

제429회 국회
(정기회)

국토교통위원회회의록
(교통법안심사소위원회)
(임시회의록)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년9월1일(월)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2204206)
2. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2207711)
3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207928)
4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209926)
5. 주차장법 일부개정법률안(윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2205280)
6. 주차장법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209916)
7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박성훈 의원 대표발의)(의안번호 2209559)
8. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2203021)
9. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이강일 의원 대표발의)(의안번호 2204697)
10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205794)
11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206558)
12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2208647)
13. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201563)
14. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209928)
15. 공항시설법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201754)
16. 항공사업법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207001)
17. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)
18. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)
19. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)
20. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)
21. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)
22. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상희 의원 대표발의)(의안번호 2208297)
23. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)
24. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)
25. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)
26. 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안(이학영 의원 대표발의)(의안번호 2207444)
27. 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안(이성권 의원 대표발의)(의안번호 2210055)

28. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2211183)
29. 가덕도신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2211473)
30. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2206866)
31. 도로법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2209984)
32. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2206996)
33. 철도안전법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207463)
34. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(손명수 의원·윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2210438)
35. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237)
36. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2203708)
37. 자동차관리법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2207500)
38. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2211129)
39. 자동차관리법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2208411)
40. 자동차관리법 일부개정법률안(윤종균 의원 대표발의)(의안번호 2209444)
41. 자동차관리법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2210686)

상정된 안건

1. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2204206) … 4
2. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2207711) … 4
3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207928) … 4
4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209926) … 4
5. 주차장법 일부개정법률안(윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2205280) … 9
6. 주차장법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209916) … 9
7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박성훈 의원 대표발의)(의안번호 2209559) … 11
8. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2203021) … 13
9. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이강일 의원 대표발의)(의안번호 2204697) … 13
10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205794) … 13
11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206558) … 13
12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2208647) … 13
13. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201563) … 20
14. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209928) … 21
15. 공항시설법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201754) … 23
16. 항공사업법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207001) … 28
17. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321) … 29
18. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)

.....	29
19. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)	29
.....	29
20. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)	29
.....	29
21. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)	29
.....	29
22. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상희 의원 대표발의)(의안번호 2208297)	29
.....	29
23. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)	29
.....	29
24. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)	29
.....	29
25. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)	29
.....	29
26. 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안(이학영 의원 대표발의)(의안번호 2207444)	29
.....	29
27. 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안(이성권 의원 대표발의)(의안번호 2210055)	39
28. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2211183)	40
29. 가덕도신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2211473)	44
30. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2206866)	47
31. 도로법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2209984)	47
32. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2206996)	48
33. 철도안전법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207463)	49
34. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(손명수 의원·윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2210438)	51
35. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237)	52
36. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2203708)	52
37. 자동차관리법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2207500)	53
38. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2211129)	53
39. 자동차관리법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2208411)	53
40. 자동차관리법 일부개정법률안(윤종균 의원 대표발의)(의안번호 2209444)	53
41. 자동차관리법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2210686)	53

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제429회 국회(정기회) 제1차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

회의에 들어가기 전에 오늘 이 자리에는 존경하는 윤재옥 위원님, 엄태영 위원님, 김희정 위원님, 손명수 위원님, 정준호 위원님께서 회의 시작부터 함께하고 계십니다.

회의 들어가기에 앞서서 지난 8월 19일 날 김희정 위원님과 민주당의 한준호 위원님 두 분께서 우리 교통법안소위 위원으로 보임되었고 그리고 9월 1일 자로 더불어민주당의 한병도 위원님께서 새로 보임하셨습니다.

우선 이 자리에는 국민의힘의 김희정 위원님이 계시므로 김희정 위원님의 인사말씀을 매우 간결하게 듣도록 하겠습니다.

○김희정 위원 부산 연제구 김희정입니다.

교통소위를 하다가 잠시 사보임했다가 곧바로 돌아왔습니다. 이번 정기국회 때 함께 파이팅하십시다. 감사합니다.

○소위원장 복기왕 감사합니다.

나머지 두 분은 자리하시는 대로 인사를 듣도록 하겠습니다.

윤종균 위원님께서도 자리에 함께하고 계십니다.

오늘 회의에서는 총 41건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 그동안 쪽 해 왔던 것처럼 심사자료를 기반으로 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들이 질의·토론하는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

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

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2204206)
 2. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(송기현 의원 대표발의)(의안번호 2207711)
 3. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207928)
 4. 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209926)
- (15시05분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제1항부터 4항까지 이상 4건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 나오셔서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 전문위원입니다.

의사일정 제1항, 배부해 드린 소위자료로 보고드리겠습니다.

첫 번째, 손명수 의원께서 발의하신 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안입니다. 1쪽입니다.

손명수 의원안은 전세버스운송사업자에게 부여된 전세버스 운행정보 사전신고 의무와 운행기록증 차량 전면 부착의무를 폐지하고 이러한 의무 위반 시 행정처분의 근거도 삭

제하는 내용입니다.

전세버스 운행정보 신고 제도는 전세버스운송사업자로 하여금 시·도지사에게 운행정보를 사전에 신고하도록 하고 운행기록증을 발급받아서 차량 전면부에 부착하고 운행할 의무를 부여하는 제도로 2015년도에 도입되었습니다.

그런데 운행기록증 부착 현장 확인을 통해서 지입차량을 단속하고자 하는 당초 취지가 현실적으로 곤란한 측면이 있고 업계에 행정적 부담만 가중하는 측면이 있습니다. 그리고 운행기록증에 기재되는 정보들이 현재는 다른 법령에 따라 대부분 공개되거나 간접적으로 파악이 가능하다는 점 등을 고려할 때 개정안의 내용은 바람직한 것으로 보았습니다.

한 가지, 부칙에서 법 시행일을 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행하는 것으로 규정하고 있는데 개정안 자체는 현행 규제를 폐지하는 내용이기 때문에 유예기간을 둘 실익이 크지 않아서 공포한 날부터 시행하도록 수정하는 것이 가능할 것으로 보았습니다.

수정의견은 8쪽에 첨부했습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 4항까지인데 건건이 할까요, 아니면 일괄로 보고 듣고 일괄로 질의 할까요?

○엄태영 위원 일괄로 합시다.

○소위원장 복기왕 일괄로 해도 되겠지요?

전문위원!

○손명수 위원 내용이 달라요.

○전문위원 임종수 그런데 이게 내용이 완전히 달라지는 내용이고 그리고 중간에 의미가……

○소위원장 복기왕 그럼시다.

그러면 우선 의사일정 제1항에 대해서 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 2차관입니다.

전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 이에 대해서 위원님들 의견과 질문 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

○송기현 위원 아주 훌륭한 법안을 냈습니다.

○윤재옥 위원 질문 없습니다.

○소위원장 복기왕 없습니까?

○김희정 위원 취지에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 그러면 동의하시는 것으로 하고.

다음, 의사일정 제2항과 3항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 제2항 송기현 의원 및 이연희 의원이 각각 발의하신 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안입니다.

보고자료 1쪽입니다.

두 개정안은 개인택시운송사업자가 사망하는 경우 상속 신고기간을 연장하려는 내용입니다.

이러한 상속 신고기간을 현행과 같이 사망일로부터 90일 이내로 하되 송기현 의원안은 정당한 사유가 있는 경우에는 90일의 범위에서 연장할 수 있도록 하는 것이고, 이연희 의원안은 상속 신고기간을 사업면허의 수요·공급 등을 고려하여 6개월 범위에서 각 지방자치단체 조례로 달리 정할 수 있도록 하려는 것입니다.

3쪽으로 보고드리겠습니다.

현행 법령에서는 개인택시운송사업의 면허를 받은 자가 사망한 경우에 상속인이 90일 이내에 개인택시 요건을 갖추어서 상속 신고를 하고 직접 그 사업을 승계하거나 90일 이내에 양도·양수 인가를 받아서 다른 사람에게 양도할 수 있습니다.

그런데 개인택시운송사업자가 사망할 때 상속인들 간에 상속순위를 결정하는 과정이나 아니면 면허 상속 요건을 갖추기 위해서 교육을 받아야 하는데 그 교육을 받는 데 소요되는 기간이나 지역 내에서 개인택시 양수하려는 수요가 부족한 경우가 많습니다. 이로 인해서 상속이나 양도에 상당한 기간이 소요되는 현실을 감안해서 각 개정안은 이를 연장할 수 있는 예외적 근거를 마련하고자 하는 것입니다. 따라서 상속인의 권익 보호 측면에서 개정안들의 내용은 타당하다고 판단을 했습니다.

다만 송기현 의원님 안은 상속인이 개별적으로 신청을 해서 관할관청이 각각 연장 여부를 판단하는 방식으로 개정안을 제출하신 것이고, 이연희 의원님 안은 각 지방자치단체가 조례로 상속 신고기간을 법정 기간, 그러니까 현행 90일보다 길게 정하면 해당 자치단체 전체에서는 상속 신고기간 자체가 늘어나는 방식으로 개정안을 제출하셨습니다.

그래서 이 두 가지 개정 방식 중에 어떤 방식으로 할지는 입법정책적으로 좀 판단을 할 필요가 있다고 보았습니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의를 합니다. 다만 저희가 판단하기에는 송기현 의원님 안과 이연희 의원님 안이 있는데 개별적인 판단보다는 지자체 조례로 정하는 것이 상속인의 권익 보호라든지 이런 측면에서는 좀 더 바람직하지 않을까 이렇게 판단을 하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 마치셨습니까?

이해하셨지요?

송기현 위원님께서 이 수정안에 대해서 동의를 하시는 거지요?

○송기현 위원 예.

○소위원장 복기왕 그러면 다른 의견 없으면……

○전문위원 임종수 위원장님 그러면 저희가 이연희 의원님 안으로 의결을 하고자 할 때 일부 자구를 좀 맞춰야 되는 부분이 있어서 지금 각 위원님들께 그 자구 수정하는 내용을 배포해 드리고 있습니다. 그것 간단하게 말씀을 드리도록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 예.

○전문위원 임종수 배부해 드린 자료 첫 번째 장에 보시면 맨 오른쪽의 수정의견입니다. 그래서 그 단서를 이연희 의원님 안은 사업구역별로 사업면허의 수요·공급 등을 고려하여 신고 기간을 6개월 이내의 범위에서 관할 지방자치단체의 조례로 달리 정할 수 있다고 표현했는데 이게 개인택시운송사업자의 상속에 관해서는 같은 조 4항에서 정하고

있습니다. 그래서 4항을 인용을 해서 4항 단서에 따라 대통령령으로 정하는 운송사업자가 사망하여 상속인이 그 여객자동차운송사업을 계속하려는 경우에 대한 상속 신고 기간은 피상속인이 사망한 날부터 90일 이상 180일 이하의 범위에서 자치단체의 조례로 달리 정할 수 있다고 규정하는 것이 현행 15조의 규정에 좀 더 부합하는 것으로 보았습니다.

그리고 이연희 의원님 안은 이 상속 부분만 개정안을 제시하셨는데 개인택시운송사업자가 사망하는 경우에는 상속하는 경우도 있고 다른 사람에게 양도하는 경우도 있습니다, 그 상속자가. 그 양도하는 기간에 대해서도 동일한 기간으로 연장을 할 수 있도록 해야 상속인이 상속하거나 양도하거나 둘 중의 하나를 선택할 때 동일한 기간을 적용받을 수 있습니다. 그래서 제7항 양도에 관한 조항에서도 1항에서 자치단체가 조례로 달리 정한 기간 동안 양도를 할 수 있도록 괄호를 추가해서 조정을 했습니다.

그리고 그다음 쪽입니다.

그다음 쪽은 개인택시운송사업자가 중간에 면허 충족 요건을 충족하지 못하게 될 때 3개월 이내에만 그 충족을 시킨다면 그 면허 취소나 면허 정지를 받지 않도록 하는 조항이 있는데 이때도 피상속인이 상속받는 과정에서 자치단체가 조례로 기간을 연장해 놓으면 그 기간 동안 미충족 요건을 충족할 수 있도록 해 줘야 이 날짜가 다 동일하게 맞게 됩니다. 그래서 85조의 3개월 부분도 역시 15조 5항 및 7항에 따라서 개인택시운송사업자가 피상속인에 대한 사업면허를 상속인의 면허로 간주할 때 사망한 날부터 연장된 신고 기간까지 소요되는 기간을 빼 줘야 다른 사람하고 동일하게 3개월 규정을 공평하게 적용받는 결과가 됩니다. 그래서 이 세 가지 사항들을 맞추어서 수정하는 것이 바람직할 것으로 보았고.

시행일은 각 개정안들이 이연희 의원님 안이 6개월 경과한 날부터 시행한다고 한 것이 조례를 제정하는 기간을 감안해서 6개월을 부여한 것이기 때문에 이연희 의원님 안과 같이 6개월이 경과한 날부터 시행한다는 것으로 수정의견에 반영했습니다.

○소위원장 복기왕 수정안에 대해서 다른 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

다음은 의사일정 제4항에 대하여 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 제4항 윤재옥 의원님께서 발의하신 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 현재 국토교통부장관 및 시·도지사의 권한에 속하는 네 가지의 사무를 인구 50만 이상의 대도시의 시장에게 이양하는 내용입니다. 이러한 이양에 따라 대도시 시장에게도 관련한 행정처분 및 과태료 부과 권한도 함께 부여하고자 하는 내용입니다.

이 개정안에 따라서 대도시 시장에게 이양되는 권한을 말씀드리면 첫 번째, 운송사업 면허 발급 이후에 관련된 수송시설을 확인하고 운송 개시일을 지정하고 필요한 경우에 연기하고 개시 기간을 연장하며 그 위반 시 제재를 하는 권한과 중대한 교통사고 보고를 접수하고 그 위반 시 제재하는 권한 그리고 현재 시·도지사가 하고 있는 터미널 사용 명령 그리고 마지막으로 사업용 자동차의 차령 연장과 필요한 경우 초과 운행을 허용하는 권한, 이 네 가지 권한을 대도시의 시장에게 이양하는 내용입니다.

다음, 3쪽 검토의견 보고드리겠습니다.

개정안의 내용은 현재 최근 지방소멸 위기 등 행정 변화에 보다 적극적으로 대응하고 자치단체가 지역 실정과 현장 수요를 반영해서 맞춤형 행정서비스를 제공하도록 하기 위한 취지라는 점에서 타당한 입법 조치로 보았습니다. 또한 이러한 내용은 개별 법률에서 대도시 사무의 특례를 규정할 수 있도록 규정하고 있는 지방분권균형발전법의 취지에도 부합하는 것으로 보았습니다.

다만 한 가지, 현행법 7조에 따라서 사업면허를 받은 자에 대한 수송시설을 확인하고 운송 개시를 명령하는 권한은 사실 그 내용상 면허의 발급에 부수하는 성격을 가집니다. 그리고 이와 함께 85조에 따라서 그러한 운송 개시 명령이나 수송시설 확인에 부수해서 관련된 행정처분을 할 수 있는 권한은 이 권한을 해당 운송사업의 면허권자가 아닌 대도시 시장에게 이것을 이양할 때는 면허권자하고 면허 이후에 운송 개시를 위한 수송시설 확인의 주체가 서로 달라지는 상황이 발생할 것 같습니다. 그리고 동시에 이를 위반할 때 대도시 시장에게 면허 취소 권한을 부여하게 되면 면허를 발급하는 면허권자와 면허 취소권자가 서로 달라지게 되는 문제가 생겨서 이는 행정 체계상 좀 바람직하지 않을 수 있다는 판단이 있습니다.

그리고 한편 4쪽에 나와 있는 현재 개정안에 따라서 안 75조에서 국토교통부장관의 권한을 대도시 시장에게 위임할 수 있는 근거를 마련하고 있습니다. 따라서 지금 방금 보고드린 그런 7조 그리고 제85조에 따른 권한을 법률에서는 현행과 같이 하되 안 제75조에 따른 위임을 근거로 해서 하위법령에서 각각의 권한을 대도시 시장에게 위임해서 사실상 대도시 시장이 그 권한을 행사하도록 하는 방안이 가능할 것으로 보았습니다.

두 번째, 9쪽 보고드리겠습니다.

방금 보고드린 내용과 같이 9쪽은 개정안 75조에서 대도시 시장에게 현행법에 따른 국토교통부장관의 권한을 대도시 시장에게 부여하도록 하는 개정안의 내용입니다.

이는 지방자치 권한을 확대한다는 측면에서 타당한 입법 조치로 보았는데 다만 75조 1항이 아니고 75조 2항에 나와 있는, 2항은 국토부장관으로부터 위임받은 권한을 기초자치단체로 재위임하는 조항입니다. 개정안은 이 재위임 조항에 대해서도 대도시 시장이 가능하도록, 포함되도록 개정안에 포함하고 있는데 대도시 시장이 위임을 받게 되면 추가로 기초자치단체로 위임할 게 없기 때문에 이 부분에 대해서는 보완이 필요한 것으로 보았습니다.

지금까지 보고드린 내용을 12쪽에 수정의견으로 반영해 두었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 이 안에 대해서 법안을 내신 윤재옥 위원님, 검토의견에 동의하십니까?

○윤재옥 위원 다른 특별한 의견 없습니다. 전문위원 의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 다른 위원님들 어떠십니까? 동의하십니까?

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제1항부터 4항까지 이상 4건의 여객자동차 운수사업법 일부개정안에 대한 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

이상 4건의 여객자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시면 가결되었음을 선포합니다.

다음 의사일정을 진행하기 전에 처음에 말씀드렸던 것처럼 우리 교통법안소위로 새롭게 보임해 오신 한준호 위원님과 한병도 위원님의 간단한 소위원회 활동의 각오의 말씀을 듣도록 하겠습니다.

○**한병도 위원** 위원님들 반갑습니다. 특히 아주 반가운 분들이 많아서 더 좋습니다. 열심히 하도록 하겠습니다.

감사합니다.

○**김희정 위원** 한병도 위원님은 언제 왔는데요?

○**소위원장 복기왕** 9월 1일 자, 오늘 자로 왔습니다.

○**김희정 위원** 환영합니다.

○**한준호 위원** 저도 한병도 위원님 방금 뵈었습니다.

저도 열심히 같이 하겠습니다.

반갑습니다.

○**소위원장 복기왕** 한준호 위원님이야 같은 위원으로 활동을 했었으니까 낯설지 않을 텐데 한병도 위원님은 잘 모르겠습니다, 왜 왔는지.

○**한병도 위원** 아주 낯서신 것 같은데요.

○**소위원장 복기왕** 오늘 예결위가 있어서 다른 위원님들이 좀 왔다 갔다 하시는 모양인데 의결에는 별문제가 없어 보입니다.

5. 주차장법 일부개정법률안(윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2205280)

6. 주차장법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209916)

(15시20분)

○**소위원장 복기왕** 이어서 의사일정 제5항과 6항, 이상 2건의 주차장법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원께서 먼저 의사일정 5항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 의사일정 5항 윤영석 의원께서 발의하신 주차장법 일부개정법률안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 지방자치단체가 지역 실정을 고려한 구역을 정해서 부설주차장의 주차대수 중 기계식주차장의 비율을 조례로 정할 수 있도록 위임한 규정을 삭제하는 내용입니다. 부설주차장 중 기계식주차장의 설치비율을 제한하는 제도는 이러한 기계식주차장 유지·관리의 미흡 등으로 인해서 도시미관이 저해되고 안전사고가 발생하는 것을 방지할 것을 목적으로 2018년도에 도입되었습니다.

그런데 기계식주차장 자체는 공간 이용의 효율성이 높고 경제성이 높은 장점이 있고 최근 기계식주차장의 안전관리 체계가 강화되는 등 기존의 안전관리 부실 문제라든가 안

전 문제 등이 많이 개선되었다는 점을 고려해서 개정안은 이러한 기존 규제를 폐지하려고 하는 취지입니다. 다만 일부 지자체에서 개정안에 대해서 기계식주차장에 대한 현행 규제가 유지될 필요가 있다는 의견도 제시하고 있다는 점을 말씀드립니다.

10쪽 보고드리겠습니다.

수정의견에 만약에 개정안과 같이 수용되는 경우에 부칙이 공포한 날부터 시행하는 것으로 되어 있어서 조례 개정 소요 기간이 필요하다는 점을 고려해서 수용하는 경우에도 공포 후 6개월 정도로 유예 기간을 설정할 필요가 있다는 말씀 드립니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의합니다.

이 부분은 아까 말씀드린 것처럼 규제 완화 측면에서 그간의 규제를 없애는 그런 조항이기 때문에 바람직할 것으로 판단하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○한준호 위원 간단하게 하나 확인차.

저는 이 제도 내용에 대해서는 동의하고요. 다만 시행 시기를 공포 후 6개월이라고 돼 있는데 이것은 대구부터 제주까지 의견에 대해서 어쨌든 이견이 있는 곳과도 협의를 한 사안이신가요? 차관님, 협의가 좀 된 건가요?

○국토교통부제2차관 강희업 완벽히 협의는 안 됐다는 말씀을 드리고요.

○한준호 위원 그러면 시행에는 큰 문제가 없는 건가요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 저희는 이 부분은 시행에는 문제가 없을 것으로 판단하고 있습니다.

지금 6개의 지자체가 대구하고 안양, 성남 이런 부분이 조금 유보적인 의견을 제시했는데, 저희가 다시 회의를 해서 담당자들하고 논의를 했는데 과거에는 이런 부분에 대해서 도시미관 이런 측면에서 옛날 생각을 좀 한 것 같습니다, 담당자들이. 그런데 저희가 별도로 실무회의를 한 결과는 이런 부분에 대해서 많이 공감도 하고 그렇다는 말씀 드립니다. 그리고 강한 반대는 아니라는 말씀 드립니다.

○한준호 위원 예, 알겠습니다.

○소위원장 복기왕 다른 위원님들 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이어서 의사일정 제6항에 대한 검토의견 말씀해 주십시오.

○전문위원 임종수 의사일정 6항 윤재옥 의원께서 발의하신 주차장법 일부개정법률안 1쪽 보고드리겠습니다.

