

민주사회를위한변호사모임(민변)/참여연대

수 신 각 언론사 사회부, 정치부, 경제부, 교통문제, 서울시 출입 담당
(담당 : 참여연대 민생경제팀장 안진걸 019-279-4251
발 신 민변 민생경제위원회 이소아 변호사 010-2334-8462)
제 목 지하철 9호선 사태 행정사무조사 청원 제출, 국회 차원의 청문회 개최 촉구 기자회견
날 짜 2012. 4.23(월) (총 11쪽, 청원서 9쪽 포함)

보 도 협 조 요 청

“지하철 9호선 요금폭등은 도시철도법 위반으로 효력 없어!”

도시철도법 제15조의2를 보면 “① 도시철도운영자는 도시철도의 운임을 정하거나 변경하는 경우에는 시·도지사가 정하는 범위에서 운임(運賃)을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 한다. 이 경우 도시철도운영자는 운임을 정하거나 변경할 때에 원가(原價)와 버스 등 다른 교통수단 운임과의 형평성 등을 고려하여 운임을 합리적으로 정하거나 변경하여야 한다”고 규정하고 있어 사업실시협약을 근거로 한 민자사업자의 자율징수 가능 주장은 상위법에 위반해 원천 무효..

지하철 9호선 요금 폭등 적극 반대, 민자 사업자에 대한 특혜 의혹 규명 등을 위한 서울시의회의 '행정사무조사권' 발동 청원서 제출 및 국회 차원의 민자사업 전반의 문제점과 특혜 의혹 전반에 대한 청문회 개최 촉구 민변-참여연대 기자회견

- 일시 및 장소 : 4.23(월) 오후 2시, 태평로 서울시의회 앞(프레스센터 건너편)

※지하철 9호선 사태의 배경과 해법, 민자사업 전반의 문제점에 대한

토론회도 예정 : 4.26(목) 10시, 시의회 별관 2층

1. 안녕하십니까. 귀 언론사의 좋은 발전을 기원합니다.

2. 민변 민생경제위원회(위원장 : 강신하 변호사)과 참여연대 민생희망본부(본부장 : 이현욱 변호사)는 4.23일(월) 2시, 태평로 서울시의회 본관 앞에서, △최근 시민들에게 큰 충격과 걱정을 주고 있는, 지하철 9호선의 일방적인 요금폭등 전면 백지화 주창 △지하철 9호선 요금 폭등 위기의 원인과 배경, 9호선 민자 사업자에 대한 특혜 의혹 등의 규명을 위한 서울시의회의 '행정사무조사권' 발동 청원서 제출 △국회 차원의 민자사업의 문제점과 특혜 의혹 전반에 대한 청문회 개최를 촉구하는 기자회견을 엽니다. 이번 기자회견에는 민변과 참여연대에서 활동하는 강신하(민변 민생경제위원장)·이소아·서채란·김철호·권정순 변호사 등과, 두 단체 회원·시민들, 그리고 서울시의회의 행정사무조사권(국회의 국정조사권과 유사한 서울시의회의 행정부 견제권한) 발동 청원의 소개 의원인 서울시의회 강희용 시의원 등이 참여해 기자회견의 취지를 설명하고, 주장을 전개하며, 청원서를 서울시의회에 제출할 예정입니다.

3. 특히, 도시철도법 제15조의2(운임의 신고 등)를 보면, “① 도시철도운영자는 도시철도의 운임을 정하거나 변경하는 경우에는 시·도지사가 정하는 범위에서 운임(運賃)을 정하여 시·도지사에게 신고하여야 한다. 이 경우 도시철도운영자는 운임을 정하거나 변경할 때에 원가(原價)와 버스 등 다른 교통수단 운임과의 형평성 등을 고려하여 운임을 합리적으로 정하거나 변경하여야 한다. ② 도시철

