

“기업하기 좋은 환경을 만들기 위해 현장의 어려움을 적극 발굴해 개선하겠습니다”



김근익 민관합동규제개선추진단 부단장

최근 정부는 영국의 유럽연합 탈퇴, 중국 경기의 둔화, 저유가 장기화, 조선업 구조조정 등으로 대내외 경제 불확실성이 늘어가는 가운데, 경제 활력 회복을 위하여 규제 개혁에 박차를 가하고 있다. 국무조정실과 대한상공회의소, 중소기업중앙회가 공동 운영하는 민관합동규제개선추진단은 규제 개혁을 진두지휘하고 있다. 기업 현장의 규제 애로를 적극적으로 발굴하고 이를 개선하기 위하여 2013년 9월 출범한 민관합동규제개선추진단은 규제개혁장관회의, 총리 주재 현장정검회의, 경제단체 릴레이 간담회 등을 통해 불합리하고 시대에 뒤떨어진 규제를 개선하고자 부단히 노력하고 있다. 2013년 출범 이후부터 2015년까

지 총 4,394건의 규제 및 기업 애로 건의 과제 중 3,305건을 처리 완료하고, 이 중 약 34%에 달하는 1,045건을 개선하였다.

건설과 관련된 주요 개선 과제로는 종합심사낙찰제 공동도급 평가제도 개선 및 지역업체 참여 가점제도 도입, 건설업 등록기준에 대한 주기적 신고제도 폐지, 건설공사대장 신고 항목 간소화, 과도한 기부채납 관행 근절, 지자체 공사의 시공실적 평가 방식 개선 등이 있다. 규제 개혁의 최일선에서 ‘손톱 밑 가시’를 해결하는 데 앞장서고 있는 김근익 부단장을 최근 만나 정부의 건설 규제 개혁의 추진 상황과 성과, 그리고 향후 개선 방향 등에 대해 들어보았다.

지난 2013년 9월 출범한 민관합동규제개선추진단은 그동안 현장 밀착형 규제 개선에 중점을 두고 많은 활동을 해왔습니다. 이제 출범 3년을 맞이했는데 올해 어떠한 활동을 하셨고, 그 성과는 어떠했는지요?

저희 규제개선추진단은 민간에서 들어오는 모든 ‘손톱 밑 가시’를 하나하나 해결해 나가며 기업 현장에서 겪고 있는 불합리한 규제를 해결하기 위해 노력하고 있습니다. 큰 테마를 잡고 정책적으로 추진하기보다 민간에서 원하는 내용들을 받아 아무리 사소한 것이라도 개선책을 찾아 나간다는 것이 기본적인 방침입니다. 올해 들어서는 두 달 내지 분기에 한 번씩 특정한 주제를 잡아서 그 주제에 대해 집중적으로 규제를 발굴하고 더 나아가 정책화시키려는 노력들도 수행해 나가고 있습니다.

대표적인 추진 방식 중 하나가 국무총리 주재로 열리는 ‘규제개혁 현장점검회의’입니다. 두 달에 한 번씩 지방을 찾아다니며, 각 지역의 오래된 숙원 과제나 특성화 과제를 해결하기 위해 노력하고 있습니다. 지난 8월 하순에는 인천에서 제7차 규제개혁 현장점검회의를 진행한 바 있습니다. 이때 인천이라는 지역 테마에 맞춰서 보세공장 규제 혁신과 경제자유구역 활성화를 위한 규제 개선, 이 두 가지를 중점적인 개선 주제로 선정한 바 있습니다.

올 상반기에는 기업 현장 방문 등 ‘현장 밀착형’ 규제 개선 활동을 통해 레일바이크 입지 개선을 비롯하여 총 100건 정도의 규제를 개선하였습니다.

건설과 관련된 주요 규제 개선 과제를 중심으로 말씀드리자면 먼저 레일바이크 사업 입지 규제를 합리화하여 모든 지역에서 설치·운영을 가능하게 했습니다. 또한, 농어촌 생활환경정비사업의

자격 요건 중 건축사·기술사의 실무 경력 7년을 삭제하여 참여를 손쉽게 했고, 도시재생사업에 부동산 개발업자도 사업 시행자로 참여 가능하도록 개선하였습니다. 30억원 미만 소규모 건설현장의 기술자 배치 기준이 과도한 면이 있어 합리적으로 완화하는 방안을 마련할 예정입니다.

앞으로도 기업하기 좋은 환경을 조성하기 위해 기업 현장의 애로 사항을 적극적으로 발굴·개선해 나아갈 예정입니다. 이것과 별개로 올 상반기 중에 특기할 만한 것으로는 주력 산업(석유화학, 철강, 건설)에 대해서 규제 애로 사항들을 집중적으로 건의 받았다는 점을 꼽고 싶습니다.

