



제428회 국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

위례신사선 건설을 위한 특별법안 검 토 보 고

〈위례신사선 건설 사업 추진 근거 마련 및
예비타당성조사 실시에 관한 특례 등〉

■ 남인순의원 대표발의(의안번호 제2209848호)

2025. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

□ 남인순의원 대표발의(제2209848호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유	1
Ⅲ. 주요내용	3
Ⅳ. 검토의견	4
1. 제정안의 취지 및 구성 체계	4
2. 총괄 검토의견	7
3. 조문별 검토	9
가. 목적, 정의	9
나. 국가와 지방자치단체의 책무, 다른 법률과의 관계	11
다. 예비타당성조사 실시에 관한 특례	13
라. 부담금 등의 감면 등	19
마. 보고·검사 등	23
바. 벌칙 및 부칙	25
※ 참고자료	
참고 자료	27

□ 남인순의원 대표발의(의안번호 제2209848호)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 남인순의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2025. 4. 15.
3. 회 부 일 : 2025. 4. 16

II. 제안이유

현행 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 및 「도시철도법」에 따라 국토교통부장관과 서울특별시장은 2008년부터 위례신사선 건설사업을 추진하여 왔으나 현재까지도 진행이 부진한 상황임.

2008년 국토해양부가 위례신도시 광역교통개선대책에 송파~강북도심간 급행철도 건설사업을 수립하여 2013년 개통 목표로 추진하였으나 민간투자사업자의 포기로 무산된 바 있고, 2014년 국토교통부가 위례신도시 광역교통개선대책을 변경하여 위례신사선 도시철도 건설사업으로 변경하여 수립하였으나 위례신도시 주민들이 2013년부터 입주를 시작하여 당초 수용인구인 12만명을 초과한 현재까지 위례신사선 도시철도 건설이 추진되지 못하고 있어 교통 불편이 가중되고 있음.

서울특별시는 위례신사선 건설사업을 민간투자사업으로 추진하고자

하였으나 거듭 유찰되자 2024년 11월 재정투자사업으로 변경을 발표하였음. 이로 인하여 위례신사선 건설사업은 대규모의 재정이 투입되는 도시철도 건설사업으로서 「국가재정법」에 따른 예비타당성조사 등의 절차를 거쳐야 하는 상황임.

그런데 위례신사선 건설사업은 민자적격성조사 결과 타당성을 기확보하였으며 사업 지연으로 인하여 교통불편이 오랜 시간 지속되고 있다는 점을 고려할 때, 재정투자사업 전환에 따른 예비타당성조사 면제 및 국가 및 지방자치단체의 적극적인 지원을 통하여 사업의 신속한 추진을 도모할 필요성이 있음.

이에 위례신사선 도시철도 건설사업의 효율적이고 신속한 추진을 위한 행정적·재정적 지원 근거를 마련하고 예비타당성조사 면제 등을 규정함으로써 위례신도시 주민들의 교통 불편을 해소하고 도시경쟁력을 강화하려는 것임.

Ⅲ. 주요내용

가. 위례신도시와 서울지하철 3호선 신사역을 연결하는 위례신사선의 신속한 건설에 필요한 사항을 규정함으로써 위례신도시 주민들의 교통 불편을 해소하고 도시경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 함(안 제1조).

나. 국가와 지방자치단체는 위례신사선 건설사업의 원활하고 신속한 추진을 위하여 상호 협력하고 사업의 성공적 추진 및 필요한 재원 반영을 위하여 노력하도록 함(안 제3조).

다. 이 법은 위례신사선 건설사업에 대하여 다른 법률에 우선하여 적용하고, 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「도시철도법」을 따르도록 함(안 제4조).

라. 기획재정부장관은 장기지연되고 있는 위례신사선 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 예비타당성조사를 면제할 수 있음(안 제5조).

아. 국가 및 지방자치단체는 위례신사선 건설사업을 원활하게 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에 대하여 각종 부담금 등을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있도록 함(안 제7조).

Ⅳ. 검토의견

1. 제정안의 취지 및 구성 체계

서울 송파구 위례중앙역과 강남구 신사역을 연결하는 도시철도(이하 “위례신사선”이라 함)는 2008년 광역교통개선대책에 반영되어 처음 추진되었고, 2015년 서울특별시에서 제1차 도시철도망 구축계획(변경)에 반영하여 민간투자사업 방식으로 추진하였으나 건설비 상승 반영 기준에 대한 협상 대상자와의 이견으로 2024년 6월 협상이 결렬되었음.

이후 총사업비 증액 등을 거쳐 재공고를 실시하였으나, 민간사업자를 찾지 못함에 따라 서울특별시는 위례신사선을 재정사업으로 전환하여 추진하기로 결정하였고, 이를 위해서 도시철도망 구축계획 변경, 예비타당성 조사 등의 절차를 거쳐야 하는 상황임.

이와 같이, 2013년 개통을 목표로 추진된 위례신사선 건설이 장기간 지연됨에 따라 위례신도시 등 인근 지역 주민들의 교통 불편이 가중되어 위례신사선의 조속한 추진이 필요하다는 의견이 제기되고 있음.