도운영자는 운임을 정하거나 변경하는 경우 그 사항을 사전에 예고하는 등 도시철도 이용자에게 불편이 없도록 필요한 조치를 하여야 한다”고 규정하고 있어, 서울 메트로 9호선은 9호선 지하철의 운임을 자율적으로 정하더라도 도시철도법 규정에 따라 서울시가 정한 범위 안에서 운임을 정해야 합니다. 따라서 서울 메트로 9호선은 비록 서울시와 체결한 협약서에는 자율적으로 운임을 정하게 되어 있다고 하더라도 서울시가 정한 가이드라인 범위 내에서 운임을 책정해야 하므로 그 범위를 벗어나 일방적으로 50%나 운임을 올리는 것은 위법한 것으로, 효력이 없다 할 것입니다.

4. 4.23일(월) 기자회견의 취지는 아래와 같고, 행정사무조사권 발동 청원서도 별첨하였습니다.

1) 지하철 9호선을 운영하는 민자 업체인 '서울시메트로9호선'이 서울시의 반대에도 불구하고 일방적으로 6월16일부터 기본요금을 500원 더 올려 1550원을 적용하겠다고 추진하고 있지만, 이는 우리 국민들이 결코 납득할 수 없는 일입니다. 이를 통해, 이명박 정권의 일방적인 KTX 민영화 밀어붙이기와 그동안의 무분별한 공공부문 민영화의 문제점도 다시 한 번 국민적으로 공론화되고 있습니다. 먼저, 요금 문제의 측면에서 보면, 이미 서울 지하철 요금은 지난 2월 150원이나 인상됐기에, 사실 이번 요금인상은 무려 73% 가까이 폭등하는 것이나 다름없는 것으로, 극심한 교육비·주거비·의료비·통신비 고통과 물가대란·전세대란·가계부채 대란 등에 시달리고 있는 우리 국민들의 입장에서는 이를 절대로 수용할 수 없다 할 것입니다. 이번 지하철 9호선 민자 회사의 요금인상 추진은 바로 중단되어야 하고, 모든 것이 원점에서 투명하게, 시민과 공익의 입장에서 재검토되어야 할 것입니다. 또한 서울시도 이번 요금 인상만큼은 결단코 수용하거나 타협해서는 안 될 것이며, 2005년 이명박 서울시장의 실시 계약의 문제점을 전면 감사하고, 지하철9호선의 공영화 검토 등 근본적인 대책을 강구해야 할 것입니다.

2) 서울시 최초의 민자 도시철도인 지하철 9호선의 경우, 2005년 이명박 서울시장 재직 당시, 사업실시 협약을 통해 이례적으로 매우 높은, '세후 실질사업수익률'을 8.9%까지 보장해주었고, 그것도 모자라 '이 협약 종료시점까지(총 30년) 변경되지 아니한다'라고 규정해 놓았습니다. 또 2005년 당시 서울시는 민자 사업의 운영적자 일부를 보전해 주는 '최소운영수입보장제(MRG)'에 따라 예상 수익금의 90%까지를 보전해주기로 약속했고, 실제로 서울시가 2009년부터 작년까지 90%에 달하지 못한 차액에 대해 무려 710억원 이상의 혈세를 민자 회사에게 지급한 바 있습니다.(서울시 윤준병 도시교통본부장도 '기존 협약서 내용에는 주주들이 취할 사업수익률을 8.9%나 보장하기로 돼 있고, 차입부채이자율도 7.2~15%로 시민부담이 매우 크다'면서 '이를 조정해 주주 실질 사업수익률을 5%로, 차입부채 이자율은 시가 지급보증해 4.3%로 낮추는 방향으로 협상을 검토 중'이라고 설명하고 있을 정도입니다) 시민들의 혈세로 대기업과 외국계 자본이 대주주인 민자 사업자의 높은 수익을 일방적으로 보장해주거나 보장할 수밖에 없는 특혜 계약이 있었던 것입니다. 그렇게 서울시 및 서울시의회는 매년 수백억의 혈세를 지원해주면서도 민간 회사라는 특성 때문에 지하철 9호선 민자 회사의 운영 실태를 정확하게 파악할 수도, 장부를 제대로 들여다볼 수도 없는 황당한 상황이 지속되고 있습니다. 참고로, 서울메트로 9호선은 1대 주주인 현대로템(지분율 25%)과 2대 주주인 맥쿼리한국인프라(24.5%)가 지분의 절반가량을 갖고 있습니다. 또, 서울시에 따르면 서울시가 9호선을 건설하는 데 사용한 공사비는 모두 3조 4,600억원으로, 국비 1조 1,641억원(33.64%), 시비 1조 7,501억원(50.58%)이 투입되었고, 서울시메트로9호선 주식회사는 나머지 5,458억원(15.7%)만 투자했고, 이 중 3,787억원(당시 기준)은 차입에 의한 투자여서 자기자본은 1,671억원에 불과했습니다. 민간사업자는 총사업비의 1/6만 부담하고 나머지 5/6는 국민들의 세금으로 건설된 것임에도 불구하고 민자 사업자에게 많은 특혜를 보장해준 것이 아니냐는 비판도 일고 있는 것입니다. 종합하면 2005년의 실시 계약 때문에, 지금 9호선 민자업체가 투자자에겐 무려 15%나 되는 이자수익을 보장해주면서도 시민들의 고통은 아랑곳하지 않고 요금폭등을 강행하려 하고 있는 것입니다.