올해 활동 중에서 특히 건설 규제와 관련하여 어떠한 ‘손톱 밑 가시’들을 해결하셨는지 궁금합니다. 아울러 하반기에는 어떠한 건설 규제 개혁 활동을 펼칠 계획이신지요?

올 상반기의 가장 큰 성과는 건설공사대장통보제도의 규제 완화를 꼽을 수 있을 것 같습니다. 건설공사대장통보제도 같은 경우, 누군가가 세심하게 들여다봤으면 일찍 바뀔 수 있지 않았을까 하는 생각이 들었습니다. 개선이 분명 필요한 제도인데도 누적만 계속되다 보니 신고해야 할 항목은 늘어나고, 또한 여건이 바뀌었음에도 불구하고 그 제도가 유지되고 있는 실정입니다. 만약 중간에 누군가 한 번 이의 제기만 했어도 걸러낼 수 있었을 것입니다.

현행 「건설산업기본법」에서는 건설업자로 하여금 건설공사대장을 발주자 또는 건축주에게 신고하는 것이 의무화되어 있습니다. 그러나 신고 항목이 800개가 넘고, 대부분 내용을 발주자나 건축주가 기보유하고 있음에도 또다시 신고하도록 하여 기업에게 큰 행정 부담이 되

었습니다. 이제 2017년 상반기부터는 신고 항목을 대폭 축소하고, 혹시 모를 신고 누락을 방지하기 위해 모바일 등을 이용하여 ‘사전 알리미’ 서비스를 제도화시킬 예정입니다. 이로 인해 연간 규제 비용이 약 1,000억원 이상 절감될 것으로 예상됩니다.

올 하반기에 주목하고 있는 건설 규제는 지금의 건설공사 신고 제도와 비슷한 규제입니다. 건설업체가 신고 또는 등록 제도의 절차를 밟는 중에 레드 테이프(지나친 행정 절차)가 있는지 관련 협회와 함께 조사하는 작업이 있습니다. 또한, 현재 건설산업의 최대 관심사는 물량 창출과 수익성 개선입니다. 그러나 물량을 만들어 내는 일은 저희 쪽에서 지원하기 어렵기 때문에, 수익성이 개선될 수 있도록 영업상 규제를 발굴·완화하고자 합니다. 예를 들면, 발주처들이 불공정 약관을 많이 두고서 본인들이 설계한 뒤 설계 책임을 건설업자에게 전가하는 경우가 종종 있는데, 이는 수익성과 연결되는 부분 중 하나입니다.

추진단에서는 국민들께 내놓아도 이것은 잘못된 규제라고 충분히 납득할 수 있는 그런 과제들을 모아서 추려보고자 합니다. 건설업계에서 보자면 매우 중요한 과제이므로 그 중 일부라도 성과를 냈으면 하는 바람입니다.

규제는 산업의 특성에 따라 줄어든 수도 많아질 수도 있습니다. 그동안 건설산업도 들여다보실 기회가 많으셨을 텐데 건설 규제는 어떠한 특성을 갖고 있다고 보십니까?

건설산업은 기술적인 측면에서 국민의 안전과 밀접하게 관련되어 있기 때문에 분명히 일반적인 산업에 비해 규제가 꽤 있는 것 같습니다. 개

별적인 규제들도 큰 틀에서 보자면 규제 존치의 필요성이 어느 정도 있는 것이 사실입니다. 그러나, 큰 틀에서의 타당성은 있지만 실제 세부적인 사안으로 들어가 보면 ‘굳이 이런 방식을 고수해야 하는가’, ‘규제 자체가 오래되어서 다른 식으로 추려볼 필요가 있는 것 아닌가’ 하는 생각이 들기도 합니다. 이처럼 규제의 큰 취지에 대한 이해와 별도로 세부적인 부분에 있어서는 개선의 여지가 충분히 있다고 생각합니다.

그동안 건설 관련 규제를 다루면서 인상에 가장 강하게 남아 있는 규제 개선 사례가 있으시다면 하나만 말씀해주십시오.

입지 쪽 관련 이야기를 하자면 최근의 사례로 ‘레일바이크’ 관련 규제를 들 수 있습니다. 관광지에 가면 유휴 철로나 폐철로가 많지 않습니까? 그 철로 위에서 사람 힘으로 페달을 밟아 움직이는 운송 수단이 바로 레일바이크입니다. 본래 철도 시설을 레일바이크 시설로 활용할 때에는 도시계획 시설인 궤도에 해당되기 때문에 용도지역별 입지 규제를 적용받지 않았습니다. 그러나 2009년 「궤도운송법」이 개정되면서 기존에 설치된 궤도를 활용하는 레일바이크 사업도 대규모 유원지 등과 같은 위락시설의 입지기준이 동일하게 적용되어 극히 제한적인 지역에서만 레일바이크 사업을 할 수 있도록 바뀌었습니다.

