

# 「철도운임 산정기준」 제정

## 1. 제정이유

「철도사업법」 제9조 등 관련 법령\*에 따라 철도운임 산정을 위한 「철도운임 산정기준」(훈령)의 유효기간 만료('23.6)로 제정 필요

\* 철도사업법 제9조, 물가안정에 관한 법률 시행령 제6조제5항, 공공요금 산정기준(기재부 훈령)

## 2. 주요내용

가. 공공요금 산정의 투명성을 제고하고 원가검증 체계를 강화하기 위한 공공요금 산정기준(기재부 훈령)에 부합하도록 제정

※ 철도운임 산정기준(국토교통부 훈령 제2020-1295호)과 내용 동일

나. 유효기간이 아닌 재검토기한으로 설정

\* 동 훈령은 「철도사업법」 제9조, 「물가안정에 관한 법률 시행령」 제6조제5항, 「공공요금 산정기준」(기재부 훈령) 근거에 따라 발령된 것으로, 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」 제7조제1항에 따라 재검토기한으로 설정

## 3. 참고사항

가. 관계법령 : 해당사항 없음 또는 직접 작성 또는 별첨

나. 예산조치 : 별도조치 필요 없음

다. 합 의 : 생 략

라. 기 타 : 제정안 별첨

## 철도운임 산정기준

### 제1장 총 칙

**제1조(목적)** 이 기준은 「철도사업법」 제9조, 「물가안정에 관한 법률 시행령」 제6조제5항 및 「공공요금 산정기준」(기획재정부훈령)에 따라 국토교통부장관이 「한국철도공사법」에 따라 설립된 한국철도공사 및 「공공기관의 운영에 관한 법률」에 따른 공공기관으로서 「철도사업법」 제5조에서 정한 철도사업면허를 받은 철도사업자가 제공하는 철도 운송서비스에 관하여 철도운송서비스 이용자의 공정한 이익과 철도사업의 건전한 발전을 도모하기 위해 적정한 철도운임·요금을 산정할 때에 객관적이고 일관성 있는 기준을 제공하는데 그 목적이 있다.

**제2조(운임산정 기본원칙)** ① 철도운임·요금(이하 “철도운임”이라 한다)은 철도운송서비스를 제공하는데 소요된 취득원가 기준에 의한 총괄원가를 보상하는 수준에서 결정되어야 한다.

② 총괄원가는 철도사업자의 성실하고 능률적인 경영 하에 철도운송서비스를 공급하는데 소요되는 적정원가에다 철도운송서비스에 공여하고 있는 진실하고 유효한 자산에 대한 적정 투자보수를 가산한 금액으로 한다.

**제3조(운임산정기간)** ① 철도운임의 산정은 원칙적으로 1회계년도를 대상으로 하되, 운임의 안정성, 기간적 부담의 공평성, 원가의 타당성, 경영 책임, 물가변동 및 제반 경제상황 등을 감안하여 신축적으로 운영할 수 있다.

② 철도운임 산정 당시 예측할 수 없었던 불가피한 경제적 또는 경제적 사유의 발생으로 총괄원가의 현저한 증감이 있을 경우에는 국토교통부장관은 해당 증감요인만을 반영하여 새로이 철도운임의 상한을 지정할 수 있다.

**제4조(기초회계자료)** ① 철도운임은 발생주의 및 취득원가주의에 따라 계리된 철도운송서비스의 예산서를 기준으로 산정하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 예산서를 기준으로 하는 것이 어려운 경우 결산서를 기준으로 할 수 있으며, 적정원가 및 적정투자보수 산정시 해당 결산서의 범위 내에서 산정한다.

② 제1항의 회계자료는 「공공기관의 운영에 관한 법률」 및 「공기업·준정부기관 회계사무규칙」에 따른 회계기준과 본 기준에서 정하는 회계 분리운영기준에 따라 작성한다.

③ 철도사업자는 제2항의 회계자료 작성방법에 따라 요금산정목적의 재무상태표와 손익계산서(이하 “재무제표”라 한다)를 작성하여 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

④ 국토교통부장관은 해당 철도운임에 비효율적인 비용이 반영되지 않도록 투자계획, 운영비용 및 특수관계자와의 거래 등 기초자료에 대한 검토를 수행하여야 한다.