3) 그래서, 현재 대기업과 외국자본에게 많은 특혜를 제공해주는 것으로 진행된 지하철 9호선 민자 사업 과정 전반에 대한 의혹을 규명하고 서울시나 감사원이 이에 대해 전면적인 감사를 실시할 것을 촉구하는 여론이 비등하고 있습니다. 또 이명박 대통령이 서울시장 재직 중이던 2006년, 서울시가 대형 민자사업에 대하여 MRG를 적용하지 않기로 했으나 지하철 9호선에 대해서는 아무런 조치를 취하지 않는 것도 문제라 할 것입니다. 다행히 서울시가 이번 지하철 9호선 민자 회사의 요금 인상안 강행을 적극 저지하겠다는 입장인 하지만, 시민들의 입장에서는 참으로 불안할 수밖에 없습니다. 이에 민변과 참여연대는 이번 요금 인상안을 백지화하고 원점에서 재검토할 것을 촉구하고, 지하철 9호선 건설 및 운영 과정에서 온갖 특혜 의혹에 대한 진상을 규명하고(행정사무조사 청원서 제출), 나아가 국회 차원에서 그동안의 민자사업 전반의 문제점과 특혜 의혹에 대해 국회 차원에서 청문회에 나설 것을 촉구하는 기자회견을 개최하게 된 것입니다.

* 참고로, 서울 지하철 1~8호선은 서울시 산하 공기업인 서울메트로와 도시철도공사가 운영하고, 요금도 서울시가 결정합니다. 1~8호선 지하철 요금을 올리려면 사전에 서울시의회의 의견을 들어야 하고 서울시장이 위원장인 서울시 물가대책위원회의 의결을 거쳐야 합니다.

■ 별첨 : 청원서 전문

수신자 서울특별시회의회의장
참 조 의사담당관
제 목 서울 지하철 9호선 사태 전반과 9호선 민간투자사업 실시협약 체결의 특혜 의혹에 관한 행정사무조사권 발동에 관한 청원

위 청원을 지방자치법 제73조의 규정에 따라 따로 붙임과 같이 제출합니다.

- 붙임 1. 청원서 3부(청원의 취지와 이유 및 요구의 주된 내용 명시)
2. 청원소개의견서 3부.
3. 청원관련 참고자료 3부. 끝.

