

제347회 국회
(임시회)

국토교통위원회 회의록

(교통법안심사소위원회)

제 1 호

국 회 사 무 처

일 시 2016년12월20일(화)

장 소 국토교통위원회소회의실

의사일정

1. 도로법 일부개정법률안
2. 도로법 일부개정법률안
3. 도로법 일부개정법률안(계속)
4. 유료도로법 일부개정법률안
5. 철도산업발전기본법 일부개정법률안
6. 철도안전법 일부개정법률안
7. 철도안전법 일부개정법률안
8. 철도안전법 일부개정법률안
9. 항공사업법 일부개정법률안
10. 항공사업법 일부개정법률안
11. 항공안전법 일부개정법률안
12. 항공안전법 일부개정법률안
13. 항공안전법 일부개정법률안
14. 항공안전법 일부개정법률안
15. 항공안전법 일부개정법률안
16. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안
17. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안
18. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안
19. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안
20. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안
21. 교통안전법 일부개정법률안
22. 교통안전법 일부개정법률안
23. 교통안전법 일부개정법률안
24. 자동차관리법 일부개정법률안
25. 자동차관리법 일부개정법률안
26. 자동차관리법 일부개정법률안
27. 자동차관리법 일부개정법률안
28. 자동차관리법 일부개정법률안
29. 자동차관리법 일부개정법률안
30. 자동차관리법 일부개정법률안
31. 물류정책기본법 일부개정법률안
32. 물류정책기본법 일부개정법률안
33. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안

34. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안
 35. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안
 36. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안

상정된 안건

1. 도로법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)	3
2. 도로법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)	3
3. 도로법 일부개정법률안(박찬우 의원 대표발의)(계속)	3
4. 유료도로법 일부개정법률안(정부 제출)	11
5. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)	16
6. 철도안전법 일부개정법률안(김상희 의원 대표발의)	17
7. 철도안전법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)	17
8. 철도안전법 일부개정법률안(김영진 의원 대표발의)	17
9. 항공사업법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)	20
10. 항공사업법 일부개정법률안(김성태 의원 대표발의)	20
11. 항공안전법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)(의안번호 417)	21
12. 항공안전법 일부개정법률안(김성태 의원 대표발의)	21
13. 항공안전법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)(의안번호 2879)	21
14. 항공안전법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)	21
15. 항공안전법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)	21
16. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)	22
17. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)	22
18. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(윤영일 의원 대표발의)	24
19. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김경협 의원 대표발의)	24
20. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안(김성태 의원 대표발의)	24
21. 교통안전법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)	26
22. 교통안전법 일부개정법률안(정부 제출)	26
23. 교통안전법 일부개정법률안(임중성 의원 대표발의)	26
24. 자동차관리법 일부개정법률안(김관영 의원 대표발의)	34
25. 자동차관리법 일부개정법률안(강창일 의원 대표발의)	34
26. 자동차관리법 일부개정법률안(권석창 의원 대표발의)	34
27. 자동차관리법 일부개정법률안(변재일 의원 대표발의)	34
28. 자동차관리법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의)	34
29. 자동차관리법 일부개정법률안(안호영 의원 대표발의)	34
30. 자동차관리법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)	34
31. 물류정책기본법 일부개정법률안(정부 제출)	38
32. 물류정책기본법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)	38
2. 도로법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(계속)	39
4. 유료도로법 일부개정법률안(정부 제출)(계속)	39
7. 철도안전법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)(계속)	39
8. 철도안전법 일부개정법률안(김영진 의원 대표발의)(계속)	39
33. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(이우현 의원 대표발의)	44
34. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(박맹우 의원 대표발의)	44
35. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)	44

36. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(이헌승 의원 대표발의) 44

(10시07분 개의)

○소위원장 윤영일 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

성원이 되었으므로 제347회 국회(임시회) 국토교통위원회 제1차 교통법안심사소위원회를 개의합니다.

바쁘신 와중에도 회의에 참석해 주신 여러 위원님들과 최정호 차관을 비롯한 관계관 여러분께 감사의 말씀을 드립니다.

오늘 회의의 심사방식은 먼저 전문위원으로부터 법률의 개정 이유, 대체토론의 요지, 수정의견에 대한 설명 등을 들은 다음 이에 대한 정부 측의 의견을 청취하고 이어서 위원님들의 질의와 토론을 거쳐 의결하는 방식으로 진행하겠습니다.

1. 도로법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)

2. 도로법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)

3. 도로법 일부개정법률안(박찬우 의원 대표발의)

(계속)

○소위원장 윤영일 그러면 의사일정 제1항부터 제3항까지 이상 3건의 도로법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 고상근 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 고상근 소위원회 심사자료 2쪽, 주승용 의원님께서 발의하신 도로법 보고드리겠습니다.

이 개정안은 국회사무처 및 국민권익위원회 권고안에 따라서 징역 1년당 벌금 1000만 원의 비율에 맞추어 5000만 원의 벌금형을 1억 원으로 조정하는 것입니다.

오른쪽에 보시면 2013년에 국회 법정형정비전문위원회에서 국회사무처 예규 및 국민권익위원회의 권고를 바탕으로 법정형 정비를 추진하였습니다.

당시 정비방안은 일반적인 행정의무 위반사범에 대해서는 1년 이하의 징역에 1000만 원 이하의 형식으로 환산 기준을 정립하는 일반기준과 영업범이나 이속범 등 특별한 고려가 필요한 경우 징역 형량이 높아질수록 벌금액을 가중하는 등 범죄억지력을 확보하기 위한 특별기준의 이원적 기준을 적용하였습니다.

다음, 3쪽입니다.

이 개정안의 대상 위반행위는 일반적인 행정의무 위반이라는 점에서 일반 기준에 따른 벌금형 조정은 타당하다고 보았습니다. 다만 인용조문 등 정비를 위해서 일부 자구 수정이 필요한 부분은 저희가 수정의견으로 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음, 최정호 차관 정부 측 의견을 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 모두 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들께서 의견이 있으시면 말씀해 주십시오.

○함진규 위원 이게 도로 파손이라는 게 구체적으로 뭐 어떤 것을 얘기하는 거지요, 구체적 내용이?

전문위원, 여기서 ‘도로 파손’이라고 그랬잖아요. 그게 구체적으로 어느 정도를 말하는 거예요? 그 내용이 아무것도 없어.

○전문위원 고상근 이 법에서 파손에 대해서 특별히 용어 정리한다거나 그런 것은 없습니다.

○함진규 위원 그러면 그 도로 파손이라는 개념에 대해서 구체적인 게 없는 거예요? 포괄적인 거예요? 어느 정도를 말하는 거예요?

포괄적 규정을 규정해 놓고 그 범위 내에서 그냥 처벌하는 걸 말하는 거야? 도로 파손이라는 게 구체적으로 어떤 것을 말하는 건가? 구체적인 사례를 뭘 얘기를 해 봐요. 법정형을 처벌하려면 무슨 구체적인 내용이 있어야 될 것 같은데.

○국토교통부제2차관 최정호 파손이라고 하면 일반적으로 도로의 기능을 할 수 없는 그런 상태로 만드는 것이지요. 장비를 이용해서 도로를 훼손하거나……

○함진규 위원 고의적으로?

○국토교통부제2차관 최정호 그렇습니다.

○함진규 위원 그러면 양형은 파손 상태라든가 그 정도, 이런 등등을 따져서 하겠지만 구체적인 게 아무것도 없는 거예요?

○국토교통부제2차관 최정호 이것은 법원에서 판단을 할 때 말씀하신 대로 양형은 죄질에 따라서 정해질 것으로 보고 있습니다.

○함진규 위원 그런데 양형은 시대 상황, 경제적인 것에 따라서 더 올라가는 게 일반적이지만 이것을 구체적으로 이렇게 바꿀 이유가 있었던

건가요? 무엇 때문에 바꾼 거지요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 도로국장 김정렬입니다.

보충설명 드리겠습니다.

이 벌칙은 파손에 초점이 뒀 있다기보다는 고속국도나 도로를 파손하여 교통을 방해하거나 교통에 위험을 발생하게 한 결과적 처벌입니다. 그렇기 때문에……

○**함진규 위원** 요새 농기계 갖고 데모하는데 이런 것도 포함되는 거예요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그것은 파손한 것이 아니기 때문에 일반 교통방해죄에 해당하는 것이고요. 이 도로법은 도로를 보호하면서도 교통을 방해하는 자에 대한 처벌을 하는 것이기 때문에 중점은 교통 방해에 있고, 그런데 그 수단이 교통 방해를 그냥 하는 게 아니고 도로를 이용하는 다른 사람에게까지 지장을 주는 정도로 하는 것을 의미하는 것이기 때문에……

○**함진규 위원** 알았습니다, 알았어요.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 예.

○**소위원장 윤영일** 의견이 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러시면 고상근 전문위원, 2항 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 예.

6쪽 최인호 의원께서 발의하신 도로법 일부개정법률안 보고드리겠습니다.

개정안은 현재 명예과적단속원제도 운영요령이라는 행정규칙에 따라 운영 중인 명예과적단속원제도의 법적 근거를 마련하려는 것으로써, 유사입법례를 고려했을 때 적절한 조치로 보여집니다.

다음, 7쪽입니다.

논의사항이 여러 가지 있습니다.

먼저 조문 신설 위치와 관련해서, 안 제57조의 2는 규정 내용상 ‘차량의 운행 제한’ 및 ‘운행제한단속원’ 등을 규정한 제77조 다음에 신설하는 것이 타당하다고 보아서 수정의견을 제시하였습니다.

다음 명예과적감시원 명칭과 관련해서, 도로법상에는 ‘과적’이라는 개념이 없습니다. 그래서 ‘운행제한 위반’에 대한 감시이므로 ‘운행제한위반 명예감시원’으로 명칭을 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

다음, 8쪽입니다.

위촉 대상과 관련해서, 운행제한 차량과 관련된 이해당사자 외에 일정한 경력을 갖춘 일반 국민을 명예과적감시원으로 위촉할 수 있도록 추가할 필요가 있다고 보았습니다.

다음 업무 규정 보완과 관련해서, 명예감시원제도의 활성화 및 정책 변화에 따른 추가 업무를 위해서 개정안에 규정된 운행제한 위반 행위 감시, 홍보·계도 외에 건전한 화물운송 질서 확립을 위한 업무로서 대통령령으로 정하는 업무를 추가할 필요가 있다고 보았습니다.

다음, 명예감시원에 대한 불리한 처우 금지와 관련해서는 9쪽입니다.

개정안은 화주 등이 그 업무를 수행한 사실을 이유로 명예과적감시원에게 불리한 처우를 하지 못하도록 금지 의무를 부여하고 이를 위반한 화주 등을 형사처벌하도록 규정하고 있는데 이는 과잉 처벌의 소지가 있다고 보았습니다. 해서 지금 세 가지 대안을 제시하였습니다.

1안은 행정형벌을 과태료로 낮추는 것이고요, 2안 같은 경우에는 의무 규정은 그대로 두되 처벌 규정을 삭제하는 안입니다. 3안은 국토교통부에서 제시한 의견으로써 불리한 처우 금지 의무 규정 자체를 삭제하는 안입니다.

다음, 벌칙 적용 시 공무원 의제를 하고 있는데, 명예과적감시원에 대해서 뇌물 수수 등의 벌칙 적용 시 공무원으로 의제하는 것은 그 임무가 운행제한 위반 행위에 대한 감시·계도 활동에 국한되고 단속활동 등 공적 업무에 이르지 않는 점에서 과도한 측면이 있으므로 신중한 검토가 필요하다고 보았습니다.

다음 10쪽, 마지막으로 유사 입법례를 참고해서 도로관리청이 명예과적감시원에게 업무 수행에 필요한 경비의 일부를 지급할 수 있도록 법적 근거 마련이 필요하다고 보아 수정의견으로 제시하였습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 다음, 최정호 차관 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 수용합니다.

몇 가지 정부 입장을 말씀드리겠습니다.

먼저 7쪽에 있는 논의 사항 중에서 조문 신설 위치, 명예과적감시원의 명칭 변경은 전문위원 검토의견대로 수용합니다.

다음, 8쪽의 위촉 대상도 일정한 경력을 갖춘

일반 국민을 위축할 수 있도록 추가하는 것에 대해서 수용합니다.

다만 업무 규정 보완에 대해서는 다른 유사 명예감시원제도도 그렇고 그래서 행위의 감시와 홍보·계도를 다른 유사 입법례에도 이 사항만을 정하고 있기 때문에 대통령령으로 명예감시원의 성격상 추가로 정할 업무가 없기 때문에 이 조항은 삭제하는 것이 바람직하다고 생각합니다.

그리고 명예감시원에 대한 불리한 처우 금지도 다른 유사 입법례와 같이 또는 명예감시원의 역할과 기능상 이런 조문은 9쪽에 적시된 대로 민간의 자율적인 감시기능 강화라는 취지와 달리 갈등을 유발할 우려가 있기 때문에 3안대로 삭제하는 것이 바람직하다고 생각합니다.

그리고 벌칙 적용 시 공무원 의제도 명예감시원의 성격상 전문위원 검토의견대로 과도한 측면이 있다고 생각합니다.

이상입니다.

○**윤후덕 위원** 그런데 과적감시원을 왜 명예를 넣어요, 그냥 공무원을 더 늘리면 되지?

○**국토교통부제2차관 최정호** 지금 저희가 운행 제한차량감독이 있습니다. 단속원이 있습니다.

○**윤후덕 위원** 그러니까 그 인원을 대폭 늘리면 안 돼요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 그런데 명예는 보완하는 기능도 하고…… 이게 아마 화물연대 등 그런 화물자동차 종사자의 주문이 있는 것으로 알고 있습니다.

○**윤후덕 위원** 이게 적재중량에 관한 문제와 연결돼 있는 거잖아요. 그래서 단속을 좀 제대로 하자는 그런 취지에서 나오고 그에 필요한 인력을 이런 식으로 더 보충하자는 그런 취지로 나온 거잖아요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예. 현재도 저희가 명예과적단속원을 지금 86명을 위촉해서 활동하고 있습니다.

그래서 다른 유사 입법례와 같이 저희가 운행 제한차량의 단속을 좀 더 효과적으로 하자 이런 목적에서 하는 것인데, 그게 정말 명예감시원의 성격·기능·역할 이것을 벗어나서 과도한 책임과 또 과도한 행위를 하는 것에 대해서는 신중할 필요가 있다고 생각합니다.

○**소위원장 윤영일** 지금 차관계서 말씀해 주신 업무규정 보완 조항, 명예감시원에 대한 불리한 처우 금지 조항 그다음에 벌칙 적용 시 공무원

의제하는 그 조항에 대한 의견이 있었거든요.

그 부분에 대해서도 집중적으로 위원님들 말씀을 해 주시지요.

○**안호영 위원** 이게 홍보·계도 외에 건전한 화물운송 질서 확립을 위한 업무로서 대통령령으로 정하는 업무를 포함시킬 필요가 있는지 여부에 대해서, 그럴 필요가 없다고 그랬는데요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**안호영 위원** 이게 실제로 그렇게 홍보·계도 외에 다른 게 있을 수 없나요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 11페이지에 보시면, 현재 다른 명예감시원의 예가 있습니다마는 정말 명예감시원이기 때문에 기능이 그 정도…… 현재 그 이외에는 추가로 저희가 시행령에 달리 따로 정할 사유가 없어서 굳이 대통령령에 위임 근거를 둘 필요는 없다고 생각합니다.

○**함진규 위원** 이게 윤후덕 위원님이 얘기하신 대로 ‘명예’라는 말을 각 입법례에서 농수산물 품질관리법, 가축전염병 예방법, 낚시 관리 및 육성법…… 이게 ‘명예’라는 말을 이렇게 다 넣을 필요가 있어요, 접두어에다가?

이게 감시를 하면 하지 ‘명예’라는 말이 들어가면 두 가지 의미를 갖는다고 보거든요. 첫 번째는 정식 직원이 아닌 그냥 나이 든 사람들이 와서 대충 뭐 이렇게 할 수 있는, 실질적인 감시원의 역할을 한다기보다도 그냥 훈계하고 이런 의미를 갖는 것이고, 두 번째는 임금을 별로 안 줘도 그냥 파트타임으로 쓸 수 있는 것이고 이런 개념을…… 단속의 실효성 면에서 강도가 떨어지는, 이게 어떻게 보면 굉장히 중요한 것인데, ‘명예’라는 말을 이렇게 다 넣을 필요가 있나 하는 그런 생각이 들고……

그다음에 여기서 이유는 설명을 해 났지만 형법 357조 배임수증죄 같은 것으로 처벌이 가능하다고 그러는데, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 등등 이렇게 공무원에만 적용한다는 가중처벌 규정이 있고 등등 있는데……

굳이 그것을 구분할 필요가 있어요? 그것도 공무원은 여러 가지를 단속하기 때문에 그렇고 이것은 과적만 또는 가축이면 가축만, 낚시면 낚시만 하기 때문에 그렇다고 그 범위를 한정시켜서…… 김영란법도 통과돼 가지고 모든 것을 다 제한하고 있는데 이것도 좀 그런 의미에서 해석해서 보면 좀 그렇지 않아요? 상관없어요?

○**국토교통부제2차관 최정호** ‘명예’는 이제 공

무원이 아닌……

○**함진규 위원** 좌우지간 과적을 단속하다가 뇌물과 관련되든, 극히 적겠지만 이런 부분에 대해서 다른 처벌 규정이 있기 때문에 처벌하는 것 자체가 과도한 측면이 있다고 그렇게 얘기를 하는데, 저는 그것은 아니라고 보거든요. 그렇지 않아요?

그런 뉘앙스로 보면 과적 단속을 하다가…… 공개석상에서 얘기하기는 그렇지만 주차 단속하는 것도 한번 실질적으로 보세요, 영수증 발행하나. 지나가다 보면 대부분 또 선량하게 하는 사람도 있지만 그렇지 않은 경우도 허다해요. 우리가 말을 안 해서 그렇지.

그러니까 그런 부분들을 보면 이것을 투명하게 하려면 아예 그렇게 가 버리고 아니면 ‘명예’ 이런 것은 다 빼 버리고…… 감시원이면 감시원이 지 명예감시원은 뭐고, 좀 그런 생각 안 들어요? 하려면 제대로 해 버리고 안 하려면 그냥 놔둬 버리든가.

○**국토교통부제2차관 최정호** 공무원이 아닌 분들이…… 이게 실제 사업에 종사하시는 분들 이런 분들이 직접 자기들이 관리하는 업종에, 운행 현장에 직접 나가서 실태도 좀 보고 거기에 대한 감시 활동도 하고 홍보 활동도 하고 하면서 화물 운송의 건전한 발전을 도모할 수 있기 때문에……

○**함진규 위원** 그건 다 좋은데, 무슨 말인지 아는데……

○**국토교통부제2차관 최정호** 존중하는 의미에서 ‘명예’라는 표현을 저희가 하고 있고……

○**함진규 위원** 그러면 민간인이 이런 것을 감시원에 관계없이 자기들이 자체적으로 만들어서 해서 돈 받고 그러는 것은 처벌 안 하나요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 그것은 안 되지요.

○**함진규 위원** 그것 받아도 상관없다 이거예요, 자기들이 자체적으로 감시원이라고 만들어 가지고 하는 것에 대해서? 과적을 단속한다고 자체적으로 하잖아요. 예를 들면 그것은 그러면 돈을 받아도 상관없는 거예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 이 명예감시원은 단속기능은 하지 않습니다, 그것은 정부의 역할이고. 그래서 감시기능, 계도·홍보기능을 하기 때문에 또 거기에 과도한 책임을 부과하는 것도 비례에 맞지 않기 때문에……

○**함진규 위원** 과도한 책임이라기보다도 그것에

대해서 눈감아 주고 돈을 받는, 불법행위에 대해서 눈감아 준다는 게 문제가 있는 거지 뇌물 받는 것을 처벌하는 것 대상이 뭐가 됐든 간에 그것을 과도하다고 볼 수가 있나요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 뇌물 받는 것은 다른 형법이나 처벌 가능합니다.

담당과장이 좀 상세하게……

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 첨단도로 안전과장이 보충설명을 드려도 되겠습니까?

○**함진규 위원** 예, 해 보세요.

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 첨단도로 안전과장 백현식입니다.

명예단속원제도는 예전에 화물연대 파업을 하면서 이 제도가 만들어졌고요. 그다음에 명예감시원으로 위촉된 사람들은 민간인 신분으로서 단독으로 독단적으로 행동을 할 수는 없고 저희들이 운영하고 있는 단속요원과 더불어서 단속하는 업무에 같이해서 지도·계몽·홍보를 하고요, 그것에 대해서 감시하고 신고하고 할 수 있는 기능은 있습니다.

그렇지만 단속 권한은 가지고 있지 않기 때문에 거기에 대해서 공무원으로 의제에서 처벌하는 것은 과도하지 않느냐……

○**함진규 위원** 단속 권한이 없다고요?

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 단속 권한은 주지 않습니다.

○**함진규 위원** 그러면 뭐야? 감시만 하는 거야?

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 감시하고, 저희들과 같이 나가서 현장에서 그것들에 대해서 지도하고 홍보하고 이런 것들에 대해서 민간인 신분으로서 같이 지원하는 그러한 기능만 가지기 때문에 명예감시원입니다. 저희들이 운영하고 있는 인력은 별도로 따로 있습니다.

○**함진규 위원** 단속은 안 한다, 감시만 하지?

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 예, 그렇습니다.

○**황희 위원** 그러면 단속권은 없고 감시만 하는데 불이익은 받을 수 있잖아요, 화주로부터? 화주로부터 명예과적단속원이…… 갑을관계에 있잖아요, 그렇지요?

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 예.

○**황희 위원** 갑을관계에 있으면 당연히 그것 불이익을 받을 수 있지 않겠어요? 거기에 대한 적절한 대책이 있어야 되는 것 아니에요?

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 그 부분

도 사실은 정당한 사유로 인해서 단속원으로 위촉된 사람이 그 해당하는 화물운송의 업무나 이런 것으로부터 배제되거나 이럴 수도 있는데, 그런데 내가 단속원이기 때문에 불이익을 받았다고 해서 그것이 악용되고 또 쟁점화될 수 있기 때문에 그것들에 대해서는 신중한 검토가 필요하다는 입장에서 저희들이 의견을 제시한 겁니다.

○**황희 위원** 어떻게 보면 을이 갑을 단속하는 경우가 많잖아요. 단속이 아니라 감시하는 경우가 많잖아요, 그렇지요?

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 그러니까요. 그래서……

○**황희 위원** 그래서 신고했을 때 그로 인해 발생하는 문제들이 있는데 거기에 대한 적절한 대비책이 없으면 그냥 을이 당할 수밖에 없지요.

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 그 부분은 화주로 하여금 화물 적재에 대해서 관리할 수 있는 의무를 부과해야 된다는 조항이 뒤쪽 부분에 있어서 그 부분에 대해서도 저희들은……

대부분 이 법안 자체가 화물연대 측에서 의견을 제시해서 만들어졌거든요.

○**황희 위원** 그래서 제가 얘기하는 거예요. 화물연대 측에서 얘기했으면 을이 갑을 감시할 수 있는 유일한 통로인데, 그러면 예를 들어서 화물연대 사람들이 화주들을 감시했을 때 당연히 불이익을 받을 수 있는데 그런 것에 대한 안전장치가 없으면 이 법을 만들 이유가 없잖아요.

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 뒤에 ‘화주 등에게 관리하는 책임을 부여하자’라고 하는 부분에 대해서는 저희들이 화물위탁증 제도를 뒤서 그것을 가지고서, 누가 소위 말하는 과적—운행제한위반의 책임 그 상황을 유발했느냐를 가지고 저희들이 판단을 하겠다고 화물위탁증 제도를 만들어서 지금 운영 중에 있는데 그 부분에 대해서도 일부 화주들이 위탁중에 정확한 것을 명시하지 않고 해서 그것이 제대로 기능하지 않는 부분이 있다는 것이, 저희들이 의견을 들어서 그 부분에 대해서도 지금 현재 보완할 준비를 해야 되겠다……

○**황희 위원** 그렇지요, 뒤에 가면 법안이 또 있잖아요. 적재 그것에 대해서 화주에게 책임을 묻는 그거랑 같이 연결될 수 있는데 그래서 이것은……

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 그것하고

지금 말씀하시는 부분은 좀 다른데 이게 거기 가입해서 활동한 것만 가지고서 사업주가 부당한 처우를 해서는 안 된다, 그러니까 고용하고 있는 고용주 말하는 겁니다.

운송사업체에 소속돼 있는 화물운전자가 여기 명예단속원으로 됐을 때 그 운전사업주가 예를 들어서 근무를 태만하게 했거나 아니면 너보다는 다른 사람이 하는 게 좋겠다라고 해서 바꿨는데 그것으로 인해서 부당한 처우를 받았다고 그것을 악용하고 또 그것이 분쟁의 소지가 생길 수 있기 때문에 그것에 대해서 처우를 갖다가……

○**황희 위원** 그것은 사업주 입장만 얘기하시는 거지, 그것은 사업주 입장만 얘기하시는 거고.

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 그런 이유라고 그러면 다른……

○**황희 위원** 그러면 양쪽을 다 같이……

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 명예감시원을 둔 제도들에 대해서도 그런 것들을 보장하고 하는 것들이 있어야 되지……

○**황희 위원** 국장님 말씀하시는 것은…… 감시원이 을이고 화주가, 회사가 갑이잖아요?

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 예.

○**황희 위원** 그런데 감시원이 그것을 역으로 이용해 가지고 시비를 걸 거다라는 것만 걱정하지 이 감시원이, 화물연대 사람이 불이익을 받을 것이라는 걱정은 안 하시네요.

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 아니, 지금 명예감시원이라고 하는 것 자체가 그것을 업으로 하는 것이 아니고……

○**황희 위원** 물론이요, 업으로 안 하는데 불이익 받을까 봐 우려가 돼서 그래요.

○**국토교통부첨단도로안전과장 백현식** 그것에 대해서 업으로 하는 것이 아니고 자원봉사의 성격으로 해서 자기가 시간이 되고 여건이 될 때 나와서 저희들 원래 가지고 있는 단속요원들과 더불어서 홍보·지도의 역할을 하는 것인데 거기에 대해서 활동하는 것을 제한한다고 해서 그 사업장에 대해서, 정당한 사유로 제한할 수도 있는 부분을 그쪽에서는 또 반대로 활용할 수도 있는 부분까지 염두에 돼야 되지 않을까라는 취지에서 저희들은 신중하게 생각할 필요가 있다는 입장을 가지고 있습니다.

○**소위원장 윤영일** 이 부분 서로 좀 더 깊이 논의를 해야 될 필요가 있는 부분인데요. 그렇게 하시고요.

다음 항으로 넘어가지요.

20페이지인가요? 3항 고상근 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 고상근 20쪽 보고드리겠습니다.

아, 이 전체를 보류하신다고요?

지금 최인호 의원님 안 중에서 15쪽 이하 보고를 안 드렸거든요.

○소위원장 윤영일 15쪽?

○전문위원 고상근 예.

○소위원장 윤영일 잠깐만요.

○전문위원 고상근 두 가지 개정사항에 대해서 보고를 드려야 되는데…… 15쪽입니다.

○윤후덕 위원 그러면 이 도로법을 다 설명하고 그다음에 토론해요. 이게 연결돼 있잖아요.

○전문위원 고상근 2·3항을 한꺼번에 보고드리겠습니다.

○소위원장 윤영일 아니, 어차피 2항에 대해서는 조금 더 논의, 검토를 필요로 하는 부분이니까 넘어가고. 그렇게 하시는 게 안 좋겠어요?

(「다음에 해요」 하는 위원 있음)

그렇게 하십시오.

3항이요.

○전문위원 고상근 20쪽, 박찬우 의원님 대표발의안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 지난 1차 소위 때 논의가 되었던 것입니다. 개정 사항 중에서 여기 표시돼 있는 ‘어린이집 또는 유치원 출입 목적의 도로 사용에 대한 도로점용료 감면’ 이것에 대해서는 수용하는 것으로 저희가 합의를 하였고요.

다만 교통혼잡도로 개선사업 대상지역 확대 등 나머지 세 가지 개정 사항에 대해서는 계속 논의하기로 해서 소위에 계류시킨 바가 있습니다.

그런데 지금 발의하신 박찬우 의원실에서 기합의된 사항만이라도 대안에 반영시켜서 통과시켜 달라는 요청이 있었습니다. 그래서 오늘 심사안건으로 올린 것입니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 최정호 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○함진규 위원 이게 20페이지 하단 부분의 그 내용 포함되는 거예요? 교통혼잡도로 개선사업

대상지역을 인구 50만 명 이상으로 확대하는 것.

○전문위원 고상근 아닙니다. 도로점용료 감면 부분만 대안에 반영되는 거고요.

○함진규 위원 이것은 안 들어가는 거예요?

○전문위원 고상근 예, 그 밑의 세 가지 사항은 지난번에 계속 심사하기로 이렇게……

○함진규 위원 그러니까 이것 지금 심사하는 거냐고요, 지금?

○전문위원 고상근 아니, 오늘은 심사 안 하는 겁니다.

○정용기 위원 그런데 지금 박찬우……

○李憲昇 위원 의견 좀 낼게요.

○정용기 위원 먼저 하실래요?

○李憲昇 위원 예.

지난번에 우리 법안소위 할 때 예산 부담 때문에 기재부에서 반대 의견을 내 가지고 서로 미팅을 하기로 했잖아요?

○국토교통부제2차관 최정호 예.

○李憲昇 위원 미팅을 해 가지고 어떤 안이 나온 것으로 알고 있는데 거기에 대해서는 왜 보고를 안 하지요? 그냥 넘어가기보다는…… 서로 협의를 해 가지고 수정안이 나온 것으로 알고 있는데, 그렇지 않습니까?

기재부와 국토부가 서로 협의를 해 가지고 혼잡도로 개선사업 연구용역을 시행한 다음에 의결하는 것으로 하고, 교통혼잡도로 조사할 수 있는 법적 근거를 마련하는 것을 이 수정안에 넣자라고 이렇게 제의가 왔는데 국토부에서 이것 어떻게 합니까?

○국토교통부도로국장 김정렬 도로국장이 그동안의 협의 결과와 정리 상황을 보고드리겠습니다.

기재부하고 협의한 결과 이게 인구 30만 이상, 50만 이상 또는 70만 이상까지 나왔는데 이것은 아직 협의를 안 돼 가지고요, 그래서 일단은 용역을 해서 이것은 최종적인 결론을 내자 기재부하고 여기까지 합의를 했고요.

그 대신에 이번 개정안에서는 용역까지는 하지 말고, 이 규정안을 박찬우 의원님 발의안대로 50만으로 개정할지 여부는 앞으로 용역해서 정리를 해서 수개월 후에 결정하자 그렇게 합의를 했습니다.

○李憲昇 위원 여기 보니까 ‘수정 건의안’ 해 가지고 ‘국토교통부장관은 지방자치법 제175조에서 규정한 인구 50만 이상 대도시의 주요 간선도로

에 대하여 5년마다 교통혼잡 실태 등을 조사할 수 있다' 이 조항을 신설하는 것에 대해서는 국토부 의견 어떻습니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 저희 이 수정의견에 대해서는 수용합니다.

○**李憲昇 위원** 수용합니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**김성태 위원** 그러면 됐네.

