

제418회 국회
(정기회)

국토교통위원회 회의록 (교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2024년9월24일(화)

장 소 국토교통위원회회의실

의사일정

1. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(윤종균 의원 대표발의)(의안번호 2201804)
2. 자동차관리법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2201502)
3. 자동차관리법 일부개정법률안(이양수 의원 대표발의)(의안번호 2201893)
4. 자동차관리법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2202512)
5. 자동차관리법 일부개정법률안(김미애 의원 대표발의)(의안번호 2203337)
6. 자동차관리법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2203626)
7. 자동차관리법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2203901)
8. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)
9. 한국공항공사법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2200190)
10. 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2200449)
11. 역세권의 개발 및 이용에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2201097)
12. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임호선 의원 대표발의)(의안번호 2200603)
13. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2201258)
14. 중부권동서횡단철도 건설을 위한 특별법안(임종득 의원 대표발의)(의안번호 2201571)
15. 동남권순환광역철도 건설 및 운영에 관한 특별법안(민홍철 의원 대표발의)(의안번호 2200906)
16. 동남권순환광역철도 건설을 위한 특별법안(윤영석 의원 대표발의)(의안번호 2202157)

상정된 안건

1. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(윤종균 의원 대표발의)(의안번호 2201804) … 2
2. 자동차관리법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2201502) …………… 2
3. 자동차관리법 일부개정법률안(이양수 의원 대표발의)(의안번호 2201893) …………… 2
4. 자동차관리법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2202512) …………… 3
5. 자동차관리법 일부개정법률안(김미애 의원 대표발의)(의안번호 2203337) …………… 3
6. 자동차관리법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2203626) …………… 3
7. 자동차관리법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2203901) …………… 3
8. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855) …………… 12

9. 한국공항공사법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2200190) 16

(10시06분 개의)

○소위원장 문진석 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제418회 국회(정기회) 제1차 교통법안심사소위원회를 개최하겠습니다.

오늘 회의에서는 16건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

법안 심사 방법은 소위원회 심사자료를 기반으로 하여 전문위원의 설명과 정부 측의 의견을 들은 다음에 위원님들께서 질의·토론을 하시는 순서로 진행하도록 하겠습니다.

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

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안(윤종균 의원 대표발의)(의안번호 2201804)

(10시07분)

○소위원장 문진석 의사일정 제1항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 전문위원입니다.

개정안은 국토교통부장관이 보험회사 등에 자동차 보험료 할인을 권고할 수 있는 장치의 유형으로 사고 원인 파악을 위한 기록장치, 이른바 페달블랙박스를 추가하려는 것입니다.

이에 대하여 보험회사 참여 유인이 적다는 우려가 있기는 하나 그간 국토교통부에서 급발진 사고의 원인 파악과 국민 불안감 해소를 위해 페달블랙박스의 옵션화를 지속적으로 권고해 온 취지를 고려할 때 개정안의 조치는 긍정적인 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 개정안에 동의하고 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주세요.

의견이 없으신가요?

(「예」 하는 위원 있음)

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항 자동차손해배상 보장법 일부개정법률안은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 가결되었음을 선포합니다.

2. 자동차관리법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)(의안번호 2201502)

3. 자동차관리법 일부개정법률안(이양수 의원 대표발의)(의안번호 2201893)

4. 자동차관리법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2202512)
5. 자동차관리법 일부개정법률안(김미애 의원 대표발의)(의안번호 2203337)
6. 자동차관리법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2203626)
7. 자동차관리법 일부개정법률안(이건태 의원 대표발의)(의안번호 2203901)

(10시09분)

○소위원장 문진석 다음은 의사일정 제2항부터 7항까지 이상 6건의 자동차관리법 일부 개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 박현준 개정안들의 내용은 첫째 페달영상기록장치 장착의 의무화 또는 권고, 둘째 페달오조작방지장치 또는 가속경고장치 장착의 의무화, 셋째 사고기록추출장치 공급 등 크게 세 가지입니다.

먼저 페달영상기록장치 장착과 관련하여 9쪽입니다.

이현승·이양수·염태영·이연희 의원안은 페달영상기록장치 도입을 의무화하고 이를 구매자에게 통지하도록 하려는 것입니다. 이는 사회적 논란이 되고 있는 급발진 의심 사고의 원인을 정확하게 밝히는 데 기여할 수 있다는 점에서 긍정적입니다만 수입차를 포함한 자동차에 장착을 의무화할 경우 통상 분쟁의 소지가 있음을 고려할 필요가 있겠습니다.

다음은 13쪽, 이연희 의원안의 페달영상기록장치 등 개발 보조금 및 장착 비용 지원에 대해서는 장착 활성화 필요성, 교통사고 예방 효과 및 재정 부담 수준 등을 종합적으로 고려하여 결정될 사안으로 보입니다.

다음 15쪽, 김미애 의원안은 페달영상기록장치 장착을 권고하고 65세 이상 운전자에 대해서는 장착 비용의 일부를 지원하려는 것입니다.

이상 개정안들의 취지는 공통적인바 페달영상기록장치 장착 규정을 도입할 것인지, 도입한다면 이를 의무화할 것인지 권고 사항으로 둘 것인지와 재정적 지원 여부, 지원 시 고령자 등 대상을 한정할 것인지에 대한 입법정책적 결정이 필요하겠습니다.

다음은 22쪽, 페달오조작방지장치 관련 사항으로 염태영 의원안은 장착을 의무화하고 이를 구매자에게 알리도록 하려는 것이고, 이연희 의원안은 이와 함께 개발 보조금과 장착 비용 등을 지원할 수 있도록 하려는 것입니다. 이견태 의원안은 가속페달경고장치를 의무화하는 것입니다.

25쪽입니다.

이는 페달 오조작으로 인한 사고를 방지할 수 있는 점에서 긍정적인 측면이 있으나 통상 마찰 소지 등을 고려할 필요가 있으며, 개발 보조금 및 장착 비용 지원에 대해서는 장착 효과 및 재정 부담 수준 등을 종합적으로 고려하여 결정될 사안으로 보입니다.

다음은 39쪽, 사고기록추출장치 공급 의무화에 대한 김미애 의원안입니다.

제21대 국회에서 사고기록장치(EDR) 장착을 의무화하였는데 사고기록장치에 저장된 정보를 추출할 수 있는 장치를 자동차제조사 등이 독점 운영하고 있어 기록정보 확인은 자동차제조사 등을 통해서만 가능하기 때문에 정보의 활용성 및 투명성이 미흡하다는 지적이 있습니다.

이에 개정안은 자동차제조사 등이 사고기록추출장치를 시중에 공급하도록 의무화하려는

것으로 정보의 활용성 및 투명성 제고 등에서 타당한 측면이 있습니다.

다만 개정안의 취지를 보다 명확히 할 필요가 있어 수정의견을 제시하였습니다.

별지의 수정의견을 보시면 먼저 앞면에서 안 제29조의3제4항을 사고기록추출장치가 구매자뿐만 아니라 민간사고분석업체 등에도 유통·판매될 수 있도록 문구를 수정하였고, 뒷면에서와 같이 민간사고분석업체 등이 EDR 정보를 분석할 경우 거짓정보 제공 금지 의무 부여 및 위반 시 처벌 규정을 신설하려는 것입니다.

다음은 46쪽, 벌칙 규정입니다.

개정안들은 모두 3년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하는 현행 법 제79조에 위반행위를 추가하고 있는데 페달영상기록장치, 페달오조작방지장치 장착 의무 위반 등은 현행법상 사고기록장치 장착 사실 통지의무 위반에 준하여 처벌하도록 하고, 사고기록추출장치를 공급하지 아니한 자에 대해서는 사고기록정보나 결과보고서를 제공하지 아니하거나 거짓으로 제공한 자에 준하여 처벌하려는 것으로 보입니다.

참고로 김미애 의원안의 경우 별지의 수정의견을 반영한다면, 48쪽에 설명이 있습니다. ‘제29조의3제4항을 위반한 자동차제작·판매자 등’으로 문구 수정이 필요하겠습니다.

마지막으로 49쪽, 부칙입니다.

각 안들은 시행일을 공포 후 1년 또는 3년이 경과한 날 혹은 사고기록장치 의무화가 시행되는 2025년 2월 14일부터로 하고 페달영상기록장치, 페달오조작방지장치, 가속경고장치 등에 대해서는 이 법 시행 후 제작·조립 또는 수입하는 자동차부터 적용하는 적용례를 두고 있으며, 25년 2월 14일부터 시행하도록 한 이양수 의원안은 여기에 이 법 시행 당시 제작·조립 또는 수입된 자동차와 동일한 형식의 자동차에 대해서는 이 법 시행일부터 1년이 경과한 날부터 적용하는 적용례를 두고 있는데 특정 장치 설치 준비를 위한 충분한 시간 확보를 고려하여 결정할 사안으로 보입니다.

