

# 고 발 장

## 고 발 인

### 1. 경제정의실천시민연합

(03085) 서울 종로구 동숭3길 26-9

전화 02-765-9731 팩스 02-741-8564

사무총장 윤 순 철

### 2. 전국철도노동조합

서울 용산구 한강대로21 나길7 철도회관 5층

전화 02-797-1126 팩스 02-790-2598

대표자 박 인 호

## 고 발 대 리

### 법무법인 민본

담당변호사 신장식, 이지형, 이경은, 나미라

안양시 동안구 관악대로 298, 401호 (도명빌딩)

전화 : 031-382-6262, 팩스 : 031-382-6272

## 피 고 발 인

1. 한국철도공사 사장 홍순만 (2016. 5. 10.~ 2017. 8. 4.)

2. 한국철도공사 부사장

3. 한국철도공사경영지원단장

4. 한국철도공사 차량기술단장 등 경영진

5. 국토교통부 장관 유일호 (2015. 3. ~ 2015. 11.)
6. 국토교통부 장관 강호인 (2015. 11. ~ 2017. 6.)
7. 국토교통부 철도국장
8. 국토교통부 철도운영과장

죄 명 특정경제범죄가중처벌등에관한법률위반(배임) 등

적 용 법 조 특정경제범죄가중처벌등에관한법률 제3조 제1항,  
형법 제356조, 제355조 제2항, 형법 제30조(공동정범),  
형법 제31조(교사범)

## 고 발 취 지

고발인들 피고발인 1 내지 4를 특정경제범죄 가중처벌 등에 관한 법률(배임)죄 ,피고발인 5 내지 8을 형법 제356조 및 제30조에 따른 업무상 배임의 공동정범 또는 동범 제31조에 따른 교사죄로 고발하오니 철저히 수사하여 엄벌에 처해 주시기 바랍니다.

# 고 발 이 유

## 1. 당사자 지위

### 가. 피고발인의 지위

피고발인 1. 홍순만은 한국철도공사 사장(2016. 5. 10.~ 2017. 8. 4.)으로 대한민국의 국유 철도 영업과 관련 사무를 담당하는 국토교통부 산하 공기업의 총 책임자입니다.

피고발인 2. 한국철도공사 부사장은 한국철도공사 사장을 보좌하여 대한민국의 국유 철도 영업과 관련 사무를 담당하는 자입니다.

피고발인 3. 한국철도공사 경영지원단장은 한국철도공사의 주요업무의 추진계획 수립, 조정하고 예산 편성 및 운용하는 총괄 업무를 담당하는 자입니다.

피고발인 4. 한국철도공사 차량기술단장 등 경영진은 철도차량 분야의 중장기 경영전략 및 주요 업무계획의 수립유지보수 및 개선을 통해 차량 품질관리 및 차량기술단의 조직·정원·예산·자산관리를 총괄하는 업무를 담당하는 자입니다.

피고발인 5. 유일호는 국토교통부 장관(2015. 3. ~ 2015. 11.)으로 정부조

직법 제42조 제1항에 따라 국토종합계획의 수립·조정, 국토 및 수자원의 보전·이용 및 개발, 도시·도로 및 주택의 건설, 해안·하천 및 간척, 육운·철도 및 항공에 관한 사무를 관장하는 지위에 있었던 자입니다.

피고발인 6. 강호인은 국토교통부 장관(2015. 11. ~ 2017. 6.)으로 피고발인 5. 의 임기 이후 정부조직법 제42조 제1항에 따라 국토는 물론 철도 및 항공에 관한 사무를 관장하는 지위에 있었던 자입니다.

피고발인 7. 국토교통부 철도국장은 철도운영과, 철도건설과, 철도투자개발과, 수도권광역급행철도과, 철도안전정책과, 철도운행안전과, 철도시설안전과 등 철도국 업무를 총괄하는 자입니다.

피고발인 8. 국토교통부 철도운영과장은 철도운영과 업무를 총괄하는 자로 철도여객 및 화물 운송, 철도차량의 정비 및 열차의 운행관리, 철도시설 및 부지 등을 활용한 부대사업개발 및 철도서비스, 철도사업자의 관리 등의 업무를 행하는 자입니다.

## 나. 고발인의 지위

고발인 1. 경제정의실천시민연합은 공정한 시장경제 질서와 경제 정의의 안정적 유지를 목적으로 1989년 7월 시민·청년·서민층 등이 결성한 시민운동단체로 사회적·정치적 부정부패, 건전한 시민의식의 고양, 빈부격차 등을 해소하고 제도적 개혁을 통해 경제적 공의를 추구하는 단체입니다.

고발인 2. 전국철도노동조합은 한국철도공사에서 근무하는 직원과 철도관련 산업 및 이에 관련되는 부대 업체에서 근무하는 직원으로 구성된 노동조합으로 21,963명의 조합원으로 구성된 조합입니다.

## 2. 이 사건 고발에 이르게 된 경위

### 가. 주식회사 에스알(이하 ‘SR’ 이라 합니다)의 설립

서울 강남 수서역에서 경기 평택 지제역까지 총연장 61.1km 구간의 수도권 고속철도를 건설하는 계획이 2009년 12월 수립된 후 2년 뒤인 2011년 12월 정부는 수도권 고속철도 운영을 민간에 개방하겠다고 발표하자 수도권 고속철도 민영화가 논란이 되었고, 이를 의식한 박근혜 정부는 2013년 6월 ‘철도산업 발전방안’을 통해 수도권 고속철도 운영회사의 지분 30%를 한국철도공사가 출자하도록 하고 신규 노선의 운영권을 개방해 경쟁체제를 도입하여 철도산업 발전방안에 이바지하겠다는 입장을 밝혔습니다. 공공부문 내 경쟁이기 때문에 민영화가 아니라는 논리였습니다.

이후 수도권 고속철도 운영회사 설립은 속전속결로 진행되어 수서고속철도(주) 설립과 거의 동시에 고속철도 사업면허 발급이 이루어졌는데, 수서고속철도(주)의 지분 41%는 한국철도공사(아래 도표에는 ‘코레일’로 표기되어 있습니다)가 소유하고, 사학연금이 31.5%를, 기업은행과 산업은행이 각각 15%와 12.5%를 출자하였습니다. 이 같은 지분구조로 인하여 모회사가 자회사와 경쟁하는 납득하기 어려운 구도가 만들어졌을 뿐 아니라, SR은 한국철도공사가 대주주인 자회사임에도 한국철도공사의 지배를 받지 않을 뿐 아니라, 공적 지분이 100%임에도 당시 공기업으로 분류되지 않는 결과를 낳게 되었습니다.

주식회사 에스알(이하 'SR'이라 합니다)의 지분구조



수서고속철도(주)는 ‘(주)SR’ 로 사명을 바꾸고 2016년 12월 9일부터 수서~부산, 수서~목포 간 SRT 열차 운영을 시작해 현재까지 운영을 이어오고 있습니다.

주식회사 에스알(이하 'SR'이라 합니다)의 연혁

- 2013.12. 수서고속철도(주) 설립, 사업면허 발급
- 2014.03. 현대로템과 고속철도차량 10편성 구매계약 체결
- 2014.06. '(주)SR'로 사명 변경
- 2015.10. 고속철도차량 1호 편성 출고
- 2016.02. 열차명(SRT) 확정
- 2016.11. SRT 영업시운전 개시
- 2016.12. SRT 개통
- 2017.01. 이용객 100만 명 돌파
- 2017.06. 이용객 1,000만 명 돌파

## 나. 철도차량 임대에 관한 문제 발생

SR이 운행에 사용하는 고속열차의 편성 수는 총 32편으로, 이 중 22편성은 한국철도공사에서 임대하였는데, SR이 신규 운영자로서 철도를 운영하기로 하고 철도차량을 임대하는 과정에서 거래관념상 통상적으로 인정되는 합리적인 적정임대료를 산정하는데 있어 문제가 발생하게 되었습니다.

특수 관계에 있는 자회사에 철도차량을 임대하는 경우 시가보다 낮은 가격으로 임대료를 지급받아서는 아니 됨에도 시세보다 낮은 임대료로 철도차량을 임대한 사실이 존재하는바, 이로 인해 한국철도공사 수익구조에 악영향을 미쳤으므로 아래에서 해당 범죄 사실에 대해 상술하도록 하겠습니다.