이에 제정안은 장기간 지연된 위례신사선의 신속한 추진을 위한 행정적·재정적 지원의 근거를 마련하고 예비타당성조사 면제 등을 규정함으로써 위례신도시 주민들의 교통 불편의 신속한 해소에 기여하려는 것임.

< 위례신사선 위치도 >



자료 : 국토교통부

제정안은 예비타당성조사 면제, 재정지원, 부담금 등의 감면 등 건설 지원을 위한 특례규정으로 구성되어 있음.

< 제정안 구성 체계 >

구분	주요 내용
목적(제1조)	위례신사선의 신속한 건설에 필요한 사항을 규정
정의(제2조)	위례신도시와 서울지하철 3호선 신사역을 잇는 도시철도법상 도시철도
국가와 지방자치단체의 책무(제3조)	국가 지자체의 상호협력 및 국가의 자원 반영 노력
다른 법률과의 관계(제4조)	위례신사선 건설사업에 대해 다른 법률에 우선 적용
예비타당성조사 실시에 관한 특례(제5조)	기재부장관은 위례신사선 건설사업의 신속한 추진을 위해 필요할 경우 예타 면제 가능
재정지원(제6조)	국가는 위례신사선 건설사업 추진을 위해 사업시행자에게 예산 보조 및 융자 가능
부담금 등의 감면 등(제7조)	국가 및 지자체는 원활한 사업 추진을 위해 사업 시행자에게 각종 부담금 감면 가능
보고·검사 등(제8조)	국토교통부장관은 이 법의 시행을 위하여 필요한경우 사업 시행자에게 필요한 보고나 자료 제출 요구 가능
벌칙(제9조)	보고 또는 검사를 거부 또는 방해하는 자 등 500만원 이하의 벌금

2. 총괄 검토의견

위례신사선은 2008년 광역교통개선대책에 포함되어 추진되었으나 2013년 위례신도시 입주 이후에도 장기간 지연되고 있어 신도시 입주민 및 인근 지역주민들의 교통불편 해소를 위하여 신속하게 추진될 필요가 있음.

제정안은 위례신사선의 신속한 추진에 필요한 예비타당성조사 면제, 부담금 등의 감면 등을 규정하려는 것으로, 입법 취지가 긍정적인 측면이 있음.

다만, 제정안과 관련하여 특별법 제정을 통한 개별 사회간접자본(Social Overhead Capital, 이하 “SOC”) 건설사업 추진의 적절성에 대한 검토가 필요할 것으로 보임.

국토교통부 및 기획재정부는 현재 「도시철도법」에 따라 재정사업 절차가 진행 중이며, 기획재정부 재정사업평가위원회에서 ‘신속예타절차’ 적용 대상으로 선정되어 추진 중으로 기존 법령과 절차로 사업을 추진하는 것이 바람직하므로 개별 사업에 대한 특별법 제정은 신중할 필요가 있다는 입장임.

특히, 특별법을 통한 예비타당성조사 면제¹⁾는 예비타당성조사 제도의

1) 현행 「국가재정법」에 따르면 위례신사선의 건설 및 예비타당성조사 면제가 가능함. 다만, 추진방안 등이 구체적이어야 하고 국무회의를 거쳐 확정되어야 하는 등의 요건이 있음.

취지에 반할 수 있고, 다른 도시철도 사업 추진과의 형평성 지적이 제기될 수 있는 바 이에 대한 고려가 필요해 보임.

한편, 개별 SOC 건설사업에 대하여 특별법을 제정한 사례와 비교 검토가 필요해 보임. 개별 SOC 건설사업에 대한 특별법으로는 제정안의 입법 모델인 「달빛철도 건설을 위한 특별법」과 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」, 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」 등이 있음.²⁾

종합적으로 볼 때, 위례신도시 건설사업을 신속하게 추진하는 데 있어 특별법 제정이 갖는 효과성, 개별 SOC 건설사업에 대한 특별법 제정의 부작용 우려, 유사 입법례 등에 대한 충분한 검토를 통해 제정안의 입법 여부를 결정할 필요가 있음.

「국가재정법」

제38조(예비타당성조사) ② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사업은 대통령령으로 정하는 절차에 따라 예비타당성조사 대상에서 제외한다.

10. 지역 균형발전, 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위하여 국가 정책적으로 추진이 필요한 사업(중전에 경제성 부족 등을 이유로 예비타당성조사를 통과하지 못한 사업은 연계사업의 시행, 주변지역의 개발 등으로 해당 사업과 관련한 경제·사회 여건이 변동하였거나, 예비타당성조사 결과 등을 반영하여 사업을 재기획한 경우에 한정한다)으로서 다음 각 목의 요건을 모두 갖춘 사업. 이 경우, 예비타당성조사 면제 사업의 내역 및 사유를 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.

가. 사업목적 및 규모, 추진방안 등 구체적인 사업계획이 수립된 사업

나. 국가 정책적으로 추진이 필요하여 국무회의를 거쳐 확정된 사업

- 2) 참고로, 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」은 동남권 신공항 지역을 둘러싼 국가적·사회적 갈등이 지속됨에 따라 신속한 공항 건설을 통해 이를 해결하려는 취지로 제정되었음. 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」의 경우 대구광역시 도심에 자리한 군 공항의 소음발생과 고도제한으로 인한 주민 피해를 줄이고 군 공항 및 민간 공항 이전, 이전주변지역 지원, 종전부지 개발 등 여러 사업을 지원하기 위하여 제정된 바 있음.

