

제346회국회
(정기회)

환경노동위원회회의록 (환경소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2016년11월22일(화)

장 소 환경노동위원회소회의실

의사일정

1. 대기환경보전법 일부개정법률안
2. 대기환경보전법 일부개정법률안
3. 대기환경보전법 일부개정법률안
4. 대기환경보전법 일부개정법률안
5. 대기환경보전법 일부개정법률안
6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안
7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안
8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안
9. 악취방지법 일부개정법률안
10. 악취방지법 일부개정법률안
11. 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부개정법률안
12. 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부개정법률안
13. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안
14. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안
15. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안
16. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안
17. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안
18. 화학물질관리법 일부개정법률안
19. 화학물질관리법 일부개정법률안
20. 소음·진동관리법 일부개정법률안
21. 소음·진동관리법 일부개정법률안
22. 소음·진동관리법 일부개정법률안
23. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안
24. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안
25. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안
26. 한강수계 상수원수질개선 및 주민지원 등에 관한 법률 일부개정법률안
27. 습지보전법 일부개정법률안

상정된 안건

1. 대기환경보전법 일부개정법률안(임이자 의원 대표발의) 3
2. 대기환경보전법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의) 3
3. 대기환경보전법 일부개정법률안(하태경 의원 대표발의) 3
4. 대기환경보전법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의) 3

5. 대기환경보전법 일부개정법률안(강병원 의원 대표발의)	3
6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)	3
7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(하태경 의원 대표발의)	3
8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)	3
9. 악취방지법 일부개정법률안(박순자 의원 대표발의)	23
10. 악취방지법 일부개정법률안(임이자 의원 대표발의)	23
11. 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부개정법률안(신보라 의원 대표발의)	24
12. 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)	24
13. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)	27
14. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(신상진 의원 대표발의)	27
15. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(김동철 의원 대표발의)	27
16. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)	27
17. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(고용진 의원 대표발의)	27
18. 화학물질관리법 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)	29
19. 화학물질관리법 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)	29
20. 소음·진동관리법 일부개정법률안(김삼화 의원 대표발의)	36
21. 소음·진동관리법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)	36
22. 소음·진동관리법 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)	36
23. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)	46
24. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안(김삼화 의원 대표발의)	46
25. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안(정부 제출)	46
27. 습지보전법 일부개정법률안(노웅래 의원 대표발의)	52
23. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)(계속)	54
24. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안(김삼화 의원 대표발의)(계속)	54
25. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안(정부 제출)(계속)	54
1. 대기환경보전법 일부개정법률안(임이자 의원 대표발의)(계속)	54
2. 대기환경보전법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)(계속)	54
3. 대기환경보전법 일부개정법률안(하태경 의원 대표발의)(계속)	54
4. 대기환경보전법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의)(계속)	54
5. 대기환경보전법 일부개정법률안(강병원 의원 대표발의)(계속)	54
6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)(계속)	54
7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(하태경 의원 대표발의)(계속)	54
8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)(계속)	54

(10시00분 개의)

○소위원장 한정애 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제346회 국회(정기회) 제1차 환경소위원회를 개의하겠습니다.

20대 국회 첫 번째 환경소위원회를 개의하게 되었는데요. 위원님들 많이 협조해 주시기 바랍니다.

바쁘신 가운데도 회의에 참석해 주신 소위원님들께 감사하다는 말씀 드리고 가능한 한 많은 법안들이 이번 소위에서 논의되고 또한 통과될 수

있기를 바라겠습니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

회의진행 방식은 오늘 의사일정에 따라 심사하되 심사대상 법률안 중에서 동일 제명의 법률안 또는 병합심사가 필요한 안건들은 일괄 상정하여 병합심사를 하도록 하겠습니다. 심사방법은 수석전문위원의 설명과 정부의 의견을 청취한 후에 위원님들이 심사하는 순서로 진행하겠습니다. 또 심사가 끝나고 이견이 없으면 바로 의결까지 마치고 다음 의사일정으로 넘어가겠습니다.

특히 정부 측에서는 담당자가 답변하실 경우에

는 위원장의 허가를 얻어 답변해 주시고 직위와 성명을 밝혀 주시기 바랍니다. 그리고 위원님들이 예산소위에 참여하신 위원님들도 좀 계셨을 텐데요. 법안소위에서는 예산소위 때처럼 막 말씀을 하시면 정돈이 안 되기 때문에 반드시 위원님들도 위원장께 발언 허가를 받으시고 순서대로 해 주셔야지 이것은 법률안이기 때문에 정돈이 제대로 될 수 있다는 것을 사전에 양해말씀을 드리겠습니다.

그러면 의사일정에 들어가도록 하겠습니다.

1. 대기환경보전법 일부개정법률안(임이자 의원 대표발의)
2. 대기환경보전법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)
3. 대기환경보전법 일부개정법률안(하태경 의원 대표발의)
4. 대기환경보전법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의)
5. 대기환경보전법 일부개정법률안(강병원 의원 대표발의)
6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부 개정법률안(이용득 의원 대표발의)
7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부 개정법률안(하태경 의원 대표발의)
8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부 개정법률안(문진국 의원 대표발의)

(10시03분)

○소위원장 한정애 의사일정 제1항부터 제5항까지 임이자·이용득·하태경·이원욱·강병원 의원이 각각 대표발의한 대기환경보전법 일부개정법률안, 의사일정 제6항부터 제8항까지 이용득·하태경·문진국 의원이 각각 대표발의한 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안을 일괄하여 상정하도록 하겠습니다.

그러면 수석전문위원께서 먼저 설명해 주시기 바랍니다.

○수석전문위원 손충덕 먼저 1쪽입니다.

하태경 의원님께서 발의하신 대기환경보전법 일부개정법률안 그리고 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안 두 건에 대해서 먼저 보고드리겠습니다.

두 건의 개정안은 내용은 같습니다. 자동차 등록 말소 시 배출가스저감장치, DPF장치하고 LPG 엔진을 반납하도록 되어 있는데 개정안은 금전으

로 납부할 수 있게 해 달라는 내용입니다.

2쪽입니다.

현물 반납 시에 비용이라든지 불편 문제를 해소할 수 있기 때문에 개정안은 타당한 것으로 보이고요. 다만 개정안에서는 보증기간이 경과하지 않은 장치만 현물로 반납 받아 재사용하기 위해서 보증기간이 경과한 경우에만 금전납부를 가능하도록 하고 있습니다. 그래서 현재 대부분 보면 재사용하지 않고 매각하고 있는 실정이기 때문에 보증기간 경과 여부와 관계없이 금전납부가 가능하도록 수정하는 것이 더 타당한 것으로 보입니다. 그리고 수도권 대기환경개선에 관한 특별법도 내용이 사실상 같기 때문에 설명은 생략하도록 하겠습니다.

그리고 11쪽에 시행일과 관련해서 부칙에서 두 개정안 모두 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 되어 있는데 두 개정안 모두 준비기간을 고려해서 공포 후 1년이 경과한 날부터 하는 것이 좋을 것 같고요. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 개정안의 경우에는 과태료와 관련해서 '이 법 시행 후 최초로 성능점검결과를 제출하지 않는 자부터 적용한다'라는 적용례를 신설할 필요가 있는 것으로 보입니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 다음은 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 수석전문위원 검토보고안에 대해서 수용을 하겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

○강병원 위원 2페이지에 보면 현재 반납된 장치를 거의 대부분 재사용하지 않고 매각하고 있다 그랬지 않습니까? 어디에 매각되고 그 매각된 장치는 어떻게 다시 사용이 되나요, 아니면 고철로 팔리나요?

○환경부기후대기정책관 나정균 DPF에 귀금속이 포함되어 있어서 귀금속을 추출을 해냅니다. 추출해서 그것을 금전으로 하는 것이고요. 대부분이 재사용되는 일은 좀 드물고 대부분 귀금속 추출해서 그것을 현금화합니다.

○소위원장 한정애 신보라 위원님.

○신보라 위원 우선 대기환경보전법 개정안의 취지가 저감장치 반납을 금전으로 대체하게 하면서 행정 불편이나 비용을 줄게 해서 결국 자동차 소유주나 지자체 등에 다 이득을 줌 주자라고 하

는 것이 개정의 요지인 것 같은데 맞는 거지요?

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**신보라 위원** 전문위원 검토보고서를 제가 살펴봤었는데 저감장치 종류나 크기가 다 제각각이고 아까 말씀하셨던 귀금속 함량 이런 여부 등에 따라서 납부 금액이 좀 달라질 수도 있을 것 같은데……

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**신보라 위원** 개정된 법이 시행되게 되면 납부 금액은 어떻게 결정되고 반영되게 되는 것인지 묻고 싶습니다.

○**환경부차관 이정섭** 시행규칙에 고시를 하게 되어 있습니다. 그래서 그것을 하면 어떤 장치의 경우에는 금액 얼마 이런 식으로 표시가 되기 때문에 그것에 맞는 금액을 납부하면 반납한 것으로 하는 그런 규정을 마련할 겁니다. 그래서 그 준비기간을 감안해서 시행일을 1년으로 해 주셨으면……

○**신보라 위원** 1년?

○**환경부차관 이정섭** 예.

○**신보라 위원** 저도 서로의 어떤 편의가 있고 금전으로 납부하게 된 이후에도 저감장치 처리가 지금과 같이 이루어지게 된다면 개정안에 동의합니다.

○**소위원장 한정애** 다른 위원님들 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

의결은 저희가 논의하는 것이 있으니까 다 끝까지 하고 한꺼번에 하도록 하겠습니다.

다음 것 수석전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**수석전문위원 손충덕** 12쪽을 봐 주시기 바랍니다.

이용득 의원님께서 발의하신 대기환경보전법 일부개정법률안 그리고 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안입니다.

두 개정안도 내용은 같은데요. 먼저 현재 환경부장관이 수립하는 대기환경개선 종합계획 수립주기가 10년으로 되어 있는데 이것을 5년으로 단축하는 내용하고 종합계획의 내용에 직전 종합계획에 대한 평가를 포함하자는 내용입니다. 그리고 환경부장관이 수립하거나 변경된 종합계획을 국회 소관 상임위원회에 보고하도록 하는 내용입니다.

현재 수립주기 10년에서 5년으로 단축하는 것은 정부에서 좀 부정적인 입장이고요. 두 번째,

직전 계획에 대한 평가를 포함하도록 하는 사항은 지금도 그것을 포함하고 있기 때문에 개정해도 특별한 문제는 없을 것 같습니다. 그리고 국회 소관 상임위원회에 보고하는 내용은 국회에서 필요하면 언제든지 보고를 받을 수 있고 또 홈페이지 등을 통해서도 이런 것이 다 공개되고 있기 때문에 개정 실익은 좀 미흡한 것으로 보입니다. 이상입니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 먼저 계획 수립 관련해서는 현재 10년으로 되어 있고 5년마다 수정할 수 있도록 되어 있습니다. 그래서 굳이 법에 5년으로 하게 되면 매 5년마다 해야 되는 약간 경직화 되는, 꼭 수립해야 되는 그런 경향이 있어서 융통성 있게 10년 계획 자체가 큰 변동이 없다 그러면 그대로 가고 아니면 5년마다 바꿀 필요가 있다면 바뀌어나가는 그런 형태로 하는 것이 좋을 것 같아서 이것은 개정안 자체를 수용 안 하는 쪽으로 검토를 했고요.

두 번째, 평가를 포함하는 내용은 수용을 하겠습니다.

그리고 세 번째, 국회 소관 상임위에 보고하는 것은 원래 보고 잘 하고 있다고 저희들은 판단하고 있기 때문에 굳이 법으로 명문화하는 것보다는 현재처럼 보고를 하는 것으로 그렇게 하는 것이 낫지 않을까 싶은 생각이 듭니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

송옥주 위원님.

○**송옥주 위원** 여기에 보면 대기환경개선 종합계획 수립주기가 있는데 환경부 측에서는 이 기간이 10년이 적합하다고 말씀을 하셨어요. 그런데 전문위원 의견 13페이지를 보면 수립주기 단축이 꼭 없는 사항은 아닌 것이고요. 환경여건 변화 등 신속히 반영할 부분이 있거나 계획의 현실적합성 제고를 위해서 다른 분야에서는 기본계획 수립주기가 5년인 사례도 다수가 있다는 부분이 있습니다.

그래서 제 생각에는 대기환경 관련된 부분도 더 정확하고 그리고 국민의 건강과 안전을 위한 부분을 전망한다는 차원에서 이 수립주기는 5년 정도로 단축할 수 있다고 보고요. 다만 기본계획 상임위 보고와 관련되어서는 환경부에서 잘 보고

를 하고 있다고 그러니 이것은 법률에 담지 않아도 될 것 같은 생각은 듭니다.

○소위원장 한정애 이상돈 위원님 먼저 말씀하시고 임이자 위원님.

위원님들 발언은 아시다시피 다 속기록에 기록이 되어야 되기 때문에 가능하면……

○이상돈 위원 일반적으로 기본계획 대기, 수질, 폐기물 다 10년 주기로 합니다. 그리고 이것을 5년 하게 되면 불필요하게 비용 또 공무원들 인력이 낭비되는 것이 많고 그리고 직전 계획의 평가를 포함한다는 것도 사실 지금까지 대개 해 왔기 때문에 구태여 이것을 하게 되면 지금까지는 직전 계획도 평가하지 않았느냐 오히려 이렇게 될 수가 있기 때문에 저는 구태여 개정을 할 필요성은, 실익은 별로 없지 않은가 생각합니다. 저는 현행법대로 하는 것이 오히려…… 개정하는 것이 별 실익이 없다고 봅니다.

○소위원장 한정애 다음 임이자 위원님.

○임이자 위원 저도 이상돈 위원님과 생각이 같은데요. 4항에 보면 종합계획이 수립된 날부터 5년이 지나거나 종합계획의 변경이 필요하다고 인정되면 할 수 있도록 되어 있기 때문에 5년으로 못 박지 않아도 필요성이 있을 때는 이 4항을 근거로 해서 할 수 있겠다는 생각이 들어서 현행법을 그대로 유지하는 게 좋을 것 같다는 생각이 듭니다.

○소위원장 한정애 신보라 위원님 말씀해 주십시오.

○신보라 위원 차관님께 여쭙 볼게요.

아까 이상돈 위원님께서 대기, 수질 이런 것들이 대부분 10년 주기로 계획이 되어 있다고 하셨는데 예컨대 청소년 이런 것 보면 5년 계획을 세우고 있기도 합니다. 그러니까 환경 분야의 어떤 특수성이 있는 것인지가 궁금하고, 10년 주기의 계획을 5년 주기로 단축하게 될 경우 기본계획이 10년 그다음에 그것에 따른 부처별로 계획이 한 2~3년 정도가 걸린다 이런 검토보고가 있던데 그것은 어떤 연유에서 그런 것인지를 설명해 주시면 도움이 될 것 같습니다.

○환경부차관 이정섭 그러니까 5년마다 하느냐, 10년마다 하느냐 그것은 정책적인 판단에 따라서 주로 하는 것인데요. 5년마다 하게 되면 너무 기본적인 계획 자체가 자주 바뀐다는 그래서 오히려 장기적인 목표 설정에 따라서 중장기적인 전략을 고민하지 않고 5년 단위로 수시로 바꾸는

이런 형태기 때문에 기본계획은 보통 중장기로 가는 경향이 있습니다. 그래서 길게 멀리 바라보고 계획을 수립해서 중장기적인 목표를 어디로 가져갈 것이냐 이렇게 꾸리는 게 일반적이고 그에 따르는 구체적인 실행계획을 수립하거나 할 때 3년, 5년 단위로 중단기 계획을 수립해서 그 부분에 대한 구체적인 실행계획을 만드는 게 일반적입니다.

그래서 이것은 5년이나 10년이나가 중요하기보다는 얼마나 멀리 바라보느냐에 따라서 장기 기본계획 이런 것이고, 조금 단기적으로 바라보고 구체적인 계획을 수립할 수 있느냐 하는 게 실행 계획이고, 이렇게 생각을 하시면 될 것 같습니다.

○河泰慶 위원 기본계획에는 무슨 내용이 들어갑니까?

○환경부차관 이정섭 일단은 중장기 목표가 들어가구요. 거기에 따라서 추진하게 되는 기본원칙, 전략 이런 부분들이 들어가고, 개략적으로 10년 동안 어떠한 계획들을, 어떠한 정책들을 추진할 것인지 하는 러프한 부분이 들어가구요. 그에 대해 구체적으로 이것을 어떻게 도입하고 어떤 내용, 아주 구체적인 내용, 세부적인 내용을 어떤 것들을 넣을 거고, 시기는 언제로 할 거고, 이런 부분들에 대해서는 세부 중단기 계획에서 포함시키는 그런 경향이 있습니다.

○河泰慶 위원 기본계획 개념 자체가 장기계획이네요?

○환경부차관 이정섭 예, 그렇습니다.

○소위원장 한정애 위원님들, 다시 한 번 말씀드립니다. 발언권을 얻고 말씀해 주시면 되겠습니다.

저도 하나만 질문을 하겠습니다.

지난 10년 동안 수도권 대기질 관리를 위해서 한 4조 정도 저희가 투입을 했습니다. 그런데 실지로 각 대기오염물질별 농도 저감효과라든지 이런 것을 보면 거의 효과를 가져오지 못한 것들도 있습니다, 실질적으로. 그래서 그렇게 따져보면 그 10년 목표로 봤을 때 애초에 말씀하셨던 장기적 목표가 과연 달성이 된 것인지가 하나 묻고 싶고요.

또 하나는 이번에 6월 달에 정부 차원에서 전체적으로 미세먼지 대책이라고 해서 발표를 한 것이 사실은 어떻게 보면 수도권 대기질 관리와 관련된 것이 대부분입니다. 그러면 이런 것들이 다시 변경이 되어질 때 기본적인 기본계획상의

어떤 변경이 주어지는 것인지, 그 두 가지만……

○**환경부차관 이정섭** 당연히 지금 말씀하신 후자 부분에 대해서는 수도권 대기개선 종합계획 변경을 추진하고 있습니다. 그래서 내년 2월경이면 수정계획이 최종 확정돼서 다시 아까 말씀하셨던 특별대책 내용들이 포함돼서 새로 수정이 될 거고요.

아까 말씀하신 것처럼 10년 동안 중장기적인 투자를 했음에도 불구하고 실제로 별로 달라진 게 없는 거 아니냐, 이렇게 말씀을 하시는데 사실 중장기적인, 기본계획에 포함되어 있는 중장기적인 목표라는 것 자체가 바라는 목표를 정해 놓고 추진을 하지만 현실적인 여건이라든가 여러 가지 다른 변수들이 많이 작용을 하고요.

특히나 물관리 기본계획에서도 있었고, 여러 가지 보셔서 아시겠지만 우리가 경제개발이라든가 이런 부분들이 빨리 이루어지는 부분들이 과거에 많았기 때문에 원래 의도했던 것보다는 훨씬 더 당초 목적을 달성하기는 좀 어려운 부분들, 그래서 상당 부분 더 악화되는 것은 막았다는 정도가 그 성과의 일부라고 보시면 될 것 같습니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

그러면 말씀하신 것에 따르면 내년 2월에 전체 수정된 기본계획이 만들어지는 거지요, 10년 단위의?

○**환경부차관 이정섭** 그게 만들어져서 그다음 원래 일정에 맞추어서 기본계획이 가는 거고요. 그것 수정했다고 해서 그다음에 10년이 가는 게 아니라 그때부터 원래 계획된 기간까지 가고, 그다음에 추가적으로 10년 계획이 다시 만들어지고 이렇게……

○**소위원장 한정애** 그렇게 할 것 같으면 아닌 게 아니라 5년마다 다시 이것을 하거나 할 필요는 없는 것 같습니다.

자, 그러면 위원님들 간에 약간의……

이용득 위원님.

○**이용득 위원** 제가 제안했던 부분이기 때문에 설명을 드리면, 지금 우리 환경부에서 하고 있는 대기오염 관련 정책들이 상당히 목표치를 미달하고 있고, 또 기본계획에 대한 평가도 상당히 부실하게 각 19대, 18대, 20대 들어서도 여러 위원님들도 지적이 나왔던 거고, 그래서 이게 10년이라는 게 너무 좀 환경부로 하여금 안이한 자세를 갖게 하는 거 아니냐, 이런 차원에서……

또 다른 데 보면 5년 주기로 수립하고 있는 계획들이 상당히 많이 있어요, 과학기술 기본계획, 국가정보화 기본계획, 국가표준 기본계획, 국가건강증진 종합계획, 국가물류 기본계획, 원자력안전 종합계획, 저출산·고령화, 아동 정책, 농업·농촌 발전계획 등등.

그래서 대부분이 10년 단위로 한다, 그래서 우리도 10년 단위로 하겠다. 그런데 거기에 대한 평가나 정책의 실효성 또 결과, 이런 것들이 환경부가 다른 여러 가지 5년 주기 정책을 하고 있는 국가 법정계획들에 비해서 너무 미진해서 5년으로 앞당기자, 이렇게 제안을 했던 겁니다. 그래서 지금 우리 전문위원실에서도 검토의견이 조금 당기는 게 낫겠다, 이렇게 나온 것으로 알고 있습니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 다른 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 이것은 10년을 그냥 그대로 두자, 그다지 실익이 없다고 하는 의견과 또 5년으로 당기는 것이 조금 더 정부가 경각심을 가지고 일을 할 수 있다고 하는 두 의견이 있으신 것 같습니다. 그래서 저희가 다른 조문들을 살펴보고요 다시 한 번 이 부분에 대해서는 논의를 하는 것으로 하고 넘어가도록 하겠습니다.

○**수석전문위원 손충덕** 17쪽입니다.

17쪽은 수도권 대기환경개선 특별법인데요, 앞의 것하고 내용이 같습니다.

○**소위원장 한정애** 똑같은 내용입니다.

○**수석전문위원 손충덕** 그리고 21쪽의 부칙조항인데요. 적용례에서 보면 대기환경보전법 개정안은 수립하거나 변경하는 것부터 적용하도록 되어 있는데, 수도권 대기환경개선 특별법은 최초로 기본계획을 수립하는 경우부터 적용하도록 되어 있어서 수도권 대기환경개선 특별법도 변경하는 경우도 포함하도록 수정할 필요가 있는 것으로 보입니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 수용하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들, 이상돈 위원님.

○**이상돈 위원** 여기 공청회 등을 거쳐서 의견을 수렴한다고 하는 것이, 이 조항을 개정하는 것에

반대할 이유는 전혀 없는데 사실 이게 없더라도 행정절차법에 의해서 행정부에서는 공청회 다 해왔던 거 아닌가요, 의견수렴? 그렇지요?

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**이상돈 위원** 사실은 이것도 개정한다는 것이 특별한, 그냥 한번 강구하는 겁니다. 그것 볼 때 이 개정에 대해서는, 변경 때부터 수렴하도록 한다는 것에 대해서 반대할 이유는 전혀 없다고 봅니다. 다만 이것 없다고 해서, 이거 개정하지 않았다고 해서 의견수렴하지 않았느냐? 그것은 아닙니다, 행정절차법에 의해서 모든 국민의 생활에 관계 미치는 계획은 이런 것들 하게 되어 있기 때문에.

부가해서 말씀드렸습니다.

○**소위원장 한정애** 다른 위원님들 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이 안건은 중언부언이 될 수도 있습니다만 해당 법률안에서 조금 더 명확하게 어쨌든 규정을 짓는 거기 때문에 위원님들 의견 주신 거 그리고 정부 측 의견을 받아들여서 이렇게 개정을 하는 것으로 하겠습니다.

다음, 22쪽이군요. 전문위원님 설명해 주시기 바랍니다.

○**수석전문위원 손충덕** 22쪽입니다.

임이자 의원·강병원 의원·이원욱 의원님께서 각각 발의하신 대기환경보전법 일부개정법률안입니다.

임이자 의원님 안은 현재 시행규칙에 규정이 되어 있는 PM2.5, PM10 그리고 오존의 주의보·경보 발령기준을 법률로 상향조정하고, 그리고 PM2.5 주의보·경보 기준을 현행보다 강화하는 내용입니다.

그리고 강병원 의원님하고 이원욱 의원님 안은 배출허용기준 불합격 자동차에 대해서 환불·재구매 명령을 추가하고, 그리고 과징금 부과율을 현재 매출액의 3%에서 강병원 의원님은 매출액의 20% 그리고 이원욱 의원님은 매출액의 10%로 각각 상향조정하고 있습니다. 그리고 과징금 상한액인 100억 원은 두 개정안 모두 폐지하는 내용입니다.

세부적으로 보시면, PM2.5 주의보·경보 발령 기준을 강화하는 내용은 25쪽 표에 자세히 되어 있습니다. 주의보 발령기준이 현재는 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 에서 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으로, 해제는 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 에서 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으

로, 그리고 경보는 발령이 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 에서 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으로, 해제는 90 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 에서 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 으로 각각 강화하는 내용인데요.

지금 현재 이렇게 기준을 강화하게 되면, 24쪽의 각주에 보시면 나와 있는데 현재 2015년도 기준으로 했을 경우에 주의보가 총 173회, 69일간 발령이 됐는데 개정안의 농도기준을 적용하게 되면 주의보는 207일간 1665회 그리고 경보는 50일간 90회 경보하는 것으로 해서 주의보·경보 발령 횟수가 대폭 증가하게 됩니다.

그래서 이렇게 너무 경보·주의보 발령 횟수가 급증하게 되면 오히려 국민들이 불안해한다든지 또 행정적 부담도 증가할 수 있지 않을까, 이런 측면이 있기 때문에 연구용역 등을 통해서 적정 기준을 먼저 검토할 필요가 있지 않나 이렇게 보여집니다.

먼저 여기까지만 보고드리겠습니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 개정안에 대해서 아까 수석전문위원님이 말씀하신 것처럼 이게 불안감도 불안감이지만 또한 한편으로는 지나치게 너무 일상화되어 버리면 경각심도 일어나지 않는 그런 부분들이 있습니다.

어제 장관님 대체토론 시 보고드렸던 것처럼 내년도에 연구용역을 해서 이 기준을 강화할 계획을 가지고 있습니다. 그래서 너무 그렇게 자주 법에서 규정을 해 버리면 앞으로 단계적으로 강화해 나가는 과정에서 너무 법을 자주 개정해야 되는 그런 문제점들이 있어서 현행 시행규칙에 그대로 두되 기준 강화는 내년부터 단계적으로 추진한다라는 그런 전체를 감안해서 이것은 조금 개정안에 대해서 수용을 안 해 주셨으면 하는 의견이고요. 그렇습니다, 지금 현재 입장은.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주시기 바랍니다.

○**이상돈 위원** 제가 좀 말씀드릴까요?

○**소위원장 한정애** 이상돈 위원님.

○**이상돈 위원** 일단 이 환경기준치 같은 것이 우리나라 법체계에서는 이게 대체로 시행령, 시행규칙에 있기 때문에 다른 환경기준이 다 이랬는데 대기 부분의 PM 미세먼지 부분만 이렇게 하는 것은 법체계에서 좀 맞지 않다고 봅니다.

그리고 이런 것을 기준을 정할 때는 어떤 과학적인 근거가 되기 때문에 그것을 국회가 자신 있

게 할 수 있느냐, 그것도 별개 문제입니다. 그래서 저는 기존의 법을 그대로 법체계에 두고 환경부가 최신의 과학적 판단에 근거해서 또 비용효과 분석을 통해서 공론을 거쳐서 기준을 설정해야 된다고 봅니다.

그래서 자칫 잘못하면 이런 것이 법이 오히려 경직된 결과가 나올 수 있고 또 이것이 하나의 기준이기 때문에 이렇게 한다고 해서 대기가 좋아지는 것은 전혀 아닙니다, 이것은 하나의 목표치이기 때문에. 그래서 실제적인 실익보다는 오히려 법체계의 혼란을 가져오는 측면이 많다고 봅니다.

○소위원장 한정애 다른 위원님들, 송옥주 위원님.

○송옥주 위원 저 역시도 미세먼지 경보발령 기준이라는 부분이 환경 여건에 따라서 수시로 발령을 해야 되는 사항인 부분이기 때문에 상위 법률보다는 하위 법령에, 시행령에 규정하는 것이 타당하다고 보겠습니다.

그리고 한 가지 환경부에 제안할 사항이 있는데요.

우리나라의 경보발령기준이 너무 느슨하게 되어 있고 단계가 몇 단계가 없어서 이게 어느 정도의 발령이 위중한지, 아니면 경한지 그런 부분을 잘 모르는 것 같습니다. 그래서 영국의 경우를 보니까 대기질지수를 10단계로 나눠서 지금 발령을 하고 있고요, 보통 단계인 4단계 이상으로 예측될 경우에는 사전경보를 발령을 해서 노약자나 어린이 등 취약계층에 대해서 야외활동을 자제한다든지 주의를 전달하고 있다고 합니다.

그래서 우리나라 같은 경우에도 경보단계를 좀 더 세분화해서 노약자나 천식환자 같은 환경취약계층의 이용시설 운영자인 어린이집이나 유치원, 양로당, 경로당 등에 대해서 이런 문자메시지를 전송해서 이 부분에 대한 위중치나 위험도 같은 부분을 미리 고지를 시키는 전달체계를 좀 구축을 하고요.

행동매뉴얼 같은 것을 보급을 해서 경보발령시에 야외활동을 금지하는 등에 대한 취약계층을 보호할 수 있는 경보시스템, 이후의 매뉴얼까지도 같이 구축할 필요가 있다는 생각입니다.

○환경부차관 이정섭 말씀하신 행동요령이라든가 여러 가지 행동지침 이런 부분들에 대해서는 지금 현재 마련해서 하고 있습니다. 말씀하셨던 것처럼 좀 더 경보단계를 세분화하는 그 부분에

대해서는 예보라든가 경보의 정확도 이런 것들도 있고 현실적인 여건 이런 것들을 같이 감안을 해야 되기 때문에 저희가 초반에 말씀을 드렸던 것처럼 내년 중에 그 부분에 대해서 경보발령기준 개정 작업을 착수하기 때문에 그때 같이 감안을 해서 하도록 하겠습니다.

○송옥주 위원 그때 단계별 세분화하는 것도 포함되어 있는 건가요?

○환경부차관 이정섭 예, 하는 부분도 같이 검토해 나가겠습니다.

○임이자 위원 본 위원이……

○소위원장 한정애 예, 임이자 위원님.

○임이자 위원 본 위원이 발의한 법안이기에 때문에 한 말씀 드리면 지금 대기오염 관련되어 가지고 국민적 관심도가 굉장히 높고 또 국민건강 보호를 위해서는 초미세먼지 경보발령을 현행보다 좀 강화해야 되겠다, 그런 필요성이 있다라는 생각에서 이 법안을 발의했는데요.

이상돈 위원님께서 지적하시다시피 그 부분에도 동의하고요. 그러나 연구용역 관련되어 가지고는 우리 의원실하고 잘 협의해서 내년에는 좀 더 업그레이드시켜서 할 수 있는 것을 마련해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 예, 위원님 말씀하신 것처럼 국민들이 좀 더 만족할 수 있도록 경보발령기준을 강화하고 세분화하는 부분도 같이 검토해서 협의해 가면서 진행하겠습니다.

○소위원장 한정애 연구용역 전에 아주 간단하게 저희가 자료를 비교해 볼 수 있을 것 같은데 가능하시면 오후쯤에 PM2.5, PM10 이거 관련해서 해외 사례들, 어떻게 기준을 설정해 놓고 있고 어느 단계에서 주의를 주고 있고 뭘 이렇게 하는지가 아마 정리된 게 있으시면 하나 좀 주시면 위원님들이 판단하기에 훨씬 더 좋지 않겠나 하는 생각이 듭니다. 그것 하나 좀 챙겨 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 예, 그렇게 하겠습니다.

○문진국 위원 저도 하나 말씀드리겠습니다.

○소위원장 한정애 예, 문진국 위원님.

○문진국 위원 지금 우리 위원장님이 말씀하신 대로 지금 가까운 일본이 경보발령이 어느 정도 수준입니까, 우리나라에 비교해서?

○환경부기후대기정책관 나정균 일본은 85입니다.

○문진국 위원 우리나라는 어느 정도……

○**환경부기후대기정책관 나정균** 90입니다.

○**문진국 위원** 그렇지요? 그러면 그런 부분을 조금 이따가 정확하게 좀 넣어서 시행령에 여러 가지로 그런 부분을 해 주시기를 바래요.

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 더 이상 의견 없으십니까?

그러면 다음 조항에 대해서 설명 듣도록 하겠습니다.

수석전문위원님.

○**수석전문위원 손충덕** 29쪽입니다.

제작차 배출허용기준 검사 불합격 자동차에 대해서 환불, 재구매 명령 근거를 신설하는 내용입니다.

현재는 제작차 배출허용기준 검사에 불합격한 자동차에 대해서는 부품 및 자동차의 교체만 명령할 수 있도록 되어 있는데 개정안은 이에 대해서 환불 및 재구매도 명령할 수 있도록 하려는 겁니다.

특정 결함에 대해서 리콜이 기술적으로 불가능하고 자동차 교체로도 해결할 수 없는 상황이 있을 수 있기 때문에 환불, 재구매 명령이 필요한 측면이 있다고 봅니다.

이에 대해서 한국자동차산업협회에서는 미국, EU도 환불, 재구매를 명시하지 않고 있고 폭스바겐의 경우도 미국 보상사례가 민사소송을 통해서 합의된 결과라는 이유로 반대하는 입장입니다.

한편으로 환불, 재구매 근거를 신설하게 된다면 다른 방식으로 문제를 해결하기 어려운 경우에 제한적으로 할 수 있도록 문구를 좀 수정할 필요가 있고요. 재구매보다는 용어를 재매입으로 해서 의미를 명확하게 할 필요가 있는 것으로 보입니다. 그리고 부품, 자동차 교체 그다음에 환불, 재구매 명령 조항의 이행력 담보를 위해서도 별칙조항을 같이 신설할 필요가 있지 않은가 생각합니다.

그리고 31쪽의 과징금 부과율 인상까지 함께 보고드리겠습니다.

강병원 의원님하고 이원욱 의원님께서도 현재 배출가스 관련 인증을 받지 않거나 인증받은 내용과 다르게 자동차를 제작·판매한 자에게 매출액의 3%를 초과하지 않는 범위 내에서 과징금을 부과하고 100억 원을 초과할 수 없도록 규정하고 있습니다.

이에 대해서 개정안은 이원욱 의원님 안은 3%에서 10%, 그리고 강병원 의원님은 20%로 인상하고 상한액 100억 원은 두 개정안 모두 폐지하는 내용입니다. 이에 대해서는 각각 긍정적인 의견과 부정적인 의견이 있는데요. 그 내용은 표를 참고해 주시면 되겠습니다.

그리고 34쪽의 부칙 조항은 강병원·이원욱 의원님 안은 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 되어 있는데 구체적인 환불, 재매입 요건 등을 고려해서 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하도록 하는 것이 적절한 것으로 보입니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 환불, 재구매 명령에 대해서 수석전문위원이 검토한 내용에 대해서 수용하겠습니다. 그리고 매출액 3% 부분에 대해서 10%, 20% 상향하는 부분에 대해서도 현재 제안되어 있는 안이 상대적으로 다른 타 법과 비해서 높다라는 그런 취지를 감안해서 일부 수정해서 반영할 필요가 있다는 생각이 들고요. 부칙에 대해서는 검토보고 안을 수용하도록 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들.

○**이용득 위원** 다시 한 번 물졌는데, 그러니까 과징금 상한액 폐지에 대해서 긍정적이라는 겁니까? 말이 좀 애매모호하게 들려서, 정부 입장이……

○**환경부차관 이정섭** 그러니까 여기 표현하신 것처럼 부과율을 10%하고 20%로 매출액 대비 상향하자고 하는 부분에 대해서는 지금 현재 3%인데 이 부분에 일정 부분…… 사실 저희 환경부 입장에서는 현재 3%로 개정된 부분이 올해 처음 시행됐기 때문에 좀 시행 여건 등을 감안해서 했으면 좋겠다라는 게 기본 입장이지만 다소 이게 너무 낮다라는 의견도 있기 때문에 일부 상향하는 부분들에 대해서 10%, 20% 정도까지 수준은 아니더라도 어느 정도 상향하는 것에 대해서는 위원님들이 결의해 주시면 저희가 거기에 대해서는 수용을 하겠다는 입장이고요.

말씀하신 상한액 부분에 대해서도 상한액을 아예 폐지하는 것보다는 어떤 적정 금액을 산정해 주시는 게 바람직하지 않을까 이렇게 생각을 하고 있습니다.

○**임이자 위원** 위원장님.

○**소위원장 한정애** 예, 임이자 위원님.

○**임이자 위원** 강병원 위원님, 부품 교체하고 자동차 교체는 현행하고 같은데요. 환불, 재구매를 명할 수 있다라고 하셨는데 재구매하고 자동차 교체하고 다른가요?

○**강병원 위원** 재구매하고 자동차…… 우리 차관님, 답변 좀 해 주십시오.

○**소위원장 한정애** 지금은 위원님들 간에 상호토론을 하시는 게 아니라 정부 측의 의견을 들어주시는 게……

○**임이자 위원** 법안 발의를 하셔서 하신 의도가 뭐였는지를 좀 묻고 싶어서……

○**강병원 위원** 차관님, 답변 좀 해 주십시오.

○**환경부차관 이정섭** 일종의 재구매라는 것은 차량을 산 소비자로부터 다시 그 차량을 회수하면서 금전적으로 그것을 보상해 주는 그런 형태를 의미하는 거고요. 여기서 교체명령이라는 것은 기존 판매한 차량을 대신해서 다른 새로운 차량으로 교체해 주는 그런 것으로 해서 저희는 다르다고 생각을 하고 있습니다.

○**임이자 위원** 그러면 환불과 재구매하고 같은 내용 아닌가요? 그러면 다른 내용인가요?

○**수석전문위원 손충덕** 환불은 신차 가격을 주고 이렇게 받아들이는 거고요. 재구입은 잔존가치, 중고차 값으로 주고 사들이는 그 차이가 좀 있습니다.

○**임이자 위원** 금방 나간 새 차를 구매하겠다는…… 그러면 똑같은 얘기 아닌가, 재구매하는 것도?

○**수석전문위원 손충덕** 그런데 환불은 구입가격을 다 주는 거고요. 재구입은 자동차비에서 예를 들어서 현대자동차에서 소비자한테 잔존, 중고가격으로 사들이는 겁니다. 그 차이가 좀 있습니다.

○**환경부차관 이정섭** 신차를 판매해서 나간 경우에는 그게 문제가 있다 그러면 그 경우에는 전액 다 주고 환불하는 그런 케이스가 되는 거고요. 어느 정도 사용해서 내구연수가 좀 지난 것들 한 2, 3년 지난 중고차의 경우에는 환불이라기보다 어느 정도 사용을 했으니까 그 사용가치에 대해서 다시 재구매하는 그런 형태로 진행……

○**임이자 위원** 재매입을 하자는 얘기지요?

○**강병원 위원** 위원장님.

○**소위원장 한정애** 예, 강병원 위원님.

○**강병원 위원** 이 취지는 무엇이나 하면, 지금은 이제 교체인가요?

○**환경부차관 이정섭** 예.

○**강병원 위원** 교체밖에 할 수 없습니다. 소비자 입장에서는 피해를 당했는데 선택 수단이 리콜이 안 되면 교체, 이 수단밖에 없는 겁니다. 만약에 환불과 재구매까지 두면 소비자가 여러 가지 수단 중에서 선택할 수가 있는 겁니다. 이 회사의 브랜드가 좋다고 하는 사람은 ‘나 차 바꿔 줘’라고 할 수 있는 거고 ‘나 도저히, 이 회사한테 속았어. 이 회사 차는 다시는 안 살 거야. 이 차를 타고 다니는 거 자체가 창피해’ 그러면 환불을 하거나 재구매를 해라, 이렇게 함으로써 피해를 당한 소비자가 선택할 수 있는 피해 보상의 수단을 넓히는 의미가 있는 것입니다.

○**소위원장 한정애** 하태경 위원님.

○**河泰慶 위원** 재구매는 회사가 피해자의 차를 사는 거지요?

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 한정애** 문진국 위원님.