### 증 제1호증 주식회사 에스알의 철도차량 임대 현황 (2020. 5. 기준)

## 철도차량 임대현황

### □ 철도차량 임대현황

#### ○ 계약기간 : 5년간

- 임대인 : 한국철도공사, 임차인 : 주식회사 에스알

\* 임대기간 : 2016.12.01.~2021.11.30.(7편성), 2016.12.08.~2021.12.07.(7편성)

구 분	'16년		'17년	'18년	'19년	'20년	'21년
	시운전	임대개시					
임대일수	-21편성 11일 -1편성 2일	-7편성 31일 -15편성 24일	365일	365일	365일	365일	334일

\* 계약(갱신) 조건 : 임대 만료일 60일 전까지 임대인에게 통지 후 협의

#### ○ 인수시기

구 분	합 계	인수시기(2016)						
		12.1	12.3	12.4	12.5	12.6	12.7	12.8
SRT	220량(10량 1편성)	70량	-	-	-	-	-	150량
합 계	220량(22편성)	7편성	-					15편성

### 3. 철도차량 임대료와 관련된 고발 내용

#### 가. 피고발인 1 내지 4 한국철도공사의 업무상 배임의 점에 관하여

타인의 사무를 처리하는 자가 업무상 임무에 위배하는 행위로서 재산상의 이득을 취하거나 제3자로 하여금 이를 취득하게 하여 본인에게 손해를 가한 경우에는 업무상 배임죄가 성립하고(형법 제355조 제2항<sup>1)</sup>, 제356조<sup>2)</sup>), 그 범죄행위로 인하여 취득하거나 제3자로 하여금 취득하게 한 재물 또는 재산상 이익이 5억 원 이상일 때에는 가중처벌 됩니다.<sup>3)</sup>

본 사건에서는 철도차량의 임대료율이 현저히 낮은 것이 배임에 해당하는지 여부가 문제되는바, 철도차량의 임대료율 산정과정 및 산정방법을 확인하여 한국철도공사와 SR간 철도차량 임대차 계약이 불공정한지 여부를 살펴 피고발인 1 내지 4의 업무상 배임의 점을 살피도록 하겠습니다.

---

1) 제355조(횡령, 배임) ② 사무를 처리하는 자가 그 임무에 위배하는 행위로서 재산상의 이익을 취득하거나 제3자로 하여금 이를 취득하게 하여 본인에게 손해를 가한 때에도 전항의 형과 같다.

2) 형법 제356조(업무상의 횡령과 배임) 업무상의 임무에 위배하여 제355조의 죄를 범한 자는 10년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

3) 특정경제범죄 가중처벌 등에 관한 법률 제3조(특정재산범죄의 가중처벌) ① 「형법」 제347조(사기), 제347조의2(컴퓨터등 사용사기), 제350조(공갈), 제350조의2(특수공갈), 제351조(제347조, 제347조의2, 제350조 및 제350조의2의 상습범만 해당한다), 제355조(횡령·배임) 또는 제356조(업무상의 횡령과 배임)의 죄를 범한 사람은 그 범죄행위로 인하여 취득하거나 제3자로 하여금 취득하게 한 재물 또는 재산상 이익의 가액(이하 이 조에서 “이득액”이라 한다)이 5억원 이상일 때에는 다음 각 호의 구분에 따라 가중처벌한다.

1. 이득액이 50억원 이상일 때: 무기 또는 5년 이상의 징역
2. 이득액이 5억원 이상 50억원 미만일 때: 3년 이상의 유기징역



## 1) 철도차량의 임대료율 산정에 대하여

한국철도공사법 제9조 제1항 제3호에 따르면 공사는 철도 차량의 임대사업을 할 수 있고(증 제2호증 한국철도공사법 제9조 제1항 참조), 임대사업에 관한 세부적인 내역은 통상적으로 공사의 자산관리 규정에 따른다 할 것입니다. 철도차량은 공사의 자산으로, 공사의 자산을 임대할 경우 자산관리 규정에 따라 공사업무 수행, 직원후생복지, 주거용, 경작용이 아닌 다른 용도로 사용하는 일반 자산의 연감 임대료는 목적물 가액에 최소 5% 이상의 요율을 곱한 금액을 받도록 정하고 있습니다(증 제3호증 한국철도공사 자산관리규정 제53조 제1항 참조).

### 증 제2호증 한국철도공사법 참조

제9조(사업) ① 공사는 다음 각 호의 사업을 한다. <개정 2018. 3. 13.>

1. 철도여객사업, 화물운송사업, 철도와 다른 교통수단의 연계운송사업
2. 철도 장비와 철도용품의 제작·판매·정비 및 임대사업
3. 철도 차량의 정비 및 임대사업
4. 철도시설의 유지·보수 등 국가·지방자치단체 또는 공공법인 등으로부터 위탁받은 사업
5. 역세권 및 공사의 자산을 활용한 개발·운영 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업
6. 「철도의 건설 및 철도시설 유지관리에 관한 법률」 제2조제6호가목의 역 시설 개발 및 운영사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

### 증 제3호증 한국철도공사 자산관리규정 참조

제2조(적용 범위) 자산의 관리와 처분에 관하여는 타 법령 등에서 특별히 정한 경우를 제외하고는 이 규정이 정하는 바에 따른다.

제4조(자산의 범위) ① 이 규정에서 “자산”이란 공사의 부담이나, 기증·출자 또는 법령이나 사규에 따라 공사의 소유로 된 자산으로서 다음 각 호와 같다.

1. 부동산 및 종물
2. 사업 또는 시설에 사용하는 철도차량 및 중요한 기계와 기구
3. 지상권, 지역권, 광업권 기타 이에 준하는 것

**제53조(임대료 산출)** ① 자산의 연간 임대료는 해당 자산가액에 다음

각 호의 요율을 곱하여 산출된 금액 이상으로 한다. <개정 2005.12.23>

5. 제1호부터 제4호까지 외의 **일반 자산**은 한국표준산업분류표 기준에 따라, 국가 및 지방자치단체가 비영리 공익목적으로 사용하는 경우와 가목부터 나목까지 외의 경우로 주 사용목적이 사무실, 창고, 적치장, 주차장, 차고지, 전주·공중전화 등 지상매설물, 수도관·통신선로·전력구 등 지하매설물, 민원발급기, 관광안내소, 진입로, 그 밖에 이와 유사한 경우 **1,000**

**분의50이상**

② 제1항에 따라 산정합이 불합리하다고 판단하는 경우에는 「부동산 가격공시 및 감정평가에 관한법률」에 의한 1개 **감정평가법인의 임료 평가가액으로** 연간임대료를 정할 수 있으며, 이 경우 감정평가된 연간 임대료는 동일 또는 인접자산의 유사사례에 대하여 적용할 수 있다.

<개정 2007.3.19.>

공사의 자산관리 규정 뿐 아니라 통상적인 거래관념에 비추어 보더라도 임대료는 **“철도차량의 시가×기간×적정임대율”**로 결정되어야 하고, 이 같은 규정은 공유재산 및 물품관리법 상 일반재산의 대부료 산정방법<sup>4)</sup>이나 공유재

4) **및 물품관리법 제32조(대부료)** ① 대부계약을 체결하였을 때에는 대통령령으로 정하는 요율과 산출방법에 따라 매년 대부료를 징수한다.

**공유재산 및 물품관리법 시행령 제31조(대부료율과 대부재산의 평가)** ① 법 제32조제1항에 따른 일반재산의 대부료는 시가를 반영한 해당 재산 평정가격의 연 1천분의 10 이상의 범위에서 지방자치단체의 조례로 정하되, 월할 또는 일할로 계산할 수 있다. 다만, 대부를 받은 자가 재난에 따른 피해를 입은 경우에는 공유재산심의회의 심의를 거쳐 기간을 정하여 한시적으로 인하한 요율(연 1천분의 10 이상이어야 한다)을 적용할 수 있다. <개정 2020. 3. 31.>

산법<sup>5)</sup> 상의 일반재산의 대부료 산정방법에 따르더라도 동일하다 할 것입니다.

그런데, 한국철도공사는 위와 같은 적정 기준이 존재함에도 불구하고 『정부지원 철도차량 임대료 기준』을 별도로 설정하여 철도차량 임대료를 별도의 방식으로 산정하여 철도차량을 임대하였는바 이와 같은 행위가 한국철도공사에 손해를 가하는 것인지 여부가 문제된다 할 것입니다.

‘정부지원 철도차량’이란 철도산업발전기본법 제8조에 따라 국가로부터 경상보조, 출자 또는 출연을 받아 철도공사가 소유(철도공사가 발주하여 제작 중인 차량을 포함한다)한 철도차량을 칭하고 ‘철도차량 임대료’란 임대목적 물가액, 회수기간 및 임대료율을 감안하여 한국철도공사가 다른 철도사업자에게 철도차량을 임대하고 받는 금전 대가를 뜻하며(중 제4호중 2016. 4. 5.자 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 제2조 제1항 및 제2항 각 참조)

- ② 1항에 따라 대부료를 계산할 때 해당 재산의 가격은 다음 각 호의 방법으로 산출한다.  
3. 제1호 및 제2호 외의 재산: 「지방세법」 제4조제2항에 따른 한다. 다만, 해당 시가표준액이 없는 경우에는 감정평가업자의 감정평가액을 적용한다.

