



제432회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

철도산업발전기본법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 노후 철도차량 교체 시 자금 지원 의무화 및 지원비율
법제화 〉

■ 김정재의원 대표발의(의안번호 제2215009호)

2026. 2.

국 토 교 통 위 원 회

전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 김정재의원 대표발의(2215009)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	2
1. 노후 철도차량 교체 시 자금 지원 의무화 및 지원비율 법제화(안 제14조 제4항)	2

□ 김정재의원 대표발의(2215009)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 김정재의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2025. 12. 9.
3. 회 부 일 : 2025. 12. 10.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 철도산업의 육성 및 발전과 철도안전 확보를 위하여 국가가 재정, 금융, 세제, 행정상의 지원을 할 수 있도록 규정하고 있음.

그런데 2033년이 도래하면 기존 1기 고속철도의 기대수명이 종료되어 차량을 교체하여야 하는 상황이나 코레일의 경우 수년째 적자를 기록하고 있어 재정 안정성이 심각한 수준임에 따라 막대한 비용이 소요되는 철도차량의 교체를 적기에 시행하기 어려운 상황임.

이에 국토교통부령으로 정하는 노후 철도차량을 교체하는 경우 국가가 교체에 필요한 소요자금의 50%를 지원하도록 하여 노후차량의 적기 교체를 통해 안전하고 신속한 철도서비스를 국민에게 제공하려는 것임(안 제14조제4항).

Ⅲ. 검토의견

1. 노후 철도차량 교체 시 자금 지원 의무화 및 지원비율 법제화(안 제14조 제4항)

법률 제21187호 철도산업발전기본법 일부개정법률 제14조제4항에서는 국가는 철도이용자의 안전을 위하여 철도운영자가 국토교통부령으로 정하는 노후화된 철도차량을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 일부를 보조할 수 있도록 규정하고 있음.

개정안은 철도운영자가 노후화된 철도차량을 교체하는 데 필요한 소요자금의 100분의 50을 국가가 의무적으로 지원하도록 하려는 것임.

현 행	개 정 안
법률 제21187호 철도산업발전기본법 일부개정법률 제14조(철도안전) ① ~ ③ (생략) ④ 국가는 철도이용자의 안전을 위하여 철도운영자가 국토교통부령으로 정하는 노후화된 철도차량을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 <u>일부를</u> 보조할 수 있다. ⑤ (생략)	법률 제21187호 철도산업발전기본법 일부개정법률 제14조(철도안전) ① ~ ③ (현행과 같음) ④ ----- ----- ----- ----- <u>100분</u> <u>의 50을 지원하여야 한다.</u> ⑤ (현행과 같음) 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

가. 검토의견

2004년 고속철도 개통 시 도입한 KTX-1 차량(46편성)의 기대수명(30년)이 2033년에 도래하게 됨에 따라 노후화된 KTX-1 차량의 교체가 필요한 상황에서 재무상태가 취약한 한국철도공사¹⁾가 5조원 이상의 대규모의 교체 비용²⁾을 전액 부담하는 것이 현실적으로 어려운 측면이 있음.

이와 관련하여 법률 제21187호 「철도산업발전기본법」 일부개정법을 제14조제4항의 개정(2025. 12. 2 개정, 2026. 6. 3. 시행예정)을 통해 철도운영자가 노후 철도차량 교체 시 국비 지원의 근거를 마련함으로써 KTX-1 차량의 안정적인 교체를 지원할 수 있게 되었음.

그런데 개정법률에서는 “소요자금의 일부를 보조할 수 있다”고 규정하여 국가의 자금지원을 재량행위로 규정하고 있고, 노후차량 교체 시 필요한 자금의 지원 비율에 대해서는 구체적으로 명시하고 있지 않아, 자금 지원여부 및 지원규모에 대한 예측가능성이 낮은 측면이 있음.

개정안은 노후철도차량 교체 시 국비 지원 비율을 소요자금의 50%로 명시하고, 이를 의무적으로 지원하도록 규정하여 자금 지원에 대한 법적안정성 및 예측가능성을 제고함으로써 노후 철도차량의 적기 교체를

1) 한국철도공사는 전체 공공기관 중 재무상태가 특별히 취약한 ‘재무위험기관’ 14개 기관에 포함되어 있으며, 2024년 기준 부채비율이 265.5%로 전년 대비 22.9%p가 증가하였음.

2) 한국철도공사에 따르면 KTX-1을 적기에 교체하기 위해서는 2027년~2037년 간 약 5조 1,252억원 소요될 것으로 예상됨.

지원하고 철도의 안전 및 서비스 개선에 기여할 수 있을 것으로 보임.

참고로, 현재 신규로 건설되는 철도노선에 투입되는 철도차량의 경우 국가가 차량구입비의 50%를 지원(출자)하고 있어 개정안은 이를 참고한 것으로 보임.

< 수송차량구입 사업내용 >

세부사업명	구분	지원기관	지원내용	지원금액 (2026예산)	지원 비율 (%)
수송차량구입	출자	한국철도공사	신규·개량 노선의 안정적인 개통을 위해 관계기관(철도공사)에 철도차량 구입비를 지원	1,978억 9,100만원	50%

다만, 개정안에 대해서는 다음과 같은 사항을 고려할 필요가 있음.