## 제2장 서비스 분류

**제5조(분류 범위)** 철도사업자가 제공하는 서비스는 규제서비스와 비규제 서비스로 구분한다. 다만, 서비스 특성 등을 고려하여 서비스를 구분하는 것이 합당하지 않은 경우에는 국토교통부 장관과 협의하여 구분하지 않을 수 있다.

**제6조(규제서비스)** ① 제5조의 규제서비스는 다음 각 호의 요건을 고려하여 정한다.

1. 「철도사업법」에 따라 철도사업자가 제공하는 공공여객서비스
2. 유효경쟁시장이 존재하지 않는 서비스

② 제1항제2호의 유효경쟁시장의 존재 여부는 해당 서비스가 속한 시장의 진입장벽, 해당 서비스와 다른 서비스 간의 외부효과, 해당 서비스에 대한 시장 지배력 등의 요건을 종합적으로 고려하여 결정한다.

③ 제2항에 따라 시장의 진입장벽 고려 시 공급측면에서의 규모의 경제, 자본비용, 기업규모와 무관한 기존 기업의 이점, 정부의 규제 정책 등을 고려해야 하며, 해당 서비스와 다른 서비스 간의 외부효과 고려 시 다른 교통수단과의 대체재 관계의 존재 여부에 대해서 고려한다.

**제7조(분류 절차)** ① 철도사업자는 서비스의 분류를 위하여 서비스의 분류내역과 그 근거가 포함된 서비스분류요청서를 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

② 국토교통부장관은 철도사업자가 제출한 서비스분류요청서에 대하여 승인 여부를 결정하여야 한다.

## 제3장 총괄원가

### 제1절 적정원가

**제8조(적정원가)** ① 적정원가는 철도사업자의 규제서비스 제공과 직접적 연관이 있는 운송원가에 일반관리비 등을 합산한 영업비용에 규제서비스 제공과 관련하여 발생한 법인세비용 및 제2항에 따른 영업외비용을 가산하고 제3항에 따른 영업외수익과 「철도산업발전기본법」 제33조에 따른 공익서비스비용에 대한 보상금을 차감한 금액으로 한다.

② 제1항에 따라 영업외비용에는 자본조달과 관련한 이자비용, 외환관련 손실, 유가증권 및 투자자산 관련 손실은 제외하며, 자산관련 영업외비용을 산입한다.

③ 제1항에 따라 영업외수익에는 자본조달과 관련한 이자수익, 외환관련 수익, 유가증권 및 투자자산 관련 이익은 제외하며, 자산관련 영업외수익을 산입한다.

④ 철도운임산정기간 동안의 규제서비스 공급에 소요된 원가를 기초로 산정하기 때문에 비규제서비스 공급과 관련된 원가는 적정원가에 포함하지 않는다.

**제9조(적정원가 주요 구성항목)** ① 적정원가는 규제서비스 제공과 직접적 연관이 있는 비용을 기준으로 산정한다.

② 인건비는 예산 편성상 인건비로 처리되는 제비용을 합한 금액으로 한다.

③ 동력비는 열차운행에 소요되는 동력 유류대, 동력전철전기료 등의 합

계액으로 한다.

④ 수선유지비는 규제서비스와 관련된 정상적인 수익적 지출만을 계상하되 과거의 실적, 사업계획 및 물가변동요인을 감안하여 적정하게 산정한 금액으로 한다.

⑤ 감가상각비는 해당 회계년도에 계상된 상각대상자산의 취득원가에 대하여 정액법에 의거 산정하는 것을 원칙으로 하며, 상각대상자산은 전년도 결산서상 자산가액 및 해당 회계년도의 자산취득, 자산매각, 건설투자계획 등을 고려하여 적정하게 산정하여야 한다.

⑥ 기타경비는 복리후생비, 여비교통비, 통신비, 수도광열비, 세금·공과, 소모품비, 피복비, 도서인쇄비, 지급임차료, 지급수수료, 피해보상비 등 예산서상의 경비로 하되 과거의 실적, 사업계획 및 물가변동요인을 감안하여 적정하게 산정한 금액으로 한다.

⑦ 판매비와 관리비는 적정한 배부기준에 따라 산정한 금액으로 한다.

⑧ 법인세비용은 규제서비스의 공급과 직접 관련된 세전 적정투자보수에서 세후 적정투자보수를 차감한 금액으로 한다. 다만, 법인세비용은 국토교통부장관이 소비자의 이익과 서비스의 지속가능성을 고려하여 결정할 수 있다.