- 5) 국유재산법 제47조(대부료, 계약의 해제 등) ① 일반재산의 대부의 제한, 대부료, 대부료의 감면 및 대부계약의 해제나 해지 등에 관하여는 제30조제2항, 제31조제1항·제2항, 제32조, 제33조, 제34조제1항제2호·제3호, 같은 조 제2항·제3항, 제36조 및 제38조를 준용한다.

국유재산법 제32조(사용료) ① 행정재산을 사용허가한 때에는 대통령령으로 정하는 요율(料率)과 산출방법에 따라 매년 사용료를 징수한다. 다만, 연간 사용료가 대통령령으로 정하는 금액 이하인 경우에는 사용허가기간의 사용료를 일시에 통합 징수할 수 있다. <개정 2016. 3. 2.>

국유재산법 시행령 제29조(사용료율과 사용료 산출방법) ① 벌 제32조제1항에 따른 연간 사용료는 해당 재산가액에 1천분의 50 이상의 요율을 곱한 금액으로 하되, 월 단위, 일 단위 또는 시간 단위로 계산할 수 있다. 다만, 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 해당 재산의 가액에 해당 요율을 곱한 금액으로 하되, 제6호 단서의 경우에는 총괄청이 해당 요율이 적용되는 한도를 정하여 고시할 수 있다.

『정부지원 철도차량 임대료 기준』에 따른 정부지원 철도차량 임대료 산정방법은 아래 제5조와 같고, 여기서 임대목적물 가액은 철도차량의 자산가액 즉 시가에 해당한다고 볼 수 있습니다.

임대료율은 동 기준 제8조에 따라 철도공사 채권 가중평균 이자율의 50%로 정하되, 고속철도차량의 경우 1.5%의 가산이율을 더하여 정합니다.

**증 제4호증 2016. 4. 5.자 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 제5조 참조**

**제5조(임대료의 산정방법) ①** 철도차량 임대료는 다음의 산식을 적용하여 산정한다.

$$\text{연간 철도차량 임대료} = \text{임대목적물가액} \times \frac{\text{임대료율}}{1 - (1 + \text{임대료율})^{-\text{회수기간(년)}}}$$

**증 제4호증 2016. 4. 5.자 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 제8조 참조**

**제8조(임대료율)** 철도차량의 임대료율은 철도공사 채권의 가중 평균 이자율의 50%로 정한다. 다만, 고속철도노선을 운행하는 철도차량의 경우 1.5%의 가산이율을 더하여 정한다.

위 기준에 따라 임대료율을 계산하면, ① 고속철도노선을 운행하는 철도차량의 경우 한국철도공사의 채권의 가중평균(3.6%)에 50%를 곱하고, 이에 1.5% 가산금리를 더하여 연 임대료율을 3.3% 가량으로 책정할 수 있는데, 이는 예비 타당성 조사 기준 5.5%<sup>6)</sup>에 현저히 미치지 못하는 비율일 뿐 아니라, 2015년 국토부에 제출한 용역보고서에서 한국교통연구원이 설정한 기본 임대수익률 5.0% 기준이나 한국철도공사의 자산관리규정 제53조 제1항에 따

6) 수행 총괄지침 [시행 2017. 3. 31.] [기획재정부지침, 2017. 3. 31., 제정]  
 제52조(사회적 할인율) 예비타당성조사에서 사회적 할인율은 5.5%를 적용한다.  
 , 현행 예비타당성조사 수행 총괄지침은 사회적 할인율을 기존 5.5%에서 4.5%로 하향 조정되었습니다.

른 요율 5.0%과 단순 비교하여 보더라도 현저히 낮은 임대료율이라 할 것입  
니다.

2015년 국토부에 제출한 철도산업 활성화를 위한 철도차량 관리방안 연구 용  
역보고서에서 한국교통연구원은 기본 임대수익률을 5.0%로 설정하고 임대  
료 추이를 분석하였는데, 해당 보고서에서는 기본 수익률 5.0%을 기준으로  
0.5%포인트 떨어질 때마다 전체 임대료는 약 6% 이상 떨어진다고 분석하여  
현행 수준(3.4%)와 비슷한 3.5%까지 임대료율을 낮출 경우 임대료는 기존보  
다 17.36% 하락하는 것으로 조사된 바 있습니다<sup>7)</sup>.

철도산업 활성화를 위한 철도차량 관리방안 연구 용역보고서(2015)에 기초한  
경향비즈 2017. 7. 5.자 “코레일·SR, 고속철 임대 불공정 계약” 기사 참조

## 코레일이 SR에 고속열차를 빌려줄 때 임대수익률과 임대료 변화

단위: 원, %, 자료: 국토교통부 ‘철도산업 활성화를 위한  
철도차량 관리방안 연구’ (2015년)

임대수익률	5.0	4.5	4.0	3.5
임대료	655억 9700만	617억 4500만	579억 4800만	542억 900만

※계약금액 886억8800만원, 운영기간 20년 가정

7) 기준으로 삼고 있는 계약금액과 운영기간이 본건 계약과 다소 차이가 있으나  
폭의 비율은 동일하다 할 것이므로 그 금액을 차치하고서라도 한국철도공사에 현저한 손해가 발생  
된 점에 대하여 쉽게 확인할 수 있습니다.

<SR-코레일 위탁비 내용>

구분	상세내용	정상	현행	차이
차량 임대	22편성 내부수익률 5.5% 보장 차량임대료	536억	353억	183억
차량유지보수	SRT 차량 유지보수비	718억	472억	246억
공용역 운영	여객, 운전취급, 매표업무 등 역운영비 및 역시설 임대료 (SR고객비율 31% 적용)	212억	152억	60억
정보시스템	정보시스템 구축(5년 상각), 유지보수비용 등	213억	139억	74억
이윤	차량임대 외 위.수탁비용 이윤 10% (국당법)	93억	45억	48억
기회손실	SR차량 직접운용 시 기회손실	653억	-	653억
연간 위.수탁비용 계		2,425억	1,161억	1,264억

예비타당성조사 수행 총괄지침에 따른 사회적 할인율 5.5%로 임대료를 산정할 경우 임대료는 536억 원으로, 현재 한국철도공사가 약 183억 원을 덜 받고 있는 결과를 낳게 되는데, 이는 관계사에 대한 부당지원일 뿐 아니라, 임대료율을 정상 이하로 산정하여 한국철도공사가 열차를 빌려주고 받아야 할 몫을 대폭 낮춘 것이므로 회사의 재무건전성을 현저히 악화시키는 행위라 할 것입니다.

뿐만 아니라 한국철도공사가 SR로부터 받는 임대료 3.3%는 한국철도공사가 발행하는 채권의 가중평균이자율인 3.6%에 미치지 못해 한국철도공사가 철도차량을 구입하여 임대사업을 함으로써 거두는 수익이 자금조달을 위해 부담하는 이자보다 적어 한국철도공사가 고속철도차량을 구입하지 않는 것이 오히려 공사에 이익이 될 수도 있는 상황임에도 불구하고 지나치게 낮은 임대료를 책정하여 철도차량을 임대한 것은 한국철도공사에 재산상 손해를 야기하게 되므로 업무상 배임죄의 죄책을 부담한다 할 것입니다.

② 일반철도차량 임대의 경우는 1.5%의 가산금리가 더해지지 않으므로 고속철도차량에 비하여 그 손해는 더욱 큰 실정이며, 25년 동안 임대하더라도 당기순손실이 발생하게 되고, 『정부지원 철도차량 임대료 기준』에 따라 산정한 임대료를 지급받기로 하는 임대계약을 체결하게 되면 한국철도공사에 적극적 손해가 발생할 것이 자명합니다.

