
문서번호 : 16-07-사무-06
수 신 : 언론사 및 사회단체
발 신 : 민주사회를 위한 변호사모임 (회장 정연순)
제 목 : [민변][성명] 국토교통부의 민자철도사업 활성화 방안에 부처
전송일자 : 2016. 7. 6.(수)
전송매수 : 총 2매

[성명]

국토교통부의 민자철도사업 활성화 방안에 부처

1. 국토교통부는 2016. 6. 27. 제3차 국가철도망구축계획을 고시한 데 이어 2016. 7. 6. 전국 철도망으로 민자철도 사업을 확대하는 내용의 “민자철도사업 활성화 방안”을 발표하였다. 2013년 전국민적인 반대에 부딪혔던 수서KTX 분리설립(현 SR)에 이은 전국적 철도민영화 방안인 셈이다. 이에 따르면, 민간사업자가 철도 노선을 건설·유지관리하고, 운영하면서 시설사용료를 징수할 수 있을 뿐만 아니라 기존 국가건설노선까지 사용, 통합운영 할 수 있어 전국의 철도망 전체가 민간자본에 전면적으로 개방되는 결과가 초래된다.

2. 이는 철도공공성 강화를 위해 민간개방 계획을 철회하고, 한국철도공사(운영부문)와 철도 시설관리공단(시설부문)을 통해 국가가 철도를 책임하기로 한 현행 법령에 정면으로 반하는 것이다. 김대중 정부는 2001년경 분할민영화를 골자로 하는 철도산업구조개혁기본법, 한국철도시설공단법, 한국철도주식회사법을 제출하였으나, 민영화 반대 여론이 빗발치자 2003년 노무현 정부 출범 후 노정합의로 민영화 정책을 철회한 바 있다. 당시 정부법안들이 폐기되면서 ‘국가소유 철도의 운영을 민간에 위탁할 수 있도록 한 규정’이 모두 삭제되었고, ‘우리나라의 경우 철도시설을 국가에서 일원화 관리하고, 철도운영도 한국철도공사에서 전체 노선을 운영’한다는 이유로 노선구분 규정도 삭제되었다. 이러한 입법과정에서도 분명하게 드러나듯, 현행 철도산업발전기본법과 한국철도공사법, 한국철도시설공단법, 철도사업법에는 철도를 민간에 개방하지 않겠다는 입법자의 엄연한 입법의지가 담겨있다.

3. 국토교통부는 철도서비스의 공공성을 유지하면서 다각적 사업수익 모델을 도입하였다고 밝히고 있으나, 철도의 민간개방이 공공성에 역행하는 길임은 다언을 요하지 않는다. 공공성 강화에 사용되어야 할 철도운영수입이, 건설수익과 개발이익이, 선로사용료가 민간투자자의 배당이익으로 빠져나가면, 교차보조가 불가능해진 적자선은 폐지될 수밖에 없고 국가의 기간산업 투자는 약화될 수밖에 없다. 규모의 경제와 전체시스템의 유기적 연계가 필요한 철도산업에서 민간개방으로 복수운영자가 도입되면, 사고위험이 높아지고 국민안전이 위협받게 된다. 이번 활성화 방안은 전국 철도망에 걸쳐 민간자본의 철도소유, 건설, 유지보수,

운영을 전면적으로 허용함으로써 운영부문의 공공성 파괴에 그치지 아니하고 시설부문의 공공성 파괴로 나아갈 것이고, 궁극에는 국가가 철도를 소유하고 공공기관을 통해 국가기간산업인 철도를 일원화해서 관리한다는 현행 법체계의 대전제를 근본적으로 무너뜨릴 것이다.

4. 국가산업의 건설·운영으로 발생하는 이익은 국가의 또 다른 책무를 위해 사용되어야하고, 국가의 장기적인 국가철도망구축계획은 철도산업의 발전과 철도안전, 교통약자를 포함한 국민의 이동권 보장이라는 전체 공공의 이익을 위하여 계획·설계되어야한다. 민자철도사업은 현행 법령을 넘어서는 사항인 만큼, 사회적 합의와 국회의 법 개정 없이 행정부가 단독으로 일방 추진할 수 있는 사항이 아니다. 우리 모임은 국토교통부가 “민자철도사업 활성화 방안”을 전면 백지화하고 전면 재검토할 것을 강력히 촉구한다.

2016. 7. 6.

민주사회를 위한 변호사모임
회장 정연순

