

제400회 국회
(정기회)국토교통위원회회의록
(교통법안심사소위원회)

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2022년11월9일(수)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)(의안번호 2116874)
2. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2117230)
3. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(권명호 의원 대표발의)(의안번호 2111002)
4. 유료도로법 일부개정법률안(권명호 의원 대표발의)(의안번호 2111007)
5. 유료도로법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2115814)
6. 도로법 일부개정법률안(진선미 의원 대표발의)(의안번호 2107522)
7. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115662)
8. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2115937)
9. 공항시설법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2112045)
10. 공항시설법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2115851)
11. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111972)
12. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2107376)
13. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2104982)
14. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2115064)
15. 철도안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2111830)
16. 철도사업법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2111603)
17. 국가철도공단법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2111602)

상정된 안건

1. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표발의)(의안번호 2116874) 6
2. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2117230) 6
3. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(권명호 의원 대표발의)(의안번호 2111002) 16
4. 유료도로법 일부개정법률안(권명호 의원 대표발의)(의안번호 2111007) 17
5. 유료도로법 일부개정법률안(김희재 의원 대표발의)(의안번호 2115814) 17
6. 도로법 일부개정법률안(진선미 의원 대표발의)(의안번호 2107522) 18
7. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)(의안번호 2115662) 21
8. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)(의안번호 2115937) 21
9. 공항시설법 일부개정법률안(진성준 의원 대표발의)(의안번호 2112045) 24

10. 공항시설법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2115851)	24
11. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111972)	26
12. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2107376)	28
15. 철도안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2111830)	36
13. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2104982) ...	39
14. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)(의안번호 2115064)	41
16. 철도사업법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2111603)	42
17. 국가철도공단법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2111602)	46

(10시03분 개의)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제400회 국회(정기회) 제2차 국토교통위원회 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 17건의 법률안을 상정해서 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사에 앞서서 최근에 일어난 철도사고와 관련해서 아무래도 국민적인 관심이 많고 걱정이 증대되고 있는 상황에서 위원님들이 양해해 주신다면 2차관님이 오셨으니까 지금 열차사고의 현황이나 부상자가 어느 정도 회복을 하고 있는지도 복구가 어느 정도 되었는지 또 앞으로 어떤 대책을 세우고 있는지 그 부분에 대해서 간략하게 보고를 받고 간단한 질문이 있으시면 또 위원님들 하고 그렇게 법안심사에 들어가는 게 어떻겠나 싶은데 위원님들 양해해 주시면 그렇게……

(「예」 하는 위원 있음)

감사드립니다.

조금 전에 여당 간사님과 협의를 진행하고 왔습니다마는 이번 주 금요일에는 정식으로 장관이 출석한 가운데 이와 관련된 정식 보고를 받고 또 질의도 하고 여러 가지 대책을 함께 강구하는 정식 의제를 채택하기로 했습니다.

그것은 참고로 위원님들 해 주시고 그런 사항을 염두에 두시면서 오늘은 간단하게 차관 보고를 먼저 받도록 하겠습니다.

차관, 혹시 그것과 관련된 간단히 준비된 게 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 간단히 한 장짜리 자료를 준비했습니다.

○소위원장 최인호 먼저 보고를 간단하게 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 자료를 먼저 나눠

드리고요.

위원님들 자료 다 받으셨습니까?

○한준호 위원 하시면 될 것 같네요.

○국토교통부제2차관 어명소 2차관입니다.

간단히 말씀드리겠습니다.

위원장님 말씀하셨지만 최근에 철도사고가 많이 증가 추세에 있습니다. 금년의 경우 1월 5일 날 KTX 영동터널에서 차륜이 탈선하는 사고가 있었습니다. 그다음에 7월 1일 날 SRT 대전조차장역에서 탈선한 사고가 있었고, 지난 11월 6일 날 무궁화호 영등포역 탈선 사고가 있었습니다.

KTX 탈선사고의 경우에는 18년간 5건의 사고가 있었습니다. 그런데 금년에만 2건의 사고가 있어서 저희는 이 사항을 굉장히 엄중하게 보고 있습니다. 그리고 11월 6일 날 영등포역 탈선 사고가 나서 많은 승객들이 이동에 어려움을 겪었습니다.

그런데 지금 항공철도사고조사위원회 1차 조사 결과 선로분기기 일부 레일이 이미 파손된 상태에서 진입하다가 6량이 탈선한 것으로, 6칸이 탈선한 것으로 현재 잠정 조사가 되고 있습니다.

그다음에 코레일 직원 사망 사고가 4건 금년에 발생했습니다. 3월 14일 날 대전조차장역 작업자 사망 사고가 있었고요. 7월 13일 날은 그날 비가 많이 왔습니다. 그런데 중랑역에서 관제사의 승인을 받지 않고 종사원이 작업을 하다가 열차에 치여서 사망하시는 사고가 있었고요.

그다음에 9월 30일 날은 정발산역에서 승강장 안전문 고장으로 작업 준비를 하다가 진입 중인 열차와 충돌한 사고가 있었고. 11월 5일 날 오봉역 차량정리 작업 중에—이걸 입환 작업이라고 그러니까—작업자가 사망하는 사고가 있었습니다.

사망사고가 금년에 특히 빈발하고 있는데요. 금년에 3건의 탈선사고가 있고 4건의 작업자 사

망사고가 발생한 것에 대해서 굉장히 엄중하게 인식하고 있고, 특히 사망사고에 대해서는 기본 수칙을 잘 지키고 있는지……

제가 오봉역 현장에도 직접 가 봤습니다마는 작업자가 선로 위에 있다가 사망을 하셨거든요. 그런데 작업 규칙에 따르면, 안전 매뉴얼에 따르면 선로 위에 있으면 안 됩니다. 옆에 안전 통로가 있는데 그 통로에 있어야 하고요.

정발산역도 2인 1조로 작업을 했는데 차가 오는지 확인해야 할 작업자가 사망을 하셨습니다. 그래서 1명은 확인을 해야 하는데 차가 오는 걸 확인을 못 한 그런 게 있었던 것 같고요. 중랑역의 경우에도 관제사의 승인을 받지 않고 비가 많이 오는데 배수구를 확인하러 갔다가 사망하는 사고가 있었습니다. 그래서 기본 수칙을 지금 제대로 준수하고 있는지 이것을 앞으로 철저히 점검하려고 합니다. 만약 기본 수칙 준수 여부를 점검해서 안 지킨다면 그것에 대해서는 엄정한 조치를 하려고 합니다.

그다음에 탈선사고 관련해서는 차량정비, 관제, 시설 유지보수 전반에 대해서 어떤 문제점이 있는지 저희가 점검을 하고 근본적인 개선책을 마련해 갈 계획입니다.

이상 간략히 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 최인호 수고하셨습니다.

위원님들 간단한 질의나 금요일 날 현안보고에 앞서서 염두에 두고 차관이 준비해야 될 게 있으시면 말씀해 주시면 좋겠습니다.

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 차관님, 평상시에 다 선로 점검 하잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런데 아마 이게 ‘선로분기기’ 오타인가? 분리기 아닙니까, 전환기, 선로전환기?

○국토교통부제2차관 어명소 그러니까 선로가 분기되는 데를……

○민홍철 위원 분기점?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 분기점이라고 보시면 되겠습니다.

○민홍철 위원 이게 분기기라고 돼 있어서 하여튼 전환기인지 분리 지점인지 그걸 잘 모르겠는데……

○국토교통부제2차관 어명소 분리 지점이라고 보시면 되겠습니다.

○민홍철 위원 분리 지점에서 탈선됐다 이 말씀

인가요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 거기가 일부 레일이 이미 파손돼 있었다 이거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 그런데 제가 이해가 안 되는 게…… 상시에 계속 점검을 하잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 선로 점검도 하고 열차가 들어오면 또 열차 점검도 하는데 그 사이에 상시 점검 상태에서 이것을 발견하지 못했다는 점이 이해가 안 돼요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다. 그래서 바로 선행열차의 경우에는, 요새는 CCTV가 다 있어서요, 선행열차의 사진에는 이게 파손된 게 나타나지 않습니다. 선행열차가 지나가면서 파손됐거나 아니면 선행열차가 지나갈 때도 이미 파손의 징후가 있었는데 발견을 못 했거나 그래서……

○민홍철 위원 그럴 수도 있겠네요. 하여튼 정확하게 사실 규명을 해 주시고.

그날 저도 사실 상당히, 올라오려고 공항을 가니까…… KTX가 지연됐잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다. 한 3시간까지……

○민홍철 위원 길게는 21시간 정도까지 지체가 되고 막 그랬는데 그런 경우에 고객들한테 홍보를 빨리빨리 해 줘야 되겠더라고요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 공항으로 밀려 가지고 상당히 아주 애를 먹었는데 그래서 하여튼 그런 부분에 대해서는 금요일 날 더 자세하게 보고를 해 주실 것으로 믿고요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○민홍철 위원 저는 이해가 안 되는 게, 상시 점검을 하는데 왜 이게 파손됐는지 그게 알고 싶어요.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 잘 아시겠지만 이런 선로분기점하고 그다음에 일반철도하고 고속철도가 만나는 지점들이 있습니다. 그걸 중계레일이라고 합니다. 그 부분이 굉장히 취약하고 저희도 그 부분을 더 중점적으로 관리를 하고는 있습니다, 철도공사가. 그런 부분에 대해서 좀 더 관리된 강화 방식 그리고 철도공사만 이렇게

할 건지, 아니면 제3자가 더 확인하는 방식이 필요한지 이런 부분도, 아니면 교체 주기를 더 단축할 건지 이런 여러 가지 분야에 대해서 앞으로 검토가 필요할 것 같습니다.

○**민홍철 위원** 알겠습니다.

○**소위원장 최인호** 혹시 또 다른 위원님들……

○**이소영 위원** 저도……

○**소위원장 최인호** 이소영 위원님.

○**이소영 위원** 차관님, 마지막 사망사고는 며칠 전에 발생한 사고고 30대 직원이 다음 날 생일이었는데 그날 작업하다가 사망하신 사건이거든요. 사고 발생하고 오봉역 가서 가지고 현장도 돌아 보셨다고 기사에 나와 있던데 그때 하신 말씀도 지금 굉장히 논란이 되고 있어요.

마치 작업자가 부주의하고 관행적으로 안전수칙을 준수하지 않아서 발생한 것이다, 이렇게 차관님께서 말씀하신 것으로 인해서 유족들이 지금도 사실 조문을 받지 않고 있는 상황으로 제가 알고 있는데 너무나 분노하고 있고 저도 이렇게 빈번하게 코레일뿐만 아니라 산재 작업 현장에서 사람들이 죽어 가는데 그게 그 사람들의 탓이라고 생각하지 않거든요.

코레일에서 이렇게 반복되는 것은 이유가 있는 거지요. 지금 수년 전부터 안전인력 충원해야 된다고 노조에서도 계속 얘기하고 이런 사고 벌어질 때마다 얘기 나오고 있는 거잖아요. 차관님 오봉역 가 보셔서 아시겠지만 거의 최악의 작업 여건이고 말씀하신 입환 절차라고 하는 것도 열차 차량을 분리하는 굉장히 위험한 작업인데……

사실 그 열차가 저희 지역이어서 제가 잘 아는 건데요. 열차 선로 간의 공간이 너무 좁아서 사람 1명이 오가기가 힘들 정도여서 다들 선로를 통해서 이동을 하게 되는 겁니다. 그리고 원래는 안전수칙이나 기준상으로는 3명이 작업을 해야 이런 사고들을 예방할 수 있는데 계속 인원이 충원되지 않아서 2인 1조로 일을 하고 있는 상황에서 벌어진 사고고요. 선로전환기도 잦은 오작동이 보고됐던 전환기고.

그래서 이런 전반적인 상황 그리고 오봉역의 최악의, 수십 년 동안 개선되지 않고 있는 이런 선로 상황들 같은 것들을 종합해 볼 때 이게 개인 사고 당한 직원의 부주의나 관행적인 안전 무시 행태 이런 걸로 절대 우리가 원인을 얘기할 수 없는 거고 코레일에 맡겨 둘 문제만도 아니라고 생각하거든요.

인력 충원이라고 하는 건 결국에는 국토부랑 기재부가 해야 되는 일 아니겠습니까? 그게 몇 년 동안 장기간 개선되지 않은 상태에서 방치되어 온 상황인데 차관님 방금 브리핑, 보고말씀 주실 때에도 마치 돌아가신 직원분들이 안전수칙, 어디에서 작업을 해야 되는데 거기에서 작업을 하지 않아서 발생한 문제다라고 말씀하시는 게 누구에게는 상처가 될 수 있고 또는 원인과 본질 이 문제의 해법을 오도하는 부분이 될 수 있기 때문에 저는 그 부분은 각별히 주의하셔야 된다고 생각합니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 제가 한 말씀 드리겠습니다.

제가 지금 말씀드리는 게 개인에 대해서 책임을 묻자는 게 아닙니다. 그런 안전 관행을 무시하는 여러 가지 문화가 철도공사 내에 내재돼 있다는 것을 제가 그날도 질책을 세게 했습니다. 그러니까 선로 위에 사람들이 작업을 할 때 왔다 갔다 하고 이것은 그렇게 하면 굉장히 위험한 것이기 때문에 그런 부분에 대해서는 고쳐야 한다.

그러니까 그런 선로 위에 있으면 안 되는 거거든요, 작업을 할 때. 중랑역 사고도 그렇고 아까 정발산역 사고도 그렇고 이런 오봉역 사고도 거기에 안전통로가 다 있습니다. 그런데 그것에 대해서 제가 그날도 가서 뭐라 했냐면 아니, 열차가 지나가는데 선로 위에 있도록 하는 게 맞는 거냐? 아니라는 겁니다. 그러면 옆에 안전통로가 있는데 안전통로에 있도록…… 윗사람들은 뭐 했느냐 이런 질책을 제가 했는데요.

그런 문화가 이제는 아예 정착되도록 하는 데 위원님 말씀하신 대로 만약에 그 과정에서 인력이 모자란다는 문제, 그리고 요새는 화물열차 무선제어 입환시스템이라고 그래서 자동화 작업을 많이 할 수 있습니다. 그러니까 기관사 없이도 할 수 있는 시스템이 있습니다. 그런데 거기까지 저희가 몇 년 전부터 그런 시스템을 하자고 했는데 여러 반대 때문에 못 하고 있는데 이런 작업들, 그러니까 우리가 굳이 인력을 안 늘리고 하는 방법도 있는데 이번에 이제……

○**이소영 위원** 차관님, 무슨 말씀이신지 제가 알겠는데 최첨단 시설의 안전장비, 안전인력, 안전여건이 충분한데도 불구하고 이런 사고가 발생했다고 하면 문화라는 말씀을 꺼내시는 게 맞을 수도 있어요. 부주의한 어떤 관행과 문화가 지적될 수도 있는데요.

차관님, 그 현장을 가 보셨으니까 아실 거라 생각해서 제가 말씀드리는 거예요. 선로 위에 서 있고 싶겠어요? 다치거나 죽고 싶어서 그 선로 위에 서 있는 게 아니잖아요. 선로 간의 통로가 거의 한 사람이 오고 갈 수 없을 정도로 좁기 때문에 사실상 그렇게 선로 위에 서 가지고 작업할 수밖에 없는 환경인 겁니다.

그런 최악의 상황이라는 걸 말씀드리는데 거기에서 문화 얘기를 하시면 마치 그런 선로 위의 위험한 상황에 놓이지 않을 수 있었는데 문화적으로 부주의한 태도 때문에 그런 사고가 발생한 것이라고 평가하시는 것으로 오해될 수 있어서, 이미 그렇게 현장에서 말씀하신 것이 노조나 유가족들에게 지금 굉장히 비판받고 문제 제기되고 있는 상황이기 때문에 금요일 날도 이 얘기가 나오지 않겠습니까? 금요일 전체회의에서 이 사안이 공유되고 보고되고 거기에 대해서 답변될 때 그런 점은 주의하셔야 될 것 같다는 말씀을 드리는 것입니다.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀은 제가 유념하겠습니다.

그런데 제가 말씀드리는 건 개인의 책임은 아니다, 다만 그런 문화가 아직도 남아 있다는 것에 대해서는 우리가 과감히 이제는 환골탈태를 해야 한다는 그런 의미라고 이해하시면 되겠습니다.

○강대식 위원 위원장님, 의사진행발언입니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님 의사진행발언해 주십시오.

○강대식 위원 금요일 날 장관 모시고 또 여기에 대한 사항이라든지 전반적으로 토의할 수 있는 상황이 된단니까 오늘은 요만큼 하고 법안심사를 하는 게 어떻겠습니까?

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

○소위원장 최인호 알겠습니다.

○맹성규 위원 죄송합니다. 제가 그날 일이 있어서 참석하기가 좀 어렵기 때문에 한 말씀 드리면 안 되겠습니까?

○소위원장 최인호 위원님들 양해해 주시면 짧게 핵심만 요약해 해서……

그러면 맹성규 위원님 마지막 질의로 그렇게 하겠습니다.

○맹성규 위원 우선 제가 간단히 말씀드릴게요. 금요일 날 제가 회의에 참석을 해야 되는데 출장이 좀 있어 가지고 몇 가지 말씀을 드릴 텐데요.

이게 우선 사고가 연이어서 나고 있어요, 탈선 사고하고 사망사고가. 이거는 근본적으로 감사하고 제도 정비하겠다 이렇게 하시는데 그 수준을 넘어야 될 것 같습니다. 이거는 상황이 간단치가 않아 보이거든요.

이게 경영자 측 그다음에 노조 측하고 국토부가 삼위일체가 돼서 사고를 줄일 수 있는 근본적인 걸 하셔야 될 텐데 이번 일련의 사고 처리과정에서 가장 큰 문제가, 지자체하고 코레일이 사고에 대한 전달 체계가 혼선을 빚었어요. 토요일 날 보시면 지자체는 11월 6일 날 저녁 때 10시경에 사고가 다 복구가 됐다고 통지를 했는데 실질적으로는 그다음 날 오후 5시경에 복구가 된 거거든요. 그 와중에 코레일에서는 코레일 앱을 통해서 회원들, 특히 시간 변경이나 차량 이런 변경에 관계있는 회원들에게만 그 정보가 통보가 됐어요, 아주 극히 일부분의 시민들에게만. 그런데 지자체에서 통보가 간 것은 재난문자였다고.

그래서 이번 기회에 코레일 자체의 안전체계 점검도 필요하지만 일반 시민들한테 정보가 전달되는 이런 과정이 재난문자하고 코레일이 갖고 있는 시민들한테 정보를 제공하는 채널하고 이게 아주 근본적으로 문제가 있거든요. 그래서 혼선이 가중된 측면이 있으니까 거기에 대해서는 좀 더 체크해 볼 필요가 있다.

그리고 덧붙여서 한 가지만 더 말씀드리면 이게 사고가 끊임없이 계속 나는데, 물론 사고가 나지 말아야 되는데요. 국토교통부 소관 다른 분야, 항공 포함을 해서 일반 철도 그다음에 물류 해서 전반적으로 이번 기회에 좀 힘이 들고 어려우시겠지만 체제를 한번 점검해 보시는 것이 어떨까 그런 제안을 드립니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

법안심사 전에 소위원장으로서 마지막 당부 말씀을 차관님께 드리겠습니다.

금요일 준비해 오실 때, 이 사고와 관련해서 파생된 부작용이 있었는데요. 지하철 1호선으로 탈선 때문에 많은 인파가 물리고 시민들이 몰려서 거의 혼잡상황이에요. 또 상당히 위험 수위까지 갔다 하는 그런 여러 가지 신고도 있었고 보도도 있었고 지적들이 잇따랐습니다. 이에 대한 대책도 함께 준비하시는 게 좋을 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 알겠습니다.

○소위원장 최인호 철도사고와 관련해서는 이

정도로 정리하고 법안심사에 들어가도록 하겠습니다.

오늘 회의에서는 총 17건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안심사 방법은 일반적인 절차에 따라서 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

법률안 의결과 관련해서 한 가지 안내 말씀 드리겠습니다.

이번 달에 법안소위가 두 차례 더 예정돼 있습니다. 관례적으로는 본회의에서는 같은 회기에 동일 제명의 법률안을 2건 이상 의결하지 않고 있습니다. 이에 원활한 안건 처리를 위해서 다음 소위에서 같은 제명의 법률안이 처리될 경우에 오늘 의결한 법률안을 국회법 제91조제2항에 따라 번안 의결하여 같은 제명의 법률안을 함께 대안으로 묶어 처리하도록 하겠습니다.

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

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 자동차관리법 일부개정법률안(김병기 의원 대표 발의)(의안번호 2116874)

2. 자동차관리법 일부개정법률안(박상혁 의원 대표 발의)(의안번호 2117230)

(10시25분)

○소위원장 **최인호** 의사일정 제1항 및 제2항, 이상 2건의 자동차관리법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 전문위원 최용훈입니다.

배부해 드린 소위 심사자료 1·2항입니다. 1쪽입니다.

먼저 김병기 의원님이 대표발의하신 자동차관리법은 현행법 제58조의6에 침수 사실 등이 있을 경우 30일 이내에 매매계약을 해제할 수 있도록 하고 있습니다. 개정안은 이를 90일로 연장하려는 것입니다.

침수 사실은 중고차 선택 시 중요한 구매 결정 요소인데 58조의6은 2016년 1월 달에 신설된 규정이었고요. 개정안은 90일로 연장함에 따라 소

비자의 권익이 두텁게 보호되는 측면이 있지만 매매업자의 부담이 증가될 의견도 있습니다. 이런 점을 고려하여 논의할 필요가 있고요.

다만 침수로 한정하여 해제 기간을 연장하는 방안을 수정의견으로 제시했습니다.

2페이지입니다.

지난 8월 집중호우로 인한 침수 차량이 약 1만 2000건 정도 되어 있습니다.

5페이지에 보면 전자상거래 소비자보호법 제17조제3항인데요. 90일 관련 입법레인데 여기서도 3개월 이내로 철회할 수 있도록 규정하고 있습니다.

7페이지는 침수표기를 하고 있는 성능·상태점 검기록부 특별이력에 침수로 기재가 돼 있습니다.

9페이지입니다.

수정의견을 제시했는데요. 여기 있는 수정의견은 국토부나 관계 부처 또는 필요에 따라서 관련 협회 등 관계자의 의견을 종합해서 제시한 의견이고요. 위원님들이 보시고 판단해 주시면 되겠습니다.

수정의견을 보시면 현행 1호의 사고 또는 침수 사실 즉, 침수 사실이 나와 있기 때문에 이 부분은 3호로 별도로 규정을 해서 이 경우에 90일 이내에 계약을 해제할 수 있도록 조문을 정리했습니다.

그리고 시행일은 공포한 날부터 시행하도록 하고 있습니다.

11페이지입니다.

이것도 침수차에 관한 내용인데요. 현행법상 시장, 군수, 구청장이 안전운행에 지장이 있는 경우에 임의적으로 임시검사 명령을 하도록 하고 있습니다.

개정안은 천재지변, 화재 또는 침수로 인하여 안전운행에 지장이 있는 경우 시장, 군수, 구청장이 의무적으로 임시검사 명령을 하도록 하고 있습니다. 이거는 안전성이 검증되지 못한 침수 차량의 유통 우려를 해소하려는 취지로 보입니다.

12쪽입니다.

다만 개정안과 관련해서 현행법 1호에 ‘안전운행에 지장이 있다고 인정되는 차’로 규정이 돼 있어서 개정안 5호에 ‘안전운행에 지장이 있다고 인정되는 차’로 중복이 돼 있습니다. 이 부분을 객관적으로 명확하게 마련할 필요가 있다고 보았습니다.

13쪽입니다.

그다음에 천재지변, 침수 등 이런 경우에 검사 수수료 경감 방안도 검토될 필요가 있다고 보았습니다. 현행 1만 6000원에서 2만 7000원의 수수료가 부과되고 있습니다.

그다음에 18페이지에는 임시검사 개요가 나와 있고요.

19페이지에 약 연간 5만 9000건가량의 임시검사 현황이 있습니다.

21쪽과 22쪽에 수정의견이 제시됐는데요.

22쪽에 개정안은 ‘국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 차’로 돼 있는데 이게 말씀드린 것처럼 1호의 안전운행과 중복되기 때문에 ‘안전운행에 중대한 지장이 있다고’, ‘중대한’을 추가로 했습니다. 그리고 이 부분은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 하고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

한준호 위원님.

○한준호 위원 차관님, 우선 김병기 의원님 안을 한번 보면 전문위원께서는 30일에서 90일로 연장하는 부분에 있어서 업계 의견을 들어 이 부분에 대해서 수정의견을 주셨는데 침수 차량의 가장 큰 문제는 안전 문제 아니겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○한준호 위원 이게 운행을 하던 중간에 안전 문제가 생길 수 있고 검토보고서를 보니까 침수에 한정해서 해제 기간을 연장하는 방안을 고려해 볼 필요가 있다고 그랬는데 침수 차량에 대해서는 매매자가 현재 중고차를 선택할 때 파는 입장에서 침수 사실을 알리지 않는 것 아닙니까? 그게 의무사항인가요? 그 부분이 좀 궁금한데, 전문위원님, 의무사항인가요? 중고 매매 당시 침수와 관련된 거를……

○국토교통부제2차관 어명소 알리도록 돼 있습니다.

○전문위원 최용훈 침수와 관련된 사항을 고지하도록 돼 있고요.

○한준호 위원 고지하도록 돼 있는데 의무사항

인가 물어보는 겁니다. 고지하도록 의무화돼 있는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 7쪽에 보면 성능·상태점검기록부의 특별이력 사항에 침수를 기재하게 돼 있습니다.

○한준호 위원 기재를 하지 않으면 이 부분을 나중에 산 사람이 증명을 해낼 경우에 판 사람은 이와 관련된……

○국토교통부제2차관 어명소 중개업자도 처벌을 받을 수 있습니다.

○한준호 위원 처벌을 받는다?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○전문위원 최용훈 위원님, 4쪽에 자동차관리법 58조 규정이 있는데요. 여기에 ‘국토교통부령으로 정하는’ 그 사항에 ‘고지하여야 한다’ 이렇게 나와 있고요. 7쪽의 성능점검부에 침수 이력을 기재하도록 돼 있습니다.