3. 조문별 검토

가. 목적, 정의(안 제1조, 제2조)

제 정 안
제1조(목적) 이 법은 서울특별시 송파구, 경기도 성남시 및 하남시 일대에 조성된 위례신도시와 서울지하철 3호선 신사역을 연결하는 위례신사선의 신속한 건설에 필요한 사항을 규정함으로써 위례신도시 주민들의 교통 불편을 해소하고 도시경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다.
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
1. “위례신사선”이란 서울특별시 송파구, 경기도 성남시 및 하남시 일대에 조성된 위례신도시와 서울지하철 3호선 신사역을 연결하기 위하여 건설되는 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도(이하 “도시철도”라 한다)를 말한다.
2. “위례신사선 건설사업”이란 위례신사선 건설을 위한 다음 각 목의 사업을 말한다.
가. 「도시철도법」 제2조제5호에 해당하는 도시철도건설사업
나. 그 밖에 도시철도 건설과 관련한 시설의 조성 등 대통령령으로 정하는 사업

1) 검토의견

제정안 제1조는 목적 조항으로 이 법의 제정 목적을 위례신도시 주민들의 교통 불편을 해소하고 도시경쟁력 강화에 이바지하기 위한 것으로 규정하고 있음.

제정안 제2조는 정의 조항으로 “위례신사선”이란 서울특별시 송파구, 경기도 성남시 및 하남시 일대에 조성된 위례신도시와 서울지하철 3호선

신사역을 연결하기 위하여 건설되는 「도시철도법」 제2조제2호에 따른 도시철도를 의미한다고 규정하고 있고, 위례신사선 건설사업에 대하여 규정하고 있음.

목적, 정의 조항은 이 법의 취지 등에 비추어 별다른 문제점은 없는 것으로 생각되며, 유사 입법례인 「달빛철도 건설을 위한 특별법」과 유사한 측면이 있음.³⁾

3) 「달빛철도 건설을 위한 특별법」

제1조(목적) 이 법은 광주광역시와 대구광역시를 연결하는 철도의 신속한 건설에 필요한 사항을 규정함으로써 국토의 균형발전 및 국가경쟁력 강화에 이바지함을 목적으로 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “달빛철도”란 광주광역시와 대구광역시를 잇기 위하여 건설되는 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제4호에 따른 일반철도를 말한다.
2. “달빛철도 건설사업”이란 달빛철도 건설을 위한 다음 각 목의 사업을 말한다.
 - 가. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호 각 목의 시설 건설사업
 - 나. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호 각 목의 시설 건설사업으로 인하여 주거지를 상실하는 자를 위한 주거시설 등 생활편익시설의 기반조성사업
 - 다. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제15조제1항에 따라 설치하는 공공시설·군사시설 또는 공용건축물(철도시설은 제외한다)의 건설사업
 - 라. 건설된 철도시설의 토지등(「공익사업을 위한 토지 등의 취득 및 보상에 관한 법률」 제2조제1호에 따른 토지등을 말한다)을 취득하거나 그 사용권원(使用權原)을 확보하는 사업
 - 마. 그 밖에 철도 건설과 관련한 시설의 조성 등 대통령령으로 정하는 사업

나. 국가와 지방자치단체의 책무, 다른 법률과의 관계(안 제3조, 제4조)

제 정 안
제3조(국가와 지방자치단체의 책무) ① 국가와 지방자치단체는 위례신사선 건설사업을 원활하고 효율적으로 추진하기 위하여 상호 협력하여야 하며, 사업의 성공적 추진을 위하여 노력하여야 한다. ② 국가와 지방자치단체는 위례신사선 건설사업이 안정적으로 추진될 수 있도록 재원조달계획 등을 수립하여 필요한 재원이 반영되도록 노력하여야 한다. 제4조(다른 법률과의 관계) ① 이 법은 위례신사선 건설사업에 대하여 다른 법률에 우선하여 적용한다. 다만, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따른다. ② 위례신사선 건설사업에 관하여 이 법에 규정된 것을 제외하고는 「도시철도법」에 따른다.

1) 검토의견

제정안 제3조는 국가와 지방자치단체가 위례신사선 건설사업을 원활하고 효율적으로 추진하기 위하여 상호 협력하여야 하며, 사업의 성공적 추진을 위하여 노력하여야 한다고 규정함.

또한, 국가에 대해서는 재원조달계획 등을 수립하여 필요 재원이 반영되도록 노력해야 한다고 규정하고 있음.

도시철도 건설에 대해서는 「도시철도법」⁴⁾에 따라 국비를 보조할

4) 「도시철도법」

제22조(정부 지원 등) ① 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을

수 있도록 규정하고 있다는 점에서 재원부담의 주체인 국가가 재원 확보를 위해 노력하도록 규정하는 것으로 그 취지가 타당한 것으로 보임.

제정안 제4조는 다른 법률과의 관계를 규정하고 있는데, 이 법을 위례신사선 건설사업에 대하여 다른 법률에 우선하여 적용하고, 다른 법률에 이 법의 규제에 관한 특례보다 완화된 규정이 있으면 그 법률에서 정하는 바에 따르도록 하고 있음.