○**정용기 위원** 이렇게 수정의견으로 해야 될 필요성을 박찬우 의원이 굉장히 강하게 지금 얘기를 하고 있고, 본 위원도 보면 이렇게 해서 이번에 할 필요가 있다고 생각이 되고 국토부에서도 이번에 동의를 하는 것 같던데요.

○**함진규 위원** 잠깐만, 그게 댜날 뭐 기준으로 삼을 때 30만이니 40만이니 50만이니…… 그 50만으로 끊은 이유가 뭐예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 금방 말씀드린 대로 대도시의 개념 정의를 지방자치법에 정하고 있는데 50만으로 돼 있습니다.

○**함진규 위원** 이것 40만으로 내리면 안 돼요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 그것은 지방자치법……

○**함진규 위원** 아니, 40만이나 50만이나 그게 그거지.

이게 대도시 개념을 그렇게 규정지어 났는지는 모르지만 지방에 따라서는 인구가 20만, 30만 돼도 굉장히 혼잡한 지역이 있어요. 그런데 인구만 50만이라고 하는 그 기준이 뭐냐 이거예요?

그런 개념에 그렇게 하면 안 돼요. 실질적으로 지역에서 인구 10만, 20만이라 하더라도 굉장히 혼잡한 지역이, 경우에 따라서는 있을 수 있어요. 포괄적으로 그냥 인구 50만, 100만 이렇게 잡는 것보다도 실질적으로 그런 단서조항을 두든 뭐를 두든 말이에요.

이게 목적이 뭐예요, 목적이? 교통혼잡을 해소하기 위한 것 아니예요. 그러면 단서조항을 넣든 해야지…… 그 50이라는 게 기준이 뭐냐고? 그런 개념 하나 때문에 실질적으로 엄청 혼잡한 지역은 인구가 이것보다…… 우리 시흥시가 그래서 그러는 게 아니고, 우리도 조금 있으면 50만이 넘어요. 저는 이것 통과시켜도 거기에 해당이 될 수는 있지만…… 파주가 됐든 어디가 됐든 다른 지역도 마찬가지로요, 서울시도 마찬가지고. 실질적으로 혼잡에 대한 해소에 그 포인트를 뒤서 한다고 그러면 그런 단서조항을 두든가, 법의

효과를 발휘할 수 있는 그런 것을 생각해야지 무조건 여기서 '예' '예' 그러다가…… 제 생각에는 그것은 아닌 것 같은데요.

답변 좀 해 봐요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 옳으신 지적입니다. 지방자치법이란 법도 있고 해서 법 간의 연계도 중요하다고 생각되고, 특히 이 제8조의 이름이 '대도시권'으로 이렇게 돼 있고 해서 지방자치법을 준용하는 것이 현재는 맞다고 보고요.

말씀드린 대로 지금 연구용역을 하기 때문에 그 과정에서 대도시 혼잡도로의 개념 정의를 어디까지 확대할 건지 등등에 대해서는 저희가 면밀하게 검토해서 다시 보고를 드리겠습니다.

○**소위원장 윤영일** 그 부분 특별한 이의가 더 없으시지 않아요?

(「예」 하는 위원 있음)

그렇게 하십시오.

그러면 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

○**윤후덕 위원** 아니요, 아니요, 이것 의결하면 안 되지요. 앞의 이게 같은 법이기 때문에 도로법은……

○**소위원장 윤영일** 아니, 그래서 아까 2항에 대해서는 좀 더 논의를 하기로 하고, 1항·3항은 의결해도 되지 않습니까?

○**윤후덕 위원** 의결하면 2항 이 최인호 의원안은 아예 죽어버려요.

○**李憲昇 위원** 아니아니, 보류 계속……

○**소위원장 윤영일** 예, 계속 계류하는 거니까요.

○**윤후덕 위원** 이번 회기에 죽는다니까. 그러니까 더 토론해 봐요.

○**소위원장 윤영일** 아니, 어차피 2항은 더 논의……

○**李憲昇 위원** 1·2·3항이 다른 안이거든, 법안이. 같은 도로법이지만 2항은 보류이고 1항·3항은 통과시키자는 거예요.

○**윤후덕 위원** 아니아니, 아니야. 최인호 의원안이…… 최 위원이 워낙 급성폐렴이 와 가지고 지금 못 오고 있는데 조금 있으면 올 수도 있어요. 이것은 좀 기다려 봅시다. 지금 이것을 의결해 버리면 이번 회기에……

○**소위원장 윤영일** 아니, 그러니까 2항에 대해서는 계속 심사를 하는 것으로 하겠다니까요. 2항에 대해서는 보류하겠습니다.

○**김성태 위원** 보류, 그러니까 오늘 소위에서

보류.

○**윤후덕 위원** 아니, 오늘 소위에서 보류하면 다음 회기로 가버리잖아요.

○**김성태 위원** 아니, 오늘 소위에서 보류라니깐요. 이따 회의에라도……

○**윤후덕 위원** 앞의 다른 의원님 안들도 일단 여기서 의결하지 말고 다음 법으로 넘어가자고요.

○**김성태 위원** 된 것은 된 것대로 해야지.

○**李憲昇 위원** 다른 거라니깐요.

○**윤후덕 위원** 예?

○**李憲昇 위원** 다른 거예요.

○**함진규 위원** 된 것은 제동 걸지마요.

○**소위원장 윤영일** 예, 된 것은……

○**윤후덕 위원** 도로법에 대해서는 전체를 일단 보류해 봅시다.

○**소위원장 윤영일** 아니, 1항·3항에 대해서는 논의를 거쳤고 충분한 의견을 수렴했잖아요?

○**윤후덕 위원** 위원장님, 그것은 의견 접근을 해 놓은 것으로 하고 이 법에 대한 의결은 일단 보류해 달라는 얘기입니다.

○**李憲昇 위원** 아니, 1·2·3항 안이 다르잖아요. 1항·3항은 통과하고 2항은 나중에 오시면 다시, 오늘 중이라도 계속 논의할 수 있고. 자칫 잘못하면 통과 안 될 수가 있으니까요.

○**함진규 위원** 그래, 그래.

몇 항이 통과된 거라고?

○**李憲昇 위원** 1항·3항.

○**윤후덕 위원** 도로법에 최인호 의원안이 세 가지의 내용을 가지고 있잖아요. 세 가지가 넘네. 명예과적감시원 제도 운영하고 뒤에 운행제한 대상 차량 범위 확대 및 법률에 직접 규정 이렇게 있고, 화주 등에 대한 확인·관리의무 부여 및 위반 시 과태료 부과안도 있고. 이 내용들은 토론도 안 한 것 아닙니까?

○**소위원장 윤영일** 그러니까 최인호 위원님이 조금 늦으시거든요. 그러면 일단은 보류를 했다가, 우선 4항부터 다시 심의를 하고 그때 좀 논의를 거쳐서 의결하든지 이렇게 하도록 하겠습니까. 그렇게 하시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 4항으로 넘어가겠습니다.

○**함진규 위원** 위원장이 왜 물려서서.

○**소위원장 윤영일** 예?

○**李憲昇 위원** 이래 가지고 어떻게 법을 통과시

킵니까? 된 것은 하고, 2항은 나중에 오시면 추가로 하면 되지. 의결정족수가 됐을 때 통과시키고…… 그것 문제가 없잖아요, 1항·3항 먼저 하는데.

○**윤후덕 위원** 잠깐 정회 요청합니다. 우리 당 위원, 협의 좀 합시다.

같은 법은 한 회기에 한 번밖에 통과가 안 돼요. 더 쟁점이 있는 법에 대해서 지금 논의를 완료하지 못하고, 같은 법의 다른 내용을 가지고 지금 의결해 버리면 다음 회기에서는 다시 논의할 수 있지만 이번 회기에서 최인호 의원안에 대해서는 수정이든 원안이든 법을 통과시킬 수 없게 돼 버리는 거예요.

그리고 제가 더 정확하게 말씀드리면, 최인호 의원이 낸 이 도로교통법 개정안은 또 논의해야 할 오늘의 과제 중에 화물자동차법 개정안하고 사실은 연계가 돼 있습니다. 그래서 뒤의 것도 다 논의하고 최종적으로 협의를 해야 되는 그러한 성격이 있어요. 그래서 제가 말씀을 드립니다.

○**함진규 위원** 된 것 통과시키고……

○**윤후덕 위원** 아니, 된 게 아니라……

○**李憲昇 위원** 이번 안건은 1·2·3항이 다 별개 아닙니까? 1항·3항하고 나서 만약에 나중에라도 오시면, 추후에라도 2항을 우리가 계속해서 추가로 논의할 수 있는 것 아닙니까?

조서관, 어떻습니까?

○**소위원장 윤영일** 저도 그런 생각으로 지금 말씀을 드린 건데 위원님들 더 의견 말씀해 주세요.

○**함진규 위원** 동의해요, 위원장 말에 동의한다고.

○**윤후덕 위원** 아니요, 저도 간사해 봤습니다.

○**함진규 위원** 아니, 통과시킨 것은 통과시키고 나머지는 오면 하지 왜 남의 것 발목을 잡아요.

○**윤후덕 위원** 그렇게 되면, 최인호 의원안은 이번 회기 내에 다시 토론 기회가 없으면 다음 회기로 넘어가요.

○**李憲昇 위원** 아니, 어차피……

○**윤후덕 위원** 제가 더 염려하는 것은 이게 화물자동차 운수법하고 연계돼 있기 때문에 뒤의 법에 대한 논의까지 합쳐져서 판단을 해야 됩니다.

○**소위원장 윤영일** 아니요, 지금 오시고 있는 중이라고 그러니까요……

○**함진규 위원** 오면 해, 오면 해.

○소위원장 윤영일 오시고 있는 중이라고 그러니까 그렇게 해서 하도록 하겠습니다.

○윤후덕 위원 뭘 그걸 못 기다려요, 오는 사람을.

○李憲昇 위원 기다리기는 기다리는데, 그러면 2항 법안이 오늘 처리가 안 되면 1항·3항도 통과가 안 되는 겁니까? 그것은 아니잖아요.

○윤후덕 위원 아니, 그것은 최종적으로 협의해서 판단하자는 얘기이지……

○李憲昇 위원 그래서 1항·3항 먼저 하고 2항 나중에 오시면 추가로 논의……

○윤후덕 위원 아니, 그러니까 1항하고 3항은 합의에 이르렀다라는 소위의 의견 접근을 간사가 표명하시면 되는 겁니다.

○소위원장 윤영일 윤 위원님, 잠깐만요.

지금 당사자인 최인호 위원님이 오고 계시니까 그때 논의를 하기로 하고, 우선 4항으로 넘어가겠습니다.

4. 유료도로법 일부개정법률안(정부 제출)

(10시45분)

○소위원장 윤영일 고상근 전문위원 보고해 주세요.

○전문위원 고상근 23쪽 보고드리겠습니다.

유료도로법 개정안입니다.

이 개정안은 유료도로관리권자 등이 업무를 위하여 필요한 경우 개인정보를 요청하고 요청받은 기관은 개인정보를 제공하도록 법적 근거를 마련한 것으로서 유료도로법에 유료도로관리권자 등이 개인정보를 요청하고 제공받을 수 있는 법적 근거를 명확히 규정함으로써 법적 미비점을 보완한다는 측면에서 필요한 조치로 보여집니다.

다음 24쪽입니다.

하단에 논의사항으로 대체토론 과정에서 개인정보의 범위가 과도하기 때문에 이를 조정할 필요가 있고 개인정보 주체의 정보제공 동의 절차를 명시할 필요가 있다는 지적이 있었습니다.

그리고 법문 표현을 명확히 하기 위해서 일부 자구수정이 필요하다고 보아 수정의견으로 제시하였습니다.

이상입니다.

○함진규 위원 가만 있어봐, 이것 한 말씀 드릴게요.

○소위원장 윤영일 아니요, 잠깐만. 정부 측 의

견도 좀 듣고 하시지요.

○함진규 위원 뭘 의견을 들어요, 여기 다 있는데?

○소위원장 윤영일 최정호 차관, 정부 측 의견……

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 그러면 위원님들 말씀해 주세요.

○함진규 위원 이게 말이에요, 유료도로관리권자가 개인정보 요청을 해서 요청받은 기관이 개인정보를 제공할 수 있는 법적 근거를, 24페이지 한번 봐 봐요.

개정안 내용에 이름, 주민등록번호, 외국인인 경우 외국인등록번호 및 주소, 차량의 색상, 차명 오만 것을 다 하는데, 3번에 자동차와 관련된 압류사항 등등 이런 것은 가능한데, 이것 남용의 문제 한번 생각해 봤어요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 저희도……

○함진규 위원 남용에 관한 문제 관리를, 대안을 생각 안 하고 이름이나 주민등록번호 오만 것을 다 제공한다고 그러는데 개인 프라이버시 침해 생각해 봤나요? 이것 말고도 여러 가지 방법이 있을 수가 있는데, 차량에 대한 이런 것은 선별적으로 할 수 있는데 굳이 유료도로관리권자가 개인정보를 요청한다 그래서, 물론 필요한 경우에 꼭 한정적으로 사용한다면 상당히 효율적이고 범죄혐의자나 불법행위자를 잡아내는 데는 굉장히 좋을 수가 있어요.

지금 이것 없으면 나머지 작동을 못 하나요? 예를 들어서 대포차라든가 불법행위 차량들은 다 등록이 돼 있어서 그것으로 찍잖아요. 그렇지요, 찍지요?

○국토교통부제2차관 최정호 그렇습니다.

○함진규 위원 다 단속이 되잖아요. 그러면 그 차에 한정돼 가지고 개인정보를 요구하든가 해서 범죄혐의가 있는 차에 한정해서 그런 것을 지금도 하고 있는데 단순히 지나가는 저 차가 의심된다고 그래서 그렇게 해 가지고 남용의 문제를 어떻게 할 거예요? 한번 답변해 봐요.

○국토교통부도로정책과장 강희업 도로정책과장 보고드리겠습니다.

저희가 이번에 이것을 정부안으로 넣게 된 것이 금방 위원님이 ‘남용될 우려가 있지 않겠느냐?’ 이렇게 말씀하셨는데 저희가 크게 구분을 해서 장애인이라든지 그런 통행료 감면의 목적으

로 정보를 획득합니다. 또 하나는 미납통행료를 징수하기 위해서, 크게 두 가지로 되거든요.

그렇기 때문에 저희가 지금까지는 이름이라든지 주민등록번호라든지 이런 것으로 거의 처리하고요, 그런 것들이 제대로 안 됐을 때 색상이라든지 차명이라든지 이런 쪽으로 보완적으로 하기 때문에 굉장히 한정적으로 정보를 운용하고 있습니다.

○**함진규 위원** 자, 보세요.

미납통행료 징수라는 게 도로바닥 다니면서 대포차마냥 수백만, 수천만 대 중에서 몇 대, 몇십대는 상습적으로 안 내는 사람이 있지만 그것은 여러분이 금방 파악할 수가 있어요. 내가 국토위에 계속 6년차 있으면서 보면 그런 경우가 있어요. 빈대 잡으려다 뭐 하는 식으로 일반 통상적인 차량이 미납액수가 얼마나 된다고, 별도의 규정으로 미납통행료를 징수하든가 그런 절차를 밟아야지 의심된다 그래서 불특정다수…… 똑같은 차가 얼마나 많아요, 유사한 차가? 차량번호 비슷한 것, 빨간 거면 빨간 것에 대한 유사한 차가 얼마나 많은데 그것 미납통행료를 받기 위해서 그렇게 개인정보를 다 요청해서 한다는 게……

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 저희……

○**함진규 위원** 들어 봐요.

미납통행료 받기 위해서 몇 푼이나 된다고 그 것을……

○**국토교통부도로국장 김정렬** 위원님, 미납차량에 대해서만 받는 겁니다.

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 그렇습니다. 한정적으로 받습니다.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 다 받는 게 아니고, 여기 조문 21조에 나와 있듯이 강제징수의 대상자……

○**함진규 위원** 봐 봐요. 행정편의를 위해서, 여러분들이 쉽게 미납통행료 징수하기 위해서……

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그것 안 내고……

○**함진규 위원** 들어 봐.

아무리 미납차량을 대상으로 한다고 하지만 그 금액이 얼마나 된다고, 다른 절차가 있잖아요. 그 절차에 의해서 압류를 하든 매각을 하든 방법을 밟을 수 있는데 그것을 행정 편의적으로 지나가는 것, 그것은 제가 볼 때는 아닌 것 같은데……

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 위원님, 저희가 미납차량이 확정되어야만 어느 주소를 가서 압류를 하거나…… 이런 목적을 위해서 하는 겁

니다.

○**함진규 위원** 그런 절차를 밟으면 되지.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그 절차를 밟으려고 하니까 이 규정이 필요하다는 겁니다.

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 그러니까요. 밟으려니까 이 정보가 필요하다는 애깁니다.

○**함진규 위원** 개인정보를 다 달라는 게 그런 것 아니에요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 미납하고 도망간 차량에 대해서만 한정되는 거고 현재도 받기는 받아요. 뭐로 받냐면 개인정보 보호법의 일반규정에 의해서 첫 번째 하나 받고, 두 번째는 자동차관리법에 등록이나 검사 대상 차량이……

○**함진규 위원** 내가 이 소리를 왜 하나면요, 여러분들 경험이 있겠지만 플러스카드 있잖아요. 그것을 갖고 톨게이트를 나가는데 보통 사람들이 거기에 얼마가 들어 있는지 통상 다니는 사람은 음성으로 나오기 때문에 알아요. 10만 원이 남았으니, 5만 원이 남았으니 알지만 자주 다니는 사람들이 아닌 일반인의 경우에는 지나갈 때 금액이 부족한 경우가 있을 수가 있어요, 지방 갔다가. 몇백 원이 부족하거나 이런 경우가 있단 말이에요. 이것을 내려고 그래도 어떻게 내는 방법을, 거기서는 또 안 받아. 미납의 금액이지만 그런 불합리한 경우도 상당수가 있다고. 그것을 미납이라는 이유 때문에 무조건 다 이런 식으로 한다는 것은 좀 문제가 있지.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그런 경우는, 지금 위원님 말씀대로 안 내고 지나가 가지고 한 경우는 거기서 내려면 이제 바로 낼 수 있고, 시스템이……

○**함진규 위원** 안 받는 데가 있다니까.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 아니, 고쳤습니다. 다 고쳐서 지금은 전국이 다 되고요. 이것의 경우에는 안 내고 나간 경우에 그 차량에 대해서만…… 그것을 알아야, 주소를 알아야 통보를 하고 어찌고 처리를 할 것 아닙니까?

○**함진규 위원** 차량번호에, 자동차등록업무 조회하면 다 나오는데 무슨 소리야?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 그 조회를 위해서 하는 겁니다. 저희가 정보를 안 갖고 있기 때문에……

○**국토교통부도로국장 김정렬** 현재는 우리가 그 조회 자체를 못 하는 거지요, 법적 근거가 없기 때문에.

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 차량번호와 이름이나 주소를……

○**함진규 위원** 여러분들이 그러면 집에다가, 내가 안 내고 오면 바로 문자 오는 것은 뭐 때문에 오는 거예요? 내가 예를 들어서 여주 톨게이트를 나갈 때 잔액이 부족했는데 내 것에 문자가 바로 떠, 거기 돈 안 났다고. 그것은 그러면 뭐로 조회하는 거예요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 아니, 그것은 위원님이 교통카드를 등록할 때 거기 등록된 게 있는 거고요, 현재도 받고는 있다는 거지요. 왜 받고 있냐면 자동차관리법에 의해서 일부 받고 있는데 그 자동차관리법에 의해서 받고 있는 그 조문이 조금 논란의 소지가 있을 수가 있기 때문에 도로법에 명확히 목적을 정하려는 겁니다.

○**함진규 위원** 좌우지간 그러면 미납통행료 받기 위해서 신상정보 다 줄 때 이런 침해의 소지는 없는 거예요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그것은 없습니다.

○**함진규 위원** 장담할 수 있어요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 예.

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 예, 다 절차를 거쳤습니다.

그리고 이번에 여기서 우리가 하는 것이 추가적인 정보를 구하기 위해서 법을 개정하는 게 아니고요, 유료도로법에 명확히 그 근거만을 두자는 얘깁니다, 그간에 해 왔던 것들을.

○**함진규 위원** 전문위원 검토한 것은 여기 개인정보 범위가 과도하기 때문에 조정할 필요가 있다고 저거를 했는데……

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 그것은 조정식 위원장님께서 이런 우려가 있지 않겠느냐 해서, 정보나 이런 것을 좀 줄여야 되지 않느냐 이런 지적을 해 주셔서 저희가 그렇지 않습니다라는 것을 오늘 말씀드리는 겁니다.

○**황희 위원** 그런데 유료도로 관리권자가 꼭 공공은 아니잖아요? 일반 개인법인도 있는 거지요, 사적인 민자?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 예, 민자법인도 지금 운영하고 있습니다.

○**황희 위원** 그런 부분이 우려되는 것 아니에요? 공공에서 하면 그나마도 괜찮은데 민자도로 관리권자한테 주면 일반 사업자들한테 다 넘어가는 거잖아요?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 그래서 그런

것은 지자체에 의뢰해서 하고 있습니다, 민자도로의 경우에는.

○**황희 위원** 민자도로 관리권자는 여기 저촉이 안 되는 거예요? 이 법에 해당이 안 되는 겁니까?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 해당은 되는데 이것을 가지고 지자체……

○**황희 위원** 해당되면 똑같은 얘가지.

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 이런 징수업무나 이런 것을 지자체에 의뢰해서 받는다는 얘깁니다, 미납통행료 이런 것을. 행정관청이기 때문에 지자체에 의뢰해서 하고 있습니다.

○**황희 위원** 민자도로 관리권자는 지자체에 의뢰한다, 이런 개인정보를?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 예, 그렇습니다.

○**황희 위원** 제가 얘기하는 것은 개인정보를 그렇게 민자사업자가 계속 마음대로 수집할 수 있는 것에 대해서 우려가 되는 거지요.

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 그래서 그런 미납통행료 징수업무를 직접 하지 않고요, 지자체에 의뢰를……

○**황희 위원** 미납되는 비율이 어느 정도 돼요?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 저희가 매년 통행료 징수 수입이 3조 7000억 원 정도 됩니다. 그중에 미납통행료가 매년 한 200억 원 정도 발생하고 있습니다.

○**황희 위원** 3조 7000억에서 200억 원 하려고……

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그런데 어떤 사람의 경우에는 상습적으로 계속 안 내고 다니는 사람이 너무 많아요.

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 그런데 이런 부분들이 적절한 제어장치가 없으면 완전히 만연될 수 있는 우려가 또 있으니까……

○**안호영 위원** 제가 한번 여쭙 볼게요.

현재는 그러면 미납통행료 같은 것 못 받나요, 이게 없으면?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 아닙니다. 지금도 할 수 있습니다. 지금도 하고 있습니다.

○**안호영 위원** 그런데 뭐 굳이……

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그러니까 아까 제가 말씀드렸듯이 현재도 안 내고 통과한 차량에 대해서 정보를 받고 있습니다. 받고 있는데 현재는 뭐로 받고 있냐면 개인정보 보호법의 일반규

정하고 그중에 일부 동의하지 않은 경우에 자동차관리법에 있는 규정을 조금 확대 해석해서 받고 있습니다.

그런데 그 확대 해석하는 것이 요새 개인정보 규정이랑 이런 것들이 엄격히 해석하는 추세로 가기 때문에 그것으로 우리가 계속 받게 되면 법적 논란이 생길 수가 있기 때문에 그 조문을 명확히 해서 이번에 유료도로법 개정안에 집어넣으려는 것입니다. 현재도 받고는 있습니다.

○함진규 위원 제가 늘상 말씀드리는데요, 이것을 관련법을 정비하든가 해 가지고 이 사람이 자동차에 한정되지 않고 집을 산다든가 여러 가지가 있잖아요. 그것을 연계시키란 말이에요. 그래서 언젠가는 걸려들게 만들란 말이에요. 공동연대를 할 수 있잖아요, 법 테두리 내에서. 이것을 자동차에 한정하지 말고 집을 산다든가 세금을 낸다든가 뭐 감면을 받는다든가 주민등록등본을 떼는 거예요. 그런 식으로 해서, 이 사람이 사회생활하면서 어떤 것에는 안 걸리겠습니까? 그런 것에 초점을 좀 두란 말이에요.

○안호영 위원 그리고 하나 더 여쭙 보면 불가피한 경우라고 하는 게 어떤 걸 얘기하는 거예요?

○국토교통부도로국장 김정렬 제가 다시 한번 보충설명 드리면 현재의 경우도 받고 있는데요, 현재는 어떻게 받고 있냐면 자동차관리법 69조에 ‘자동차관리업무를 효율적으로 수행하는 데 지장이 없고 자동차 소유자 등의 사생활의 비밀과 자유를 침해하지 않는 경우 정보 제공을 국토부장관이 승인할 수 있다’ 이래 가지고 국토부장관의 승인을 받아서 하고 있는데 여기의 경우는 두 가지인 거지요.

절차가 승인이라는 절차가 하나 있고, 첫 번째는 목적이 ‘자동차관리업무를 효율적으로 수행하는 데 지장이 없는’ 이런 내용인데 자동차관리법에 의한 자동차관리업무라는 것이 자동차의 등록·매매·정비·폐차를 말합니다. 그렇기 때문에 통행을 했는데 통행료를 안 냈을 때 받을 근거로 이게 약한 거지요. 그래서 현재로서는 편법으로 받고 있는 상황이기 때문에 저희가 적법하게, 확실하게 법을 정비하기 위해서 유료도로법 개정안을 이렇게 낸 겁니다.

그리고 이 내용 자체는 전혀 개인정보 비밀 침해의 우려는 없고 통행료를 미납한 자에 한해서

제한적으로 차량번호하고 주소하고 주민등록번호하고 이런 것을 확보해 가지고 절차를 밟겠다는 거기 때문에, 그리고 관리 자체를 저희가 정보를 받은 자는 확실하게 관리하도록 개인정보 보호법의 일반규정에 의해서 통제를 받습니다.

○함진규 위원 그러면 이것 금액 제한은 없어요? 미납을 얼마 기준으로 해서 개인정보 요청하고 이런 하한선이나 상한선……

○국토교통부도로국장 김정렬 그 기준은 현재는 없습니다.

○국토교통부도로정책과장 강희업 법에는 돼 있지 않습니다마는 도로공사 같은 경우 상습 체납이 20회 이상의 경우에는 그렇게 관례적으로 운영하고 있습니다. 그러니까 모두 다 해당된다기 보다는 관례적으로……

○황희 위원 그러면 그런 기준을 오히려 붙이는 게 낫지 않아요? ‘상습 체납 얼마 이상·하에서 그렇게 한다’ 예를 들어서 한 200~300원 해도 그냥 바로 신청하는 것 아니에요, 그렇지요? 일률적으로?

○국토교통부도로정책과장 강희업 그런데 위원님, 이것은 하나의 절차를 거치기 위한 겁니다. 우리가 세금을 안 내더라도 일단은 일차로 독촉장이란지 이런 절차를 밟아주고 자발적으로 낼 수 있게끔 해 놓고……

○황희 위원 그런데 이런 개인정보 같은 것은 한 번 작게 열어놓기 시작하면 건잡을 수 없이 열어져요. 그래서 그러는 거예요.

○국토교통부도로정책과장 강희업 위원님, 이 부분은 저희가 개인정보 보호법에 따라서 엄격하게 관리하고 있고 그 근거도 있습니다. 다만 도로국장이 아까 말씀드린 것처럼 이런 부분들이 산재해 있는 부분이 있고 일부 명확하지 않은 부분이 있기 때문에 관련법에 명확하게 두자는 그런 뜻이고요, 과거하고 지금하고 달라지는 게 아무 것도 없습니다. 정보가 더 늘어나거나 이런 것은 전혀 없습니다.

○함진규 위원 이것을 지금 여러 위원님들이 지적하기 때문이에요, 우리가 이것을 하지 말라는 게 아니고 세금을, 공동사회에서 상습성이라는 게 붙어 버리면 그것 좋은 건 아니에요, 솔직히 말씀해서. 그렇지만 너무 과도하게, 말이 20번이지만 금액이 몇백 원씩 돼서 몇천 원, 몇만 원 되지도 않는 것을 가지고 개인정보 요청하는 것은 좀 과도한 측면이 있는 거예요. 조정식 위원이

괜히 얘기한 게 아닐 것으로 생각이 들고, 그렇기 때문에 이것을 한번 검토해서 위원들이 이론의 여지가 없이 여러분이 공적 목적을 달성할 수 있는 합리적인 안을 제출해 보라고.

이런 식으로 해서 몇천 원, 몇만 원 되지도 않는 것을 개인정보 다 달라고 그러면, 물론 그 행위 자체는 굉장히 질서를 안 지키고 통행료를 위반한다는 불법행위는 있지만 그렇다 그래서 그것 얼마 되지도 않는 것을 가지고 이렇게 한다는 것은 좀 문제가 있다고 생각 안 해요? 우리도 그냥 눈감아 버리고 통과시키면 좋지만 그것은 아니잖아.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 앞으로는 스마트 톨링이 되기 때문에 사실상 창구 자체도 없어지고요, 그냥 통과하는 시스템으로 가는 상황인데다가 그다음에 오히려 위원님 말씀에 일리…… 개인정보를 보호하는 취지 자체에는 저는 전적으로 동의합니다.

동의하지만, 예를 들어서 무슨 기준을 뒤 가지고, ‘상습 체납자의 경우에만 그렇게 한다’ 이렇게 두게 되면 그걸 역이용하는 사람이 또 더 나올 겁니다, 저희가 볼 때 당연히. 몇 회 이상·이하까지는 막말로 그냥 날아도 된다더라, 이렇게 되는 거지요.

현재 우리가 정보를 안 받는 게 아니고, 받아 가지고 처리를 탁탁 하고 있기 때문에 미납률이 적은 거지, 예를 들어서 법에 명확하게 상습 체납자의 경우에만 정보를 받아서 추징한다, 이렇게 한 번만 소문이 나면 오히려 불법행위가 일반화될 우려가 있기 때문에 이 경우에는…… 또 지금까지도 저희가 그 정보를 다 관리해 왔습니다.

○**함진규 위원** 제가 여기서 할 소리는 아니지만, 오늘 대정부질문 하면서 할 소리인데 전화번호를 20년 썼는데 전화받고 전화번호를 다 바꿔 버렸어요. 일을 못 하겠어요, 얼마나 욕을 많이 하는지. 지금 바꿔 버렸다니까?

마찬가지로 개인정보라는 것은 그만큼 굉장히 실질적인 면도 있지만 또 불합리한 것도 있어요. 그래서 내가 볼 때는 그 목적은 이해하지만 개인의 신상정보는 굉장히 중요한 거기 때문에…… 선의의 목적을 가지고 해 줘도 그게 남용될, 그 자료가 어디로 흘러가든지 모르는 거 아니에요? 나는 그런 부분도 한번 생각했으면 하는 생각으로 말씀드린 거예요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 위원님, 위원장

님……

○**소위원장 윤영일** 잠깐만요, 정부 측에서 지금 개인정보 보호법을 과도하게 침해하거나 위반하는 사례는 없다고 확신하는 거예요?

○**국토교통부도로정책과장 강희업** 확신하고 있습니다.