## 2) 피고발인 1 내지 4에 대한 업무상 배임죄 성부

### ① 업무상 배임죄에 대한 법원의 태도

대법원은 “업무상배임죄가 성립하기 위해서는 타인의 사무를 처리하는 자가 그 임무에 위배하는 행위로서 재산상 이익을 취득하거나 제3자로 하여금 이를 취득하게 하여 본인에게 손해를 가함으로써 성립하고, 이 경우 그 ‘임무에 위배하는 행위’라 함은 사무의 내용, 성질 등 구체적 상황에 비추어 법률의 규정, 계약의 내용 혹은 신의칙상 당연히 할 것으로 기대되는 행위를 하지 않거나 당연히 하지 않아야 할 것으로 기대되는 행위를 함으로써 본인과 사이의 신임관계를 저버리는 일체의 행위를 포함한다.”고 하면서(대법원 2004. 6. 24. 선고, 2004도520 판결, 대법원 1987. 4. 28. 선고 83도1568 판결, 대법원 2015. 10. 15. 선고 2015도10373 판결 등 참조),

“배임죄에 있어서 ‘재산상의 손해를 가한 때’라 함은 현실적인 손해를 가한 경우뿐만 아니라 재산상 실해 발생의 위험을 초래한 경우도 포함되고, 재산상 손해의 유무에 대한 판단은 법률적 판단에 의하지 않고 경제적 관점에서 파악하여야 한다”고 판시하고 있습니다(대법원 1995. 11. 21. 선고 94도1375 판

결 등 참조).

한편, 경영자의 경영상 판단과 관련된 업무상 배임죄의 성부에 관하여 대법원은 “배임죄에서 말하는 임무위배행위는 처리하는 사무의 내용, 성질 등 구체적 상황에 비추어 법령의 규정, 계약 내용 또는 신의성실의 원칙상 당연히 하여야 할 것으로 기대되는 행위를 하지 않거나 당연히 하지 않아야 할 것으로 기대되는 행위를 함으로써 본인과 맺은 신임관계를 저버리는 일체의 행위를 말하므로,

경영자의 경영상 판단에 관한 위와 같은 사정을 모두 고려하더라도 법령의 규정, 계약 내용 또는 신의성실의 원칙상 구체적 상황과 자신의 역할·지위에서 당연히 하여야 할 것으로 기대되는 행위를 하지 않거나 하지 않아야 할 것으로 기대되는 행위를 함으로써 재산상 이익을 취득하거나 제3자로 하여금 이를 취득하게 하고 본인에게 손해를 가하였다면 그에 관한 고의 내지 불법이득의 의사는 인정된다고 할 것”이라 판시하여 경영자의 경영상 판단에 있어서 정책적인 견지에서 기업가 정신을 위축시키지 않도록 배려하면서도 본인과 맺은 신임관계를 저버리는 행위를 규제하는 기준을 제시하고 있습니다.

특히 본 사안과 유사한 사례에서 대법원은 “회사의 이사 등이 타인에게 회사자금을 대여함에 있어 그 타인이 이미 채무변제능력을 상실하여 그를 위하여 자금을 대여할 경우 회사에 손해가 발생하리라는 점을 충분히 알면서 이에 나아갔거나, 충분한 담보를 제공받는 등 상당하고도 합리적인 채권회수조치를 취하지 아니한 채 만연히 대여해 주었다면, 그와 같은 자금대여는 타인에



게 이익을 얻게 하고 회사에 손해를 가하는 행위로서 회사에 대하여 배임행위  
가 되고, 이러한 이치는 그 타인이 자금지원 회사의 계열회사라 하여 달라지  
지 않는다.”

“경영상의 판단을 이유로 배임죄의 고의를 인정할 수 있는지는 문제된 경영상  
의 판단에 이르게 된 경위와 동기, 판단대상인 사업의 내용, 기업이 처한 경제적  
상황, 손실발생의 개연성과 이익획득의 개연성 등 여러 사정에 비추어 자기 또는  
제3자가 재산상 이익을 취득한다는 인식과 본인에게 손해를 가한다는 인식하의  
의도적 행위임이 인정되는 경우인지에 따라 개별적으로 판단하여야 한다.”

“나아가 업무상배임죄가 성립하려면 주관적 요건으로서 임무위배의 인식과  
그로 인하여 자기 또는 제3자가 이익을 취득하고 본인에게 손해를 가한다는 인  
식, 즉 배임의 고의가 있어야 하고, 이러한 인식은 미필적 인식으로도 족하다.

이익을 취득하는 제3자가 같은 계열회사이고, 계열그룹 전체의 회생을 위한  
다는 목적에서 이루어진 행위로서 그 행위의 결과가 일부 본인을 위한 측면이  
있다 하더라도 본인의 이익을 위한다는 의사는 부수적일 뿐이고 이득 또는 가  
해의 의사가 주된 것임이 판명되면 배임죄의 고의를 부정할 수 없다”(대법원  
2013. 9. 26. 선고 2013도5214 판결 참조)고 판시한 바 있습니다.

또한 대법원은 본건과 유사한 임대차계약 체결 사건에서 “학교법인의 경영을  
주도하고 업무를 총괄하며 학교자금을 보관·관리하는 업무를 취급하고 있는 학  
교법인의 이사 겸 학교법인이 설립한 고등학교의 교장이 학교재산에 관한 임대  
차계약을 체결한 경우, 업무상배임죄의 주체가 될 수 있다”고 판단하며,

“재산처분에 관한 결정권을 가진 학교법인의 이사회 결의가 있었다거나 감독청의 허가를 받아서 한 것이라고 하여 정당화할 수 없다”(대법원 2000. 3.

14. 선고 99도457 판결 참조)는 입장을 피력하였는바,

위와 같은 법원의 태도를 종합하여 볼 때, 피고발인 1 내지 4의 배임의 고의는 미필적으로 충분하고, 제3자가 재산상 이익을 취한다는 인식이 존재하여 회사에 손해가 발생하리라는 점을 충분히 알면서도 이러한 인식하에 의도적으로 배임행위에 이른 것이라면 이사회 결의나 감독청의 허가를 받아 한 것이라 하더라도 배임죄의 죄책을 부담하여야 합니다.

## ② 피고발인 1 내지 4의 업무상 배임죄 성립

한국철도공사 사장 홍순만은 2016. 12. 1. SR 대표이사 김복환과 한국철도공사 소유 KTX-산천(호남)22개 편성 중 7개 편성에 대하여는 2016. 12. 1. 부터 2021. 11. 30.까지, 나머지 15개 편성에 대해서는 2016. 12. 8. 부터 2021. 12. 7.까지 임대기간으로 하고 임대료를 34,915,289,347원(연간, 부가세 별도, 이하 약 ‘350억’ 이라 합니다), 임대보증금 19,397,382,970원으로 하는 철도차량 임대계약을 체결하였습니다(증 제5호증의 1 철도차량 임대계약서 참조).

<그림 삽입을 위한 여백>

**증 제5호증의 1 철도차량 임대계약서 참조**

**제1조(임대계약의 주요조건)**

임대인은 아래와 같은 주요조건으로 임차인과 임대계약을 체결한다.

(부가가치세 포함)

구 분	내 용
임대 목적 물	KTX-산천(호남) 22개 편성
임대 기간	2016년 12월 01일부터 2021년 11월 30일(7개 편성) 2016년 12월 08일부터 2021년 12월 07일(15개 편성)
임대료	(연간) 금 삼백팔십칠억구천사백칠십육만오천구백사십일 원 (₩38,794,765,941) (분기) 금 구십육억구천팔백육십구만천사백팔십오 원 (₩9,698,691,485)
임대보증금	금 일백구십삼억구천칠백삼십팔만이천구백칠십 원 (₩19,397,382,970)
납부일	○ 임대료 : 지정기한(매분기 월 말일 기준) 선납 * 매분기(2월, 5월, 8월, 11월) ○ 임대보증금 : 임대계약 체결일

위 350억 원 가량의 임대료는 위 3. 가. 1) 철도차량의 임대료를 산정에서 보았듯 기준에 받을 수 있었던 금액보다 17.36% 하락하는 수준의 금액으로 책정된 것으로, 당초 SR-코레일 위탁비 내용 중 22편성 내부수익률 5.5%보장 차량 임대료의 정상가액이 536억 원에 달하는 것을 기준으로 삼을 경우<sup>8)</sup> 한국철도공사가 본래 받을 수 있는 금액보다 약 183억 원 가량 덜 받고 있는 결과를 낳게 되므로 피고발인 1 내지 4가 한국철도공사에 끼친 재산상 손실은 적어도 180억 원을 상회한다 할 것이고, 이를 5년간 적용하면 한국철도공사에 적어도 900억 원에 이르는 재산상 손실을 가한 것으로 볼 수 있다 할 것입니다(증 제5호증의 1 철도차량 임대계약서 참조).

8) 2017. 10. 12.자 기사에 SR-코레일 위탁비 내용을 기준으로 하여 도출된 금액으로 위 내용은 국토교통위원회 윤관석 의원이 2017. 10.12. 국정감사를 통해 제시한 자료인 것으로 사료됩니다. 그 금액에 다소간의 차이는 존재할 수 있으나 피고발인 1 내지 4의 배임행위로 인하여 수백억의 손실이 발생한 것은 분명히 확인할 수 있습니다.