제정안의 취지가 위례신사선 건설사업을 원활하게 추진하기 위한 특별법적 성격을 갖는 점을 감안할 때 필요한 조항으로 보임.

위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 소요자금(所要資金)의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

다. 예비타당성조사 실시에 관한 특례(안 제5조)

제 정 안
제2장 위례신사선 건설 및 지원 등
제5조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 위례신사선 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

1) 검토의견

「국가재정법」 제38조제1항에 따르면 기획재정부장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업의 경우에는 예비타당성조사를 실시하도록 규정하고 있음.⁵⁾

제정안은 위례신사선 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있도록 규정하고 있는데, 이는 예비타당성조사 자체에 많은 기간이 소요되는 점⁶⁾, 결과가 부정적인 경우 사업 추진이

5) 「국가재정법」

제38조(예비타당성조사) ①기획재정부장관은 총사업비가 500억원 이상이고 국가의 재정지원 규모가 300억원 이상인 신규 사업으로서 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 대규모사업에 대한 예산을 편성하기 위하여 미리 예비타당성조사를 실시하고, 그 결과를 요약하여 국회 소관 상임위원회와 예산결산특별위원회에 제출하여야 한다. 다만, 제4호의 사업은 제28조에 따라 제출된 중기사업계획서에 의한 재정지출이 500억원 이상 수반되는 신규 사업으로 한다.

1. 건설공사가 포함된 사업
 2. 「지능정보화 기본법」 제14조제1항에 따른 지능정보화 사업
 3. 「과학기술기본법」 제11조에 따른 국가연구개발사업
 4. 그 밖에 사회복지, 보건, 교육, 노동, 문화 및 관광, 환경 보호, 농림해양수산, 산업·중소기업 분야의 사업
- 6) 「예비타당성 운용지침」에 따를 때 철도부문의 예비타당성조사 수행에는 12개월이 소요되는 것이 원칙이나 경제성 평가 등 비용 편익 분석 결과 등에 쟁점사항이 발생하거나, 부처간 이견 사항이 발생하는 경우 12개월 이상이 소요될 수 있음.

어려워진다는 점에서 사업 추진의 지연 및 불확실성을 해소하기 위한 취지로 보임.

예비타당성조사 특례 규정과 관련하여 기획재정부, 국토교통부는 신중한 검토가 필요하다는 의견으로 이에 대한 검토가 필요해 보임.

위례신사선의 경우 2025년 제4차 재정사업평가위원회('25. 4. 30.)에서 신속예타⁷⁾ 대상으로 선정되어 예타 진행 중인 사업으로, 별도로 예타 면제를 규정하는 것은 불필요하다는 의견임.

아울러, 국가 전체적으로 종합적인 시각에서 재정운용의 효율성과 통일성을 제고하기 위해 개별법보다는 예비타당성조사 제도가 규정되어 있는

「예비타당성 운용지침」

제39조(예비타당성조사 기간) ① 예비타당성조사 수행기간은 9개월(철도부문 12개월)을 원칙으로 하되, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기획재정부장관과의 협의를 거쳐 최대 18개월(철도부문 24개월) 이내에서 수행기간을 정할 수 있다.

7) 예비타당성조사 운용지침(기획재정부훈령 제782호)

제39조(예비타당성조사 기간) ① 예비타당성조사 수행기간은 9개월(철도부문 12개월)을 원칙으로 하되, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 기획재정부장관과의 협의를 거쳐 최대 18개월(철도부문 24개월) 이내에서 수행기간을 정할 수 있다 .

1. 대상사업의 성격상 예비타당성조사 수행기간이 9개월(철도부문 12개월)을 초과할 것이 명백한 경우. 이 때, 예비타당성조사 수행기관은 수행기간 종료 시점 등을 감안하여 사전에 기획재정부장관에게 수행기간 연장을 요청하여야 한다.

2. 제34조에 의한 사업계획의 변경이 있는 경우. 이 때, 중앙관서의 장은 변경된 사업내용 등과 함께 기획재정부장관에게 예비타당성조사 기한 연장을 요청하여야 한다.

3. 그 밖에 기획재정부장관이 예비타당성조사 수행기간 연장이 불가피하다고 인정한 경우

② 예비타당성조사 수행기간이 18개월(철도부문 24개월)을 경과할 경우 예비타당성조사 결과를 분과위원회에 자동으로 상정한다.

③ **시급한 조사수행이 필요한 사업으로서 다음 각 호의 요건에 모두 해당하는 사업은 예비타당성조사 수행기간을 원칙적으로 6개월(철도부문 9개월)로 단축한다.**(이하 "신속예타절차"라 한다.) 다만, 조사에 필요한 수준에 현저히 미달하여 사업계획을 보완하거나 조사착수 이후 사업계획이 변경된 경우 제1항 및 제2항을 적용한다.