○**국토교통부제2차관 최정호** 28쪽과 29쪽에 보시면, 개인정보 보호법 제18조에 ‘범위를 초과하여 이용하거나 제3자에게 제공하여서는 아니 된다’ 그다음에 29쪽의 19조에도 이런 조항이 있어서 이것은 당연히 지켜야 되는 기본 조항이기 때문에 여기에 당연히 따라야 되고요. 그런 사항이 우려가 되는 면에 저희가 인식을 같이하고, 그래서 필요하다면 이 유료도로법에 제18조와 19조의 관련 조항을 같이 규정하는 것도 개인정보 보호를 할 수 있는 방법이 아닐까 생각합니다. 그렇게 해서 통과시켜 주시면 고맙겠습니다.

○**황희 위원** 개인정보라는 것은요, 관리권자가 지키는 것도 중요하지만 은행이라든가 모든 파일이 유출되고 이런 것들 많이 봤을 거예요. 이런 것들을 우려하는 거지요.

실제 최근에 보면 은행이라든가 통신사 이런 데서 대량으로 유출되고 이런 사례들이 많잖아요? 그래서 개인정보가 유출될 수 있는 범위가 당연히 계속 지속적으로 확대되는 거지요, 일반 개인 사업자, 민자 관리권자까지. 이런 것들이 우려가 되는 거지요. 아무래도 민자 관리권자는 일반 공공이 개인정보를 관리하는 것보다 그 정도가 떨어질 가능성이 있거든요.

○**안호영 위원** 그렇긴 한데 어쨌든 정보를 보관하고 처리하는 업자가 그것을 부정한 방법으로 유통시키면, 유출하면 개인정보 관련법에 의해서 처벌되는 조항이 있으니까……

○**함진규 위원** 처벌은 뭘 처벌해요? 우리도 핸드폰 나간 것 말로만 고발하고 처벌하지……

○**안호영 위원** 아니, 처벌돼요.

○**소위원장 윤영일** 어찌 됐든 위원님들의 반대 토론도 있으시고 이렇게 의견이 있으시고 하니깐 이걸 좀 더 심도 있게 논의하기 위한 그런 방법으로 처리하는 게 좋을 것 같은데 위원님들 어떠십니까?

○**李憲昇 위원** 마음대로 하세요.

○**윤후덕 위원** 계속 심의하지요. 정부 건데요 뭐.

○**소위원장 윤영일** 그렇게 하겠습니다.

그러면 의사일정 제4항은 소위원회에서 계속하여 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

최인호 위원님 오셨는데, 제2항에 대한 논의를 좀 더 하도록 하겠습니다. 그러면 어떻게 하나요? 최 위원도 오셨는데……

○**함진규 위원** 이따가 하지 그래요, 이따가?

○**윤후덕 위원** 그래요, 이따가 하고, 연속으로 해요. 이게 쟁점이 많은 법안이야.

○**최인호 위원** 논쟁이 좀 있을 겁니다.

○**함진규 위원** 논쟁이 있는 것은 이따가……

○**윤후덕 위원** 5항으로 가요.

○**李憲昇 위원** 비쟁점 사항에 대해서 먼저 하고……

○**소위원장 윤영일** 그렇게 할까요?

○**李憲昇 위원** 안 그러면 진도가 안 나갑니다.

○**소위원장 윤영일** 아니, 아까는 최인호 위원 오시면 해결하자고 하고……

○**함진규 위원** 나중에 하자는 소리지요.

○**소위원장 윤영일** 그럴까요? 그러면 그렇게 하겠습니다.

5. 철도산업발전기본법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)

(11시05분)

○**소위원장 윤영일** 다음은 의사일정 제5항 철도산업발전기본법 일부개정법률안을 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 조정식 의원님께서 대표발의하신 철도산업발전기본법 개정안은 철도협회의 설립 근거를 마련하는 것입니다.

철도산업의 발전과 상호협력을 도모하고 해외 진출 시 체계적인 지원체계 마련을 위해서 필요한 조치로 보여집니다.

논의사항으로는 현재 민법상 사단법인 형태로 설립되어 있는 ‘한국철도협회’를 이 법에 따른 ‘철도협회’로 전환하는 경우 이에 관한 경과조치가 필요하다고 보아 수정의견을 제시하였고요, 기타 법문 표현을 명확화하기 위해서 일부 자구수정을 하였습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 차관, 정부 측 의견 말씀해 주시지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의

견을 모두 수용합니다.

다만 ‘기재부가 철도협회에 위탁한 업무에 한하여 재정적 지원을 할 수 있다’라는 제13조의2 제5항에 대해서 수정의견을 제안하였기 때문에 자구수정이 필요하다고 봅니다.

그래서 현재는 “국토교통부, 지방자치단체 및 공공기관의 운영에 관한 법률에 의한 철도분야 공공기관은 철도산업의 발전을 위하여 필요한 경우에는 협회를 행정적·재정적으로 지원할 수 있다.”라고 돼 있는 것을 ‘협회에 위탁한 업무의 수행에 필요한 비용의 전부 또는 일부를 예산의 범위에서 지원할 수 있다’로 수정하는 것이 바람직하다고 생각합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○**윤후덕 위원** 지금 사단법인 한국철도협회에도 재정적 지원을 하고 있어요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 아닙니다.

○**윤후덕 위원** 안 하고 있지요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**윤후덕 위원** 재정적 지원을 받고자 이렇게 법 개정안을 낸 거네요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 협회 설립의 법적 근거를 명확히 하고 또 아울러서 필요한 경우에 재정 지원을 받을 수 있도록 하는 데 목적이 있습니다.

○**윤후덕 위원** 이게 그렇게 긴급해요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 필요합니다. 현재 협회 설립 근거가 없어서 여러 가지 업무수행에 지장을 받고 있습니다.

그래서 정부의 국가재정 지원은 조금 제한적이고 꼭 필요한 범위에서 정할 필요가 있기 때문에 정부나 공공기관 등이 위탁한 업무를 수행하는데 필요한 것으로 한정하는 것이 기재부의 의견도 그렇고 저희 국토교통부 의견도 같은 생각입니다.

○**함진규 위원** 통과시키지 뭐.

○**안호영 위원** 예, 설립하는 것으로 해서……

○**소위원장 윤영일** 더 이상 의견이 없으십니까?

의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제5항 철도산업발전기본법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)
가결되었음을 선포합니다.

6. 철도안전법 일부개정법률안(김상희 의원 대 표발의)

7. 철도안전법 일부개정법률안(조정식 의원 대 표발의)

8. 철도안전법 일부개정법률안(김영진 의원 대 표발의)

(11시08분)

○**소위원장 윤영일** 다음, 의사일정 제6항부터 8항까지 이상 3건의 철도안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 예, 40쪽 보고드리겠습니다.

조정식 의원님과 김영진 의원님께서 발의하신 철도안전법 개정안인데요, 이것은 노면전차에 대해서 철도보호지구를 적용함에 있어서 예외를 두려는 것입니다.

표를 보시면 현행은 철도경계선으로부터 30m 이내를 철도보호지구로 설정하도록 돼 있습니다. 이를 조정식 의원안에서는 5m 이내로, 김영진 의원안에서는 아예 철도보호지구 적용을 노면전차에 대해서는 제외하는 것입니다.

오른쪽의 논의사항을 보시면 도심 왕복 4차로를 기준으로 중앙에 노면전차 주행로가 왕복으로 설치되는 경우를 볼 때 선로구역으로부터 5m 이내를 철도보호지구로 규정하면 도로구역 밖의 보도와 상가는 철도보호지구에서 제외될 수가 있습니다.

외국 사례를 보면 미국의 경우에는 1.8m에서 4.6m 이내를 위험지역으로 정의하고 있고요, 영국에는 2m, 10m를 주의지역으로 설정하고 있습니다. 일본 같은 경우에는 철도 선로 끝에서 5m 플러스 알파 이내로 하고 있고요, 뉴질랜드·싱가포르 같은 경우는 6m 이내로 하고 있습니다.

또 이와 관련해서 국토교통부에서는 노면전차에 대한 철도보호지구를 10m로 축소하되 현행보다 축소되는 20m 구역에 대해서는 철도 안전에 영향을 줄 수 있는 일부 행위만을 제한적으로 신고대상으로 존치하자는 입장으로서 수정의견을 참조하시면 되겠습니다.

○**소위원장 윤영일** 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의

견을 수용합니다.

다만 전문위원께서 제기하신 대로 현재 5m로 돼 있는 조정식 의원님안을 다른 외국의 사례라든가 또 철도의 안전을 위해서 10m로 확대하고 다만 현재 철도는 30m로 돼 있기 때문에 노면전차에 한해서 10m로 축소하되 10m와 30m 사이에서 철도 안전을 위협하는 그런 중대한 굴착 행위 등이 있을 경우에는 신고대상으로 추가하는 그런 사항이 필요하다고 생각돼서 43쪽에 수정안을 제시했습니다.

저희가 10m로 축소하고 10m를 넘는 30m까지의 20m 구역에 대해서는 10m 이상의 굴착을 하거나 철도 안전에 위협되는 그런 행위에 한해서만 추가적으로 신고를 받는 것으로 제한적으로 운영을 할까 합니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

○**황희 위원** 저는 의견이 좀 있습니다.

이게 사실 도심 내에 트램 설치하는 것 때문에 된 거거든요. 그런데 어떻게 보면 지금 대부분의 트램은 전용로뿐만 아니라 혼용로도 사용해야 되고 미국처럼 도로 중앙에 두는 게 아니라 무가선 저상형이라고 해 가지고 보도 양 사이드에 붙여 가지고 가는 거거든요. 이렇게 되면 여기서 사실 10m를 주게 되면, 10m를 주나 30m를 주나 별로 차이가 없습니다.

실제로 주변에 10m를 두더라도 도로변에서 10m면 대부분의 도심에서는 다 적용되는데 여기에서 무슨 공사 행위라든가 이런 게 엄격하게 제한받기 때문에 오히려 트램을 도입하는 데 있어서 주변의 민원이라든가 이런 게 상당히 높아질 수가 있어요.

그래서 실제로 일반철도 기준의 30m나 가령 김영진 의원이라든가 조정식 의원께서 5m나 없애자 이렇게 하는 이유가 있는 거거든요. 그런데 이것을 한 30m니까, 트램이니까 한 10m로 줄이자, 그게 별로 의미가 없습니다. 10m를 두나 30m를 두나 어떻게 보면 같은 거거든요, 물론 정도의 차이는 있겠지만.

왜냐하면 도심에 보면 10m 내에 다 건물이 있는 거거든요. 건물이 있고 그런 거기 때문에 이것 10m는 상당히 과도한 것 같아요, 제가 보기에는.

○**함진규 위원** 저도 한 말씀 드릴게요.

저는 반대의견을 드리고 싶은데요, 미국이나 영국이나 일본, 여러 선진국가의 예시를 해 봤는데 우리는 조금 다를 수가 있어요.

40페이지 주요내용 하단 부분에 보면 현행법상 철도보호지구에서의 사전신고 대상 행위를 죽 열거해 놔는데 이게 경우에 따라서 5m나 10m나 30m나에 따라서 차이가 있을 수 있지만 저는 도로를 중심으로 해서 최대한의 보호는 필요하다고 봐요.

이것을 거의 없애다시피 김영진 의원안마냥 적용을 제외한다든가 이러면…… 물론 그럴 수도 있지만 이것은 전제조건이 몇 가지가 필요한 거예요. 적용을 제외시킨다는 것은, 전제조건을 다 열거할 수 없지만 그런 게 담보가 되지 않는 한……

지금 여기에 보면, 법에 5m 이런 것도 없고 적용을 제외해 버렸을 경우에 건축물의 신축·개축·증축 또는 인공구조물의 설치 등…… 바로 이게 안전 때문에 그런 건데, 그리고 이 도로라는 것이 우리나라 도로는 나중에 더 확장시킬 수 있는 여지가 있는 거예요. 이 선로구역에 선로가 두 개로 다니다가 복선으로 다닐 수도 있고 네 개로 다닐 수도 있는 거고, 여러 가지 도로의 확장 가능성이라는 것을 염두에 뒀다 되기 때문에 이것을 전부 없애고 협소화시키는 것은 안 맞고 차관께서 얘기한 대로 최소한도 10m 규정은 뒀어야지만, 또 경우에 따라서는 10m, 30m 이런 추가적인 규정을 두는 게 저는 필요하다고 봅니다. 30m에서 10m로 줄이는 것만 해도 대폭 줄이는 거거든요. 그러니까 도로의 확장 가능성, 또 거리 축소로 인한 여러 가지 사전 신고행위의 예외 규정을 뒀 버리기 때문에 사실은 무슨 사고가 일어날지 모릅니다. 이게 그렇지 않아요.

그래서 그런 걸 염두에 두고 최소한의 안전구역, 그 상황을 예상해서라도 지금 차관께서 얘기한 정도는 최소한 확보하는 게 옳지 않나 생각합니다.

○**국토교통부제2차관 최정호** 이게 도심을 다니기 때문에 노면전차의 특성을 감안해서 10m로 했고 또 몇 년 전에도 사고가 난 적이 있습니다. 타워 크레인도 넘어진 적 있고 그것보다 작은 굴착기 이런 것도 넘어지고 해서 사고가 있었고, 그런데 이건 신고를 하고 하는 것이고 조정식 위원장님께서 철도안전의 중요성 이런 걸 감안해서

정부안을 수용해 주셨습니다.

○**황희 위원** 철도안전 중심이잖아요. 그러면 30m 제한을 두자는 것은 일반 철도 같은 100km 이상 달리는 철도잖아요. 그런데 트램은 보통 20~30km예요. 20~30km로 도로에서 다니고 그런 부분이 있기 때문에 과도하게 할 필요는 없다는 거지요. 그렇게 되면 오히려 트램을 도입하는 데 있어서 상당한 걸림돌이 될 거라는 우려가 있는 거지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 굴착공사를 한다든지 지하로 횡단한다든지 여러 가지 철도안전을 위협할 수 있는 사항에 한해서만 저희가 신고를 받고, 그게 넘어지지 않는지 안전에 위협되지 않는지 이런 걸 보기 때문에 그런 문제는 크게 우려할 필요가 없다고 생각합니다.

하여튼 운영과정에서 저희가 주변에 그런 행위들이 제한을 받지 않도록 하겠습니다.

○**소위원장 윤영일** 말씀하십시오.

○**李憲昇 위원** 조정식 위원장께서 그 안을 내셨는데 정부 측에서 10m로 수정안을 냈지 않습니까? 거기에 대해서 제안자도 동의를 하셨다고 하셨습니다?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 동의를 하셨습니다.

○**李憲昇 위원** 그러면 정부 수정안대로 하는 게 저는……

○**윤후덕 위원** 정부 측에서 수정의견을 외국 사례하고 안전을 얘기하시면서 10m 얘기하신 것 아니에요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 그렇습니다.

○**윤후덕 위원** 그 10m에서 기존의 30m까지 20m 구간에 대해서도 뭔가 규제를 하려고 하는 단서조항을 또 달았네요.

일단 외국 사례 수치를 보면 5m보다도 더 작아요. 그래서 10m로 늘릴 이유가 없다고 보고요. 그리고 10m에서 20m, 기존의 30m까지에 대한 미련을 가지고 뭔가를 또 규제하려고 하는 것 아닙니까? 그건 불필요하다고 봐요.

그리고 이 경우는 두 가지 경우가 있을 수 있어요. 노면전차가 먼저 들어오고 주변이 개발되는 경우가 하나 있을 테고, 기존에 다 개발돼 있는 데다가 노면전차를 까는 경우가 있겠지요. 그 두 경우는 확실히 다릅니다.

그리고 이미 되어 있는 데다가 노면전차를 깔 때 그 주변은 이미 자기 지역에 대한 선취득권이

있는 거잖아요. 노면전차가 들어옴으로 인해서 규제가 새로 생기는 거예요. 그렇게 되면 최소한으로 해 줘야 돼요.

그리고 황희 위원님이 말씀하셨듯이 노면전차의 경우에는 위험도가 상당히 적고 그리고 버스와 같이 움직이는 교통수단 아닙니까? 그래서 정부가 계속 이렇게 10m에 또 10m 넘어 30m까지 규제를 할 이유는 없다고 봅니다. 아마 애초의 조정식 의원님 안이 맞을 거예요.

○**황희 위원** 한 말씀만 추가하면요.

자세히 보세요. 지금 현재 도로교통법상 보면 버스 3대 연결한 거거든요. 그렇다고 해서 갑자기 철도의 기준을 적용해 가지고 이것 10m 안전구역을 뒀다 이렇게 되면 실제로 그 주변에 규제가 강화되기 때문에 트램을 까는 레일 주변의 반발이 엄청나게 일어날 수 있어요. 일반 도로하고 다를 게 없고, 그다음에 속도는 일반 버스의 절반밖에 안 되는데 이것 마치 철도 적용하듯이 이렇게 과도하게 적용할 필요가 있는가, 이런 부분 말씀을 드립니다.

○**李憲昇 위원** 그러면 보류합시다.

○**국토교통부철도국장 박민우** 철도국장입니다.

철도보호지구에 대해서 기본적으로 행위허가를 받아서 못 하게 한다고 생각하시는데 잘 아시겠지만 못 하게 하는 게 아니고 저희들이 신고를 받아서 안전사고가 안 나도록 관리하기 위한 겁니다. 그 사람이 그 행위를 못 하도록 하는 게 아니라는 말씀을 드리고요.

다만 신고하는 불편이 있기 때문에 트램의 경우에 저희들이 안전을 감안해서 30m는 과한 측면이 있으니까 10m 정도로 하겠다라는 거고, 해외 이야기를 하셨는데 해외의 경우에는 우리하고 다릅니다. 해외에 트램이 있는 도시들을 보시면 위원님들 아시겠지만 선진국들의 경우에는 도로변이나 이런 쪽에서 건축물의 어떤 행위제한이라든가 증개축이라든지, 증축하는 그런 행위들이 굉장히 어렵습니다. 그리고 사실상 그런 행위들이 거의 없습니다. 또 개축하는 경우에도 개인이 자유롭게 개축하고 신설하고 이런 게 아니고 관에서 굉장히 엄격한 제한하에 행위가 이루어지기 때문에 그렇게 2m, 3m 제한해도 특별한 문제가 없습니다, 사실상 관에서 다 관리하는 부분이기 때문에.

그리고 또 최근에 안전에 대해서 국민들의 요구수준이 워낙 높기 때문에 이렇게 10m 정도로

하고 만약에 저희들이 10m로 운영하는 과정에서 여러 가지 추가적으로, 5m로 한다든가 이런…… 10m에서 20m의 경우에 굴착 이런 세 가지는 신고하도록 했는데 이런 여러 가지가 문제가 없다고 생각하면 운영하는 과정에서 다시 추가적으로 완화하는 방안을 다시 한번 강구하도록 하겠습니다.

그래서 지금 30m로 운영하고 있는 것을 급격하게 5m나 없애는 것은 안전을 감안할 때 조금 무리가 있는 것 아니냐 하는 생각이 듭니다.

양해를 해 주시기 바랍니다.

○**소위원장 윤영일** 방금 전에 토론에 참여하셨던 위원님들, 어떠십니까? 국토부의 설명에 동의할 하시겠습니까, 어떻습니까??

○**李憲昇 위원** 계속 논의합시다. 보류하세요.

○**소위원장 윤영일** 황 위원님.

○**황희 위원** 저는 이것 조금 더 논의해야 된다고 봅니다.

○**소위원장 윤영일** 윤후덕 위원님.

○**윤후덕 위원** 더 봅시다.

○**소위원장 윤영일** 그러면 7~8항은 소위원회에서 계속 심사하고자 하는데, 이의가 없으십니까? (「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

제6항 김상희 의원안, 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 46쪽, 김상희 의원님 발의하신 철도안전법 개정안입니다.

이는 차량 정비, 스크린도어 유지보수 등 철도 안전에 관한 중요 업무에 대해서는 외부 위탁을 금지하는 내용입니다.

오른쪽 논의사항입니다.

이와 관련해서는 현재 철도 분야 안전관리 업무에 대한 외부위탁이 광범위하게 실시 중에 있고 직접 고용으로 전환 시 철도운영자 등의 경제적 부담에 따른 운임 인상 가능성이 있다는 점 등을 종합적으로 고려할 필요가 있다고 보았고요.

규율 법체계와 관련해서는 안전 관련 업무에 대한 파견 또는 기간제 근로자 고용, 위탁 또는 도급 시행 등을 금지하는 내용의 노동 관계 법률안이 현재 환경노동위원회에서 심사 중에 있다는 점을 말씀드립니다

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 차관.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들, 의견 말씀해 주십시오.

○**李憲昇** 위원 계속 논의하시지요.

○**소위원장 윤영일** 의견 말씀해 주세요.

○**윤후덕** 위원 현실에 있어서 법안대로 수용하기는 어렵다고 봅니다. 법 취지는 좋은 취지인데 도입하기에는 아직은 좀……

정부의견에 따르면 도입하기에는 현실적으로 어려움이 있는 것으로 판단됩니다. 그래서 위원회에서 김상희 의원께도 연락해 보고 그렇게 해서 계속 논의하시요.

○**李憲昇** 위원 저도 금방 윤후덕 위원님 말씀에 동의를 하고요. 법안 취지는 참 좋은데 검토보고서에 나와 있듯이 장단점이 있네요. 정말 전문기관 위탁이 꼭 필요한 그런 것도 있으니까 이 부분에 대해서는 저희들 조금 더 논의하는 게 좋을 것 같습니다.

보류하시지요.

○**소위원장 윤영일** 위원님들, 다른 의견 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제6항은 소위원회에서 계속 심사하고자 하는데, 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

9. 항공사업법 일부개정법률안(이헌승 의원 대표발의)

10. 항공사업법 일부개정법률안(김성태 의원 대표발의)

(11시24분)

○**소위원장 윤영일** 다음은 의사일정 제9항 및 10항, 이상 2건의 항공사업법 일부개정법률안을 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 먼저 52쪽, 이헌승 의원님 대표발의안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 항공보험 등에 가입한 항공사업자 등에게 보험 가입을 확인할 수 있는 자료 제출을 의무화하는 것입니다.

현재 시행규칙에서 규정하고 있는 보험가입신고서 제출 의무를 법률에서 직접 규정함으로써 항공 이용자 등을 두텁게 보호할 수 있다는 측면

에서 바람직한 입법이라고 보여집니다.

논의사항으로는 항공사업자의 보험가입신고서 제출기한·방법·절차 등을 부령으로 정하도록 위임근거를 마련할 필요가 있다고 보았고요.

그다음에 개정안의 적용대상을 명확히 하기 위해서 적용례와 개정안 시행 전 보험에 가입한 자에 대한 경과규정을 보완할 필요가 있다고 보아서 수정의견을 제시하였습니다.

다음 54쪽입니다.

김성태 의원님께서 발의하신 항공사업법입니다.

먼저 항공기 사용사업 중 국토교통부령으로 정하고 있는 항공기를 이용한 비행훈련업을 법률에 명시하는 것입니다.

다음 57쪽입니다.

안 제30조의2는 비행훈련업의 교육생을 보호하기 위해서 비행훈련업자에 대해서 교육비 환불보장 등 교육생 보호를 위한 보증보험 등의 가입을 의무화하고 계약 해지 등의 경우 교육비 반환 조치 의무를 부과하는 내용입니다.

필요성을 보시면 비행훈련업체가 폐업 등 경영위기나 계약 해지 등의 상황 발생 시 환불 지연이나 거부 등으로 인해서 교육생의 피해가 우려되는 바 이러한 피해를 예방할 수 있다는 측면에서 필요한 조치로 보여집니다.

다음 60쪽입니다.

안 제40조 등에서는 보증보험 등에 가입하지 않은 경우 등록을 취소하거나 사업을 정지할 수 있도록 하고 교육비의 반환 등 교육생 보호를 위한 조치를 하지 않은 경우 과태료를 부과하는 내용입니다. 이는 교육생 보호제도의 실효성을 담보할 수 있다는 측면에서 타당한 것으로 보았습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 차관, 정부 측 의견 말씀해 주세요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 모두 수용합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들, 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○**최인호** 위원 제가 한 말씀 드리면, 다른 특별한 사항은 없고요 9항 이헌승 의원님 개정법률안, 현행도 항공보험 의무로 되어 있는데 이를 위반할 시 처벌조항을 만들자는 것 아닙니까? 저는 찬성합니다.

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

의사일정 제9항 및 10항, 이상 2건의 항공사업법 개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제시하고자 하는데, 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

11. 항공안전법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)(의안번호 417)

12. 항공안전법 일부개정법률안(김성태 의원 대표발의)

13. 항공안전법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)(의안번호 2879)

14. 항공안전법 일부개정법률안(이현승 의원 대표발의)

15. 항공안전법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)

(11시28분)

○소위원장 윤영일 다음은 의사일정 제11항부터 15항까지, 이상 5건의 항공안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 고상근 다섯 건의 법률안을 1건씩 보고드리겠습니다.

먼저 62쪽, 주승용 의원님께서 발의하신 항공안전법입니다.

이 개정안은 법령으로 정한 방법이나 기준을 위반해서 검사를 한 위험물 포장·용기 검사기관에 대한 지정취소나 업무정지 등의 제재규정을 마련한 것입니다. 이는 검사기관에 대한 관리 감독 강화를 통해서 위험물 용기 및 포장의 안전성을 담보할 수 있다는 측면에서 필요한 조치로 보았고요.

다만 논의사항으로서 국토교통부령 개정에 필요한 시간 확보를 위해서 시행일을 6개월이 경과한 날로 조정할 필요가 있고 지정취소 등에 관한 적용례를 두어서 적용시점을 명확히 할 필요가 있다고 보아 수정의견을 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음 차관.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 모두 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들, 의견 말씀해 주십시오.

○김성태 위원 정부 수용하면 저도 이견 없습니다.

○전문위원 고상근 다음 65쪽 보고드리겠습니다.

김성태 의원님께서 대표발의하신 항공안전법입니다.

이 개정안은 항공기 기술기준, 비행규칙 등 항공기의 안전운행을 위한 연구·분석 업무를 항공안전기술원 등 항공안전 전문기관에 위탁하기 위한 근거를 마련하는 것으로서 항공안전 관련 연구·분석업무의 전문성 및 연속성을 확보할 수 있다는 측면에서 타당한 입법조치로 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 차관, 정부 측 의견 말씀……

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

(「이견 없습니다」 하는 위원 있음)

다음으로 넘어가겠습니다.

○전문위원 고상근 다음, 70쪽 보고드리겠습니다.

주승용 의원님께서 발의하신 법안인데요, 앞에서 보고드린 바와 같은 법정형 정비하는 부분입니다.

71쪽의 표를 봐 주시기 바랍니다.

그 표에서 보시는 바와 같이 개정안은 6개의 위반행위에 대해서 일괄적으로 일반기준을 적용하고 있습니다. 그런데 1번과 4번 같은 경우에는 보호법익이라든가 과급효과가 중대한 것으로 보여지기 때문에 일반기준이 아닌 특별기준을 적용해서 현행대로 유지하는 것이 타당하다고 보아 수정의견을 제시하였습니다. 나머지 2·3·5·6번에 대해서는 개정안처럼 일반기준을 적용하는 것이 타당하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음, 정부 측 의견 말씀해 주시지요.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님 말씀……

다른 의견 없으십니까?

(「의견 없습니다」 하는 위원 있음)

다음, 넘어가겠습니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 고상근 다음 73쪽, 이헌승 의원 대표발의안입니다.

이 개정안은 항공기사용사업자의 운항증명을 취소하거나 운항 정지를 명하는 경우에 이에 대한 세부기준 및 절차를 국토부령으로 정하도록 위임하는 규정을 마련하는 것입니다. 입법 미비사항을 보완하는 것으로서 별다른 문제점은 없는 것으로 보았습니다.

○소위원장 윤영일 다음 차관, 정부 측 의견 말씀……

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 말씀해 주시지요.

(「없습니다」 하는 위원 있음)

다음으로 넘어가겠습니다.

○전문위원 고상근 마지막으로 74쪽, 최인호 의원님께서 발의하신 항공안전법 개정안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 최대이륙중량 600kg 이상 5700kg 이하인 경비행기에 대한 사고조사 장치의 장착을 의무화하는 내용입니다.

사고발생 시 원인분석을 통한 항공안전 강화에 기여할 수 있다는 측면에서 필요하다고 보았고요. 다만 이에 대해서는 현재의 경비행기 사고조사에 필요한 장비를 제작하고 있는 업체가 없고 별도로 제작하더라도 가격이 과도하게 높아서 현실적으로 도입이 어려운 실정이라는 점과 국제기준에서는 개정안의 대상인 경비행기에 대한 사고조사에 필요한 장치 장착을 의무화하지 않고 있다는 점 등을 고려했을 때 개정안의 취지는 반영하되 강제규정이 아닌 임의규정으로 수정해서 업체가 자발적으로 간이용 블랙박스 등을 장착·운용할 수 있도록 유도하는 방안을 수정의견으로 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀……

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 말씀해 주세요.

(「별 이견 없습니다」 하는 위원 있음)

○윤후덕 위원 아니, 그런데 이게 경비행기인데도 블랙박스가 없어요?

○최인호 위원 블랙박스가 너무 비싸 가지고, 설치할 수는 있는데……

○윤후덕 위원 내 차에도 있는데?

○최인호 위원 그거하고 다른 것입니다.

○윤후덕 위원 최 의원님의 의견에 동의합니다.

○소위원장 윤영일 더 이상 의견 없으시지요?

(「의견 없습니다」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제11항부터 15항까지 이상 5건의 항공안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제시하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

16. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(김도읍 의원 대표발의)

17. 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안(민홍철 의원 대표발의)

(11시33분)

○소위원장 윤영일 다음은 의사일정 제16항 및 제17항 이상 2건의 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 고상근 78쪽, 김도읍 의원안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 공항소음 피해지역을 대상으로 하는 주민지원사업의 종류에 ‘각 지역주민의 요구와 특성을 고려하여 지자체 조례로 정하는 사업’을 추가하는 것으로서 별다른 문제가 없는 것으로 보았습니다.

다음 79쪽, 민홍철 의원안입니다.

이 개정안은 공항소음 대책사업 중 전기료 일부 지원사업의 대상시설에 현행 학교 및 주민 주거용 시설 외에 근린생활시설 및 업무시설을 추가하고 방음 및 냉방시설 설치사업의 대상을 현행 주거·교육·의료·공공시설 외에 근린생활시설 및 업무시설까지 확대하는 것입니다.

소음 피해지역 거주 주민과 함께 지역 내 영업을 하는 사업자 및 이용객들에게까지 쾌적한 생활환경을 보장할 수 있다는 측면에서 필요한 조치로 보았습니다.

다만 논의사항으로 먼저 주거용도가 아닌 수익활동을 목적으로 설치한 시설물에 대해서까지 지원이 필요한지에 대해서는 신중한 검토가 필요하다고 보았고요. 그다음에 1종·2종 근린생활시설 및 업무시설 외에도 건축법상에 보면 유사한 용도의 시설물들이 규정되어 있습니다. 그래서 개정안의 시설에 대해서만 지원을 확대할 경우 지원대상 간의 형평성 문제가 제기될 수 있는 점 등을 감안해서 1·2종 근린생활시설이나 업무용 시설 중에서 주민주거용도의 시설에 한해서 전기료 지원이 가능하도록 하는 방안을 수정의견으로 제시를 하였습니다.

