

제429회 국회
(정기회)

국토교통위원회 회의록
(교통법안심사소위원회)
(임시회의록)

제 2 호

국 회 사 무 처

일 시 2025년9월24일(수)

장 소 국토교통위원회 회의실

의사일정

1. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)
2. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)
3. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)
4. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)
5. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)
6. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상휘 의원 대표발의)(의안번호 2208297)
7. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)
8. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)
9. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)
10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2203021)
11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이강일 의원 대표발의)(의안번호 2204697)
12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205794)
13. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206558)
14. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2208647)
15. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2205830)
16. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2205946)
17. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2212898)
18. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2209782)
19. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2211183)
20. 항공보안법 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2212735)
21. 공항시설법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201754)
22. 자동차관리법 일부개정법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2202740)
23. 자동차관리법 일부개정법률안(이용우 의원 대표발의)(의안번호 2202807)
24. 자동차관리법 일부개정법률안(김건 의원 대표발의)(의안번호 2202895)
25. 자동차관리법 일부개정법률안(김희정 의원 대표발의)(의안번호 2203563)
26. 자동차관리법 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2203736)
27. 자동차관리법 일부개정법률안(조은희 의원 대표발의)(의안번호 2204170)
28. 자동차관리법 일부개정법률안(노종면 의원 대표발의)(의안번호 2204836)

29. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205678)
 30. 자동차관리법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206560)
 31. 자동차관리법 일부개정법률안(문금주 의원 대표발의)(의안번호 2206880)
 32. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2208327)
 33. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2209503)
 34. 항공안전법 일부개정법률안(이성권 의원 대표발의)(의안번호 2210058)
 35. 항공안전법 일부개정법률안(조경태 의원 대표발의)(의안번호 2211196)
 36. 항공안전법 일부개정법률안(차규근 의원 대표발의)(의안번호 2211671)
 37. 항공안전법 일부개정법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2205346)
 38. 항공안전법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2208147)
 39. 항공안전법 일부개정법률안(이재강 의원 대표발의)(의안번호 2201371)
 40. 항공안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2208219)
 41. 항공안전법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2211310)
 42. 항공안전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2211384)
 43. 항공안전법 일부개정법률안(김영배 의원 대표발의)(의안번호 2211916)
 44. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201563)(추가)
-

상정된 안건

1. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)	4
2. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)	4
3. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)	4
4. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)	4
5. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)	4
6. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상휘 의원 대표발의)(의안번호 2208297)	4
7. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)	4
8. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)	4
9. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)	4
10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(염태영 의원 대표발의)(의안번호 2203021)	8
11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이강일 의원 대표발의)(의안번호 2204697)	

.....	8
12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205794)	8
.....	8
13. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206558)	8
.....	8
14. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2208647)	8
.....	8
15. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2205830)	8
.....	8
16. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2205946)	8
.....	8
17. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2212898)	8
.....	8
18. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2209782)	8
.....	8
19. 항공보안법 일부개정법률안(김은혜 의원 대표발의)(의안번호 2211183)	33
20. 항공보안법 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2212735)	33
21. 공항시설법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201754)	34
22. 자동차관리법 일부개정법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2202740)	37
23. 자동차관리법 일부개정법률안(이용우 의원 대표발의)(의안번호 2202807)	37
24. 자동차관리법 일부개정법률안(김건 의원 대표발의)(의안번호 2202895)	37
25. 자동차관리법 일부개정법률안(김희정 의원 대표발의)(의안번호 2203563)	37
26. 자동차관리법 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2203736)	37
27. 자동차관리법 일부개정법률안(조은희 의원 대표발의)(의안번호 2204170)	37
28. 자동차관리법 일부개정법률안(노종면 의원 대표발의)(의안번호 2204836)	37
29. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205678)	37
30. 자동차관리법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206560)	37
31. 자동차관리법 일부개정법률안(문금주 의원 대표발의)(의안번호 2206880)	37
32. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2208327)	40
33. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2209503)	40
o 의사일정 변경의 건	41
44. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201563)	41
34. 항공안전법 일부개정법률안(이성권 의원 대표발의)(의안번호 2210058)	42
35. 항공안전법 일부개정법률안(조경태 의원 대표발의)(의안번호 2211196)	42
36. 항공안전법 일부개정법률안(차규근 의원 대표발의)(의안번호 2211671)	42
37. 항공안전법 일부개정법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2205346)	42
38. 항공안전법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2208147)	42
39. 항공안전법 일부개정법률안(이재강 의원 대표발의)(의안번호 2201371)	42

40. 항공안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2208219)	42
41. 항공안전법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2211310)	42
42. 항공안전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2211384)	42
43. 항공안전법 일부개정법률안(김영배 의원 대표발의)(의안번호 2211916)	42

(10시05분 개의)

○소위원장 복기왕 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

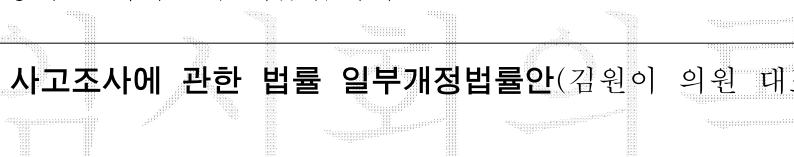
성원이 되었으므로 제429회 국회(정기회) 제2차 교통법안심사소위원회를 개회하겠습니다.

오늘 회의에서는 지난 1일 소위에서 계속 심사하기로 한 법률안을 포함하여 총 43건의 법률안을 상정하여 심사하도록 하겠습니다.

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

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

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

-
- 
1. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(김원이 의원 대표발의)(의안번호 2207321)
 2. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박상혁 의원 대표발의)(의안번호 2207331)
 3. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(박용갑 의원 대표발의)(의안번호 2207431)
 4. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2207599)
 5. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2207704)
 6. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이상휘 의원 대표발의)(의안번호 2208297)
 7. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이인선 의원 대표발의)(의안번호 2211745)
 8. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(백선희 의원 대표발의)(의안번호 2209629)
 9. 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2209761)

(10시06분)

○소위원장 복기왕 의사일정 제1항부터 9항까지 이상 9건의 항공·철도 사고조사에 관한 법률 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 전문위원입니다.

의사일정 제1항부터 9항까지 보고드리도록 하겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

이 9건의 개정안은 지난 소위에서 논의된 바 있습니다. 각 개정안의 내용 중에 항공·철도·해양·교통 사고 전체를 아우르는 국가교통사고조사위원회를 설치하는 방식과 현행 항공·철도사고조사위원회를 유지하되 소속을 이관하여 새로 구성하는 방식에 대해서 총괄적인 논의를 진행하신 바 있고, 먼저 국가교통사고조사위원회를 설치하는 개정안에 대해서는 현재 통합조사기구 설치 여부에 대해서 여러 소관 부처를 포함한 다양한 의견들이 있어서 합의가 어려울 것으로 보이므로 현재 있는 항공·철도사고조사위원회에 관한 부분만 논의를 하자는 공통된 의견이 있으셨습니다.

두 번째, 항공·철도사고조사위원회의 소속을 이관하는 것과 관련해서는 우리 정부 조직이 전문성을 고려한 기능 중심의 편제로 이루어져 있고 항공·철도 업무의 전문성에 관한 고려 없이 이관하는 문제에 대해서는 심도 있는 검토와 논의가 필요하며 위원회의 독립성을 확보하기 위해서 국토교통부로부터 인사와 예산의 독립성을 확보하여 사고조사기구의 독립성을 강화하는 방안도 가능할 것으로 보인다는 의견이 있으셨고, 반면 최근 사고조사 과정에서 관리 당국인 정부부처에 대한 책임이 축소되는 것이 아닌지에 대한 불신과 우려 등을 고려할 때 소속기관이나 부처를 국토교통부에서 이관하여 이러한 의혹을 해소하는 방안도 실익이 있을 것으로 보인다는 의견 등이 제시되었습니다. 또한 사고조사 대상과 관련해서는 접촉사고부터 대형 인명사고까지 사고별 기준이 모호하여 이에 대한 기준을 마련할 필요가 있다는 의견도 제시된 바 있습니다.

지난 소위에서는 충분한 자료 조사와 정부에서 조정안을 마련해서 해당 개정안들을 계속 심사하기로 하신 바 있고 이에 따라서 국토교통부와 총리실 등 정부 측에서 9개 개정안의 내용을 종합하고 조정해서 현재 조정안을 마련하였습니다. 마련된 조정안은 배부해 드린 소위 자료 후반부에 첨부하였습니다.

우선 여기까지 보고드리고 이어서 보고드리도록 하겠습니다.

○소위원장 복기왕 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 위원장님, 이 부분은 저번 소위에서도 심도 있는 논의가 있었고요. 그래서 저희 부처 입장에서는 다 장단점은 있다. 다만 우리가 여객기 참사로 인해서 유족들 또 국민들한테 신뢰를 상실한 부분도 있었기 때문에 그간 주장한 것처럼, 저희 장관도 특위나 이런 데서 대답한 것처럼 다른 기관에, 그러니까 총리실이나 이런 부분으로 이관하는 것도 그동안에 긍정적으로 검토를 해 왔습니다.

다만 저번에 손명수 위원님도 말씀을 주셨지만 저희가 그 이후에 해외 사례나 이런 부분도 다시 한번 또 자료조사를 해 봤습니다. 그래서 우리나라를 제외한 선진국의 한 10개 사례를 한번 조사해 봤는데 5개 국가는 아주 독립적으로 운영을 했던 반면에 또 5개 국가는 교통부 산하 기관으로서 사고조사 부분은 굉장히 독립적으로 운영을 하고 있었다는 그런 말씀 드립니다.

그래서 저희는 이런 부분이 다 장단점이 있기 때문에 일률적으로 어느 게 좋다라고 정부 차원에서 말씀드리기는 참 쉽지는 않으나 저희가 그간에 무안 여객기 참사 이런 부분을 고려했을 때 또 정부 차원에서 이야기한 그런 컨센서스나 이런 것을 고려해 봤을 때

는 오늘 위원회에서 결정해 주시는 대로 저희들은 따르도록 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 우선 여기서 토론하고 또 다음 말씀 듣고 이렇게 할까요, 아니면 일괄적으로 같이 할까요?

○**전문위원 임종수** 우선 지금 그 이하에 있는 조문별 세부내용들은 아까 보고드린 것처럼 정부에서 총리실로 일단은 소속을 이관한다는 것을 전제로 해서 세부내용을 마련한 내용입니다. 그래서 우선 먼저 논의를 먼저 해 주시면……

○**소위원장 복기왕** 알겠습니다.

이 부분에 대해서 의견이 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

○**손명수 위원** 손명수 위원입니다.

지난번 회의에서 제가 말씀드린 것처럼 이 부분은 사실은 유가족들의 요구 때문에 이런 여러 개의 안이 지금 발의가 됐습니다. 그래서 조사의 객관성, 공정성에 대한 유가족들의 마음은 충분히 이해하지만 소속기관을 달리한다고 그래서 꼭 공정성, 객관성이 담보되는 것은 아니라고 생각합니다.

특히 수사와 조사는 또 다릅니다. 그래서 이번 항공기 참사가 공항시설 내에서 발생했기 때문에 국토부가 그 공항을 관리하는 부처다 보니까 국토부가 공정성이 없는 게 아니냐 하는 유가족들의 우려가 있습니다.

그러나 그 공항시설 부분에 대해서는 수사기관에서 사실 지금 이미 수사를 하고 있습니다. 그리고 항공·철도 사고조사 부분은 사실은 원인을 명확히 규명해서 차후에 똑같은 유사사고를 방지하는 데 굉장히 초점이 있습니다. 그것은 세계 각국의 공통 사항입니다. 그리고 또 그것은 보상과 깊은 관계가 있습니다.

그래서 이게 한 기관에서 하는 게 아니고 관련된, 항공사고가 발생한 국가, 그 항공기를 제작한 국가 그리고 엔진을 제작한 국가 그다음에 사실상 지금 준국제기구처럼 활동하고 있는 미국의 NTSB 이런 여러 기관들이 함께 참여해서 조사가 이루어지게 됩니다. 그런 점을 고려할 때 소속기관을 주무부처가 아닌 총리실로 옮기는 것이 과연 유가족들에게도 도움이 되는지 저는 거기에 대해서 의문을 가지고 있습니다.

제가 조사해 본 바로도 이 항공·철도사고조사위원회는 대부분의 국가에서 운수산업을 담당하고 있는 교통부 또는 운수부 산하에 있습니다. 그 이유는 이게 1년에도 수십 건씩 경미한 사고부터 물론 중대한 사고도, 그런 사고는 나면 안 되겠지만 모든 사고를 조사하는 기구입니다. 그래서 이것이 전문성과 굉장히 연관이 있습니다. 관련 기관도 굉장히 많고 이것이 수사하고는 확연히 구분되는 것입니다. 그래서 그런 중대한 과실이나 또 어떤 잘못에 대해서는 수사기관이 수사를 하는 것이고 이런 사고조사는 전문성을 가지고 그 원인을 규명해서 보상으로 이어지고 또 그것이 사고 재발 방지로 이어지는 것이거든요.

그래서 제가 결론을 말씀드리면 지금 해외 사례 또 국내 사례도 다 망라해서, 다만 유가족들이 우려하시는 것처럼 공정성이나 객관성 이런 부분을 불식시킬 필요는 분명히 있습니다. 그렇기 때문에 지금 현재는 항공·철도사고조사위원회가 업무에만 독립성이 보장돼 있습니다. 인사와 예산이 국토부장관에 예속되어 있습니다. 그래서 국내에서도 지금 부처 소속기관으로 있지만 인사와 예산이 독립된 그런 위원회가 많이 있습니다. 그리고 외국의 사례도 지금 일본이라든가 영국이라든가 독일이라든가 많은 선진국의 사례가 교통

부·운수성 내에 있지만 인사·예산 업무가 독립되어 있습니다.

그래서 그런 사례를 벤치마킹해서 우리도 항공·철도사고조사위원회의 인사·예산 업무를 다 독립하는 안으로 제가 입법안을 준비했고 지금 입법조사처의 법제실까지 가 있습니다. 그래서 조만간 제가 그것을 발의할 수 있습니다.

그러면 제가 여기서 말씀드리고 싶은 것은 지금 현재 한 일곱 분입니까, 여덟 분 정도가 발의한 이 안과, 대통령실 또는 총리실 소속으로 지금 거의 소속기관만 옮기는 것으로 대부분 발의가 되어 있는 것으로 저는 알고 있는데 이렇게 하는 것이 합리적인지 아니면 국토부 소속기관으로 되어 인사·예산 그다음에 업무를 완전히 독립시키고 특히 국토부가 관리하는 시설 내에서 사고가 발생했을 때는 혹은 또 다른 부분도 있을 수 있습니다, 그럴 때는 철저히 조사 과정에서 그것을 배제시키는 쪽으로, 얼마든지 저는 입법적으로 그게 가능하다고 생각하거든요.

그래서 그런 안을 제가 지금 준비해서 곧 발의할 예정이니 이 안들을 병합 심사해서 우리 국토위에서 어떤 게 가장 합리적이고 조사도 잘 되고 유가족들도 잘 챙어할 수 있는지 같이 심사해 주시기를 저는 부탁드리고 싶습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 손명수 위원님 말씀에 대해서 또 다른 위원님들 의견 있으신가요?

저희가 이 안건은 지난번에 이어서 현재 계속 심사를 하고 있는 중이고 사실 지난번에도 같은 이유로 해서 우리가 좀 더 심사를 해 보자라고 해서 오늘 다시 안건으로 올렸던 것인데 아직 발의는 하지 않으셨고 발의를 준비하고 계신다라고 하는데…….

○손명수 위원 법제실에 가 있습니다.

○소위원장 복기왕 조금 더 기다려 보고 그리고 나서 병합 심사를 같이 해도 우리 국토위 입장에서 문제가 없겠습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 이것은 시간의 문제라기보다는 그간에 저희가 특위나 이런 부분에 있어서 그것을 긍정적으로 말씀을 했기 때문에, 유가족들이나 이런 부분들이 또 저희들한테 어떤 반응을 보일지 그것은 잘 모르겠습니다. 그래서 그런 것들만 아니면 저희로서는 손명수 의원님 안이 절대로 안 된다 이렇게 말하기는 현실적으로 어려운 그런 상황입니다.

○소위원장 복기왕 사실 어떤 것이 사고 조사에 더 좋은 안이냐라고 여기서 명확히 판단을 내리기는 좀 어려울 것 같아요.

다만 국토부, 그러니까 당사자가 조사를 하는 것에 대한 유가족들의 의혹 그리고 국민적인 어떤 비판 이런 것들 때문에 그러면 소속기관을 좀 옮겨 보자라는 안이 나왔던 것인데 실제 실무를 담당하셨던 분들 입장에서는 좀 다른 생각을 갖고 있을 수도 있을 것 같습니다.

그런데 이게 어찌 됐든지 간에 유가족들을 이해하고 설득시킬 수 있는 그리고 국민들의 눈높이에서 볼 때 더 진전된 안이 나와서 소속기관을 그냥 국토부에 두든 아니면 바꾸든, 국토부에 둘 때는 이해·설득 과정이 좀 더 세밀하고 깊이 있게 진행되어야 될 겁니다, 유가족 당사자들을 대상으로 해서.

그래서 우리가 한 번 더 계속심사를 한다라고 하는 것은 그런 것들을 전제조건으로 해서 하는 것이고 그런 부분에 대한 활동을 대표발의하시는 손명수 의원님께서 조금 더 받

쳐 주시면 그리고 나서 이것을 다시 재상정하는 것으로 그렇게 진행을 할 수도 있을 것 같아요.

엄태영 위원님.

○**엄태영 위원** 그러시지요, 법안의 속도보다도 방향성이니까. 손명수 위원님께서 방금 얘기하셨듯이 저는 충분히 일리가 있다고 봅니다. 그리고 또 손 의원님은 현장에서 실무 경험이 많은 분이다 보니까 지금 발의한 내용에도 다른 의원님들의 우려와 시각이 다 포함됐을 것이라고 보고 손 의원님의 법률안과 같이 병합 심사하는 것으로 그렇게 했으면 좋겠습니다.

그래서 일단은 이 법안을 좀 미뤄 놓고 좀 더 심도 있게 다시 토론하는 기회를 가졌으면 좋겠습니다.

○**손명수 위원** 유가족들하고 제가 더 열심히 한번 논의를 해 보겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 어깨가 무겁습니다.

현재 어쨌거나 큰 방향은 충리실로 이관하자라는 것이 큰 방향이었는데 이것에 대한 손명수 위원님의 입장이 정리될 때까지 잠시 저희가 이것 심사 보류하도록 하겠습니다.

그러면 의사일정 제1항부터 9항까지 9건에 대해서는 좀 더 심도 있는 심사를 위해서 소위원회에서 계속 심사하도록 하겠습니다.

-
- 10. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(엄태영 의원 대표발의)(의안번호 2203021)
 - 11. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이강일 의원 대표발의)(의안번호 2204697)
 - 12. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205794)
 - 13. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206558)
 - 14. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(안태준 의원 대표발의)(의안번호 2208647)
 - 15. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2205830)
 - 16. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2205946)
 - 17. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(윤재옥 의원 대표발의)(의안번호 2212898)
 - 18. 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(권영진 의원 대표발의)(의안번호 2209782)

(10시20분)

○**소위원장 복기왕** 이어서 의사일정 제10항부터 18항까지 이상 9건의 생활물류서비스 산업발전법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원, 먼저 의사일정 10항부터 17항에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 전문위원입니다.

8건의 법률안 중 윤종오 의원님 안을 제외한 나머지 법률안들은 지난 소위에서 심사를 한 바 있습니다. 지난 소위에서는 표준계약서 또는 표준계약서에 기초하여 작성한 계약서를 사용하는 것을 의무화하고 유상운송보험 가입 확인을 의무화하며 동시에 교육 이수 확인에 대해서도 의무화하는 것에 대해서 논의를 진행한 바 있습니다.

이 중 유상운송보험 확인 의무화 관련해서 그 취지나 규제의 필요성은 타당하지만 현재 인증사업자에 대해서 특별한 인센티브가 없는 상황에서 인증취소와 같이 과도한 제재 수단을 부과할 경우에는 오히려 사업자 인증을 하지 않는 등의 부작용이 생길 우려가 있어 가급적 인증취소와 같이 사업 자체를 하지 못하도록 막는 것보다는 과태료의 방식으

로 제재를 하면서 유상운송보험에 가입을 유도해 나가는 방안을 고려할 필요가 있다는 의견이 있었습니다.

동시에 유상운송보험에 대한 재정 지원은 다른 업종과의 형평성 문제로 신중한 검토가 필요하다는 의견과 함께 유상운송보험에 가입을 유도하기 위해서 저렴하면서 효과적인 보험상품을 설계할 필요가 있다는 의견도 제기되었습니다.

