

더불어민주당 민생우선실천단 장애인권리보장팀, 장애인 이동권 단체와 함께 〈교통약자법〉 개정안 발의 공동기자회견 개최

- “윤석열 정부의 약속을 확인하는 법안, 정부여당 반대 못할 것”
- 기자회견 종료 후 국회 의안과로 이동해 법안 함께 제출

더불어민주당 ‘민생우선실천단’ 산하 ‘장애인권리보장팀’은 전국장애인이동권연대, 전국장애인차별철폐연대와 함께 6월 28일(화) 11시 국회 소통관에서 ‘장애인 이동권 보장과 국가지원 확대를 위한 「교통약자의 이동편의 증진법」 개정안 발의 공동기자회견’을 개최했다.

<교통약자법 개정안>은 전국장애인차별철폐연대, 전국장애인이동권연대와 민생우선실천단 장애인권리보장팀이 함께 만든 법안으로, 천준호 의원이 대표발의했다. 이번 개정안에는 총 59명의 의원이 공동발의자로 참여했다. 더불어민주당 소속 의원들뿐만 아니라, 정의당과 기본소득당 의원들도 공동발의에 서명했다. ‘장애인 이동권 보장’을 위해 범야권이 힘을 모은 것이다.

개정안의 핵심내용은 특별교통수단 이동지원센터 운영비에 대한 국가지원을 ‘의무화’하는 것이다. 지난 1월 공포된 <교통약자법> 개정법률에는 국가지원을 ‘할 수 있다’는 임의규정으로 명시되어 있는데, 기재부 소관 <보조금법 시행령>과 충돌해 국가지원을 받을 수 없는 상황이다. <보조금법 시행령>에는 ‘장애인특별운송사업 운영비’가 보조금 지급 제외사업으로 규정돼있다. 시행령 개정 없이는 해당 규정이 사문화될 수밖에 없어, 이번 법안을 통해 국가지원을 ‘의무규정’으로 개정하려는 것이다.

추경호 경제부총리 겸 기획재정부 장관은 국회 인사청문회 당시 ‘시행령을 개정해 지원하겠다’고 밝힌 바 있으며, 윤석열 정부 <새정부 경제정책방향>에도 ‘이동지원센터 운영비를 국고보조금 지원대상에 포함’하겠다는 내용이 담겨있다.

천준호 의원은 국가지원 ‘의무화’가 “윤석열 정부의 약속을 확인하는 법안으로, 약속이 진심이라면 정부여당이 반대할 이유는 없을 것”이라고 말했다.

개정안은 이외에도 ▲특별교통수단의 운영범위를 인근 광역지자체까지 의무화하고, ▲국토부장관이 실시하는 실태조사에 특별교통수단 환승연계 체계 구축 현황을 포함하도록 했다. 특별교통수단의 지역간 상호연계성이 떨어져 장애인의 이동범위가 제약되는 문제를 개선하기 위한 것이다.

또한 특별교통수단의 수요와 공급간 구조적 문제로 인해 배차대기시간이 지나치게 길어지는 문제를 해소하기 위해, ▲휠체어 탑승설비가 장착된 특별교통수단 배정시 휠체어 이용자를 우선적으로 고려하도록 하고, ▲임차택시, 바우처택시 등 각 지자체가 일반택시를 활용해 지원하고 있는 대체수단에 대해서는 국가가 의무적으로 이용요금을 지원하도록 했다. 대체수단 활성화를 통해 특별교통수단의 수요를 분산하려는 것이다.

강민정 의원은 다양한 교통약자들의 이동권이 폭넓게 보장되어야 한다고 강조하며 “법안의 조속한 통과를 위해 정부여당이 적극 협조해달라”고 촉구했고, 고민정 의원은 “장애인 이동권 보장을 위해 앞으로도 계속해서 연대할 것이며 ‘차별과 멸시’가 지닌 힘보다 ‘연대와 지지’가 지닌 힘이 더 크다는 것을 더불어민주당이 증명하겠다”고 말했다.

이어서 전국장애인이동권연대 권달주 대표는 “기재부에서는 예산부족이라는 이유로 국가가 보장해야 할 책무를 방기해왔다”고 지적하며, “개정안이 조속히 통과되어 국가책임성 강화 및 (특별교통수단 운행의)지역간 편차를 해소하고 보편적 이동권이 보장되어 누구도 배제되지 않고 이동할 수 있는 세상이 열리기를 간절히 기원한다”고 밝혔다.

전국장애인차별철폐연대 박경석 상임공동대표는 “장애인의 이동할 권리는 21년을 외쳐도 보장되지 않았고, 철저히 무시됐던 것이 대한민국의 현실”이라며, “이 법안을 통해 ‘이동할 권리’가 실질적으로 보장받길 바란다”고 말했다. 또한 김광호 서울경찰청장이 지하철 시위에 대해 ‘지구 끝까지 쫓아가 사법처리하겠다’고 발언한 것을 언급하며, “법과 원칙에 따라 권리도 보장되어야 한다”고 지적했다. 60일째 이어지고 있는 지하철 시위에 대해서는 “매일 아침 시민들의 출근시간을 늦추고 있어 죄송하다”고 밝히며, “윤석열 대통령과 여당이 이 죄송한 마음의 의미가 무엇인지 깨닫기를 바란다”고 덧붙였다.