청원인

민변 민생경제위원회/참여연대

(대표자 변호사 강신하/실무자 안진걸)

주 소 : 종로구 통인동 132번지

전화번호 : 019-279-4251

소개의원 : 강희용 의원(민주통합당/재경위)

청원취지

현재 서울시민들에게 큰 걱정을 주고 있는 서울 지하철 9호선 요금 폭등 위기와, 서울특별시와 서울시메트로9호선 주식회사간에 체결된 서울특별시 도시철도 9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 실시협약의 특혜 의혹에 관하여 서울시의회의 행정사무조사권 발동을 청원합니다.

조사청구사항

1. 현대로템컨소시엄을 사업시행자로 지정하는 과정에서 공정하고 적정한 평가가 이루어졌는지 여부
2. 서울특별시 도시철도 9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 실시협약에서 부여한 보장수익률 및 그 외 재정지원의 적정성 여부
3. 서울시가 서울시메트로9호선 주식회사와 대주단 간에 고율의 이자약정을 한 사실을 사전에 인지하였는지 여부 등
4. 서울시메트로9호선 주식회사가 지난 2월 150원 이어 6월에 또 인상을 요구하고 있는 운임 500원 인상안이 적법·적정한지 여부, 특히 도시철도법 위반 여부 등
5. 맥쿼리한국인프라투자용자회사가 서울시메트로9호선 주식회사의 2대 주주가 된 경위 및 전임 시장의 특별 관계자의 개입 여부 또는 특혜 여부 등

조사청구이유

1. 현대로템컨소시엄을 사업시행자로 선정하는 과정에서 공정하고 적정한 평가가 이루어졌는지 여부

서울시 도시철도 9호선 건설 사업은 2000. 9. 건설기본계획이 승인되고, 2001. 10. 31. 민자사업기본계획 고시가 있었습니다. 2002. 6. 지방자치단체장 선거 직전인 2002. 5. 13. 당시 서울시장(고건)은 울트라건설컨소시엄을 우선협상대상자로 선정하였습니다.

그런데 2002. 6. 서울시장 선거에서 이명박 후보가 당선된 후, 서울시는 울트라건설의 자본조달능력에 문제가 있다는 이유로 울트라건설로부터 사업포기각서를 받았고, 울트라건설은 우선협상대상자 지위를 한진중공업에 이전하겠다고 요청하였습니다. 그러나 서울시는 울트라건설의 요청에도 불구하고 2003. 10. 27.경 평가위원회를 열어 1순위에 로템 컨소시엄 (지분율 : 로템 25%, 현대건설 15% 등)을 선정하였고, 최종적으로 로템 컨소시엄이 우선협상대상자로 확정되었습니다.

위와 같은 우선협상대상자 교체 과정에서 현대건설 사장 출신인 이명박 당시 서울시장 또는 그와 특수관계가 있는 자가 현대건설 사인 로템 컨소시엄이 우선협상대상자로 선정되도록 직,간접적인 영향을 미친 것이 아님에 대한 특혜 의혹이 제기되고 있는 것으로 보고 있습니다.

2003년 당시 실제로 울트라건설의 자본조달능력에 문제가 있었는지 여부, 울트라건설의 사업포기에 외부의 부당한 압력이 있었는지 여부, 한진중공업에게 우선협상대상자 지위를 이전하겠다는 울트라건설의 요청을 묵인한 이유, 로템컨소시엄을 우선협상대상자로 선정하는 과정에서 공정하고 적절한 평가가 이루어졌는지 여부(평가위원회 구성의 적정성 여부 포함), 당시 로템컨소시엄의 컨설 회사가 누구인지 여부 등에 대하여 철저하게 조사하여 주시기 바랍니다.

2. 과도한 재정지원으로 특혜를 부여하였는지 여부

서울시가 9호선을 건설하는 데 사용한 공사비는 모두 3조 4,600억원으로, 국비 1조 1,641억원(33.64%), 시비 1조 7,501억원(50.58%)이 투입되었습니다. 서울시메트로9호

선 주식회사는 나머지 5,458억원(15.7%)만 투자했고, 이 중 3,787억원(당시 기준)은 차입에 의한 투자여서 자기자본은 1,671억원에 불과합니다.