위 임대차계약의 체결에 앞서 피고발인 1 내지 4는 2016. 4. 28. 10:30에 한국철도공사 서울사옥에서 열린 제161차 이사회에서 한국철도공사와 SR간 총괄협약(안) 체결의 목적과 협약 범위(위·수탁비 산정기준, 책임의 범위, 현안사항 등)에 대하여 사전에 이사회 결의를 거친바 있으나, **이사회 결의가 있었다고 하여 피고발인 1 내지 4의 업무상 배임 행위가 정당화 되는 것은 아니므로** 오히려 위 이사회를 거쳤음에도 불구하고 현저한 손해를 감수하기로 결의한 사실만으로도 업무상 배임에 이르기에는 충분합니다(증 제6호중 이사회 회의록 참조).

게다가 2016. 12. 1.자 철도차량 임대계약 부속사항에는 “물가상승률을 반영하지 않는다”는 이례적인 조항까지 명시되어 있는바, 물가지수가 상승, 또는 하락된 경우 그에 따라 계약금액을 조정하여 계약당사자 일방의 불공평한 부담을 경감시켜 줌으로써 원활한 계약 이행을 도모하고자 하여야 함에도 불구하고 사정 변경의 원칙을 적용하지 아니한 채 **정당한 물가상승률에 대해서도 임대료를 상승하여 적용할 수 없도록 한 점 또한 한국철도공사에 현저히 불리한 계약조건으로 계약을 체결한 것이라** 할 것입니다(증 제5종의 3 임대계약 관련 이행확약서 참조).

**증 제5종의 3 임대계약 관련 이행확약서 참조**

**6. 정부지원 철도차량 임대료 기준에는 물가상승률 미반영**

2016년 12월 01일

임대인	임차인
한국철도공사	주식회사 에스알
대전광역시 동구 중앙로 240번 길	서울특별시 강남구 광평로 281
한국철도공사 사장 홍순민 (인)	주식회사 에스알 대표이사 김복환 (인)

**참고2. 철도산업 활성화를 위한 철도차량 관리방안 연구 용역보고서 참조**

구분		내용
기본가정		- 총 임대기간 : 20년 - 임대수익률 : 5.0%
현금유출항목	철도차량 구매비용	- 88,668백만원 (12편성 48량)
	취득관련 부대원가	- 철도차량 취득세 : 443백만원 - 농어촌특별세 : 310백만원 - 부가가치세 : 없음
	임대부대원가	- 최소 임대부대원가 : 연 100백만원 - 최대 임대부대원가 : 연 200백만원 - 임대부대원가는 물가상승률로 연 1.6% 반영
임대료		- 매년 물가상승률(1.6%)만큼 상승하는 것으로 가정

피고발인 1 내지 4는 철도차량 임대계약을 체결하기 전 시점인 2015. 12. 경 『정부지원 철도차량 임대료 기준』을 마련하는 과정에서 국토교통부가 제시한 의견이 한국철도공사에 막대한 손해를 야기할 것으로 판단하고, 이 같은 사정에 대하여 국세청에 특수관계에 있는 자회사에 철도차량을 임대함에 있어 “시가보다 낮은 금액으로 임대료를 지급받는 경우 문제가 발생할 수 있는지” 여부에 대해 질의한 바 있고,<sup>9)</sup> 국세청에서는 경제적 합리성을 결여한 경우 부당행위계산의 부인 규정<sup>10)</sup>이 적용될 수 있다는 회신을 하기도 하였는바,

9) 『정부지원 철도차량 임대료 기준』안(2015. 8. 17.자)에서는 철도차량 임대료를 산정함에 있어 임대목적물가액에 국가가 지원(보조, 출자, 출연 등)한 가액은 제외한다고 정하여 철도공사의 투입금액만 임대료 산출의 기준이 되는 임대목적물 가액으로 삼겠다고 한 바 있습니다. 이는 결국 정부지원액 50%에 대해서는 철도차량 임대료를 전혀 부담하도록 하지 않겠다는 뜻으로 국가지원금을 민간에 무상 지원하는 상황이 적절치 않다고 판단하고 임대목적물 전체에 대하여 임대목적물 가액을 산정하되, 가산이율을 달리 적용하는 방식으로 『정부지원 철도차량 임대료 기준』을 수정하였습니다. 그러나 수정된 임대료 기준 또한 시가보다 현저히 낮은 임대료율을 산정하고 있어 한국철도공사에 막대한 재산상 손실을 주었습니다.

10) 제52조 (부당행위계산의 부인) ① 납세지 관할 세무서장 또는 관할지방국세청장은 내국 납세인의 행위 또는 소득금액의 계산이 대통령령으로 정하는 특수관계인(이하 "특수관계인"이라 한다)과의 거래로 인하여 그 법인의 소득에 대한 조세의 부담을 부당하게 감소시킨 것으로 인정되는 경우에는 그 법인의 행위 또는 소득금액의 계산(이하 "부당행위계산"이라 한다)에 관계없이 그 법인의 각 사업연도의 소득금액을 계산할 수 있다. <개정 2011.12.31>

한국철도공사의 피고발인 1 내지 4는 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준을 적용하여 철도 임대계약을 체결하는 경우 저가임대로 인하여 문제가 발생할 수 있음을 알면서도 이를 묵인하고 손실을 가져온 것입니다(중 제7호중 국세청 질의회신 참조).

중 제7호중 국세청 질의회신 (서면-2015-법령해석법인-1896, 2015.12.10.자) 참조



**국세법령정보시스템**  
National Tax Law Information System

[ 세 목 ]

법인

[ 문서번호 ]

서면-2015-법령해석법  
인-1896

[ 생산일자 ]

2015.12.10

[ 제 목 ]

정부의 기준안에 따라 특수관계 법인에 저가 임대시 부당행위계산 부인 해당 여부

[ 요 지 ]

특수관계 있는 자회사에 철도차량을 임대시 정부의 지시에 의하여 시가보다 낮은 가격으로 임대료를 지급받는 경우 부당행위계산의 부인 규정이 적용되지 않는 것이나, 정부의 지시에 의한 것이 아닌 때에는 부당행위계산의 부인 규정이 적용되는 것임

[ 회 신 ]

○○○○공사가 특수관계 있는 자회사에 철도차량을 임대하면서 정부의 지시에 의하여 「법인세법 시행령」 제89조에 따른 시가보다 낮은 가격으로 임대료를 지급받는 경우에는 같은 법 제52조의 부당행위계산의 부인 규정이 적용되지 않는 것이나, 정부의 지시에 의한 것이 아니고 경제적 합리성을 결여한 경우로서 조세의 부담을 부당히 감소시킨 것으로 인정되는 때에는 부당행위계산의 부인 규정이 적용되는 것임

귀 질의의 '철도차량 임대료 산정 기준(안)'이 정부의 지시에 해당하는지 또는 시가보다 저가로 임대료를 지급받는 경우가 경제적 합리성을 결여한 것인지 여부는 사실판단할 사항임

[ 관련법령 ] 법인세법 제52조【부당행위계산의 부인】

- ② 1항을 적용할 때에는 건전한 사회 통념 및 상거래 관행과 특수관계인이 아닌 자 간의 정상적인 거래에서 적용되거나 적용될 것으로 판단되는 가격(요율·이자율·임대료 및 교환 비율과 그 밖에 이에 준하는 것을 포함하며, 이하 이 조에서 "시가"라 한다)을 기준으로 한다. <개정 2011.12.31>
- ③ 내국법인은 대통령령으로 정하는 바에 따라 각 사업연도에 특수관계인과 거래한 내용이 적힌 명세서를 납세지 관할 세무서장에게 제출하여야 한다. <개정 2011.12.31>
- ④ 제1항부터 제3항까지의 규정을 적용할 때 부당행위계산의 유형 및 시가의 산정(算定) 등에 관하여 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

1. 질의내용

- 질의공사가 ▽▽▽부의 ‘철도차량 임대료 산정 기준(안)’에 따라 임대자산가액에서 정부출자가액을 차감하여 임대자산가액을 평가하고 임대료를 산출하여 자회사에 임대하는 경우 부당행위계산의 부인 대상에 해당하는지 여부