○**문진국 위원** 정부한테 묻겠는데요. 지금 말씀하신 게 교체하고 환불하고 재구매는 수용한다고 그랬지 않습니까?

○**환경부차관 이정섭** 예, 그 경우에도 저희가 수정안이 있습니다. 그래서 그 부분은 자세한 내용이 좀 나중에 설명드리려고 남겨뒀습니다.

○**문진국 위원** 그러니까 어차피 지금 보니까 수용을 한다고 그러셨기 때문에 묻는 거고요. 그다음에 제가 하나 더 묻고 싶은 것은 과태료 부분에 대해서 20%, 10%란 말이에요, 의원이 발의한 것이?

○**환경부차관 이정섭** 예, 과징금.

○**문진국 위원** 그런데 정부가 지금 한 것이, 먼저 3개월 전에 한 것이 100억이라는 얘기 아닙니까?

○**환경부차관 이정섭** 3%, 100억입니다.

○**문진국 위원** 그러면 그 10%면 대충 얼마 됩니까?

○**환경부차관 이정섭** 차종별로 좀 다른데요. 이번에 폭스바겐의 경우 10%가 1000억이고요. 5%하게 되면 590억 정도 되고, 소나타가 단일 종으로 했을 경우 10%를 하게 되면 연간 2500억 정도가 됩니다. 그리고 그게 동일 차량이 계속 판매되어서 3년 정도 됐다고 그러면 2500에 3배를 해 가지고 7500억이 되는 거고요.

그래서 단일 차종으로 해서 오랫동안 베스트카가 된 경우에는 과징금이 훨씬 더 많이 올라가

는 그런 형태가 됩니다.

○**문진국 위원** 그래서 저는 이 부분에 대해서는 좀 강하게 넣어야 된다고 보는데, 그래서 100억 보다는.

그래서 우리 위원님들이 지금 어떻게 생각하시는지 모르겠지만 20%에서 10%라면 그 상한선은 좀 퍼센티지로 강하게 넣어야 되지 않나 저는 그렇게 생각하거든요. 왜 그러냐 하면 자동차에 대해서 우리 대한민국이 다른 나라에 비해서는 이게 지금 약한 것 같아요, 제가 봤을 때. 그래서 이 부분은 10%, 20% 해서 이게 좀 퍼센티지로 했으면 좋겠다 저는 지금 그렇게 생각합니다.

○**소위원장 한정애** 신보라 위원님.

○**신보라 위원** 지난 국정감사 때도 폭스바겐코리아 총괄 사장을 저희가 불러서 리콜이 1년 넘게 지연이 되고 있고 배상 계획에 대해서도 굉장히 소극적인 태도로 일관한 것에 대해서 저희가 굉장히 공분을 샀던 시기가 있지 않았습니까? 그런 측면에서 봤을 때 여전히 이런 소비자들의 불이익을 감수하는 부분에 대해서는 좀 제재를 강화해야 될 필요성이 있다, 이 부분에 대해서는 이 개정안 취지에는 동의를 하고요.

그런데 환불 및 재구매 명령과 관련하여 전문위원 검토보고에도 나와 있기는 하지만 몇 가지를 조금 살펴보면서 결정을 할 필요성이 있다고 보고요. 현재 소비자 기본법에 따른 공정거래위원회의 고시, 그래서 소비자분쟁해결기준에 보면 자동차를 구매해서 고장이 발생하면 그에 대한 분쟁해결기준을 제시하고 있다고 하고요, 그래서 일차적으로는 부품 교환을 원칙으로 하지만 중대한 결함이 반복해서 발생할 경우에는 환불하도록 하는 내용을 담고 있다고 합니다.

그래서 여기 전문위원 수정의견에 저도 동의하는 것인데요, 결함의 경중에 따른 단계적 조치로서 개정안에 반영이 됐으면 좋겠고. 그래서 환불 및 재구매는 부품 교체나 자동차 교체로 해결이 안 되는 경우에 제한적으로 적용을 하고, 어떤 경우에 환불 조치를 할 것인지 하위 법령이나 법률에 같이 규정하는 방안이 검토가 됐으면 좋겠다는 말씀을 드립니다.

그리고 과징금 상한액 폐지도 마찬가지로 상향했으면 좋겠다는 측면에서는 제가 동의가 되는 데요, 최근에 징벌적 배상금이나 과징금 도입에 대해 여러 논의와 의견들이 있습니다. 그러면 이 부분도 여러 측면에서 검토가 조금 필요한데 환

경부 소관의 화학물질관리법, 대기환경보전법 이런 법안들의 타 입법례와 비교를 해 볼 필요도 있겠다.

그런데 대기환경보전법 같은 경우는 배출가스 미인증 차량 판매 등에 대해서 부과율은 3%이고 상한액은 지금 100억 원으로 되어 있는데 화학물질관리법에는 부과율이 5%이고 상한액은 없는 것으로 되어 있더라고요. 그리고 국토부의 자동차관리법은 안전 기준에 부적합한 차량을 판매했을 경우에 부과율은 1%이지만 100억 원, 그런데 공정위에서는 독점규제 및 공정거래에 관한 법률에서 담합행위를 했을 경우에는 부과율은 10%이고 상한액은 없는 것으로 되어 있어서 이런 입법례들과 비교해서 일정 정도의 상한 여부를, 부과율을 상한으로 할 것인지 아니면 상한액을 폐지할 것인지를 검토해 보면 좋지 않겠나 싶은데 다만 지금 말씀하셨다시피 100억 원으로 적용된 지도 아직 1년이 되지 않았다는 현실을 감안해서 우리가 적정한지 여부에 대한 논의를 해야 되지 않을까, 신중하게 검토할 필요성이 있다라는 의견을 드리겠습니다.

○**소위원장 한정애** 강병원 위원님.

○**강병원 위원** 다들 공감들은 다 하시고 우리가 국정감사에서 많이 짚었던 문제들에 대한 대안을 찾기 위한 개정법률안이라고 생각이 듭니다.

특히 이 과징금과 관련해서는 저는 그렇게 생각을 합니다. 우리나라의 자동차산업이라는 것은 초기 단계를 벗어난 지 오래됐고요. 세계 자동차 시장을 이끌어가는 다섯 손가락 안에 꼽히는 메이저 기업입니다. 국감 때도 말씀드렸지만 현대 자동차 같은 경우는 매출이 77조에 달하는 세계적인 기업들입니다. 그런 기업들, 특히 폭스바겐 같은 경우는 세계 1등 기업임에도 불구하고 전 세계 국민들을 상대로, 특히 우리 대한민국 국민들을 완전 호구로 여기는 것들이 있었습니다.

이런 것들은 악의적인 것이거든요. 이런 악의적인 기업들에 대해서는 징벌적 손해배상제도의 취지에서 과징금 퍼센티지가 도입이 돼야 된다는 생각이 저는 들고요. 이런 징벌적 손해배상제의 취지로 법이 입법되면 다시는 기업들이 이런 것을 가지고 소비자를 상대로 장난을 칠 수가 없게 됩니다, 왜냐하면 이것 자체가 무시무시한 법이라는 것을 알고 있기 때문에.

그래서 저는 자동차업계가 우리 소비자들을 속이고 또 우리가 알지 못하게 대기오염을 시켜서

사회적 비용까지도 만들었던 이런 것들에 대해서 철퇴를 내리기 위해서라도 징벌적 손해배상제를 도입하는 것이 필요하다, 그리고 세계적인 기업들이기 때문에 그런 것들을 충분히 감내할 수 있고 이것이 도입됨으로써 그런 관행이었거나 혹은 속였던 것들은 일체 근절될 것이라고 저는 생각을 합니다.

그래서 하여튼 그 법안의 취지에 대해서 공감을 다 해 주셔서 감사하게 생각합니다.

○소위원장 한정애 정부 의견 먼저 듣도록 하겠습니다.

○환경부차관 이정섭 지금 두 가지가 같이 논의해서 한 건부터 먼저 말씀드리겠습니다.

말씀하셨던 것처럼 부품 및 자동차 교체 명령 외에 환불 및 재구매 명령에 대해서는 검토보고안에 대해서 수용을 하는데 신보라 위원님이 말씀하셨던 것처럼 아주 작은 하여튼 경미한 부품에 문제가 있어서 부품 교체를 해야 되는 경우에도 모두 다 재구매라든가 환불을 하도록 해라라고 하는 것은 지나치게, 한 쪽 소비자와 생산자 사이에 너무 과도한 불균형이 이루어지기 때문에 '부품 교체로 배출가스 문제라든가 이런 부분들이 해결이 안 되는 경우에는 교체 명령뿐만 아니라 환불, 재구매 이런 것까지 가능하다' 이런 식으로 수정을 해 주셨으면 하는 것이 저희 의견입니다.

그것부터 먼저 말씀하시고 그다음에 금액에 대해서는 다음 논의를 진행하겠습니다.

○소위원장 한정애 임이자 위원님 말씀까지만 듣고 제가 정리 좀 하겠습니다.

○임이자 위원 20대 국회 들어와서 제가 제일 먼저 문제 제기했던 게 폭스바겐 문제입니다.

저는 강병원 의원님의 발의 취지에 적극 동의하고요. 과징금 금액 상한선 폐지하고 100분의 20에 동의합니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 그러면 위원님들의 의견을 많이 들었고요, 저희가 정리를 좀 하고 넘어가는데 좋을 것 같습니다.

29쪽의 검토보고한 부분에 대해서 정부가 수용을 했고요, 위원님들 대부분이 다 필요하다라고 하는 데 공감을 하셨습니다.

그리고 수석전문위원께서 내 주신 수정의견을 한번 봐 주시기 바랍니다. 법 조항을 정확하게 하기 위해서 '재구매'보다는 '재매입', 즉 다시 말

해서 회사가 사는 것이 낫다라고 하는 표현이고요. 그리고 거기에 따라서 수정의견을 박스에 넣어 놨습니다. 이 조항에 따르면 배출가스 관련해서 검사 결과 불합격 원인을 시정할 수 없는 경우에, 즉 다시 말해서 부품의 교체라든지 이런 것을 통해서 안 되는 경우에 자동차의 교체, 환불, 재매입을 명령할 수 있다라는 수정의견을 제시했습니다. 위원님들께서 모두 여기에 동의하신다고 생각되고요.

또 하나는 두 번째, 이렇게 응하지 않았을 경우에 대한 벌칙 신설인데요, 저희가 19대에……

이것은 전문위원 의견을 그대로 받는 것이 좋겠다고 생각하는데 단 하나, 우리가 1년 이하 징역의 경우에는 1000만 원, 2년 이하 징역에는 2000만 원 이런 식으로 이것을 맞췄습니다. 아마 기억을 하실 겁니다. 그래서 5년 이하 징역 또는 5000만 원 이하 벌금에 처하는 것으로 맞추는 것이 맞지 않겠는가, 수정의견을 우리가 받을 것 같으면요.

그렇게 해서 환불이나 재구매 명령과 관련된 근거 신설하는 조항에 대해서는 위원님들이 그렇게 다 합의를 하신 것으로 하고 이 장은 넘어가겠습니다. 그렇지요?

이제 부과금과 관련된 부분입니다.

다 상한을 두지 아니한 퍼센티지 과정을 하는 것이 맞다라고 하는 것에 공감을 하시고……

○河泰慶 위원 아닙니다. 저는……

○소위원장 한정애 계시지 않습니다.

예, 하태경 위원님.

○河泰慶 위원 제가 동의하려고 하다가……

100억 상한이 1년도 안 됐잖아요.

○환경부차관 이정섭 예.

○소위원장 한정애 그래서 거기에 대해서 제가 설명을 드리려고 했었습니다.

100억을 저희가 정하게 된 상황이 19대 국회 마지막 상황이었습니다. 그래서 폭스바겐 사태가 굉장히 긴급하게 이루어지고 있는데 저희 환노위에서 아무런 조치가 취해지지 않고 있는 상황에서 당시 국회부의장이셨던 이석현 부의장님께서 긴급하게 사실은 법안을 냈던 것입니다, 어떻게든 빨리 뭔가를 하기 위해서. 그래서 그다지 심도 있게 검토가 되지 아니하고 약간은, 지금보다는 뭔가를 해야 된다고 해서 과징금 퍼센티지를 논의하는 시간을 갖지 못하고 금액으로 결정되는 과정이었고 이것이 뭐랄까, 약간 과도기적

성격을 가진 것이 있었습니다. 그래서 20대 국회에서 제대로 논의를 한다라고 하는 게 있었고요.

그래서 저는 저희가 부칙 조항을 통해서 조금의 시간적 여유를 가지고 이것에 대해서 심도 있게 검토해서 논의를 한다라고 하면 그것은 맞다 이렇게 생각합니다.

○**河泰慶 위원** 그것을 포함해서 제가 말씀드리겠습니다.

어쨌든 국민들이 볼 때는 우리 내부 사정을 일일이 알아주지 않고, 국민들은 법 조문을 봅니다. 그리고 국민들의 입장에서 법적 안정성이 굉장히 중요하고, 어쨌든 결과적으로 국회가 1년도 안 돼서 법을 바꾼다는 것은 우리 법에 대한 무게를 심각히 떨어뜨릴 뿐만 아니라 우리 사회에 대한 혼란의 원인이 될 수 있습니다.

그러니까 국회가 잘못된 것은 국회가 부담을 해야지 그것을 국민한테 전가하는 것은 무책임한 자세라고 생각하고, 1년도 안 된 것은 국회 잘못이기 때문에 어쨌든 몇 년간은 더 가고, 뭐 이런 과정을 거쳐서 바꾸는 것이 합리적이라는 생각을 하고요.

그다음에 허위 인증 10%, 20% 올리는 것도 그렇습니다. 생활에 바로 영향을 줄 수 있는 부분은 조금 점진적으로 가는 게 좋다고 생각하고요. 이것은 제 아이디어지만 첫 번째는 3%로 하고 그러니까 쓰리 스트라이크 방식은 어떡냐, 아이디어 차원에서 얘기를 합니다. 그래서 두 번 위반하면 좀 더 올리고 세 번 위반하면 좀 더 올리는, 예를 들어 3·5·10이라든지 이런 아이디어를 말씀드리고.

그것도 제한이 있습니다. 3%나 5%나 이런 것들이 국민들한테 인식이 돼야 효과가 큼니다. 그런데 예를 들어서 어떤 법에서는 3%, 어떤 법에서는 5%, 어떤 법에서는 10% 이런 식으로 다 분리가 돼 있으면 국민들한테 인지되는 효과가 굉장히 제한적이다, 오히려 혼란을 유발할 수 있다.

그러니까 국민들이 알아야 그 기대에 맞추어서 본인의 행동을 조절하는데 그런 효과가 있는지에 대해서도 검토가 필요하고, 그런 효과가 없다면 정부 전반의 수칙에 맞추어서 점진적으로 가는 것이 타당하다는 생각이 듭니다. 국민들이 누가 이 법을 일일이 하나하나 다 보면서 생활하고 기준에 맞추고 그렇게 하지 않거든요. 그런 면에서 국민한테 부담을 덜 주는 국회 이런 문제를 생각해 볼 필요가 있다고 생각합니다.

○**소위원장 한정애** 이용득 위원님.

○**이용득 위원** 여기에서 이 과징금 처분을 할 때 차관님, 고의성이 있을 때 이런 과징금…… 여기 지금 ‘생략’ ‘생략’ 이렇게 나와 있어서 찾아 보니까 ‘48조1항을 위반했을 때’ 이렇게 나와 있던데 고의성이 있을 때, 그러니까 이번에 폭스바겐 32종 중에서 보니까 24종은 배출가스 조작 문제, 8종은 또 소음 조작 부분 이렇게 나왔던데 고의성이 있는 이런, 소비자에게 공지된 사실을 위반하고 조작했을 때 이런 과징금 처분을 하겠다는 것 아닙니까?

○**환경부차관 이정섭** 실제로는 꼭 그렇지는 않습니다.

○**이용득 위원** 꼭 그렇지는 않아요?

○**환경부차관 이정섭** 예, 고의로 한 경우도 있지만 사실 과실·부주의 이런 것으로 인해서 인증 내용하고 다르게 하는 경우도 있고 또 인증을 안 받는 경우도, 아주 경미한 사안 같은 경우에 인증을 안 받는 경우에도……

○**이용득 위원** 아니, 그러니까 여기에서 과징금이라는 것은 최대치를 얘기하는 것인데……

○**환경부차관 이정섭** 그렇습니다.

○**이용득 위원** 그렇지요? 그러면 고의성이 있을 때 최대치 이런 것들을 적용하는 것이지 경미한 실수나 이런 것들은 최대치하고…… 여기서는 지금 최대치를 얘기하는 것이니까 경미한 실수에 의해서도 이 최대치의 과징금을 적용해야 된다면 이것은 아니잖아요?

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 지금 저희가 가지고 있는 규정상으로는 아주 세부적으로 규정을 하고 있지를 못합니다. 현행 대기환경보전법 자체가 말씀하셨던 것처럼 고의냐……

○**이용득 위원** 아니, 그것은 법원에서 판단할 문제고.

○**환경부차관 이정섭** 아닙니다. 과징금을 부과하는 것은 행정기관에서 일단 부과를 하는 것이기 때문에……

○**이용득 위원** 행정기관에서 부과했을 때 거기에 불복하고 이럴 때는 법원으로 가잖아요.

○**환경부차관 이정섭** 법원으로 가지만 처음에 부과할 때 자체가 세부적으로 고의냐 과실이나, 아니면 이것이 굉장히 중대한 결함이나 아니냐 이런 부분들을 고려하지 않고 단순히 인증받지 아니한 경우나 다르게 한 경우 이 두 가지 경우로만 딱 나눠서 부과계수를 정해 놓았습니다.

그러다 보니까 이것이 아주 경미한 사례에 대해서 부주의에 의해서 인증받지 않은 경우에도 말씀하신 것처럼 10%, 20% 하게 되면 아까 제가 말씀드린 소나타 같은 경우에는 3년으로 계산하면 1조 가까운 금액을 아주 경미한 사항으로 인해서 인증을, 옆의 볼트에 어떤 색깔을 칠하는 이런 부분들까지도 그런 벌칙을 받는 상황이 발생할 수 있기 때문에 이 부분에 대해서는……

○**이용득 위원** 아니, 모든 것이 다 거기에 해당하는 것이 아니라 초과하지 않는 금액이니까 그 판단 정도는 정부에서 할 수 있는 것 아니에요.

○**환경부차관 이정섭** 그것이 아니고요, 지금 현행 법령으로는 그런 판단을 할 수 있는 여지가 전혀 없습니다. 그래서 이 부분에 대해서는 좀 더 세부적인 기준과 절차가 만들어져야 된다는 부분에 대해서 동의하는데 당장 이 제도 자체가 도입되게 되면 그 세부적인 기준과 절차를 도입하는 부분까지 같이 고민해서 해야 될 것 같습니다. 이것이 말씀드린 것처럼 고의냐 과실이나 이런 것들을 고려할 수 있는 요소가 현재 법률하고 시행령에는 다 포함되어 있지 않습니다. 규정되어 있지 않습니다.

○**소위원장 한정애** 강병원 위원님.

○**강병원 위원** 제가 약간 이해를 돕기 위해서 한번 말씀드려 보면요, 이것을 하는 데 있어서 판단 기준에 고의성이라든지 과실 문제가 들어가게 되면 이 싸움이 법원으로 가 버립니다. 그것을 판단해 줄 수가 없기 때문이에요. 이것이 고의였느냐 과실이었느냐 하는 문제가 법적으로 가게 됩니다. 그렇기 때문에 이것은 지리한 싸움이 돼 버리고요. 소비자의 피해는 그만큼 장기간 방치돼 버리는 그런 결과를 낳습니다. 그렇기 때문에 이것은 과징금으로 행정관청에서 부과하는 쪽으로 가는 것이 맞다고 생각되어지고요.

아까 하태경 위원님이 말씀하셨던 것은 일단은 2015년도에 3%, 100억 상한이라는 것은 이 사태는 터졌는데 국회가 뭔가 역할을 해야 되다 보니까 정말 깊이 있게 논의가 되기보다는 급하게 한 측면이 있었습니다.

이 법의 대상이 되는 것은 일반 소비자들이라고 볼 수는 없습니다. 솔직히 이 과징금 부과가 높아지면 이것은 자동차회사들 몇몇에 해당되는 것입니다. 오히려 그로 인해서 수혜를 보는 것은 우리 국민 전체가 될 수 있다고 생각이 들고요. 그렇기 때문에 이 법의 인지와 이런 것들은 자동

차회사들은 여기에 굉장히 관심을 갖고 있을 것입니다. 그렇기 때문에 자동차제작자협회에서도 이미 'EU에서 안 하고 있다, 어디에서 안 하고 있다' 그런 반대의견을 낸 것입니다.

소비자들 입장에서는 그만큼 소비자의 피해 구제를 할 수 있는 수단도 늘어나게 되고 또 그런 것으로 인해서 피해가 발생했던 것을, 과징금으로 소비자 피해에 대한 여러 조치라든지 사회적 비용으로 사용도 할 수가 있는 것입니다. 저는 그렇기 때문에 이 대상은 자동차업체만이다, 그리고 이 법 수혜자의 대부분은 국민이 된다, 소비자가 된다 이런 말씀을 드리고 싶고요.

제가 이것에 대해서 말씀드렸던 것은 이것은 징벌적 손해배상입니다. 우리 자동차회사들이 소비자에게 약속했던 대로 그리고 정부가 마련한 기준에 맞게끔 만들면 아무 문제가 없는 것이기 때문에 저는 이 부분에 관해서는 강하게 과징금 조항을 두어도 큰 문제는 없다는 생각이 들고, 그만큼 자동차회사들이 보다 더 책임감을 가지고 차를 만들라 이것입니다. 소비자에게 약속한 대로 차를 만들어서 파는 것이 맞지 않겠나 이렇게 생각이 듭니다. 그래서 했던 대로 해 주시면 좋지 않겠나, 소비자들에게 큰 도움이 될 것이라고 생각합니다.

○**소위원장 한정애** 이상돈 위원님.

○**이상돈 위원** 우리가 여기서 과징금제도하고 법원, 행정청의 역할을 근본적으로 생각해 볼 필요가 있습니다.

과징금에서 몇백억 하게 되면, 우리가 벌금 10만 원도 법원의 판결을 받습니다. '행정처분으로 몇백억, 수천억 하고 불만이 있으면 소송으로 해라' 하는 것은 우리 법체계, 법치국가에서 문제가 있고. 흔히 미국의 시빌 페널티(civil penalty), 징벌적 배상 얘기하는데 그것은 다 행정청이 법원에 소송을 제기해서 하는 것입니다. 그래서 그 점을 제가 말씀드려야 되고요.

이번 폭스바겐 사건은 단순히 법을 위반한 것이 아니라 그야말로 아주 의도적으로 악의적으로 이용한 것입니다. 영어로 표현하면 윌플리(willfully) 이지요. 그러니까 수백억을 매길 것 같으면 우리 법에 단순히 '인증받지 아니한 경우나 다르게 한 경우' 그런 것이 아니라 '의도적으로 은폐하고' 이런 엄격한 요건이 있어야만 합니다. 그렇게 엄격한 요건이 있다 하더라도 액수가 10%, 최대한 10%를 주고 하게 되면 행정청한테 너무나 과다

한 재량을 줘요. 그래서 이것이 보면 법치주의에 상당히 문제가 있을 수가 있습니다.

그래서 우리가 이 법을 할 것 같으면 아주 나쁜 것 있지 않습니까? 월플리, '아주 의도적으로 은폐하고' 이런 워딩을 넣어서 '이러한 경우에 행정청에서 상한선 몇 % 이내에 얼마, 얼마 해서 할 수 있다'라고 상당히 카테고리를 뒤야 된다고 봅니다. 그래서 행정청한테 너무 막대한 권한을 줄 수는 없습니다, 우리가 법을 만드는 입장에서.

그리고 우리가 공정거래위원회의 과징금 액수가 약하다 그러는데 공정거래위원회의 과징금 판결은 법원에 가면 칠팔십% 공정거래위원회가 패소합니다. 그것은 다 이유가 있기 때문이에요. 그래서 액수가 많은 과징금은 엄격히 할 것 같으면 그야말로 법원의 판결을 구하는 미국식의 시빌 페널티 같은 것을 고려할 필요가 있는데 우리 법체계가 그렇지 않으니까 그 점을 제가 좀 말씀드립니다. 그래서 이렇게 할 것 같으면 상세한 단계를 뒤야 된다 생각합니다.

○소위원장 한정애 송옥주 위원님.

○송옥주 위원 한 가지 질문사항이 있고요, 그리고 말씀을 좀 드리도록 하겠습니다.

32페이지에 보면 표가 있는데요. 2013~2016년간 자동차제작사 여기에 보니까 주 4번을 보면 아우디폭스바겐코리아의 인증서류 위조의 산정액 관련된 부분에 대한 각주인 것 같습니다.

과징금 부과율 3% 적용이고 타 사례는 모두 1.5% 적용인데 여기만 3%를 해서 713억이고 나머지는 1.5%를 적용해서 산정을 했다는 그런 얘기가 되나요, 이 표에?

○환경부차관 이정섭 조금 전에 말씀드렸던 것처럼 시행령에 두 가지 케이스가 있습니다, 인증을 받지 아니한 경우하고 인증 내용하고 다르게 한 경우하고요. 받지 않은 경우는 그대로 3%를 적용하는 것이고 인증 내용과 다르게 제조·판매한 경우에는 0.5로 하는데 아우디폭스바겐 케이스 같은 경우에는 허위로 서류를 조작했기 때문에 이것은 인증받지 않은 것으로 저희가 판정을 해서 3%를 부과한 것이고요, 인증 내용과 다르게 제작, 다른 케이스는 다르게 한 경우이기 때문에 0.5를 곱해서 1.5 계산해서 한 것입니다.

○송옥주 위원 다들 동일한 말씀을 하시는 것 같은데 과징금의 비율이나 어떤 경중에 대한 부분들의 의견은 약간 다른 것 같습니다.

그런데 과징금 관련된 부분이 2013년 같은 경

우에는 국내 자동차의 변경인증 미이행이나 그런 것으로 시작을 했는데 2016년, 올해 들어서는 이 부분에 특별하게 인증서류 위조라든지 아니면 배출가스 저감장치에 대한 임의설정 등과 관련된 대기환경오염이나 미세먼지와 관련된 크나큰 위법사항이 적발된 부분이 있는 것 같습니다. 그래서 이 자동차 제작과 관련된 위법사항에 대한 과징금 부과와 관련해서는 여러 분께서 말씀하시는 했는데 저는 과징금 부분이 높지 않은, 낮은 상황이라고 보고 있고요. 또 여러 위원님 말씀하셨는데 이게 폭스바겐 사건처럼 징벌적 손해배상 제도가 일정 정도 포함돼야 되는 것이고, 그럼으로 해서 자동차 제작사에게 경고도 주는 것이고 또 그를 통해서 국민들의 안전이나 보건 같은 것도 책임질 수 있다고 봅니다.

그래서 두 의원님, 이원욱 의원님과 강병원 의원님이 낸 안이 비율이 좀 높다 그러면 적절한 수준으로 논의를 해서 그 부분은 과징금을 상향 조정하는 것이 맞다고 봅니다.

○소위원장 한정애 하태경 위원님까지 듣고 진짜 정리하겠습니다.

○河泰慶 위원 이상돈 위원님이 굉장히 중요한 말씀을 해 주셨는데, 행정의 재량 범위를 너무 높게 잡으면 이게 부패의 근원이 됩니다. 그리고 소위 말하는 비선이나 로비스트나 중간에서, 예를 들어 1000억까지 올라간다 그러면, 상한이 1000억이면 그것을 10억으로 빼 주면 그 차액이 얼마입니까?

그래서 행정에서 부과할 수 있는 것은 국회에서 한번 심각하게 논의해서, 제가 생각할 때 행정에서는 100억도 많습니다. 그래서 이것은 국회의 전반적인 논의가 필요하고 여기에서 그 100억을 1000억으로 올린다는 것은 너무 지나치다는 생각이 들고요.

그리고 두 번째는 강병원 위원님 취지는 제가 충분히 이해를 합니다. 또 그런 방향으로 우리 사회가 나아가야 된다는 것은 동의를 하는데 문제는 소비자한테 끼치는 영향이 없지 않습니다. 예를 들어 이게 100억이 1000억이 되고 또 3%가 10%가 되거나 20%가 되면 그것이 사업체의 원가에 분산 반영이 되는 것입니다. 그러니까 정부의 정책 변화가 원가에 반영이 되고 그러면 다 소비자한테 전가가 되는 것입니다. 그래서 업체라 하더라도 그것을 1년 만에 바꾼다고 하면 우리 시장이 교란이 되는 것입니다, 소비자에 혼란

이 오는 것이고요. 때문에 이 업체하고 소비자를 분리해서 사고하는 것은 불가능하다. 모든 정책이 다 그렇습니다.

그래서 이런 부분은 우리 위원들께서 신중하게 고려를 해 주셨으면 좋겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주셔서 감사합니다.

저도 좀 의견을 말씀드리도록 하겠습니다.

저희가 논의하고 있는 게 배출가스와 관련된 것이라는 것을 조금 알아 주셨으면 좋겠습니다. 환경부가 하는 것은 국토부가 인증하는 내용과 다릅니다. 다시 말해서 자동차를 운전했을 때 내 목숨에 절대적으로 위험을 느끼는 상황과는 조금 다른 내용입니다. 대중한테 문제를 일으키는 부분입니다.

국토부에서 리콜을 시키고 하는 것은 엔진에 지대한 결함이 있거나 자동차를 운행함에 있어서 지대한 결함이 있는 경우에 해당되기 때문에 사실은 그 차를 운행하는 사람들이 스스로의 목숨에 불안감을 느끼기 때문에 이것은 아주 급하게 리콜을 요구를 하는 경우가 많은데, 폭스바겐 사태가 났을 때 보시면 아시지만 소비자들이 리콜에 응하지 않습니다. 차를 가지고 가지 않습니다. 배출가스 그냥 펄펄 뿜어도, 그것은 우리가 국비를 몇 조씩 넣어 가지고 대기질 관리하기 위해서 예산을 투입을 해야 되는 것이고 본인들은 차를 타는 데 큰 문제가 없고 연비가 괜찮은 것 같기 때문에 그냥 타고 다닙니다. 이 책임을 누구한테 물어야 되는 건가요?

거기다 지금 현재 우리의 법체계하에서 이런 소비자들이 모여서 집단적인 손해배상을 청구할 수 있는 제도 자체가 마련되어 있지 않습니다. 그 틈새를 어쨌든 해서 제작사로 하여금 책임감 있게 뭔가를 제도적으로 하려고 하는 게 결국은 과징금 제도를 가지고 나왔습니다.

지금 표 보셨지만 32쪽에 나와 있는 참고자료, 이 과징금 부과율 3% 적용해서 최대로 많이 받은 게 아우디폭스바겐코리아 2015년 745억인가 되어 있는데 이게 지금 현재 상한이 100억으로 되어 있기 때문에 그냥 100억입니다. 아무리 잘못해도, 수천억에 해당되는 잘못을 저질러도 상한이 100억으로 되어 있기 때문에 100억입니다.

그것 때문에 사실은 우리 환노위가 작년에 이 법 만들고 나서도 무지하게 많이 깨졌습니다. 그렇게 밖에 못 했느냐고. 급하게 그렇게 해 놓고

도 그랬었습니다. 그래서 이게 다시 재논의가 될 수밖에 없었고요.

환경노동위원회에서 했던 법 중에 화학물질관리법에 보면 지금 과징금을 5% 상한으로 정해 놓은 게 있습니다, 5%로 정한 게 있다는 것 말씀드리고요. 아까 하태경 위원님 말씀해 주신 것처럼 그 화학물질관리법에는 동일한 범위를 또 저질렀을 경우에 아닌 게 아니라 그 5% 상한에서 50% 범위 내에서 추가 과징도 할 수 있다고 하는 것도 정해 놓은 사례는 있기도 합니다.

그래서 다른 위원회가 어떻게 하는지는 모르겠습니다만 환경노동위원회에서의 과징과 관련된 제도는 현재는 매출액 5% 정도의 규모에서 과징을 할 수 있는 것으로 그렇게 되어 있다는 것을 말씀을 드리면서 위원님들이 조금 판단하시기 좋으리시라고 의견을 말씀드렸습니다.

이거 정리를 하고 가지지요. 결국은 퍼센티지를 가지고 얘기를 하는 부분인 것 같은데요.

○이상돈 위원 5%면 금액이 얼마나 되나?

○소위원장 한정애 매출액의……

○이상돈 위원 그러니까 폭스바겐 같은 경우에 얼마나 돼요?

○河泰慶 위원 5000억에서 1조 안 돼요?

○소위원장 한정애 폭스바겐이요?

그렇게 안 될 것입니다.

○河泰慶 위원 잠깐만요.

차관님, 제가 여쭙 볼게요.

제가 근본적으로 이상돈 위원하고 같이 문제 제기했던 것이 행정 재량이 너무 과도해서는 안 된다는 거예요. 그게 공무원 부패의 근원이고 그래서 제가 조금 착오가 있었는데 3%, 5%, 10% 이런 부분도 행정에 속하면, 이 10%까지 가면 단일 차종으로는 한 1조까지 가는 것 같은데 이 행정 패널티 말고 사법적으로 가는 방향의 패널티는 연구가 안 됐습니까? 왜 위원님들이 전부다 이렇게 행정 상한을 올리는 방향으로, 이런 방향으로만 지금 대안이 나오니까?

○강병원 위원 잠깐만요, 제가 하기 전에 잠깐 말씀드려 볼게요.

○소위원장 한정애 강병원 위원님.

○강병원 위원 임의설정을 폭스바겐이 했지 않습니까? 그중에 가장 많이 팔린 차종이 뭐냐 하면 A4 2.0 TDI 등입니다. 이 차량들의 매출액이 얼마였느냐 하면 1조 1830억이었습니다. 1조 1830억이었는데 여기에다가 상한 없이 부과율

3% 하면 과징금이 355억입니다. 1조 1000억의 매출을 올렸지만 우리가 3%로 했을 때 매길 수 있는 것은 355억이구요. 10% 부과율로 하면 1183억 정도의 과징금을 매길 수가 있습니다. 그래서 그것은 제가 말씀을 드리겠습니다.

그래서 보시면 아까 송옥주 위원님 말씀하셨습니다만 32페이지를 보면 2015년도에 아우디폭스바겐코리아가 4조 9000억의 매출을 올렸지 않습니까? 실제 부과된 것은 141억이었습니다. 그리고 2016년도 같은 경우는 2조 3700억의 매출을 올렸지만 실제 부과된 과징금은 178억밖에 안 됩니다.

저는 이 부분에서 우리 소비자들이 그리고 우리가 겪고 있을 그런 것들…… 그리고 솔직히 이 과징금으로는, 사회적 비용이라고 하는 환경을 치유하는 비용으로 800억 정도를 아마 국가기관에서 산정한 것으로 알고 있습니다. 이런 것들에 대한 책임은 어느 누구도 질 수 없는 그런 상황인 것입니다.

그리고 하 위원님 말씀에 100% 동감을 합니다만 행정의 과도한 권한이라는 것은 자의적으로 판단할 수 있게끔 해 줬을 때가 문제이지만 이것 같은 경우는 고의성을 판단하게 한다거나 과실을 판단할 수 있는 것이 아닙니다. 서류를 조작했다거나 뭔가 이런 명백하게 잘못된 것을 가지고서 판단 여부를 하는 것이지 공무원들이 들여다봐 가지고 '이거 약간 고의성이 있는 것 같네'라는 주관적인 판단을 갖대로 대는 게 아닙니다. 그렇기 때문에 여기에 관해서 행정의 과도한 권한으로 부패의 소지가 있는 것은 아니라는 생각이 들고요.

그래서 우리 입법부가 있는 것 아니겠습니까? 또 시행령이라는 것이 있는 것이구요. 이런 최대한 자의적인 소지를 최소화하기 위해서 우리가 조문화하고 법을 만드는 것 아니겠습니까? 그래서 그런 부분들은 없다라는 생각이 들고요.

원가에 반영돼서 소비자에게 전가된다는 것도 저는 약간 좀 과하다는 생각이 듭니다. 그러면 이 원가를 어떻게 반영할 것입니까? 그런 부분에서 이것은 징벌적 손해배상이다.

정해진, 어떤 원하는 기준이 있는데 왜 그것을 속이느냐 이것입니다. 그렇게 속이는 사람들까지 우리가 다 반영을 해 가지고 감안해서 법을 만들어 준다면 커다란 문제가 있는 것이지요.

왜 국민들한테는 배출가스 몇 그램만 나오는

것도 하겠다고 해 놓고 이것을 속여 가지고 파는 것까지 우리가 다 법의 테두리에서 봐줍니까? 그런 사람들에 대해서는 엄벌을 해 줘야지요.

이상입니다.

○**河泰慶 위원** 차관님, 그리고 아까 제가 질문했던 미국에서는 이게 행정처벌이 아니라 다 사법부로 되어 있고 우리도 가급적 행정이 아니라 사법적으로 이게 권한이 넘어가야 된다, 정부가 너무 많은 재량을 가지고 있으면…… 공정위가 아까 이상돈 위원님이 말씀하신 대표적인 사례입니다. 이게 들어오면 환경부가 공정위처럼 될 가능성이 굉장히 높습니다.

그래서 대안이 기본적으로 징벌적으로 가야 된다는 강병원 위원님 취지에는 전적으로 동의하고 그 방식은 사법적으로 넘어올 수 있는 대안으로 연구 검토돼야지 어쨌든 행정 페널티가 과다되는 것은 상당히 또 다른 문제를 불러일으킬 수 있다 해서……

왜 자꾸 행정 쪽으로만 되는지 차관님 말씀 좀 해 보세요.

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 설명을 두 가지 드리겠습니다.

과징금이 부과되는, 과징금 제도를 도입하는 배경이 첫 번째는 형사처벌의 기준이 보통 일반적인 징역이라든가 이런 형과 함께 벌금이 부과되는, 병과되는 경우가 있는데 형사적인 벌금이 상당히 낮습니다. 그러니까 이게 실질적으로 법인이나 기업들에 대해서는 상대적으로 경제적인 부담은 덜하기 때문에, 보통은 그런 경우를 가지고서 어떤 형사적인 압박은 받을 수 있지만 경제적인 압박을 받는 것은 상대적으로 덜하기 때문에 그런 경제적인 압박의 차원에서 일부 과징금 제도가 도입되는 경우가 있고요.

또 하나는 영업정지를, 보통 일반적으로 행정처분으로 부과를 하게 됩니다. 그런데 고의적으로 이런 것을 위반했을 경우 영업정지처분을 하게 되면 실질적으로 공익 목적이란다가 이런 부분들이 부담이 되고 이런 것이기 때문에, 예를 들면 항공사 같은 경우 영업정지처분을 하게 되면 항공 운행이 안 되지 않습니까? 이런 경우를 대신해서 과징금을 부과해서 영업정지처분에 갈음하는 경제적인 부담을 줘서 기업으로 하여금 법령을 이행하도록 강제하는, 암묵적으로 강제하는 그런 두 가지 케이스의 과징금 제도를 도입하게 되는 것이거든요.

그래서 저희도 이 경우에는 경제적인 압박, 그러니까 형사적인 처벌로서는 경제적인 압박이 덜하기 때문에 기업들의 부담이 약간 덜한 부분들을 이런 방식으로 해서 경제적인 부담을 지우고 또 실질적으로 공익이 침해되는 것들을 일부 경제적으로 보상하겠다 이런 취지가 가미된 과징금 제도를 도입하는 케이스입니다.

○**河泰慶 위원** 그런데 제 질문 답변이 지금 안됐는데, 미국은 다 사법적으로 하잖아요?

○**이상돈 위원** 제가 말씀드릴게요.

○**소위원장 한정애** 이상돈 위원님.

○**이상돈 위원** 우리 법체계에서 이것을 미국, 그것은 교수들이 학술적으로 하는 얘기지 현재로서는 그렇게는 불가능합니다. 이 제도를 운영하기 위해서는 처분하는 수밖에 없어요. 그런데 이렇게 과도하게 처분하게 되면 다 소송 갑니다.

