은 시군별 재원 여력과 유가 상황 등 모니터링하면서 철저히 관리를 해 나갈 계획입니다.

최근 유가 상황이 엄중하고 다른 분야에도 영향이 큰 교통·물류 산업의 특성을 고려해서 위원님들이 조속히 법안이 처리가 될 수 있도록 해 주시면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○송기현 위원 그거 무슨 법안이에요?

○김도읍 위원 무슨 법인데요? 무슨 법인데 통과시켜 달라는 거예요?

○국토교통부제2차관 홍지선 화물차법 관련하고 여객차법에 유가를 보전해 주는 근거 규정이 있는데요.

○김도읍 위원 그 법 제명이 뭔데요? 법 제명도 이야기 안 하고 통과시켜 달라고……

○국토교통부제2차관 홍지선 법은 이 여객자동차법하고요 화물차 운송사업법입니다.

○김도읍 위원 화물자동차 운수사업법, 여객자동차 운수사업법 그 두 가지라는 거예요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 그렇습니다.

○소위원장 복기왕 이 부분에 대해서 여야 간사님과 합의를 해서 다음번 때, 이 법안에 대해서는 숙려기간도 안 지났고 한데 그 45일을 기다리다 보면 뭐 어떻게 하겠습니까? 그래서 직권상정하고 바로 심사 후 통과되는 이 안과 합쳐서 대안으로 만들어서 전체……

○손명수 위원 그러니까 소위를 생략하겠다는 말씀이지요?

○소위원장 복기왕 그렇지요. 그 설명을 정확하게……

○김도읍 위원 그건 아니지.

○김희정 위원 다시 질문할게요. 유류비 지원의 주체가 어디로 되어 있습니까?

○국토교통부제2차관 홍지선 지금 지방자치단체에서 지원을 하고 있습니다.

○김희정 위원 제가 질문하는 이유는 뭐냐면 소위 유류세는 국세로 걷어 가고 있잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 그중에서 자동차 주행세는 지방세로 되어 있습니다.

○김희정 위원 그런데 제 얘기는 돈을 가져가는 비율하고 실제로 저희가 도와주는 비율은 다르기 때문에 예를 들어서 배준영 의원 같은 경우는 유류세 인하 법안을 낸 상태예요. 그러면 깎아 주는 법안에 대해서는 얘기를 하지 않고 지자체에 부담 안기는 법안은 올라오고, 그게 아까 윤종오 위원님이 말씀하신 거하고 비슷한 내용인데요. 예를 들어서 법안을 논의할 때는 법안 이름이 달라도 비슷한 논의가 있으면, 아까 교통기본법안하고 법안 이름이 달랐지만……

○손명수 위원 모빌리티법안.

○김희정 위원 모빌리티법안 이런 게 묶어서 가듯이 말 그대로 세를 깎을지 지원을 늘릴지도, 법령은 다를지 모르지만 같은 논의선상에서 이루어져야 되는 거라고 보여집니다, 왜냐하면 부담의 주체와 걷어 가는 주체가 다르기 때문에.

○국토교통부제2차관 홍지선 그런데 이 개정안……

○김희정 위원 그런데 그거를 지금 종이 한 장 가지고 오지도 않고 그냥 생략하고 가겠다?

○소위원장 복기왕 이 부분은 제가 말씀드리는 게 맞는 것 같습니다.

우선 차관께서는 이 법안이 발의됐고 매우 시급한 법안이기 때문에, 여객자동차 운수사업법인데 오늘 소위에 이거를 병합해서 같이 심사할 수 있는지를 우리가 국회 절차상으로 검토를 했습니다만 행정실에서 절차상 안 된다고 하셔서 불가피하게 다음번 전체 때 상정을 하고 관련된 토론을 진행하고 이거와 병합해서 대안으로 처리할 수밖에 없다는 절차상의 보고를 받고 오늘 안 했는데 차관께서는 이 법안이 오늘 다뤄지니까 보고를 드렸던 것 같은데요.

아까 양해를 구했던 것처럼 전체 위원님들께 미리 다 말씀을 드리면 얼마나 좋겠습니까? 그런데 당장 이 문제에 대해서는 화물차와 경유차를 쓰고 있는 버스 사업자들, 이분들에게 당장 급한 문제이기 때문에 이 부분은 숙려기간이나 이런 부분 있지만 양당 간사가 공동발의를 통해서 빨리 진행하자라는 부분에 대해서 합의를 본 거고요.

절차의 문제 때문에 오늘 같이 병합 심사를 못 하게 됐다라는 양해의 말씀을 드립니다.

○김희정 위원 숙려기간을 채우지 않는 부분에 대해서는 급한 법안의 경우는 그 부분은 동의를 합니다. 그래도 한 번 보기는 해야지요.

○소위원장 복기왕 예, 그거는 그렇게 하겠습니다.

○손명수 위원 제가 질문이 있는데, 제가 얘기를 들었는데요. 급한 법안이라고 생각하고 지금 위급 상황이기 때문에 지원 필요성을 다 공감하시잖아요.

그런데 법안이 통과되면 지원이 통과된 시점부터예요, 소급 적용이 가능해요?

○국토교통부제2차관 홍지선 그건 소급 적용도 가능하고요. 그런데 저희가 말씀드리는 법안 이번에 변경되는 거는, 기존에는 자동차 주행세를 걷어서 지방에서 나눠 주고 지방에서 유가연동보조금을 지원을 해 주는데요. 그래도 ㄹ 당 183원을 초과하는 것은 지원을

못 하고, 그러니까 집행잔액이 있어도 지원을 못 하고 있는 상황이라서요. 그 상황에 대해서는 저희가 중앙정부에서도 일단은 집행잔액을 지방에서 보조할 수 있을 만큼 보조를 하고 모자라는 부분에 대해서는 중앙정부에서도 추가로 지원해 줄 수 있는 근거를 마련하는 겁니다.