**제10조(적정원가의 산정)** ① 적정원가는 예산서상 비목을 기초로 하여 산정하는 것을 원칙으로 하되, 예산서를 기준으로 하는 것이 어려운 경우 결산서를 기준으로 해당 회계년도의 물가전망, 사업계획 등을 감안하여 산정할 수 있으며, 예산서 또는 결산서는 산정의 편의를 위하여 각 성질별로 각 비목간 금액의 균형이 유지되도록 비목을 구분하여야 한다.

② 제1항의 규정에도 불구하고 해당 회계년도의 적정원가를 산정할 수 있는 보다 객관적이고 합리적인 자료가 있을 경우에는 이에 의하여 산정할 수 있다.

③ 제1항에 따른 각 비목별 적정원가는 과거의 실적, 사업계획 등을 감안하여 산정한 적정물량에 과거의 실적, 물가변동요인 등을 감안한 단가를 곱하여 산정한 금액으로 한다.

## 제2절 적정투자보수

**제11조(적정투자보수)** ① 적정투자보수란 규제서비스를 생산·공급하기 위하여 직접 공여하고 있는 진실하고 유효한 자산에 대한 적정한 보수를 의미한다.

② 적정투자보수는 지급이자, 감가상각 누계액 이상의 원금상환액, 물가 등 경영외적 사유로 인한 불리한 여건에 대비하는 내부유보자금 및 기타 공익사업의 유지를 위하여 필요한 경비를 충당하는 재원이 된다.

③ 적정투자보수는 제12조에 따라 산정한 운임기저에 제13조에 따라 산정한 적정투자보수율을 곱하여 산정한다.

**제12조(운임기저)** ① 운임기저는 해당 회계년도의 기초·기말 평균 순가동설비자산액, 기초·기말 평균 무형자산액, 운전자금 및 일정분의 건설중인 자산을 합산한 금액을 기준으로 한다. 다만, 규제서비스 공급에 직접으로 공여하지 않는 유희자산 및 타목적의 자산과 자산재평가차액은 포함하지 아니한다.

② 순가동설비자산액은 총가동설비자산액(취득가액)에서 감가상각누계액 및 증여받은 자산, 시설분담금과 같이 철도사업자가 부담하지 않는 자

본적 수입을 합산한 누계액을 차감한 금액으로 한다.

③ 기초 순가동설비자산가액은 직전회계연도의 결산서가 확정된 경우에는 그 가액을 기준으로 하고, 직전회계연도의 결산서가 확정되지 아니한 경우에는 전전회계연도의 결산서상 가액에 직전회계연도의 투자실적 및 사업내용 등을 고려하여 적정하게 산정한다.

④ 기말 순가동설비자산가액은 해당 회계연도의 예산서가 확정된 경우에는 그 가액을 기준으로 하고, 해당 회계연도의 예산서가 확정되지 아니한 경우에는 직전회계연도의 결산서를 기준으로 해당 회계연도의 투자계획, 사업계획 및 과거의 실적을 고려하여 적정하게 산정한다.

⑤ 운전자금은 해당 회계연도의 적정영업비용에서 감가상각비 등 현금유출이 수반되지 않는 비용을 차감한 금액의 12분의 1에 해당하는 금액으로 한다.

⑥ 건설 중인 자산은 건설 중인 자산의 회계방법, 상각방법 및 그 규모와 사용자의 기간적 형평을 고려하여 적정하게 산정하되 금융비용을 자본화하는 경우 건설 중인 자산은 자기자본으로 조달한 비용을 초과하지 못한다.

**제13조(적정투자보수율)** ① 적정투자보수율은 철도사업에 자기자본비용 및 위험도, 공금리수준, 물가상승율, 해당 회계연도의 재투자 및 시설확장 계획·원리금상환계획 등 사업계획과 물가전망 등을 고려하여 철도사업의 기업성과 공익성을 조화시킬 수 있는 수준에서 결정되어야 한다.

② 적정투자보수율은 자기자본에 대한 적정한 기회비용을 고려한 자기자본투자보수율과 실제차입금리수준을 고려한 세후타인자본투자보수율

을 가중평균하여 결정한다.

③ 자기자본보수율은 무위험 자산수익률과 위험프리미엄(시장위험프리미엄 × 위험계수)을 합한 금액으로 한다. 다만, 무위험 자산수익률, 시장 위험프리미엄 및 위험계수는 국토교통부장관이 소비자의 이익과 서비스의 지속가능성을 고려하여 결정할 수 있다.