1. 타법률에 예비타당성조사 신속 처리에 관한 규정이 있거나, 안전관리 및 긴급한 경제·사회적 상황 대응 등을 위해 신속한 조사가 필요

2. 사업규모·사업비 등의 세부 산출근거가 있고, 재원조달·운영계획, 정책효과 등 구체적인 사업계획이 수립

3. 위원회에서 신속예타절차 적용 대상사업으로 의결

「국가재정법」 체계에서 예비타당성조사 면제를 추진할 필요가 있으며, 개별 법률로써 특정 사업의 예비타당성조사 면제를 규정하는 것은, 예비타당성조사 제도의 형해화를 초래하고 유사사례 등으로 법제화될 우려가 있다는 의견임.

참고로, 예비타당성조사 면제 특례에 대한 입법례로서 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」⁸⁾, 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」⁹⁾, 「달빛철도 건설을 위한 특별법」¹⁰⁾, 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」¹¹⁾ 등이 있음.¹²⁾

8) 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」

제7조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 신공항건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

9) 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」

제29조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 통합신공항 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

10) 「달빛철도 건설을 위한 특별법」

제7조(예비타당성조사 실시에 관한 특례) 기획재정부장관은 달빛철도 건설사업의 신속하고 원활한 추진을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다.

11) 「국가첨단전략산업 경쟁력 강화 및 보호에 관한 특별조치법」

제27조(예비타당성조사에 관한 특례) ① 기획재정부장관 및 과학기술정보통신부장관은 전략산업등의 신속한 경쟁력 강화를 위하여 다음 각 호의 사업이 위원회의 심의·의결을 거친 경우에는 「국가재정법」 제38조 및 관련 법령과 「과학기술기본법」 제12조의3에 따른 예비타당성조사 대상사업으로 우선 선정할 수 있다.

1. 제20조제1항에 따른 특화단지 지원 사업
2. 제25조제1항에 따른 기술개발사업
3. 그 밖에 전략산업등의 경쟁력 강화를 위하여 사업 목적, 규모, 추진방안 등 구체적인 사업계획이 수립된 사업
- ② 기획재정부장관 및 과학기술정보통신부장관은 제1항에 따라 예비타당성조사 대상사업으로 선정된 사업에 대하여 예비타당성조사가 신속히 추진되도록 노력하여야 한다.
- ③ 기획재정부장관 또는 과학기술정보통신부장관은 제1항 각 호에 따른 사업 중 국가·경제 안보, 안정적인 산업 공급망 확보, 미래 경쟁력 확보 등을 위하여 특히 신속하게 추진될 필요성이 있다고 인정된 사업에 대하여는 「국가재정법」 제38조제1항에도 불구하고 예비타당성조사를 면제할 수 있다. 이 경우 예비타당성조사 면제 사업의 내역 및 면제 사유를 지체 없이 국회 소관 상임위원회에 보고하여야 한다.

12) 참고로, 예비타당성조사의 기간 단축에 대한 특례를 규정한 입법례도 있는데, 「규제자유특구 및 지역특화발전특구에 관한 규제특례법」, 「소재·부품·장비산업 경쟁력강화를 위한 특별조치법」이 해당 사례임. 각 법률은 구체적인 사업계획이 수립되어 규제자유특구위원회 또는 경쟁력위원

2) 관계기관 의견

가) 국토교통부

현재 위례신사선은 신속하게 도시철도망 구축계획 변경과 예비타당성조사를 진행하고 있어 동 조항의 필요성이 적음.

나) 기획재정부

위례신사선은 '25년 제4차 재정사업평가위원회에서 신속예타 대상으로 선정되어 예타 진행 중인 사업으로, 별도로 예타 면제를 규정하는 것은 불필요함.

국가 전체적으로 종합적인 시각에서 재정운용의 효율성·통일성 제고 등을 위해, 개별법보다는 예비타당성 조사제도가 규정되어 있는 국가재정법 체계에서 운영이 필요함.

아울러, 개별 법률로써 특정 사업의 예타 면제를 규정하는 것은, 예타제도의 형해화 초래 및 유사사례 등으로 법제화 파급 가능성 등을 고려시 신중한 검토가 필요함.

회의 심의·의결을 거친 경우 예비타당성조사를 최대한 단축하여 처리하도록 규정하고 있음.

라. 재정지원(안 제6조)

제 정 안
제6조(재정지원) 국가 또는 지방자치단체는 위례신사선 건설사업을 위하여 재정지원이 필요한 경우 사업시행자에게 예산의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 필요한 비용을 보조하거나 융자할 수 있다.

1) 검토의견

제정안 제6조는 국가 또는 지방자치단체는 위례신사선 건설사업을 위하여 필요한 비용을 보조하거나 융자할 수 있는 근거 규정을 마련하려는 것임.

이와 관련하여 일반법인 「도시철도법」에서 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을 위하여 소요자금의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다고 규정하고 있어, 국가의 재정지원을 위한 근거 규정은 필요한 것으로 보임.¹³⁾

다만, 일반적인 도시철도에 대한 재정지원은 「도시철도법」 제22조

13) 「도시철도법」

제22조(정부 지원 등) ① 정부는 지방자치단체나 도시철도공사가 시행하는 도시철도건설사업을 위하여 재정적 지원이 필요하다고 인정되면 소요자금(所要資金)의 일부를 보조하거나 융자할 수 있다.

「도시철도의 건설과 지원에 관한 기준」(대도시권광역교통위원회예규)

제3장 도시철도 국고지원 기준

2. 국고지원 기준

가. 건설비는 총사업비를 기준으로 중량전철과 경량전철 모두 동일한 비율로 지원한다.