○**손명수 위원** 그러니까 내가 질문을 드리는 취지가 뭐냐면 지금 비상시국에 지원하자는 데 다 공감할 하는데 소급 적용이 가능하다면, 지금 두 분이 발의는 하셨잖아요. 그런데 지금 여기에 상정이 안 됐어요. 그런데 숙려기간 이런 거는 생략하더라도 빠른 시일 내에 이걸 설명하는 기회를 갖도록 하고, 법안이 처리되는 데 또 본회의까지 거쳐야 되기 때문에 시간이 필요해요. 그러면 이미 지금 어려움은 가중이 되고 있는데……

그러니까 그러면 그것 산업부 발령 시점으로 될 거 아니에요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 그런데 지원해 주는 거는 소급 적용까지는 좀 힘든 것으로……

○**손명수 위원** 안 돼요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예.

○**손명수 위원** 그걸 내가 정확하게 물어보는 거예요. 그러니까 소급 적용이 안 되면……

○**국토교통부종합교통정책관 정채교** 잠깐 추가로 좀 말씀드리겠습니다.

○**송기현 위원** 아니 잠깐만, 그건 나중에 얘기하고. 지금 법안도 안 올라왔는데 소위에서 뭘 논의를 하고 있어요. 다음에 하시고.

그리고 차관님이나 담당 국장님께 한마디 드릴 말씀은 우리가 소위를 하면 소위 하는 법안의 목록이 나와요. 상정이 안 된 법을 얘기하는 거잖아요.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예, 죄송합니다.

○**송기현 위원** 그러면 미리 간사님한테 말씀드려서 상정이 됐는지 확인을 해 보고, 그거 빨리 해 달라는 건 간사님한테 얘기하면 되는 거지 여기 있는 소위 위원들 아무도 모르는 상태에서 그 법을 빨리 해 달라고 얘기하면 되는 거 아니잖아요.

법안 봤어요, 오늘 소위에서 뭐 할 건지?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예.

○**송기현 위원** 그러면 소위에서 상정이 안 됐잖아요. 그렇지요? 그럴 때는 간사님하고 상의하시란 말이에요, 양당 간사님한테 빨리 해 달라고.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예, 죄송합니다.

○**송기현 위원** 여기는 상정된 법안에 대해서 논의하는 거지 상정 안 된 법안에 대해서 이러저러 얘기할 건 아니다 이런 말씀입니다.

다른 거 하세요.

○**소위원장 복기왕** 이야기 나온 김에 그거에 대해서 제가 말씀드리면 그 정도 급하게 국회에 찾아와서 빨리 법안을 좀 해 달라고 요청을 했으면 이미 국토위원들 방에 다 다녀갔어야 됩니다. 법안 설명했어야지요. 일을 안 하고 있는 거예요. 뭐가 급한지를 모르고 있는 겁니다. 분명히 이거는 지적받아 마땅합니다.

○**김도읍 위원** 그리고 그만큼 시급하다고 유례없는 이런 제안을 한 차관도 문제지만 사안의 시급성을 감안하면, 차관께서는 그 법안이 만약에 소위 심사 과정에 올라온다고 그러면 신속하게 처리가 될 수 있도록 준비를 철저히 해야 되는 거예요, 지원 대상이라

든지 지원 기준이라든지 지원 기한이라든지. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예.

○김도읍 위원 소급 적용 문제라든지 그런 것들을 다 철저히 준비해 가지고 단번에 처리가 될 수 있는지, 잘 준비하시라고요.

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 알겠습니다.

○소위원장 복기왕 제가 한 시간 반 안에는 끝낸다고 했는데 아직 한 분이 지금 오고 있다고 하니까 그사이에 의사일정 제9항과 10항 이 부분에 대해서 일독하고 시간이 되면 토론까지 진행하도록 하겠습니다.

전문위원 말씀해 주십시오.

○전문위원 오세일 자료 1쪽입니다.

폐철도부지는 철도노선이 폐지되거나 철도건설 사업으로 인하여 철도시설이 이전됨으로써 더 이상 철도차량이 운행되지 않는 철도부지를 말합니다. 철도 유휴부지는 폐철도부지와 함께 철도부지 중 철도운영 이외의 용도로 사용하더라도 철도운영 및 안전에 지장을 주지 않는 철도교량 등 철도 선로의 하부 부지 등을 포함하는 개념입니다.

국토교통부는 폐철도부지를 포함한 철도 유휴부지를 체계적으로 관리하고 효율적으로 활용하기 위해 철도 유휴부지 활용지침을 제정하여 운영 중입니다.

자료 3쪽입니다.

2025년 기준으로 철도 유휴부지의 약 35%가 사용되지 못하고 있는데 인근 주민들의 생활환경을 악화시키고 도시 내 단절 구간을 형성하여 도시발전을 저해할 수 있으며 국유재산이 효율적으로 활용되지 못함에 따른 국가적 손실이 발생하고 있습니다.

국토교통부훈령인 철도 유휴부지 활용지침은 재정 지원이나 국유재산특례 등 활용사업에 실질적으로 도움을 줄 수 있는 정책적 수단들은 포함하지 못하고 있습니다.

이에 제정안은 기존에 훈령으로 규정되어 있던 철도 유휴부지의 활용을 위한 추진체계를 법률에 직접 규정하는 한편 철도 유휴부지 활용을 위한 기본계획 수립, 폐철도부지 활용을 촉진하기 위한 재정 지원, 국유재산 대부 등에 관한 특례를 마련하려는 것으로 폐철도부지의 효율적 활용과 지역 경쟁력 강화에 도움이 될 수 있을 것으로 보았습니다.