개정안은 노외주차장인 주차전용건축물의 현행 높이 제한 규정을 삭제하려는 내용입니다.

현행 12조의2에서는 노외주차장인 주차전용건축물에 대해서 건폐율, 용적률, 대지면적의 최소한도 이런 것들과 함께 높이에 대해서도 건축법에 따른 건축제한 규정을 완화해서 적용하는 특례를 두고 있습니다.

그런데 이 중에 높이 제한에 관한 특례가 건축법상 건축물의 높이 제한 특례 자체가

2015년에 폐지되었는데 이를 완화하는 특례인 주차장법의 규정이 아직까지 폐지되지 않고 남아 있는 상황입니다. 그래서 건축법상 도로사선제한을 폐지한 취지로 볼 때 주차장법상 주차전용건축물에 대해서 건축법에 따른 건축 제한을 완화하는 특례를 둔다는 것은 이미 본 법의 것이 폐지됐기 때문에 개정안과 같이 해당 특례 규정을 삭제하는 것은 타당한 조치로 보았습니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

따로 없으신가요?

토론 종결해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제5항·6항 이상 2건의 주차장법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시면 가결되었음을 선포합니다.

7. 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안(박성훈 의원 대표발의)(의안번호 2209559)

(15시26분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제7항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안 박성훈 의원께서 발의하신 개정안 보고드리겠습니다.

개정안은 현재 국토교통부장관의 권한으로 규정되어 있는 도시교통정비지역 지정권한을 인구 10만 명 이상 도시가 아닌 곳 그러니까 인구 10만 명 미만인 지역에 대해서는 도지사에게도 해당 권한을 부여하려는 내용입니다.

도시교통정비지역 지정 제도는 도시교통의 원활한 소통과 교통편의 증진 그리고 환경친화적 관리를 목적으로 도입이 되었습니다. 이러한 도시교통정비지역으로 지정이 되면 법정계획인 기본계획과 중기계획, 연차별 시행계획 등을 수립하도록 하고 지방자치단체에 관련 특별회계를 설치하며 개발사업자 등에게 교통영향평가를 실시할 의무가 부여됩니다. 그리고 교통수요관리 정책으로써 자동차 운행제한이나 혼잡통행료를 부과·징수할 수 있는 교통수요관리 조치를 할 수 있는 권한이 부여됩니다.

현재는 이러한 도시교통정비지역을 10만 명 이상인 도시와 그 외의 지역으로 구분해서 절차를 달리 정하고 있습니다. 이에 대해 개정안은 10만 명 미만인 지역을 대상으로 도지사에게도 해당 지정권한을 부여하려는 것입니다.

3쪽 말씀드리겠습니다.

2025년 현재 도시교통정비지역으로 지정된 지역 중에 인구 10만 명 미만인 지역은 총 11개 시·군으로 파악됩니다. 개정안과 같이 이러한 일정한 지역, 그러니까 소규모 지역에 대해서 도지사에게도 도시교통정비지역 지정권한을 부여하는 것이 자치권의 강화와 지방분권 확대를 위한 목적에 실질적으로 부합한다는 점에서 타당하다고 보았습니다.

다만 인구 10만 명 미만 지역의 시장·군수가 현재 국토교통부장관에게 도시교통정비지역을 지정해 달라고 요청할 수 있도록 현행법에 규정되어 있는데 개정안이 도지사에게도 그러한 지정권한을 부여한다면 동일하게 도지사가 직접 지정하는 방법 외에 시장·군수가 요청해서 지정할 수 있도록 하는 방법을 함께 규정하는 것이 현재 제도와 제도적 정합성 측면에서 보다 부합해 보인다는 판단입니다.

그래서 이러한 내용은 페이지 5쪽에 수정의견으로 제시하였습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

○한준호 위원 죄송한데, 이렇게 되면 절차가 어떻게 되는 겁니까? 그러니까 지금 기존에는 국토부장관이 행안부장관과 협의를 하고 이것을 통해서 교통위의 심의를 받아서 그러고 나서 지정 고시를 하는 거잖아요.

○전문위원 임종수 예, 맞습니다.

○한준호 위원 그런데 이것을 도지사한테 바꾸면 도지사가 어쨌든 국토부장관과 명목상의 협의를 하고 그다음에 도에 속해 있는 내에서 지방교통위원회에서 심의해서 결국 지정을 하게 되는데 이 과정 중에 그러면 시·군에서 하는 것은……

○전문위원 임종수 그러니까 도지사가 도지사의 판단으로 말씀하신 절차를 거쳐서 지정할 수 있고……

○한준호 위원 그것은 열려 있는 거고.

○전문위원 임종수 그것은 개정안에 따라서 도입이 되는데 시장·군수의 요청을 받아서 말씀하신 절차 그대로 밟아서 지정할 수 있게도 하자는 말씀입니다.

○한준호 위원 그러니까 이 사안을 진행하는 데 있어서 요청사항은 시장·군수가 할 수 있다?

○전문위원 임종수 예, 절차는 완전히 동일한데 스타트하는 포인트가 도지사 스스로의 판단이나 아니면 시장·군수의 요청을 받아서 하느냐의 차이는 있습니다.

○한준호 위원 그것을 꼭 이렇게 명시하는 이유가 있습니까?

○전문위원 임종수 현재 국토교통부장관이 지정하는 상황에서도 국토교통부장관이 직접 지정할 수도 있고 시장·군수의 요청을 받아서 지정할 수도 있습니다.

○한준호 위원 제 얘기는 그게 지금 명시가 안 돼 있는데 굳이……

○전문위원 임종수 명시가 돼 있습니다. 현행법에 그렇게 돼 있습니다.

○한준호 위원 현행법에 그렇게 돼 있어요?

○전문위원 임종수 예, 현행법 제도가 그렇습니다.

○한준호 위원 아, 그래서 그것을 준용해서 한다?

○전문위원 임종수 예, 그걸 도지사에게도 똑같이 할 필요가 있다는 말씀입니다.

○한준호 위원 제가 착각한 것 같습니다.

알겠습니다.

○소위원장 복기왕 또 다른 말씀 없으십니까?

그러면 토론 종결해도 될까요?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제7항 도시교통정비 촉진법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시므로 가결되었음을 선포합니다.

8. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2203021)

9. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이강일 의원 대표발의)(의안번호 2204697)

10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205794)

11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206558)

12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2208647)

(15시30분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제8항부터 12항까지 이상 5건의 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 총 5건의 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안 보고드리겠습니다.

첫 번째 목차 페이지 잠시 말씀을 드리도록 하겠습니다.

5건의 개정안들은 여러 내용을 포함하고 있습니다. 각각의 내용을 목차로 구분했는데 이 중에 유사한 내용을 담고 있는 1번부터 3번 항목에 대해서 먼저 보고드리고 수정의견까지 말씀을 드린 후에 나머지 항목을 보고드리는 순서대로 진행하겠습니다.

1쪽입니다.

먼저 표준계약서 또는 표준계약서에 기초하여 작성한 계약서를 사용하도록 의무화하는 내용입니다. 개정안은 택배서비스사업에 대해서 현행법에서는 권장하고 있는 표준계약서 또는 표준계약서에 기초하여 작성한 위탁계약서 사용을 현행법과 달리 의무화하도록 하고 해당 계약서에 위탁구역을 명시하도록 하며 위반 시에는 등록취소나 과태료 등 제재 조치를 부과하는 내용을 담고 있습니다. 이를 통해서 택배서비스 종사자들의 안정과 처우 개선을 도모하려는 취지로서 개정안의 취지는 긍정적으로 보았습니다.

하나씩 말씀드리면 표준계약서 또는 표준계약서에 기초하여 작성한 위탁계약서 사용을 의무화하는 것과 관련해서 염태영 의원님 안의 내용은 현재 시행령에 표준계약서에 기초하여 작성한 위탁계약서를 사용하여야 한다라는 등록 기준이 있습니다. 해당 등록 기준을 법률에 직접 상향해서 규정하되 대통령령으로 정한 기준에 따라 위탁구역을 명시하도록 하여 계약서에 포함하도록 하고 있습니다.

다만 이때 택배서비스사업자와 맺는 계약은 위탁계약만 있는 게 아니라 근로계약도 존재합니다. 따라서 지금 개정안에서 담고 있는 취지는 이러한 위탁계약서 작성 시에 표준계약서를 사용하거나 표준계약서에 기초한 계약서를 사용하도록 의무화하는 것이라는 점에서 이러한 위탁계약을 체결하는 경우로 법률에 명확히 규정할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 이러한 표준계약서에 기초하여 작성한 위탁계약서에 어떤 내용이 포함되어야 할지 법률에 구체적으로 규정되어 있지는 않다는 점에서 이러한 내용을 하위법령에 위임해서 하위법령에서 구체화할 수 있도록 할 필요가 있다고 보았습니다.

2쪽 하단입니다.

표준계약서를 사용할 때 염태영 의원님 안에서는 행정적·재정적 지원을 받을 수 있도록 하는 인센티브의 대상을 현행법에서는 택배사업자 및 소화물배송대행서비스인증사업자 모두에게 인센티브를 줄 수 있도록 하고 있는데, 이 개정안에서는 택배서비스사업자는 제외하고 소화물배송대행서비스인증사업자에게만 인센티브를 줄 수 있도록 좀 축소하고 있습니다.

그러나 여전히 택배서비스사업자도 표준계약서 사용을 유도하여야 하는 정책적 필요는 있다는 점에서 인센티브 대상은 현재와 같이 생활물류서비스사업자 전체 그러니까 택배서비스사업자와 대행서비스인증사업자 모두를 포함할 수 있도록 유지하는 방안을 고려할 필요가 있다고 보았습니다.

다음, 3쪽입니다.

이러한 의무를 위반하는 경우에는 제재할 수 있도록 15조 및 51조에서 규정을 하고 있습니다. 그런데 15조와 51조는 표준계약서 사용 의무와 위탁구역 명시 의무를 구분해서 각각 제재 규정을 마련하고 있는데 위탁구역 명시 의무는 사실상 표준계약서의 내용에 포함되는 사항이라 결국 위탁구역 명시 의무를 위반하는 것 자체가 표준계약서 사용 의무를 위반하는 것이므로 제재 규정은 하나로 통합해서 규정하는 것이 바람직할 것으로 보았습니다.

방금 보고드린 내용은 10쪽부터 수정의견으로 반영해서 제시해 드렸습니다.

다음, 15쪽 유상운송보험 가입 의무화 보고드리겠습니다.

이강일 의원 및 안태준 의원안은 소화물배송대행서비스인증사업자나 영업점으로 하여금 종사자들의 유상운송보험 가입 확인을 의무화하고 해당 보험을 가입하지 않은 자와 계약을 하지 못하도록 금지하며 그러한 자들과 계약을 한 경우에는 인증을 취소하거나 미가입자와 계약을 해지하지 않거나 보험 가입을 확인하지 않을 경우에 과태료를 부과하도록 규정하고 있습니다. 그리고 현행법 제19조의4제3항에서 운전자격을 갖추지 않은 종사자와 계약 체결을 금지하고 있는데 이에 대한 제재 규정이 없습니다. 그래서 이강일 의원안은 해당 규정 위반 시 인증 취소라는 제재 규정을 신설하고 있습니다.

먼저 유상운송보험 가입 확인과 그에 대한 비용 지원에 관한 사항입니다.

현재 배송대행 종사자들의 사고나 부상 관련한 통계를 감안할 때 유상운송보험 가입을 의무화함으로써 종사자가 유발한 사고로 인해서 발생할 수 있는 사회적 비용을 줄이고 피해자를 보호할 수 있다는 측면에서 개정안은 바람직하다고 보았습니다. 다만 유상운송보험 미가입 시 계약 체결을 금지하는 규정과 함께 안태준 의원안에 포함된 것처럼 이미

계약을 체결한 자에 대해서도 유상운송보험을 가입했는지 확인하고 미가입이 확인되는 경우에는 계약을 해지하도록 함께 의무화할 필요가 있다고 보았습니다.

그리고 이강일 의원안에서는 이러한 유상운송보험료가 매우 비싸다는 점에서 이에 대해 보험료를 재정으로 지원할 수 있도록 규정하고 있는데 이를 통해서 종사자들의 부담을 완화하고 진입장벽을 낮출 수 있을 것으로 기대는 됩니다. 다만 택시와 같은 영업용 차량에 대해서 보험금을 지원하는 재정 지원 사례가 현재는 없다는 점에서 다른 업종과의 형평성 등에 관한 문제를 제기하는 의견이 있다는 점을 말씀드립니다.

다음, 17쪽입니다.

관련한 의무 위반 시 제재 조치로서 개정안은 인증 취소와 과태료 규정을 마련하고 있습니다.

먼저 운전자격이 없는 자와 계약을 체결하는 경우에 현행법에서는 계약 체결을 하지 못하도록 금지하고 있지만 그 위반에 대한 제재가 미비한 상황입니다. 이에 대해 이강일 의원은 운전자격 확인 의무를 위반한 경우 인증 취소를 할 수 있도록 인증 취소 사유로 규정함으로써 교통안전을 도모하려는 취지는 적절한 것으로 보았습니다.

다만 개정안에 따르면 인증 취소와 함께 과태료 규정은 별도로 마련하고 있지 않은데 현행법에 따르면 범죄 전력자들의 배송대행종사 제한 규정이 있습니다. 이러한 종사 제한 확인 의무를 위반한 경우에 현행법에 따라서 인증 취소와 함께 각각 과태료를 부과하고 있습니다. 이렇게 종사자들의 제한 사유를 확인해서 계약을 하지 못하도록 하고 계약을 한 경우에는 해지하도록 하고 있는 의무사항을 위반했을 때는 인증 취소와 함께 과태료가 각각 부과된다는 점을 감안할 때 운전자격 확인 의무에 대해서도 동일한 과태료 규정을 마련하는 것이 바람직한 것으로 보았습니다.

그다음 유상운송보험 미가입자와 계약을 체결하는 경우에 유상운송보험 가입 의무에 따라서 유상운송보험에 가입한 종사자들과 계약을 하도록, 그 실효성을 확보하기 위해서 개정안들은 보험가입 의무를 위반할 경우 인증 취소와 과태료 규정을 마련하고 있어 이 역시 바람직한 입법조치로 보았습니다.

방금 말씀드린 개정사항과 수정의견을 반영해서 23쪽부터 27쪽까지 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

마지막으로 종사자들의 교육 이수 확인 의무에 대해서 보고드리겠습니다.

28쪽입니다.

이강일 의원안은 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자로 하여금 시·도지사가 실시하는 교통안전 교육 이수를 의무화하고 이를 이수하지 아니한 사람과는 계약을 체결하지 못하도록 하며 이를 위반할 경우 인증 취소를 할 수 있도록 하는 규정을 신설하고 있습니다.

이러한 내용은 최근 생활물류 관련해서 연평균 사고 횟수가 매우 증가하고 있으며 이러한 사고 횟수의 증가에는 교통법규 위반이 그 원인 중의 하나로 지적되고 있다는 점에서 개정안의 취지는 타당한 것으로 보았습니다.

29쪽입니다.

다만 개정안은 시·도지사도 하여금 교육을 실시하도록 하고 있는데 일부 자치단체에서는 이러한 교육을 실시하기에 현실적인 인프라 등이 부족하다는 점에서 어려움을 제기하

고 있습니다. 관련해서 국토교통부에서는 현재 개정안은 시·도지사가 교육을 실시하도록 하고 있는데 교육 시행 주체에 시·도지사 외에 국토부장관도 함께 추가해서 교육을 실시할 수 있도록 할 필요가 있다는 의견을 제시하였습니다.

하단의 과태료 관련해서 보고드리면, 현재 범죄 전력자 종사 제한 규정, 운전자격 확인 의무, 보험가입 확인 의무 등과 관련해서 이들을 위반했을 때 모두 인증 취소와 함께 과태료 규정을 함께 마련하고 있습니다. 따라서 교통안전 교육 의무를 신설하는 경우에 규제의 실효성 확보를 위해서 교육을 받지 아니한 사람과 위탁계약 등을 체결한 사업자에 대해서도 과태료 규정을 함께 신설할 필요성이 있는 것으로 보았습니다.

관련해서 34쪽부터 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

몇 가지 추가말씀 드리면, 아까도 나온 얘기인데요 위탁계약서에 반드시 포함해야 하는 내용을 대통령령에 정해서 구체화할 필요가 있겠고요. 그다음에 보험료 지원 근거와 관련해서는 택시 등 타 업종과의 형평성을 고려해서 이번에는 신중한 검토가 필요하지 않나 이렇게 보고 있습니다. 또한 교육 인프라가 부족한 지자체 여건을 감안해서 교육 실시 기관에 국토부가 추가로 필요하다는 말씀 드립니다.

○소위원장 복기왕 지금 말씀하신 그 부분은 전문위원 검토의견에도 다 포함되어 있는 것 아닙니까?

○전문위원 임종수 예, 맞습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

존경하는 엄태영 위원님.

○엄태영 위원 엄태영 위원입니다.

배달종사자의 운송보험 가입을 의무화시켜서 혹시 생기는 사고로 인해서 발생하는 사회적 비용을 최소화하려는 취지는 충분히 이해하고 타당합니다. 또 앞으로 이런 플랫폼 사업이 많다 보니까 배달종사자들, 라이더들이 계속 늘어나고 있는 추세인데 그에 대해서 뭔가 규제는 있어야 되고 정부의 지침도 필요한데 전문위원 말씀하신 대로 재정 지원을 나라에서 해 준다 이런 말도 안 되지요, 타 업종과의 또 다른 형평성 문제가 생기기 때문에.

그럼에도 불구하고 연간 한 200만 원 정도의 보험료가 들어간다 그래요. 여기에 대해서 너무 과도하게 인증 취소 이런 것을 조치할 경우에 또 다른 문제가 유발될 수 있는 사안이 있습니다. 예를 들어서 특별히 어떤 인센티브도 없는데 이런 것을 지켜야 됴니까 따라서 책임과 의무가 커지면 오히려 사업자 인증을 하지 않고 하는 그런 여러 가지 부작용이 생길 수 있다 보니까 제재와 여러 가지 매뉴얼은 제가 적극 동의하되 과도한 제재를 통해서 또 다른 문제가 발생하지 않도록 세심한 주의가 필요하다고 생각이 듭니다.

아무튼 이 법안에 대해서는 점점 늘어나는 배달사업에 대한 안전 문제는 필요하다고 보는데 약간 부정적인 효과에 대해서도 고려하는 그런 부분이 국토부에서도 좀 세심하게 있었으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 한준호 위원님.

○한준호 위원 엄태영 위원님과 진짜 비슷한 의견인데.

차관님, 어쨌든 유상운송보험 관련해서는 실질적으로 한 두 가지 있는 것 아닙니까? 하나는 유도를 할 것이냐, 이것을 강제할 것이냐. 그런데 유도 부분에 있어서 정부 측 입장이라는 것은 재정적 지원에 대해서는 형평성 문제를 들어서 재정 지원이 어렵다 이렇게 말씀을 하셨고, 물론 그 부분에 대해서는 개인적으로 좀 이견이 있습니다만 강제를 하는 부분에 있어서도 이것을 과태료로 강제를 하는 부분이 있고 인증 취소같이 사실상 사업을 어렵게 만드는 방법이 있는데 이것은 대통령께서도 여러 차례 말씀하셨지만 가끔씩 유상운송보험 쪽에 가입을 할 수 있도록 유도를 해 나가는 방법이 낫지 않겠냐라는 생각이 들어 가지고 이 부분에 대해서는 한번 고려를 해 보시는 게 좋지 않을까 싶습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님 말씀 공감을 하고 있고요.

다만 아까 유상운송보험료 같은 경우는 한 200만 원대 말씀을 주셨는데요. 여러 가지 공제 이런, 별도로 그것을 마련해서 공제조합이라든지 이런 걸 통해서 다양한 할인제도를 하게 되면 100만 원대 중반 정도까지 할인이 되는 프로그램이 있습니다. 그래서 점진적으로 그렇게 된다면 이건 큰 부담은 되지 않을 것으로 판단은 하고 있고요. 그다음에 한준호 위원님 말씀 주신 것처럼 그런 부분은 저희가 점진적으로 하는 방안도 같이 하겠습니다.

○한준호 위원 이게 지금 현재 기존에 있는 보험을 이용하는 방법인가요, 아니면 새로운 보험을 설계해야 되는 건가요?

○국토교통부제2차관 강희업 지금 저희가 2024년 6월부터 공제상품을 마련했습니다. 그래서 시중에 나오는 것보다 한 15%~45% 정도 저렴한 보험료를 지금 제공하고 있는 상황입니다.

○한준호 위원 그러면 기왕이면 재정 지원 부분을 직접적으로 할 수가 없다라고 한다면 설계 부분에 대해서 개편을 해 가면서 조금 더 저렴하면서도 효과적인 보험들을 설계하는 것이 한번 고려해 보실 부분인 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 공감합니다.

○한준호 위원 이상입니다.

○소위원장 복기왕 존경하는 윤종오 위원님.

○윤종오 위원 오늘 의장님하고 면담이 있어서 조금 늦었습니다. 죄송하고요.

제가 지난번에도 생활물류법, 저도 발의를 했는데 오늘 소위에 안 올라왔더라고요. 그래서 그간에 시급한 유상운송보험료 의무화 또 표준계약서 의무화 이 부분들은 계속 국토부 담당자하고 또 실제적으로 현장에서 일하는 노동자들과 충분한 협의가 되어 가지고 진행됐던 사항인데 또 이 부분이 빠졌기에…… 다음 9월 소위가 한 번 더 있을 계획이지요?

○소위원장 복기왕 확정은 못 하지만……

○윤종오 위원 다음 소위 때 제가 발의했던 안도 올려서 같이 심사할 수 있도록 부탁

드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 그러시면, 지금 현재 2개의 법안을 발의하셨는데 다른 부분은 거의 이견이 없거나 수정안에 대해서도 거의 다 동의가 되는 상황이기 때문에 오늘은 비쟁점 중심으로 다 올린 거거든요.