서울시가 2005. 5. 16. 서울시메트로9호선 주식회사와 체결한 실시협약에 따르면, 서

구 분	금 액
운영수입 보장	1조4,192억원(15년간)
부속사업 수입	4,690억원(30년간)
추가 차량 구입	1,182억원(4년간)
무임승차 보조	212억원(6년간)
총계	2조276억원

※금액은 추정치.

울시는 서울시메트로9호선 주식회사에게 건설비, 수요예측에 따른 최소 운임수입 보장(15년) 외에도 추가 차량에 대한 현물 지원, 무임승차에 대한 재정 지원, 각종 세제 지원 등 다양한 지원을 보장하고 있습니다. 이에 대한 매일경제신문(2012. 4. 21.자 보도)의 분석에 따르면 서울시가 보장한 수익액은 총 2

조 276억원에 이릅니다.

위와 같은 재정지원과 관련하여, 다른 지하철 노선과 비교할 때 서울시메트로9호선 주식회사에게 과도한 특혜를 부여한 것이 아 가 하는 의문이 제기되고 있으므로 이에 대해 철저히 조사하여 주시기 바랍니다.

3. 서울시메트로9호선과 대주단 간의 고율의 이자약정

최근 서울시메트로9호선 주식회사는 적자 누적으로 인한 운임임상이 불가피하다고 강변하고 있으나, 서울시메트로9호선 주식회사가 적자를 거듭하고 있는 것은 차입금 3,787억원에 대한 이자로 막대한 돈이 지출되기 때문입니다. 즉 서울메트로9호선 주식회사는 통상적인 대출금리를 훨씬 초과하는 7.2%-15%의 이자약정을 하여 그로 인해 매년 수백억원이 넘는 막대한 이자를 지출하고 누적적으로 순손실을 발생시키고 있습니다.

특히 서울시메트로9호선 주식회사가 서울시와 실시협약을 체결한 2005. 5. 16.의 다음 날인 2005. 5. 17.에 대주단과의 대출약정이 성립되었던 점에 비춰볼 때 서울시는 실시협약을 체결하기 이전에 이 이자율이 얼마인지 알고 있었을 것으로 보입니다. 그렇다면 서울시로서는 과도한 이자지급으로

인해 적자 발생→운임인상으로 이어질 것을 고려하여 실시협약 체결을 신중히 결정하거나 적절한 예방조치 규정을 두었어야 할 것입니다. 그럼에도 이를 해태하여 지금과 같은 사태를 초래하게 된 것입니다.

따라서 일반 이자율에 비해 지나치게 높은 이자율을 정하게 된 경위, 서울시메트로9호선 주식회사의 대주단 구성원별 이자지급 현황(현대로템, 맥쿼리한국인프라 등이 대주단에 포함되어 있는 것으로 알려지고 있음), 서울시가 실시협약을 체결하기 이전에 고율의 이자약정을 알고 있었는지, 알고 있었다면 이에 대한 적절한 조치를 취하지 않은 이유에 대해 철저히 조사하여 주시기 바랍니다.