○**河泰慶 위원** 아, 소송 간다고?

○**이상돈 위원** 그러니까 제 생각에 유일한 방법은 우리가 여기서, 폭스바겐 같은 게 굉장히 악의적이지 않습니까? 법에다가 이것을 좀 악의적인 경우에 대해서 이렇게 규정해 주면 행정청의 처분 범위, 재량 범위가 줄어들잖아요. 그러니까 이 법을 좀 구체적으로 할 필요가 나는 있다고 봐요.

그러니까 폭스바겐 케이스 같은 경우에 대해서는 행정청이 2%에서 최대 몇 %까지 하든가 그 다음에 단순한, 그 밖에 변경인증 미이행 등등등 같은 경우 해서 많잖아요. 그러니까 행정청한테 이렇게 백지수표권을 주지 말고 우리 입법부가 조금 더 지침을 법에다가 정해 주게 되면 그런 논란을 피해갈 수 있지요.

○**소위원장 한정애** 정리를 하도록 하겠습니다.

그러면 이상돈 위원님 말씀하신 것까지 포함해서 지금 저희가 매출액에 과징을 하는 것에 대해서는 동의를 하십니다, 매출액 단위로. 그렇지요?

과징을 하는 것 그 퍼센티지는 10도 지금 많다고 생각하시는 거지요? 3은 좀 부족하고요.

○**강병원 위원** 아니, 임이자 위원님은 20, 20……

○**소위원장 한정애** 20, 20?

○**강병원 위원** 예.

○**환경부차관 이정섭** 위원님 잠깐 제 의견을 좀 말씀을 드리겠습니다.

○**소위원장 한정애** 예, 정부 측……

○**환경부차관 이정섭** 상한선, 상한액과 상한비율을 정하시기 전에 아까 이상돈 위위님 말씀하

셨는데 저희도 검토를 하면서……

○**소위원장 한정애** 아니, 지금 그 얘기를 하려고 하고 있었는데……

○**환경부차관 이정섭** 조금 고민을 했던 게 지금 현재 갖고 있는 시행령이나 법률이 갖고 있는 부과기준 계수가 너무 세세하지 않고 굉장히 개괄적입니다. 아주 러프하게 기준을 정해 놔기 때문에 이 경우 아니면 이 경우, 두 경우거든요.

그런데 이 경우가 아까 말씀하신 악의적인 경우하고 또 어떻게 보면 부품 중에서 굉장히 중요한 부품이 있을 수 있고 경미한 부품이 있는데, 물론 다 배출가스에 영향을 미치기는 하지만 일부 중요도 여부가 있을 수 있습니다. 정부 입장에서는 그런 부분들을 고려할 수 있는 세부적인 부과계수와 기준을 조금 더 마련을 하는 게 좋지 않을까 하는 의견을 가지고 있습니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 지금 우리가 얘기하고 있는 매출액의 몇 %를 초과하지 않는 범위, 즉 다시 말해서 몇 % 이내에서 각각의 부과기준을 정해서 무엇을 어겼을 때 어느 정도, 어느 정도라고 하는 것들을 정할 수 있는 여지가 있을 수 있게끔 하자는 것이지요?

○**환경부차관 이정섭** 그렇습니다.

○**소위원장 한정애** 지금 그 얘기를 하려고 했는데 얘기를 해 주셔서, 그렇게 조금 개정안을 조정하는 것으로 하고.

저는 그래도 부과율을 매출액의 몇 %를 할 것이냐에 대해서는 위원님들 어쨌든 공감대를 형성해 주셔야 거기까지는 정하고 조금 조정을 하는 것으로 해야 될 것 같습니다.

○**신보라 위원** 부과율 문제도 그 사안과 좀 연동관계가 있는 것 같습니다. 그래서 우리가 일률적 그게 얼마가 적정선인지에 대해서는 논의가 필요하지 않을까……

○**소위원장 한정애** 최고상한율을 말씀드리는 겁니다. 왜냐하면 몇 % 이내로 하는 것이니까요. 그 몇 %에서 그다음부터는 각각의 잘못 정도에 따라 가지고 어떤 경우에는 몇 %, 몇 % 이렇게 되는 것이지요. 악의적이고 고의적이고 여기에 따라 가지고 하는 거니까요.

○**송옥주 위원** 10%까지도 가능할 것 같은데요, 단계적으로 죽 나눌 수 있으니까.

○**소위원장 한정애** 그것이 지금 강병원 의원님 20%, 이원욱 의원님 10% 안으로 되어 있는 상황이고요.

○**신보라 위원** 저는 그 부과율도 우리가 숫자놀음 하는 게 아니라면 그것이 미치는 영향에 대해서 고려해야 된다는 것이지요. 그것을 단순히 우리가 여기에서 5%가 좋냐 10%가 좋냐 20%가 좋냐 이렇게 이야기한다는 게 좀 명확한 근거나 영향력을 고려하지 않은 선택이 될 확률이 높을 것 같습니다.

○**소위원장 한정애** 참고자료 32쪽에 있는 것, 지금 가장 잘못했다고 했었던 아우디폭스바겐코리아 3% 적용했을 때 이게 745억이었다는 것이지요, 2015년에?

○**강병원 위원** 산정액이 그런 거고요.

○**소위원장 한정애** 산정액이 그렇고 실제로는 141억인가……

○**강병원 위원** 부과액은 178억인 것이지요, 141억인가……

○**환경부차관 이정섭** 예.

○**소위원장 한정애** 4조 9000억이라 그래도 1000억이 넘지 않는 산정액이 나온다라고 하는 것이기 때문에……

○**환경부차관 이정섭** 그 당시는 금액이……

○**소위원장 한정애** 이것 3% 적용한 겁니다.

○**환경부차관 이정섭** 상한 10억이고 그 당시에는 기준이 달랐기 때문에……

○**임이자 위원** 이것 꼼수 부린 거 아니야?

○**소위원장 한정애** 그러니까 개별적으로……

○**환경부차관 이정섭** 그러니까 그다음에 올라간 게 2016년에 7월 28일이기 때문에 그 뒤에 2조 3000억짜리는 3% 100억 상한, 차종당 100억이었거든요. 그래서 그것을 계산한 게 2016년도의 아우디폭스바겐이고 2015년 것은, 아, 이것 2개 다 100억이 적용 안 된 케이스입니다. 왜냐하면 7월 28일 전에 자기들이 판매 증지를 했기 때문에……

○**소위원장 한정애** 그러니까 결국은 개정안이 더욱 문제가 되는 거네요.

○**환경부차관 이정섭** 개정안 자체가 아직 적용된 적이 없다라는 것이지요.

○**임이자 위원** 개정된 안이 적용될 것 같으니까 적용 안 받으려고 중단한 거예요. 여기에서 또 꼼수를 부린 거야.

○**소위원장 한정애** 이것은 그러면 계속 논란을 하기보다는 정부가……

차관님.

○**환경부차관 이정섭** 예.

○**소위원장 한정애** 부과기준과 관련해서 타 법

사례를 감안하셔서 조금 악의적이고 고의적인 상황과 몇 개를 구분할 수 있는 경우를 가지고 오셔서 율은 정하지 않는다 하더라도 이런 사례는 아주 악의적인 것이고 이런 것에 대해서는 조금 부과기준을 달리하는 것이 맞습니까라고 하는 것들을 오후에 얘기를 해 주시면 좋겠습니다. 그러면 오후에 저희가 그것 감안해서 이걸 정리를 하도록 하시지요.

위원님들도 조금 더 생각을 하셔야 될 것 같고요.

○**河泰慶 위원** 추가로 한 가지만 질문……

○**소위원장 한정애** 질문 그만하시고, 이것 너무 오래했습니다.

강병원 위원님이 법안 발의하셨으니까 한마디 하시고 이것 넘어가겠습니다.

○**河泰慶 위원** 한 가지만 물어볼 게 있어요.

○**소위원장 한정애** 하태경 위원님.

○**河泰慶 위원** 법적 안정성을 해치지 않는 범위에서, 지금 상한이 100억으로 되어 있는데 그러면 이것 1년도 안 됐다고 그랬는데 최소한 몇 년 정도를 유지하면 법적 안정성을 해치는 범위가 아니라고 말할 수 있어요? 한 5년 정도면 돼요? 아니면 3년?

○**환경부차관 이정섭** 정확하게 몇 년이라고 얘기하기는 좀……

○**소위원장 한정애** 이삼 년에 한 번씩 바꾸는 것도 있는데 딱 그렇게 하기는 좀 그럴 것 같습니다.

○**河泰慶 위원** 그건 안 그래. 국회가 그렇게 무책임하게 하면 되나.

○**소위원장 한정애** 강병원 위원님.

○**환경부차관 이정섭** 시행이 1년이 안 된 게 아니라 7월 28일이니까 이제 4개월 됐습니다. 실제로 적용한 사례는 없고요.

○**신보라 위원** 최종적으로 강병원 위원님 정리하시기 전에 아까 이것 앞 페이지에 5000만 원 관련해서 얘기하신 것 의견을 좀 내고 싶어서요. 그것까지 말씀드리고 최종 말씀하셔도 괜찮……

○**소위원장 한정애** 예, 그럼 신보라 위원님 말씀하세요.

○**신보라 위원** 아까 수정의견에 5년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하 벌금에 처하도록 하는 걸 5000이면 5년으로 맞추자라고 하셨는데 이게 법적 균형적인 측면을 고려할 필요성도 있다고 저는 보아지는데요. 이것을 어떤 규정 때문에 이

렇게 고려하셨는지 모르겠지만 아까 소비자기본법에 대한 규정이 있다고 하니까 제가 소비자기본법을 봤는데요.

소비자기본법의 제50조에 수거·파기 등의 명령에 관한 조항이 있습니다. 그래서 ‘중앙행정기관의 장은 사업자가 제공한 물품 등의 결함으로 인하여 소비자의 생명·신체 또는 재산에 위해를 끼치거나 끼칠 우려가 있다고 인정되는 경우에는 대통령령이 정하는 절차에 따라 그 물품 등의 수거·파기·수리·교환·환급을 명하거나 제조·수입·판매 또는 제공의 금지를 명할 수 있다’ 이런 조항이 있는데요. 이것들을 위반했을 경우, 이 명령을 위반한 자에게는 3년 이하의 징역 또는 5000만 원 이하 벌금에 처한다는 규정이 있습니다.

대략적으로 소비자기본법이 소비자가 행하는 행위에 대한 모든 것들을 규정하고 있는 기본법이라고 봤을 때 이것과 법적 균형성을 따져봐야 되지 않을까라는 생각이 들어서 이 부분을 그냥 단순히 5000만 원이면 5년 이렇게 규정하는 것에 대해서 재고려를 해야 봐야 되지 않을까 싶습니다.

○소위원장 한정애 아마 제가 보기에 소비자기본법이 5년 이하의 징역 5000만 원으로 바뀔 가능성이 큼니다. 아시겠지만 이게 저희가 19대 때 한 번 다 조정을 했습니다.

○신보라 위원 그게 원칙인 건가요?

○소위원장 한정애 일정 부분 좀 그런 감을 가지고……

○수석전문위원 손충덕 국회 법제실에서 양형기준이라는 것을 정비를 전부 조사를 해서 마련을 했습니다. 너무 법마다 틀리니까 1년에 1000만 원, 2년이면 2000, 3년이면 3000만 원으로 전부 통일을 해 냈습니다.

그래서 이게 5년이 맞을지 3000만 원이 맞을지, 3000만 원이 맞다면 3년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하의 벌금 이렇게 맞춰야 되고요.

지금 모든 법들을 다 양형기준을 그 수준으로 맞춰가고 있습니다.

○소위원장 한정애 소비자기본법이 지금 3년 이하 징역에 5000만 원이면 3년이 상향될 가능성이 큼니다.

○신보라 위원 그렇습니까?

○수석전문위원 손충덕 그래서 5년이 맞는지 3년이 맞는지 다른 법하고 비교해서 하여튼 그것

은 한번 봐야 되겠는데요. 3년이면 3000만 원, 5년이면 5000만 원으로 하는 게……

○신보라 위원 그러면 여기에서 일률적으로 정하기보다 그것을 한번 살펴본 후에 정하는 게 좋지 않을까요? 이것을 또다시 고치고……

○소위원장 한정애 소비자기본법이 아직 바뀌지 않은 것이지요.

○신보라 위원 그러니까 전문위원께서 양형기준을 다시 판단해 보시고 최종적으로 제안을 하시는 게 맞지 않을까요?

○수석전문위원 손충덕 소비자기본법보다는, 다른 대기법도 한 번 더……

○소위원장 한정애 예, 저희도 양형기준을 다 바꿨으니까요 우리 관련된 법을 한번 보시고 이것은 오후에 정리해서 주시면 되겠습니다.

이 요건에 관해서는 위원님들 많은 의견을 주셨는데 아직 정리가 되지 않아서 오후에 추가적으로 자료가 오면 계속 한 번 더 논의해 보고 하도록……

○河泰慶 위원 이것은 쟁점 법안으로 넘깁시다.

아니, 국회가 4개월 만에 무슨 또……

○소위원장 한정애 발언권 얻고 말씀하십시오.

강병원 위원님 마무리 말씀하시고 다음으로 넘어가겠습니다.

○강병원 위원 하 위원님, 그런 생각을 한번 해봤습니다. 부과기준이라든지 그런 부분에 관해서 행정관청이 자의적으로 판단할 소지를 없애기 위한 세부적인 어떤 시행령들이 마련되어져야 될 거라고 생각합니다.

그렇기 때문에 34페이지를 보면 부칙에서 저와 이원욱 의원은 공포 후 6개월이 이 경과한 날부터 시행을 하자고 했지만 검토의견 같은 경우는 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행을 하는 것을 했으면 좋겠다는 생각이었고 저도 맞다고 생각해서 이것을 받아들일 것입니다. 그렇게 된다면 이 법이 실제로 개정되고 시행되는 것은 1년 이상의 시간을 우리는 갖고 있는 것이 됩니다.

그리고 또 이런 부분들에 대해서 우리 법안소위에서 많은 얘기를 했기 때문에 행정관청의 자의적인 요소를 빼는 시행령들을 각각의 사례들에 맞추어서 법률 무엇을 위반했는지 어떤 거짓을 했는지 이런 것들에 대해서 만들어진다고 하면 충분히 그런 부분들이 제거되어질 수가 있고, 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행을 한다고 하면 이 법은 적어도 2년 정도의 시행기간을 갖게 되

는 법이 개정이 되는 거라고 생각이 됩니다.

저는 19대 때 환노위에서 이 법을 급하게 만들었고, 이런 부분들이 우리 국민들의 분노라든지 국민들이 속았던 것들을 뭔가 보상하기에는 너무나 부족한 법이었다는 것은 다 알고 있다고 생각합니다.

그래서 제가 누차 말씀드리지만 이 법은 대상이 자동차 제작자들입니다. 무슨 4000만, 5000만 국민이 대상이 아닙니다. 자동차 제작자 한 10개 그 제작자들만을 대상으로 하는 법이고……

○**河泰慶 위원** 그 하청업체, 부품업체 하면 몇만 명이요.

○**소위원장 한정애** 하태경 위원님, 자꾸……

○**河泰慶 위원** 하여튼 넘어갑시다.

○**강병원 위원** 그 제작자들이 하는 것이고요. 이것은 또 징벌적 손해배상이라는 것입니다. 징벌적 손해배상을 하는 이유는 그 법의 존재 자체로 그런 일체의 불법행위, 속이는 행위를 못하게 만드는 그런 긍정적인 효과가 있다고 생각이 듭니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 오후에 자료가 오면 다시 한번 보도록 하고요.

논의가 더 진전이 되기는 어려울 것 같습니다.

다음 조항 보도록 하겠습니다.

○**수석전문위원 손충덕** 보고드릴까요?

○**소위원장 한정애** 예, 수석전문위원님.

○**수석전문위원 손충덕** 35쪽입니다.

문진국 의원께서 발의하신 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안입니다.

36쪽부터 보고를 드리도록 하겠습니다.

수도권의 운행제한 대상차량을 확대하는 사항입니다.

현행법 제28조의2에 따라서 서울특별시장 그다음에 인천시장, 경기도지사가 수도권에 운행제한할 수 있는 대상 차량이 박스에 보면 첫째, 수도권대기환경개선특별법에 따라서 DPF 또는 저공해엔진을 부착 또는 교체하지 않은 수도권등록 특정경유차와 DPF 또는 저공해엔진을 부착 또는 교체하지 않고 수도권을 일정기간(연 180일) 이상 운행하는 사업용 경유차에 대해서 운행을 제한할 수 있도록 하고 있습니다.

이에 대해서 개정안은 지자체의 저공해 조치명령, 그러니까 DPF라든지 저공해엔진을 부착·교체하지 않은 전국의 모든 특정경유차를 추가하려

는 내용입니다.

개정안에 따라서 저공해 조치를 하지 않은 전국의 특정경유차를 대상으로 수도권 내 운행을 금지하게 되면 수도권 대기 개선에는 상당한 기여를 할 수 있을 것으로 봅니다만 2017년부터 노후경유차 운행제한제도가 본격 시행될 예정이고 거기에 따라서 시행효과를 조금 더 지켜볼 필요가 있다는 점, 그리고 저공해 조치명령 관련 조례를 제정한 지자체가 현재 11개에 불과하기 때문에 관련 조례 제정에 소극적인 지자체 등을 감안해서 신중한 검토를 할 필요가 있다고 봅니다.

참고자료에 보시면 지금 노후경유차 수도권 운행제한이 2016년 8월에 환경부와 서울시, 인천시, 경기도가 합의를 했는데요. 2017년에는 서울시 전역 그리고 2018년에는 서울시와 용진군을 제외한 인천시 그리고 경기도의 17개 시가 포함이 되고 2019년부터는 대기관리권역 전역에서 운행제한제도가 실시될 예정입니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 일단 이 부분은 당장 시행하기가 어려운 부분들이 있습니다. 그래서 수용하기가 좀 어려울 것 같습니다. 그러니까 검토보고 안대로 현행 유지하는 것으로 했으면 좋겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 말씀해 주시기 바랍니다.

위원님들 의견이 없으시면…… 조금 유예기간을 주고도 실시하는 게 불가능한가요? 왜냐하면 어차피 수도권대기질 관리가 수도권의 차만 가지고 가능한 것은 아니고 수도권에 진입하는 차량 막기 위한 조치인데……

○**환경부차관 이정섭** 현재도 말씀하신 것처럼 수시로 자주 운행하는 차량에 대해서는 수도권 운행차량으로 보고 규제를 하고 있기 때문에 일시적으로 몇 회 이렇게 왔다 갔다 하는 경우라든가 이런 경우들은 과도하게…… 특히나 저공해조치명령을 하고 DPF 부착하도록 정부 보조를 해주고 고치도록 해서 안 고친 경우에 해당되는 그러니까 DPF를 안 단 경우에 해당되는 차량들이기 때문에 수도권 이외의 지자체의 경우에는 현재 그런 조치명령이라든가 DPF 부착 사업을 하고 있는 경우가 드물기 때문에 거기까지 과도하게 확대하는 것은 제가 보기에 현재로서는 적

절치 않은 것 같습니다. 그래서 시기는 나중에 시행한 뒤에 다시 한 번 검토해 보는 게 어떨까 하는 생각을 하고 있습니다.

○소위원장 한정애 그런데 현행법 2항에 해당되는 게 지방 소재라도 DPF 또는 저공해엔진을 부착하지 아니하고 수도권을 180일 이상 운행하는 경유차인데 누가 그 차를 지켜보는 게 아닌 다음에는 그 사람이 들켜도 '제가 원래 수도권에 등록된 차가 아니고 어쩌다 한번 온 것인데 이렇게 됐습니다'라고 하면 사실 이 조항이 실효성이 있을까 싶기도 하거든요. 그래서 이것이 결국은……

문진국 위원님, 법안 발의하셔서……

○문진국 위원 제가 발의한 것인데 지금 차관님이 말씀하신 내용을 들어봤을 때 DPF를 단 부분에 대해서만 되지 않느냐고 하는데 큰 틀에서 봐야 되거든요. 수도권은 어차피 시작이 된 것인데 이것이 미세먼지로 되어서 저감장치에 대해서는 솔직한 얘기로 전국적으로 확대해서 이 법안을 확정을 지어주시고 지금 근거를 해 놓고, 검토보고에 보면 지방자치가 말을 안 들어주지 않을까 나와 있거든요. 지금은 지방자치의 조례로 봤을 때 시간을 두고 해서 시행기간을 늦춰주면, 법은 근거로 마련해 놓고 지방자치를 보고 난 후로 기간을 늦춰주면 되지 않나 이런 것이지요.

○환경부차관 이정섭 지금 수도권도 비슷한 문제가 발생을 하는데요. 어떤 문제가 있느냐 하면요, 저공해조치명령을 해야 되는데 저공해조치명령을 지자체장이 하게 되어 있습니다, 기초자치단체장이. 그런데 기초자치단체장이 10%이기는 하지만 어쨌든 번거롭고 불편하게 저공해조치를 하라고 명령하는 것 자체를 그 지자체장이 적극적으로 주민들한테 불편을 감수하거나 불이익을 주면서까지 그것을 과연 하겠느냐 하는 겁니다. 그러니까 안 한 경우에는 전혀 불이익을 받지 않고 자유롭게 운행할 수 있는데 이 명령을 받은 사람들만 조치를 안 했다고 해서 못 다니게 하면 지자체 간 주민들 간에 형평성에 굉장히 문제가 생길 수 있습니다. 그래서 오히려 제도를 시행해 놓고 불만이라든가 이런 것들을 더 많이 받을 수 있고 제도자체에 대한 신뢰성이 떨어지는 이런 문제가 발생할 수 있습니다.

그래서 저희는 조금 장기적으로 이런 저공해조치 여부를 떠나서 그냥 모두 다 저공해조치명령의 대상 차량에 대해서 전체적으로 운행 제한하는 이런 방식으로 가는 게 장기적으로는 더 합리

적이지 않을까 이렇게 생각을 해서 조금 틀을 바꿔나간다는 생각을 갖고 있기 때문에 이 부분은 지금 제도를 도입하고 나중에 시행하면 어떠한 하는 것을 제도 개선하는 부분들과 같이 연계를 하면 그때 가서 다시 검토를 하는 게 어떨까 저희들은 그것이 바람직하다 이렇게 생각하고 있습니다.

○소위원장 한정애 서울시에 진입해서 영업을 해야 되는 차의 경우에 지자체가 안내를 해 줄 수 있잖아요. 그런 영업을 하게 되는 경우에는 공해저감장치를 하기 위한……

○환경부차관 이정섭 그것을 해당 지자체장이 저공해조치명령을 해야 됩니다. 그런데 저공해조치……

○소위원장 한정애 일단 먼저 안내를 하고……

○환경부차관 이정섭 그러니까 안 하면 저공해조치명령을 그 지자체가, 예를 들면 성남시에서 저공해조치 명령을 안 한다 그러면 그 차량은 자유롭게 서울시를 다닐 수 있습니다. 그런데 저공해조치명령을 하고 이 사람이 그 저공해조치를 이행을 안 한 경우에는 운행이 제한됩니다. 그러니까 이런 경우에는 지자체장이 너무 바르고 선도적으로 조치를 하게 되면 오히려 그 지역주민이 불이익을 받고 그렇지 않은 지자체, 조치도 안 하고 명령도 안 한 경우에는 그냥 자유롭게 다니고 이게 국민들 형평성에 안 맞을 가능성이 있거든요.

그래서 이것을 전국적으로 확대할 때는 아까 말씀드렸던 그런 불합리한 점들을 전반적으로 조정을 하고 그리고 나서 전국적으로 확대하는 것이…… 지금 수도권지역은 수도권특별법에 의해서 하고 있기 때문에 진행이 되는 부분이니까 하되 전국적으로 할 때는 그런 부분들을 좀 수정을 하고 하는 게 어떨까 하는 생각을 갖고 있습니다.

○소위원장 한정애 하태경 위원님.

○河泰慶 위원 기술적인 것을 여쭙 보고 싶은데요.

저공해조치명령을 했습니다. 그러면 수도권 들어올 때 카메라로 번호판이나 이런 것을 찍어가지고 컴퓨터 데이터베이스에 자동으로 대조가 안 된다, 제가 듣기에는 자동으로 대조가 안 되고 그 번호를 사람이 일일이 다 찾아야 된다, 지금 수준이. 이렇게 들었는데 맞습니까?

○환경부차관 이정섭 현재 수준은 그렇습니다.

그래서 저희가 지난번 예산에 반영시킨 게 전체적인 검증시스템을 만들겠다고 그러니까 통제시스템, 관리시스템을 만들겠다고 한 게 예산에 반영이 되어서 내년에 관리시스템을 만들면 말씀하신 것 같은 조치를……

○**河泰慶 위원** 기술적 여건이 준비가 되고, 지금은 번호를 엑셀에 넣어 가지고 검색해서 찾아야 되는 이런 수준이에요. 그래서 이것은 어느 정도 자동화되는 수준이 되어야 시행이 가능한 것이라서……

○**소위원장 한정애** 예, 이 법안은 계속 심의하도록 하겠습니다.

저희가 지금 1항부터 8항까지 봤는데 오후에 자료 조금 받고 정리를 해야 되는 게 있기 때문에 다음 악취방지법과 관련한 내용들을 먼저 심의를 하시고 오후에 다시 돌아오도록 하겠습니다.

9. 악취방지법 일부개정법률안(박순자 의원 대표발의)

10. 악취방지법 일부개정법률안(임이자 의원 대표발의)

(11시43분)

○**소위원장 한정애** 다음은 의사일정 제9항과 제10항 박순자 의원님, 임이자 의원님이 각각 대표발의한 악취방지법 일부개정법률안을 일괄하여 상정하도록 하겠습니다.

수석전문위원님 말씀해 주십시오.

○**수석전문위원 손충덕** 박순자 의원님하고 임이자 의원님께서 각각 발의하신 악취방지법 일부개정법률안입니다. 두 개정안 모두 내용은 거의 동일한데 조문 배정이 다소 차이가 있습니다.

내용은 먼저 시행규칙에서 규정하고 있는 악취지정요건을 법률로 상향 규정하는 것과 악취관리지역으로 지정된 산업단지에 연접해서 조성되는 신규 산업단지를 악취관리지역 지정요건에 추가하려는 내용입니다.

42쪽입니다.

먼저 지정요건 확대와 관련해서는 현재 법 제6조제1항제2호에 따라서 시행규칙에서 규정하고 있는 악취관리지역 지정요건을 법률로 상향 규정하면서 악취관리지역으로 지정된 산업단지에 연접하여 조성되는 신규 산업단지를 악취관리지역 지정요건에 추가하려는 내용입니다.

이에 대해서 검토의견은 법률로 상향 규정하는

것 자체는 특별한 문제가 없는데 악취관리지역 지정요건을 추가하게 되면 먼저 박순자 의원님 안 같은 경우에는 악취관리지역으로 지정된 산단에 연접해서 조성되는 신규 산업단지라고 규정하고 있습니다. 이렇게 하게 되면 산단별 특성과 관련 없이 지리적 인접성만을 기준으로 지정할 수 있게 되기 때문에 다소 과다한 측면이 있다고 보여지고요.

임이자 의원님 안 같은 경우에는 악취 관련 집단민원이 발생하는 지역으로서 악취관리지역으로 지정된 산단에 연접하여 조성되는 신규 산업단지라고 규정하고 있는데 이 조항은 현행 법령에 의해서도 악취 관련 집단민원이 발생한 모든 유형의 산단을 악취관리지역으로 지정할 수 있기 때문에 신규 산단만 별도로 규정할 실익이 그렇게 크지 않은 것으로 보여집니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**환경부차관 이정섭** 지정요건을 시행규칙에서 법률로 상향하는 것에 대해서는 수용을 하겠습니다.

두 번째, 악취관리지역에 연접해 있는 부분은 개정안을 수용하기가 곤란한 부분입니다. 현재 당연 지정하는 것들은 취지나 이런 것들이 바람직하지 않고요. 지금 정부가 악취방지법 개정을 해서 법제처에 심사 중에 있는데 지금 가장 큰 문제가 악취관리지역의 지정요건이 충족됐음에도 불구하고 지자체장들이 지정을 안 하는, 민원 때문에 집값 하락이라든가 이런 것을 우려해서 지정 안 하는 게 더 문제가 있습니다.

그래서 이 부분에 대해서는 지정요건이 충족되면 지자체장은 의무적으로 지정을 하도록 하고 지정을 하지 않을 경우에는 환경부장관이 권고해서 의무적으로 따르도록 하는 이런 강제적인 지정기준이 있습니다. 그중에 집단민원 발생도 하나의 지정요건으로 들어가기 때문에 나중에 정부안이 오면 임이자 의원님이 제안하신 그 안은 같이 논의해서 포함을 시킬 수 있을 것이라고 보고 있습니다. 그래서 이것은 추후에 정부안이 오면 같이 논의를 하시고요.

지정요건을 법률로 상향 규정하는 것은 수용을 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○**河泰慶 위원** 임이자 의원님 취지는 충분히 이해하고 또 안산지역에 이런 일이 많다고 하기 때문에 필요도 한 것 같은데 지금 검토안에 보면 현재에도 집단민원이 발생을 하면 악취관리지역으로 지정할 수 있다라는 내용이 있기 때문에 어느 정도 현실적인 문제는 이 법으로 해결되는 것 같고 그러니까 차관님 말씀하신 것처럼 지정하는 게 지자체장의 권한인 모양이지요?

○**환경부차관 이정섭** 그렇습니다.

○**河泰慶 위원** 그 지자체장이 의무적으로 하도록 하는 게 훨씬 더 중요할 것 같다는 생각이 듭니다.

○**소위원장 한정애** 임이자 위원님.

○**임이자 위원** 정부안대로 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 다른 위원님들 이견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 시행규칙에서 규정하고 있는 것을 법률로 상향 규정하는 것에 대해서는 정부도 받아들이고 다 된다고 하는 것이고요.

그다음에 관리지역 지정에 산업단지 연결하는 신규 지역 같은 경우에는 다음에 어쨌든 연구 끝나고 난 뒤에 하니까 이것은 하고 법률로 상향요건만 하는 것으로 하겠습니다.

○**河泰慶 위원** 지자체장이 의무적으로 하는 것은 새로 들어가야 되는 것 아닙니까?

○**환경부차관 이정섭** 그것은 법에……

○**河泰慶 위원** 있습니까?

○**환경부차관 이정섭** 정부가 법제처 심사 중이기 때문에 12월 중에 아마 국회로 송부될 것 같습니다. 그러면 그때 같이 논의를 해 주시는 게 좋을 것 같습니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 그것은 그때 하는 것으로 하고 대안 의결하는 것으로 하겠습니다.

○**환경부차관 이정섭** 예.

○**소위원장 한정애** 의사일정 제9항 및 제10항의 법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 해당 법률안의 내용을 통합하고 위원님들의 의견을 반영한 위원회 대안을 제안하고자 하는데 위원님 여러분 이의 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

이의 없으면 가결되었음을 선포합니다.

다음 의사일정 11, 12항까지 하시지요. 하시고 점심 드시도록 하겠습니다.

11. 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부 개정법률안(신보라 의원 대표발의)

12. 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부 개정법률안(이용득 의원 대표발의)

(11시49분)

○**소위원장 한정애** 다음은 의사일정 제11항 및 제12항 신보라·이용득 의원이 각각 대표발의한 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정하도록 하겠습니다.

수석전문위원님 설명해 주시기 바랍니다.

○**수석전문위원 손충덕** 48쪽이 되겠습니다.

신보라 의원, 이용득 의원님께서 각각 발의하신 다중이용시설 등의 실내공기질관리법 일부개정법률안에 대해서 보고드리겠습니다.

먼저 신보라 의원님 안은 중앙행정기관 간 실내공기질 관리기준 및 정책에 관한 사항을 협의·조정하기 위해서 실내공기질 관리 조정협의체를 두자는 안하고, 취약계층이 실내오염물질에 적절히 대응할 수 있도록 환경부장관 또는 시도지사가 행동지침을 개발하여 교육·홍보할 수 있도록 하려는 내용입니다.

그리고 이용득 의원님 안은 신축 공동주택의 시공자가 지자체의 장에게 제출하는 실내공기질 측정 결과를 지자체장이 환경부에 보고하게 되면 환경부는 인터넷 홈페이지 등에 공개하도록 하는 내용과 오염물질 방출 건축자재 사용에 대한 제재를 과태료에서 벌칙으로 상향 조정하는 내용입니다.

먼저 49쪽에서 실내공기질 관리 조정협의체 신설에 대해서는 현재 실내공기질 관리를 하고 있는 부처가 환경부, 고용노동부, 교육부, 보건복지부, 국토교통부가 각각 자기 소관에 대해서 관리를 하고 있습니다. 그래서 개별 법령에 따라서 분산 관리되다 보니까 공기질 기준도 서로 다소 차이가 있고 그래서 정책을 협의·조정하기 위한 조정협의체를 설치하는 것은 타당한 것으로 봤습니다.

다음 51쪽입니다.

신축 공동주택의 실내공기질 측정 결과 공개방식은 현재는 신축 공동주택 시공자가 실내공기질 측정 결과를 입주민들이 잘 볼 수 있는 장소에 게시하도록 의무를 부과하고 있는데 입주민들이 잘 볼 수 있는 장소라든가 이런 것들이 개념이 다소 불명확하고 측정 결과에 대해서도 신뢰도 등에 문제가 있기 때문에 지자체장이 시공자로부터

터 측정 결과를 받아서 홈페이지 등에 공개하도록 함으로 해서 입주자나 일반 국민들이 쉽게 확인할 수 있기 때문에 이 개정안도 타당한 것으로 봤습니다.

53쪽의 취약계층에 대한 행동지침 개발 및 교육·홍보하는 내용에 대해서는 이 부분도 취약계층이 실내공기질 관련 사항에 대해서 보다 정확하게 인지·대응할 수 있기 때문에 법적 근거를 마련하는 개정안은 타당하다고 봤습니다.

다음은 55쪽입니다.

이용득 의원께서 발의하신 오염물질 방출 건축자재 사용에 대해서 현재는 2000만 원 이하의 과태료를 부과하고 있는데 개정안은 1년 이하의 징역 또는 1000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하려는 것입니다. 이 부분도 특별한 문제가 없는 것으로 봤습니다.

마지막으로 57쪽의 부칙에서 신보라 의원님 안은 2016년 12월 23일부터 시행하고 이용득 의원님은 공포 후 3개월이 경과한 날부터 시행하도록 되어 있습니다. 그런데 신보라 의원님 안 같은 경우에는 조정협의회 설치라든지 취약계층 교육·홍보 지원이 하위법령 준비를 고려해서 공포 후 6개월이 적절한 것 같고요. 이용득 의원님 안도 과태료를 벌칙으로 제재를 강화하는 내용이기 때문에 충분한 계도기간이 필요하다고 보아서 공포 후 1년으로 하는 것이 적절한 것으로 봤습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○환경부차관 이정섭 전체적으로 수석전문위원 검토보고 안에 대해서 수용을 하겠습니다.

다만 지자체장이 신축 공동주택의 실내공기질 측정 결과를 보고하고 인터넷에 공개하도록 하는 부분에 대해서는 현재 법률이 아닌 시행규칙에 공개할 수 있도록 임의규정으로 되어 있습니다, 의무규정은 아니고, 공개 취지를 보면 입주민들이 가장 관심이 많을 것이고요. 일반 대중에게 공개하는 것은 일반 대중의 관심사를 고려해 봤을 때 꼭 의무적으로 공개할 필요가 있을까 하는 생각은 듭니다. 지자체장한테 부담이 과도하지 않겠느냐 하는 생각이 들어서 법령에 상향 규정을 하되 임의규정 정도로 인터넷 등에 공개할 수 있도록 ‘공개할 수 있다’ 정도의 임의규정 정도로 하시면 어떨까 하는 생각을 갖고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 그리고 추가적으로 한 말씀 드리겠습니다.

신보라 위원님이 말씀하셨던 취약계층에 대한 교육·홍보 이 부분은 이미 기존 환경보건법에 취약계층에 대한 정보 제공 규정이 있습니다. 그래서 굳이 그 환경보건법에 있는데 추가적으로 여기에 또 규정을 할 필요성이 있을까 하는 부분 들은…… 그래서 가급적이면 추가적인 규정을 두는 것보다는 기존의 환경보건법을 활용하는 게 어떨까 하는 생각 두 가지 의견입니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

이상돈 위원님.

○이상돈 위원 이게 대부분 규제 아닙니까? 그래서 기존에 있는 법률로 운영해서 할 수 있는 부분이 있다면 저는 중복되는 건 안 하는 게 좋다고 봅니다. 그래서 지금 뭘 말씀하셨나요? 취약계층 그 문제는 이미 하고 있다……

○환경부차관 이정섭 이미 하고 있고 다른 법에도 규정이 되어 있다라는 말씀입니다.

○이상돈 위원 그런 건 감안하면 좋겠습니다.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

○소위원장 한정애 그러면 조정협의회 신설하는 것에 대해서는 동의하시는 거고요?

○환경부차관 이정섭 예.

○소위원장 한정애 위원님들도 다 동의하시나요?

(「예」 하는 위원 있음)

다만 신축 공동주택의 실내공기질 측정 결과 공개 방식과 관련해서 ‘지자체장이 공개할 수 있다’ 정도로만 하고 환경부가 보고를 받는 것은 그냥 그대로 두고요.

○환경부차관 이정섭 예, 지금도 그대로 하고 있습니다. 있는데 법률에 규정한다는 것입니다.

○소위원장 한정애 알겠습니다.

그러면 그런 정도 내용으로 위원님들 다 동의가 가능하시는 거지요?

행동지침 개발 및 교육·홍보와 관련해서는 기존 환경보건법에 적용이 되어 있으므로 이것은 위원님들이 크게 문제 삼지 않으시면 여기 반영하지 않는 것으로 하겠습니다.

그다음에 오염물질 방출 건축자재 사용에 대한

처벌 강화 관련해서는 위원님들 다들 이 안에 대해서는 동의를 하시는 것이지요?

(「예」 하는 위원 있음)

그다음에 마지막으로 개정안에 대한 시행일과 관련해서도 역시 마찬가지로 6개월 그리고 1년으로 하겠습니다.

○**河泰慶 위원** 동의하는데 한 가지 확인만요.

○**소위원장 한정애** 하태경 위원님.

○**河泰慶 위원** 오염물질 방출 자재라는 게 명확히 구분이 돼 있지요? 어떤 건 오염물질 방출이고…… 그러니까 제 질문은 사용할 때는 오염물질 방출 자재 그 범주 안에 안 들어갔는데 그 이후에 어떤 이유로 이게 오염물질 방출한 거다라고 하면 그때는 어떻게 됩니까?

○**소위원장 한정애** 정부 측 말씀하세요.

○**환경부환경보건정책관 이호중** 사전에 검사를 해서 합격을 받은 자재를 쓰도록 이렇게 제도가 바뀌어져 있습니다.

○**환경부차관 이정섭** 경과규정으로 인해서 아마, 그건 제가 한 번 더 확인해 보겠습니다.

말씀하신 것처럼 이미 합격 제품으로 받았는데 나중에 기준이 강화돼서 그 기준을 초과하는 그런 제품에 대해서 우려하시는 부분이시지요?

○**河泰慶 위원** 그렇기도 하고 또 새로운, 항상 그런 거 있잖아요. 석면이 문제없다고 쓰다가 나중에 과학기술 발전으로 문제 있다고……

○**환경부차관 이정섭** 그러니까 새로운 규제기준이 만들어져서 초과하는 경우에.

○**河泰慶 위원** 그렇지요. 그런 경우에는 어떻게 됩니까?

○**환경부생활환경과장 류연기** 생활환경과장입니다.

그런 경우에는 어차피 사용자가 이미 구입해서 쓰고 있었기 때문에 법적으로 저희가 처벌할 수는 없고요. 사용자가 그걸 교체하는 수밖에 없다고 생각합니다.

○**河泰慶 위원** 어쨌든 사용자 책임으로 사후 교체를 해야 된다고요?