한편 김미애 의원안은 시행일을 공포 후 1년이 경과한 날로 하고 이 법 시행 당시 자동차제작·판매자 등이 사고기록장치를 장착하여 제작·조립 또는 수입하여 판매한 자동차에도 적용하는 적용례를 규정하고 있는데 이는 자동차 제작과는 관련 없이 이미 설치되어 있는 사고기록장치의 정보추출장치에 대한 규율인 점을 고려한 것으로 보입니다.

다만 51쪽에서와 같이 이미 판매한 자동차의 경우 단종된 차량에 대한 적용이 어려울 수 있는 점을 들어 ‘이 법 시행 당시 사고기록장치를 장착하여 제작·조립 또는 수입하여 판매 중인 자동차부터’로 수정이 필요하다는 국토교통부 의견에 대한 논의가 필요할 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전반적으로 전문위원 검토의견에 동의합니다.

부연으로 설명드리면 일단 통상 마찰 등을 고려했을 때 페달영상기록장치나 페달오조작방지장치 설치 의무화는 신중한 검토가 필요하다고 보여집니다.

한편 사고기록추출장비에 대해서는 김미애 의원안 수정안에 동의합니다. 다만 지금 현재 법안에 사고기록추출장치라고 되어 있는데 이게 어디 부착되는 것이 아니고 별도의 장비이기 때문에 이 부분에 대해서는 ‘장치’가 아니고 ‘장비’로 수정하는 것이 맞다고 보여집니다.

그리고 마지막, 부칙의 사고기록장치 관련 적용례는 지금 단종된 차종은 제외하자는 겁니다. 그래서 판매 중인 차종에 한해서 하는 것이 실효성이 있다고 보여집니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

이연희 위원님 말씀해 주세요.

○이연희 위원 차관님, 의무화할 경우 통상 마찰 신중히 검토하자 그런 말씀 하셨는데 이걸 권고조항으로 하게 될 경우 특히 급발진이나 이런 사고들은 다 안전·인명 사고와 직결되어 있는 그런 것이기 때문에 또 그 피해를 당한 분들이 사고 진상을 규명하는 데 엄청난 물적·시간적 비용을 초래하고 있기 때문에 이 부분을 의무화하지 않으면 이런 것들이 재발하는 데 큰 성과를 거두기 어렵다고 봅니다. 그래서 저는 이런 것들을 개인의 책임에 맡기지 말고 의무화해서 강제하는 게 맞다고 보고 있습니다. 그렇게 법안 심사를 해 주면 좋겠습니다.

○소위원장 문진석 정점식 위원님 말씀해 주세요.

○정점식 위원 차관님, 지금 통상 마찰 등을 이유로 해 가지고 장착 의무화는 좀 어렵다라는 부분인데 만일 장착 의무화를 하는 법안을 의무화 쪽으로 개정 안 한다면 거기에 대한 대책은 뭐가 있을까요?

○국토교통부제2차관 백원국 일단 의무화를 했을 때의 문제와 다른 대안이 있는지에 대해서 말씀을 드리겠습니다.

지금 현재 페달영상기록장치나 페달오조작방지장치에 대해서는 국제기준이 없는 상태입니다. 그래서 WTO나 FTA에서는 국제기준을 조화롭게 하도록 되어 있습니다. 그래서 만일에 국제기준이 없는 상태에서 이걸 의무화하면 수입차들에 대해서는 진입장벽이 되기 때문에 통상 마찰의 우려가 있다는 말씀이고요. 그래서 저희들로서는 지금 당장, 페달 영상기록장치에 대해서는 지금 현재 국제기준을 마련 중에 있습니다. 아마 연말 또는 늦어도 내년 상반기에는 나올 것으로 보여지고 그 국제기준이 나오면 국내기준으로 도입하는 것이 순리라고 보고 있습니다. 그에 대해서 의무화에 대한 그런 한계가 있다는 말씀 드리고요.

대안으로서 저희들은 인센티브를 통해서 자발적으로 장착하는 쪽으로 지금 유도를 하려고 그룹니다. 예를 들면 차량소유자가 페달영상 블랙박스를 설치하게 되면 조금 전에 의결해 주신 자동차보험 할인 제도 그것을 통해서 유도를 하고요. 또 자동차제작사가 설치하는 경우에 대해서는, 리콜 과징금이 있습니다. 그걸 감경을 통해서 좀 유인을 하려고 합니다. 그리고 페달오조작방지장치는 내년부터 신차안전도평가 할 때 평가 항목으로 이것을 넣어서 유도를 하려고 그룹니다. 일본 같은 경우에도 지금 기준이 없고요, 신차안전도평가를 18년부터 시행을 했습니다. 그래서 지금 이 부분들이 점점 확산되고 있다는 말씀드립니다.

○정점식 위원 조금 전에 소위 페달영상기록장치 이 부분에 대해서는 국제기준이 없고 지금 현재 국제기준을 마련 중에 있다는 겁니까?

○국토교통부제2차관 백원국 둘 다 없고요. 페달오조작방지장치에 대해서 국제기준을 지금 마련 중에 있다는 말씀을 드립니다.

○정점식 위원 오조작방지장치에 대해서?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 거기에 대해서 지금 김미애 의원 같은 경우는 사고기록추출장치 공급 의무화 관련 개정안을 제출했는데 사실은 지금까지 급발진 사고라고 주장하는 이런 경우에는 거의 사고기록추출장치를 자동차제조사에서만 그것을 가지고 해서 일반인들 소비자의 경우에는 이 부분에 대해 자기가 입증을 해야 되는 부분에서, 민사소송 등에서 입증이 굉장히 곤란한 측면이 있었지 않습니까? 그러면 사고기록추출장치 공급 의무화를 하면 그 부분에 대해서는 소송 과정에서의 무기대등화가 상당히 이루어질 수 있다고 지금 생각을 하시는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 현재 상태로서는 자동차제작사가 사고조사 기관, 경찰이나 국과수에만 한정해서 지금 판매를 하고 있습니다. 그래서 어떻게 보면 정보의 독점 현상이 있기 때문에 이 부분을 유통하게 되면 좀 더 신속하고 신뢰할 만한 원인 조사를 할 수 있을 것 같다.

일례로 지금 미국 같은 경우에는 이런 사고기록장치를 판매하고 나서 90일 이내에 추출장치를 판매하도록 의무화되어 있습니다. 그래서 그런 부분들에 대해서는 상당히 효과적일 거라고 저희들은 보고 있습니다.

○정점식 위원 이상입니다.

○소위원장 문진석 윤재옥 위원님 말씀해 주십시오.

잠깐만, 이연희 위원님 잠깐만요.

○이연희 위원 제가 먼저 했는데.

○소위원장 문진석 말씀하셨으니까 윤재옥 위원님 한번 기회 드리고.

○윤재옥 위원 외국에 페달오조작방지장치를 의무화하는 법이 입법례가 있나요?

○국토교통부제2차관 백원국 없습니다.

○윤재옥 위원 입법례가 없습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 왜냐하면 지금 국제기준이 없기 때문에 일본 같은 경우에도 18년부터 신차안전도평가에 도입을 해서 점진적으로 유도를 통해서 그렇게 하고 있고 현재 신차의 93% 정도가 페달오조작방지장치를 설치하고 있습니다.

○윤재옥 위원 그러니까 다른 나라 입법례가 없다는 말씀이신가요?

○국토교통부제2차관 백원국 맞습니다.

○손명수 위원 저도 질문 있습니다.

지금 페달영상기록장치를 의무화하자는 이유가 주로 급발진 사고 때문에 그렇잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○손명수 위원 그런데 EDR 자료가 추출돼서 하면 그것으로 급발진 분석이 가능한가요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 사실 이걸 글로벌 스탠더드인데요. 지금 제일 믿을 만한 게 EDR이다라고 해서 국제기준이 되어 있고 추출장비에 대해서는 국제기준이 없습니다. 왜냐하면 있을 이유가 없고요. 미국 같은 경우에는 그걸 기시행하고 있다는 말씀드립니다.

그래서 지금 현재로서는 EDR을 분석할 때 공개 항목이 총 50개로 되어 있습니다. 필수 항목이 35개 선택 항목이 15개 이런 식으로 되어 있는데, 사고 나기 전에 5초 그리고

사고 직후에 플러스 0.3초 그 데이터를 분석해서 지금 사고 원인을 분석하고 있습니다.

○**손명수 위원** 지금 항공기 사고의 경우에도 항공운항기록이 분석자료로 굉장히 중요하게 활용이 되는데 자동차도 EDR이 그렇게 신뢰할 만한 기록이고 그 기록으로 인해서, 그 기록이 있으면 급발진 여부를 충분히 신뢰할 만하게 판단할 수 있다 이렇게 본다면 국토부에서 그 부분을 좀 더 설득력 있게 말씀하시고.

그래서 영상기록장치 설치하는 비용 부담 문제도 있고 국제기준 문제, 여러 가지 이런 게 있어서 지금 신중해야 된다는 입장이잖아요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**손명수 위원** 그런데 지금 EDR 기록 추출에는 국토부 동의를 하시는 거잖아요, 판매 이런 것에 대해서?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예, 그렇습니다.