다음, 방음 및 냉방시설 설치사업 대상시설 확대와 관련해서는 설치대상이 되면 신축 금지 등의 시설물 설치 제한의 규제가 함께 이루어지고 있습니다. 그래서 개정안과 같이 지원 대상시설을 확대할 경우 이러한 사유재산에 대한 규제 역시 확대되어 사업자 및 주민의 부담을 가중시킬 우려가 있으므로 이에 대해서는 좀 신중한 검토가 필요하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음은 차관, 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 모두 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 있으시면 말씀해 주십시오.

○윤후덕 위원 왜 애초에 학교하고 주거용 시설에만 이렇게 온갖 대책을 마련해 줬어요? 나머지도 결국은 피해를 보고 있는 주민이고 또 생활인이고 국민인데 왜 이렇게 한정적으로만 한 거예요?

○국토교통부제2차관 최정호 소음대책사업의 재원도 한도가 있고 지금 늘려가는 추세로 있습니다. 그래서 저희가 소음피해를 당하시는 주민들의 불편을 하여튼 최소화하고자 대상 범위 또 지원의 규모도 점차 늘려가고 있습니다마는 그것이 전문위원 검토의견대로 여러 가지 규제와 맞물려 있습니다. 신축 제한이라든가 또 설치의무 이런 것이 맞물려 있어서 그런 것과 같이 형평을 맞춰서 확대하는 것이 필요하다고 봐서 좀 제한

적으로 수용할 수밖에 없는 상황입니다.

○윤후덕 위원 주거용도는 사실 집에서 나오면 소음피해에서 좀 빠져나와요. 그런데 상업용 시설, 수익활동 하는 사람들은 10시간, 12시간 그 자리에서 영업활동 하거든요. 피해를 더 지속적으로 받지요.

○국토교통부제2차관 최정호 그렇습니다. 그런데……

○윤후덕 위원 그것을 수익활동이라고 그래 가지고, 국민이 아닌가요?

○국토교통부제2차관 최정호 주간소음, 야간소음 구분을 하고 또 주거용을 하고 있습니다마는……

○윤후덕 위원 이것은 뭐 원안대로 해야 될 것이라고 보여지는데요.

○국토교통부제2차관 최정호 공항이 들어서게 되면 소음이 발생하는 것은 불가피한 측면이 있고 그것을 어느 정도로 할 것이냐?

그런데 상업시설까지 확대하면 증축·신축할 때 방음시설을 의무적으로 설치하도록 해야 됩니다. 그런 것도 규제가 될 수도 있고 또 주간소음의 경우에는 항공기 소음도 있습니다마는 또 다른 여러 가지 소음도 있기 때문에 그래서 공항항공기 소음만 가지고 다른 상업시설까지 적용하는 것은 좀 신중한 검토가 필요하고요.

그래서 저희 정부의 정책 방향은 하여튼 지금까지와 같이 좀 더 여러 가지 허용하는 범위 내에서는 최대한 확대하고자 합니다. 그런 정책 방향을 계속 견지해 나가도록 하겠습니다.

○윤후덕 위원 이것도 기존 공항지역에서 확대하는 경우가 있을 수 있고 새로 공항 만들거나 터미널 늘릴 때 면적이 넓어지는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 최정호 그렇습니다.

○윤후덕 위원 새로 면적이 되는 경우도 있고 그렇잖아요.

○국토교통부제2차관 최정호 예.

○윤후덕 위원 특히 활주로나 공항이 새로 들어서는데에는 학교나 주거시설뿐만이 아니라 기존에 있는 상가 지역이나 상업용 지역이나 이런 데도 다 해 줘야 된다고 봐요. 살고 있는데 공항이 갑자기 들어오는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 최정호 그런데 기존 공항과 새로운 공항의 형평 문제는 분명히 제기되고 새로운 공항에 하게 되면 기존 공항도 해 줘야 됩니다. 그렇지 않으면 그 불만은 해소할 수가

없기 때문에 사실……

○**윤후덕 위원** 불만이 아니라 피해를 호소하는 것이지요. 그게 왜 불만이에요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 그래서 소음대책 법만 가지고는 공항 주변지역의 주민들한테 만족을 드릴 수가 없어서 최대한 범위 내에서 소음대책, 방음벽 이런 것 이외에 주민지원사업도 하고 있고……

○**윤후덕 위원** 피해 지원에 대한 제도를 잘 갖추고 있어야 신공항 들어서거나 공항 이전할 때 격렬한 반대나 이런 것이 줄어들지요, 오히려.

○**국토교통부제2차관 최정호** 그래서 이번에 김도읍 의원안을 보시면 78쪽에 있는 1·2항 이외에 기타 또 3항을 해서 추가로 저희가 주민지원사업을 확대하고요. 소음대책사업 이것도 전기로 지원 등을 주거용에 하고, 다만 공항이 들어서는 지역에 대해서는 저희가 지자체하고 긴밀하게 협의를 해서 소음대책법뿐만 아니고 지자체 차원에서 그 해당 지역 주민들을 위한 사업이 추가될 수 있도록 저희가 긴밀히 협의를 해 나가고 있고, 김해 신공항과 제주공항에 대해서도 저희가 지자체하고 지금 협의를 하고 있습니다.

하여튼 주민들의 소음피해가 최소화될 수 있고 주민들이 원하는 사업이 될 수 있도록……

○**윤후덕 위원** 아니, 개념을 바꿔요. 주거용 주민은 사실 학교 가면 돼요, 직장 나가면 되고. 그러면 그 해당 지역에 상업행위를 하거나 공장 다니는 사람들 이런 사람들은 12시간 피해를 보는 거거든요. 오히려 개념을 넓혀야 돼요.

최소한의 지원을 하려고 이렇게 법을 아주 소극적으로 운영해 나가는 것 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 아닙니다. 여러 가지 외국의 사례도 있고 또 재원의 한계도 있고, 저희가 추산해 보니까 조 단위가 넘는 그런 돈이 추가로 드는 문제가 있습니다. 그래서 그것이 실현이 가능하고……

○**윤후덕 위원** 그것은 내야지요. 그 재원을 확보하고 공항을 신설해야 될 것 아닙니까? 주민은 피해를 보라 그러고……

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 하여튼 저희가 소음대책에 최선을 다하겠습니다.

○**김성태 위원** 사실상 공항소음방지하고 소음대책지역은 본 위원도 한 9년 가까이 많은 논의를 했지만 국가로서는 또 공항 전체적인 운영·관리적인 측면에서의 어떤 급격한 제도나 또 소음

대책이라든지 소음방지책이라는 것이 한계가 있습니다.

그래서 이 부분은 해당 지역의 주민 의견 그리고 지역특성 등을 고려해 가지고 구체적인 주민지원사업은 정부가 지자체 또 국회와 원만한 협의를 통해서 앞으로 계속 점진적인 발전을 시켜나가는 것이 좋다고 봅니다.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 그렇게 하겠습니다.

○**김성태 위원** 그렇게 하시지요, 이걸 뭐.

○**소위원장 윤영일** 기본적으로 그런 입장에 동의를 하되 앞으로 좀 더 충분한 논의도 하고 검토를 하는 것은 별도의 몫으로 두겠다 그렇게 이해를 해도 되겠지요, 위원님?

○**김성태 위원** 예, 그렇게 하면 됩니다.

○**소위원장 윤영일** 그렇게 하고 통과를 시키겠습니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제16항 및 제17항 이상 2건의 공항소음 방지 및 소음대책지역 지원에 관한 법률 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없습니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

18. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정 법률안(윤영일 의원 대표발의)

19. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정 법률안(김경협 의원 대표발의)

20. 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정 법률안(김성태 의원 대표발의)

(11시43분)

○**소위원장 윤영일** 다음은 의사일정 제18항부터 제20항까지 이상 3건의 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

먼저 전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 86쪽입니다.

세 개정안은 택시 공동차고지에 대한 재정 지원근거를 마련하는 것입니다.

표를 보시면 되겠습니다.

재정 지원 주체와 관련해서 김성태 의원안은

지자체로 되어 있고요, 나머지 두 법안은 국가로 되어 있습니다. 지원대상 시설에 관해서는 운영일 의원안은 공동차고지만을 규정하고 있고 나머지 두 안은 공동차고지와 그 부대시설까지를 포함하고 있습니다. 지원대상 비용과 관련해서는 김성태 의원안은 설치비용만을 두고 있고요, 나머지 두 안은 설치 외에 임차비용까지를 포함하고 있습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음은 정부 측 의견 말씀해 주시지요.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

다만 재정 지원 주체와 관련해서는 지자체만 하자는 김성태 의원님 안이 저희는 마땅하다고 생각합니다. 그리고 재정 지원의 범위, 부대시설을 포함할 것이냐에 대해서는 저희가 포함하겠다는 말씀을 드림과 아울러 이것은 이미 차고지 범위에 부대시설, 종사자 복지시설 등이 포함되어 있기 때문에 굳이 여기에 부대시설이라는 용어를 정의 안 해도 이미 차고지의 범위에 포함되어 있다는 말씀을 드리고요. 그다음에 임차비용까지 포함하는 여부에 대해서는 저희는 임차비용까지 포함하는 것이 마땅하다고 생각합니다.

아울러서 공동차고지를 2인 이상의 택시사업자가 설치하는 것 이외에도 택시운송사업조합 또는 연합회가 설치하는 것까지 추가하는 것이 또 범위를 넓힐 수 있고 공동차고지의 확충에 더 효율적인 방향이라고 생각되어서 설치 주체를 추가하고자 하는 제안을 드립니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 정부 측 의견이 있었습니다. 위원님들 말씀, 의견 주십시오.

○김성태 위원 택시도 공영차고지가 필요하다는 데에는 정부도 인식을 같이하는데……

○국토교통부제2차관 최정호 그렇습니다.

○국토교통부교통물류실장 이승호 공영차고지는 이미 지원을 할 수 있도록 되어 있고요.

○국토교통부제2차관 최정호 지자체가 설치하는 것이 위원님 말씀대로 공영차고지고 이것이……

○국토교통부교통물류실장 이승호 공동차고지, 사업자들이 공동으로 만들었습니다.

○김성태 위원 그렇습니다. 사업자들의 공동차고지이지요.

지금 정부는 지자체가 이 공동차고지에 대해서 보조·용자 이런 재정 지원을 하는 것은 바람직하다고 보는 것이지요, 그렇지요? 다만 정부가 이것을 직접적으로 지원하는 부분은 좀 어렵다 이 이야기이지요, 그렇지요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

○김성태 위원 이 부분도 하루아침에 급작스럽게……

사실상 택시 차고지는 거의 대중교통이 아니기 때문에 사업자 지원을 하는 부분은 상당한 한계가 있습니다라는 주제가라든지 또 도심, 과거에 오래전에 택시 차고지로 자리 잡은 지역들이 지금은 거의 보면 도시주택지 내지는 도시의 미관을 저해하는 그런 환경이 되고 있어요. 그런 측면에는 정부가 지역주민들의 그런 불편을 해소하는 특단의 방안을 가지고 지자체와 긴밀한 협의를 해야 된다고 봅니다. 어떻습니까?

○윤후덕 위원 이게 강행규정이네요, 임의규정이네요?

○전문위원 고상근 ‘할 수 있다’입니다.

○윤후덕 위원 법조문이 안 나와 있어요. ‘할 수 있다’예요, ‘하여야 한다’예요?

○국토교통부제2차관 최정호 ‘할 수 있다’입니다.

○윤후덕 위원 ‘할 수 있다’ 해 놓고 뭐 하나도 안 하는 것 아니예요, 지금? 아직 2016년 현재 택시 공영차고지도 없는 상황이에요. 공영차고지도 없는 판에 지금……

위원님, 이거 강행규정으로 합시다, ‘하여야 한다’.

○국토교통부제2차관 최정호 그런데 재정 지원 이런 것은 통상 임의조항으로 하고 있는 것 위원님께서 더 잘 아시는 것……

○김성태 위원 우리 위원님 잘 알면서 이야기를 하세요.

○소위원장 윤영일 예, 잘 알면서……

다른 의견 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제18항부터 제20항까지 이상 3건의 택시운송사업의 발전에 관한 법률 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하되 정부의 의견대로 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의

가 없으십니까?

(「대안 수용합니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

21. 교통안전법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)

22. 교통안전법 일부개정법률안(정부 제출)

23. 교통안전법 일부개정법률안(임종성 의원 대표발의)

(11시49분)

○**소위원장 윤영일** 다음은 의사일정 제21항부터 제23항까지 이상 3건의 교통안전법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 먼저 90쪽, 주승용 의원안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 ‘시달’이라는 일본식 용어를 우리말 표현인 ‘지시를 전달’로 수정하고자 하는 것입니다. 다만 국토부장관 및 시·도지사가 지침을 작성·전달하는 시·도지사 및 시장·군수·구청장과의 관계가 반드시 상하관계라고는 볼 수 없기 때문에 ‘지시를 전달’을 ‘통보’로 수정하는 것이 타당하다고 보았습니다.

다음 91쪽, 정부제출안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 교통수단·교통시설·교통체계에 대한 교통안전점검, 교통안전진단 및 특별교통안전진단 제도를 개편해서 교통수단에 대해서는 안전점검으로, 교통시설에 대해서는 안전진단으로 각 대상에 따라 일원화하고자 하는 것입니다.

2008년 이후 교통안전점검 및 교통안전진단 제도를 도입해서 시행하는 과정에서 점검 및 진단의 적용대상, 기관, 점검방법 등이 유사해서 제도 운영 간의 중복이 발생하였고 교통체계는 명확한 실체가 없어 점검이 이루어지지 않는 등 실제 운영이 법률 규정과 괴리되어 있어 개정안과 같이 제도를 정비하고자 하는 것입니다.

다음 94쪽 보고드리겠습니다.

안 제39조는 일반교통안전진단기관과 특별교통안전진단기관으로 나누어져 있는 현행 교통안전진단기관을 일원화하려는 것으로 별다른 문제는 없는 것으로 보았습니다.

다음 97쪽입니다.

안 제45조는 현재 국토부장관이 임의로 할 수 있도록 되어 있는 교통안전진단 실시 결과에 대한 평가를 의무화하는 것으로서 부실진단 방지와

실시 결과에 대한 평가의 실효성을 제고할 수 있다는 측면에서 필요한 조치로 보았습니다.

다음 98쪽, 임종성 의원안입니다.

먼저 안 제55조에서는 여객 및 화물 사업용 차량에 장착하고 있는 운행기록장치의 분석 결과를 교통안전 위해사항의 단속 및 처벌에 활용할 수 있도록 하려는 것으로서 교통안전 강화 측면에서는 필요한 조치로 보여집니다.

다만 이에 대해서는 법 제55조제4항에서 운행기록장치의 분석 결과는 교통안전점검의 실시나 교통수단 및 운영체계 개선 권고의 목적으로만 활용할 수 있도록 하고 있고 분석 결과를 이용해서 차량운전자 등에게 허가·등록의 취소 등 어떠한 불리한 제재나 처벌을 할 수 없도록 규정하고 있는 점을 고려할 때 운행기록장치의 당초 도입 취지는 위험운전행태 개선을 위한 안전운행 컨설팅이라 할 수 있는바 개정안처럼 분석 결과를 단속·처벌에 활용하도록 하는 것은 제도의 도입 취지에 다소 어긋나는 과도한 규제라는 점을 감안하여 심사할 필요가 있다고 보았습니다.

다음 101쪽입니다.

안 제55조의2에서는 대형 승합·화물차량에 국토부령으로 정하는 차로이탈경고장치 장착을 의무화하는 것입니다.

이에 대해서는 차로이탈경고장치 장착 비용이 영세한 운수업체나 1대 사업자 등에게는 과도한 부담으로 작용할 수 있어 경영난이 가중되는 등 업계의 실정을 반영하지 못하는 과잉규제의 소지가 있다는 문제 제기를 감안한 심사가 필요하다고 보았습니다.

다음 102쪽입니다.

안 제65조에서는 중대 교통사고자에 대해 실시하는 교통안전교육을 받지 않은 사람에 대해서 과태료를 부과하는 근거를 마련하는 것입니다.

고려사항으로 2009년 체험교육제도 도입 당시에 정부, 국회 및 운수업계가 과태료 부과를 포함한 의무적 교육방식에 대해서 운수종사자의 시간적·경제적 부담을 초래할 수 있다는 이유로 이를 폐기하고 대신 인센티브 제공을 통한 자발적 교육 방식을 도입하는 취지로 법안을 수정한 바 있습니다. 따라서 이를 감안한 심사가 필요하다고 보았습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 차관님, 정부 측 의견 말씀해 주시지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 수용합니다.

다만 임종성 의원님 안에 대해서는 하위법령 개정에 소요되는 시간을 고려해서 시행일을 이 법 공포 후 3개월에서 6개월로 연장할 필요가 있다고 생각합니다.

또한 차로이탈경고장치 장착에 대한 국비 지원 시기를 고려해서 장치 장착에 대한 경과조치를 2018년 12월에서 2019년 12월 말로 1년간 연장하는 것이 필요하다고 생각합니다. 금년에 내년 예산을 확보하려고 기재부하고 협의를 했습니다마는 그게 반영이 안 되어 있기 때문에 1년 연장이 필요하다고 생각합니다.

아울러서 운행기록 활용은 저희가 하위법령 개정을 통해서 교통안전에 꼭 필요한 범위 내에서 활용하고자 합니다. 예를 들면 이번에 전세버스 사고라든가 그것들의 원인이 최소 휴게시간을 준수하지 않았거나 속도제한장치 무단해제 이런 등에 연유하기 때문에 그러한 용도로만 아주 한정해서 사용하고자 합니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 다음 위원님들 의견 말씀해 주십시오.

○**윤후덕 위원** 임종성 의원님 안 중에 ‘운행기록장치의 교통안전 위해사항의 단속·처벌에 활용’이라는 이 내용에 택시 운행자가 포함이 돼요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 택시는 안 됩니다.

○**윤후덕 위원** 이 법 취지에 따르면 택시는 안 돼요? 대상이 안 되는 거예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 담당 과장……

○**국토교통부교통안전복지과장 예창섭** 속도제한 장치는 현재 버스하고 화물차에만 장착이 의무화 되어 있습니다. 디지털운행기록장치를 활용해서 과속을 점검하고 확인하는 것은 대형 사업용 차량에만 적용되는 사항입니다. 그래서 택시는 해당되지 않는 사항입니다.

교통안전복지과장 예창섭입니다. 죄송합니다.

○**소위원장 윤영일** 다음에 장관님들이나 관계자 분께서는 가능하시면 꼭 소속, 직을 말씀해 주시고 얘기해 주십시오.

의견 없으십니까?

○**안호영 위원** 이 안에 대해서는 반대하는 취지지요? 운행기록장치를 활용하는 부분에 대해서는 반대하는 취지로 아까……

○**윤후덕 위원** 택시는 일단 포함이 안 되는 거고.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 98쪽 4호에 있는 대로 확대가 필요하다는 얘기입니다.

○**윤후덕 위원** 그런데 이 법이 여기 고려사항에 있듯이 용도 외 사용을 하자고 개정안이 올라온 것 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 각호의 용도에는 사용할 수 있도록 되어 있습니다. 그런데 4호를 추가해서……

○**윤후덕 위원** 추가하자는 것 아니에요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 추가해서 안전에 가장 중요한 최소 휴게시간을 준수했으나 여부와 아시는 대로 화물차·전세버스·사업용 자동차에 대해서는 속도제한장치가 있습니다. 그런데 그것을 풀어서 110km 이상 또는 90km 이상 과속을 하기 때문에 안전이 크게 위협을 받고 있습니다. 그래서 그런 두 가지 사항에 대해서는 운행기록장치를 활용해서 안전을 확보하는 것이 꼭 필요하다고 생각합니다.

○**안호영 위원** 단속·처벌할 수 있게끔 하겠다는 취지입니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 그렇습니다.

○**전문위원 고상근** 제가 아까 보고드릴 때는 임종성 의원님 안 세 가지 개정사항에 대해서 문제가 있다는 차원에서 보고를 드렸거든요. 그런데 정부 측에서는 지금 다 문제없다는 취지로 말씀하시는 거지요? 임종성 의원님 안에 답는 걸로.

○**국토교통부제2차관 최정호** 임종성 의원님 안에 그게 필요하다는 거고요, 98쪽은 저희가 필요하다고 생각되는 거고요.

○**안호영 위원** 그런데 운행기록장치의 당초 도입 취지가 위험운전행태를 개선하는 데 활용할 수 있게 하겠다는 건데 단속하는 데 활용하겠다는 취지는 아니기 때문에 이 취지하고는 안 맞다는 것인가요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**안호영 위원** 4호를 떼야 될 것 같은데.

○**국토교통부제2차관 최정호** 그래서 현재도 세 가지 사항에 대해서는 처벌할 수 있도록 되어 있고요.

○**안호영 위원** 4호가 문제가 되는 거예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**안호영 위원** 4호는 삭제하는 걸로 해서 그러면……

○**국토교통부제2차관 최정호** 4호를 저희가 이번에 추가하겠다는 겁니다. 추가하겠다는 안에 대해서 저희는 찬성한다는 얘기입니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 다른 의견 없으십니까?

○**윤후덕 위원** 아니요. 99페이지 전문위원 검토보고에 마지막 부분은 ‘과도한 규제라는 의견이 있다’라고 적어 놔어요. 그래서 이게 과도한 규제이기 때문에 받아들일 수 없다라는 게 정부의 의견으로 저는 이해를 했는데.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 그렇습니다. 과도한 규제가 아니고 국민의 안전을 위해서……

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 전문위원의 검토의견은 과도한 규제가 아닌가 이렇게 지적을 하셨는데요, 저희 정부 입장에서는 당초에 디지털운행기록기가 운행행태를 바꾸는 건설팅용으로 개발된 것이기는 하지만 지금 전세버스나 화물차 사고가 줄어들지 않고 계속 증가하고 있습니다. 그래서 전세버스와 화물차에 대해서만 최소 휴게시간을 지키는가, 하루 최소 운행시간을 지키는가 또 의무적으로 장착해서 지키게 되어 있는 속도제한장치가 있습니다. 그것을 의도적으로 해제하고 다니는 차들이 너무 많기 때문에 그 세 가지 부분에 대해서만 전세버스와 화물차에 대해서 디지털운행기록기를 활용하고자 하는 겁니다.

최고속도제한장치를 해제하는 경우에는 그게 적발이 되면 법에 이미 100만 원의 과태료를 물도록 규정이 있습니다. 그런데 저희들이 해제했는지 여부를 확인하기가 상당히 어렵기 때문에 디지털운행기록장치를 그 부분에만 활용해 보자는 그런 취지로 이해를 해 주시면 되겠습니다.

○**윤후덕 위원** 이것 협회하고 협의했어요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 협회하고 협의 다 했습니다.

○**윤후덕 위원** 했어요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 회의를 여러 차례 했고요. 전세버스는 아무래도 요즘 큰 사고가 많이 났기 때문에 이런 정부의 의도에 대해서 드러내놓고 반대하지는 못하고 있는데요, 화물차의 경우에는 연합회 측에서 조금 말은 있었습니다.

그런데 속도제한장치를 해제하고 다니는 사례를 얼마 전에 경찰이 대규모로 적발한 바도 있지만 화물차가 더 많습니다. 그래서 저희들로서는 어떻게든 활용을 해서 과속의 위험을 줄여 보자

이런 취지로 추진을 하게 됐습니다.

○**윤후덕 위원** 그런데 99쪽의 각주 13번에 의하면 전국버스운송사업조합연합회, 전국화물자동차운송사업연합회 등 9개 사업자 연합회는 반대하는 입장으로 나왔는데요. 실장님은 동의했다고 그러시는데 협회에서는 반대를 하고 있네요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 저희가 사업용 자동차의 안전강화대책을 지난번 봉평터널 전세버스 사고 등 여러 건의 사고 이후에 또 화물차도 그 이후에 났었고 그래서 운송사업조합연합회하고 같이 여러 차례 논의를 했습니다. 그래서 같이 사업용 자동차 안전강화대책을 저희가 만들었고 이 사항이 그 대책 안에 포함되어 있던 사항입니다. 그 과정에서 관련 업계와 긴밀하게 협의를 했습니다.

일부 반대하는 의견은 있을 수 있겠습니다마는 그 과정을 통해서 협회의 관련 업계에서도 이 과정에서는 동의를 한 바 있습니다.

○**소위원장 윤영일** 정부 측의 설명에 대해서 위원님들 어떠십니까? 과도한 규제냐 아니냐 이런 부분은 사실 국민들의 생활과 관련해서도 굉장히 신중한 접근이 필요하다고 생각되어집니다. 그런데 그 부분에 대해서 서로 입장이 상충되는데 위원님들 더 의견……

○**안호영 위원** 그러면 지금 이 4호의 규정이 없다고 그래서 문제가 생겼는데 단속을 하거나 이러는 데 장애가 있습니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 말씀드린 대로 규정하려는 게 최소 휴게시간 미준수라든가 이런 것을 저희가 확인할 수 있는 방법은 운행기록장치가 가장 확실하고 또 편리한 방법입니다. 그런 사항이기 때문에 이 운행기록장치를 하려는 것이고 속도제한장치의 무단해제 또한 마찬가지입니다.

특히 이 두 가지 사항은 안전에 가장 중요하고 국민을 보호하고 승객을 보호하겠다는 그런 취지에서 나온 거고 사업용 차량을 관리하는, 운영하는 사업자나 또 운전을 하는 종사자는 법적 규정을 지키고 국민의 안전을 위해서 자기 말은바 소임을 다하는 것이 당연하다고 생각되기 때문에 그런 것에 대한 위반 여부를 확인해서 단속하고 처벌하는 것은 교통안전을 위해서 필요한 사항이라고 생각합니다.

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 우리나라 전체적으로 교통사고 사망자가 작년에 4600명 정도

였습니다. 해마다 줄어들고 있는데요 유일하게 줄지 않고 늘거나 정체되어 있는 부분이 사업용 차량입니다.

한 예를 보시면 화물차의 경우에는 2014년에 5600건 사고가 났는데요, 2015년에는 6023건이 났습니다. 사망자 숫자도 2014년에 207명에서 2015년에 216명으로 늘었습니다. 유일하게 늘고 있는 분야가 사업용차량이고 또 올해는 사회적으로 큰 문제가 될 수 있는 봉평터널 전세버스 사고라든지 여수터널 화물차 사고라든지 창원터널에서 중간에 출근하던 차가 끼어서 여러 명이 사망을 하는 사고라든지 이런 것들이 사업용차량 부분에서 많이 일어나고 있기 때문에 디지털운행기록계는 아까 위원님께서 말씀하신 것처럼 운전 행태를 바꾸기 위한 컨설팅용으로 개발을 해서 도입하긴 했지만 지금 상황에서 아까 차관님 말씀하신 최대 연속 운전시간이나 최소 휴게시간 준수라든지 속도제한장치 무단해제를 적발할 수 있는 방법이 디지털운행기록을 살펴보는 그 방법 밖에 없습니다. 이미 유럽이나 선진국에서는 지나가는 차를 세워서 바로 노트북으로 운행기록을 볼 수 있는 장치를 다 개발해서 활용하고 있거든요.

그런데 저희가 컨설팅용으로 개발한 걸 처벌하기 위한 용도로 쓰는 부분에 대해서는 당초 도입할 때의 약속을 정부가 못 지키는 부분이 있긴 하지만 대형 사업용차량 사고가 워낙 많이 나고 인명 손실이 크기 때문에 그 세 가지 항목에 대해서만 어떻게 확인을 해서 처벌할 수 있는 그런 쪽으로 활용을 하려고 그러니까.

○소위원장 윤영일 그러면 이렇게 정리를 하겠습니까.

지금 정부 측의 의견도 듣고 설명을 들으셨는데 소위 과잉규제나 아니냐 하는 부분에 대한 의견이 지금 엇갈리고 있는데 위원님들 의견을 종합하겠습니다.

그런 부분에 대한 논의를 계속할까요, 여기서 정부 측 설명 듣고 했으니까 충분히 수용하는 방향으로 의결을 할까요?

○李憲昇 위원 물론 운행기록장치를 도입하게 된 취지가 안전사고 예방 등에 있지만 실제적으로 그 결과를 가지고 처벌조항이 없다면 잘 지켜질 수 있을까 하는 의문이 드는데요.

제 생각에는 국토부 의견을 수용해 주는 것도 안전을 위해서 더 낫다고 봅니다.

○소위원장 윤영일 다른 위원님들, 이헌승 위원님의 의견에 대해서 더 의견 없으십니까?

○윤후덕 위원 전문위원, 의견을 하나 쥌 봐요. 협회나 이해관계자들이 찾아와서 건의하고 그런 내용 있어요?

○전문위원 고상근 예, 저희가 문서로 받은 것도 있고요. 9개 연합회에서 공동으로 ‘현안건의서’ 해서 저희한테 제출한 바 있습니다.

○안호영 위원 반대하는 취지로요?

○전문위원 고상근 예, 반대하는 취지입니다.

○윤후덕 위원 그런데 왜 차관은 계속 이해 당사자들, 협회나 이런 데하고 잘 협의가 됐다고 보고를 하세요?

○국토교통부제2차관 최정호 저희가 아까 말씀드린 대로 사업용자동차 안전 강화대책을 만드는 과정에서 분명히 협의를 했고요.

다만 이게 논의의 초점을 어디에 둘 거냐가 가장 중요하다고 생각합니다. 국민 안전을 보호할 거냐, 사업용자동차의 반대를 수용할 거냐 이런 차원이라고……

○윤후덕 위원 반대는 했구먼요.

○국토교통부제2차관 최정호 그런데 제가 회기도 하고 간담회도 했습니다만 그때 제기된 건 없었고요.

○윤후덕 위원 아니, 국민 안전을 도모한다는 거에 반대할 사람은 아무도 없지요. 그런데 이 사람들이……

○국토교통부제2차관 최정호 그러면 현행 규정에도 보시면 제4항에 다음 각 호의 조치를 제외하고는 이렇게 처벌이나 이런 용도로 사용할 수 없다고 돼 있어서 ‘다음 각 호의 조치를 제외하고는’이라는 규정에 따라서 처벌을 할 수 있는 여지를 이미 현행 규정에 열어놨습니다. 그래서 국민 안전을 위해서 필요한 사항이라면 이 규정이 필요하다고 생각합니다.

○소위원장 윤영일 논의 결과를 보면 협회나 이런 측의 의견이 충분히 수렴 안 됐다는 생각이 자꾸 들어서 제가 이런 말씀을 드리는 건데요.

23항 임종성 의원안은 계속 보류했다가 심사를 하는 걸로 하고자 하는데 어떠십니까?

(「좋습니다」 하는 위원 있음)

그렇게 하겠습니다.

더 이상 의견이 없으시면……

○국토교통부제2차관 최정호 저희가 정회시간에 업제하고 다시 한번 협의를 하겠습니다.

○**윤후덕 위원** 저 뒤의 ‘차로이탈경고장치 장착 의무화’ 여기에서 이걸 1년을 연장하자고 그러는 것 아니에요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 그렇습니다.

○**윤후덕 위원** 그런데 기재부에서 이와 관련된 예산을 확보 못 했다 그런 거지요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 내년 예산에 확보를 못 했습니다.

○**윤후덕 위원** 얼마나 요청을 했는데, 반영을 아예 안 한 건가요, 기재부에서?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 150억 요청했는데 반영이 안 됐습니다.