자료 7쪽입니다.

1번, 목적 및 정의 조항입니다.

송기현 의원안은 제정안의 적용범위를 폐철도부지를 포함한 철도 유휴부지로 보고 있으나, 민홍철·김석기 의원안은 폐철도부지만을 법률의 적용대상으로 한정하고 있습니다.

공공자원의 효율적 운용 측면에서 제정안의 적용범위를 송기현 의원안과 같이 철도 유휴부지로 확대하는 방안을 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 9쪽입니다.

또한 제정안들은 활용사업의 시행주체를 특별시장·광역시장·특별자치시장 또는 시장·군수로 규정하면서 광역시의 관할 구역에 있는 군의 군수는 제외하고 있는데 현재 국가철도공단도 운영하고 있는 철도 유휴부지 활용사업의 경우에도 특·광역시의 구청장·군수가 사업을 신청·시행하고 있으며 구청장·군수를 포함할 경우 지역 특성을 고려한 내실 있는 사업계획 수립을 기대할 수 있다는 점을 고려할 때 활용사업의 시행주체에 특·광역시의 구청장과 군수를 포함할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 10쪽입니다.

2번, 국가 등의 책무, 다른 법률과의 관계, 폐철도부지의 분류입니다.

민홍철·김석기 의원안은 폐철도부지 활용을 위한 국가 및 지방자치단체의 정책 수립 및 재원 마련 노력 등의 책무에 대해 규정하고 있고 이 법이 활용사업에 대하여 다른 법률에 우선하여 적용하도록 하되 다른 법률에 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따르도록 하고 있는데 이는 제정안이 특별법으로 기능하도록 하고 규제에 관한 특별 적용 시 국민에게 유리한 결과를 주기 위한 조항으로 타당한 측면이 있다고 보았습니다.

다음 페이지입니다.

또한 폐철도부지의 유형을 역사문화보전부지, 생태환경보전부지, 활용부지, 기타부지로 구분하고 있는데, 이는 현행 철도 유희부지 활용지침을 참고하되 현행 보전부지를 역사문화보전부지와 생태환경보전부지로 세분화한 것으로 보여 별다른 문제는 없다고 보았습니다.

자료 12쪽입니다.

3번, 실태조사, 기본계획의 수립 등입니다.

자료 15쪽을 봐 주시기 바랍니다.

두 제정안은 폐철도부지 및 유희부지의 활용 및 관리현황에 대한 실태조사를 실시하도록 하고 국토교통부장관이 기본계획을 수립하도록 하며 폐철도부지를 사용하고자 하는 시장 등은 활용사업계획을 작성하여 국토교통부장관의 승인을 받도록 하고 있습니다.

자료 16쪽입니다.

한편, 민홍철·김석기 의원안은 기본계획 수립 시 미리 관계 중앙행정기관, 시·도지사 등과 협의하고 철도산업위원회의 심의를 거치도록 하고 있는데 기본계획의 충실한 수립을 위하여 필요한 조항으로 보았습니다.

또한 민홍철·김석기 의원안은 시장 등이 활용사업계획 작성·변경 시 공람이나 공청회 등을 통해 의견청취를 하도록 규정하고 있는데 지역주민의 수용성을 높일 수 있다는 점에서 긍정적으로 보았습니다.

자료 17쪽입니다.

4번, 활용사업의 시행자입니다.

민홍철·김석기 의원안 제8조는 시장 등이 활용사업의 시행자를 국가·지방자치단체, 지방공사, 민간기업 등으로 지정하도록 하려는 것으로 유사 입법례에서는 시행자가 사업을 착수하지 아니하거나 시행자의 부도·파산 등의 사유로 사업 시행이 어렵다고 인정되는 경우에는 시행자 지정의 변경 또는 취소 등을 할 수 있도록 규정하고 있는데 제정안에서는 관련 규정이 마련되어 있지 않기 때문에 보완이 필요하다고 보았습니다.

자료 19쪽입니다.

5번, 폐철도부지의 매입입니다.

민홍철·김석기 의원안 제10조에서는 국토교통부장관이 국가 외의 자가 소유한 폐철도부지의 매입계획을 수립하도록 하고 이에 따라 폐철도부지를 매입할 수 있도록 하며 매입하는 경우 교통시설특별회계법에 따른 철도계정을 사용할 수 있도록 규정하고 있습니다.

다음 페이지입니다.

현재 국가는 국유재산을 매입하기 위해서 국유재산법 및 같은 법 시행령에 따라 매년 국유재산의 취득에 관한 계획을 수립하고 있고 폐철도부지의 대부분을 한국철도공사가 소유하고 있어 폐철도부지 매입계획의 대부분은 한국철도공사와 관련되어 있습니다. 따라서 폐철도부지 매입에 관한 별도의 계획을 수립할 필요가 있는지 면밀한 검토가 필요하다고 보았습니다.

또한 교통시설특별회계법의 목적은 도로, 철도, 공항 등의 원활한 확충과 효율적인 관리·운용이라는 점에 비추어 볼 때 철도시설로 사용되지 않을 폐철도부지의 매입이 교통시설특별회계법의 취지에 부합하는지에 대한 검토가 필요하다고 보았습니다.

자료 22쪽입니다.

대부·사용허가·교환·매각·양여 등 국유재산에 관한 특례 등입니다.

24쪽을 봐 주시기 바랍니다.