○**손명수 위원** 그러니까 그 부분을 좀 더 충분히 설명을 하시면 좋을 것 같아요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 사고기록장치는 글로벌 스탠더드입니다. 그리고 내년 2월부터는 이게 전 차에 의무화가 되고요. 지금도 현재는 대부분 차에 사고기록장치가 부착돼서 나옵니다. 그런데 내년 2월부터는 이게 법제화돼서 의무적으로 하도록 되어 있습니다.

○**송기현 위원** 차관님, 오늘 보고된 내용 보니까 ‘국과수 급발진 의심사고 감정 현황’ 이렇게 되어 있는데, 우리 회의자료에 있어요. 23년도에 전체적으로 117건 감정을 했는데 86건이 가속페달 오조작으로 되어 있고 14건이 논란 불가로 이렇게 되어 있어요. 논란 불가로 된 게 어떤 원인인지가 나오는 건지 아니면 아예 어떤 원인인지도 모른다고 되는 건지 확인이 좀 가능하신가요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 제가 알기로는 그게 완전히 불타 버려 가지고 파손되어서 분석하는 데 한계가 있는 경우를 논란 불가 이렇게 지금 알고 있습니다.

○**송기현 위원** 14건이 전부 그렇다는 얘기인가요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 대체적으로 그렇게 분류되어 있는 걸로……

○**송기현 위원** 대체적으로 하지 마시고. 그중에서 전자장치라든지 이런 게 오작동돼서 정말 이것이 급발진 사고로 볼 수 있다 이렇게 되는 것도 있는 건지 아니면 다른 원인이 또 있는 건데 그것이 겹쳐서 이것이 급발진인지 아닌지 판단이 불가하다 이렇게 되는 건지 구체적으로 한번 사안을 볼 수 있을까요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 사고 차량이 대파되어서 감정이 불가능한 경우로 분류하고 있습니다. 국과수에서 그렇게 분류하고 있습니다.

○**송기현 위원** 국과수에서 본 것은?

○**국토교통부제2차관 백원국** 예.

○**송기현 위원** EDR로 했을 때 어떤 원인으로 인해서 급발진이 됐다 사고가 났다 이게 확인되는 사례가 어떤 게 있어요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 대부분 76% 정도 수준이, 그러니까 판단 가능한 경우가 한 76% 되는데 다 좀 운전자의 판단 실수로 그렇게 된 걸로 나옵니다.

○**송기현 위원** EDR 기록을 봤을 때 판단이 가능한 한도 내에서는 거의 100% 운전자 과실이었던 그렇게 말씀하시는 건가요?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 그렇습니다.

○송기현 위원 그런데 지금 문제가 계속되고 있잖아요? 급발진 사고, 대파가 되지 않았는데 그것이 급발진이나 아니냐 이렇게 문제가 되고 있어요.

그런데 지금 EDR이 있음에도 불구하고 관련되는 분들이 납득을 하지 않는 것은 EDR 자체 분석하는 것이 만든 쪽에, 제조물에 책임 있는 쪽에서 분석한다는 것 때문에 그런다는 거잖아요, 그 기계 자체가?

○국토교통부제2차관 백원국 예, 현재로서는……

○송기현 위원 그것을 사고 관련자, 피해자라고 할 수 있는 분이나 아니면 관련자들께서 객관적으로 확인할 수 있는 그런 상태로 할 수 있는 제도적 장치가 있습니까? 그것 마련하고 있습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 지금 현재로서는 수사기관인 경찰과 국과수에 한정해서 추출장치를 판매하고 있습니다.

○송기현 위원 판매하고 나면 기록된 것을 분석할 때 원래 그쪽 자동차회사 전문가 말고 다른 쪽에서 감정할 사람이 있느냐 이거예요.

○국토교통부제2차관 백원국 자동차안전연구원도 거기 해당이 됩니다.

○송기현 위원 자동차안전연구원에서……

○국토교통부제2차관 백원국 한국교통안전공단의 자동차안전연구원도 추출장비를 구매해서 분석을 하고 있습니다.

○송기현 위원 추출장비를 구매해서 하고 있다?

○국토교통부제2차관 백원국 여기서 요지는 뭐가 하면 현재는 이렇게 사고 조사, 정부 기관들 또는 정부출연기관에 한정해서 이걸 할 수 있는 것을 일단 민간에 유통을 시켜서 민간회사에서도 이 부분을 추출할 수 있도록 해 주자고 하는 것이 김미애 의원 법안입니다.

○송기현 위원 민간 감정기관에서도 할 수 있도록 하자 그런 얘기고.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○송기현 위원 또 하나는요 우리나라에서 판매되거나 우리나라가 제작, 그러니까 우리나라 안에서 판매되는 자동차에 대해서는 우리나라에서 만든 거든 외국에서 수입한 거든 똑같은 기준을 적용하는데 그게 왜 WTO상 문제가 되지요, 수출하는 것도 아닌데?

○국토교통부제2차관 백원국 죄송합니다만 다시……

○송기현 위원 우리나라에서 파는 것은 수입산이든 우리나라에서 만든 거든 똑같은 기준을 적용해서 페달기록장치든 뭐든 장착하게 하면 그것은 외국산에 대한 차별이 아닌데 그것이 왜 WTO 위반이 된다고 자꾸 얘기하시냐 이런 얘기에요.

○국토교통부제2차관 백원국 그것은 말씀대로 속지주의 관점에서는 그 말씀이 맞는데 자동차 산업은 글로벌 산업입니다.

○송기현 위원 아니, 우리는 국내에서 판매되고 국내에서 사용하는 거에다 장착하자는 얘기지 수출하는 것에 대해서 하는 건 다른 문제로 하자 이런 얘기에요. 그런데 그건 되는데 왜 그걸 자꾸 WTO 얘기를 하느냐 이런 얘기에요.

○국토교통부제2차관 백원국 어쨌든 수입차가 국내에 들어오려고 그러면……

○송기현 위원 수입차 들어오면 우리나라 국산차에 제공되는 거랑 똑같은 기준을 적용

하는 게 맞는 것 아니겠어요? 보조금을 주는 것도 아니고.

○국토교통부제2차관 백원국 그렇게 되면 우리나라만의 규제가……

○송기현 위원 그러니까 우리나라에는 안 하는데 수입산에만 하게 되면 그것이 국제기준에 위배돼서 우리가 말하는 통상에 비경제적 제한이 되기 때문에 비관세 장벽이 되기 때문에 어려운 건데. 우리나라에서 하는 거나 외국에서 외국 사람이 파는 거나 우리나라 사람이 파는 거나 우리나라에서 파는 거나 똑같은 기준으로 하자는데 그것을 왜 다른 얘기를 자꾸 대냐 이런 얘기에요. 그것은 안 될 것 같다는 게 내 판단이에요. 통상 위반이 안 될 것 같다는 얘기에요.

○국토교통부제2차관 백원국 그래서 국제기준이 없는 것을 우리 국내에서만 의무화해서 규제를 강화하게 되면, 수입차들이 우리 국내에 들어올 때 그 부분에 대해서는 또 개발을 해 가지고 설치를 해야 되지 않습니까?

○송기현 위원 환경 기준도 마찬가지로 국내에서 적용되는 건 똑같이 하면 문제가 되지는 않아요.

○국토교통부제2차관 백원국 통상적 관점에서 보면……

○송기현 위원 다른 데 파는 건 문제가 되겠지만.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 속지주의 관점에서는 그런 논리도 있을 수 있지만……

○송기현 위원 그런 생각을 갖고 하셔야 된다는 얘기를……

○국토교통부제2차관 백원국 이게 통상적 관점에서 보면……

○송기현 위원 그렇게 인정이 된 사례가 있어요, 통상 위반으로 그게? 자동차 기준에 관해서? 자동차 안전 기준에 관해서 그런 문제가 통상 위반으로 인정된 사례가 있냐고요.

○국토교통부제2차관 백원국 자료 20페이지에 보시면 한미 FTA 관련된 자동차 기술규정의 도입 규정이 있습니다. 위원님 말씀하신 그런 사례들이 있는지에 대해서는 미처 조사가 되어 있지 않은데요. 이 규정에 보시면 유엔 기준이나 또 GTR, 이게 글로벌 기술 규정입니다. GTR과 다른 새로운 국내 기술규정의 도입을 자제한다. 만일 이렇게 되면 과학적인 근거를 제시해야 된다 이런 게 있습니다. 그래서 이 부분이 외국의 차량 제작사들한테는 규제로 비쳐질 수 있기 때문에 신중해야 된다는 말씀을 드리는 겁니다.