한편 이번 기자회견에서는 민생우선실천단 장애인권리보장팀 최혜영 간사가 사회를 맡았으며, 천준호 의원, 강민정 의원, 고민정 의원이 기자회견문을 낭독했다. 박찬대 팀장과 김영호 의원, 윤영덕 의원, 이용빈 의원도 함께 자리했다. 기자회견 종료 후에는 장애인권리보장팀과 전국장애인이동권연대, 전국장애인차별철폐연대가 함께 국회 본청 의안과로 이동해 법안을 제출했다. <끝>

〈첨부1〉 현장사진



〈첨부2〉 공동기자회견문

더불어민주당 민생우선실천단 장애인권리보장팀 · 전국장애인이동권연대 · 전국장애인차별철폐연대

장애인 이동권 보장과 국가지원 확대를 위한 「교통약자의 이동편의 증진법」 개정안 발의 공동기자회견문

장애인 이동권 투쟁이 21년째 이어지고 있습니다. 2001년 오이도역 리프트 추락사고 이후 <이동권 보장>을 향한 처절한 외침이 계속되었지만, 우리사회는 충분히 응답하지 못했습니다.

누구나 누려야 할 <이동의 자유>가 왜 이분들 앞에서만 멈춰서는지, 당연한 권리 앞에서 왜 누군가는 소외되고 배제되어야만 하는지, 묻지 않을 수 없습니다. 지금 여기서 또다시 외면한다면, 또다른 20년이 더 흘러갈지 모릅니다. 이제 우리가 함께 나서서 응답해야 할 차례입니다.

하지만 여전히 차별과 멸시의 태도를 노골적으로 드러내는 이들이 있습니다. 집권여당의 대표는 이동권 투쟁의 본질은 무시한 채, ‘비문명적 시위’라며 비난의 화살을 겨누었고, 장애인과 비장애인으로 국민을 나누어 이간질했습니다. 신임 서울경찰청장은 취임한지 불과 열흘만에 이동권 시위를 언급하며 ‘지구 끝까지 찾아가 사법처리하겠다’고 으름장을 놓았습니다.

‘장애인 이동권’은 헌법적 권리입니다. 누군가의 권리를

아무렇지 않게 짓밟으려는 태도를 더이상 용납할 수 없습니다. 차별과 멸시에 맞서, 국회라는 공간이 ‘장애인 이동권 보장’을 위한 버팀목이 되겠습니다.

오늘 발의할 <교통약자의 이동편의 증진법 개정안>은 헌법적 권리를 찾는 시도이자, 윤석열 정부의 약속을 확인하는 법안이기도 합니다. 핵심내용은 특별교통수단 이동지원센터 운영비에 대해 국가지원을 ‘할 수 있다’는 ‘임의규정’을, ‘하야야 한다’는 ‘의무규정’으로 개정하는 것입니다.

※ 특별교통수단: 휠체어 탑승설비를 장착한 장애인콜택시

현재 기재부 소관 <보조금법 시행령>에는 ‘장애인특별운송사업 운영비’가 보조금 지급 제외사업으로 명시돼 있습니다. 이로 인해 국가지원을 ‘할 수 있다’는 규정은 사실상 사문화될 수밖에 없는 상황입니다.

추경호 경제부총리 겸 기획재정부 장관은 인사청문회 당시 ‘시행령을 개정해 지원하겠다’고 밝힌 바 있습니다. 또한, 지난 6월 발표된 윤석열 정부 <새정부 경제정책방향>에는 ‘이동지원센터 운영비를 국고보조금 지원대상에 포함’하겠다는 내용이 담겨있습니다.

이 약속을 확실히 못박기 위해 국가지원을 ‘의무화’하려는 것입니다. 약속이 진심이라면, 개정안에 대해 정부여당이 반대할 이유는 없을 것입니다.

본 법안은 특별교통수단 이용자들이 겪고 있는 실질적인 문제점을 해소하기 위한 방안도 담고 있습니다. 먼저, 특별교통수단의 운영범위를 인근 특별시·광역시·도까지로 하도록 의무화하고, 국토부장관이 실시하는 실태조사에 특별교통수단 환승·연계 체계 구축 현황을 포함하도록 했습니다.

특별교통수단은 지자체마다 운행범위가 다릅니다. 이 때문에 장애인의 이동범위가 제약을 받고 있습니다. 서울에서 안양까지 장애인콜택시를 타고 이동한 사람이 안양에서 다시 서울로 갈 때는 장애인콜택시를 이용할 수 없었던 사례도 있습니다. 안양에서는 서울시 장애인콜택시를 부를 수 없고, 안양시 장애인콜택시를 타고 서울로 가려면 병원 이용 시에만 가능하다고 안내받았다는 것입니다.