지난 소위에서는 지난 소위 안건에 포함되지 않았던 윤종오 의원안 2건과 함께 이번 소위에서 계속 논의를 진행하기로 하셨고, 유상운송보험 의무화와 관련하여 위반 시 인증취소 방식은 제외하고 과태료만 부과하는 내용으로 윤재옥 의원께서도 법안을 발의 하셔서 해당 법안이 오늘 소위에 함께 병합되어 상정되어 있습니다.

오늘 소위에서는 현행법상 범죄경력이 있는 종사자 그리고 운전자격이 없는 종사자와 계약을 체결하는 경우에 대한 제재 조치와 함께 유상운송보험에 대한 미가입자, 교육 미 이수자와 계약을 체결한 인증사업자에 대해서 인증취소와 과태료 부과 등의 제재 규정을 어떻게 마련할 것인지 논의가 필요한 상황입니다.

2쪽에 보시는 표는 현행법상 종사자와 관련해서 인증사업자의 확인 의무와 위반 시 제재 수단을 정리하였습니다. 이 표는 참고하시면서 각각의 규정사항들 보고할 때 자세히 보고드리도록 하겠습니다.

3쪽 보고드리겠습니다.

3쪽의 표준계약서 또는 표준계약서에 기초하여 작성한 계약서의 사용을 의무화하는 내용은 지난 소위에서 염태영 의원안을 기준으로 택배서비스사업에 대해서 표준계약서 또는 표준계약서에 기초하여 작성한 위탁계약서 사용을 의무화하고 계약서에 위탁구역을 명시하도록 하며 위반 시에 택배서비스사업의 등록 취소 및 과태료를 부과하도록 하는 내용을 심사하셨습니다. 그 내용을 반영해서 전문위원 수정의견도 보고드린 바 있습니다.

한편 윤종오 의원께서 발의하신 2건의 개정안은 염태영 의원님 안과 달리 표준계약서 자체의 사용을 의무화하고 표준계약서의 효력에 우선하는 별도의 계약을 체결할 수 없도록 하는 내용을 담고 있습니다.

그런데 해당 내용에 대해서는 소화물배송대행사업의 경우에는 등록제로 운영되는 택배서비스사업과는 다르게 자유업 체계로 운영되고 인증사업자 제도만 현재 운영을 하고 있습니다. 이런 상황에서 표준계약서 사용을 의무화하는 경우에는 법률적으로나 실질적으로 해당 의무 이행에 대한 관리가 어려울 수 있으며 표준계약서를 의무화하는 경우에는 정부 및 관련 업계에서 계약의 자유를 과도하게 제한할 수 있다는 의견을 제시하고 있다는 점을 고려하실 필요가 있는 것으로 보입니다.

13쪽 보고드리겠습니다.

13쪽, 수정의견은 지난 회의에서 보고드린 바와 같이 염태영 의원안을 기준으로 하여 일부 자구를 수정하고 표현을 명확하게 하여 수정의견을 제시하여 드렸습니다.

이어서 19쪽 보고드리겠습니다.

19쪽은 유상운송보험 가입 확인과 위반 시 인증취소 등에 관한 내용입니다. 앞서 보신 표와 동일한 표인데 이 표의 내용은 21쪽부터 검토의견으로 상세히 보고드리겠습니다.

21쪽 왼쪽 표로 정리된 내용을 보고 말씀드리겠습니다.

이강일 의원님과 윤종오 의원님, 윤재옥 의원님, 안태준 의원님 모두 각 개정안들 공통

적으로 인증사업자 및 영업점에 이륜차 운행으로 타인에게 손해를 발생하게 한 경우 이를 배상하는 보험이나 공제에 가입했는지를 확인하도록 하는 의무를 부여하고 있습니다.

그리고 이강일·윤종오 의원님 안과 윤재옥 의원님 안은 이러한 유상운송보험에 가입하지 않은 경우에 위탁계약을 체결하지 못하도록 하고 있고 안태준 의원님 안의 경우에는 이미 체결한 경우에는 해지하도록 하는 의무까지 부과하고 있습니다. 관련해서 이미 계약을 체결한 자에 대해서도 유상운송보험 미가입이 확인되면 계약을 해지하도록 의무화하는 것이 가입을 확인하도록 의무화하는 것과 병행하여 함께 마련될 필요가 있는 것으로 보았습니다.

그리고 윤재옥 의원님 안의 경우에는 국토교통부장관으로 하여금 인증사업자 등이 종사자의 보험가입 여부를 확인할 수 있도록 정보시스템을 구축하도록 의무화하고 인증사업자 또는 영업점이 그 시스템을 이용할 수 있도록 하며 인증사업자 또는 영업점이 종사자 등에게 보험가입 상황 등의 자료제출을 요구할 수 있도록 하는 근거를 마련하고 있는데 타당한 입법 조치로 보입니다.

다만 이러한 시스템을 구축하기 위해서는 민간이 보유하고 있는 보험가입 정보를 국토부장관이 제공받을 필요가 있기 때문에 유사 입법례들을 참고해서 국토부장관이 다른 기관에 대해서 정보 제공을 요청할 수 있도록 하는 근거를 함께 신설할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

한편 국토교통부에서는 다른 입법례를 고려해서 시스템 구축에 대해 의무 사항보다는 재량 사항으로 규정할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있습니다.

그리고 비용 지원 사항입니다.

이강일·윤종오 의원님 안의 경우에는 유상운송보험의 보험료 지원 근거를 마련하고 있고 윤재옥 의원님 안의 경우에는 비용 부담 경감을 위해서 국토부장관이 필요한 조치를하도록 의무화하고 있습니다. 이러한 규정들은 소화물배송대행서비스종사자의 부담을 완화하고 그에 따른 진입장벽을 낮출 수 있을 것으로 보입니다. 다만 정부에서는 다른 업종들과의 형평성을 고려할 필요가 있다는 의견을 제시하신 바 있고 지난 소위에서도 이러한 사항들이 논의된 바 있습니다.

이러한 비용 지원이나 국토부장관의 비용 부담 경감을 위한 특별한 조치를 강구해야 하는 의무와 관련해서는 소위 심사 과정에서 정부 측의 의견을 확인하실 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음, 23쪽입니다.

지난 소위에서 논의됐던 사항인데, 유상운송보험 가입 확인 의무를 위반하는 경우에 사업자 등에 대해서 인증취소하거나 과태료를 부과하는 내용입니다.

먼저 현행법에 보면 운전자격을 갖추지 않은 자와 사업자가 계약을 체결하는 경우에 대해서 현재 이를 위반한 경우에 대해서는 제재가 없는 상황입니다. 미비한 상황인데 이강일 의원님 안, 윤종오 의원님 안에서는 이러한 법적 공백을 보완하기 위해서 운전자격 확인 의무를 위반하는 경우 이를 인증취소 사유로 규정하고 있습니다.

다만 두 개정안에 따르면 운전자격 확인 의무 위반 시에 인증취소와 별도로 과태료 규정은 마련하고 있지 않은데 현행법에 보면 범죄경력조회 의무를 위반하는 경우에 인증취소와 과태료를 함께 규정하고 있다는 점에서 과태료 규정의 신설에 대해서도 함께 검토

할 필요가 있어 보입니다.

또한 유상운송보험의 미가입자에 대해서도 보험가입 의무를 위반하는 경우에 인증취소와 과태료 규정을 어떻게 둘 것인지에 대해서 논의가 필요한 것으로 보입니다.

지금 보고드린 사항과 유사한 내용이기 때문에 교육 의무 이수까지 함께 보고드리도록 하겠습니다.

41쪽입니다.

이강일 의원님 안, 윤종오 의원님 안에서는 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자는 시·도지사가 마련하고 있는 교통안전교육을 이수하도록 의무화하고 인증사업자나 영업점은 이를 이수하지 않은 사람과 계약을 체결하지 못하게 하고 이를 위반한 경우에는 역시 제재 조치로서 인증의 취소를 규정하고 있습니다.

이러한 개정안과 관련해서 시·도지사로 하여금 교육을 실시하도록 하는 문제는 일부 지방자치단체에서 현실적으로 인프라 부족 문제를 제기하고 있는 상황이기 때문에 이에 대해 국토교통부에서는 교육 시행 주체로서 개정안에서는 시·도지사만 규정하고 있는데 여기에 국토교통부장관을 추가하는 것이 필요하다는 의견도 제시하고 있습니다. 또한 윤종오 의원님 안의 경우에는 시·도지사로 하여금 연수기관 운영에 필요한 비용을 시·도지사가 지원할 수 있도록 규정하고 있는데 타당한 조치로 보입니다.

이와 관련해서 교통안전교육 의무를 신설하는 경우에 이러한 교통안전교육을 받지 않은 사람과 위탁계약 등을 체결한 사업자에게 개정안에서는 인증취소만 규정하고 있는데 앞서 보신 것과 마찬가지로 과태료 규정도 함께 둘 필요가 있는지 여부에 대해서 검토하실 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음, 43쪽입니다.

43쪽 좌측 주요 내용에 있는 표를 한번 보시면, 지금 현재 현행법상으로는 사업자들에게 종사자의 범죄경력조회 의무와 운전자격 확인 의무가 부여되어 있습니다. 그런데 범죄경력조회 의무에 대해서는 위반 시 인증취소와 과태료 규정이 모두 현행법상 마련되어 있습니다.

그런데 운전자격 확인에 대해서는 제재 조치가 마련돼 있지 않아서 이에 대해서 이강일 의원님 안과 윤종오 의원님 안에서 인증취소를 마련하는 개정안을 제출하셨습니다. 그런데 여기에는 범죄경력조회 의무와 달리 과태료 규정은 없습니다.

그리고 유상운송보험 가입 확인과 교통안전교육 이수 확인에 대해서 개정안들은 인증사업자에게 의무를 부여하면서 인증취소와 과태료를 모두 부여할 필요가 있다는 개정안과 윤재옥 의원님 안의 경우에는 인증취소는 부여하지 말고 과태료만 부과하자는 안으로 발의하신 바 있습니다.

이러한 개정안들에 대해서 국토교통부는 네 가지 의무에 대해서 모두 과태료와 인증취소를 함께 규정할 필요가 있다는 의견입니다. 유상운송보험이나 교육확인 의무 위반에 대해서 동일한 제재 조치를 마련하지 않으면 이러한 의무들의 중요성이 낮다는 인식을 줄 가능성�이 있다는 점에서 모두 과태료와 인증취소를 마련할 필요가 있다는 의견을 제시하고 있습니다.

현재 배부해 드린 소위 자료의 수정의견은 인증취소와 과태료를 각각의 의무에 대해서 모두 포함시키는 내용입니다. 이것은 소위 심사 결과에 따라서 정리하기 위해서 우선 문

구를 인증취소와 과태료 모두에 대해서 마련해 놓았다는 말씀을 드립니다.

이상 여기까지 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 기본적으로 전문위원 검토보고에 동의합니다.

추가로 말씀드리면 비용 지원 부분, 아까 그런 부분에 대한 정부 측 의견이 필요하다고 했는데 저희들은 이게 타 업종과의 그런 문제가 있기 때문에 저번 소위에서도 잠깐 얘기가 됐습니다만 보험료를 낮출 수 있는 정부 차원의 노력도 지금 병행하고 있기 때문에, 다만 정부 차원에서 비용을 지원한다든지 이런 부분은 타 업종에서도 수용하기가 어려운 부분이기 때문에 신중한 검토가 필요하다고 생각을 합니다.

또한 유상운송보험 미가입 부분에 대해서 인증취소와 과태료 그들과 그다음에 또 교육 이수 부분에 대한 인증취소와 과태료 또한 네 가지, 시민 보호 그런 제재 조항에 대한 과태료와 인증취소 부분 세 가지가 나왔는데요. 그 부분도 저희들 국토부 차원에서는 인증취소와 과태료를 그간의 일관성 측면에서 같이 할 필요가 있다고 판단을 하고 있습니다.

또한 지자체에서 교육기관 부분에 대해서 문제 제기가 있었는데요. 국토부장관이 추가로 교육기관 부분도 이렇게 지정할 수 있도록, 운영할 수 있도록 하는 부분도 저희는 필요하다고 보고 있습니다.

이상입니다.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 의견 있으시면 토론해 주시기 바랍니다.

○**한준호 위원** 한 가지만 수석님께.

지난번에 저희가 대부분의 것은 다 토론을 했었고 윤종오 의원님 안과 윤재옥 의원님 안이 지금 올라와서 사실 이 두 가지 사안에 대해서만 살펴보면 되는 것 아닙니까? 지금 의견 주신 것들 중에서 특히 저희가 논의를 해야 되는 게 남아 있는 건가요? 제가 볼 때는 거의 대동소이해서 별 큰 차이가 없어 보이는데요. 혹시……

의원님이 먼저 안을 주시고 거기에 대해서 토론을 집중하는 게 낫지 않겠습니까?

○**윤종오 위원** 제가 하나만 말씀드릴게요.

앞서 논의가 상당 부분 진행되었는데 실제적으로 현장에서 운영하면서 좀 문제가 있는 부분들은 넣었으면 좋을 것을 말씀을 좀 드리도록 하겠습니다.

지금 표준계약서와 관련해서 여기에 우선하는 별도의 계약을 체결하는 택배대리점이 많이 있습니다. 그래서 우리가 따져 보면 시행령이 법을 우선하는 것처럼, 최소한 표준계약서를 지켜야 되는데 대리점에서 재워탁하는 이런 과정에서 실제적으로 안 지켜지는 경우가 많거든요. 이것을 조금 명시를 해 주시면 좋을 것 같습니다.

나머지 과태료 부분이나 인증취소 부분에 정부에서 긍정적인 입장을 밝히신 것은 되게 좋다고 생각하고요.

그 부분에 대해서 정리를 한번 해 주십시오, 위원장님.

○**소위원장 복기왕** 표준계약서 작성에 대해서 전문위원과 정부 측 의견을 다시 한번 확인을 해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 먼저 전문위원 말씀드리겠습니다.

윤종오 의원님께서 발의하신 의안번호 5946번 제32조 2항에 나와 있는 내용입니다.

32조 2항에서는 택배서비스사업자 및 영업점은 1항의 표준계약서를 사용함에 있어 다음 각 호의 사항을 구체적으로 명시하여야 하고 표준계약서의 효력에 우선하는 별도의 계약을 체결할 수 없다고 규정하고 있습니다.

이 내용은 우선적으로는 택배서비스사업자로 하여금 표준계약서만을 사용하는 것을 전제로 하고 있습니다. 표준계약서 자체는 의무적으로 사용해야 하고 거기에 추가적으로 그 효력에 우선하는 별도의 계약을 체결할 수 없다는 의무를 부여하는 내용이기 때문에 오늘 논의의 전제가 되는 택배서비스사업자에게 표준계약서 자체의 사용을 의무화할 것 이나 아니면 염태영 의원님 안에 나온 것처럼 표준계약서를 사용할 수도 있고 표준계약서에 기초해서 작성한 위탁계약서, 그 기초하여 작성한 위탁계약서라는 것이 지금 현재 국토교통부에서 권장해서 사용하고 있는 표준계약서를 바탕으로 놓고 그 내용 중에 일부를 수정한 표준계약서와 유사한 계약서로 볼 수 있습니다. 그러한 표준계약서에 기초하여 작성된 계약서도 사용할 수 있도록 하는 것이 염태영 의원님 안이기 때문에 윤종오 의원님 안과는 전제 사실에 있어서 약간 좀 차이가 있습니다.

○소위원장 복기왕 우리 정부 측 안 다시 한번 확인해 주시기 바랍니다.

○국토교통부제2차관 강희업 그간 전문위원과 많은 논의를 거쳤기 때문에 일단 동의를 하고요.

다시 한번 말씀드리면, 아까 소화물배송대행서비스에도 표준계약서를 의무화한다는 부분이 있는데요. 이 부분은 사실 택배하고는 조금 다릅니다. 소화물 같은 경우는 배달업종인데 이것은 등록이 아니라 인증으로 운영이 되는 부분이거든요. 그래서 이것을 의무화 시켰을 때는 인증취소라든지 이런 것들이 오히려 그쪽에 유리하게 작용할 수도 있는 부분이기 때문에 저희들로서는 이것은 조금 우려를 표할 수밖에 없는 상황이고요.

다만 저희가 이번에 표준계약서에 의거해서 별도의 위탁계약서를 쓰도록 했고요. 그다음에 대통령령에 이 부분의 구체적인 내용을 명기를 하고 그것을 계속 관리를 하기 때문에 표준계약서와 다를 바가 없다 이렇게 저희는 판단을 하고 있습니다. 이것 어떻게 관리하느냐에 따라서 다른데 그런 부분은 철저히 관리도록 하겠습니다.

○윤종오 위원 표준계약서는 기본적으로 쓰고 그다음에 현장에 내려가서 그것보다 후퇴되는 안 작성을 강요하는 건 안 된다는 이야기지요. 그걸 명시를 해 주면 좋겠다는 겁니다. 실제로 현장에서 그렇게 일어나고 있으니까, 좀 전에 예를 들어서……

○소위원장 복기왕 그러면 이런 문제의식에 대해서 국토부에서 어떻게 할 수 있는 방안이 있나요? 시행령이나 이런 부분으로 강제할 수 있습니까, 이 부분?

○국토교통부교통물류실장 엄정희 교통물류실장입니다.

지금 윤종오 위원님 우려가 있었기 때문에 또 작년에 쿠팡에 여러 가지 사고가 있었기 때문에, 저희가 표준계약서 들어갈 의무사항을 대통령령으로 위임을 해 가지고 거기에 중요사항을 집어넣으면 이거는 지켜야 될 필수사항이 됩니다. 그래서 그런 부분은 우려가 종식됐다고 생각을 하고요. 사실 여기 소위 오기 전에도 다 설명이 돼서 저희는 동의가 됐다고 생각하고 들어왔습니다.

이상입니다.

○소위원장 복기왕 그러니까 표준계약서에 반드시 들어가야 될 내용들에 대해서는 시행령으로 분명히 규정해 놓고 있기 때문에 이 표준계약서에 기초한 그 밖의 계약서까지

열어 두는 것이 현실적이지 않겠느냐라는 의견입니다. 윤종오 위원님, 양해를 좀 해 주실 수 있겠습니까?

○**윤종오 위원** 실장님, 그러면 택배회사가 일반 대리점에까지 가는 것 업무를 위탁하는 것은 지금 현행법으로 가능한 거잖아요.

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 예.

○**윤종오 위원** 그 대리점이 또 다른 대리점한테 또 위탁 주는 거는 가능합니까?

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 그거는 뒤에 다른 조항인 것 같은데 사실 지금 그 법안 발의하신 뒤에 설명……

○**윤종오 위원** 왜 물어보냐 하면 이런 게 그다음 단계에서 비일비재하게 일어나기 때문에 이야기하는 거예요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그런데 위원님, 그 부분은 좀 그렇습니다. 이게 의원님이 발의하신 결로 제가 알고 있는데요. 대리점 간에, 위탁계약 서로 간에 하는 부분 그다음에 종사자와 종사자 간의 위탁 부분, 지금 2개를 다 이제 금지를 시키자는 그런 얘기지 않습니까?

○**윤종오 위원** 그런데 그걸 제대로 금지시키지 않으면 지금 표준계약서가 무용지물화 될 가능성성이 매우 높기 때문에 그것을 명확하게 하는 것이 되게 중요하다는 이야기입니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그래서 그걸 부연설명을 드리면 대리점과의 위탁계약 부분은 사실은 어느 데는 물량이 많고 어느 데는 물량이 아주 적어서 그런 부분이, 실제 현장에서 시장에서 부족한 부분을 메꾸는 이런 역할도 크고 그게 궁극적으로는 소비자한테도, 원활한 시스템이 운영이 되면서 소비자한테도 빠른 배송이 되는 부분이 있기 때문에 저희는 그거는 필요하다고 판단을 하고 있고요.

그다음에 종사자 간에 위탁을 금지시키는 부분은 사실 그건 저희들도 동의를 하고요. 그거는 화물자동차 운수사업법에서도 금지를 하고 있기 때문에 저희는 그 부분에 대해서는 문제가 없다고 그렇게 생각합니다.

○**윤종오 위원** 물량이 많아서 다시 재분배해서 나누는 것에 대해 가지고 제가 뭐라 하는 게 아니잖아요. 그거야 당연하게 한쪽에서 다 쳐분 못하면 다른 쪽에서 해야 되는데 이것이 재위탁 구조 형태로 다단계 구조로까지 가는 것은 문제가 있다는 거예요.

