

 국토교통부		보도해명자료	
		배포일시	2019. 10. 6(일) / 총 2매(본문2)
담당 부서	도로투자지원과	담당자	• 과장 박병석, 사무관 김병철 • ☎ (044) 201-3897, 3906
보도일시		배포 즉시 보도하여 주시기 바랍니다.	

국토부는 민자고속도로 통행료 부담 경감을 위해 로드맵에 따라 차질없이 통행료를 인하하고 있습니다.

- “민간사업자가 높은 금리로 돈을 빌리지 않도록 자금 조달방식을 개선해 요금을 낮추겠다”고 했으나 “경영권 침해라는 법원판결에 국토부의 통행료인하 계획이 손발이 묶였다”는 주장은 사실과 다릅니다.
- 법원판결의 취지는 ‘정부가 강제적으로 민간사업자의 후순위채 금리인하를 종용하는 것이 과도한 경영권 침해’라는 것입니다.
 - 정부는 「통행료 인하 로드맵(‘18.8)」에서 밝힌 것과 같이 일방적, 일괄적으로 통행료 인하를 추진하는 것이 아니라 민간사업자와 충분히 협의하여 실행가능한 방안을 합의하고 단계적, 연차적으로 통행료 인하를 추진하고 있습니다.
 - 정부는 이미 민간사업자와 협의하여 자금재조달(금리인하 방식)로 서울-춘천(‘18.4, 6,800→5,700원), 수원-광명(‘18.4, 2,900→2,600원), 구리-포천(‘19.1, 3,800→3,600원) 노선에 대해 통행료를 인하한 바 있습니다.
 - 한편, 민간투자사업기본계획(기재부 지침)에 따른 ‘자금재조달에 관한 세부요령(KDI)’상 후순위채는 선순위채의 시장금리 수준으로 반영하여 자금재조달에 따른 공유이익을 산정하여 통행료를 인하하도록 규정하고 있습니다.

- “통행료 인하 방안은 이용자 부담이 줄지 않고, 미래세대에 부담을 떠넘기는 정책”이라는 지적은 민자사업에 대한 이해부족에 기인합니다.
- 통행료가 인하되면 해당 고속도로 현세대의 이용자 부담은 줄어들고 기간연장으로 미래세대에도 부담이 발생하는 것은 사실이나, 사회간접자본시설에 대한 부담은 현세대와 미래세대간 합리적으로 분담하는 것이 일반적인 방법입니다.
 - 서울외곽순환 노선 북부구간에서처럼 기간연장을 통해 통행료를 인하(‘18.3, 4,800원→3,200원)함으로써 이용자 만족도가 높아졌으며(‘18.4, 긍정적 88%), 향후 통행량이 증가하게 되면(‘18.4~‘18.12, 월 95만대 증가) 사업자의 초과수익은 정부가 환수하여 통행료 인하에 지속적으로 사용할 수 있게 되어 이용자의 총 부담도 줄어 들 수 있습니다.
- 앞으로도 정부는 고속도로 공공성 강화 및 국민의 통행료 부담 경감을 위해 ‘동일 서비스-동일 요금’ 원칙에 따라 천안-논산(9400원→4,900원, 재정대비 1.1배)은 금년말까지, 대구-부산(10,500원→5,000원), 서울-춘천(5,700원→4,200원) 노선은 내년까지, 인천-공항, 인천대교 노선은 ‘22년까지 차질없이 통행료 인하를 추진하도록 하겠습니다.

< 관련 보도내용 (KBS, 10.5.) >

◆ 국토부, 민자고속도로 요금 낮춘다더니....‘조삼모사’ 불과

- 국토부는 높은금리로 돈을 빌리지 않도록 자금조달 방식을 개선해 요금을 낮추겠다고 했으나 경영권 침해라는 법원판결에 손발이 묶였음
- 이용자부담이 줄지 않고, 미래세대에게 부담을 떠넘기는 정책이라고 지적



이 보도자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 도로투자지원과 김병철 사무관(☎ 044-201-3906)에게 연락주시기 바랍니다.