○윤종오 위원 아니, 제가 쟁점이 되는 부분들도 무조건 고집하는 부분이 아니니까 일단 비쟁점 부분은……

○소위원장 복기왕 그러면 그때 같이 공동으로 해서, 대안으로 같이 포괄해서…… 왜냐 하면 말씀하신 그 부분은 토론을 하면 굉장히 길어질 수밖에 없는 내용들이기 때문에, 저희들 양 간사 간에 그런 고충이 있었다라는 말씀드리고.

윤종오 위원님께서 그렇게 말씀해 주신다면 오늘 소위에서 이 부분에 대한 의결을……

○윤종오 위원 모아 주시면 좋겠지요.

○소위원장 복기왕 잠시 보류하고 다음번에 윤종오 위원님이 내신 안까지 같이해서 대안을 만들어 내는 것도 저는 하나의 방법이라고 생각합니다.

○윤종오 위원 제가 냈던 안을 다 고집하는 것이 아니니까……

○김희정 위원 그게 무슨 내용인데요?

○한준호 위원 아니, 그래도 어느 정도……

○소위원장 복기왕 위원님께서 제안하신 그 내용에 대해서는 대안 폐기가 되어도 무방하다라는 생각을 갖고 계신다면 통합해서도 가능한 것 아닐까요?

○한준호 위원 소위원장님, 의견 드려서 죄송합니다.

예를 들어 윤종오 의원님 법안이 오늘 이 두 가지 법안하고 비슷한 내용이어서 이걸 통합해서 저희가 심사를 해야 되는 충분한 이유가 있으면 사실 그렇게 하는 게 맞고요. 그런데 그 법안 자체의 내용이 관련 법이기는 하나 이와 상충되는 것이 없다라고 하면 일단 오늘 것은 의결을 하고 추가적으로 하시는 게 맞지 않겠습니까?

○윤종오 위원 상충되는 건 없고요. 나는 지금 제 법안이 왜 제외됐는지, 사실은 그 과정에 어떤 논의가 있었는지 이해가 안 가는데, 같은 내용이 있고 조금 빠져 있다고 하면 적정배달료 이런 부분들이 약간 예민한 부분들이라서 아마 빠진 것 같은데 그것 빠진 다 치더라도 제가 같이 동의하는 부분들에 대해서는 같이 다뤄 주면 좋겠다는 이야기를 드리는 거예요. 그래서 오늘 만약에 확정해서 결정이 안 나면 다음 소위 때라도 안을 올려서 제 법안이 같이 통과될 수 있도록 협조해 주시면 좋겠습니다.

하여튼 여기 실무적으로 착오가 있었던 것 같습니다. 제가 이유를 들어 보니까 실무적으로 착오가 있어서 빠졌다고 이야기를 들었어요, 내용에 문제가 있는 것이 아니고.

○소위원장 복기왕 엄태영 위원님.

○엄태영 위원 방금 한준호 위원이 말씀하신 대로 현 법안은 법안대로 수정안에 특별한 이의가 없으면 통과시키고요. 지금은 또 윤종오 위원께서 말씀하신 적정한 배달료까지의 법안을 다루기에는 여러 가지로 좀 복잡한 문제가 생깁니다. 그것은 나중에 따로……

○윤종오 위원 제가 그런데 그것을 다루자고 강조하는 게 아니지 않습니까. 이게 실무적으로 문제가 생겨서 법안이 빠진 것에 대해서 지금 제가 대안을 제안하는 것이지 않습니까? 그래서 이것 지금 오늘 꼭 의결 안 해도, 그사이에 국토위 전체회의가 계획되어

있으면 모르겠는데 그렇지 않다면 빠른 시간 안에 한번 잡아서……

○소위원장 복기왕 예, 정기국회 중으로는 우리가 여러 차례 더 계획을 하고 있고요. 현재 밀려 있는 법안들이 굉장히 많습니다. 그래서 우리가 국토든 교통이든 간에 법안소위를 여러 차례 더 개최를 할 수밖에 없는 상황입니다.

그래서 이 부분에 대해서 저는 윤종오 위원님께서, 예를 들어서 배달료나 이런 부분들은 예민하고 아직까지 여러 사회적 합의 절차나 과정이 부족하기 때문에 그런 부분이 함께 논의되었을 때 진행 과정이 좀 늦어지지 않을까라는 우려를 제기하셔서 잠시 빼 놔던 건데요. 멀지 않습니다. 위원님들께서 오늘 이 다섯 가지 법안에 대해서 잠시 보류를 하고 그러고 나서 다음에 윤종오 의원님 대표발의한 법안까지 함께 해서 저희가 심의한 다음에 우리 소위원회 대안을 만들어 내는 것이 어떤가라는 소위원장의 제안을 드리고 싶은데요.

○윤종오 위원 그래 주신다면 고맙겠습니다. 제가 낸 법안에 대해서 고집하는 게 아니지 않습니까?

○소위원장 복기왕 본회의에서 늦어지거나 그럴 일은 없어 보입니다.

○김희정 위원 저 말씀 좀 드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 예, 김희정 위원님.

○김희정 위원 오늘 저희가 다루는 취지는 어쨌든 유상운송보험과 관련된 내용이고 현장의 소위 라이더들이 굉장히 관심을 가지고 있는 법안입니다. 그래서 사실 무보험 운전자라든지 불법 외국인 라이더들에 대한 구별이 되기 위해서, 현장의 안전이거든요. 그래서 양당 간사님이 그 부분에 대해서만 발의된 법안을 뽑아 와서 올린 것으로 알고 있습니다. 법령이 동일하다 하더라도 항목이 다르면 또 다른 논의가 이루어지기 때문에 오늘 논의된 표준계약서에 기초해서 위탁계약서 사용을 의무화하는 부분이라든지 이런 부분에 대해서는 방금 정부 의견도 그렇고 여야 위원님들의 의견도 일치하는 부분은 빨리 매듭을 지어 주는 게 현장의 혼란을 최소화할 수 있는 부분이지 않나 그렇게 생각합니다.

그리고 아울러서 조금 전에 다른 위원님들이 말씀하시는 게 사실 재정 부분에 있어서, 혹시 또 국가가 재정 지원이 안 되고 보험사나 조합 등에서 해야 되면 그런 것 빨리 설계하고 가격 적정화하고 시간제 보험 만들고 이렇게 현장 점검하는 데도 또 시간이 걸리거든요. 그래서 본회의 통과 날짜와 상관없이 저희 소위에서는 합의된 항목은 빨리 매듭을 지어 주는 게 현장의 안전을 위해 필요하지 않나 그렇게 생각을 합니다.

○소위원장 복기왕 김희정 위원님 의견 잘 들었습니다.

송기현 위원님.

○송기현 위원 소위에서 법안 심사를 할 때 같은 내용이 들어가 있으면 같은 내용이 들어간 것 다 모아서 한꺼번에 같이 하고 어떤 특정한 의원님의 법안에는 공통되지 않은 다른 안건이 있다면 그것은 의견이 불일치가 돼서 계속 심사하는 것으로 해서 넘기는 것이 보통 소위 진행 방식에 맞습니다.

그런데 오늘 진행된 것은 같은 내용이 들어가 있는데 윤종오 위원님 법안이 안 들어와 있는 거예요. 통상대로 하면 윤종오 위원님 것까지 같이 넣어서 그 부분은 심사를 같이 하고 합의되는 부분은 합의되는 부분까지만 처리를 하고 합의가 안 되면, 말씀드린 윤종오 위원님이 별도로 한 부분은 계속 심사하는 것으로 남겨 놔야 되는 건데 실무적으로

그 부분은 착오가 있었던 것이 분명한 것 같습니다.

그래서 이 부분은 동료 위원으로서 윤종오 위원님이 입법 활동을 하는 데 배려가 덜했던 것이 아닌가 하는 생각이 분명히 들거든요.

○정점식 위원 그러면 위원장님, 내일 또 교통법안소위가 있지 않습니까?

○엄태영 위원 오늘 하고 말기로 했어요.

○정점식 위원 그래요? 그러면 취소하겠습니다.

○소위원장 복기왕 본회의 가기 전에 다음다음 주에 또 한 번 더 저희가 예정을 하고 있으니까요. 그때 다뤄도 저는 충분하지 않나 싶고.

윤종오 위원님의 의견에 대해서 저희가 충분히 듣지 못한 부분에 대해서는 소위원장으로서 그 부분에 대한 부분은 인정을 하고. 김희정 위원님, 한 번 더 그렇게 토론할 수 있는, 오래 걸리지는 않을 것 같습니다. 입장을 분명히 정리하셨기 때문에 그렇게 양해를 좀 해 주시지요.

○윤종오 위원 예, 감사합니다.

○소위원장 복기왕 그러면 이 부분에 대한 추가적인 다른 토론 없으시면 의결할 차례입니다마는 의사일정 제8항부터 12항까지, 이상 5건의 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안은 윤종오 의원님이 발의하신 2건의 법안과 함께 다음 소위에서 병합하여 처리하도록 하겠습니다.

13. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201563) (15시55분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제13항 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 13항 강대식 의원께서 발의하신 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 화물자동차에 사용되는 차량을 신규등록이나 증차·대폐차에 충당하는 경우 이에 사용되는 화물자동차의 차령 제한을 현재 3년 이내에서 5년 이내로 완화하는 내용입니다.

현행법 57조제1항과 동법 시행령 13조제1항에서는 차량의 충당에 사용되는 화물자동차는 차령이 3년 이내이어야 함을 제한하고 있는데 이러한 제한은 2003년도에 도입되었습니다. 그런데 이러한 제한은 자동차 제작기술이 발달하고 도로 여건이 개선됨에 따라서 화물자동차의 운행 여건이 과거보다 훨씬 나아진 상황을 고려하지 못한 규제라는 지적이 있습니다.

3쪽 보고드리겠습니다.

또한 이와 관련해서 차령 제한이 과도하다는 지적이 규제개혁위원회에 건의되었고 이에 대해서 조건을 완화하도록 추진하기로 결정한 바도 있습니다.

이를 고려할 때 차량충당연한에 대한 규제를 완화함으로써 효율성을 제고하고 화물자동차 운송사업자 등의 부담을 완화하고자 하는 개정안의 취지는 바람직한 것으로 보았습

니다.

이러한 개정안의 내용대로 수용되는 경우에 개정안 부칙은 시행일을 공포 후 즉시 시행하는 것으로 규정하고 있는데 개정안 57조제1항에서는 차량충당연한 제한을 대통령령으로 정하는 기간 이내로 하고 있어서 실제 규제를 완화하기 위해서는 대통령령의 개정이 필요합니다. 이러한 상황을 고려할 때 시행일을 공포 후 6개월 이후로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다고 보았습니다.

이를 반영한 수정의견은 7쪽에 제시해 두었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

다른 의견이 없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제13항 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

14. 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2209928)

(15시58분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제14항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 보고드리겠습니다.

윤재옥 의원께서 발의하신 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 개정안입니다.

개정안은 인구 50만 이상의 대도시의 경우에 대해서 현재 시·도지사가 가지고 있는 일반물류터미널 건설 공사의 시행인가, 공사시행 변경인가 등의 권한을 대도시 시장에게 이양하는 특례를 규정하려는 내용입니다.

개정안에 따라서 이양되는 권한과 사무에 대해서 말씀드리면 현행법 제9조에 따라서 일반물류터미널사업을 경영하려는 자에게 시·도지사가 공사시행인가를 하도록 하는 권한과 현행법 제13조에 따라서 국가 또는 지방자치단체가 소유하고 있는 예산을 물류터미널 사업자에게 수의계약으로 매각할 때 시·도지사가 미리 관계 행정기관과 협의하도록 하는 권한 그리고 현행법 제20조의2에 따라서 시·도지사가 현재 건설·운영 중인 일반물류터미널의 활성화를 위해서 필요한 경우에 제조시설의 설치 등을 포함하여 공사시행 변경인가를 할 수 있도록 한 권한 그리고 현행법 21조에 따라서 시·도지사가 공사시행인가 또는 변경인가를 하는 경우에 다른 법률의 인허가를 받은 것으로 의제하는 내용, 이와 같은

네 가지의 권한을 대도시 시장에게 이양하려는 내용입니다.

이러한 것은 지방자치법 제198조 1항에서 인구 50만 이상의 대도시에 대해서 그 특성을 고려하여 관계 법률에서 정하는 바에 따라 특례를 둘 수 있다고 규정하고 있는 취지와도 부합하는 것으로 보았습니다.

다만 동일한 내용의 개정안에 대해서 지난 21대 국회에서도 개정안이 발의되었고 심사된 바 있었습니다. 그런데 당시에는 처리되지 못하고 계류된 바 있습니다.

한 가지 더, 개정안을 수용하는 경우에 안 제9조, 안 제20조의2 1항 및 제2항 각호의 부분 그리고 제2항 2호에서 각각 시·도지사가 의미하는 내용이 서로 다르게 규정되어 있습니다. 따라서 혼란을 최소화하고 해석을 명확하게 하기 위해서 조문 정리가 필요한 것으로 보았습니다.

해당 내용은 8쪽에 수정의견으로 조문 정리의 내용을 제시해 두었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

한준호 위원님.

○한준호 위원 다 동의하시는데 죄송합니다.

21대 때 제가 반대를 세게 했던 법안인데, 내용은 똑같습니다. 그러니까 윤재옥 의원님 앞에 제시긴 한데, 고양시 같은 경우에도 덕양 쪽에 쿠팡물류센터라든지 여러 가지 시행을 하고 있는 관련된 일반물류터미널 같은 물류시설들이 실제 신규 도시들이나 이런 데에 교통혼잡을 초래하는 것은 사실 아니겠습니까, 차관님?

그런데 인구 50만 도시가 되면 경기도권 내에서는 주로 3기 신도시가 포함되거나 아니면 신규로 인구가 증가하는 토지개발지역인 경우들이 상당히 많은데 그런 지역들에 미리 물류시설들이나 이런 것들을 인가해 봤다가 추후에 벌어지는 여러 가지 교통혼잡 등 이런 것들을 어쨌든 헤지(hedge)를 할 수 있는 방법들이 있어야 이 50만 이상의 인구, 특히 제가 볼 때는 수도권이 더 심한 것 같은데 이 부분에 대해서는 어떻게 이 법안 이후에 해 나갈 수 있겠습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 지금 저희들이 보기에, 물론 위원님의 질문에 정확한 답 인지는 잘 모르겠습니다마는 저희가 보기에 특히 경기도 같은 경우는 19개 대도시로 지금 되어 있는데 그중에 13개 대도시에서는 실제 지자체의 조례로, 경기도의 조례로 해서 시장이 일반물류터미널 인가, 변경인가 이런 업무를 지금 현재도 수행을 하고 있는 그런 상황입니다. 그래서 이런 현실적인 측면도 저희가 좀 고려해야 되지 않나 이렇게 판단을 하고 있습니다.

○한준호 위원 제가 여쭙보는 것은 그렇게, 물론 지금 현행법상으로도 이 관련된 업무는 일정 부분 할 수가 있어요. 그런데 이것을 좀 더 명확하게 하는 법안인 것 같은데 그렇게 했을 때 시도지사, 그러니까 시장이나 이런 분들을 못 믿는 것은 아니지만 그렇게 해서 벌어지는 50만 이상 도시에서의 물류시설로 인한 교통혼잡 등 이런 것들은 추가적으로 시행령 단이나 이런 데서 보충을 할 수 있나요?

○국토교통부제2차관 강희업 그런 부분은 저희들도 충분히 가능하지 않느냐 이렇게 판

단을 하고 있습니다. 일반물류터미널이나 이런 것을 할 때 어떤 부분을 준수를 해야 될지 지침이라든지 가이드라인 이런 것을 통해서 시행령에 그런 부분을 좀 정하고요. 그다음에 지침이나 가이드라인에서 세부적으로 그것을 표현을 하게 되면 충분히 그게 관리가 되지 않을까 저희들도 판단은 하고 있습니다.

○**한준호 위원** 마지막으로 한말씀만 더 드리면, 다른 분들이 큰 이견이 없어서, 예를 들어 물류시설들이 가장 큰 문제를 일으키는 것은 대부분 수도권에 있는 사람들이 차를 가지고 서울로 출퇴근을 하는데 그 시간대에 큰 화물차량들과 부딪치거나, 요즘 1t 차량을 많이 쓴다고는 하지만 그 양이 상당수 있기 때문에 그로 인한 교통체증 등이 상당히 발생한다는 민원들이 많이 발생하고 있어서 이 부분들에 대해서도 좀 세심하게 이후 단에서 조정을 할 수 있으면 국토부에서도 관련된, 특히 수도권 내의 지역들을 한번 살펴봐 주십사 하는 의견을 드리겠습니다. 기록을 좀 남겨야 되겠어서……

○**국토교통부제2차관 강희업** 위원님 염려하시는 바 저희들도 충분히 공감하고 있고요. 그런 부분 혹시 미흡한 점이 없는지 보완할 사항을 적극 발굴해서 보완토록 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정점식 위원님.

○**정점식 위원** 저는 뭐 법안의 내용에 대해서 말씀을 드리려고 하는 게 아니고 법 조문의 형식과 관련한 건데 8페이지에 전문위원 수정의견에 보면 ‘특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사’ 해 놓고 괄호 열고 ‘50만 이상의 대도시의 경우에는 시장을 말한다’ 그리고 이제 약칭을 해 놔는데 이런 식으로 하면, 예를 들어 가지고 위에 일종의 광역단체장을 나열해 놓고 그 괄호 안에 50만 이상의 시장을 말한다고 하면 법 조문이 형식적으로 부합하지 않는데요.

이것은 나열식으로 해 가지고 만일 하게 된다면 ‘특별자치도지사 또는 지방자치법 제198조제1항에 따른 인구 50만 이상의 대도시의 시장’ 이런 형식으로 하고 괄호 안에 ‘이하 “시·도지사등”이라고 한다’라고 해야지, 앞에 있는 부분하고 뒤의 괄호가 부합이 안 됩니다. 그것은 한번 연구를 해 보시지요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그것 전문위원하고 상의해서 그 부분은 한번 보완 사항으로 해 보겠습니다.

○**전문위원 임종수** 예, 이 부분 조문 정리하는 내용은 위원님 말씀하신 내용 반영해서 수정하도록 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 내용은 동일하고 문구 수정이니까요.

다른 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 더 이상 토론이 없으므로 토론을 종결하도록 하겠습니다.

의사일정 제14항 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

(16시06분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제15항 공항시설법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 강대식 의원께서 발의하신 공항시설법 일부개정법률안입니다.

1쪽 보고드리겠습니다.

개정안은 국토교통부장관 등의 승인 없이 초경량비행장치를 공항이나 비행장 내부에서 비행시키는 것을 원칙적으로 금지하고 그러한 승인받지 않은 초경량비행장치를 퇴치·추락·포획할 수 있도록 하며 금지 의무를 위반한 경우에 300만 원 이하의 과태료에 처하도록 하는 내용입니다.

현재 항공안전법에 따라서 공항 또는 비행장과 그 주변 공역을 의미하는 관제권에서 초경량비행장치를 비행하려는 경우에는 국토교통부장관의 비행승인을 받도록 하고 있습니다. 이를 받아서 공항시설법에서는 해당 항공안전법 127조에 따른 비행승인을 받지 아니한 미승인 초경량비행장치가 공항 또는 비행장에 접근하거나 침입하는 경우에 퇴치·추락·포획하는 등 항공안전에 필요한 조치를 할 수 있도록 현재 규정하고 있습니다.

이처럼 현행법에서는 공항이나 비행장의 외부 공간에 대해서는 미승인 비행장치 등에 대해서 퇴치 등의 조치를 할 수 있고 금지 의무 위반한 경우에는 과태료 등의 대상이 될 수 있도록 하고 있는데 반면 공항이나 비행장 내에 포함된 건물의 실내에 대해서는 초경량비행장치의 비행을 금지하는 규정은 현재 미비된 상황이고 이에 따라 개정안은 이에 관한 규제를 신설하려는 것으로 보입니다.

다음, 3쪽 말씀드리겠습니다.

먼저 개정안의 내용과 관련해서 개정안의 취지가 다중이용시설이나 중요 공공시설 또는 공공기관의 건축물의 실내에서 국민들의 안전을 위해서 초경량비행장치의 미승인 비행을 금지하는 취지라고 한다면 공항 외에도 기차역이나 버스터미널 등 다른 공공시설의 경우에도 그 실내에서 초경량비행장치의 비행을 금지할 수 있도록 제도를 마련하는 것이 바람직한 것으로 보입니다.

따라서 공항 또는 비행장에 대해서만 규율하고 있는 현재 공항시설법보다는 초경량비행장치의 안전한 항행을 규율하고 있는 항공안전법에 해당 사항을 반영하는 방안을 검토할 수 있을 것으로 보았습니다.

두 번째는 만약 개정안과 같이 공항시설법에서 해당 사항을 규율한다고 한다면 개정안에서 사용하고 있는 용어인 공항·비행장의 내부라는 표현은 공항·비행장 시설의 실내라는 표현으로 보다 명확히 할 필요가 있다고 보았습니다.

다음, 5쪽 보고드리겠습니다.

그리고 공항이나 비행장 시설의 실내에서 무단으로 비행하는 초경량비행장치에 대해서 개정안은 퇴치·추락·포획 등의 조치를 취하도록 하고 있는데 개정안과 같이 미승인 실내 비행이 금지된다면 현행법에 따라서 먼저 제지나 퇴거 명령을 할 수 있고 이에 따르지 않은 경우 20만 원 이하의 벌금이나 구류·과료 처분이 가능한 상황입니다.

그런데 공항이나 비행장 시설의 실내에서 초경량비행장치에 대해 퇴치·추락·포획 등의 조치를 할 수 있도록 한다면 해당 조치가 항공기의 이착륙 등에 영향을 끼칠 우려가 있어 긴급한 필요성이 인정되는지에 관해서 우선 살펴볼 필요가 있어 보이고 그러한 퇴치

등의 조치 자체가 해당 비행장치의 추락으로 인해서 추가적인 인명피해나 타인의 재산 피해가 발생할 수도 있다는 점을 고려할 필요가 있어 보입니다.