반영을 안 한 이유 중의 하나가 법에 근거가 없다는 이야기기 때문에 이번에 법에 근거를 넣어주시면 2018년에는 150억 정도, 2년에 걸쳐서 300억 정도를 정부에서 지원해 주는 걸로 이렇게 했습니다.

○**윤후덕 위원** 그러면 300억 정도 2년에 걸쳐서 하면 다 장착할 수 있어요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 예, 4 대 4 대 2 이렇게, 정부 4, 지방자치단체 4, 본인부담 2 이런 정도로 분배를 해서 지원을 할 계획입니다.

○**소위원장 윤영일** 그러면 정부 측에서 좀 더 논의를 하고 검토를 하시겠습니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 업계하고 협의를 하고 그 결과를 보고드리겠습니다.

○**소위원장 윤영일** 그러면 이 부분도 오후에 다시 논의하도록 하겠습니다.

○**윤후덕 위원** 그리고 마지막의 교통안전교육 미이수자에 대한 과태료 부과 이것은 6개월을 연장하자는 의견을 내신 거예요, 정부에서?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 예, 하위규정을 만드는 데 시간이 좀 걸리니까 3개월로 돼 있는 걸 6개월로 해 주시고요.

○**윤후덕 위원** 아니, 그런데 전문위원께서는 의무적 교육방식에 대해서 반대를 하고 있는 의견을 냈고 인센티브 제공하는 방식으로다가 교육방식을 도입하는 게 맞다라고 의견을 냈어요.

그리고 해당하는 사람들 얘기를 들어보면 이 체험교육제도의 장이 전국에 하나밖에 없다면서요, 지금? 전국에 충주인가 청주인가 어디 하나밖에 없다면서요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 상주에 있고요. 지금 화성에 새로……

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 화성에 지금 시험가동 중인데 내년 초에 정식으로 문을 엽니다.

○**윤후덕 위원** 이게 3월 달에 열린다면서요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 예.

○**윤후덕 위원** 그러면 제주도 사람은 비행기 타고 와서 이 교육을 받아야 되는 거네요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 예.

○**윤후덕 위원** 이중처벌이라는 의견이 있어요, 이 자체가.

그리고 이게 8주 이상이지요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 예, 8주 이상 중상.

○**국토교통부제2차관 최정호** 저도 상주에 교육 다녀왔습니다만 그걸 받고 나서 제가 느낀 점도 있고 그다음에 그걸 받은 교육생들이 한결같이 ‘정말 교육을 잘 왔다’ 그런 평가를 하고 있다는 얘기를 들었습니다.

그래서 이걸 위반해서 교육을 받지 아니한 자에 대한 과태료 처분이기 때문에 교육을 받아야 되는데 안 받으면 처분이 있어야 된다고 보고, 다만 과태료의 수준을 어떻게 할 거냐에 대해서는 저희가 하위법령 정할 때 합리적인 방안으로 정하도록 하겠습니다.

저희가 업계가 반대한다고 해서 다 업계 의견대로만 한다면 국민 안전은 어떻게 확보하겠습니까.

○**윤후덕 위원** 아니, 제가 말씀드리려는 것은 업계가 반대한다 그래서 하지 말자 그런 얘기가 아니고 필요하고 국민의 안전을 위한 거라면 업계를 설득해서 정책에 순응하게 해야 하는 책임까지를 정책당국자가 가지고 있는 거예요. 그래야 정책에 대한 순응도가 높아지는 것 아닙니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 맞는 말씀입니다.

○**윤후덕 위원** 그것을 부족하게 하거나 그렇게 해 주면 안 된다는 걸 지적하는 거지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 협의를 계속하겠습니다. 다만 그런 어려운 점이 있다는 것도 감안해서 심사해 주시면 감사하겠습니다.

○**소위원장 윤영일** 잠깐만요. 지금 의결을 할 수 없는 상황이거든요.

정회를 했다가 속개를 해야 되겠는데요. 지금 국회 본회의가 2시에 잡혀 있잖아요?

위원님들 어떠십니까? 우리가 속개를 하는 방법으로 해야 될지 위원님들 의견을 듣고 정해야

될 것 같은데 위원님들 의견을 말씀해 주시지요.

○**윤후덕 위원** 일단 정회하고 의논하지요.

○**소위원장 윤영일** 아니, 속개시간을 좀……

○**윤후덕 위원** 속개시간 알려 드리면 되잖아요.

○**소위원장 윤영일** 아니, 어떤 위원님들은 본회의가 있고 하니까 오늘 법률안 심사를 해낼 수 있겠느냐 하고 의견을 주시고 가신 분도 계시거든요.

○**최인호 위원** 다음 주에 시간 있습니까?

○**소위원장 윤영일** 없습니다. 이번 회기에는 없습니다.

○**최인호 위원** 오늘이 마지막입니까?

○**소위원장 윤영일** 예.

○**윤후덕 위원** 날짜가 없어요?

○**소위원장 윤영일** 없습니다.

○**입법조사관 김민엽** 모레 아침에 우리 전체위원회가 있고요. 그 전체위원회 통과한 법률이 다음 주에 본회의에 올라가게 돼 있습니다.

○**윤후덕 위원** 그러면 전체위원회 하기 전에……

○**입법조사관 김민엽** 내일 국토소위가 있기 때문에 교통소위는 지금이 마지막입니다.

○**최인호 위원** 한 5시부터 2시간……

○**황희 위원** 5시는 너무 늦고 4시, 두 시간 뒤에라도 하면 되지 않나요?

○**소위원장 윤영일** 그러면 속개시간을 4시로 할까요?

○**최인호 위원** 4시 반으로 해 주세요.

○**소위원장 윤영일** 4시 반으로요? 4시 반 괜찮습니까?

○**윤후덕 위원** 상황이 될지 모르겠네요. 일단 그렇게라도 해야지요. 추후 다시 통보할 수 있으면 통보하고요.

○**소위원장 윤영일** 지금 법률안 심사가 진행 중입니다만 효율적인 회의 진행을 위해서 잠시 정회했다가 오후 4시 30분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(12시14분 회의중지)

(16시39분 계속개의)

○**소위원장 윤영일** 의석을 정돈해 주시기 바랍니다.

회의를 속개하겠습니다.

의사일정 제23항 임종성 의원안에 대한 논의를 하다가 중단했는데요.

○**함진규 위원** 몇 페이지지요?

○**소위원장 윤영일** 98페이지지요?

○**전문위원 고상근** 예.

○**소위원장 윤영일** 국토부가 단체 의견도 좀 수렴을 하고 또 확인을 해야 되는 사항이고요. 그 다음에 차로이탈경고장치 비용 관계, 규제, 이런 부분에 대한 논의도 계속하도록 하겠습니다.

먼저 국토부, 확인된 결과를 위원님들께 보고 말씀 드리겠습니까?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 제가 말씀드리겠습니다.

교통안전법 임종성 의원님 안 제55조 관련해서, 디지털운행기록장치의 기록을 활용하는 문제인데요 전문위원실로 9개 단체의 반대의견이 들어왔었습니다.

아까 말씀이 계셔서 저희가 오늘 다시 한번 확인을 했는데 운수연합회 등에서는 회원 개개인의 시간 및 비용 부담에 대한 우려를 이유로 개정안 반대 입장입니다. 버스·전세버스 연합회, 화물자동차연합회는 반대 입장이고, 마을버스연합회는 반대는 하지만 직접 상관된 문제가 아니기 때문에 좀 그렇다 그런 입장이고요, 특수여객자동차연합회는 버스업계의 대세에 따른다는 입장입니다.

이것과 관련해서 사업용 차량 교통안전 강화대책을 7월 27일 날 수립했는데 그때 우리 2차관 주재 회의를 했고, 7월 28일 후속조치 점검회의에서도 대책 내용을 충분히 설명하고 그 당시에는 취지에 공감을 표명했습니다. 그때 참석한 사람들이 전세버스연합회장, 용달·용달화물·개별화물 연합회장 등이 참석했고 7~8월 두 달 동안 각 연합회 주재로 교통안전실천결의대회를 개최할 때도 거기에 대해서 별 말이 없었습니다.

다만 이후에 각 연합회의 회원사 그리고 회원들의 반대의견이 잇달아 연합회에 수렴됨에 따라서 이번 개정안에 대해서 반대의견을 낸 것으로 저희들은 그렇게 판단됩니다.

이것과 관련해서 안전생활시민실천연합 등 교통 관련 시민단체, 손해보험협회, 대한교통학회 등 교통전문가 그룹, 경찰청, 지자체 교통안전담당, 이런 쪽에서는 증가하고 있는 대형 사업용 차량의 사고로 인해 국민 불안감이 급증되고 대형사고의 주된 원인인 과속과 졸음운전을 방지하는 실효성 있는 대책이다, 이렇게 해야 된다는 의견이 있었습니다.

8월 3일 날 제가 주재한 국토부-경찰청 합동 지자체 교통국장 회의에서도 지역별 사업용 차량 교통안전대책을 충분히 공유했고 관련 내용은 7월 20일, 22일 등 주요 언론에 보도된 바 있습니다.

그래서 저희들은 운수연합회 등에서 일부 반대 의견이 있다 하더라도 교통안전을 확보하기 위해서 디지털운행기록장치를 활용했으면 합니다마는 지금 임종성 의원님께서 내놓은 안의 4항을 보시면 좀 포괄적으로 되어 있고 국토교통부령으로 상세하게 정하게 되어 있는데 그 점이 위원님들께서 우려가 되신다면 맨 마지막 4호에 ‘최소휴게시간 및 연속근무시간, 속도제한장치 무단해제 확인’을 법안에 딱 명시하셔서 그 이외의 용도로는 사용하지 않도록 활용 범위를 명확히 해서 법안을 통과시켜 주시면 감사하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 이에 대한 위원님들 의견 다시 주시지요.

○윤후덕 위원 그러니까 최소휴게시간, 연속근무시간, 속도제한장치 무단해제, 이 세 가지만 확인하는 것으로 법에 명시하자는 얘기지요?

○국토교통부교통물류실장 이승호 예.

○윤후덕 위원 동의합니다.

○李憲昇 위원 저도 동의합니다.

○함진규 위원 어디 얘기하는 거야, 지금? 뭘 동의를 해요?

○윤후덕 위원 98페이지고요. ‘운행기록장치의 교통안전 위해사항 단속·처벌’에 운행기록장치를 현장에서 확인할 수 있게 하는 그런 내용인데, 사생활 침해가 안 되게 위험요소가 가장 높은 최소휴게시간, 연속근무시간, 속도제한장치 무단해제, 이 세 가지만 확인을 하겠다는 거지요?

○국토교통부교통물류실장 이승호 예.

○윤후덕 위원 그걸 법에 명시하겠다는 것 아닙니까?

○국토교통부제2차관 최정호 예.

○윤후덕 위원 저는 동의합니다.

○국토교통부제2차관 최정호 4호에 이렇게 대체하겠다는 겁니다.

○함진규 위원 아니, 나는 아까 없어서 물어본 건데, 이것도 아까 그 개인 프라이버시 침해하고 관계없어요?

○안호영 위원 아까 그겁니다. 아까 그 측면에서 문제가 있다 그래서 신중할 필요가 있다 그런

의견이었는데 필요성이 지금 이런 것들을……

○윤후덕 위원 아까 그것은 돈 안 내고 그냥 가 버린 차량, 그것은 우리가 브레이크를 걸어 놔고 이것은……

○국토교통부제2차관 최정호 그것은 다시 나중에 저희가 설명드리겠습니다.

○함진규 위원 이걸 모든 차량이 다 그런 거예요?

○윤후덕 위원 아니, 택시가 아니고요. 이것은 택시는 빠져 있고, 택시는 아니잖아요?

○국토교통부제2차관 최정호 아닙니다.

○국토교통부교통물류실장 이승호 전세버스하고 대형트럭 여기가 해당됩니다.

○윤후덕 위원 그러니까 전세버스하고……

○함진규 위원 전세버스하고 대형트럭만 해당되는 거예요?

○국토교통부교통물류실장 이승호 예.

○함진규 위원 이쪽에서는 가만히 있나? 이 사람들은 뭐라고 그래요?

○국토교통부교통물류실장 이승호 전세버스, 고속버스 같은 대형버스나 20t 이상 대형트럭 위주로……

○함진규 위원 그 사람들은 뭐라고 안 그래요? 반대하지 않나?

○국토교통부교통물류실장 이승호 제가 먼저 읽어 드린 대로 반대의견이 일부 있습니다마는 지금 사업용 차량에 대한 교통사고가 몇 년째 줄어들지 않고 오히려 늘어나고 있고, 사망자 수도 늘어나고 있기 때문에……

○함진규 위원 그 사람들이 반대하는 거야 뭐……

○윤후덕 위원 아니, 운전하시는 분들 본인의 생명을 위해서도 이 세 가지를 체크하는 것은 도입할 필요가 있다라는 생각을 합니다.

○李憲昇 위원 함진규 위원님, 제가 정리를 한번 해 볼게요.

이게 뭐냐 하면 운행기록장치 있잖아요. 운행기록장치를 가지고 나중에 단속이나 처벌을 할 거냐 말 거냐는 것 가지고 우리가 아까 논쟁이 있었는데 개정안에는 교통안전 위해 4항 4호의 단속·처벌에 대해서 처벌할 수 있다라고 된 것을 좀 더 구체적으로 여러 의견을 수렴한 결과 대안이 최소휴게시간, 연속근무시간, 속도제한장치 무단해제 이 세 가지 부분을 명시해 가지고 단속 및 처벌 규정을 두겠다는 그런 이야기지요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

○소위원장 윤영일 그에 대해서는 의견이 없으시지요?

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

그러시면 그렇게 하고.

101페이지네요. 101페이지 아까 더 논의를 해야 될 사항, 차로이탈경고장치의 장착비용 문제, 과잉규제 소지 부분에 대한 의견 주시기 바랍니다.

○윤후덕 위원 이것은 지금 설명이 이 조항을 통과시켜 줘야 예산 확보를 할 수 있다라는 거지요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

○윤후덕 위원 이게 법적 근거가 돼서 기재부로부터 1년에 150억씩 2개 연도에 걸쳐서 300억을 확보할 수 있다는 거지요?

○국토교통부제2차관 최정호 그렇습니다.

○함진규 위원 이게 요새 나오는 차에는 다 있지 않아요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 새로 제작되는 차는, 신규로 제작하는 차는 이미 의무화를 시키는 방향을 진행 중이고요. 이것은 기존 차량에 대해서……

○함진규 위원 내 차에 이게 새로 되어 있는데 좋더라고요.

○李憲昇 위원 승용차는 다 되어 있지요.

○함진규 위원 승용차에는 있는데 대형차도 이것 적용할 필요가 있을 것 같은데.

○윤후덕 위원 그래서 1대에 70만 원씩 드는데 국고에서 40%를 내고 지방자치단체에서 40% 내고 본인은 20% 내게 하는 법이에요.

○함진규 위원 개인 자동차는 안 해 주고?

○소위원장 윤영일 더 이상 의견 없으십니까?

그러면 그다음에요, 102페이지에 체험교육제도 도입 부분과 관련한 아까 논의, 인센티브 제공을 통한 자발적 교육방식을 도입하는 취지로 법안을 수용한 바 있다고 하는 부분에 대한 의견을 주시지요.

○국토교통부제2차관 최정호 설명을 우리 국장이 좀……

○소위원장 윤영일 소속과 성명을 밝히시고요, 직함 밝히시고.

○국토교통부교통물류실장 이승호 설명을 제가 드리겠습니다.

저희들이 준비한 자료 제일 밑에 세 번째 보시

면요……

○소위원장 윤영일 잠깐요, 자료가……

○국토교통부교통물류실장 이승호 전문위원 검토의견은 인센티브를 제공해서 자발적으로 교육을 받도록 하는 방법이 어떻겠느냐 이렇게 검토의견을 내셨고, 운전적성정밀검사하고 체험교육이 중복되는 것 아니냐 이런 의견이 있었습니다.

그런데 운전적성정밀검사는 3주 이상 중상 사고를 내면 운전적성정밀검사를 받도록 되어 있고요, 8주 이상의 경우에 체험교육을 받도록 이렇게 합니다. 지금 그렇게 되어 있습니다.

그런데 이번 개정안에는 저희들이 조사해 보니까 8주 이상 사고를 내서 체험교육을 받아야 될 사람들 중에 약 40%만 체험교육을 받고 나머지 60%는 교육을 안 받습니다. 그래서 교육을 안 받으면 과태료 처분을 할 수 있도록 하는 규정을 신설하는 내용입니다.

드린 자료 제일 밑에 세 번째 보면 최근 6년간 이슈화가 계속되었고 가해운전자가 확인되는 사업용 대형교통사고 28건 중에 사고 경력이 있는 운전자가 60.7% 이상으로 나타납니다.

그래서 교통사고 경력자에 대해서는, 사고를 한 번 낸 사람에 대해서는 특별히 사후관리가 필요하고 특히 교통안전법상 8주 이상 중상자를 야기하는 중대교통사고를 일으킨 사람에 대해서는 추가적인 대형교통사고를 예방하기 위해서 교통안전 체험교육이 필수적이라고 생각합니다.

그런데 지금은 교통안전 체험교육을 받도록은 되어 있지만 그게 그냥 받도록만 되어 있고 처벌규정이 없다 보니까 전체 대상자가 약 2000명 정도 됩니다. 대상자의 한 40% 정도만 체험교육을 받고 나머지 60%는 체험교육을 안 받습니다. 그래서 안 받는 경우에 과태료 규정을 두어서 체험교육을 가급적 다 받도록 이렇게 강제할 필요가 있겠다 해서 이번에 과태료 규정이 들어간 그런 내용입니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 주시지요.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

의견 없으십니까?

그러면 23항에 대한 논의를 같이 했습니다.

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 의사일정 제21항부터 제23항까지 이상

3건의 교통안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

24. 자동차관리법 일부개정법률안(김관영 의원 대표발의)

25. 자동차관리법 일부개정법률안(강창일 의원 대표발의)

26. 자동차관리법 일부개정법률안(권석창 의원 대표발의)

27. 자동차관리법 일부개정법률안(변재일 의원 대표발의)

28. 자동차관리법 일부개정법률안(이원욱 의원 대표발의)

29. 자동차관리법 일부개정법률안(안호영 의원 대표발의)

30. 자동차관리법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)

(16시52분)

○**소위원장 윤영일** 다음 의사일정 제24항부터 30항까지 이상 7건의 자동차관리법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 자료 104쪽, 김관영 의원안부터 보고드리겠습니다.

이 개정안은 시장·군수·구청장이 중대한 교통사고가 발생한 사업용 자동차 및 불법 튜닝한 자동차에 대해서 즉시 임시검사를 명할 수 있도록 하고 정기검사나 종합검사를 받지 아니한 자동차에 대해서 반드시 해당 검사를 명령하도록 하려는 것입니다.

오른쪽 하단의 논의사항을 보시면 이 개정안은 승인을 받지 아니하고 튜닝한 자동차에 대해서 임시검사를 명하도록 하고 있는데 이에 대해서는 튜닝하기 전의 상태로의 원상복구 명령과 함께 임시검사를 통해 원상복구의 적절함을 확인하도록 하는 것이 필요하므로 원상복구와 임시검사를 함께 명하도록 수정할 필요가 있다고 보았습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 이에 대해서 차관, 정부 측 의견 말씀해 주시지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 의견 말씀해 주시지요.

(「동의합니다」 하는 위원 있음)

그러면 다음.

○**전문위원 고상근** 다음 107쪽, 강창일 의원안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 자동차제작자 등이 리콜 조치를 취하기 전에 결함을 자체 시정한 자동차 소유자에게 시정 비용을 보상하도록 한 기간을 기존 결함 사실을 공개하기 전 1년 이내에서 2년 이내로 연장하고자 하는 것입니다.

논의사항으로는 자체 시정 비용에 대한 보상 기간을 리콜 개시 전 2년 이내로 연장할 경우 같은 기준을 적용하는 해외 사례가 없어서 통상마찰의 우려가 있을 수 있음을 고려할 필요가 있고요.

참고로 미국의 경우에는 결함 사실 공개 전 1년 이내로 보상 기간을 제한하면서 정부의 결함조사가 시작된 날이 결함 사실 공개 전 1년보다 빠른 경우 이 시점을 기준으로 보상 기간을 정하고 있습니다.

따라서 저희도 결함 사실 공개 전 1년까지의 자체 시정을 보상하는 현재의 기준에 결함조사 개시일 이후의 자체 시정을 추가해서 결함 사실 공개 1년 전과 결함조사 개시일 중 빠른 날 이후에 자체 시정한 경우 비용을 보상하도록 하는 방안을 수정의견으로 제시하였습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 정부 측 의견 주시지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 전문위원 검토의견 수용합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 말씀해 주시지요.

○**안호영 위원** 예, 괜찮습니다.

○**소위원장 윤영일** 다음 항으로 넘어가겠습니다.

○**전문위원 고상근** 다음 110쪽 권석창 의원안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 연료소비율, 원동기출력 과다 표시 등에 대해서 시정조치를 갈음하여 해당 자동차의 소유자에게 경제적 보상을 할 수 있도록 근거규정을 마련하는 것입니다.

연료소비율 등이 과다 표시된 자동차를 구매한 소비자의 경우 실제로 유지관리비 등에 있어

서 손실을 보고 있음에도 현행법하에서는 아무런 보상도 받을 수 없는 문제가 있습니다.

따라서 자동차 소유자에 대한 실질적인 보상이 가능해진다는 점에서 타당한 입법조치로 보여집니다.

논의사항으로는 개정안과 관련해서 조 제목 및 자구의 일부를 수정하고 적용 시점을 명확화하기 위해서 적용례 규정을 신설하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 정부 측 의견 말씀해 주세요.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 있으시면 말씀하세요.

○안호영 위원 찬성합니다.

○윤후덕 위원 아니, 그런데 이게 앞의 경우처럼 우리나라 차를 외국에 팔았을 때 동일하게 외국에서 또 이걸 요구할 수 있거나 그런 것은 아니에요?

○국토교통부제2차관 최정호 아닙니다. 국내에 적용, 판매되는……

○함진규 위원 잠깐만. 윤후덕 위원님이 제가 할 소리를 먼저 하셨는데 보상하는 것은 소비자 입장에서 굉장히 좋은 건데요, 지금 윤후덕 위원님 말씀하신 대로 이게 현대차 하나 정도가 110 페이지에 들어가 있는데 주로 외국차를 타것으로 해서, 한국GM이나 포드 등등 외국차를 겨냥해서 보상한 사례를 열거했는데 거꾸로 말이지요 연료 소비율 과다 표시라는 이 ‘과다 표시’ 개념 자체를 굉장히 신중하게 할 필요가 있다고 봐요.

이게 외국차를 타것으로 했지만 한국차들도 어떤 방법으로 어떻게 측정하나에 따라서 편차가 굉장히 크다고 보거든요. 소비자를 보상한다는 측면에서는 국내차량 외국차량 다 상관없이 적용하는 게 소비자 입장에서는 굉장히 좋은데 경우에 따라서는 좀 크게 생각해 보면 이게 외국에 수출하는 경우에 있어서 어떤 방법으로 측정하나에서 차이가 있다고 저는 보거든요. 그런 얘기도 들었고 자료도 제가 어디서 본 기억이 나는데 그것을 생각 좀 해 보셨나요? 편차를 어느 정도, 그러니까 이 ‘과다 표시’라는 것을……

○국토교통부제2차관 최정호 리콜을 표시연비보다 5% 이상 차이가 나는 경우, 그러니까 소비자한테 불리하게, 그렇게 규정이 돼 있고 그 리

콜이 대상이 되는데 그 경우에 법상으로는 과징금만 부과하도록 돼 있고 정작……

○함진규 위원 소비자한테는 안 간다 이거지요?

○국토교통부제2차관 최정호 연비가 떨어져서 피해를 본 소비자한테는 안 되고 있습니다.

○함진규 위원 알아요, 무슨 말인지 아는데 이게……

○국토교통부자동차정책과장 조무영 위원님 말씀하신 것, 자동차정책과장 말씀드리겠습니다.

국제적으로 연비측정의 방법은 모두 다 표준화가 돼 있기 때문에 어느 기관에서 하더라도 똑같은 결과가 나옵니다.

○함진규 위원 그러니까 우리 수출하는 차들도 이 부분에 대해서 자신이 있는 거예요? 혹시 편차가 생겨서 대량으로 보상을 해 줘야 된다는 거 그런 건 없어요?

○국토교통부자동차정책과장 조무영 그건 그 나라의 규정에 따라서 보상을 하게 되는 겁니다, 수출하는 차량들은.

○함진규 위원 그러니까 특별한 문제는 없냐고?

○국토교통부자동차정책과장 조무영 예.

○함진규 위원 여기는 주로 외국 것만 적어놨는데 한국 거라고……

○국토교통부제2차관 최정호 현대도 여기 있고요, 현대도 있는데 우리나라 차도 미국에서 이런 연비가 문제가 있을 경우에는 보상을 합니다.

○함진규 위원 상관이 없어요, 그래도?

○국토교통부교통물류실장 이승호 예.

○소위원장 윤영일 됐습니까?

○함진규 위원 예.

○소위원장 윤영일 다음.

○전문위원 고상근 다음 116쪽입니다.

변재일·조정식 의원 발의안입니다.

먼저 휴대전화 문자발송에 의해서도 자동차의 제작결함 사실과 시정조치 계획을 통지할 수 있도록 하고 통지를 하는 때에는 교통안전공단에게 의무적으로 대행하도록 하는 것입니다.

두 번째로 통지 대행에 따른 비용은 자동차제작자 등이 부담하도록 하고 성능시험대행자는 자동차등록원부의 자동차 소유자 정보를 활용할 수 있도록 하는 것입니다.

통지방식 추가와 관련해서는 교통안전공단이 보유한 자동차 소유자에 대한 현행화된 연락처를 활용할 수 있고 이에 따라서 리콜정보 수취율 및 시정률 제고에 기여할 것으로 기대가 됩니다.

성능시험대행자가 리콜통지서를 발송한 경우에 시정률이 높게 나타난다는 점과 교통안전공단 대행 통지 비율이 증가하는 추세라는 점 등을 고려할 때 적절한 입법조치라 판단됩니다.

다음 쪽의 기타 체계·자구하고 부칙 적용 시점 명확화를 위해서 적용례를 수정의견으로 제시 하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 이에 대한 정부 측 의견 말씀해 주십시오.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 주시지요.

○윤후덕 위원 동의합니다.

○소위원장 윤영일 의견 없으시면 다음으로 넘어가겠습니다.

○전문위원 고상근 121쪽 보고드리겠습니다.

자동차 소유자에게 시행한 자체 무상점검 및 수리 내용, 자동차·자동차부품 결함 또는 하자 와 관련해서 교환 또는 무상수리 등의 목적으로 자동차정비업자와 주고받은 기술정보자료와 제작사가 조사한 자동차 화재 및 사고 관련 기술분석 자료를 국토부장관에게 제출하도록 하는 것입니다.

이는 자료제출 의무부과에 대한 실효성을 확보할 수 있고 국토교통부가 조기에 제작결함조사에 착수하는 데 기여할 수 있다는 측면에서 필요한 조치로 보여집니다. 별다른 문제점은 없는 것으로 보았습니다.

이상입니다.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 주시지요.

○윤후덕 위원 수용합니다.

○소위원장 윤영일 다음 항으로 넘어가겠습니다.

123페이지요.

○전문위원 고상근 이원욱 의원안에 대해서 보고드리겠습니다.

123쪽의 자동차안전·하자심의위원회 설치 부분은 자동차 교환·환불제 도입을 전제로 하는 법안들이 지금 저희 위원회에 계류 중에 있습니다. 그래서 이것은 다음에 그 법안들 심사할 때 같이 심의하는 것으로 하겠습니다.

129쪽 보고드리겠습니다.

○소위원장 윤영일 126쪽?

○전문위원 고상근 예, 126쪽도 교환·환불제 도입 관련 법률안들과 병합심사를 해야 되기 때문에 나중에 심의하는 것으로 하시고요. 129쪽만 심의하시면 될 것 같습니다.

안 제74조에서는 안전기준에 부적합한 차를 판매하거나 리콜 조치를 지연한 자에 대한 과징금 부과액을 현행 매출액의 1%에서 10%로 상향조정하고 상한액을 폐지하는 한편 재인증을 받지 않은 경우 2년 이하의 징역 또는 2000만 원 이하의 벌금에 처하도록 하는 것입니다.

논의사항 보시면 이것과 관련해서 환경노동위원회와 12월 8일 본회의에서 대기환경보전법 개정안이 의결된 바 있습니다. 여기에서는 배출가스 과징금 부과율을 최대 3%에서 5%로 인상하였고 상한액을 100억 원에서 500억 원으로 상향 조정했습니다. 이것을 감안해서 조정하시면 될 것 같습니다.

130쪽입니다.

다만 국토교통부 입장에서는 현행 과징금 부과 규정이 금년 6월부터 시행되고 있는데 법이 시행된 이후로 지금 자기인증을 해서 판매하는 자동차부터 적용하게 돼 있는데 아직까지 적용된 사례가 없어서 한 1년 정도 경과를 지켜본 후에 개정을 하는 게 낫지 않나 하는 입장입니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 이에 대한 정부 측 의견 주시지요.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

과징금 상향에 대해서는 전문위원께서 말씀하신 대로 금년 6월부터 종전 매출액의 0.1%에서 1%로 10배를 올렸기 때문에 그리고 올린 이후에 과징금을 부과한 사례도 없고 또 최근에 상향했기 때문에 경과를 지켜보고 상향조정에 대해서는 향후에 계속 논의하는 것이 좋다고 생각합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 주시지요.

○함진규 위원 좀 낡았다 하자 이 말이지요? 6개월밖에 안 됐기 때문에?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

개정하지 말았으면 좋겠다는……

○소위원장 윤영일 의견 없습니까?

○함진규 위원 이게 폭스바겐 때문에 그때 요구됐던 것 아니에요, 19대 때?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

그런 것도 있고……

○**함진규 위원** 19대 때 했던 것 아니에요? 이언주 의원하고 나하고 막 한바탕…… 그렇지요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 예, 그렇습니다. 그때 한번……

○**함진규 위원** 6개월도 안 됐는데 뭘 또 해? 이거 놔뒀다가……

○**국토교통부제2차관 최정호** 특히 누장 리콜은 상한액이 아예 없습니다, 매출액의 1%이기 때문에 100억 이상 저희가 물릴 수 있는 그런……

○**소위원장 윤영일** 그러면 28항은 계류하는 것으로 그렇게 하겠습니다.

(「예」 하는 위원 있음)

더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

○**전문위원 고상근** 아닙니다. 남았습니다.

○**소위원장 윤영일** 어디?

○**전문위원 고상근** 132쪽 안호영 의원 발의안입니다.

○**소위원장 윤영일** 132쪽이요?

○**전문위원 고상근** 예, 132쪽입니다.

이 안은 자동차제작사 등이 자기인증을 하여 자동차를 판매한 경우 정비 관련 장비 및 자료의 제공 대상에 교통안전공단을 추가하고 자동차의 점검·정비 및 검사에 필요한 정비 자료에 대해서는 교통안전공단과 자동차 정비업자에게 무상으로 제공하도록 하는 것입니다.