4. 서울시메트로9호선 주식회사가 요구한 운임 500원 인상안이 적법·적정한지 여부, 특히 도시철도법 위반 여부 등

도시철도법 제15조의2(운임의 신고 등) 제1항에 의하면 “도시철도운영자는 도시철도의 운임을 정하거나 변경하는 경우에는 시도지사가 정하는 범위에서 운임을 정하여 시도지사에게 신고하여야 한다. 이 경우 도시철도운영자는 운임을 정하거나 변경할 때에 원가(原價)와 버스 등 다른 교통수단 운임과의 형평성 등을 고려하여 운임을 합리적으로 정하거나 변경하여야 한다.”고 규정하고 있으며 2항에서는 “도시철도운영자는 운임을 정하거나 변경하는 경우 그 사항을 사전에 예고하는 등 도시철도 이용자에게 불편이 없도록 필요한 조치를 하여야 한다” 규정하고 있습니다. 그런데 서울시메트로9호선은 실시협약 제51조 “운영기간 중 운임수준 및 운임조정의 범위 내에서 운임을 자율적으로 결정하여 징수할 수 있다.”는 규정에 근거하여 운임 500원을 자율적으로 인상할 수 있다고 주장하고 있습니다. 9호선이 비록 서울시와 체결한 협약서에 의해 자율적으로 운임을 정하게 되어 있다고 하더라도 서울시가 정한 가이드 라인 범위내에서 운임을 책정해야 하므로 그 범위를 벗어나 일방적으로 50%나 운임을 올리는 것은 위법하며 그렇다면 위 실시협약 제51조는 상위법령인 도시철도법 제15조의2를 위반한 것으로서 아무런 효력이 없다고 해야 할 것입니다.

한편, 서울시에 따르면, “서울시메트로9호선이 서울시에 2009년 7월 16일 발송한 공문에 의하면 ① 초기운임을 전제로 하여 도시철도 9호선 운영을 개시하고, ② 개

통후 12개월간 조사된 순승차 및 환승수요 전체를 기초로 2010년 9월 1일부터 적용될 요금을 재산정하고, ③ 본 문서에 기재된 내용의 효력은 실시협약에 우선 등의 내용이 담긴 「동일요금 적용에 따른 민간사업자 제안」에 따라 새로운 운임표가 마련될 때까지는 현행요금으로 징수하기로 한다.”고 발표한 있습니다. 즉, 서울시메트로9호선의 급작스런 요금인상은 위와 같은 서울시 발표와도 맞지 않는 것입니다.

따라서 ① 서울시메트로9호선의 실시협약이 도시철도법을 위반하였는지 여부 및 실시협약 체결과정에서의 법률검토 여부, ②서울메트로9호선 주식회사의 2009. 7. 16.자 공문 내용에 따라 운임을 조정할 경우 적정한 운임 수준은 얼마인지 조사하고 그 결과를 공개하여 주시기 바랍니다.

5. 맥쿼리한국인프라투자회사가 서울시메트로9호선 주식회사의 2대 주주가 된 과정에서 이명박 전 시장의 특별관계자가 개입하였는지 여부 또는 특혜 여부

서울시메트로9호선 주식회사의 2대 주주인 맥쿼리한국인프라투자회사는 이명박 시장이 취임한지 불과 5개월여가 지난 2002. 12. 12.에 설립된 한국도로인프라투자회사가 2005. 11. 11. 상호만 변경한 회사로서 2005. 3. 31. 이명박 전 시장과 절 한 관계가 있다고 알려져 있는 송경순이 이사로 취임하였고, 송경순은 2005. 11. 11.부터 현재까지 감독이사로 재임 중입니다.

그런데 송경순이 취임한 날로부터 불과 2개월 후인 2005. 5. 16. 실시협약에서 한국도로인프라투자회사가 24.525% 지분을 투자하기로 확정되었습니다.

이와 관련하여 이명박 전 시장과 특별한 관계에 있는 자, 즉 절 한 관계가 있다고 알려져 있는 송경순, 이명박 전 시장의 조카인 이지형이 개입된 것이 아니냐는 의혹이 제기되고 있습니다. 이에 대해 이상득 의원은 보도자료를 통해 “서울메트로 9호선 2대 주주로 언급된 맥쿼리한국인프라투자는 맥쿼리그룹이 2002년 공동으로 설립한 SOC 투자 전문회사인 신한맥쿼리인프라자산운용이 운용하고 있고, 이지형이 대표로 있었던 맥쿼리-IMM자산운용은 맥쿼리한국인프라와는 관련이 없는 별개

의 회사“라고 관련성을 부인한 있습니다.