마지막으로 개정안은 공항이나 비행장 실내에서 비행 금지의무를 위반하는 경우 300만원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있습니다. 이러한 과태료 부과 규정은 신설되는 금지 의무에 대한 실효성 있는 이행확보 수단을 마련해야 한다는 필요성과 함께 다른 위반 행위와의 형평성과 기존 제재 수단 등을 통해서 실효성을 확보할 가능성이 있는지 등을 종합적으로 고려해서 결정할 필요성이 있는 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의를 합니다.

전문위원 검토보고에서 몇 가지 이슈가 있어 보이는데요. 항공안전법에 규율을 할 거냐, 공항시설법에 규율을 할 거냐 이런 부분에 대해서는 저희는 여기서 좀 논의가 된다면 항공안전법도 무방하다 이렇게 판단을 지금 하고 있습니다. 그리고 여기 공항·비행장 시설의 실내 이걸로 명확히 하자는 의견에도 동의를 하고 있고요. 그다음에 퇴치·추락·포획 등의 조치를 취하는 것이 타당하냐 이런 부분은 보는 시각에 따라 조금 다를 수는 있습니다. 왜냐하면 이게 일종의 초경량비행장치가 실내에 있어서 또 무단으로 운행을 하다가 행인이라든지 그 내에서 종사자한테 피해를 줄 수 있는 부분이 있기 때문에 그것은 좀 긴급성이나 이런 부분들도 보는 시각에 따라서 있을 수도 있다 그렇게 판단을 지금 하고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

○정준호 위원 승인 안 받은 드론이 실내에서 날아다닐 때 포획을 안 하면 이게 누가 조종한 드론인지를 사후에 추적할 수가 있는 구조인가요, 기술적으로? 실내에서 날아다니다가 포획 안 하고 돌아가 버리면 사후에 조종자를 추적해서 잡아낼 수가 있는 구조인지……

○소위원장 복기왕 그건 정부 측에서 답변을 해 주셔야 될 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 CCTV나 아니면 다른 영상장치 이런 걸로 저희는 판단하고는 있습니다.

○손명수 위원 질문 있습니다.

○소위원장 복기왕 손명수 위원님.

○손명수 위원 실내의 의미가 뭐예요?

○국토교통부제2차관 강희업 여기서 건물 안을 의미합니다.

○손명수 위원 그러니까 이게 좀 논의가 이상한 것 같은데 지금 강대식 의원님이 발의하신 취지는 승인받지 아니한 드론이 외부에서 접근하거나 침입할 경우에 그것을 지금 퇴치하게 돼 있잖아요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○손명수 위원 그런데 지금 강대식 의원님 발의 내용은 그건 당연히 퇴치 대상이고 그러면 외부에서 접근하거나 침입하는 게 아니라 공항구역 내에서 띄우면 그것도 안전에 위해가 되는 것 아니냐, 그래서 그것도 금지하자 이런 취지로 저는 이해가 되는데……

그런데 갑자기 웬 실내예요? 지금 나는 이해가 안 돼서……

○국토교통부제2차관 강희업 현재도 공항구역 내에서 드론이라든지 초경량비행장치 같은 경우는 지금 단속을 하고 있는 걸 잘 아실 거고요. 다만……

○손명수 위원 또 하나 지금 근거가 항공안전법상 규정이 여기 승인받지 아니한 드론, 소위 말하는 초경량비행장치(드론)가 승인받지 아니한 게 갑자기 외부에서 공항구역 안으로 침입한다 혹은 접근한다 그러면 이게 안전에 위해가 되니까 지금 퇴치·추락·포획하게 돼 있는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○손명수 위원 그런데 외부에서 그러는 게 아니라 내부에서 띄우면 이런 경우도 문제가 되니까 같이 규제하자 이런 취지로 저는 이해가 되거든요.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○손명수 위원 그러니까 지금 실내는 논외의 대상이고, 실내는 터미널 안 이런 것 말하는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○손명수 위원 터미널 안에서 드론 띄우는 게 그게 비행…… 이게 지금 규제하는 이유가 항공기의 안전에 위해가 되기 때문에 규제를 하는 거거든요. 터미널 안은 항공기의 안전하고는 전혀 관계가 없고 그것은 여객들이 출입국 수속하거나 이런 것 하는 공간이잖아요. 그래서 초경량비행장치가 마치 새처럼 비행에 위해가 될 우려가 있기 때문에 지금 이렇게 규제를 하고 있는 거거든요.

그런데 지금 현행법의 규정이 외부에서 접근하거나 침입하는 경우만 상정하고 있기 때문에 그것을 내부에서 띄우는 것도 같이 규제하자 이렇게 저는 이해가 되거든요. 그렇게 하면 이것 실내로 바꾸시면 안 되고 애초의 취지대로 다만 이걸 공항시설법에서 규정할 게 아니라 항공안전법에 이것을, 지금 여기 규정된 대로 항공안전법에 이것을 좀 확대해서 외부에서 접근하거나 침입하는 경우뿐만 아니라 내부에서 승인받지 아니한 초경량비행장치를 하는 경우도 같이 할 수 있다 이렇게 하면 될 것 같거든요. 그렇게 하는 게 취지에 맞을 것 같아요.

갑자기 이것을 실내로 이렇게 해 가지고 제가 좀 어리둥절해서 여쭙보는 겁니다.

○소위원장 복기왕 문구를 어떻게 만들면 되겠습니까?

○송기현 위원 이게 아마 전에 공항 안에서 드론을 띄웠다가 물의를 빚은 사건이 발생한 것 때문에 이런 개정안이 온 것 같아요. 그렇지요? 그런 것 같아, 느낌에. 그렇다면 내용 자체는 엄격하게 얘기하면 내부라는 의미를 정확히 해야 된다는 취지는 맞는 것 같아요, 전문위원이 말씀하신 게. 여기 내부라는 건물을 얘기하는 거잖아요, 역내를 얘기하는 건 아니고. 역내를 얘기하는 것은 지금 항공안전법에 따라 다 제재를 받게 돼 있잖아요. 그런데 그게 역내가 아니라 건물 안에까지 들어왔을 때는 되냐 안 되느냐 문제가 있기 때문에 지금 이 법안이 된 거잖아요.

차관님, 맞지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 맞습니다.

○송기현 위원 그런 내용인 것 같아요, 아까 말씀하신 것.

전문위원님, 검토한 것 그런 거지요?

○전문위원 임종수 예, 일단 제가 개정안을 본 것은 지금 현재는 공항이나 비행장이라고 하면 외부 울타리를 경계로 한 안 전체를 얘기하는 건데 지금 현재 항공안전법에서 초경량비행장치가 비행할 때는 다 승인받도록 돼 있습니다. 그러면 관제권이라고 할 때는 공항이나 비행장의 울타리 안도 그게 외부인 경우에, 외부 상공은 다 관제권에 포함이 됩니다. 그래서 관제권에 날아다니려면 다 승인을 받아야 돼서 그것이 내부에서, 공항 울타리 안에서 띄웠든 공항 울타리 밖에서 띄워서 공항 울타리 안으로 들어왔든 모두 다 관제권 안이기 때문에 저희가 보기에는 항공안전법상 비행 승인을 다 받아야 되는 초경량비행장치로 보입니다. 그렇게 전제를 하고 보면 개정안의 내용은 그러면 남는 것은 건물 안밖에 안 남는 걸로 지금 저희는 생각을 했습니다.

○송기현 위원 그 취지잖아요, 지금. 그런 취지고, 실제로……

○정점식 위원 그것을 강대식 의원하고 보좌관한테 한번 물어보지요, 이 개정안의 취지가 뭔지.

○전문위원 임종수 제가 이 부분은 국토교통부를 통해서 의원실하고 계속 국토교통부가 상의를 하고 있는 것으로 들었고……

○송기현 위원 실제로 이 법 개정을 낸 취지가 그것 아니에요? 예전에 인천공항인가 그 안에서 누가 드론 띄운 사건이 있었잖아요. 그래서 문제가 된 것 아닌가요? 강대식 의원이 개정안을 발의한 취지를 정확히 하고서 해야지 아니면 전혀 의미가 없는 거니까, 개정안 자체가 필요 없는 거니까……

○국토교통부항공정책실장 주종완 항공정책실장이 좀 부연설명 드리겠습니다.

의원님 발의하신 제안 이유를 보면 터미널을 비롯한 공항시설 실내에서 초경량비행장치를 무단으로 운영할 경우에 이에 따른 처벌 근거가 없다라고 일단 제안 이유에 적시가 돼 있습니다.

○송기현 위원 그런 것 같아요, 내가 볼 때는. 맞아요. 그래서 그러는 것 같아, 이 법을 낸 이유가. 그렇게 되면 내부라는 것을 하지 않고 건물 안이라고 하는 것이 명확한 표현이지. 그래서 그걸 규정할 필요가 없느냐 있느냐 하는 판단을 우리가 할 문제고 일단 개정안의 취지는 그런 거라는 걸 명확히 하고 난 상태에서 찬반을 의논해야 되는 게 아니냐 이런 얘기를 드리는 겁니다.

○엄태영 위원 본회의장에서 드론 띄우면 법에 걸려요, 안 걸려요?

○송기현 위원 지금 안 걸리지. 우리는 안 하게 돼 있잖아요. 본회의장에 금지하는 규정이 없잖아요.

○엄태영 위원 아니, 건물 안에 드론 띄우고 안 띄우는 게 공항에 무슨 의미가 있어……

○소위원장 복기왕 여야 합의가 되면 됩니다.

○송기현 위원 합의가 되면 되지.

○손명수 위원 그런데 지금 송기현 위원님 말씀대로 강대식 의원님도 그런 취지로 발의를 했다고 하면 이것은 항공 안전하고는 관계가 없는 거예요.

○소위원장 복기왕 그러니까 공항시설법으로 나온 겁니다.

○송기현 위원 항공안전법이 아니라 그래서 공항시설법으로 하신 거고 공항시설의 안전에 관한 조치를 위해서 하는 거기 때문에 여기 나름대로 개정하신 뜻이 있다는 거지

요, 이게.

○**국토교통부제2차관 강희업** 위원장님, 이것은 저희가 또 강대식 의원님하고 그간에 좀 협의는 했습니다만 또 추가적으로 좀 명확하게 논의를 하고 다음에 어차피 소위가 또 있으니까 그때 하시면……

○**손명수 위원** 조금 더 협의를 해 봐야 될 것 같아요.

○**소위원장 복기왕** 추가로 논의가 필요할까요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제15항 공항시설법 일부개정법률안은 심도 있는 심사를 위하여 계속하여 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

16. 항공사업법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2207001)

(16시19분)

○**소위원장 복기왕** 의사일정 제16항 항공사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 김도읍 의원께서 발의하신 항공사업법 일부개정법률안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 현행법 제70조제3항 및 제4항에 따라서 경량항공기 또는 초경량비행장치의 소유자나 사업자가 의무적으로 가입해야 하는 보험 또는 공제에 대해서 정당한 사유 없이 가입이나 계약 체결을 거부하거나 해제·해지할 수 없도록 하고 이를 위반하는 경우에는 500만 원 이하의 과태료를 부과하도록 하며 의무적으로 가입하여야 하는 보험의 보험금 지급청구권 공제의 공제급여 청구권은 압류하거나 양도할 수 없도록 하려는 내용입니다. 이를 통해서 피해자 구제에 기여하려는 취지로 판단됩니다.

특히 재난 및 안전관리 기본법에 규정된 재난안전의무보험에 대해서는 이를 규정하는 법령은 정당한 사유 없이 가입 요청 또는 계약 체결을 거부하거나 계약 등을 해제·해지하는 것을 제한하도록 하고 있으며 보험금 청구권에 대한 압류금지 등 피해자를 보호하는 조치를 마련하도록 하는 내용을 이 개정안에서는 반영하려는 것으로서 타당한 입법 조치로 보았습니다.

다음 3쪽입니다.

개정안의 내용과 관련해서 제7항에서 피해자 보호조치, 즉 압류금지를 규정하고 있습니다. 그런데 개정안에서는 압류금지의 대상을 제3항 및 4항에 따른 보험이나 공제의 계약으로만 규정하고 있는데 이렇게 되면 경량항공기와 초경량비행장치와 관련된 보험에 대해서만 압류금지가 됩니다.

그런데 이와 관련해서 국토교통부에서는 3항·4항이 아닌 1항 및 2항에서 규정하고 있는 항공운송사업자들이 가입하는 항공보험에 대해서도 보험금 청구권에 대한 압류를 동일하게 금지할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있습니다. 이를 통해 피해자 보호 목적의 조치라는 점에서는 관련 내용을 개정안에 반영할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

이러한 내용들을 반영해서 8쪽에 수정의견으로 제시하였습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의합니다.

다만 12·29 여객기 사고 발생 등 여건 변화를 감안해서 이 내용을 기타 항공 보험에도 확대 적용해서 항공사고 피해자를 보다 두텁게 보호할 필요가 있다 이렇게 판단을 하고 있습니다. 그래서 저희가 수정의견으로 이 내용은 같이 지금 넣어 놓은 그런 상황입니다.

○김도읍 위원 전문위원 검토의견과 정부의견…… 제가 발의한 법인데 미처 생각지도 못했는데 수정의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 토론 더 하실 분 안 계시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시므로 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제16항 항공사업법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

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

(16시23분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제17항부터 25항까지 이상 9건의 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안과 의사일정 제26항 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 보고드리겠습니다.

방금 상정된 의사일정 제17항부터 26항까지의 법률안은 병합 심사를 위해서 소위자료를 통합해서 만들었습니다. 다만 통합 과정에서 조문대비표의 분량이 좀 많은 관계로 조문대비표는 제공해 드린 자료의 별지로 작성했다는 말씀을 먼저 드리겠습니다.

배부해 드린 소위자료 목차를 먼저 보시면 목차에서는 총괄 검토 부분과 조문별 검토 부분으로 구분하였습니다. 지금 상정되는 법률안들은 항공이나 철도 사고의 사고 조사를 수행하는 기구와 그 기구의 구성에 관한 내용인데 총괄적으로 해당 내용들을 먼저 보고 드리고 조문별 검토의견은 이어서 보고드리도록 하겠습니다.

보고 자료 1쪽입니다.

각 법률안들의 제안 배경은 위원님들께서 잘 아시다시피 이번 제주항공 사고 이후에 해당 항공 사고에 대하여 국토교통부 소속인 항공철도사고조사위원회가 사고 조사를 수행하고 있음에 따라서 해당 위원회가 국토교통부 소속이라는 점에서 조사의 독립성과 객관성을 확보하기 어렵다는 지적이 제기된 바 있습니다.

이렇듯 사고조사기구의 독립성과 객관성 확보가 중요하다는 점에서 현재 각 부처에서 분산되어 운영되고 있는 교통 관련 사고조사기구를 통합하여 국무총리 소속으로 국가교통사고조사위원회를 신설하는 내용의 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안이 발의되었고 현행 항공·철도사고조사위원회를 그대로 존치한 상황에서 그 소속을 국무총리 소속 또는 대통령 소속으로 변경하는 모두 9건의 항공·철도사고조사에 관한 법률 일부개정법률안들이 제안되었습니다.

제안된 개정안들과 관련해서 지난 12·29 여객기 참사 특위에서는 항공·철도사고조사위원회 소속 이관과 관련해서 국무총리 소속 등으로 이관할 필요가 있다는 의견과 업무 필요성과 전문성 등을 종합적으로 고려해서 사고조사위원회 이관에 대해서는 신중한 접근이 필요하다는 의견이 각각 제시되었고 유가족 측에서는 국토교통부로부터 독립시켜서 국무총리실 산하 또는 외청으로 이관하는 것을 적극 검토해야 된다는 의견을 제시한 바 있습니다.

다음, 3쪽입니다.

각 제정안과 개정안의 주요 내용은, 먼저 이학영 의원께서 발의하신 국가교통사고조사위원회의 설치 및 운영에 관한 법률안은 항공·철도사고, 해양사고, 도로에서 발생하는 교통사고 등 모든 교통사고에 대해서 사고조사를 수행하는 모두 10인으로 구성된 국가교통사고조사위원회를 국무총리 소속으로 설치하는 내용이고 9건의 항공·철도사고조사에 관한 법률 일부개정법률안은 현행과 같이 항공·철도사고조사위원회가 항공과 철도사고에 대한 사고조사를 그대로 수행하되 그 소속을 국무총리 소속이나 대통령 소속으로 변경하는 안입니다.

다만 위원회 구성과 관련해서는 위원 수를 현행보다 증가시키는 안도 있고 비상임위원 중의 1인을 유가족 및 피해자 가족대표회의 또는 피해자 대표회의가 선출한 사람으로 위촉하도록 하는 개정안도 있습니다. 또는 현행 위원 12인보다 위원 수를 축소하되 그중 일부를 국회가 추천하도록 하는 개정안과 6명을 국회가 추천하도록 하는 내용 등등의 개정안들이 발의되었고, 방금 보고드린 각 제정안과 개정안의 주요 내용은 4쪽부터 6쪽까지 간략히 요약해서 제시해 드렸습니다.

7쪽 말씀드리겠습니다.

먼저 국가교통사고조사위원회를 통합하여 설치하는 제정안과 관련해서는 찬성의견과 반대의견이 제시되고 있습니다.

먼저 찬성의견은 사고조사기관인 항공·철도사고조사위원회 또는 해양안전심판원이 국토교통부 또는 해양수산부 소속기관으로 되어 있는 상황에서는 사고조사 주체와 사고조사 대상이 동일해서 객관성 및 신뢰성이 확보되기 어렵고, 따라서 미국의 사례를 참고해서 대형 교통사고에 대한 사고조사를 별도의 위원회인 국가교통사고위원회가 독립적·객관적으로 수행하도록 함으로써 효율적인 안전시스템을 구축할 수 있을 것이라는 의견

이 있고.

반대의견으로는 항공·철도·해양·도로 등 분야별 기술이 점점 첨단화·대형화되고 있어 사고조사 기능을 분야별로 특성화해서 운영할 필요가 있고 각 소관 부처에 설치된다면 각 분야의 기술전문가 확보나 국제협력 측면에서 용이한 점이 있으며 사고조사와 연계한 안전대책이나 교통정책의 개선 등을 효율적으로 수행할 수 있다는 점에서 모두 통합하여 수행하는 방법은 바람직하지 않다는 의견이 있습니다.

8쪽에 미국 캐나다 호주 영국 네덜란드 일본 프랑스 등 이와 관련한 해외 사례를 제시해 드렸습니다.

9쪽입니다.

방금 보고드린 국가교통사고조사위원회의 통합 설치에 관한 각 정부 부처의 의견을 제시해 드렸습니다.

이어서 21쪽 보고드리겠습니다.

항공·철도사고조사위원회를 현행과 같이 유지하는 경우에 그 소속과 구성에 대해서 보고드리겠습니다.

현재 위원회는 국토교통부 소속으로 되어 있으나 현행법 제4조에서는 사고조사에는 국토교통부가 관여하지 못함을 명시해서 사고조사 직무에 있어서의 독립성을 보장하는 방식을 택하고 있습니다. 그러나 각 개정안은 국토교통부 소속으로 항공·철도사고조사위원회가 설치되어 있음에 따라 예산이나 인사권 등 행정적 권한을 국토교통부가 보유하고 있다는 본질적 한계로 인해 사고조사 결과에 대한 객관성 및 공정성에 대한 의문이 제기될 수 있으므로 그 소속을 대통령이나 국무총리로 변경하여 독립성을 강화하고 사고조사의 공정성과 객관성을 제고하려는 취지로 볼 수 있습니다.

특히 현재 국제민간항공협약 부속서에서는 사고조사 당국은 항공 당국 및 조사의 수행이나 객관성에 간섭할 수 있는 다른 기관들로부터 독립적이어야 함을 명시하고 있습니다.

따라서 각 개정안들의 심사 과정에서 현행 항공·철도사고조사위원회 소속을 국무총리 소속으로 둘 것인지 대통령 소속으로 둘 것인지 등에 관한 입법정책적 결정이 필요한 것으로 보입니다.

다음, 23쪽입니다.

각국의 항공·철도사고 조사와 관련된 조사기구들이 상급기관으로부터 독립성을 어떠한 형태로 보장받고 있는지에 관한 비교표를 제시해 드렸습니다.

우선 여기까지 총괄적인 부분에 대한 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 총괄적인 보고에 대한 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 저희들도 같이 논의를 했고요 전반적으로 전문위원 검토 보고에 동의를 합니다. 다만 몇 가지 이슈에 대해서는 오늘 위원님들이 논의를 좀 해 주시면 같이 하면서 저희들도 의견을 개별 항목별로 제시토록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 이 부분에 대한 토론할 내용이 있을까요? 아니면 이따 심사까지 다 하고 나서……

○한준호 위원 쟁점을 알려 주세요.

○전문위원 임종수 첫 번째 총괄 부분만 먼저 보고드릴 이유는 이학영 의원께서 제안

하신 전체 교통사고 관련한 조사위원회를 통합해서 설치하는 방식과 현재와 같이 항공·철도사고조사위원회를 유지한 상태에서 그 소속만 변경하는 방식, 이 큰 틀에 대해서 위원님들께서 먼저 한번 논의를 해 주셔야 뒤의 위원회 구성, 결격사유 등등 각 개정안들이 제시하고 있는 세부 이슈에 대해서 논의가 가능할 것으로 보입니다.

○**소위원장 복기왕** 이게 같은 내용을 다루고 있는 법안이기 때문에 같이 상정을 했는데, 17항부터 25항까지는 개정법률안이고 그다음에 26항은 제정안입니다. 그런데 같은 내용이라서 함께 상정을 했는데 저는 분리해서 판단을 해 보는 것이 일차적으로 논의를 시작하는 데 있어서 좀 도움이 되지 않나 싶습니다.