○한준호 위원 이건 법안과 조금 다를 수 있는데, 그러면 예를 들어 침수는 고지는 할 수 있는데 침수 차량들의 안전 문제는 뭘로 담보를 할 수 있는 건가요? 그 부분은 잘 파악이 안 되시지요?

제가 그래서 드리고 싶은 게, 이 법안을 저도 공발을 하기 위해서 같이 검토를 해 봤었는데 중고차를 선택할 때 일단 사실 고지를 했다 하더라도 안전 문제가 발생할 수 있는 부분에 대해서 온전히 산 사람에게 책임을 전가하는 부분들도 있으니 이 부분에 대해서 여기서 검토보고서에 단 것처럼 침수라고 고지를 한 사안들에 대해서는 해제 기간을 연장하는 방안은 같이 법안에 담아야 된다는 생각인데 여기에 대해서는 입장이 같으신 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 같은 입장을 갖고 있습니다.

○한준호 위원 알겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○이소영 위원 김병기 의원님 법안 관련해서 핵심은 침수 사실을 30일 내에 발견하지 못하고 그 이후에 알게 되는 경우들도 있기 때문에 해제할 수 있는 기간을 연장하자는 취지인데 사실 침수 외에 화재의 경우에도 BMW나 코나나 이런 화재 사건들이 있었는데 국토부에서 확인하기로도 화재 전손차량까지도 일부 부품을 제외하고 중고차

시장에 유입되고 있다 이런 상황들이 파악되고 기사화도 된 것으로 알고 있는데요.

이게 침수뿐만 아니라 화재의 경우에도, 그러니까 화재와 침수 사실을 소비자에게 다르게 고지한 경우에 90일 이내에 해제할 수 있다라고 해서 조금 더 폭넓게, 두텁게 보호하는 게 더 타당하지 않을까 하는 의견인데요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님, 아시겠지만 침수의 경우에는 부식이 서서히 진행된다 보니까 그래서 그런 측면을 고려해서 좀 연장하는 것은 저희는 충분히 합리적 타당성이 있다고 봅니다. 그런데 화재의 경우에는 외관으로도 나타날 수 있고요. 그래서 그런 일반 사항하고 크게 다르지 않을 거라고 봐서 이걸 따로 정하는 실익이 있는지는 한번 논의를 해 주셨으면 합니다.

○**소위원장 최인호** 홍기원 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**홍기원 위원** 전문위원님께 질문하겠습니다.

자료 22페이지에 보면 점검 및 정비 명령 등에서 5호를 좀 수정하는 의견을 냈잖아요.

○**전문위원 최용훈** 예.

○**홍기원 위원** 그런데 저는 조금 이해가 안 되는 게, 1호의 ‘자동차안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 자동차’와 구분하기 위해서 ‘천재지변·화재 또는 침수로 인하여 안전운행에 중대한 지장이 있다고 인정되는 자동차’, 이렇게 ‘중대한’을 집어넣었지 않습니까? 그러면 화재나 또는 침수로 인해서 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 자동차는 1호에 따라서 하는 건가요?

○**전문위원 최용훈** 그렇습니다. 안전운행에 지장이 있다고 인정된 경우에는 1호에 따라서 임의적으로 시장·군수·구청장이 하는 거고요. 중대한 사유는 국토교통부령으로 구체적으로 정하는데요. 중대한 경우에는 시장·군수·구청장이 반드시 임시검사 명령을 내리도록 하고 있는 구조입니다.

○**홍기원 위원** 그러니까 1호는 임의적인 검사고 5호에 해당이 되면 의무적인 검사인데 그 구체적인, 세부적인 기준을 국토교통부령으로 정한다 그런 뜻인가요?

○**전문위원 최용훈** 맞습니다.

○**홍기원 위원** 그런데 이게 다 같이 37조 1항에 붙어 있는데 어떻게 1호는 임의적이고 5호는 의무적이지요?

○**전문위원 최용훈** 예를 들면 개정안처럼 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 경우가 1호하고 5호하고 동시에 규정이 되면 1호의 경우에는 임의적이고 5호는 의무적인데……

○**홍기원 위원** 5호가 의무적이라는 게 어디에 나오는 거예요?

○**전문위원 최용훈** 21쪽 개정안에 보면 ‘제4호 또는 5호에 해당하는 경우에는 임시검사를 각각 명하여야 한다’ 이렇게 되어 있고요.

그다음에 본문에 ‘원상복구를 명할 수 있다’ 이렇게, 이것은 임의적으로 돼 있습니다.

○**홍기원 위원** 37조 1항의 단서에 의해서 4호 또는 5호에 들어가면 의무적인 검사고 1호에서……

○**전문위원 최용훈** 지금 1호만 임의적으로 하고 있습니다.

○**홍기원 위원** 1호만 임의적이지요?

알겠습니다.

○**소위원장 최인호** 민홍철 위원님 질의해 주시기 바랍니다.

○**민홍철 위원** 이 부분에 보니까 기존의 30일을 90일로 연장하는 거잖아요? 그런데 58조의6이 다음 각호 1·2호인데요, 1호는 침수 사실을 고지한 경우잖아요. 그다음에 2호는 고지하지 아니하거나 거짓으로 고지한 내용입니다. 그런데 똑같이 적용되는 거지요?

○**전문위원 최용훈** 맞습니다.

○**민홍철 위원** 고지했을 경우에도 적용되는 거잖아요? 그러면 매도자한테 너무 가혹한 것 아니겠나요? 고지한 경우도 90일 내에 계약 해제할 수 있고 고지 안 한 경우도 해제하고 그러면 침수됐다는 것을 알면서 산 매수자도 90일 내에는…… 불안정한 거래가 돼 버리는 결과가 된다는 거지요.

○**전문위원 최용훈** 침수 사실을 안 매수자가 90일 내에, 현재는 차량 인도일로부터 30일 내에 침수 사실을 알면 반납하도록, 계약을 해제하도록 돼 있는데 개정안이 되면 석 달 내로……

○**민홍철 위원** 그러니까요. 어느 거래든지 간에 매수자와 매도자 서로 간에 권리·의무가 있고 책임이 있는데, 위험부담의 책임도 있는데 이걸 보면 고지해도 90일 이내에 계약 해제할 수 있고 고지 안 해도 해약할 수 있고 그러면 매도자 입장에서는 굉장히 불안정한 상황이 된단 말이지요.

매수자가 침수됐고 이러니까 매도자가 고지했어도 일방적으로 나 계약 해제하겠다 그런 결과

가 돼 버리는데 과연 고지한 경우까지도 90일까지 불안정한 그런 거래 계약이 계속될 수 있도록 해 줄 필요가 있나 이거지요.

○전문위원 최용훈 9페이지에 보면 고지한 내용과 다른 경우에 해제하도록 하고 있습니다.

○민홍철 위원 아니, 1호에도 해당되잖아요, 현행법? 개정안이 밑의 것도 다 개정하는 겁니까? 현행과 다 같도록 돼 있는데, 1호……

○전문위원 최용훈 3호를 신설했지만 현행은 그대로 가고요.

○민홍철 위원 그러니까 58조의6에 1호에 보면 ‘침수 사실이 제58조제1항제1호의 고지 내용과 다른 경우’.

○전문위원 최용훈 예.

○민홍철 위원 그러면 침수 사실을 구체적으로 적시를 해 줘야 되나요? 이 내용이 무슨 말인지 모르겠는데요.

일단은 자동차가 침수됐다, 어떤 연유든지 하여튼 침수됐다라는 걸 고지할 것 아닙니까? 그렇지요? 그러면 일부만 침수됐다, 3분의 1만 침수됐다, 엔진만 침수됐다 이렇게 구체적으로 고지를 해야 되는 건지……

1호와 2호에 차이가 있는데요. 2호는 고의적인 거고 1호는 일종의 과실 정도 될 것 같은데 그러나 어찌 됐든 1호, 2호를 다 90일간으로 적용하게 되면 매도자 입장에서 볼 때는 고지를 했음에도 불구하고 90일 이내에 매수자가 나 이것 계약 해제하겠다고 이래 버리면 계약이 불안정한 상태가 된다는 거지요. 그러니까 구분해 줘야 되지 않느냐 이거예요.

고지했을 경우에는 다 점검했을 것 아닙니까, 매수자가? 부동산 거래도 마찬가지잖아요. 하자 문제, 하자의 위험을 누가 부담하느냐 이 문제인데 고지 안 했을 경우와 고지했을 경우를 똑같이 90일 동안 불안정한 상태로 두면 과도하게 매수자를 보호하는 것 아니냐 저는 그런 의견이 된다는 거지요. 어떻습니까, 국토부차관님?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 좋으신 지적해 주셨는데 현행 법체계도 보면 제58조의6 1호하고 2호에 보면 고지 내용과 다른 경우, 거짓으로 고지하거나 고지하지 아니한 경우 30일 이내에 해제할 수 있도록, 현행 법체계가 이렇게 정하고 있습니다. 지금 개정안도 그것을 따르고 있어서 저희는 크게 문제는 없을 것으로 보고 있습니다.

○민홍철 위원 그러니까 1호를 둔 이유를 모르겠어요, 저는.

○강대식 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 업계의 의견을 한번 들어 보면 이런 것도 있어요. 환불 기간의 연장 이것보다는 정확한 차량 상태라든지 고지를 한다든지 관련 행정처분의 기준을 강화하는 방향으로 접근을 하는 게 더 옳지 않느냐.

민홍철 위원님께서 말씀하신 그 부분, 고지했을 경우와 해태했을 경우, 이 두 가지를 좀 구분해 가지고…… 처음에 60일 연장한다는 이야기도 조금 있었는데 굳이 90일까지 연장한 이것은 김병기 의원님 법안에 그냥 준해서 따르는 겁니까? 아니면 60일 이야기도 나오던데 굳이 90일까지 간 이유는 뭐니까?

○국토교통부제2차관 어명소 90일에 대해서는 침수의 경우에만 적용하는 것으로 저희가 하고 있습니다.

○강대식 위원 침수의 경우에만?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 아까 말씀드린 다른 사항은 그대로 적용이 되고요. 왜냐하면 아까 말씀드렸지만 침수의 경우에는 부식이 오랜 기간 나타나서 구매자가 나중에 보니까 부식되어서 차를 못 쓰거나 불의의 손해를 입을 수 있으니까 기간을 충분히 주자는 게……

○강대식 위원 소비자의 권익 보호를 위해서는 그 부분에서는 충분히 동의할 하는 부분인데……

○소위원장 최인호 전문위원, 이와 관련해서……

○전문위원 최용훈 그러면 민홍철 위원님께서 제시하신 것처럼 약간 고의성이 있는 경우는 90일로 하고요 고의성이 없이 다르게 고지한 경우에는 현행처럼 30일로 하는 방안을 생각해 볼 수 있겠습니다.

그래서 수정의견 1호의 ‘사고 사실’에 ‘사고 또는 침수 사실’ 이렇게 넣고요. 그다음에 수정의견 3호에서 ‘제58조제1항제1호의 고지내용과 다른 경우’를 빼면 민홍철 위원님께서 말씀하신 것처럼 그런 내용이 반영되지 않을까 생각합니다.

○민홍철 위원 그렇다고 해서 바로 고쳐 버리면 안 되지만……

이게 사실 부동산에 준한 재산이지 않습니까? 그러면 모든 거래가—부동산도 다 마찬가지고요—중개업자가 있지만, 알선하고 중개는 하지만 매수자와 매도자가 이 현상을 확인을 합니다. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 현장에서 확인을 해 가지고 ‘여기 침수가 됐습니다. 이 정도 침수가 되면……’, 다 확인을 했음에도 불구하고 나중에 부식이 많이 됐다 이래 가지고 일방적으로 계약을 해제할 권한을 준다는 게 민법의 일반 원칙상 과연 맞는 거냐 저는 그런 의견을 제시하는 거지, 소비자 보호는 더 해 주면 좋지요.

그런 차원에서 모든 법률은 보편적이고 상호 권리를 조정해 줘야 되는 문제가 있다 이런 말씀을 드리는 거예요. 그래서 그렇게 한다면 저는 동의합니다.

○국토교통부제2차관 어명소 참고로 매매연합회도 이것에 대해서 동의를 한 사실이 있습니다.

○민홍철 위원 그래요?

○강대식 위원 기간이 너무 길다 보면 이 기간을 이용해서 악용하는 경우도 생길 수 있거든요. 왜냐하면 타다가 자동차에는 아무 하자가 없는데 예를 들어 가령 자기가 선택할 때 좀 마음에 안 들었다든지 이러다 보면 한 100일 정도 타다 보면 또 다른 기종이라든지 이런 걸 보면 없는데도 해제하자 이렇게 악용하는 경우도 흔히 발생하는 상황이기 때문에 저는 민 위원님 말씀이 타당하다고 생각……

왜냐하면 고지를 다 하고 알고 선택한 것 같으면 30일 안에 해제할 수 있는 충분한 시간이, 타 보고 이게 소리가 안 좋다든지 무슨 하자가 있다든지 발견할 수 있는 충분한 시간이 된다고 보고요.

만약에 해태했을 경우에는 90일 아니더라도 100일이라도 당연히 해제할 수 있는, 속였으니까…… 그 기간은 맞다고, 그게 타당하지 않겠나 생각도 드는데 다른 위원님들 의견은 어떤지 모르겠습니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님 이와 관련된 의견이시지요?

○맹성규 위원 예.

현행법이 전제조건이 매매자의 고의·과실이 없더라도 매수자가 사실과 다르다는 것을 뒤늦게 알게 된 경우에 30일 이내로 고지해서 매매계약을 취소할 수 있는 권리를 준 거예요.

그러면 침수의 경우에는 90일로 연장을 했어요. 당연히 저는 동의를 합니다. 그런데 매수자 입장에서 보면 침수가 더 중요한 사유가 되나요, 사고가 더 중요한 사유가 되나요? 제가 볼 때는

사고도, 제가 매수자라면 오히려 사고가 난 걸 뒤늦게 알았다면 더 화가 날 것 같습니다. 그리고 받아들이기가 어려울 것 같아요.

그리고 뒤에 보시면 소비자보호법에 일반 재화의 경우에는 90일 이내에 취소하도록, 아까 설명을 했잖아요. 그러면 이게 일반 재화보다 못하나 이거야. 그러니까 지금 여기서 제가 의문을 갖는 것은 침수 90일 연장하는 것 동의를 하는데 제가 소비자라면 저한테는 사고가 더 문제가 될 것 같고 그런 측면에서 보면, 매매업자의 고의·과실하고 상관없이 소비자를 보호하는 거면 일반 소비자, 일반 재화를 보호하듯이, 일반 재화는 90일 간의, 세 달의 유예기간을 주는데 왜 이것만 특정해서 제한을 해야 되느냐 하는 문제를 먼저 제기합니다. 그래서 안 되면 침수라도 90일 해야 되겠지만 저는 전체적인 것도 일반 재화처럼 더 넓혀야 되지 않나 하는 문제 제기를 하는 거고요.

두 번째로 37조에 보면 이게 지금 법 형평에 안 맞는 게, 보시면 점검 및 정비 명령이에요. 자동차안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 경우에는 국토부령이 정하는 바에 따라 원상복구를 명할 수 있다. 점검·정비·검사 또는 원상복구를 명할 수 있다는 거예요. 임의적인 규정이잖아요.

그런데 천재지변·화재 또는 침수로 인하여 국토부령으로 정하는 기준에 따라 안전운행에 지장이 있다고 판단되는 경우, 어느 것이 소비자 입장에서 더 위험합니까? 자동차안전기준에 적합하지 않은데 어떻게 달릴 수 있어요, 운행을 할 수 있냐고?

차라리 천재지변이나 화재·침수가 된 것은 한 단계 더 해서 점검을 받아 본 거고 점검을 했을 때 안전기준에 적합하지 않다 이렇게 논리적으로 분석이 되는데 자동차안전기준에 적합하지 않은 것은 임의 규정으로 하고 천재지변 이것은 강제 규정으로 하는데 이것도 문제가 있고, 거꾸로 돼야지요. 차라리 거꾸로 돼야 된다고, 규정이.

또 하나는 중대한 결함이 있는 경우라고 그랬는데 중대한 결함이라는 것을 또 국토부령으로 정하실 거냐고? 그래서 이것은 순서가 바뀐 것 같다. 오히려 거꾸로 천재지변이나 화재·침수로 인해서는 명할 수 있는 거고 차라리 안전기준에 부합하지 않은 것은 강제적으로 강제 규정을 만들어야 되지 않나 하는 생각을 갖고 있거든요.

그래서 이것은 법체계적으로, 전문위원 판단, 제가 문제 제기한 것을 한번 검토해야 되지 않나 싶은데요. 어느 것이 더 근본적인 거냐고? 자동차 안전 운행에 지장이 있는 것은 그냥 달리게 하고 천재지변을 맞아서, 화재를 당해서 안전 점검이 됐는지 안 됐는지 판단 못 된 것은 강제로 점검을 받게 하고. 이것은 순서가 바뀐 것 같습니다.

○소위원장 **최인호** 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 맹성규 위원님은 다른 상품의 경우에도 90일까지 해 주니 그것보다 훨씬 더 가치가 높은 자동차는 90일 해 주는 게 별문제가 없다 그런 취지이신 것 같거든요. 그것은 소비자만 생각하면 그런데 판매자를 생각하면 판매자한테는 일반 상품 파는 것은 환불받더라도 큰 부담이 안 되지만 자동차는 그것을 환불받으면 굉장히 큰 부담이 되는 상품이지 않아요. 그렇기 때문에 해제 기간을 다른 상품하고 똑같이 취급하는 게 오히려 판매자 입장에서 보면 크게 부당하다 이런 생각이 들 수도 있을 것 같아요.

그리고 침수 사실이 있다고 표시를 해서 판매했는데 그게 90일 동안 환불 가능성이 있다고 하는 것은 한 가지 문제가 될 수 있는 게, 침수 사실이 있다고 표시하면 차량 매매할 때 가격에 반영이 되지 않습니까? 침수가 안 됐으면 한 1000만 원 받을 수 있는 것을 침수된 차 같으면 한 800만 원, 700만 원 해서 되게 낮은 가격에 매매하게 될 텐데 그렇게 고지까지 해 줬는데 또다시 90일 동안 그것을 환불할 수 있도록 그렇게 불확정 상태로 놔두는 것은 좀 균형이 안 맞는다 그런 생각이 듭니다.

○**맹성규 위원** 이 법의 취지를 좀 보셔야 되는 게요. 이게 매매업자의 과실이 없더라도 뒤늦게 이 사실을 알게 된 경우에 보호하는 규정이에요. 그러니까 매매업자나 소비자가 이것을 알고 있었다면 이 규정은 적용이 안 되는 거지.

○소위원장 **최인호** 민홍철 위원님.

○**민홍철 위원** 맹성규 위원님 의견에도 충분히 소비자 입장에서 동의를 합니다. 그러나 전자상거래 등에서의 소비자보호에 관한 법률은 일반적인 약관이거든요. 그게 광고·표시에 의해서 대량적으로 구매하는 상황이고. 그래서 3개월이라는 그 기간을 줬고, 그러니까 그 사실을 안 날로부터 30일 이내에 계약을 해지하도록 그 기간이 좀 차이가 있습니다.

그런데 이 자동차관리법에 의한 침수 자동차는 방금 이 개정안 보면 침수 사실을 알았든 몰랐든 90일 동안 준다는 게 과연 그게 양 거래 관계에서의 매매자와 매수자의 권리·의무의 형평성을, 형량을 이렇게 공평하게 분담을 시키냐 이런 차원에서……

이 1호는 안 경우거든요, 침수를 안 경우입니다. 2호 같은 경우는 모르는 경우예요. 왜? 거짓으로 고지했거나 허위로 안 알려 줬기 때문에 그것은 충분히 90일로 가능하다고 저는 봅니다. 그런데 1호에 해당하는 경우에는 매수자가 침수 사실을 알고 산 거예요. 하자가 있다는 걸 알고 사고 자동차는 분명히 부식이 올 거라는 것을 미리 예견을 할 수가 있습니다.

그럼에도 불구하고 똑같이 90일을 준다는 게 너무 소비자 보호 측면도 강화시키는 것, 이해는 되지만 거래의 불안정성을 초래하지 않느냐 저는 그런 측면에서 문제를 제기하는 거지요.

○**맹성규 위원** 아니, 이게 지금 알고 산 사람들은 이것 적용을 안 받는 거예요.

○**민홍철 위원** 아니, 알고 사잖아요. 침수를 고지……

○**맹성규 위원** 아니, 여기 90일 적용을 받는 것은 알고 산 사람은 적용을 안 받는단니까요.

○**민홍철 위원** 아니, 1·2호 다 해당되잖아요, 90일.

○**맹성규 위원** 아닙니다.

○**민홍철 위원** 1·2호 다 해당되니까.

○소위원장 **최인호** 이 대목에서 전문위원 정리되는 의견을 한번 내주시지요.

○**맹성규 위원** 알고 산 사람도 적용받아요?

○**전문위원 최용훈** 맹성규 위원님은 다 90일로 하자고 하셨습니다.

○**맹성규 위원** 그게 아니라니까.

○**민홍철 위원** 1호는 그거잖아요. 고지 내용과 다른 경우잖아요. 그러면 차가 침수가 됐는데 엔진 부분이 침수가 됐다. 아니면 뒤에 머플러 그 부분만 침수가 됐다, 반쪽만 침수가 됐다 이렇게 아마 될 것 같아요, 1호의 경우. 그러니까 고지 내용과 다른 경우거든요. 이 차는 침수가 됐다고 침수 사실을 인정해. 그런데 이것은 조금 바퀴만 침수가 됐다 이렇게 한 거지요. 그런데 2호는 뭐냐 하면 거짓으로, 이것은 침수가 안 됐다. 또 침수가 됐음에도 고지를 안 해 버린 경우란 말이지요. 그러니까 1호의 경우는 이 자동차가 침수가

됐다는 것을 매수자가 알고 산 거예요. 그러니까 차이가 있지요. 1호와 2호가 분명히 차이가 있습니다.

○**홍기원 위원** 질문이 있습니다.

○**소위원장 최인호** 예, 일단 질문 듣고 하겠습니다.

○**홍기원 위원** 7페이지에 보면 자동차성능·상태점검기록부가 있는데 여기에 특별 이력에 ‘침수’ 이렇게 표시하도록 되어 있지 않아요. 그러면 이렇게만 하면 법적으로 문제가 없는 거지 않습니까? 그런데 이게 방금 말씀하신 대로 엔진부까지 침수된 건지 머플러나 또는 하부만 침수된 건지 그런 것을 구분해서 어디 기록하거나 표시하거나 고지하도록 되어 있나요?

○**전문위원 최용훈** 현재 자동차성능·상태점검기록부에는 그런 내용은 없고요. 여기에 있는 게 다고요. 다만 아마 가격 산정할 때 침수 사실을 반영해서 가격을 산정하는 것으로 그렇게 알고 있습니다.

그리고 이게 침수차의 경우에는 예를 들면 보험 처리가 된 차량 있지 않습니까. 보험 차량 같은 경우는 보험개발원에서 침수로 해서 보험 처리를 했다 이 여부를 또 확인을 할 수 있습니다. 그래서 매수자가 자동차성능점검기록부를 확인하고 그다음에 매도업자가 보험개발원에 보험으로 처리가 된 경우에 또 사실을 확인할 수 있습니다. 다만 매도자가 그것을 다 허위로 할 경우에는 잘 모르는 경우가 있지요.

○**한준호 위원** 저는 개인적으로 이거 이렇게 복잡하게 갈 문제가 아니라고 생각을 하고 있는데. 그러니까 지금 9페이지의 개정안과 수정의견 내신 것을 보면 이 법안의 목적은 침수된 차량으로 인해서 안전사고를 막기 위해서 침수 사실이 고지가 안 된 상태에서 차를 매수하고, 그러고 나서 보통 침수 차량들은 운행을 하다 보면 30일 이상 지나면 문제가 생기니 침수 차량들을 다시 돌려줄 수 있는 기간들을 90일까지 늘려 보자라는 게 취지인데, 그래서 개정안 1항에는 ‘사고 또는 침수 사실’이라고 하니 이것을 전문위원께서는 갈라 가지고 사고가 있었던 것들까지는 건드리지 말고 일단 침수 부분만 좀 이 법안의 의도에 맞게 하자라고 해서 갈라놓으신 거 아니에요?

○**전문위원 최용훈** 예.

○**한준호 위원** 갈라놓은 거고 이 부분에 대해서 90일을 적용받도록 수정의견을 내셨기 때문에 저

희가 차관님께도 확인을 했고 업계에서도 여기에 대해서 동의를 한다고 하시니 수정의견 정도로 가면 이 법안의 취지에 맞지 않느냐 저는 그렇게 생각을 하고 있습니다.

그래서 이게 앞서 여러 선배 위원님들께서 말씀하신 부분들도 일견 전체적인 내용에서는 타당하나 현재 이 법만 놓고 봤을 때는 수정의견이 법안의 취지를 잘 담고 있다 저는 그렇게 생각을 합니다.

○**소위원장 최인호** 정동만 위원님.

○**정동만 위원** 저도 똑같은 내용인데……

○**소위원장 최인호** 말씀해 주십시오.

○**정동만 위원** 제가 자동차 전문가가 아니어서 한 가지 물어볼게요.

협회 이야기를 들을 수밖에 없지 않습니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**정동만 위원** 전문가가 가장 잘 아니까. 아까 이소영 위원님도 이야기를 하던데 화재나 사고로 인해서 이것은 30일 정도 타면 결론이 나오는 것 같아요. 그런데 침수가 된 차는 그 이후에 부식이 올 수도 있으니까 그 이야기하는 거 맞지요.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그렇습니다.

○**정동만 위원** 예, 그런 것 같습니다.