얼마 전에 다단계 형태의 구조 때문에 상당 부분 사람들이 집단적으로 클렌징 돼 가지고 쓱겨났다가 제가 문제 제기하니까 다시 이렇게 일을 할 수 있겠다고, 우리가 막 누르니까 그런 일이 좀 해소된 적이 있거든요. 실제로 택배 현장의 상황을 잘 보시고 기본, 가장 중요한 부분들이 강제되지 않으면 계속 다른 문제가 발생할 가능성이 매우 높다는 지적을 드리는 겁니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 제가 추가로 한 말씀만 더 드리면 그 부분은 이번에 상당 부분 보완이 됐기 때문에 한번 현장에서 실행을 좀 했으면 좋겠고요. 그다음에 금방 윤종오 위원님 말씀 주신 것처럼 그런 부분들이 정말 사회적으로 문제가 되는 부분인지, 재위탁 부분. 영업점과의 그런 거래 부분 저희가 한번 짚어 보고 위원님과 또 상의드리도록 그렇게 하겠습니다. 그래서 이번에는 그냥 이렇게 해 주시면……

○**소위원장 복기왕** 그렇게 해도 되겠습니까?

○**윤종오 위원** 예, 일단 제가 문제 지적은 드리고 재발 방지, 안 되도록 운영하면서 해보시면……

○**소위원장 복기왕** 예, 알겠습니다. 그걸 시행 이후에 짚어 보고 문제가 생겼을 경우에는 다시 또 이런 문제 제기를 제도화시키는, 이렇게 진행을 했으면 좋겠습니다.

그러면 의사일정 10항부터……

○**전문위원 임종수** 아닙니다. 그거 아직, 보고드리고 더……

○**소위원장 복기왕** 17항까지에 대해서는 마무리를 하고……

○**전문위원 임종수** 위원장님, 아닙니다.

○**소위원장 복기왕** 더 남았어요?

○**전문위원 임종수** 절반만 보고드린 상황이라 아직 뒤에 새로, 윤종오 위원님 게 안건이 추가돼서 내용이 많이 늘었습니다.

○**소위원장 복기왕** 그렇습니까?

○**전문위원 임종수** 그래서 보고드리고 결정하실 사항이 좀 남아 있습니다.

○**소위원장 복기왕** 최대한 축약해서……

○**전문위원 임종수** 예, 간단하게 보고드리도록 하겠습니다.

○**송기현 위원** 위원장님, 하나만 물어볼 수 있어요? 제가 잠깐 나갔다 와서 죄송한데……

인증취소를 하도록 돼 있는 부분 있잖아요. 그런데 인증취소하는 경우하고 안 하는 경우 어떤 구분이 있는 거예요? 어떤 기준으로 하는 거예요?

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 교통물류실장입니다.

배달대행업은 자유업입니다. 자유이기 때문에 사실 인증이 없어도 업은 가능합니다. 그리고 만약 인증을 받으면 의무사항이 좀 더 있어서……

○**송기현 위원** 그 얘기를 물어보는 게 아니고 ‘인증취소해야 한다’로 되어 있는 데가 있고 ‘인증취소를 할 수 있다’고 돼 있는데 ‘할 수 있다’고 한 거는 그러면 어느 때는 해도 되고 어느 때는 할 수도 있고 그렇다는 얘기잖아요. ‘인증취소를 할 수 있다’고 해 놓으면 언제는 할 수도 있고 언제는 안 할 수도 있고 이렇다라는 얘기 아닙니까? 그 기준이 어떻게 되냐 그거 물어보는 거예요. 언제는 취소할 수 있다는 규정에도 불구하고 취소하지 않고 언제는 취소를 하고……

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 지금 ‘인증취소를 할 수 있다’로 규정이 돼 있지 ‘하여야 한다’로는 규정이 안 돼 있는 걸로 알고 있습니다. 그리고……

○**송기현 위원** 이 사람이 말을 전혀 못 알아듣잖아! 지금 ‘취소할 수 있다’고 그러면 언제 할 수 있고 언제는 안 해도 되고 그런다는 얘기니까 그러면 그 기준이 뭐냐고 물어보는 거잖아, 지금 내가!

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 지금 그 부분에 대해서는 여러 가지, 케이스가 다양하기 때문에 사실 법에서는 명확히 할 수 없는 부분이 있습니다. 그래서……

○**송기현 위원** 그러면 자의적으로 하는 거예요?

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 예, 과태료를 부과를 하고요. 그 이후에 인증취소를 하게끔 돼 있는데 그 인증취소 부분은 사실 현재는 ‘할 수 있다’로 돼 있고, 다만 그것을 어느 경우 할 수 있느냐 거기까지는 사실 법에 규정하기는 좀 어려운 상황이 있습니다.

○**송기현 위원** 그러면 법에 규정하기 어려우면 대통령령에 정하든지 자체적으로 기준이 있을 거 아니에요. 과태료를 부과했는데 안 냈다든지 여러 차례 반복됐다든지 기준이 있어야 될 거 아니에요. 그렇게 해 놓으면, 법을 이렇게 만들어 놓으면.

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 그런 것들은 저희가 가이드라든가 별도……

○**송기현 위원** 아직은 없다?

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 예, 없는데 저희가 그거는 가이드를 준비를 하겠습니다.

○**송기현 위원** 질문을 하면 질문하는 취지를 정확히 알아듣고 대답을 해요, 무조건 머릿속에서 뭔 얘기를 해야 되겠다 생각하지 말고. 내가 똑같은 얘기를 세 번이나 물어봐야 돼?

그거 마련해 놓으란 말이에요. 법이 ‘취소할 수 있다’는 재량규정으로 해 놓으면 재량이 자의적으로 행사되지 않을 수 있도록 기준을 잘 만들어 놔야 된다는 취지를 내가 얘기하려고 한 거예요. 알겠습니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 명심하겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 합당한 지적이라고 보고요. 그 부분에 대해서는 자의적 해석이 안 되게끔 시행령으로 어떤 방식으로든지 간에 준비를 해야 될 것 같습니다.

○**김희정 위원** 저도 질문 좀 하겠습니다.

정부 측에서 아까 설명하시면서 표준계약서 의무 적용을 할 경우에 기인증 사업자가 이탈하는 부작용이 일어날 수 있다라고 하는데 왜 그렇게 판단하시는지 근거를 말씀해 주실 수 있습니까?

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 죄송하지만 정확히 이해를 못 했습니다.

○**김희정 위원** 지금 윤종오 위원님은 표준계약서를 의무화하고 별도의 표준계약서에 기초하여 작성한 위탁계약서로는 하지 말자라는 의견을 계속해서 말씀하고 계시지 않습니까. 그렇지요?

○**국토교통부교통물류실장 엄정희** 윤종오 위원님은 그걸 다 적용하자는 얘기입니다.

○**김희정 위원** 그러니까 표준계약서만 하고 별도의 계약 체결을 금지하자는 내용으로 하고 계시지 않습니까?

○**윤종오 위원** 아니, 그거 금지하자는 게 아니고……

○**김희정 위원** 지금 법안에는 그렇게 올라와 있잖아요, 의원님 법안에. 의원님이 법안을 2개를 내셨거든요, 윤종오 의원님.

○**윤종오 위원** 제가 낸 법안은 거기……

○**김희정 위원** 5830 안건 하나 내셨고요 5946번 하나 내셨는데 처음에는 표준계약서 사용 의무만 제안을 하셨고요, 그때는 택배하고 소화물 다 합쳐서. 두 번째 안은 택배서비스 사업에 대해서 표준계약서 효력에 우선하는 별도의 계약 체결을 금지하는 안건을 내셨잖아요.

○**윤종오 위원** 예, 그렇지요.

○**김희정 위원** 그런데 두 번째 낸 안으로 미시려고 하는 거지요, 앞의 안이 아니라?

○**윤종오 위원** 그거는 제 의견인데 오늘 위원회에서 잘 논의하시고 이런 부분이……

○**김희정 위원** 그러니까 위원님께 확인하는 부분은 똑같은 내용을 두 번을 안건을 내

셨기 때문에, 위원님이 최종 원하시는 거는 두 번째 안건이시지요?

○윤종오 위원 예, 그렇지요.

○김희정 위원 그런데 정부가 그거를 받아들이기 힘들다라고 얘기하는 과정에 있어서 기인증 사업자 이탈이나 부작용에 대한 거를 반대 근거로 드셨단 말이에요. 그렇지요? 그러니까……

○국토교통부제2차관 강희업 위원님, 말씀 주시면 제가 마지막으로 답변드리겠습니다.

○김희정 위원 그러니까 그냥 그렇다고만 얘기를 했지 구체적으로 왜 기인증 사업자들의 이탈이 일어나는지, 어떤 사례가 있는지에 대한 설명이 부족한 것 같아서 설명해 달라고 부탁드리는 겁니다.

○국토교통부제2차관 강희업 제가 정확한 답변이 될지는 모르겠습니다만 한번 부연설명을 드리도록 하겠습니다.

아까 말씀드린 것처럼 이 부분은 택배와 배달이 조금 다르게 구성이 되어 있습니다. 그래서 저희들은 택배의 경우에는 이 부분이 표준계약서와 그다음에 이에 근거한 위탁계약서 그리고 시행령에 그 내용들을 명확히 구분을 해 놓으면 표준계약서와 동일하게 적용을 할 수 있다, 그러면서 아까도 말씀드린 것처럼 앞으로 이행 상황을 정확히 보겠다라는, 그리고 부족한 점이 있으면 또 위원님께 상의드리겠다는 말씀을 드린 거고요.

그다음에 배달의 경우에는 현재는 인증체제로 돼 있습니다. 우리가 여러 인증체제가 있습니다만 이거는 어떤 의무라기보다는 여기는 잘하는 업체다 이런 걸로 해서 하나의 인증을 받는 거거든요. 페이버(favor)를 주는 듯 이렇게 하는데 실질적으로 정부 차원에서 여기다 줄 수 있는 인센티브가 그렇게 많지는 않습니다. 그리고 여기는 인증 기업이다, 네임밸류 이런 것들 이외에는 별도로 재정 지원이라든지 이런 부분이 없기 때문에 실질적으로 이분들이 너무 과한 규제다 싶으면 인증을 받아 봐야 우리한테 좋은 것도 없네 하면서 나갈 수가 있기 때문에 좀 문제가 있다는 말씀 드리고요.

부연설명 한번 더 드리면 저희들이 인증체제로만 계속 가기에는 좀 문제가 있지 않을까, 그러면서 앞으로 이 부분도 등록제로 바꾸면서 의무도 좀 더 부과하고 인센티브 줄 거는 좀 주고 이런 식으로 체계적으로 관리하자 해서 저희는 지금 준비를 하고 있습니다. 그래서 법안이 된다면 올 연말이라든지 내년 초 정도에 다시 한번 위원님들과 이렇게 논의할 수 있을 것으로 보고 있습니다.

○김희정 위원 그러면 명확하게 업종별 또는 등록제와 인증제 적용받는 부분에 있어서 차이를 법안에 정확하게 명시를 해야 되는데 그러지 않고 그냥 둥뚱그려서 이렇게 두고 있기 때문에 차이가 있지 않나, 발생하지 않나.

그러면 차제에, 이번 기회에 등록제의 경우는 표준계약서만 확실히 명시를 하고 인증제의 경우는 열어 놓는 방식으로 가든지 이렇게 논의를 분할할 수 있지 않나라는 생각이 듭니다. 표준계약서와 그 외에 표준계약서에 기초하여 작성한 위탁계약서 이 부분을 현재는 전체 법안에 적용되게 이렇게 개정안을 논의를 하고 있는 상황이지 않습니까? 그렇다면 이번에 개정할 때 아예 등록제에 적용되는 사업 범위와 인증제 적용되는 사업 범위에 대해서 분리를 하는 게 어떠냐라는 의견을 여쭙습니다.

○국토교통부교통물류실장 엄정희 교통물류실장 추가적으로 설명드리겠습니다.

현재 규정 자체가 분리가 돼 있고요. 다만 발의가 됐기 때문에 여기서 논의를 그렇게

한 것이지 조항 자체는 분리가 돼 있습니다.

○**김희정 위원** 위원님들은 다 같이 가자는 의견이고 정부는 계속 분리하자는 의견이기 때문에 좀 더 명확하게 하자는 말씀을 드리는 겁니다.

○**국토교통부생활물류정책팀장 최정원** 생활물류정책팀장입니다.

○**소위원장 복기왕** 마이크 대고 말씀하세요.

○**김희정 위원** 왜냐하면 계속 평계를, 두 가지가 다르기 때문에 이 조항 꼬리표를 계속 달고 가겠다라고 얘기를 하고 있지 않습니까?

○**국토교통부생활물류정책팀장 최정원** 위원님, 생활물류정책팀장입니다.

말씀하신 내용이 13페이지 수정의견에 반영이 돼 있습니다. 현재 권장사항으로 할 수 있는 부분이 전체적으로 적용되게 돼 있고요. 2항에 따라서 택배서비스사업자 그러니까 등록으로 관리하는 택배서비스사업자만 그 위탁계약서를 의무화하는 걸로 이렇게 분리돼서 조항이 이미 정리가 좀 돼 있습니다.

○**김희정 위원** 그러니까 이게 정부 의견이잖아요, 따로 가자는 게. 그렇지요? 윤종오 의원님이 냈던 거는 두 가지 다 하자는 의견 아닌가요?

○**국토교통부생활물류정책팀장 최정원** 예, 맞습니다.

○**김희정 위원** 그래서 다시 원점으로 돌아갑니다. 제 얘기가, 그냥 무조건 인증제이기 때문에 사업자 이탈 등 부작용이 있을 거라고 증거자료 없이 계속 얘기를 하고 있고. 그러면서 지금 답변 중에는 인증제도 등록제에 준하는 추가 개정안을 새로 준비를 하고 있습니다라고 답을 하셨잖아요. 그렇지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 인증제에 준하는 것이 아니고 저희가 등록제로 바꿀……

○**김희정 위원** 등록제에 준하게 인증제에도 인센티브를 주는 안을 준비하고 있다라고 말씀하셨지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 위원님. 그래서 준하는이 아니라 이제는 등록제로 바꾸는 거를 검토하고 있고 조만간에……

○**김희정 위원** 등록제에 준하게 인증제에 대해서도 정부 인센티브를 주는 안을 준비를 하고 있는 게 아니라 현재는 배달대행이나 콕서비스는 인증제로 되어 있는 것도 등록제로 다 바꾸는 걸 준비하고 있다라는 얘기입니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그렇습니다.

○**김희정 위원** 그러면 이번 안에 왜 안 넣고 그건 또 준비기간이 별도로……

○**소위원장 복기왕** 준비가 덜 돼서 일단 그거는 다음 선수 등장할 때까지 좀 기다려 주셔야 될 것 같습니다.

○**김희정 위원** 알겠습니다.

○**엄태영 위원** 지난 소위 때도 여러 의견이 있었습니다. 그런데 배달플랫폼이 미자격자와 계약한 경우에 지금 1차 위반 300, 2차 400, 3차 500 이렇게 되어 있지 않습니까? 그래서 이 정도면 충분한데 인증취소 조항 이런 것은 좀 과도하니까 삭제하자는 의견을 제시한 적이 있었고요.

정부에서도 세밀하게 여러 가지 안을 준비하고 있다고 하니까 하여튼 더 실효성 있는 정책 마련을 위해서 인증제도 자체에 대해서 좀 더 세밀하게 조정하고 개편해서 다시 논의하면 어떨까 하는 생각이 듭니다. 물론 시민 보호와 안전한 배달환경 조성을 위해서

필요한데 여러 가지 사례도 다양하고 하니까 정부에서 좀 더 촘촘하게 안을 만들어서 이 다음에 처리했으면 좋겠습니다.

○소위원장 복기왕 우선 그 부분은……

○윤종오 위원 일단 통과시키고요.

○소위원장 복기왕 잠시만요.

그렇게 되면 지금 정부안이 만들어져서 다시 또 이 절차를 밟으려면……

○손명수 위원 아니아니, 이것은 통과시키고.

○윤종오 위원 제가 의견 좀 드릴게요.

○소위원장 복기왕 잠깐만요.

그래서 우선……

○송기현 위원 설명을 하세요.

○김희정 위원 모두 등록제가 되면 한 큐에 다 해결이 된다라는 얘기잖아요.

○윤종오 위원 위원장님, 그래서……

○송기현 위원 위원장님 설명을 들으시고……

○소위원장 복기왕 현 단계에서 제출된 법안에 대해서는 우선 처리를 하고 그리고 나서 지금 말씀 주신 여러 가지 더 채워야 되는 부분에 대해서는 정부안이 준비되면 그때 다시 또 재개정하는 것으로 이렇게 추진하는 것이 어떤가 싶습니다.

엄태영 위원님, 그렇게 양해를 좀 해 주시면……

○윤종오 위원 제 법안이 오늘 추가되면서 논란이 좀 많아졌던 거잖아요. 그래서 제가 추가로 냈던 안을 무조건 고집하는 것이 아니고, 그러면 또 논란이 돼서 지금 처리가 안 되잖아요. 일단 지난번에 합의된 선에서 처리를 하고, 정부안에서 우려되는 부분에 대해서 또다시 준비를 한다고 하니까 그런 것들이 어느 정도 통계치가 모아지면 그때 다시 정리하는 걸로 하고 일단 처리를 하는 걸로 했으면 좋겠습니다.

○소위원장 복기왕 엄태영 위원님, 그렇게 양해가 되시겠습니까?

○엄태영 위원 오랫동안 논의할 사안이 아닌 것 같은데, 사전에 정부와 같이 긴밀하게 협의해서 좀 더 촘촘한 보완 대책을 만들어서 법안을 올리셔야지 이렇게 뒤죽박죽 올려 가지고 지금……

지금 있는 법을 가지고 좀 더 유지시켜도 큰일이 있겠어요? 하여튼 정부에서 일단 올해 안에 대안을 제시한다니까 그것을 가지고 통과했으면 좋겠습니다, 지금 현재 있는 법안으로 그냥 연말까지 가고.

○손명수 위원 제가 좀 말씀드려도 되겠습니까?

○소위원장 복기왕 예.

○손명수 위원 사실 지금 택배서비스업과 배달라이더서비스가 새로운 서비스로 등장한 거거든요. 그래서 생활물류서비스산업법 자체가 만들어진 지가 얼마 안 됐고 저희가 이것을 계속 보완해 가는 과정에 있는데 또 기업화되어 있는 택배와 아주 소규모화되어 있고 거의 파트타임식으로 많이 일을 하는 배달업종의 차이가 좀 있기 때문에 이게 지금 혼란이 있는 것 같습니다.

그런데 저희가 궁극적으로는 이런 보완 과정을 거쳐서, 특히 그 종사자들의 안전이라든가 권익을 좀 보호하자 하는 취지로 지금 계속 법안을 보완하고 있거든요. 그러니까

현재까지 논의된 것은 지금 그것을 계속 하는 과정에 있기 때문에 일단 통과시키고.

다만 배달하고 택배하고 다른 면이 분명히 있지 않습니까? 그래서 그것을 정부에서 지금 준비하고 있다 하니까 그 부분에 대해서는 다음번에 좀 더 보완된 안이 나오면 추가로 통과시키면 우리 국회에서 할 일을 하는 게 아닌가 그런 생각이 듭니다.

엄태영 위원님 양해 좀 부탁드리겠습니다.

○**엄태영 위원** 손명수 위원님이 말씀하시니까 신뢰가 가네요.

(웃음소리)

○**소위원장 복기왕** 알겠습니다.

○**엄태영 위원** 그렇게 일단 논의한 대로, 내가 제기한 것…… 일단 논의된 대로 통과시키고 하여튼 현장의 여러 가지 문제점은 정부가 보완하는 대로 그때 다시 논의합시다.

이상입니다.

○**소위원장 복기왕** 추가적으로……

전문위원, 빠른 속도로 해 주십시오.

○**전문위원 임종수** 이어서 보고드리면, 우선 방금 논의하신 내용 중에 이런 사업자들에게 부과되는 의무에 대해서 위반 시에 인증취소와 과태료를 부과하는 부분은 국토부에서 보고드린 바와 같이 제도의 안정성을 위해서 일단 오늘 내용에서는 둘 다 마련하는 것으로 제가 확인하고 다음 사항 보고드리겠습니다.

54쪽입니다.

염태영 의원님, 이연희 의원님, 문진석 의원님께서 발의하신 내용입니다.

염태영 의원님, 이연희 의원님은 택배서비스사업자에 대해서 개선명령 또는 인증사업자에 대한 권고사항 중의 하나로 생활물류서비스종사자의 안정적 근무환경 조성을 위한 조치 또는 생활물류서비스종사자의 권익 보호 및 처우개선을 위한 대책의 마련 이런 내용을 추가하는 내용으로 개정안을 발의하셨습니다.

이런 개정안들은 종사자를 보호하고 권익을 증진하는 취지이기 때문에 타당한 것으로 보았습니다. 다만 두 개정안의 표현과 취지가 유사하기 때문에 이 표현들을 ‘생활물류서비스종사자의 권리 보호 및 처우개선을 위한 대책의 마련’ 이런 표현으로 통합해서 규정할 수 있을 것으로 보았습니다.

다음 쪽입니다.

55쪽입니다.