○**송기현 위원** 우선 전문위원 말씀하신 대로 앞의 국가사고조사위원회를 한다면 뒤의 것이 안에 다 들어가기 때문에 같이 논의할 수 있는데 전체 교통사고를 국가교통조사위원회를 만들어서 한다는 자체가 사고의 원인에 따라서 여러 가지 다양한 의견이 있어 가지고 아직은 그렇게까지 합의되기가 어려운 입장이 아닌가 하는 게 제 생각이거든요. 다른 위원님들 생각은 어떠신지 모르겠어요. 특히 해양사고·교통사고는, 교통은 일반 교통사고까지 지금 도로교통공단으로 되어 있지만 실제 교통사고조사는 실질적으로 경찰이다 하는 편인데 그런 것까지 다 포함해서 할 것인지의 문제는 굉장히 복잡한 문제인 것 같습니다.

그래서 그것은 우리가 점차 깊게 더 토론하기로 하고, 그 부분은 보류하는 것으로 하고 항공·철도조사위원회 관련된 부분만 논의하는 것이 적절하지 않을까라는 생각을 합니다.

○**윤재옥 위원** 저도 송기현 위원 의견에 동의합니다.

지금 정부 부처의 의견들도 거의 반대의견이, 국토교통부도 그렇고 해양수산부도 그렇고 경찰청도 그렇고 행정안전부도 그렇고…… 그래서 우리가 효율적으로 논의하기 위해서는 국가교통사고조사위원회를 설치하겠다는 이 제정안에 대해서는 계속 논의하거나 검토하는 그런 법안으로 남겨 놓고 지금 항공·철도조사위원회를 어디에 둘 것인가 이 부분을 집중적으로 좀 논의를 했으면 좋겠다는 생각이 듭니다.

○**소위원장 복기왕** 거의 대부분의 위원님들 의견이 마찬가지신 것 같습니다. 26항은 우선 이 상태로 보류를 하고 나머지 17항부터 25항까지에 대한 주요 쟁점에 대한 정리를……

지금까지 검토의견 내면서 정부 측과 충분한 의견도 함께 나눈 것이지요?

○**전문위원 임종수** 일단 이 개정안들의 경우에는 큰 방향이 먼저 결정이 돼야 되는 문제가 있습니다. 그래서 아주 디테일한 사항들에 대해서는 저희가 검토를 했는데, 먼저 위원님들께 어떤 부분들이 우선 결정되어야 되는지에 관해서 제가 보고를 드리겠습니다. 각 조문별 세부 사항에 대해서 쭉 보고를 드리도록 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 손명수 위원님.

○**손명수 위원** 조문별 세부 사항을 보고받기 전에 큰 틀을 먼저 얘기를 해야 되기 때문에 제가 먼저 말씀을 드리겠습니다.

제가 사고조사특위에도 지금 참여를 하고 있는데요 이게 제기가 된 배경이, 유가족들이 사실은 이것을 세계 문제 제기를 하셔서 가지고 시작이 됐거든요. 그런데 그 유가족들이 문제 제기를 한 배경이 또 있습니다. 그것은 이번 사고가 공항구역 내에서 일어났기

때문에 공항을 국토부가 관리하니까 사고조사위가 국토부 산하에 있으니까 국토부가 객관성이 없다 이런 논리로 지금 이것을 요구하고 계시는 거거든요.

그런데 기억하시리라고 생각합니다만 1997년도에 팔에서 대형 사고가 있었습니다. 그때 우리 국적기가 그런 큰 사고가 났습니다만 그때도 항공사고조사위원회가 똑같이 당시에 건교부 산하에 있었습니다. 그때 독립성에 대해서 아무런 문제 제기가 없었습니다. 그러니까 공항구역 내에서 이번 사고가 발생하지 않았다면 역시 이번에도 이런 문제 제기가 일어날 이유가 없습니다.

그리고 지금 유가족들이 벤치마킹해서 이 문제 제기를 한 배경으로 미국의 NTSB를 예로 들고 있습니다. 그런데 미국의 NTSB는 좀 다릅니다. 이게 전체적인 사고조사, 연방 사고조사위원회일 뿐만 아니라 미국의 연방 기구이지만 사실상 국제기구 같은 성격을 가지고 있습니다. 그래서 세계의 어떤 나라에도 대형 사고가 나면 반드시 NTSB가 깎니다, 특히 항공은. 그런 상황인데 이것을 벤치마킹해 가지고 우리나라도 그렇게 하자 하는 게 맞는지 사실 의문이고요.

그다음에 미국을 제외하고는 지금 일본 영국 중국 할 것 없이 이게 거의 모든 나라의 정부부처 산하에 있습니다. 전문위원도 보고를 하셨지만 국제기구와의 협력·전문성, 여러 가지 실제 일반 항공사업을 하는 항공사업자 관리부터 시작해서 공항 관리 모든 게 다 연계가 돼 있거든요, 이게. 그런 전문성 때문에 그렇게 돼 있고 그래서 해양안전심판원은 해수부 산하에 있고 다 그런 거거든요. 그런데 이것을 갑자기 문제 제기를 한다고 그래서 이렇게 정부조직법을 바꿔서 이것을 총리실 산하로 보낸다 그렇다고 이게 독립성이 강화됩니까? 업무가 제대로 되겠습니까? 큰 틀에서 일단 이것을 그렇게 하는 게 맞는지부터 얘기를 하는 게 맞고요.

그다음에 또 하나 말씀드리고 싶은 것은 ICAO에서도 규정을 하고 있지만 물론 독립성을 요구하고 있어요. 그런데 우리 항공사고조사위원회도 업무의 독립성은 지금 돼 있습니다. 그런데 다른 나라하고 비교해 보면 우리는 지금 인사와 예산의 독립성이 없어요. 국토부장관이 사조위 인사를 하게 돼 있지요, 맞지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 맞습니다.

○**손명수 위원** 지금 그렇게 인사와 예산에서 독립성이 좀 결여돼 있기 때문에 소속 부처를 옮기는 것을 논의하기보다는 오히려 이 부분을 논의한다면 같은 국토부 산하에 두더라도 이 위원회 자체의 독립성을 강화시키는 방안이 있거든요. 대부분의 정부 부처에 그런 것들이 많이 있잖아요. 지금도 업무는 독립적으로 수행하게 돼 있는데 인사와 예산 까지도, 지금 아마 3차 소속기관으로 돼 있을 것 같은데 소속기관의 독립성을 좀 더 강화시켜서 인사·예산·업무 모든 것을 독립적으로 할 수 있도록 오히려 그렇게 논의를 하는 게 저는 바람직하지 않겠느냐 그런 의견을 말씀드리겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정준호 위원님.

○**정준호 위원** 존경하는 손명수 위원님하고 같이 제주항공 참사 특위 활동을 하면서 이런 관련된 얘기도 많이 나눴고 손명수 위원님 의견에도 전체적인 면에서는 취지에 공감하고 있습니다.

그런데 저도 이번 사고와 관련해 가지고 진행되는 논의 과정을 쭉 보니까 조사 결과가, 책임 주체가 여러 가지로 나뉘질 수가 있는데 제조사 책임이 하나 있을 수 있고 조

중사 과실이 있을 수 있고, 그다음에 관리 당국, 정부에 책임이 이렇게 있을 수가 있는데 셋 중에 어떤 부분이 주된 항공 책임으로 판단이 되느냐가 사고 조사의 핵심 중의 하나로 지금 되어 있습니다.

그런데 국토교통부 산하에 항공·철도사고조사위원회가 존재를 하다 보니까 결과가 관리 당국, 정부 부처에 책임이 없고 조종사 과실이나 제조사 책임으로 이렇게 특징이 된 다라고 하면 음모론적인 시각일 수도 있겠지만 국토부 산하이기 때문에 정부 부처에 대한 책임이 축소되고 있는 것 아니냐 이런 지금 의심을 하거나 이렇게 논의 과정이 된 부분이 있거든요.

그러면 소속 기관, 부처를 변경을 해서 이런 음모론일지라도 의혹이 어느 정도는 해소 가 될 수 있다라고 하면 고민을 하고 검토를 해 봐야 되는 게 소관 부처를 옮기자고 하는 문제의식 중의 핵심이라고 저는 보기 때문에 말씀하신 것이나 운영이라든지 전문성 확보라든지 이런 부분들이 많은 장점이 있지만 결과에 대해서 의혹 제기가 불가피하게 음모론적 수준에서도 이게 나올 수밖에 없는 구조라고 한 다라고 하면 결단을 해서 정부 관리 당국과 약간 빗겨 나가 있는 대통령이나 총리실 산하로 하는 것도 어느 정도 실익 은 있을 수 있겠다라는 생각이 들어서 그런 정도의 의견을 제가 한번 내 보도록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 한준호 위원님, 따로…… 같은 의견이십니까?

○한준호 위원 비슷하기는 한데, 이 사안이 같은 당이기는 하지만 의견들이 조금씩 다를 수 있는데 국토부가 실질적으로 항공이나 철도사고가 났을 때 이것을 연속선상에서 지속적으로 관리하고 조사하고 처리할 수 있는 전문인력이 있다고 생각을 하십니까, 차 관님?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 저희는 그렇게 판단을 하고……

○한준호 위원 예를 들어서 항공실장님 계시는데 실장님들 지금 최근에 임기가 얼마씩 이셨지요? 1년 넘어가시는 분 계셨나요?

○국토교통부제2차관 강희업 1년은 지금 넘어가고 있습니다만.

○한준호 위원 그러니까요. 해외 사례하고 비교해 봤을 때 해외 같은 경우에는 대부분 항공안전청 같은 것들을 지속적으로 유지를 하면서 관련된 사고에 대해서 데이터도 쌓고 처리하는 관련 인력들에 대한 전문성도 보장이 되어 있는데 지금 우리 같은 경우에는 항공과 철도에서 사고가 빈번히 일어나고 있지만 실제 국토부에서 이것을 지속적으로 관리 하고 할 수 있는 시스템 자체가 부처, 그러니까 부서 외에는 없지 않느냐 이것을 물어보는 겁니다.

그렇지 않습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 저희는 물론 이번에……

○한준호 위원 아니, 공무원들의 전문성을 의심하는 것은 아니나 이것을 예를 들어 실 장님 계시다가 다른 데로 가실 수 있는 것이고 또 승진할 수 있는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○한준호 위원 다른 분이 또 와서 항공실장을 하시는데 그분이 이 일만 지속적으로 한 것은 아닐 것 아니에요? 관련된 같은 부서 안에 있는, 실에 있는 여러 공무원분들도 마 찬가지고. 왔다 갔다 하는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 제가 시간을 조금만 주시면……

○한준호 위원 예.

○국토교통부제2차관 강희업 지금 항공실장의 예시는 사조위하고는 조금 다른 맥락인 것 같습니다, 물론 사조위에 비상임위원으로 포함은 되어 있습니다마는. 그래서 항공사고, 항철위의 그 위원들은 실질적으로 저희들보다는 훨씬 더 오랫동안 근무를 하는 분들이 있고요. 그분들의 또 전문성이나 이런 부분들도 저희들은 신뢰를 하고 있다는 말씀을 드립니다.

또한 저희가 별도의 안전감독관이라는 제도를 두고 있습니다. 그래서 그분들도 역시 저희들과 다르게, 일반직공무원들과 다르게 그간에 경력 있는 분들을 별도로 채용을 해서 다시 연임을 한다든지 이런 케이스로 계속 저희가 관리를 하고 있습니다.

○한준호 위원 차관님, 저는 의심을 가지고 하는 질의가 아니라 이 내용을 또 모르는 것도 아니고, 제가 그래도 어쨌든 국토위에 5년 가까이 있었는데 내용을 모르는 것은 아니고 다만 그것이 충분하느냐, 왜냐하면 이러한 결정을 내리기 위한 그것이 뒷받침되는 것 아니겠습니까?

예를 들어 지금 같은 경우에 국토부 산하에 그대로 뒀서 운영을 해도 전혀 문제가 없다는 주장도 하나 있는 것이고 이게 지금 부족하니까 이번 무안이나 이런 참사가 났을 때 또 철도사고가 났을 때 지금 현재 이런 위원회 가지고 충분하지 않기 때문에 이것을 대통령 또는 국무총리 산하로 옮겨서 그 조직에 있는 인원들도 조정을 좀 하자 지금 이런 의견들이 나오고 있는 것이고 더 필요하면 예산도 넣어야 되는 것 아니냐 지금 이런 의견들이 나오는데, 차관님 보시기에는 지금 현재 있는 이러한 구조와 조직이 충분하느냐 이것을 답변을 듣고 싶은 것이지요.

○국토교통부제2차관 강희업 그것은 제가 보기에 그렇습니다. 현재의 조직이 미흡했던 것은 사실인 것 같습니다, 예산이라든지 인력 측면. 다만 그런 예산이나 인력 측면이 국토부 산하에 있기 때문에 미흡했느냐, 아니면 다른 기관으로 가야만 이게 확보가 되는 것이냐 그것은 또 다른 문제라고 저희는 보고 있고요.

그래서 그것은 분명히 인정을 합니다, 저희가. 항공사고조사위원회도 현재 예산이나 인력 이런 부분이 외국에 비해서 많이 부족했던 것은 사실입니다.

○한준호 위원 그래서 이런 점들을 차관님도 답변을 주셨고 해서 저는 개인적으로 제가 법안을 내지는 않았지만 좀 격상을 시켜서 지금 현재 시스템들을 보완할 방법을 국토부 내에서 만들 수 있다면 국토부 내에서 만드는 게 가장 좋고, 그것을 안전청을 설치할 하든 뭐 하든, 대신 소위에서 법을 지금 현재 심사를 해야 되는 저희 입장에서는 지금 의견 주신 대로 항공·철도 조사 관련해서 별도로 발라내고 이 부분에 나와 있는 법률을 심사를 하는 것이 옳지 않느냐라는 의견을 드리는 겁니다.

○손명수 위원 제가 좀 첨언을 하겠습니다.

조금 오해가 있으신 것 같아서 이것을 다시 한번 명확히 말씀을 드리고 싶은 것인데요. 지금 항공사고조사위원회가, 이번에 대형 인명사고가 발생했습니다마는 1년에 수십 건의 사고가 있습니다. 인명사고가 수반되지 않는 사고도 많아요. 이것도 다 여기에서 합니다.

그런데 이번에 이 인명사고 때문에 이것의 객관성을 의심해 가지고, 독립성을 의심해

가지고 지금 사실 어떻게 보면 업무와 전혀 연관이 없는 소속으로 바꾸자는 주장을 하고 계시는 것이거든요. 유가족의 주장을 받아서 지금 이렇게 논의가 이뤄지고 있는데 그런 식의 논의라면…… 사실은 이 실제 업무는 어떻게 이뤄지느냐 하면 이런 사고가 발생했을 때, 항공사고가 발생하면 사고조사위원들이 항공실을 대상으로 사실 조사를 하는 겁니다. 또 철도사고가 발생했으면 철도국을 대상으로 조사를 하게 됩니다. 일반 모든 업무는 감사관실이 감사를 하는 것과 똑같은 것이거든요. 그런데 그것을 못 믿겠다 이렇게 되면 조직이 이게 완전히 부정이 되는 것이거든요, 사실. 저는 그런 점을 좀 감안해야 된다는 생각이 들고요.

만약에 이런 논리로 이것을, 소속 부처를 거의 NTSB, 미국의 연방…… 우리하고는, 일반적인 국가하고는 굉장히 시스템이 다르잖아요, 미국은. 그런데 NTSB를 벤치마킹해 가지고 이런 식으로 논의를 전개한다면 의료사고조사위원회도 복지부 산하에 있으면 안 되는 것이고 모든 게 다 그렇게 안 되는 거예요, 사실은. 그러면 전문성이 완전히 부정이 되는 것이거든요. 그래서 저는……

○**한준호 위원** 어쨌든 지금 위원님께서도 국회의원이시고 정부 차관은 저쪽에 앉아 계시니까……

○**손명수 위원** 아니아니, 저는 그것을 국회의원으로서 말씀을 드리는 겁니다. 왜냐하면 우리가, 국회가 정부조직법을 지금 논의하는 겁니다. 그러면 우리가 이 정부조직법에 변화를 가져왔을 때 이게 얼마나 큰 파급효과를 가져오는가를 논의를 해야…… 제가 국토부 편을 드는 게 전혀 아니에요. 사실은 제가 솔직히 말씀드리면 국토부는 이 기회에 다른 데 갔으면 굉장히 좋을 거예요. 지금 그렇게 되기를 바랄 겁니다, 어떻게 보면. 그래서 ‘그렇게 좀 해 주세요’ 이런 마음도 있어요.

그런데 사실은 정부 조직을 그렇게 하면 안 되는 것이거든요. 정부조직법이라는 게 기능 중심으로 편제가 지금 되어 있고 그게 기능 중심으로 되어 있는 것은 다 전문성 때문에 그렇게 되어 있는 겁니다. 그런데 국회에서 정부조직법을 논의하면서 우리가 역할과 기능 중심으로 논의를 해야지 이게 어떤 음모론적인 그런 것 때문에 이렇게 해야 된다는 말은 말이 안 되는 것이거든요. 저는 그런 점을 우리가 잘 논의하자고 제가 말씀을 드리는 겁니다.

○**소위원장 복기왕** 손명수 위원님 말씀을 충분히 들었고요.

사실 이 법안의 핵심이 사고조사위를 어디에다 둘 것이냐가 어찌 보면 가장 중요한 쟁점이고 오늘 그것만 되면 그 나머지는 사실상 약간의 조정만 가능하면 되는데 우선 반대의견이 있으십니다. 그러니까 이 법안에, 개정안에 대한 반대의견이 있으신 것이라, 쟁점이 없으실 것으로 생각하고 대통령실과 국무총리실 중에서, 이 안에서 조정만 하면 될 것이라라고 생각했고 그것에 대한 정부 부처 의견도 일정 정도 정리가 됐다고 보는데 반대의견이 있으시니까 어떻게, 이 부분에 대해서 토론을 더 진행을 할까요?

○**윤재욱 위원** 계속 심사하시지요. 오늘 결론이 안 날 것 같은데요.

○**소위원장 복기왕** 예, 그런데 이게 많은 분들이 그때 당시로 돌아가면 실제 그런 불신의 눈을 갖고 이 조사위를 바라보는 것보다는 차라리 좀 오해를 풀 수 있는 방법을 찾아보자라는 차원에서 이 법안 개정을 했던 것이고 이것에 대해서 많은 분들이 찬성을 하고 있었던 것으로 알고 있습니다.

그런데 이 부분도 저희들이 빨리 처리해야 되는 법안 중의 하나이고 이 답을 기다리고 있습니다. 피해자들도 그렇고 그리고 정부에서도 이 부분이 빨리 진행되어야 항철위에 대한 약간의 지금의 혼란도 마무리될 수 있을 것 같은데, 오늘은 그러면 이런 정도에서 논의를 중단하고 그 나머지 부분에 대해서 좀 더 정부 부처에서 안을 좀 가지고 위원님들께 설명도 드리고, 그러니까 이것 이외에도 쟁점이 있을 법한 것들이 있지 않습니까? 유가족 추천이, 이것이 타당하느냐 아니냐 이런 부분에 대해서도 아마 많은 의견, 생각을 달리하시는 위원님들이 많아 보입니다.

그래서 상정된 안전에 대해서는 계속 심사를 했으면 하는데, 어떠십니까?

○**손명수 위원** 제가 한마디만 더……

○**소위원장 복기왕** 예, 손명수 위원님.

○**손명수 위원** 제가 사실은 이것 굉장히 예민한 문제이고 저도 조심스러워서, 유가족들의 입장에서 현재 말씀들을 많이 하였고 이게 법안이 발의도 되기도 한 법안이기 때문에 저도 사실 굉장히 조심스러워요.

그런데 제가 이렇게 말씀을 드리는 것은 정부 조직의 굉장히 중요성 때문에 제가 이렇게 말씀을 드린 것이고요.

국토부차관님! 차관님!

○**국토교통부제2차관 강희업** 예.

○**손명수 위원** 이 법안에 대해서 국토부에서도 좀 더 적극적인 자세로 임하고 검토도 하시고 의견을 내셔야 돼요. 이것을 이렇게 그냥 ‘국회에서 정해 주세요’ 이러시면 안 됩니다. 세계 각국의 항공·철도사고조사위원회가 어떻게 구성이 되어 있고 왜 그렇게 되어 있고 어디에 소속이 되어 있고 독립성은 어떤 식으로 지금 보장이 되어 있고 이런 것을 충분히 해서 자료를 제공하면서 유가족들에게도 오해가 없도록 하고 소위 위원들이나 국토위 위원님들께도 그런 자료를 충분히 제공을 해서 이게 논의가 되도록 해야지, 지금 이게 처음에 사고가 나서, 그 어렵고 가슴 아프고 그런 상황에서 ‘이것 국토부 소속이니까, 로컬라이저가 지금 국토부 소속 공항공사의 시설이기 때문에 이것 의심이 된다’, 그냥 단순하게 이렇게 지금 시작이 된 것 아니에요? 그런데 그것을 털링 그냥 ‘그렇게 그러면 하세요. 총리실로 가져가세요. 그래도 상관없어요’ 이것은 너무 무책임한 겁니다, 국토부가. 그렇게 하시면 안 돼요.

그러니까 좀 더 면밀하게 자료도 조사하시고 다른 나라 사례를 충분히 여기 위원들이 판단할 수 있도록 자료를 제공하시고 이렇게 해서 논의가 진행이 돼서 정부 조직에 대한 개편을 논의를 하도록 해야지 이렇게 그냥 ‘정해 주시면 따르겠습니다’ 이런 식으로 하면 안 됩니다.