○송기현 위원 적어도 내가 생각할 때는 국내에서 차별이 안 되면 될 수가 없어요, 똑같은 건데. 그러니까 잘 검토해 보시라고요. 의무로 해도 상관이 없다는 얘기에요. 그건 거의 상식적인 문제 아니겠어요? WTO 문제는 차별한다는 문제인데 우리든 외국이든 똑같은 걸 새로 설치하는 거예요. 우리가 기존에 갖고 있던 기술을, 미리 우리가 개발해 가지고 기술을 갖고 있고 그래서 우리는 그것을 시행하는 데 아무런 문제가 없는데 외국에서는 새로 그걸 만들어서 실행하려고 하면 부담이 되잖아요, 그런 건. 그런 경우에는 당연히 문제가 될 수 있겠지요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 그 부분에 대해서는 역으로 생각하면요……

○송기현 위원 잘 연구를 해 보시라고요. 제가 볼 때는 적어도 우리나라 외국이나 똑같이 동시에 하는 그런 기술에 대해서는, 이게 서로 상호호혜의 문제이기 때문에 위반될 수가 없어요.

○**국토교통부제2차관 백원국** 일단 그걸 역으로 생각을 해 보면 자동차 산업이 사실 우리 생산 또는 취업 계수에 상당한……

○**송기현 위원** 아니, 그건 다른 문제고.

차관님, 내가 그 얘기하는 거예요? 자동차 산업이 우리한테 중요하다는 걸 누가 몰라요. 굉장히 중요한 것 알지. 알고, 그다음에 그런 문제가 생겼을 때 우리나라 자동차가 수출이 되는 데 제한이 될 수 있다, 이것도 다 알고 있어요. 다 알지만 그런 문제가 아니고 적어도 우리나라 안에서는 그런 걸 적용하자 이런 얘기에요. 우리나라에서 판매하는 것에 한해서만.

○**소위원장 문진석** 이렇게 하시지요. 통상 마찰, 송기현 위원님 지적도 저는 일리가 있다고 보는데. 국토부에서 통상 마찰에 대한 좀 더 정밀한 검토를 좀 하셔야 될 것 같은데? 그래서 이게 국제기준을 우리가 리드해 나갈 수 있는 기회이기도 하다, 저는 그런 판단도 들거든요. 그래서 영상이라든가 이런 것들을 설치했을 때 과연 통상 마찰이 우려되는지 우리 국내에서 운행되는 차량에 대해서 국내산과 외국산을 동일하게 취급하는 데 차별이 있다 이렇게 말할 수는 없을 것 같아요.

그래서 그 부분에 대해서 좀 더 수입차들 의견도 좀 듣고 한미 FTA라든가 이런 문제들 법적 검토도 좀 하시고 디테일하게 해야 될 것 같다는 그런 생각이 듭니다. 무작정 ‘이건 좀 신중하게 검토해야 된다’ 이렇게 답변하는 것은 좀 곤란한 것 같아요.

○**정점식 위원** 위원장님, 그런 의미에서 다음 소위 회의에서……

○**소위원장 문진석** 그러니까요. 다음 회의 때……

○**정점식 위원** 통상교섭본부 통상전문가, 담당자를 출석시켜 가지고 그 상대로 해서 질의 답변을 하시는 건 어떨겠습니까?

○**이춘석 위원** 다음번에 하기 전에 짧게 하나만 물어봅시다.

○**소위원장 문진석** 잠깐만.

이제 결론을 내릴게요. 위원님, 다음 회의 심의 때 이것은 그렇게 검토하는 걸로 하고요.

○**이춘석 위원** 다음 기회에 어차피 보고하실 텐데. 제가 상식적인 수준에서요, 급발진 사고를 막아야 한다는 것에 대해서는 저도 100% 동의를 해요. 그래서 의원님들이 여기에 지금 보면 세 가지의 장치를 의무화하자 하는 안을 내고 있는 것 같아요.

저는 의무화를 하나 안 하나를 떠나서 여기서 지금 법으로 주장하는 것처럼 이런 장치들을 장착한다고 하면 급발진 사고의 원인이 반드시 규명되는 것인지, 그리고 잘못하면 의료사고처럼 주도권을 어디서 쥐고 있기 때문에 그 장치가 마련된다고 하면 그 해석 권한을 가지고 있는 사람들이 전적으로 그 장치에 의해서 그렇게 된 거야라고 한다고 하면 사실은 선의로 피해를 볼 수 있는 사람들이 다른 주장이 불가능한 건데 그 정도로 이 장치들의 기술적 수준이 그 정도를 따라가는지, 지금 그걸 절대적으로 신뢰할 수 있는 것인지 그 부분에 대해서 다음번에 할 때 보고를 한번 해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 백원국** 지금 좀 마저 말씀을 드려도 되겠습니까?

○**소위원장 문진석** 아니, 이건 어차피 계속 심사해야 될 문제인 것 같아서 다음에 좀 더 보완해서 얘기해 주시고.

지금 이춘석 위원님 질문에 대해 답변을 좀 해 주시는 것은 하고 김희정 위원님 얘기

듣고 여기 의결할 수 있는, 5항 사고기록장치를 부착하는 문제는 이견이 특별히 없어 보이니 의사일정 5항은 의결하는 걸로 이렇게 진행을 하려고 합니다.

김희정 위원님 말씀 주십시오.

○**김희정 위원** 예, 위원장님.

여러 가지 장치가 동시에 나오다 보니까 정말 하나씩 짚고 넘어가야 될 것 같은데요. 페달영상기록장치에 대해서는 앞서 자동차 손해배상에 의해서 권고하는 걸로 지금 정리를 한 것이지 않습니까. 그렇지요?

○**소위원장 문진석** 그것은 국토부 의견입니다.

○**김희정 위원** 그게 아니라 일단 우리가 앞선 자동차손해배상 보장법에서는 그렇게 지금 정리가 된 것 같습니다.

그리고 페달오조작방지장치하고 묶어서 다 의무화할 건지 부분은 조금 전에 정리했듯이 통상교섭본부장하고 얘기를 듣는 부분인데 제가 추가로 말씀드리고 싶은 부분은 뭐냐 하면 국토부에서는 자꾸 빌트인만 생각을 하시는 것 같아요. 그래서 빌트인으로 했을 경우에는 처음부터 장착하고 나와야 되니까 당연히 그것은 한국 안에서 오는 차라 하더라도 통상 마찰에 해당이 됩니다. 하지만 빌트인 아니고 우리가 개별로 다는 부분에 대해서는 보다 열어 놓고 검토를 하시고 다음 시간에 와 주셨으면 하는 바람입니다.

그리고 사고기록추출장비, 그러니까 사고기록장치에 대해서는 추출장비라는 말씀이지요?

○**국토교통부제2차관 백원국** 그렇습니다.

○**김희정 위원** 위당을 그렇게 정리를 하고. 다만 이제 이것 판매를 확대하는 것에 대해서는 이견이 없는 것 같아서 다행인데 지난번에 국토부가 업무보고할 때 지금 사고기록장치에서의 그런 기록되는 수준을 보다 확대해서 기록의 길이라든지 종류라든지 이렇게 하겠다고 말씀하신 부분이 있기 때문에 오늘 이것 통과하면서 그 부분에 대해서 보다 정확하게 국토부의 입장을 밝혀 주셨으면 하는 바람입니다.

이상입니다.

○**소위원장 문진석** 많은 얘기들이 있으시니까 5항만 일단 오늘 의결하고요. 2·3·4·6·7은 계속 심사하는 걸로 이렇게 하겠습니다.

○**전문위원 박현준** 위원장님, 5항 의결 전에 정확하게 해야 될 부분이 그러면 별지의 수정의견대로 하되 장치를 국토부 의견을 받아서 장비로 바꾸고 그다음에 부칙을 국토부 의견대로 조정할지 여부에 대해서 결정이 필요할 것 같습니다.

○**정점식 위원** 부칙이 몇 페이지에 있습니까?

○**전문위원 박현준** 부칙 51쪽입니다. 판매 중인 자동차로, ‘판매한 자동차에도 적용한다’를 ‘판매 중인 자동차부터 적용한다’로 수정하는 의견을 국토부에서 제시를 했는데요.

○**소위원장 문진석** 국토부 수정의견 받아들여서 이렇게 하는 걸로 하시지요.

의사일정 제5항은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

아까 모두에 양해를 구했듯이요 저희가 의원총회가 있어서 지금 잠시 정회했다가 11시에

속개하는 것으로 이렇게 하겠습니다. 그래서 오늘 회의는 12시까지 하는 것으로 그렇게 하겠습니다.

○**엄태영 위원** 아까 11시 반 얘기하셨잖아요.

○**소위원장 문진석** 30분 더 하겠습니다.

○**정점식 위원** 그러시지요.

○**소위원장 문진석** 잠시 정회하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(10시40분 회의중지)

(11시01분 계속개의)

○**소위원장 문진석** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.

계속하여 법률안을 심사하도록 하겠습니다.

의사일정 상정하기 전에 김희정 위원님의 질문에 국토부차관님께서 답변을 해 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 백원국** 사고기록장치에 대한 기록 항목을 확대하고 시간을 연장하는 부분에 대해서는 지금 자동차규칙을 입법예고해서 법제처 심사 중에 있습니다. 그래서 내년 초에는 시행할 예정임을 말씀드립니다.

○**소위원장 문진석** 됐습니까?