이연희 의원님께서는 개선명령 위반에 대한 제재 조치를 현행 과태료에서 형벌로 강화하는 개정안을 발의하셨습니다.

현재는 택배서비스사업자에 대한 개선명령 미이행 시에는 등록 취소가 가능합니다. 그리고 화물자동차법이나 여객자동차법, 자동차관리법 등에서도 개선명령에 대한 미이행에 대해서는 벌칙이나 과태료 등이 현재는 마련되어 있지 않기 때문에 이런 다른 업종들과의 형평성을 고려할 때 현재 과태료로 되어 있는 것을 형사처벌로 강화하는 것은 좀 신중한 검토가 필요한 것으로 보았습니다.

그리고 문진석 의원께서는 생활물류서비스종사자의 안전에 대한 우려가 있는 상황을 고려해서 관계기관 합동으로 사업자 또는 영업점의 사업장에 대해서 안전점검을 실시할 수 있는 근거를 마련하고 점검 결과에 따라서 개선명령이나 개선권고를 할 수 있도록 하

는 근거를 마련하며 개선권고를 받은 인증사업자로 하여금 이행계획을 제출하도록 의무화하고 국토부장관이 점검하도록 하며 그것을 이행하지 아니하면 인증을 취소할 수 있도록 하는 근거까지 마련하고자 개정안을 발의하셨습니다.

문진석 의원께서 발의하신 합동안전점검에 관한 근거는 종사자의 안전 도모와 권익 증진을 위해서 바람직한 조치로 보았습니다. 다만 이런 합동안전점검 결과에 따라서 인증 사업자에 대해서는 개선권고를 할 수 있는데 개선권고에 대해서 이행계획을 제출하도록 하고 이행상황을 점검하며 그것을 이행하지 않은 경우에 인증을 취소하도록 하는 것은 사실상 개선명령이나 다름없어지는 상황이 초래되기 때문에 소화물배송대행서비스에 대해서, 그러니까 배달업에 대해서 현재 자유업으로 운영되고 있다는 점을 볼 때 좀 과도한 규제가 아닌지 검토할 필요가 있어 보입니다.

이상 보고드린 내용을 63쪽 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

다음, 69쪽 보고드리겠습니다.

69쪽은 문진석 의원께서 발의하신 내용인데 사망자가 발생한 사업장에 대해서 국토부장관이 원인 규명을 위해서 필요한 경우 그 사업장이나 영업점에 대해서 보고하게 하거나 검사, 질문할 수 있도록 하는 근거를 마련하고 현행법 36조 1항에 따른 생활물류서비스사업자의 노력 의무 이행 여부에 대해서도 국토부장관에게 보고, 검사할 수 있도록 하는 내용을 추가하고 있습니다.

이는 국토교통부장관의 감독권 행사 범위를 확대해서 택배업계의 실질적인 근로환경 개선을 도모하려는 취지로 보이고, 현행법에 보면 사업자가 휴게시설 설치 의무를 이행하고 있는지 보고, 검사할 수 있도록 하는 규정은 있는데 그 밖에 사업자의 노력 사항에 대해서는 별도로 이행 여부 확인을 위해서 보고, 검사하게 하는 근거가 없습니다. 이에 대한 근거를 마련하고자 하는 문진석 의원님 안은 종사자의 안전을 두텁게 보호할 수 있다는 점에서 타당한 것으로 보았습니다.

이상 여기까지 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 다 하시고 나서……

○손명수 위원 할 것 있으면 다 하세요.

○전문위원 임종수 뒤에 좀 많아서……

○손명수 위원 보고가 너무 길어. 핵심 위주로, 결론 위주로 좀 해 주세요.

○소위원장 복기왕 그리고 축약해서 해 주세요.

○전문위원 임종수 예, 알겠습니다.

윤종오 의원님께서 발의하신 생활물류서비스 적정배달료 제도 도입하는, 74쪽입니다. 윤종오 의원님께서는 화물자동차 안전운임제와 유사하게 생활물류서비스에 대해서도 적정배달료 이상을 지급하도록 의무화하는 내용을 발의하셨습니다.

이런 내용은 21대 국회에서도 논의된 바 있었는데 안정적인 산업 생태계를 만들 수 있다는 장점이 있지만 동시에 생활물류서비스 특성상 일괄적인 배달료 책정이 가능한지 또는 배달료 책정을 위해서 사전적으로 조정해야 되는 점들이 많다는 이견도 존재하고 있습니다.

다음 쪽입니다.

이런 상황을 종합적으로 고려할 때 사회적 의견 수렴이 보다 선행될 필요가 있는 것으

로 보았습니다.

다음, 82쪽입니다.

윤종오 의원께서는 인증사업자로 하여금 배차방식 등 배송업무에 직접 영향을 미치는 기준을 변경하는 경우 종사자가 요청할 때는 배차방식이나 배송시간 제한, 배달요금 등을 설명하도록 의무를 부과하고 종사자가 배차방식 등에 대해서 협의를 요청하는 경우 인증사업자로 하여금 그 협의에 응하도록 하고 종사자가 배달료 등의 증명을 요청하는 경우 그 증명에 관한 정보를 제공하도록 의무화하는 내용입니다.

이에 대해서 국토교통부와 사업자 측에서는 배차방식이나 배달요금 등 기준 자체가 영업비밀에 해당해서 좀 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시하고 있고 종사자들에게 공통적으로 적용되는 배차방식 등에 대해서 각각의 종사자가 개별적으로 의견을 제시하고 기준 조정을 위한 협의를 요청할 때 사업자가 각각의 협의에 현실적으로 대응하기 어렵다는 점을 고려할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

85쪽입니다.

윤종오 의원께서 발의하신 생활물류서비스종사자의 보호에 관한 사항인데 일부 생활물류서비스사업자가 종사자를 대상으로 진행하는 과도한 프로모션이 종사자의 안전을 위해 한다는 지적이 제기된 바 있어 이런 과도한 프로모션을 방지하는 노력을 하여야 한다는 의무를 신설하는 내용입니다.

개정안은 타당한 조치로 보이나 ‘과도한 프로모션’이라는 용어의 의미가 좀 모호해서 그 의미가 명확해질 수 있도록 86쪽에 수정의견을 제시하였습니다. ‘과도한 프로모션’을 ‘무리한 운행 유도를 방지하여야 한다’는 표현으로 수정하였습니다.

87쪽입니다.

택배서비스의 재위탁 금지에 관한 사항인데 윤종오 의원님 안은 택배서비스사업자로부터 업무를 위탁받은 영업점 또는 영업점으로부터 업무를 위탁받은 종사자로 하여금 이를 다른 영업점이나 다른 종사자에게 재위탁하는 것을 원칙적으로 금지하는 내용입니다.

이 내용은 아까 국토부에서 보고드린 바와 같이 영업점 간의 재위탁을 원천적으로 금지하는 것은 현실적으로 업계에서 배송인력 공백이나 업무량을 처리해 내는 데 애로사항이 있을 수 있다는 의견을 제시하고 있고 종사자 간의 재위탁 금지는 이미 택배서비스사업자는 화물차운송사업자기 때문에 화물차법에서 재위탁을 현재 금지하고 있다는 점에서 별도의 규제는 실효성이 없을 것으로 보인다는 의견입니다.

91쪽입니다.

그리고 윤종오 의원님께서는 택배서비스 운송 위탁계약의 해지와 관련해서 택배서비스사업자의 조치로 인해 택배서비스종사자가 영업점과 체결한 계약서에 명시된 업무를 수행할 수 없게 되는 경우 이를 계약 해지로 간주하도록 하는 규정을 신설하고 있습니다.

현재 택배서비스사업자가 종사자와 위탁계약을 해지하려면 60일 이상의 유예기간을 둬야 되고 그 위반사실을 구체적으로 밝혀 시정하지 않으면 계약을 해지한다는 사실을 2회 통지하도록 하는 이런 일정한 절차를 거쳐 계약 해지를 하도록 현행법에 마련되어 있는데 여기에 더해서 계약서에 명시된 업무를 수행할 수 없게 되는 경우 바로 계약 해지로 간주하도록 하는 내용을 추가하고 계십니다.

윤종오 의원께서 발의하신 내용이 정확히, 개정안의 취지를 보면 이게 이른바 클렌징

제도로 인해서 종사자가 과로가 유발된다는 지적들이 많고 이러한 클렌징 조치가 계약서에 명시된 업무를 수행할 수 없게 되는 상황인 것으로 보여서 이를 계약 해지로 간주해 버리면 60일 이상 유예기간을 둬야 되는 일정한 절차를 거치게 될 것이다라는 취지로 이런 개정안을 제시하신 것으로 보입니다.

다만 지금 개정안의 내용이 반드시 택배서비스사업자의 조치를 클렌징 조치로 볼 수 있는지, 그렇게 연결되어서 해석이 될 것인지 다소 불분명하며 이런 계약 해지로 간주해 버리는 간주 조치가 종사자 보호로 연결될 수 있는지에 대해서도 조금 더 검토가 필요한 것으로 보입니다.

94쪽입니다.

윤종오 의원께서 생활물류서비스에 대한 평가 기준에 종사자의 근로시간과 근로환경의 안전을 추가하고 계십니다.

이 내용은 타당한 내용으로 보이고, 다만 근로시간에 대해서 보다 명확히 하기 위해서 98쪽에 '근로시간의 적정성 및 근로환경의 안전성'이라는 표현으로 자구를 수정하는 것이 바람직한 것으로 보았습니다.

99쪽입니다.

윤종오 의원안에서는 택배서비스종사자의 업무시간을 주당 60시간 이내로 제한하도록 의무화하는 규정을 마련하고 이를 위반하는 경우 2년 이하의 징역이나 2000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있습니다.

그 취지는 과로를 방지하고 근로여건을 개선하려는 취지로 보입니다마는 택배서비스종사자의 경우에는 일한 만큼 수익이 보장된다는 장점에서 취업 동기가 가장 크다는 조사가 있고 그리고 사업자하고 직접 근로계약을 맺은 종사자들도 있습니다. 이런 경우에는 근로기준법 적용을 받게 되기 때문에 주당 60시간 이내로 제한하는 내용이 직접 적용되기 어렵다는 점을 고려할 필요가 있어 보입니다.

마지막, 부칙입니다.

시행일을 6개월이 경과한 날로 규정하고 있는 개정안들이 대부분이기 때문에 정부, 국토부 측에서도 전체 이번 법률 개정안들의 시행일은 공포 후 6개월로 통일하는 것을 고려할 수 있을 것으로 보이고 그에 따라서 유상보험 가입이나 교육 이수 의무 등등에 대해서 적절한 적용례와 경과조치를 마련할 필요가 있어 보입니다. 이에 대해서는 103쪽에 부칙 수정의견으로 제시해 두었습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 복기왕 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○국토교통부제2차관 강희업 전문위원 검토의견에 동의합니다.

참고로 몇 가지만 말씀드리면, 여기서 쟁점이 될 수 있는 것이 적정배달료 부분인데요. 저희가 최근에 화물자동차 운수사업법의 안전운임제를 일률제로 통과시킨 것 그것을 지금 예시로 하신 것 같습니다. 그런데 안전운임제도 사실 컨테이너나 시멘트 중으로 이렇게 유형이 아주 단순한 부분에 대해서 한정을 했고요. 이런 택배와 화물차 운송사업하고는 굉장히 차이가 많이 납니다. 그래서 적정배달료는 수많은 유형들을 할 수도 없고 그렇기 때문에 좀 신중한 검토가 필요하다고 저희는 보고 있습니다.

또 하나, 배차 방식의 공개와 관련해서는 이런 부분에……

○**소위원장 복기왕** 잠깐만요, 지금 하시는 말씀이 전문위원이 우려가 된다라고 했던 말씀 그대로 반복하시는 거지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 그걸 좀 부연설명했는데 그러면 여기서 그만두겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 같은 의견이시면 굳이 안 하셔도 될 것 같습니다.

이 부분과 관련해서 의견 있으십니까?

○**윤종오 위원** 제가 잠깐만……

○**엄태영 위원** 너무……

○**윤종오 위원** 너무 욕심이 많습니까?

○**엄태영 위원** 민폐 돼, 민폐.

○**윤종오 위원** 제가 현실을 조금만, 위원님들 좀 아시라고 한말씀만 드리는 겁니다.

지금 일단 적정배달료와 관련해서 말씀드리자면 보통 라이더들이 한 번 운행하면 한 3000원 정도 받았거든요. 그런데 이걸 어느 날 2500원으로 그냥 때리는 거예요. 그런데 일을 해야 돼요. 일을 해야 되면 가서 인증을 해야 됩니다. 인증하지 않으면 일을 할 수가 없어요. 그러면 2500원으로 낮춰도, 어제까지는 3000원으로 하다가 오늘 2500원 해도 인증 안 하면 일을 할 수 없으니까 어쩔 수 없이 2500원에 그냥 하는 거예요.

그리고 다른 미션을 주는 것도 마찬가지예요. 비 오는 날, 눈 오는 날 몇십 건 이상 하면 얼마를 더 준다 그래서 과속, 과로를 막 부추기는 일들이 사실 비일비재하게 일어나요. 사실은 청년들한테 기회를 주고 동기부여를 더 준다는 명목으로 주지만 실제적으로는 과다 경쟁을 하게 만드는 거예요. 왜? 비 오는 날이나 눈 오는 날은 그 친구들이 좀 더 적게 나오니까 또 어떤 형태든지 배달은 맞춰야 되니까.

이렇게 막 과도한 경쟁을 부추기기 때문에 적정배달료를…… 실제적으로 소비자가 일정 정도 부담한다손 치더라도, 만약에 내가 비 오는 날 음식을 시켜 먹는다, 내가 1000원이든지 2000원이든지 더 부담해야 된다 이렇게 하면 충분하게 합의를 통해서 배달료가 어느 정도 책정될 텐데 지금 이것은 그냥 사업주의 마음에 따라서 자기 멋대로 할 수 있는 것이기 때문에 이것을 조금 제재하는 것은 실체적으로 필요한 겁니다.

○**엄태영 위원** 너무 지난한 토론이 이어지고 있는데요. 모든 것을 다 정부나 법으로 규제할 수 없습니다. 인력시장도 역시 시장경제 논리에 맡겨야지 그런 것을 자꾸 규제하다 보면 엉뚱한 데서 문제가 발생합니다. 지금 플랫폼 시장에서 여러 가지 문제가 발생하다 보니까 제품의 질이 저하되고 또 결과적으로는 가격 인상으로 인해서 소비자나 그런 분들한테 모든 피해가 가는 것 아니겠습니까? 제가 산중위에 있을 때 이런 문제를 많이 다뤘었는데 이것도 역시 같은 맥락에서 볼 때 너무 규제를 일관화시키는 것은 문제가 있다고 봅니다.

하여튼 그 부분은 좀 더 상황을 본 다음에 시장의 논리에 따라서 작동되게 해 놓고 나중에 문제 있으면 그때 다시 논의하도록 합시다.

○**소위원장 복기왕** 정점식 위원님.

○**정점식 위원** 차관님, 사망사고 발생 시 검사·질문 근거 마련 이 부분은 지금 사업자들 같은 경우는 산업안전보건법에 중대재해가 발생했을 때 고용노동부장관도 조사할 수

있다고 규정이 돼 있고 여기도 할 수 있다라고 돼 있는데 1명만 사망해도 중대재해거든요. 그런데 굳이 또 산업안전보건법에 규정돼 있음에도 불구하고 국토부장관이 검사·조사할 수 있다라고 이렇게 규정할 필요가 있습니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희가 보기에는 산업안전보건법 차원의 그것도 분명 필요한 부분이 있습니다만 국토부 차원에서는 또 다른 시각에서 볼 수 있는 부분이거든요. 택배의 제도적인 측면이라든지 그리고 운영상에 사업자가 무슨 문제는 없었는지 그런 부분이 있기 때문에 저희들은 같이 병행할 필요도 있다고 봅니다.

○**정점식 위원** 그러면 고용노동부장관은 똑같은 취지에서 또 조사할 건데요. 중대재해가 발생한 원인에 대해서 조사하는 게 결국은 지금 차관님이 말씀하신 그 부분 아닙니까? 고용노동부장관이 조사하는 것도 중대재해 발생 원인을 조사하는 건데 양 부처에서 동시에 그렇게 하도록 하는 게 맞느냐라는 취지지요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희가 보기에는 그게 큰 문제…… 물론 과한 규제다라고 볼 수는 있겠지만 저희는 주무부처……

○**정점식 위원** 그러니까 과한 규제다라는 취지에서 말씀을 드린 겁니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 예. 주무부처의 입장이기 때문에 감독권을 저희가 행사를 해야 되는 부분이고 그래서 그 부분을 그냥 노동부에만 맡기기에는 현실적으로 좀 한계가 있지 않나 이렇게 보고 있습니다.

○**소위원장 복기왕** 하실 말씀들이 많으시겠지만 아까 우리가 확인한 것처럼 이 법은 현재 국토부에서 지금보다는 좀 더 완성된 법안을 준비 중에 있고 그 과정에서 혀점이 있는 부분을 그냥 방치할 수가 없기 때문에 우선은 이 안에 대해서 우리가 처리를 하고 그리고 또 더 나은 대안을 우리가 찾아야 되기 때문에 완성된 형태가 아닌 것에 대해서는 우리가 같이 동의하면서……

윤종오 위원님, 여러 가지 말씀을 주신 부분에 대해서는 분명히 기록으로 남겼고 하지만 전문위원 검토의견과 정부 측 의견에 동의하시고 이 법이 제안된 수정안대로 진행되는 것에 대해서는 동의하시는 거지요?

○**윤종오 위원** 예.

○**소위원장 복기왕** 그러면 10항부터 17항까지에 대한 토론은 이제 그만해도 되겠습니다?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 전문위원님, 18항 생활물류법과 관련된 권영진 의원이 대표발의한 부분에 대해서 검토보고 축약해서 핵심만 말씀해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 알겠습니다.

권영진 의원님 생활물류서비스산업발전법 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

개정안은 현재 현행법상 국가와 지방자치단체가 생활물류종사자들을 위해서 생활물류쉼터를 설치·운영할 수 있도록 하는 근거가 있는데 이러한 근거를 ‘대통령령으로 정하는 바에 따라 읍면동별로 운영하여야 한다’로 강화하고 국가로 하여금 이 운영에 필요한 비용을 지원할 수 있도록 하는 내용입니다.

이러한 내용은 읍면동별로 쉼터를 의무적으로 설치해야 함에 따라서 각 지방자치단체

들은 그 여건에 따라 행정적·재정적 부담이 발생할 수 있을 것으로 보이고 현재는 각 자치단체가 지역 여건에 맞게 조례로 쉼터를 설치하고 재정 지원도 하고 있기 때문에 현행과 같이 지역 실정에 맞게 운영할 필요성이 있어 보입니다. 이에 따라서 5쪽에 의무적으로 설치하여야 하거나 재정 지원을 하는 부분은 현행법과 동일하도록 현행 유지하는 것으로 수정의견을 제시하였습니다.

두 번째, 권영진 의원님안에서는 현재 설립돼서 운영되고 있는 전국이륜차배달라이더 협회를 법에 직접 규정해서 법정 협회로 규정하는 근거를 마련하고 있습니다. 현재 현행법에는 사업자들을 위한 협회 설립 근거는 있지만 종사자들을 위한 종사자들의 협회 설립 근거는 없습니다. 그래서 이러한 종사자들의 협회 설립 근거를 마련하면서 전국이륜차배달라이더 협회라는 특정 협회를 직접 법률에 규정하는 방식으로 개정안을 발의하셨습니다.

이와 관련해서 현재 이륜차 배달라이더들을 위한 여러 종사자단체가 설립되어 있기 때문에 특정 단체를 법정화하는 방식보다는 종사자 전체의 권익을 대변하는 공식기구라는 점에서 '소화물배송대행서비스종사자 관련 협회'와 같이 대표성을 확보할 수 있는 근거를 마련하는 것이 바람직할 것으로 보이고, 국토교통부에서도 현재 경합하는 단체들이 여러 단체가 있다는 점에서 특정 협회를 직접 법률에서 규정하는 것보다는 전체 종사자협회를 대표할 수 있는 방식으로 규정하는 것이 바람직하다는 의견을 제시하고 있습니다. 이런 것들을 반영해서 10쪽에 수정의견을 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

○**송기현 위원** 소화물배송대행서비스인증사업자협회 설립하는 것을 법정으로 한다는 거예요? 이것 그대로 현행대로 한다는 거예요? 이름만 바꾼다는 얘기인가요?

○**전문위원 임종수** 현재 현행법에는 그냥 협회라고 조 제목이 돼 있습니다. 그래서 종사자협회가 생기니까 앞에 있는, 현재 있는 사업자협회와 구분될 수 있도록 사업자협회라는 이름만 바꿔 주는 겁니다. 10쪽에 그렇게 돼 있습니다.

○**송기현 위원** 같은 의미가 되는 건가요?