2. 사실관계

- (주)□□□(자본구조: 공사지분 \*\*%, 민간지분 \*\*)은 △△△공사(이하 “질의공사”)의 자회사이며 ○○차량 \*\*편성을 공사로부터 임대하여 201\*년부터 영업을 시작하기로 계획되어 있음
  - 본건 차량 구입자금은 정부지원금 \*\*%와 철도시설 공단채권 \*\*%로 구성되어 있으며 향후 질의공사로 현물출자될 예정임
- 질의공사는 사규인 자산관리규정에 따라 임대자산 가액을 평가하고 임대료를 산출하여 임대하도록 되어 있으나
  - ▽▽▽부는 201\*.\*.\*\*, 별도의 철도차량 임대료 산정기준(안)을 마련하여 공사에 의견조회를 요청하였고
  - **본건 기준안은 임대자산 가액을 산정할 때 정부지원금을 차감하도록 규정하고 있음**
  - 이에 대해 질의공사는 201\*.\*.\*. 법인세법에 위반될 수 있다는 의견회신을 하였음

결국 피고발인 1 내지 4는 ① 본건 철도차량 임대료율이 시가보다 현저히 낮은 금액으로 산정되었다는 점, ② 시가보다 낮은 금액으로 임대료가 산정되는 경우 민·형사상 문제가 발생할 수 있다는 점, ③ 본 계약 체결로 인하여 한국철도공사에는 손해가, SR에는 이익이 생기게 된다는 점 ④ 한국철도공사에 재산상 손해가 발생할 것이 예상됨에 있어 그 예측이 빗나간 결과라고 보기 어려운 점 등에 대하여 계약 체결 이전에 이미 충분히 인지하고 있었음에도 불구하고, 손해 발생이 예상되는 계약 체결을 강행하였다고 볼 수 있습니다.

대법원은 “회사의 업무를 담당하는 이사들은 당해 거래에 있어서 회사의 최대이익을 위하여 거래가액을 결정하여야 할 선관주의의무가 있다” 고 판시하고 있으므로(대법원 2005. 10. 28. 선고 2003다69638판결 참조) 피고발인 1 내지 4

는 본 건 철도차량을 SR에 대여함에 있어 한국철도공사에게 최대한 이익이 되도록 임대료를 결정해야 할 선관주의 의무<sup>11)</sup> 또한 부담하고 있음에도 불구하고

『정부지원 철도차량 임대료 기준』에 따라 철도차량을 임대할 경우 한국철도공사에 막대한 금전적 손해가 발생하리라는 점을 충분히 알면서도 그 위험성을 충분히 검토하지 않거나 그 손해에 따른 합리적인 대안을 강구하지 아니한 채 만연히 임대하여 한국철도공사에 연간 최소 180억 원(본 건 철도계약은 5년간 유지되므로 900억 원 상당) 이상의 손해를 가하였습니다.

피고발인 1 내지 4는 위 임대료율이 이유 없이 시세보다 낮게 책정되어 회사에 손해를 가하는 방식으로 법률의 규정, 계약의 내용 혹은 신의칙상 당연히 할 것으로 기대되는 행위를 하지 않거나 당연히 하지 않아야 할 것으로 기대되는 행위를 함으로써 본인과 사이의 신임관계를 저버리는 일체의 행위를 하였다 할 것이고, 본건 철도차량 임대료 인하여 SR이 재산상 이익을 취득한다는 인식과 한국철도공사에 손해가 발생한다는 인식이 명확히 존재하므로 배임의 고의도 넉넉히 확인되므로 피고발인 1 내지 4에게 업무상 배임죄가 인정된다 할 것입니다.

---

11) **운영에 관한 법률 제35조(이사와 감사의 책임 등)** 상법」 제382조의3(이사의 충실 의무), 제382조의4(이사의 비밀유지의무), 제399조(회사에 대한 책임), 제400조(회사에 대한 책임의 면제) 및 제401조(제3자에 대한 책임)의 규정은 공기업·준정부기관의 이사에 관하여 각각 이를 준용하고, 「상법」 제414조(감사의 책임) 및 제415조(준용규정)의 규정 중 회사에 대한 책임의 면제에 관한 사항은 공기업·준정부기관의 감사(감사위원회의 감사위원을 포함한다. 이하 이 조에서 같다)에 관하여 이를 준용한다.



## 나. 피고발인 5 내지 8 국토교통부의 배임교사의 점에 관하여

### 1) 철도차량 임대료율 산정에 있어 국토교통부의 개입에 대하여

국토교통부는 『정부지원 철도차량 임대료 기준』을 한국철도공사의 동의 없이 임의로 정하여 자신들이 정한 기준에 따라 SR에 철도차량을 임대하라고 강요하였는바, **국토교통부에 본건 철도차량 임대료 기준을 설정할 수 있는 권한이 있는지 여부에 대해 먼저 검토하여야 할 것입니다.**

『정부지원 철도차량 임대료 기준』은 한국철도공사가 소유한 철도차량 중 정부지원 철도차량을 다른 철도사업자에게 임대하는 경우 적용하게 되는 기준으로, 철도산업기본법 및 동법 시행령<sup>12)</sup>에는 “철도 시설”에 관한 계약을 체결함에 있어서는 미리 국토교통부 장관의 승인을 받아야 한다고

12) **제3조(정의)** 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음 각 호와 같다.

1. “철도”라 함은 여객 또는 화물을 운송하는 데 필요한 철도시설과 철도차량 및 이와 관련된 운영·지원체계가 유기적으로 구성된 운송체계를 말한다.
2. “철도시설”이라 함은 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 시설(부지를 포함한다)을 말한다.
  - 가. 철도의 선로(선로에 부대되는 시설을 포함한다), 역시설(물류시설·환승시설 및 편의시설 등을 포함한다) 및 철도운행을 위한 건축물·건축설비
  - 나. 선로 및 철도차량을 보수·정비하기 위한 선로보수기지, 차량정비기지 및 차량유치시설
  - 다. 철도의 전철전력설비, 정보통신설비, 신호 및 열차제어설비
  - 라. 철도노선간 또는 다른 교통수단과의 연계운영에 필요한 시설
  - 마. 철도기술의 개발·시험 및 연구를 위한 시설
  - 바. 철도경영연수 및 철도전문인력의 교육훈련을 위한 시설
  - 사. 그 밖에 철도의 건설·유지보수 및 운영을 위한 시설로서 대통령령으로 정하는 시설

**철도산업발전기본법 시행령 제37조(선로등사용계약 체결의 절차)** ④ 철도시설관리자는 사용신청자와 선로등사용계약을 체결하고자 하는 경우에는 미리 국토교통부장관의 승인을 받아야 한다. 선로등사용계약의 내용을 변경하는 경우에도 또한 같다.

규정하고 있으면서도 철도시설에 해당하지 않는 “철도 차량”에 대하여는 별도의 정함이 없고, 오히려 한국철도공사법 제9조 제3호<sup>13)</sup>에 철도 차량에 대하여 명시적인 규정이 존재하므로 한국철도공사가 철도차량 임대사업에 대해 자율적인 권한을 가진다 할 것입니다.

이와 같이 정부지원 철도차량에 대하여 국토교통부가 임대료 산정 등의 기준에 개입할 수 있는 권한이 없음에도 불구하고 한국철도공사가 자율적으로 체결하여야 할 철도계약에 대하여 공문 형식으로 기 작성된 『정부지원 철도차량 임대료 기준』을 전달하며 철도차량 임대계약 시 반영하도록 지시하였는바, 이러한 피고발인 5 내지 8의 행위가 업무상 배임죄의 교사범의 죄책을 부담하는지 살피어야 할 것입니다.

중 제4호중 2016. 4. 5.자 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 참조
<p><b>제1조(목적)</b> 이 기준은 한국철도공사가 소유한 철도차량 중 정부지원 철도차량을 다른 철도사업자에게 임대하는 경우 적용하게 되는 임대료 등에 대해 필요한 사항을 정하여 철도이용자의 편의를 도모하고, 공정한 경쟁여건을 조성함을 목적으로 한다.</p>
<p><b>제2조(정의)</b> 이 기준에서 사용하는 용어의 뜻은 다음 각 호와 같다. 다만, 「철도산업발전기본법」, 「철도사업법」 등 철도관련 법령에 정의된 용어는 관련 법령의 정의를 따른다.</p>
<p>2. “정부지원 철도차량”이란 「철도산업발전기본법」 제8조에 따라 국가로부터 경상보조, 출자 또는 출연을 받아 철도공사가 소유(철도공사가 발주하여 제작 중인 차량을 포함한다, 이하 “철도차량”이라 한다)한 철도차량을 말한다.</p>

13) 제9조(사업) ① 다음 각 호의 사업을 한다. <개정 2018. 3. 13.>

1. 철도여객사업, 화물운송사업, 철도와 다른 교통수단의 연계운송사업
2. 철도 장비와 철도용품의 제작·판매·정비 및 임대사업
3. 철도 차량의 정비 및 임대사업

## 2) 피고발인 5 내지 8에 대한 업무상 배임 교사범의 성부

### ① 업무상 배임 교사에 대한 법원의 태도

교사범이란 타인을 교사하여 범죄 실행의 결의를 생기게 하고 이 결의에 의하여 범죄를 실행하게 하는 자를 말하며, 교사범이 성립하기 위해서는 교사자의 교사행위와 정범의 실행행위가 있어야 할 것입니다(대법원 2000. 2. 25. 선고 99도1252 판결 참조).