○**환경부생활환경과장 류연기** 처음에는 그런 제품을 제조해서 유통시키지 못하게 하는 것까지 저희 법에서 정하고 있는 거고요. 나중에 기준이 강화됐다거나 또 사용 중에 노후돼서 하는 것은 그건 사용자가 교체할 수밖에 없다고 생각이 됩니다.

○**환경부차관 이정섭** 그러니까 별도의 처벌은

없고 그다음부터는 사용자가 교체라든가 이런 책임하에서 진행이 되는 거고 이 건축자재를 처음에 공급을 했거나 시공할 때 사용했던 사람들은 이미 책임에서 면책이 된다는 겁니다.

○**河泰慶 위원** 알겠습니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

지금 자리에 안 계신데 신보라 위원님께서 아마 취약계층에 대한 행동지침 개발 및 교육·홍보와 관련해서 조금 이견이 있으신 것 같습니다. 환경보건법에 이미 취약계층에 대해서 정보 제공을 실시하고 있는 것과는 조금 다르다는 의미로 아마 문제 제기를 해 주시는 것 같은데 그럴 것 같으면 저는 환경보건법에서 적어 놓았지만 우리가 여기에다 한 번 더……

교육·홍보라고 하기보다는 사실은 적절한 정보를 제공하는 것이 맞을 수 있거든요. 취약계층에게 실내에 뭐가 있는지 교육을 하거나 홍보를 하기보다는 내용과 관련된 정보를 제공하는 것이니만큼 환경보건법에 적시되어 있는 내용을 준용해서 실내공기와 관련된 부분에 있어서 이 법률 조항에다가 부가하는 것에 대해서는 어떻게 됩니까? 정부 측 의견 좀 말씀해 주시고요.

○**환경부차관 이정섭** 그러면 그냥 원안대로 수용하겠습니다.

말씀드린 것처럼 법체계, 다른 데서 하고 있고 또 이미 행정적으로 하고 있기 때문에 굳이 법에 이런 규정을 두는 게 사실 실익이 없다라고 판단을 했는데 그럼에도 불구하고 이렇게 법적 근거를 만들어 주시겠다고 하면 저희는 행정적인 조치를 하는 데 충분히 도움이 될 수 있다고 생각해서 그냥 수용하는 걸로 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

그러면 의사일정 제11항 및 제12항의 법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 해당 법률안의 내용을 통합하고 위원님들의 의견을 반영한 위원회 대안을 제안하고자 하는데 위원님 여러분 의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의 없으면 가결되었음을 선포합니다.

이상으로 저희가 오전까지만 하고요. 아마 오후 2시에 위원님들 몇 분 토론회가 있으신 분들이 계신 것 같습니다. 그래서 2시 반에 속개를 하는 것으로 하겠습니다.

그러면 정회를 선포합니다.

(12시01분 회의중지)

(14시33분 계속개의)

○소위원장 한정애 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 회의를 속개하도록 하겠습니다.

13. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(이명수 의원 대표발의)

14. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(신상진 의원 대표발의)

15. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(김동철 의원 대표발의)

16. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)

17. 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안(고용진 의원 대표발의)

○소위원장 한정애 다음은 의사일정 제13항부터 제17항까지 이명수·신상진·김동철·송옥주·고용진 의원이 각각 대표발의한 화학물질의 등록 및 평가 등에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정하도록 하겠습니다.

수석전문위원님 설명해 주시기 바랍니다.

○수석전문위원 손충덕 58쪽입니다.

59쪽부터 보고드리겠습니다.

먼저 이명수 의원안은 화학물질의 유해성 심사에 필요한 자료제출 명령을 받은 자가 거짓 또는 허위 자료를 제출한 경우에 대한 처벌조항을 신설하고 거짓 또는 부정한 방법으로 유해성 평가 결과의 사용승인을 받은 자에 대해서도 처벌조항을 신설하려는 내용입니다.

그리고 신상진 의원안은 신고한 유해화학물질이 함유된 판매하려는 자는 해당 제품에 함유된 화학물질의 명칭, 함량, 유해성 정보 등을 제품의 포장 및 용기 등에 제품 표시를 하도록 의무화하려는 안이고요.

그다음에 김동철 의원님 안은 위해우려제품의 원료로 사용하는 화학물질의 보고 및 등록 기준을 연간 0.1t으로 하고, 등록된 화학물질을 위해우려제품의 원료로 사용할 목적으로 변경등록을 신청할 경우 신규등록 신청으로 간주하도록 하는 등의 내용입니다.

송옥주 의원님 안은 일상적으로 소비하면서 건강과 생명에 영향을 줄 수 있는 일반 생활화학제품은 위해우려제품이 아닌 경우라도 전 성분을 공개하도록 하고, 정부는 그 정보를 인터넷 홈페이지

등에 제공하도록 하는 내용입니다.

그리고 고용진 의원님 안은 위해우려제품뿐만 아니라 유해화학물질이 함유된 모든 제품에 대해서 모든 함유성분 및 그 성분의 위해성 여부를 정보시스템을 통해서 공개를 의무화하는 등의 내용입니다.

61쪽입니다.

먼저 김동철 의원님 안은 현행법이 신규 화학물질 또는 연간 1t 이상의 기존 화학물질에 대해서는 보고의무가 있고, 그리고 등록 대상 기존 화학물질에 대해서는 등록 의무, 그리고 등록된 화학물질 중 필요성이 있거나 연간 유통량이 10t 이상인 화학물질에 대해서는 위해성 평가를 하도록 의무를 두고 있는데 개정안은 이에 대해서 연간 0.1t 이상 위해우려제품 원료로 사용되는 화학물질은 모두 보고·등록·위해성 평가를 의무적으로 하도록 하는 내용입니다.

개정안의 경우와 같이 할 경우 심각한 위해를 끼칠 우려가 있는 화학물질 관리 강화 측면에서는 바람직한 것으로 보이지만 지금도 사람과 환경에 큰 피해를 입힐 우려가 있는 것으로 지정·고시된 화학물질은 연간 유통량이 1t 미만인 경우도 등록을 하도록 하고 있고, 위해우려제품의 원료로 사용되는 화학물질 중에서 유해성이 낮은 화학물질에 대한 등록 및 위해성 평가 의무는 오히려 과도한 규제가 될 수 있다는 점 등을 고려해서 심사할 필요가 있다고 봅니다.

다음은 65쪽이 되겠습니다.

김동철 의원님 안인데요. 개정안은 등록된 화학물질을 위해우려제품 원료로 사용할 목적으로 변경등록을 신청할 경우 신규등록으로 간주하는 그런 내용입니다.

이 개정안은 특별한 문제는 없는 것으로 보이는데 다만 조문이 개정안과 같이 12조보다는 18조에 두는 것이 더 바람직한 것으로 보입니다.

다음은 68쪽입니다.

유해성 자료에 대한 시험계획서 대체 금지와 관련된 사항인데요.

지금 현행법 제14조3항에서 화학물질 등록에 필요한 제출자료 중 제1항5항 및 제6호의 화학물질의 물리적·화학적 특성과 관련된 사항하고 유해성 자료는 계획서로 대체해서 제출하도록 할 수 있는데 개정안은 화학물질의 유해성 자료는 시험계획서로 대체할 수 없도록 하는 그런 내용입니다.

이 부분도 유해성 정보가 명확하지 않은 상태로 시장에 유통되는 것을 방지한다는 측면에서는 타당한 것으로 보이는데 물리적·화학적 특성과 유해성 자료 작성에 통상 1~3년이 소요되고 있고, 또 국내에서 생산하지 못할 경우 외국에 의뢰해야 한다는 점 등을 고려할 때 다소 문제가 있는 것으로 보입니다.

다음은 71쪽입니다.

현행법에서 제품 내에 함유된 유해화학물질별 총량이 연간 1t을 초과하는 경우 화학물질의 명칭·함량·유해성 정보 등을 환경부장관에게 신고하도록 되어 있는데 개정안은 총량에 관계없이 모든 화학물질을 신고하도록 하는 내용입니다.

개정안과 같이 될 경우에 총량과 관계없이 신고하게 되면 극단적인 경우에 소규모 가내수공업자 같은 영세 제품생산자에게는 과도한 규제로 작용할 소지가 있다는 점이 고려되어야 될 것 같습니다.

다음은 73쪽입니다.

김동철 의원안 중에서 변경 등록하지 않고 화학물질을 제조·수입하거나 변경 등록한 내용과 다르게 화학물질을 제조·수입한 경우 화학물질 또는 제품의 제조자·생산자·수입자에게 100억 원을 초과하지 않는 범위 내에서 최대 3%의 과징금을 부과하려는 내용입니다.

이 경우도 아까 대기법과 마찬가지로 경제적 이익이 매우 큰데, 화학물질사고로 인해서 발생하는 국민들의 건강에 막대한 피해를 줄 수 있다는 점 등을 고려해서 과징금 부과율을 결정할 필요가 있다고 봅니다.

다음은 75쪽이 되겠습니다.

신상진 의원님하고 송옥주 의원님, 고용진 의원님께서 각각 발의하신 내용인데요.

화학물질 전 성분 표시제를 도입하는 내용입니다.

제품에 함유된 화학물질의 명칭, 함량, 용도 등의 정보를 제품의 포장과 용기에 표시할 의무를 부여하고 위반 시 처벌할 수 있는 화학물질 전 성분 표시제도를 도입하려는 내용입니다.

제품에 포함된 화학물질 유해성·위해성 정보를 국민들이 모두 알 수 있게 한다는 점에서는 타당한 측면이 있다고 보여지지만 화학물질의 용도가 정확하게 제공되지 않고 단순하게 제품에 포함될 경우 오히려 혼란을 초래할 수 있다는 점이 좀 고려되어야 될 것으로 봅니다.

다음은 82쪽이 되겠습니다.

고의 또는 중대한 과실로 시험 결과를 조작한 경우 등에 대해서 처벌조항을 신설하는 내용입니다.

현행법은 화학물질등록 신청 시 제출하는 유해성 자료를 생산하는 시험기관에서 고의 또는 중대한 과실로 시험 결과를 사실과 다르게 작성한 경우에 그 지정을 취소하는 것 외에는 다른 처벌 규정이 없습니다. 그래서 개정안은 벌칙 적용 시 시험기관 임직원을 공무원으로 의제하고 아래 표와 같이 각각 벌칙 규정을 두려는 내용입니다.

이 경우에도 처벌 규정을 두는 데 대해서는 특별한 문제점은 없는데 위반행위 정도에 따라서 처벌 내용을 좀 달리 조정할 필요가 있는 것으로 보입니다.

다음으로 84쪽의 이명수 의원님 안은 화학물질 유해성 심사 시 환경부장관이 해당 화학물질을 등록한 자에게 필요한 자료 제출을 명령할 수 있는데 현행법의 경우 자료제출명령을 받은 자가 거짓 또는 허위자료를 제출한 경우 제재 규정이 없습니다.

그래서 개정안은 거짓 또는 허위자료를 제출한 자에 대해서 5년 이하의 징역 또는 1억 원 이상의 벌금을 신설하도록 하고 또한 환경부장관이 생산한 유해성평가 결과의 사용승인을 받은 자가 그 승인을 거짓 또는 부정한 방법으로 받은 경우 현행법은 승인취소 외에는 제재 규정이 없는데 마찬가지로 개정안은 거짓 또는 부정한 방법으로 유해성평가 결과를 사용승인을 받은 자하고 거짓 또는 허위자료를 제공한 자에 대해서 벌칙 규정을 신설하는 내용입니다.

이 부분도 처벌 규정 신설하는 데 대해서는 특별한 문제점은 없지만 아래 부분에 거짓 또는 허위자료를 제공한 자는 사실상 여기 해당되는 경우가 없기 때문에 이 부분에 대한 벌칙은 필요가 없는 것으로 봅니다.

마지막으로 93쪽의 부칙 규정인데 시행일자를 각 개정안별로 3개월 또는 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 되어 있는데 이 부분은 정부에서 안을 마련해서 의견을 들어 보는 게 좋을 것 같습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 일반 개별적으로 말씀드리

기에 앞서서 먼저 화학물질등록평가법 외에 지난 번 상임위에서도 말씀드렸고 가슴기특위에서도 말씀드린 바 있는 것처럼 살생물제법 관련 법률 그다음에 화학물질등록평가법 등 이렇게 관련된 법률 전체 전반적으로 지금 정부의 제도개선 방안으로 확정이 되어 있는 상태입니다.

다만 이게 가슴기특위의 연장 여부 이런 것들과 관련되다 보니까 조금 시기가 원래 예정보다 늦어졌지만 대책안은 거의 준비된 상태이고 그 법안도 환경부에서는 자체적인 안을 만든 상태입니다. 그래서 부처 협의도 어느 정도는 진행이 된 상태이기 때문에 대책이 조만간 가슴기특위와 연계해서 발표가 되고 정부의 입법이 진행이 되면 조만간, 내년 초에는 국회에 제출할 수 있을 것으로 보고 있기 때문에 그게 같이 논의되는 게 바람직하지 않을까 이런 생각을 갖고는 있습니다.

다만 이 중에서도 시급한 게 있다고 그런다면, 우선적으로 먼저 조치할 것들이 있다면 그 부분에 대해서는 논의를 하시는데 저희 정부 입장은 이렇게 지금 준비가 되고 있는 것들과 함께 연계해서 검토했으면 좋겠다는 총론적인 부분부터 먼저 말씀을 드리겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

그러면 지금 정부에서 마련하고 있는 대책안이라고 하는 게 지금 여기 우리 의원님 다섯 분이 제출해 주신 개정법률안의 내용들을 다 포괄하고 있는 내용인가요?

○환경부차관 이정섭 일부 지금 안 겹치는 부분은 있기는 있습니다.

○소위원장 한정애 그렇지요? 그러면 안 겹치는 부분은 해서 대안으로 어쨌든 통과를 하든지 해야 될 것 같은데 그것까지도 그때 같이……

○환경부차관 이정섭 그때 같이, 그러니까 전반적인 체계 자체가 다 바뀌기 때문에 그때 같이 하는 게 어떨까 하는 의견을……

○소위원장 한정애 위원님들, 그렇게 생각하시면……

○임이자 위원 저도 그렇게 생각합니다.

○소위원장 한정애 그러면 이것은 계속 심사하는 것으로 위원님들 동의해 주시면 계속 심사하는 것으로 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

○송옥주 위원 한 가지만 말씀드릴까요?

○소위원장 한정애 예, 송옥주 위원님.

○송옥주 위원 이 건과 관련되어서 17년 상반기에 개정안을 제출할 계획이라고 하는데 구체적인 날짜나 시간이 좀 나온 게 있나요? 저희가 상반기라고 해서 6월 달이라고 얘기를 하면 사실은 여러 가지 이 부분을 검토를 하거나 추진하는 데 문제가 있기 때문에 최소한 3, 4월 이전에는 개정안이 좀 나와야 된다는 의견입니다.

○환경부차관 이정섭 일단 대책안은 이번 달 중으로는 국무회의에 보고를 하고 확정할 계획입니다. 그런데 그에 따른 세부적으로, 구체적인 법률 개정안이 준비가 되는 건데요. 말씀드린 것처럼 환경부 부처의 안은 확정이 되어 있는 상태고 이게 관계부처 협의라든가 그다음에 입법예고를 통해 국민들의 의견 수렴, 이 과정이 필요한 상황입니다.

그 절차와 그 기간만 도래가 되면 아마 상반기, 가급적이면 빨리 제출을 하도록 하는데, 넉넉 잡고 상반기로 생각을 하고 있는데 위원님 말씀하신 것처럼 3, 4월까지 제출을 할 수 있도록 속도를 내도록 하겠습니다. 12월, 1월 정도 입법예고 끝나면 정부안에 대해서 2월 중에는 국무회의라든가 상정을 해서 통과시켜서 3월 중에는 제출을 하는 이런 안이 바람직하다고 생각을 하는데, 또 과정에서 조금 일부 이견이 있을 수 있기 때문에 조금 지연될 수는 있다라는 전제를 깔고 3, 4월에 제출하는 방안으로 노력하겠습니다.

○소위원장 한정애 최대한 앞당겨 주시고 그리고 살생물제법과 화평법은 두 개 다르게 어쨌든 두 개를 내신다는 거지요?

○환경부차관 이정섭 그렇습니다. 화평법은 개정안이고요, 살생물제법은 별도의 제정안으로 해서 진행을……

○소위원장 한정애 알겠습니다.

그러면 계속 심사하는 것으로 하겠습니다.

18. 화학물질관리법 일부개정법률안(송옥주 의원 대표발의)

19. 화학물질관리법 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)

(14시40분)

○소위원장 한정애 다음은 의사일정 제18항 및 제19항 송옥주·문진국 의원이 각각 대표발의한 화학물질관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정하도록 하겠습니다.

수석전문위원님 설명해 주시기 바랍니다.

○수석전문위원 손충덕 95쪽, 조문별 검토부터 바로 보고드리겠습니다.

먼저 문진국 의원님께서 발의하신 내용 중에서 화학물질 통계조사 등과 관련해서 정보 공유에 관한 사항입니다.

현행법은 화학물질 통계조사와 정보체계 구축·운영을 위해서 필요한 경우 환경부장관이 중앙행정기관의 장 등에게 자료 및 정보의 제공을 요청할 수 있도록 하고 있는데 개정안은 자료 및 정보의 제공뿐 아니라 정보의 공유도 요청할 수 있도록 하려는 것입니다.

자료 및 정보의 제공과 공유는 사전적인 의미에서는 다소 차이가 있는데 실제 업무 과정에서 보면 별 차이가 없게 운영이 되고 있기 때문에 개정안이 다소 실익이 부족한 측면이 있는 것으로 보았습니다.

다음은 97쪽의 유해화학물질 통신판매 시 구매자 본인 인증 절차 마련하는 사항입니다.

유해화학물질 영업허가를 받고 판매업을 영위하는 자가 통신판매를 하려는 경우 구매자의 실명·연령 확인 및 본인 인증 절차를 마련하도록 하고 이를 위반할 경우 6개월 이하의 징역 또는 500만 원 이하의 벌금에 처하도록 신설하려는 내용입니다.

이 부분도 개정안에 특별한 문제는 없는데 다만 범죄 예방 효과 제고를 위해서는 영업허가를 면제받고 있는 시험용·연구용·검사용 시약 판매자 등에 대해서도 구매자 본인 인증 절차 의무를 부과할 필요가 있는 것으로 봅니다.

다음은 100쪽입니다. 시험용·검사용·연구용 시약 판매자에 대해서 경고문 부착 의무를 부과하는 내용입니다.

동 법에 따라서 영업허가를 면제받은 시험용·연구용·검사용 시약 판매자에게 연구실이 아닌 일반인에게는 시약을 판매할 수 없다는 내용을 사업장에 표시하도록 하는 내용과 시약 판매자에 대해서 환경부장관이 보고를 명하거나 관계공무원으로 하여금 관련 서류·시설 등을 검사할 수 있게 하고 화학물질 관리대장 기록·보존 의무를 부여하는 내용입니다.

이 부분도 특별한 문제는 없는데 다만 조문 정비가 필요한 것으로 봤습니다. 시약 판매자도 인터넷을 통해서 화학물질을 판매할 수 있기 때문에 경고문 표시 위치를 사업장에 한정하는 것은

실효성이 좀 미흡하고, 연구실 안전환경 조성에 관한 법률에 따른 연구실이 아닌 시설에 대해서도 시약을 판매할 수 있도록 해야 되기 때문에 경고 내용을 수정할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

그리고 시약 판매자에 대한 관리를 강화하고자 하는 것인데 현재 시약 판매자의 수, 주요 소재지, 매출액 및 판매 물질 등에 대해서 신뢰할 수 있는 자료가 전혀 없는 상황임을 감안해서 이러한 제도가 실효성 있게 운영되기 어려울 가능성이 있다고 봅니다.

그래서 영업허가를 면제받고 있는 시약 판매자 등의 현황을 파악하기 위해서 신고제 등을 함께 도입하는 방안을 검토할 필요가 있다고 보았습니다. 그래서 조문대비표에 수정의견을 제시해 드렸습니다.

다음은 108쪽입니다.

송옥주 의원님께서 발의하신 내용인데요, 현행법에 유해화학물질 영업자가 폐업하거나 휴업하는 경우에는 환경부장관에게 신고하도록 되어 있는데 개정안은 폐업·휴업뿐만 아니라 일정기간 이상 유해화학물질 취급시설을 가동하지 않거나 유해화학물질 취급을 중단하는 경우에도 신고하도록 하고 이를 위반하는 경우에 1000만 원 이하의 과태료를 부과하려는 내용입니다.

취급시설의 가동을 중지할 경우 유해화학물질이 방치돼서 화학사고가 발생할 가능성이 있기 때문에 신고 의무를 부과하는 것은 타당한 것으로 보입니다. 다만 일정기간 이상 유해화학물질 취급을 중단하는 경우에도 신고 의무를 부과하는 것은 다소 과도한 규제로 볼 소지가 있고, 알선 판매업자의 경우 시장 상황에 따라서 취급 화학물질이 수시로 변경될 수 있기 때문에 이때마다 신고하도록 하는 것도 역시 과도한 부담이 될 소지가 있다고 봅니다.

따라서 신고 대상에서 '유해화학물질 취급을 중단하려는 경우'는 제외하고 '취급시설을 가동하지 않는 경우'로 한정하는 것이 좀 더 바람직한 것으로 봅니다.

다음은 112쪽입니다. 현장수습조정관에게 시설 가동중지명령 권한을 부여하는 내용입니다.

화학사고로 인한 피해 확산 방지 등을 위해서 현장수습조정관이 환경부장관의 승인을 받아서 사고가 발생한 화학물질 취급시설에 대해서 가동중지명령을 내릴 수 있도록 신설하는 내용입니다.

다.

통상적인 화재사고와 달리 화학사고의 경우에는 잔류 화학물질로 인해서 피해가 확산될 가능성이 있기 때문에 취급시설 가동중지명령을 내릴 수 있도록 하는 것은 타당하다고 봅니다. 다만 통상적으로 소방서가 일차적으로 사고에 대응하게 되는 경우가 많기 때문에 환경부 소속 현장수습조정관뿐만 아니라 소방본부장, 소방서장 등에게도 권한을 부여하는 것이 효과적일 수 있다고 보았고, 다만 환경부는 화학사고의 경우에 초동대처가 완료돼서 소방서가 복귀한 이후에도 사고가 또 발생할 수 있기 때문에 사고 수습 단계에서 현장수습조정관이 가동중지명령을 내릴 수 있도록 할 필요성이 있다는 입장입니다.

그리고 가동중지명령을 준수하지 않는 자에 대해서 1년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하는 내용에 대해서는 시설 검사 부적합 시설에 대한 가동중지명령 위반의 경우에는 3년 이하의 징역, 5000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있고 산업안전보건법상 작업중지명령 위반의 경우에는 5년 이하의 징역, 5000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있기 때문에 이러한 점들을 고려해서 형량을 3년 이하의 징역 또는 5000만 원 이하의 벌금으로 조정하는 방안을 검토할 필요가 있다고 보입니다.

다음은 118쪽이 되겠습니다. 과태료 신설과 관련된 조항입니다.

문진국 의원님 안은 유해화학물질을 차에 싣거나 내릴 때와 다른 유해화학물질 취급시설로 옮길 때 화학물질 관리자가 참여하지 않을 경우 300만 원 이하의 과태료를 부과하고, 송옥주 의원님 안은 유해화학물질 영업자가 취급 중단 등에 따른 조치를 하지 않을 경우 300만 원 이하의 과태료를 부과하는 내용입니다.

먼저 문진국 의원님 안은 이미 현행법에서 3년 이하의 징역 또는 5000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있기 때문에 중복 규정의 문제가 있고요. 그다음에 송옥주 의원님 안은 유사 입법례를 고려해서 현재 제재 수준을 3년 이하의 징역 또는 5000만 원 이하의 벌금으로 상향할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

그리고 121쪽의 시행일과 관련해서는 송옥주 의원님과 문진국 의원님 모두 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 되어 있는데 하위법령 마련 등의 기간을 고려해서 공포 후 1년이 경과한 날부

터 시행하는 것이 적절한 것으로 보았습니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 조문별로 해야 될 것 같습니다.

○소위원장 한정애 조문별로 말씀하시는 게 맞겠습니다.

○환경부차관 이정섭 먼저 화학물질 통계조사 등 필요한 정보의 공유안에 대해서는 수석전문위원이 검토한 대로 당장에 실익이 없는 것 같아서 일단은 검토보고한 것을 수용하도록 하겠습니다.

○소위원장 한정애 이 건에 대해서 위원님들, 의견……

○임이자 위원 내신 위원님께서 말씀해 주시지요.

○문진국 위원 수용한다니까요.

○환경부차관 이정섭 아니, 검토보고 안을……

○소위원장 한정애 불수용입니다.

○임이자 위원 현행 유지입니다. 문제없을 것 같은데요?

○환경부차관 이정섭 예, 그러면 두 번째의 통신판매 시 본인 인증 절차에 대해서도 검토보고 안을 수용하도록 하겠습니다. 그러니까 본인 인증 절차를 하되 시약 판매에 대해서도 동일하게 의무를 부과하는 것으로 그렇게 검토보고 안을 수용하겠습니다.

○소위원장 한정애 이것은 제가 이견이 있습니다.

우리가 화학물질을 그냥 인터넷으로 판매하는 것은 본인 인증을 한다라고 하지만 그 판매된 시약이나 위험물질이 결국은 통신판매 수단인 배송을 통해서 이동할 수밖에 없는 상황인데요, 실질적으로 직접 판매가 되는 게 아니기 때문에. 그러면 일단 포장을 하고 나면 뭐가 들었는지를 모릅니다, 그냥 단순하게 ‘위험물질’이라고 해 놓는다 하더라도. 그래서 그것을 취급하고 있는 사람들이, 즉 다시 말해서 배송을 하고 있는 사람이 보면 늘 ‘취급 주의 해 주세요’라는 표시가 있기 때문에 생각 없이 이 물질을 다루는 경우가 많다는 것이지요.

나중에 우리가 뒤에서 다루게 되어 있는, 유해화학물질을 상하차할 때 관리자가 없으면 벌금을 매기자라고까지 얘기를 하면서 배송을 하는 사람한테 그냥 이렇게 위험물질을 취급하게 두는 것

자체는 굉장히 적절하지 않다.

그래서 저는 환경부가 이것을 일정 부분 수용한다라고 하는 것도 이해가 가지 않습니다. 굉장히 위험한 상황에 노출시키는 것인데, 어떻게 모든 것이 안전하게 될 수 있다라고만 생각하십니까? 지금 있는 것도 관리를 할 수 있도록 해야 되는 것이지요.

○**환경부차관 이정섭** 현재 인터넷에 판매가 되고 있기 때문에, 통신판매를 하고 있기 때문에 그것 자체를 금지……

○**소위원장 한정애** 그것이 허가를 받고 하는 것입니까?

○**환경부차관 이정섭** 그러니까 일반적인 영업에 대해서는 하는데 시약 판매하는 경우에는 지금 허가가 면제돼 있지 않습니까? 연구용이나 시약을 하는 경우에는 면제가 되어 있는데 이 경우에는 인터넷에서 연구용 시약으로 판매하더라도 그것은 본인 인증 절차를 거쳐서 확인을 하고……

○**소위원장 한정애** 그런데 인터넷판매 하는 것 자체를 좀 더 단속을 하도록 해야 되는 것이지요. 우리가 과거와 같이 테러나 위험한 상황들이 발생하지 않으면 모르겠는데 지금은 굉장히 많은 물건들을 배송하고 이렇게 하는 그 방식을 계속……

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 연구·시험용이라고 해서 인터넷 통신판매를 금지한다는 것은 그 또한……

○**소위원장 한정애** 연구·시험용을 여는 것도 문제고요. 지금 하고 있는 인터넷을 통한 위험물질의 판매조차를 앞으로는 어떤 방식으로든지 관리가 될 수 있도록 막아야 된다는 것이지요. 이것은 좀 아닌 것 같습니다.

○**환경부화학안전과장 박봉균** 화학안전과장입니다. 보충설명을 드리도록 하겠습니다.

위원님께서 지금 지적하신 부분은 사실 포장은 제16조에 의해 유해화학물질 표시를 밖에다가 적절하게 해야 합니다. 용기 포장에 분명히 하도록 돼 있는데 그 부분을 안 지키고 만약에 다른 물질로 됐다라고 하면 그것은 제16조 위반으로 지금 관리가 되고 있는 사항입니다.

○**소위원장 한정애** 위반인데 관리가 안 되지 않습니까. 지난번에 제가 보니까 배터리 하나를, 그 안에 황산이 들어가 있고 한데도 그것 하나를 포장해서 판매하는 사람들이 관리가 안 돼요. 그리고 관리를 못 하고 있다고 인정을 했는데 더 확

대를 한다고요?

○**환경부차관 이정섭** 아니, 제가 말씀드린 것은 확대……

○**소위원장 한정애** 이것 확대하는 것이지요, 시약에 대해서도 인터넷판매 시에 인증을 해 주면.

○**환경부화학안전과장 박봉균** 위원님, 작년에 클로로포름으로 여중생 살해 사건이 일어나고 나서 저희가 작년 상반기에 일제점검을 한번 한 적이 있습니다, 인터넷을 통해서. 그래서 실질적으로 저희가 인터넷을 통한 구매 시도도 해 보고, 그래서 무허가로 판매하거나 또는 실제 저희가 물건을 받아서 용기 포장을 위반한 사례들을 적발했던 사례가 있습니다. 앞으로 저희들이 지속적으로 주기적으로 그러한 지도단속은 인력 여건 등을 감안해서 강화해 나가도록 하겠습니다.

다만 그때 당시에 저희가 해 보니 어떤 문제가 있었냐면 시약은 영업 허가 대상에서 제외가 되어 있다 보니 그 부분이 지금, 그때 문제가 됐던 것이 뭐냐 하면 사고대비물질 16종은 인터넷에서 판매를 할 때 실명 인증을 받아야 되는데 다른 유해화학물질, 클로로포름 같은 사고대비물질이 아닌 유해화학물질은 실명 인증 규정이 없었습니다. 그래서 이번에 문진국 위원님께서 그 부분을 보완해서 발의한 것이고요. 다만 수석전문위원님의 의견은 유해화학물질 영업 허가자라고 한정을 짓다 보면 시약 판매자가 빠지기 때문에 그 부분도 보완을 해야 된다는 의견이고요.

위원님께서 말씀하신 인터넷을 통한 유해화학물질 판매 자체를 아예 금지하자라고 하는 그 부분은 사회적 논의가 필요한 것 같습니다. 그 부분은 아직 외국에서도 완벽하게 통제하는 사례가 없기 때문에 조금 더 논의가 필요할 것 같습니다.

○**소위원장 한정애** 우리처럼 배송을 많이 하는 나라도 없지요.

○**河泰慶** 위원 제가……

○**소위원장 한정애** 하태경 위원님.

○**河泰慶** 위원 아까 말씀하신 것처럼 통신판매를 금지하지 않을 것이면 본인 인증을 의무화하는 것이 관리를 약화하는 것이 아니라 관리를 강화하는 것이라는 생각이 듭니다.

○**환경부차관 이정섭** 그렇습니다. 맞습니다.

저희 차원에서 현재 상황에서 관리를 강화하기 위해서 본인 인증 절차를 추가하는 것입니다.

○**河泰慶** 위원 실명이 들어가니까 나중에 문제

가 있으면 처벌할 수가 있고……

○**환경부차관 이정섭** 그렇습니다. 확인할 수가 있습니다.

○**河泰慶 위원** 본인이 책임 있게 이것을 구매한다는 의미에서……

○**소위원장 한정애** 그러니까 구매는 하지만 판매하는 사람과 구매하는 사람이 있는데 그 사이 과정이 관리가 안 되기 때문에 제가 말씀드리는 것 아닙니까.

○**환경부차관 이정섭** 위원님 말씀하신 부분, 경고 문구 표시해도 다 ‘취급 주의’라고 쓰기 때문에, ‘던지지 마’ 이런 식으로 표현을 하기 때문에 사실 화학물질을 넣고 경고 문구를 해도 크게 경각심을 안 갖는다 하는 부분이라든가 차에 싣고 하는 과정에서 안전관리가 잘 안 되는 이런 부분들에 대해서는 저희가 다른 방안으로 안전관리하는 방안을 더 고민해야 될 부분이고요. 그다음에 현장 단속이라든가……

○**소위원장 한정애** 저는 그러면 배송과 관련된 것이 우리가 흔히 말하는 일반 배송물과 같이 취급되는 방식으로 해서는 안 된다는 것이지요.

○**환경부차관 이정섭** 하여튼 지금 현재도 그 상황은 위원님 말씀하신 것처럼 이루어지고 있고요, 이것으로 인해서 새롭게 이루어지는 것이 아니고요. 이미 통신판매나 인터넷판매는 이루어지고 있는데 이 과정에서 보다 안전하게 한다, 그다음에 보다 단속을 용이하게 하기 위해서 본인 인증 절차를 넣는 건데요 거기다 추가적으로 시약의 경우에도 넣자라고 하는 것이 수석전문위원님 의견이라 그것까지……

○**소위원장 한정애** 그러니까 넣는데 이동 과정에 대한 관리를 어떻게 할 것이냐에 있어서……

○**환경부차관 이정섭** 이동 과정에 대해서는 조금 더……

○**소위원장 한정애** 이동 과정에 있어서 예를 들어서 식료품·의료와 관련된 이런 물품들을 취급하는 택배업체가 시약을 같이 취급해서는 안 된다는 것이지요. 그럴 것 같으면 이런 것들을 차라리 이런 것들만 취급하는 데서 하게끔 하는 것이 맞습니다, 이것만 분리해서 위험물질을.

○**河泰慶 위원** 의사진행발언 하겠습니다.

지금 위원장님이 말씀하시는 것이 일리가 있다고 저는 생각하는데, 배송 과정의 관리를 강화하는 문제와 통신판매 시 본인 인증 의무화의 문제는 별개의 문제로 분리를 해서, 본인 인증을 의

무화하는 것이 배송 과정의 문제를 약화시키는 것도 아니고 그러니까 배송 과정의 관리를 강화하는 것은 새로운 법안을 제출하든지 해서 논의하는 것이 진행을 매끄럽게 할 것 같습니다. 지금 그 문제 때문에 이것 자체를……

○**소위원장 한정애** 아니, 그러면 그런 것도 같이 남겨야 되는 것이지요.

○**河泰慶 위원** 그런데 그것이 대안이 없는 상태에서……

○**소위원장 한정애** 대안이 없는 상태에서 이것을 통과시키면 안 되지요, 그러면.

○**河泰慶 위원** 지금 본인 인증도 안 돼서 누가 사는지도 모르는 이런 상태이기 때문에 이거라도 통과시키는 것이 그나마 관리를 더 강화시키는 것이고, 추가로 관리를 강화할 필요성은 저도 인정이 되고 위원장님도 말씀을 하셨고, 그 문제는 법안을 새로 제출하시는 것이 적절하다는 것입니다.

○**소위원장 한정애** 지금은 인터넷판매를 본인 인증 안 하고 그냥 산다는 거예요?

○**환경부차관 이정섭** 그냥 막 하고 있으니까 그것을 강화하겠다는 취지에서 문진국 의원님께서 본인 인증 절차를 넣자, 거기다 추가해서……

○**소위원장 한정애** 그러면 환경부가 뭘 한 겁니까, 이런 것들을 그냥 인터넷으로 살 수 있게 한 것이면?

○**환경부차관 이정섭** 저희가 많이 부족하지만 계속 개선해 나가고 있습니다. 많이 부족한 것은 인정합니다. 그런데 계속 개선을 해 나가는 것이고요.

위원님 말씀하셨던 배송 과정에서 안전관리, 취급관리에 대한 별도의 규정을 만드는 것은, 별도의 회사로 한다든가 이런 부분들은 아까 말씀드린 것처럼 사회적 비용 이런 부분들을 감안해야 되기 때문에 그런 부분들을 적절히 조화할 수 있는 별도의…… 배송 과정의 안전관리 규정을 만드는 부분에 대해서는, 통신판매에 한해서 이렇게 하는 부분에 대해서는 별도 검토를 해서 다시 소위원장님께 보고드리고 협의해서 안을 보완하는 것으로 그렇게 향후에 추진하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

다음 넘어가시지요.

○**임이자 위원** 그러니까 정리를 하자면 문진국 의원님 개정안에 지금 전문위원님이 제시하신 단서조항 그것을 플러스해서 수용하신다는 것이지

요?

○**환경부차관 이정섭** 일단 그렇게 하고요. 그다음 안으로 소위원장님하고 운송 과정에 있어서의 관리 강화 방안 이것은 별도로 만들어서 입법안을 협의를, 다시 보고를 드리도록 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 다음 조항 넘어가겠습니다. 100페이지.

○**환경부차관 이정섭** 경고문 부착 의무 부과에 대해서도 수석전문위원이 검토보고한 안을 수용하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

없으시면 또 다음 조항으로 넘어가도록 하겠습니다.

108쪽입니다.

정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 가동중지에 대해서 수석전문위원이 보고드린 검토보고 안을 그대로 수용하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 이것도 제가 약간 의의가 있습니다.

생산현장에서는 폐업과 휴업이 이루어지지 않은 다음에는 일정상, 예를 들어서 해당 유해물질을 취급하는 시설을 잠깐 해당하는 어떤 물질을 생산하지 않기 때문에 가동을 중지한다 하더라도 계속 관리는 합니다, 메인テナンス(maintenance)는, 흔히 말해서 보수는, 왜냐하면 그렇게 하지 않으면 나중에 물건을 생산할 때 굉장히 문제가 생길 수 있기 때문이에요. 그래서 우리가 그냥 단순히 가동중지라고 하는 것과 휴·폐업하고는 아주 다른 것이고요. 가동중지라고 하더라도 보수나 수리는 계속적으로 이루어지고 있는 경우가 많기 때문에 그 가동중지까지를 포함하거나 또는 취급 시설을 가동하지 않는 경우로 하면 이게 현장에서 굉장히 혼란이 일어날 수 있습니다. 그런데 이것을 받으신다고요?

○**환경부차관 이정섭** 가동중지하는 경우에는, 가동하지 않는 경우에는……

○**소위원장 한정애** 가동하지 않는 경우가 예를 들어서 어떤 회사가 주 5일을 근무했었는데 주 5일 근무해서 물량이 작아서 주 4일 정도만 근무를 해야 되고 하루 정도는 그 시설을 가동을 안 해요. 그러면 이거 신고해야 됩니까?

○**환경부차관 이정섭** 아닙니다. 거기 일정기간이라는 표현이 있습니다.

○**소위원장 한정애** 일정기간은 얼마를 얘기하는 것입니까?

○**환경부차관 이정섭** 현재로서는 30일, 1개월 이상……

○**소위원장 한정애** 그러면 그것은 휴업과 뭐가 다르지요?

○**환경부차관 이정섭** 휴업은 전체를 휴업하는 것이고요.

○**소위원장 한정애** 전체 휴업이고 해당 시설만?

○**환경부차관 이정섭** 예, 취급시설만 가동을 중지하는 경우가 해당되는 것이고요. 여기서 수석전문위원님이 말씀하신 유해화학물질 취급을 중단하는 경우에는 거기 들어가는 물질을, 이 물질이 들어가다가 다른 물질이 들어가게 되면 이것을 다 신고해야 되는데 이것은 너무 번거로우니까 이것은 제외하고 그야말로 그 시설 자체를 가동하지 않는 케이스만 신고를 하도록 하는, 그렇게 해서 부담을 줄이는 그런 방안……

○**소위원장 한정애** 그러면 법안 내용에 일정기간, 1개월 이상 이런 식으로 아예 못 박는 게 낫지 않나요?

○**환경부차관 이정섭** 시행 규칙에 규정되어 있습니다.

○**소위원장 한정애** 저희가 뭘 하면 자꾸 규칙 뒤져 봐야 되고 시행령 봐야 되고 하니까……

○**河泰慶 위원** 지금 검토의견은 일정기간 이 조항으로 안 받는다는 것 아닙니까? 받는다는 거예요, 안 받는다는 거예요?

○**환경부차관 이정섭** 받는다입니다.

○**소위원장 한정애** 받는다는 것인데, 취급시설을 가동하지 않은 경우로 한정하는데 그 취급시설을 가동하지 않는 경우라고 하는 게 한 달 이상을 일정기간이라고 하는 것이지요?