특별교통수단을 ‘운행한다’는 사실만으로 장애인 이동권이 ‘잘 보장되고 있다’고 생각하는 건 착시에 가깝습니다. 지자체간 환승 및 연계체계가 제대로 구축되어야만 하는 이유입니다.

특별교통수단이 안고 있는 또다른 문제는 ‘수요 집중’으로 인한 ‘배차 대기시간 지연’입니다. 특별교통수단의 법정수 산정 기준은 ‘보행상의 장애인’ 중 ‘장애의 정도가 심한 장애인 150명당 1대’로 규정하고 있습니다. 하지만 실제 이용대상의 범위는 고령자, 심신허약자 등 지자체마

다 포괄적으로 규정하고 있습니다. 공급보다 수요가 많을 수밖에 없는 구조입니다.

지자체들은 임차택시, 바우처택시 등 일반택시를 활용한 '대체수단'을 운영하고 있지만, 대체수단의 이용요금은 특별교통수단 이용요금보다 비싼 편입니다. 상대적으로 저렴한 특별교통수단으로 수요가 몰리는 건 당연한 일입니다. 배차대기시간이 1시간, 때로는 4시간도 넘게 걸린다면 이동권이 제대로 보장되고 있다고 할 수 없을 것입니다.

이에 본 법안은 특별교통수단을 배정할 때 휠체어 이용자를 우선적으로 고려하도록 하고, 임차택시, 바우처택시 등 대체수단 이용요금에 대해서는 국가가 의무적으로 지원하도록 했습니다. 장기적으로는 휠체어 탑승설비가 장착된 차량인 특별교통수단은 휠체어 이용자를 중심으로 운영하고, 일반택시를 활용한 대체수단들은 휠체어를 이용하지 않는 교통약자를 중심으로 운영할 필요가 있습니다.

개정안의 시행은 내년 7월로 부칙에 명시했습니다. 법안이 빠르게 통과될수록 정부와 각 지자체가 준비할 수 있는 시간도 길어질 것입니다. 법안의 조속한 통과를 위해 적극 협조해주시기를 정부여당에 촉구합니다.

그간 더불어민주당은 장애인 이동권 보장을 위해 노력을 기울여왔습니다. 지난해에는 버스 대 · 폐차시 친환경 저상 버스 도입을 의무화하는 법안과 특별교통수단 광역이동지원센터 설치를 의무화하는 법안을 통과시켰고, 윤석열 정부의 첫 추경안 심사과정에서는 장애인 특별교통수단 연구비 2억원을 어렵게 증액한 바 있습니다. 지난 4월에는 우리당 의원님들이 자발적으로 ‘휠체어 출근’에 동참하며 ‘이동권 투쟁’과 연대하고자 했습니다.

물론 이러한 노력들이 충분했다고 말할 수는 없습니다. 장애인 권리보장 예산과 입법과제는 아직도 산적해있습니다. 남아있는 과제에 비하면 우리가 지금까지 해온 일들은 미약한 수준입니다.

하지만 더불어민주당은 계속해서 연대할 것입니다. 멈추지 않고 나아갈 것입니다. 민생우선실천단이 만들어진 것도, 그 산하에 장애인권리보장팀이 만들어진 것도 이러한 의지에서 비롯된 것입니다.

이번 개정안은 전국장애인차별철폐연대, 전국장애인이동권연대와 협력해 만든 것입니다. 법 조문을 만드는 과정에서 충분히 반영하지 못해 아쉬운 부분들도 분명히 있었습니다. 미완의 과제들 중 어떤 것은 예산으로, 어떤 것은 상임위 질의를 통해 해소해나갈 것입니다. 그 과정에서 끊임없이 소통하겠습니다.

본 법안에 공동발의 서명을 해주신 의원님들이 총 58명이
나 됩니다. 더불어민주당뿐만 아니라, 정의당, 기본소득당
등 범야권 의원님들께서 폭넓게 동참해주셨습니다. 그만큼
장애인 이동권에 대한 관심이 크고, 지지해주시는 분들이
 많다는 증거입니다.

앞으로 법안 심사과정에 있어서도 이분들과 함께 힘을 모
으겠습니다. ‘차별과 멸시’가 지닌 힘보다 ‘연대와 지지’
가 지닌 힘이 더 크다는 것을 저희가 증명하겠습니다.

민생이 있는 곳에 민주당이 있겠습니다. 소외된 곳, 당연
한 권리조차 보장받지 못하는 곳에 민주당이 함께하겠습니다.
국민 여러분께서도 ‘연대와 지지’의 마음으로 지켜
봐주시기 바랍니다.

감사합니다.

2022. 6. 28.

더불어민주당 민생우선실천단 장애인권리보장팀
전국장애인이동권연대
전국장애인차별철폐연대