1) 국고 40퍼센트 ~ 60퍼센트 지원(서울특별시 40퍼센트, 기타 지방자치단체 60퍼센트), 지방자치단체 30퍼센트(서울특별시 50퍼센트) 이상 부담

* 잔여 10퍼센트 이내는 지방자치단체 부담으로 차입

나. 운영비는 원칙적으로 지원하지 않는다.

와 「도시철도 건설과 지원에 관한 기준」 제3장에 따라 이루어지고 있다는 점에서 제정안에 따른 재정지원도 「도시철도법」 제22조 등에 따라야 한다는 의견이 있음.¹⁴⁾

또한 「도시철도법」에서는 ‘사업시행자’라는 용어 대신 ‘도시철도건설자’를 사용하고 있어 재정지원과 관련하여 「도시철도법」에 맞추어 수정할 필요가 있어 보임.

2) 국토교통부 의견

도시철도 건설에 관한 일반법인 「도시철도법」은 ‘사업시행자’가 아닌 ‘도시철도건설자’로 규정하고 있으며, 도시철도 건설사업의 비용 부담은 기 규정된 「도시철도법」 제22조와 「도시철도 건설과 지원에 관한 기준」 제3장을 따를 필요가 있음.

14) 참고로 「달빛철도 건설을 위한 특별법」의 비용 부담 또한 일반법인 「철도의 건설 및 철도 시설의 유지관리에 관한 법률」을 따르도록 하고 있음

「달빛철도 건설을 위한 특별법」

제13조(비용부담) ① 달빛철도 건설사업 시행에 필요한 비용의 부담은 「철도의 건설 및 철도 시설의 유지관리에 관한 법률」에서 정하는 바에 따른다.

② 제12조에 따른 역세권개발사업의 시행에 필요한 비용의 부담은 「역세권의 개발 및 이용에 관한 법률」에서 정하는 바에 따른다.

마. 부담금 등의 감면 등(안 제7조)

제 정 안
제7조(부담금 등의 감면 등) 국가 및 지방자치단체는 위례신사선 건설사업을 원활하게 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에 대하여 「농지법」, 「초지법」, 「산지관리법」, 「하천법」, 「도시교통정비 촉진법」, 「자연환경보전법」, 「공유수면관리 및 매립에 관한 법률」, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 및 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에서 정하는 바에 따라 농지보전부담금, 대체초지조성비, 대체산림자원조성비, 하천 점용료·사용료, 교통유발부담금, 생태계보전부담금, 공유수면 점용료·사용료, 기반시설설치비용을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.

1) 검토의견

제정안 제7조는 위례신사선 건설사업의 원활한 시행을 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에 대하여 「농지법」, 「초지법」, 「산지관리법」, 「하천법」, 「도시교통정비 촉진법」, 「자연환경보전법」, 「공유수면관리 및 매립에 관한 법률」, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 및 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에서 정하는 바에 따라 농지보전부담금, 대체초지조성비, 대체산림자원조성비, 하천 점용료·사용료, 교통유발부담금, 생태계보전부담금, 공유수면 점용료·사용료, 기반시설설치비용을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다고 규정하고 있음.

이와 관련하여 국토교통부와 기획재정부는 「도시철도법」에는 부담금 감면 관련 규정이 없으며, 부담금 등의 감면에 대한 규정을 두는 것에 대하여는 신중한 검토가 필요하다는 입장임.

특히 「부담금관리 기본법」에 따르면 부담금의 감면 등에 관하여는 해당 법령에서 구체적으로 규정되어야 하며¹⁵⁾, 타 법령에서 개별 부담금의 감면조항을 별도 규정하는 것은 신중할 필요가 있다는 의견임.

한편, 유사 입법례로는 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」 제15조¹⁶⁾와 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」 제21조¹⁷⁾에서 부담금 등의 감면을 규정하고 있음.

2) 관계기관 의견

가) 국토교통부

부담금 감면은 「부담금관리 기본법」에 따라 각 부담금의 근거 법령

15) 「부담금관리 기본법」

제5조(부담금 부과 원칙)

⑤ 부담금의 부과, 감면, 납부방법 및 환급 절차에 관하여는 해당 법령에서 구체적으로 정하되, 현금, 신용카드 및 직불카드 등으로 납부할 수 있도록 하여야 한다

16) 「가덕도신공항 건설을 위한 특별법」

제15조(부담금 등의 감면) 국가 및 지방자치단체는 신공항건설사업을 원활하게 시행하기 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에 대하여 「개발이익 환수에 관한 법률」, 「농지법」, 「초지법」, 「산지관리법」, 「하천법」, 「도시교통정비 촉진법」, 「자연환경보전법」, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」, 「환경개선비용 부담법」, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 및 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에서 정하는 바에 따라 개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비, 대체산림자원조성비, 하천 점용료·사용료, 교통유발부담금, 생태계보전협력금, 공유수면 점용료·사용료, 환경개선부담금, 기반시설설치비용 및 광역교통시설 부담금을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.