그리고 유가족들의 오해일 수도 있고, 심정적으로는 당연히 그런 심정을 가질 수 있잖아요. 그런 부분에 대해서 그렇지 않더라는 것을 충분히 납득도 시키고, 이게 국토부 산하에 사조위가 있지만 사실상 조사는 굉장히 객관적으로 이뤄질 수밖에 없는, 사조위 혼자 하는 것도 아니고 제작사, NTSB, 모든 엔진 제작사, 한 사람이 하는 게 아니잖아요. 여러 기관이 공동으로 하면서 도저히 객관적이지 않으면 그 사고조사 결과가 받아들여질 수 없는, 이게 국제적인 관행도 있고 한 그런 것들인데 그런 내용을 충분히 설명을 하고 이렇게 해야지, 그런 게 너무 지금 안 되고 있어요. 그런 것은 굉장히 문제라고 보여집니

다.

그래서 국토부도 다음번 우리가 소위에서 논의할 때는 자료를 충분히 제공하세요, 그리고 의견도 좀 내시고. 그렇게 하시는 게 맞습니다. 그렇지, 이게 그냥 ‘총리실로 가져가면 될 것 같습니다’ 이것은 너무 무책임한 겁니다. 그렇게 좀 적극적인 자세가 필요하다고 생각합니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 손명수 위원님께서 말씀을 주셔서 제가 간단히 말씀을 드려도 될까요, 위원장님?

○**소위원장 복기왕** 그 말씀과 더불어서 지금까지 국토부에서 이 법안과 관련된 조율된 의견들이 어느 정도까지 있었는지에 대해서, 어차피 한 분 한 분께 설명을 드리기는 어려울 것이고 그리고 이 법안 처리를 언제까지 우리가 그냥 보류하고 있을 수는 없어서 빠른 시일 내에 처리를 해야 합니다.

그래서 지금까지 조율된 의견들에 대해서도 함께 말씀을 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그렇습니다. 손명수 위원님 말씀에 저도 굉장히, 거의 100% 가깝게 공감을 하고 있고요. 저희들도 해외 사례나 이런 부분들도 스터디를 좀 했습니다. 그래서 손명수 위원님 말씀이 맞습니다. NTSB나 캐나다 이런 데 몇 군데를 제외하고는 대부분이 다 교통성이나 교통부 소속으로 돼 있고요. 그다음에 그런 기관에서 독립성이나 인사와 예산의 독립성도 충분히 확보가 되어 있습니다. 이것을 어디에 두느냐가 다 장단점이 있어 보입니다. 물론 국토부에 두고 있을 때 저희들도 장점이 많다고 생각을 합니다. 아까 그 말씀은 손명수 위원님께서도 많이 말씀을 주셨고요.

다만 저희들이 좀 우려하는 바는 이번에 사고 조사를 하면서 저희가 유가족 또는 언론이라든지 일반 국민들한테 신뢰를 잃었던 부분도 사실인 것 같습니다. 이게 무슨 말이나 하면 로컬라이저가 공항 구역이기 때문에, 국토부 소관이기 때문에 면피를 하려고 하는 것 아니냐 이런 부분도 있지만 예산과 인력 이런 부분들이 해외에 비해서 좀 미흡했고 그러다 보니까 유가족들도 불신하는 동기를 제공하지 않았나 이런 측면도 좀 있습니다.

그래서 이것은 지금 단계에서는 저희들이 귀찮으니까 이것을 넘기자 이런 취지보다는, 전문성보다는 신뢰성 부분에서 정부가 또 국토부가 현재는 조금 신뢰를 잃었던 측면도 있다 이런 말씀을 드릴 수밖에 없는 그런 상황이고요. 그래서 아까 위원장님이 말씀 주신 것처럼 사실상 행정부 내에서는 이것을 국무조정실로 이관하는 쪽으로 실무 협의는 지금 하고 있다는 말씀을 드리고 있습니다. 국회에서 결정된 다음에 하기에는 좀 늦기 때문에 실무 협의는 지금 진행되고 있고, 그다음에 대통령실과도 어느 정도는 계속 논의는 하고 있다는 그런 말씀을 드립니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 다른 의견을 갖고 계신 분이 계시니까 한 번 정도 더 우리가 고민을 하고 다음번에, 바로 다음 회차에 이것을 처리하도록 하겠습니다.

그렇게 진행해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

○**염태영 위원** 하여튼 손명수 위원님의 의견에 상당히 설득력이 있고 저도 적극적으로 동의합니다.

그런데 이것을 총리실 산하에 두자, 대통령 산하에 두자, 그것은 너무나도 무책임한 얘기 같고요. 그러면 철도·항공사고조사위원회를 총리실에 두면 얼마 전에 청도 철도 사고

도 총리실에서 나와 조사해야 됩니까? 그 사고의 기준을 어디까지 둘 겁니까? 접촉 사고 다 할 겁니까? 어디까지를 사고로 치는지도 모호하고, 전문성과 책임감을 가지고 하고, 사고가 대형 사고가 나면 당연히 총리 산하에서 조사위원회를 꾸리게 돼 있고 더 큰 사고가 나면 대통령 체제하에서 여러 가지 컨트롤타워가 되는 것 아니겠습니까? 그래서 저는 이번에 무안공항 사고로 인해서 정부조직법을 흔드는 것은 여러 가지 바람직하다고 생각합니다. 아무튼 결론 내야 되니까 아까 윤종오 위원님이 제기했던 것과 마찬가지로 조만간에 소위를 다시 열어서 빨리 결론 냈으면 좋겠습니다.

○소위원장 복기왕 이것을 총리실로 옮긴다라는 것에 대해서 무책임하다라는 말씀을 하셨는데 아마 다른 표현이실 테고요. 저도 이 법안 개정안에 대해서 냈던 사람이기 때문에 그만큼 우리 국민들의 고민도 함께 이 법안 속에 녹아져 있다, 관심 또한 지대하다라는 말씀을 드립니다.

그러면 의사일정 17항부터 25항까지 이상 9건과 그리고 의사일정 26항에 대해서는 계속하여 심사하도록 하겠습니다.

27. 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안(이성권 의원 대표발의) (의안번호 2210055)

(16시59분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제27항 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 27항 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안, 이성권 의원께서 발의하신 개정안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 현행법 제3조에서 규정하고 있는 국가 및 지방자치단체의 드론 활용 노력의 무에 재난의 예방, 대비, 대응 및 복구라는 목적을 추가하고 필요한 경우에 예산의 범위에서 재정적 지원을 할 수 있도록 하는 내용을 담고 있습니다.

개정안은 지난 3월 경상북도에서 발생한 대형 산불 등의 피해를 예방하기 위해서 드론을 적극적으로 활용해야 된다는 의견을 반영하여 드론이 단순히 재난 대응을 넘어서 예방, 대비, 복구 등 재난관리 전 단계에 걸쳐서 적극적으로 활용될 수 있도록 하고 이를 위한 재정 지원 근거를 마련함으로써 재난 분야의 드론 활용을 더욱 활성화하고자 하는 취지로 보입니다.

다만 개정안 조문의 문구 중에 현재 현행법은 소방과 방재를 나열하고 있는데 개정안은 소방을 포함한 재난 및 안전관리 기본법 제3조제1호에 따른 재난의 예방, 대비, 대응 및 복구 그리고 방재를 병렬적으로 규정하고 있습니다. 그런데 방재라는 용어의 의미는 재난의 예방 및 대응을 포함하는 의미로 다른 입법례에서 두루 사용되고 있기 때문에 개정안과 같이 재난의 예방·대비·대응·복구라는 표현을 사용하는 경우에는 현행법에 있는 방재라는 용어는 삭제하여 정리하는 것이 바람직한 것으로 보았습니다. 해당 내용은 3쪽에 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론하시겠습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

토론이 없으므로 토론을 종결하도록 하겠습니다.

의사일정 제27항 드론 활용의 촉진 및 기반조성에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

28. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2211183)

(17시02분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제28항 항공보안법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 김은혜 의원께서 발의하신 항공보안법 개정안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

먼저 보호구역 출입 허가 시 출입 가능 범위를 법률에 명시하는 내용입니다.

개정안은 공항운영자가 출입이 가능한 보호구역의 범위를 정하여 허가하도록 법률에 직접 규정하는 내용을 담고 있습니다.

최근 항공사 등의 항공기 보안점검 미비, 보안구역 무단 출입 등 항공 관련 보안에 관한 문제가 제기된 바 있습니다. 현재는 인천국제공항 보호구역 출입증규정 등 하위규정에 근거해서 출입하는 대상자별로 보호구역 내 출입구역의 범위를 정하고 있고 이에 따라 출입 허가가 이루어지고 있습니다.

개정안은 현재 이에 대한 법적 근거가 명확지 않다는 점에서 이에 대한 근거를 법률에 명확히 규정하고 대상자별로 출입 목적에 맞게 제한적으로 보호구역에 출입할 수 있도록 하려는 것으로 바람직한 취지로 보았습니다.

다음 쪽 하단입니다.

다만 개정안은 신설된 제2항의 보호구역 출입과 출입 가능한 보호구역의 범위와 관련하여 별도의 위임 근거를 두고 있지 않습니다. 그런데 출입 통제를 강화하려는 입법 취지를 달성하기 위해서 현행 제13조제2항을 함께 개정해서 종사자별 보호구역 출입 목적과 업무 관련성을 고려한 출입 가능 보호구역 설정에 필요한 사항을 하위법령으로 위임해서 구체적인 사항을 정할 수 있도록 하는 것이 필요한 것으로 보았습니다.

5쪽입니다.

두 번째 내용은 불법방해행위에 대한 국토교통부장관의 조사실시의 근거를 마련하는 내용입니다.

개정안은 항공기 사고 및 항공안전장애 등이 발생했음을 국토부장관이 인지하거나 항공종사자 등으로부터 보고받은 경우 이에 대해서 조사를 실시할 수 있는 항공안전법의 사실조사 제도를 참고해서 항공보안법에도 항공보안 감독을 위한 현행법상 점검 제도에

더해서 위반사항을 조사할 수 있는 근거를 두고자 하는 내용입니다. 이를 통해 실효성 있는 항공보안 감독을 도모하고자 하는 취지로 보입니다.

다만 개정안의 취지는 바람직하나 현행법상 33조의 국토교통부장관이 실시하는 기존 점검 제도와 개정안에서 추가하고자 하는 조사가 구체적으로 어떻게 구분되는지 해석상 좀 명확하지 않은 부분이 있습니다. 따라서 현행법에 따라서 국토교통부장관이 실시하는 점검에 대한 의미를 보다 구체적으로 보완할 필요가 있는 것으로 보았습니다. 일반적으로 보안점검은 사전적 예방 활동이고 보안 사고에 대한 조사는 사후적 대응 활동이라고 볼 수 있다는 점에서 이에 관한 사항을 보완할 필요가 있다고 보았습니다.

10쪽입니다.

다음은 항공보안 자율신고에 대한 면책규정을 신설하는 내용입니다.

현행법 제33조의2는 누구나 위험 요인을 신고할 수 있도록 항공보안 자율신고 제도를 운영하도록 하고 있습니다. 이를 통해서 신고자에 대한 불이익 처분을 금지하도록 하여서 신고자에 대한 보호조치와 자율신고의 활성화를 유도하고 있습니다.

이에 더해서 개정안은 보안 사고를 발생시킨 당사자가 위반 사실을 자율신고를 할 경우에 고의 또는 중과실인 경우를 제외하고는 불이익한 처분을 받지 않도록 신고자에 대한 면책 제도를 법률에 직접 규정을 하여 이를 은폐함으로써 항공보안을 악화하는 경우를 방지하려는 취지로 보입니다.

다음 쪽입니다.

이러한 자율신고 및 면책 제도는 현재 항공안전법에서 항공안전 자율보고 제도를 운영하고 있고 이 제도에서는 항공안전장애를 일으킨 사람이 10일 이내에 자율보고를 할 경우 고의·중과실을 제외하고는 처분을 받지 않도록 하는 면책 제도를 두고 있습니다.

한 가지, 개정안에서는 현재 항공안전 자율신고라고 표기되어 있으나 이는 항공보안 자율신고로 수정이 필요한 단순 오기로 보입니다. 그리고 관련하여 항공보안 자율신고 제도를 도입하는 경우에는 관련된 부칙에 면책의 적용례를 신설할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

그리고 추가적으로 국토교통부에 따르면 항공보안 사고 중에 보안검색 실패가 절반 이상을 차지하고 있습니다. 이러한 보안검색의 실패 등 보안검색을 소홀히 할 경우에는 현행법에 따라서 형사처벌을 받게 되는데, 개정안의 취지대로 검색요원들의 보안 사고와 관련해서 자율신고를 유도하고자 한다면 이 법에 따른 행정처분에 대한 면제 외에 형사 면책이나 감경이 가능하도록 하여야 실질적인 자율신고 유도가 가능할 것으로 보입니다. 따라서 이러한 형사 면책이나 감경 제도를 함께 도입하는 방안에 대해서도 검토할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

15쪽입니다.

마지막으로 항공기 보안점검 의무 불이행에 대한 처벌을 강화하는 내용입니다.

개정안은 항공기에 대해서 보안점검을 하지 않거나 소홀히 한 항공운송사업자에 대한 제재 규정을 현행 1000만 원 이하의 과태료에서 5000만 원 이하의 벌금으로 강화하는 동시에 현행 과태료 규정도 그대로 존치해서 벌금과 과태료가 병과될 수 있도록 하는 내용을 담고 있습니다. 이는 현행법상 승객에 대한 보안점검과 유사한 취지에서 항공기 보안점검 미실시에 대해서도 과태료를 통한 제재가 아니라 형사처벌을 통한 제재로 강화하

려는 취지입니다.

다만 이러한 처벌 규정의 상향과 관련해서 개정안은 현행 과태료 규정을 그대로 두고 벌금, 형벌 규정을 신설하고 있어서 과태료 규정과 벌칙 규정이 병과되고 있습니다. 그런데 보안점검 미실시라는 하나의 위반 사항에 대해서 과태료와 벌칙을 병과하는 것은 다소 과다한 측면이 있고 벌칙만으로, 형사처벌만으로도 항공운송사업자들의 책무를 강화하려는 입법 취지를 달성할 수 있을 것으로 보이므로 벌칙을 신설할 경우 현행 과태료 규정은 삭제하는 것을 검토할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

이와 관련한 국토부와 이해관계자 의견은 17쪽에 제시해 두었습니다.

지금까지 보고드린 검토의견을 반영해서 21쪽부터 수정의견으로 정리해서 제시해 드립니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

배준영 위원님.

○배준영 위원 배준영 위원입니다.

11쪽의 항공보안법 제50조(벌칙) 조항에 4항 ‘다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 5천만 원 이하의 벌금에 처한다’ 해 놓고 ‘보안검색 업무를 하지 않거나 소홀히 한 사람’이라고 돼 있는데 제가 문제 삼고 있는 것은 이 ‘소홀히 한 사람’, 소홀하다는 겁니다. 그래서 ‘소홀히’라는 표현이 정하는 범위가 광범위하고 모호합니다.

그런데 이게 소홀히 한 경우에는 형사처벌을 받을 수 있기 때문에 이게 법적 안정성과 예측 가능성이 확보되지 않아서 자의적인 법 집행의 여지가 있어 보이고 또 이런 형사 책임에 있어서 또 사업자도 책임이 있지만 검색요원 개인한테도 가는 거기 때문에 그래서 이런 법률 명확성 원칙에 위배가 되기 때문에 ‘소홀히’라고 하지 말고 ‘보안점검을 하지 않는 등 과실이 있는 항공운송사업자에 대한’ 이렇게 그 조항을 좀 수정해 줬으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 전문위원 의견이 어떻습니까?

○전문위원 임종수 방금 배준영 위원께서 보신 부분이 11쪽을 말씀하셨는데 11쪽에 좌측에 있는 제50조 부분은 개정안의 내용이 아니고 현행법에……

○배준영 위원 그래요?

○전문위원 임종수 보안검색에 관한 형벌 규정입니다. 이 형벌 규정을 참고해서 김은혜 의원께서 발의하신 개정안은 16쪽 좌측에 보시면 1호의2를 신설해서 승객에 대한 보안검색이 아니라 항공기에 대한 보안점검 의무를 하지 아니하거나 소홀히 한 사람에 대해서도 동일한 5천만 원 이하의 벌금에 처하도록 하는 형벌 규정 강화 내용을 이번 개정안에 담고 있습니다. 그래서 이 부분에 대해서 말씀하시는 내용……

○배준영 위원 제가 좀 착각을 했는데 어쨌든 제가 지적하고자 하는 바는 마찬가지로입니다. 소홀히 한 사람에 대해서 한다는 게 예를 들어서 매뉴얼을 지키지 않아서 문제가 됐다거나 과실이 명확해 가지고 처벌을 한다거나 이렇게 해야 되는데 소홀히 했다고 하

는 그런 자의적이거나 좀 광범위한 그것을 적용해 가지고 그것을 형사처벌한다고 그러면 이것은 법 집행의 원칙에 맞지 않는다는 취지에서 그래서 다시 한번 말씀드리지만 ‘소홀히 한 사람’이 아니고 ‘과실이 있는 사람’이라고 해야지 명확합니다.

○소위원장 복기왕 전문위원 어떻습니까?

○신영대 위원 법안을 새로 내셔야 돼요, 지금.

○배준영 위원 그러니까 여러 가지 법안의 내용이 있는데 그중에 한 부분을 제가 좀……

○전문위원 임종수 한 가지를 말씀하신 것으로 보입니다.

○배준영 위원 다른 부분은 제가 다 이견이 없습니다만 이 부분에 있어서 제가 문제를 제기한 겁니다.

○송기현 위원 소홀히 했다는 게 무슨 거예요, 배준영 위원님 말씀하신 것처럼?

○전문위원 임종수 아마 자세한, 현재 집행 현장에서 단속되는 사항들을 한번 국토교통부를 통해서 확인하실 수 있을 것 같고요.

○송기현 위원 14조 4항이 항공기에 대한 보안점검을 하지 않은 걸 얘기하는 건데, 그렇지요?

○전문위원 임종수 항공기가 운항 전에 그에 대해서……

○송기현 위원 항공기? 운항 전에 점검을 해야 되는 건데.

○전문위원 임종수 화물이나 항공기 자체에 대해서 보안점검을 실시하도록 의무화되어 있습니다. 현행법은 그 보안점검을 하지 않은 경우에는 과태료만 부과하도록 돼 있는데……

○송기현 위원 과태료하고 벌금은 형사벌이라서 형사벌은 포괄적으로 하거나 그렇게 안 되면 안 되나요? 죄형법정주의가 있어 가지고 사전에 명시적으로 위반행위가 어떤 것이라는 걸 명확하게 해야 된다는 그런 원칙이 있단 말이에요, 깔끔하게.

그런데 보니까 현재도 15항 같은 벌칙에 보면 4조의 2호에 보니까 거기다 승객에 대한 보안점검을 소홀히 한 자는 5천만 원 이하에 처하게 되어 있더라고요?

○전문위원 임종수 예, 동일한 형태의 표현으로 형사처벌이 규정되어 있습니다.

○송기현 위원 그게 다 ‘소홀히 한 자’ 그런 정도로 소위 말하는 법적으로 구성 요건을 규정해서 형사처벌을 하는 것은 내가 볼 때는 위헌의 소지가 굉장히 큰 것 같아요.

○배준영 위원 존경하는 송기현 위원님 좋은 말씀해 주셨는데 예를 들어서 전문위원이 과실이 있으면 처벌을 받아야지요. 그런데 소홀히 했다고 해서 처벌을 받으면 얼마나 억울하겠습니까?

○전문위원 임종수 한번 이 부분, 국토교통부가 현장에서 단속되는 직원들의 사례를 아마 알고 있을 것 같습니다. 한번 확인해 보시면 좋을 것 같습니다.

○배준영 위원 그래서 법은 명확성의 원칙에 의해서…… 아니, 이게 단순히 이것을 지적하거나 경고하는 차원이 아니고……

○소위원장 복기왕 배준영 위원님, 전부 다 아마 같은 생각을 하고 있을 것이라 정부 측에서 의견 한번 내 주시지요.

○배준영 위원 알겠습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 아까 잠깐 논의가 됐습니다만 이것은 기존에 있는 법

을…… 과거에는 기존에는 항공기 내부라면 이것은 외부라든지 다른 분야에 대한 것이기 때문에 기존에도 소홀히 한다는 표현이 있었다는 말씀 드리고요.

또 하나는 이게 소홀하다라는 표현이 여러 가지 해석이 될 수도 있겠습니다마는 저희가 보기에는 예를 들어서 열 가지를 해야 되는데 이 중에 의도적으로 또는 다른 이유로 다섯 가지 정도만 하고 말았다 이랬을 때는 또 항공기 안전에 큰 영향을 줄 수 있다 이렇게 판단을 하거든요. 그래서 그것은 또 과실하고는 다른 케이스가 아닌가 그렇게……

○배준영 위원 열 가지를 해야 되는데 다섯 가지밖에 안 했으면 그건 과실이지요.

○국토교통부제2차관 강희업 그런데 그것은……

○배준영 위원 소홀이라는 게 일반적인 의미가 한 가지를 해야 되는데 치밀하게 완벽하게 못 했다는 의미를 담고 있기 때문에 다르다 이겁니다, 제 얘기는.

○소위원장 복기왕 자, 이 부분에 대한 답을 지금 선뜻 내기가……

송기현 위원님, 어떻습니까?

○송기현 위원 저는 기본적으로 형사별로 처벌하는 것에 대해서는 마땅하지 않다는 입장이고 왜 형사별로까지 해서 처벌을 해야 되느냐. 그럴 필요 없고 과태료를 좀 많은 금액으로 하면 되는 거지 자꾸 형사 범죄를 만드는 건 안 좋다 이런 입장이기도 할 뿐 아니라 방금 말씀하신 것처럼 소홀하다는 애매모호한 구성 요건 가지고 형사처벌하는 것은 죄형법정주의에 위반될 수 있기 때문에 벌금으로 처벌하는 것은 계속 심사했으면 좋겠다 이런 게 제 의견입니다.

○소위원장 복기왕 이 부분에 대한, 지적하신 그 두 가지 부분에 대한 의견을 국토부에서 좀 정리를 해서 이 부분도 계속 심사하는 것이 맞을 것 같습니다.