이지형은 맥쿼리그 의 계 사인 맥쿼리아이엠엠자산운용 주식회사에서 2002. 9. 23. 부터 2009. 3. 24.까지 대표이사로 재임하였고(첨부한 맥쿼리아이엠엠자산운용 주식 회사 등기부등본 참고), 2005. 4. 28.자 삼일회계법인의 맥쿼리아이엠엠자산운용 주식회사에 대한 감사보고서에 의하면 맥쿼리아이엠엠자산운용 주식회사는 2003 년경부터 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용 주식회사와 자문업무를 담당 한 사실을 확인할 수 있습니다. 맥쿼리신한인프라스트럭처자산운용주식회사는 2002. 10. 17. 맥쿼리인프라스트럭처전문운용주식회사라는 상호로 설립되 었다가 2005. 11. 11. 상호변경한 회사로서 2005. 11. 11. 서울메트로9호선 주 식회사의 2대 주주인 맥쿼리한국인프라투자회사의 이사로 취임한 이후부터 지금까지 맥쿼리한국인프라투자회사를 운용하고 있습니다.

위와 같은 이명박 전 시장 취임 이후부터 2005. 5. 16. 실시협약을 체결하기까지의 일련의 과정으로 볼 때 이명박 전 시장과 특별한 관계가 있는 자들이 실시 협약 체결 과정에 직,간 적으로 개입하였을 가능성이나 특혜 의혹을 제 할 수 없습니다. 따라서 맥쿼리한국인프라투자회사가 서울시메트로9호선 주식회 사의 2대 주주가 된 과정에서 이명박 전 시장의 특별관계자가 개입하였는지에 관하 여도 철저한 조사를 하여 주시기 바랍니다.

청원 소개의견서

청원건명	지하철 9호선 사태와 관련 민자 특혜의혹에 대한 시의회 행정사무조사권 발동 청원	
청원인	주소	민변 민생경제위원회와 참여연대를 대표하여 서울 종로구 통인동 132번지 참여연대 민생희망본부
	성명	안진걸(019-279-4251)
소개의원	재정경제위원회 강희용 의원 (인)	
소개연월일	2012년 4월 23일	

소개의견

지하철 9호선을 운영하는 민자 업체인 '서울시메트로9호선'이 서울시의 반대에도 불구하고 일방적으로 6월16일부터 기본요금을 500원 더 올려 1550원을 적용하겠다고 추진하고 있지만, 이는 우리 국민들이 결코 납득할 수 없는 일입니다. 이를 통해, 이명박 정권의 일방적인 KTX 민영화 밀어붙이기와 그동안의 무분별한 공공부문 민영화의 문제점도 다시 한 번 국민적으로 공론화되고 있습니다. 먼저, 요금 문제의 측면에서 보면, 이 서울 지하철 요금은 지난 2월 150원이나 인상됐기에, 사실 이번 요금인상은 무려 73% 가까이 폭등하는 것이나 다름없는 것으로, 극심한 교육비·주거비·의료비·통신비 고통과 물가대란·전세대란·가계부채 대란 등에 시달리고 있는 우리 국민들의 입장에서는 이를 절대로 수용할 수 없다 할 것입니다.

이번 지하철 9호선 민자 회사의 요금인상 추진은 로 중단되어야 하고, 모든 것이 원점에서 투명하게, 시민과 공익의 입장에서 재검토되어야 할 것입니다. 또한 서울시는 이번 요금 인상만큼은 결단코 수용하거나 타협해서는 안 될 것이며, 2005년 이명박 서울시장의 실시계약의 문제점을 전면 감사하고, 지하철9호선의 공영화 검토 등 근본적인 대책을 강구해야 할 것입니다. 서울시 최초의 민자 도시철도인 지하철 9호선의 경우, 2005년 이명박 서울시장 재직 당시, 사업실시 협약을 통해 이례적으로 매우 높은, '세후 실질사업수익률'을 8.9%까지 보장 해주었고, 그것도 모자라 '이 협약 종료시점까지(총 30년) 변경되지 아니한다'라고 규정해 놓았습니다. 또 2005년 당시 서울시는 민자 사업의 운영적자 일부를 보전해 주는 '최소운영수입보장제(MRG)'에 따라 예상 수익금의 90%까지를 보전해주기로 약속했고, 실제로 서울시가 2009년부터 작년까지 90%에 달하지 못한 차액에 대해 무려 710억원 이상의 혈세를 민자 회사에게 지급한 있습니다