송기현 의원안에서는 국유재산의 20년 이내의 대부·사용허가, 사용료 감면, 영구시설물 축조 등의 특례를 규정하고 있고, 민홍철·김석기 의원안에서는 국·공유재산의 20년 이내의 대부·사용허가, 영구시설물 축조, 매각·교환·양여에 대하여 특례를 두고 있습니다.

제정안들은 지방자치단체가 폐철도부지 등을 지역 특성을 고려하여 효율적으로 활용할 수 있도록 다양한 정책수단을 제공할 수 있다는 점에서 타당한 측면이 있다고 보았습니다.

다만 국유재산에 대해 장기간의 대부·사용허가, 영구시설물 축조 등을 허용할 경우 처분에 준하는 장기 고정화 효과가 발생하여 해당 재산의 처분가능성을 제약할 우려가 있고—다음 페이지입니다—이는 향후 정책 환경 변화 등에 따른 유연한 처분을 곤란하게 할 가능성이 있다는 점을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

또한 국유재산의 무상 사용허가 등 특례는 해당 재산을 통해 확보할 수 있는 잠재적 재산수입을 감소시킬 수 있다는 점도 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

국유재산 특례의 경우 국유재산특례법 별표를 개정하여야 하는데 현재 민홍철·김석기 의원안과 관련된 국유재산특례법 개정안은 발의되어 있지 않은 상태입니다.

자료 29쪽입니다.

활용사업계획 수립 검토 요청 등입니다.

민홍철·김석기 의원안은 철도 운영에 사용되지 않은 상태로 5년이 경과한 폐철도부지에 대하여 활용사업계획 수립을 국토교통부장관이 관할 시장 등에 요청하고 활용사업계획이 수립되지 아니한 부지의 경우 신속하게 처분할 수 있도록 하여 처분이 되지 않는 부지의 활용 가능성을 제고하려는 것입니다.

다만 제정안에 따른 무상 대부 또는 양여 등은 해당 재산을 통해 확보할 수 있는 잠재적 재산수입의 감소를 야기할 수 있고 국가의 재정수입에 미치는 영향, 다른 국유재산과의 형평성 등을 종합적으로 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 31쪽입니다.

시정명령 등입니다.

민홍철·김석기 의원안은 폐철도부지를 매수하거나 사용 허가받은 지방자치단체가 폐철도부지를 그 용도로 사용하지 아니하거나 관리를 소홀히 한 경우 국토교통부장관은 그

시정을 명령할 수 있도록 하고, 시장 등은 활용사업시행자가 이 법 또는 이 법에 따른 명령·처분이나 활용사업계획에 위반되었다고 인정되는 때에는 계약의 해제, 공사의 중지·변경 등의 조치를 취할 수 있도록 규정하고 있습니다.

제정안은 국토교통부장관이 지방자치단체에 대해서만 시정명령을 할 수 있도록 규정하고 있는데 활용사업의 시행자 또한 국토교통부장관으로부터 폐철도부지에 대한 사용허가를 받아 폐철도부지 활용사업을 할 수 있다는 점을 고려할 때 활용사업의 시행자에 대해서도 시정명령을 할 수 있도록 보완이 필요하다고 보았습니다.

다음 페이지입니다.

제정안은 국토교통부장관의 시정명령을 이행하지 아니한 경우 그 이행을 강제할 수단이 마련되어 있지 않은데 계약의 해제, 공사의 중지 등 필요한 조치를 할 수 있도록 하여 시정명령의 이행을 강제할 수 있는 수단을 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

안 제16조제2항 중 활용사업계획에 위반되었다고 인정되는 때와 관련하여 활용사업계획이 구체적인 의무사항으로 구성되어 있지 않다는 점에서 이를 위반했다고 판단하는 것이 불분명한 측면이 있어 보이고, 사정변경 등에 따라 계획과 다르게 시행된 경우에도 계약의 해제 등의 조치를 할 수 있게 되어 과도한 측면이 있다고 보았습니다.

자료 33쪽입니다.

재정지원 등 보칙입니다.

제정안들은 폐철도부지의 활용 활성화를 위한 국가의 재정지원 규정, 자료 제공 요청 규정, 보고 및 검사, 청문 규정과 함께 업무의 일부를 철도 관련 기관 또는 단체에 위탁할 수 있는 규정 등을 마련하고 있습니다. 이는 이 법에 따른 원활한 업무 추진을 위해서 필요한 조항으로 보았습니다.

활용사업의 시행자 지정, 활용사업계획의 승인 등의 행위를 시장 등이 하고 있다는 점에서 안 제20조 및 제21조의 실시주체에 시장 등을 포함하도록 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

자료 36쪽입니다.

부칙입니다.

시행일은 공포 후 6개월이 경과한 날로 정하고 있는데 하위법령 마련 등에 소요되는 시간을 고려할 때 타당하다고 보았습니다.

또한 민홍철·김석기 의원안은 이 법 시행 당시 폐철도부지의 경우 이 법 시행 이후 1년 이내에 감정평가를 실시하도록 규정하고 있는데 모든 폐철도부지에 대해 감정평가를 실시하기 위해서는 상당한 비용과 시간이 소요되고 일괄적으로 감정평가를 실시하였다 하더라도 활용사업 추진 과정에서 감정평가가 필요한 경우 해당 부지에 대한 감정평가를 재실시할 가능성이 있으며 감정평가를 실시하는 주체가 명시되어 있지 않다는 점을 고려할 때 이를 명확하게 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 홍지선 국유재산의 특례가 과도해서 철도 특별회계의 건전한 관리에 좀 부정적인 영향을 끼칠 우려가 있다고 저희는 검토를 했고요. 현행 법체계에서도

주민지원시설 등 비영리 공익사업 목적으로 철도부지가 사용이 가능하고 이 경우에도 사용료 60%가 감면되는 점을 고려할 때 이 제정안에 대해서는 신중한 검토가 필요하다고 사료됩니다.