사실 대부분이 다 비쟁점이었는데 토론을 하다 보니까 하나하나 튀어나와서 이 부분에 대해서도, 의사일정 제28항 항공보안법 일부개정법률안은 심도 있는 심사를 위해서 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

우리 한 5분만 쉬었다가 할까요? 한 6시 반까지, 하는 데까지 해 보고 하는 것으로……

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 원활한 회의진행을 위하여 25분까지 정회를 선포합니다.

(17시17분 회의중지)

(17시30분 계속개의)

○소위원장 복기왕 성원이 되었으므로 회의를 속개하겠습니다.

29. 가덕도신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2211473)

○소위원장 복기왕 의사일정 제29항 가덕도신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 제29항 김도읍 의원께서 발의하신 가덕도신공항 건설을 위한 특별법 개정안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 사업시행자가 신공항건설예정지역 주민의 재정착에 필요한 대책 및 소득창출

사업 지원을 수립·시행할 수 있도록 하는 근거를 마련하려는 것입니다.

현행법 2조에 따라서 신공항건설사업에 포함될 사업으로 같은 법 시행령 2조에 신공항 건설사업에 따라 생활기반을 상실하는 주민에 대한 소득창출 지원사업 및 재정착 지원사업을 규정하고 있지만 그 구체적인 내용은 법령상 직접 규정하고 있지 않기 때문에 실제 어떤 종류의 지원사업이 시행될 것인지 예측하기 어려운 상황입니다.

개정안은 현재 시행령에 규정된 소득창출 및 재정착 지원사업의 시행 근거를 법률로 상향해서 직접 규정하되 그 구체적인 내용을 대통령령에 위임해서 규정하도록 함으로써 대통령령을 통해 주민에 대한 직업전환훈련, 소득창출 지원, 사업시행자에 대한 고용 추천 등 주민지원사업이 명시적인 근거를 바탕으로 안정적으로 추진될 수 있도록 하려는 취지인 것으로 보입니다.

이를 통해 가덕도신공항 건설사업의 원활한 추진과 지역주민들의 권익 보호에 기여할 수 있을 것으로 보았습니다.

다만 국토교통부에서는 개정안이 주민지원사업을 하는 주체로서 사업시행자만을 한정하여 규정하고 있으나 효과적인 지원대책을 위해서는 유사 입법례와 같이 사업시행자 외에 관계 시·도지사, 시장·군수·구청장을 함께 규정하여 관계 지방자치단체에서도 주민의 재정착에 필요한 지원대책을 실시할 수 있도록 하는 근거를 마련할 필요가 있다는 의견을 제시하였습니다.

국토교통부의 의견을 수용하는 경우에 이에 관련된 수정의견을 6쪽에 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

김도읍 위원님.

○김도읍 위원 단체장이 이걸 하도록 한다 그러면 부담이 되지 않나요? 어떻습니까, 차관님?

○국토교통부제2차관 강희업 위원님 잘 아시는 것처럼 현재는 지자체장이 보상을 하고 있고 사업시행자가 주민지원사업 이렇게 나뉘어서 하고는 있는데 저희들은 시·도지사라든지 다른 지자체장들이 한다고 해도 큰 부담은 없을 것으로 봅니다. 이게 경우에 따라서는 재원을 어디서 마련할 것인지 이런 부분도 있을 수는 있겠으나 제가 보기에 그간에 공공주택 특별법이라든지 이런 유사 사례에서도 지자체장과 사업시행자를 같이 해 놓은 사례가 있기 때문에, 이게 처음으로 들어가는 게 아니고 그래서 큰 부담은 없을 것으로 보입니다.

○김도읍 위원 조금 전에 차관님 설명하셨다시피 ‘지방자치단체에서 보상업무를 하고 있으니까’ 이렇게 말씀을 하시는데 부산시는 지금 사실상 국토교통부 업무를 수탁해서 하는 그런 형식이잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○김도읍 위원 유사 입법례가 그렇다고 그러니까 하는데, 그렇다 그러면 수탁업무를 하고 있는 시의, 그러니까 부산광역시로 한정을 하는 게 맞지. 그리고 이 가덕도 특별법은

부산시 또는 강서구 2개밖에 없거든요. 다른 일반법이 아니고 가덕도…… 그러니까 ‘시 또는 구’ 이렇게 한정해야 될 것 같고.

그럼에도 불구하고 이 사업은 국책사업이고 보상업무를 부산시가 수탁해서 하는 일인데 여기에 기초단체인 구까지 포함시키면 이것은 조금 과하지 않나, 만약에 한다면 부산시 정도에서 하는 게 안 맞습니까? 이게 세종시 같은 경우도 딱 그렇게 돼 있거든요. 그렇지요? ‘건설청장 또는 세종특별시장 또는 사업시행자’, 특정이 돼 있잖아요.

○국토교통부제2차관 강희업 위원님 뜻을 받아서 전문위원과 그 조문은 한번 상의를 하도록 하겠습니다.

○김도읍 위원 제 의견은 하더라도 ‘부산시 그다음에 사업시행자’ 이렇게 가는 게 맞다.

○국토교통부제2차관 강희업 지자체는 포함시키는 것으로 하되 그것을 어디로 한정할 것인지는 한번 상의를 하도록 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 또 한편으로는 기초에서 별도의 정책을 시행하고 싶은데 그런 근거가 없을 때는 하고 싶어도 못 하는 이런 일이 있어서 저는 근거를 열어 주는 것이 어떤 가라는 생각을 좀 해 봤습니다.

○신영대 위원 김도읍 위원님, 구청 예산 들어갈까 봐 아까우신가.

○소위원장 복기왕 충분히 이해하는데 운영해 봤던 제 입장에서 볼 때는 그런 지원근거가 좀 있을 때 작은 정책이라도 해 줄 수 있는데 막혀 있으면 불가능하거든요. 그래서 이대로 하시더라도, 정부의 수정안대로 하시더라도 관련 지자체장이 부산시장하고 강서구청장밖에 없으면 그들만 해당되는 거니까……

○정점식 위원 예를 들어 가지고 지금 경남도지사는 사업예정지가 아니기 때문에 아무 관계가 없습니다. 그러니까 시·도지사, 시장·군수로…… 기초 시장·군수는 아예 여기서 빼야지요, 신행정수도법에서 세종특별자치시장 이런 표현처럼.

○소위원장 복기왕 그러니까 관계 지자체장?

○정점식 위원 아니, 그냥 여기처럼 부산광역시장.

○김도읍 위원 또는 사업시행자.

○소위원장 복기왕 또는 강서구청까지 해서 그렇게 정리하시지요.

○김도읍 위원 예, 그러시지요.

○소위원장 복기왕 일부 주민지원사업을 하고 싶은데 근거가 없으면 못 하는 경우가 있거든요.

○전문위원 임종수 위원장님, 한 가지 말씀드리겠습니다.

○소위원장 복기왕 예.

○전문위원 임종수 신행정수도법이랑 신공항건설법 차이는 신공항건설법은 신공항건설 예정지역을 정하도록 하고만 있지 법률 단위에서 그게 부산인지 어딘지를 정하고 있지는 않습니다. 신행정수도법은 그걸 세종 연기·공주로 한다고 정했기 때문에 거기에 세종특별자치시장이라고 뜻을 박아도 되는데 신공항법에서는 ‘부산광역시에 공항을 건설한다’ 이렇게……

○김희정 위원 아니, 가덕도신공항 건설을 위한 특별법인데요.

○정점식 위원 아니, 지금 가덕도신공항 건설을 위한 것인데.

○전문위원 임종수 법에 그 자치단체 이름을 안 쓰니까 이걸 관계 시·도지사라고만 해

놓으면 건설예정지역 지정을 통해서 관계 시·도지사가 확정이 되면서 권한이 생기는 구조로 보통은……

○정점식 위원 건설예정지역 지정이 아직 안 됐습니까?

○전문위원 임종수 건설예정지역 지정이 됐지요, 법률상으로는. 그러니까 법률 구조상으로는 그렇게 나가기 때문에 보통은 자치단체명을 실제로 특정 자치단체가 건설예정지역이라 하더라도 법률 단계에서는 그냥 ‘관계 시·도지사 그다음에 시장·군수·구청장’ 이렇게 해서……

○김도읍 위원 아니, 법 제명 자체가 가덕도신공항 특별법인데.

○소위원장 복기왕 내용에 차이는 전혀 없어 보입니다.

○김도읍 위원 그래요?

○소위원장 복기왕 예, 관계 지자체장이 거기밖에 없으니까요.

이렇게 토론 종료하시지요.

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제29항 가덕도신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 원안 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

30. 도로법 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2206866)

31. 도로법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2209984)

(17시39분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제30항·31항, 이상 2건의 도로법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 30항·31항 도로법 개정안 2건 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

2건의 도로법 개정안은 방호울타리 등 보행자 안전시설의 설치를 의무화하는 내용입니다.

검토의견 보고자료 3쪽에서 보고드리겠습니다.

두 개정안은 공통적으로 보행자 안전을 위해서 도로안전시설로서 방호울타리를 보도에 설치하도록 하는 내용입니다. 구체적으로 현행법상 도로의 부속물 중에 ‘그 밖의 도로 기능 유지 등을 위한 시설’로 정의되어 있는, 포함되어 있는 방호울타리를 도로안전시설의 일부로 명확히 규정하는 내용인데 현행법상으로는 도로의 구조·시설 기준에 관한 국토교통부령에 방호울타리를 오히려 도로안전시설의 한 유형으로 규정을 하고 있습니다. 그래서 법률에서는 그 밖에 도로 기능 유지를 위한 시설로 돼 있으나 실제 부령에서는 오히려 도로안전시설의 한 유형으로 되어 있어서 이 두 가지 일치하지 않는 법률과 하위법령 간의 정합성 차원에서도 이를 법률에서 도로안전시설의 하나로 명확히 규정하려는 개정안의 취지는 타당한 것으로 보았습니다.

구체적으로는 방호울타리 설치와 관련해서 민홍철 의원안은 보행자의 안전을 위하여 교통사고 발생 우려가 있는 도로 구간에 설치하도록 하고 있고, 복기왕 의원안은 기존에 완성된 도로는 제외하고 도로공사 후 새로 설치되는 보도 중 국토교통부령으로 정하는 보도에 설치하도록 하고 있는데 두 가지는 사실상 같은 내용으로 볼 수 있습니다. 그래서 이 두 가지 공통적인 내용은 하나로 통합을 해서 5쪽부터 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 제가 이 법안을 대표발의했었는데요. 이 개정을 하게 된 취지가 작년도에 서울 시청역 급발진 사태 때 방호울타리가 오히려 더 인명을 해하는 이런 것을 보고……

방호울타리의 종류가 두 가지가 있습니다. 하나는 사람이 차도로 들어가지 않게끔 하기 위한 방호울타리가 있고 또 하나는 차량이 보도로 침범하지 못하게끔 막기 위한 방호울타리가 있는데 이것이 용어 자체가 너무나 명확하게 구분되어 있지 않아서 말씀하신 54조 2항을 제가 어떻게 하면 정확하게 표현할까라고 고민을 하다가 그 내용에 대해서는 전문위원과 부처에서도 다 이해를 하고 동의를 하신 것으로 아는데, 표현을 ‘도로관리청은 차량으로부터 보행자를 보호하기 위하여 국토교통부령으로 정하는 보도에는 방호울타리 등 보행자 안전시설을 설치하여야 한다’ 이렇게 명확하게 표현하는 게 어떤가라는 수정안을 이 자리에서 좀 제안드립니다.

○국토교통부제2차관 강희업 정부 측에서는 위원장님 말씀에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 다른 토론 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

토론이 없으므로 토론을 종결하도록 하겠습니다.

그러면 의사일정 제30항과 31항, 이상 2건의 법률안은 본회의에 부의하지 않고 지금까지 심사한 결과를 바탕으로 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으므로 가결되었음을 선포합니다.

32. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)(의안번호 2206996) (17시43분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제32항 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 김도읍 의원께서 발의하신 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 개정안 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

현행법에는 역세권개발사업의 종류에 따라서 개발구역 지정이 해제되어야 함에도 이에

관한 법률적 근거가 명확히 구비되어 있지 않은 상황입니다. 따라서 개발사업이 종료된 후에도 개발구역 지정이 해제되지 않는다면 해당 구역 내에 건축물의 건축 등의 행위가 제한될 수 있는 상황입니다.

따라서 개정안은 공사 완료의 공고를 해서 개발사업이 종료되는 경우에는 공고일의 다음 날부터 개발구역 지정이 해제된 것으로 간주하고, 또한 개발사업이 중지되어서 개발구역 지정이 해제되는 경우에도 용도지역, 지구단위계획구역은 개발구역 지정 전후로 각각 환원 또는 폐지된 것으로 간주할 수 있도록 하는 내용을 법률에 명확히 규정하는 내용입니다.

개정안은 역세권개발사업의 준공 또는 중지에 따른 토지이용규제를 합리화하려는 내용으로 타당한 입법으로 보았습니다. 다만 다른 법률의 입법례를 참고해서 약간의 자구수정을 반영을 했고, 이에 관한 내용은 4쪽부터 5쪽까지의 수정의견으로 반영해 드렸습니다.

한 가지, 5쪽에 반영되어 있는 수정의견에서 현재 개정안은 공사가 완료되어 22조에 따라 공사 완료의 공고를 한 경우 공고일의 다음 날에 개발구역 지정이 해제된 것으로 본다고 되어 있는데, 공사 완료의 공고와 함께 지난 2025년 8월 1일부터 시행된 현행 법률에 사업의 환지 방식을 도입을 했기 때문에 환지 방식의 사업의 경우에는 공사 완료의 공고와 동일하게 환지처분이 있을 때 공사가 종료되는 상황입니다. 그래서 공사 완료의 공고 옆에 환지 방식에 따른 사업인 경우에는 환지처분의 공고를 한 때 개발구역 지정이 해제된 것으로 볼 수 있도록 추가하는 내용으로 수정의견을 반영했습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의견이 없으므로 토론을 종결하도록 하겠습니다.

의사일정 제32항 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

33. 철도안전법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2207463)

(17시46분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제33항 철도안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 서범수 의원께서 발의하신 철도안전법 개정안 보고드리겠습니다. 1쪽입니다.

현행법은 노면전차 운전자에게 철도차량 운전면허 외에 도로교통법상 운전면허도 함께

받도록 하고 있습니다. 이는 도로교통 체계 및 안전에 관한 기본적인 소양과 지식을 갖추게 하려는 목적인데 해당 운전면허에 연습운전면허도 포함되어 있는 상황입니다. 그러나 연습운전면허는 본면허를 받기 전에 임시적인 면허이기 때문에 그 당초의 취지에 부합하는 것으로 보기 어렵다는 점에서 개정안과 같이 노면전차 운전자가 동시에 갖추어야 하는 도로교통법상 운전면허 중 연습운전면허를 제외하는 것은 타당한 것으로 보았습니다.

다만 4쪽에 수정의견을 제시하였습니다. 해당 사항은 개정 법률이 시행 될 때 기존에 노면전차 운전면허를 발급받은 사람과 관련한 경과조치가 필요하다는 점에서 경과조치를 보완한 수정의견을 제시해 드렸습니다.

다음, 5쪽입니다.

현행법은 선로 또는 일부 철도시설에 철도운영자 등의 승낙 없이 출입하거나 통행하는 행위를 금지행위로 규정하고 있는데 개정안은 신호등과 같은 교통안전시설이나 경찰공무원 등의 신호·지시에 따라서 노면전차의 선로를 통행하는 경우는 금지행위에서 제외하려는 것입니다. 즉 노면전차의 특성상 선로가 도로에 설치될 수 있고 노면전차의 선로가 도로와 혼용차로로 운영될 수 있는데 이 경우에는 해당 노면전차의 선로에서 경찰관의 지시, 도로와 마찬가지로 경찰관의 지시나 신호등과 같은 교통안전시설의 지시에 따라서 움직여야 하는데 이러한 것을 금지행위에서 제외하고 있지 않다 보니까 지금 도로 위에 설치된 선로에 철도운영자의 승낙이 없이는 아예 출입이 안 되는 법률상 미비점이 발생하고 있습니다. 이를 반영해서 개정안은 현행 도로교통법과 상충되지 않도록 개정하려는 것으로 타당한 취지로 보았습니다.

다만 개정안 48조 1항 5호에서 도로교통법 5조에 따라 교통정리를 하는 경찰공무원 등 국토교통부령으로 정하는 자가 하는 신호·지시에 따라 통행하는 경우는 제외한다고 하면서 국토교통부령으로 신호·지시를 할 수 있는 자를 추가로 규정하는 방식으로 제안되어 있는데, 동일한 도로 위에서의 규제이기 때문에 도로교통법과 동일하게 규정하는 것이 상호 두 법률 간에 상충이 발생하지 않도록 하는 방법으로 판단이 됩니다.

이를 반영해서 7쪽에 수정의견을 제시해 두었습니다. 수정의견에서는 ‘도로교통법 5조에 따른 신호 또는 지시에 따라서 선로를 통행하는 경우는 제외한다’로, 도로교통법에 따르도록 수정의견을 제시했습니다.

마지막으로 9쪽입니다.

개정안은 시·도지사가 과태료 부과·징수권자가 될 수 있는 사유 중에 업무에 종사하는 동안 열차 내에서 흡연을 한 사람은 제외하고 선로에 승낙 없이 출입하거나 통행한 사람을 새로 추가하는 내용입니다.

이 개정 사항은 특별한 개정 의도를 가지고 있다기보다는 2023년 3월 달에 철도종사자의 업무 중 흡연금지 규정을 신설하면서 관련 개정 사항으로 과태료 부과권자에 관한 연계 개정이 이루어졌어야 하는데 연계 개정이 이루어지지 못하면서 당초 1호·2호가 사실 2호·3호로 바뀌었어야 되는데 그것을 반영하지 못한 부분을 맞추어서 개정하려는 취지입니다. 그래서 이와 같은 개정안은 타당한 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제33항 철도안전법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

34. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(손명수 의원·윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2210438) (17시51분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제34항 철도산업발전기본법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 철도산업발전기본법, 손명수 의원님과 윤영석 의원님이 동시에 발의하신 개정안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 현행 철도산업발전기본법 제8조의 철도산업의 지원 사항에 철도운영자가 노후 철도차량을 교체하는 경우 국가가 필요한 자금의 일부를 보조할 수 있도록 법률에 명시하는 내용입니다.

해당 개정안은 2004년도에 고속철도 개통 시에 도입된 KTX-1의 기대수명이 2033년에 도래하게 됨에 따라서 해당 차량들의 교체를 위한 대규모 예산의 소요가 예상되는 상황에서 현재 도시철도법에 따르면 노후 도시철도차량을 교체하는 경우에 국가가 해당 차량 구입비의 일부를 지원할 수 있도록 법적 근거가 있지만, 철도산업발전법에는 이러한 노후 철도차량 교체에 관한 지원 근거가 명시적으로 마련되어 있지 않은 상황입니다. 따라서 이러한 KTX-1 교체는 철도 안전 및 서비스 개선 측면에서 필요한 과제이며 현재 철도공사(코레일)의 재무상태가 취약하다는 점 등을 전반적으로 고려할 때 이러한 노후 철도차량 교체에 관한 국비 지원 사항을 법률에 명시하는 개정안의 취지는 타당한 측면이 있는 것으로 보았습니다.

다만 개정안의 내용과 관련해서는 국가 재정부담과 관련한 논의가 필요하기 때문에 해당 사항에 관해서는 국가 재정부담 등을 종합적으로 고려해서 입법정책적으로 판단할 필요가 있다고 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

○한준호 위원 노후차량 관련해서 기준이 몇 년인가요?

○국토교통부제2차관 강희업 저희 기준이요 지금 30년 기준으로 그렇게 보고 있습니다.

○한준호 위원 30년 기준으로 돼 있고, 그러면 지금 현재 기준에 도래되는 차량들이나

이런 것들은 국토부가 대략적인 수치는 다 파악하고 계시는 거지요?

○국토교통부제2차관 강희업 예, 다 갖고 있습니다.

○한준호 위원 그 기준에서 예산을 세우시면 되겠네요.

○국토교통부제2차관 강희업 예, 그렇습니다.

○소위원장 복기왕 더 없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제34항 철도산업발전기본법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데
이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

35. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2202237)

36. 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정법률안(서범수 의원 대표발의)(의안번호 2203708)

(17시54분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제35항과 제36항, 이상 2건의 대도시권 광역교통 관리에
관한 특별법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원은 먼저 35항에 대해 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 이견태 의원께서 발의하신 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법
개정안 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안은 현행법에 따른 광역버스운송사업의 범위에 수요응답형 여객자동차운송사업을
추가하려는 내용입니다. 이러한 개정안은 광역교통 수요를 담당하는 운송사업에 대한 재
정 지원의 형평성을 제고하고 수요응답형 여객자동차운송사업의 활성화를 도모한다는 측
면에서 타당하다고 판단됩니다.

다만 국토교통부에서는 재정 지원 등을 위해서 시행령 개정이나 운영을 위한 지침의
제정 등에 일정한 기간이 소요될 것으로 예상되기 때문에 법률의 시행일을 6개월 정도로
유예할 필요가 있다는 의견을 제시한 바 있습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

의견이 없으므로 토론을 종결하고, 이어서 제36항에 대해서 전문위원 보고해 주시기
바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 36항 서범수 의원께서 발의하신 대도시권 광역교통 관리

에 관한 특별법 보고 드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 현행법에 따른 대규모 개발사업을 완료하기 전에 확정된 광역교통 개선대책을 이행하도록 법률에 의무화함으로써 대도시권의 교통 문제를 완화하고 입주민의 교통 불편을 해소하려는 취지입니다.

이와 관련해서 광역교통 개선대책으로 추진되는 사업 중에 철도사업 등 일부 사업의 경우에는 사업 자체의 특성상 장기간이 소요되기 때문에 개발사업을 완료하기 전에 해당 개선대책을 완료하는 것이 현실적으로 어려운 측면이 있다는 의견이 있습니다.