대법원은 “업무상배임죄에 있어서 타인의 사무를 처리하는 자라 함은 고유의 권한으로서 그 처리를 하는 자에 한하지 않고, 직접 업무를 담당하고 있는 자가 아니더라도 그 업무 담당자의 상급기관으로서 실행행위자의 행위가 피해자인 본인에 대한 배임행위에 해당한다는 것을 알면서도 실행행위자의 배임행위를 교사하거나 또는 배임행위의 전 과정에 관여하는 등으로 배임행위에 적극 가담한 경우에는 배임죄의 주체”(대법원 2004. 7. 9. 선고 2004도810 판결 참조)가 된다고 판단하고 있고,

“업무상배임죄에 있어서 타인의 사무를 처리하는 자란 고유의 권한으로서 그 처리를 하는 자에 한하지 않고 그 자의 보조기관으로서 직접 또는 간접으로 그 처리에 관한 사무를 담당하는 자도 포함한다”는 것이 대법원의 입장입니다(대법원 1999. 7. 23. 선고 99도1911 판결 참조).

배임죄는 본인에게 손해를 가한 때에 기수가 되는 것이므로 “본인에게 손해가 발생하기 이전에 업무상 배임행위로 취득할 유류를 그 배임행위자로부터 미리 이를 매수하기로 합의 내지 응탁한 피고인들의 행위는 배임으로 취득



한 장물을 취득한 행위에 지나지 않는 것이 아니라 **모두 배임행위 자체의 공동정범**이 되고”(대법원 1987. 4. 28. 선고 83도1568 판결 참조).

“**실행행위자의 행위가 피해자 본인에 대한 배임행위에 해당한다는 점을 인식한 상태에서 배임의 의도가 전혀 없었던 실행행위자에게 배임행위를 교사하거나 또는 배임행위의 전 과정에 관여하는 등으로 배임행위에 적극 가담한 경우에 한하여 배임의 실행행위자에 대한 공동정범으로 인정**”(대법원 2009. 9. 10. 선고 2009도5630 판결, 대법원 2011. 10. 27. 선고 2010도7624 판결 참조)된다 할 것입니다.

## ② 피고발인 5 내지 8의 업무상 배임 교사 성립

국토교통부는 **한국철도공사의 상급 기관**으로서 본건 철도계약을 직접 담당하고 있는 자가 아님에도 아래와 같이 수차례 공문을 보내 한국철도공사가 국토교통부가 설정한 기준을 반영토록 지시 또는 요구하였습니다.

### 증 제8호중의 1 2015. 6. 24.자 국토교통부 공문 참조

	<b>국 토 교 통 부</b>	
수신 수신자 참조 (경유)		
제목 <b>철도차량 임대료 산정 기준(안)에 대한 의견 조회</b>		
<p>1. 개통되는 철도노선에 신규 운영자가 철도를 운영하는 경우, 적기에 차량을 도입, 운영하도록 하기 위해 「철도차량 중장기 운영계획」(‘14.9월)에 따라 철도공사에서 차량을 도입한 후 운영자에 임대하는 것으로 결정되었습니다.</p> <p>2. 신규로 도입되는 철도차량에 대하여 철도운영자의 운영 비용 부담 완화를 통한 철도이용 활성화를 위해 차량 도입 비용의 50%를 정부에서 지원 중으로, 차량에 <b>대한 국고지원 취지가 철도공사가 차량을 임대하는 경우에도 반영될 수 있도록 불임과 같이 「철도차량 임대료 산정 지침(안)을 마련하고, 귀 기관의 의견을 조회하오니, 2015.7.6.(월)까지 의견을 제출해 주시기 바랍니다.</b></p>		
불임 <b>1. 철도차량 임대료 산정 지침(안) 1부</b> 2. 의견제출 양식 1부, 끝.		

증 제8호증의 2 2015. 6. 24.자 철도차량 임대료 산정 지침(안)



제6조(임대목적물가액) 철도공사는 임대목적물의 가액을 산정함에 있어 철도차량의 발주, 공정관리 등에 직접 소요된 철도공사의 취득비용(인건비, 경비, 취득세 등 제세)과 법령이나 정책의 변화에 따른 차량의 개조·개량에 소요된 비용은 포함하되, 국가가 지원(보조, 출자, 출연 등)한 가액은 제외한다.

제8조(임대료율) 철도차량의 임대료율은 재권 이자율(철도공사 재권의 가중 평균 이자율)에 임대차량의 특성을 반영한 연 2~5%의 가산 이율을 더하여 정한다. 다만, 이 기준 시행 이후 각각의 다른 운영자 별로 최초 임대 계약 시에 적용하는 가산이율은 일반철도노선을 운행하는 철도차량의 경우 3%, 고속철도노선을 운행하는 철도차량의 경우 4%로 한다.

증 제8호증의 1 2015. 6. 24.자 국토교통부 공문에 따르면, “신규 도입 철도차량에 50%를 정부에서 지원하고 있으므로 국고 지원 취지가 철도공사 차량 임대과정에 반영될 수 있도록 하여야 한다”는 이유를 들면서 SR의 경쟁사인 철도공사에게 한국철도공사 소유차량 임대 계약에 가입하고 있는바, 이는 철도 시설 임대 계약에 정당한 권한이 있는 한국철도공사의 계약자유의 원칙을 침해한 것일 뿐 아니라, 사실상 국토교통부가 강제적으로 한국철도공사가 계약내용을 결정하는데 적극적으로 개입한 것으로 봄이 마땅합니다.

국토교통부가 본건 계약에 어떠한 법적 권한도 가지고 있지 않음에도 한국철도공사에 철도차량 임대료 산정의 구체적인 내역까지 제시하고 있는 점은 상식적으로 납득하기 어려운바, 이는 매우 적극적인 방식의 배임 교사 행위라 할 것입니다.

국토교통부가 2015. 6. 24.자 공문에 첨부한 증 제8호증의 2 철도차량 임대료 산정 지침(안) 지침 제6조에서는 임대목적물 가액을 정함에 있어 국가가 지원(보조, 출자, 출연 등)한 가액은 제외하기로 정하여 사실상 국가 지원 부분에 대해서 사실상 어떠한 임대료도 받지 않겠다는 의지를 적극적으로 표명하였는바, 국토교통부는 이 같은 임대료율이 한국철도공사에 손해를 가할 것임을 예측하였다 할 것이므로 피고발인 5 내지 8의 배임 교사의 혐의는 더욱 짙다 할 것입니다(증 제8호증의 2 철도차량 임대료 산정 지침(안) 참조).

증 제9호증 2016. 4. 5.자 국토교통부 공문 참조	
 <b>국토교통부</b>	
수신자	한국철도공사 사장
(경유)	
제목	<b>정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 통보</b>
<p>1. 지난 '14.9월 제30차 철도산업위원회는 '철도차량 증장기 운영계획'에 따라 신규?개량노선의 차량도입을 귀 공사에서 담당하고 임대를 전담하는 것으로 심의?확정하였습니다.</p> <p>2. 이에 따라, 철도이용자의 편의를 도모하고 공정한 경쟁여건을 조성하기 위하여 귀 공사를 비롯한 철도사업자 및 철도시설관리자와의 협의, 법률?회계 전문가 자문 등을 거쳐 불임과 같이 ?정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준?을 마련하고 통보하오니, 귀 공사와 다른 철도사업자 간 철도차량 임대계약 체결 시 불임 기준을 준수하여 주시기 바랍니다.</p> <p>붙임 : 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 1부. 끝.</p>	
<b>제6조(임대목적물가액)</b>	철도공사는 <b>철도차량의 자산가액</b> 차량구매계약 단가 기준)을 <b>임대목적물가액</b> 으로 하되, 법령이나 정책의 변화에 따른 차량의 개조·개량에 소요된 비용을 포함할 수 있다.
<b>제8조(임대료율)</b>	<b>철도차량의 임대료율은 철도공사 채권의 가중 평균 이자율의 50%로</b> 정한다. 다만, 고속철도노선을 운행하는 철도차량의 경우 1.5%의 가산이자율을 더하여 정한다.