그래서 전문가 입장에서 협회가 이렇게 그 정도 하면 된다고 하니 그 전문가들 이야기를 들을 수밖에 없지 않느냐 그렇게 생각을 하면서 저도 이 침수차에 대해서는 법안 발의를 해 놓은 게 있습니다. 뭐냐 하면 전손처리했을 때 자동차 소유자에게 30일 이내에 폐차를 하게끔 되어 있는데 이게 지금 외제차 같은 경우에는 금액이 비싸니까 이것을 이야기를 안 하고 하는 경우가 많습니다. 그래서 이게 지금 과태료가 300만 원 이하 이렇게 되어 있는데 이것을 좀 상향시켜서 하자는 의미에서 했는데 결국은 이게 안전이 가장 중요하니까 이 부분인 것 같은데……

아마 협회하고 국토부하고 의견 된 부분에 대해서 침수로 한정해서 하는 게 타당한데 또 화재까지 이야기하니까 이것은 전문위원이 전문가한테 다시 한번 사고 나서 어느 정도의 기간이 필요한지는 확인을 해 주십시오.

○**소위원장 최인호** 우선 이 개정안이 침수에 한해서 지금 개정하자는 취지 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예.

○소위원장 최인호 그 부분의 목적에 따라서 좀 집중하면 좋겠다는 위원장의 생각입니다.

○한준호 위원 다른 분도 괜찮으시다면 저는 제가 볼 때는 모르겠습니다만 법안 발의를 했던, 그 당시에 저희 방에서 설명했던 내용들과 같이 봤을 때는 90일 적용을 침수에 한해서 적용을 해 보는 수정의견 쪽으로 의결을 하는 것이 어떨까 하는 생각입니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 생각은……

○민홍철 위원 한 가지 의문이 있습니다.

○소위원장 최인호 예, 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 전문위원님, 제58조제1항제1호가 어떤 내용입니까? 그러니까 제58조제1항제1호의 고지내용과 다른 경우잖아요. ‘침수 사실이 제58조제1항제1호의 고지내용과 다른 경우’, 제58조제1항제1호가 어떤 내용입니까?

○전문위원 최용훈 지금 4쪽 참고조문에 나와 있습니다. ‘자동차매매업자가 자동차를 매매할 경우에는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 서면으로 고지하여야 한다’ 이런 내용입니다.

○민홍철 위원 그러면 국토교통부령에는 어떻게 되어 있습니까, 침수 내용이?

○전문위원 최용훈 자동차 성능·상태 점검인데 요.

○민홍철 위원 표에?

○전문위원 최용훈 예.

○민홍철 위원 아니, 표에는 보니까 침수만 되어 있지 않습니까? 특별이력에 침수만 되어 있는데 그러면 침수를 고지를 했지 않습니까, 매매 당사자가? 그런데 뭐가 달라요? 그러니까 이게 표시가 이 자동차 침수됐다 이것만 지금 표시되는 거 아닙니까?

그러면 침수 내용, 이 고지내용과 다른 내용이 어떤 경우에 해당돼요? 이력 표에는 침수만 되어 있는데, 특별이력이.

○전문위원 최용훈 실제 국토부 자동차 쪽에서 한번 답변을 해 주시는 게……

○민홍철 위원 그러니까 시행령 자체가 불명확한데 제 말씀은 뭐냐 하면 법은 굉장히 명확해야 되잖아요. 그래야 거래관계 해소가 되는데, 제58조제1항제1호와 다른 내용을 고지했던 말이에요. 그런데 제58조제1항제1호가, 자동차 상태점검기록부 이게 아마 시행령에 별표로 나와 있는지 모르겠는데 여기에 보면 특별이력 이래 가지고 침수만 되어 있지 않습니까? 어떤 내용입니까, 차

관님?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 현재 법상에는 성능·상태점검기록부만 기록하도록 되어 있습니다.

○민홍철 위원 그러니까요.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 실제 현실에서는 위원님 더 잘 아시겠지만 엔진이 침수된 사례도 있을 거고요. 엔진은 침수 안 됐는데 차가 침수된 사실도 있을 거고 여러 다양한 형태가 실제 계약관계에 이루어질 수 있겠습니다. 그런데 실제 침수는 엔진까지 됐는데 계약할 때는 ‘여기 조금만 침수됐어요’ 이렇게 얘기할 수도 있고요. 그러면 소비자 입장에서는 다른 결과를 얻을 수도……

○민홍철 위원 그것 때문에 제가 이의를 제기하는 겁니다. 왜냐하면 시행령에는 지금 침수만 되어 있지 않아요.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 침수라는 건 다양하지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 아까 제가 말씀드렸듯이 부분적인 침수가 있고 전체 침수가 있고, 설명은 그렇게 하시잖아요. 계약해서 그렇게 하면 되지요. 그런데 시행령에는 침수만 되어 있어요.

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○민홍철 위원 그러면 법에는 제58조제1항제1호의 고지 내용과 다른 내용을 고지했을 때라고 돼 있습니다. 계약 내용과 다른 내용을 발견했을 때 같으면 제가 이해를 하겠어요. 그런데 제58조제1항제1호의 고지 내용과 다른 내용을 했을 때, 침수만 돼 있는데……

매도자가 ‘이 자동차는 침수가 됐습니다’ 해서 침수 표시를 했어요. 그러면 법대로 한 것 아닙니까? 그리고 매수자도 그것을 알고 샀습니다. 그런데 과도하게 뒤에 부식됐으니까 90일 이내에 계약을 해제한다? 그러니까 제가 볼 때는 너무 과도하다 이거지요.

그래서 구체적으로 아까 차관님께서 말씀하신 내용이 ‘계약 내용과 다른 사실이 발견했을 때’ 그러면 저는 이해를 해요, 90일. 그러면 2호하고 똑같습니다. 그렇지 않습니까, 거짓이니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 그래서 제가 볼 때는 민법의 일반적인 상거래와 하나의 일률적인, 보편적인 원칙이 적용돼야 된다 이런 말씀을 제가 드리는 겁

니다. 불명확하다 이거지요, 제가 볼 때는.

○전문위원 최용훈 현행법에서 제58조제1항제1호의 고지라고 돼 있는 것은 지금 법에서 자동차 매매업자가 고지하도록 의무를 뒀기 때문에 고지라는 표현을 쓴 것 같고요. 만약에 민홍철 위원님께서 제시하는 부분을 반영하게 되면 고지내용과 다른 경우는 현행처럼 30일 이내로 하고요. 고의성이 있는 경우에만 90일 이내로 다시 수정하는 방안이 있을 것 같습니다.

○민홍철 위원 아니, 그렇게 해 버리면 안 되고요. 제가 그렇다 해 가지고 바꿔 버리면 안 되고. 아까 여러 위원님들 말씀대로 소비자 보호를 하는, 강화시킨 어떤 법의 목적이 있을 겁니다. 그러면 예를 들어서 제58조제1항제1호 성능표 이것을 바꾸든지 아니면 계약 내용과 다른 내용이 발견됐을 때라든지 뭔가 구체화시켜 줘야 된다 이런 말씀입니다.

○국토교통부제2차관 어명소 저도 지금 그 생각을 하고 있었는데, 위원님께서 좋으신 말씀입니다. 모든 계약서에, 부동산 계약을 해 보면 특약사항을 다 정합니다. 우리 법의 입법 미비로 성능·상태점검기록부 여기에 특약사항이 없습니다. 이런 것을 정한다면…… 저희가 그래서 이것을 정하도록 하겠습니다.

○민홍철 위원 그래야 돼요. 그래야 명확하게 된다 이거지요.

○맹성규 위원 법은 통과시키고요.

○소위원장 최인호 그러면 법은 통과시키고 특약사항은 별도로 조치를 취하는 것으로 정리하면 되겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇게 하겠습니다.

○전문위원 최용훈 그럴 경우에 공포한 날부터 곧바로 시행하도록 할까요, 아니면 한 6개월 정도 여유를……

○소위원장 최인호 그것은 어떻게 하는 게 좋겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 저희도 준비 기간이 필요하기 때문에, 시행령 개정하고 하기 때문에 한 6개월 정도……

○소위원장 최인호 6개월 후에 공포?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 최인호 그렇게 정리하면 되겠습니까?

○홍기원 위원 예, 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들 별다른 이견 없으시지요?

다 정리된 것으로 간주하겠습니다.

○맹성규 위원 침수는 됐는데요.

37조는 얘기가 없거든요.

○소위원장 최인호 37조 부분을 강제 조항으로 하자는 의견 그 부분은 어떻습니까?

○맹성규 위원 그러니까 37조를 명확하게 설명을 해 주시면……

○소위원장 최인호 전문위원이 한 번 더 설명을 해 주십시오.

○전문위원 최용훈 맹성규 위원님께서서는 21쪽, 1호 자동차안전기준에 적합하지 않은 차도 반드시 명하여야 된다 이렇게……

○맹성규 위원 아니, 거꾸로예요. 의무 그게 아니라니까요. 자동차안전기준에 적합하지 않거나 안전운행에 지장이 있는 경우는 임의검사, 그것을 내가 문제 삼는 거예요. 그런데 천재지변·화재 또는 침수로 인하여 안전운행에 지장이 있다고 생각하는 경우는 강제검사라고. 그러면 어느 게 더 경중이 높으냐 이거예요. 제가 볼 때는, 1호가 더 문제가 있는 것 아니에요? 그러니까 천재지변·화재 또는 침수로 인해서 자동차 안전운행에 지장이 있다고 판단되는 경우에 들어가는 것 아니냐는 거지, 거꾸로.

○전문위원 최용훈 제가 설명드리겠습니다.

19쪽에 보시면 교통안전공단의 자동차 임시검사 현황표가 나오는데요. 임시검사 현황을, 37조 보면 1호가 불법단속, 말씀하신 자동차안전기준에 해당되는 게 불법단속, 속도제한장치 또는 디지털운행기록계 아니면 배기가스저감장치 이런 게 안전기준에 해당되는 거거든요. 그래서 맹성규 위원님께서 말씀하신 것처럼 좀 더 센 기준은 아니라고 보여집니다. 자동차 안전에 필요한 각종 부품, 기록계라든가 이런 것을 달지 않을 경우에 검사 명령을 하거나 이렇게 하는 것으로 알고 있습니다.

○맹성규 위원 지금 전문위원 설명이 맞는지 국토부가 설명해 보세요. 어느 것이 더……

○국토교통부제2차관 어명소 위원님께서 좋으신 말씀을 해 주셨는데요. 잘 아시지만 운행 단계에서 이루어진 일입니다. 그런데 자동차안전기준에 적합하지 아니하거나 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 자동차 그것을 특정을 해야 할 겁니다. 그래서 특정을 어떻게 할 건지를 정해서

그게 된다면 그것은 당연히 임시검사 명령을 내려야 할 겁니다. 그런데 그것을 무조건 내려야 한다면 그 상태를 알 수 없기 때문에 그것은 자동차안전기준에 적합하지 아니한 상태를 저희가 또 따로 정해야 합니다. 그러니까 그 상태를 정한다는 것 자체가 굉장히 쉽지 않고요. 또 지자체의 과도한 부담이 돼 있고 해서 저는 현행 기준이 저희가 그동안 계속 운영을 해 왔고 해서 괜찮을 것 같고요.

다만 지금 새로 들어간 규정에 대해서는 사실은 제가 고민을 많이 했습니다. 지금 현행 규정에도 큰 문제가 없는데, 저는 새로 들어간 규정은 어떻게 보면 강조하는 규정이라고 봅니다. 그러니까 기존 규정으로도 충분히 운영할 수 있는데 새로 들어간 규정은 이러한 경우에는 반드시 임시검사 명령을 해라, 이렇게 이해를 하고 있습니다.

○강대식 위원 전문위원님한테 내가 한 가지만 물어보겠습니다.

22쪽 수정의견에 보면 ‘안전운행에 지장’을 ‘안전운행에 중대한 지장’으로 수정을 했잖아요. 중복돼서 그렇게 했다고 아까 전에 이야기를 열핏 들었는데 ‘중대한 지장’이라는 이런 표현 가지고 예를 들어 검사 대상이 차별화가 되겠나 또 아니면 객관적으로 이것을 가지고 구분할 수 있겠습니까?

○전문위원 최용훈 소위 자료 13쪽을 한번 보시면 구체적인 차량 임시검사 의무대상(안)은 국토교통부령으로 정하도록 하고 있는데요. 13페이지 대체토론 및 검토보고 그 밑에 보면 예시를 뒀는데요 침수로 도로에 방치된 차량이나 이런 식으로 국토교통부령으로 구체적으로 정하도록 하고 있습니다. 그래서 이 부분은 국토부에서 향후 여러 가지 현장의 의견을 듣고 정해야 될 사항으로 보입니다.

○홍기원 위원 그러면 이렇게 이해하면 되는 거예요? 여기 표현은 ‘안전운행에 중대한 지장’ 이렇게 돼 있지만 실제로는 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당하는 차량을 특정하는 거예요?

○전문위원 최용훈 맞습니다. ‘중대한’을 전문위원실에서 넣은 이유는 앞에 1호의 ‘안전운행에 지장’과 차별성을 두기 위해서 중대한……

○홍기원 위원 그러면 아예 뒷부분은 떼는 게 낫지 않아요? 차라리 ‘천재지변·화재 또는 침수된 차 중 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당

하는 차’ 이렇게 해야 되지 않아요? 이것은 사족 같은데요. 사실 저도 아까 질문하려고 그랬는데 안전운행에 지장이 있는 차와 안전운행에 중대한 지장이 있는 차 이것을 누가 판단하느냐. 그런데 지금 전문위원님 말씀은 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당되면 중대한 지장이 있는 거고 거기에 해당이 안 되면 그냥 안전운행에 지장이 있는 차잖아요?

○전문위원 최용훈 예.

○홍기원 위원 그러니까 이 부분은 사실 불필요한, 오히려 혼동을 초래하는 그런 규정이 될 수 있는 것 같은데요.

○전문위원 최용훈 개정안의 취지가 안전운행에 지장이 있다고 인정되는 차로 조문을 규정했기 때문에 조문의 취지를 받아서 그렇게 수정을 한 겁니다.

○맹성규 위원 4호를 보시면 교통사고가 난 차는 강행규정에 따라 검사를 하도록 돼 있거든요. 그것에 준해서 천재지변·화재, 침수로 인해서 한 번 그렇게 한 차는 강제적으로 검사한다 이렇게 이해를 해야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○소위원장 최인호 일단 맹성규 위원님이 아까 제기하신 것은 양해가 다 되신 거지요?

○맹성규 위원 예, 됐습니다.

○홍기원 위원 그런데 지금 이렇게 별도로 규정한 이유가 침수된 차라 하더라도 침수의 정도에 따라서 강제로 검사를 받도록 할 거냐 안 할 거냐 그것을 국토교통부령으로 정한다는 것 아니에요?

○전문위원 최용훈 예, 기준은 국토교통부령으로 정하고 실제 검사 명령 주체는 시장·군수·구청장이 됩니다.

○홍기원 위원 시장·군수·구청장이지만 결국은 거기서 실무를 하는 사람들이 판단하는 건데 그 사람들이 임의로 중대하나 아니냐는 판단 못할 거고 결국은 국토교통부령으로 정하는 기준에 해당이 되느냐 안 되느냐 가지고 판단할 테니까 그것까지만 딱 끊어 주는 게 오히려 명확하지 않느냐 그런 취지입니다.

○맹성규 위원 쉽게 얘기하면 ‘중대한’이 안 들어가도 차이가 없다는 거지. ‘중대한’이 안 들어가도 국토교통부령으로 정하면 강제검사를 하면 되는 거잖아요.

○한준호 위원 제가 볼 때 ‘중대한’이 오히려 조금 더 오해의 소지가 생길 가능성이 있어 보입니다.

○**맹성규 위원** ‘중대한’이 안 들어가도 5호 조항을 신설하면 지금 법 취지에 맞도록 강제……

○**전문위원 최용훈** 홍기원 위원님께서 ‘국토교통부령으로 정하는 기준에 따라 인정되는 차’ 이렇게 말씀하셨는데……

○**홍기원 위원** 그렇지요.

○**전문위원 최용훈** 다른 위원님들께서는 그냥 ‘중대한’을 빼고 ‘안전운행에 지장이 있다고 인정되는 차’ 이렇게 두 가지를 말씀해서 가지고요.

○**소위원장 최인호** 민홍철 위원님 말씀하십니까.

○**민홍철 위원** 그 말은 저 앞의 본문에 있지 않습니까? 37조 1항에 보면 ‘다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자동차 소유자에게 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 점검·정비·검사 또는 원상복구를 명할 수 있다’. 그러니까 ‘중대한’ 이것도 마찬가지지요. 국토교통부령으로 구분을 하면 되지 않습니까? 그래서 현행 개정안대로 그냥 5호만 신설해 버리면 ‘중대한’ 이런 것은 이유가 없고요, 그것은 시행령에서 구분을 하면 되니까.

○**한준호 위원** 5호만 신설하면 될 것 같아요.

○**전문위원 최용훈** 그러면 개정안대로……

○**소위원장 최인호** 개정안대로 정리하는 것으로 의견을 다 정리하도록 하겠습니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항 및 제2항, 이상 2건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

3. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(권명호 의원 대표발의)(의안번호 2111002)

(11시17분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제3항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 의사일정 제3항, 소위 자료 1페이지입니다.

개정안은 청문 절차를 법률에 명시하는 내용입니다. 국토부장관이 재할시설운영자 지정을 취소

할 때 행정절차법에 따른 청문을 실시하도록 하는 법적 근거를 두는 내용입니다.

개정안은 타당한 것으로 보이는데요, 다만 행정절차에 관한 일반법인 행정절차법에서 이 개정안이 제출된 이후인 2022년 1월에 개정이 됐습니다. 그래서 불이익 처분을 할 경우에는 의무적으로 청문을 실시하도록 하고 있습니다.

이와 관련해서 2페이지에 보면 권명호 의원님께서 이와 유사한 법안을 총 35건을 발의하셨고요 12건이 가결됐는데 지금 23건은 계류 중입니다. 저희 위원회에서 1건이 처리가 됐는데, 8쪽에 보시면 저희 위원회에 총 5건이 제출됐고 1건의 의결됐는데 제가 말씀드리는데 취지는 행정절차법에서 이미 청문 규정을 의무적으로 하도록 돼 있기 때문에 이 법을 개정해야 될지 말지를 정해 주시면 될 것 같습니다.

○**소위원장 최인호** 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 최인호** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○**강대식 위원** 하도록 되어 있는데 실익이 있습니까, 이것? 실익이 없지 않습니까?

○**민홍철 위원** 통합법이 있는데 개별법마다 하려면 이게……

○**한준호 위원** 그러니까 굳이 이 법이 필요한지 모르겠는데요, 필요성에 대해서……

○**홍기원 위원** 저도 행정절차법에 이런 규정을 둔 취지가 모든 행정절차에 적용하도록 한 건데 각 개별 행정절차에 관한 법에 이걸 집어넣는 것은 행정절차법에 규정한 취지하고 어긋나는 것 같고요. 잘못하면 개별법에 그게 있으면 하고 없으면 안 하는 걸로 오해를 불러일으킬 수 있으니까 고치지 않는 게 좋을 것 같습니다.

○**한준호 위원** 저도 같은 의견입니다.

○**소위원장 최인호** 한준호 위원님도 같은 의견 이시고.

다른 위원님들 의견을……

○**이소영 위원** 제가 한 말씀을 드리면……

○**소위원장 최인호** 이소영 위원님 말씀해 주십시오.

○**이소영 위원** 이게 행정절차법 22조에 청문 규정이 있는 건 맞는데 다른 행정법규에서도 청문 절차 규정 따로 두고 있는 경우가 굉장히 많기는

합니다. 그게 개별법이 없으면 청문이 진행 안 돼서라기보다는 어쨌든 수범자의 입장에서는 본인에게 적용되는 해당 법을 보고 구체 절차나 이런 것들을 판단하는 경향이 있기 때문에, 예컨대 수질수생태계법이다라고 하면 그 법의 위반 사항에 대해서 청문 절차도 있을 수 있고 이의 제기 절차도 있을 수 있고 이의 제기의 기한도 있을 수 있고 그런 것들을 그 법을 보고 판단하기 때문에 조금은 어떻게 보면 주의적으로 그렇게 규정하는 경우들도 상당히 많이 있는 건 맞거든요.

그래서 이게 유해한 규정이 아니라고 한다면 개정해서 반영하는 것도 이례적이거나 나쁘지는 않을 것 같다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님은 조금 다른 의견이신데 다수의 위원님들은 실익을 따져서 행정절차법에 규정된 것에 따르자 하는 그런 의견이 다수인 것 같아서 위원장으로서 이소영 위원님께 양해를 구하겠습니다.

계속 심사로 이 법안을 좀 남겨 두고 다른 안건으로 넘어갔으면 하는데 위원님들 생각은 어떠십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제3항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안은 계속해서 소위원회에서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

4. 유료도로법 일부개정법률안(권명호 의원 대표 발의)(의안번호 2111007)

5. 유료도로법 일부개정법률안(김희재 의원 대표 발의)(의안번호 2115814)

(11시22분)

○소위원장 최인호 의사일정 제4항 및 제5항 이상 2건의 유료도로법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위자료 1페이지입니다.

권명호 의원님이 제시한 유료도로법은 청문 절차를 법률에 명시하는 내용인데요. 앞의 것과 동일한 취지입니다. 그래서 이것도 결정을 해 주시면 될 것 같습니다. 관련되는 기관은 민자도로 관리지원센터입니다.

그다음에 9쪽을 설명드리겠습니다.

김희재 의원님이 대표발의하신 내용이신데요.

사소한 부주의나 오류로 인해서 통행료를 미납했거나 감면받은 경우에 대통령령으로 정하는 경우 3배의 범위 내에서 부가통행료를 부과하는 내용입니다.

10페이지입니다.

세 번째 동그라미인데요.

사소한 부주의나 오류 등 운전자의 부정이 개입되지 않은 단순 과실로 통행료를 미납한 경우는 애초부터 부가통행료 부과 대상에 해당되지 않고 국토교통부도 부과하고 있지 않습니다.

그리고 11페이지에 보면 현재 상습적으로 미납하는 경우에 부가통행료를 부과하고 있고 철도 같은 경우는 30배 범위 내에서 부가운임을 징수하고 있습니다.

부가통행료 현황은 현재 약 64억 원이 발생하지만 18억 원을 수납한 상황입니다, 2022년 9월 기준으로요.

13쪽과 14쪽에는 절차가 나와 있고요.

14쪽에 보면 부가통행료 샘플인데 부가된 통행료가 800원인데 10배인 8000원을 부과하는 내용입니다.

15쪽입니다.

두 번째 주제로 부가통행료 부과 고지를 받은 날로부터 30일 이내에 이의 신청을 하는 내용을 신설하는 내용입니다.

개정안은 불합리한 부과에 대한 이의 제기를 할 수 있다는 점에서 타당한 조치라고 보여집니다. 30일은 현재 행정기본법에서도 규정하고 있습니다.

다만 유료도로법상 부가통행료 부과가 행정심판의 대상이 되는 처분이 아니기 때문에 개정안과 같이 이의신청이라기보다는 이의제기로 표현하는 방안을 제시했습니다. 또한 이의제기가 타당하면 당연히 취소할 사안으로 수정의견을 제시했습니다.

19페이지 보시면 수정의견인데요.

개정안의 20조 2항은 사소한 부주의나 오류로 인한 경우 부가통행료 부과 대상에서 하고 있는데 현재 안 하고 있기 때문에 삭제하자는 의견이 고요. 20쪽의 20조의2는 지금 1항에 보면 ‘이의를 신청할 수 있다’ 이렇게 돼 있는데 행정심판의 대상이 되는 이의신청과 구별하기 위해서 이의제기로 수정을 했고 2항에서는 이의제기 내용이 타당하다고 인정될 때는 부가통행료를 취소하여야 한다 이렇게 수정을 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

다른 위원님도 다……

○강대식 위원 한 가지 물어봅시다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 현재 유료도로법 시행규칙의 부가통행료 부과 기준을 살펴보면 통행료 미납 후에 약 6개월 이상의 납부 기간을 부여하고 있고 20회 이상 상습 미납의 경우에 한정하고 있어 이걸 굳이 법에 명시할 정도의 사안인지……

전문위원, 어떻게 생각하세요?

○전문위원 최용훈 지금 부가통행료 개정안에 3배 감면은 삭제하자는 의견이고요. 다만 이의 제기가 있을 경우의 그 부분은 보완하는 내용입니다. 현재 6개월 내에 또는 6개월 이상 납부하지 않으면 하도록 돼 있기 때문에, 유료도로법 시행규칙 제8조의2에서 그렇게 하고 있습니다. 그래서 수정안처럼 해도 문제가 없을 것으로 보여집니다.

○강대식 위원 수정안처럼요?

○소위원장 최인호 강대식 위원님 이해가 되신 걸로 봐도 되겠습니까?

○정동만 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 정동만 위원님.

○정동만 위원 강대식 위원님, 다 했습니까?

○소위원장 최인호 지금 보고 계시니까 그 사이에 하셔도 됩니다. 먼저 하셔도 될 것 같습니다.

○강대식 위원 그 사이에 하세요.

○정동만 위원 저도 같은 내용인데 전문위원님 의견에 의하면 국토교통부가 이미 사소한 부주의나 오류에 따른 미납 통행료에 대한 부가통행료를 부과하지 않고 있지요, 차관님?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 그렇지요.

전문위원님, ‘사소한 부주의나 오류’가 해석이나 집행상 혼란이 오지 않을까요? 이게 무슨 내용입니까?

○전문위원 최용훈 예를 들면 현금으로 내야 되는데 하이패스로 가거나 그런 경우에 사소한 부

주의로 통행료를 못 내는 경우가 있지 않습니까. 그런 경우에는 고의성이 없기 때문에 그것은 아예 부가통행료 부과 대상이 아닙니다. 그런데 개정안은 그것을 부가통행료를 감면해 달라는 건데 그건 맞지 않다는 의견입니다.

○정동만 위원 그렇지요. 개정안의 취지에는 우리가 동의를 하나 저는 필요성이 크게 많다고는 보지 않습니다.

이상입니다.

○강대식 위원 20조 2항의 국토부 의견은 어때요? 신설.