이에 대규모 개발사업이 완료되기 전에 광역교통 개선대책이 이행되기 어려운 사정이 있다고 광역교통위원회가 인정하는 경우 등에 한해서 예외를 두도록 하는 방안을 고려할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

방금 보고드린 사항을 정리한 수정의견을 보고자료 외에 별지로 제공해 드렸습니다. 별지 2쪽과 3쪽에 말씀드린 대규모 개발사업을 완료하기 전에 확정된 광역교통 개선대책을 이행하도록 하되 완료하기 어려운 사정이 있다고 광역교통위원회가 인정하는 경우에는 그러하지 아니하도록 단서로 예외규정을 신설하는 내용과 개정법률의 적용례에 부칙 조항을 보완하였습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하겠습니다.

의사일정 제35항과 36항, 이상 2건의 대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 일부개정 법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시므로 가결되었음을 선포합니다.

37. 자동차관리법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2207500)

38. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2211129)

39. 자동차관리법 일부개정법률안(맹성규 의원 대표발의)(의안번호 2208411)

40. 자동차관리법 일부개정법률안(윤종균 의원 대표발의)(의안번호 2209444)

41. 자동차관리법 일부개정법률안(김정재 의원 대표발의)(의안번호 2210686)

(17시58분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제37항부터 제41항까지 이상 5건의 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 먼저 의사일정 37항 및 38항 윤재옥 의원님과 문진석 의원님께서

발의하신 자동차관리법 개정안에 대해서 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

두 개정안은 공통으로 사업용 대형 화물자동차 등에 대한 정기점검 제도를 도입하려는 내용입니다.

5쪽에서 검토의견 보고드리겠습니다.

현행 자동차관리법에 따르면 자동차 소유주는 자동차에 대해서 신규검사, 정기검사와 튜닝검사, 임시검사 등의 자동차검사를 받도록 의무화되어 있습니다.

그런데 개정안에 따른 자동차 정기점검제도는 자동차의 안전과 직결되는 자동차 구조 장치 및 부품을 분해하여 점검하고 결함 부분을 정비하도록 하는 제도로서 과거부터 사업용 승용 및 승합, 화물자동차 등을 대상으로 실시되어 왔었으나 2013년도에 정기검사와 검사항목 등이 중복되고 소유자의 부담 완화필요성이 있다는 이유로 현행 자동차 정기검사로 통합되면서 폐지된 바 있는 제도입니다.

그런데 최근에 고속도로를 주행하던 사업용 대형화물차에서 바퀴 이탈사고가 발생하는 등 대형화물차에 대한 차량 점검 및 관리가 강화될 필요가 있다는 지적이 제기되고 있으며 이러한 취지에서 두 개정안이 발의된 것으로 보입니다.

7쪽입니다.

이 개정안들은 일정한 차령이 경과한 사업용 대형화물차에 대해서 정기점검을 받도록 하는 내용인데 윤재옥 의원안의 경우에는 이러한 정기점검에 수반하여 정비업자가 거짓으로 점검하는 경우 등록 취소 또는 사업 정지를 명할 수 있도록 하고 정기점검을 받지 아니한 자에 대해서는 과태료를 부과하도록 하고 있습니다.

또한 문진석 의원안은 정기점검을 받지 아니한 자에 대하여 시장·군수·구청장이 정기점검을 명령하도록 하고 미이행 시 운행정지 등의 처분을 하는 등 두 개정안 사이에 정기점검 의무의 실효성 확보 방식에 약간의 차이를 보이고 있습니다.

이와 관련해서 정기점검제도 자체는 2013년도에 소유자의 경제적 부담과 불편해소 차원에서 정기검사로 통합된 바 있는 제도입니다. 따라서 개정안들과 같이 정기점검제도를 재도입하는 경우에도 차량 소유자 등의 부담을 최소화할 수 있도록 적정 범위의 점검 항목이나 점검 주기 등을 하위법령에 위임해서 구체적으로 정해 줄 필요가 있는 것으로 보았습니다.

두 번째, 과태료 등의 이행확보 수단과 관련해서 두 개정안 모두 정기점검 결과 자동차가 안전기준에 부합하지 않는 등의 경우에는 소유자가 그 자동차를 정비하도록 의무화하고 있는데 그 정비 의무를 이행하지 않을 경우에는 이행확보 수단이 마련되어 있지 않습니다. 그래서 이러한 정비 의무를 이행하지 않은 자동차 소유자에게는 과태료 등의 수단을 보완하는 방안도 검토할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

마지막으로 문진석 의원안에서는 이번 정기점검의 대상으로 화물자동차 외에도 여객자동차 운수사업용 자동차 중 일정 중량 이상의 특수자동차를 포함하고 있습니다. 그런데 이러한 여객자동차 운수사업법에 따른 특수자동차는 대여용 차량으로 사용하는 캠핑카가 이에 해당하게 됩니다.

그런데 이에 대해서 국토교통부는 캠핑용 자동차의 경우에는 화물자동차와 같은 유사 사고 사례를 찾기 어렵고 여객자동차 운수사업법에 따라서 해당 캠핑용 자동차는 운행연

한이 9년으로 정해져 있어서 일정 차량이 경과한 경우에는 법률에 따라서 사용이 제한된다는 점에서 이를 포함할 규제의 필요성이 낮다는 의견을 제출한 바 있습니다.

지금까지 보고드린 내용을 반영해서 보고자료 외 별지로 수정의견을 제시하였습니다. 이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

그런데 이 중에 윤재옥 의원님 안과 문진석 의원님 안이 있는데 저희가 이렇게 판단한 게 한 두 가지 정도 차이가 나는데 윤재옥 의원님 안에 저희는 동의를 하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

윤종오 위원님.

○윤종오 위원 화물자동차 안전하게 관리하자는 데에는 기본적으로 동의하는데요. 같이 일하시는 노동자들에 너무 큰 부담이 가도 안 되잖아요. 지금도 정기점검이 2년 지난 차량은 1년에 지금 두 번 하지 않습니까, 그렇지요? 두 번 하면 거기에 추가해서 한 번 점검을 한다는 거잖아요. 그렇게 되면 그 주기도 좀 문제가 될 테고.

그래서 제가 판단할 때는 바퀴 탈거까지 해서 세부적인 내용까지 보는 것을 한 번은 이렇게 점검을 하고 한 번은 지금 현행대로 검사를 하고 이 정도 수준이면 어느 정도 안전도 확보하고 부담도 적게 갈 수 있는 그런 방안이 되지 않을까 하는 생각이 드는데, 당시 2013년도에 이런 정기점검법이 폐지된 이유가 있는 것이지 않습니까? 그런 부분들도 조금 살리는 것이고, 또 이렇게 새로운 방안을 좀 찾으면 좋을 것 같다는 제안을 드립니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 어떻습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 저희가 지금 이 부분에 대해서도 일방적인 게 아니고 같이 논의를 계속하고 있습니다. 그래서 기준이라든지 이런 부분은 하위법령에서 저희가 정비토록 하겠습니다.

이게 취지 자체가 이런 보조바퀴 부분에서 문제가 크게 생기다 보니까 현재의 자동차 검사로만은 그런 부분이 어렵다 그래서 새로 도입을 하고자 하는 취지이기 때문에 다만 위원님 말씀 주신 것처럼 그런 부분이 또 지나치면 부담이 될 수 있기 때문에 그것은 계속 논의하면서 보완하도록 하겠습니다.

○윤종오 위원 지금 2년 이상 된 차량은 1년에 2회 이상 정기검사를 받는 것은 이미 정해져 있는 거잖아요. 그래서 이것을 지금 수정해야 되는 부분이 있잖아요, 방금 제 의견대로 하면?

○국토교통부제2차관 강희업 현재 저희는 한 2~3년 정도에 받는 쪽으로 지금 검토를 하고 있습니다.

○전문위원 임종수 한 가지 말씀드리면 현재 위원님께서 말씀하신 정기검사, 신규검사 이런 것들의 검사주기는 모두 다 국토부령으로 위임되어 있습니다. 그래서 지금 별지배부해 드린 수정의견 두 번째 쪽 중반을 보시면, 지금 개정안에 따라 도입하고자 하는 정기점검을 어떻게 받을지 그 유효기간은 어떻게 할지 등등을 다 국토부령으로 정하도록 했기 때문에 아마 위원님께서 말씀하신 그런 현행 정기검사와 새로 도입되는 정기점검 사이에 그런 검사주기에 관한 문제는 국토부령을 통해서 아마 조정을 해야 될 것으로 보

입니다.

○**윤종오 위원** 부령으로 조정할 때 그것을 감안해 주시면 고맙겠습니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 예.

○**소위원장 복기왕** 꼭 반영을 해 주시고요.

그러면 의사일정 37항과 38항에 대한 토론은 마쳐도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이어서 39항에 대한 전문위원 보고를 해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 의사일정 39항 자동차관리법 일부개정법률안 맹성규 의원께서 제안한 개정안 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안은 자동차의 말소등록 시에 공동소유자 전원의 동의를 받기 어려운 사정이 있는 때에는 해당 자동차의 환가 가치가 남아 있지 아니한 경우에 한해서 예외적으로 공동소유자 일부가 말소등록을 할 수 있도록 허용하고자 하는 내용입니다.

현행법 제13조에서는 원칙적으로 자동차 소유자가 시·도지사에게 말소등록을 신청하도록 규정하고 있고 이에 따라서 공동 소유를 하고 있는 자동차의 경우에는 공동소유자 전원이 동의를 해서 말소등록을 신청하여야 하는 상황입니다.

그런데 공동소유자나 공동상속인들 중에 일부가 소재불명이거나 연락두절 등의 사유로 동의를 해 줄 수 없는 상황인 경우에는 시·도지사가 말소등록 신청을 거부할 수밖에 없기 때문에 결과적으로 자동차 소유자들의 재산권이 불합리하게 제한되고 있다는 문제가 제기되고 있습니다.

이에 개정안은 차령 등 대통령령으로 정하는 기준에 따라서 환가 가치가 남아 있지 않다고 인정되는 경우로서 폐차를 요청하는 경우에는 공동소유자 전원의 동의를 받기 어려운 특별한 사정이 있다면 해당 자동차의 일부 소유자가 그 자동차의 말소등록을 할 수 있도록 하는 절차를 마련하려는 것으로서 그 취지가 타당하다고 보았습니다.

다만 일부 보완할 사항을 말씀드리면 첫 번째, 개정안 제13조제12항 각호 외의 부분에서 시·도지사가 말소등록을 허용할 수 있는 사유로서 동의받은 공동소유자 지분의 합이 전체 지분의 절반 이상인 경우 또는 말소등록 사실의 공시 이후 90일 이내에 이의가 없는 경우로 두 요건 중 하나에 해당하면 시·도지사가 말소등록을 할 수 있는 것으로 규정하고 있습니다.

그런데 개정안의 취지로 볼 때 이 두 소유지분의 문제와 일정 기간 이후 공시를 통해서 이의가 없을 것이라는 요건이 모두 충족될 때 말소등록을 할 수 있도록 허용하는 것이 합리적으로 판단이 됩니다.

두 번째, 체계·자구에 관한 사항으로서 공동소유자의 약칭에 관한 문제가 개정안에서 다소 혼동을 줄 수 있기 때문에 이에 관해서 일부 보완을 하였습니다. 페이지 5쪽에 방금 말씀드린 내용을 반영해서 수정의견으로 제시하였습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제39항에 대해서도 의견이 없으시므로 토론을 종결하겠습니다.

이어서 의사일정 40항에 대해서 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 제40항 윤종균 의원께서 발의하신 자동차관리법 일부개정 법률안 보고드리겠습니다.

1쪽입니다.

개정안은 자동차의 매매와 관련하여 타인 소유 차량의 표시·광고 시에 소유자의 동의를 받도록 하고 정보통신서비스 제공자는 광고 게재 시 소유자 동의 여부를 확인하도록 의무화하려는 것입니다.

또한 자동차매매업자가 자동차 이력 정보를 제공하지 아니한 경우에도 허위로 제공한 자와 동일하게 2년 이하의 징역이나 2000만 원 이하의 벌금에 처하도록 처벌규정을 강화하는 내용입니다.

개정안과 관련해서 현행 자동차관리법에서는 자동차매매업자가 인터넷을 통하여 자동차 광고를 할 때는 자동차 이력과 판매정보 등 국토부령으로 정하는 사항을 게재하도록 하고 허위로 제공한 자에 대해서는 2년 이하의 징역이나 2000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데 개인 간의 거래에 대해서는 별도의 규정이 없습니다.

그런데 최근 국토교통부가 조사한 온라인 직거래 플랫폼의 상황을 보면 모든 플랫폼에서 자동차를 소유하지 않은 사람도 해당 차량의 매매를 위한 광고글 게시가 가능하며 소유자의 동의 확인 절차는 부재한 것으로 나타났습니다.

이에 개정안은 누구든지 타인 소유의 자동차에 대하여 매매를 위한 표시·광고를 하려면 소유자의 동의를 받도록 의무화하고 정보통신서비스 제공자에게는 소유자 동의 여부를 반드시 확인하도록 하는 의무를 부과하려는 것입니다. 이를 통해 중고차 사기로 인한 피해를 방지하고 자동차 소유자의 재산권을 보호할 수 있다는 측면에서 그 입법 필요성이 인정된다고 보았습니다.

또한 개정안은 자동차 이력 등의 정보를 제공하지 아니한 자동차매매업자에 대해서도 허위로 정보를 제공한 경우와 동일하게 처벌을 강화하는 내용을 담고 있는데 이 역시 소비자를 보호할 수 있다는 점에서 바람직한 입법으로 보았습니다.

3쪽입니다.

다만 정보통신서비스 제공자에 대한 과태료 수준과 관련해서 개정안은 자동차 소유자의 사전 동의를 받지 아니하고 광고를 게재하거나 사전 동의 여부를 표시하지 아니한 정보통신서비스 제공자에 대해서 1000만 원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 있는데 같은 조 5항제10호에서는 자동차 소유자의 동의를 받지 않고 자동차의 표시·광고를 한 자, 그러니까 다른 사람 소유의 자동차를 판매하는 것으로 인터넷에 게재한 자에 대해서는 50만 원 이하의 과태료를 부과하고 있어서 이에 대해서 정보통신서비스 제공자 측에서는 상대적으로 과태료 수준이 너무 과다하지 않느냐라는 의견을 제시하고 있습니다.

그리고 보고자료 4쪽에 개정안 80조제7호의2에 정보를 제공하지 아니한 자동차 매매업자에게 허위로 제공한 경우와 동일하게 2년 이하의 징역이나 2000만 원 이하의 벌금을 적용하도록 하고 있는데 이에 대해서도 자동차매매업자 이해관계자 측에서 해당 규제가

과도하다는 의견을 제시하고 있습니다.

따라서 이러한 처벌규정과 관련해서는 소비자 보호 측면이나 정보 게재 행위의 중요성, 유사 입법례 등을 종합적으로 고려할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

다만 몇 가지만 제가 추가 첨언을 드리면 이 중에 정보통신서비스 제공자에 대한 과태료 수준 부분인데요, 이것도 의원님 발의하신 것처럼 개인보다 법인 또는 기업의 과태료 금액을 높게 설정할 필요가 있지 않느냐 해서 저희는 개정안에 동의를 한다고 얘기할 수 있고요.

그런데 마지막으로 단순 누락의 경우에도 2년 이하의 징역 또는 2000만 원 이하의 벌금으로 되어 있는 부분은 허위와 미고지 부분, 단순 누락 부분을 조금 구분해서 과태료와 벌금으로 구분하면 어떨까 저희는 그런 판단을 하고 있습니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

○윤종균 위원 제가 저거 했는데 작년에 제가 박상우 장관 차를 타는 바람에, 앞으로 그런 일이 없도록 하기 위해서 그랬습니다.

저도 사전에 부처하고 논의된 과정을 다 얘기를 좀 들었고요.

그래서 이것만 확실히 하면 될 것 같아요. 허위는 범죄 목적이 있는 것이 아닙니까? 그것은 벌금 2000만 원으로 하는 거고. 단순 누락 이것은 똑같이 2000만 원은 좀 과하다 이런 취지의 문제 제기이기 때문에 이것은 과태료를 다른 법하고 비슷하게 100만 원 정도 선에서 그렇게 수정해서 하면 괜찮을 것 같습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 예.

○전문위원 임종수 방금 말씀하신 내용 보고드린 보고자료 외에 별도로 수정의견을 배부해 드렸습니다. 그래서 일부 자구를 보완하고 방금 윤종균 위원께서 말씀하신, 벌칙을 과태료 부분으로 수정하는 부분까지 반영한 수정의견을 제시해 드렸습니다.

○국토교통부제2차관 강희업 위원장님, 다른 건 다 정리가 된 것 같은데요. 조금 준비기간이 필요할 것 같습니다. 그래서 6개월로 해 주시면 좋을 것 같습니다.

○소위원장 복기왕 부칙을?

○국토교통부제2차관 강희업 예. 홍보나 이런 부분들도 준비할 시간이 있다는 의견이 많아서……

○소위원장 복기왕 대표발의하신 윤종균 위원님, 동의하십니까?

○윤종균 위원 동의합니다.

○소위원장 복기왕 다른 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 토론이 없으므로 의사일정 40항에 대한 토론을 종결하도록 하겠습니다.

이어서 의사일정 41항 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 의사일정 41항 김정재 의원께서 발의하신 자동차관리법 개정안 보고드리겠습니다.

보고자료 1쪽입니다.

개정안은 자동차안전·하자심의위원회의 위원의 연임을 2차에 한하여 할 수 있도록 연임을 제한하고 위원의 비밀누설 금지를 법률에 직접 규정하며 이를 위반하는 경우 해촉 또는 1년 이하의 징역, 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하는 내용입니다.

현행 자동차관리법상 교환이나 환불중재 등의 업무를 수행하고 제작 결함 등의 시정 등과 관련한 사항을 심의하는 자동차안전·하자심의위원회가 설치되어 있는데 100인 이내로 구성되어 있고 임기는 2년이며 현행법상 연임에 관한 제한은 없습니다.

그리고 이러한 하자심의위원회 위원들의 업무 특성상 기업의 영업비밀 등을 알 수 있는데 이와 관련해서 국토교통부 고시에 직무상 알게 된 사항을 누설하지 않도록 하고 있으나 고시 특성상 별도의 처벌 규정은 없습니다.

그런데 이러한 하자심의위원회 위원들의 연임을 제한하는 규정이 없기 때문에 자동차 교환·환불을 위해서 중재부를 구성할 때 소비자 또는 제작자가 선호하는 특정 위원이 장기간 반복적으로 선정된다는 지적이 있고 위원들의 비밀누설을 금지하거나 제재할 수 있는 별도의 근거가 없어 개선이 필요하다는 지적이 있어 이에 개정안은 연임 횟수를 2회로 제한하고 비밀누설 금지를 법률에 직접 규정하려는 내용으로 타당한 입법조치로 보았습니다.

3쪽 말씀드리겠습니다.

그리고 비밀누설 금지 의무를 규정함과 동시에 이를 위반하는 경우 위원의 해촉 사유에 포함시키고 벌칙을 부과하도록 하는 개정 내용들은 필요한 입법조치로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 복기왕 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

없으십니까?

○송기현 위원 2차에 한해서 연임한다는 게 정확하게 어떤 뜻이에요, 명확하게? 2차에 한해서 연임할 수 있다면 세 번 할 수 있다는 얘기에요?

○전문위원 임종수 토털 임기는 세 번으로 해석되고 있습니다.

○송기현 위원 세 번 할 수 있다는 얘기이지요?

○전문위원 임종수 예.

○소위원장 복기왕 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제41항에 대한 토론도 종결하도록 하겠습니다.

의사일정 제37항부터 41항까지 이상 5건의 자동차관리법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

마지막으로 산회를 선포하기 전에 마지막까지 회의장을 지켜 주신 존경하는 윤종오 위원님, 정점식 위원님, 윤재옥 위원님, 배준영 위원님, 김희정 위원님, 송기현 위원님, 신영

대 위원님, 윤종균 위원님, 정준호 위원님, 한준호 위원님, 함께 끝까지 노력해 주셔서 감사드리면서요.

내일 저희가 10시에 심사를 하기로 했는데 오늘 일부 보류된 법안에 대해서 추가적으로 하면 9월 달에 급하지 않게 우리가 교통법안소위 시간을 잡아도 될 것 같아서 기왕에 일정들 조정하셨을 테니까 내일 10시에 오늘 보류된, 계속 심사하기로 한 법안들에 대해서 법안 심사를 하도록 하겠습니다.

○**윤종오 위원** 다음에 하지요. 다른 날 안 한다고 해서……

○**소위원장 복기왕** 윤종오 위원님 법안 당연히 포함해서 합니다.

○**윤종오 위원** 그래요? 합니까? 그러면 해야지요.

○**윤종균 위원** 아니, 그런데 법안 가지고 상의를 좀 더 하셔야……

○**소위원장 복기왕** 그 부분은 내에서 하면 되니까요. 그렇게 해 주시지요. 감사합니다.

그러면 내일 10시에 이 자리에서 다시 뵙는 것을 약속하면서, 이상으로 오늘 회의를 마치면서 오늘 소위원회에서 심사 의결한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계·자구의 정리 등에 관해서는 소위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

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

산회를 선포합니다.

(18시20분 산회)

○출석 위원(15인)

김도읍 김희정 배준영 복기왕 손명수 송기현 신영대 엄태영 윤재옥 윤종균
윤종오 정점식 정준호 한병도 한준호

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 임종수

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 강희업

교통물류실장 엄정희

항공정책실장 주종완

모빌리티자동차국장 김홍목

도로국장 이우제

철도국장 윤진환

물류정책관 김근오

항공정책관 김영국

공항정책관 김홍락

가덕도신공항건설추진단

단장 김정희

대도시권광역교통위원회

상임위원 김수상

광역교통정책국장 박재순

임시회의록