8. 항공보안법 일부개정법률안(주호영 의원 대표발의)(의안번호 2201855)

(11시02분)

○**소위원장 문진석** 그러면 의사일정 8항 항공보안법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 박현준** 개정안은 항공기 내에서 출입문·탈출구·기기 조작을 하는 경우에 대한 처벌을 현행 10년 이하의 징역에서 그 행위로 사상이 발생하지 않은 경우와 발생한 경우로 구분하여 사상이 발생한 경우에는 사형 무기징역 또는 7년 이상의 징역으로 처벌을 강화하고, 발생하지 않은 경우에도 1년 이상 10년 이하의 징역으로 처벌을 강화하여 항공 안전을 확보하고자 하는 취지입니다.

4쪽입니다.

먼저 사상이 발생한 경우 가중처벌하도록 하는 입법례를 말씀드리면 이 법에서 항공시설 파손, 조작 방해에 대하여 사람을 사상에 이르게 한 경우 사형 무기징역 또는 7년 이상의 징역 등 개정안과 동일한 수준으로 규정하고 있고, 항공안전법에서도 개정안과 동일하게 사람을 사상에 이르게 하는 경우 사형 무기징역 또는 7년 이상의 징역에 처하도록 하고 있습니다.

5쪽입니다.

반면 철도안전법, 시설물 안전·유지관리 특별법 등에 비하면 개정안의 가중처벌의 수준이 다소 높은 편입니다. 이러한 입법례의 처벌 수준을 고려하여 입법정책적으로 결정할 필요가 있을 것으로 보입니다.

다음, 사상이 발생하지 않은 경우 10년 이하의 징역을 1년 이상 10년 이하의 징역으로

강화하는 것인데 출입문·탈출구·기기 조작 행위의 불법과 책임의 정도가 중한 점과 적절한 처벌 선택의 폭을 좁힐 수도 있다는 점 등을 고려하여 입법정책적으로 결정하여야 할 것으로 보입니다.

한 가지 더 말씀드릴 사항으로 15쪽 수정의견 표에서 보시면 현행법 제23조제2항은 항공기의 보안이나 운항을 저해하는 폭행·협박·위계행위 또는 출입문·탈출구·기기의 조작을 하여서는 아니 된다고 규정하고 있어 ‘항공기의 보안이나 운항을 저해하는’이라는 수식어가 출입문·탈출구·기기의 조작 행위에 대해서도 적용되는지 불분명한 측면이 있는데, 개정안과 같이 항공기의 보안이나 운항을 저해하지 않는 단순 기기 조작 등에 대해서까지 1년 이상 10년 이하의 징역에 처하도록 하는 것은 과도한 측면이 있는 것으로 보아 ‘항공기의 보안이나 운항을 저해하는 출입문·탈출구·기기의 조작을 한 사람’으로 수정하는 의견을 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토의견에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

정점식 위원님.

○정점식 위원 차관님, 운항 중 항공기 파손이 39조 제1항인데 여기는 사형, 무기징역, 5년 이상의 징역으로 돼 있습니다. 소위 운항 중 항공기의 파손으로 인해서 사람이 사망했을 경우에 이게 미필적 고의에 의한 살인이 될지 아니면 그냥 과실에 의한 사망이 될지 과실치사가 될지 그것을 막론하고 기본적으로 상상적 경합이 돼 가지고 결국은 운항 중 항공기 파손으로 인한 사망사고의 경우에도 법정형이 사형, 무기, 5년 이상의 징역으로 됩니다.

그런데 출입문 개방으로 인해 가지고 사망에 이르렀을 때 단기형을 7년 이상으로 해놓으면 이 운항 중 항공기 파손의 법정형과 균형이 맞지 않습니다.

그리고 항공안전법에서 소위 항행 중 항공기 추락·전복·파괴 이것도 지금 사형, 무기, 7년 이상의 징역형이거든요. 그러면 추락·전복·파괴, 항공기 자체의 기능을 완전히 상실시킬 정도로 파괴를 했을 경우에도 사망·상해가 있을 경우에는 7년 이상의 징역형인데 운항 중 출입문·기기 조작을 했다고 사망이나 상해에 이르게 한 경우에 7년 이상의 단기형을 법정형으로 하는 것은 과도한, 균형이 맞지 않는 측면이 있다는 생각이 들고.

그리고 사망과 상해는, 단순히 이렇게 해 가지고 머리 부딪혀서 멍 조금 들면 전치 2주 나오거든요. 전치 2주 나오는데 그 경우에도 7년 이상의 징역형으로 하는 것은 과도한 부분이다라는 생각이 드는데 거기에 대해서는 차관님 생각이 어떠신가요?

○국토교통부제2차관 백원국 위원님 말씀에 공감합니다. 좀 과도한 측면이 있는 것……

○정점식 위원 과도한 측면이 있는데 이것을 소위 항공보안법이나 항공안전법과 함께 해 가지고 법무부 의견조치를 한번 해 보시는 게 어떨지 그런 생각이 듭니다, 타 법조와의 형평성 문제가 있기 때문에.

○국토교통부제2차관 백원국 위원님, 한 말씀드리면요 그렇게 해서 타 규정 또는 타 입법례보다는 좀 과도한 측면이 있다는 측면도 보이고요. 또 한 측면은 항공보안법 41조에 보면 항공시설 파손이나 조작 행위가 있습니다. 그 부분에 대해서는 현 개정안과 같이

사상에 이른 경우에는 7년 이상으로 처하도록 돼 있기 때문에 항공보안법 그 조항과는 또 형평성이 맞다.

○정점식 위원 그 균형은 맞는데 항공시설 파손, 조작 방해에서의 사형, 무기, 7년 이상 이것도 사망과 상해를 구분하지 않고 7년 이상이다……

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 왜 그러느냐면 이 부분은 7년 이상이라는 게 굉장히 의미가 큰 게 집행유예 자체가 불가능하고, 단순히 전치 2주의 명이 들었을 때도 초과상이 일어났을 때도 법정형 때문에 3년 6월 이상의 실형 선고를 받아야 됩니다. 그런 부분에 있어서 이것도 역시 항공시설 파손, 조작 방해 부분도 소위 사망과 상해의 법정형 분리도 고려해 볼 만하다.

사망과 상해를 구분하지 않는 업무상 과실치사상 같은 경우에는 하한형이 규정돼 있는 것이 아니고 상한형이 규정돼 있기 때문에 10년 이하의 징역 이런 식으로 규정이 돼 있기 때문에 형 선고할 때 사망과 상해의 분리가 가능하거든요. 가능한데 여기는 이런 식으로 하한형을 7년 이상으로 해 놓으면 이것은 형 분리가 안 됩니다, 사망과 상해에 있어서.

그렇기 때문에 함께 고려를 해야 된다. 항공시설 파손, 조작 방해 이런 부분에 대해서 법정형을 함께, 만일 지금 이 조항 ‘비상문 조작’ 이 부분에 대해서 개정을 하려고 그러면 법정형들을 다 여타 조항과 맞춰야 된다는 그런 말씀을 드리는 겁니다.

그래서 국토부에서 법무부와 형 부분에 대해서 한번 의견조회를 해 보는 게 어떨까 하는 의견을 제시합니다.

○국토교통부제2차관 백원국 공감합니다. 의결해 주시면 법무부하고 협의를 해 보겠습니다.

○소위원장 문진석 되셨습니까?

그러면 송기현 위원님.

○송기현 위원 차관님, 지금 항공보안법 개정안에 들어가 있는 출입문·탈출구·기기 조작을 한 게 그러면 항공보안법이나 항공안전법 여기에 관련된 것하고 겹치는 것 아니에요, 하는 행동이? 그런 죄를 정하면 여기에도 해당되고 저 2개에 다 해당되는 것 아니에요? 어떻게 구분이 돼요?

○국토교통부제2차관 백원국 운항 중 출입문을 열었다 그러면 또 다른 쪽에, 항행 중 항공기 추락에도 걸처지는 것 아니냐 병합되는 것 아니냐 이런 말씀이신가요?

○송기현 위원 예, 그렇지요.

○국토교통부제2차관 백원국 사안에 따라서는 병합될 수도 있다고 보여집니다.

○송기현 위원 병합이 안 되는 경우도 있어요?

○국토교통부제2차관 백원국 예를 들면 출입문을 열었는데 그 부분이 항행 중 항공기를 추락하거나 전복하거나 파괴한 것은 또 아니기 때문에……

○송기현 위원 그러면 항공안전법 규정에서 ‘사람이 현존하는 항공기, 경량항공기 또는 초경량항공기’ 이것 죽 쓰고 거기에다가 ‘파괴하거나 또는 기기를 조작해서’ 이렇게 하는 게 맞는 것 아니에요? 똑같은 내용을 이 법에도 써 놓고 저 법에도 써 놓고 그러는 게 맞습니까?

○국토교통부제2차관 백원국 지금 번지수가 보안법이 아니고 안전법 아니냐는 말씀이신가요?