○**소위원장 복기왕** 사업자협회와 종사자협회를 구분을 명확히 해 준다라는 뜻이잖아요.

○**전문위원 임종수** 예, 맞습니다. 이름을 명확히 구분해서 규정해야 되기 때문에……

○**송기현 위원** 그러면 결국 종사자협회를 신설한다는 거잖아요?

○**전문위원 임종수** 예, 종사자협회를 신설하는 개정안의 내용입니다.

○**송기현 위원** 개정안은, 그렇지요? 그러면 아까 신중 의견 나왔다는 얘기가 다 종합돼서 될 수 있는 건가요?

○**전문위원 임종수** 개정안에서는 그냥 종사자협회라고 하지 않고 전국이륜차배달라이더 협회라는 지금 있는 협회의 이름을 그대로 표기하자는 개정안이기 때문에……

○**송기현 위원** 종사자협회가 세워지는데 법인으로 하든 아니든 차이가 있나요? 자기 개별적으로 하는 거지.

차관님, 종사자들 강제해서…… 여러 가지 단체가 있을 수 있고 현재도 있는 것 같은

데 그러면 기존에 법인으로 안 돼 있는 데는 법인으로 만들어야 되는 것이고 혹시나 법인으로 안 돼 있으면 종사자협회가 아닌 걸로 보여지고 그렇게 되는 건가요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그렇습니다. 저희 입장에서는 특정 협회를 법정화하자고 개정안으로 들어온 것을 일반화해서 협회를 설립할 수 있도록 만들어 주자는 취지고요. 별도로 협회의 승인 신청이 있으면 그것은 저희가 선별을 해서 승인해 줄 계획으로 있습니다.

○**손명수 위원** 그런데 라이더협회는 말 그대로 라이더협회고 지금 여기 권영진 의원님 이 내신 안은 사업자협회를 말하는 것 같은데 아니에요?

○**소위원장 복기왕** 아닙니다. 종사자협회를 얘기하는 겁니다.

○**손명수 위원** 여기 사업자협회로 돼 있잖아요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 지금 라이더협회의 설립이라고 돼 있습니다.

○**손명수 위원** 아니, 개정안 수정의견이……

○**송기현 위원** 기준에 있는 것은 사업자고 추가로 하나 조항을 만든 게 서비스종사자 협회를 만든다는 건데……

○**손명수 위원** 아, 뒤의 40조의2에……

○**송기현 위원** 예. 그런데 거기 보면 라이더유니온도 있고 배달플랫폼노동조합도 있고 전국이륜차배달라이더협회도 있고 이런데 이것이 똑같이 개정된 규정에 따라서 적용이 되고 기준이 돼야 되는 건가요? 어때요? 좀 이상한 것 같은데요, 제가 볼 때는.

지금 보고서에 나와 있는 단체만 해도 3개란 말이에요. 조합이 있고 라이더 뭐가 있고 그다음에 하나 더, 3개가 있는데 여기도 다 종사자협회에 해당되는 건가요?

○**전문위원 임종수** 지금 현재 설치되어 있는 데는 종사자단체들입니다. 만약에 이 개정안이 처리돼서 근거가 생기면 국토부에 이 단체들이 종사자협회 설립 승인 신청을 할 수 있습니다. 그래서 국토부에서 승인을 해 주면 종사자협회로 설립이 되는……

○**송기현 위원** 아니면 그냥 자발적으로도 활동할 수 있는 거고요?

○**전문위원 임종수** 지금 현재 이들은 이런 근거가 없으니까……

○**송기현 위원** 아니, 내가 전문위원한테 물어보는 게 아니고 차관한테 물어보는 거예요. 국토부에 물어보는 거라고요.

○**국토교통부생활물류정책팀장 최정원** 위원님, 국토부 생활물류정책팀장입니다.

지금 제시되어 있는 그 세 단체 중에 라이더유니온과 배달플랫폼노동조합은 현재 민노총 산하에 공식적으로 설립되어 있는 노동조합입니다.

○**송기현 위원** 제가 물어보는 건 뭐냐 하면 40조 2항으로 이렇게 법을 만들어 놓으면 기존에 있는 단체들도 이 규정에 따라서 다 바꿔야 되느냐 이것을 물어보는 거예요. 법인으로 만들어야 되고 또 인가도 받아야 되고 정관도 여기 돼 있는 것처럼 만들어야 되고 그렇지 않으면 활동하지 못하게 되는 거냐, 아니면 법에 따라서 활동하는 단체가 만들어진 단체가 있고 법과 관계없이 자발적으로 만들어진 단체가 있고 그렇게 활동하는 거냐 이것을 물어보는 거예요.

○**국토교통부생활물류정책팀장 최정원** 위원님 말씀하신 거랑 다르게 말씀드린 대로 이 법에 따라서 협회의 인가를 받지 않아도 활동을 할 수 있고요. 말씀드린 대로 플랫폼조합이랑 라이더유니온은 현재 공식적으로 활동하고 있는 노동조합입니다. 그리고 전국이

륜차배달협회도 현재 비영리법인으로 활동을 하고 있는 단체고요. 만약에 여기서 협회 설립인가를 안 받더라도 활동은 할 수 있습니다.

○**송기현 위원** 인가를 받으면 6항에 되어 있는 것처럼 행정적·재정적 지원을 받을 수 있다 그런 장점이 있는 건가요?

○**국토교통부생활물류정책팀장 최정원** 예, 맞습니다.

○**송기현 위원** 알겠습니다.

○**손명수 위원** 저도 질문 있어요.

지금 종사자가 노동조합 형태 이외에 이런, 저는 처음 보는데. 제가 좀 과문해서 그런지 모르겠는데 노동조합 이외에 종사자가 이런 협회를 설립한 경우가 있어요? 난 처음 듣는데?

○**국토교통부생활물류정책팀장 최정원** 위원님, 저희가 사전에 사례를 분석했을 때 예를 들어서 감정평가협회라든지 공인중개사협회……

○**손명수 위원** 이런 것들은 전문자격증협회고, 기술사협회라든가 그런 거 많이 있지요. 그것은 전문자격증협회고 자격증에 기반해서 변호사협회 다 있는 거예요. 그런데 특정 업종에 내가 종사한다고 그래서 그 종사자들을 대상으로 협회를 만들었다는 얘기는 내가 들어 본 적이 없어요. 그리고 거기를 또 행정적·재정적 지원을 한다고 그랬는데 나는 이해가 안 되는데, 이거 검토 너무 제대로 안 하신 것 같은데요.

이것은 노동조합 형태로 하는 거고. 그런 것들은 그러니까 특정 직군이나 직업에 종사하는 노동조합이 있고 그다음에 이런 특정 자격을 가진 사람들이 법인을 만드는 경우 그 것은 내가 이해가 되는데, 아니 이게 무슨 라이더협회를 조합 외에 따로 만든다는 거잖아요. 그것을 또 정부가 인가를 해 주고 행정적·재정적 지원을 해요? 검토 좀 다시 하셔야 될 것 같은데……

○**소위원장 복기왕** 이 부분은 여당 간사 위원님께서 대표발의하신 거니까 간사인 제가 좀 답변을 드리면 종사자협회, 배달라이더협회가 공식적으로 있고요 굉장히 큰 단체입니다. 이분들과 저도 면담을 마쳤고요. 이분들이 주장하는 바대로 자기들을 중심으로 한 공식적인 종사자 단체 등록을 원하고 있었는데 그러다 보면 특정 단체에 대한 지나친 배려 아니냐라는 부담이 있고 그래서 일종의 공간을 열어 주자라는 차원으로 국토부에서 의견을 낸 겁니다.

그래서 현재 규모는 적어도 제가 알기로는 굉장히 큰 규모로 배달라이더협회가 운영 중에 있고 그리고 민주노총 소속의 노조 형태로 하나가 조직돼 있고 그다음에 유니온 형태로 하나가 조직돼 있는 이 세 개의 단체가 있는데 이 법안이 만들어지면 공식적으로 국토부의 관리 감독을 받는 협회로 등록을 할지 안 할지는 저는 그분들의 판단의 몫이라고 봐요. 그래서 저는 문을 열어 주는 것까지 우리가 막을 필요가 있을까라는 생각입니다.

○**손명수 위원** 아니, 거기에 대해서 제가 좀 말씀드리면 보통 모든 법안에 협회는 다 설립할 수 있다로 대부분 합니다. 그렇게 하는데 이게 법이 만들어지면 국토부로서는 이것을 책임을 지셔야 돼요.

그런데 제가 이 라이더협회 당연히 저도 들어 본 적이 있는데 자체적으로 자기들의 권익 보호를 위해서 또 목소리를 통일시키고 하는 것은 좋은데 거기에 노조 형태의 또 다

른 조직이 있잖아요. 그런데 이것을 법에서 이렇게 규정을 하면 제가 볼 때 오히려 사회적 갈등의 요소가 있고 행정부로서 이런 법안을 만들어서 문을 열어 준다는 그런 선의로 해석하기에는 상당한 부작용이 있을 수 있어요. 그런 것을 충분히 저는 검토하셨는지 의문입니다.

○소위원장 **복기왕** 김희정 위원님.

○**김희정 위원** 일단 법안을 제출할 때의 원래의 취지는 기존에 복기왕 위원장님이 말씀하셨듯이 전국이륜차배달라이더협회가 실제로 활동을 하고 있습니다. 그런데 이 법에 따르면 사업자협회가 있는 마당에 사업자들보다 더 많은 숫자를 차지하고 있고 실제로 존재를 하고 있는 협회에 대해서도, 이게 특정 1개 단체는 아니라도 그래도 법정단체로서의 지위를 누리고자 하기 때문에 근거 규정을 마련하는 거고요. 실제로 현행법은 사업자협회, 그냥 제목은 협회로 되어 있지만 법안 내용에는 사업자만 협회를 만들 수 있도록 되어 있는 부분을 종사자도 할 수 있게 해 주는 부분입니다.

그런데 계속해서 말씀하시는 부분이 뭐냐 하면 그냥 노조가 하는 부분이 있지 않느냐라고 얘기를 하고 있지 않습니까? 그런데 우리가 오늘 생활물류 관련된 법을 다루면서 이 배달종사자들의 특징은 그냥 일반 고용인으로서의 특징만 그러니까 피고용인으로서의 특징만 가지고 있는 게 아니라 독립사업자적인 성격을 동시에 가지고 있다 보니 노동조합에서 해야 되는 역할만으로는 부족하다고 생각하기 때문에 이렇게 별도 종사자 단체인 협회를 만들고 있는 거거든요. 그러니까 벼젓이 존재를 하고 있기 때문에 의무로 도와야 된다는 것도 아니고 그런 지위를 같이 누릴 수 있도록 현실화해 주자라는 겁니다. 그렇기 때문에 노조로만 다 할 수 있다라고 얘기를 하시는데 그렇지 않은 부분이 있습니다.

법정협회는 기본 모든 노동권들이 가지는 그런 내용 이외에 그 해당 산업만 가지고 있는 산업 시스템 문제나 별도의 구조를 함께 정부랑 협상을 할 수 있는 게 있기 때문에 특수한 상황을 반영하셔야 된다고 생각합니다. 그러지 않으면 아예 없으면 모를까 현행 법에 사업자에 대해서만 하고 있기 때문에 더 많은 숫자인 종사자도 할 수 있게 한 자가 더 들어가는 건데 법을 수정 의결하는 데 있어서 사업자 및 종사자로 하지 않고 별도 항목을 종사자로 넣고 있어서 그렇지 그냥 사실은 단어가 ‘사업자 및 종사자’로 종사자가 그냥 하나가 더 들어가는 거라고 보시면 됩니다.

○**손명수 위원** 아니, 그렇다고 그러면 더더욱, 이게 사업자의 지위적 성격이 있기 때문에 한다고 그러면 기존의 사업자협회로 해결이 되는 부분이고 사업자협회도……

○**김희정 위원** 두 가지 지위를 다 가지고 있잖아요.

○**손명수 위원** 아니, 그러니까 그런 취지라면 사업자협회가 여러 개 있는 데가 또 있어요, 한 개만 있는 게 아니라. 그것은 현행 규정으로 다 해결이 되고. 제가 이제 이해가 됐는데 아까 송기현 위원님이 그런 취지에서 아마 질의를 하신 게 아닌가 싶기도 하고.

그런데 사업자협회와 달리 종사자협회라는 얘기는 저는 정말로 처음 들어 봐요. 처음 들어 보고 그것을 우리가 여기서 법의 지위를, 법에서 규정을 해 가지고 지원을 하고 별도의 사단, 일종의 사단법인인데 종사자협회라는 것은. 사업자협회와 좀 다른 법인협회고 개인, 자연인들이 모인 것은 사단법인이잖아요. 그런 것은 대부분 전문자격증을 가진 사람들끼리 하는 게 대부분 형태고 아니면 어떤 명분을 가지고 환경운동을 하시는 분들이 만들거나 이런 게 일반적이잖아요.

그래서 제가 이거 미리 충분히 공부를 못 하고 와서 현장에서 이의를 제기하기는 합니 다마는 저는 이런 경우는 처음 들어 봅니다. 그리고 대한민국 행정법에 완전히 새로운 사례를 만드는 걸로 보이는데 이것을 이렇게 처리할 일인지 저는 의문입니다.

○**김희정 위원** 기존에 사업자협회가 있는데 종사자이면서 독립사업자적인 성격은 같이 하고 있지만 사업자로만 규정하기 힘든, 존재하는 협회를 같이 인정해 주고 법의 테두리 안에 들어가는 거기 때문에 크게 우려하실 바는 없다고 봅니다.

○**소위원장 복기왕** 그러니까 이 부분에 대해서는……

○**송기현 위원** 잠깐만……

차관님, 우리가 법안을 만들 때 보면 항상 이해관계자들이 다수가 있으면 각 이해관계자들의 의견을 조율하거나 적어도 소통하고 난 다음에 거기서 나와 있는 문제점에도 불구하고 할 수 있다 이렇게 가는 거거든요. 법은 그렇게 만들잖아요.

그런데 지금 보면 전문위원도 마찬가지로 분명히, 8쪽 배달플랫폼 노동조합에서 보면 여러 가지 문제점이 있다고 지적이 되어 있는데 그리고 뒤에 봐도 라이더유니온 같은 경우도 여기에 대해서 회의적인 의견을 제시를 하고 있는데 그럼에도 불구하고 전문위원이 수정안을 이렇게 만든 이유가 뭔지, 다 해소가 됐다고 보는 건지 아니면 문제가 없다고 보는 건지.

그러면 차관님은 이렇게 협회를 만들어 놓고 하면 이런 문제점은 해결이, 다 문제가 안 되는 건가요? 이게 법을 만들어 놓으면 지금 내용을 봐서는 전국이륜차배달라이더협회는 이 법에 따라서 아마 법인화하고 등록을 할 것 같아요. 그러면 여기서 규정되는 그러니까 지적해 있는, 딴 데서 제기하고 있는 이런 문제점은 다 해소가 되는 건가요? 가능한가요? 문제가 없나요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 위원님, 송구한 말씀입니다마는 위원님 지적처럼 이 문제가 완전히 해결된다고 보기는 어려울 것 같습니다. 다만 저희는 의원님께서 개정안을 내실 때 어떤 특정 단체를 법정단체로 하자, 협회로 하자 이렇게 했기 때문에 그에 대한 대안을 제시해서, 이게 좀 일반화시키면 다른 문제 제기를 하는 분들도 이 부분에 같이 들어올 수 있지 않을까라는 그런 판단을 했기 때문에 그렇고요.

그래서 저희가 송기현 위원님과 손명수 위원님의 주장을 반박하기는 현실적으로 어려운 측면이 있습니다. 그래서 이런 부분은 저희가 종합적으로 고려했다는 말씀 드립니다.

○**송기현 위원** 전문위원은 종사자협회의 대표성을 확보할 수 있는 방향과 필요성에 따라서 수정안을 만들었다는 취지예요?

○**전문위원 임종수** 권영진 의원님 안 자체가 이름을 전국이륜차배달라이더협회라는 현재 존재하는 협회 이름 그것을 그대로 법정화해서 전환하는 방식으로 개정안을 내셨기 때문에, 이렇게 되면 아까 위원님 말씀하셨듯이 현재 있는 여러 종사자 단체들 전반을 봤을 때는 이 단체만 대표성을 가질 수는 없기 때문에 법에서는 어떠한 단체든 종사자 단체가 설립될 수 있는 법적 근거를 열어 주는 방식으로 근거를 마련하고 그 근거에 따라서 종사자 단체들이 설립되고자 한다면 각각의 종사자 단체들이 설립 승인 신청을 해서 설립할 수 있도록 하는 그 방식으로 규정하는 것이 바람직할 것이다 그런 의견이었습니다.

○**송기현 위원** 그러면 이 법에 따라서 등록을 하게 되면 그 협회가 대표성을 갖게 되

는 거네요?

○전문위원 임종수 제가 말씀드린 대표성이라는 것은 법에서 근거를 마련할 때 어떤 특정 단체가 들어가는 것이 아니라 그 근거를 바탕으로 협회가 설립될 수 있도록 하는 그 대표성을 말씀드린 겁니다.

○송기현 위원 굳이 협회에서 민법에 따라서 만들면 되는 거지 이 법에 다 규정할 필요가 있는 건가요? 차이가 있나요?

○전문위원 임종수 제가 거기까지는 아까……

○송기현 위원 이 내용을 보면 민법에 따라서 협회를 법인으로 하면 되고 그다음에 이게 협회를 하게 되면 인가를 하는 그 단체, 기관은 당연히 국토부가 되고 그다음에 다 기본적인 민법에 있는 거하고 비슷하게 되는 것인데 단지 다른 것은 종사자협회에다가 행정적·재정적 지원을 할 수 있다고 돼 있는 게 있고 이런 내용이 돼 있네요. 그렇지요?

그런데 문제는 이런 식으로 되면 이것은 법정단체가 되는 거고 다른 것은 비법정단체가 돼서 법정단체인 여기 협회만 대표성을 갖는 것으로 하게 되지 않을까. 그러면 결국은 전문위원님께서 보고서에 하신 대로 다른 단체에 대해서는 여러 가지 형평성의 문제를 제기하거나 다른 대표성 문제를 제기하거나 그럴 가능성성이 있지 않을까요?

차관님은 어떻게 생각해요?

○국토교통부제2차관 강희업 저희들도 이 부분을 검토하면서 그런 부분에 우려는 했습니다. 그런데 사실상 아까 복기왕 위원장님께서 말씀해 주신 그런 부분을 고려했다는 말씀 드립니다.

○송기현 위원 또 이해관계인들 간에 의견 조율이 필요한 게 아닐까요?

○소위원장 복기왕 이 부분에서 제가 직접 그 단체들을 만나 봤었는데요. 그동안 우리가 이야기 안 꺼낸 것이 배민을 비롯해서 한 두 군데 정도의 대형 배달업체들의 횡포에 실제 속수무책으로 내몰려 있는 라이더들의 현실이 있습니다. 그래서 그분들로부터 독립된 일부 지역의 작은 업체들에 가입돼 있는 라이더분들 이런 분들을 중심으로 해서 이 단체가 만들어졌더라고요.

그래서 이 협회가 법정협회가 되면 아무래도 대형 업체들의 일방적인 횡포에 대해서 자기들의 목소리를 좀 낼 수 있지 않을까, 이런 긍정성에 대해서 저도 동의가 됐었습니다. 그래서 지금 말씀하시는 그런 우려 그리고 자칫 몇 개 협회가 난립할 수 이런 우려도 있고 그럼에도 불구하고 라이더들이 갖고 있는 노동자도 아니면서 사업자이기도 애매한 이런 상황들에 대한 고려가 좀 돼야 되지 않나라는 생각을 좀 해 봤습니다.

○송기현 위원 그러면 위원장님께서 그쪽의 대표자들을 만나신 것 같은데 배달플랫폼 노동조합이나 라이더유니온 이쪽하고도 같이 만나 보셔서 의견을 들어 보시는 게 맞지 않을까요, 형평성에 따라서?

○윤종오 위원 저도 그렇게 생각합니다. 송기현 위원님, 손명수 위원님 말씀에 동의하고요. 그간에 쌓였던 여러 가지 어떤 사안들이 있습니다. 협회와 노동조합 간의 갈등 구조도 있었고 이런 부분들이 조금 정리된 이후에……

○송기현 위원 취지는 아는데, 위원장님 취지가 굉장히 맞고 권영진 의원님 취지도 맞는 것 같고 상당히 필요성이 있는 것 같은데…… 이 법안에 대해서 여러 가지 단체가 있는 것 같고 다른 단체에서 다른 의견을 얘기를 하시면 그쪽 의견도 들어 보시고 우리가

법을 만드는 것이 통상적인 절차가 아닌가 이런 생각이 듭니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 이렇게 진행하겠습니다. 이 18항에 대해서는 계속 심사로 보류하고 기합의된 17항까지는 이 대안대로 우리가 가결하는 것으로 진행해도 되겠습니까?