17) 「대구경북통합신공항 건설을 위한 특별법」

제21조(부담금의 감면 등) 국가 및 지방자치단체는 통합신공항 건설사업 및 종전부지 개발사업을 원활하게 시행하기 위하여 필요한 경우에는 제8조에 따른 사업시행자 및 개발사업시행자에 대하여 「개발이익 환수에 관한 법률」, 「농지법」, 「초지법」, 「산지관리법」, 「하천법」, 「도시교통정비 촉진법」, 「자연환경보전법」, 「공유수면 관리 및 매립에 관한 법률」, 「환경개선비용 부담법」, 「국토의 계획 및 이용에 관한 법률」 및 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」에서 정하는 바에 따라 개발부담금, 농지보전부담금, 대체초지조성비, 대체산림자원조성비, 하천 점용료·사용료, 교통유발부담금, 생태계보전부담금, 공유수면 점용료·사용료, 환경개선부담금, 기반시설설치비용 및 광역교통시설 부담금을 감면하거나 부과하지 아니할 수 있다.

에서 규정하고 있어, 개별 법령에 따른 부담금 감면은 소관 부처(기획재정부, 농림축산식품부, 환경부 등)의 의견을 감안하여 신중한 검토가 필요함.

한편, 교통유발부담금은 교통혼잡을 유발하는 시설물 소유자에게 지방자치단체장이 매년 부과하는 경제적 부담으로서 사업시행자는 부과 대상이 아님.

교통유발부담금은 준공 후 사용 중인 시설물에 매년 부과하고 있다는 점에서 교통유발부담금의 감면 또는 면제가 해당 사업을 원활하게 추진하기 위한 본 조항의 입법 목적과 관련이 없음.

나) 기획재정부

부담금 감면은 「부담금관리 기본법」에 따라 부담금의 근거 법령에서 구체적으로 규정되어야 하며, 타 법령에서 개별 부담금의 감면조항을 별도 규정하는 것은 신중한 검토가 필요함.

부담금 각 근거 법령 외 별도 법률에 감면조항을 규정하는 것은 부담금 운용의 공정성·투명성 및 체계적 관리를 위한 「부담금관리 기본법」 취지에 부합하지 않음.

구체적 부담금 감면 대상·기준은 각 부담금별 소관부처가 부담금 부과목적 및 취지, 타 지역 및 사업과의 형평성, 감면 필요성 등을 종합적으로 고려하여 각 근거법령에 규정할 필요가 있음.

다) 농림축산식품부, 환경부, 산림청

구분	부처의견
농림축산 식품부	대체초지조성비 감면은 「초지법」 제23조제8항에 따라 결정해야 하며, 타 법령에서 부담금 감면을 규정함은 초지법 입법 취지를 훼손하는 것임 농지보전부담금의 감면대상 및 감면비율은 농지법령(농지법 제38조 6항 및 시행령 제52조 [별표2])에서 이미 규정하고 있으므로 타 법령에서 부담금 감면대상을 별도로 규정하는 것은 바람직하지 않음
환경부	위례신사선 건설사업에 대해 생태계보전부담금 감면 또는 제외규정 신설시 타 개발사업과의 형평성 문제가 발생할 수 있음
산림청	대체산림자원조성비는 산지전용 등에 따른 대체산림의 조성을 위해 원인자에게 부담하는 부담금으로 감면여부는 소관 법률인 산지관리법령에서 규정하는 것이 타당함

바. 보고·검사 등(안 제8조)

제 정 안
제8조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관은 이 법의 시행을 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 위례신사선 건설사업에 관하여 필요한 보고를 하게 하거나 자료의 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원으로 하여금 사업시행자의 사무실·사업장, 그 밖에 필요한 장소에 출입하여 위례신사선 건설사업에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다. ② 제1항에 따라 위례신사선 건설사업에 관한 업무를 검사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 관계인에게 보여주어야 한다. ③ 제2항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

1) 검토의견

제정안 제8조는 위례신사선 건설사업을 위한 국토교통부장관의 보고 요구, 자료 제출 명령 및 현장 검사에 대한 근거를 마련하려는 것으로 원활한 사업 추진을 위해 필요한 조항으로 보이며, 이는 「달빛철도 건설을 위한 특별법」의 규정과 동일한 형식을 보임.¹⁸⁾

다만, 도시철도 건설에 관한 일반법인 「도시철도법」¹⁹⁾에서는 보고·

18) 「달빛철도 건설을 위한 특별법」

제15조(보고·검사 등) ① 국토교통부장관은 이 법의 시행을 위하여 필요한 경우에는 사업시행자에게 달빛철도 건설사업에 관하여 필요한 보고를 하게 하거나 자료의 제출을 명할 수 있으며, 소속 공무원으로 하여금 사업시행자의 사무실·사업장 또는 그 밖의 필요한 장소에 출입하여 달빛철도 건설사업에 관한 업무를 검사하게 할 수 있다.

② 제1항에 따라 달빛철도 건설사업에 관한 업무를 검사하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 관계인에게 보여주어야 한다.

③ 제2항에 따른 증표에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

19) 「도시철도법」

제45조(보고 및 검사) ① 국토교통부장관은 필요하다고 인정하면 도시철도건설자 및 도시철도운영자로 하여금 그 업무 및 자산 상태에 관하여 보고를 하게 하거나 소속 공무원에게 도시철도건설자 및 도시철도운영자의 사무소나 그 밖의 사업소에 출입하여 업무 상황 또는 장부·서류나 그 밖에 필요한 물건을 검사하게 할 수 있다.