먼저, 개정안과 같이 국가가 노후철도차량 교체에 필요한 자금을 의무적으로 지원하도록 하고 구체적 지원비율을 법률로 규정하는 경우, 국가의 재정부담 가능성이 크고, 철도공사의 재정수준 등 상황변화에 탄력적으로 대응하기 어려운 측면이 있으며, 국가의 재정지원 의무와 구체적 지원수준을 법률에서 정하는 입법례³⁾는 「아동수당법」 등에서

3) 국가의 재정지원과 구체적 수준을 법률로 정한 입법례로는 「아동수당법」이 있음.

「아동수당법」

제4조(아동수당의 지급 대상 및 지급액) ① 아동수당은 8세 미만의 아동에게 매월 10만원을 지급한다.

한편, 재정지원 의무를 규정하고 구체적 비율은 하위 법령에서 정한 입법례로는 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」이 있음.

「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」

제10조(광역교통시설에 대한 재정 지원 등) ① 광역교통시행계획에 따라 지방자치단체의 장이 시행하는 광역교통시설(광역철도는 제외한다)의 건설 및 개량에 필요한 비용은 대통령령으로 정하는 바에 따라 국고에서 보조하여야 한다.

② 국가와 지방자치단체는 노선의 기능, 국가와 지방자치단체의 재정 등을 고려하여 광역철도의

제한적으로 보이고 있는 점을 고려할 필요가 있음.

다음으로, 개정안은 자금 지원 비율을 소요자금의 50%로 정하고 있는데, 유사 입법례인 「도시철도법」 제22조4)에서는 노후화된 도시철도 차량을 교체하는 경우 구체적인 비율을 법령에 규정하지 않고 예산으로 정하고 있으며, 2026년 예산 기준으로 국가는 노후 도시철도차량 교체 시 비용의 25~30%(서울특별시 25%, 기타 지자체 및 한국철도공사 30%)를 지원하고 있어 형평성 측면에서 문제가 제기될 수 있음.

< 도시철도노후차량 개선지원 사업내역 >

- 사업시행방법 : 자치단체보조(서울 25%, 부산 30%), 출자(한국철도공사 30%)

내역사업명	구분	피보조· 피출연 등 기관명	지원 금액 (2026예산)	지원 비율(%)	보조율 법적근거 (해당 조항)
도시철도 노후차량 개선지원	보조	지자체 보조	46,037백만원	25~30%	도시철도법 제22조 및 보조금 관리에 관한 법률 시행령 제4조, 철도산업기본법 제8조
	출자	한국철도 공사	28,690백만원	30%	

건설 또는 개량 사업에 필요한 비용(국가 또는 지방자치단체가 민간기업과 공동으로 설립한 법인이 사업을 시행하는 경우에는 민간기업이 부담하는 비용을 공제한 사업비를 말한다)을 대통령령으로 정하는 바에 따라 부담한다.

「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법 시행령」

제13조(광역철도의 건설 및 개량에 관한 비용의 부담) ① 법 제10조제2항에 따라 광역철도의 건설 또는 개량 사업에 필요한 비용에 대해서는 국가가 70퍼센트를 부담하고, 해당 지방자치단체가 30퍼센트를 부담한다.

② 제1항에도 불구하고 지방자치단체가 광역철도의 건설 또는 개량 사업을 시행하는 경우로서 서울특별시가 사업 구간에 포함된 경우 서울특별시에 대한 부담률은 국가가 50퍼센트를 부담하고, 서울특별시가 50퍼센트를 부담한다.

4) 「도시철도법」

제22조(정부 지원 등) ⑦ 정부는 도시철도 이용자의 안전을 위하여 도시철도운영자가 국토교통부령으로 정하는 노후화된 도시철도차량을 교체하는 경우 필요한 소요자금의 일부를 보조할 수 있다.

나. 국토교통부 의견

한국철도공사 노후 전동차 교체사업에 30%를 재정지원하고 있고, 한국철도공사의 재정여건, 재무상황 등에 따라 탄력적인 조정이 필요하므로, 개정안과 같이 지원비율(50%)과 의무지원을 법률에 규정하는 것은 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제출하였음.

문 의 처
02)6788-5582

참고

KTX-1 교체계획 및 비용

【 KTX-1 교체계획 및 비용 】

- (교체계획) EMU-320 51편성*(총 5.1조원)을 1차 28편성('27~'32) 및 2차 23편성('32~'37) 분리 발주, KTX-1 23편성은 5년 수명연장('32~'33)

* (교체수량) KTX-1 46편성(920량, 편성당 20량)→ EMU-320 51편성(816량, 편성당 16량)

- (비용) 11년간('27~'37) **총 5조 1,252억원**

(단위 : 억원)

	'27	'28	'29	'30	'31	'32	'33	'34	'35	'36	'37	계
1차발주	2,814	2,814	2,814	2,814	2,814	14,070	-	-	-	-	-	28,138
2차발주	-	-	-	-	-	2,312	2,311	2,311	2,311	2,311	11,557	23,115
계	2,814	2,814	2,814	2,814	2,814	16,381	2,311	2,311	2,311	2,311	11,557	51,253

* 2025년 5월부터 한국철도공사에서 해당 교체 계획과 관련하여 공공기관 예비타당성조사 추진 중

※ 자료: 한국철도공사