○**김희정 위원** 그러면 원래 권영진 의원님이 냈던 법안에는 특정 단체 하나를 법정단체화하기 때문에 기타 다른 단체에서의 반대의견이 원안에 기반해서 나온 의견인 것 같아요. 그런데 전문위원회에서 만들어 온 수정의견은 기존의 사업자 말고 종사자들도 협회를 만들 수 있게 하기 때문에 기존에 있는 다양한 단체들뿐만 아니라 앞으로도 얼마든지 요건을 갖추면 다양하게 종사자들의 단체가 법인화되면 보호받을 수 있도록 일반화해서 열어 두고 있는 법안이거든요. 그래서 그 부분에 대해서, 마치 수정의견에 대해서도 반대의견이 있는 것처럼 그렇게 오인은 안 하셨으면 하는 바람입니다. 일반적으로 열어 둔 법안이고 걱정하셨듯이 다른 단체들도 이것을 전환하는 데 어떤 어려움이 있느냐라고 재차 질문을 하셨는데……

○**송기현 위원** 복잡하게 여기서 설명을 드리기에는 어려운 문제인데……

○**김희정 위원** 이 법으로 봄에서는 어려움이 없어 보입니다.

○**송기현 위원** 아니 잠깐 위원님……

○**김희정 위원** 그래서 양당 간사님이 충분히 회의를 하신 것 같으니 빠른 시간 내에 다시 법안 상정해서 논의할 수 있도록 해 주시기를 바랍니다.

○**송기현 위원** 거기에는 조금 더 다른 차원이 있고요. 위원님 말씀하신 것은 단순히 열어 둔다는 의미뿐 아니라 배달하시는 분들, 그런 분들이 어떠한 법적 성격을 갖고 있느냐에 대한 판단하고도 관계가 있는 문제라서 단순하게 열어만 뒀다고 그래 가지고 해결될 수 있는 문제가 아니라는 것이 있습니다.

그렇기 때문에 제가 위원장님한테 배달플랫폼 노동자들·노동조합이나 라이더분들하고도 만나서 의견을 들어 보시라고 드리는 말씀이고, 그분들은 이 문제에 접근하는 방식이 다르기 때문에 그분들을 고려하지 않고서 일방적으로 법을 만들 수는 없다는 취지를 제가 말씀드리는 겁니다.

○**정점식 위원** 제가 잠깐만 말씀을 드릴게요.

○**소위원장 복기왕** 정점식 위원님.

○**정점식 위원** 기본적으로 라이더유니온과 배달플랫폼 노동조합에서 반대하는 이유는 기존에 이미 노동조합이 있는데 왜 피용인단체가 필요하냐, 이런 단체는 필요 없다라는 취지지 특정 협회를 법정화한다라는 것에 대해서 반대하는 게 아니거든요. 그러니까 송기현 위원님 말씀이 맞으시지요. 그래요, 그런 문제…… 노동조합이 존재하는 상황에서 과연 법정단체가 필요하냐 이 부분에 대해서는 좀 의견을 들어 보시라는 말씀을 드립니다.

○**소위원장 복기왕** 예, 알겠습니다.

그러면 우리가 그동안 토론했던 17항까지는 여기서 가결을 하고 18항은 계속 심사하고 최대한 빠른 시일 내에 이게 진행이 될 경우에는 같이 통합해서 처리할 수 있는 방법도 찾아보도록 하겠습니다.

그러면 의사일정 제10항부터 17항까지 이상 8건의 생활물류서비스발전법 일부개정법

률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

18항에 대해서는 계속 심사하도록 하겠습니다.

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

20. 항공보안법 일부개정법률안(배준영 의원 대표발의)(의안번호 2212735)

(11시45분)

○**소위원장 복기왕** 이어서 의사일정 제19항과 20항, 2건의 항공보안법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

김은혜 의원님 항공보안법의 경우에는 지난 소위에서 논의된 바가 있습니다. 논의 과정에서 벌칙 규정과 관련해서 보안 점검이나 보안 검색 업무를 소홀히 한 사람에 대해서 벌금에 처하도록 규정하고 개정안도 그런 방식으로 발의가 되었는데 이러한 소홀히 한 사람에 대해서 형사처벌을 하는 것이 죄형법정주의나 법률의 명확성 원칙에서 검토가 좀 필요하지 않느냐, 수정할 필요가 있지 않느냐라는 의견이 제기된 바 있습니다.

그리고 관련해서는 이러한 벌칙 규정에 '소홀히'라는 표현을 명확하게 규정하고 김은혜 의원님 안과 같은 취지의 내용을 담은 배준영 의원님의 항공보안법 일부개정법률안이 발의되어서 병합 심사가 이루어지게 되었습니다. 그래서 그 법안까지 이 소위 자료에 함께 담았습니다.

그래서 지난 소위 때 논의가 되었던 3쪽의 보호구역 출입 허가 시 출입 가능한 범위를 명시하는 내용과 7쪽의 불법방해행위에 대해서 국토교통부장관이 조사를 실시하는 근거를 마련하는 내용 그리고 12쪽의 항공보안 자율신고에 대해서 행정처분의 면책 규정과 그리고 수정의견에서 말씀드렸던 형사책임을 감경 또는 면제하는 규정을 신설할 필요가 있다는 내용 등은 지난번에 수정의견까지 포함해서 소위 때 보고드린 바 있습니다.

오늘은 23쪽의 배준영 의원님께서 발의하신 내용을 포함해서 그 처벌 규정에 관해서 보고드리겠습니다.

배준영 의원님 안은 김은혜 의원님 안과 같이 항공기에 대한 보안 점검을 하지 않거나 소홀히 한 항공운송사업자에 대해서 벌칙 규정을 마련하고 있는데, 김은혜 의원님 안은 벌칙과 과태료 규정을 함께 병과하는 방식이고 배준영 의원님 안은 과태료는 삭제하고 벌칙만 신설하는 내용입니다.

그리고 배준영 의원님 안에서 한 가지 추가되는 것은 25쪽의 현행법과 같이 소홀히 한 사람을 처벌하는 방식이 아니라 보안 점검을 실시하지 아니하거나 성실하게 실시하지 아니함으로써 불법방해행위를 야기한 사람을 명시해서 범죄구성요건을 법률에서 직접 구체화하는 방식으로 개정안을 제시하셨습니다.

이러한 방식은 철도건설법이나 지하안전법 등 다른 입법례에 비추어 봤을 때에도 처벌

규정에 있어서 범죄구성요건이나 법률의 명확성을 보완한다는 점에서 적절한 입법 조치로 보았습니다. 이에 따라서 배준영 의원님 안을 반영한 안으로 별도의 수정의견 없이 처리가 가능할 것으로 보았습니다.

그리고 마지막 31쪽은 현행법상 단순한 오기를 바로잡는 내용으로 배준영 의원님이 발의하셨는데 별다른 문제가 없는 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 의견 있으십니까?

○**김희정 위원** 배준영 의원안이 아주 좋아요.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

○**소위원장 복기왕** 토론이 없으시지요?

그러면 의사일정 제19항과 20항은 이 두 법안을 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

없으시면 가결되었음을 선포합니다.

21. 공항시설법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201754)

(11시49분)

○**소위원장 복기왕** 이어서 의사일정 제21항 공항시설법 일부개정법률안을 상정합니다.
전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 소위 자료 1쪽입니다.

개정안은 국토부장관 등의 승인 없이 초경량비행장치를 공항이나 비행장 내부에서 비행하는 것을 금지하고 그 경우 퇴치·추락·포획할 수 있도록 하고 과태료를 부과하도록 하는 내용인데, 이 개정안은 지난 소위에서 논의된 바 있습니다.

개정안의 취지가 터미널 같은 공항시설의 실내에서 초경량비행장치를 무단으로 운행하지 못하도록 하고 처벌 근거를 마련하고자 하는 취지인 것으로 봤고 정부 측에서 관련 내용에 대해서 추가 협의를 한 후에 계속심사하시기로 한 바 있습니다.

이상 보고 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

○**정점식 위원** 전문위원, 계속 검토한다는 게……

○**전문위원 임종수** 지난 소위 때 말씀드렸는데 개정안의 취지는……

○**송기현 위원** 제가 전문위원님한테 하나 말씀드릴게요.

우리 위원들의 기억력이 그렇게 좋지를 못해요. 그러니까 전차 회의에서, 소위에서 논의됐던 내용을 요약해서 해 주는 게 필요해요, 소위 논의에서 계속심사할 때는. 그래야 우리도 지난번에 한 얘기하고 다른 얘기 안 할 것 아니에요. 그렇지요?

○**전문위원 임종수** 잠깐 간단하게 말씀드리겠습니다.

○**송기현 위원** 지난번에 어떻게 진행돼 가지고 어떻게 하기로 했었는지 그걸 얘기해 줄 필요가 있어요.

○**전문위원 임종수** 개정안은 협약비행장의 실외, 그러니까 바깥에서는 초경량비행장치가 승인 없이 비행하는 경우에는 퇴치 등의 조치를 할 수 있고 과태료도 부과할 수 있는데 공항비행장에 설치된 터미널 같은 건물의 실내에서 초경량비행장치를 운행할 때는 이를 금지하거나 과태료를 부과하는 규정이 없습니다.

그래서 이 사항을 보완하려는 것이 개정안의 취지인데, 지난 소위에서는 이 개정안이 공항항비행장 터미널 같은 건물의 실내를 규율하는 게 맞느냐 아니면 바깥의, 공항비행장의 전체 울타리 경계 안쪽을 전반적으로 규제하려는 것인가에 관한 그 취지에 관해 잠시 혼란이 있어서 논의가 있었고요. 그리고 공항비행장 말고도 기차나 버스터미널 같은 다른 공공시설도 있기 때문에 그런 공공시설의 실내에서 초경량비행, 드론 같은 것을 날리는 것도 함께 규제할 필요가 있지 않느냐 이런 내용의 논의가 있었습니다.

○**송기현 위원** 지난번에 말씀드린 것은 실내의 의미가 뭐냐에 따라서 발의하신 강대식 의원님의 의견이 어떤 것인지를 확인해 보고 난 다음에 그것이 공항청사 내부라는 그 내용이 맞다고 하면 거기에 따라서 하자 이렇게 진행이 됐던 것…… 말씀하시니까 생각이 나는 거예요, 원래 생각이 안 나다가요. 그러니까 그것 말씀해 주시면, 저희는 그렇게 하시는 데 대해서 이의가 없습니다.

○**소위원장 복기왕** 토론 종료해도 되겠습니까?

○**신영대 위원** 아니, 한번 물어볼 것이……

먼저 하시지요.

○**손명수 위원** 뭐 이의는 없는데 이것 과잉 입법 아닌가요? 아니, 실내에서 드론을 왜 띄워요? 이것 왜 발의하셨는지 나는 이해가 좀 안 돼요, 사실은.

○**소위원장 복기왕** 세상사 별일이 다 생기니까요, 큰 이의 없으시면……

○**신영대 위원** 차관님, 하나 여쭤볼게요.

실제 사례가 있었습니까? 예를 들면 공항이든 터미널이든 이런 데서, 다중이 이용하는 실내에서 드론을 띄워 가지고 거기 승객들에게, 이용자들에게 어떤 위해를 끼칠 만한 요인들이 그전에 적발된 사례가 있어요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희가 확인한 바로는 지금까지는 없는 것으로……

○**신영대 위원** 그러니까.

○**송기현 위원** 지난번에 인천공항에서 드론을 띄워 가지고 물의가 빚어진 사례가 있었어요. 그때 때문에 아마 강대식 의원님이 발의를 하신 것 같아요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 이게 인명 피해로 이어졌거나 그런 부분은 없었던 것으로……

○**신영대 위원** 이것은 항공안전법이 아니라 다른 형태로 입법을 하는 게 오히려 의미가 있을 것 같은데. 항공안전법은 공항만 해당되고 공항 실내만 해당될 텐데 그렇게 규정하기 시작하면 공항 실내뿐만 아니라 다중이 이용하는 실내 공간이 엄청 많을 텐데…… 이런 공간에서 드론을 띄우면 위험하다 이렇게 규제하는 게 맞지 않나 싶은데.

○**송기현 위원** 지난번에 인천공항인가 어디 공항 내에서 드론을 띄워 가지고 물의를 빚은 사례가 한번 보도가 된 적이 있어요. 그러면 그럴 때 공항 측에서 그것을 제지하거나

나 방지할 수 있는 현행법이 있느냐 없느냐를 따져 봐야 되는 거예요, 법을 새로 만들려고 하면. 현행법으로서는 그것을 제지하거나 날아다니는 것을 포획을 하거나 그럴 수 있는 방법이 없는 건가요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 현재 실내에서는 그런 별도의 규정은 없습니다.

○**송기현 위원** 그러면 그런 것이 있었기 때문에 그런 근거가 법적으로 필요하다는 것은 있으니까 거기에 따라서 판단…… 저는 뭐 이의가 없습니다.

○**손명수 위원** 저도 기억이 나는데, 사실은 인천공항 내에서 테니스를 쳐 가지고 물의를 빚은 사고가 있었거든요, 드론은 기억이 안 나고. 사실 이것은 공중 질서의 문제인데, 이 법을 하는 것 자체에 제가 반대는 안 하겠는데 이런 식으로 법을 하기 시작하면…… 좀 이해는 안 됩니다, 사실.

○**정준호 위원** 원래는 경범죄 처벌법이나 이런 것으로 규율해야 되는……

○**소위원장 복기왕** 그러면 이 부분에 대해서도 오늘 처리를 아니하고 계속 심사를……

○**손명수 위원** 강대식 의원님하고 한번 의논을 더 해 봤으면 좋겠습니다.

○**김희정 위원** 의논해서 가지고 온 것 아닌가요, 이것?

○**손명수 위원** 그런데 이런 식으로 법을 계속 만들어요?

○**배준영 위원** 강대식 의원님이 뭐라고 하셨는지 말씀을 해 주시겠어요, 누가?

○**국토교통부제2차관 강희업** 강대식 의원님실하고 협의는 했고요. 의원님 측에서 이 부분에 대해서는 원래 뜻한 바가 있기 때문에 저희들한테 특별히 이의 제기를 하거나 이런 것은 없었습니다. 다만……

○**손명수 위원** 꼭 필요하다고 이것을 꼭 통과시켜야 된다고 얘기를 했냐 이 말이에요, 내 말은.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그 부분에 대해서는 저희가 말씀드리기가 어려운 측면이 있습니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 이 부분은 좀 더 발의하신 의원님의 속뜻까지 확인을 해서 저희가 심사하는 것으로 하고, 21항은 계속 심사하도록 하겠습니다.

지금 저희가 법안을 심사 중입니다만 효율적인 회의 진행을 위하여 5분간 정회하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(11시55분 회의중지)

(11시59분 계속개의)

○**소위원장 복기왕** 성원이 되었으므로 회의를 속개하도록 하겠습니다.

위원님들께 양해의 말씀 드리겠습니다.

의사일정 제39항부터 제43항까지 항공안전법 일부개정법률안은 대북전단 살포용 풍선을 규제하는 내용인데 그 내용의 시급성과 중요성을 고려할 때 먼저 논의해야 한다고 판단했습니다.

○**김희정 위원** 위원장님, 지금 자동차관리법 내신 분들이 많은데요.

○**소위원장 복기왕** 의사일정 순서를 변경하고 오늘 상정되지 못한 법안은 다음번 회의에 첫 번째, 두 번째로 상정해서 처리하기로 하고 의사일정 제39항부터 제43항까지를 먼저 심사하고자 합니다.

이의 있으십니까?

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

○김희정 위원 이의 있습니다.

위원장님, 제가 이의를 좀 말씀드리겠습니다.

자동차관리법 관련해서는 여야 의원님들 할 것 없이 지금 총 열 분 의원님들의 법안이 제출되어 있고요. 이것은 사실 작년 국정감사 때 집중적으로 현재 정부의 배터리 관련 내용이나 이런 부분에 대해서 여야 할 것 없이 역시 질타를 받았던 부분이고 그때부터 법안이 성안이 돼서 여러 의원들이 제출을 한 바가 있습니다.

특히 최근 들어서도 이 배터리 관련된 사고가 지속적으로 일어나고 있어서 작년 국감에 나왔던 것을 지금 다루어도 굉장히 늦은 상황이고 사고는 계속되고 있는데 갑자기 원래 있던 법안 순서를 뒤집어서 의사일정을 바꾼다라는 것을 납득할 수가 없습니다.

지금 자동차 관리 관련돼서 배터리 문제가 이 정도로 미약하다라고 생각하십니까? 이것 빨리 먼저 해야지요. 왜 의사일정 합의해 놓고 이것을 안 하려고 하십니까? 추석 앞 두고 특히 많은 국민들이 관심을 가지고 있고요. 추석 연휴 기간이 워낙 길다 보니 전기자동차에 대한 관심 그리고 전기자동차를 이용한 그리고 개인 이동형 도구 이런 것에 대해서 굉장히 사람들이 관심이 많은 상황입니다.

그래서 실제 민생과 직결된 법안이고 10명이나 제출한 법안을 뒤로 미루는 상황을 이해를 할 수가 없습니다. 이 법안 빨리 다루어 주시기를 부탁드립니다. 저도 제출했습니다.

○손명수 위원 오후에 속개하시지요. 순서대로 해서 오후에 또 합시다.

○정점식 위원 오후에 저희 당 의총이 있습니다.

○김희정 위원 일단 이것 빨리 좀 해 주세요, 배터리 정보 공개 관련해서.

○소위원장 복기왕 아니면 그냥 계속 진행하겠습니다, 식사 잠시 좀 늦게 하더라도.

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 변경하지 않고 진행하겠습니다.

22. 자동차관리법 일부개정법률안(한정애 의원 대표발의)(의안번호 2202740)

23. 자동차관리법 일부개정법률안(이용우 의원 대표발의)(의안번호 2202807)

24. 자동차관리법 일부개정법률안(김건 의원 대표발의)(의안번호 2202895)

25. 자동차관리법 일부개정법률안(김희정 의원 대표발의)(의안번호 2203563)

26. 자동차관리법 일부개정법률안(이수진 의원 대표발의)(의안번호 2203736)

27. 자동차관리법 일부개정법률안(조은희 의원 대표발의)(의안번호 2204170)

28. 자동차관리법 일부개정법률안(노종면 의원 대표발의)(의안번호 2204836)

29. 자동차관리법 일부개정법률안(문진석 의원 대표발의)(의안번호 2205678)

30. 자동차관리법 일부개정법률안(이연희 의원 대표발의)(의안번호 2206560)

31. 자동차관리법 일부개정법률안(문금주 의원 대표발의)(의안번호 2206880)

(12시02분)

○소위원장 복기왕 이어서 의사일정 제22항부터 31항까지 10건의 자동차관리법 일부개정법률안을 상정합니다.

보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 임종수 자동차관리법 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

자동차관리법 각 개정안들은 최근 전기자동차 확산에 따라 그 핵심장치인 배터리의 안전성에 관한 우려와 관심을 반영하여 배터리의 주요 정보를 공개하도록 의무화하고 그 공개 항목과 공개 방법을 규정하며 공개 의무 위반 시 제재 처분 또는 처벌 근거를 마련하고자 하는 것입니다.

각 개정안들의 취지는 모두 타당한 것으로 보았으며 다만 개정안마다 공개를 의무화하는 배터리 정보의 종류가 상이하고 공개 방식에도 차이가 있어서 각 정보들의 공개 필요성과 공개 가능성 그리고 공개 방법에 대한 검토가 필요한 상황입니다.

3쪽입니다.

먼저 개정안들에서 제시하고 있는 정보 공개 항목들을 보면 대부분의 개정안들이 포함하고 있는 구동축전지의 용량, 전압, 제조사, 형태 그리고 주요 원료의 경우에는 이미 자동차관리법 시행규칙에 따라서 공개되고 있는 정보이기도 하고 이들 정보를 공개하도록 법률에 직접 규정하는 내용들은 모두 별다른 문제가 없는 것으로 보았습니다.

다만 개정안들 중에 상품명이나 제품명, 모델을 공개하고자 하는 경우에는 실제 배터리들은 이름이 별도로 부여되지 않고 관리번호 같은 것만 부여되고 있기 때문에 공개 자체의 실익이 적다는 의견이 있고 제조일자의 경우에는 배터리 각 세부 구성품마다 제조일자가 모두 상이하기 때문에 배터리 제조일자를 기재하는 것은 곤란하다는 의견입니다.

그리고 배터리 잔존수명의 경우에는 배터리 정보의 공개는 신차 구매 시 사실 중요한 의미를 가지는데 신차의 경우에는 대부분 100% 상태로 잔존수명이 출고되기 때문에 공개 실익이 낮다는 국토교통부의 의견이 있습니다.

5쪽입니다.