○송기현 위원 그러니까 똑같은 내용을 여기도 해 놓고 저기도 해 놓고 하는 것을 너무 산만하게 만드는 그런 결과를 낳는 것 아닌가요? 2개 차이가 뭔지를 한번 얘기해 봐 주세요, 2개를 이렇게 구분해서 하는 차이가 뭔지.

○국토교통부제2차관 백원국 예를 들면 운항 중에 고도에서 출입문을 열었다 그러면 일단은 그것은 여기에 해당이 될 거고요.

○송기현 위원 법의 성격상 그게 항공안전에 관련된 것 같으면 항공안전법에 넣는 게 맞고 항공보안법의 목적에 적합하다고 하면 항공보안법에다 넣는 게 맞고 이런 얘기인데 이런 규정을 넣는 게, 저도 자세히 검토를 안 해 봐서 질의를 드리는 거예요.

차관님 생각에 이런 규정은 항공보안법에 들어가 있는 게 맞아요, 항공안전법에 들어가 있는 게 맞아요? 저는 개인적으로 항공안전법에 들어가 있는 게 맞다라는 생각을 하기 때문에 여쭙보는 겁니다.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 개정안 내용에 되어 있는 운항 중 출입문 조작에 대해서는 현재 항공보안법에 되어 있습니다, 새롭게 들어가는 게 아니고. 그래서 그것에 대한 형량만 이렇게 구분하자는 것이기 때문에 그 부분에 대해서 어느 법에 담는 것이 적정한가에 대해서는 저희가 세부적으로 검토는 안 해 봤습니다만 현재 규정상으로는 항공보안법에 들어 있는 내용이라는 말씀드립니다.

○송기현 위원 하여튼 가능하면 2개가 중복되지 않게 그 내용을 잘 구분해 주시고, 형량도 맞춰야 될 것 아니에요. 그렇지요? 뒤의 것은 5년 이상이고 이것은 7년 이상인데. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 형량을 맞춰야 되는 게 과제입니다.

○송기현 위원 이상입니다.

○소위원장 문진석 김도읍 위원님 말씀 주십시오.

○김도읍 위원 전문위원님, 15페이지에 수정의견을 냈어요.

○전문위원 박현준 예.

○김도읍 위원 46조 1항이 신설되는 것 아닙니까? 그렇지요?

○전문위원 박현준 개정안 자체가 1항에 있던 내용을 1·2항으로 구분……

○김도읍 위원 개정안에 전문위원께서 수정의견을 내신 것 아니에요?

○전문위원 박현준 예.

○김도읍 위원 그런데 지금 법 23조 2항 자체가 폭행·협박·위계행위 이것을 처벌하는 규정이지요. 처벌의 근거 규정이지요. 그렇지요, 23조 2항이?

○전문위원 박현준 현재 23조 2항이 폭행·협박·위계행위 플러스 출입문·탈출구·기기 조작까지 포함을 하고 있습니다.

○김도읍 위원 그러니까요.

그런데 ‘23조 2항 자체를 위반하여’ 이렇게 하면 법체계상 안 맞을 것 같아요. 그러니까 1항 신설은 ‘항공기의 보안이나 운항을 저해하는 출입문·탈출구·기기의 조작을 한 사람은’ 이렇게 간단하게 해야지 23조 2항을 적시할 필요가 없을 것 같아요. 그렇지요? 왜냐하면 23조 2항은 다른 사람 폭행한 것 보안이나 운항을 저해한 것 다 포함되거든.

그렇지요?

○전문위원 **곽현준** 예, 그러면 2항에서도 ‘23조 2항을 위반하여’를 빼고……

○김도읍 **위원** 그것 또한 마찬가지로 체계를 맞추려면 한번 봐야 될 것 같아요. 그렇지요?

○전문위원 **곽현준** 23조 2항 위반행위에 대해서 지금 1항·2항으로 구분돼서 돼 있기 때문에 23조 2항을 굳이 명시하지 말자라는……

○김도읍 **위원** 2항·3항으로 갈 때 폭행·협박·위계행위 이것은 어떻게 보면 할 수 있는데, 이번 참에 이것은 다 조정을 해야 될 것 같아요. 별도의 구성요건이 충족되는데 23조 2항 나열돼 있는, 항공기 보안·운항 저해하는 것 그다음에 다른 사람 폭행하는 것 이런 것 다 나열적으로 돼 있는 걸 한꺼번에 원용해서 하는 것은 안 맞고 ‘보안이나 운항을 저해하는’ 단독 구성요건으로 해 가지고 별도로 적시하는, 23조 2항을 원용하는 것은 체계상 안 맞겠다.

그리고 아까 정점식 위원님 말씀대로 양형에 대해서는 법무부 의견조회를 하는 게 필요하겠다는 말씀을 드립니다.

전문위원님, 뭘 말인지 알겠지요?

○전문위원 **곽현준** 예, 양형과 관계없이 1항·2항·3항이 다 23조 2항 위반 조항이기 때문에 근거 조항을 굳이 명시하지 않는 쪽으로 정비하는 방안 검토하겠습니다.

○김도읍 **위원** 그러니까 단독 구성요건으로 ‘운항을 방해하거나 저해하는’ 이렇게 해 가지고 하면 굳이 23조 2항을 원용 안 해도 되겠고, 23조 2항을 원용하면 오히려 체계상 혼란이 있겠다. 한번 검토해 보십시오.

○전문위원 **곽현준** 예, 알겠습니다.

○소위원장 **문진석** 그러면 의사일정 8항은 계속 심사하도록 하겠습니다.

9. 한국공항공사법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2200190)

(11시17분)

○소위원장 **문진석** 다음은 의사일정 제9항 한국공항공사법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주십시오.

○전문위원 **곽현준** 개정안은 한국공항공사의 사업범위에 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법에 따른 군공항 이전사업 및 종전부지 개발사업을 추가하는 내용입니다.

자료 3쪽입니다.

이는 현재 대구광역시와 업무협약을 체결한 한국공항공사가 대구경북통합신공항 건설 및 종전부지 개발사업에 참여할 수 있는 법적 근거를 마련하는 것으로 필요한 조치로 보입니다.

다만 법률에서 특정 사업을 명시하기보다는 한국토지주택공사법 등과 같이 다른 법률에 따라 공사가 시행할 수 있는 사업을 사업범위에 추가하는 방안으로 기술하는 것이 적절하다고 보아 9쪽 마지막 페이지에 수정의견을 제시하였습니다.

이 경우 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 보완이 병행된다면 개정 취지가 보다 명확해질 것인데 이 부분은 대구공항법 논의 시 다시 말씀드리겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 문진석 다음은 차관, 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○소위원장 문진석 위원님들께서 의견 있으시면 말씀 주십시오.

○이춘석 위원 저도 이 내용을 정확히 검토하지 못했지만 한국공항공사법의 제정 취지와 이것은 맞지 않다고 생각을 하고요. 이렇게 되면 모든 사업에 다 되는 건데 새로 설립되는 것도 아니고 기존 부지 개발사업에 왜 한국공항공사가 사업자로 들어가야 할지에 대해서 전혀 동의가 되지 않고요. 그것은 공항공사법의 사업범위, 제정 취지의 목적에도 반한다고 생각하고요.

둘째, 설령 그런 목적이 있다 하더라도 일반법인 공항공사법에 규정하는 것이 아니라 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법에 이 규정을 넣어야 법체계상 맞지, 특별한 사업을 하기 위한 것은 그 특별법에 적용시켜야지 일반법인 여기에다 사업을 넣기 시작하면 앞으로 공항 만들 때마다 다 이것 하겠다고 하면 다 집어넣어야 하는데 이것은 법체계상으로 맞지 않다고 저는 생각을 합니다.

그래서 저는 이 법 개정에는 동의하지 못하고 두 가지 조건이 충족됐을 때 그게 맞다고 생각합니다.

그리고 전문위원도 특별한 문제가 없다고 그러는데 제가 지적한 사항을 한번 검토해 보세요. 공항공사법의 제정 취지에, 새로 이전한 부지도 아니고 기존 부지에 사업…… 나는 충분히 다른 사업도 가능하다고 생각하는데 이렇게 하는 게 맞는 건지. 법체계상 설령 그럴 필요성이 있다고 한다고 하면 이것을 공항공사법에 규정하는 것이 아니라 이미 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법이 제정되었기 때문에 그 법에 규정하는 것이 저는 법체계상 맞다고 생각하는데, 그 두 부분에 대해서 다시 검토해 주실 것을 요청합니다.

○소위원장 문진석 윤재옥 위원님 말씀 주십시오.

○윤재옥 위원 이 법은 대구경북통합신공항을 민·군 통합공항으로 하기로 해서 통과가 되었습니다. 통합신공항법이 통과되어서 이 사업을 진행하기 위한 후속조치로 한국공항공사가 참여할 수 있도록 대구시하고 서로 협의가 된 상황에서 법적인 뒷받침이 좀 필요하다고 해서 이 법을 발의한 것으로 알고 있습니다.