○**환경부차관 이정섭** 예.

○**소위원장 한정애** 이것도 혼란이 좀 있을 것 같기는 한데……

○**환경부화학안전과장 박봉균** 보충설명을 제가 드리겠습니다.

현행 규정에 보면 제34조제1항에 “유해화학물질 영업자가 환경부령으로 정하는 바에 따라 사업장 내 유해화학물질의 취급을 중단하거나 취급 방식을 변경하려는 경우 미리 환경부령으로 정하는 바에 따라 조치하여야 한다.”고 되어 있고 환경부령에서 30일 이상 가동중단을 할 경우에 외부인 출입통제 대책이든 여러 가지 규정을 하고

있습니다.

송옥주 의원님께서 발의하신 안은 이러한 사항이 법에 규정되어 있는데 사업장에서 일시 중단할 때 휴업이라든가 폐업에 관한, 그러니까 지금 휴·폐업은 신고를 하도록 되어 있는데 일시적인 가동중단에 대해서 신고를 환경부에 안 하면 환경부가 그 사실을 알지도 못하고 적절하게 관리가 되는지 확인이 안 되기 때문에 그 부분을 보완하시는 취지로 발의하신 것입니다.

○임이자 위원 그래요.

○소위원장 한정애 위원님들 또 의견 있으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

다음 조항 넘어가겠습니다.

112쪽.

○환경부차관 이정섭 현장수습조정관에게 시설가동중지명령 권한을 부여하는 것과 관련해서 수석전문위원께서 소방서 등 관련 소방관서에게 가동중지명령 권한을 부여하자 이런 보고를 드렸는데 국민안전처에서는 이미 재난 및 안전관리 기본법에 따라서 위험구역의 시설에 대해서는 가동중지할 수 있는 조치 권한이 있기 때문에 추가적으로 권한을 부여할 필요는 없다 이렇게 얘기를 했습니다. 그래서 원래 안인 수습조정관에게 중지명령 권한을 부여하는 그런 안으로 개정안을 수용하겠습니다.

○소위원장 한정애 다시 한 번 얘기를 해 주세요.

○환경부차관 이정섭 그러니까 지금 개정안은 현장수습조정관에게 권한을 부여하는 것으로 되어 있습니다. 그런데 수석전문위원께서 현장수습조정관 외에 플러스 현장 책임자인 소방관서의 장에게도 동일한 권한을 부여하자 이런 검토의견을 냈습니다.

그런데 저희는 소방관서의 장은 이미 권한을 가지고 있기 때문에 별도로 이런 권한을 부여할 필요가 없고 처음의 개정안인 송옥주 의원안의 현장수습조정관에게만 명령권한을 부여하는 것으로 수용을 하고……

○소위원장 한정애 원안을 수용하겠다는 말씀이지요?

○환경부차관 이정섭 예, 다만 이 경우에도 가동중지명령을 내리기 전에 환경부장관의 승인을 받도록 되어 있는데 이것은 현장 상황 이런 것들을 고려하지 않고 중앙에서 하는 것이 좀 적절치

않기 때문에 그것은 삭제하는 것으로 하겠습니다.

○이상돈 위원 장관의 승인은 빼고……

○문진국 위원 그러니까 바로……

○환경부차관 이정섭 예, 현장수습관이 판단해서……

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○임이자 위원 이게 맞습니다.

○신보라 위원 동의합니다.

○소위원장 한정애 현장수습조정관 외에도 중대사고가 발생하고 나면 사실은 굉장히 많은 부처에서 사람들이 나갑니다. 그리고 각각의 방식에 따라서, 각각의 법에 따라서 다 가동중지명령을 때려요. 그러면 이것을 풀 때, 가동중지를 해제할 때……

그러니까 저는 이 현장수습조정관이 이렇게 하는 것은 좋으나 노동부는 노동부대로 중대재해에 해당되니까 화학물질이 유출되면 가동중지 때립니다. 그다음에 환경부에서 또 그래요. 소방서는 소방서대로 경찰서는 경찰서대로, 조사해야 되니까 다 이렇게 중지를 하거든요. 그러니까 한 사업장에서 수개의 가동중지명령장을 가지고 있는 것이지요. 그러면 일정도 맞아야 되고 풀 때도 다 어떤 부분……

그러니까 조금 협의가 된 상태에서 중지시키고 풀고 이렇게 해야 될 것 같습니다. 현장수습조정관이 그런 역할을 할 수 있도록 했으면 좋겠네요.

○환경부차관 이정섭 그것은 어차피 현장에서 관계기관 간에 협의해서 이루어지는 일들이기 때문에 그 협의 과정에서 추진할 수밖에 없을 것 같습니다.

○소위원장 한정애 관계기관과 협의하에 이게 이루어졌으면 좋겠어요. 사업장에서 과도한 규제를 얘기할 때는 어떤 특정 부처에서 내리는 것만을 가지고 얘기하는 것이 아니라 무슨 사고가 하나 나면 갑자기 여러 군데서 나와서 하는 경우가 많아서 그러니까 그런 것을 좀……

○환경부차관 이정섭 예, 알겠습니다.

그리고 마지막의 준수명령 이 부분은 수석전문위원 검토보고 사항을 그대로 수용하겠습니다. 3년 이하 5000만 원 이하로 수용하겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 얘기해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

수석전문위원님, 이것도 양형을 맞춰야 되지 않나요?

○**환경부차관 이정섭** 그게 맞춘 것 아닌가요? 3년 3000만 원……

○**임이자 위원** 3년에 3000?

이거 아까는 5년에 3000이었지?

○**송옥주 위원** 5년에 5000, 3년에 3000.

○**임이자 위원** 아까 것?

○**송옥주 위원** 아까 3년에 5000.

○**임이자 위원** 3년에 5000이었지요?

○**송옥주 위원** 예.

○**소위원장 한정애** 각 형량 1년에 1000만 원 이런 식으로 하는 것을 우리가 법이 굉장히 많아져 이것을 다 조정 못 한 게 있어서 지금 개정하는 것이라도 좀 맞춰 가는 것이 맞을 것 같습니다.

그래서 이것은 수석전문위원께서 다른 것하고 해서 맞춰 주시면 되겠습니다. 자구조정으로 맡겨 주시면 되겠습니다.

○**수석전문위원 손충덕** 예, 유사한 것 조정하도록 하겠습니다.

○**문진국 위원** 공포 후 1년이 경과한 날부터 시행하는 방안이 필요하다고 그랬잖아요?

○**수석전문위원 손충덕** 예.

○**문진국 위원** 그것을 동의하는 게 낫겠지요, 1년으로.

○**임이자 위원** 그것은 또 다른 얘기……

○**소위원장 한정애** 1년요?

아, 부칙요?

지금 저희 벌금 관련한 것 얘기하고 있었습니
다.

그것은 그렇게 맞추는 것으로 하고요.

다음 조항이 118쪽 과태료 신설 부분입니다.

정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**환경부차관 이정섭** 첫 번째, 취급시설로 차에 실거나 옮길 때 과태료를 부과하는 것에 대해서는 수석전문위원이 보고드린 것처럼 벌칙 부과 대상에 과태료 중복 부과하는 것은 바람직하지 않다는 그런 의견에 동의를 합니다. 그래서 이것은 개정하지 않는 것으로 현안 유지하는 것으로 하고요.

두 번째, 취급 중단 등에 따른 조치를 하지 않은 경우 과태료 부과하는 것은 다른 유사 입법례를 봐서 과태료가 아닌 벌칙으로 상향 조정하자는 수석전문위원 검토보고를 수용합니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

○**문진국 위원** 검토한 대로 동의를 합니다.

○**소위원장 한정애** 검토한 대로 동의를 하시고 양형을 맞추는 것으로 이렇게 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

마지막 121쪽의 시행일인데요.

정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 공포 후 1년 수용하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

오후가 되니까 조금씩 빨라지네요.

그러면 의사일정 제18항 및 제19항은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 오늘 위원님들이 말씀하신 것에 따라서 해당 법률안의 내용을 통합하고 위원님들의 의견을 반영한 위원회 대안을 제안하고자 하는데 위원님 여러분 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의가 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

20. 소음·진동관리법 일부개정법률안(김삼화 의원 대표발의)

21. 소음·진동관리법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)

22. 소음·진동관리법 일부개정법률안(문진국 의원 대표발의)

(15시21분)

○**소위원장 한정애** 다음은 의사일정 제20항부터 제22항까지 김삼화·이용득·문진국 의원이 각각 대표발의한 소음·진동관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정하도록 하겠습니다.

수석전문위원님 설명해 주시기 바랍니다.

○**수석전문위원 손충덕** 122쪽이 되겠습니다.

법안의 주요 내용은 생략하고 바로 조문별 검토부터 보고드리도록 하겠습니다.

123쪽입니다.

먼저 김삼화 의원님께서 발의하신 내용 중에서 현행 법령에서 교통기관에서 발생하는 소음관리 기준을 등가소음도로 하고 있는데 개정안은 고속철도와 같이 일시적으로 발생하는 소음이 다른 교통수단에 비해서 크기 때문에 운행주기가 일정

한 교통기관은 그 기준을 최고소음도로 하려는 내용입니다.

등가소음도는 순간소음의 크기가 매우 큰 고속철도 소음으로 인한 주민 피해를 충분히 반영하지 못하고 또한 우리나라의 경우 좁은 면적에 비해서 고속철도 교통량이 지속적으로 증가하고 있는 점 등을 고려할 때 최고소음도를 고려할 필요가 있는 것으로 보입니다.

다만 환경부·국토부·법무부에서는 최고소음도를 적용할 경우에 과도한 건설 예산 소요, 방음벽에 들어가는 건설예산 소요 등의 이유로 개정안에 반대하고 있는데 항공기의 경우에는 웨클이라는 기준을 적용하고 있다는 점을 말씀드리겠습니다.

다음은 125쪽이 되겠습니다.

문진국 의원님께서 발의하신 내용인데요. 자동차제작자가 소음허용기준 인증을 받은 내용과 다르게 소음 관련 부품설계를 고의로 바꾸거나 조작하는 것을 금지하고 이를 위반할 경우 3년 이하의 징역 또는 3000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하는 내용입니다.

이 신설하는 개정안에 대해서도 일부분 타당하다고 봅니다.

다음은 127쪽이 되겠습니다.

이용득 의원님하고 문진국 의원님께서 각각 발의하신 내용인데요. 자동차제작자가 소음허용기준 인증을 받지 아니하고 자동차를 판매하거나 인증받은 내용과 다르게 자동차를 판매하는 경우 매출액의 3%에 해당하는 과징금을 100억 원 한도 내에서 부과할 수 있도록 하려는 내용입니다.

대기환경보전법상 배출허용기준 인증을 위반한 경우와 마찬가지로 소음허용기준을 위반한 경우에도 자동차제작자가 얻은 부당한 경제적 이득을 환수할 수 있도록 과징금 제도를 마련할 필요는 있다고 보는데요. 과징금 제도 도입으로 매출액은 높으나 영업이익이 낮은 자동차제작자들이 경영상의 어려움을 이유로 반대하는 의견이 있습니다.

그래서 이런 부분들을 종합적으로 고려해서 검토할 필요가 있고요.

또한 개정안의 과징금 요율에 대해서 대기환경보전법과 동일하게 매출액의 3%, 최대 100억 원 한도 내로 규정하고 있는데 사안의 경중 등을 고려해서 적정한 범위를 결정할 필요가 있다고 보입니다.

그리고 129쪽의 부칙에서 시행일은 소음도 관리기준 마련과 관계부처 협의 등 법 시행 준비에 필요한 충분한 시간을 고려해서 시행일을 규정할 필요가 있다고 보입니다.

이상 보고를 마치겠습니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 조문별로 말씀드리겠습니다.

일단 최고소음도를 규정하는 김삼화 의원안에 대해서는 현재 국제적으로도 소음 평가에 대해서는 주로 등가소음도를 쓰고 있기 때문에 일단은 최고소음도를 도입하는 것은 국제적인 기준에 부합하지 않습니다.

그리고 이렇게 순간소음으로 인해서 피해가 있는 경우에는, 높은 경우에는 일정 부분 등가소음도 일부 보완을 하는 그런 기준 조정작업이 있기 때문에 완벽하지는 않지만 어느 정도는 보완할 수 있는 충분한 장치가 있다라는 부분을 감안을 하셔서, 그리고 최고소음도로 했을 경우에 시설이라든가 여러 가지를 감안했을 때 정부로서는 받아들이기 좀 어려운 부분이 있다라는 부분을 말씀드리겠습니다.

○소위원장 한정애 불수용이다, 그렇지요?

○환경부차관 이정섭 예.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○이상돈 위원 이게 제가 이해하기에는 주로 호남선에서 고속철도의 레일이 새 레일이 아니기 때문에 그런 것 같습니다.

그런데 그렇다고 해서 이것을 최고소음도로 이렇게 기준을 설정하게 되면 구체적으로 환경부 입장에서는, 이게 사실상 철도 소음은 환경부가 기준은 정할 수 있지만 집행하는 데는 한계가 있잖아요?

○환경부차관 이정섭 예, 그렇습니다.

○이상돈 위원 그런 면에서 부처 입장에서는 어떤 문제가 있으며 또한 국토부에서는 그러면 이러한 소음 문제, 순간소음, 특히 호남선에서 순간소음이 높은 것에 대해서 어떠한 대책이 있는가, 이 법을 개정하지 않았을 경우에 대책이 뭐가 있는가요?

○환경부차관 이정섭 앞부분 말씀하신 정부 내에서 문제점은 일단 지금 제안하고 있는 안에 따라서 추가적인 시설을 하게 될 경우에 들어가는

비용이 좀 정부 예산이 많이 들어간다는 부분, 정확한 금액까지는 좀 추산하기 어렵지만 개략적으로 지금 현재로서는 추가적으로 소요되는 비용이 조 이상……

○이상돈 위원 조 이상 들어가지요.

○환경부차관 이정섭 예, 그렇게 되는 부분이 있고요.

저희가 고민을 해야 될 부분들은 현재 강화하고 있는 기준, 특히 호남고속철도의 경우에는 조금 더 그 기준 자체를 강화하는 방안을 관계부처하고 협의를 하고 있습니다.

그래서 협의가 진행이 되면 지금보다는 조금 더 강화된 기준으로 적용될 수 있지 않을까, 특히 영향평가 협의기준이 이미 적용해서 관리를 하고 있기 때문에 그런 부분들 고려하면 현재 다른 지역에 비해서는 어느 정도 강화된 기준으로 적용받고 있다라고 그렇게 말씀드릴 수 있습니다.

○이상돈 위원 또 하나는 이게 지금 고속철도에 관한 특수한 문제인데 이것 때문에 소음진동 관리법의 관리기준에다가 별도로 이렇게 하는 것은 체계상으로도 조금 문제가 있지 않습니까, 이게 철도소음에 관한 특별법이면 모르겠는데?

○환경부차관 이정섭 예.

○이상돈 위원 그리고 또 하나는 이렇다 하더라도 환경부 입장에서는 이것 달성할 수 있는 정책수단이 사실상 별로 없잖아요. 그러니까 거기에 대한 대안을, 부처 간에 어떤 방안을 가지고 있어야 되지 않은가 싶습니다, 법체계상으로는 받아들이기 좀 어렵다 하더라도.

○환경부차관 이정섭 일단 기준을 강화하면 관계부처에서 수용을 해야 되는데 아까 말씀드린 것처럼 수단이 없다기보다는 정부 전체적인 재정이라든가 이런 것을 감안했을 때 지금 당장은 반영하기가 어렵다라는 것을 말씀을 드린 거고요.

특히 그런 식으로 소음이 높아질 수 있는 지역이라든가 소음 피해가 우려되는 지역에 대해서는 아까 말씀드렸던 것처럼 영향평가라든가 이런 과정에서 협의 기준을 좀 강화해서 주는 방안도 있을 수 있고, 그다음에 특별소음관리지역 이런 식으로 지정을 해서 그렇게 관리를 하고 필요하다면 주민들한테 혜택을 주는 이런 방법을 통해서 보완을 해 나갈 수 있을 거라고 생각을 합니다.

그래서 앞으로도 그런 방향으로 더 진행을 하

는 것으로 그렇게 하겠습니다.

○소위원장 한정애 이 해당 안건은 계속 논의를 하기 전에 하태경 위원님 질문하시겠습니다.

○河泰慶 위원 지역의 철도소음 민원은 전국적으로 꽤 많을 건데요. 고속철도뿐만 아니라 일반철도도 소음 민원이 꽤 많은 것으로 알고 있습니다.

그래서 소음기준을 강화할 경우에 들어가는 예산에 대한 전반적인 조사가 필요할 것 같고 예산소요가 어느 정도 감당할 수 있을 정도의 점진적인 개선은 필요하다는 생각이 들고, 이 소음에 대해서 사람들이 고통스러워하는 게 갑자기 피크소음이 올 때 굉장히 고통스러워하는 건데 그것은 일반철도도 똑같이 해당된다고 보고.

만약에 최고소음도 기준이 일본이 적용을 하는 거라면서요. 그래서 이게 선진국으로 갈수록 최고소음도 기준을 따른다고 하면 일반철도도 최고소음도로 할 경우 어느 정도 예산이 소요되는지, KTX에는 어느 정도 예산이 소요되는지 보고 예를 들어 일반철도에 예산이 상대적으로 적게 든다 그러면 그런 것을 좀 집행해 나가면서 KTX도 앞으로 될 것이라든가 희망이라도 주고 해야 될 것 같아요.

그래서 이런 조사가 된 게 있나요?

○환경부차관 이정섭 지금 현재로서는 환경부도 그렇고 국토부든 관계부처도 그 부분에 대해서는 아직 조사된 부분이 없는 것 같습니다. 그래서 필요하다면 추가적으로 조사를 해야 될 것 같고요.

그리고 말씀하셨던 일본의 경우에 최고소음을 사용, 순간최고소음을 사용하고 있는데 아마 그당시에 등가소음도라는 개념이 없었던, 기기라든가 이런 측정기기가 없어 가지고 아마 그렇게 했던 것 같고 최근에 다른 유사 국가에서도 대부분 다 등가소음도로 하고 있습니다.

다만 말씀하셨던 것처럼 추가적으로 순간최고소음 자체가 인체에 어떤 영향을 미치는 부분이 더 클 수 있기 때문에 앞으로 등가소음도로 측정하고 보정해 나가는 그런 방안을 조금 더 연구해서 기준을 강화하거나 보완해 나가는 그런 방안을 검토해 나가도록 하겠습니다.

○소위원장 한정애 그러면 이 법안 내용에 대해서는 계속적으로 심의하는 것으로 하겠습니다.

다음 내용 125쪽 정부 측 의견 제시해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 이것은 소음의 경우에도 배출가스하고 동일하게 조작에 대한 금지 및 처벌을 신설하는 겁니다. 이 부분에 대해서는 수석전문위원 검토보고를 수용하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

수용했기 때문에 의견 뭐……

그러면 다음 127쪽, 시험성적서 위조 등과 관련해서 정부 측 의견 말씀 해 주십시오.

이것은 저희가 오전에 이미 논의를 했던 내용하고도 비슷한 내용이라서 같이 사실은 논의를 해야 되는 것이 맞지 않은가 싶습니다.

○**환경부차관 이정섭** 다만 아마 이 부분에 대해서는 수석전문위원님이 검토한 안이 오전에 얘기했던 것처럼 배출가스하고는 다르게 소음 인증이기 때문에 다소 배출가스에 비해서 낮은 기준으로 적용하는 게 좋지 않겠느냐 이러한 검토의견을 낸 것으로 판단이 됩니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

○**이상돈 위원** 이게 그런데 자동차 대기오염물질 배출은 운전하는 사람이 전혀 불편함이나 관계없잖아요. 그런데 소음은 운전하는 사람 자체가…… 소음은 좀 경우가 다르잖아요.

소음허용기준을 갖다가 허위로 인증받거나 조작을 해서 인증을 받는다 이런 경우가 현실적으로 있을 수 있나요? 폭스바겐같이 그렇게 할 수 있지만 소음을 갖다 그런 경우가 실질적으로 있을 수 있느냐 말이에요.

○**환경부기후대기정책관 나정균** 지난번 폭스바겐 서류 위조했을 때 그때 소음 건이 7건이 적발이 됐었습니다. 그래서 그때 문제됐던 게 배출가스는 과징금이 부과되는데 소음에 대해서 아무런 조치를 할 수가 없어서 이렇게 법률안이 발의된 것으로 알고 있습니다.

○**이상돈 위원** 아, 소음 부분도 폭스바겐에서……

○**소위원장 한정애** 위원님들 그러면 이 소음 시험성적서 위조와 관련된 과징금 부여 신설 건은 오전에 논의했었던 배출가스와 관련한 부분, 어차피 과징금은 사실은 같은 기준으로 거의 적용을 시키는 것이 맞지 않나 하는 생각이 듭니다. 그래서 같이 논의를 하는 것으로 하겠습니다.

○**河泰慶 위원** 의견인데……

○**소위원장 한정애** 하태경 위원님.

○**河泰慶 위원** 동일한 기준 부과 여부는 사회적 영향이 동일하다는 전제하에 되는 거 같고요.

배출가스는 아시다시피 미세먼지나 온난화나 이런 직접적인 영향이 있는 것이고 소음은 조금 질적으로 다른 것 같은데요. 소음도 문제이기는 하지만 지금 현재 같은 사회적 기준을 적용할 수 있는 문제는 아닌 것 같아요. 형식 논리적으로는 같아 보이지만 어쨌든 사회적 준거 틀에서 보면……

○**소위원장 한정애** 환경유해인자라는 틀에서는 같은 범위로 보는 것이고 이제 그것을, 그러니까 이것은 법적 기준사항을 어떤 것을 만들어 냈는데 그것을 위반했을 때 어떻게 처벌하느냐를 가지고 인자에 따라서 달리 적용을 할 것이냐 아니냐에 대한 것은 저희가 정리를 해야 될 것 같습니다.

○**河泰慶 위원** 사회적 가치가 들어가는 부분이겠지요.

○**이상돈 위원** 그러니까 아까처럼 이것도 그냥 단순 위반인지 아주 고의적인 악의적인 위반인가에 따라서 이것도 차별이 필요하다는 그런 취지의 말씀 아닌가요?

○**소위원장 한정애** 과정의 개념이 페널티의 개념이기 때문에 그런 게 있습니다.

○**이상돈 위원** 예, 과징금 부과할 때는 그런 것을 입법자가 구분할 필요가 있다는 것에 대해서 같은……

○**소위원장 한정애** 신보라 위원님.

○**신보라 위원** 차관님, 궁금해서 그러는데 기존 현행법에서는 배출가스 허용과 관련해서 과징금 부과가 있었는데 소음 허용기준에는 과징금 부과가 없었던 이유가 있습니까?

○**환경부차관 이정섭** 법이 다른 법입니다. 아까 말씀하신 배출가스 부분은 대기환경보전법에 있고요, 이 소음 관련된 법은 소음·진동법이 따로 있다 보니까 이 부분에 대해서는 미처……

○**신보라 위원** 하태경 위원님이 말씀하신 것처럼 이게 기준 부과에 어떤 차이점이 있나요?

○**환경부차관 이정섭** 그런 것보다는, 기준 부과의 차이점이라기보다는 환경부가 판단하기는, 정부가 판단하기는 이게 사회적으로 미치는 피해의 정도 그다음에 확산 범위 이런 것들을 고려했을 때 소음 부분은 상대적으로 좁은 범위에 영향을 미칠 수 있다라는 부분이고 대기 부분은 불특정하게 여러 지역으로 이동할 수 있는 부분들이 있

기 때문에 그런 부분들을 감안한다면 소음은 배출가스에 비해서 상대적으로 좀 과징금 상향을 낮추는 게 어떤가 하는 생각입니다.

○강병원 위원 저도 한 말씀……

○소위원장 한정애 강병원 위원님.

○강병원 위원 저는 전체적으로 오전에 했던 법에 대한 개정 취지나 이 법의 개정 취지는 다 똑같다고 봅니다.

개정안 내용을 그대로 읽어보면 ‘자동차제작자가 소음허용기준 인증을 받지 아니하고’, 기준이 있는 거예요. 기준이 있는데 그것을 받지 않거나 혹은 어떻게 인증하겠다고 기준을 지키겠다 해놓고 지키지 않는 경우들입니다. 저는 이 지점에 과징금의 포인트가 있다고 생각이 들어요.

자동차라는 것은 무슨 뭐 100원짜리 물건을 파는 게 아닙니다. 정말 몇천만 원짜리부터 몇억짜리까지 이렇게 차가 있는 건데, 여러분들 집 사는 것 다음으로 큰 돈 들어가는 게 자동차 아닙니까?

그런데 그 자동차에 대해서 국가에서 기준을 정해 줬고 그 자동차 회사는 이렇게 만들겠다고 소비자들하고 약속을 한 겁니다. 그 약속을, 인증을 받지 않았다거나 기준을 어겼다는 것은 이것은 다 고의인 것입니다. 고의로 법을 어긴 거랑 똑같은 것이기 때문에 이 관점에서 봐야 되는 것입니다.

그런데 예전에는 이런 것들이 별로 중요하지 않았던 거예요. 그냥 우리나라 자동차업체들 키워 줘야 됐고 시장을 자꾸 넓혀 줘야 됐고 그러다 보니까 외국 업체만 규정할 수가 없었던 것입니다. 그런데 이제 우리나라 업체도 세계 다섯 손가락 안에 드는 큰 업체가 됐고 우리나라 시장에 우리나라 업체만 있는 게 아니라 외국 업체들도 있는데 이런 법이 미비해서 집 다음으로 가장 큰 자산 중의 하나인 자동차를 본인이 샀는데 정말 약속했던 것과 전혀 다른 품질의 자동차를 내가 샀더라면 그 소비자들의 피해는 누가 보상을 하겠습니까?

저는 과징금 문제는 이미 공표된 법을 위반한 것, 이 지점에 초점을 맞춰서 보는 게 맞지 않겠느냐는 생각이 듭니다.

○소위원장 한정애 임이자 위원님.

○임이자 위원 폭스바겐 사례 관련돼 가지고 내용을 소개해 줄 수 있나요?

○환경부차관 이정섭 담당 과장이 설명하겠습니다.

다.
○임이자 위원 폭스바겐이 소음 관련돼 가지고 위반한 건이 7건인가 8건인가 있다라고 했지 않습니까? 그게 어떤 사례들이지요?

○환경부교통환경과장 홍동곤 환경부 교통환경과장 홍동곤입니다.

폭스바겐이 여덟 차종을 환경부의 인증을 받으면서 여덟 개의 차량을 시험을 해서 소음성적서를 여덟 개를 내야 됩니다, 각 차마다. 그런데 인증 담당자가 좀 귀찮다고 다른 차, 그러니까 첫 번째 차부터 여덟 번째 차가 있었으면 여덟 개 성적서를 내야 되는데 첫 번째 차 성적서를 가지고 두 번째 차 인증 받을 때도 그걸 그냥 낸 겁니다. 몰래 화이트로 지우고 그랬습니다.

○임이자 위원 그게 저번에 우리한테 밝혀진 그 사건인가요?

○소위원장 한정애 똑같습니다.

○임이자 위원 그러면 어떻게 소음이 난 겁니까?

○환경부교통환경과장 홍동곤 소음은 저희가 조사해서 나온 건 아니고요. 검찰에서…… 소음을 재는 건 주행로에서 차가 처음에는 30km로 오다가 50km 그다음에 최고속도가 딱 정해져 있습니다. 80km로 싹 지나가면서 우리 일반적으로 재는 소음기가 20cm만 한 게 있습니다. 그걸 거기다 놓고서 그냥 재는 겁니다. 그래서 속도가 가장 확 늘어날 때 어느 정도 소음이 나오느냐 그게 기준이 정해져 있습니다.

○임이자 위원 폭스바겐 같은 경우에는 얼마나 기준을 초과해서, 사람이 용인할 수 있는 게 어느 정도였는가.

○환경부교통환경과장 홍동곤 그런데 폭스바겐은 저희가 실제 차를 가지고 테스트해 봤는데 기준이 넘어가지는 않았고 성적서를 그냥 조작한 것만 걸렸습니다.

○소위원장 한정애 하태경 위원님.

○河泰慶 위원 그러니까 저 사례를 보면 아까 이상돈 위원님 말씀하신 악의적으로 고의로 한 겁니다. 한 건데 그 결과에 있어서는 별 차이가 없다는 거지요. 그러니까 여덟 개 차를 일일이 테스트해서 하나…… 그러니까 이미 알고 있는 거예요, 테크니션은. 이 차에 대한 기준을 그대로 똑같이 하나 소음에 있어서는 별 차이가 없는데 행정적으로는 악의적이다 이랬을 때 만약에 이걸 악의로 보고 100분의 3을 빼줄 것이냐, 결

과적으로 차이가 없어서 악의적이지 않다고 보고 다른 규정에 의해서 좀 완화된 페널티를 적용할 것이냐 이런 문제가 있는 것 같아요. 그래서 구체적인 케이스를 알지 않고 보면 이걸 또 상당히 논란이 있을 수 있는 조항이 될 수 있을 것 같습니다.

○소위원장 한정애 강병원 위원님.

○강병원 위원 이게 다른 것 같습니다. 왜냐하면 이걸 법이라는 게 있잖아요. 안 지켰어요. 그런데 큰 문제가 없었어요. 그걸 가지고 법 변경을 얘기하는 건 아니지 않습니까. 법이라는 걸 정해 놔는데 어쨌든 하나의 인증서를 가지고 나머지 다 인증 받아야 될 것들, 각각의 차량에 맞는 인증서를 내야 될 걸 속인 거 아니겠어요. 그 문제에 접근을 해야 된다고 생각합니다.

배출가스 같은 경우에는 심지어 임의 설정을 해 가지고 검사를 받을 때는 아무 문제가 없게끔 하고 실제로 도로 주행할 때는 막 뿜어대게끔 했던 거 아니겠습니까? 중요한 것은 법이 있다라는 것이지요. 그 법이 있는데 이것을 지키지 않고 소비자를 속였다라는 게 중요한 거 아닙니까?

내가 아우디 A4를 샀는데 A6나 A8 가지고서 그 기준을 쥐 가지고 아무 문제가 없는 것처럼 법을 어겼다는 것이 중요한 것이지 그 결과로써 아무 피해가 없었다 이 논점은 아닌 것 같습니다, 제가 봐서는.

○임이자 위원 제가 한 말씀 드릴게요.

하태경 위원님 하신 말씀도 상당히 일리가 있고 강병원 위원님 하신 말씀도 일리는 있는데 일단은 대기오염과 관련돼 가지고 배기가스하고 소음하고 행위 자체는 같습니다. 행위는 같으나 결과는 다르게 나타난다는 거지요.

배출가스 같은 경우에는 환경오염으로, 대기오염으로 남아 있는 거지만 소음 같은 경우에는 한번 우리가 딱 하고 나면 이게 또 사라져 버리는 거지 않습니까? 그래서 결과는 다르게 나타나는 부분이기 때문에 하태경 위원님 말씀도 상당히 일리는 있다고 봐집니다. 행위는 같습니다.

○강병원 위원 예, 저도 인정합니다.

○소위원장 한정애 송옥주 위원님.

○송옥주 위원 이 부분이 별로 논란이 없을 것 같았는데 막 붙어 있는데 저는 한 가지만 여쭙 볼게요. 126페이지 보면 벌칙조항에 30조를 위반하여 제작차 소음허용기준에 맞지 아니하게 자동차를 제작한 자에게 벌칙을 부과하는데 이렇게

해서 위반해 가지고 벌칙을 받은 사례들이 많은가요?

○환경부기후대기정책관 나정균 소음 인증을 위반한 경우는 이번에 폭스바겐이 처음이었습니다.

○송옥주 위원 폭스바겐 말씀을 계속 하시는데 그게 배출가스 위반한 것보다 소음을 위반해서 고의로 이런 걸 조작하거나 그런 부분들이 지금도 많은 건가요?

○환경부기후대기정책관 나정균 이번에 소음 인증 관련해서 위반된 것은 폭스바겐이 처음으로 저희들이 파악하고 있습니다.

○송옥주 위원 배출가스 걸린 건수랑, 소음에 대해서 과징금에 대한 처벌조항이 없어서 처벌을 안 한 것뿐인 거지 실제로 이 기준에 위반돼서 폭스바겐이 걸린 소음 위반 사례가 배출가스 위반 사례보다 더 많은 건가요, 건수가? 그렇지 않아요?

○환경부기후대기정책관 나정균 과거에 위반 사례는 없었고요. 그리고 처벌도 없었습니다.

○이용득 위원 아니, 총 32종 중에서 24개가 배출가스 문제였고 8개가 소음 문제였습니다.

○송옥주 위원 8개가 있었다고요?

○환경부차관 이정섭 이상돈 위원님 말씀하셨던 것처럼 배출가스의 경우에는 소비자에게 직접 피해가 안 가기 때문에 생산자 입장에서는, 제작자 입장에서는 조작의 가능성이 있는데 소음의 경우에는 상대적으로 실제로 자동차 외부에서 소음이 나는 것에 대한 소비자들의 민감도가 있지 않습니까? 그러다 보니까 거기에 대한 조작이라든가 이런 가능성은 상대적으로 많지 않다라는 부분이 있습니다.

그래서 실제로 적발된 사례, 이번의 경우에도 넘지는 않지만 귀찮다든가 번거로움 이런 것들을 해소하기 위해서 위조된 서류를 제출했을 뿐이지 실질적으로 그것이 기준을 초과하거나 이런 경우는 그렇게 많지는 않습니다.

○소위원장 한정애 하태경 위원님.

○송옥주 위원 잠깐만요, 마무리를 덜 해서 잠깐만 마무리를 할게요.

제가 위원님들 말씀하시는 중에 잠깐 기사를 검색했는데요. 우리는 배출가스가 불특정 다수가 불이익을 받거나 안전이나 보건에 위해가 돼서 이게 중한 사항이고 소음 같은 경우에는 특정한 시기에 특정한 사람에게만 불편을 줘서 그것보다는 경중을 줘야 된다고 말씀을 하는 부분이 있

는데 미국 같은 경우에는 배출가스나 소음 문제나 아니면 운전하는 사람에 대한 안전 문제나 그런 걸 동일한 수준으로 보고 있다고 합니다.

그렇기 때문에 지금 단순하게 불특정 다수이나 아니면 특수한 지역의 특수한 일부 사람에 대한 부분이나를 떠나서 이 부분이 전부 다 국민의 안전과 보건에 미치는 영향이 있기 때문에 이 부분을 따로 고민을 하기보다는 오전에 했던 대기환경보전법에 있는 과징금과 물론 차이를 두더라도 같이 논의를 하는 부분이 맞지 않을까 싶습니다.

○소위원장 한정애 하태경 간사님.

○河泰慶 위원 이걸 논의 과정 중에서 기준이 좀 제가 볼 때는 선명해진 것 같은데요. 그러니까 일부 위원님이 오해하시듯이 처벌하지 말자는 게 아니고 어떤 경우든 다 처벌해야 되는데 징벌적인 처벌 대상이나, 비징벌적이나 이 차이인 것 같습니다.

그런데 아까 이야기한 소음기준치가 넘는데 낮은 것으로 조작한 것은 분명히 징벌적 처벌 대상인 것 같고 그게 아니라 단순 편의적으로, 이왕 소음기준치는 안 넘으니까 편의적으로 했다 이런 부분은 징벌적 처벌 대상이 아닌 것 같고요.

그래서 이 내용도 제가 방금 말씀드린 악의적으로 하면서, 고의로 하면서 소음기준치를 초과한 것을 초과 안 한 것으로 하는 것에 대해서는 저도 여기 있는 3% 하는 것에 동의하고 그렇지 않고 기준치가 넘지 않은 편의적인, 행정주의적인 이런 서류 조작 같은 것은 징벌적인 것을 부과하는 것은 조금 적절치 않은 것 같습니다.

○소위원장 한정애 이게 조금 다른 내용인 것 같습니다. 이 개정안의 내용은 자동차 제작자가 소음허용기준과 관련된 인증을 받지 아니하고 차를 제작했거나 또는 인증받은 내용하고 다르게 차를 제작했거나입니다.

그러니까 차가 나중에 나가서 발생시킨 소음의 정도와는 관계없이 애초에 저는 차를 A로 만들겠습니다라고 하는 이 A라는 약속을 안 낸 경우 어떻게 할 것이냐, 그리고 나중에 A를 만들었다 하더라도 어떻게 할 것이냐 하나하고 또 하나는 A로 만들겠습니다라고 해 놓고 B로 만들어 놓고 난 뒤에 이걸 어떻게 할 것이냐.

즉 다시 말해서 애초의 기준을 어겼을 때 여기에 대해서는 과정을 어떻게 할 것이냐이지 이게 A가 나갔고 나중에는 B가 나갔는데 A가 만들어 내는 소음, B가 만들어 내는 소음 이게 허용기준

을 넘는다, 안 넘는가를 가지고 지금 이 개정안을 낸 것은 아닌 거거든요.

우리가 애초에 약속했던 제작자는 차를 만들려고 하면 이런 이런 인증시스템을 거쳐야 된다고 하는 것을 안 거치고 차를 만들었거나 이 인증시스템을 거치겠다고 했는데 전혀 다른 방식의 결과물을 만들었거나 하는 경우에 대해서 어떻게 패널티를 부과할 거냐의 문제입니다. 오전에 저희가 얘기했던 대기 부분도 그렇고요.

단지 지금 이걸 결과로 봤을 때 폭스바겐이 얘기가 되는데 폭스바겐은 배출가스는 허용기준이 훨씬 넘었어요. 그래서 이걸 더 나쁜 거고 소음은 똑같이 나쁜 짓을 했지만 허용기준치를 넘지 않았어요. 그래서 조금 덜 나쁘다 이거에 이것은 결과적인 거라는 거지요, 결과.

신보라 위원님.

○신보라 위원 궁금해서 하나만 더 여쭙 볼게요.

그러니까 지금 다른 조문 같은 경우는 위에 보면 소음허용기준에 맞지 않는 자동차를 제작한 자, 이런 건 벌금으로 조항이 있는 거잖아요. 그렇지요?

○환경부차관 이정섭 예.

○신보라 위원 그런데 인증기준을 어긴 것, 그다음에 위조 이런 것에 대해서는 왜 벌칙 조항이 아니라 과징금 조항을 두는 건지 그 차이를 알고 싶은데요.

○환경부차관 이정섭 앞의 부분 2의 두 번째 안은 형사처벌하는 거고요, 앞의 30조2항 이 부분은 형사처벌하는 거고 그다음에 두 번째 34조의2는 과징금을 하는 거기 때문에 사실 두 가지 다 있는 겁니다.

소음허용기준 인증을 받은 내용과 다르게 하는 경우에는 형사처벌을 하고요. 그다음에 인증받지 아니하고 하는 경우, 받은 내용과 다르게 하는 경우에도 과징금 처벌하고, 이게 형사처벌하고 과징금처벌 두 가지가 다 동일하게 들어가는 겁니다.

○신보라 위원 소음허용기준 인증을 위조한 사람은 3년 이하의 징역 또는 3000만 이하의 벌금에도 처하면서 과징금 부담도 같이 된다는 건가요?

○환경부차관 이정섭 그렇습니다. 두 가지 다 그렇게 하는 겁니다.

○신보라 위원 그런데 여기에만 더 특별히 과징

금을 부과하려고 하는 이유가 있습니까?

○**환경부차관 이정섭** 아까도 말씀드렸지만 형사 처벌뿐만 아니라 경제적인 부담을 가중시켜서 위반행위를 가급적이면 줄이려고 하는 것과 함께 이렇게 위반해서 부당하게 경제적 이득을 얻은 경우에는 환수를 하겠다라는 게 과징금의 취지입니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견을 내실 게 있으시면……

이용득 위원님.