④ 실제차입금리수준의 산정 시 규제서비스와 관련하여 발생한 일시적 이자수익은 차감하고, 타인자본 조달과 관련하여 발생한 부대비용은 가산한다.

⑤ 적정투자보수율 산정을 위한 자본구성비율은 요금산정을 위한 재무상태표상의 자기자본과 타인자본을 고려하여 산정한다.

## 제4장 회계분리

**제14조(회계분리의무)** 철도사업자는 요금산정목적 재무제표를 작성함에 있어서 규제서비스 및 비규제서비스와 관련된 자산, 부채, 자본, 수익 및 비용(이하 “자산 등”이라 한다)을 해당 서비스별로 직접 귀속·배부하여야 한다.

**제15조(기본원칙)** ① 직접비(자산)는 비용(자산)의 원천에 따라 규제서비스 및 비규제서비스에 직접 귀속한다.

② 직접비(자산)의 귀속을 위하여 철도사업자는 비용(자산)의 원천을 확인할 수 있는 전표, 조직도 등의 자료를 구비하여야 한다.

③ 공통비(자산)는 매출액비율, 감가상각비율, 사용비율(면적), 투입인원 등 인과관계에 따른 적절한 배분기준에 의하여 각 서비스 부문에 배분한다. 다만, 해당비용이 중요하지 않거나, 인과관계에 따른 비용의 배분에

따른 비용이 효익을 초과하는 경우 비용의 발생과 상관관계가 높은 다른 기준에 따라 배분한다.

④ 자산 등의 귀속, 배부는 법적인 형태보다 거래의 실질에 따라서 수행하며, 오직 효율적인 원가만이 반영되어야 한다.

⑤ 규제서비스에 공여하는 자산의 일부 또는 전부를 비규제서비스를 위하여 사용하는 경우 해당 자산 및 관련 손익은 다음 각 호에 따라 처리한다.

1. 비규제서비스에 사용되는 부분에 대한 구분이 가능한 경우 해당 부분을 요금기저에서 차감하고 관련손익을 적정원가의 산정에서 제외할 것
2. 비규제서비스에 사용되는 부분에 대한 구분이 불가능한 경우 해당 부분을 요금기저에 포함하고 관련손익을 적정원가의 산정에 포함할 것

**제16조(회계분리운영기준)** ① 직접비(자산)와 공통비(자산)의 정의는 다음 각 호와 같다.

1. 직접비(자산)는 특정서비스와 관련하여 발생(취득)한 비용(자산)으로서 개별적으로 구분이 가능한 비용(자산)으로 할 것
2. 공통비(자산)은 규제서비스와 비규제서비스에 공통적으로 공여하는 비용(자산)으로서 인과관계에 따라 일정한 기준에 의하여 분류되는 비용(자산)으로 할 것

② 회계분리의 절차는 다음 각 호와 같다.

1. 직접비(자산)와 공통비(자산)를 구분
2. 규제서비스와 비규제서비스에 직접비(자산)를 직접 귀속
3. 규제서비스와 비규제서비스에 공통비(자산)를 배분

③ 규제서비스와 비규제서비스간 차입금과 대여금이 발생할 경우 이에 대한 이자비용과 이자수익을 합리적으로 처리해야 한다.

④ 철도사업자는 규제서비스와 비규제서비스에 대한 직접비(자산)와 공통비(자산)를 구분하여 관리하고 관련 회계자료를 지속적으로 정리 및 유지하여야 한다.

⑤ 요금산정보고서에는 공통비(자산)를 규제서비스와 비규제서비스로 배분한 기준과 내역을 포함해야 한다.

## 제5장 특수관계자 거래

제17조(특수관계자의 정의) 다음에 해당되는 경우 특수관계자라 한다.

1. 철도사업자가 규제 및 비규제서비스를 사업부 형태로 제공하고 있는 경우의 해당 사업부문
2. 철도사업자와 동일 연결실체 내의 일원인 기업 및 관계기업
3. 기타 한국채택 국제회계기준의 규정에서 특수관계자로 보는 경우

제18조(거래평가) ① 요금산정을 위한 재무제표의 작성 시 특수관계자 간 거래는 객관적인 기준에서 이루어진 효율적인 원가만을 반영한다.

② 검토대상 특수관계자 및 특수관계자 거래는 연간 거래금액이 요금산정에 미치는 영향의 중요성 등을 고려하여 결정한다.