○국토교통부제2차관 어명소 지금 이게 사실 실행이 안 되고 있습니다. 아까 전문위원께서 말씀을 드렸지만 실제 현장에서는 하이패스 카드의 잔액이 부족하다든지 카드가 빠져서 이렇게 못 내는 경우가 발생하거든요. 그런 경우에 저희가 보통 여러 번에 걸쳐서 통보를 하게 됩니다. 이런 사람에 대해서 부가통행료를 부과를 안 하고 있습니다.

그래서 사실은 여기 시행규칙 8조의2에 있지만 고질적으로 납부를 안 하고 있는 사람에 대해서만 부가통행료를 부과하고 있기 때문에 이 조항은 전문위원의 수정안대로 거기에 저희는 동의하는 입장입니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 오케이, 수정안.

○소위원장 최인호 수정안에 동의하신다 하는 의견이었습니까.

더 이상 의견이 없으시면……

○전문위원 최용훈 위원장님, 권명호 의원님 청문 절차는 법에 반영하지 않는 것으로 보면 되겠습니까?

○소위원장 최인호 예, 그렇습니다.

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제4항 유료도로법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고 의사일정 제5항 유료도로법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결을 하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

(의안번호 2107522)

(11시30분)

○소위원장 **최인호** 다음은 의사일정 제6항 도로법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 소위자료 6항, 제1페이지입니다.

진선미 의원님이 대표발의하신 내용은 승차한 상태로 상품의 구매가 가능한 시설, 일명 드라이브스루라고 칭해지는데요. 어린이 보호구역 내에 드라이브스루 연결 허가 시에 학교운영위와 협의하도록 하는 내용을 신설하고 있습니다.

이 개정안에 대해서는 작년 9월 달에 한 차례 논의가 됐고요. 당시 학교 측에 개정안처럼 학교운영위원회와 협의하도록 하는 내용에 찬성하는 의견과 학교 측의 대외적 의사표시 주체인 학교장 또는 교육감 등으로 협의 주체를 수정하는 의견이 제시되었고 결론에 이르지 못했습니다.

1페이지에 보면 현재 드라이브스루가 약 600개 정도 되고요. 2페이지에 보면 어린이 보호구역 내 드라이브스루가 송파의 아주초등학교나 양주의 신지초등학교 이런 사례가 있습니다.

3페이지에 보면 연결 허가를 할 때 드라이브스루를 설치할 때 학교운영위와 협의하도록 하고 있는데요. 그 취지는 타당해 보입니다.

4쪽에 보면 현재 서울시 조례에 따라서 시장이 어린이 보호구역에 승차구매점—드라이브스루입니다—할 경우에도 의견을 고려하여 허가를 하도록 하고 있습니다.

다만 뒤에서 말씀드리겠지만 교육부에서 학교운영위원회보다는 학교장이 대외적인 의사표시의 주체이니 학교장이 하도록 하는 의견을 제시했습니다.

5페이지에 보면 개정안은 연결 허가 규정인 제52조를 개정하고 있는데요. 현재 드라이브스루 같은 경우는 연결 허가가 아닌 점용 허가를 받아 설치하고 있기 때문에 점용 허가에 관한 규정을 개정하는 게 적절해 보입니다.

그다음에 6페이지에 보면 도시·군계획시설 도로에도 적용을 하고 있는데요. 이걸 약간 어려운 문제가 있기 때문에 현행 의견을 제시했습니다. 그래서 저희가 수정의견을 제시했는데요.

학교운영위원회에 대해서는 15쪽에 설명이 돼 있고요. 18쪽에 학교장과 학교운영위원회의 역할 구분을 해 뒀습니다. 19쪽에 수정의견입니다. 52

조 4항의 연결 허가 시에 드라이브스루와 관련된 규정을 연결 허가가 아닌 20쪽의 점용 허가 규정으로 옮기고요.

저희가 두 가지 안을 제시했는데 1안은 개정안의 취지처럼 학교운영위원회와 협의하는 내용이고요, 2안은 교육부 의견과 지난번 소위 때 내용을 절충해서 초등학교 및 특수학교 학교장과 협의하도록 규정을 했고 다만 이 경우에 학교장이 학교운영위원회 의견을 듣도록 했습니다. 이 부분은 저희가 어젯밤에 고민을 했기 때문에 지난 목요일 날 제출된 자료에는 없습니다.

그다음에 21쪽은 인용조문 수정하는 거고요.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

그리고 학교하고 협의하도록 하는 그게 저희는 바람직하다는 의견입니다.

○소위원장 **최인호** 학교장과 협의하도록 한 것에 동의한다는 말씀이지요?

○국토교통부제2차관 **어명소** 예, 그렇습니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

이소영 위원님.

○이소영 위원 저는 이 법안 문구가 체계적으로 맞지 않아 보이는데요.

어린이 보호구역 지정하고 있는 도로교통법 12조를 보면 어린이 보호구역을 지정할 수 있는 대상이 초등학교나 특수학교도 있는데 유치원과 어린이집, 학원 같은 것들도 있고 그리고 작년 11월 개정된 도로교통법에 따르면 어린이가 자주 왕래하는 곳으로서 조례로 정하는 시설이나 장소도 이번에 추가가 됐거든요. 그러니까 예를 들면 어린이들이 수백 명 왕래하는 놀이터 같은 것도 그 인근이 어린이 보호구역이 될 수 있다는 거예요.

그런데 지금 심의하고 있는 이 법에서 하려고 하는 것은 어린이 보호구역이 그 드라이브스루 연결 지점에 걸리게 되는 경우에 어린이 보호의 대상이 되는 그 시설장하고 뭔가 사전 협의를 하라는 거잖아요, 어떻게 하는 것이 가장 안전하고 적합할지. 그러면 여기에서 학교장이라고 하든 학교운영위원회라고 하든 그렇게 규정을 하면 학교가 아닌 나머지 대상 시설에 대해서는 누락이

되는 건가요? 협의하지 않아도 되는 건가요?

○전문위원 최용훈 말씀하신 것처럼 저도 그 부분을 고민했는데요.

현행 도로교통법 12조에 따르면 초등학교, 특수학교 외에 유치원, 어린이집, 학원 그다음에 대안학교 다 포함되는데 개정안의 취지가 일단은 초등학교하고 특수학교 부분을 말씀을 하셨기 때문에 일단 그렇게 규정을 했습니다.

○이소영 위원 그러니까 초등학교든 특수학교든 어린이집이든 또는 기타, 어린이가 자주 왕래하는 정해진 시설이든 다 보호 대상인 건 마찬가지인데 학교인 경우에만 협의를 하면 되는 건가요? 입법 취지는 그게 아닌 것 같은데요, 지금 논의하는 이 법의 입법 취지가.

○전문위원 최용훈 그러니까 어린이 보호구역은 여러 가지가 있는데 그중에 초등학교하고 특수학교에 드라이브스루를 설치할 때 학교운영위원회와 협의하도록 돼 있습니다.

○한준호 위원 동 개정안을 보면 명확하게 전문위원께서 말씀하신 대로 어린이 보호구역이라는 것은 여러 가지 것들을 담고 있지만 그중에서도 초·중등교육법에 따라서 초등학교하고 특수학교에 한해서 아마 이 관련된 민원이 있었고 그다음에 이 법안 취지 자체는 초등학교하고 특수학교의 인근에 설치되는 드라이브스루 시설들에 있어서 학교와 협의를 해 달라 이게 취지인 거지요? 그 면에 있어서 학운위로 갈 것이냐 아니면 학교장으로 갈 것이냐에 대해서 수정의견을 내신 것은 학교장으로 가야 된다고 이렇게 지금 의견을 내신 거고요. 맞지요?

○전문위원 최용훈 예.

○한준호 위원 저는 지금 수정안 자체, 학교장과 협의를 해야 된다는 부분에도 동의를 하고 수정의견대로 의결하는 것이 맞지 않나라는 생각이 듭니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 일단은 제출된 개정안에 대해서는 동의하고요.

다만 아까 이소영 위원님 말씀대로 어린이 보호구역이 유치원 지역도 있고 어린이놀이터 지역도 있고 다 있습니다. 그래서 이것 이번에 같이 규정해 주는 게 맞다 저는 그렇게 보고요.

그러면 학교 지역은 학교장이 학운위 자문을 구해서 하고 그 외에 있는 어린이 보호구역은 어떻게 할 거냐 이걸 해 줘야 될 것 같아요. 그러

면 그 외에 있는 어린이 보호구역은 누가 동의를 하지요? 시장·군수, 지자체장이 한다든지 뭔가 대안을 제시해 줘야지 이것만 해 놓으면 다음에 또 개정해야 되지 않겠습니까? 그래서 그런 차원에서 같이 대안을 해 주는 게 좋겠다 저는 그런 의견입니다.

○전문위원 최용훈 지금 이소영 위원님하고 민홍철 위원님께서도 도로교통법 12조에 따른 1호부터 4호까지 적용되는 부분까지 포괄해서 이번에 개정하자는 취지인데요. 이 부분은 저희가 다시 문구를 봐야 될 것 같습니다, 그렇게 하려면. 왜냐하면 유치원과 어린이집에 학교운영위원회가 있는지도……

○민홍철 위원 아니, 그 얘기가 아니라…… 당연히 학교운영위원회가 없지요. 없는데, 이것은 학교, 특수학교나 초·중등학교는 학교장이 있니까 기관장이 있습니다. 그러니까 협의할 수 있는 대상이 되고요. 그런 기관장이 없는 곳에 어린이 보호구역이, 아까 놀이터 시설이라든지 기타 지역에 어린이 보호구역이 설정될 수가 있습니다. 그럴 경우에는 협의할 수 있는 기관장이 없잖아요. 그런 경우에는 시장·군수하고 협의한다든지 뭔가 협의 주체가 있어서 거기에 해 줘야 어린이 보호구역에서 드라이브스루를 할 수 있는 시설의 안전, 그 법적인 개정 목적이 보편성 있게 맞다라는 거지요. 그래서 그것까지 해 주는 게 이 법안 개정의 취지에 맞는데. 그러면 그 협의 대상이 시장·군수로 한다든지 뭔가 좀 이렇게 기관장을 책임 있는 기관으로 지정을 해 줘야 되지 않을까 싶어요.

○전문위원 최용훈 지금 수정안이, 이게 드라이브스루 점용 허가의 주체가 도로관리청이거든요. 이게 또 시장·군수·구청장이 되기 때문에 적용대상을 확대하는 취지는 알겠고요. 만약에 그럴 경우에 조문을…… 시간을 좀 더 주셔야 될 것 같습니다.

○이소영 위원 그래서 제가 조금만 더 추가해서 말씀드리자면 이게 법안이 작년 1월에 발의된 법안이고 지난번 소위 심사도 작년 9월인데 도로교통법의 어린이 보호구역 규정은 작년 10월에 개정이 됐거든요. 그래서 이 법안이 발의된 이후에 어린이 보호구역 관련된 규정이 개정된 것이 아마 고려되지 않은 개정안으로 보여서 기타 나머지 시설의 경우를 포괄할 수 있도록, 추가 검토하시겠지만 예를 들면 ‘학교장 등 해당 시설의

관리자와 협의하여야 한다'라거나 이런 조금 더 포괄적인 표현을 찾으면 될 것 같거든요. 그게 자치단체장이 되어야 될지 아니면 어떠한 시설이라고 하더라도 그 시설의 관리자가 돼야 될지 그것은 검토가 필요해 보이고요.

사실은 이 도로교통법 개정이 되기 전에도 어린이집이나 이런 것들이 포함돼 있는데 어린이집은 사실 학교운영위원회나 학교장이라고 하지 않잖아요. 그런데 원장하고는 협의해야 될 것 아니겠어요, 이 취지를 그대로 살리려고 한다면? 그래서 그것을 다 포괄할 수 있는 표현을 찾아 주시면 좋을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 포괄할 수 있는 그게 오늘 되겠습니까?

○전문위원 최용훈 다음번 소위 때 정리……

○소위원장 최인호 그렇게 하지 마시고.

제 생각은 이렇습니다. 오늘 이 수정안에 대해서는 다 동의를 하시는데 다만 오늘 수정한 것 외의 어린이 보호구역에 해당되는 시설과 관련해서 또 문제 제기가 있고 타당하게 보여서 오늘 수정안은 그대로 통과를 시키고, 처리를 하고 바로 끝이어서 우리 위원님들 중에서 발의를 해 주시면 가장 신속한……

○민홍철 위원 저는 위원회 대안으로 처리를……

○소위원장 최인호 위원회 대안으로?

○민홍철 위원 그래야 일관적인 법안심사가 돼요. 위원회 대안이 돼 줘야지 또 법안을 개정하면 또 개정해야 되지 않겠습니까?

○소위원장 최인호 위원회 대안으로 추후에……

○민홍철 위원 그게 빠르다 이거지요.

○이소영 위원 그러면 위원장님, 다음 안전을 심의하고 계시는 동안 저도 한번 문안을 만들어 보고……

○소위원장 최인호 그렇게 해 보시겠습니까?

○이소영 위원 전문위원께서도 좀 만들어 보시고 그래서 순서를 한번 조정해서 하면 어떨까……

○소위원장 최인호 예, 그러면 이것은 일단 심사 보류하고 다음 안전으로 넘어가고 가급적 오늘 내로 처리할 수 있으면 처리할 수 있는 범위 내에서 처리되면 좋겠습니다.

○정동만 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 정동만 위원님.

○정동만 위원 차관님, 어린이 보호구역 드라이브스루 관련해서 방학 때하고 또 야간에 애들 없을 때는 어떻게 하지요? 저희 지역도 민원이 많

고 한데, 지금 여기 30km 정도 가지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다. 30km입니다.

○정동만 위원 그렇지요? 그 외에는 어떻게 해야 하지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 현재는 주야 동일한 속도 제한을 두고 있습니다.

○정동만 위원 그렇게 되고 있지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○정동만 위원 방학 때도 애들 아무도 없는데도 30km 해서 많은 시민들 자체가 불편을 겪고 있고 애들 없을 때는 어떻게 하는 방안에 대해서 한번 차관님……

○국토교통부제2차관 어명소 그런 부분에 대해서 많은 지적이 있습니다. 그런데 교통안전 문제가 되게 중요하다 해서 현재는 방학 때나 야간에도 동일한 속도 제한을 유지하고 있습니다. 그래서 그런 부분을 경찰청하고 같이 한번 논의하도록 하겠습니다.

○정동만 위원 문제는 시내 같은 경우에는 팬찮은데 외곽의 애들, 학생 수 80명 정도 되는, 다 버스 오거든요. 그런 학교 같은 경우에는 방학 때 아예 애들 자체가 없습니다. 그런 경우에 반영을 해서 일반 시민들이 불편을 안 겪게 해 줘야지요. 그런 좀 특성화된 부분에 대해서는 융통성 있게 또 적용을 하는 게 좋지 않을까요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 알겠습니다.

○정동만 위원 예, 이상입니다.

○소위원장 최인호 감사합니다.

잘 유의해 주시기 바랍니다.

7. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(김상훈 의원 대표발의)
(의안번호 2115662)

8. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(하영제 의원 대표발의)
(의안번호 2115937)

(11시51분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제7항 및 제8항, 이상 2건의 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 7·8항, 소위자료 제1페이지입니다.

김상훈 의원님께서 제출하신 내용은 소음부담금 체납에 부과되는 가산금 부과 방식을 현행 3%에서 1%로 변경하는 내용입니다. 이 내용은 국민권익위원회에서 한번 제안을 했던 내용이고요.

2페이지입니다.

개정안에 따를 경우 체납 연체가산금이 경감된다는 점에서 긍정적으로 보이고요. 현행법에 따르면 재량규정인데 ‘부과할 수 있다’를 ‘징수한다’로 의무화되는 점이 있겠습니다.

3쪽입니다.

지난 9월 달에도 이와 유사한 법안을 의결하신 바 있습니다.

7페이지입니다.

연체 가산금 부담금 부과 사례를 들어 봤는데요.

현재는 연체가 되면 1억 원을 기준으로 할 경우 무조건 300만 원을 내도록 하고 있는데 일마다 100만원 그러니까 1% 더하기 이자율 해서 매일 이렇게 조금씩 달라지도록 하고 있습니다.

10페이지 보면 공항별 소음부담금이 나와 있고요. 2021년도에 39억 3800만 원이 부과·징수됐습니다.

13페이지에 개정안에 따른 예상 수입 변화를 살펴보면 약 50만 원 정도 감경이 되겠습니다.

15쪽에는 수정의견인데요.

법사위에서 저희가 지난번 의결한 내용에 체계·자구한 내용을 반영해서요 가산금은 체납기간과 무관하게 일률적으로 부과되는 고정액 가산금이기 때문에 개정안에 ‘납부기한의 다음 날부터 납부일 전일까지’라는 부분은 삭제했습니다. 그 밖의 부분은 동일하고요.

17페이지입니다. 하영제 의원님이 대표발의하신 내용인데요.

소음대책지역의 지정·고시 사실 통지를 의무화하는 내용입니다.

18페이지입니다.

개정안에 따라 재산권 보호에 기여할 수 있다는 점에서 그 취지는 바람직해 보입니다. 현재도 5년마다 고시의 타당성을 검토하고 있는데요. 다만 현재도 거주민이 직·간접적으로 인지할 수 있기 때문에 그 적용 대상을 제한하는 방안을 수정안으로 제시했습니다.

그리고 19페이지에 보면 개정안에 따를 경우, 그러니까 저희가 변경되는 경우로 한정하고 있는

데요. 그럴 경우에 개정안에서는 3480만 원, 저희가 수정의견으로 하면 약 430만 원 정도 예상이 되고 있습니다.

그리고 20페이지에 저희가 적용대상이 15개 지자체인데요. 그쪽 지자체의 의견을 받았고 그에 대한 국토부 의견을 적시를 했습니다. 이 부분은 지난 목요일 때 보내 드린 자료와 달리 어제 추가를 했습니다.

그다음에 22쪽에 보면, 공항 소음대책지역 현황이 있는데요. 1~3종 구역에 21만 명이고 15개 지자체가 대상이 됩니다.

23쪽에 보면, 소음대책지역에 각종 지원사업 외에도 건축제한이 있습니다.

24쪽 맨 밑에 고시의 내용이 있고요.

그래서 저희가 수정의견은 27쪽에 제시를 했습니다. 이 수정의견도 어제 약간 고민을 해서 좀 변경을 했습니다. 그래서 수정의견 6항에 소음대책지역이 새로 지정되거나 기존의 대책이 변경되는 경우에 개정안은 ‘지정 사실 및 내용’이라고 되어 있어서 그 내용이 좀 불명확해서 ‘소음대책지역의 지정·변경 사실, 이 법에 따른 지원 및 제한 내용 등을’, 그리고 대상을 각 호로 분리해서 ‘소음대책지역에 거주하는 주민, 건축물 소유자, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 자’로 이렇게 한정을 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 질문 있는데요.

○소위원장 **최인호** 예, 맹성규 위원님 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 지금 국민권익위원회에서는 가산금 고정액 연체금 산정을 1일 단위로 부과하는 방식으로 전환할 것을 권고했는데, 이게 100분의 3을 100분의 1로 깎아 주는 게 그거하고 어떻게 연동이 되지요?

○전문위원 **최용훈** 그 부분은 저희가 설명을 드리겠습니다.

지금 7페이지에 보면, 현행은 고정식으로 300만 원을 체납한 날부터 부과를 하고 있는데요. 개정안이 되면 예를 들면 1일 차에 1억 원의 1%

인 100만 원하고 그다음에 연체이자율 0.022%를 가산해서 2만 2000원입니다. 그래서 1%는 납부 기한까지 계속 1%로 고정이고요, 이자율은 1 일마다 가산되는 식입니다. 그래서 권익위가 요청하는 그 취지를 달성할 것으로 보여집니다.

○**맹성규 위원** 아니지. 권익위는 액수를 깎아 주라는 게 아니었잖아요. 지금은 그 범위 내에서 억지로 맞춘 것이고.

이게 그러면 예를 들어서 300만 원이 적당한 거예요, 안 적당한 거예요?

○**전문위원 최용훈** 권익위에서는……

○**맹성규 위원** 아니, 그러니까 권익위는 일정 비율로 하는 것은 적당하지 않다 그것은 내가 이해가 됐어요. 그러면 300만 원이 적당하다는 거예요, 안 적당하다는 거예요? 지금 액수를 갖고 얘기한 게 아니지 않습니까?

○**전문위원 최용훈** 현재 3%기 때문에 300만 원입니다.

○**맹성규 위원** 아니, 액수 3%가 잘못됐다는 게 아니라 고정적으로 받는 게 문제라고 권익위에서 제도개선하라고 한 거 아니에요? 그런데 이것은 1%를 해 놓고…… 300만 원 범위 내에서 그걸 하려고 1%로 한 거예요 아니면 어떤 기준에 의해서 1%를 만든 거냐고, 기준이?

○**전문위원 최용훈** 300만 원보다 적게 1%로 이렇게 하고 있습니다.

○**맹성규 위원** 그러니까 기준이 명확하지 않다는 거예요. 제가 이 취지는 알겠는데요. 그러면 왜 2%는 안 됩니까? 너무 자의적이라는 거지요, 그 1%라는 게.

국토부 설명을 한번 해 보세요, 동의했으니까.

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님, 이 사항에 대해서는 국민권익위원회 권고도 있었고 다른 법에도 이렇게 많이 개정이 되고 있습니다, 국민권익위원회 권고에 따라서. 그래서 종전에는 3% 가산금을 일률적으로 부과를 했었는데 체납자가 체납한 기간에 따라서 가산금을 차등적으로 부과 하자는 그런 취지라고 저희는 이해하고 있습니다.

○**전문위원 최용훈** 위원님, 소위자료 5페이지에 보면, 김상훈 의원님께서 이 개정안 외에도 5건의 개정안을 냈는데요. 거기서도 다 1%로 적시를 했습니다. 그래서 개정안의 취지에 따라 그렇게 했습니다.

○**맹성규 위원** 전문위원, 제가 지금 질문하는

것이 그 발의하신 의원이 몇 %로 했냐고 내가 질문한 게 아니잖아요. 그리고 이 취지가 권익위에서 권고한 취지가 맞다니까.

이게 잘못됐다는 건 아닌데, 지금 3%인 것을 1%로 기준을 내린 것이 기존에 300만 원 냈던 것을 이렇게 저렇게 계산해 봐도 300만 원이 덜 나오게끔 계산하기 위해서 1%로 맞춘 것인지…… 그러면 2%로 하게 되면 나중에 300만 원보다 더 나올 수도 있어요?

제가 국토부와 양쪽에 질문하는 것은 개정안은 좋다 이거야, 취지도 다 맞고. 그런데 3%가 굳이 1%가 되어야 되는 이유가 명확하지 않다는 거지. 그러니까 기존에 냈던 것보다, 어떤 방식이 됐든 기존에 냈던 것보다 적게 내도록 개정안을 그렇게 설계했다 그러면 그건 받아들이냐에 따라 다른 거지만 그게 아니고 취지가……

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님 말씀이 맞습니다. 그래서 체납자의 부담을 좀 더 덜어 주면서 체납기간이 어느 정도 지났을 때까지는……

○**맹성규 위원** 그러면 2% 하면 왜 안 되는 거예요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 그런데 이게 저희 법뿐만 아니라……

○**맹성규 위원** 0.5% 하면 왜 안 돼, 기준이?

○**국토교통부제2차관 어명소** 그런데 체납자에 대해서 최소한의 패널티는 주자 그래서 아마……

○**맹성규 위원** 그러니까 2% 하면 왜 안 되냐고, 2% 하면? 의원이 1%를 내렸기 때문에 다른 법률도 다 1%라 1% 기준 갖고 계산한 거예요?

○**전문위원 최용훈** 1%든 2%든 0.5%든 그것은 위원님들께서 결정하시면 되실 사항인 것 같습니다.

○**맹성규 위원** 그런 게 어디 있어요, 전문위원이 의견을 줘야지? 그러면 의견을 왜 줘?

아니, 제가 이 법 개정 취지에는 다 공감을 하고 동의를 하는데 지금 쉽게 이해할 수가 없는 게, 왜 기준점이 1%가 되어야 되느냐 이거야. 2%가 되면 왜 안 되고 0.5%가 되면 안 되냐 이거지. 차라리 기준점 없이 일수로 계산하면 그건 훨씬 더 합리적이라는 거지요.

전문위원, 가산금의 기준을 기준점 없이 그냥 일수로 계산하면 왜 안 되냐고?

○**전문위원 최용훈** 일수로 하게 되면 지금 고정액 100만 원 그 부분이 없기 때문에 개정안보다 더 적어지게 됩니다.

○**맹성규 위원** 적어지면 왜 안 되냐고? 아니, 그러니까 제가 얘기하는 것은 액수의 과다를 지금 얘기하는 게 아니라 기준점이 왜 1%가 되어야 되는지를 납득할 만한 설명이 충분치 않다는 것을 문제 제기를 하는 거예요. 그런데 모든 것을 다 덮고 기존에 내는 300만 원보다 적게 설계를 했다 그러면 이제 그것은 위원님들이 판단하실 문제지.

○**국토교통부제2차관 어명소** 위원님이 좋으신 지적을 해 주셨는데요. 이것에 대해서 여러 법률마다 좀 다르기는 합니다. 그런데 저희는 지금 가산금이 3%를 하고 있으니까 이렇게 했는데요. 이것은 위원님들이 결정해 주시면……

○**전문위원 최용훈** 그러니까 지금 공공부과금의 연체방식이 1일 단위, 고정, 정액, 정액+일, 정액+월, 다양한 방식이 있습니다. 맹성규 위원님께서 말씀하신 1일 단위로 하는 것은 학교용지부담금이 그렇게 하고 있고요, 정액+1일 이렇게 하는 것은 배출부과금이 그렇게 하고 있고요, 고정 정액으로 하는 것은 텔레비전 수신료 이런 식으로 되어 있습니다. 다양한 사례가 있다는 점을 말씀드리겠습니다.

○**맹성규 위원** 가산금은 어느 방식을 택하는 게, 지금 제안하신 대로 정액+가산금을 택하는 게 맞는 거예요?

○**전문위원 최용훈** 지금 김상훈 의원님 취지는 고정액+1일 단위 이런 식으로 제안을 하셨습니다.