○**이용득 위원** 지금 우리가 환경을 다루면서 어떤 위원 개인의 가치관이나 또 개인의 판단, 환경 요인에서 그런 것들은 매우 위험하다고 봅니다. 삼사일언이라고 우리가 환경노동위 국회의원으로서 자기 개인 소신이나 또 개인의 시각 이런 것들보다는 환경 전체를 놓고 국민에게 미치는 영향들, 첫째로 이런 걸 봐야 되는 거고 그래서 그게 소음이나 배출가스나 또 빛이나 등등 이런 것들을 우리도 이제 다 같은 테두리 안에서 생각해야지 계속 개인이 젖어 있던 그런 사고로 가다 보면 우리 환경이 발전될 수가 없다 하는 부분을 말씀드리고요.

그다음에 이것 같은 경우는 이게 그 기준치를 넘었냐, 안 넘었냐 이 부분이 아니라 여기에 관한 처벌조항이나 이런 것들이 일체 없지 않습니까? 그래서 그것을 만들어 놓는 것이 필요하다 해서 발의를 한 부분인 것 같습니다.

그러니까 우리가 대한민국 사회의 어떤 환경요인들 이런 것들을 좀 더 쾌적하게 하고 그것을 위반한다거나 편의적이거나 이런 모든 것들, 불법적인 것들은 아예 차단해 놓는 것이 한국사회의 미래를 위해서 맞다 이렇게 생각이 됩니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 추가적인 의견이 있습니까, 이 과징체계 관련해서?

○**환경부차관 이정섭** 현재 말씀드린 것처럼 처벌 규정하고 뒤에 과징금 규정하고 보시면 처벌 규정도 배출가스의 경우에는 '7년 이하 징역 또는……' 이렇게 나오거든요. 소음의 경우는 지금 제안하신 내용은 '3년 이하' 이렇게 했습니다. 그러니까 아무래도 이런 형사처벌이라든가 이런 것들을 감안하신다면 과징금 기준도 배출가스하고는 조금 차등화하는 것이 현실적이지 않을까 하는 생각이 듭니다, 상대적인 것들을 감안해서 가지고. 그래서 현재 문진국 위원님이 제안하신 그 안 수준에서 결정을 해 주시는 것이 바람직하지 않을까 그렇게 정부 안을 제안을 드립니다.

○**소위원장 한정애** 정부에서는 그러면 매출액의 3%에 해당되는 과징금, 최대 100억 원 한도 부과 내용으로 수용하겠다는 말씀이십니다.

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 이것 관련해서 더 논의를 하셔야 되나요?

○**河泰慶 위원** 그런데 징벌적, 아까 서로 커뮤니케이션이……

○**소위원장 한정애** 최대 액을 넣느냐 마느냐를 가지고……

○**河泰慶 위원** 제가 한 말씀 드리면 서로 뜻이 충분히 전달될 수 있을 것 같은데 여전히 조금 미스커뮤니케이션이 있는 것 같은데요. 처벌하는 것에 대해서는 똑같다, 그런데 징벌적 처벌 100분의 3이면 엄청난 금액이잖아요. 그렇지 않아요? 지금 한국 법에서는 100분의 3이 최고치예요, 거의. 이런 상황에서 100분의 3을 부과하는 것이 아까 이야기한 단순 서류조작을 고의로 했다고, 고의로 서류조작을 한 것도 포함을 시키게 되면……

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 그래서 배출가스 때문에 저희가 오전에 말씀하신 부분을 감안해서 기준을 만드는 것을 고민을 했습니다. 그래서 지금 자료를……

○**소위원장 한정애** 그런데 저는…… 죄송합니다, 위원장이 진행을 좀 해야 되는데.

예를 들어서 징벌적 배상을 그간에 취득했던 이익에 대해 어떤 방식이든지 경제적인 불이익을 주지 않으면 예를 들어서 이렇게 서류를 허위로 조작하고 위조해 가지고 서류를 내서 몇 년 동안 이익을 무지하게 냈지만 3년 이하 또는 3000만 원 벌금만 내는 것으로 그냥 정리가 되어 버리면 형사처벌적으로……

○**환경부차관 이정섭** 말씀하신……

○**소위원장 한정애** 그러면 누가 이것 인증 받으려고 하겠습니까?

○**임이자 위원** 정부 측 얘기 좀 들어 보시지요.

○**소위원장 한정애** 제가 얘기하는 거예요. 징벌적인 과징적 페널티가 필요하다라고 하는 것이지요. 이런 것들을 앞으로도 방지하고 저희가 폭스바겐 사태가 났을 때 우리 법이 미비해서 어떠한 조치도 취할 수 없었다라고 하는 것 때문에 국회가 얼마나 많이 두드려 맞았는지 모릅니다. 오히려 한국 기업들은 다 지켜가면서 하고 있고 리콜도 다 했어요, 현대차, 기아차는. 그런데 폭스바겐은

우리나라 법의 허술한 점을 아니까 리콜에도 응하지를 않는 거예요. 그것이 2014년, 15년, 16년 3년을 끌어왔습니다, 리콜도 안 하고. 그 사이에 우리가 얼마나 맞았는데 그것을 감안해 주셨으면 좋겠습니다.

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 정부 입장에서는 위원장님과 하태경 위원님 말씀하셨던 것처럼 과징금 부과하는 것이 과연 적합하나 하는 부분에 대해서는 아까 고의적으로 위반을 한 경우에 대해서는 과징금을 부과하고 경제적 이득을 얻은 것에 대한 회수 조치라는 취지에서 과징금 부과하는 것에 대해서는 동의를 하는데 다만 아까 말씀하셨던 것처럼 경중에 따라서 구분을 해야 되지 않느냐라는 지적을 하셨지 않습니까? 그 부분은 오전에도 이상돈 위원님하고 하태경 위원님이 말씀하셨던 것처럼 저희가 안을 만들었습니다. 그래서 안을 만든 것이 경미한 위반에 대해서는 과징금을 부과하되 계수를 낮게 적용을 해서 고의적이지 않고 단순한 실수에 의한 경우에는 과징금을 낮게 부과하고 고의적이고 이런 경우에는 원래 취지에 맞게 3%를 그대로 부과하자 하는 취지의 조정안을 만든 것이 있습니다.

그래서 소음의 경우에도 그런 식으로 반영을 하면 3%로 하되 아주 경미한 사항들에 대해서는 계수를 0.5나 0.1 이런 식으로 부과를 하게 되면 훨씬 금액이 낮아질 수 있기 때문에 충분히 위원장님과 위원님이 말씀하신 부분을 다 포괄할 수 있지 않을까 하는 그런 취지에서 제안을 드립니다.

○**송옥주 위원** 배출가스 부분하고 같이 논의해도 될 것 같아요.

○**신보라 위원** 그러면 최종적으로 같이 논의하시지요.

○**이상돈 위원** 그렇게 하면 되겠어요.

○**소위원장 한정애** 저희가 부과기준을 어떻게 할 것이냐는 결국 시행령이나 거기에 따라서 조금씩 달라지기 때문에 자세한 부과기준과 관련된 것은 그러면 영에 위임한다라고 하는 방식으로 할지 이런 자구를 좀 조정을 하는 것이 낫지 않겠습니까?

○**이상돈 위원** 이런 것을 한번 생각해 보셔야 돼요. 법에 하등의 기준도 넣지 않고 과징금이 벌금 몇천만 원도 아니고 최대한은…… 이것 엄청나잖아요. 그랬을 경우에는 이것이 이른바 백지위임 됐다고 해서 심지어 헌법재판소 가서 법

이 위헌이다 이런 시비에 걸릴 수 있으니까 최대한도 입법자가 행정부의 재량을 줄여주는 기준을 설정하는 것이 옳다 그 말씀이지요. 그러니까 똑같이 비슷한 취지예요.

○**환경부차관 이정섭** 예, 그런 취지에서 2항으로 별도로 비항을 만들어서 매출액 산정이나…… 대기법에도 똑같이 있습니다. ‘매출액의 산정, 위반행위의 정도 등에 따른 과징금의 금액과 그 밖에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다’ 이렇게…… 그렇게 정하면 되지 않을까 싶은 생각이 듭니다.

○**소위원장 한정애** 강병원 위원님.

○**강병원 위원** 현대자동차에서 자동차 안전요건을 충족시키기 위해서 충돌실험을 하지 않습니까? 그게 한 대만 하는 게 아닙니다. 아마 수십대를 해야 될 텐데 한 대를 할 때 소요되는 비용이 한 10억 정도 된답니다. 수십대를 하게 되면 한 차종을 개발하고 안전기준을 충족시키기 위해서는 수백억이 듭니다.

제가 봐서는 아마 소음허용기준이라는 것을 인증을 받기 위해서도 차종마다 상당한 비용이 들 겁니다, 충돌실험만큼 10억씩 들지는 않겠지만. 그런데 아시겠지만 차량 새로운 종류가 1년이면 한두 종씩 나옵니다. 폭스바겐코리아 같은 경우는 그 종류도 엄청나게 많아요. 그런데 그 인증기준을 하나씩 하나씩 얻을 때마다 경제적인 비용이 들어가는데 하나를 딱 받아 놓고 그것을 가지고 다른 모든 종류에 다 적용해서 제출한다는 것은 그 자동차회사의 경제적 이익을 위해서 속인 겁니다. 이것은 범죄행위예요, 범죄행위. 이 범죄행위에 대해서 우리가 옹호해 줘야 될 하등의 이유가 없습니다. 왜 이 범죄행위를……

○**송옥주 위원** 그런 것은 이견이 없습니다.

○**임이자 위원** 아니, 아니 잠시만요……

○**신보라 위원** 이견이 있는 것처럼 말씀하시면 안 돼요.

○**소위원장 한정애** 위원님들, 발언권 얻고 하십시오.

○**강병원 위원** 저는 이것은 뭔가 심각한 문제라고 생각이 듭니다. 왜 자꾸…… 그렇게 냈는데 결과적으로 아무 문제가 없지 않느냐라는 것은 전혀 다른 차원의 일입니다.

○**임이자 위원** 위원님, 그러니까 거기에 대한……

○**강병원 위원** 제 얘기 안 끝났습니다. 제 얘기

안 끝났어요.

저는 이 법을, 오전부터 얘기했던 얘기는 징벌적 손해배상이 필요하다고 얘기했던 것이고 작년에 왜 그렇게 우리 많은 국민들이 전 세계의 호구가 됐습니까? 미국 같은 경우는 자그마치 17조에 관해서 배상을 하기로 하고 모든 것들이 다 되었는데 우리나라 같은 경우는 단순히 100억, 그것 받는 것도 구걸해서 받다시피 하고 환경부 같은 경우도 폭스바겐하고 얼마나 많은 씨름을 하고 줄다리기를 해 가지고 그런데도 꼼수로 그것을 피해나가기 위해서 7월 28일에 인정해 가지고 고작 178억 과징금 맞은 겁니다. 왜 우리가 그래야 됩니까?

그리고 이 법의 대상은 10개 회사밖에 안 돼요, 10개나 이 정도 회사밖에. 전 국민이 해당되는 게 아닙니다. 전 국민이 다 해당되어 가지고 그런 경제적 손실이 크다면 제가 이런 얘기도 안 하겠습니다. 이 기업이라는 것은 세계적인 기업들입니다. 세계적인 기업들이 한 나라의 법적·제도적 장치가 미비된 것을 파고 들어와 가지고 우리 국민들을 농락한 사안입니다. 이런 사안들에 관해서 제도를 정비하자는 것이고 그리고 완비된 제도에 대해서 속이면 이것에 대해서 징벌적 손해배상을 해서 다시는 그런 일이 없게 하자는 것 아니겠습니까? 상당히 어려운 얘기가 아니라고 생각합니다, 저는 이 문제가.

○소위원장 한정애 강병원 위원님, 정리해 주시고요.

정부에서 하나 명확하게 해 주셔야 되는 게 매출액 있지 않습니까? 매출액 산정이 그 회사 전체 매출액을 말하는 게 아니잖아요? 문제가 생긴 A차에 해당되면 그 A 매출액을 가지고 때리는 거지요?

○환경부차관 이정섭 예, 그렇습니다.

○소위원장 한정애 그렇기 때문에 실제로 저희가 생각하는 것보다는 과징되는 금액이 그렇게 많지 않다는 것을 위원님들 제발 좀 알아주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 어차피 차종별로 인증을 받기 때문에 전체 위조를 했던 받지를 않았든……

○소위원장 한정애 폭스바겐은 한꺼번에 다 위조를 했으니까 그렇게 된 것이고요. 보통은 차 A에 문제가 생겼으면 그 A종에 대해서 매출한 게 몇 대 그래서 얼마 그래서 거기에서 나온 이익 얼마 거기에서 과징금이 때려지는 것 아닙니까?

그러니까 3% 해도 실제로는 이렇게 떼고 저렇게 떼고 이렇게 해서 그렇게 과징이 과하지 않을 경우가 대부분이고 말씀하신 것처럼 경중을 또 따지고 하면 그렇게 많지 않습니다.

이 정도면 저희가……

○신보라 위원 위원장님.

○소위원장 한정애 신보라 위원님, 이제 그만 토론해도 될 것 같은데……

○신보라 위원 토론을 하자는 것은 아니고 저희가 이것에 대한 취지를 부정하는 게 아닌데 위원님들 말씀 중에는 마치 그 취지를 부인하는 것처럼 말씀을 하세요. 그런 게 아니라 적절성의 여부를 좀 따져보자는 것이니까요. 그렇게 조금…… 우리가 검토를 같이 해 보자는 것이지 그 취지에 반하자는 의견을 갖고 얘기를 하는 것은 아니지 않습니까?

○강병원 위원 알겠습니다. 잠시 정회를 요청하고요.

속기록 한번 뒤져봅시다. 속기록 뒤져봅시다, 어떻게 얘기했는지. 속기록 뒤져보시자고요.

○신보라 위원 예, 보세요.

○강병원 위원 정회 요청합니다. 처음에 그렇게 얘기가 됐던 것 아닙니까?

○河泰慶 위원 오해를 자꾸 하네.

○강병원 위원 뭘 오해입니까? 그렇게 말씀하셨잖아요.

○河泰慶 위원 내가?

○강병원 위원 소음기준이 있는데 결과적으로는 그 기준의 밑이었다라고 얘기하셨지 않습니까?

○河泰慶 위원 오해를 자꾸 하는데……

○임이자 위원 제가 한 말씀 드리겠습니다.

○소위원장 한정애 자, 위원님들……

○강병원 위원 문제의 핵심은 뭐냐 하면요, 법적으로 요구된 기준이 있고 인증이 있는데 이것을 속였다는 겁니다. 이게 쟁점이 되어야지 속여서 냈는데 큰 문제 없었다 이것이 된 문제입니까?

○소위원장 한정애 위원님들, 정리해 주시고요.

○河泰慶 위원 정회하고 오해 풀고 갑시다.

○소위원장 한정애 잠깐 정회하도록 하겠습니다.

(16시07분 회의중지)

(16시22분 계속개의)

○소위원장 한정애 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하도록 하겠습니다.
 위원님들 간에 의견이 조금 다양하게 표출이 되어서 소음 시험성적서 위조 등에 관한 법안 내용들은 계속 심사하는 것으로 하겠습니다.
 그러면 KTX 최고소음도 계속 심사해야 되고 그러네요.
 자, 다음 조항으로 넘어가도록 하겠습니다.
 저희가 오늘 소위로 회부되어서 상정된 법안들은 1차 먼저 다 한 번 심사를 하고요. 오전에 다 하지 못했던 것에 대해서 추가적으로 논의를 하는 것으로 이렇게 하겠습니다.

- 23. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부 개정법률안(주승용 의원 대표발의)
- 24. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부 개정법률안(김삼화 의원 대표발의)
- 25. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부 개정법률안(정부 제출)

(16시24분)

○소위원장 한정애 다음은 의사일정 제23항~제25항까지 주승용·김삼화 의원이 각각 대표발의 하고 정부가 제출한 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정하도록 하겠습니다.

수석전문위원님 설명해 주시기 바랍니다.
 ○이용득 위원 129페이지는 한 거지요?
 ○소위원장 한정애 이게 저희가 계속 심사를 하는 것으로 했기 때문에 일단……
 (「예」 하는 위원 있음)

○수석전문위원 손충덕 130쪽입니다.
 주승용 의원, 김삼화 의원, 정부가 각각 제출한 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안입니다.

먼저 내용이 많기 때문에 조문별로 보고를 드리도록 하겠습니다.

먼저 131쪽의 제명 변경하고 정의 규정입니다.
 개정안은 법제명을 물환경보전법으로 변경하고 그리고 ‘물환경’, ‘수생태계 건강성’ 등에 대한 정의를 신설하고 있는데 ‘물환경’은 ‘연속된 물순환의 흐름 속에 있는 모든 형태의 물에 영향을 주거나 받는 자연환경 및 인위적인 환경’으로 정리하고 있고, ‘수생태계 건강성’에 대해서는 ‘수생태계를 구성하고 있는 물리적·화학적·생물적 요소들이 훼손되지 아니하고 각각 온전한 기능을 발휘할 수 있는 상태’라고 정의하고 있습니다.

그리고 물환경 보전 관련 일반법의 지위를 명확하게 하기 위해서 다른 법률과의 관계규정을 신설하고 있습니다. 법제명을 물환경보전법으로 변경하는 것에 대해서는 물 관련 정책 및 사업의 범위를 모두 포괄하려는 것으로 특별한 문제는 없다고 보고요. 다만 신설되는 물환경 및 수생태계 건강성에 대해서는 정의를 보다 구체적으로 정의할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

이상입니다.
 ○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 검토보고 안에 대해서 수용을 하겠습니다.

정의 조항의 물환경이라는 개념을 ‘사람의 생활과 생물의 생육에 관계되는 물의 질 및 공공수역의 모든 생물과 이들을 포함하고 있는 비생물적인 것을 포함한 수생태계를 총칭한다’ 이렇게 해서 정의를 수정하는 것으로 해서 수용하겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들, 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○河泰慶 위원 잠깐 질문 있습니다.

물환경이 소금물은 배제하는 거지요? 그냥 민물, 강물, 하천 이런 거 말하는 거예요, 그 물이?

○환경부차관 이정섭 예, 그렇습니다. 현재 이 물환경보전법 자체가 내륙에 있는……

○河泰慶 위원 아, 내륙에 있는 물요?

○환경부차관 이정섭 예.

○소위원장 한정애 이상돈 위원님.

○이상돈 위원 그런데 정부안에서 ‘인위적 환경’이라는 용어를 썼던 이유가 뭐니까?

○환경부물환경정책국장 김영훈 어도라든지 이런 부분들에 대한 것들을 나중에 저희가 수생태계 연속성 차원에서 그런 부분들을, 어도 같은 것들을 만들게 하고 그다음에 보를 만들면 연속성을 확보하도록 이런 내용을 포함하려고 하는데요. 그런 것들을 좀 담기 위해서 포함을 했습니다.

○소위원장 한정애 위원님들, 다른 의견 없으시면 다음 조항으로 넘어가도록 하겠습니다.

○수석전문위원 손충덕 136쪽이 되겠습니다.

현행법은 수질 및 수생태계 현황 등에 대한 조사를 필요에 따라 할 수 있도록 의무 규정으로 두고 있는데 수생태계 현황조사의 경우에는 주승용 의원안, 김삼화 의원안, 정부안 모두 의무 규

정으로 하고 있고 수질현황 등에 조사의 경우에는 주승용 의원안과 정부안은 필요에 따라서 할 수 있도록 하고 있는 데 반해서 김삼화 의원은 의무적으로 실시하도록 규정하고 있습니다.

환경부는 현재도 환경기초조사사업 등을 통해서 물환경 관련 정보를 수시로 수집하고 있고 수질 관련 조사를 의무적으로 실시해도 별다른 문제는 없는 것으로 봅니다. 그리고 수생태계 현황 및 건강성조사 의무화는 그 취지는 모두 타당하지만 평가 결과 공개까지 포함한 정부안으로 조문을 정리하는 것이 적절한 것으로 봅니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 위원님들, 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○임이자 위원 정부 의견을 먼저 말씀을 해 주셔야지.

○소위원장 한정애 죄송합니다, 정부안은 그대로 받는 것으로 되어 있어서.

정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○환경부차관 이정섭 검토보고 안에 대해서 수용하겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들.

이 조항은 사실 정부안이 가장 조금 전향적으로 나가 있는 부분이라서 아마……

(「이의 없습니다」 하는 위원 있음)

알겠습니다.

다음, 수생태계 연속성 조사 부분 보고해 주십시오.

○수석전문위원 손충덕 142쪽이 되겠습니다.

개정안은 수생태계 연속성 조사를 실시할 수 있는 근거 마련과 조사 결과 연속성이 단절, 훼손된 경우에는 연속성 확보에 필요한 조치를 할 수 있도록 하고 있습니다.

인공구조물로 인한 생태통로 단절 그리고 습지면적 축소 등 하천 훼손 현상에 대한 조사와 연속성 회복을 위한 조치가 필요한 것으로 보아서 개정안은 타당한 것으로 봤습니다.

다만 수생태계 연속성에 대한 정의를 정의규정에서 해당 조문의 정의로 바꾸고, 수생태계 연속성 확보에 필요한 조치를 보다 구체적으로 하고 연속성 훼손 정도에 따라서 우선순위를 결정하는 절차를 둘 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 검토보고 안을 수용해서 정의규정을 현재 2조에서 22조의2로 변경하고, 연속성 확보 우선순위 필요한 조치를 제3항에 추가하여 환경부에 위임하는 것으로 받아들이겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

○임이자 위원 대부분 제2조에 정의를 규정짓는데, 모든 법체계에 되어 있는데 이렇게 따로 하는 이유가 있나요?

○수석전문위원 손충덕 통상 그 법 전체적으로 용어가 많이 나오고 할 때는 2조 정의규정에 두는데요 해당 조문에만 나오고 그럴 때는 정의규정보다는 해당 조문에서 정의하는 게 일반적입니다.

○임이자 위원 총론적인 측면에서 보게 되면 그렇게 많이 쓰여지는 용어는 아니니까 각론은 뻐다, 이 얘기입니까?

○수석전문위원 손충덕 예, 그렇습니다.

○소위원장 한정애 의견 없으시면 다음 조항으로 넘어가도록 하겠습니다.

생태유량의 확보 부분입니다.

○수석전문위원 손충덕 145쪽이 되겠습니다.

개정안은 환경부장관이 하천의 대표지점에 대한 환경생태유량을 국토교통부장관과 공동으로 고시할 수 있도록 하고 있고, 하천·소하천의 유량이 환경생태유량에 현저히 미달할 경우 관계기관의 장에게 환경생태유량 확보를 위한 협조를 요청할 수 있도록 하고 있습니다.

개정안이 갈수기에 최소한의 유량을 확보해서 건천 현상에 따른 수질 악화, 그리고 수생생물 집단 폐사 등의 문제를 방지할 수 있을 것으로 보아서 타당한 입법으로 보았습니다. 다만 환경생태유량에 대한 정의를 마찬가지로 정의규정보다는 2조에 규정하는 게 더 타당한 것으로 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○환경부차관 이정섭 수석전문위원 검토보고 안에 대해서 수용하겠습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

지금 여기 안 계신 위원님이 대체토론에서 의견 제시를 해 주셨습니다. 현재는 국토교통부장

관과 환경부장관이 함께 환경생태유량을 공동으로 고시할 수 있도록 한다고 되어 있는데 이것과 관련해서는 부처 간 권한이 불명확하다라고 하는 문제 제기를 했습니다.

실제 지금 정부안으로 제출해 있는 이 법안에 조금 그런 부분들이 여러 개 있기도 합니다. 그래서 이것과 관련해서 정부 측 의견을 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 이 공동 고시의 경우에는 일단 전체적으로 수량에 대해서 국토교통부가 전체적인 결정을 하고 있기 때문에, 수량이 여러 가지 요인으로 구분되는데 농업용수라든가 여러 가지 구분이 되고 있기 때문에 환경생태유량만 환경부장관이 고시하는 것보다는 국토부장관하고 같이 공동 고시를 하는 게 실효성이라든가 이런 현실적인 측면에서 정부에서 보기에 더 바람직하다고 판단을 하고 있고요.

이행강제수단 이 부분에 대해서는 말씀드린 것처럼 바라보는 시각에 따라서 꼭 필요는 하지만 반드시 그것에 따라서 그 유량을 그 시점에 제공하는 게 적합한지는 협의에 의해서 결정할 사안으로 보지, 그냥 한 기관에서 이게 꼭 필요하니까 반드시 이 부분 만큼은 해야 된다고 했을 경우에는 오히려 전체적인 시각에서 보기에 다소 무리가 있을 수 있다는 판단에서 이 부분은 협의하는 과정에서 가급적 반영될 수 있도록 하는 게 정부로서는 바람직하다고 생각을 합니다.

○소위원장 한정애 그러면 ‘국토교통부장관은 특별한 사항이 없는 한 이 협조에 응해야 한다’ 이런 조항은 넣을 필요 없다는 거지요?

○환경부차관 이정섭 그렇게 넣었을 경우에 상대적으로 너무 귀속될 가능성이 있기 때문에 그 당시 상황에 따라서 실제로 생활용수가 더 필요하다면 생활용수 쪽으로 가야 되는 부분을 못 가게 하는 그런 우려도 존재할 수가 있습니다. 그래서 그런 부분들을 감안한다면 현재로서는……

○소위원장 한정애 알겠습니다.

그러면 다음 조항입니다.

물환경관리기본계획 수립 등, 148쪽에 대해서 검토보고해 주시기 바랍니다.

○수석전문위원 손충덕 물환경관리기본계획 수립과 관련해서 현행법은 환경부장관, 유역환경청장 그리고 시장·군수·구청장이 각각 대·중·소 권역계획을 의무적으로 수립하도록 하고 있는데 개정안은 국가 물환경관리기본계획을 환경부

장관이 10년 단위로 수립하도록 하고, 대권역계획은 환경부장관에서 유역청장이 수립하도록 하는 것으로 변경하였습니다. 그리고 중권역계획은 현재 유역청장에서 목표 미달성 지점 그리고 수계위 요청 시 등 필요한 중권역권만 수립하도록 하고 소권역계획은 지자체장이 의무적으로 수립하도록 하고 있는데 환경부장관 및 지자체장이 필요 시 수립 가능하도록 하고, 중권역계획 미수립 권역은 유역청장 협의를 거쳐 수립하도록 하는 것으로 개정하였습니다.

그래서 현재 의무적으로 하도록 한 데 대해서 필요한 경우로 이렇게 수립하도록 함으로 해서 불필요한 행정낭비를 방지하고 계획의 실효성 확보가 가능한 것으로 보여서 보다 타당한 입법으로 봤습니다.

다만 개정안에서 소권역계획의 경우 지자체장이 이행하도록 하고 있으나 이행 수단을 규정하지 않고 있기 때문에 인센티브 부여 조항을 신설할 필요가 있는 것으로 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 현재 검토보고 안에 대해서 대체로 수용을 하는데 인센티브 부여하는 부분에 대해서 사실 좀 실효적인 마땅한 인센티브 방안이 부족하다고 생각을 하고 있습니다. 그래서 이 부분은 차후에 좀 고민을 더 해 봐야 될 부분인 것 같아서 일단 현행 안대로 그대로, 개정안대로 해 주셨으면 하는 생각을 갖고 있습니다. 인센티브는 좀 더 고민을 해 보도록 하겠습니다, 향후에.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

○河泰慶 위원 제가 한 말씀, 환경생태유량 관련해서 이 하천이 낙동강도 포함되는 거지요?

○환경부차관 이정섭 예, 물론입니다. 모든 강이다 포함되는 겁니다.

○河泰慶 위원 그러면 지금 낙동강에 녹조가 많아서 유량이 작아서 그렇다, 그러면 환경부에서 보를 헐어라, 녹조를 제거할 수 있는 어느 정도 유량을 확보해야 된다, 녹조를 제거하려면. 그래서 보를 헐어라, 이런 것들이 다 가능하겠네요?

○환경부차관 이정섭 그것은 아니고요 현재 가지고 있는……

○河泰慶 위원 열어서 안 되겠는데, 다 허물어

야지.

○**환경부차관 이정섭** 보를 허는 게 아니고, 현재 댐에 저수하고 있는 용량 중에 이 정도는 환경생태계를 유지하기 위해서 필요하다, 그래서 이 정도 양은 흘러보내 줘야 된다는 요청을 할 수 있다는 겁니다.

○**河泰慶 위원** 그러면 유량이라는 게, 제가 좀 애매해서, 낙동강 물이 너무 많아요. 너무 많은 것은 잠재적 유량이 많다는 거예요. 그렇잖아요? 잠재적 유량이 많다는 것이고, 이 유량이라는 게 해석에 따라서, 물이 많으면 유량이 많은 것 아닙니까? 그렇게 해석될 수 있고, 또 보를 다 헐면 옛날 낙동강 같은 경우는 말라 버리면 그 유량을 확보해야 되는 문제가 있고 그렇잖아요. 그것은 어떻게 해석되니까?

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 현재 상태에서 전체해서 논하는 겁니다. 현재 상태에서 댐이나 보에 물이 충분히 저수가 되어 있음에도 불구하고 생태계를 유지하기 위해서는 굉장히 건전화 되어 있는 부분에 대해서는 유량이 필요하다, 아까 말씀하셨던 것처럼 녹조가 지금 많이 끼어 있으니 이 지역에서는 어느 정도 물의 흐름을 유지해 주기 위해서 수량을 늘려서 흐르는 양을 늘려야 되겠다 해서 이 정도는 흘러 달라, 이렇게 요청을 하는 겁니다.

○**河泰慶 위원** 여기 검토보고에 보면 이 유량 확보가 낙동강이 적용이 안 될 것 같은 게 갈수기에 최소한 유량 확보에 따른 건천 현상에 대비하는 거예요, 유량 확보가. 낙동강 해당이 안 되는 거네, 해당이 안 되네.

○**이상돈 위원** 4대강은 아니기 때문에……

○**河泰慶 위원** 그게 헛갈려서 그랬어요, 개정안이 4대강이 해당이 되는 건지.

○**소위원장 한정애** 최소한의 유량이라고 했기 때문에, 최소한의 유량이라고 하는 게 갈수기라고 하더라도, 거의 아마 지천에 해당되는 경우가 있을 거고요.

○**河泰慶 위원** 그렇지, 4대강에 시사점 있는 내용이 아니네. 그것을 좀 명확히 하고 싶었어요.

○**소위원장 한정애** 그러나 지금 협조를 통해서 환경생태유량이라고 해서 가능하면 건강한 생태를 유지하게 하는 것까지도 포함을 하니까 조금 더 건강하게 유지를 하려면 지금도 충분히 기본적인 유량은 확보가 되어 있으나 녹조를 좀 저감시키기 위한 유량을 조금 더 확보하자고 하는 것

은 협조가 가능하다는 거지요. 그것이 결국은 국토부하고 협의를 해야 되는 상황이니까 그런 것들을 담고 있는 것 아닌가 싶습니다.

○**환경부차관 이정섭** 그렇습니다.

○**河泰慶 위원** 건천에 따른 거면 유량이 아니고 물의 양이지요, 그냥 물의 양. 물이 많으면 흘러보내면 언제든지 유량 확보될 수 있는 건데 아무튼……

○**이상돈 위원** 흘러가는 게 있어야지요, 잠겨 있는 거하고 다르지요.

○**환경부차관 이정섭** 향후에 정치적인 논란이 될 수 있지 않을까, 그런 예방하는 차원에서 제가 명확히 하고 싶어서 여쭙 본 겁니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 물환경관리기본계획과 관련해서 지금 정부 측에서는 다 검토의견을 받아들이되 기초지자체에 대한 필요시의 지원과 관련한 부분에 대해서는 조금 더 고민을 해 보겠다고 하셨고, 지금 원안을 유지해 달라고 하셨습니다.

위원님들 의견 없으시면……

○**河泰慶 위원** 잠깐만요, 10년 단위 기본계획 짜 놓으면 그걸 봅니까? 부에서 계속 그것을 기준으로 해서 관리하고 집행하고 하는 현실적으로 의미가 있습니까, 효과가?

○**환경부차관 이정섭** 일단 오전에도 말씀드렸던 것처럼 중장기적인 목표를 갖고 개략적인 방향에서 어떤 정책들을 시행할 것인가 하는 방향설정이 10년 단위 물환경관리기본계획이라고 보시면 됩니다. 그래서 최종적인 목표도 있고, 그에 맞춰서 연차적으로 어떤 정책을 구체적으로 실행해 나갈 것인가를, 세부 실행계획을 만들어 나가는 과정이 기본계획에 따라서 이루어집니다.

물론 상황이 변화되기 때문에 5년마다 재검토를 하는데 그 과정에서 수정이 되면 그 수정된 계획에 맞춰서 다시 또 1년 단위로 정책이라든가 이런 것들을 할 때 다시 거기에 맞춰서 수행하기 때문에 말씀하셨던 것처럼 기본계획이 10년 동안 정책을 추진해 나가는 기본방향이라고 보시면 됩니다.

○**河泰慶 위원** 말씀은 잘 하시는데 기본계획 다르고, 1년 단위 시행계획 다르고, 현장에서는 그럴 것 같은데요, 느낌에.

○**환경부차관 이정섭** 그렇지는 않습니다.

○**河泰慶 위원** 아까 존경하는 이용득 위원님 우려하신 대로 국민들은 느낌이, 정무적인 느낌이

그렇습니다. ‘대기 엄청 심각한데 기본계획을 10년마다 짜? 정부가 제대로 일하는 거야?’ 이런 느낌을 준다는 거예요.

그래서 지금 이 위원님도 5년마다 하는 이런 문제의식이 나온 거 같거든요. 아무튼 실행계획이 기본계획하고 부합하게 돌아가야 되는데 이렇게 빨리 돌아가는 세상에 기본계획 10년이다…… 이것을 전반적으로 다 5년으로 바꿔야 되는 거 아닙니까, 아까 이 위원님 말씀대로?

○**송옥주 위원** 아까 오전에 10년으로 전부 다한 거 아닙니까?

○**河泰慶 위원** 그 10년짜리 체계를 이제는 앞으로 전부 다 5년으로 바꾸는 작업을 해야 되는 거 아닌가요?

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 전반적으로 정부 계획이 너무 단기적인 목표를 갖고 추진하고 있다라는 그런 지적도 있습니다. 그래서 기본계획이라든가 어떤 종합계획이라든가 이런 장기적인 안목에서 바라보는 계획들은 오히려 10년에서 20년으로 늘리자고 하는 그런 계획도 있고요.

○**河泰慶 위원** 정권 바뀌면 다 바뀌잖아요. 그런데 뭐 그것을 10년으로……

○**이용득 위원** 그 말에 대해서는요, 전혀 타당성도 없고 상식적이지 않은 게 큰 줄기가 바뀌지 않는 한은 10년으로 하든 5년으로 하든 3년으로 하든 그것이 왜 단기적으로 그렇게 수시로 왔다 갔다 합니까?

○**환경부차관 이정섭** 말씀드린 것처럼 이것이 기본적인, 장기적인 목표하에 이루어지는 일관된……

○**이용득 위원** 아니, 기본계획이 한번 정해 졌으면 5년마다 다시 짜더라도 그것은 살아 있는 것이지요. 5년 단위로 한다고 해서 기본 줄기가 왔다 갔다 이렇게 바뀔니까? 그 말은 전혀 상식적이지 않아요. 그러면 그것을 20년 아니라 50년으로 하면 더 좋겠네, 100년으로 하면 더 좋고. 그 안에 상황 변화가 얼마나 많은데, 나는 지금 차관 얘기가 전혀 납득하기가 어려워요.

○**환경부물환경정책국장 김영훈** 위원님, 이것은 사실 저희가 5년마다 검토할 수 있게 돼 있습니다.

○**소위원장 한정애** 정리하기 전에, 우리가 물환경관리기본계획은 없지만 국가 하천관리계획 이렇게 해 가지고 몇 년 단위로 하는 것은 있습니까?

○**환경부차관 이정섭** 하천계획은 국토부에서 만들고 있는데, 마찬가지로 주기로 지금 20년인가……

○**소위원장 한정애** 거기도 10년인가요?

○**환경부물환경정책국장 김영훈** 예, 10년.

○**임이자 위원** 대부분 10년입니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

임이자 위원님.

○**임이자 위원** 지금 ‘물환경관리기본계획을 10년마다 수립해야 한다’고 돼 있고요. 3항에 보면 수립된 날로부터 5년이 지나거나 국가 물환경관리기본계획 변경이 필요하다고 인정하는 경우에는 5년마다 바꿀 수도 있기 때문에 굳이 그 실익은 없다고 봅니다. 그래서 이대로 그냥 해도 큰 문제없다고 봐집니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 제가 하나만 더 추가를 하도록 하겠습니다.

지금 국토부 소관 제정법 있지요? 수자원의 조사·계획 및 관리에 관한 법률안 하고 이 법하고 같이 연계돼 있어서 환경부의 권한을 일정 부분 국토부에 주고 국토부에서 갖고 있는 권한을 조금 갖고 오고 하는 방식으로 돼 있어서 실제 이 2개의 법은 서로 연결되어 있는 게 있습니다, 그렇지요? 위원님들이 그 내용을 아셔야 되니까 관련한 해당 내용을 일단 정부에서 보고를 해 주십시오.

○**환경부물환경정책국장 김영훈** 위원님, 사실 수자원 조사법을 제정할 때 이 법하고 같이 연계해서 거기에다 저희가 하던 업무를 준 것은 없습니다.

○**소위원장 한정애** 수질조사권을 거기다 주는 것으로 돼 있잖아요.

○**환경부물환경정책국장 김영훈** 수질조사권이라는 개념으로 저희가 준 것은 아니고요.

○**소위원장 한정애** 가뭄 시 피해 상황 조사라는 명목으로 해서 국토부에서 수질관리 또는 수질조사를 할 수 있는 권한을 일정 부분 주는 것으로 되어 있고……

○**환경부물환경정책국장 김영훈** 가뭄 피해에 따른 부분들이기 때문에 그 부분들은 조사를 할 수 있어야 되기 때문에 그 부분들은 하고 그런 차원에서 사실은 저희가 유량 부분, 생태 유량이라든지 이런 부분들을 할 수 있게 가져 왔기 때문에 저희가 그쪽에 많이 준 것은 아닙니다. 철저하게 조항별로 다 따져 가면서 몇 번을 사실은 저희가

협의를 한 것입니다.

○**소위원장 한정애** 그래서 몇몇 위원님들이 걱정하시는 것은 그럼에도 불구하고 그렇다라고 한다면 환경 생태유량이라고 하는 것을 지키기 위한 약간은, 그냥 협조 요청으로 끝나는 것이 아니라 조금 강제성이 부여돼야 되지 않느냐라고 하는 게, 사실 제가 조금 전에 질문을 드렸던 것이 그 얘기와도 좀 일맥상통하거든요.

그래서 이것은 저희가 심의는 다 한다 하더라도 지금 국토부에서 추진되고 있는 법안의 심사 진행 상황을 같이 보고 처리를 하는 것으로 그렇게 하겠습니다.

정부 측 의견은……

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**소위원장 한정애** 그러면 이 건은 넘어가고요.

다음 161쪽, 특정수질유해물질 배출량 조사 관련해서 검토보고해 주시기 바랍니다.

○**수석전문위원 손충덕** 161쪽입니다.

개정안의 특정수질유해물질 배출량 조사는 지금 4대강 수계법상의 특정수질유해물질 관리제도를 전부 이 법으로 이관해 오는 내용입니다.

구체적인 내용은 일정 규모 이상의 폐수배출시설 설치 허가를 받은 자는 환경부장관에게 매년 사업장에서 배출되는 특정수질유해물질의 종류, 취급량·배출량 등의 조사 결과를 제출해야 하고 환경부장관은 배출량 조사 결과를 검증해서 사업장별로 공개하도록 하고 있습니다. 그리고 특정수질유해물질 배출 저감 촉진을 위해서 폐수배출시설을 설치·운영하는 자와 자발적 협약을 체결할 수 있는 근거를 마련하도록 하고 있습니다.

이 부분은 지금 4대강 수계법상의 특정수질유해물질 배출량 조사 규정을 전부 이관해 와야 되는 내용인데, 4대강법 개정안도 같이 제출해야 되는데 그 부분이 제출이 안 돼서 나중에 제출되면 함께 심사해야 될 것 같습니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 검토보고 안에 대해서는 수용을 하겠습니다. 다만 4대강 수계법 병합심사 부분에 대해서는 일단 근거 신설을 하고 곧바로 4대강법에 대해서 개정을 추진하도록 하는 것으로 해 주셨으면 하는 의견을 갖고 있습니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들, 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

검토 내용에 대한 의견이 없으십니까?