노총면 의원안에 포함되어 있는 과전류 차단 방식 또는 미발화·미폭발 조건에 관한 정보를 공개하자는 것에 관련해서는 이러한 내용들은 배터리 안전성 시험 기준에 포함되는 내용이기 때문에 제작사마다 그 내용이 상이하고 정보 양이 많아서 인증기관에서 인증 심사받는 과정에서 평가되도록 하는 것이 보다 효과적이라는 것이 국토교통부의 의견입니다.

그리고 그 밖에 원산지 정보의 경우에는 배터리 구성품의 원료가 너무 많아서 원산지가 다양하다는 점에서 공개가 좀 곤란한다는 의견이 있고 사용이력 정보의 경우에는 현재 전기차 배터리의 이력관리시스템이나 사용 후 배터리 성능 평가시스템이 구축되지 않은 상황이기 때문에 사용이력 정보를 공개하는 데는 선행 조치가 필요하다는 국토교통부의 의견입니다.

이들을 종합해 보면 배터리 정보 중에 현재 공개가 가능하고 소비자들의 관심이 높은 제조사나 용량, 전압 등의 정보는 법률에서 예시로 직접 규정을 하되 향후에 필요한 경우에 공개 항목을 적절히 추가할 수 있도록 국토교통부령으로 구체적인 공개 항목을 위임해서 규정하도록 하는 방안이 가능할 것으로 보입니다.

7쪽입니다.

다음, 정보 공개 방법은 개정안들에서 구매자에게 고지하거나 자동차등록원부에 기재

하거나 하는 방법들을 제시하고 있는데 자동차등록원부 기재 방식은 자동차를 이미 구매한 소유자에게 배터리 정보가 제공된다는 점에서 판매 시 구매자에게 직접 고지하도록 하는 것이 바람직한 것으로 보았습니다. 그리고 이러한 공개 의무를 위반하는 경우에 대해서 조은희 의원안은 1000만 원 이하의 과태료를 부과하도록 하고 노종면·문진석·문금주 의원님 안들은 3년 이하의 징역이나 3000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는데 정보 미제공 행위에 유사한 처벌례 등을 고려할 때 과태료를 부과하는 방식이 적절한 것으로 보았습니다. 보고드린 내용을 반영해서 13쪽에 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

그리고 19쪽입니다.

이용우 의원께서 발의하신 배터리 이상감지장치를 장착하도록 의무화하는 내용입니다. 이 내용은 구동축전지의 이상 감지 시 차량소유자에게 즉시 통지할 수 있도록 장치를 장착하고 이를 통지받은 소유자는 즉시 검사를 받도록 의무화하며 검사에 응하지 아니할 경우에는 제작자가 국토부장관에게 통지하고 견인 조치하도록 하는 근거를 마련하고 있습니다.

먼저 이상감지장치 장착 자체를 의무화하는 것과 관련해서는 정부에서는 이러한 내용이 외국에서 이러한 장치의 의무 장착을 규정하고 있지 않은 상황이고 국제 기준도 없는 상황에서 수입차를 포함한 모든 차량에 이러한 장치 장착을 의무화하는 것은……

○손명수 위원 전문위원님, 국토부 의견은 국토부차관이 답변하니까 전문위원은 검토의견을 얘기하세요.

○전문위원 임종수 예, 알겠습니다.

그래서 이런 장치 장착을 현재 국제 기준이 없는 상태에서 장착하도록 의무화하는 것은 신중한 검토가 필요한 것으로 보입니다. 그리고 이상 상황이 발생하는 경우에 자동차 소유주가 즉시 검사를 받도록 의무화하고 있는데 단순한 정비 사유까지 모두 즉시 검사를 받도록 의무화하고 위반 시에 과태료까지 부과하는 것은 소유주에게 과도한 의무 부과로 판단된다는 의견입니다.

일단 이용우 의원님 안과 관련해서는 의무를 위반하는 경우에 과태료와 과징금을 부과하도록 규정하고 계신데 과태료·과징금 부과에 관련해서는 이러한 각종 의무가 부과될 것인지 여부가 결정되면 그와 연계해서 과태료·과징금 부과 여부를 결정하실 수 있을 것으로 보았습니다.

24쪽입니다.

구동축전지 등 핵심장치에서 동일한 결함이 반복해서 발생할 경우에 그 핵심장치의 안전성 인증을 취소하도록 하는 근거를 마련하고 시정명령 근거를 마련하는 문진석 의원님 안의 내용입니다.

먼저 핵심장치 등의 안전성 인증을 취소하도록 하는 것과 관련해서 결함이 반복되는 경우에 이를 신속하게 조치할 수 있도록 한다는 점에서 타당하다고 보았습니다. 다만 결함의 종류는 중대한 것부터 경미한 것까지 다양하게 있기 때문에 결함의 중대성 여부에 따라서 안전성 인증 취소 여부를 결정할 수 있도록 그 경중을 가려서 구분하여 적용할 수 있도록 하는 방안의 마련이 필요하다고 보았습니다.

다음, 개정안에서는 핵심장치 등에 결함이 발생한 경우에 국토부장관이 별도의 시정조치를 할 수 있도록 제도를 마련하고 있는데 현행법 31조에는 이미 자동차의 모든 제

작 결함에 대해서 국토부장관이 시정조치를 할 수 있도록 하는 제도가 마련되어 있기 때문에 핵심장치 등에 대해서만 별도로 시정명령 제도를 도입하는 경우에는 기존 제도와 중복될 수 있어 보입니다. 이에 대한 고려가 필요하다고 보았습니다. 그리고 이 사항들을 반영해서 28쪽에 수정의견을 제시해 드렸습니다.

그리고 31쪽 부칙입니다. 35쪽의 검토의견으로 보고드리겠습니다.

각 개정안들은 3개월, 6개월, 1년 등 시행일을 다양하게 규정하고 있는데 배터리 정보 공개 항목을 부령으로 위임하게 된다면 그 하위법령 개정을 위한 준비 기간이 6개월 정도 소요될 것으로 보여서 유예기간을 6개월 정도로 부여하는 것이 좋을 것 같고, 정보제공 및 핵심장치의 안전성 인증 취소와 관련해서는 적용례 등을 규정할 필요가 있어 보입니다.

이러한 사항들을 반영해서 36쪽의 부칙 수정의견을 제시해 드렸습니다.

○**소위원장 복기왕** 수고하셨습니다.

정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의합니다. 대부분 저희하고 협의를 거쳤고요.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

토론을 종결하도록 하겠습니다.

그러면 의사일정 제22항부터 31항까지 이상 10건의 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.

이 안건은 동일 제명의 대안을 지난 9월 1일 법안심사소위에서 의결한 바가 있으므로 이 내용을 통합하여 대안을 마련하도록 하겠습니다.

32. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2208327)

33. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2209503)

(12시11분)

○**소위원장 복기왕** 이어서 의사일정 제32항, 33항, 이상 2건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 소위 자료 1쪽 보고드리겠습니다.

손명수 의원께서 발의하신 개정안은 국토부장관으로 하여금 화물자동차 운수사업에 관한 기초자료 확보와 통계 작성을 위해서 실태조사의 근거를 마련하려는 것입니다. 이러한 실태조사는 계속 시행되어 왔으나 2024년을 끝으로 법적 근거가 미비하여 예산 확보가 어려워 사업이 종료된 바 있습니다. 이런 사항을 개선하기 위해서 이러한 실태조사 근거를 법률에 직접 명시하고자 하는 내용입니다. 다만 지난번 화물자동차법 개정안

이 처리된 바 있어서 조문 위치는 일부 수정이 필요한 것으로 보았습니다.

3쪽입니다.

화물운송 종사자격의 결격사유 기준일을 변경하고 운전면허가 취소되는 경우 화물운송 종사자격이 자동으로 실효되도록 하는 손명수 의원님의 개정안입니다.

4쪽을 보시면, 현재 화물자동차 종사자격의 결격사유와 관련해서 해당 결격사유를 판단하는 기준일이 1호와 2호는 종사자격 취득일을 기준으로 판단하는데 3호와 4호는 종사자격 시험일과 교육일을 기준으로 결격사유를 판단하도록 현행법에 규정되어 있습니다. 개정안은 이러한 결격사유 기준일을 통일하려는 것으로 별다른 문제점이 없는 것으로 보았고 다른 입법례에서도 시험과 교육일을 기준으로 대부분 결격사유를 판단하고 있는 상황입니다.

다만 이러한 결격사유가 적용되도록 하는 개정안의 취지를 담아서 조문을 구성할 때 도로교통법의 입법례를 감안한다면 결격사유에 해당하는 사람은 시험에 응시하거나 교육을 이수할 수 없다라고 명시하는 것이 보다 바람직한 것으로 보아서 수정의견을 제시했고, 안 제9조3호에는 각목의 내용을 제대로 반영할 수 있도록 일부 자구의 수정이 필요한 것으로 보았습니다.

그리고 7쪽에, 자동차 운전면허가 취소되는 경우 종사자격이 자동으로 실효되도록 하는 것은 별다른 문제가 없는 것으로 보았습니다.

그래서 12쪽부터 수정의견을 제시해 드렸습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 복기왕** 위원님들 토론해 주시기 바랍니다.

의견이 없으시면 토론을 종결해도 되겠습니까?

(「예」 하는 위원 있음)

o 의사일정 변경의 건

(12시14분)

○**소위원장 복기왕** 의결하기 전에 한 가지 말씀드리겠습니다.

지난 9월 1일 법안심사소위에서 동일 제명의 법률안을 수정 가결한 바 있어 해당 법률안을 오늘 심사한 법률안과 대안으로 함께 처리할 필요가 있습니다. 이에 의안번호 2201563번 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 오늘 의사일정에 추가 상정하여 국회법 제91조 2항 및 57조 제8항에 따라 번안 의결하고자 합니다.

해당 법률안을 의사일정 제44항에 추가 상정하여 바로 심사하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

없으면 바로 해당 안건을 추가 상정하여 번안 의결하도록 하겠습니다.

44. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(강대식 의원 대표발의)(의안번호 2201563)

○**소위원장 복기왕** 의사일정 제44항 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 상정합

니다.

그러면 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제32항, 제33항 및 44항, 이상 3건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

34. 항공안전법 일부개정법률안(이성권 의원 대표발의)(의안번호 2210058)

35. 항공안전법 일부개정법률안(조경태 의원 대표발의)(의안번호 2211196)

36. 항공안전법 일부개정법률안(차규근 의원 대표발의)(의안번호 2211671)

37. 항공안전법 일부개정법률안(정준호 의원 대표발의)(의안번호 2205346)

38. 항공안전법 일부개정법률안(손명수 의원 대표발의)(의안번호 2208147)

39. 항공안전법 일부개정법률안(이재강 의원 대표발의)(의안번호 2201371)

40. 항공안전법 일부개정법률안(홍기원 의원 대표발의)(의안번호 2208219)

41. 항공안전법 일부개정법률안(복기왕 의원 대표발의)(의안번호 2211310)

42. 항공안전법 일부개정법률안(윤종오 의원 대표발의)(의안번호 2211384)

43. 항공안전법 일부개정법률안(김영배 의원 대표발의)(의안번호 2211916)

(12시15분)

○**소위원장 복기왕** 의사일정 제34항부터 43항까지 이상 10건의 항공안전법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원, 먼저 34항부터 38항까지에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 소위 자료 1쪽 보고드리겠습니다.

이성권 의원님·조경태 의원님·차규근 의원님께서 발의하신 항공안전법은 지난 3월 경상북도에서 발생한 대형 산불 등의 피해를 예방하기 위해서 드론에 대한 적극적인 활용이 필요하다는 의견이 제시되고 있고 이를 반영해서 현재 시행규칙에 규정되어 있는 드론 등 무인비행장치의 적용 특례를 법률에 직접 상향하여 명시하려는 내용입니다. 이를 통해서 각종 재해나 재난을 효과적으로 예방·대응할 수 있는 기반을 마련할 수 있을 것으로 기대가 됩니다.

다만 개정안의 내용과 관련해서 일부 수정사항을 말씀드리겠습니다.

첫 번째는 131조의2의 2항에서 배제하고 있는 129조제2항은 무인자유기구 그라니까 드론이 아니라 풍선 같은 무인자유기구에 대한 조항이기 때문에 이 조항은 무인비행장치의 적용 특례와 관련이 없어서 이는 삭제할 필요가 있는 것으로 보았고.

다음 3쪽에, 무인비행장치에 특례를 주게 되는 경우에 현재는 통제공역을 비행하는 경우에 대해서만 특례를 주고 있는데 같은 항 1호에 있는, 127조 3항의 1호에 있는 고고도 비행에 대해서도 특례를 줄 수 있어야지만 효과적인 재해·재난 예방 및 대응에 활용할 수 있을 것으로 보이기 때문에 이에 대한 특례도 함께 규정하는 것이 필요한 것으로 보았습니다.

그리고 시행일은 부령의 개정이 필요한 것으로 보여 차규근 의원안에서 제시하고 있는

바와 같이 6개월의 유예기간을 둘 필요가 있는 것으로 보았습니다.

보고드린 내용은 11쪽과 13쪽에 수정의견으로 제시해 드렸습니다.

15쪽 정준호 의원님안 보고드리겠습니다.

정준호 의원님안은 항공교통서비스라는 업무의 수행 근거를 신설하고 이를 소속기관인 지방항공청이나 항공교통본부에 위임할 수 있도록 하게 하기 위해서 법률적 근거를 마련하려는 것입니다. 이를 통해서 국제민간항공기구인 ICAO에서 요구하는 서비스 제공 기능과 규제 기능의 분리를 도모하고자 하는 것으로 그 취지는 타당한 것으로 보았습니다. 다만 법안의 문구 중에 항공교통업무등의 표준화 및 평가와 항공교통업무등의 내용 확인 및 운영 평가에서 평가 업무가 중복되는 측면이 있어서 이를 수정하는 것으로 19쪽에 수정의견을 제시해 드렸습니다.

세 번째, 공해상의 비행방식 등을 명시하고 있는 손명수 의원안 보고드리겠습니다.

손명수 의원께서 제시하신 개정안은 현행 비행규칙의 적용대상을 항공기를 운행하는 ‘사람’에서 법인·기관·단체 등을 포함할 수 있는 ‘자’로 명시하고 공해상에서는 국제민간 항공협약 및 같은 협약 부속서를 준수하도록 의무를 명시하려는 것입니다. 이러한 개정안의 내용은 타당한 것으로 보았습니다.

마지막 개정안에 대해서는 별다른 수정의견이 없습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주십시오.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의합니다.

○**소위원장 복기왕** 그러면 34항부터 38항까지에 대한 위원님들 의견 있으시면 토론해주시기 바랍니다.

없으십니까?

그러면 이어서 39항부터 44항까지에 대해서 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 임종수** 항공안전법 5건의 법률안에 대해서 보고드리겠습니다.

소위 자료 1쪽입니다.

해당 법률안들은 지난번 소위에서 심사하신 바 있는 개정안들입니다. 지난 소위에서는 접경지역 주민들의 우려와 고통을 고려할 때 대북전단을 보낼 수 없도록 하는 법적 제재 조치가 필요하다라는 찬성 의견이 제시되었고 또 반면에 최근 대북전단 관련 단체에서 이러한 대북전단 살포를 일부 자제하고 있는 것이 확인되고 정부에서도 이들과 협의하고 있다는 점 등을 전체적으로 고려할 때 충분한 논의가 필요하며 헌법재판소의 판결 취지도 존중할 필요가 있다는 의견 등이 제시되었고 소위 심사결과는 정부 차원에서 다시 한번 안을 마련해서 계속심사하는 것으로 논의된 바 있습니다.

이 법안의 자세한 내용은 다시 한번 설명드릴 필요가……

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 복기왕** 정부 측 의견 주시기 바랍니다.

○**국토교통부제2차관 강희업** 전문위원 검토보고에 동의를 하면서요 저희가 그간에 과거 소위에서 이것 논의를 좀 했었는데 그때 부족한 부분에 대해서는 관계기관 협의라든지 관련 의원님들과의 협의를 거쳐서 이번에 방안을 새로 마련했다는 그 말씀을 드립니다.

○**소위원장 복기왕** 이 법안에 대해서 위원님들 토론하시겠습니까?

엄태영 위원님.

○**엄태영 위원** 본 항공안전법 일부개정법률안에 대해서 각 부처의 의견을 들어 보라 하셨는데 다 들어 보셨습니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예, 들어 봤습니다.

○**엄태영 위원** 어떤 의견이십니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희가 마련한 그 수정안에 대해서는 그간에 논란이 위헌성이라든지 과잉금지 이런 부분이 있었는데 큰 이견이 없었습니다.

○**엄태영 위원** 지금 항공안전과 관련해서 국방부 쪽에서는 ‘군용항공기와는 전혀 관련 없다, 무관하다’ 이런 답변이 왔었지요. 법무부 쪽에서는 ‘소관 부처가 아니기 때문에 별도 의견 제출이 어렵다’ 이렇게 왔었고, 통일부에서는 일부 담당자의 의견을 저희가 알아 봤더니 ‘이것은 남북관계발전법에서 규정하는 것이 맞다’ 이런 답변도 왔어요. 여기에 대해서 본 위원도 이게 대북전단 살포를 방지하기 위한 것이라면 남북관계발전법에 넣는 게 합당하다 이런 의견을 들 제출해 왔는데 항공안전과 전혀 관련이 없는 것을 억지로 끼워 넣어서 이 법안을 제출한 거라고 봅니다.

또 정부에서도 오물풍선을 북한에서 보내니까 그 원인이 우리 대북전단에 있다 보니까 이것을 원천적으로 차단하는 것이, 북한에서 오물풍선을 남쪽으로 보냄으로 인해서 항공 안전에 저해가 되기 때문에 우리가 먼저 대북전단 살포를 막아야 된다 이런 취지에서 입법이 된 걸로 알고 있는데 맞습니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 다시 한번 그 마지막 부분만 좀…… 죄송합니다.

○**엄태영 위원** 북한이 오물풍선을 보내는 걸 방지하기 위해서 우리가 선제적으로 대북 전단을 막아야지만 오물풍선도 막을 수 있다 이런 논리에서 이 법안이 개정되는 게 맞습니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 그것은 정부안이 아니기 때문에 이 부분에 대해서는 그렇게까지 말씀드리기는 어렵지만요 저희가 보기에는 그런 부분도 일정 부분 영향이 있다고 지금 판단을 하고 있고요.

그리고 거기다 추가해서 대북전단 부분도 실질적으로 올해만 해도 그게 한 19번 정도 —경찰청 자료입니다—다시 가지 않고 우리나라에 착륙한 그런 사례가 있습니다. 이런 걸로 본다면 비행금지구역에서 항공기 안전에 영향을 줄 수 있는 것으로 판단하고 있습니다. 즉 결론적으로 말씀드리면 북한을 자극하는 부분도 있지만 우리 내부적으로도 그런 부분이 있지 않나 이렇게 판단을 하고 있습니다.

○**엄태영 위원** 지금도 2kg 이상은 보낼 수 없도록 이렇게 법에 규정돼 있기 때문에 2kg 이하의 대북전단 살포에 대해서는 항공안전이나 이런 데 전혀 문제가 없다는 것이 국방부나 민간항공에서도 이렇게 확인이 되고 있습니다.

하여튼 간에 이 법 자체가 항공안전법이라고는 하지만 남북관계발전법에 넣는 것이 적당하다고 생각합니다. 여기에 대해서 어떻게 생각하십니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희는 금방 말씀드렸던 것처럼 이게 항공안전에도 어느 정도 영향은 있지 않을까라는 판단은 하고 있다는 말씀 드립니다.

○**엄태영 위원** 하여튼 우리가 이 법을 통해서 대북전단을 금지시킨다 해도 북한에서

오물풍선을 그동안 수백 차례 보냈듯이 또 안 보낸다는 보장도 없는데 이럴 경우에 북한 오물풍선 금지법도 우리가 만들어서 이로 인한 어떤 피해가 발생했을 시, 사실 북한 오물풍선으로 인해서 인천공항에 오물풍선이 투하돼서 항공안전에 위협이 됐던 적도 있지 않습니까? 그래서 북한을 상대로 우리가 피해보상까지 할 수 있는 여러 가지 법안을 관계부처에서 만들든지 아니면 우리가 소송을 걸든지 아니면 피해보상기금을 만들어서 피해지역에 또 피해자를 지원하는 그런 법도 함께 만들어야 되는데 국토부에서 이런 건 검토 안 해 보셨지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 아직은 검토하지 않았습니다.

○**엄태영 위원** 여하간 저희 당이나 저희 위원들 입장에서는 이 법안의 내용이 본 취지와 맞지가 않아서 다른 법안으로 옮겨야 된다는 생각을 하고 있습니다. 저희 당 의견이 또 그렇다 보니까, 거기에 대해서 저희는 이 항공안전법과 관련이 없는 내용이라서, 안전과는 전혀 무관한 내용이라서 이 법안에 대해서 반대를 합니다. 하여튼 남북관계발전법으로 다시 올릴 수 있도록 재검토를 요구합니다.