○**소위원장 최인호** 다른 위원님들 의견 있으십니까?

강대식 위원님.

○**강대식 위원** 지난 9월에도 우리 소위에서 이와 유사한 법안이 통과됐고 또 개정안에 따른 수입이 액수가 아주 미미해요. 또 권익위 권고사항도 있고 형평성이라든지 정부 의견 종합적으로 고려할 때 이것은 동의해도 안 되겠나 싶습니다.

○**맹성규 위원** 예, 알겠습니다.

○**소위원장 최인호** 맹성규 위원님의 양해가 있었습니다. 또 앞으로 우리 다른 법률 심의할 때도 맹 위원님의 지적에 유의하면서 여러 가지 의견을 미리 준비해 주시기 바랍니다.

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제7항 및 제8항 이상 2건의 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지

금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

잠시 안내 말씀 드리겠습니다.

오전회의는 12시 30분까지 심사를 진행한 후에 정회하고 오후 2시 30분에 회의를 속개하도록 그렇게 하겠습니다.

차관님, 팬썰으시지요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예.

○**소위원장 최인호** 우리 위원님들도 양해를 해주시면 고맙겠습니다.

○**정동만 위원** 12시 반에 마칩시다.

○**민홍철 위원** 다 하십시오.

○**소위원장 최인호** 그러면 최대한 노력하는 조건으로 우선 2시 반에 회의를 속개하도록 하고, 마치면 마치는 대로 그렇게 하겠습니다. 위원님들 일정에 참고해 주시기 바랍니다.

9. 공항시설법 일부개정법률안(진성준 의원 대표 발의)(의안번호 2112045)

10. 공항시설법 일부개정법률안(정부 제출)(의안번호 2115851)

(12시00분)

○**소위원장 최인호** 다음은 의사일정 제9항 및 제10항 이상 2건의 공항시설법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 최용훈** 소위자료 9·10항 1페이지입니다.

진성준 의원님께서 내신 공항시설법 일부개정법률안은 민·군 간 공항시설 사용 협조 규정을 신설하는 내용입니다.

1페이지인데요.

현재 국토부와 국방부는 1962년부터 맺은 국방부장관과 국토교통부장관 간 비행장 사용협정에 따라서 공항시설 사용 협조를 하고 있는데 개정안은 이를 법률로 격상해서 규정하는 내용입니다.

다만 개정안에서 국토교통부장관이 특별한 사정이 없으면 이에 따르도록 하고 있는데 이는 현재 협의하고 있는 현실에 부합하지 않는 측면이 있습니다. 그래서 일부 문구를 수정할 필요가 있고요. 참고로 진성준 의원님께서 이 개정안 외에도 유사한 취지로 군사기지 및 군사시설 보호법

일부개정법률안을 낸 상황이십니다.

2쪽에 현재 군공항은 민·군 겸용이 8개가 있습니다. 민간 공항이 7개고요.

4쪽은 진성준 의원님 대표발의하신 그 유사한 내용입니다.

6쪽은, 현재 최근 3년간 민간공항 내 군용항공기를 한 20~30차례 운영하고 있습니다.

그래서 저희 수정의견은 군사기지법 개정안과 맞추어서 ‘국방부장관과 협의해서 필요하다고 인정되는 경우 공항시설 일부를 군에서 사용하게 할 수 있다’ 이런 식으로 수정을 했습니다.

9페이지입니다.

정부 제출안입니다. 정부 제출안은 법제처에서 8개월 이상 심의를 했던 안전인데요. 개정안은 장애물 제거에 대한 검토 주체를 국토교통부장관으로 하고, 그 검토 시점을 기본계획 수립·변경 시로 변경하는 내용입니다.

이 개정안이 제출된 배경을 보면, 김해신공항 개발 기본계획 수립 과정에서 존치 대상 장애물과 관련한 지자체 의견과 법제처의 유권해석 결과에 따라서 개정안을 낸 겁니다. 그래서 존치 여부를 국토부에 먼저 협의 요청한 후에 하게 될 경우 사업 추진이 어렵다는 현실을 반영한 겁니다.

10쪽입니다.

개정안과 같이 변경할 경우에 국토부장관이 존치할 장애물을 검토하게 되겠습니다.

11쪽에 보시면, 현행과 개정안에 따른 차이를 도표로 제시했는데요. 유권해석에 따르면 공항개발 기본계획 수립 전에 존치장애물에 대해서 지자체랑 협의하도록 해석이 됐기 때문에 개정안은 그 부분을 공항개발 기본계획 수립 이후에 지자체 의견을 수립하도록 좀 변경을 했습니다. 이 부분 도로·철도랑 비슷한 상황이라고 들었습니다.

그다음에 13쪽은 관련 조항 인용에 따라 개정을 한 것이고요.

그다음에 17쪽입니다.

장애물의 설치·재배·방치 금지 대상을 각 호로 해서 명확하게 4개 호로 나누어 규정하고 있습니다.

19쪽 보시면 4개의 호가 있는데요. 1호의 존치 장애물은 앞에서 설명드린 제4조에서 신설된 개념이고요. 34조 1항 2호부터 4호까지는 기존의 내용을 동일하게 분호해서 규정한 내용입니다. 그래서 지자체 협의 대상이 아님을 명확하게 규

정하였습니다.

21쪽은 국토교통부장관이 손실보상과 매수청구가 이루어지기 전까지 적합한 장애물을 규정하는 경우인데요. 매수청구의 경우에 매수청구 시점이 아니라 매수 시점으로 수정의견을 제시했습니다. 왜냐하면 매수라는 게 매수청구부터 통지, 계약 및 소유권 이전 단계로 이어지는 단계 중의 첫 번째 단계인데 그렇게 하면 해당 장애물의 법적 지위가 명확하지 않기 때문에 수정을 했습니다. 손실보상은 개정안같이 했고요. 그래서 저희 수정의견은 25페이지에, 매수청구를 매수로 수정을 했습니다.

그다음 27쪽에, 장애물 제거 요구 및 손실보상 내용을 분리해서 하고 있는데요. 이걸 표를 보시면 현행 내용을 개정안에서 그대로 조를 분리하거나 해서 정리했습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

강대식 위원님 질의해 주십시오.

○강대식 위원 전문위원님, 진성준 의원께서 두 개의 법안을 다른 내용으로 이렇게 대표발의를 해 났는데 혹시 그 취지를 한번 확인해 보셨습니까?

○전문위원 **최용훈** 민·군 겸용 공항에 있어서 국토부장관과 국방부장관이 상호 협의하는 내용인데요. 말씀하신 것처럼 공항시설법에 규정된 내용이 약간 현행 현실에 부합하지 않아서 진성준 의원님이 내신 군사기지법 개정안처럼 수정을 했습니다.

다만 이 부분이, 저희가 선제적으로 이 법을 개정할지 아니면 진성준 의원님이 발의하신 군사기지도호법 개정안 개정 추이를 보고 개정하실지 그걸 결정을 해 주시면 될 것 같습니다.

○소위원장 **최인호** 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 군사기지도호법상의 공군기지가 그게 민간 비행장을 내주는 형태거든요. 그래서 제가 볼 때는 군사기지도호법이 먼저 개정이 돼줘야 될 것 아닌가 싶어요. 주가 국방부거든요.

그래서 군사기지 일부를 민·군 겸용으로 쓰기

때문에, 지금 군사비행장이라고 분류하지 않습니까? 그래서 아마 군사기지법이 먼저 거기에 규정이 돼 줘야, 이게 같이 따라가 줘야 되지 않을까 싶은데요.

저는 그런 의견입니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님의 의견을 사전에 검토를 해 봤습니까? 군사기지보호법 개정이 선행된다든지 같이 병행해야 된다는 의견에 대해서……

○전문위원 최용훈 이게 국토부장관이 협조에 응하도록 하기 때문에 가급적이면 같이 가거나 이렇게 하는 게, 국토부에서도 아마 의견이 좀……

○강대식 위원 국토부 의견을 한번 들어 봅시다.

○소위원장 최인호 국토부 의견을 말씀을 해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 저희도 이 사항에 대해서 만약에 저희 공항시설법을 먼저 개정한다면 지금 개정안 내용대로 들어가는 것은 조금 더 신중할 필요가 있다는 의견이고요. 그래서 국방위 논의 사항에 따라서 같이 가는 게 어떨까 하는 게 저희 생각입니다.

○강대식 위원 그렇지, 국방부에서 ‘노’해 버리면 이거는 아무 소용이 없는데.

○소위원장 최인호 예, 그런 것 같습니다.

대체로 그 부분은 군사기지법과 연계해 병행해서 추후에 심사하는 게 맞겠습니다.

또 다른 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

한준호 위원님.

○한준호 위원 이 자체가 어쨌든 국토부에서 협조를 해 드려야 되는 상황인 거잖아요. 그리고 지금 법의 발의 취지 자체가 어쨌든 국방부 쪽에 치중돼 있어서 군사보호법을 일단 처리하는 것을 보고 저희가 따라가는 게 맞지 않나 싶습니다.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

또 다른 의견 있으십니까?

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결을 하도록 하겠습니다.

의사일정 제9항 공항시설법 일부개정법률안은 소위원회에서 계속 심사하고 의사일정 제10항 공항시설법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)
가결되었음을 선포합니다.

11. 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안

(이종성 의원 대표발의)(의안번호 2111972)

(12시09분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제11항 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 11항 소위자료 1페이지입니다.

이종성 의원님이 대표발의하신 내용은 교통복지지표의 개발·작성·공표 및 사업시행 내용입니다. 현행 제25조에 5항에서 7항을 신설하는 내용인데요. 3페이지 보시면 교통복지지표 작성·공표가 나와 있습니다.

현행법에는 교통복지지표에 관한 규정이 없지만 실태조사 과정에서 2007년부터 평가를 하고 있습니다. 그래서 법적 근거를 마련한다는 긍정적인 효과는 있을 것으로 보입니다.

다만 지표의 개념에 따라 약간 문구를 수정할 필요가 있고요. 그리고 ‘국민의 교통복지’라고 돼 있는데 교통복지의 개념이 불명확하고 교통약자 법이기 때문에 ‘국민’이 아닌 ‘교통약자’로 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

다만 법정지표로 되기 때문에 관련 연구용역이 있어야 되지 않을까 하는 의견이 있고요. 4페이지에 보면 현재 교통안전법에서 교통문화지수를 측정을 하고 있고 보행안전법에서 보행안전지수를 측정하고 있습니다.

그래서 6페이지에 보면 실태조사하면서 교통복지지표를 하는 그 지표가 나와 있고요. 7페이지에도 관련 지수가 나와 있습니다. 위원님들께서 개정 여부를 결정해 주시면 되겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 개정안에 기본적으로 동의하는 입장입니다. 다만 용역 등 준비 기간이 필요하겠습니다. 그래서 시행일은 공포 후 한 1년 6개월 정도 주신다면 저희가 준비해서 하고요.

아까 전문위원이 말씀드렸지만 교통복지지표보다는 교통약자에 대해서 정하기 때문에 교통약자

복지지표 이렇게 용어, 조문 내용 정리는 필요할 것 같습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 차관님, 국토부 의견 중에 교통약자 이동편의시설 설치 주체인 교통사업자도 포함할 필요가 있다 그런 의견을 주셨지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그런데……

○강대식 위원 그거하고 그다음에 연장하는 거 하고.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그런데 저희는 연장은 한 1년 6개월 정도 시간이 좀 필요하고……

○강대식 위원 1년 6개월이요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 용역을 하고 저희가 시행령을 또 준비해야 합니다. 그다음에 이게 처음 시행되니까 우선 행정기관에 의무를 부과하고 다음 단계적으로 하는 게 어떨까 하는 게 제 생각입니다.

○강대식 위원 국토교통부 의견을 법안에 포함할 필요가 있다고 생각하고 있는 것에 동의합니다.

○소위원장 최인호 예, 1년 6개월.

○맹성규 위원 의견이 있는데요.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님.

○맹성규 위원 이게 법안이 국토교통부 얘기대로 교통약자 복지일 필요가 없이 교통복지가 더 광범위하고 더 필요한 개념인데 이게 수요조사나 이런 실태조사의 편의를 위해 교통약자로 축소할 필요는 없는 거잖아요. 법안 발의대로 교통복지지표로 하면 되지, 어차피 1년 6개월 동안 준비할 거면.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀도 일리 있습니다. 그런데 이제 이 법이 교통약자의 이동수단에 관한 법이다 보니까 교통복지를 하면 일반 국민들하고도 같이 되다 보니까 더 범위가 굉장히 넓어질 것 같습니다.

그러니까 교통약자법에 따르면 교통약자를 위한, 고령자·장애인·임산부를 위한 여러 가지 시설들을 어떻게 설치하고 있느냐 이렇게 되는데 교통복지가 되면 대중교통이 어떻게 되고 있느냐 이렇게 좀 더 넓어지기 때문에……

○맹성규 위원 좀 더 넓히는 한이 있더라도……

예를 들어서 지금 필요한 건 교통복지지표가 어차피 시기적으로 문제지, 개발돼서 활용이 돼야 될 건데 만약 이게 법체계상 안 맞는다고 그러면 그런 교통복지에 관한, 일반적인 교통복지에 대해서는 대안이 있어요?

○국토교통부제2차관 어명소 그러니까 위원님 제안이시라면 아마 대중교통육성법이나 아니면 다른 법에 이렇게 정해야 할 것 같습니다.

○맹성규 위원 그러면 교통약자는 이렇게 얘기대로 교통약자 복지로 하고 다음에 다른 분들, 예를 들어서 의원님들이 법안을 내서 대중교통이용촉진에 관한 법이라든지 이런 데다가 지금 얘기한 대로 교통복지 법안 관련되는 내용을 그 대로 유사하게 담아 오면 그거 수용하실 거예요?

○국토교통부제2차관 어명소 그런 건 충분히 검토할 수 있습니다. 저희가 지금 교통정책기본법 같은 걸 검토하고 있습니다. 그래서 그런 내용에 충분히 들 수 있을 것 같습니다.

○맹성규 위원 그러면 두 개가 또 중복되지 않겠어요?

○국토교통부제2차관 어명소 일부분은 중복되고요. 저희는 이거는 교통약자 특히 장애인이나 고령자를 위한 부분에 중점을 많이 두려고 하고 있습니다.

○소위원장 최인호 전문위원, 수정의견 있으시지요?

○전문위원 최용훈 예, 저희가 아침에 준비했는데요.

○소위원장 최인호 그럼 배포하실 거지요?

○전문위원 최용훈 예.

○소위원장 최인호 배포해 주시고 수정의견을 말씀해 주시기 바랍니다.

○홍기원 위원 아까 저도 손 들었는데요.

○소위원장 최인호 배포하는 중에 홍기원 위원님 의견을 개진해 주십시오.

○홍기원 위원 저도 원래 맹성규 위원님과 같은 취지의 발언을 하려고 했습니다. 기본적으로 복지라는 게 통상적으로 사회적 취약계층이나 약자들을 위해서 하는 거잖아요. 그래서 그런 취지에서 볼 때 거기에다가 교통약자복지지표 이렇게 넣는 것보다는 교통복지지표 하는 것이 더 바람직하다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 그걸 염두에 두면서 우선 수정의견부터 먼저 듣도록 하겠습니다.

전문위원 말씀해 주세요.

○전문위원 최용훈 수정의견입니다.

지금 개정안은 실태조사를 하고 있는데요. 제 25조의2를 신설해서요, ‘아까 교통복지의 개념이 약간 불명확하기 때문에 법 제1조에 있는 목적을 취합해서 국토교통부장관은 교통약자의 교통수단·여객시설 및 도로의 이동편의와 보행환경 수준을 객관적으로 측정하기 위한 지표를 개발할 수 있다’ 이렇게 했습니다. 그리고 교통지표를 활용하여 그 결과를 공표할 수 있다 이렇게 했어요.

3항에서는 교통행정기관, 즉 시군구 행정기관이 되겠습니다. 거기서 교통복지 사업을 실시할 수 있고요. 그 밖의 필요한 사항은 대통령령으로 정하도록 하고 있습니다. 그다음에 부칙은 공포 후 1년으로 했는데 정부에서는 1년 6개월로 이렇게 하고 있습니다.

○소위원장 최인호 발표 다 끝났습니까?

○전문위원 최용훈 예.

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 전반적인 수정의견 자체는 잘 검토를 하신 것 같습니다.

차관님, 예를 들어 교통복지지표를 만들면 일단 어떠한 지표들이 들어가냐에 따라 가지고…… 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○한준호 위원 이 지수 값들을 가지고 이제 약자들이 보호가 되고 있는지를 살펴볼 수 있을 텐데 지표 개발을 위해서는, 지금 전문위원께서 1년 6개월 말씀하신 건가요? 개발……

○전문위원 최용훈 정부에서……

○국토교통부제2차관 어명소 저희가……

○한준호 위원 정부에서. 이 전체적인 지수가 지금 뒤에 있는 표로 보니까 6개 항목에 9개 세부지표로 최종 지수를 산출하시겠다 이렇게 돼 있는 거 아닙니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 그렇지요? 지금 전부 다 다시 개발을 해야 되는 상황인 거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 있는 거를……

○한준호 위원 기존 데이터는 물론 있겠지요.

○국토교통부제2차관 어명소 로데이터가 돼서 실제 어떤 지표를 쓸 건지, 저희가 지금도 이것을 어느 정도 공표를 하고 있습니다. 그래서……

○한준호 위원 그러면 이 지수들을 산출을 하면 조정 기간도 있을 텐데 대략 어느 정도 조정을

하시나요, 앞으로 하게 되면? 그것도 이제 연구용역을 해 보셔야 되는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그래도 또 용역을 하면서 사회적 의견수렴 과정도 필요할 거고, 장애인·교통 단체들이나 사업자 단체 또 시군의 의견수렴 과정도 필요할 거고요.

그래서 이게 지금까지는 비공식적으로 저희가 발표해 왔지만 이제는 법정지표가 되기 때문에 그런 과정을 밟는다면 연구용역, 의견수렴 과정한 1년하고 시행령 개정 기간 이렇게 한다면 1년 6개월은 필요할 것 같습니다, 저희 입장에서는.

○한준호 위원 알겠습니다. 저는 개인적으로는 수정의견에 대해서 찬성입니다.

○소위원장 최인호 전문위원, 국토부에서 1년 6개월 후에 시행한다 그 부분은 지금 수정의견에 반영이 안 된 거지요?

○전문위원 최용훈 예, 그 부분……

○소위원장 최인호 그것은 1년 6개월 후에 시행한다는 것에 대해서 위원님들 다 찬성하시는 걸로 그렇게 하겠습니다.

위원님들께서……

○전문위원 최용훈 위원장님, 아까 교통약자인지 국민인지에 대해서만 결정을……

○소위원장 최인호 교통약자로 아까 정리가 안 됐었습니까?

○전문위원 최용훈 위원님들께서 국민……

○소위원장 최인호 위원님들, 국민보다는 교통약자로……

○맹성규 위원 예.

법을 따로 낼게요.

○소위원장 최인호 정리하자는 데 다 동의하시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

의의가 없으십니다.

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결을 하도록 하겠습니다.

의사일정 제11항 교통약자의 이동편의 증진법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 의의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

12. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(김교홍 의원 대표발의)(의안번호 2107376)

(12시20분)

○소위원장 **최인호** 다음은 의사일정 제12항 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 **최용훈** 의사일정 12항 소위자료 1페이지입니다.

김교홍 의원님께서 대표발의하신 내용은 현행 수요응답형 여객자동차 운송사업이 있는데 그 범위를 확대하는 내용입니다.

표에 보시면 여객자동차운수사업이 노선과 구역이 있고 수요응답형 운송사업이 있습니다. 개정안은 수요응답형 범위를 확대하는 내용입니다.

2페이지에 보시면 수요응답형은 2014년 1월에 지자체에서 시행하는 내용을 법으로 규율한 내용입니다. 현재 51개 수요응답형 버스가 운영 중에 있습니다. 개정안의 취지는 타당해 보입니다.

3쪽입니다.

다만 기존 여객운송사업과의 관계 등을 고려해서 정리할 필요가 있다고 보았습니다.

먼저 다목입니다.

다목은 광역교통특별대책지구를 신설하는 내용인데요. 화성동탄2, 수원호매실, 평택고덕지구가 있는데 현재 화성동탄하고 수원호매실은 교통개선 대책을 10월에 마련했고요, 평택고덕지구가 시내버스가 없어서 교통이 불편한 지역이라고 합니다.

4페이지입니다.

라목은 환승센터를 규정을 하고 있는데요. 이 부분은 기존 업계와의 관계 등을 고려해서 삭제 의견을 제시했습니다.

그다음에 마목은 출퇴근 시간대로 규정을 하고 있는데 출퇴근 시간대보다는 대중교통을 이용할 수 있는 심야시간대로 한정하는 방안을 제시했습니다.

그다음에 5페이지 보면 바목인데요. 수익성이 없는 이유로 기존 대중교통 노선을 폐지·단축하는 경우인데 이 경우도 기존 업계와 관계를 고려해서 삭제 의견입니다.

그다음에 사목은 다른 법률에 따른 규제특례지역에서 시·도지사가 인정하는 경우를 추가했습니다.

그다음에 9쪽은 시·도지사 인용 규정인데요. 이것은 앞에서 약칭이었기 때문에 특별한 문제는 없다고 보았습니다.

11쪽에 수정의견을 제시했습니다. 수요응답형 여객자동차 운송사업의 대도시권은 개정안을 유지하고요. 환승센터는 삭제를 하고. 그다음에 바목도 삭제를 하고요. 라목에 심야시간대로 수정을 했습니다.

그다음에 다른 법률을 구체적으로, 스마트도시 조성 및 산업진흥법으로 명시했습니다.

이상입니다.

○소위원장 **최인호** 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 **어명소** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 **최인호** 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

맹성규 위원님 말씀해 주십시오.

○맹성규 위원 저는 실제 공무원들의 시각에서 보는 것과고의 차이점을 문제 제기를 한번 해 볼게요.

뭐냐 하면 차관님, 수요응답형이 필요하지요?

○국토교통부제2차관 **어명소** 예, 그렇습니다.

○맹성규 위원 그런데 필요하면 어디다 갖다 쓰는 거지요? 노선버스나 택시 등 기존 운송체계로는 수요를 충분히 충족할 수 없는 곳에 해야 되는 거지요, 취지가?

○국토교통부제2차관 **어명소** 예, 그렇습니다.

○맹성규 위원 그러면 이게 국토부가 지금 어떤 걸 너무 피상적으로 파악을 하고 있냐 하면 라번하고 바번을 볼게요. 수익성이 없어서 노선 운행을 안 하고 있어. 그다음에 철도역사, 환승시설 연계할 필요가 있어요. 지금 국토부 대안은 기존 노선버스나 택시로 대체 가능하다고 의견을 내서 이것을 반대를 하고 있다고.

실질적으로 노선버스를 집어넣을 수 없거나 대체할 수 없으면 어떻게 합니까? 이게 현실을 명확하게 이해를 할 필요가 있는 게 이론적으로는 말이 되지만 현장에서 이런 필요가 없다면 이 개정 요구를 왜 했겠어요?

그러면 이걸 담보할 수 있는 방안이 뭐가 있냐고? 기존 노선버스나 택시가 예를 들어서 이런 수요가 있고 수요응답형이 안 들어가, 그러면 국토부가 강제로 운행 명령을 내릴 거예요, 지자체가? 이게 안 되는 거라니까.

○국토교통부제2차관 **어명소** 어렵습니다.

○맹성규 위원 안 되는 거예요, 현실에 가 보면. 이론적으로는 다 맞는데…… 라번하고 바번 같은

경우가 실질적으로 진짜로 필요한 건데 이런 경우에 대안이 없으면서 반대를 하시면 법을 제정하는 취지가 반감되거나 할 필요가 없는 것 아닙니까? 그러니까 대안을 마련하시고 반대를 하셔야 되고 현장에서 이런 경우가 비일비재하게 나올 텐데 이걸 할지 몰라서 못 넣는 게 아니지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀이 맞고요. 사실은 저희는 기본적으로 이 개정안에 동의하는 입장입니다. 그러나 업계에서는 이렇게 하면 기존에 가뜰이나 운수업이 어려운데, 여러 가지 의견을 내고 있습니다. 그래서 지난번에도 이게 통과가 안 됐고 해서 저희가 업계 의견을 수렴하고……

그러나 또 지금 실제 신도시나 그다음에 심야 시간 또 아니면 지금 버스가 안 다니는 곳이 많 습니다. 위원님 지적하신 대로. 그런 것을 수요응답형 교통수단으로 보완을 해 줄 필요가 있을……

○맹성규 위원 그러면 업계가 왜 반대를 합니까? 업계가 왜 반대를 해요?

○국토교통부제2차관 어명소 업계는 기존의 노선버스하고 일부 경합이 된다고 생각……

○맹성규 위원 업계에서는 자기가 기존적으로 운행하고 있는 어떤 이익이 침해되니까 당연히 반대할 것 아닙니까. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○맹성규 위원 그러면 이익 침해를 보호해 주고 그다음에 실질적으로 필요한 것을 수용할 수 있는 방안은 없겠어요?

○국토교통부제2차관 어명소 그래서 저희는 사 번 있지 않습니까……

○맹성규 위원 아니, 수요응답형 이것 예를 들어서 제도가 도입되면 어떻게 업자를 선정하실 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 이것은 지자체에서 많이 운영을 하게 될 겁니다.

○맹성규 위원 그러니까 지자체에서 운영을 하는데 어떻게 운영을 할 거예요? 그러면 지금 업계에서 반대하면 이것은 예를 들어서 바하고 라 번 같은 경우에는 안 하실 거잖아요, 대안이 없 으니까.

○국토교통부제2차관 어명소 라하고……

○맹성규 위원 방법을 몰라서 못 하는 게 아니 지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○맹성규 위원 그러면 이익의 균형 측면에서 제도를 도입하고 기존의 업자들하고 협의를 통해서 가장 적합한 형태로 운행할 수 있는 형태를 만들어 가면 되는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○맹성규 위원 그러면 제도가 없는 것하고 제도를 만들어 놓고 운행할 때 실질적으로 어떻게 업체를 선정할지를 고민하는 것하고는 완전히 다른 얘기지요.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 잘 아시지만 지금은 농어촌 지역이나 대중교통 부족 지역을 대상으로만 수요응답형이 되고 있는데 제일 어려움을 호소하는 데가 신도시 지역이나 이런 지역입니다.