그래서, 현재 대기업과 외국자본에게 많은 특혜를 제공해주는 것으로 진행된 지하철 9호선 민자 사업 과정 전반에 대한 의혹을 규명하고 서울시나 감사원이 이에 대해 전면적인 감사를 실시할 것을 촉구하는 여론이 비등하고 있습니다. 또 이명박 대통령이 서울시장 재직 중이던 2006년, 서울시가 대형 민자사업에 대하여 MRG를 적용하지 않기로 했으나 지하철 9호선에 대해서는 아무런 조치를 취하지 않는 것도 문제라 할 것입니다. 다행히 서울시가 이번 지하철 9호선 민자 회사의 요금 인상안 강행을 적극 저지하겠다는 입장인긴 하지만, 시민들의 입장에서는 참으로 불안할 수밖에 없습니다. 이에 본 의원은 민변과 참여연대가 이번 요금 인상안을 백지화하고 원점에서 재검토할 것을 촉구하고, 지하철 9호선 건설 및 운영 과정에서 온갖 특혜 의혹에 대한 진상을 규명할 것을 요구하며 시의회의 행정사무조사권 발동을 요청하는 본 청원을 소개하게 되었습니다.

청 원 요 지 서

접수번호		접수년월일	2012.4.23
청원인	주소	민변 민생경제위원회와 참여연대를 대표하여 서울 종로구 통인동 132번지 참여연대 민생희망본부	
	성명	안진걸(019-279-4251)	
소개의원	강희용	소속위원회	재정경제위원회
건명	지하철 9호선 사태와 관련 민자 특혜의혹에 대한 시의회 행정사무조사권 발동 청원		
소관위원회	재정경제위원회		
<p style="text-align: center;"><u>요 지</u></p> <p>현재 서울시민들에게 큰 걱정을 주고 있는 서울 지하철 9호선 요금 폭등 위기와, 서울특별시와 서울시메트로9호선 주식회사간에 체결된 서울특별시 도시철도 9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 실시협약의 특혜 의혹에 관하여 서울시의회의 행정사무조사권 발동을 청원하오니 서울시의회가 나서서 요금 폭등 위기를 극복하고, 제기된 각종 의혹에 대해서 명명백백하게 규명하고 시민들과 공익을 중심으로 한 대안을 추진해주시기 바랍니다. 특히, 시의회의 행정사무조사를 통해 다음과 같은 점이 명백히 규명되어야 할 것입니다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 현대로템컨소시엄을 사업시행자로 지정하는 과정에서 공정하고 적절한 평가가 이루어졌는지 여부 2. 서울특별시 도시철도 9호선 1단계구간(상부부분) 민간투자사업 실시협약에서 부여한 보장수익률 및 그 외 재정지원의 적정성 여부 3. 서울시가 서울시메트로9호선 주식회사와 대주단 간에 고율의 이자약정을 한 사실을 사전에 인지하였는지 여부 등 4. 서울시메트로9호선 주식회사가 지난 2월 150원 이어 6월에 또 인상을 요구하고 있는 운임 500원 인상안이 적법·적정한지 여부, 특히 도시철도법 위반 여부 등 5. 맥쿼리한국인프라투자용자회사가 서울시메트로9호선 주식회사의 2대 주주가 된 경위 및 전임 시장의 특별 관계자의 개입 여부 또는 특혜 여부 등 			