이상입니다.

○**소위원장 복기왕** 배준영 위원님 먼저 말씀하시고 나서……

배준영 위원님 하시지요.

○**배준영 위원** 양해해 주신다면 먼저 할까요?

저는 우선 접경지역 국회의원으로서 대북전단을 북한에 살포하는 행위 자체는 반대한다는 것을 이 자리를 통해서 명확하게 먼저 말씀을 드리겠습니다. 하지만 이건 법으로 만드는 것은 또 다른 차원의 문제인데.

차관님, 최근에 대북전단을 보내다가 문제가 되어 가지고 제재한 사례가 몇 개월간 있었습니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희 법에서는……

○**배준영 위원** 있었습니까, 없었습니까? 아시는 바 없지요?

○**국토교통부제2차관 강희업** 예.

○**배준영 위원** 없을 겁니다. 왜냐하면 지금 저희 지역구인 강화군도 그렇고 경기도도 그렇고 지자체장이 위험구역 설정 및 출입·행위 제한을 했기 때문에 못 하고 있습니다. 경기도는 그래서 파주, 연천, 김포 등을 지정해서 특사경 순찰하고 감시하고 있어요. 강화군은 강화군 전체를 지정해서 출입 통제, 준비, 운반, 사용을 금지하고 있습니다. 그리고 1차 법적 근거는 재난안전법 제41조, 제79조고요. 그리고 보조 병행 근거로는 경찰직무법 제5조, 제7조를 활용하고 있기 때문에 못 보내고 있는 겁니다.

그리고 무허가 전단 배포 제재 관련해서는 지금 행정명령도 병행하고 있는데 옥외광고물법 제20조제1항제1호에 대해서 법적 근거를 갖고 있고요. 그리고 현장 살포, 폐기, 오염 행위 제재로 보고 있어서 폐기물관리법 제8조, 제68조에 의해서 못 보내게 되어 있어요. 그래서 실제로 최근 6개월간, 경기도는 2024년 10월 16일부터 행정명령을 했고요, 그리고 강화도 행정명령은 2024년 10월 31일 났네요. 강화군 전역을 위험구역으로 설정하는 행정명령을 시행·공포해서, 주요 근거법은 재난 및 안전관리 기본법 제41조, 대북전단 살포 관계자의 출입 통제, 관련 물품의 준비·운반·살포·사용 금지, 위반 처벌을 예고했는데 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금 가능성을 얘기했고 읍면사무소 중심으로

단속반도 구성했고 군하고 경찰하고 협업도 하고 있고 현장순찰 강화를 해서 못 보내고 있습니다.

과잉금지의 원칙 아시지요? 그런데 이 법을 도대체 왜 만드는 거지요? 설명해 보세요.

○**국토교통부제2차관 강희업** 위원님, 사실 항공안전과 관련해서 여러 가지 우려사항들이 많은 것을 잘 아실 겁니다. 예를 들면 조류 충돌이라든지 그런 부분도 있고 그러는데, 아까 말씀드렸던 것처럼 두 가지 측면이 있는데 저희가 이렇게 보냈을 때 북한의 오물풍선 논란도 있지만 현실적으로……

○**배준영 위원** 아니요, 그러니까 지금 실제로 6개월 이상 대북전단 살포행위가 없고 아무런 문제가 없는데 왜 굳이 이 시점에 시급하게 정부에서 나서서 이 법을 통과해야 되는지 그걸 설명하라는 얘기예요, 제 얘기는.

○**국토교통부제2차관 강희업** 그래서 첫 번째로……

○**배준영 위원** 아니, 만에 하나 있을 수 있는 가능성에 대해서 말씀하지 마시고 지금 어떤 문제가 있기 때문에 이 법이 통과돼야 된다 그거에 대해서 말씀을 해 달라는 말씀이에요, 제 얘기는.

○**국토교통부제2차관 강희업** 저번에 대북전단이 우리나라에 떨어진 것만 경찰청 자료에 한 19번 정도 있기 때문에 이런 부분에 대해서는 항공안전 측면에서도 좀 위해의 요인이 있지 않나 저희는 판단을 하고 있습니다.

○**배준영 위원** 말씀 들어 보니까 지금 사례도 없고 시급하지도 않아요. 그런데 지금 이렇게 우리가 점심시간까지 하면서 시급하게 밀어붙이실 것 같은데 이유가 없다는 걸 말씀드리고.

그리고 제가 한 가지만 더 물어볼게요.

이 법을 만들 때 경기도하고 강화군하고 같이 협의하셨습니까? 협의한 근거 있으면 말씀해 보세요. 협의했습니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 하지 않았습니다.

○**배준영 위원** 왜 협의하지 않았어요? 제가 방금 말씀드렸다시피 경기도하고 강화군하고 많은 노력을 해 왔고 충분히 다 막고 그리고 이거 가지고 시행을 하고 있는데 왜 정작 일선에 가서는 이거를 협의도 안 하고 정부 마음대로 그렇게 합니까? 지난 동안에 도대체 뭘 한 겁니까?

○**국토교통부제2차관 강희업** 저희는……

○**한준호 위원** 이렇게 타박을 할 사안은 아닌 것 같은데요.

○**배준영 위원** 잠깐만요, 제가 마무리할게요.

○**한준호 위원** 이것 정부를 타박할 사안입니까?

○**배준영 위원** 정부에서 수정안을 내고 하셨다니까 그리고 정부 수정법안을 협의하셔서 갖고 오셨다니까 제가 읽어 드리겠습니다.

법 제127조제5항 신설했어요. 그래 가지고 기상관측이라든지 학교 교육, 오락, 놀이, 비행승인 이런 경우에는 띄워도 된다고 하셨잖아요. 그런데 강화군에 제가 물어보고 그러니까 이렇게 되면 더 우려스러운 상황이 있다 이겁니다. 강화군에서 지금 일체 못 띄우게 하고 있습니다, 수개월 동안. 그래서 아무 문제가 없어요. 그런데 이 법이 정부 수정안대로 통과되면 예를 들어서 대북전단을, 이상한 전단을 살포할 사람들이 차를 타고 들

어온단 말입니다. 그래서 학교 교육, 오락, 놀이, 개인 취미로 날린다고 그러면 강화군에서 그걸 못 막습니다. 경기도에서 못 막아요. 그 차에 뭐가 들어오고 어떤 의도인지…… 그걸 어떻게 통제합니까? 지금은 아예 그냥 막아 버리거든요. 막아 버려서 지금 못 띄우는데 이런 엉터리 조항까지 만들어서 하게 되면 오히려 더 악화된단 말입니다. 무슨 말씀인지 아시지요? 재검토가 필요하다는 얘기입니다. 이 법을 항공안전법에서 한다는 것 자체가 무리인 거는 다른 위원님들도 충분히 말씀하셨는데 이렇게 출속으로 해 가지고 실질적으로 접경지역에 더 피해가 가면 어떻게 하겠습니까?

제가 이 얘기 하기 싫은데요. 지난 문재인 정권 때 임대차 입법, 제가 국토위는 아니었지만 소위나 전체회의, 우리 동의 받지 않고 그냥 일사천리로 해 가지고 서울 아파트값이 2배나 올랐어요. 그런 상황 또 안 온다고 확인하실 수 있으세요?

○한준호 위원 그건 그렇게 정의하실 내용이 아니에요.

배준영 위원님, 그걸 그렇게 말씀하십니까?

○배준영 위원 잠깐만요, 제가 발언 중이에요.

○한준호 위원 아니, 발언을 그렇게 본인의 주관적 생각을 가지고 객관화시켜서 말씀하시면 어떡합니까?

○소위원장 복기왕 위원님, 정리해 주십시오.

○배준영 위원 정리할게요.

그래서 다시 말씀드리지만 이 법안을, 이미 저희가 접경지역에 충분히 통제를 하고 있는데 법을 새롭게 개정을 해서 하는데 그 정당성도 인정 안 되고 두 번째, 이런 근거 조항이라든지 수정안을 해 가지고 오히려 더 상황도 악화시키고. 이렇게 출속으로 하면 안 되니까 정부에서 좀 더 충실한 검토를 하든지 이 법을 다른 법에서 충실히 다루든지 해야 된다는 게 제 주장입니다.

마치겠습니다.

○한준호 위원 접경지역이시라고 말씀하시니까 괜찮으시면……

○김희정 위원 발언권 얻고 얘기하세요.

○한준호 위원 발언을 양보받으려고 지금 얘기하는 것 아니에요?

○소위원장 복기왕 이 부분에 대해서는 이미 여야가 다른 입장을 갖고 있다라는 것을 다 알고 있고 그리고 찬성 의견과 반대 의견들이 이미 많이 확인되어서 이 자리에서 우리가 반복적으로 토론하는 것에 대한 유의미함이 있을까라는 생각이 들기도 합니다. 하지만 우리가 이 법안을 완성해 가는 과정 속에서 이런 토론 과정이 있었다라는 것을 우리 국회 역사에 남기고자 오늘 토론을 듣는 것이고요. 이미 이 부분은 정쟁화되어서 서로의 의견이 극단으로 좀 찬반으로 나뉘고 있다라는 것은 우리도 알고 국민들도 알고 있습니다.

반대 의견 두 분 들었으니까 찬성 의견 또 듣고 나서 이후 진행하도록 하겠습니다.

짤막하게 해 주십시오.

○한준호 위원 저도 짤막하게 하겠습니다.

법이라는 게 후속적 조치를 취하면 국민들 삶에 영향을 미칠 수가 없습니다, 미리 준비를 해야지요.

이 대북전단이 한 6개월여 정도 정지가 되어 있는 것은 잘 생각해 보십시오, 12·3 비

상계엄 이후입니다. 윤석열 정부에서 대북전단 문제로 얼마나 문제가 있었습니까? 어제 혹시 기사 보셨는지 모르겠는데……

○**배준영 위원** 작년 10월부터 안 날렸어요.

○**한준호 위원** 윤석열 정부 통일부에서 우파 대북단체에 보조금을 2억 원 지급했다 이런 기사도 나오고 있지 않습니까?

○**배준영 위원** 계엄이랑 아무 상관없어요.

○**한준호 위원** 제가 지금 발언하고 있지 않습니까?

그리고 남북기본합의서 읽어 보셨습니까? 총 5장 25조로 되어 있는데 남북합의서에 기본을 두고 있는데 윤석열 정부 때 9·19 남북군사합의서 효력 정지 검토하고 있었지 않습니까? 대북방송은 또 어떻습니까? 저도 고양시라 접경지역인데 이런 문제를 가지고 국민들 삶이 피폐해졌기 때문에 미리 법을 준비해서 이런 사안들이 발생하지 않도록 하자는 것이지, 이거를 정쟁으로 가져갈 문제입니까? 저는 그래서 이 법에 대해서……

아니, 개인적으로 위원님들께서 남북관계발전법을 자꾸 얘기하시는 데 이거 5장 별로 양이 얼마 안 돼요. 그런데 기본적으로 전부 다 남북합의서에 기본하고 있단 말이에요. 그런데 이거를 부정하고 이거를 없애기 위해서 노력했던 정부에 계시던 분들이 갑자기 남북관계발전법에, 발전 관련된 법률에다 담자라고 얘기하는 건 이율배반적이지 않습니까? 그렇기 때문에 기본적으로 항공안전법에 담아서 이 조항들을 미리 준비하자는 것이지…… 어떻게 하려고 하십니까? 남북관계발전법 관련해 가지고 이거 논의하면 남북합의서나 이런 것들 기준에 가지고 계시던 입장들 다 바꿔 가지고 동의하실 생각이 있으신 건가요? 그게 기본이 돼야 되지 않겠습니까?

그래서 이거를 정쟁으로 바라보면 한없이 정쟁이기는 하지만 대북전단 북으로 보내는 것 금지해야 되고 대북방송 역시 남북관계를 악화시키기 때문에 금지해야 되고, 특히 접경지역에 계신 분들이라면 이 부분에 대해서 국민 삶에 영향 미친 것 다 알고 계시는데 이거를 왜 반대하는 겁니까? 미리 준비하자는 의미에서 저는 찬성 입장입니다.

○**소위원장 복기왕** 마지막으로 손명수 위원님.

○**손명수 위원** 짧게 하겠습니다.

지금 야당 위원님들 발언 들어 보니까 다들 필요성은 인정하시는 데 다른 법에서 하자 이런 취지이신 것 같아요. 지금 두 분 발언을 그렇게 저는 이해를 했습니다.

이게 무인비행기도 분명히 비행체고 그래서 항공안전법에서 규정하는 게 무리가 없고 접경지역 주민들의 삶을 위해서도 또 남북 긴장 완화를 위해서도, 이게 사실 진보·보수의 문제가 아니잖아요. 남북 긴장 완화는 또 통일 이런 것들은 보수정부에서 더 강하게 주장하셨던 적도 있고 하니까 이거는 필요할 것 같아요.

아까 우리가 과잉 입법 얘기도 했습니다마는 이러한 내용이야말로 어느 법에서 정하면 어떻습니까? 그리고 특히 이것은 무인비행기는 비행체의 일종이기 때문에 항공안전법에서도 규정하고 또 필요하면 다른 법에서도 규정을 하고 해서 남북 긴장을 완화시키고 접경지역 주민들의 피해를 줄이는 것이 저는 타당한 입법이라고 생각이 되니까요 오늘 처리했으면 좋겠습니다.

이상입니다.

○**김희정 위원** 복기왕 위원장님, 저 발언 신청합니다.

○소위원장 복기왕 짤막하게 해 주십시오.

○김희정 위원 저희가 지금 다루고 있는 법안이 항공안전법입니다. 항공안전법의 1조 목적에는 어떻게 되어 있느냐 하면 항공기나 경량항공기 또는 초경량비행장치의 안전하고 효율적인 항행을 위한 방법 그리고 국가, 항공사업자 및 항공종사자 등의 의무 등에 관한 사항 이렇게 되어 있거든요. 그런데 기존의 법안을 굳이 수정하지 않으면 2kg 이하이기 때문에 여기에 제한이 없습니다. 그런데 2kg라는 규정은 기존의 항공안전과 무관하기 때문에 유지하던 수치입니다. 그런데 그 수치를 손댑으로써 지금 굳이 항공안전법에 가지고 오려고 꼼수를 두고 있거든요. 그래서 항공안전법의 취지와 맞지 않다는 말씀을 드립니다. 특히 하고자 하는 목적이 정말로 항공의 안전과 관련된 내용이 아니라 대북 풍선이나 전단을 금지하고자 하는 목적을 분명하게 말씀을 하고 계십니다. 그렇다면 이 법의 취지를 건드리기 때문에 이 법과 맞지 않다는 말씀을 먼저 드립니다.

아울러서 그러면 다른 법에서 논의를 해야 되지 않느냐고 얘기를 한 부분은 뭐냐 하면 이 취지에 동의한다는 게 아니라 이미 다른 법에서는 위헌 판결을 받았고 그게 막혔기 때문에 이렇게 우회 입법을 한다는 취지에서 말씀을 드린 겁니다.

얼마 되지도 않았습니다. 2023년 9월에 대북전단 살포 금지가 헌법이 보장한 표현의 자유를 과도하게 제한한다고 위헌결정을 받은 바가 있습니다. 정확하게 남북관계발전법의 2개 조항이 위헌 판결을 받았습니다. 그러다 보니 이것을 명시해야 되는 그 법안에서 처리를 못 하니 이런 식으로 관련도 없는 우리 상임위의 항공안전법에 무슨 하부 명령 내리듯이 가지고 온 것 아닙니까.

국토부차관님께 질문합니다.

이게 항공안전법의 본인 직무와 관련이 있다고 생각하십니까?

○국토교통부제2차관 강희업 저는 관련이 있다고 보고 있습니다.

○김희정 위원 그동안 쭉 그랬습니까?

○국토교통부제2차관 강희업 그간에는 법제화가 되지 않았기 때문에……

○김희정 위원 그러면 그동안 법제화 왜 안 했습니까? 2kg라는 수치 그동안 얘기 안하고, 평생 국토부에 계셨었잖아요. 그리고 지금 관계부처에서 가지고 왔습니다. 부끄러운 줄 아세요, 국토부!

○소위원장 복기왕 토론하는 자리니까……

○김희정 위원 항공안전에 영향이 없거나 미비한 일반 풍선에도 적용되어 국민들에게 과도한 규제가 가해지게 되며 이와 더불어 불법 사례가 증가하여 민원 발생의 소지가 클 것으로 예상된다라는 국방부 의견이 있고요.

기상청에서도 재해예방 및 위험기상 감시 등 공익 목적 기상관측용 기구는 비행금지구역에서 비행승인의 예외를 마련할 필요가 있다, 즉 대북전단 막자고 다른 것까지 다 방해하는 행위가 있다는 것에 대해서 얘기를 하고 있습니다.

역시 법무부에서도 제가 방금 지적했듯이 항공안전법의 취지라는, 본법과 맞지 않다는 의견이 오고 있습니다.

주무부처에서 평소에 그렇게 소신이 있었으면 했어야지요. 이게 어딜 봐서 항공안전과 관련된 겁니까? 명확하게 대북전단 풍선 규제 관련이라고 법의 목적이 나와 있는데 이게 항공안전법 1조의 목적과 어디 부합합니까? 우리 부처가 언제부터 국방부나 통일부

나 외교부가 해야 될 일을 하청받아서 하는 부처로 변했습니까? 그러면 그렇게 큰 항공기 사고 난 것에 대해서는 책임 못 지고 있어요?

○한준호 위원 그 전 정부에서도 많이 했어요. 정부 바뀐 지 6개월도 안 됐습니다. 그 전 정부에서는 어떻게 했는데 도대체 정부 얘기를 자꾸 꺼내요?

○소위원장 복기왕 위원님, 충분하게 서로의 의견에 대해서 주고받았기 때문에……

○김희정 위원 저는 뭐냐 하면, 예를 들어서 위원들은 각자 정치적인 입장에서 얘기할 수 있다고 보지만 정부부처는 소신을 가지고 자기 주무부처 법인지 아닌지 정도는 알고 있는 사람이 최고 수장으로서 여기 나와야지요.

○한준호 위원 그것을 남 얘기하듯 하지 마세요.

○김희정 위원 무슨 남 얘기하듯이 해요?

○한준호 위원 그 전 정부에서 어떻게 했는데……

○소위원장 복기왕 충분히 말씀하셨으니까 이제 토론을 마무리해 주십시오.

○김희정 위원 다시 한번 정리하겠습니다.

1번, 위헌 판결 받았다. 위헌 판결 받았기 때문에 위헌 판결 받은 법안을 법안 이름만 바꿔서 하기에는 무리가 있다. 2번, 항공안전법과 상관이 없다. 3번, 이것은 대북전단 풍선 규제뿐만 아니라 이 정권 들어서 오랫동안 지속되었던 대북라디오 방송이라든지 TV 방송 등 과거 진보정권에서 노벨평화상 받았던 대통령 시절에도 멈추지 않았던, 북한 주민들을 고립시키지 않고 알권리를 위해서 취해 왔던 그런 여러 가지 일련의 조치를 멈추는 것과 같은 궤를 하고 있다.

그래서 우리 법과 상관이 없더라도 북한 주민을 더욱 고립시키고 북한 정권에만 도움을 주는 그런 법안이기 때문에 우리 상임위원회에서 진정한 항공안전 얘기를 하지 못하고 이런 식으로 정치적인 의제 가지고 온 것에 대해서 심히 유감을 표합니다.

○한준호 위원 그러면 대북전단도 보내고 대북 확성기 다시 풀자는 얘기입니까? 말씀을 그렇게 하세요?

○소위원장 복기왕 충분한 의견이 오간 것 같고 저도 이 법을 대표발의한 의원으로서 굉장히 모욕적인 말씀까지 들었음에도 불구하고 참겠습니다. 왜냐하면 찬반에 대해서 아까 말씀드렸던 것처럼 이미 충분하게 서로의 입장이 확인이 되었고 이 법이 왜 필요한지에 대해서도 우리는 잘 알고 있습니다.

그래서 토론을 종결하도록 하겠습니다.

(일부 위원 퇴장)

의사일정 34항부터 43항까지, 이상 10건의 항공안전법 일부개정법률안을 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

이상으로 오늘 회의를 마치겠습니다.

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

오늘 회의를 위해서 협조해 주신 위원님 여러분 또 차관님을 비롯한 관계 공무원 여러분

분 그리고 국회직원 여러분, 보좌직원 여러분 모두 수고하셨습니다.
산회를 선포합니다.

(12시46분 산회)

○출석 위원(14인)

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

○출석 전문위원 및 입법심의관

전문위원 임종수

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부

제2차관 강희업

교통물류실장 엄정희

모빌리티자동차국장 김홍목

물류정책관 김근오

공항정책관 김홍락

임시회의록