그리고 지금 사목의 경우에는 규제 특례를 하는 경우에는 좀 더 폭넓게 하고 있습니다. 그래서 지금 그런 지역들이 많이, 세종시나 이런 데 하고 있습니다.

○맹성규 위원 차관님, 지금 핀트를 잘못 잡고 계시는데요. 이것은 먼저 의사결정을 해야 될 게 이 제도가 사회적으로 필요하냐 안 필요하냐를 결정을 하셔야 되는 거고 사회적으로 필요하다고 그러면 촘촘하게 빠짐이 없이 다 제도의 혜택을 볼 수 있도록 제도를 설계하셔야 되는 거예요.

그다음에 그다음으로 나오는 문제가 그러면 기존에 있는 운수업체들이 아무래도 영향을 받을 수밖에 없으니 이 문제를 어떻게 처리할지에 대한 그런 고민을 하셔야 되는 거라고.

그런데 전 단계의 고민에서 두 번째, 업체들의 어떤 이해관계나 아니면 이익에 대해 그리고 또 다른 의견에 대해서 고민을 하다 보니까 그러면 이 전 단계 라번하고 바번을 어떻게 할 거냐 이 거예요. 실질적으로 현장에서 필요한 것은 라번하고 바번처럼 출퇴근 시간대 아니면 어떤 특정 교통 수요에서 수요를 충족해 주는 그런 수요가 필요한 거라니까요. 어떻게 해결하실 거냐고?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님께서 좋으신 지적을 해 주셨는데요. 저희는 이 제도가 굉장히 지금 더 확산되고 있습니다. 그래서 사회적으로 필요하다는 데 필요성을……

○맹성규 위원 그래서 제가 제안을 드리면, 필요한 제도는 만들어 놓고 실제 집행 단계에서 그 지역의 지자체장이 그 지역에서 운행을 하고 계시는 운수업체나 이런 단체의 의견을 들어서 가장 적합한 형태로 이해관계를 조정할 수 있는 그

런 제도를 보완해 놓는 것이 더 바람직할 것 같다.

물론 그분들의 의견을 다 무시하라는 게 아니라 어차피 운행을 하고 어느 정도 이익이나 아니면 수지가 맞아야 운행을 할 것 아닙니까. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○맹성규 위원 그런 걸 전제하에 면허를 내주는 지자체장이 거기에 탄력적으로 적용할 수 있는 그런 제도를 보완해 놓는 것이 훨씬 더 현실에 적합하다 그 제안을 드립니다.

○소위원장 최인호 이소영 위원님 먼저 손 들었습니다.

○이소영 위원 저는 질문인데요. 이게 지금 다른 조항이 아니라 3조의 개정안인데, 그러니까 여객자동차 운송사업의 종류를 규정한 조항이 3조거든요. 이게 열거돼 있을 경우에 반드시 이런 운송사업을 해야 된다고나 또는 이걸 할 때 어떤 규제가 적용된다거나 이런 내용이 아니라 거의 정의 규정에 가까운 부분인데 같은 조항의 노선 운송사업, 구역 운송사업은 각 호를 열거하지 않고 그냥 정의를 하고 있는데 이 수요응답형 운송사업에 대해서만 가목, 나목 이렇게 해서 열거를 하고 거기에는 기타 이렇게 유연하게 적용할 수 있는 규정이 지금 없고 여기에 지금 몇 개를 더 추가하는 걸 가지고도 우리가 논쟁하고 있잖아요. 그렇게 할 필요가 있는 건가요?

그러니까 각 목에 열거됐다고 해서 무조건 운행해야 되는 것도 아니고 이게 어떻게 보면 지금까지 없었던 새로운 유형의 첨단, 신규 교통 운송사업의 개념에 해당하는 건데 그러면 이것을 시범사업도 할 수 있고 또 다양한 사례에 적용할 수 있게끔 오히려 이렇게 각 호로 열거하지 않고 좀 폭넓게 추상적으로 규정하는 정의 규정이 필요한 것 아닌가요? 왜 이걸 각 호로, 각 목으로 규정하는지 이해가 잘 안 가세요.

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀이 맞습니다. 여객자동차 운송사업법이 굉장히 역사가 오래되다 보니까 이게 당초에 1호하고 2호도 놓어준 지역만 할 수 있게 돼 있고요, 대중교통 부족 지역만 하도록 돼 있습니다. 그러니까 그 지역을 지금 현행 규정으로는 다른 지역에서 할 수가 없습니다. 그래서 사실은 한 4호 되서 그냥 이걸 포괄해서 써도 저는 아무 문제가 없다고 생각합니다.

해서 이걸 하고 그리고 아까 맹성규 위원님 말씀하셨지만 그 나머지는 지자체장이 운송사업자하고 협의해서 판단하도록 한다면 저는 운영하는 데 아무 문제가 없을 거라고 생각합니다.

○이소영 위원 각 목을 열거하게 되면 나머지 경우에는 전혀 이것을 할 수가 없는 상황이 되고 법을 또 개정해야 되는 상황이 생기는데요. 그냥 각 목을 빼고 지금 있는 규정에서 ‘운행계통·운행시간·운행횟수를 여객의 요청에 따라 탄력적으로 운영하여 여객을 운송하는 사업’ 이렇게만 정의를 하면 다양한 수요와 사례에 적용하고 대응할 수 있는 거잖아요.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 앞에 1호, 2호에…… 놓어준 지역하고 대중교통 부족 지역으로 수요응답형을 제한하고 있습니다. 그래서 그것을 우리가 개정을 해 줄 필요가 있습니다. 만약에 그것 외에 다른 지역까지 포괄한다면 문제가 없을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님이 먼저 손 드셨습니다.

○민홍철 위원 취지는 충분히 저도 이해를 합니다. 그런데 놓어준 현실을 차관님이 제대로 아마 조사를 해서 알고 계실 겁니다마는 아까 맹성규 위원님께서도 지적을 해 주셨는데요. 예를 들어서 도농복합지역 같은 경우 사실 DRT 이게 수요응답형, 여러 가지 제도로 운영하지 않습니까, 각 기초자치단체에서?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 왜 그래야 되느냐? 대중교통의 노선이 그게 안 돼요. 연장이 안 되고 또 수익성이 없으니까 운영이 안 되고요. 그러니까 뭐가 먼저냐 이걸 이제 우리가 제대로 알아야 되는데요.

예를 들어서 기초자치단체에서 버스 대중교통 같은 경우는, 김해 같은 경우도 한 5개 회사가 운영이 되는데 행정명령을 듣지를 않아요. 왜, 수익성이 안 나오는데 어떻게 합니까? 그런데 준공영제로 해서 예산은 들어갑니다. 그럼에도 불구하고 안 되는 지역은 서틀이라든지 수요응답형을 운영을 하거든요. 희망택시라든지 천원택시라든지 해 가지고 버스요금하고 같게 언제든지 원하면 불러서 가고 이런 형태로 지자체장들이 운영할 수밖에 없는 현실입니다.

제가 말씀드리고자 하는 것은 그런 현실에 대해서 국토부가 좀 더 재정적인 지원을 해 준다든지

현재 운영하고 있는 걸 내실화 기할 수 있는 이 걸 정책적으로 지원을 해 줘야 되지 않느냐. 물론 대도시 지역은 출퇴근 구간이 어떻게 되는지는 모르겠습니다마는 현재 도농복합지역, 농촌지역 같은 데는 그게 굉장히 아주 불편합니다. 그래서 그 부분에 대해서 지자체에, 아까 교통 복지도 말씀을 하시고 그랬는데 오히려 그런 부분을 더 활성화될 수 있도록 재정적 지원을 어떻게 하면 해 줄 수 있느냐 그런 부분도 좀 더 이 문제를 해결할 수 있는 문제거든요. 그래서 그 차원에서 생각을 해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 어명소 아까 이소영 위원님이 좋은 지적 해 주셨는데 저는 이렇게 여러 가지를 열거할 필요는 없다고 봅니다.

○민홍철 위원 그렇지요.

○국토교통부제2차관 어명소 그래서 현재의 규정을 좀 더, 지금 너무 제한적으로 규정하고 있는 것을 넓혀 놓으면, 그렇게 하고 수요응답형이 함부로 들어오기도 쉽지 않습니다. 그리고 운수사업자가 반대하면 실제 수요응답형을 시장·군수가 운행하기도 쉽지는 않습니다. 아까 맹성규 위원님도 말씀하셨고 그래서 그렇게 하신다면 좋을 것 같고요.

민홍철 위원님 말씀하신 그 사항에 대해서는 저희가 벽지노선 지원사업하고 도시형 교통모델이라고 그래서 콜버스나 이런 것을 지원을 해 주고 있습니다. 그런데 사실 그 예산이 한 500억 정도밖에 안 됩니다. 그래서 그것을 저희도 앞으로 더 늘리도록 하고 위원님들이 예산심의 가사 도와주시면 저희가 큰 도움이 되겠습니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 그 사이에 다들 말씀을 하셔서 가지고 그냥 저는 침언만 하겠습니다.

어쨌든 DRT 도입에 대해서는 지금 저희 지역도 미니 신도시들이 세 군데나 있다 보니까 버스노선은 당장의 수익성 때문에 늘릴 수는 없고 또 인근의 농촌지역 같은 데들은 수익성 때문에 점점 이제 사라지다 보니까 DRT가 큰 대안으로 지금 떠오르고 있는 것 아니겠습니까.

그래서 이소영 위원님께서 제안 주신 것 사실 저도 똑같은 말씀 드리고 싶었는데 각 목으로 이렇게 제한을 두는 것보다, 저희가 예전 정부에서는 규제 샌드박스 등 일단 새로운 것에 대한 도전에 대해서는 막지 말자 이런 주의이기 때문에 이 제도 자체에 대해서 그런 취지를 살렸으면 좋

겠다. 그리고 나머지 부분에 대해서는 시도의 장들에게, 지자체 장들에게 권한과 그 책임을 넘겨주는 것이 맞지 않나라는 의견을 드립니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 저도 같은 취지인데요.

그런데 사실 법 조항을 보니까 여기 나목이 이렇게 돼 있어요. ‘대중교통의 육성 및 이용촉진에 관한 법률 제16조에 따라 실시하는 대중교통현황 조사에서 대중교통이 부족하다고 인정되는 지역을 운행하는 경우’ 이렇게 돼 있거든요.

이번에 새로 추가하고자 제안한 다, 라, 마, 바, 사 다 똑같은 것 아닌가요? 이게 결국은 대중교통이 부족하기 때문에 여기가 수요응답형 교통시설이 필요하다고 이렇게 추가한 건데 그게 전부 다 나가 포괄할 수 있는 것 아닌가요?

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 다 포함이 안 되는 지역들이 있습니다.

○홍기원 위원 아니, 이번에 개정안으로 제안한 항목 중에 어떤 게 여기 나에 해당이 안 되는 건가요?

○국토교통부제2차관 어명소 교통연구원에서 매년 조사를 합니다. 대중교통 부족 지역을 조사하는데 거기에 안 들어가 있는 지역들도 많고요, 실제 대중교통이 부족한데도, 그래서 거기에 안 들어가면 이것을 시행하지 못하는 수요응답형을……

○홍기원 위원 거기에 안 들어가는 데 필요한 거면 그 현황조사가 잘못됐든지 또는 기준을 바꿔야 되는 것 아닌가요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그럴 수도 있습니다.

○홍기원 위원 앞에서 위원님들이 말씀하신 취지대로 결국은 이 제도가 기존의 대중교통으로 주민들의 수요를 충족할 수 없는 곳에 특별하게 수요에 응답하는 그런 교통체계를 제공하려고 하는 거잖아요. 그러니까 이렇게 열거형으로 할 필요가 전혀 없고 말씀하신 취지대로 그걸 일반적 으로 자치단체장이 해당 지역의 그런 교통운수사업자하고 협의해서 할 수 있도록 그렇게 많이 열어 두는 게 필요하다고 생각합니다. 굳이 법에서 이것을 여기에 열거하지 않았다고 할 수 없는 것도 아니잖아요, 그렇지요?

그런데 아까 차관님이 말씀하신 대로 교통 수요 평가상 기준에는 안 맞는데 수요응답형 교통을 제공해야 될 필요가 있는 그런 데가 있다고

말씀하시는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○홍기원 위원 그러면 나번에 그걸 내용을 조금 바꾸든지 아니면 그 평가 기준을 바꾸든지 이런 식으로 해결하는 게 바람직할 것 같은데요.

○국토교통부제2차관 어명소 아까도 제가 말씀드렸지만 그 범위를 확 넓혀서, 아니면 국토교통부령이 정하는 뭐 이렇게 하든지 해 주시면 저희가 수요응답형 교통수단을 통해서 국민들의 교통불편을 덜어 드리는 데 도움이 될 것 같습니다.

○홍기원 위원 어차피 이 일을 결정하는 자치단체장 입장에서는 해당 지역의 운수사업자의 극심한 반대를 꺾고 하기는 쉽지 않을 거고 다만 필요한 것은 하고 싶은데 규정상 이게 할 수 없는 그런 것 때문에 문제가 되는 것 아니겠어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○홍기원 위원 이상입니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님 말씀 먼저 듣고……

○강대식 위원 이 법안을 지금 우리가 굳이 오늘 꼭 통과시켜야 된다고 생각을 한다 하면 대중교통 현황조사를 필요한 부분을 추가해 가지고 지자체하고 협의해 가지고 포괄적인 내용을 담아야 될 것 같고요. 안 그러면 우리가 여기에 대한 것을 좀 더 준비를 해 가지고 다음에 법안을 한번 더 심사를 해 가지고 통과시키는 게 맞지 않겠나.

지금 지자체의 사정이 녹록지는 않거든요, 이게. 지금 우리가 여기 앉아서 도십지, 외곽 지역, 지자체 이렇게 하지만 실제로 이 법안이 통과되더라도 이것을 지금 시행할 수 있는 지자체는 전국에 몇 개 안 된다고 나는 보고 있거든요. 제가 오판을 할 수 있을지는 모르겠지만 차관님은 어떻게 생각하세요?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 새로운 모빌리티로 해서 영종도나 과천시 이런 데 많이 하고 있고요. 그다음에 저희가 조사가 안 돼 있지만 익산시나 이런 데 가면 콜버스로 해서 그런 걸 많이 하고 있습니다. 실제로 굉장히 많습니다.

그래서 이것을 통과시켜 준다면 새로운 모빌리티 시대에도 잘 맞고 오히려 시장·군수 입장에서 지역의 아픈 데, 가려운 데, 신도시 이런 데 뭘 좀 해 주고 싶은데 못 해 주는 경우가 많거든요. 그래서 이것은 굉장히 시급성이 있는 법안이라고 생각합니다.

○소위원장 최인호 오늘 시간이 조금 걸리더라도 통과시키는 방향으로 했으면 좋겠습니다.

○한준호 위원 제가 끼어들어 말씀드리 죄송하지만 실제 저희 고양시 같은 경우는 아예 이 법안 자체, 그러니까 기준이 되는 법안이 지금 없어 가지고 시행을 못 하는 경우도 있어서……

이게 예를 들어 전국적으로 이렇게 확대를 했을 때 말씀하셨듯이 지자체장들이나 또 각 지자체의 형편에 맞게 운영은 될 텐데 할 수 있는 데가 먼저 할 수 있도록 만드는 것도 중요하다고 생각을 합니다.

○소위원장 최인호 강대식 위원님 말씀을 감안해서 오늘 지자체가 유연하게 도입할 수 있는 길을 터 주는 것까지 수정하도록 해서 통과시키도록 하지요.

전문위원, 지금 이 대목에서 의견이 있으면 말씀해 주세요.

○전문위원 최용훈 수요응답형, DRT가 이 조문에 들어온 배경을 약간 설명을 드리겠습니다.

이게 충남 아산과 서천에서 마중버스, 마중택시를 2012년 11월부터 지자체 조례로 시작을 했고요. 법적 근거 없이 시행이 되고 있다가 2012년 11월 달에 여객자동차 운수사업법 시행규칙을 신설했습니다. 그게 현재 가목에 있는 내용과 거의 유사합니다. 그런데 2014년 1월 달에 개정안이 이 시행규칙을 법률로 격상하는 내용으로 들어왔습니다. 그게 가목이고요. 그 이후에 2017년 말에 놓여준 외에 도시 외곽 지역 등 대중교통이 부족한 지역도 추가하자 해서 나목이 개정이 된 상황이고요.

그래서 이 개정안이 될 경우에 현행 면허 관리 체계나 운송사업체 택시나 버스 이런 부분의 반대를 고려하여 점진적으로 이 안을 반영을 하는 것 같습니다. 이걸 확 풀어 주면 해당 기존의 노선이나 구역을 운영하는 버스·택시 사업자들의 반발이랄까 이런 걸 고려해서 호로 이렇게 규정한 것으로 알고 있습니다.

이상입니다.

○맹성규 위원 제가 한마디만 더 하겠습니다.

○소위원장 최인호 간단하게 핵심 요약만 해 주시면……

○맹성규 위원 차관님, 이 조항은 제가 살고 있는 지역에도 이 조항이 만들어지면 혜택을 볼 수 있는 게 예를 들어서 라면 같은 게 있어요. 그러니까 환승, 비정기적으로 중요한 교통 연결점하고

연결될 수 있는 그런 게 있는데……

지금 국토교통부에서는 이 조항이 당연히 제가 불 때는 필요하다고 보여집니다. 왜냐하면 이 조항이 없으면……

이 면허권자가 누가 됩니까? 이것 수요응답형은 지자체장이 되는 것 아니에요?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○맹성규 위원 그 양반들이 국토부처럼 이렇게 해서 전체적으로, 현실적으로 해당 지역에서 운 행하시는 분들 운수업체하고의 어려움도 있기 때문에 이게 국토부가 필요하다고 그러면 국토부가 지자체장들이 이 제도를 실질적으로, 현실적으로 운영할 수 있도록 가장 적합한 제도를 만들어 줘야 된다는 거예요. 그냥 제도를 만들어서 던지고 ‘당신들이 알아서 하세요. 그리고 우리가 돈을, 재정 지원을 해 줄게요’, 이것보다는 제도를 만들어서 해당 지자체장들이 진짜로 수요에 따라서 면허를 내줄 수 있도록, 이게 현실에 적합할 수 있도록 해야 되는데 면허 체계하고의 관계를 얘기 안 하시면 이것은 한 발짝도 나갈 수가 없는 거잖아요.

그러니까 국토부가 기존의 면허 체계하고 이 수요의 필요성하고 어떻게 조화롭게 만들어서 이것을 지역에 맞도록 실행을 할 건지 대안을 제시해 주셔야 되고 그 대안이 이렇게 나열하는 게 맞는지, 아니면 시행령으로 위임을 해서 정리를 하는 게 맞는지를 판단을 하셔야 되는데 결국 면허 체계하고 해당 지자체장의 관계를 그분들이 원활하게 문제를 해결해 갈 수 있도록 그 대안을 국토부가 제시하셔야지, 엉뚱한 소리 하실 게 아니라.

○국토교통부제2차관 어명소 아까도 말씀드렸지만 저희는 기존 운수사업자, 노선버스 사업자지요, 노선버스 사업자 또는 구역 운수사업자 택시나 이런 갈등이 있는 것은 사실입니다.

그러나 갈등이 있지만 아까 한준호 위원님도 말씀하셨지만 신도시나 그다음에 맹성규 위원님이 말씀하셨지만 실제 노선버스가 역할을 못 하는 경우가 많습니다. 그래서 그런 부분에 대해서 시장·군수가 판단해서 할 수 있도록 하는 건, 이런 제도 규정은 만들어 놓는 건 굉장히 필요하다고 보고요.

시장·군수도 실제 수요응답형을 하기 위해서는 기존의 노선버스 사업자나 구역 운수사업자인 택시 사업자와 협의를 안 하면 할 수가 없는

겁니다. 그래서 이것은 제도적인 근거를 우선 만들어 놓는 게 필요하다고 생각합니다.

○소위원장 최인호 이 정도 하시고요.

12항은 보류하고 속개 후에 계속 심사해서 오늘 결론을 내도록 그렇게 하겠습니다.

지금 법률안 심사 중입니다마는 효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가 오후 2시 30분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시49분 회의중지)

(14시36분 계속개의)

○소위원장 최인호 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

먼저 오전에 심사를 완료하지 못한 의사일정 제12항 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 계속 심사하겠습니다.

전문위원, 쟁점 사안에 대해서 준비됐으면 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 전문위원입니다.

지금 배포해 드린 한 장짜리 자료가 있는데요. 수요응답형 운수사업 확대 관련 세 가지 안이 있습니다. 1안은 저희 수정의견이고요, 2안은 아까 맹성규 위원님 등께서 환승센터 기존노선 폐지 등을 수정안에서 삭제했는데 삭제하지 말고 개정안 원안대로 하자는 의견이 있으셨고요, 3안은 한준호 위원님 등 위원님들께서 대폭 확대를 하자 그래서 현행 가목하고 나목이 있는데 다목을 하나 신설해서 풀자 이렇게 해서요 국토부하고 이야기해서 ‘신도시, 심야시간대 등 대중교통수단이 부족하여 교통불편이 발생하는 경우로서 대통령령으로 정하는 사항’ 이렇게 하는 세 가지 안이 있습니다. 이에 대해서 말씀을 나누시면 될 것 같습니다.

○소위원장 최인호 차관님, 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 3안을 선호하는 입장입니다.

그런데 저도 법안을 같이 참여해서 만들었는데, 3안에서 가하고 다만 뒤도 어떻게 이렇게 생각이 됩니다. 그래서 가, 나, 다에서 나가 어떻게 보면 좀 중복이 되는 의미가 있어서 가, 다 정도로 해서 저희가 대통령령으로 정한다면 부족한 부분을 더 보완할 수 있을 것 같습니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 말씀해

주십시오.

한준호 위원님.

○**한준호 위원** 어쨌든 의견들을 점심시간 이용해서 많이 조율하신 것 같고요.

하나 더 대폭수정안에다가 같이 넣었으면 싶은 사안들이, 예를 들어 지자체장들이 본인들이 판단을 했을 때 시범사업으로 운영할 수 있도록 하는 사안이 있었잖아요. 그 부분들을 제가 볼 때는 오히려 살려 주시는 게 낫지 않나 그래서 3안 내에 그 부분들을 같이 포함시켜서 진행을 했으면 좋겠습니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그것은 별도로 둘 수도 있고 아마 대통령령으로 둘 수도 있을 것 같습니다.

○**한준호 위원** 그게 이 수정안 안에다 집어넣어도 제가 볼 때는 별 큰 무리가 없어 보이는데요?

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 최인호** 맹성규 위원님.

○**맹성규 위원** 취지는 내가 공감할 하는데요. 지금 실질적으로 현장에서 보면 이게 대통령령으로 만들어도 실현 가능성이 낮아 보이는 것이 예를 들어서 라, 바, 사 이런 것들은 대통령령으로 정해서 조항으로 만들어지면 좋습니다. 그런데 이것을 예를 들어서 이런 항목들을 이런 규정들을 대통령령으로 만드실 때 반영시키실 거예요? 아니면 이걸 무슨 수로 담보하실 겁니까?

○**국토교통부제2차관 어명소** 저희가 이런 내용들을 가급적 포함시키려고 하고 있습니다.

○**맹성규 위원** 아니, 가급적이 아니라 현실적으로 필요한 게 뭐냐 하면 교통수단 연계를 위한 환승, 수익이 나지 않는 노선 이런 것이야말로 수요응답형으로, 대도시에도 필요한 것이거든요. 저희 동네에도 이런 노선이 필요한데 이게 왜 안 되느냐 하면 인천시 입장에서 공영제 그다음에 뭐 여러 가지 이유를 들어서 운수업체의 상황 등을 들어서 현실적으로 안 되거든요.

그러니까 시행령으로 하는 것 예를 들어서 한 다 그러면 라변이나 바변, 사변 같은 이런 특수한 경우가 이런 상황이 어떻게 담보될 수 있나 이거지요. 담보할 수 있으면 저는 반대하지 않습니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 그 내용에 대해서 위원님 말씀 좋으신 의견이시고요. 저희는 위원님 그렇게 말씀을 해서 부대의견으로 달아 주신다면 저희가 시행령에서 반드시 반영하도록 하겠

습니다.

○**맹성규 위원** 아니면 시행령 만들 때 좀 사전에 우리 위원님들하고 협의를 해 주시든지 그렇게 해서 진행을 하시면 될 것 같습니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 최인호** 홍기원 위원님.

○**홍기원 위원** 저도 맹성규 위원님과 비슷한 의견인데요. 특히 현행 개정안에 다변 ‘대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 제7조의6에 따른 광역교통특별대책지구’ 이것은 나중에 시행령에 꼭 포함이 되어야 됩니다. 그렇게 해 준다면 저도 말씀하신 의견에 전체적으로 동의합니다.

○**국토교통부제2차관 어명소** 예, 그렇게 하겠습니다. 평택고덕지구가 있어서요.

○**홍기원 위원** 예, 거기 많이 심각하거든요.

○**소위원장 최인호** 대폭수정안을 기본으로 다 의견이 모아지는 것 같습니다.

전문위원 마지막으로 한 말씀.

○**전문위원 최용훈** 그러면 지금 3안 대폭수정안으로 가되, 가목은 유지하고 나목은 삭제가 되고 다목은 유지가 되고, 다만 대통령령으로 개정안에 다목 라목 마목 바목이 들어가고요. 추가로 한준호 위원님이 말씀하신 개정안의 사목은 법 본문에 들어가는 것으로 이렇게 하면 되겠습니까?

○**소위원장 최인호** 그렇게 하면 되겠습니까? 전문위원 의견이 있습니다.

다 모아지는 것 같습니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

○**이소영 위원** 아니요, 위원장님.

○**소위원장 최인호** 예, 이소영 위원님.