○송기현 위원 물어볼까요?

○소위원장 복기왕 예, 질문 받으십시오.

○송기현 위원 차관님, 전체적으로 정부의 입장은 국유재산 특례가 과도하다 이렇게 하고 이미 사용하고 있으니까 다른 법에 따라 사용하는 대로 그대로 하면 좋겠다 얘기하셨는데, 입법 취지가 그 유희부지나 철도부지를 지자체 등지에서 사용하도록 하는 것뿐 아니라 굉장히 많은 철도부지나 유희부지가 전혀 사용도 안 돼 있는 채 계속 방치되어 있기 때문에 이것을 그대로 두면 방치되어 있는 상태로 되면서 주민의 피해를 야기하는 경우가 많기도 하고 또 주변 경관상 좋지 않은 경우가 많이 있어요. 이런 경우에 적극적으로 이것을 활용할 수 있도록 하는 것이 필요하다는 취지로 이 법을 발의하게 된 거란 말이지요, 단순히 기존에 있던 대로 쓰라는 것 말고, 거기에 대해서 지금 얼마 정도가 그냥 저거 돼 있는지 그 자료 보셨으니까 알 거 아니에요, 지금 유희부지에 그냥 남아 있는 거. 아예 아무것도 안 쓰고 그냥 방치돼 있는 거. 거의 한 40% 가까이 그렇게 돼 있거든요, 지금.

실제로 폐철도 부근 가 보면 그냥 뭐 10년 이상 그대로 방치되어 있어요, 철도노선도 그렇고 유희부지도 그렇고. 그런 경우는 적극적으로 국가가 관리에 대한 계획을 세우고 관할 지방자치단체와 함께 협력해서 적극적으로 활용될 수 있도록 하는 게 필요하지 않을까요?

○국토교통부제2차관 홍지선 위원님 말씀에 그 부분에 대해서는 동의를 하고요. 그래서 지금 기존의 국유재산법에서도 저희가 철도부지에 대해서도 원래는 매년 관리계획이라든지 그런 걸 세울 수가 있습니다. 그래서……

○송기현 위원 세울 수가 있는데 세웠어요, 아니면……

○국토교통부제2차관 홍지선 제대로 좀 관리를 못 한 측면은 인정하고요. 그래서 앞으로는 제대로 그런 철도부지에 대해서도 구체적으로 매년 관리계획을 세워…… 일단 실태 파악하는 것부터 중요하고요. 실태 파악을 해서 관리계획을 세우고 또 최소한 지방자치단체에서 요구하는 사항이 많기 때문에 지방자치단체하고 충분히 협의를 해서 지역의 주민들이 활용을 할 수 있는 방안에 대해서도 같이 좀 찾아보도록 하겠습니다.

○송기현 위원 오늘 이 법안을 할 수는 없을 것 같은데 다음에 다시 논의할 때까지, 지금 차관님 말씀에 따르면 전혀 유희부지에 대한 관리계획 아직 안 돼 있다는 것으로 들리고 실태조사도 전혀 안 돼 있다는 걸로 저는 이해가 되거든요. 그걸 하셔 가지고 하는 방안을 좀 연구하실 필요가 있다고 생각합니다. 기본적으로 지금 실태하고 어떻게 했으면 좋겠는지에 대한 그것도 국토부에서 고민을 하셔야 될 것 같아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 알겠습니다.

○소위원장 복기왕 말씀하십시오.

○김도읍 위원 차관님, 국유재산에 대한 특례가 과도하다고 이렇게 말씀하셨거든요. 그런데 지금 이게 폐철도부지는 소유권이 법상 어떻게 돼 있어요?

○국토교통부제2차관 홍지선 국유로 되어 있는 곳도 있고요. 어떤 거는 철도공사 소유

로 되어 있는 사항도 있습니다.

○**김도읍 위원** 그런데 국유재산에 대한 특례가 과도하다고 말씀하실 때는 이 국유재산이, 국·공유재산이 정상적일 때 정상적인 국·공유재산에 대해서 특례가 과도하다 그러면 저희들도 별로 이 법에 대해서 할 말이 없어요. 그런데 조금 전에 송기현 위원님도 말씀하셨다시피 관리가 안 돼요. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예.

○**김도읍 위원** 관리가 안 되면 그러면 국·공유재산을 어떻게 해야 됩니까? 기본적으로 처분을 해야 되잖아요. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 예, 원래 당초 용도대로 사용하지 않으면 처분 계획도 같이 좀 세워야 될 필요가 있습니다.

○**김도읍 위원** 그런데 처분이 가능한가요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 이게 필지에 따라서, 상황에 따라서 좀 다른 것 같습니다, 그건.

○**김도읍 위원** 필지에 따라서, 상황에 따라서 다른 게 아니고 지금 한국철도공사가 소유하고 있는 땅들은 팔 수가 없잖아요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 철도상하부지라든지 그런 거에 대해서는 당연히……

○**김도읍 위원** 아니요, 그게 용도나 이런 것 때문에 그런 게 아니고 일단 폐철도부지를 전제로 하는 거 아니에요? 그런데 철도공사가 이걸 못 판다니까요. 왜냐하면 이걸 만약에 팔게 되면 총자산이 감소하면서 총부채 비율이 올라가기 때문에 철도공사가 팔 수가 없어요. 즉, 다시 이야기해서 폐철도부지는 관리도 안 돼. 관리 못 하는 사람들이, 관리 주체가 관리도 안 되고 처분도 안 되고 그러면서 각 지자체에서 이걸 잘 활용해 보겠다고 하니깐 과도한 특례라고 그러고 그래서 이 법이 탄생한 거예요.