② 국가·지방자치단체나 도시철도공사가 아닌 도시철도건설자 및 도시철도운영자에 대한 경

검사의 대상으로 ‘사업시행자’라는 용어 대신 ‘도시철도건설자’를 사용하고 있고, 효율적인 사업관리를 위하여 「도시철도법」에 맞추어 수정할 필요가 있어 보임.

2) 국토교통부 의견

도시철도 건설에 관한 일반법인 「도시철도법」은 보고·검사의 대상을 ‘사업시행자’가 아닌 ‘도시철도건설자’로 규정하고 있으며, 특히, 「도시철도법」은 ‘시·도지사’의 보고 및 검사 권한을 규정하고 있음.

위례신사선 건설사업의 효율적인 사업관리를 위해 「도시철도법」상 보고·검사 규정과 동일하게 규정할 필요가 있음.

우에는 시·도지사가 도시철도건설자 및 도시철도운영자로 하여금 보고를 하게 하거나 도시철도건설자 및 도시철도운영자를 검사할 수 있다.

- ③ 제1항 및 제2항에 따라 사무소나 그 밖의 사업소에 출입하여 검사를 하는 공무원은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 관계인에게 보여주어야 한다.

사. 벌칙 및 부칙(안 제9조, 부칙)

제 정 안
제9조(벌칙) 제8조제1항에 따른 보고 또는 검사를 거부 또는 방해하거나 보고를 거짓으로 한 자 및 기피한 자는 500만원 이하의 벌금에 처한다.
부 칙
이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

1) 검토의견

제정안 제9조는 안 제8조에 따른 보고·검사를 거부·방해·기피하거나 거짓으로 한 자에 대해 500만원 이하의 벌금에 처하도록 하는 것으로, 보고·검사 행위의 실효성을 확보함으로써 위례신사선의 원활한 추진에 기여하려는 취지로 보임.

다만, 국토교통부는 「도시철도법」에서는 보고·검사의 거부 등에 대한 벌칙은 규정되어 있지 않아, 타 도시철도 건설사업과의 형평성 측면에 신중하게 검토할 필요가 있다는 의견을 제출하였음.

한편 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」²⁰⁾에서는 보고 또는 자료제출을 하지 아니한 자 등에 대하여 300만원 이하의 과태료를 부과하고 있는 점을 고려할 필요가 있음.

20) 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」

제47조(과태료) ④ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 300만원 이하의 과태료를 부과한다.

1. 정당한 사유 없이 제10조에 따른 사업시행자의 행위를 거부 또는 방해한 자

2. 제40조제1항에 따른 보고 또는 자료 제출을 하지 아니하거나 거짓으로 한 자 및 검사를 거부·방해 또는 기피한 자

다음으로, 부칙안은 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 규정하고 있는데, 이는 하위법령 제정 등 법률 시행 준비를 위한 유예기간을 설정한 것으로 보임.

다만, 제정안 제5조의 예비타당성조사 면제의 경우 현재 위례신사선이 신속예타대상으로 지정('25. 4.)되어 추진 중(소요기간 : 철도분야 9개월)인 상황에서 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행할 경우 예비타당성조사가 완료될 가능성이 있다는 점을 감안할 필요가 있어 보임.

2) 국토교통부 의견

도시철도 건설에 관한 일반법인 「도시철도법」에 보고·검사의 거부, 방해, 거짓 보고에 대한 벌칙은 미규정되어 있음.

이에 타 도시철도 건설사업과 형평성 확보 측면에서 도시철도 건설을 위한 기본 법령인 「도시철도법」상 벌칙 규정과 동일하게 규정할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5575

□ 사업개요

- (구 간) 서울 송파구 위례중앙역(위례선) ~ 강남구 신사역(3호선, 신분당선)
- (규 모) 14.8km, 총사업비 19,313억원 / (기 간) '26년~'35년
- (교통량) 176,045인/일 (2035년 기준)
- (사업내용) L=14.8km, 경량전철 24편성(3량1편성, 고무차륜)
 - * 주요시설 : 정거장 11개소, 차량기지 1개소

□ 추진경위

- '08. 3. : 위례신도시 광역교통개선대책 확정 (국토부, 송파~강북도심간)
- '14. 5. : 위례신도시 광역교통개선대책 변경 (국토부, 위례~신사)
- '15. 6. : 서울시 제1차 도시철도망계획(변경) 신규반영 (위례~신사, 민자)
- '17. 1. : 민자 사업제안서 접수
- '18. 11. : 민자적격성조사 통과 (B/C 1.02, KDI PIMAC)
- '19. 7. : 제3자 제안공고 및 민간투자대상사업 지정
- '20. 1. : 우선협상대상자 선정
- '24. 6. : 우선협상대상자 지정취소
- '24. 8. : 제3자 제안 재공고 (2회 유찰)
- '24. 12. : 민간투자대상사업 지정취소 및 사전타당성조사 착수
- '25. 4. : 기재부 (신속)예비타당성조사 대상 확정
- '25. 5. : 제2차 도시철도망 구축계획(변경) 사전협의 신청(서울시→국토부)