그 이후로 지방자치단체에서 사업을 확장하거나 신규로 진행하는 데 어려움이 많았습니다. 철로는 선(線) 규제를 적용받는 반면에 입지 규제는 면(面) 규제를 적용받는 제도적 결함 때문입니다. 이에 국토교통부와 정책 조정을 통해 레일바이크 시설을 용도지역에 관계없

이 입지 가능하도록 개선하였습니다. 아마 하반기에 관련 법령을 개정하는 것으로 알고 있습니다. 이러한 규제 개혁이 지역 관광에 새로운 동력을 주어 지역경제에 커다란 보탬이 되기를 기대하고 있습니다.

규제는 사실 이해관계가 서로 얽혀 있어 개선 과정에서 이를 풀어 나가는 주체가 어려움을 겪게 마련입니다.

규제 개선 과정 중에 가장 어려운 점은 상반되는 가치가 서로 첨예하게 맞서고 있는 문제입니다. 규제를 완화하여 특정 산업이나 지역을 활성화시키는 측면이 있는 반면, 국민 안전이나 수도권 입지, 환경 문제 등의 대책되는 측면도 있기 마련입니다. 대표적인 사례를 들어보겠습니다. 올해 사회 전반적으로 미세먼지를 유발하는 비산먼지 등과 같은 환경적인 문제에 대해서 대중의 관심이 집중되지 않았습니까? 상반되는 가치가 있을 때 이를 조정하는 일이 규제를 개선하는 데 가장 큰 난관이지 않을까 생각합니다.

하나의 규제가 개혁되기 위해서는 규제를 둘러싼 각종 법률과 조례 등을 일괄하여 검토함으로써 불합리한 부분들을 걷어내는 작업이 필요해 보입니다. 지난해 어느 언론매체에는 “공무원들이 적극 나섰더니 9년 간 막혀 있던 규제가 한 달 만에 풀렸다”는 보도가 나기도 하였습니다.

서울반도체 사례를 말씀드리겠습니다. 서울반도체는 자회사에서 공급받은 LED 칩을 연결하는 LED 패키지 회사입니다. 그런데 직선거리로 180m 떨어진 두 회사 공장 사이를 공원 예정지가 가로막고 있었습니다. 두 공장을 직선으로 연결하는 통로를 내고 싶었지만 규제 때문에 그럴 수

없었습니다. 하는 수 없이 멀리 돌아서 1.2km 거리를 오가며 물건을 날라야 했습니다. 하지만 너무나 낭비가 심해서 2006년부터 직선통로를 내기 위해 인허가를 받으려 노력했지만 불가능했습니다. 공익적 목적 외에는 공원부지에 통로를 낼 수 없다는 이유에서였습니다. 이에 저희 추진단이 앞장서서 이 문제를 한 번에 해결한 것입니다. 물론 그 과정에서 국토부와 지자체 등이 적극 나서 주셨기에 가능한 일이었습니다.

규제는 발굴하여 개선하는 것도 중요하지만 개선된 내용이 실제 제대로 이행되어 그 효과가 구현되고 있는지 점검하는 것 역시 소홀히 할 수 없는 일로 여겨 집니다. 규제개선추진단에서는 이와 관련해 어떤 시스템을 갖추고 계신지요?

말씀처럼 규제 개선은 추진뿐만 아니라 추진 이후의 지속적인 점검 역시 중요합니다. 그 부분에 대해서 저희는 내부적으로 두 단계로 나누어 사후 조치를 실시하고 있습니다. 첫 번째 단계는 관련 부처에서 규제 개선을 발표한 대로 실시하고 있는지에 대한 점검입니다. 그 다음 단계로 개선이 이루어진 이후, 분기에 한 번 정도씩 모든 건의자는 아니더라도 샘플링을 거친 일부 건의자에게 원했던 내용대로 이루어졌는지를 묻는 사후 평가 시스템을 갖추고 있습니다.

질문하신 바와 같이 규제를 발굴·완화하는 것 못지않게 당초 취지대로 규정이 개선되어 일선 현장에서 제대로 작동되고 있는지를 점검하는 것도 매우 중요하다고 생각합니다. **END**

정리 및 사진 : 이형우 출판팀장, 인홍진 연구원