조금 전에 송 위원님 말씀하셨다시피 완전히 방치돼 갖고 우범지역화, 쓰레기투기장, 이런 식으로 돼 있다는 거 아니에요? 그러면 어찌자라는 거예요?

그래서 지자체에서 의원님들이 호구지책으로 이 법을 만들어서 잘 관리할 테니까 장기무상임대해 달라, 이런 거 아니에요. 그걸 특례라고 이야기하면 어찌자는 거예요?

○**국토교통부제2차관 홍지선** 기존에도 투자한 금액에 대해서 그 금액만큼의 무상임대를 하는 데도 있고요. 그런데 과도한 특례라는 것은 철도공사 부지 같은 경우 국가에서 현물출자를 했는데 그거를 다시 국가가 재정을 투입해서 매입을 한다는 그런 거에 대해서는 좀 특례라는 사항을……

○**김도읍 위원** 아니, 그러니까 그게 불가하다니까요. 현물출자한 걸 다시 국가가 매입하는 건 불가하단 말이에요.

○**국토교통부제2차관 홍지선** 그런데 그 내용에 그런 사항이 들어가 있어 가지고……

○**김도읍 위원** 그리고 관리도 안 돼요. 차관님도 열떨결에 조금 전에 인정을 하셨는데 철도공사나 한국철도공단이 관리할 수 있는 시스템이나 지식이 전혀 없어요. 맞잖아요? 자기들 기능하고는, 권한 밖에 있는 업무가 문제가 발생한 거거든요. 그래서 이걸 장기로……

보세요, 처분도 안 되지요, 관리가 안 되지요. 지자체에서 장기무상임대해 달라 이걸 과도한 특례라고 주장하는 거는 너무 경직되어 있다.

○국토교통부제2차관 홍지선 담당 국장이……

○국토교통부철도국장 김태병 담당 철도국장입니다.

현재 저희가 매년 공단에서 지자체, 지방정부를 상대로 해 가지고 철도유희부지 활용 사업을 하고 있습니다. 그래서 현재 3316만㎡ 정도를, 그게 전체 유희부지의 65%인데요 이걸 사용을 하고 있고요. 그런데 사용 못 하는 부지들이 위원님들께서 지적하신 것처럼 다소 방치된 지역도 있지만 철도 안전상 필요한 지역들이 있어서 저희가 지금 개발을 못하고 있는 부분도 있고, 다만 오늘 이 법에서 저희들도 좀 더 이걸 체계적으로 관리할 수 있지 않을까 해서 4월 달에 전체 지자체 간담회를 통해서 만약에 지자체가 원하는데 못 하는 부분들이 뭐가 있는지 좀 더 파악을 해 보려고 준비를 하고 있습니다.

그리고 지금 현재는 지자체가 기부채납으로 하는 경우는 저희가 무상으로 20년까지 사용하게 해 주고 있고요. 그리고 유상인 경우에도 저희가 한 800억 원 정도를 수입을 잡고 있는 건 있는데 1%밖에 안 됩니다, 실제 사용요율이. 그러니까 보통 관광이나 다른 목적으로 할 때는 5%인데 지자체가 주민들의 공적인 목적으로 사용한다고 그러면 1%의, 거의 무상과 유사하게 20년 동안 주고 있습니다.

다만 이 법에서는 일반 모든 거를 다 20년 하다 보면 저희가 진짜 나중에 하다 보면 처음에 무상으로 이렇게 5년 동안 해 줬는데 정부가 갑자기 이걸 복합센터를 만든다든지 다른 주차장을 만든다든지 저희가 사용할 목적이 생겼음에도 불구하고 못 할 수 있는 요인이 생겨서 저희가 20년은 너무 과다하고 5년 정도를 하면 어쨌든, 여러 가지 의견들을 달았거든요. 이 부분이 다소 과다하다고는 볼 수 있는데 대신 정부가 이 땅에 대해서 벌써 한 3300만㎡ 정도를 저희가 이런 규정에 따라서, 다만 지침이어서 다소 한계는 있습니다.

그런데 저희도 이게 법규가 상향되는 것까지 취지는 공감하는데 20년씩 그렇게 전부 무상으로 해 버리는 것들이 혹시 정부의 재정 측면에 너무 영향을 준다는가 또 정부가 철도공사한테 현물출자한 거를 다시 사 가지고 다시 그렇게 하는 부분이 과연 법적으로 맞는가라는가 좀 고민들이 있어서 그 부분을 좀 말씀드립니다.

○김도읍 위원 국장님, 국장님 말씀이 모순이 있는 거예요. 싸게 임대료를 받는다는지 이런 말씀을 하시는데 폐철도부지가 왜 발생했어요? 왜 생겼어요? 사람이 안 살고, 인구 소멸에 가까운 그런 지역이다 보니까 지역이 어렵다 보니까 철도를 이용을 못 하는 거 아닙니까? 물류도 안 되고 여객 운송도 안 되고 그런 거 아니에요? 그러니까 조금 전에 말씀드렸다시피 처분도 안 되고 관리도 안 되고 그래서 장기무상임대에 달라는 거 아니에요? 여기에 대해서 이 국공유재산을 어떻게 활용할 건데요?

○국토교통부철도국장 김태병 아까……

○김도읍 위원 아니, 지금 국공유재산을 활용할 방법이 없잖아요? 그러니까 관리도 안 되고 하는 거 아니에요? 그래서 지자체에서 좀 장기적으로 무상임대를 해 주면 우리가 알아서 좀 해 보겠다 그거 아닙니까?