○**임이자 위원** 이의 없으면 그렇게 하는 것이지요.

○**소위원장 한정애** 아니, 이의가 없는 것이 정부안대로 하자는 것인지 아니면 검토의견대로 하자는 것인지 그것은 위원님들이 말씀을 해 주시는 게 좋을 것 같아서요.

저는 다른 것보다도 영업비밀에 관한 정보를 제외하는 부분, 우리가 계속 영업정보와 관련된 부분에 대해서 얘기가 되고 있는데, 너무 광범위하게 영업비밀 부분을 인정해 주는 것은 조금 문제가 있고.

그러면 지금 검토보고의 수정의견도 받아들이신다는 것이지요?

○**환경부차관 이정섭** 예, 수정의견이 ‘영업비밀이라고 하더라도 일부에 대해서는 제외한다’고 되어 있지 않습니까? 생명·신체·건강을 보호하기 위해 공개가 필요한 경우, 그다음에 재산·생활을 보호하기 위하여 공개가 필요한 경우에는 예외로 한다고 돼 있으니까 그런 부분들은 수용하겠다는 의견입니다.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다.

그러면 정부안대로 심사를 하고요. 4대강 수계법과 관련한 것은 이것의 심사가 끝난 이후에 바로 다시 저희가 추가 심사를 하는 것으로 그렇게 한번 해 보겠습니다.

○**환경부차관 이정섭** 예.

○**소위원장 한정애** 다음입니다. 168쪽 부칙 조항과 기타 부분, 같이 설명해 주시기 바랍니다.

○**수석전문위원 손충덕** 시행 일자와 관련해서는 정부안을 포함해서 3개 의안이 다 다르기 때문에 이 부분은 정부에서 적절한 의견을 말씀해 주시기 바라구요.

나머지 폐수관로의 정의 신설 부분, 오염총량 초과부담금을 과징금으로 전환하는 부분, 물환경 종합정보망 구축·운영 등에 대해서는 특별한 문제점이 없는 것으로 봅니다.

이상입니다.

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**환경부차관 이정섭** 부칙의 시행시기에 대해서는 ‘6개월’ ‘1년’ ‘공포한 날’ 이렇게 되어 있는데 ‘공포 후 1년’으로 통일하는 것이 적합할 것이라고 보고 있고, 기타 의견에 대해서는 저희도 별다른 의견이 없습니다.

○소위원장 한정애 위원님들, 의견 말씀해 주십시오.

그러면 한 두 가지 정도의 조건을 저희가 정부 측에 제시하도록 하겠습니다.

하나는 지금 국토위에서 이루어지고 있는 법안의 심사 과정을 저희에게 보고해 주시고요. 또 하나는 4대강 수계법 관련해서 특정수질유해물질 관리제도와 관련된 개정안 그것까지를 같이……

○환경부차관 이정섭 그것은 나중에, 이것은 심의해서 하시고……

○소위원장 한정애 끝내고 난 뒤에 완전히?

○환경부차관 이정섭 예, 그다음에 개정안을 별도로 다시 제출하는 것으로 그렇게 하시면 어떨까……

○소위원장 한정애 알겠습니다.

그러면 병합심사까지는 안 해도 될 것 같으니깐 그냥 보고 정도라도 받고 할까 했는데 일단은 국토위에서 정리되고 있는……

○환경부차관 이정섭 수자원 기본법.

○소위원장 한정애 예, 그 안의 시기를 봐서 비슷한 시기에 저희가 이 법을 정리하는 것으로, 통과를 시키는 것으로 하도록 하겠습니다.

저희가 심사는 다 했기 때문에 이것은 소위에 그냥 계류시켜 놓고 나중에 소위 통과시키도록 하겠습니다.

위원님들, 괜찮으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

이것이 사실은 국토위에서 이루어지는 법하고 같이 돼야 되기 때문에 그렇게 하도록 하겠습니다.

다음은 제가 한 가지 보고를 미리 드리도록 하겠습니다.

26항이었던 한강수계 상수원수질개선 및 주민지원 등에 관한 법률 일부개정법률안은 홍영표 위원장님께서 대표발의해 주셨는데요, 본인께서 일단 이번에 논의하지 않으셨으면 해서 이번에 뺐다는 말씀을 드립니다.

27. 습지보전법 일부개정법률안(노웅래 의원 대표발의)

(16시55분)

○소위원장 한정애 그러면 의사일정 제27항 노웅래 의원이 대표발의한 습지보전법 일부개정법률안을 상정하도록 하겠습니다.

수석전문위원님 검토보고해 주시기 바랍니다.

○수석전문위원 손충덕 187쪽, 습지보전법 일부개정법률안입니다.

법안의 주요 내용은 환경부장관·해양수산부장관·시도지사의 습지조사 시행 주기를 현재 5년에서 2년으로 단축하고 환경부장관·해양수산부장관이 4조에 따른 습지조사 결과를 토대로 수립하는 습지보전기본계획의 수립 주기를 마찬가지로 5년에서 2년으로 단축하도록 하는 내용입니다.

먼저 습지조사 실시 주기를 단축하는 내용은 개발사업, 외래종 등의 외부적 요인에 의해서 단기간에 내륙·연안 습지가 크게 훼손될 수 있기 때문에 주기를 현행보다 단축할 경우 습지 실태의 조속한 파악과 선제적 대응을 할 수 있을 것으로 보아서 타당한 것으로 봅니다.

그리고 190쪽의 습지보전기초계획과 기본계획의 수립 주기를 단축하는 것은 2년은 기존 계획의 성과 평가 및 개선 방안 수립에 기간이 충분하지 않은 것으로 보이고 또 수립 주기가 5~10년인 자연보전 분야 타 법정계획들과 비교해도 너무 단기간이라는 문제점이 있어서 신중한 검토가 필요한 것으로 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○환경부차관 이정섭 습지조사와 습지보전기본계획 수립 주기 자체를 5년에서 2년으로 일괄적으로 단축하자는 취지인 것으로 보고 있습니다. 그런데 보신 것처럼 기본계획 수립을, 아까도 5년이나 10년이나 이런 논의가 있었는데 이것을 2년으로까지 단축하는 것은 바람직하지 않다라는 수석전문위원의 검토보고 안을 수용해서 개정안을 불수용하는 것으로 그렇게 하겠습니다.

그리고 습지조사의 경우도 이것이 5년 단위로 이루어지는데 2년 단위로 조사를 해서 계속 업데이트하는 것, 수정하는 것이 바람직하다고는 보는데 과연 습지조사 자체를 2년마다 이렇게 계속 주기적으로 하는 것이 비용 대비 바람직하냐 하는 부분들에 대해서는 조금 고민이 필요하다는 생각이 들어서 이것은 필요한 경우에 주기를 단축하는 이런 정도로 조정하면 어떨까 하는 생각을 갖고 있습니다.

○소위원장 한정애 즉 다시 말해서 불수용한다는 말씀이신 것이지요?

○환경부차관 이정섭 저희가 검토보고 안 중에

서 일부 필요한 경우에 제한적으로 하면 어떨까 하는 생각을 갖고 있습니다. 전국 단위의 습지조사를 5년마다에서 2년마다로 바꾸는 것이 경제적인 측면이라든가 이런 것들을 다 고려했을 때 과연 바람직하나 하는 부분을 고려할 필요가 있을 것 같습니다.

○소위원장 한정애 위원님들, 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○이상돈 위원 저는 환경부 입장에 적극 동의합니다. 만일에 이렇게 한다 하더라도 어떤 특별한 경우에 환경부가 할 수 없다는 것은 아니기 때문에 2년 이렇게 의무화한다는 것은 지나치다고 생각합니다.

○소위원장 한정애 알겠습니다.

기본적으로 자연환경보전기본계획에 이 습지환경과 관련된 것도 다 포함이 되는 것이지요, 결국은 10년 단위 5년 단위 이렇게 되는 것이니까.

알겠습니다. 어쨌든 잘 해 보자고 하는 것이니까 그렇게 잘 해 주시면 될 것 같고요.

더 이상 의견이 없으시면 이것은 계속 심사하는 것으로 하겠습니다.

위원님들, 136쪽 좀 봐 주시기 바랍니다.

저희가 조금 전에 계류시키기로 했던 것 중에서, 아시다시피 이번에 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부개정법률안을 낸 게 정부안과 주승용 의원안, 김삼화 의원안 이렇게 세 분 있습니다. 그런데 정부안이 전체를 손을 댔다라고 하면 주승용 의원, 김삼화 의원안은 그중에 해당되는 부분에 대해서만 개정안을 내셨고 사실 그 내용에 대해서는 별다른, 정부도 의견이 없고 위원님들도 다 동의를 하셨습니다.

그래서 정부안에 해당되는 것만, 저희가 다 심사했습니다마는 그것은 계류시키고 김삼화 의원안, 주승용 의원안은 위원회 대안으로 해서 그건은 통과를 시켰으면 합니다만, 136쪽에 해당됩니다. 수질 상시측정과 수생태계 현황조사 관련한 부분입니다.

그러니까 그 특정 조항에 해당되는 김삼화 의원안, 주승용 의원안만 위원회 대안으로 통과시키는 것이지요. 그리고 정부안은 전체이기 때문에 심사는 마쳤습니다만 정부안 자체는 다 계류시키는 것으로, 그것은 국토부 것하고 같이 하는 것으로요.

○이상돈 위원 정부안하고 위원회 대안이 있으면 그것을 어디에서 결정해요?

○소위원장 한정애 대안은 여기서 결정합니다.

○임이자 위원 김삼화 의원님 안하고 주승용 의원님 안은 우리 위원회 대안으로 통과시키고 나머지 정부안은 계류시키자는 것이지요.

○소위원장 한정애 계류, 그렇지요. 그것은 국토위에서 진행되는 것을 봐서, 또한 국토위에도 지금 정부부처 간에 협의된 내용은 있습니다만 그것이 그대로 될지 또는 해당 위원회에서 바뀔지 모르는 것이거든요. 그래서 그 내용을 저희가 봐야 되기 때문에 이것은 조금 계류를 시켜 놓고 하자는 것입니다.

○임이자 위원 동의하십니까?

○환경부차관 이정섭 예, 그렇게 하시지요. 정부안은 어차피 24일 날 국토위에서 하는 것을 봐가지고 같이 통과, 그때 다시 대안을 내시겠다는 취지시니까……

○소위원장 한정애 주승용 의원안, 김삼화 의원안 이것은 특정 조항에 해당되는 것입니다. 이것만 위원회 대안으로 해서……

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

○河泰慶 위원 제가 한 가지 위원님들 의견을 묻고 싶은데요, 정부 의견도 그렇고.

수생태계 건강성 이야기할 때 외래종이 등장합니다. 언론에서 봤는데 외래종이, 황소개구리인가 그것이 다 잡아먹지요? 그런데 우리가 다민족, 사람으로 치면 동남아 노동자들이나 이런 데 대해서 외국 이주자들에 대해서 굉장히 배타적인 환경에 있다가 지금 우호적으로 바뀌는데 외래종 중에 ‘이것이 유해종이다, 유익종이다’ 이런 객관적인 구분 기준이 있습니까? 그러니까 이런 수생태계 건강성 조사는 좋은데 ‘수생태계가 건강하다, 건강하지 않다’ 하는 객관적인 기준이 있습니까?

○환경부차관 이정섭 저희가 수생태계 건강성 평가를 법적인 근거와 관계없이 죽 진행해 왔습니다. 그래서 실질적으로 평가 기준을 만들어 놓고 있고요. 1등급 기준에서 살고 있는 수상생물이라든가 이런 것들을 죽 예시를 들고 또 주변 수생태계 관련된 물환경 같은 것도 정의를 해 놓고 거기에 맞춰서 평가를 하고 있습니다. 그래서 그런 기준이 있고요.

아까 말씀하셨던 외래식물의 경우에도 이미 유입이 돼서 상당 기간 토착화된 경우에는 외래종이라는 개념에서는 좀 별도로 분류해서 다시 검토하는 그런 식의 관리 체계를 가지고 있습니다,

지금 현재도.

○**河泰慶 위원** 그러니까 약간 철학적인 것이기는 합니다, 법은 법철학이 반영되어 있으니까. 그런데 한편으로 이것은 자연의 선택에 그냥 놔두는 것이 더 낫다는 생각도 들고요. 어떤 식물이나 다 같은 살아있는 생물인데 여기에 대해서 사람이 인위적으로 어떤 것은 유해종이라 해서 다 잡아가고 이런 것에 대해서 너무 무비판적으로 볼 문제는 아니지 않나 싶어서 말씀을 드렸습니다.

- 23. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부 개정법률안(주승용 의원 대표발의)(계속)
- 24. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부 개정법률안(김삼화 의원 대표발의)(계속)
- 25. 수질 및 수생태계 보전에 관한 법률 일부 개정법률안(정부 제출)(계속)

(17시07분)

○**소위원장 한정애** 그러면 의사일정 제23항과 제24항을 의결하고자 합니다.

의사일정 제23항·제24항은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 해당 법률안의 내용을 통합하고 위원님들의 의견을 반영한 위원회 대안을 제시하며, 의사일정 제25항은 소위에서 계속 심사하고자 하는데 위원님 여러분 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의 없으면 가결되었음을 선포합니다.

여기까지 저희가 1차 논의, 오늘 상정된 것은 다 했고요.

- 1. 대기환경보전법 일부개정법률안(임이자 의원 대표발의)(계속)
- 2. 대기환경보전법 일부개정법률안(이용득 의원 대표발의)(계속)
- 3. 대기환경보전법 일부개정법률안(하태경 의원 대표발의)(계속)
- 4. 대기환경보전법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의)(계속)
- 5. 대기환경보전법 일부개정법률안(강병원 의원 대표발의)(계속)
- 6. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부 개정법률안(이용득 의원 대표발의)(계속)
- 7. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부 개정법률안(하태경 의원 대표발의)(계속)
- 8. 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부

개정법률안(문진국 의원 대표발의)(계속)

(17시08분)

○**소위원장 한정애** 오전에 논의를 하다가 몇 가지 참고자료를 달라고 해서 보류된 것들이 있습니다. 대기환경과 관련된 것들 그것을 지금 나눠 주시고요.

잠시 정회하지 않아도 되겠지요?

(「예」 하는 위원 있음)

제 기억에 1쪽부터 죽 검토를 해 와서 저희가, 여기 지금 자료를 드린 것은 참고자료로 22쪽에 해당되는 임이자 의원님께서 발의하셨던 PM2.5, PM10 오존주의보 정보발령 기준 이것을 법률로 상향 조정하면서 이렇게 한 것에 대해서 저희가 가능하면 지금 기준을 만들고 계시는데 외국의 사례가 어떤지를 한번 위원님들께 보여주시면 훨씬 더 검토하기가 편하시다고 해서 자료를 요구했던 것이고, 참고를 해 주셨으면 좋겠고요.

저희가 이 해당 법안은 나중에 환경부의 조사 결과하고 이것들이 나오면 같이 하는 것으로 했습니다. 내년 초에 연구결과가 나온다고 하셨습니다.

저희가 논의를 하다가 중단되었던 것이 앞에는 거의 합의가 됐었고요. 제작자 배출허용기준과 관련돼서의 문제였습니다.

페이지로 따지면 31쪽이 되나요? 31쪽부터……

○**환경부차관 이정섭** 13쪽의 5년……

○**소위원장 한정애** 참, 이것도 그랬군요.

13쪽, 대기환경개선 종합계획 수립 주기와 관련한 부분입니다.

수립주기를 현행 10년에서 5년으로 단축을 하자는 것이었고 환경부는 그냥 10년으로 하겠다고 하는 것이었습니다.

위원님들 다시 한 번……

정부 입장은 변함이 없습니까?

○**환경부차관 이정섭** 10년이 바람직하다고 생각하는데 그럼에도 불구하고 위원님들이 결정하시면 따르겠습니다.

○**문진국 위원** 그러면 5년을 수용하겠다는 것입니까?

○**환경부차관 이정섭** 예?

○**문진국 위원** 수용하겠다는 거예요?

○**임이자 위원** 아니, 10년이 바람직한데 아까도 말씀드렸다시피 이 부분은 법을 바꾸지 않아도 할 수 있는 방법이 있지 않습니까?

○**환경부차관 이정섭** 예, 5년마다 재검토하도록

되어 있습니다.

○**임이자 위원** 그렇기 때문에 굳이 바꿀 이유가 없다……

위원님, 어떻게 생각하세요?

○**이용득 위원** 나는 그런 식이라면 20년으로 해도 50년으로 해도 상관없어요. 5년마다 재검토하면 되지 뭐. 법으로 정해 놔야 5년마다 기본계획을……

그렇다고 기본 틀은 안 바꾸잖아요. 그래서 10년마다 하더라도 마찬가지로 10년 동안에 중요한 환경 변수가 있을 수도 있고 그런 것이기 때문에 5년이라는 텀(term)이 그렇게 짧은 게 아니에요.

○**임이자 위원** 그런데 그것은 장기적으로 플랜을 세워 놓고……

○**이용득 위원** 예를 들면 5년으로 해서 큰 무리가 따른다면 모르는데 나는 전혀 무리가 따르지 않는다고 보는 게 기본 골격은 그대로 가지고 가는 것인데 뭐가 그렇게 무리하냐 이거지……

○**임이자 위원** 그러니까 제 말씀은……

○**소위원장 한정애** 위원님들, 이것은 저희가 상호 토론도 중요하지만 정부가 5년 단위의 기본종합계획을 수립하는 것에 수용할 수 있다라고 지금 표를 해 주셨기 때문에 5년 단위로 단축하는 것으로 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

○**이용득 위원** 그리고 많은 법안들이 지금 10년에서 5년으로 다 바뀌고 있는 게 많잖아요.

○**송옥주 위원** 정부가 5년으로 하겠대요.

○**임이자 위원** 그러면 그 밑의 것도……

잠깐만, 그러면 그거 관련된 밑의 조항을 바꿔야 돼요.

○**이용득 위원** 관련된 것은 바꾸면 되지……

○**소위원장 한정애** 제가 잠시 기억을 되살리면서 말씀을 드리면, 정부는 10년을 유지를 하겠다고 하셨고 우리 위원님들 간에 ‘5년으로 당기는 것이 좋다’ ‘10년을 그대로 하는 것도 큰 문제가 없다, 왜냐하면 어쨌든 올해처럼 미세먼지와 관련된 큰 문제가 발생했을 때 정부가 다시 계획을 조정해서 수립해서 그 10년 단위 안에 들어가기 때문에 이것을 10년 단위로 그냥 뒤도 그때그때 발생하는 상황에 대해서 조정을 해서 이렇게 한다’는 의견을 제시했었습니다.

그래서 위원님들 몇 분은 그냥 10년 단위로 두고 하자라는 말씀을 주셔서 이게 정리가 안 되고

이것은 대기환경보전법하고 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 이 2개가 다 포함이 되기 때문에 그 얘기를 하다가 중단이 되었다는 말씀을 드립니다.

○**임이자 위원** 만약에 이용득 위원님께서 말씀하신 대로 5년으로 바꿀 것 같으면 제4항도 변경이 불가피하다고 봅니다. 그렇지 않습니까?

○**문진국 위원** 4항은 또 뭐가 있어요?

○**임이자 위원** 너무나 당연한 얘기이기 때문에.

환경부장관은 종합계획이 수립된 날부터 5년이 지나거나 종합계획의 변경이 필요하다고 인정되면……

○**문진국 위원** 몇 페이지?

○**수석전문위원 손충덕** 15쪽입니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 가능하면 서로 쪽수를 얘기하면서 했으면 좋겠습니다.

○**임이자 위원** 저는 다른 것 보고 있어서……

○**소위원장 한정애** 제11조제4항 말씀이시지요?

○**임이자 위원** 예.

○**이용득 위원** 이것은 그냥 놔둬도 되는 것 아니에요?

○**소위원장 한정애** 이게 결국 종합계획이 10년 단위로 수립이 되고 5년이 지나거나, 5년이 지난 시점 또는 종합계획의 변경이 필요 되는 시점이 생긴다라고 하면 언제든지……

○**임이자 위원** 10년일 경우에 5년에 한 번 바꿀 수 있도록 그 규정을 둔 것입니다. 그래서 본 위원이 말씀드린 것은 이게 있기 때문에 굳이 5년이라고 못 박지 아니하여도 되기 때문에 그렇게 말씀드렸던 것이고 만약에 계획을 5년마다 수립하는 것으로 바꾼다면 밑에도 수정이 불가피하다고 봅니다, 본 위원이 생각했을 때는.

○**河泰慶 위원** 제가 궁금한 게요, 질문이 있습니다.

종합계획 수립 절차가 어떻게 됩니까? 그냥 한 사람이 계획 짜 가지고 장관이 승인하면 됩니까, 아니면……

○**환경부차관 이정섭** 그것은 아니고요.

○**이용득 위원** 이 조항 때문에 있는 거라 그러면 20년으로 늘려도 상관없고 50년으로 늘려도 상관없어요.

○**임이자 위원** 글썄, 5년마다 하면 어쨌든 바뀌줘야 되는 게 맞다고……

○**환경부차관 이정섭** 10년이 되기 전년도에 한 8년 정도의 추진 실적을 내서 종합적으로 평가를

하고 그 평가 결과하고 그다음에 10년 단위의 장기 전망을 합니다. 그 장기 전망을 하게 되고 그 장기 전망과 실적 그리고 거기에 맞춰서 새로운 목표 설정을 하고 이렇게 하기 때문에 사실은 평가와 계획수립 기간이 같이 통합하면 2~3년이 걸립니다. 그러면 계획수립하고 1~2년 진행하고 나서 또다시 계획수립하는, 계획수립을 위한 계획수립이 너무 자주 이루어진다는 부분들 때문에, 그리고 새로운 목표 설정에 대해서 관계 전문가들 간에 합의를 이루어야 되는 부분들이 있고 하기 때문에 사실상 행정적으로 5년 단위는 장기계획으로서 적합하지 않다는 의견을 가지고 있습니다.

○**송옥주 위원** 저 잠깐만 질문드릴게요.

○**소위원장 한정애** 송옥주 위원님.

○**송옥주 위원** 차관님, 14페이지 보면 참고자료로 환경 및 비환경 분야 계획이 있는데요. 여기 현황에 보면 수립주기가 20년부터 10년, 5년짜리가 있습니다. 그런데 5년 중에도 외래생물 관리계획이나 아니면 야생생물보호 기본계획이나 그런 기본계획이 5년 단위로 수립된 부분도 있는데……

○**환경부차관 이정섭** 위원님, 그런 부분들은 사실 분야가 제한된 부분입니다.

여기 보시면 국가환경종합계획은 종합 장기계획을 10년 단위로 하다 보니까 별 변화가 없는 계획을 10년마다 바뀌어야 되는 불필요한 행정력 낭비가 있어서 20년으로 계획 주기를 바꿨습니다. 그리고 말씀하셨던 것처럼 야생동물이라든가 습지라든가 이런 조금 제한된 범위의 기본계획들은 5년 단위로 합니다. 그리고 대기라든가 수질이쪽으로 환경 전체의 한 부분을 차지하고 있는 큰 부분에 대해서는 10년 단위 계획으로 가고 있고요.

그래서 전반적인 환경 관련된 계획들의 계획수립 주기는 전체적인 체계에 맞춰서 그 주기를 정해 놓은 것이라고 보시면 됩니다.

○**소위원장 한정애** 이상돈 위원님 말씀해 주시기 바랍니다.

○**이상돈 위원** 그러면 대기환경개선 종합계획을 10년으로 하고 수도권대기환경 관리계획은 수도권이라는 긴급한 면이 있으니까, 어차피 5년마다 대폭 수정하지 않겠어요? 그것을 5년, 반으로 하는 것은 어떨까요? 대기환경개선 계획은 10년으로 하고 수도권대기환경관리 기본계획은 5년으로 하는 것은 행정적인 부담이랄까 그것은 어떻게

생각하시나요?

○**환경부차관 이정섭** 하여튼 유사한 범위의, 아까도 말씀드렸던 것처럼……

○**이상돈 위원** 물론 다 이해하고, 이렇게 되면 용역 내고 조사하고 사실상 예산도 많이 들어간다고요. 5년으로 하게 되면 이 계획 수립되고 나서는 또 다음 번 하게 된다고요.

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**이상돈 위원** 그런데 이제 수도권대기환경이니까……

대기환경 종합계획은 대기환경 전체니까 그냥 10년으로 그대로 두고 수도권대기환경관리는 수도권 대기상황이 위중하니까 이것은 5년으로 좀 당겨서 하는 방안도 있지 않겠는가, 절충안이지요.

○**소위원장 한정애** 이 절충안에 대해서 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 말씀드린 것처럼 대기 종합계획은 10년, 수도권 종합계획도 수정안을 제시하셨는데 수도권계획 자체를 수립하게 되면 수도권계획에 맞춰서 서울시·인천시·경기도가 수도권계획에 따른 구체적인 계획을 만듭니다. 그런데 그 만드는 시기가 사실은 10년에 5년·5년 이렇게 나가고 있거든요, 그러니까 지자체에서는 시행계획을 더 단축해서 만듭니다. 두 번에 걸쳐서 만듭니다. 그렇게 되는데 지금 5년으로 단축하게 되면 지자체는 2.5년, 2년 반 만에 한 번씩 또 만들어야 하는데 지자체한테도 과도한 부담이 되지 않느냐 하는 생각을……

물론 지금 같은 상황에서는 자주 바뀌어야 될 필요성이 있다는 부분에 대해서는 일정 부분 공감을 하지만 너무 계획수립을 위해서 시간을 많이 소비하는 그런 경향이 있어서 실제로 행정에 투입하는 것은 정책을 추진하고 집행하는 데 투입하는 게 중요하지 계획수립하는 것은 좀 중장기적으로 가는 것이 바람직하지 않겠느냐 생각을 가지고 있습니다.

○**이상돈 위원** 맞는 말이지요.

○**河泰慶 위원** 우리 선거 2년마다 한 번씩 하는 것하고 똑같아요. 선거 끝나자마자 선거 준비하고 이런 거와 비슷한 것 같아요.

○**소위원장 한정애** 알겠습니다. 정부 측이 지금 불수용 의사를 보였기 때문에 이것은 계속 심사를 하는 것으로 하겠습니다.

다음 저희가 해야 되는 게 과징금 부과와 관련

한 부분이군요.

31쪽, 과징금과 관련한 논의 부분입니다.

○**신보라 위원** 29쪽 양형기준도……

○**소위원장 한정애** 양형기준은 저희가 오전에 맞추어서 이것을……

○**수석전문위원 손충덕** 이 부분은 5년 이하의 징역 또는 5000만 원 이하의 벌금으로 수정하는 게 나올 것 같습니다.

○**환경부차관 이정섭** 그 조항 전체를 바꿔야 되는 부분이기 때문에……

○**수석전문위원 손충덕** 어차피 양형기준은 계속 그렇게 바뀌었기 때문에 전체를 다 바꾸는 게 맞는 것 같습니다.

○**환경부차관 이정섭** 이 조항만이 아니라 그 조항에 다 들어가 있는 부분을 다 바꾸……

○**수석전문위원 손충덕** 예.

○**소위원장 한정애** 예, 양형기준 그렇게 맞추고요.

다음 페이지 31쪽에 해당되는 배출가스 관련 과징금 부과율 관련한 부분, 정부 측 의견은 저희가 들었는데, 아까 저희한테 자료를 하나씩 드렸나요? 다 받으셨습니까?

‘과징금부과율 검토’ 해서 정부 측에서 대안을 가지고 오신 게 있습니다. 이것 일단 한번 위원님들 보시고 정부 측에서 설명을 해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 과징금부과율 검토에서 첫 번째 1항을 보시면 100분의 3이 되어 있는데 10으로 할 거냐 20으로 할 거냐 아니면 또 다른 대안으로 할 거냐 하는 부분하고, 과징금 총액을 100억 원에서 상한을 없애는 부분 안에 대해서 상한을 어디까지 허용할 거냐 하는 부분이 있습니다.

그리고 거기에 보시면 두 가지, 인증을 받지 않고 제작하는 경우 그다음에 인증받은 내용과 다르게 제작하는 경우, 이 두 가지 케이스를 들어서 과징금 처분을 하도록 하고 있습니다.

그리고 2항에 보시면 구체적인 산정방법 이것에 대해서는 대통령령으로 위임하도록 현행 규정이 되어 있는데 수정안에 보시면 위반행위의 종류나 배출가스의 증감 정도에 의해서, 실질적으로 과징금 금액이 어떤 비율로 정해지더라도 위반행위의 종류나 증감 정도에 따라서 일정 부분 가감할 수 있는 근거규정을 2항에 넣고.

그 구체적인 기준을 시행령에다 넣을 때 시행령에 들어갈 수 있는 기준이 인증을 받지 않고

한 경우에는 이게 고의성이 다분히 있기 때문에 매출액 비율을—현재 3%이고—그대로 다 적용을 하고, 인증내용과 다르게 제작·판매한 경우에는 현행 0.5로 되어 있습니다. 50%만 적용을 해서 과징금을 부과하도록 되어 있는데, 이 경우는 다르게 제작하더라도 실제로 인증받은 것보다 배출가스의 양이 증가하는 경우에는 이게 사실상 고의성이 있다고 봐서 0.5를 그대로 적용을 하고, 배출가스의 양이 증가하지 않는 아주 경미한 경우에는 과징금을 부과하더라도 좀 낮게 부과하는 게 적합하다 해서 이렇게 기준 위반 정도에 따라서 구분하는 그런 안을 제안드린 겁니다.

○**소위원장 한정애** 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**임이자 위원** 아까 강병원 위원님께서 100분의 20 주장하셨잖아요.

○**강병원 위원** 예, 동의해 주셨고.

○**임이자 위원** 예, 저는 강병원 위원님과 저의 심리적인 공분이랄까 분노랄까 그게 같았기 때문에 동의했고요. 그런데 이성을 찾았습니다.

○**강병원 위원** 그러시면 안 돼요.

(웃음소리)

○**임이자 위원** 아까 소음 관련돼 가지고 100분의 3을 이야기하셨지 않습니까? 그래서 이것을 좀 위중하다고 봐서 100분의 5가 어떨까, 100분의 5로 하고 과징금액은 1000억을 초과할 수 없다, 이렇게 제안하고 싶은데 위원님 생각은 어떠십니까?

○**소위원장 한정애** 문진국 위원님.

○**문진국 위원** 제가 한 가지 물어볼게요, 혹시 이런 사례가 있나.

사실 강병원 위원이 이야기한 것은 원칙으로 해 가지고 20%를 한다는 것은 맞는 얘기거든요. 그게 정말 잘못된 부분을 정확하게 그러지 못하도록 하는 건데, 우선 사례를 한번 제가 물어보려고 그래요.

예를 들어서 20%가 확정이 된다면 그게 우리만 하기로 하는 건 아니지 않습니까? 이게 또 위로, 법사위로 올라가는 것 아니겠습니까?

그러니까 이런 사례가 맞는 건지, 이런 사례가 올려서 빠꾸된 적이 혹시 있나, 그런 사례가 있나 물어보고 싶어요.

○**환경부차관 이정섭** 위원장님 잘 아시는 것처럼 화학물질법 같은 케이스가 처음에 제안은 150% 했었습니다.

○신보라 위원 몇 %요? 150%요?

○소위원장 한정애 아니요, 매출의 50%.

○문진국 위원 아니, 그래서 한번 물어보려고 그래요.

○소위원장 한정애 아니, 그것은 뭐였느냐 하면 원래 영업정지를 6개월을 하도록 되어 있습니다. 6개월을 하도록 되어 있는데 영업정지 6개월이라고 하는 것은 1년 매출의 절반 정도를 결국은 영업을 못 하는 거니까 영업정지 6개월에 해당되는 매출 손실 이렇게 해서 50%를 한 것이지요.

사실은 영업을 안 하면 이 사람들이 일을 못 하니까 오히려 더 문제가 되기 때문에 그런 차원에서 이렇게 한 것이었는데 당시 우리 소위에서 논의를 해서 그것이 10% 정도로, 전체 환경위원회에서는 10%로 조정되어서 법사위로 갔었고요. 법사위에서 최종적으로 5%로 조정됐습니다.

○문진국 위원 내린 적이 있다? 깎인 적이 있다? 그것을 한번 묻고 싶었던 것이고.

사실 이게 엄정하게, 잘못된 부분을 엄격하게 하는 것은 맞아요.

○소위원장 한정애 참고로 법사위에서 5%를 할 때는 저희 환경노동위원회와 협의를 했었습니다.

○문진국 위원 그랬지요?

○소위원장 한정애 예.

○문진국 위원 그래서 제가 그것을 지금 물어본 거거든요, 깎아서 내려온 이런 사례가 있는지. 그렇다라면 어차피 이것이, 아까 제가 그래서 물었던 거거든요.

100억과 퍼센트를 계산해 보니까 퍼센트가 굉장히 높단 말이에요. 그래서 이런 부분을 20%가 너무 과다하면 그것을 어느 정도 좀 내려서, 퍼센트가 백보다는 크니까……

그런 부분이 깎여서 내려오는 경험이 있다면, 또 우리 환노위도 전체를 생각해야 되는 부분이 있기 때문에 말씀을 드리는 거니까 하여튼 우리 강 위원께서 이것도 한번 참조해 가지고 정리해 버리는 게 나을 것 같아요.

그래서 제가 말씀을 드리고 싶은 것은 100억보다는 퍼센트가 높아요. 아까 제가 물어봤거든요, 계산도 해 봤고. 그러면 이게 퍼센트를 내려서라도 정리를 해 버리는 게 낫지 않나 이렇게 생각합니다.

○소위원장 한정애 신보라 위원님.

○신보라 위원 저도 폭스바겐과 같은 악의적인 사항들 때문에 소비자들의 피해가 굉장히 심각하

다는 데 문제인식과 공감대가 분명히 있고, 3% 부과가 타 법에 비해서도 그렇게 높은 수준은 아니라는 점을 감안할 필요가 있다고 보고요.

그래서 화학물질관리법에 따르면 방금 논의했던 그게 명의를 대여하는 불법 문제나 취급기준을 준수하지 않는 등의 문제가 발생했을 경우 부과율을 5%로 하되 상한액이 여기는 없는 것으로 되어 있는데 저도 그래서 타 입법례와 균형을 맞추어서 5% 정도 내 상향을 하는 게 어떨까 하는 의견이고요.

다만 상한액에 대해서 함께 논의가 필요하지 않을까 싶은데, 이게 상한액이 있게 되면 그 퍼센트 적용과 상한액 적용과 관련해서 혼돈이 좀 있을 수도 있겠다라는 생각이어서 저는 그럴 거면 화학물질관리법과 비교했을 때 상한액을 없애는 방향으로 검토를 하는 게 적절하지 않을까라는 생각도 드는데 이것에 대해서는 의견을 좀 같이 나누었으면 좋겠습니다.

○소위원장 한정애 그 당시 저희가 상한을 두지 않았던 것이 공정거래법도 거의 상한을 두지 않는데 이유가 뭐냐 하면 아주 대기업의 경우에 매출 대비 상한액에 걸려서 사실은 실제로 보면 오히려 중소기업이 더 큰 피해를 보게 되는 겁니다. 5%를 거의 다 적용을 받아서 상한액도 안 되는 거지요, 중소기업은 워낙 매출이 작으니까.

그런데 대기업은 매출은 많은데 상한에 걸려서 중소기업에 비하면 거의 어찌 보면 아주 전체 매출 대비 소량을 과징금이라고 내고 그냥 피해 나가버리는, 그래서 그것은 법정의상 맞지 아니하다라고 하는 의견들이 많이 있었다고 하는 것을 말씀드립니다.

이상돈 위원님.

○이상돈 위원 사실 과징금의 본질을 볼 것 같으면 상한선은 안 맞는 겁니다. 상한선이 없는 게 맞는 거예요.

그리고 이건 그야말로 폭스바겐 수정안 아니까요. 이것이 지금 환경부에서 온 개정안도 과징금 부과기준에서 인증을 받지 아니한 경우하고 인증 내용과 다르게 제작·판매하는 경우로 되어 있는데 폭스바겐은 표면적으로는 2번이지만 실질적으로는 1번하고 같은 게 아닙니까, 이게?

그러니까 제 생각은 여기 1번과 2번 사이에 폭스바겐 같은 경우, 말하자면 악의적으로 조작하고 은폐하는 경우 같은 경우는 계수를 0.5가 아니라 1.0 정도 해 주는 것을 한 카테고리를 더

만드는 것이 좋다고 봐요.

그러면 56조 2항의 환경부 수정안에서 ‘과징금은 위반행위의 종류’가 아니라 하나 더 들어가서 예를 들면 ‘위반행위의 악의적 의도·은폐’랄까 뭔가 좀 다른 것을 예시를 해서 시행령에서도 법이 제시한 기준에 따라서 아예 안 받는 경우하고 결과적으로 다르게 한 경우와는 다른 뭔가 폭스바겐 조항을 넣어줘야 되는 게 아닌가……

그리고 과징금은 본질상 상한선은 없어야 되는 게 맞습니다.

○**임이자 위원** 그러면 3호 해 가지고 ‘1·2호에 관하여 고의성을 가졌을 때’ 이렇게 해서 하나 더 빼자는 얘기예요? 고의·중과실 아니면……

○**이상돈 위원** 누가 보더라도 국회에서 이것을 했을 때 폭스바겐 같은 사태가 결코 다시는 있어서는 안 될 것 같은 의지를 좀 보여줘야 되지 않겠는가……

○**소위원장 한정애** 정부 측 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○**환경부차관 이정섭** 위원님 말씀하신 것처럼 고의성 부분에 대해서 인증을 받지 아니한 경우는 사실상 다 고의가 있다고 판단을 하기 때문에 폭스바겐의 경우에도 서류를 조작해서 인증을 받았기 때문에……

○**소위원장 한정애** 인증을 안 받은 것이지요.

○**환경부차관 이정섭** 그것은 1번에 해당되는 걸로 그렇게 했고요.

인증내용과 다르게 제작·판매한 경우 이것은 말씀드린 것처럼 아주 고의 여부를, 아까 강병원 위원님 말씀하신 것처럼 고의 여부를 따지지 않고 객관적인 사실이 있는 경우만 해서 행정의 재량을 최소화하겠다는 말씀 취지에 맞추어서 다르게 제작한 경우에도 중대한 결함 그래서 중대한 결함이 생겨서 배출가스 양이 증가한 경우는 가중하는 형태로 하고 배출가스의 영향이 없는 아주 작은 부품을 다르게 제작한 이런 경우에는 좀 경미하게 과징금을 부과하는 이런 형태로 하는 게 바람직하다고 생각해서 저희가 이런 안을 말씀을 드린 겁니다.

사실상은 고의성 여부는 어차피 받지 않았거나 다르게 제작하거나 이것은 과실이라기보다 다 고의로 봐야 되기 때문에 고의라는 표현을 그 안에 표현을 해서 구분하는 것은 큰 실익이 없다고 판단했습니다.

○**소위원장 한정애** 송옥주 위원님.

○**송옥주 위원** 짧게 말씀드릴게요.

자동차 배출가스와 관련해서는 저희가 지금 미세먼지라든지 대기환경오염에 관한 부분들에 대한 관심이 많아서 심증적으로는 강병원 위원님께서 말씀하신 20%에 대해서 저도 동의하는 부분이 있는데요. 다만 여러 위원님들께서 말씀하셨지만 현실적인 고민이 있어야 될 것 같습니다.

그래서 타 법이나 제도하고의 형평성이나 그런 부분들도 있는 부분들이 있고 또 저희가 환경소위나 환노위에서만 이게 의결되는 부분이 아니라 법사위의 절차도 거쳐야 되는 부분이어서 그런 부분들을 감안하면 저도 5%가 적정하지 않을까 싶습니다.

그리고 상한액 관련된 부분은 부과율과 상한액을 동시에 둘 필요가 없는 부분이 있어서 상한액을 폐지하는 부분이 맞지 않을까 싶습니다.