○**이소영 위원** 제가 잘 이해가 안 가서 그런데, 그러면 지금 대폭수정안에서 나목은 없어지는 것이고 다목에 흡수된다는 건가요? 그리고 여기에 기존 사목에 있었던 실증과정을 거친 지역, 실증지역 이게 그러면……

○**전문위원 최용훈** 다목으로.

○**이소영 위원** 다목으로, 마지막 목으로 추가된다는 건가요?

○**전문위원 최용훈** 예, 3개가. 국토부에서 수정안을 가, 나, 다 세 개를 제시했는데 차관님께서 나목이 다목과 유사하니까 나목을 삭제하자고 이렇게 2개를 제안하셨고, 여기에 한준호 위원님이 실증 이 부분은 본문에 넣자 이렇게 말씀하셔서

총 호는 3개가 들어갈 예정입니다. 그리고 그 밖의 사항은 개정안에 있던 내용들은 국토부가 대통령령 검토할 때 그 부분을 반영해서 하겠다는 그런 취지입니다.

○한준호 위원 시행령 만들 당시에 의원실 중 상의를……

○전문위원 최용훈 예.

○국토교통부제2차관 어명소 저희도 한 말씀 드리겠습니다.

시행령을 만들어야 하기 때문에 시행 준비 기간이 필요합니다. 6개월 정도 주시면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 그것은 어떻게 반영합니까?

○전문위원 최용훈 지금 부칙에 공포 후 3개월로 되어 있는데요. 공포 후 6개월로 바꾸면 될 것 같습니다.

○소위원장 최인호 그렇게 하면 되겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 알겠습니다.

의견이 거의 다 모아졌습니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제12항 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 의사일정 제13항을 심사할 순서입니다. 마는 위원님들이 양해해 주신다면 의사일정 제15항을 발의한 홍기원 의원님의 요청에 따라서 의사일정 제15항을 먼저 심사하도록 하겠습니다.

의사일정 순서를 변경하고자 하는데 위원님들 이의가 없으시지요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

감사합니다.

15. 철도안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표 발의)(의안번호 2111830)

(14시44분)

○소위원장 최인호 그러면 의사일정 제15항 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위자료 1페이지입니다.

홍기원 의원님께서 철도종사자의 열차 내 흡연 금지를 신설하는 내용입니다. 현재 여객에 대해

서는, 즉 열차를 탑승한 고객에 대해서는 열차에서 흡연할 때 100만 원 이하의 과태료를 부과하도록 철도안전법에 규정을 하고 있으나 철도종사자에 대해서는 흡연 규정을 별도로 두고 있지 않습니다.

개정안에 따를 경우 철도종사자들도 여객과 마찬가지로 100만 원으로 과태료가 부과될 것 같습니다. 현행은 국민건강증진법에 따라 10만 원이 부과될 뿐이었습니다, 철도 종사자의 경우예요. 다만 철도종사자의 범위에 항공안전법의 입법례를 참고해서 운전업무 실무수습을 하는 자를 포함할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 6페이지에 보면 이 법의 적용 대상이 되는 철도종사자가 약 4만 2000명 정도 되는 것으로 나와 있습니다. 그리고 7페이지에 보면 열차 내 고객이 흡연해서 과태료 부과 건수가 연간 한 백이삼십 건 정도 되는 것으로 나와 있습니다.

그래서 저희 수정의견은 8페이지에 나와 있습니다. ‘철도종사자(제21조에 따른 운전업무 실무수습을 하는 사람을 포함한다)’ 이렇게 규정을 했습니다.

그다음에 9페이지입니다. 9페이지는 흡연 금지 의무를 위반한 경우에 100만 원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있습니다. 개정안의 취지는 타당해 보이고요. 다만 유사 입법례를 살펴보면 항공·버스 종사자의 경우에 과태료 이외에 자격정지, 면허 취소를 부과하고 있기 때문에 이 부분을 검토하시면 좋을 것 같습니다.

10페이지의 표를 보면 현행에 항공, 철도, 버스 등이 있고요. 지금 철도의 경우 개정안에 따라 100만 원 이하 과태료가 부과되고 자격정지는 위원님들께서 결정을 해 주시면 될 것 같습니다.

그래서 수정의견이 21쪽에 나와 있는데요. 운전면허 취소·정지 사유 이 부분은 위원님들께서 다른 입법례를 고려하여서 운전면허 취소, 자격정지를 포함하실지 결정해 주시면 될 것 같습니다. 개정안에는 없는 내용이기 때문이에요.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 의견에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 강대식 위원님.

○강대식 위원 전체적으로 해당 개정안에 동의는 합니다. 다만 몇 가지 질문을 드릴게요.

현재 열차 운전실 내에 CCTV가 설치되어 있습니까?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 운전실 내 CCTV는 50% 정도 설치되어 있습니다. 그런데 그게 작동은 하지 않고 있습니다.

○강대식 위원 예?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 전방에 있는 CCTV는 거의 100% 설치돼 있는데, 운전실 내를 찍는 CCTV는 약 50% 설치돼 있는데 50%가 지금 작동은 하지 않고 있습니다.

○강대식 위원 작동은 하고 있는데 작동을 하지 않는다는 말입니까 아니면 50%는 설치돼 있고 50%는 설치 안 되어 있다 이 말씀입니까?

○맹성규 위원 두 개 다요. 설치돼 있는 게 50%만 설치돼 있는……

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 철도안전 정책과장 조성균입니다.

50%가 설치되어 있는데 그 50% 대부분이 작동은 하지 않는 상황입니다.

○강대식 위원 작동이 전무하다 이렇게 보면 되겠네요?

○국토교통부철도안전정책과장 조성균 CCTV 관련해서 저희가 그 내용을, 시행규칙을 개정하는 내용을 가지고 지금 노조랑 계속 협의 중에 있는 그런 상황입니다.

○강대식 위원 노조의 반대 때문에 그렇습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○강대식 위원 그렇다고 봤을 때 이게 이 법이 개정을 한다 하더라도 적용이 잘 되겠습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 위원님……

○강대식 위원 제가 봤을 때 항공에서 거의 좀 많이 유사하게 했는데, 항공기 내에서도 운전자가 흡연을 했을 때 사실 흡연자 같으면 서로 다 동의하겠지만 부기장이라든지 부조종사라든지 그중에 따로따로 흡연을 안 하는 사람들은 굉장히 이렇게 불이익을, 피해를 입고 있는 이런 상황이지만……

저번에 내가 국정감사 시에도 잠시 언급을 했지만 이 부분에 대해서 신고를 한다 하더라도 나중에 신고자를 색출해 가지고 왕따를 시킨다든지 이래 가지고 제2의 피해를 보는 이런 사례도 있

어 가지고.

기억으로는 1년에 1건 아니면 3년에 3건, 2건 이렇게밖에 색출을 못 해내는 그런 상황인데, 법이 개정이 되지만 이 부분에 있어서는 입증하기가 상당히, CCTV도 지금 가동도 안 되고 있다 이렇게 됐을 때는 제가 봤을 때 입증하기가 상당히 어려울 것 같습니다.

이 부분에 대해서 저는 관련 법 개정과 함께 국토부의 어떤 특단의, 항공뿐만이 아니고 철도 여기 부분에서도 종합적인 대책을 이렇게 마련해 가지고 보고를 한번 해 줘야 되지 않겠나 이렇게 생각하는데 차관님 의견은 어떠세요?

○국토교통부제2차관 어명소 위원님 말씀하셨던 항공의 경우에는 이제 위원님이 더 잘 아시지만 항공 파일럿들에 대해서 그런 처벌 규정이 있고 많지는 않지만 실제 처벌도 하고 있습니다. 그런데 열차의 경우에는 열차 승객들에 대해서 흡연을 금지하고 있고 흡연을 했을 때 처벌을 하고 있습니다. 그게……

○강대식 위원 그거는 항공도 마찬가지로이지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○강대식 위원 승객들이 어디 담배 피울 수 있습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 열차의 경우에 지금 7……

○강대식 위원 종사자들을 이야기하는데 사실 실제로 색출해 내기가 상당히 힘이 든다 이런 이야기고요. 그런 것 같으면 지도 감독할 국토부에서 항공종사자라든지 철도종사자들이 일단 흡연을 했을 때 실질적으로 색출해 내는 어떤 대책이라든지 안 그러면 교육이라든지 이런 것을 국토부에서 한번 종합대책을 마련해야 한다 저는 그렇게 생각을 한다 이 말씀입니다.

○국토교통부제2차관 어명소 그런데 저희는 오히려 철도기관사가 모범을 보여야 한다고 생각합니다, 기관사나 종사자가. 승객은 금지하고 또 처벌 등……

○강대식 위원 차관님, 당연하지요. 모범을 보여야 되는데 일단 일반 승객하고 전부 다 차단이 돼 있지 않습니까? 그렇다 보니까 자기들만의 어떤 공간이기 때문에 누가 일반 승객들이 신고를 한다든지 옆에 탑승자, 같이 있는 사람이 신고 안 한다면 회사는 담배 피운들 어떻게 알며 CCTV 작동 안 되는데 또 어떻게 알며…… 제가 이야기

하고 있는 건 그겁니다.

○국토교통부제2차관 어명소 저희가 앞으로 만약에 법이 통과되면 철도안전감독관이나 철도경찰을 통해서, 그리고 담배 연기가 밖으로 나올 수 있기 때문에 요새는 승객들의 신고를 통해서도 이런 게 가능하게 될 겁니다. 그래서 그런 활동을 통해서도 전부 잡을 수는 없겠지만 그런 예방 활동은 가능할 것으로 봅니다.

○강대식 위원 그거를 대책을 한번 세워 가지고 한번 보고를 해 주십시오 하는 게 제 부탁입니다.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그러겠습니다. 보고를 드리겠습니다.

○강대식 위원 그리고 아까 전문위원님 말씀하신 부분에 있어 가지고 이거 100만 원의 과태료가 있지 않습니까. 그렇지요?

○전문위원 최용훈 예.

○강대식 위원 여기에다가 다시 자격정지라든지 이거 하면 징벌이 두 번 되는 거 아닙니까?

○전문위원 최용훈 제가 말씀드린 취지는 지금 항공과 버스·택시 등에서도 벌금 또는 과태료 이외의 행정처분, 자격정지를 같이 하고 있기 때문에……

○강대식 위원 같이 하고 있어요?

○전문위원 최용훈 예.

그래서 이거를 개정안에는 없지만 입법체계상 맞춰야 되지 않을까 하는 의견을 제시한 겁니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님.

○한준호 위원 차관님, 예전에 이 부분을 금지할 때 조종사들의 흡연이 문제가 돼서, 이게 담배를 피움으로 인해 가지고 주변 사람들에게 피해를 주는 부분도 있었겠지만 안전 문제가 크게 대두되지 않았습니까? 스파크 문제라든지 여러 가지…… 그렇지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○한준호 위원 그러니까 조종석 내에, 이게 기관사가 됐든 조종사가 됐든 밀폐된 공간 내에 기계들이 있고 그리고 업무의 집중도가 상당히 높아야 되는 직업이기 때문에 사실 이 흡연에 대한 부분도 필요한 것 아니겠어요?

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○한준호 위원 그래서 다른 위원님께서 지적하신 부분들도 일면, 이제 밀폐된 공간이고 다른 승객들과 차단이 돼 있는 공간들이기는 하지만 전체 기체를 움직인다는 점에서 굉장히 중요한, 기계 일부로 같이 들어가서 일을 하고 있는 것이

기 때문에 안전상의 문제 때문이라도 반드시 금연을 시켜야 되고. 그리고 담뱃재로 인해 가지고 혹시나 일어날 수 있는 화재사고도 미연에 방지를 해야 되는 것 아니겠습니까?

저는 다른 위원님들 계시지만, 저희가 오전에 살펴볼 때 보면 최근에 열차사고 등—앞서 보고도 주셨지만—기관사들이 한 1초, 2초만 잠깐 다른 것을 하면 앞에 누군가가 있을 때 브레이크를 거는 데 시간이 오래 걸리지 않습니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇습니다.

○한준호 위원 이런 부분들이 감안이 되어야 되지 않나 싶고. 그런 면에서 이 부분을 다룰 때는 법안에서 다른 것처럼 흡연을 했을 때 처벌규정 또한 강화를 시켜야 된다. 저는 그래서 원안대로 가는 것도 괜찮지 않나라는 생각입니다.

○소위원장 최인호 홍기원 위원님 말씀해 주십시오.

○홍기원 위원 먼저 이렇게 순서를 바꿔 주셔서 감사합니다. 제가 3시부터 또 다른 일정 때문에 그러는데요.

제가 지금 법안을 발의했고 전문위원이 의견을 줘서 제 의견을 말씀드리면, 먼저 철도종사자에는 운전업무종사자뿐만 아니라 여객 승무원도 포함이 되는 겁니다. 그래서 범위가 그렇게 되고요.

전문위원실이 의견 준 대로 수습하는 종사자들도 포함하는 게 좋겠다고 생각하고요. 그리고 제가 발의한 것은 과태료만 안을 냈는데 지금 전문위원은 다른 교통종사자들과 관련된 규정들을 살펴서 업무정지도 할 수 있도록 이렇게 넣어 놓은 거지요?

○전문위원 최용훈 예, 맞습니다.

○홍기원 위원 이거는 제가 깊이 검토를 못 해봤는데 위원님들 혹시 의견 있으시면 제가 그거는 탄력적으로 따르겠습니다.

○소위원장 최인호 맹성규 위원님.

○맹성규 위원 다른 건 다 받아들일 수 있고 설명 가능하다고 보여지는데요. 전문위원이 다른 사례를 봐서 열차 내에서 흡연을 하였을 때 운전면허 이거 보면 규정이 운전면허를 취소하거나 1년 이내의 운전면허 효력을 정지시킬 수 있다고 그러는데 이게 이익균형에 맞는 거예요?

그러니까 질문 드리는 거예요. 담배를 한 번 피워서 과태료를 100만 원 받는 처벌을 받았어. 그런데 담배를 이렇게 해서 흡연을 했는데 1회도 아니고 계속…… 예를 들어서 상습적인 것도 아

니고 1회 흡연해서 적발이 됐어. 그런데 이거 운전면허 취소하거나 1년 이상 자격정지를 하는 게 이익균형에 맞나 이거예요. 질문드리는 겁니다.

○전문위원 최용훈 소위자료 17페이지에 보면 철도안전법 시행규칙이 구체적인 세부적인 기준이 있는데요. 만약에 수정안처럼 되게 되면 철도안전법 시행규칙 여기를 수정해서 1회는 2회든 이런 구체적인 사항은 시행규칙에서 정할 사항으로 보여집니다.

○맹성규 위원 그게 아니라 그 자체가 맞냐는 걸 제가 질문드린다니까…… 이 세부 기준을 바꾸는 그거는 방법론적인 거고. 흡연을 한 번 했는데 흡연을 했다고 면허 취소시키는 게 맞냐고? 그 이익균형이요. 지금 그걸 여쭙보는 겁니다.

○전문위원 최용훈 그러니까 저는 이게 항공이나 버스·택시, 유사한 운수종사자도 동일하게……

○맹성규 위원 항공도 기내에서 종사자가 한 번 담배를 피우면 면허 취소예요, 항공면허?

○전문위원 최용훈 10페이지에 나와 있는데요. 운항 중인 경우에 60일 자격정지 있고요. 2차 때는 120일. 그다음에 주기 그러니까 정차돼 있을 때는 30일, 60일 이렇게 구체적인 사항은 항공안전법 시행규칙에 나와 있습니다. 버스도 마찬가지이고요.

○맹성규 위원 이것은 다 면허 취소잖아요. 그 말대로 60일 뭐 이렇게 해 가지고 경중을 둔다면 이해가 되는데, 이것 법 통과되면 너네가 시행규칙을 만들어라 그런 얘기 아닙니까?

○전문위원 최용훈 구체적인 사항은 시행규칙에 나와 있는 사항이고요.

○이소영 위원 저는 이 법안에 담겨 있는 과태료 규정 외에 자격 정지나 취소 규정하는 것에 대해서는 반대합니다. 지금까지 흡연 금지에 대해서도 규정이 없었는데 어떤 제재를 둔다고 하더라도 단계적으로 할 일이지 지금부터 당장 그게 몇 회 적발이 됐든지 간에 자격하고 연동하는 것은 신중해야 된다고 생각을 하고요. 거기에 대해서는 원래 법안에 있었던 내용도 아닌 만큼 굳이 꼭 필요하다고 생각하는 위원님이 계신 게 아니라면 넣지 않는 것이 좋지 않을까 생각합니다.

○홍기원 위원 저도 그렇게 하는 게 맞다고 생각하고요. 또 앞에 1호부터 5의2까지 내용을 보면 상당히 중한 그런 잘못인데 그것과 사례를 비교해 봤을 때 흡연은 차이가 많이 납니다. 그래서 전문위원실에서 낸 수정의견은 반영하지 않는

것으로 했으면 좋겠습니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

○정동만 위원 의견 없습니다.

○소위원장 최인호 그러면 별다른 의견 없으면 의사일정 제15항 철도안전법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 있으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

13. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(김민기 의원 대표발의)(의안번호 2104982)

(15시01분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제13항 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 의사일정 13항, 소위자료 1페이지입니다.

김민기 의원님이 대표발의하신 내용은 광역교통 개선대책 수립 대상 사업에 민간임대주택에 관한 특별법에 따른 건설사업을 추가하는 내용입니다.

현행법에는 대통령령으로 정하는 사업으로 규정하고 있는데 시행령에서 ‘50만 제곱미터 이상, 인구 1만 명 이상’ 이렇게 규정하고 있는데요. 개정안은 이를 법률로 격상하는 것으로 의미가 있다고 보여지고요. 또 추가로 시행령에 없는 민간임대주택에 관한 특별법에 따른 공공지원민간임대주택 건설사업을 추가하고 있어서 의미가 있다고 보여졌습니다.

이 개정안이 들어오게 된 배경을 설명드리면, 3페이지에 내용이 나와 있는데 시행령이나 법률에 공공지원민간임대주택 개발사업이 광역교통 개선대책 수립 대상인지에 대해서 기관별로 해석이 달랐습니다. 그래서 이런 점을 해소하기 위해서 법률로 격상하여 규정하고 있습니다. 다만 개정안을 수용할 경우에 건설이 아닌 개발사업으로 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

5쪽입니다.

부칙 2조에서 적용례를 규정하고 있는데요. 개정안에 따른 적용례로 할 경우에 현재 대전대정지구가 포함이 돼서 약 676억 원의 분담금을 내야 되기 때문에 그 부분을 제외하는 수정안을 제시했

습니다. 그래서 지구계획 등의 승인을 신청하는 시점이 아니고 지구지정을 제안하는 시점으로 수정의견을 제시했습니다.

11쪽에는 아까 대전대정 지구, 1개 지구가 나와 있고요.

수정의견은 15쪽에 있습니다.

개정안 3호의 ‘건설사업’을 ‘개발사업’으로 수정하고요. 16쪽, 2조의 적용례를 ‘공공지원민간임대주택 공급촉진지구 지정을 제안하는 경우부터’로 수정했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 차관님, 정부 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

강대식 위원님.

○강대식 위원 검토의견에 보면 법제처 및 용인시는 수립 대상이라고 해석한 반면에 국토교통부하고 경기도는 수립 대상이 아니라고 이렇게 해석을 했는데 어느 것이 타당합니까, 전문위원?

○전문위원 최용훈 해석과 관련해서는 제가 입장을 내는 게……

○강대식 위원 그러면 국토부차관님이 말씀 한번 해 보세요.

○국토교통부제2차관 어명소 이 사항에 대해서 아까 전문위원께서도 말씀하셨지만 이렇게 해석이 갈렸습니다. 그래서 이런 법률……

○강대식 위원 그러면 만약에 이게 수립 대상이 아니라고 해석이 나와도 법 개정을 통해서 수립 대상으로 하면 문제가, 이 법 개정엔 문제가 없는 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 그렇게 하면 앞으로 제안되는 사업들부터 적용이 되는 거지요. 문제가 없게 됩니다.

○강대식 위원 문제가 없다고요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님.

○민홍철 위원 민간임대주택에 관한 특별법 여기에 보면 지구계획 승인 절차에 따라서 지정 제안으로 이제 하겠다는 것 아닙니까, 그렇지요?

○전문위원 최용훈 예.

○민홍철 위원 원래 지구계획이 승인돼야 본격적인 공사가 되는데 제안 이후에 너무 시차가 있

잖아요. 여기에 대광 관련된 것은 차질이 없나요?

○국토교통부제2차관 어명소 오히려 제안 초기 단계부터 이런 대책을 수립하게 되기 때문에 초기 단계에서부터 되게 되고요. 만약에 승인 신청 단계에 하게 되면 이 사업자는 이미 어느 정도 다 와 있는데 지금 이 사업을 하라고 그러면 지금 와서 부담을 하게 되는 그런 문제가 있어서 기존에 사업을 하고 있는 사업자들을 보호하기 위한 그런 측면이 있습니다.

○민홍철 위원 그런 이유 때문에 제안으로 당긴다 이거지요?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○민홍철 위원 저는 동의합니다.

○소위원장 최인호 한준호 위원님 말씀해 주십시오.

○한준호 위원 예를 들어 이 법이 통과가 되고 나면 향후에 적용이 될 것 아니에요, 앞으로? 그러니까 지금 현재 세워져 있는 3기 신도시나 이런 것들은 이미 계획 승인이 났으니까 여기에는 적용되지 않고 이후에 적용이 되는 건가요? 아까 앞서 제가 읽는 동안에 여쭙보신 것 같은데, 경기도 의견과 또 용인시 의견을 좀 읽어 보니까. 어떻게 되는 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 지금 이 사업은 공공지원민간임대주택 사업에 대해서……

○한준호 위원 민간임대주택에 대해서만?

○국토교통부제2차관 어명소 예.

○한준호 위원 제가 좀 헛갈려 가지고 확인했습니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 있으십니까?

더 이상 의견이 없으시면……

○정동만 위원 위원장님, 적용 시점을 지구 지정 제안 시로 변경하는 것으로 했지요, 방금?

○소위원장 최인호 예.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제13항 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

**14. 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한
법률 일부개정법률안(한준호 의원 대표발의)**
(의안번호 2115064)

(15시08분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제14항 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위자료 1페이지입니다.

한준호 의원님께서 철도시설 정기점검 실시 방법에 원격탐사 방식을 도입하는 내용입니다. 현재는 육안이나 점검기구 등을 사용하는 방법을 하도록 하고 있는데 센서 및 센서를 통해 수집한 원격탐사도 추가하는 내용입니다.

1쪽 하단에 보면 현행 정기점검은 육안이나 점검기구를 이용하는 인력에 의한 현장점검 중심으로 연 1회 또는 반기별, 분기별로 실시하고 있고요. 그 외에 긴급점검 같은 경우는 긴급한 사항이 있을 경우에 심층적으로 점검을 하고 있습니다.

2페이지입니다.

개정안의 취지는 타당한 것으로 보여지고요. 다만 원격탐사가 항공기 등 인공위성 등의 센서를 이용한 방식으로 여겨질 수 있기 때문에 이 문구를 수정하는 의견을 제시했습니다. 왜냐하면 3페이지에 보시면 도표가 있는데요, 원격으로 점검하는 방식이 개정안처럼 인공위성 등 원격탐사로 하는 방법 외에 국토부가 현재는 안 하고 있지만 추진 중인 IoT를 이용하거나 무인이동체나 무인자동검측시스템이 들어가 있기 때문에 이 부분을 포괄하려면 약간 수정이 필요하다고 보았습니다.

그래서 12쪽은 국토부가 하는 디지털화 추진 현황이 들어가 있고요.

15쪽에 수정의견을 제시했는데요. 2조 9호에 ‘점검기구, 센서 및 센서를 통하여 수집한 데이터’를 ‘점검기구(원격으로 점검하는 경우를 포함한다)’ 이렇게 수정했습니다. 그 외 29조는 현행과 동일하게 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관님, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○강대식 위원 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 최인호 수정의견에 동의한다는 강대식 위원님의 말씀이 있었습니다.

더 이상 의견 없으십니까?

○정동만 위원 위원장님!

○소위원장 최인호 정동만 위원님.

○정동만 위원 한 가지 물어보겠습니다, 존경하는 한준호 위원님이 냈는데.

철도시설 정기점검 실시 방법에 원격탐사라는 이야기가 있는데 이 탐사라는 단어가 알려지지 않은 사물이나 이런 것을 항공에서 보면…… 이것 하는 게 탐사 아닙니까. 그렇지요? 그런데 철도시설 정기점검 이런 것은 탐사라기보다는 안전점검 이런 용어를 쓰는 게 맞지 않느냐, 넓은 의미에서 이렇게 쓰는 게 좋다고 보는데 위원님은 어떻게 생각하십니까?

○한준호 위원 점검이라는 것은 정기점검도 있고 수시점검도 있고 여러 가지 점검 사안들, 그러니까 확인을 해야 되는 사안들이고 이것은 실시간 데이터가 애그리게이션(aggregation)되는, 수집되는 형태이기 때문에 이 단어를 썼는데 어쨌든 향후에는 IoT까지 다 도입을 하게 되면 실시간 상황판을 만들고 점검을 하는 형태, 실시간 계속해서 정보가 들어오는 형태이기 때문에 이것을 전방위적으로 탐사를 한다라는 뜻에서 탐사를 쓴 겁니다.

○정동만 위원 그래서 원격적으로 이렇게 탐사를 한다고 썼는데 용어 정리를 저는 원격점검으로 해서 이렇게 전체 넓은 의미에서 점검 차원으로 했으면 좋겠는데, 전문위원님은 어떻게 보십니까?

○전문위원 최용훈 한준호 위원님의 취지를 반영해서 저희도 그래서 ‘원격으로 점검하는 경우를 포함한다’, 혹시 한준호 위원님께서 센서 이렇게 말씀하셨기 때문에 ‘센서 등 원격으로 점검하는 경우를 포함한다’ 이렇게……

○한준호 위원 사실 IoT도 센서고 모든 게 다 센서지요. 그러니까 센서가 포괄적이면서도 적합한 표현은 맞는데 수정의견으로 원격점검이라는 표현을 쓰셨기 때문에, 보편적인 단어이기는 하지요.