이 정비 자료의 무상제공에 대해서 국토교통부는 찬성하는 입장입니다. 다만 한국자동차산업협회 및 한국수입자동차협회 측에서는 반대하고 있습니다. 그러니까 정비 자료는 제작사 고유의 기술정보가 포함된 지식재산권과 관련된 것이거나 제작사와 계약을 맺은 전문업체가 개발한 정비 자료의 경우 전문업체와의 협의가 필요한 사항이므로 무상제공이 곤란하다는 입장입니다.

그래서 저희가 발의 의원실과 그리고 국토교통부 협의를 거쳐서 수정의견을 제시했습니다.

수정의견 내용은 정비 자료의 무상제공 목적을 자동차검사 및 종합검사로 한정하고요 그다음에 제공대상을 교통안전공단으로 한정하는 것입니다. 그러니까 자동차 정비업자에게 제공하는 것은 제외하는 겁니다.

그다음에 제공하는 세부적인 자료의 종류는 부령으로 정하도록 그렇게 수정의견을 제시했습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 이에 대해서 정부 측 의견 주시지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 의견 주시지요. 의견 없습니까?

○**황희 위원** 아니, 있습니다.

이게 원래 안호영 의원님이 발의한 입법취지 자체가 정비업마저 제작사를 중심으로, 제작사가 정비업을 하잖아요, 그렇지요? 정비업을 하는데 이렇게 되면 제작사가 만든 정비업체가 정비업을 독점하게 되거든요. 그래서 지금 이것을 발의한 것으로 알고 있거든요. 이런 부분들에 대해서……

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 지금도 자료는 제공을 하는데요, 이 법안은 뭔가……

○**황희 위원** 제공한다고 하는데 현장에서는 전혀 안 되고 있습니다.

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 무상인가의 여부가 포인트가 됩니다. 지금도 범용진단기라든지 이런 것들은 정비 자료를 제공해서 범용진단기를 만드는 회사에서 만들어서 그것을 정비공장에서 사서 쓰면 되도록 그렇게는 돼 있습니다.

다만 교통안전공단은 공공적인 성격이 있는 기관이기 때문에 그런 자료를 무상으로 제공을 하라 하는 데 초점이 있다고 보시면 되겠습니다.

○**안호영 위원** 제가 발의를 했기 때문에 그 부분 말씀드리면, 저는 어쨌든 아까 전문위원하고 말씀하신 부분하고 국토부하고 또 이쪽의 이해관계가 있는 단체들하고 협의를 해서 수정안을, 저희들이 동의를 해서 수정안을 낸 상황입니다.

전체 정비업체들에게 다 무상으로 제공하는 경우에 여러 가지 부작용들이 있을 수 있어서, 다만 교통안전공단의 경우에는 공익적 성격이 있어서 교통안전공단에 대해서만 무상으로 자료를 제공하는 것으로 이렇게, 수정안에 대해서 저도 동의를 했습니다.

○**소위원장 윤영일** 방금 설명 계셨던 것처럼 의견이 없으시네요? 그렇게 정리하면 되겠지요? 그렇게 하겠습니다.

그러면 더 이상 의견이 없으시면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제24항부터 27항까지와 의사일정 제29항 및 제30항, 이상 6건의 자동차관리법 일부

개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하기로 하고 논란이 있었던 의사일정 제28항은 소위원회에서 계속해서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

의사일정이 따로 있기는 합니다만 오전에 최인호 의원님 안에 대한 논의를 못 하고 의사진행을 했거든요. 2항이요.

○**윤후덕 위원** 31항·32항 하고 하지요.

○**李憲昇 위원** 물류 정책 하지요, 물류 2개 빨리……

○**소위원장 윤영일** 아니요, 제가 2항하고 7·8항 도로법, 철도안전법 하고 그다음에 31항부터 그 이후 것은 논의를 하려고 그렇게 계획을 하고 있습니다.

○**윤후덕 위원** 아니, 31항·32항 하고 잠깐 5분만 좀 정회해 주세요, 의견을 좀 조율하게요, 우리 당 의견.

○**소위원장 윤영일** 그러신다고요?

○**윤후덕 위원** 예.

○**전문위원 고상근** 위원장님, 31항부터 34항까지는 아마 크게 이견이 없으실 걸로 제가 예상이 돼서요, 31항부터 34항까지 일단 하신 다음에……

○**소위원장 윤영일** 아니, 그러면 31항·32항을 먼저 논의를 하고 다시 2항, 7항·8항, 그러니까 도로법, 철도안전법 하고 나머지 같까요?

이건 없으십니까?

○**윤후덕 위원** 아니요, 제 의견…… 잠깐, 잠깐.

31항·32항은 하고 5분간 정회 좀 해 주세요.

○**소위원장 윤영일** 그러니까요. 그렇게 해도 되겠습니까? 괜찮겠습니까?

○**함진규 위원** 왜 정회를 해?

○**소위원장 윤영일** 논의를 좀 할 게 있다고 그러니까.

○**李憲昇 위원** 빨리 합시다.

31. 물류정책기본법 일부개정법률안(정부 제출)

32. 물류정책기본법 일부개정법률안(주승용 의원 대표발의)

(17시10분)

○**소위원장 윤영일** 그러면 의사일정 제31항·제32항, 2건의 물류정책기본법 일부개정법률안을

일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○**전문위원 고상근** 먼저 138쪽 정부 제출안 보고드리겠습니다.

안 제43조 등에서는 시·도지사에게 위임되어 있는 국제물류주선업의 등록 및 취소, 사업 승계 신고 수리 등에 관한 업무를 시·도지사에게 이양하는 것입니다.

이는 국제물류주선업에 대한 시도의 직접관리를 통해 지역 실정에 맞는 산업 육성을 도모할 수 있다는 측면에서 필요한 조치로 보았고, 참고로 2011년 지방분권화촉진위원회 회의에서도 국제물류주선업 관련 사무의 지방이양을 결정한 바 있습니다.

다음 140쪽입니다.

안 제44조에서는 피성년후견인 또는 피한정후견인의 결격사유에 해당하여 국제물류주선업의 등록이 취소된 경우 2년이 경과한 후에 다시 등록할 수 있도록 하고 있는 현행 규정을 결격사유 해소 시 유예기간 없이 바로 등록할 수 있도록 개선하는 것입니다.

이는 행위무능력자에 대한 불합리한 규제 개선을 위해 필요한 조치로 보았고요, 참고로 2013년 법제처에서도 행위능력 관련 결격사유의 이중제한은 불합리하므로 규제 개선이 필요하다는 의견을 제시한 바 있습니다.

다음 142쪽입니다.

주승용 의원 발의안입니다.

이것은 앞에서 보고드린 바와 같이 법정형 정비하는 것입니다.

1년에 1000만 원 비율에 맞춰서 하는 건데요, 일단 이것은 큰 문제가 없습니다. 다만 143쪽을 봐 주시면요, 논의사항에 지금 개정안에서는 71조 1항하고 2항만 정비를 하고 있는데 그 밑에 3항 및 4항도 있습니다. 그래서 그 개정안의 취지대로 3항하고 4항도 일반 기준을 적용해서 수정할 필요가 있다고 보아 저희가 수정의견을 제시했습니다.

이상입니다.

○**소위원장 윤영일** 정부 측 의견 주시지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 의견 주시지요.

의견 없으시면 토론을 종결하고 의결을 하도록 하겠습니다.

의사일정 제31항 및 제32항, 이상 2건의 물류 정책기본법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

○국토교통부제2차관 **최정호** 위원장님, 잠깐……

앞서서 오전에 논의했던 4항 유료도로법에 대해서는 저희가 통행료 체납자에 대한 개인정보 관련해서 위원님께서 많은 의견과 지적을 주셨기 때문에 그 사항을 이따가 다시 논의할 기회를 주셨으면 감사하겠습니다.

○소위원장 **윤영일** 그렇게 하지요.

그러면 말씀드린 대로 지금 법률안 심사가 진행 중입니다만 잠시 정회했다가, 5분간이요, 5분을 지켜 주시기 바랍니다. 5시 20분에 속개하도록 하겠습니다.

정회를 선포합니다.

(17시13분 회의중지)

(17시28분 계속개의)

○소위원장 **윤영일** 회의를 속개하도록 하겠습니다.

2. 도로법 일부개정법률안(최인호 의원 대표발의)(계속)

4. 유료도로법 일부개정법률안(정부 제출)(계속)

7. 철도안전법 일부개정법률안(조정식 의원 대표발의)(계속)

8. 철도안전법 일부개정법률안(김영진 의원 대표발의)(계속)

○소위원장 **윤영일** 의사일정 제2항 도로법이요, 최인호 의원님 안 오전에 했던 거요, 2항, 4항, 7항, 8항 이렇게 할 겁니다.

○전문위원 **고상근** 6페이지입니다.

○소위원장 **윤영일** 이에 대해서 아까 정부 측 설명 때문에 논란이 있었거든요. 논의가 필요하다 했는데 정부 측에서 입장 좀 설명을 해 주실래요?

○국토교통부제2차관 **최정호** 우리 도로국장이 설명을 드리고, 자료도 배포해 드린 게 있습니다.

○국토교통부도로국장 **김정렬** 도로국장 김정렬입니다.

존경하는 최인호 의원님께서 발의하신 도로법

개정안의 본질적 취지부터 우선 간략히 살펴보면요, 화물차 운전자 그러니까 화물차주의 권익을 보호하기 위한 법률 개정안이라고 이해하시면 되겠습니다.

이런 차원에서 명예감시요원으로 활동하는 화물차주가 불리한 처우를 받지 않도록 하고 단속 권한도 부여하고 또 공무원으로 의제하는 규정을 두는 것이고요.

두 번째는 화물차주한테 화물을 맡긴 화주가 과적을 시켰을 경우에 화주의 책임규정을 명시하는 것입니다.

그다음에 화물의 주인에게 적정 총중량을 위반하지 않았다는 것을 확인·관리하도록 의무규정을 두게 하는 그런 내용으로 되어 있습니다.

그러니까 명예감시요원, 화주의 책임규정, 화주의 운행 제한 적법 여부의 확인·관리 의무 이런 것을 두는 건데 이 법의 핵심은, 지금 약간 혼동이 될 수도 있는데요.

과적이라는 게 두 가지가 있습니다. 도로법에서 규정하고 있는 ‘운행 제한’이라는 것은 도로의 파손을 방지하기 위한 거기 때문에, 총중량 40t, 축중 10t 이상의 자동차는 운행을 못 한다고 되어 있는 거기 때문에 총중량 40t 이상을 넘어가는 차량을 얘기하는 것입니다.

그다음에 화물연대라든가 화물차들이 해 달라는 것은 뭐냐 하면 각 화물차들이 적재중량을 초과해서 화물을 싣고 다니는 것을 단속해 달라는 그런 내용입니다.

그래서 이 적재중량을 초과해서 운행하지 못하는 문제 이런 문제는 어느 법에 나오느냐 하면 도로교통법에 나옵니다. 도로교통법에 나오는데, 문제는 도로교통법을 집행하는 경찰청이 도로상에서 화물차들이 적재중량을 초과해서 운행하는지 여부를 일일이 확인해서 단속을 해야 되는데 중량계가 있는 것도 아니고 경찰 인력이 많이 들어가고 하다 보니까 결국은 도로법에다가 적재중량 문제를 해결해 달라고 하는 내용이 화물연대 과업을 하면서 저희한테 제기되어 왔습니다.

그래서 저희하고 화물연대하고 합의한 내용이 ‘좋다. 도로법하고 도로교통법하고 어떻게든 엮어가지고 적재중량 초과하는 부분에 대해서는 원래 경찰청 소관이지만 국토교통부도 책임을 가지고 도로법과 도로교통법을 아울러 정리해 주겠다’ 이렇게 약속을 했습니다. 그래서 그 도로교통법 개정안이 지금 정부 내에서 협의되고 있다는 점

을 말씀드리고요. 그것이 되면 화물연대가 제기하는 문제점들의 대부분의 경우는 사실상 해결이 되는 사항이 되겠습니다.

그래서 지금 유인물로 나누어 드린 것 중에 ‘적재중량 단속업무 개선 추진 현황 및 계획’이라는 유인물이 아마 있을 겁니다.

받으셨나요?

○소위원장 윤영일 자료를 좀 가져오지요.

○국토교통부도로국장 김정렬 그러니까 화물차주들의 핵심 내용은 적재중량을 초과해서 운행을 하지 않게 해 달라는 내용입니다. 그런 내용이기 때문에 기본적으로는 도로교통법에 근거가 있는 거고.

그래서 고속도로나 국도를 자동차가 운행할 때 도로에서 축중이라든가 총중량을 측정하는 장비가 저희에게 있기 때문에 그 장비를 활용하고 플러스 해서 일부 전산정보처리 조직을 이용해서 단속을 하게 되면, 4.5t 이상 화물차가 전체 화물차의 95%를 차지합니다. 그래서 이 자동차들이 적재중량을 초과하는지 여부를 전산 내지는 기술장비를 동원하고 일부는 기존 인력을 활용하면 거의 커버가 됩니다.

그래서 적재중량 110% 이상 초과차량을 적발해서 경찰청에 넘겨주면 경찰청에서 신호위반이라든가 속도위반 차량에 대해서 처리하는 방식으로 처리하기로 저희하고 합의를 했습니다.

합의를 해서 법 개정안을 저희가 10월 달에 송부를 해서 경찰청과 개정안을 협의 중에 있는데 현재 아직 그게 합의까지는 이르지 못했습니다.

참고로 자료 뒤에 도로교통법 개정안 신·구조문 대비표라고 있습니다. 이 대비표에 일부는 삭제된 글자가 있고 해서 이것들이 부처 간에 서로 약간의 실무, 정책적인 것은 아니고 실무적인 합의가…… 기술적인 부분이 남아 있어서 그 부분을 정리한 후에 내년 초에 법안이 발의될 계획입니다.

그래서 법안이 발의가 되면 저희가 6월 말까지 개정을 완료하고 또 전산시스템도 일부 보충을 해서 처리하면 되고, 현재 시스템 개선 예산도 내년 예산에 이미 확보해 뒀습니다.

저희가 이것을 보고를 드리는 이유는 이번에 최인호 의원님께서 발의하신 내용의 취지는 도로법과 도로교통법 개정안이 저희 계획대로 추진이 되면 시스템과 인력과 도로교통법, 경찰이 다 유기적으로 해서 정리 중에 있기 때문에 사실상 목

적을 달성한다는 점을 일단 보고를 드리고자 하는 것입니다.

그런데 한편 도로법을 개정안대로 하게 되면 화주한테 책임을 지우는 건데요. 과적을 하게 되는 원인은 여러 가지 있거든요. 컨테이너 박스가 있는 경우도 있고, 이삿짐도 있고 여러 가지가 있는데, 화물주하고 자동차 소유자인 차주하고 현재 벌어질 수 있는 여러 가지 기본적인 과적에 관계되는 것은 현행 규정에 이미 충분히 그 제도가 강구되어 있고 벌칙까지 돼 있습니다.

현재 도로법 77조 규정에 ‘화주라든가 운송사업자나 운송 알선업자가 과적을 요구하여서는 아니된다’ 그렇게 되어 있고 또 요구할 경우에는 처벌할 수 있게 되어 있고 또 자동차를 운행하는 차주는 자기가 과적을 하지 않았다는 것을, 물류관련 법령에 의한 화물운송위탁증이라고 있습니다. 위탁증에 얼마를 맡겼다는 게 나오기 때문에 위탁증을 첨부해서 신고를 하면 처벌을 하지 않도록 규정이 되어 있습니다. 그래서 차주에 대한 규정은 현재 도로법에서 할 수 있는 것은 대부분 되어 있고요.

그런데 여기서 아무리 다른 규정을 강화해도 이 규정은 기본적으로, 아까 말씀드렸듯이 총중량 40t, 축중 10t이라는, 도로에 이것을 규정하기 위한 아주 제한적인, 그런 차량들은 몇 % 되지도 않습니다. 그것을 보호하는 규정이기 때문에 목적 달성도 되지 않고 법률 체계만 혼란이 생기게 되고 일부는 억울한 화주가 생겨날 수가 있다 그런 측면에서 저희가 적재중량 단속 추진 관련해서 화물연대하고 합의한 사항을 정부가 추진하는 것을 신뢰해 주십사 하는 부탁말씀을 올립니다.

○함진규 위원 결론은 이 법이 필요 없다는 거예요, 뭐예요?

○국토교통부도로국장 김정렬 현재 규정으로도 커버할 수 있는 것은 다 되어 있다는 말씀이거든요.

그래서 최인호 의원님 안은 취지는 저희가 충분히 이해를 해서 다 타당하다고 받아들인 거고요. 대신에 이것을 빠른 시일 내에 하게 해서 이 문제가 없도록 그렇게 조치를 하겠습니다.

○국토교통부제2차관 최정호 최인호 의원님 안 전부를 안 하겠다는 게 아니고요. 아까 오전에 설명드린 대로 정부에서 수용할 수 있는 안, 전문위원 검토의견은 저희가 수용하겠다는 얘기입

니다.

○**최인호 위원** 그런데 기존 도로법 77조 조항도 있습니다마는, 실제 77조 같은 경우에 화물위탁 중에 허위 기재를 해도 처벌근거가 없다는 맹점이 또 있고요.

그다음에 지자체가 단속을 하지 않습니까? 그런데 단속 실적이 좀 있습니까? 실제로 그 부분이 없으면……

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그것을 신고해도 실질적으로 지자체에서 단속을 잘 안하기 때문에…… 또 문제는 규정은 있지만 이 도로법령에 문제가 있는 게 아니고 도로법령과 관계없이 현실 사회에서 화물을 맡기는 화주하고 그것을 받아 가지고 운행하는 차주와 자동차 운전자하고의 현실적인 갑을관계 때문에 실질적으로 할 수는 있지만 신고를 못 하는 거거든요, 화주를. 신고를 못 하기 때문에 발생하는 문제이기 때문에, 그것은 사회경제적 관계요소 때문에 그렇기 때문에 이 도로법에서 어떻게 규정을 한다 하더라도 해결이 안 될 뿐만 아니라 또 그것을 여기서 규정한다 하더라도 아까 말씀드렸듯이 적재중량 그 문제, 도로교통법과의 관계가 해결이 안 되면 아무런 목적이 달성될 수가 없다는 거지요.

지금 현재 규정이 ‘화주는 운행 제한을 위반하여 차량을 운행하도록 차량의 운전자에게 지시하거나 요구하여서는 안 된다’ 다 되어 있어요. 그런데 이 규정이 일반 적재중량 위반의 개념하고 자동차 운행 제한 규정하고 사촌관계는 되지만 관계가 없다는 얘기지요.

그 사람들이 굶어 달라는 것은 등허리 굶어 달라는 건데 이 법이 이대로 되면 엉뚱한 데 굶게 되기 때문에……

○**소위원장 윤영일** 설명을 다 들었으니까요.

다른 위원님들 의견 없으십니까?

최인호 위원님?

○**최인호 위원** 그런데 지금 과적사고는 계속 줄지 않고 있고 단속 실적도 제대로 없는 가운데서, 국토부에서 방금 여러 가지 말씀을 하셨지만 제가 볼 때는 어쨌든 제가 발의한 법률 개정안이 되어야…… 화주들도 포괄적인 책임을 좀 더 지도록 방향을 해야지 화주들은 사실상 빠지고 운전하는 노동자들이나 화물운송업자들만 계속 그렇게 책임을 지우는 이런 것은 불합리하기 때문에……

○**소위원장 윤영일** 이헌승 위원님.

○**李憲昇 위원** 화주라면 참 다양합니다. 그냥 막연히 화주라고 이렇게 표현하는데, 그런데 실제 포장 이삿짐센터 차량도 해당되지요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그렇지요. 다 포함됩니다.

○**李憲昇 위원** 우리 같은 서민들도 집 이사하고 이럴 적에 2.5t이 필요한지 4.5t이 필요한지 사실은 몰라요. 신다 보면 오버할 수도 있는데, 거기에 대해서 화주라면 이사하는 사람이 책임을 져야 되는 그런 경우도 생기는데 이것은 어떻게 보면 서민들에게는 또 반대되는 법이 될 수도 있습니다. 그래서 좀 더 이 법안은 논의가 되어야 된다고 저는 생각합니다.

○**최인호 위원** 논의가 좀 더 되어야 되겠네요.

○**소위원장 윤영일** 논의 진행 과정 보면 아무래도……

2항은 보류를 좀 하지요.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 저희가 하여튼 충분히 목적 달성될 수 있도록 추진하겠습니다.

○**윤후덕 위원** 아니, 절대로 그렇지 않아요.

적재중량 단속업무 개선 추진 현황 및 계획 주셨잖아요. 이게 화물연대와 약속이라고 그랬는데 약속했을 때 합의각서가 있어요? 없지요?

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 각서는……

○**소위원장 윤영일** 소속·직함 밝히고 발언권 얻어서 얘기하세요.

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 물류산업과장이주열입니다.

○**윤후덕 위원** 이 도로교통법 개정법안이 아직 확정된 게 아니고 협의 중인 거지요?

○**국토교통부도로국장 김정렬** 뒤에 붙여 있는 게 저희 협의하는 사항입니다. 일부 완전히 합의가 안 됐습니다.

○**윤후덕 위원** 그리고 여기에 보니까 ‘운행제한 관련 정보시스템을 통해 적발정보를 관할 경찰서장에게 통보할 수 있다’ 이렇게 임의규정으로 했네요, ‘통보하여야 한다’ 이렇게 해 놓지 않고?

하여튼 이 개정 방향에 대해서도 한번 토론을 해 봅시다.

이거 자신 있으면 왜 지금 줘요? 어제서부터 좀 뿌렸어야지.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 아니, 이것은 도로교통법 개정안이기 때문이에요.

○**윤후덕 위원** 아니, 그러니까 도로법에 못 집어넣으니까 도로교통법에 집어넣겠다는 것 아니

에요?

○국토교통부도로국장 김정렬 예.

○윤후덕 위원 화물연대 사람들은 도로법에다 넣어 달라는 거고.

도로교통법에 넣으면 주무부서가 경찰청인데, 여태껏 해 왔는데 단속에 아무 실효성이 없다는 것 아닙니까? 그래서 주무책임자인 국토부에서 실제 단속하고, 실제 뭐를 하는 그런 법을 만들어 달라는 것 아니에요?

○국토교통부도로국장 김정렬 예.

○윤후덕 위원 그래서 도로법에다 집어넣어 달라는 거 아닙니까?

○국토교통부도로국장 김정렬 그게 위원님……

○윤후덕 위원 그러면 도로법을 아예 ‘도로 및 적재중량 단속에 관한 법’ 이렇게 법 명칭을 고쳐요. 그 정도 의지를 가지고 법 개정을 좀 했으면 좋겠습니다.

○국토교통부도로국장 김정렬 위원님, 화물차주들의 주장은 지금까지 경찰청에서 안 해 주다 보니까 도로 현장에서 총 중량 초과하는 차량을 단속하는 국토부에서 해 줬으면 좋겠다는 의견으로 도로법에 해 달라는 거였는데 현재 법 자체가 도로법은 도로건설과 도로시설물을 보호하는 차원이기 때문에…… 도로의 통행 안전을 위한 규정은 도로 적재중량 초과하는 차량을 단속하는 도로교통법에 있기 때문에 그 규정을 저희가 보완하는 거고, 지금까지 합의가 안 됐던 건데 경찰청하고 방침에 대해서는 합의를 했고, 다만 어떤 식으로 해야 이것을 가장 적은 인원으로 가장 빠른 시일 내에 운전자들에게 불편을 주지 않으면서 단속할 수 있느냐를 저희가 고민한 결과, 그 방향이나 시스템에 대해서는 합의를 했고요. 다만 조문에 대해서만 조금 합의 안 됐다는 점을 말씀드리는 겁니다.

○함진규 위원 저도 좀……

다 끝나셨어요, 윤후덕 위원님?

○윤후덕 위원 말씀하세요.

○함진규 위원 저는 좀 다른 얘기인데, 제도 개선을 좀 드리고 싶은 말씀인데 말이지요.

이것을 차주나 화주나, 과적 원인이 어디 있느냐, 화물위탁증을 갖고 면책을 하느냐 마느냐 자꾸 얘기를 하는데 지금 이현승 위원도 얘기를 했지만 화물위탁증이 없는, 아까 이삿짐센터도 얘기를 하셨는데 그 등등 유사한 사례에 있어서 제도 개선을 해서 중량을 화물차가 자체적으로 할

수 있는 그런 것은 없어요? 이것을 꼭 어디 가서……

화물위탁증 같은 것 끊는 것은 통상적으로 많은 거래를 하는 전문기관에서는 그런 게 가능한 애기지만 차의 총 중량이나 적재량을 정해 났을 때는 그만한 이유가 있으니까 위험성에 대해서 차 제작할 때 그것을 만들어 내는 것 아니에요?

어떤 차는 잔뜩 때려 신고 가는 것 비밀비재해요. 일회성이라고 그래서 통상적으로 많이 하는 그런 화물 화주들이 아닌 한 자체적으로 제도 개선을 할 수 있는 것은 없어요? 화물차 자체에서 무슨…… 아까 뭐지요? 얼마를 지원해 준다 그랬잖아요, 차량 장착을 할 경우에 20%……

○국토교통부제2차관 최정호 차로이탈장치.

○함진규 위원 이것에 대해서는 그런 게 없어요? 제도적 장치 그런 것을 고안해 낼 수 없어요? 제도 개선 할 수 없어요?

○국토교통부제2차관 최정호 지금 저희가 지속적으로 제도 개선을 하고 있고……

○함진규 위원 그것을 꼭 짐을 신고 어디 가서 달아 봐야지만, 소고기 돼지고기 달듯이 달아 봐야지만 그게 몇 kg인지 아냐고. 자체적으로 할 수 있는 방법이 없냐 말이에요.

○국토교통부도로국장 김정렬 지금 그 방법을 저희가 강구를 하고 있는 건데요.

질문하셨으니까 조금 더 자세히 설명드리자면 지금 교통안전공단에서 자동차 검사와 관련해서 자동차 검사 정보가 있고요 또 모든 자동차는 형식 승인을 받을 때 제원표가 있습니다. 차의 무게는 얼마고 이런 차량에 관한 정보가 있는데 그 정보를 한 축으로 하고 자동차가 통행을 하면 통행하는 자동차 번호판을 읽지 않습니까, 도로관리청에서? 읽으면 그 자동차 번호판별로 제원표가 있기 때문에 자중이 나옵니다.

그런데 지나갔을 때의 무게는, 밑에 지나갈 때 측정하는 앞바퀴와 뒷바퀴 무게 측중에 의해서 거르면 이 번호판에 있는 차는 지금 몇 kg를 실어야 되는데 몇 kg가 오버됐다는 게 전산에 나옵니다.

○함진규 위원 그러니까 그것은 지나갈 때 측정할 수 있는 것 아니에요? 짐을 원천적으로 실을 수 있는 제도적 장치를 강구할 그런 방법 없냐고. 차에다 자체적으로 이것을 못 하냐고.

○李憲昇 위원 차에다가 무게 잴 수 있는 장치, 그런 게 없냐 이 말이지.

○**함진규 위원** 모든 게 다 있는데 맨날 화주 책임이나 차주 책임이나 그 얘기만 하고 있어서 제도 개선 요구를 한 거예요.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 그런데 지금까지는 사실상 단속을 안 해 왔기 때문에 홍보를 못 했는데 앞으로는 그게 되면 홍보가 다 되니까……

○**국토교통부제2차관 최정호** 저희가 위·수탁 등이라든가 여러 가지 다양한 제도 개선을 하고 있는데……

○**李憲昇 위원** 위원장님, 이 문제에 대해서는 서로 이견이 많으니까 오늘 결론이 안 날 것 같습니다. 이 부분에 대해서는 보류를 하고……

○**소위원장 윤영일** 회의의 효율적인 진행을 위해서 이것을 보류하는 방법으로 하겠습니다.

○**李憲昇 위원** 아까 1·3은 우리가 이야기를 했으니까 1·3은 가결해 주시고요.

○**소위원장 윤영일** 예, 그러면 토론을 종결하고 의결하도록 하겠습니다.

의사일정 제1항 및 제3항, 이상 2건의 도로법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회의 대안으로 제안하기로 하고, 의사일정 제2항은 소위원회에서 계속하여 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「없습니다」하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음 제4항, 마찬가지로…… 제4항이 몇 페이지이지요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 23페이지입니다.

○**소위원장 윤영일** 23페이지 한번 보시지요.

우선 정부 측의 설명이 있어야 되겠지요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 우리 도로국장이 배포해 드린 통행료 업무 관련 개인정보 보호 대책을 먼저 설명드리도록 하겠습니다.

○**국토교통부도로국장 김정렬** 아까 존경하는 함진규 위원님 등 여러 위원님들께서 제시해 주신 또 우려해 주신 개인정보 보호와 관련해서 저희가 하여튼 업무별, 단계별로 필요한 최소한의 정보만 수집하겠다는 점을 말씀드리겠습니다.

현재 수집하는 정보는 크게 보면 세 가지인데, 통행료의 감면……

○**소위원장 윤영일** 잠깐만요, 잠깐.

자료를 다 가지고 계시나요?

(「예」하는 위원 있음)

○**국토교통부도로국장 김정렬** 통행료 감면 대상자는 장애인이라든가 국가유공자 등등입니다. 그래서 감면 대상자를 확인하기 위해서 받는 것이고요. 두 번째는 통행료를 납부하지 않고 그냥 통과하거나 지나간 미납 차량이 되고요. 미납을 한 다음에 또 체납을, 지자체에 의뢰해서 압류도 하고 했지만 체납한 차량의 내역과 체납 처분을 위해서 필요한 이 세 가지가 되겠습니다.

이 중에서 체납 처분은 민자도로회사는 할 수가 없고요, 공권에 의한 법 관련이기 때문에. 미납 고지 업무는 민자도로도 포함이 되는 사항이고요, 통행료 감면은 현재 도로공사에서 통합적으로 관리해서 시행하고 있습니다. 그래서 실질적으로 개정안이 발현되는 사항은 현행법으로도 일부 하고 있습니다마는 보완해서 적용되는 사항은 미납된 차량에 대해서 고지하는 것이라는 점을 일단 보고드립니다.

그런데 개정안의 미비점이라고 하면, 예를 들어서 미납된 통행료를 징수했을 때 이미 납부했는데도 불구하고 계속 개인정보를 보유함으로써 인해서 본의 아니게 유출될 수 있다거나 이런 우려가 있기 때문에 그런 부분에 대해서는 저희가 수정할 필요가 있다 해서 수정제안을 하고자 합니다.

그래서 21조의3제3항에다가 ‘유료도로관리청과 유료도로관리권자는 개인정보 보호법에 따라서 제공받은 정보를 안전하게 관리하도록 하고 그 제공받은 목적을 달성했을 때는 지체 없이 이것을 파기하도록 하여야 한다’는 의무 규정을 두고……

개인정보 보호법에 여러 가지 안전하게 관리하는 조치 의무가 또 나와 있습니다, 벌칙도 있고. 그래서 이렇게 되면 개인정보 보호법에 있는 내용을 다시 한번 훈시규정으로 하고 또 개인정보 보호법과 연계, 링크하는 규정이 되기 때문에 이런 규정의 필요성이 상당히 유의가 되지 않느냐 이렇게 보고요.