그래서 이춘석 위원님 지적이 있었습니다마는 전문위원 검토의견에 따라 ‘다른 법률에 따라 공사가 할 수 있는 사업’이라는 그런 수정의견을 수용해서 이 법안을 통과시켜 주시는 것이 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법을 여야 합의로 통과시킨 그 취지에 저는 맞다고 생각을 합니다. 그래서 이 사업의 특성을 고려해 주시면 좋겠다는 의견을 드립니다.

○소위원장 문진석 정점식 위원님 말씀 주십시오.

○정점식 위원 차관님, 한국공항공사법 제9조 1항에서 ‘공사는 다음 각 호의 사업을 한다’, 1호에서 ‘공항의 관리·운영 및 이에 필요한 주변지역의 개발사업’ 등으로 규정을 하고 있으면서, 9조 1항 1호부터 9호까지 있지요. 공항공사가 할 수 있는 사업들을 나열하고 있지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 그래서 그 범위 내에서 공항공사가 이런 사업을 해야 되고.

그러면 특별법에서 공항공사가 소위 군공항 기지 개발사업을 할 수 있다라고 규정을 하면 일반법인 공항공사법에서 시행할 수 있는 사업의 범위에서 벗어나기 때문에 특별법에서 이 조항을 넣을 수 있느냐 마느냐에 대해 가지고 논란이 있을 수 있겠지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○정점식 위원 그런 측면에서 일반법인 공항공사법에 소위 특정 지역에 대한, 현재 이 개정안처럼 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법이라고 10호에 명시하는 것보다는 일반적인 사업으로서 다른 법에서 공항공사가 이러한 사업을 할 수 있다라고 규정을 하는 경우에 특별법에 따라서 공항공사가 이런 사업을 시행할 수 있도록 하기 위해서 전문위원의 수정의견이 이렇게 나온 것으로 보이는데 그렇게 이해를 하고 계시는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 이게 유사 입법례도 마찬가지로요. 그게 지금 일반화된 법체계입니다.

○정점식 위원 유사 입법례가 어떤 게 있나요?

○국토교통부제2차관 백원국 LH 한국토지공사법도 마찬가지고요.

○정점식 위원 그러니까 그런 공사는 다른 법에 의해서 공사가 사업을 할 수 있다라고 하는 부분도 사업범위에 포함되도록 소위 그 기관 설치에 관한 일반법에서 이야기를 하고 있는 거지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 그 밖의 법률에 따라서 사업을 할 수 있는 것으로 해서 길을 터 줬고요. 각 개별법에서 예를 들면 LH 공사가 이 사업을 할 수 있도록 하면 양 법이 서로 부합되지 않습니까? 그런 정합성을 확보하기 때문에 일반적으로 그런 법체계를 따르고 있습니다.

○정점식 위원 그래서 전문위원 수정의견에 따라서 10호에 ‘다른 법률에 따라 공사가 할 수 있는 사업’ 정도로 해도 아무 문제가 없을 것으로 보이는데 거기에 대해서는 동의하시지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다. 그렇게 생각합니다.

○정점식 위원 이상입니다.

○송기현 위원 잠깐, 하나만 더 제가 물어봐도 될까요?

○소위원장 문진석 예.

○송기현 위원 우선 기존의 한국공항공사법으로는 그것을 할 수 있는 것 같지는 않은 것 같아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 그렇습니다.

○송기현 위원 그러니까 법을 만들어서 한국공항공사가 할 수 있도록 만든다는 거잖아요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○송기현 위원 그런데 그게 한국공항공사가 해야 될, 원래 한국공항공사를 만들 때 한국공항공사가 하도록, 해야 하는 또 하는 게 좋은 그런 사업일까요? 왜냐하면 한국공항공사법은 공항을 만들고 공항과 관련돼서 지역 개발을 하고 그런 것은 다 한국공항공사가 하는 게 맞다고 생각을 했는데, 그런 게 아닌 새로 만드는 공항 또는 그 공항과 연계된 개발이 아니라 따로 떨어진 지역의 지역 개발을 하는 것 아닙니까? 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예.

○송기현 위원 그러면 그것을 공공기관이 한다고 하더라도 굳이 한국공항공사가 하는 것보다는 그에 적합한 다른 공공기관이 하는 것이 맞지 않을까 하는 생각이 저는 든단 말이지요. 그렇기 때문에 한국공항공사는 원래 그런 것을 안 하기로 한 거잖아요. 한국공항공사는 원래 공항에 관련된 것만 하도록 만든 기관이고 법도 그렇게 만들었잖아요.

그런데 그런 한국공항공사 외 다른 별개의 공공기관에서 해야 되는 게 맞는, 적합한 그런 것을 할 수 있도록 열어 줄 필요가 뭐 있냐 이거예요. 그러니까 결국 다른 법률로 하더라도 한국공항공사가 하는 것이 적합하지 않은 것은 하면 안 되잖아요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 백원국 예. 지금 대구공항의 특징이 있는데요 이것은 민·군합동 통합공항입니다. 통합공항이 되기 때문에 같이 이전하는 것이거든요. 그래서 대구경북통합신공항도 거기에 민항 부분이 들어가기 때문에 그 부분에 대해서 한국공항공사가 참여할 필요성이 있다는 것이고요.

○송기현 위원 당연하지요. 공항공사가 새로 통합돼서 이전하는 통합공항에 대해서는 당연히 한국공항공사가 해야지요. 그리고 거기에 관련된 주변 지역 같은 개발은 당연히 한국공항공사가 할 수 있지요. 그런데 이것은 그게 아니라는 거잖아요. 그렇지요?

아니고, 원래 기존 땅에서 한다는 거예요?

○국토교통부제2차관 백원국 종전부지도 포함이 되어 있습니다.

○송기현 위원 종전부지가 새로 이전되는 공항 부지에 같이 들어가 있어요?

○이춘석 위원 전혀 다른 거지요.

○국토교통부제2차관 백원국 다른 위치에 있는 겁니다.

○송기현 위원 그러니까 내 말이 그 말이잖아요. 이게 새로 이전되는 공항하고는 관련이 없는 지역 개발이다 이런 얘기예요.

○국토교통부제2차관 백원국 지금 이게 공항 이전의 최초 사례이기 때문에 그런데요.

○송기현 위원 그래서 드리고 싶은 말씀은 뭐냐면……

○국토교통부제2차관 백원국 지금 대구에 있는 그 부분에 대해서도 한국공항공사가 가지고 있는 자산이 있지 않습니까? 그 자산이 있기 때문에 개발에 참여하는 것도 가능하다는 것이고요. 현재 TK통합신공항법에 종전부지 개발 사업에 공공 공사가 들어갈 수 있도록 규정이 돼 있습니다.

○송기현 위원 그래서 공공 공사 들어가는데, 그러면 LH공사도 있고 다른 관리 공사를 따로 만들 수 있지요. 거기가 하는 게 맞는 것이지. 공항에 관해서 특화된, 공항의 설치와 운영에 관해서 특화된 한국공항공사가 그것을 하는 것은 안 맞는다 이게 제 말씀이에요. 공항 운영과 전혀 관련 없는 토지개발 도시개발 이런 것은 그 지역 도시개발공사를 만들든지 SPC를 만들든지, 그래서 거기서 전문적으로 하는 게 맞지 왜 공항을 운영하거나 그런 기관이 거기까지 담당하느냐 이런 얘기를 하는 겁니다. 그 설명을 잘해 주시기를 부탁드립니다.

○소위원장 문진석 얘기하시지요.

○이춘석 위원 차관님도 똑바로 얘기합시다. 그리고 전문위원도 똑바로 검토보고서 쓰라고. 이렇게 되면 전문위원 검토보고서 앞으로 내가 우리 보좌관 시켜서 전부 다 검토할 거예요.

자, 사실은 일반법으로 정한 공항공사가 새로 설립되는 것도 아니고 기존에 있는 것을 개발한단 말이에요. 그런데 그것을 맡길 것이냐? 그렇게 되면 앞으로 LH라든가, LH도 그렇게 사업을 정하지는 않아요. ‘부속되는’ 이렇게 정하지. 일반적으로 대구경북 신공항처럼 이렇게 사업을 정하지 않고 하는데, 마치 다른 유사 사례도 있는 것처럼 얘기를 하는 것도 옳지 않을 뿐만 아니라 이렇게 되면 모든 공사에다 써서 그 지역 사업을 해결하려고 다 그렇게 해요. 그러면 법체계가 개편 되는 거예요.

그래서 이 법도, 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법이 마련됐잖아요. 여기 14조를 보면 종전부지 개발사업의 시행자가 정해져 있어. 어디 어디가 해라.

저는 공항공사가 이 사업을 하는 것에 대해서 동의하기도 어렵지만 만일 그냥 눈 감고 봐주자, 그냥 해라라고 하더라도 이 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 14조(종전부지 개발사업의 시행자)에다가 한국공항공사를 한 줄 넣으면 돼. 이렇게 넣으면 일반법으로 안 가고 법을 시행하고 유지하는 데도 아무 상관이 없는데, 저는 이 법을 굳이 넣는 것은 다른 이유가 있다고 생각해요.