제19조(평가방법) ① 특수관계자 간 거래에서 객관적이고 효율적인 원가는 시장검증(Market-Testing) 방식을 통하여 평가한다. 다만, 「공공기관의 운영에 관한 법률」과 「공기업·준정부기관 계약사무규칙」에 따른 계약에 의한 거래일 경우 시장검증(Market-Testing) 방식에 의해 평가

된 것으로 간주한다.

② 제1항의 시장검증(Market-Testing) 방식의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 시장에서 해당 제품 또는 용역에 대하여 대가를 지급할 의사가 있는 독립적인 계약자들의 가격을 비교
2. 해당 제품 또는 용역에 대하여 시장에서 공시된 가격이 존재하는 경우 해당 가격을 비교
3. 해당 제품 또는 용역에 대하여 독립된 제3자가 평가한 가격을 비교
4. 동일 또는 유사한 제품, 용역을 제공하는 독립된 제3자의 가격을 비교

③ 제2항의 시장검증(Market-Testing) 방식을 사용할 수 없는 경우 다른 합리적인 방식으로 결정할 수 있다.

## 제6장 운임체계

**제20조(운임체계)** 철도운임은 규제서비스별 총괄원가를 기준으로 이용자의 부담능력, 편익정도, 사회적·지역적인 특수한 환경을 고려하여 철도이용자간에 부담의 형평이 유지되고 자원이 합리적으로 배분되도록 체계가 형성되어야 한다.

**제21조(수요예측)** 운임산정을 위한 철도수송수요는 과거의 실적, 지역특성 및 사회경제의 동향, 철도사업의 시설규모, 대체수단의 발달 정도 등을 고려하여 규제서비스별로 예측되어야 하며, 필요에 따라 종별·지역별로 수요예측이 이루어져야 한다.

**제22조(수입의 산정)** ① 해당 회계년도의 예산이 확정되어 있을 때에는

예산서상의 수요판단을 기준으로 한 수요량에 적정단가를 곱하여 산정한다.

② 해당 회계년도의 예산이 확정되지 않았을 경우에는 과거의 실적, 해당 회계년도의 사업계획, 사회경제적 동향, 대체수단의 발달정도 등을 고려한 예측수요량에 적용단가를 곱하여 산정한다.

③ 적정단가는 영업수입의 총액이 총괄원가와 일치하도록 하는 운임을 말한다.

**제23조(운임설정)** 철도운임은 철도운송서비스 이용 시 철도사업자가 열차종류별로 정하는 기본거리를 기준으로 운임을 징수하는 기본운임과 이를 초과하는 거리에 대하여 수수하는 초과운임의 2부요금제를 원칙으로 하되, 자원의 효율적 배분을 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 차등요금, 누진요금 등으로 보완할 수 있다.

## 제7장 요금검증

**제24조(자료제출)** 철도사업자는 공공요금 산정과 검증을 위하여 요금산정보고서와 요금산정을 위한 재무제표 및 관련 회계자료를 국토교통부장관에게 제출하여 검토과정을 거친 후 기획재정부장관에게 6월말까지 제출하여야 한다. 다만, 철도사업자는 불가피한 사정이 있는 경우 미리 국토교통부와 협의를 거쳐 지연사유를 명시하고 제출하여야 한다.

**제25조(요금산정보고서)** 요금산정보고서는 철도사업자의 수행사업에 대한 개관 및 주요 변동사항, 서비스분류 기준 및 서비스분류 내역, 회계분리기준 및 회계분리내역, 재무보고목적 및 요금산정목적 재무제표, 특수

관계자 및 중요한 특수관계자 거래내역, 요금산정내역서, 기타 요금산정 관련 주요 자료 등을 반드시 포함해야 한다.

**제26조(요금검증 및 공개)** ① 국토교통부장관은 공공요금 산정 시 요금산정보고서와 요금산정용 재무제표를 검증해야 하며, 필요할 경우 검증업무를 독립적인 전문기관에 의뢰할 수 있다.

② 국토교통부장관은 공공기관의 정보공개에 관한 법률에서 정하는 범위 내에서 요금산정보고서를 공개할 수 있다.

## 제8장 보 칙

**제27조(재검토기한)** 국토교통부장관은 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 이 훈령에 대하여 2024년 1월 1일 기준으로 매3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

부칙 <제1706호, 2024. 01. 16.>

이 훈령은 발령한 날부터 시행한다.