지금 그 논리가 일반적인 국공유재산이면 충분히 차관님이나 국장님 말씀하시는 게 이해가 간단 말이에요. 그런데 과거 전성기 때 철도가 들어갔던 데인데 지금은 거의 인구 소멸에 가까운 그런 지역, 그러면 거기의 제일 첫 번째 특징이 뭐니까? 재정자립도가 완전히 너무 힘들다는 거 아니에요? 그래서 단기로 조금 그렇게 싸게 임대료를 내고 하는

것도 부담스럽다 그래서 이 법이 나왔다는 거 아닙니까.

그러니까 두 분 말씀하시는 거 이해 못 할 바는 아니에요. 기재부 입장도 저희들이 이해 못 할 바가 아니고 원칙은 지켜야지요. 그렇지만 원칙을 지키기에는 국가가 너무 무책임하다, 공기업이 너무 무책임하다. 그 돌파구로 이 법이 나왔으니까 전향적으로 한번 보자, 이거 아니에요.

○손명수 위원 제가 좀 말씀드려도 될까요? 오늘 여기서 결론이 날 수 없잖아요? 그러니까……

○김도읍 위원 결론 내면 되지 못 낼 거 뭐 있어?

○손명수 위원 아니, 이거 조항상 지금 말씀하신 것처럼 철도공사에 현물출자한 그 부지를 국가가 다시 사기는 어렵고 그런 거는 다 위원님들도 이해하시는 위원님들이 많이 계시고 그런데 다음번 이걸 논의할 때 국토부에서 지금 일단 현황 자료를 좀 정확하게 파악을 해서 제공을 하셔야 돼요. 그러니까 지금 폐철도부지 중에서 대부분 현재 이 법안을 내신 의원님들이 염두에 두고 있는 부지가 철도공사 소유 부지예요, 공단 부지가 아니고. 공단 부지는 대부분 활용 가능성이 높고 그런 땅이 많잖아요.

그런데 지금 철도공사 소유 부지 중에서 다니던 철도가 안 다니게 된 그 노선들 부지가 문제라는 말이에요. 그런데 그런 부지는 활용도가 매우 낮아요, 살 사람도 없어. 그게 현실이잖아요. 그러니까 그런 거를 정확하게 위치까지 특정해서 다음번에 자료 제공을 하세요.

그리고 지금 핵심이 뭐냐 하면 그러면 지자체가 내가 다른 용도로 좀 써 볼게, 어차피 이거 쓸 사람도 없는데. 그때 다만 얼마라도 돈을 내라고 하니까 힘들다는 거예요. 그 부분에 대해서 좀 의견을 검토해서 가지고 무상으로 아예 줄 수는 없겠지만 사실상 사용을 허가해 주는 기한을 정해서 그 안을 검토해서 오시면 이걸 법규화하든지 지침을 고치든지 여러 방법이 있을 수 있잖아요?

그러니까 지금 구체적인 자료가 없이 자꾸 얘기하니까 지금 얘기가 진행이 안 되니까 다음번 이걸 우리가 논의할 때 그걸 제대로 논의할 수 있도록 자료를 가져오세요.

○김도읍 위원 첨언하자면 차관님, 국장님, 조건을 잘 달면 되잖아요. 지금 걱정이 과도한 특례라고 하신 여러 이유 중의 하나가 만약에 국가가 이걸 달리 사용할 필요가 있을 때 장기무상임대를 했을 때 곤란하지 않느냐 이것도 중요한 반대 이유 중의 하나잖아요. 그러면 이걸 조건을 달면 되지요, 국토이용계획을 변경한다든지 아니면 전문적으로 국장님이나 차관님이 보셔 가지고 이러이러한 경우에는, 국가가 필요하다고 인정한 경우에는 지자체는 소유주에게 반환하여야 한다든지, 원상복구 반환하여야 한다든지 이런 조건을 다는 것도 괜찮잖아요. 그렇지요? 그러니까 잘해 가지고 다음번에는 통과시켜 줍시다.

오죽 어려운 지역이고 차라리 이러면 관리권까지도 각 기초단체에 드리면 거기에서 관리도 하고 활용도 하고, 좋지 않나요? 그러면서……

○국토교통부제2차관 홍지선 저도 직전에 지방자치단체에서 근무하다 와 가지고요 지금 말씀하신 사항에 대해서는 제가 거꾸로 부탁하러 다니던 입장이었습니다.

그래서 그렇게 공공용으로써 사용하는 것에 대해서 반대하는 건 아니고요. 단지 무상양여라든지 아니면 국비에 대한 지원이라든지 그런 거에 대해서 좀 과도하다고 말씀을 드린 거고요. 공공용으로 사용을 하면서, 그러니까 말씀하신 것처럼 부대조건을 붙여 갖

고 국가에서 필요할 경우에는 다시 환수해 갖고 국가 용도로 사용할 수 있다는 조건이라든지 아니면 또 영구구조물을 축조하면 그게 다시 나중에 철거하기가 쉽지는 않으니깐요, 그런 거에 대해서는 어느 정도 좀 제한을 뒤 갖고 공공용으로 사용을 할 경우에는 최대한 국가가 지원을 할 수 있는 방안에 대해서 같이 검토를 하도록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 이것에 대해서 지자체에서 근무하셨으니까, 저도 지자체장 하면서, 이거 사실 죽어납니다. 이거 하나 활용하려면 공무원들 계속 철도공단에 보내야 되고 잘 안 해 줘요. 자기 자리에 있을 때 일이 생기면 귀찮잖아요. 노골적으로 그런 느낌이 납니다. 그래서 이 부분은 법에서 지자체에서 원활하게 활용할 수 있도록 틀을 열어 줘야 돼요. 그런데 이거를 아주 보수적으로 국유재산 관리가 어떻게 저떻고 접근하면요 아무것도 안 됩니다.