○전문위원 최용훈 여기에다 ‘센서 등’ 이렇게 추가해도……

○한준호 위원 사실 원래 센서가 들어가는 게

맞습니다.

○소위원장 최인호 그대로 용어를 써도 되겠습니까?

○전문위원 최용훈 그러니까 ‘센서 등 원격으로 점검하는 경우를 포함한다’.

○한준호 위원 그렇지요. 센서 등 원격 기구 이렇게……

○전문위원 최용훈 ‘센서 등’을 추가하겠습니다.

○정동만 위원 동의합니다.

○소위원장 최인호 방금 수정한 대로 하면 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제14항 철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

16. 철도사업법 일부개정법률안(이현승 의원 대표 발의)(의안번호 2111603)

(15시14분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제16항 철도사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위자료 16~17항입니다.

목차를 보시면 이현승 의원님 개정안은 총 8개 사항을 주제로 했고요, 국가철도공단법 1개입니다.

소위자료 1페이지입니다.

이 안건에 대해서는 금년 5월 달 전반기 교통법안소위에서 논의가 되었는데 당시 철도사업법 개정안과 국가철도공단법 개정안에서 민자철도 감독·관리 범위에 중복의 여지가 있다고 해서 계속 소위 심사로 의결한 바 있습니다. 이와 관련해서 현행 철도에 대한 민간투자사업은 사회기반시설에 대한 민간투자법에서 이루어지고 있습니다.

2페이지 보시면 개정안은 민간투자 철도사업에 대한 내용을 강화하려는 취지로 보이는데요. 현재 민투법이 있음에도 불구하고 철도사업법에서 별도로 규율할 필요성이 있는지 종합적인 검토가 필요해 보입니다.

현재 전체 민간투자사업 중 철도사업은 45%로 하고 있고 도로사업은 41%인데 유료도로법에서 민자도로에 대한 사항을 규정하고 있습니다.

3페이지입니다.

전체적으로 철도사업 개정이 적절한지, 왜냐하면 민자철도가 착공된 이후에 대한 공정은 철도의 건설 및 유지관리법에서 민자철도의 관리·운영에 관한 사항 중 철도사업은 철도사업법에서 규정하고 있기 때문에 기존의 철도사업법의 목적에 부합하는지 검토가 필요하다고 보았습니다.

두 번째로 개정안의 적용 범위인데요.

현행 개정안은 국가에서 시행하는 고속철도, 일반철도, 광역철도를 하고 있어서 지자체에서 추진하는 도시철도가 배제되는 한계가 있습니다.

4페이지입니다.

또한 다른 법률과의 관계에 있어서 민투법 제3조제1항에 따르면 관계법률에 우선하여 적용한다고 돼 있기 때문에 이 부분을 정리할 필요가 있다고 보았습니다.

6페이지는 사회기반시설 민투사업 개요가 적혀져 있고요.

12페이지에 보면 현재 국토부 소관 민간투자사업이 철도 분야에 15개가 있습니다. 정부고시사업으로 10개, 제안사업으로 5개가 있고요. 이 중에는 운영이 6개, 확정 단계가 8개, 검토 단계가 1개가 있고 지자체에서 하는 민간투자철도는 제외가 돼 있습니다.

15쪽입니다.

민자철도 유지·관리 운영 기준과 관련해서 유료도로법 사례에 따라 규정을 하고 있는데 15쪽 하단에 지자체가 관리하는 도시철도 즉 우이-신설선, 동북선, 신림선, 그다음에 부산-김해 경전철 등이 있는데 그 부분은 제외가 되겠습니다.

16페이지입니다.

개정안 3항에서 민자철도에 대해서 운영평가를 하도록 하고 있는데 민간투자사업기본계획에 따른 성과평가와 중복될 여지가 있다고 보았습니다.

21쪽하고 22쪽은 BTO, BTL 방식을 정리했구요.

23쪽은 이 법이 참조를 하고 있는 유료도로법과 조문을 비교해서 제시했습니다.

29쪽은 25조의2를 신설해서 민자철도사업자에 대한 과징금 처분을 1억 원 이하의 과징금을 규정하고 있습니다. 개정안을 수용할 경우에 ‘민자

철도사업자에 대한 과징금 처분'으로 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 과징금을 1억 원으로 하고 있는데 이것은 일반적인 철도사업자 과징금과 맞추고 있지만 유료도로법에서는 연간 통행료의 3%를 과징금 상한으로 정했다는 점을 참고하시면 되겠습니다.

그다음에 30쪽은 조문 수정의견이고요.

그다음에 31쪽도 대통령령으로 정하는 것이 필요하다는 의견입니다.

저희가 수정의견은 마련해 왔는데 별도로 제시는 안 했고요.

37페이지는 사정 변경에 따른 실시협약의 변경 요구 사항입니다. 이 규정 또한 유료도로법 체계를 따라서 정리를 했고요. 38쪽에 보면 주주로부터 대통령령으로 정하는 기준을 초과하는 이자율로 차입한 경우로 돼 있는데 주주로 굳이 한정할 필요가 없는 것으로 보았습니다.

그다음에 39쪽에 보시면, 유료도로법에서는 실시협약 이후 3년 동안 교통량이 100분의 70에 미달하는 경우에 사정 변경에 따른 실시협약을 변경하도록 하고 있는데 개정안은 그런 내용이 없습니다.

왜냐하면 살펴보니 지난 3년간 협약 대비 교통량이 공항철도가 26%, 강남-정자 구간이 47%, 정자-광교 구간이 56%였습니다.

41쪽에 보면 유료도로법 체계와 달리 25조의3에 교통량과 관련된 내용은 빠져 있는 걸 알 수 있습니다.

그다음에 45페이지입니다.

이건 철도사업자에 대한 지원인데요.

비용의 전부 또는 일부를 지원하도록 하고 있는데 현재 유료도로법상으로도 실제 지원된 사례가 없기 때문에 재원 확보가 없으면 선언적 규정이 될 가능성이 높다고 보았습니다.

49페이지는 이 법의 핵심 사항입니다.

이 법의 핵심 사항인데 민자철도 관리지원센터의 지정을 규정하는 내용입니다. 국토부가 민자철도에 대한 감독 업무를 효율적으로 수행하기 위해서 민자철도 관리지원센터의 지정 근거를 규정하고 있습니다.

50쪽에 보면 현재 국가철도공단과 한국교통연구원에서 기존에 기왕에 철도 민자투자 관련 평가라든가 업무를 담당했었는데 개정안이 되면 관리지원센터가 지정되어 그쪽에서 할 예정입니다.

51쪽에 보면 관리지원센터의 업무가 구체적으로

로 나와 있는데요. 일부 조문은 삭제할 필요가 있다고 보았습니다.

52페이지입니다.

6호의 경우도 규정보다는 위탁 근거를 통해서 하는 게 낫다고 보았습니다.

53쪽에 보면 현재 국토부에서 금년도 및 내년도 예산안에 관리지원센터로 15억과 내년도에 19억 3000을 이미 계상했는데요. 이것은 국회가 입법이 되기 전에 예산안을 반영하고 한 것이기 때문에 국회 예산심의권과 입법권을 약간 저해한 것으로 보여집니다.

61쪽에 국토부가 생각하는 민간지원 관리센터의 모습이 제시가 돼 있고요.

63쪽에는 개정안에는 없는데 국회 상임위원회에 일반적인 입법례에 따라 보고하는 게 적절하다는 의견입니다.

67쪽입니다.

이현승 의원님이 대표발의하신 국가철도공단법 개정안인데요. 이 안건도 지난번 5월 달에 소위에서 논의가 됐는데 계속 심사로 의결되었습니다.

○소위원장 최인호 잠시만요. 그것은 나중에 해야 될 의사일정에 해당되는 거지요.

전문위원의 보고를 들었습니다.

다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 저희는 개정안에 대해서 기본적으로 동의합니다.

잘 아시지만 현재 민간 철도가 15개 사업이 운영 중이거나 추진 중에 있습니다. 그런데 저희가 굉장히 공무원들이 실제 사업자하고 협약을 하고 이렇게 추진하다 보니까 여러 어려움을 겪고 있습니다, 이 민자 사업을 하는데.

그래서 실제 운영 중인 사업의 경우에도 정동만 위원님께서 지적하시는 부전-마산 사고 사례도 있고요. 그다음에 한준호 위원님이 지적하신 대장-홍대선 사업자 선정 과정의 여러 가지 문제점들도 지적이 되고 있습니다.

그런데 이런 민간투자법의 사각지대를 보완하고 체계적으로 관리 감독할 필요가 있습니다. 그래서 저희는 이런 민자철도에 대한 통일적인 운영 관리 기준도 만들고 평가 관리 감독하는 방안 또 저희는 순환보직제다 보니까 한 2년에 한 번 씩 바꿉니다.

그래서 저희가 민자철도 지원센터를 둔다면 저희가 생각하고 있는 건 교통연구원에서 지금 저희

일을 도와주고 있는데 비공식적으로 도와주고 있습니다. 그런데 거기는 이 업무만 전문적으로 하기 때문에 앞으로 저희를 도와주면서 좀 더 체계적으로 사업도 추진하고, 예컨대 GTX 업무도 그렇습니다.

그다음에 운영하는 것도 저희가 계속 평가해서 문제점들을 시정하도록 하고 이런 조치가 필요할 것 같습니다. 참고로 민자도로 지원센터는 설치가 된 지 몇 년 됐습니다. 그래서 거기는 하고 있는데 이게 된다면 저희가 앞으로 민자철도에 대해서 체계적으로 관리 운영하고 사업 추진하는데도 크게 도움이 된다고 생각해서 이 사업은 꼭 필요하다고, 이 개정안은 꼭 필요하다고 저희는 생각하고 있습니다.

○소위원장 최인호 위원님들 의견 말씀 주십시오.

정동만 위원님.

○정동만 위원 부전-마산 복선 전철도 보면 공사가 언제 개통될지도 모릅니다. 그렇지요? 그래서 이런 부분을 저도…… 이현승 의원님께서 이 법안을 발의를 했는데 민간투자사업의 감독 관리 철저히 해야 됩니다. 그렇지요? 그래서 전담지원 기구 신설 등을 통해서 감독 관리 체계를 강화하는 어떤 법안에 대해서는 동의를 합니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 민홍철 위원님 말씀해 주십시오.

○민홍철 위원 이 법률안이 정말로 잘 작동이 되려면 여기 15페이지 보면 개정안의 범위에 지방자치단체가 관리하는 도시철도는 포함되지 않는다 이렇게 돼 있어요. 사실상 필요한 데가 여기입니다, 여기. 부산-김해 경전철을 비롯해서 용인경전철, 의정부경전철, 이것 민자철도 다 했잖아요, BTL사업.

○국토교통부제2차관 어명소 예, 그렇습니다.

○민홍철 위원 MRG 문제 때문에 얼마나 많은 논의가 있었습니까. 이걸 국가가 유지·관리 지원을 해 줘야지요. 그런데 정작 필요한 데는 빼버리고 국가, 자기가 하는 사업에는 넣는다는 게 말이 됩니까?

그리고 또 민자도로 이것은 사실은 고속국도밖에 없어요. 지방자치단체가 민자로 건설해서 운영하는 도로가 어디 있습니까, 유료도로? 이 고속국도 제외하고 어디입니까? 거제 거가대교라든지 이런 건 있기는 있지요. 그런데 그건 또 속

빠졌어요.

유일하게 민투법에 의해서 유료도로에 지원센터가 있다라고 여기 검토의견에 나와 있는데 그건 고속국도를 말하는 거지요. 그건 고속도로입니다. 국가가 운영하는 거지요. 지방자치단체가 민투로 해서, 민투가 지방자치단체 스스로 했나요? 국가가 권유하고 지원해 줘서 한 거지요.

그런데 정말로 더 어렵고, 유지하고 재무 채무 조화라든지 MRG 문제라든지 이율의 조정이라든지 이런 부분이 굉장히 어려운 데가 오히려 아까 말씀드린 지방의 도시철도입니다. 그것을 지원해 줘야 되는데 국가가 운영하는 일반철도, 여기 고속철도, 광역철도는 지원해 주고 말이지요. 지방자치단체가 운영하고 있는 민자 도시철도는 빼버리고. 그것 어떻게 합니까, 그게 더 필요한데?

그래서 저는 이 법안에 기본적으로는 반대예요. 그걸 넣어야 됩니다. 차관님 잘 아시잖아요. 지금까지 김영삼 정부 최초로 그때부터 BTL사업 시작해 가지고 여러 군데 지금 시범사업을 비롯해서 도시철도—경전철이지요—해 왔는데 다 지방자치단체가 부담을 갖고 있어요.

제발 국가에서 운영이라도 좀 해 달라 해도 안 돼요. 처음에 중앙 재정이 모자란다고 이래 가지고 지방 민자사업으로 해 가지고 시범사업을 한 데가 몇 군데 있습니다.

부산-김해 경전철이 가장 대표적인 사업이에요. 그게 최초의 BTL사업입니다. 그런데 그런 어려운 곳은 지원을 안 해 주고 이것은 국가가 쉽게 운영할 수 있는 민자사업으로 가는 이런 것을 점점점 더 쉽게 지원해 주고 운영 편리를 봐주고 하는 그런 것은 제가 볼 때는 거꾸로 가고 있다 그렇게 봅니다.

그래서 만약에 한다면 지방의 도시철도까지 민자사업으로 간 그런 부분까지 넣어서 종합적으로 지원해 줘야 됩니다. 그렇지 않으면 지금 굉장히 어려워요. 대구 경전철도 마찬가지지요, 대구 도시철도도 마찬가지일 겁니다. 그런데 그런 것 다 빠져 있어요. 그래서 그걸 넣어야 되지 않느냐 그런 의견을 저는 제시를 하고자 합니다.

○국토교통부제2차관 어명소 저도 위원님 말씀에 적극 공감하고요. 지자체에서 추진하는 도시철도 민자사업에 대해서 관리가 강화될 필요성이 있다는 데 저도 아주 공감합니다.

위원님 잘 아시지만 이게 지자체장 소관이고 이러기 때문에 저희가 한계는 있습니다. 그러나

저희가 지자체하고 협의를 해서 이걸 어떻게 할 건지, 그러니까 이게 소관이 지자체장 소관이기 때문에 그런 좀 한계는 있는데 지자체와 협의하고 도시철도법 개정 전에…… 그래서 도시철도법 개정을 할 수 있겠습니까. 그런데 이게 선행 조건으로 지자체가 어떻게 참여할 건지 이런 게 먼저 지자체하고 협의가 돼야 할 것 같고요.

도시철도법 개정 전에라도 만약에 민자철도 지원센터가 설치가 된다면 여기에서 지자체 자문이나 지원을 해 줄 수는 있을 겁니다. 그런 역할은 할 수 있겠지만 근본적으로는 위원님이 말씀하신 운영에 도움을 준다든지 이런 것은 지자체하고 저희가 좀 더 논의가 필요할 것 같습니다.

○민홍철 위원 그러니까요. 차관님 말씀대로 현재 운영은 지방자치단체가 맡지요. 그런데 민투법에 의해서 갖지 않습니까. 그러면 최초의 민자한도를 제한해 주고 한 것은 다 기획재정부가 처음부터 관여를 한 거거든요. 그리고 국토부가 관여를 했고요.

국가의 인프라 아닙니까, 철도·도로 이게. 그러면 이 운영지원센터 이런 개념은 종합적으로 관리를 해 줄 필요가 있다 이 말씀을 드린 거예요. 재정 지원이나 이런 것은 별도의 법률로 정해 줘야 되겠지요. 그러나 운영함에 있어서의 어떤 노하우라든지 여러 가지 측면에 있어서 경영의 노하우 지원이라든지 이런 것은 종합적으로 해 줘야지 국가가 운영한 것이기 때문에 국가지원센터만 법률에 만들어 주고 지방 도시철도는 제외해 버리면 어떻게 하느냐 이거지요.

○국토교통부철도국장 이윤상 위원님, 철도국장입니다.

조금 보충해서 설명을 드리면, 저희 지금 개정하려는 철도사업법은 국가가 소관하는 철도 그러니까 고속철도, 일반철도, 광역철도 이 부분을 담고 있는 내용이기 때문에 법체계상으로 도시철도법 내용을 여기다 포함할 수는 없고요. 다만 이 철도사업법 내에 이 법체계가 완성이 되면 추후에 도시철도법에 이 철도사업법 개정된 이 규정을 준용해서 그대로 적용할 수가 있습니다. 그래서 현재로는 법체계상 한계가 있기 때문에 이 법체계를 갖춰 주고 추후에 도시철도법 개정을 통해서 이걸 해결하면 된다는 점을 말씀드립니다.

○민홍철 위원 그러면 도시철도법을 개정해서 이 철도사업법의 지원센터에 지원을 해 줄 수 있도록 그 법안에다가 준용을 하면 된다 이거지요?

○국토교통부철도국장 이윤상 예, 이 법 조항을 그대로 준용만 하면 됩니다.

○민홍철 위원 그것은 부기를 좀 해 주세요. 부대의견으로 좀 해 주시고, 반드시 그걸 해야 되니까요.

이게 초창기에 BTL 사업으로 갔던 사업들이 다 지금 그런 문제가 있습니다. 지금이야 중앙정부에서도 가급적이면 안 하는데…… 초창기에 했던, 그때 아마 노태우 정부 말기 때부터 시작해서 김영삼 정부 초기에 많이 했지 않습니까? 그 문제의 부담이 각 지자체에 굉장히 많아요. 그래서 그걸 이제는 중앙정부가 관리할 때가 됐다 저는 그리 봅니다.

○소위원장 최인호 방금 민홍철 위원님 지적대로 지자체가 관리하는 도시철도도 앞으로 향후에 포함될 수 있는 부대의견.

민홍철 위원님, 시기는 명기를 안 해도 됩니까?

○민홍철 위원 그것은 이제……

○소위원장 최인호 정부 입장은 어떻습니까? 시기를 어떻게…… 정부 발의로 그러면 그걸 가져오실 겁니까?

○국토교통부제2차관 어명소 아니면 민홍철 위원님이 발의해 주시지요.

○민홍철 위원 제가 개정 발의를 할게요.

○소위원장 최인호 예, 그러면 신속하게 민홍철 의원님께서 개정 발의를 해 주시고 교통법안소위에서도 우선적으로 이 개정안을 다루도록 그렇게 하겠습니까.

다른 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결을 하도록 하겠습니다.

○전문위원 최용훈 위원장님!

○소위원장 최인호 예, 전문위원.

○전문위원 최용훈 여기 경미한 자구 수정 이렇게 있는데요. 수정의견을 좀 배포를……

○소위원장 최인호 전문위원, 수정한 의견 다시 말씀해 주세요.

○전문위원 최용훈 수정의견 설명드리겠습니다.

1페이지입니다.

제2장의2의 제목이 ‘민자철도의 감독’인데 철도사업법의 목적에 맞게 ‘민자철도 운영의 감독·관리’, 운영이라는 말을 추가했습니다.

그다음에 25조 1항은 민투법 2조 6호를 명시했습니다, 규정의 명확성을 위해서요.

2페이지는 자구 정리입니다.

‘조치를 민자철도사업자에게’ 이렇게 수정했구요. 3페이지입니다.

과정금 처분 대상이 민자철도사업자임을 명시했습니다. 그다음에 2호도 입법례에 따라 인용조문을 수정했고 징수 방법이나 이런 부분은 입법례에 따라 절차를 규정했습니다.

5페이지입니다.

실시협약에 대한 약칭을 했구요. 그다음에 앞에서 설명드린 바와 같이 ‘주주로부터’ 제한하지 않을 필요가 있어서 ‘대통령령’으로 이렇게 수정했습니다.

그다음에 7페이지도 자구 수정이고요.

8페이지는 개정안과 동일하고요.

9페이지는 민자철도 관리지원센터 지정과 관련하여 ‘대통령령으로 정하는 기간’의 기간이 실익이 없기 때문에 그 부분을 삭제했구요. 1호, 2호, 3호는 민투법 업무와 중복이 되고 관련 내용은 위탁할 수 있는 규정을 하나 신설해서 그쪽에서 하도록 했습니다.

11쪽도 위탁 규정을 신설했구요.

그다음에 12쪽의 5항 이 부분도 유료도로법과 동일한 체계로 규정을 했습니다.

그다음에 13쪽은 국회에 대한 보고 규정이 없는데 신설했습니다.

그다음에 시행일은 공포 후 6개월입니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 여기다가 나중에 아까 부대의견 더 다는 거지요?

○전문위원 최용훈 예, 부대의견……

○소위원장 최인호 이렇게 수정안이 다 정리가 됐습니다.

다른 의견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

의사일정 제16항 철도사업법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

17. 국가철도공단법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2111602)

(15시37분)

○소위원장 최인호 다음은 의사일정 제17항 국가철도공단법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 최용훈 소위자료 67페이지입니다.

앞선 내용과 동일하게 지난 5월 달에 논의가 됐다가 업무 중복 문제로 계속 심사로 의결되었습니다.

개정안은 국가철도공단 사업 범위에 민자철도사업의 관리 및 감독 업무 지원을 추가하는 내용입니다.

68페이지입니다.

다만 개정안이 될 경우에 중복이 되기 때문에 철도시설 건설 및 유지에 대한 관리·감독으로 조정 의견을 제시했습니다.

조정 내용은, 73페이지입니다.

개정안이 ‘철도사업의 관리 및 감독’인데 국가철도공단이 철도시설의 건설 및 유지를 하고 있기 때문에 그 부분을 반영해서 ‘철도시설의 건설 및 유지에 대한 관리·감독’이라고 구체적으로 적시를 했습니다.

이상입니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제17항 국가철도공단법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 수정의견 마련 등을 위해서 오전에 심사를 보류한 의사일정 제6항을 심사하도록 하겠습니다.

전문위원, 의사일정 제6항 도로법 일부개정법률안에 대하여 보류한 사항에 대해서 설명해 주시기 바랍니다.

지금 수정의견 자료가 나가고 있습니다.

○전문위원 최용훈 전문위원입니다.

소위 논의 사항을 반영한 수정의견을 설명드리겠습니다.

오전에 이소영 위원님 등 위원님들께서 어린이 보호구역에 있는 시설이나 장소를 포괄하는 개정안의 취지와 부합하다는 의견을 제시하셨고요. 그래서 두 가지 안을 제시를 했습니다.

오른쪽에 1안은 ‘해당 어린이 보호구역 지정 대상 시설의 장 또는 대상 장소의 관리자와 협의하여야 한다. 이 경우 학교운영위원회의 의견을 들어야 한다’ 이렇게 했고요. 2안은 현행 유치원에도 유치원운영위원회가 있고 영유아 어린이집에도 어린이집운영위원회가 있습니다. 그래서 그런 부분을 반영해서 1호에는 학교장, 2호는 유치원의 원장, 3호는 어린이집 원장, 이들 위원회의 의견을 들어야 하는 걸로 수정을 했습니다. 그래서 1안 또는 2안 중에 의견을 주시면 될 것 같습니다.

○소위원장 최인호 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 어명소 전문위원 검토보고에 동의합니다.

저희는 2안이 좀 더 바람직하다는 생각을 갖고 있습니다.

○소위원장 최인호 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

정부 측은 2안을 대안으로 제시했습니다.

○한준호 위원 지금 1안과 2안 차이를 이렇게 살펴봐도 뜻은 같은데 좀 명확하게 할 필요가 있는 것 같습니다. 저도 2안에 찬성을 합니다.

○소위원장 최인호 다른 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

이소영 위원님, 다 반영이 된 거지요?

○이소영 위원 예, 저는 다른 의견 없습니다.

○소위원장 최인호 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제6항 도로법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영해서 수정한 부분은 수정한 대로……

민홍철 위원님.

○민홍철 위원 저도 다 동의하는데요.

혹시 전문위원님, 어린이 보호구역 지정이 학교, 유치원, 어린이집 외에도 지정이 되고 있지 않나요, 그렇지요?

○전문위원 최용훈 예, 맞습니다.

○민홍철 위원 어디 시장통이나 이런 데도 돼 있고 막 그러던데……

○전문위원 최용훈 예, 학원도 있고요.

○민홍철 위원 학원도 있고, 그렇지요?

○전문위원 최용훈 예.

○민홍철 위원 제주도 가니까 어느 마을에도 막 지정돼 있고 그러던데. 그런 경우에는 어떻게 하지요? 이게 다 포섭을 못 할 건데, 이게 이제 막 특징이 돼 있기 때문에, 2안으로 하더라도. 그러면 어떻게 하지요?

○전문위원 최용훈 학원이나 이런 곳은 학부모들이 참여하는 법정 위원회가 없기 때문에……

○민홍철 위원 그러니까요. 이게 이제 한이 없는데 그런 경우에도 포섭할 수 있는 문구가 있어야 되잖아요. 그렇지요?

○전문위원 최용훈 그래서 그런 경우에는 그냥 대상 시설의 장, 학원장 또는 그 장소의 관리자와 협의하도록 이렇게 했습니다.

○민홍철 위원 ‘이 경우 학교의 장 등은 다음 각 호와 같다’ 이거네요. 구체적인 게 1·2·3호, 그렇지요?

○이소영 위원 보면 각 호는 후단에 물리는 거라서 일단은 모든 시설에 대해서 시설의 장이나 장소의 관리자와 협의해야 되고 이런 운영위원회가 설치돼 있는 기관 시설들의 경우에는 거기 의견을 미리 기관장이 듣는 걸로……

○민홍철 위원 그러면 해석을 그렇게 하시면 다 포섭되겠네요.

동의합니다.

○소위원장 최인호 더 이상 의견이 없으시면 토론 종결하겠습니다.

의사일정 제6항 도로법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

그리고 원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분 또 차관을 비롯한 관계 공무원 여러분, 위원회 직원 여러분 그리고 보좌 직원 여러분, 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(15시44분 산회)

○출석 위원(10인)

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

○출석 전문위원 및 입법심의관

전 문 위 원	최 용 훈
---------	-------

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부	
제 2 차 관	어 명 소
교 통 물 류 실 장	김 수 상
항 공 정 책 실 장	하 동 수
도 로 국 장	이 용 욱
철 도 국 장	이 윤 상
대도시권광역교통위원회 상 입 위 원	강 희 업