또한 관리 조치도 개인정보 보호 관련 법령을 준수해서 여러 가지 정보보호 책임자 지정이라든가 정보 접근 권한을 통제하고 정보 접속 기록을 점검하는 등 여러 가지 기술적·물리적 조치를 최대한 하도록 하겠습니다.

○**소위원장 윤영일** 수정안에 대한 의견 있으신지…… 없으십니까?

(「예」하는 위원 있음)

그러면 의결하도록 합니다.

의사일정 제4항 유료도로법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

다음은 제7·8항…… 몇 쪽이지요, 이게?

○전문위원 고상근 40페이지입니다.

○소위원장 윤영일 이 부분도 아까 논의를 거쳤는데 수정안에 대한 의견이 있었고.

이것도 역시 마찬가지로 정부 측의 설명이 먼저 필요하겠네요. 그렇지요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 저희는 수정안에 대해서 동의한다는 의견을 드렸고요, 조정식 위원장님께 아까 정회 시간에 또 만나서 말씀을 드렸습니다.

○함진규 위원 수정안이라는 것은 뭐예요? 몇 m예요, 그러면?

○전문위원 고상근 10m하고 20m.

○함진규 위원 오케이.

○황희 위원 제가 한 말씀 드리면 보니까 이 수정안에 대해서 일차로 이 정도는 되어야 또 여기에 해당되는 지역이 있는 것 같아요. 그래서 조금이라도 앞으로 나가는 게 나을 것 같다고 해서 조정식 위원장님도 그렇게 얘기하셨는데, 제가 한마디 단서를 붙이고 싶은 게 원래 여기에 보면 그림을 중앙차선으로 했어요. 그런데 트램의 가장 장점이 뭐냐면 교통약자를 위한 거예요. 그래서 도로에서 바로 장애인이라든가가 탈 수 있게끔 무가선 저상형의 장점을 사용하자는 거거든요. 그런데 그것을 도로 위에 하지 않고 도로 중앙에 놓자는 것은, 이런 예를 든 것은 적절하지 않은 것이고요.

그다음에 두 번째, 자꾸 정부 측에서 트램을 철도라는 시각으로 바라보는 것 자체가 좀 문제가 있는 것 같아요. 이것은 철도보다는…… 철도가 위로 튀어나온 게 아니라 임베디드로 안으로 들어가 있는 것 아닙니까? 그렇기 때문에 도로라든가 긴 차량의 시각에서 바라보셔야지 이것 자체를 자꾸 철도의 시각으로 바라보시면 그렇게 할 수밖에 없어요.

그래서 이런 부분들을 하고, 차제에 이것은 안전거리를 좀 더 좁히는 방향으로 할 겁니다. 그런데 일차로는 다른 지역도 있고 하니까 정부 측

안에 이의 제기하지 않겠습니다.

○국토교통부제2차관 최정호 위원님 말씀대로 앞으로 운영 과정에서 더 필요한 사항은 저희가 개선토록 하겠습니다.

○소위원장 윤영일 다른 의견 없으시지요?

(「예」 하는 위원 있음)

의결하도록 하겠습니다.

그러면 의사일정 제7항 및 제8항, 이상 2건의 철도안전법 일부개정법률안은 각각 본회의에 부의하지 아니하고 지금까지 심사한 결과를 반영하여 이를 하나의 위원회 대안으로 제안하고자 하는데 이의 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

가결되었음을 선포합니다.

이제 마지막이네요, 의사일정 33항부터요. 그게 몇 페이지이지요?

○전문위원 고상근 147쪽입니다.

33. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안
(이우현 의원 대표발의)

34. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안
(박맹우 의원 대표발의)

35. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안
(최인호 의원 대표발의)

36. 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안
(이현승 의원 대표발의)

(17시55분)

○소위원장 윤영일 다음은 의사일정 제33항부터 36항까지, 이상 4건의 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안을 일괄하여 상정합니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 고상근 먼저 147쪽 이우현 의원안 보고드리겠습니다.

이 개정안은 수소·전기차 등 친환경 화물차의 보급 확대를 위해 친환경 화물차의 신규 허가를 허용하고자 하는 것입니다.

우측 하단의 논의 사항 보시면요 친환경 화물차에 대한 신규 허가를 무조건 허용할 경우에 화물차 시장 내에 과잉 공급 심화 등 부작용이 우려되므로 신규 허가 시 직영 의무, 양도 금지 등 일정 조건을 부여할 필요가 있다고 보아서 이를 수정의견으로 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음은 정부 측 의견 말씀해 주세요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 검토의견을 모두 수용합니다.

○**소위원장 윤영일** 위원님들 의견 있으세요?

○**최인호 위원** 제가 한 말씀 드리겠습니다.

이우현 의원님의 개정안이……

친환경 화물차 같은 경우는, 원래 전기차나 친환경차를 구입할 때 일단 세제 혜택이라든지 또 정부 지원이 있지요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**최인호 위원** 우선 그 혜택을 한 번 받고 있고 그다음에 또 이 부분에 대해서는 어쨌든 총량제 규제를 받지 말고 증차하는 것을 허용해 주자 이런 부분인데 하여튼 이리 되면 지금 안 그래도 공급 과잉 때문에 실제로 화물 노동자들이 상당한 어려움에 처해 있는데 더 심화될 가능성이 높아서 저는 찬성을 못 하겠습니다.

○**윤후덕 위원** 각계의 의견을 우리 소위원회에서 좀 들어 봤으면 좋겠어요.

○**소위원장 윤영일** 다른 위원님들도 의견 말씀해 주시지요.

○**함진규 위원** 이우현 의원이 낸 안이 친환경 화물차라고 그러는데 최인호 위원이 얘기하신 것도 상당히 현 실정을 보면 일리는 있는 소리예요. 일리는 있는 소리인데, 차량도 개인 차량을 비롯해서 버스 이런 것도 친환경 차량으로 많이, 전기차나 여러 가지 차량으로 지금 유도를 해 가는 입장이기 때문에……

친환경 화물차라는 개념이 말이지요 구체적으로 어떤 차를 말하는 겁니까? 전기차를 말하는 거예요, 뭐예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 전기차를 말합니다.

○**함진규 위원** 전기차 갖고 화물을 할 수가 있어요? 그 힘이 나옵니까?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 가능합니다.

○**최인호 위원** 그러니까 작은 차가 있지요.

○**함진규 위원** 조그마한 것들?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**최인호 위원** 큰 차는 안 되고 작은 차는 되지요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 택배 주로 그런 차가……

○**최인호 위원** 택배 쪽이니까, 그래서 문제가 더 심각한 것이지요.

○**함진규 위원** 그런데 지금 현재 친환경차가 아

닌 그런 차들이 운행하는 것에 대해서는, 그 사람들 권익을 위해서는 그렇게 생각할 수도 있는데 또 다른 한편으로는 정부 정책도 그렇고 모든 게 다 친환경 쪽으로 가는 것 아니에요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 그렇습니다.

○**함진규 위원** 이것을 합리적으로……

늘어나는 차가 굉장히 많은가요? 기존의 화물, 친환경이 안 되어 있는 차를 위협할 정도로 굉장히 그런 거예요, 그 정도예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 전문위원 말씀대로 과잉 공급 문제 우려를 제기하시기 때문에 양도 금지, 직영 의무 등 조건을 부여할 경우에는 시장에 영향이 크지 않다고 보고……

○**함진규 위원** 아니, 그러니까 기존의 화물차 운송하는 사람들의 권익도 보호하면서 점차적으로 유도해 가는 이런 방향으로 할 수 있는 방법이 없는 거예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 그게 이제……

○**함진규 위원** 친환경은 분명히 나쁜 것은 아니잖아요. 다만 기존에 운행하는 사람들의 생존권 문제 때문에 그러는 것 아니에요? 그래서 연착륙해서 유도해 갈 수 있는 방법이 없는 거예요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 지금 방금 말씀하신 것처럼 소형차라 하더라도 전기 화물차는 개발 단계에 있습니다. 아직 양산이 안 되고 있고요.

그래서 개발 시기를 앞당기고 하는 그런 효과를 보고 허가를 해 주겠다 하는 것인데, 당장 차량이 왕창 늘어날 그럴 가능성은 크지 않다고 저희들은 봅니다.

○**함진규 위원** 왜 이게 고민해야 되냐면, 사실 친환경 화물차라는 게 이 자체가 가는 방향이거든요. 방향인데 우리가 올라온 것을 가지고, 이것을 다…… 법안 낸 사람 입장도 있겠지만 그것을 떠나서 이것을 또 우리가 속된 말로 거부해 버리는 것도 모양새는 안 좋아요, 사실은.

왜냐하면 정부 정책이 모든 것은 친환경 이런 것에 초점을 맞추고 있으면서 올라온 것을 우리가 묵살시켜 버린다는 것은 그것도 또 논리적으로 안 맞고…… 또 다른 한 면으로 기존에 있는 사람들도 그쪽으로 유도해 가는 방향으로 연착륙시키는 방법으로 해야 되는데, 그런 방법이 없나요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 위원님 말씀에 저희도 전적으로 공감을 하고요.

모든 교통시스템 또 교통수단을 경유, 미세먼지 등 환경 오염시키는 이런 수단에서 친환경으로 바꾸는 것은 세계적인 추세이고 저희도 그런 친환경 교통시스템으로 가야 된다고 보고……

이 문제는 여기 화물법이 있습니다만 화물뿐만 아니라 모든 일반 육상 교통수단, 시내버스는 지금 CNG로 다 친환경으로 되어 있고 또 다른 전세버스 그다음에 시외고속버스 이런 면에서도 지금 이런 시스템을 같이 도입하고 있기 때문에 화물도 같이 보조를 맞추는 게 맞다고 생각합니다.

○**함진규 위원** 이게 한시적인 지원책이랄까, 규정이랄까 이렇게 해서 기존 차를 친환경차로 바꿀 경우에 한시적으로라도 이것을 지원하는 그런 것은 없어요? 그런 것은 생각 안 하고 있어요, 정부에서는?

○**국토교통부제2차관 최정호** 지금 초기 단계이기 때문에 친환경 자동차의 보급을 활성화하고 촉진하는 것이 굉장히 중요하다고 보고 있습니다.

○**최인호 위원** 제가 한 말씀 드리겠습니다.

○**국토교통부제2차관 최정호** 향후에는 그런……

○**최인호 위원** 아까 제가 말씀드렸듯이, 그러니까 친환경 차량이 주로 택배에 쓰이는 소형 차량 아닙니까, 그렇지요? 그러면 그 차량을 친환경 차량으로 교체할 때 이미 차 자체 가격에서도 정부 지원이 되고 세제 혜택도 된단 말이지요. 그것으로도 충분합니다.

그러니까 총량을 늘리지 않고도 친환경 차량으로 바꾸는 범위 내에서는 이미 페이버(favour)를 주기 때문에 차량 가격도 부담이 훨씬 덜해지고 세제혜택까지 있으니 친환경 차량이 늘어날 수밖에 없는 구조는 맞잖아요. 그런데 그것을 혜택을 더 많이 하자 이것은 좀 불합리하고……

특히 내가 한국통합물류협회에서 최근 5년간 택배 물량 차량 수 평균단가 추이를 조사한 것을 보니까 2012년도에 택배차량 수가 2만 9600대였습니다. 그런데 작년에, 그러니까 3년 사이지요. 4만 5497대로 거의 한 80% 이상 늘었습니다. 그런데 평균단가는 2012년도에 2506원에서 2016년도 올해까지 보면 2308원까지 떨어졌습니다.

그러니까 차량은 급증하고 결국 단가는 떨어질 수밖에 없는 이런 상황에서 또 친환경 차량이라고 해서 무작정 다 늘려 주면 단가는 더 떨어질 수밖에 없겠지요. 그러면 택배 노동자들이 사실은 제일 생존권에 여러 가지로, 또 위험하기도 하고요. 그런 부분에 허덕이고 있는데, 이것은 수

용을 못 하겠네.

○**안호영 위원** 제가 하나 여쭙어 볼게요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**안호영 위원** 그러면 이런 식으로 개정한다고 보면 결국은 친환경 화물자동차에 대해서는 전적으로 총량제에 대한 규제를 전혀 안 받는 상황이 되네요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**안호영 위원** 나중에 별도로 어떤 부작용이라든가 이런 상황이 되면 그때 가서 규제를 할망정 지금으로서는 하여간 규제를 전혀 안 받는 상황 이네요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 예, 그렇습니다.

뒤에 이현승 의원님 안에서도 나오고 있습니다만 설명도 담당 국장이 드리겠습니다만 택배차량이 굉장히 부족하고 조건을 강화해서……

○**국토교통부물류정책관 주현중** 물류정책관 주현중입니다.

그래서 그렇게……

○**소위원장 윤영일** 잠깐이요. 순서 있게 좀 하세요.

○**국토교통부물류정책관 주현중** 물류정책관 주현중 보고드리겠습니다.

그래서 최 위원님 말씀과 같이 그렇게 소형차가 급증할 것이 우려되기 때문에 전문위원님께서 검토보고한 바와 같이 직영을 하도록 하고 양도를 금지하도록 하고 그런 조건을 부과하면 그런 우려가 불식된다는 것이 업계와 합의가 된 사항이 되겠습니다.

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 물류산업과장 이주열 추가로 보고드리겠습니다.

친환경 화물차를 지금 개발하고 있는 데가 르노삼성에서 개발하는데 내후년 정도 양산이 됩니다. 차값은 예산을 하고 있는데 친환경 화물차……

○**함진규 위원** 몇 톤이요?

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 1톤 차를 양산 준비하고 있는데 친환경차 예상가격이 5000~6000만 원입니다, 예상가격이. 그런데 지금 친환경 화물차가 아니라 일반 용달차는 2000만 원입니다. 그런데 보조금은 2000만 원입니다.

그래서 친환경 화물차 보조금을 만더라도 차값이 3000만 원 이상이 돼서 실제로 가격 대비로 하면 일반 용달차보다 친환경 화물차가 한 1000만 원 이상 비쌉니다. 이렇기 때문에 용달업계에

서도 이것을 ‘오케이’ 하고 있는 겁니다.

실제로 친환경 화물차가, 아까도 말씀드렸듯이 피 택배차 같은 데 소형차에 쓰이는데 소형차 업계가 용달업계거든요. 용달업계에서도 이렇게 해서 가격경쟁력이나 이런 것 때문에 이게 급증할 우려가 없다 그리고 혹시나 급증할 우려가 있는 것에 대해서는 직영이나 양도금지나 이런 조건을 달기 때문에 특별히 급증할 문제는 크게 없다는 게 용달업계의 의견입니다.

○최인호 위원 무한정 풀어놓으면 본격적으로 친환경 차량이 대량화되고 아주 공급이 많이 될 경우에는 이렇게 풀어놔 버리면 무한정 늘어나잖아요. 그걸 어떻게……

○함진규 위원 가격이 비싸다고 얘기했는데……

○최인호 위원 가격은 갈수록 싸지게 돼 있으니까.

○국토교통부물류산업과장 이주열 갈수록 싸지는데 당장은 어쨌든 직영이나 양도 금지도 있고……

○함진규 위원 그러면 신규 허가 시에 직영을……

○최인호 위원 내가 한 말씀만 더 드리겠습니다.

이게 뭐냐 하면, 아까 내가 도표로 말씀드렸듯이 택배차량 수가 2만 9624대에서 3년 사이에 4만 5000대, 거의 2배 가까이 늘었던 말이에요. 3년 사이에 2배가 늘었는데 이렇게 풀어놔 버리면 어떻게 감당하겠다는 겁니까? 이해가 안 가는 소리 자꾸 하지 마세요.

○국토교통부물류산업과장 이주열 추가로 말씀드리면 택배차가 지금 4만 5000대 중에 1만 3000대가 저희들이 증차를 안 해서 불법 차량입니다.

○최인호 위원 어쨌든 운행을 하면서 지금 택배를 하고 있잖아요.

○국토교통부물류산업과장 이주열 그런데 불법입니다.

○최인호 위원 그러면 불법을 단속하시든지.

○국토교통부제2차관 최정호 위원님, 이게……

○최인호 위원 그게 안 되니까 시장에서는 평균 단가가 자꾸 떨어지는 것 아니에요.

○국토교통부제2차관 최정호 위원님, 이게 차량의 증차가 많이 됐다 그 문제보다는 택배의 수요, 물량이 굉장히 많습니다.

그래서 현재 택배차량은 부족 현상을 겪고 있고, 이현승 의원님이 제안한 이런 안에서도 나중

에 보고를 드리겠습니다마는, 용달업계에서도 이것을 용인한 사항입니다. 수용을 했습니다. 택배차량은 부족하다……

그래서 택배차량의 증가하는 방법, 제도개선에 대해서 아까 오전에도 말씀드린 대로 50여 차례 회의를 했고 각 연합회장들이 다 서명을 했습니다, 동의하는. 그 화물운송제도 개선방안에 대해서는.

○최인호 위원 차관님, 그렇게 이야기를 하시면 안 되는 게요.

자, 봅시다.

총량은 그대로 된 상태에서, 택배차량 수가 말이지요. 그러면 화물량은 다수 늘어나지 않을까, 해마다.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 굉장히 늘어나고 있습니다. 한 2억 개 정도 되고 있습니다.

○최인호 위원 공급이, 그러니까 택배차량 수가 일정하게 총량이 계속 유지가 되고 택배량이 늘어나면 단가나 여러 가지 부분이 누가 이득을 보겠습니까? 화주들보다는……

○국토교통부교통물류실장 이승호 위원님, 택배물량이……

○최인호 위원 그런 부분들이 굉장히 순기능이 있는 거예요.

○국토교통부교통물류실장 이승호 지금 택배단가는요……

○최인호 위원 이게 결과적으로 차량의 공급을 자꾸 늘리자는 것은 화주들 값싸게 하는 결과밖에 안 돼요.

○소위원장 윤영일 이현승 위원님.

○李憲昇 위원 지금 보면 택배 물량이 엄청 늘어나고 있어요. 단가도 수년 전에도 3000원 이렇게 하다가 지금은 떨어져 가지고 한 2000원, 종류에 따라 볼륨에 따라 가지고 이천몇백 원도 하는데 사실 절대적으로 소형차량이 부족한 것은 사실이고요.

그런데 친환경 화물차에 대해서 무조건적으로 신규 허가를 허용하는 것은 저는 맞지 않다고 보고, 지금 택배차량을 좀 늘릴 계획이 있다면 그 늘어나는 물량의 어느 정도 비율을 친환경 차량을 도입하면 한 20% 정도는 우선적으로 배려를 해 준다는 그런 게 있어야 될 것 같은데요. 그게 진정으로 친환경 화물차 보급 확대를 위해서 친환경 화물자동차 허가를 늘려 준다 그 취지에 맞는 것 같습니다, 제 생각에는.

어떻게 생각하세요?

○**국토교통부교통물류실장 이승호** 택배 물량이 2014년에 16억 개였습니다. 2015년에 18억 개로 늘었고요. 올해는 20억 개가 넘어갈 것으로 이렇게 생각을 합니다. 차량숫자가 는 것하고 택배 물량이 는 게 비교가 안 될 정도로 택배 물량이 엄청나게 늘니다.

그럼에도 불구하고 가격이 왜 떨어졌나? 지금 택배시장의 구조 자체가 차량대수하고 택배 물량하고의 관계에서 결정되는 게 아니고, 택배 물량이 주로 발생하는 게 전자상거래거든요. 거기다가 일부 유통업체들이 같이 들어가 있는데 지금은 전자상거래업체나 유통업체가 갑입니다. 차량숫자하고 상관없이 택배단가는 계속 떨어지고 있습니다. 2013년에 2475원에서 2015년에 물량이 그렇게 늘었음에도 2013년에 비교하면 3억 개가 늘었는데도 택배단가는 2396원으로 떨어졌습니다.

이것은 차량 숫자하고 택배 물량하고의 수요공급 관계에서 가격이 결정되는 게 아니고요……

○**함진규 위원** 그것은 대충 뭔지 알아들었고요.

제가 말씀드리고 싶은 것은 우리가 정책 방향에 있어서 친환경 화물차로 가는 것 자체를 반대할 수는 없어요. 그런데 지금 공급기준 외로 신규 허가를 무한정 내준단니까 우려를 하는 것 아니에요, 위원들이.

그렇다면 대세로 가는 것을 막을 수는 없어요. 제가 진도가 더 나갔는지 모르지만 향후에 드론으로 올 건 어떻게 할 거예요, 그러면. 드론으로도 한단 말이에요, 택배를. 지금 이런 것 갖고 얘기할 때가 아니란 말이에요.

그렇다면 기존 차주들이 친환경 화물차로 옮겨갔을 때, 아까 르노에서 가격이 몇 배 가는 차를 만들고 있는데 그것은 시간이 지나면 가격이 떨어질 수밖에 없어요, 그 차를 많이 사용하면.

그렇다면 친환경 화물로 가는 것을 막을 수는 없기 때문에 기존 차주들이 이쪽으로 전환하는 것에 대해서 유도책, 유인책을 줄 수 있는 것을 생각을 하란 말이에요. 이렇게 신규로 허가하는 것만, 공급기준 외로 특혜만 주는 것으로 생각하지 말고 그런 유도책을, 방법을 고안하란 말이에요.

이 사람들이 친환경 화물차로 갈 수 있도록 배네피트를 주란 말이에요. 혜택을 주면 될 것 아니에요. 그런 식으로 유도를 하면 되지 기존에

있는 것을 깡그리 다 무시하면서 가면 생존권 문제도 있는 것 아니에요. 그렇게 가야 옳은 정책 방향이지…… 친환경이라고 그래서, 그거 뭐 친환경으로 신고 가면 더 빠르거나, 더 깨끗하고? 그건 아니잖아요. 그러니까 그런 유도적인 방법을 강구하란 말이에요.

여기서 우리가 법안 심사하면서 친환경 화물차로 가는 것 공급 외에 신규 허가를 무조건 내주는 것에 대해서 위원님들이 그 얘기를 하시는데, 친환경 화물로 가는 것 자체를 우리가 반대할 수는 없잖아, 솔직히 말해서. 그런 방향을 찾아 보시란 말이에요. 이것을 좀 보류하고.

○**소위원장 윤영일** 그러면 이렇게 하시지요.

지금……

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 물류산업과장이주열입니다.

저희가 그렇지 않아도 기존 차량을 친환경 화물차로 택배차를 바꾸면, 지금은 저희가 증톤 규정이라고 있습니다. 증톤 한도가 있는데 16개월에 2분의 1씩만 올릴 수 있는데 그런 제한 다 없이 무제한으로, 그것을 만들었습니다.

○**함진규 위원** 그것도 한시적으로 배네피트를 주란 말이에요.

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 만들었는데도 불구하고 실제 개조비용이, 아까 실제로 제작비용도 비싸지만 개조비용도 실제로 추가로 드는 비용이기 때문에 용달차를 끄시는 분들이 친환경 화물차로 안 넘어갑니다, 실제로.

○**함진규 위원** 그건 정책적으로 유도할 방안을 찾아내야지.

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 관련 규정은 인센티브도 많이 줬지요, 저희가. 1톤 차를 증톤하면 2톤, 5톤 이렇게 갈 수 있게. 한계 없이 증톤할 수 있는 규정도 만들고 다 있습니다.

○**소위원장 윤영일** 지금 이 부분에 대한 것이 논의 과정에서 소위 문제점으로 인식될 수 있는 것들이 많이 부각이 되고 제기됐잖아요. 그러니까 보류를 했다가 논의하는 쪽으로 그렇게 해야 되겠네요.

○**국토교통부제2차관 최정호** 이현승 위원님, 함진규 위원님 또 최인호 위원님, 여러 위원님께서 말씀을 주셨기 때문에 이게 수정대안이 있는지 한번 저희가, 우선적으로 이것을 한다든지 그런 안을 저희가 빨리 검토해서 보고드리고 그게 안 되면 다시……

○소위원장 윤영일 그러면 그렇게 하고 다음으로 넘어가겠습니다.

전문위원 보고해 주시기 바랍니다.

○전문위원 고상근 151쪽, 박맹우 의원안 보고드리겠습니다.

이것은 음주운전자에 대한 화물운송 종사자격 취득 제한을 강화하는 겁니다. 이것은 지난 1차 소위 때 동일한 내용으로 여객자동차 운수사업법을 개정한 바 있습니다.

지금 이 개정안에서는 세 가지 사유만 제시하고 있는데 저희가 그때 여객자동차 운수사업법(대안)에서 반영했던 것처럼 약물이라든가 무면허 운전, 공동위험행위, 난폭운전 등으로 인한 면허취소도 포함해서 수정하는 것이 타당하다고 보았습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 이에 대한 정부 측 의견 주시지요.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 모두 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들, 제 생각으로 의견 없으실 것 같은데 의견 없으시지요?

(「없습니다」 하는 위원 있음)

그러면 다음으로 넘어가겠습니다.

156쪽이네요.

○전문위원 고상근 다음, 156쪽 최인호 의원님께서 발의하신 화물자동차 운수사업법 개정안입니다.

먼저 안 제3조에서는 차량을 현물출자한 위·수탁차주가 위·수탁계약 및 화물차 명의신탁을 해지하고 화물차 운송사업의 허가를 신청하는 경우에 공급기준 외 운송사업 허가를 하되 허가한 대수만큼 기존 운송사업자의 허가대수를 감축시켜서 총 허가대수를 유지하는 내용입니다.

이에 대한 고려 사항으로서는 위·수탁차주가 허가를 받았다는 이유만으로 사업자의 사업권을 회수하는 것은 운송사업자의 영업권을 침해할 소지가 있다는 그런 문제 제기가 있습니다. 이를 감안한 신중한 검토가 필요하다고 보았습니다.

다음, 158쪽입니다.

화물차주·화물운송사업자에게 국토부장관이 표준운임위원회의 심의를 거쳐서 매년 결정·고시하는 운임, 즉 표준운임 이상의 운임을 지급하도록 하는 표준운임제를 도입하고 있습니다.

이것은 뒤에서 나오는 이현승 의원께서 대표발

의하신 화물차 개정안의 참고운임제와 연계해서 논의하시면 될 것 같습니다.

163쪽입니다.

안 제11조에서는 운송사업자로 하여금 위·수탁계약 체결 대가로 차주로부터 금품을 받지 못하도록 하고 상하차 대기 등 대기 시간이 길어지는 경우 화물차주에게 대기료를 지급하도록 하는 내용입니다.

위·수탁차주 등을 두텁게 보호할 수 있다는 측면에서 필요성이 인정됩니다. 다만 개정안처럼 위·수탁 대가로 금품을 수수하지 못하도록 할 경우에 지입료 거래까지 불가능하게 되어서 계약해지가 발생하고 이로 인해 위·수탁차주에게 피해가 발생하거나 지입료 거래가 음성화되는 등의 부작용이 우려된다는 지적이 있습니다.

또한 대기 발생 책임 부과의 적절성과 관련해서는 상하차 대기 시간은 주로 화주나 항만물류시스템 등의 문제로 발생하게 되므로 운송사업자에게 책임을 부과하는 것은 다소 과도할 수 있다는 점을 감안한 검토가 필요하다고 보았습니다.

다음, 164쪽입니다.

안 제14조에서는 운송사업자 등이 집단으로 화물운송을 거부하는 경우 국토부장관은 업무개시를 명할 수 있고 이를 위반하는 경우 벌칙이나 허가취소 등의 제재 조항을 규정하고 있는 현행 제도를 폐지하는 것입니다.

고려 사항으로 이에 대해서는 현행법상 업무개시 명령을 하기 위해서는 국무회의 심의를 거쳐야 하고 구체적 이유 및 향후 대책을 국회 소관 상임위원회에 보고하도록 하는 등 엄격한 요건 및 절차를 규정하고 있고 도로화물운송이 국내화물 수송의 대부분을 담당하고 있는 현실에서 업무개시명령제도를 무조건적으로 폐지하는 것이 타당한지에 대해서 보다 면밀한 검토가 필요하다고 보았습니다.

다음, 165쪽입니다.

이는 현재 권장 사항인 표준 위·수탁계약서의 사용을 의무적으로 사용하도록 하는 것입니다.

논의 사항으로서 지입계약의 내용을 획일적으로 규정하는 경우 계약체결의 자유를 침해할 우려가 있으므로 표준 위·수탁계약서를 우선적으로 사용하도록 하되 당사자 간 서로 합의한 경우에는 사용하지 않을 수 있도록 하는 방안을 수정 의견으로 제시하였습니다.

다음, 167쪽입니다.

안 제40조의3에서는 운송사업자에 대해 정당한 사유 없이 위·수탁계약을 해지하지 못하도록 규정하고 있습니다.

논의 사항으로 현행법상 위·수탁계약의 당사자는 계약서에 반드시 계약의 해지사유를 명시하도록 되어 있고 위·수탁계약의 내용이 당사자 일방에게 현저하게 불공정한 경우로서 법률에서 정한 일정한 요건에 해당하는 경우에는 그 부분에 한정하여 계약 자체를 무효로 하도록 규정하고 있는 점 등을 감안할 때 이런 정당하지 않은 사유가 계약의 해지사유로 정해질 가능성은 많지 않다고 보여지므로 규정을 별도로 둘 실익은 많지 않다고 보여집니다.

이와 관련해서 국토교통부에서 수정의견을 제시했는데요. 개정안의 취지를 반영하여 지입차주의 권리 보호를 강화하기 위해서 현재 계약갱신 청구권이 보장된 6년 이후에는 지입차주의 귀책사유가 있는 경우에 한하여 운송사업자가 계약갱신을 거절할 수 있도록 수정하는 방안을 제시하였습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 이에 대한 정부 측 의견 말씀해 주시지요.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

세부적으로 말씀을 드리면 위·수탁차주에 대한 공급기준 이외의 운송사업을 허가하는 문제, 표준운임제 도입 등의 개정안의 전반적인 내용은 재산권의 침해 문제, 시장경제 원리의 위배 문제, 위·수탁계약 해지 초래 등의 문제의 우려가 제기되고 있으므로 수용이 어렵다는 말씀을 드립니다.

다만 표준 위·수탁계약서 사용 의무화는 일방적인 위·수탁계약 해지 방지를 위해 전문위원의 수정안과 같이 수정 수용하고 위·수탁계약 해지 제한 규정 신설은 차주 보호를 위해서 국토부 수정의견과 같이 수정하고자 합니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 나눠 주시지요.

○李憲昇 위원 차관님, 지금 몇 번째를 받을 수 있다는 말이지요? 1, 2, 3, 4……

○국토교통부제2차관 최정호 5번……

○전문위원 고상근 165쪽입니다.

○소위원장 윤영일 5번, 6번……

○국토교통부제2차관 최정호 예, 5번, 6번은 저희가 수정안을 수용하고요.

○李憲昇 위원 5번, 6번?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 수정안입니다.

그리고 6번도 저희 부가 수정의견을 냈습니다. 그런데 이 사항은 지난 화물연대 파업 때 국토부가 과적 단속과 아울러서 개정하기로 약속한 사항입니다. 그래서 이 사항은 개정이 필요한 사항입니다.

그래서 지입차주에게 귀책사유가 있는 경우에 한해서 갱신을 거절할 수 있도록 지입차주의 권리를 대폭 보장하는 그런 수정안입니다.

○소위원장 윤영일 나머지 부분에 대해서는 수용하기 곤란하다 이런 말씀이지요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

○소위원장 윤영일 또 다른 의견 주십시오.