그래서 이 법안의 취지가 살 수 있도록, 그러면서 지금 국토부에서 얘기하는 그런 우려들을 어떻게 적게 할 것인지, 아니면 씻을 수 있는지 해서 대안을 마련하십시오. 그냥 ‘안 됩니다’라고 하시면 안 됩니다.

○국토교통부제2차관 홍지선 예.

○소위원장 복기왕 그러면……

○김도읍 위원 오히려 이 법을 잘 활용하면 국토부나 철도공사는 앓던 이 빠지는 거 아닌가?

○소위원장 복기왕 그러면 이것에 대해서는 국토부에서 다음 새로운 대안을 가져 오시고요. 계속 심사하는 것으로 보류하겠습니다.

우리가 예정된 시간보다 오래 회의를 했습니다. 그러면 우리가 정족수가 되었으므로 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항과 2항, 이상 2건의 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

아까 정리한 부분에 대해서는 재론하지 않겠습니다.

없으면 가결되었음을 선포합니다.

의사일정 제3항과 4항, 이상 2건의 항공안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으므로 가결되었음을 선포합니다.

의사일정 제5항 공항시설법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으므로 가결되었음을 선포합니다.

의사일정 제6항부터 8항까지, 이상 3건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

○윤종오 위원 제 법안도 대안으로 여기 같이 넣어 주면 좋은데 오늘 다 해 버리고…… 지금 정부안하고 아주 일치하는 법안인데……

○소위원장 복기왕 그것까지 포함해서 전체 상임위 대안으로 함께 처리하도록 제가 야당 간사님께도 청을 드리고 위원장님께도 말씀드리도록 하겠습니다.

○윤종오 위원 그러면 감사하겠습니다.

○소위원장 복기왕 다시 하겠습니다.

의사일정 제6항부터 8항까지, 이상 3건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으므로 가결되었음을 선포합니다.

이상, 오늘 예정되었던 안건이 많은데 4월 달에 추가적으로 계속해서 법안 심의를 이어 가도록 하고요.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

오늘 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분……

○김도읍 위원 잠시만, 의사일정 관련해서 한마디 좀 드리겠습니다. 죄송합니다.

○소위원장 복기왕 ‘수고하셨습니다’까지 하고 하면 안 될까요?

○김도읍 위원 예.

○소위원장 복기왕 국회직원 여러분, 보좌직원 여러분 수고하셨습니다.

○김도읍 위원 의사진행과 관련해서 제가 차관님께 한말씀드리겠습니다.

오늘 의사일정에 올라와 있던 교통정책기본법안 이게 지금 제정법인데 유관기관들의 의견이 조화가 안 된 것 같아요, 일단 이 자료를 보면. 특히 이 기본법안에 보면 선박이 들어가 있어요.

○국토교통부제2차관 홍지선 예.

○김도읍 위원 그러니까 해상교통수단이 이 법안에 들어가 있는데 해상교통수단은 국토교통부 소관이 아니잖아요, 정부조직법상. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 맞습니다.

○김도읍 위원 해양수산부 소관이잖아요. 그런데 이게 국토부 소관 법안에 들어가는 게 맞는지. 그래서 해양수산부 의견, 해양경찰 의견, 경찰청 의견……

지금 해상운송수단에 대해서는 해양경찰 소속이잖아요.

○국토교통부제2차관 홍지선 예, 해수부……

○김도읍 위원 그런 부분까지 검토가 돼야 되니까 전문위원님, 이 법안에 대해서는 해수부하고 해양경찰 의견이 필요해요.

○전문위원 오세일 따로 의견 조회를 요청하도록 하겠습니다.

○김도읍 위원 그런 것 없이 기본법안을 심사 자료로 올리면 안 돼요, 앞으로는.

○배준영 위원 위원장님, 저도 한말씀드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 예.

○배준영 위원 오늘 위원님들 많은 법안 심사하시느라 애 많이 쓰셨는데요. 제 법안에 대해서 제가 조금 말씀을 드리겠는데, 29번 항목의 공항경제권 개발 및 지원에 관한 특별법안인데 이게 지난번에 기억나실지 모르겠지만 민홍철 의원님 법안이라 병렬적으로, 비슷한 성격이고 그래서 사실 저희도 여러 가지 지원이라든지 특례라든지 이런 게 있었지만 민홍철 의원님 법안과 같이 그런 걸 하고……

중요한 건 시작하는 취지가 중요하니까 그런 식으로 다 정리를 해 가지고 그다음 회의의 첫 번째 회의라서, 저는 별 이의가 없는 법안이라서 다루실 줄 알았는데 이번에 다루지 못했기 때문에, 우선 법안이 있고 또 시간이 5시인데 일찍 끝내야 되신다 그러면 다음번 법안 때는 다루질 수 있게 해 주시면 좋겠다 하는 건의의 말씀을 제가 드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 명심하겠습니다.

○배준영 위원 그래서 다음번 회의에서는 다루 가지고 처리할 수 있게 도와주십시오.

○소위원장 복기왕 반드시 그렇게 하겠습니다.

○배준영 위원 알겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(17시13분 산회)

○출석 위원(8인)

김도읍 김희정 배준영 복기왕 손명수 송기현 윤종오 이연희

○청가 위원(4인)

윤재욱 윤종균 정점식 한준호

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 오세일

입법심의관 이유미

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 홍지선

항공정책실장 주종완

도로국장 이우제

철도국장 김태병

종합교통정책관 정채교

항공안전정책관 유경수

대도시권광역교통위원회

상임위원 박지홍