국토교통부는 국가지원금을 SR에 무상으로 지원하면 논란이 거세질 것을 우려하여 2015. 6. 24.자 임대료 산정 지침(안)에서 임대목적물 가액에 국가 지원 가액을 임대목적물 가액에서 배제하려던 조항을 철도차량 자산 가액 전부로 변경한 뒤 임대료율을 낮추는 방식으로 철도차량 임대료 등에 관한 기준을 새로이 설정하고, 한국철도공사에 재차 “통보” 방식으로 공문을 보내며 철도차량 임대료 산정에 적극 관여하였습니다(증 제9호증 2016. 4. 5.자 국토교통부 공문, 증 제4호증 2016. 4. 5.자 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 각 참조).

피고발인 5 내지 8은 피고발인 1 내지 4가 국토교통부의 의견에 따라 한국철도공사에 손해가 예견되어 있음을 알면서도 국토교통부가 정한 임대료율로 한국철도공사 소유 철도차량의 임대를 강행하는 판단을 행하도록 교사하여 한국철도공사에 재산상 손실을 발생시켰으므로

피교사자인 피고발인 5 내지 8의 교사에 의하여 피고발인 1 내지 4가 ① 범죄 실행의 결의를 하고, 국토교통부가 지시한 내용에 따라 ② 계약을 이행하여(실행에 착수 및 실행행위) ③ 한국철도공사에 실제 금전적 손해가 발생하였으므로 피고발인 5 내지 8은 배임행위를 교사하거나 배임행위의 전 과정에 관여하는 등으로 배임행위에 적극 가담하여 업무상배임죄의 공동정범이 되고 적어도 업무상배임죄의 교사범의 죄책을 부담한다 할 것입니다.


한국철도공사는 국토교통부의 공문을 받은 다음날, 국토교통부가 위와 같은 기준을 “통보” 하였다고 관련 내용을 업무에 참고하도록 한국철도

공사 내 관련자들에게 회람하고, 2016. 4. 28. 위 내용으로 이사회 결의를 거친 뒤, 같은 해 12월 국토교통부가 산정한 기준으로 철도차량 임대 계약을 체결하여 한국철도공사에 경제적 손해를 가하였습니다(증 제10호증 2016. 4. 6.자 한국철도공사 공문, 증 제5호증의 1 내지 3 각 참조).

국토교통부는 한국철도공사의 상급 기관임에도 불구하고 자신들이 관철하고자 하는 의견을 미리 작성하여 한국철도공사에 제시하는 방식으로 임대료를 책정의 가이드라인을 마련한 뒤 한국철도공사가 이를 거부하기 어려운 상황으로 몰아갔는바, 배임의 의사가 없었던 피고발인 1 내지 4에게 배임의 결의를 하게 하여 SR에 터무니없게 낮은 금액으로 열차를 임대하도록 공동하여 업무상 배임의 죄를 행하거나 교사한 것입니다. 이에 따라 손해가 예상됨에도 한국철도공사는 SR과 철도계약을 체결하여 한국철도공사의 적자 규모가 크게 늘어나게 되었으며 이는 피할 수 없는 결과라 할 것입니다.

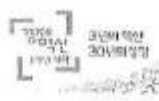
증 제10호증 2016. 4. 6.자 한국철도공사 공문 참조

국민행복 KORAIL



## 한국철도공사

'안전한 여행! 코레일의 약속입니다.'



수신자    수신자참조  
(경유)

제목    **정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 알림**

1. 국토교통부 철도운영과-852(2016.04.05.)호 관련입니다.

2. 위 호로 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준이 통보되어 알려드리니, 업무에 참고하시기 바랍니다.

붙임 1. 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 통보 공문사본 1부,  
2. 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 1부, 끝.



한국철도공사는 철도계약 이후 현재까지 재무 건전성이 악화되면서 개선될 여지가 없는 상황이 지속되고 있는 실정인바, 이미 입은 손실 뿐 아니라 향후에도 코레일 운영 노선의 축소 및 폐지로 이어져 경영상 손해가 더욱 극심하게 발생할 것으로 예상되며 고속열차 수익으로 일반열차의 적자를 보전하는 교차보조에도 악영향을 주는 등 철도 공공성을 악화할 우려가 커 수치로 보는 손해보다 실제의 손해는 더욱 크다 할 것입니다.

#### 4. 결론

가. 피고발인 1 내지 4의 경우 본건 철도차량 임대료율 산정이 한국철도공사에 이미 막대한 손해를 예견하고 있었음에도 불구하고 신의성실의 원칙상 당연히 하지 않아야 할 것으로 기대되는 행위를 함으로써 한국철도공사와 맺은 신임관계를 저버리는 행위, 즉 배임행위를 행하였습니다.

본 건 철도차량 임대기준은 불평등하고 불리한 형태의 임대차계약을 한국철도공사가 하여야 할 어떤 합리적인 이유도 찾아볼 수 없는바, 손실발생의 개연성은 너무나도 명백했고, 이익획득의 개연성은 사실상 전무하였음을 피고발인 1 내지 4는 내부 지적과 국세청의 회신, 외부 법률자문사들의 경고 등을 통하여 이미 너무나도 잘 알고 있었으며, 피고발인 1 내지 4가 임대료율을 정한 경영상의 판단에 이르게 된 경위와 동기에 한국철도공사를 위한다는 인식은 찾아볼 수 없었습니다.

나. 피고발인 5 내지 8의 경우 또한 철도차량 임대사업에 관하여 권한 없

는 자임에도 불구하고 KTX 차량을 SR에 임대할 경우 철도공사 매출감소 등 철도공공성이 악화된다는 사정을 잘 알면서, 한국철도공사의 상위기관이라는 위치를 무기로 삼아 피고발인 1 내지 4에게 업무상 배임의 죄를 행하도록 적극적으로 교사하였는바, 피고발인 5 내지 8에게 업무상 배임죄의 공동정범에 죄책을 부담하고, 최소한 교사범이 성립될 수 있다 할 것입니다.

이상에서 본 바와 같이 피고발인 1 내지 4는 한국철도공사에 약 900억 원 가량의 손해를 가하였는바, 이는 특정경제범죄가중처벌등에 관한 법률상 업무상 배임죄에 해당한다고 할 것이고, 피고발인 5 내지 8의 경우 피고발인 1 내지 4가 업무상 배임행위를 하는데 적극 가담한 사실이 존재하므로 공동정범 혹은 교사범의 죄책을 부담하므로 위 피고발인들을 철저히 수사하시어 엄히 처벌하여 주시기 바랍니다.

## 입 증 서 류

- |              |                                     |
|--------------|-------------------------------------|
| 1. 증 제1호증    | 철도차량 임대 현황 (2020. 5. 기준)            |
| 1. 증 제2호증    | 한국철도공사법                             |
| 1. 증 제3호증    | 한국철도공사 자산관리규정                       |
| 1. 증 제4호증    | 2016. 4. 5.자 정부지원 철도차량 임대료 등에 관한 기준 |
| 1. 증 제5호증의 1 | 철도차량 임대계약서                          |
| 1. 증 제5호증의 2 | 철도차량 임대계약 부속사항                      |
| 1. 증 제5호증의 3 | 임대계약 관련 이행확약서                       |
| 1. 증 제6호증    | 이사회 회의록                             |
| 1. 증 제7호증    | 국세청 질의회신                            |

- 1. 증 제8호증의 1    2015. 6. 24.자 국토교통부 공문
- 1. 증 제8호증의 2    2015. 6. 24.자 철도차량 임대료 산정 지침(안)
- 1. 증 제9호증        2016. 4. 5.자 국토교통부 공문
- 1. 증 제10호증       2016. 4. 6.자 한국철도공사 공문

## 참 고 자 료

- 참고자료 1. 경향비즈 2017. 7. 5.자 “코레일·SR, 고속철 임대 불공정 계약” 기사
- 참고자료 2. 철도산업 활성화를 위한 철도차량 관리방안 연구 용역보고서(2015)
- 참고자료 3. 비즈니스플러스 2017. 10. 12.자 “철도경쟁 밀어붙인 국토부 감사 필요” 기사
- 참고자료 4. 예비타당성조사 수행 총괄지침

## 첨 부 서 류

- 1. 위임장
- 1. 위 입증방법

2021. 6. .

고발인 경제정의실천시민연합

전국철도노동조합

위 고발인의 대리인 **법무법인 민본**

변호사 신 장 식

이 지 형

이 경 은

나 미 라

서울중앙지방법검찰청    귀중