○최인호 위원 지금 수정안 40조의2에 보면 ‘계약상의 금전지급 의무를 6회 이상 지키지 아니한 경우’ 이런 문구가 있지 않습니까? 이게 맞습니까?

○국토교통부제2차관 최정호 169쪽……

○최인호 위원 170쪽입니다. 170쪽 수정안 맨 위에 보면 이게 ‘위·수탁차주가 운송사업자에게 지급하기로 한 위·수탁 계약상의 금전지급 의무를 6회 이상 지키지 아니한 경우에 해지할 수 있다’ 이런 이야기인데, 실제 지금 보면 화물노동자들이 여러 가지 열악한 상황 등으로 인해서 50% 이상 미지급된 상황이라고 파악이 됩니다. 맞습니까?

○국토교통부제2차관 최정호 예.

○최인호 위원 대략 한 50% 전후해서 6회 이상 금전지급 의무를 못 했던 경우……

○국토교통부물류정책관 주현중 이것은 화물연대하고 문구까지, 10월 19일 날 집단운송거부를 다 철회하면서 문구까지 100% 다 합의한 사항이 되겠습니다. 그렇게 화물연대에서 전혀 이의 사항이 없습니다, 이것에 대해서는.

○최인호 위원 그래요? 그런데 수정안에 대해서 다른 것은 다 동의하는데 실제로 50% 정도가 미지급한 상황이면 결과적으로 이 조항을 넣어 버리면 50%는 언제든지 계약해지를 할 수 있다 그 말이거든요. 그게 현실적으로 되느냐 이 말이지요.

○국토교통부물류산업과장 이주열 물류산업과장입니다.

실제 50% 그 수치는 정확하게 모르겠습니다마는……

○**최인호 위원** 그 정도 전후해서 된다고 그러지요.

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 화물연대도 그렇게 주장을 하고 있지 않고요. 그렇기 때문에 이 문구에 대해서 화물연대도 토씨 하나까지 다 같이 만들었던 안이거든요.

○**최인호 위원** 그래요?

○**국토교통부물류산업과장 이주열** 50% 이상이 6회 이상 미납하고 있지는 않은 것으로 알고 있습니다.

○**최인호 위원** 이것은 그러면 잠시만 확인을 좀 할까요? 좀 다르네.

이게 아마 어제 확인이 된 내용일 건데요, 어제 오후 늦게. 또 중간에 바뀔 수가 없을 건데……

○**국토교통부물류정책관 주현종** 이것은 정확히 말씀드리면 집단운송거부를 철회한 날이 10월 19일 날입니다. 10월 19일 날요. 그때 화물연대 지도부하고 구체적인 법 조항 문구까지 주고받으면서 세세하게 자구 하나까지 다 합의한 사항이 되겠습니다.

○**최인호 위원** 아니, 그것은 두 달 전이지 않습니까?

○**국토교통부물류정책관 주현종** 예.

○**최인호 위원** 그런데 어제 저희들이 확인한 바에 따르면 그게 아니던데……

○**李憲昇 위원** 한번 확인해 보세요, 빨리.

○**국토교통부제2차관 최정호** 우리가 빨리 확인해 보겠습니다.

○**최인호 위원** 확인 한번 해 보시지요. 서로 합의했다니까 한번 확인해 보십시오.

○**국토교통부제2차관 최정호** 예.

○**李憲昇 위원** 다음 법안 하고, 어차피 통화를 하셔야 되니까……

○**최인호 위원** 예, 하는 사이에 또 확인해 보시지요.

○**李憲昇 위원** 일단 홀딩하고 그다음으로 넘어가지요.

○**소위원장 윤영일** 그렇게 할까요?

그러면 36항.

○**전문위원 고상근** 171쪽은 화물운송시장의 변화에 맞춰 화물자동차 운송사업 구분을 개편하는 것입니다.

현재는 차량 톤급과 보유 대수를 기준으로 일반·개별·용달로 구분하던 것을 차량 대수에 따라서 1대는 개인화물차 운송사업으로, 시행령으로 정하는 일정 대수 이상을 보유한 법인은 일반화물차 운송사업으로 업종을 개편하고자 하는 것으로써 별다른 문제가 없는 것으로 보았습니다.

다음, 172쪽입니다.

현행 법령에서 일반화물운송주선사업 및 이사화물운송주선사업으로 구분되어 있는 화물자동차 운송주선사업을 통합하여 규정하는 것입니다.

이는 2011년 12월에 화물운송주선사업을 일반 및 이사화물운송주선사업으로 분리한 바 있는데 이로 인해서 오히려 소비자 피해가 증가하는 등 부작용이 발생했고 이사화물운송주선사업의 경우 계절별 수요 차이나 물량의 한계로 인해 영업의 자율성 저하 등의 문제가 있어 개정안과 같이 개선하고자 하는 것입니다.

다음, 173쪽입니다.

화물자동차 운송가맹사업을 물류네트워크사업으로 명칭을 변경하고 가맹점 차량에 대한 중복가입 금지 및 가맹사업자 상호로의 변경 의무 등의 규제를 폐지하고 자본금 등 허가기준을 완화하는 것입니다.

이런 규제 폐지로 가맹점인 각 주선사 및 운송업체는 자유로운 회원 가입을 통해 안정적인 영업을 할 수 있게 되고 과점 상태인 정보망시장의 경쟁 촉진을 유도하고 수수료 인하 등을 통해 영세차주의 수입 개선을 기대할 수 있습니다.

다만 고려 사항으로 물류네트워크사업의 허가기준의 완화에 대해서는 사업수행 능력이 부족한 업체의 난립으로 이어져 서비스의 질 하락, 과적조장 및 운송료 덤핑 등의 문제를 심화시킬 수 있다는 문제 제기를 감안한 심사가 필요하다고 보았습니다.

다음, 178쪽입니다.

최근 차량 수요가 증가하는 1.5t 미만의 소형화물차에 대한 진입규제를 완화하기 위해서 일반화물차 운송사업의 경우 일정 수 이상의 직영차량 보유 시 1.5t 미만 직영 소형화물차에 대해 자유로운 증차 및 신규허가를 허용하고 개인화물차 운송사업의 경우에 1.5t 미만의 택배용 화물차에 대해 신규 허가를 허용하고자 하는 것입니다.

그리고 최근 택배차량 부족 문제를 해결하고 불법 자가용 차량의 합법화를 유도한다는 측면에

서 필요한 조치라고 보여집니다. 다만 이런 화물차의 무한증차로 인해서 운송료 하락, 수입료 보전을 위한 과적, 장시간 운전 등으로 인한 교통사고 유발 등의 문제를 야기할 수 있다는 주장이 있음을 감안한 심사가 필요하다고 보았습니다.

다음, 180쪽입니다.

안 제11조, 16조, 23조에서는 1.5t 미만의 직영차량 및 택배차량에 대한 신규 및 증차 허용 시 직영의무 및 양도금지의무를 신설하고 직영의무 위반에 따른 화물운송자격 취소, 벌칙 등의 제재규정을 마련한 것입니다.

이것은 증차를 통한 허가권 프리미엄 발생이나 지입경영 확산 등의 부작용을 방지하고 제도의 실효성을 확보한다는 측면에서 필요한 조치로 보여집니다.

다음, 183쪽입니다.

안 제5조의2에서는 화주, 운송사업자 등이 화물운송 운임 산정 시 참고할 수 있는 운임원가를 국토부장관이 고시할 수 있도록 하는 참고운임원가제를 도입하고 있습니다. 이는 최인호 의원님께서 발의하신 표준운임제와 연계해서 심사를 하시면 될 것 같습니다.

다음, 185쪽입니다.

위·수탁계약기간 6년 초과 시에 계약갱신 거부사유를 명시하는 것인데요. 이것은 조금 전에 최인호 의원님 법안 논의할 때 수정의견으로 제시된 바가 있습니다. 동일한 내용입니다.

187쪽입니다.

화물자동차 공영차고지 설치 주체로 기존 지자체장 외에 공공기관이나 지방공사를 추가하고 차고지 운영 위탁기관에 기존 사업자단체, 운송사업자, 가맹사업자 외에 운송사업자로 구성된 협동조합을 추가하고자 하는 것입니다.

이는 공영차고지의 설치 활성화가 기대되고 영세사업자의 공동사업 지원이 가능하다는 측면에서 그 필요성이 인정된다 할 것입니다.

마지막으로 189쪽입니다.

위·수탁차주가 운행하는 자동차 등록번호판의 교체 및 봉인 조치 등의 개선명령을 이행하지 않은 운송사업자에 대해서 현행 500만 원 이하의 과태료에서 2년 이하의 징역이나 2000만 원 이하의 벌금으로 처벌을 강화하는 것입니다. 이것은 개선명령제도의 실효성을 확보한다는 차원에서 필요성이 인정된다 하겠습니다.

이상입니다.

○소위원장 윤영일 다음은 정부 측에서 차관님의견 제시해 주십시오.

○국토교통부제2차관 최정호 전문위원 검토의견을 수용합니다.

○소위원장 윤영일 위원님들 의견 말씀해 주시지요.

○李憲昇 위원 최인호 위원님 한 말씀 하셔야지요.

○최인호 위원 일단 제가 제출한 개정안도 있고 이현승 위원님이 하신 부분도 있는데, 결론적으로 먼저 제안을 드리면 오늘은 합의가 잘 안 될 것 같습니다. 이현승 위원님하고 저하고 상충되는 부분이 참 많지 않습니까?

그래서 1월 중에 우리 소위 차원에서 공청회를 한번 해서 이 의견들의 접점을 모아 볼 수 있는 여지가 있는지…… 지금 너무 뚜렷하기 때문에, 예를 들어서 표준운임제하고 참고원가제만 하더라도 이것은 판단의 잣대가 너무 다르고 그래서 오늘 서로가, 이현승 의원님이 양보하시지도 않을 것 같고 저도 마찬가지이고……

○함진규 위원 치열한 토론을 한번 해 보시지요.

○최인호 위원 토론…… 이미 다 알고 있는 사안이라서 그래서 오늘보다는 1월 중에 공청회를 거쳐서 다음 회기 때 하는 게 필요하겠다는 싶습니다.

○李憲昇 위원 제가 발언권 얻어도 되겠습니까?

○소위원장 윤영일 예, 하십시오.

○李憲昇 위원 조금 전에 최인호 위원님 제안하신 그 법안에 대해서는 여섯 가지 안전에 대해서 2건은 수정의견을 조금 받아들일 수 있는 입장인 것 같고 제가 한 게 여덟, 아홉 가지 정도 되는 것 같은데 여기서 서로 쟁점이 되는 부분은 금방 존경하는 최인호 위원님께서 말씀하신 대로 따로 낱을 잡아서 공청회도 하고 서로 의견을 들어 보는 것도 좋을 것 같은데 업계에서도 원하고 서로 큰 견해 차이가 없는 건에 대해서는 선별적으로 저희도 정리를 해서 한번 의견을 모아 가지고 처리를 하는 게 맞지 않나 하는 게 제 의견입니다. 다른 위원님들도 한번 말씀해 주세요.

지금 현재 업계에서도 또 원하는 법안이 있거든요. 예를 들면 위·수탁계약 기간 6년 초과 시에 계약 갱신을 계속 할 수 있게 해 달라는 것 이것은 지입차주들도 지금 조속히 시행해 줄 것을 요구하고 있는 사항이니까 이러한 사항들을

좀 선별해 가지고 급한 것은, 서로 이의가 없는 것은 통과를 시키고 조금 논란이 있는 것은 공청회를 열어서 얘기를 하는 게 맞다고 저는 생각을 합니다.

○소위원장 윤영일 다른 의견 또 있으십니까?

○함진규 위원 뭉뚱그려서 같이 하지, 뭘……

○소위원장 윤영일 그렇지요? 그렇게 하시지요. 지금……

○윤후덕 위원 솔직히 이게 참 오래된 거지요. 2003년부터 이 문제 저도 관련이 되고 여러 의견을 내고, 19대 전반기에도 다루고 저도 법도 내고 그랬는데, 20대 국회에 처음 들어와서 이 회기에 처리하기에는 좀 더 준비가 필요할 것 같고 우리 소위가 직접 이해당사자들로부터 의견이나 또 접촉할 수 있는 그런 장을 한번 만들어 주셨으면 좋겠어요.

○소위원장 윤영일 그에 대해서 동의하시지요? 그렇게 하시지요. 이 부분에 대한 것은 충분히 좀 논의를 해야 될 필요가 있고, 서로 표준운임·참고운임제도 그렇고 또 저도 히스토리를 좀 살펴봤어요. 그랬더니 논란이 많을 소지가 있고 하니까 방금처럼 그런 과정을 좀 거쳐서 처리하는 방법으로 그렇게 하겠습니다.

이의 없으시지요?

○李憲昇 위원 아니, 그렇게 하면 너무 늦어지지 않나요? 현재 업계에서 급히 원하는 법안도 있을 텐데 지금 1월 달로……

○소위원장 윤영일 그런데 다 같이 반대 의견도 있으시고 또 토론 논의과정을 거쳐야 될 필요가 있는 사항 같아요.

○李憲昇 위원 아니, 그래서 최인호 위원님께서 수정의견을 받을 수 있는 5안·6안하고 제가 제안한 법안 중에서 받을 수 있는 것은 받아서 합쳐서 수정안을, 대안을 내고요.

이번에 1~4안 최인호 위원, 저도 나머지 빠지는 부분에 대해서는 다시 입법 발의를 해 가지고 하는 게 더 빨리 해결될 수 있고 업계도 더 좋아할 것으로 사료됩니다.

○소위원장 윤영일 정부 측 의견 있어요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 이현승 위원님 말씀대로 이 법안에 대해서는 지입차주와 영세사업자 보호를 위한 내용들이 많이 담겨 있습니다. 그런데 지금 표준운임제냐 참고원가제냐 거기에 대해서만 이견이 있기 때문에 이견이 있는 사항이 많지가 않습니다.

그래서 하나의 사항에 이견이 있는 것 가지고 전체 차주 화물운송사업 발전을 위해서 필요한 사항들이 같이 개정이 안 된다는 것은 큰 문제가 있다고 생각됩니다.

○소위원장 윤영일 그러면 우리 최인호 위원님 어떠세요?

○국토교통부제2차관 최정호 그래서 쟁점 있는 사항은 남겨 놓고 나머지 합의가 되는 사항은 개정이 돼야 된다고 생각합니다.

○최인호 위원 그러면 하나씩 해 볼까요?

○李憲昇 위원 일단 그러면 최인호 위원님 법안 중에서……

○국토교통부제2차관 최정호 예, 해야 됩니다.

○李憲昇 위원 수용 가능한 것 받고, 제 안 중에서 수용한 것 받아 가지고 그것을 뜯어내면 기존에 최 위원님께서 주장했던 것하고 제가 주장했던 것, 오늘 보류된 것은 별도로 다시 저희들이 법안을 제출해 가지고 의논을 해야 됩니다.

일단 일부를 통과시키고 오늘 반영이 안 되는 건 각각 따로 다시 발의를 해서 의논하는 겁니다.

○국토교통부제2차관 최정호 꼭 그렇게 되도록 해 주시기 바라겠습니다.

○李憲昇 위원 저는 법을 쪼개도 그게 나올 것 같은데요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그게 전체를 위한 길이고, 그동안에 화물업계가 바라는 사항도 많이 있기 때문에 쟁점이 있는 사항은 추가적인 논의를 하고 저희도 성심성의껏 화물연대하고 협의를 해서 최적의 안을 도출하도록 노력하겠습니다. 그래서 나머지 사항은 통과시켜 주시기 바라겠습니다.

○李憲昇 위원 우리 최 위원님 실적이 두 번 올라갔네. 일단 오늘 2건은 법안을 통과시키고 오늘 통과 안 된 것은 다시 각자 발의합시다, 각자. 저는 그게 시간상 좋은 것 같은데……

○함진규 위원 왜, 그렇게 시급한 거예요, 전체가 다?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

이게 오랜 1년여 기간 동안에, 오전에 말씀드렸습니다만……

○함진규 위원 아니, 19대 때부터 했던 것, 있던 것 아니에요?

○李憲昇 위원 아니, 그러니까 그것은 때려 놓고 그것 말고 시급한 건 하자는 거지. 지금 오랫동안 논의해 왔던 것은 논란의 여지가 있으니까

공청회를 열어서 협의를 하고 비쟁점 사안들 좀 하자고……

○국토교통부제2차관 최정호 표준운임제 외에는 화물연대도 다 참여한 그런 TF팀에서 50여 차례 논의를 해서 개선방안을 마련한 사항입니다.

○소위원장 윤영일 예, 그러면 이렇게 정리를……

3건의 법률안은 대안으로 제시를 하고, 33항은 보류하는 걸로 그렇게……

○국토교통부제2차관 최정호 33항은 위원장님, 여러 위원님들께서 이게 과잉공급 문제가 우려된다는 지적을 하셔서 저희가 5년 한시적으로 이 법을 적용하는 대안을 제시합니다.

아까 말씀드린 대로 이게 친환경 교통시스템을 바꾸어 나가는 것이 중요하고 또 현재 개발 초기 단계에 있기 때문에 한 5년 정도의 수정안을……

○소위원장 윤영일 잠깐요, 그러면 이따 위원님들 오시면 의견을 모아서 들어보고……

○함진규 위원 5년을 뭐 한다고요?

○국토교통부제2차관 최정호 이 법 개정 조항의 적용기간을 한시적으로 5년으로 하는 수정안을 저희가……

○함진규 위원 5년만 하면 그 이후에는 혜택을 안 준다 이 말인가요?

○국토교통부제2차관 최정호 그렇습니다. 그 이후에는……

○함진규 위원 그러면 지금 차도 유명무실한 거지. 차량 개발하는 데 2~3년 걸린다면서……

○국토교통부제2차관 최정호 예, 우려를 하십니까 그 이후의 보급 상황, 그때의 화물수급 상황 여러 가지를 종합적으로……

○함진규 위원 기존 저기 외에 5년만 준다 이거지요? 면허는 주겠다 이 말이지요?

○국토교통부제2차관 최정호 예, 그렇습니다.

○함진규 위원 그 실효성이 있어요? 2000만 원 차로 운행하는데 6000만 원 누가 그걸 사 가지고……

○국토교통부물류정책관 주현종 일단은 공급과잉에 대해서 우려가 있기 때문에 한시적으로 운영 한번 해 보고……

○함진규 위원 그러면 그것까지 같이 통과시켜요.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 같이, 그래서 말씀을 드리는 겁니다.

○李憲昇 위원 실장님, 지금 여기 최인호 위원

님 와 가지고 금방 받을 수 있고 그것을 말씀하시니까 그러면 빨리 협의를 하셔 가지고……

○최인호 위원 그러면 이현승 위원님, 이견이 있는 것은 통합한다는 거지요? 운송주선 사업 통합, 그것은 제가 이견이 있고요.

○李憲昇 위원 2안.

○최인호 위원 예, 2안이지요.

그다음에 증차 허용 이것도 이견입니다. 참고원가제도 이견이고요. 그다음에 6년 초과 시 계약갱신 부분은 지금 확인하고 있지 않습니까? 그것은 확인되는 대로…… 이견이 있을지 같이 찬성이 될지, 일단 3개는 제가 동의를 못 하는 부분……

○국토교통부제2차관 최정호 어디, 어디……

○李憲昇 위원 들으셨어요?

○국토교통부제2차관 최정호 다시 한번 말씀해 주시면……

○최인호 위원 2항, 운수사업 통합한다는 것 말이지요.

○국토교통부제2차관 최정호 그러면 2항, 주선사업 통합.

○소위원장 윤영일 아니, 국토부는 또 이현승 위원하고 같이 의견……

○최인호 위원 주선사업 통합하는 것 그다음에 ‘신규허가 및 증차 허용요건 확대’ 그게 몇 항입니까? 4항이지요?

○李憲昇 위원 178페이지.

○최인호 위원 그다음에 참고운임원가제 그리고 6항의 6년 초과 시 계약갱신 거부 사유는 지금 확인하고 있으니까 그것은 확인되는 대로 하면 되고……

○국토교통부물류산업과장 이주열 저희가 그때 공문으로 다 주고받았거든요. 그런데 지금 통화해 보니까 탄소리하고 있는데요, 그것은 저희가 증거가 있습니다.

○최인호 위원 공문을 한번 보십시오, 공문을.

○국토교통부물류산업과장 이주열 예, 저희가 공문을 주고받은 게 있기 때문에 언제든지 드릴 수 있는데요. 그리고 화물연대 이야기는 50%는 안 넘는다, 그건 화물연대 이야기이고 화물연대도 인정했습니다, 50% 안 넘는다라는 것을.

(최정호 차관, 위원석으로 가서 개별 답변)

○李憲昇 위원 제 말씀 들어 보세요.

제가 이야기하는 것은 최인호 의원 법안 중에서 수용할 수 있는 것은 때어서 받고 또 제가 제

안한 법안 중에서 서로 협의해 가지고 이견이 없는 것은 받아서 통과를 시키자는 말이에요.

○**윤후덕 위원** 그러니까 내일이라도 날을 더 잡아요, 위원님들 좀 더 나오시게 하고. 더 생각을 해 봐야 된다는 것 아닙니까, 최인호 위원은? 저도 그렇고.

○**李憲昇 위원** 이 안건에 대해서 전부 다 반대하는 건 아니잖아요. 서로 수용할 수 있는 것은……

○**윤후덕 위원** 서로 연결되어 있잖아요. 그것 다 알잖아요.

○**최인호 위원** 숫자가 너무 많아져 가지고, 한 두 개 빼놓고는 다 그러니까 한번 일괄적으로……

○**윤후덕 위원** 좀 더 종합적으로 생각을 한다고요. 20대 국회 들어와 가지고 이해당사자들하고 소위원회나 위원회가 아무런 공식적인 대화를 안 나눠 봤잖아요.

○**최인호 위원** 아홉 가지 중에서 한 두세 개만 해 가지고 하는 것보다도 공청회를 한번 하시지요.

○**李憲昇 위원** 정부 측 어떻게 하실래요?

○**국토교통부제2차관 최정호** 내일이라도 잡아 주시면 고맙겠습니다.

○**최인호 위원** 내일 되겠어요?

○**李憲昇 위원** 물리적으로 29일 본회의를 하려면 그러면 안 되고……

○**소위원장 윤영일** 아니, 그렇게 성의 없는 얘기를 하시지 말고……

○**국토교통부제2차관 최정호** 더 논의를 하시자는데, 저희는 충분하게 50여 차례 협의를 한 사항이고……

○**윤후덕 위원** 아니, 정부는 50여 차례 회의를 했지만 우리 위원회에서는 오늘 처음 다루는 것 아닙니까? 익숙한 분도 있고 익숙하지 못한 분도 있고, 솔직한 얘기로 그리고 이게 전체 구성이 어떻게 되는지에 대해서도 더 따져 봐야 되고……

일부 의결에 대해서 저는 반대합니다.

○**최인호 위원** 일부 의결이 좀 힘들 겁니다. 그러면 제 것도 마찬가지로 하고 다음……

○**소위원장 윤영일** 그러면 그렇게 하겠습니다.

○**윤후덕 위원** 이해당사자들하고 우리 위원회가 의견을 서로 나눌 수 있는 기회를 줘요, 내일이라도.

○**소위원장 윤영일** 그렇게 하시지요. 아까 그런 의견 개진이 있었으니까……

○**李憲昇 위원** 아니, 야당 위원님도 입장을 충분히 듣고 오시고 저도 들을 만큼 들었으니까 여기서 해야지, 여기는 위원들끼리 서로 협의를 해 가지고 결정하는 자리가 아닙니까? 충분히 의견을 듣고 오시라고.

○**윤후덕 위원** 위원회가 관계자들 출석시켜서 의견을 개진하게 하고 그럴 권리가 있잖아요.

○**소위원장 윤영일** 그러니까 그렇게 하겠다니까요.

○**윤후덕 위원** 물론 나는 많이 들었어요. 그런데 20대 국회 처음 들어오신 위원님들은 그런 기회도 없었잖아요.

○**李憲昇 위원** 오늘 나온 이야기는 별도의 회의 보다는 공청회를 통해서 충분히 들으세요. 공청회 해 가지고 모든 안건에 대해서 하나하나 토론을 해 가지고 가져오세요.

○**소위원장 윤영일** 그러니까 그렇게 하겠습니까. 아까 논의를 거쳤던 34항은 그렇게 해서 의결을 하고 나머지 33항, 35항, 36항 이런 부분은 저희들이 공청회, 그 밖의 의견 수렴 과정을 거쳐서 처리하는 걸로, 보류해서 처리하는 걸로 하겠습니까.

○**윤후덕 위원** 그리고 정부 측에 한마디 하는데요. 이 법 준비할 때 국회 상황은 19대 상황이었어요. 그리고 20대 국회로 바뀌었어요. 그렇지요?

○**李憲昇 위원** 8월 30일 날 다 논의됐잖아. 8월 30일이 왜 19대입니까? 20대 국회지. 8월 30일 날 다 협의를 했잖아요. 그렇게 결론 나는 대로 정리를 하세요, 괜히 여기서 서로 할 필요 없고.

○**전문위원 고상근** 33항에 대해서 지금 한시적으로 해서 통과시킬 것인지에 대해서는 결정하셔야 할 것 같습니다.

○**소위원장 윤영일** 그러니까 위원님 오셔야 되는 거야?

○**입법조사관 김민엽** 오셔야 됩니다.

○**안호영 위원** 기다리는 사이에 제가 한 말씀 드려 볼까 하는데요.

아까 ‘참고 1’까지 하고 표준운임제 관련해서 최인호 의원님 안은 강제력을 부여하고 위반 시 과태료를 부과하는 형태로 되어 있다는 거고요. ‘참고 1’까지는 권고적인 효력은 있지만 다른 효력이 없기 때문에 지금 안 받아들이는 것 아닙니까?

그런데 만약에 이것을 그냥 민사적인 효력만 인정을 해서 일정 정도 최소운임, 표준운임을 정해서 그 표준운임보다 적게 받는 경우에는 차액만큼은 무효로 하고 당사자 사이에 청구할 수 있게끔 유효로, 민사적인 측면에서만 유효하게 처리를 해 놓으면 어떻습니까?

○국토교통부교통물류실장 이승호 민사적으로 재판부에서 판단할 일을 법에 다 담기는……

○안호영 위원 아니 그게 아니라, 물론 분쟁이 생기면 나중에 재판에서 판단하겠지만 표준운임 제로 딱 정해 놓으면 얼마 금액이라고 정해질 것 아닙니까? 그런데 당사자 간의 계약으로 인해서 그보다 낮은 금액으로 할 수도 있잖아요. 그랬을 때 나중에 화물 운전자가 화주를 상대로 해서 차액만큼 청구할 수 있게끔 한다는 거지요. 과태료를 매기는 게 아니라 민사적으로 유효하게 만들어 놓고 그것보다 낮은 금액으로 하는 경우에는 무효로 한다는 거지요.

그렇게 하면 제가 봤을 때는 강제력 문제에 관련해서 조금 해결이 될 수 있을 것, 양쪽의 이런 부분들이 이해가 반영될 것 같은데요.

○국토교통부제2차관 최정호 차액을 청구하려면 거기에 대한 법적인 근거가……

○안호영 위원 그것은 당사자가 알아서 하는 거지요. 그러니까 소송으로 하는 것은 당사자가 알아서 하는 거고, 그런 입법례는 많이 있어요.

○국토교통부제2차관 최정호 예, 하여튼 제안을 하셨는데 법적 검토를 해 보겠습니다.

○소위원장 윤영일 이렇게 하겠습니다. 아까 정부 측에서 33항 이우현 의원안에 대해서 친환경 화물차 보급 확대를 위한 그 부분이 논란이 되는데 이걸 정부 측에서는 5년 한시로 하겠다고 하는 수정의견을 냈습니다.

이에 대한 의견 특별히 없으시면, 제가 의견을 들고 같이 의결을 하려고 그러는데……

○윤후덕 위원 5년 한시라는 게 지금부터 5년 동안만 적용을 한다고요?

○소위원장 윤영일 예.

○윤후덕 위원 지금 수소차 나온 것도 없는데, 5년 후부터 적용하면 몰라도 5년 내에만 적용하는 거면 말이 안 되지요.

○소위원장 윤영일 정부 측 의견 다시 한번 설명을 해 주세요.

○국토교통부제2차관 최정호 전기 자동차, 친환경 자동차에 대해서는 저희가 양도 금지, 직영

의무 등을 조건으로 해서 5년간 일단 한시적으로 시행하는 수정안을 제시합니다.

○소위원장 윤영일 5년간 한시적으로 시행하는 안에 대해서 의견을 주십시오.

○윤후덕 위원 합쳐서 다시 논의합시다.

○소위원장 윤영일 그럴까요?

○李憲昇 위원 개발·보급하고 하는 데 시간 걸리니까 추진해 주세요. 그게 법이 되어야지 개발을 하든가 보급을 하든가 하지.

○소위원장 윤영일 지금 반대 의견도 있고 의견이 서로 상충되니까 이것도 보류를 하도록 하겠습니다. 이견 없으시지요?

○함진규 위원 그러면 다 보류예요.

○소위원장 윤영일 그러면 의사일정 제34항 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안은 지금까지 심사한 결과를 반영하여 수정한 부분은 수정한 대로, 기타 부분은 원안대로 의결하고, 의사일정 제33항, 제35항, 제36항은 소위원회에서 계속해서 심사하고자 하는데 이의가 없으십니까?

(이헌승 위원 퇴장)

○윤후덕 위원 나가지 마요. 의결을 못 하잖아.

○소위원장 윤영일 아니, 왜……

○윤후덕 위원 그러면 산회가 되는 거예요?

○소위원장 윤영일 그러면 의결할 수가 없는 거네.

○입법조사관 김민엽 그러면 34항은 의결을 못 하는 겁니다.

○함진규 위원 뭘 합의를 했기에 협의가 안 되고 다들 그래?

○소위원장 윤영일 산회해야지.

○함진규 위원 다음에 해, 다음에.

○윤후덕 위원 산회해요, 빨리.

○함진규 위원 정족수가 모자라요?

(이헌승 위원 입장)

○李憲昇 위원 빨리 방망이 치세요.

○소위원장 윤영일 아니, 하려고 하는데 왜 도망가세요?

방금 제가 말씀드린 안에 대해서 의견이 없으십니까?

(「예」 하는 위원 있음)

그러면 가결되었음을 선포합니다.

이상 오늘 예정된 의사일정을 모두 마쳤습니다.

오늘 소위원회에서 심사·의결한 법률안의 심사보고, 수정안 및 대안의 작성, 기타 체계자구

등의 정리에 관해서는 소위원장에게 위임하여 주시기 바랍니다.

위원님 여러분, 국토교통부 최정호 차관을 비롯한 관계관 여러분 모두 수고하셨습니다.

산회를 선포합니다.

(19시00분 산회)

○출석 위원(10인)

김 성 태	박 멩 우	안 호 영	윤 영 일
윤 후 덕	이 헌 승	정 용 기	최 인 호
함 진 규	황 희		

○출석 전문위원

전 문 위 원	고 상 근
---------	-------

○정부측 및 기타 참석자

국토교통부			
제 2 차 관	최 정 호		
교 통 물 류 실 장	이 승 호		
도 로 국 장	김 정 렬		
철 도 국 장	박 민 우		
물 류 정 책 관	주 현 중		