왜? 대구경북통합신공항 건설을 제가 방해하거나 막을 의사가 전혀 없어요. 이것에 대해서 이 법에 넣으면 동의할 수 있어요. 그런데 공항공사법에 이렇게 넣게 되면 공항공사의 사업범위가 앞으로 늘어나게 되는 거예요. 다른 유사 사례가 또 늘어나고 늘어나고 하기 때문에 그 필요성이 있다고 하면 이 대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법 제14조(종전부지 개발사업의 시행자)에 한국공항공사를 넣어서 해결하는 방법을 취해야지 일반법인 사업범위에다가 대구경북신공항을 넣는 것은 법체계상 전혀 맞지 않아요. 그것 다시 검토해 보세요. 전문위원이 검토해 보세요.

○전문위원 **곽현준** 위원님, 그런데 지금 현재 대구공항법에 의해서도 명확하지는 않지만 그것을 근거로 공항공사도 대행을 할 수 있는 여지가 있습니다. 그런데 문제는 공항공사법 자체에 사업범위가 굉장히 구체적으로 명시돼 있기 때문에 다른 법률에 하자는 조항을 넣자는 거고요.

아까 LH 얘기했지만 도로공사나 대한무역투자진흥공사법에서도 이렇게 공사가 할 수 있는 역할을 개방적으로 보기 위해서 다른 법률 근거 조항이 있습니다. 그래서 이것은 법률을 개정하지 않고는 공항공사의 사업범위를 넓힐 수 없기 때문에 일정 부분 제동장치는 있는 것으로 판단을 했습니다.

○이춘석 위원 종전부지에 왜 공항공사가 사업을 해야 돼? 소위에서 논의를 한번 해주십시오. 저는 국토소위 아니니까 거기에서 결론을 내 주시면 그대로 저는 따를게요.

○소위원장 **문진석** 위원님, 잠깐만요.

원래 11시 반까지 회의를 진행하기로 했는데요.

이것은 좀 더 논의를 계속해서 해 봐야 될 것 같습니다. 그래서 소위원회에서 계속 심사하도록 하고요.

○김도읍 위원 아니, 그래도 잠시만 한마디만 더 하고……

○정점식 위원 마지막으로 저도 다른 법안의 사례를 한번……

○소위원장 **문진석** 그러면 11시 반에 안 되는데?

○정점식 위원 10분만 더 하십시오.

○소위원장 **문진석** 좀 더 해도 됩니까?

○정점식 위원 예, 10분만 더 하십시오.

○소위원장 문진석 여당 위원님들께서 11시 반에 끝내 달라고 해서. 정족수가 안 되니까 우리끼리만 할 수가 없어서 그렇게 하려고 했는데.

○윤재옥 위원 질의를 신청한 위원이 있으니까.

○정점식 위원 간단하게 할게요.

○소위원장 문진석 그러면 10분 더 할게요?

(「예」 하는 위원 있음)

알겠습니다.

하십시오.

○정점식 위원 차관님, 항만공사법은 소관 법률이 아니라서 잘 모르시지요? 항만공사법에 보면 이런 조항이 있습니다. 나중에 같이 검토를 해 보세요.

항만공사법 8조 1항 이것도 역시 항만공사의 사업범위가 되어 있는데 이게 어떻게 개정됐느냐 하면, 6의3호에 여수세계박람회 기념 및 사후활용에 관한 특별법 제4조제2항에 따른 박람회 개최성과를 계승·기념하고 박람회 사후활용과 관련된 사업을 항만공사가 할 수 있도록 법을 개정해서 이 조항을 넣었습니다. 이것은 오히려 지금 현재 제출된 개정안하고 비슷한 그런 사업이지요. 그렇기 때문에 이런 전례가 없다 하는 부분은 맞지 않은 것 같고, 나중에 항만공사법도 같이 검토를 해 보시면 이렇게 명시가 돼 있습니다. 내가 법전을 보고 그대로 읽어 드린 거니까요.

이상입니다.

○국토교통부제2차관 백원국 한 말씀 드리면요……

○소위원장 문진석 잠깐만요. 듣고 마저 하십시오.

그다음에 김도읍 위원님.

○김도읍 위원 일단 이춘석 위원님 지적하신 내용에 일부는 저도 동의를 합니다. 동의를 하는데 또 일부는 어떤 게 있느냐 하면 법체계상으로 보면 대구공항법에 공공기관이 사업시행자로 참여할 수 있다. 그런데 그 공공기관의 개별법에는 부지 개발사업이 사업 목적으로 들어가 있는 거예요. 그렇지요?

그런데 이 법은 공항공사가 대구공항 관련해서 사업을 할 수 있도록 딱 특정해서 하는 거예요. 그렇기 때문에 이것을 하는 게 맞느냐 안 맞느냐 이 문제가 남는 거예요. 공항공사법의 사업 목적을 대구공항 이전 부지에 대해서 개발사업을 한다, 체계상으로는 내가 볼 때는 맞아요.

두 번째, 그런데 전문위원께서 수정의견을 냈는데 수정의견이 오히려 지금 이춘석 위원님이 질의하는 이런 내용에 더 반하는 거예요. 다른 공공기관들이 사업 목적 외 개발사업을 한다 이러면 진짜로 다 열어 버리는 거예요. 만약에 이 법을 인정한다 그러면 대구경북 군·민 공항 이전에 종전부지 개발사업 이게 한정되는 건데 이렇게 수정의견대로 하면 예를 들어 LH라는 공사가 할 수 있는 사업을 한국공항공사가 다 할 수 있는 것처럼 되는 거예요. 그렇게 볼 수가 있다고.

그래서 만약에 통과를 한다면 개정안대로 통과를 해야지, 전문위원 수정안은 이춘석 위원님이 우려하시는 그것을 더 확대해 가지고 공항공사가 LH가 할 수 있는 사업 다 할 수 있다 그렇게 볼 수 있는 거예요.

차관님, 그렇지 않겠어요? 그 밖에 다른 법률에 따라 공사가 시행할 수 있는 사업을 할 수 있도록 한국공항공사법에 넣으면 어떻게 되겠어요? 그렇지요? 지난번에 오송 철도 부지에 대해서 철도공사가 철도 관련된 사업만 할 수 있다고 딱 이렇게 한정해 갖고 그때 통과시킨 거 기억나시지요? 그런데 이것은 완전히 열어 버리는 거잖아요.

그래서 이것도 다음 심사 때 한번 검토가 되어야 되겠다. 다만 첫 번째 지적하신 그 부분에 있어서는 한국공항공사법에 특수 목적으로 군공항 이전 이 부지에 대해서 넣는 것은 저는 법체계상으로는 그다지 문제가 안 된다. 다만 이것을 넣을 것이냐 말 것이냐, 공항공사가 이것을 하게 할 것이냐 말 것이냐는 정책적인 판단이고 다음 심사 때 다시 한번 논의가 되어야 되겠다 이 말씀을 드립니다.

○소위원장 문진석 차관님 답변 주십시오.

○국토교통부제2차관 백원국 일단 위원님들 말씀에 다 공감을 합니다. 그런데 지금 여기 전문위원 검토보고에 따르면 형식적 측면을 수정하자는 거고요. 그래서 다른 법률에 근거가 있으면 열어 주겠다는 근거 조항을 만들자는 것이고, 내용적 측면에 있어서 각각 개별법을 다룰 때 이 부분에 대한 심사가 이루어져야 될 것으로 보입니다. 그런데 지금 타 입법례가 대부분 다 그렇게 되어 있습니다. 각 공사법에 그 밖에 다른 법률에서 허용하는 사업에 대해서는 할 수 있도록 다 길을 터 주고 있기 때문에 그 입법례를 따라가자는 조항입니다.

두 번째, 그러면 본질적으로 공항공사가 이 일을 하는 것이 맞느냐에 대해서는 바로 이어서 나오는 법 대구경북통합신공항법의 사업시행자 부분에 그 부분을 다룰 순번을 기다리고 있습니다.

그래서 제가 볼 때는 형식적 측면에서 앞의 강대식 의원 법안에 대해서는 그냥 가도 되는 것 아니냐 그리고 뒤의 부분 다룰 때 그 시행자에 대해서는 별도로 다룰 수 있겠는 저는 그렇게 생각합니다.

○소위원장 문진석 좋습니다. 여기까지 하지요.

의사일정 제9항은 심도 있는 심사를 위해서 계속해서 소위원회에서 심사하도록 하겠습니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

원활한 회의 진행에 협조해 주신 위원님 여러분, 차관님을 비롯한 관계 공무원 여러분, 국회 직원 여러분 그리고 보좌 직원 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(11시38분 산회)

○출석 위원(13인)

김도읍 김희정 문진석 손명수 송기현 엄태영 윤재옥 윤종균 윤종오 이연희
이춘석 정점식 정준호

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 곽현준

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 백원국

모빌리티자동차국장 전형필

항공정책관 김영국