○**임이자 위원** 저도 궁금해서 하나 물어보겠습니다.

○**소위원장 한정애** 임이자 위원님.

○**임이자 위원** 만약에 법사위에서 하향 조정하거나 이런 것 없이 그냥 법률 자체를 계류시키는 경우도 있습니까?

○**소위원장 한정애** 논의를 하다가 안 되면 법사위도 소위에 회부를 해서 계속 논의를 합니다.

○**임이자 위원** 그러다가 그냥 기간이 지나면 폐지?

○**소위원장 한정애** 아니요, 그렇게는 하지 않습니다. 정 그러면 저희가 다시 돌려달라고 해야 되지요. 그런데 법사위에서는 가능한 한 상임위에서 올라온 것을 존중해 줍니다. 존중을 해 주기 때문에 가능하면 통과를 시키고 만약에 정말로 뭐가 안 된 경우, 지난번에 10%의 경우가 거기에 해당되지요. 기존에 있었던 공정거래위원회 등 여러 가지 사례들을 봐서 한 5% 정도로 하는 것이 낫겠습니다 해서 5% 정도 해서 그때 통과시킨 겁니다.

○**임이자 위원** 정부안은 어떻습니까?

○**소위원장 한정애** 정부안은 제가 물어보도록 하겠습니다.

○**환경부차관 이정섭** 아까 오전에 말씀드렸던 것처럼……

○**문진국 위원** 지금 우리 전체적으로 얘기들 다 했으니까……

○**소위원장 한정애** 지금 공감대는……

○**문진국 위원** 잠깐만요. 아까 정회하기 전에

오해성이 있는 건 조금 내가 이해가 가요. 충분한 이해가 있는데 그래서 전체적으로 지금 들어 보니까 정말 이게 중요한 안건이거든요. 그래서 이게 지금 감정으로 풀 건 절대 아니에요, 여기서. 그래서 뭔가는 만들어야 돼요, 틀림없이.

그러니까 지금 각자 위원님들이 생각 부분을 다 얘기해 줬단 말이에요. 그러니까 강 위원님이 쉽게, 여기서 정리를 하면 위원장님께서 정부한테 물어보고 정리해 버리는 게 낫다 저는 그렇게 봅니다.

○강병원 위원 좋습니다.

○河泰慶 위원 제가 얘기 한번 드리겠습니다.

○소위원장 한정애 하태경 위원님.

○河泰慶 위원 취지는 충분히 이해하고 기본적인 내용 말씀하신 부분에 대해서 충분히 동의를 합니다. 그런데 문제는 폭스바겐을 계기로 했지만 우리나라 자동차산업 전반에 굉장히 중대한 영향을 줄 수 있는 내용입니다.

제가 우려하는 건 그렇습니다. 환경에 대한 영향만을 보면 백번 이걸 통과시켜야 되지만 우리는 미국 시장이랑 근본적인 차이가 있습니다. 특히 사업 진입장벽이 굉장히 높습니다, 노동시장 경직성 때문에. 만약에 우리나라 노동환경이 미국과 같이 굉장히 유연한 노동시장이라고 그러면 저는 미국과 동일한 제도로 100분의 20이 아니라 100분의 50도 동의할 수 있습니다.

그런데 지금 갈수록 창업하려는 사람들이 줄고, 기업하려는 사람들이 줄고 있고 청년들의 실업이 많고 그래서 다른 산업이라면 몰라도 자동차산업 같은 경우는 하청회사, 그 밑의 3차, 4차 하청 노동자들에게 심대한 영향을 줄 수 있기 때문에 노동…… 우리가 내일 노동법안 심의를 합니다. 그래서 노동시장의 규제 완화를 할 수 있는 것과 패키지로 이걸 고려해야 된다, 산업 전반에 영향을 주는 것이기 때문에.

그래서 안 그래도 청년실업, 청년문제가 지금 최대의 명제인데 그 부분하고 부합되는 환노위 전체 방향의 법안심사 그리고 또 그런 결과가 이루어져야지 한 면만을 보고 결과적으로는 청년실업에 아주 부정적인 영향을 줄 수 있는……

그래서 저는 이 법은 노동법하고 연계해서 자동차산업에 전반적인 영향을 줄 수 있는 걸 종합적으로 고려해서 판단을 하고 노동시장 규제 완화가 패키지로 들어가면 찬성할 수 있습니다.

○소위원장 한정애 소수의견으로 기록에 남기도

록 하겠습니다.

이렇게 환경법을 노동법과 연계하는 것은 맞지 않습니다.

○河泰慶 위원 환노위가 왜 환노위를 하겠습니까?

○소위원장 한정애 이걸 이런 적이 없고요. 환경부하고 노동부가 무슨 협의를 해 가지고 와서 지금 이걸 해야 되는 상황도 아니고 이걸 좀 아닌 것 같습니다. 이걸 좀 아니고요.

우리가 폭스바겐으로부터 시작되어 있는 이 문제를, 어쨌든 이번 정기국회 안에 이 법안을 만들어내지 못하면 환노위가 무능한 겁니다. 그래서 저는 하태경 위원님이 말씀하시는 거 충분히 이해하고요. 하태경 위원님의 그런 의견도 저희가 존중은 하지만 이것은 대부분 위원님들이 동의하시는 내용대로 처리를 하는 것이 맞지 않거나 생각됩니다.

일단 5% 정도의 부과율을, 과징률을 말씀해 주셨고요. 그리고 부과율이 그렇게 된 상태에서 상한을 주는 것은 적절하지 아니하다, 왜냐하면 지금 부과율 자체를 낮추었기 때문에. 그 말씀을 하셨습니다.

그런데 여기까지가 지금 대다수의 의견으로 위원님들 간에 합의가 된 사항이고요. 또 하태경 위원님이 소수의견으로 그렇게 말씀하셨다는 것을 같이 기록에 남겨 주시고요.

○河泰慶 위원 소수의견이지만 간사라는 것을 존중해 주시면 좋겠고요. 우리 환노위가 해야 되는 일이 어쨌든 국가 최대의 명제에 가급적 도모하는 일을 해야 된다고 생각합니다.

○소위원장 한정애 예, 제가 충분히 존중을 하고요.

저희가 이 과징 처분을 100분의 3을 한다, 100분의 5를 한다고 그래서 차를 100대 만들 것을 50대로 줄여서 만든다 이렇게 하지 않습니다. 한번 인증받은 것 가지고 결국은 다 만들어내는 것 아닙니까? 인증을 제대로 받으라고 하는 얘기인 것이지요. 법과 원칙을 준수해 가면서 영업활동을 하라고 하는 것을 얘기하는 거기 때문에 그것이 청년실업문제에 문제가 될 거라고 보지는 않습니다. 오히려 이렇게 인증 과정과 관련된 것이 조금 제대로 인증을 하기 위해서 그 부분의 일자리가 또 창출될 수도 있는 것이겠지요. 그렇게 생각을 해 주시면 좋겠다는 생각이 들고요.

임이자 위원님.

○**임이자 위원** 지금 여당의 하태경 간사님께서 이 부분을 오늘 하지 말고 뒤로 보류했으면 하는 얘기인 것 같습니다. 맞으시지요?

○**河泰慶 위원** 예, 그렇습니다.

그리고 가슴기특위 화관법이 오면 또 이 문제가 있기 때문에 조금 12월 달 정도로 보류를 해서 통합적으로 하는 게 맞습니다. 그리고 가슴기 특위에서 또 어떤 내용이 올지도 모르고 그래서 아무튼 종합적으로…… 같은 성격의 징벌적 과징금 내용이고 노동이랑 연계한다는 것 이외에도 그런 측면이 있다는 것도 좀 고려해 주시기 바랍니다.

○**소위원장 한정애** 이상돈 위원님.

○**이상돈 위원** 제가 한번 사실 확인을 해 봅니다. 폭스바겐 지난번의 것에 대해서 환경부 입장은 인증을 안 받은 겁니까? 이게 입장이 뭐예요?

○**환경부차관 이정섭** 그러니까 서류를 위조해서 받았기 때문에 안 받은 걸로 보고 있습니다.

○**이상돈 위원** 안 받은 걸로 보는 거예요?

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**이상돈 위원** 거기에 대해서 만일에 폭스바겐이 소송을 하게 되면 인증을 받은 거냐 안 받은 거냐에 대한 정의가 뭐가 됩니까? 좌우간 내주면 인증은 받아 낸 거잖아요. 인증을 취소하는 상황이 된 거잖아요, 나중에.

○**환경부차관 이정섭** 그러니까 허위……

○**이상돈 위원** 허위로 했기 때문에 인증을 취소한 거잖아요, 나중에. 어떻게 되는 거예요? 인증을 허위로 받으면 행정조치를 뭘 할 수 있어요, 환경부가? 취소할 수 있는 거잖아요.

○**환경부차관 이정섭** 인증을 안 받은 걸로 보기 때문에 무효로 보는 겁니다.

○**임이자 위원** 원천적 무효지요.

○**이상돈 위원** 무효로 보면 자동차는 어떻게 되나요? 그러면 굴러다니는 것도 무효입니까?

○**환경부차관 이정섭** 그건 소비자한테 넘어간 거기 때문에 일단 그 부분은 분리해서 판단을 했습니다.

○**이상돈 위원** 그런데 통상적인 의미에서 서류를 위조해서, 은폐해서 가짜로 이걸 한 것처럼 해서 인증을 환경부가 받았으면 받은 건 받은 걸로 봐야 되는 거 아니에요?

○**환경부차관 이정섭** 그건 받은 걸로……

○**이상돈 위원** 그게 논쟁의 소지가 많잖아요.

○**환경부차관 이정섭** 일부 있습니다.

○**이상돈 위원** 사실 환경부 입장에서는 안 받은 거라고 보지만 통상적인 입장으로 봤을 때는 문서를 조작해서 받아낸 거 아닙니까?

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇습니다.

○**이상돈 위원** 그러니까 내 생각은 폭스바겐에서 무조건 인증을 안 받았다고 그렇게 한다는 것이 만일에 법정에 가게 되면 상당히…… 재판부가 이것은 인증을 받지 아니한 게 아니라 다르게 제작했다고 판결할 수도 있는 소지가 있잖아요.

제가 한번 그런 문제를 제기하는 거고 그리고 저는 위원장님한테 동감하는 게 우리가 정기국회 때 이것도 못 하면 큰일 납니다. 그래서 지금 하태경 간사께서는 어떤 안이라고 생각하시는지는 제가 모르겠는데 우리가 최소한도 3%를 유지하게 되면 과징금 단서 정도는 없어야 된다고 보지요. 그리고 통상적으로 우리가 볼 때는 3%보다는 한 5% 정도 하고 과징금 상한 없애는 것 정도는 우리 위원회에서 수용할 수 있지 않은가 싶어요.

그러나 다만 제가 묻는 것은 그 부분에 대해서 인증을 받은 건지 안 받은 건지 그렇게 자신 없게 말하면 안 되잖아요.

○**환경부차관 이정섭** 말씀하신 것처럼 법률적인 일부 다툼의 소지가 있는 부분은 있습니다. 그럼에도 해석상 두 가지가 가능한데 환경부는 가급적 폭스바겐에 대해서 좀 강하게 제재를 해야 될 필요성이 있고 허위·사기에 의한 것이기 때문에 사실은 해석이 두 가지로 될 수 있음에도 불구하고 좀 강한 해석을 한 법률 자문을 택해서 저희가 원천적으로 받지 않은 걸로 해석은 했습니다. 위원님이 말씀하신 것처럼 좀 다툼의 소지가 있을 수 있다라고 판단은 합니다.

○**이상돈 위원** 그러니까 ‘인증을 받지 아니하거나 허위의 뭐뭐 뭐 해서 받은 경우’ 이렇게 하면 되잖아요, 분명하게.

○**환경부차관 이정섭** 예, 그렇게 다시 한 번……

○**이상돈 위원** 1항을 ‘인증을 받지 아니하거나 또는 허위 등 사술, 사위를 거쳐서 인증을 받은 경우’ 이렇게 되면 그런 다툼의 소지가 없지 않습니까, 소송?

○**환경부차관 이정섭** 예, 알겠습니다.

○**임이자 위원** 제가 말씀드릴게요. 이건 민법에 보면 통정으로 인한 허위 표시가 있고 그다음에 사기·강박에 의한 의사표시가 있는데 이것은 분명히 통정이거든요. 왜냐하면 환경부 직원이 이

걸 눈감아 준 거 아닙니까?

○이상돈 위원 눈감아 준 건 아니지요.

○환경부차관 이정섭 아니, 모르고 한 겁니다.

○임이자 위원 아니, 저번에 분명히 이걸 잡을 수 있음에도 불구하고…… 하긴 나중에 형법으로 넘어갔으니까 갔다 치더라도 사기에 의한 건 취소고요. 통정에 의한 허위 표시는 무효인데 통정은 놔두고라도 사기에 의한 취소는 본인이 취소했을 때만이 무효로 되는 겁니다.

○이상돈 위원 다시 제가 얘기드리면 행정법계에서 무효인 행정행위라고 할 때는 최소한도의 위관도 없어야 되거든요. 이걸 인증의 위관이 있었잖아요. 그래서 이걸 당연무효라고 보게 되면 법적 안정성이 너무 흐트러진다고요. 나는 그 해석에 대해서 법정에 가면 환경부가 깨질 수 있다고 봐요, 패배할 수 있다……

○소위원장 한정애 문진국 위원님.

○문진국 위원 위원장님, 생각하는 차원들이 위원님들이 다 다른 것 같아요. 그래서 한 10분간만 정회를 하고 나서 시작하면 어때요? 정회를 요청할게요.

○소위원장 한정애 알겠습니다.

지금 6시 15분 전입니다. 그러면 넉넉하게 6시까지 정회하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(17시46분 회의중지)

(18시01분 계속개의)

○소위원장 한정애 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

제작차 배출허용과 관련된 과징금 부과율 인상 그리고 상한액 폐지와 관련해서 정회하기 전까지 위원님들 대부분이 매출액의 5%를 초과하지 않는 범위 내에서 과징금을 부과한다라고 하는 것에 합의를 해 주셨습니다.

다른 의견 있으십니까?

임이자 위원님.

○임이자 위원 잠시 정회하고 여당 위원들끼리 모여서 말씀을 나눴는데요. 아까 이상돈 위원님께서 100분의 3으로 하고 현재대로 유지하자 그런 거예요? 상한선만 없애자 그러셨지요?

○이상돈 위원 최소한도 그렇게는 해야 된다, 최소한도 상한선 없애고 3%.

○임이자 위원 3%로 가야 된다 이렇게 말씀하셨잖아요? 그래서 저희는 강병원 위원님께서 말

씀하신 그 취지에 100% 동감합니다. 동감하고, 그러나 환경부 관련되어 가지고 과징금 자체가 들쭉날쭉 한다거나 이러면 좀 어려운 부분들이 있으니까 가습기살균제와 그다음에 또 바이오사이드법이 지금 만들어졌다고 하니까 그런 것을 참고로 해 가지고 종합적으로 판단해서 하는 것이 어떻겠느냐라는 것이 저희 의견이었습니다. 여기에 대해서 말씀해 주시기 바랍니다.

○이상돈 위원 그러니까 분명하게 말씀해 주세요, 어떻게 하겠다는 어떤 의견인지.

○소위원장 한정애 정리를 해 주시기 바랍니다.

○임이자 위원 보류해 달라는 거지요.

○소위원장 한정애 여기에 바이오사이드 살생물제 관련한 법과 가습기살균제법과 이 법이 무슨 관계가 있는 건지요?

○임이자 위원 과징금 관련되어 가지고 아무래도 가습기살균제 관련되어서도 징벌적 손해배상이라든가 이런 부분들이 논의되지 않겠는가……

○소위원장 한정애 위원님, 잠시만요. 지금 우리는 차량을 만드는 회사를 얘기하고 있습니다. 차량을 만드는 회사가 가습기살균제도 만들고 바이오사이드도 만든다고 하면 동일한 회사니까……

○임이자 위원 물론 그렇습니다.

○소위원장 한정애 그런 얘기를 할 수가 있습니다. 그런데 대상을 전혀 달리 두고 얘기를 하고 있는데 그 얘기를 하시면……

○河泰慶 위원 제가 보완말씀 드리겠습니다.

징벌적 페널티 제도가 국내에 들어온 지 얼마 안 됐습니다. 그리고 환경부에도 다양한 분야에 들어오고 있습니다. 그런데 그 페널티가 행정벌로 또 들어와 있습니다, 징벌적 과징금 형태로. 그런데 전 부처에도 많이 들어올 것이고 환경부에도 여러 분야에 들어와 있는데 환경부에서의 징벌적 과징금에 대한 철학의 원칙과 기준 이런 문제들이 선결적으로 정리될 필요가 있다. 그러지 않고 이슈가 있을 때마다 이슈별 대응을 하다 보면 어쨌든 법이라는 것이 기본적인 일관된 원칙과 기준에서 죽 가야 되는 것이 있고 그래야 법의 효과도 높아질 수 있는데 사안 사안별로 어떤 것은 3%, 어떤 것은 5%, 어떤 것은 7% 이런 식으로 들쭉날쭉 하면 어떤 기준으로 할 것이냐. 그러니까 이것이 결국은 정치적 합의가 되어야 되겠지만 그래도 최소한도 새로 들어오는 제도에 대한 깊이 있는 검토가 필요하다는 것이지요.

그래서 가습기특별법에도 징벌적 페널티가 반

드시 들어옵니다. 그리고 바이오사이드의 정부안에도 이미 법안이 준비되어 있다고 하고 그래서 그런 제도 전반에 대한 공청회 같은 것도 필요할 것 같고 해서 취지는 아무도 반대하지 않지 않습니까? 그래서 그런 취지하에 가지만 이런 보완할 것들을 보완해서 문제없이 가자 이런 말씀이니까요. 그렇게 양해해 주시면 어떨까 싶습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 의견 말씀해 주시기 바랍니다.

○강병원 위원 취지에 동의한다고 그런 말 하지 마십시오. 그것이 맞는 얘기입니까?

봅시다. 국내의 징벌적 손해배상 법률 사례를 한번 말씀드려보겠습니다. 공정위에 하도급법과 대리점법이 있습니다. 하도급법은 하도급대금의 2배 이내이고요, 과징금 형태이며 상한액은 없습니다. 공정위에 대리점법이 있습니다. 손해액의 3배 이내이고 민사 배상책임이 있고요, 상한액은 없습니다. 고용부 기간제법에서 차별적 처우가 있는 경우 손해액의 3배 이내로 하게끔 되어 있습니다. 금융위 신용정보법에 손해액의 3배 이내로 하게끔 되어 있습니다. 행자부의 개인정보 보호법 역시 손해액의 3배 이내입니다. 미래부 정보통신망법 역시 손해액의 3배 이내입니다.

환경부가 이미 갖고 있는 과징금 부과율을 한번 보겠습니다. 대기환경보전법은 매출액의 3%였고요, 상한액이 100억으로 묶여 있었습니다. 화학물질관리법은 부과율이 5%이고 상한액이 없습니다. 공정위의 공정거래법 담합행위에 대해서는 부과율이 10% 이내로 되어 있고 상한액이 없습니다.

제가 만약에 이것에 관해서 '200%로 하자. 300%로 하자'라고 했다 그러면 하태경 위원의 말에 동의를 하겠습니다. 그런데 우리가 얘기하고 있는 것은 그런 징벌적 손해배상의 취지를 살려서 이 과징금의 비율을 높이자고 하는 것이지 무슨 300%로 하자 그랬습니까, 500%로 하자 그랬습니까? 화관법에 이미 있는 5% 가지고 지금 합의하려고 하는 것이고 공정거래법에 있는 10% 가지고 얘기하고 있는 것 아닙니까? 이것을 어떻게 해 가지고 얘기를 합니까?

만약에 하태경 위원님이 그런 식으로 가슴기를 얘기하고 살생물제법을 얘기한다고 그러면 이것이 먼저 출발하는 법이니까 이 법에서부터 기준을 잡아가는 것도 있을 수 있지 않겠습니까? 가슴기살균제 같은 경우는 수많은 사람의 생명을 앗아갔습니다. 거기에다가 과연 손해배상 때리는

데 3% 때릴 겁니까, 5% 때릴 겁니까? 그 사람들의 생명은 누가 책임지겠습니까? 전혀 말에 설득이 안 됩니다, 설득이 안 돼요.

그리고 아까 말씀하셨지요. 무슨 자동차업체, 하청업체에 영향을 주고 청년실업에 영향을 줘서 노동법하고 연계를 해야 된다니 세상에 그런 법안소위가 어디 있습니까?

그리고 보세요. 이 자리에서 하 위원 빼고 다 나름대로 동의하고 있고 의견들 자기 생각이 있지만 모아가고 있습니다. 본인 생각에 대해서 한번 생각을 해 봐야 되는 것 아닙니까? 내가 뭔가 잘못 생각한 것이 있나, 내가 왜 저 사람 설득 못 할까? 정부에서도 다 동의하고 여기 있는 위원들도 다 동의하는데 혼자만 아니라고 하면 본인 생각에 대해서 한번 되짚어봐야 되는 것 아니겠어요!

○소위원장 한정애 강병원 위원님, 정리해 주시기 바랍니다.

○河泰慶 위원 컴다운 좀 해 주시고요.

정부한테 제가 여쭙 보겠습니다.

환경부에 지금 제기되고 있는 다양한 징벌적 과징금에 대한 환경부 철학의 원칙과 기준이 됩니까? 우리가 수치를 정할 때 3%, 5%, 10% 그냥 국회가 해 주면 다 따르겠다 이게 원칙입니까?

○강병원 위원 쟁점 흐리지 맙시다! 쟁점 흐리지 마세요!

○河泰慶 위원 답변 좀 들어 봅시다.

○강병원 위원 왜 자꾸 삼천포로 빠뜨려 가지고 이 소위를 정말 지루하게 만듭니까?

○河泰慶 위원 답변 좀 들어 봅시다.

정부의 철학이 정치권 하는 대로 무조건 따라가겠다 이런 것이지요?

○환경부차관 이정섭 그런 취지는 아니고요. 정부 내에서…… 지금 이것은 징벌적 손해배상인지 여부라고 보기에 좀 성격이 다른 것 같고요. 정부 입장에서는 정부 전체적인 입장에서 징벌적 손해배상에 대해서는 정부 전체적으로 논의해서 지금 개별적으로 도입되어 있는 것들도 있지만 전체적인 차원에서 한번 어떻게 도입하는 게 바람직하나 하는 내부적인 논의를 하고 나서 하자는 취지였고요, 징벌적 손해배상은.

과징금의 경우에는 징벌적 손해배상하고는 또 다르게 과징금은 지금 강병원 위원님이 지적한 것 외에도 과징금에 대해서는 여러 군데에 많이

있습니다. 그것은 순수하게 과징금에 관련된 부분이기 때문에 그 부분은 징벌적 손해배상이라기 보다는 경제적 이득을 얻은 것에 대한 환수 차원에서 이루어지는 그런 부분이기 때문에 조금 성격은 다르다고 보고 있습니다.

○**河泰慶 위원** 그러면 그 비율 설정기준은 어떻게 되어야 됩니까, 3%, 5%, 10%?

○**환경부차관 이정섭** 그것은 저희가 특별히 과징금에 대해서 입법 선례들이라든가 이런 것들을 감안해서 판단할 뿐이지 구체적으로 이런 경우에는 이만큼 가져와야 된다고 정부 내에서 합의된 기준은 지금 현재로서는 없다라고만 말씀드립니다.

○**소위원장 한정애** 이상돈 위원님.

○**이상돈 위원** 과징금 제도하고 징벌적 손해배상은 엄연히 다른 겁니다. 징벌적 손해배상은 민사 문제고, 징벌적 손해배상제가 세계적으로 유럽이나 일본에 있느냐 하면 그렇지 않고, 미국이라는 특유한 법률문화에 있는 것이기 때문에 그것을 우리가 전면적으로 도입하는 것은 별개 문제고요. 과징금은 어떻게 보면 우리나라에서 환경부가 초창기부터 도입했던 배출부과금이 전형적인 거지요.

왜냐하면 기존의 영업 정지, 조업 중단, 벌금, 이런 것들이 법을 위반해서 부당하게 얻은 이익을 충분히 환수하지 못하기 때문에 법을 준수할 인센티브가 안 된다는 것인데 그것 계수는 사실은 시행착오를 통해서 고쳐가는 거예요. 처음에 해 보니까 이게 너무 약하더라, 그다음에 시행령 개정할 때 올리고, 지역마다 계수 하고…… 환경부가 배출부과금 제도가 아마 우리 정부부처에서 제일 노하우가 많은 부서예요.

그런 것인데 이번에 여기서도 얘기 나오는 것이 우리가 폭스바겐 같은 사태를 사실은 그렇게 크게 예상을 못 했잖아요. 그리고 그 기업에 대해서 충분히 법을 지키도록 하는 인센티브, 말하자면 그게 안 됐지 않습니까, 법을 지키게 하는? 그래서 이번에 법을 개정해야 되는데 그 부분은 좀 구분되어야 된다고 봅니다. 이것을 징벌적인 것으로 봐서는 좀 곤란하고요, 취지가 다르고.

다만 효율이 어떻게 되느냐는 문제에 대해서는 우리가 여러 가지로 시뮬레이션을 해서 판단할 수밖에 없어요. 3%가 옳다, 20%가 옳다, 이렇게 하는 수는 나는 없다고 봅니다. 그래서 그런 점을 고려해야 되고.

그리고 또 하나는 좀 조심해야 될 것이 공정거래위원회, 이게 행정처분에 의해서 하는 것이기 때문에 법에서 가급적이면 기준을 주어서 시행령에서 해야만 법원에 가서 행정정이 방어할 수 있다고 봅니다. 그런 것도 고려해야 되고.

그리고 무엇보다도 또 우리는 입법기관이기도 하지만 또 이 국회라는 게 정치적 기구 아닙니까? 이 문제에 대해서, 여론에 대해서 우리가 어떤 법이론 같은 거, 그런 것을 이유로 해서 보류하는 것도 저는 적절치 않다고 봅니다. 그래서 저는 이번 소위에서 우리가 최대한 합의할 수 있는 한도 내에서는 만들어 내야 된다고 봐요.

○**송옥주 위원** 저도 한 말씀……

○**소위원장 한정애** 송옥주 위원님 의견 주시기를 바랍니다.

○**송옥주 위원** 하태경 위원님께서 이것과 관련된 법의 안정성이나 그런 것을 여러 차례 말씀하셨는데요. 법의 안정성도 중요하기는 하지만 법이나 제도라는 게 현실을 또 반영해야 된다고 봅니다.

아까도 말씀드렸지만 배출가스나 미세먼지나 대기환경오염 부분들에 대한 관심도나 위해성이나 그런 부분들이 지금 계속 강화되고 관심이 고조되고 있기 때문에 이런 부분들을 충분히 반영한다고 봐야 됩니다. 그런 부분들이 있고요.

그리고 또 한 가지는 까먹었는데요.

(웃음소리)

○**소위원장 한정애** 생각나시면 말씀 주시고요.

위원님들, 저희가 오늘 법안소위 한다고 하니까 사실은 정기국회 내내 폭스바겐 때문에 기사화가 됐었고, 기자들이 가장 지켜보고 있는 게 과연 향후 폭스바겐 사태를 막을 수 있는 법안을 어쨌든 이번 정기국회 내에 환노위가 처리하느냐 안 하느냐입니다. 다른 법안들에 대해 사실 별 관심이 없습니다.

그렇기 때문에 우리가 이것을 합의를 해내지 못한다고 하면, 절충을 해내고 하는 그런 방식을 통해서 해내지 못한다고 하면 그야말로 ‘국회는 뭐하는 거냐’라고 하는 얘기 들을 수 있지 않는가, 이런 생각이 듭니다.

저희가 정기국회 내내 이렇게 했다고 하면……

의견을 주십시오.

○**河泰慶 위원** 어쨌든 다음 주 월요일 날 최종 상정하니까 그때까지 합의하도록 합시다. 그리고

이 위원님께서도 아까 다른 의견을 제시하셨고, 3% 하고 상한을 없애자 말씀하셨고……

○소위원장 한정애 아니, 그것은 초기안이었고 5% 정도는 되어야 되지 않느냐, 이렇게 얘기하셨지요.

○河泰慶 위원 5% 이야기한 분도 많은데 저는 몇% 확신이 없습니다, 7%는 왜 안 되고, 4%는 왜 안 되고. 이런 부분에 대해서 객관적인 시뮬레이션 자료도 환경부에서 받아 보고, 그렇게 종합적으로 판단해도 늦지 않다고 생각합니다.

그리고 강병원 위원께서는 그렇게 자꾸 회의 중에 감정을 싣고 얘기하지 마세요. 최대한 자제하고 있습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 간 상호토론은 여기에서 정리해 주시고……

○송옥주 위원 제가 기억이 나 가지고 짧게 말씀드릴게요. 죄송합니다.

○소위원장 한정애 송옥주 위원님.

○송옥주 위원 사실은 폭스바겐이 우리나라에서 이런 이상한 행동을 한 부분이 우리나라를 무시하고 그런 부분도 있기는 하지만 법이나 제도가 이렇게 좀 미비되어 있고 이런 부분이 너무 허술하기 때문에 그 틈새를 이용해서 했다고 저는 생각을 합니다. 그래서 충분히 여기에서 단물을 다 빼고 가서 이렇게 과징금을 내더라도 본인들에게 피해가 되는 부분들이 없겠지요. 왜냐하면 그거보다 더 많은 이익을 창출할 수 있었을지도 모르니까요.

그렇기 때문에 이 제도 자체에도 충분히 그런 부분을 반영해서 과징금이나 그런 부분들을 좀 상향할 필요가 있는 부분이고요. 이런 부분들이 국내 산업에 대한 걱정을 하는데 사실은 국내 산업을 걱정하기 앞서서 예방조치가 될 수 있고요. 또 이런 부분에 대한 상향으로 인해서 이런 제도를 잘 운용하거나 적용을 해야 된다는 그런 방침이나 기준을 마련할 수 있다고 봅니다.

○소위원장 한정애 저희가 이런 과징금과 관련한 또는 이런 얘기가 진행이 되면 법 내용을 얘기할 때 기업들 걱정도 많이 합니다. 그런데 우리가 전제를 하고 있는 것이 뭐냐 하면, 기업이 와서 ‘기업 경영하는 데 어렵습니다’ 하는 건 결국은 기업은 법과 원칙이나 법에서 정해진 기준을 지키지 아니하고 영업을 하겠다고 하는 것밖에 되지 않습니다. 그러니까 과징금에 대해서 문제를 삼을 수 있다는 것이지요.

그런데 굉장히 많은 대한민국 국민이 사실은 수많은, 만들어진 그 복잡한 법을 다 지키면서 사회생활을 하고 영업활동을 하고 그렇게 하고 있습니다. 그래서 법을 지키면서 인증을 받고 차를 만들고 하는 기업의 경우에는 이 과징금이 하나도 문제가 될 게 없습니다, 어떻게 보면. 그렇지요? 법을 위반했을 때 발생할 수 있는 문제인 것이지요.

지금까지 논의를 많이 하셨고……

○河泰慶 위원 아니, 일치하지 않는 부분이, 이것 간단하게……

○소위원장 한정애 잠깐만요, 정부 측.

○河泰慶 위원 상한 없애는 부분도 생각이 다릅니다, 그 자체도 일치하지 않았고. 아까 제가 쉬는 시간에 말씀드렸지만 100억 한 지 네 달 됐는데 이걸 갑자기 없앤다든지 1000억 올리는 것인데 이것은 옳지 않습니다.

○소위원장 한정애 차관님 말씀하십시오.

○환경부차관 이정섭 요율이나 이런 부분들에 대해서 논의하시는데 정부 측 입장이라기보다는 하여튼 이런 부분도 고려해 주십사 하고 말씀을 드리는 것 중 하나가, 실제로 저희가 일부 상한선 논의하실 때 1000억 얘기도 했었는데 이번에 이 문제, 이 법 개정안이 제출되고 논의가 되기 시작한 게 폭스바겐의 문제인데 폭스바겐이 아까 보셨던 것처럼 1조 2000억 매출을 했다고 하지만 위반된 차량하고 그 판매대수를 고려한다면 실제로 부과율을 3%로 적용해도 물론 1000억도 안 되고요, 논의하신 5%를 적용해도 1000억이 안 됩니다.

그래서 굳이 상한선을 정하지 않는 부분도 논의해서 그렇게 하시겠다고 하지만 그럼에도 불구하고 실제로 1000억의 상한을 안 정하면 폭스바겐은 정하든 안 정하든 관계도 없고, 나머지 다른…… 물론 다 잘 지켜야 되는 게 원칙이지만 하여튼 안 지켰을 경우 폭스바겐이 아닌 다른 기업이 1000억이 넘어가는 상한선을 정하지 않은 것에 의해서 오히려 피해라기보다는 하여튼 좀 예기치 않은 불이익을 받을 수 있는 그런 부분들도 있을 수 있다는 부분을, 폭스바겐이 지금 다시 걸린다 하더라도, 폭스바겐의 경우는 지금 부과해도 1000억이 안 넘습니다, 상한선이 있고 없고 상관없이.

그럼에도 불구하고 다른 기업들의 경우에 일부 한정된 기업들에 대해서만 적용이 될 수 있는 부

분들이 있기 때문에 그 부분은 같이 고려를 해서 상한선을 결정하는 여부에 대해서는 고려를 해주셨으면 하는 생각을 갖고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 한정애 위원님들……

강병원 위원님.

○강병원 위원 저는 이 법을 우리가 내려고 했던 기본 취지부터 다시 한 번 잘 짚어 봤으면 좋겠습니다. 이것은 정직하게 좋은 제품 만들어서 팔고 있는 기업을 옥죄는 그런 규제하는 법이 아닙니다. 기업이 자기의 고가의 제품을 만들어서 소비자에게 팔 때 약속했던 것 이것을 잘 지키라고 하는 것 아니겠습니까? 이것 다 알고 있지 않습니까?

우리가 기업한테 무슨 나쁜 짓을 하려고 하는 게 아니지 않습니까? 우리가 정말 부족해서 정말 약덕한 기업이 우리 국민들을 호구로 만들었던 이런 부분을 보완해서 그런 일이 없게끔 하자고 하는 것 아닙니까?

이 법이 했다고 그래 가지고 정말 수천만 명이 적용받는 법도 아니에요. 이 법에 적용받는 것은 더 이상 이 시장에 진입할 수 없을 정도로 커진 초국적 기업들, 세계적인 기업들, 한 10개나 될까요? 이 사람들만 적용을 받습니다. 이 사람들이 본인들이 인증 받아야 될 기준에 맞게끔 하고, 약속했던 대로 좋은 제품 만들어서 우리 국민들에게 팔라고 하는 것 아닙니까? 그런데 이것을 속였던 사람들이 있었기 때문에 이런 부분들 속이지 말라, 속이면 당신들 이렇게 과징금을 더 건넵다라고 하는 것 아니겠습니까?

이것은 우리 국민들 입장에서 바라봐도 우리가 앞장서서 해야 될 문제 아니겠습니까? 얼마나 많은 국민들이 이 폭스바겐 사태에 관해서 울분을 토하고 전 세계적으로 우리나라가 정말 화가 났습니까?

이런 부분에 관해서 우리가 좀 더 법체계를 정비하고 다시는 우리 못 속이게 시장에 진입하지 못 하도록 하자는 것 아니겠습니까? 기본으로 돌아와서 다시 한 번 생각을 해 주시면 좋겠습니다.

○소위원장 한정애 알겠습니다.

임이자 위원님.

○임이자 위원 강병원 위원님 생각에 전적으로 동의하고요. 생각 같습니다. 그러나 우리 하태경 간사님께서 우리당 간사님이시지 않습니까? 좀

약간, 안 하자는 게 아니고 보류시켜서 하려고 하니까 어쨌든……

이번 우리 법안심사소위가 금요일 날 끝나지요? 금요일 날 끝나는데 어쨌든 보류시켰다가 나중에 논의하시는 걸로 하고 정리하시는 게 어떨까 싶습니다.

○소위원장 한정애 위원님들 토론을 충분히 하셨기 때문에 이 건은 내일 말고 모레 저희 쟁점 법안 하는 날, 환경부 하는 날 제일 첫 안건으로 올려서 하도록 하겠습니다.

그 사이에 환경부에서는 각 부처별로 만들어진 법안 중에서 과징금 관련된 퍼센테이지들 죽 정리해서 위원님들께서 판단하시기 편하게끔 이렇게 주셨으면 좋겠습니다.

○河泰慶 위원 자료 좀 주세요.

○소위원장 한정애 저희가 지난번 화관법 할 때도 사실은 그 사례들을 다 감안해서 했었다는 거 말씀을 드립니다. 그런데 한 번 더 보시는 것이 더 좋을 수 있기 때문에 그렇게 하고요.

그리고 목요일 날 할 때는 무엇과 무엇을 연관시키지 말고 이것만 판단해서 처리를 할 수 있도록 그렇게 협조 좀 해 주셨으면 좋겠습니다.

자, 이것은 계속 심사하도록 하겠습니다.

다 했나요? 그러면 하태경 위원님 본인 것만 지금 통과가 되네요.

○河泰慶 위원 통과됐습니까? 내가 없을 때인데, 이거 제 거 아니에요.

이거 기록에 남기지 마세요. 이거 제 건데요, 협조를 좀 받았습니까.

○소위원장 한정애 의사일정 제7항과 3항이지요, 여기 하나 더 있습니다.

의사일정 제7항은 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 위원님 여러분 이의 없으십니까?

제7항이 뭐였는지도 잠깐 까먹으셨지요? 알겠습니다. DPF 그거 현금으로 지급할 수 있도록 한다고 하는.

○강병원 위원 그래서 몇 페이지예요?

○소위원장 한정애 배출저감장치와 관련한 부분, 그것과 관련된 부분입니다.

페이지로 보면, 그래도 한번 확인하고 가시는 게 좋으니까요.

1쪽입니다, 1쪽.

1쪽인데요, 사실은 법안 내용은 두 개가 같습니다. 대기환경보전법 일부개정안 그리고 수도권

대기환경개선에 관한 특별법인데, 저희가 아까 기억하시겠지만 상정할 때 대기환경보전법을 같이 상정을 했기 때문에 이 자동차 배출장치와 관련된 과징금 부과 부분에 있어서 하나는 같이 지금 논의가 되고 있어서 그 대안으로 처리를 할 거니까 내일모레 논의하시도록 하고요.

오늘은 7항 수도권 대기환경개선에 관한 특별법 일부개정법률안입니다.

수석전문위원께서 수정의견을 주셨고 정부가 그 수정의견을 받아들였습니다. 그래서 그 내용대로 하고자 하는 내용입니다.

자, 의사일정 제7항은 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 위원님 여러분, 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

이의 없으므로 가결되었음을 선포합니다.

자, 그러면 오늘 저희에게 주어진 안건은 다 저희가 처리를 했습니다.

그래서 말씀드린 것처럼 내일은 저희가 노동소위가 있고 그리고 모레 다시 환경부 쟁점 관련한, 뭐 쟁점 법안이라고 할 만한 것들을 논의를 하게 되는데 그때 저희가 이 과징금 관련한 것까지 포함해서 다시 한 번 재논의를 하는 것으로 하겠습니다.

오늘 회의를 마무리하도록 하겠습니다.

법률안 심사에 수고해 주신 위원님 여러분 수고 많으셨습니다.

그리고 차관님을 비롯해서 정부 관계자 여러분도 수고하셨습니다.

이상으로 제1차 환경소위원회를 모두 마치도록 하겠습니다.

산회를 선포합니다.

(18시26분 산회)

○출석 위원(10인)

강 병 원	문 진 국	송 옥 주	신 보 라
이 상 돈	이 용 득	임 이 자	조 원 진
하 태 경	한 정 애		

○출석 전문위원

수 석 전 문 위 원	손	충	덕
전 문 위 원	김	양	건

○정부측 및 기타 참석자

환경부			
차	관	이	정 섭
기	획 조 정 실 장	이	윤 섭

물 환경 정책 국 장	김	영	훈
자 연 보 전 국 장	박	천	규
기 후 대 기 정 책 관	나	정	균
환 경 보 건 정 책 관	이	호	중