

의안번호	2201051
의 퇴 인	김교홍 의원
회 답 일	2024. 6. 26.
추 계 번호	24B0346

유료도로법 일부개정법률안

【비용추계서 미첨부 사유서】

I. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제18조(통합채산제)제1항 단서 신설	통행료를 받은 기간이 50년이 경과한 경우로서 통행료 수납 총액에서 유지비를 차감한 금액이 유료도로의 건설투자비 총액의 100분의 200을 초과하는 유료도로의 경우에는 해당 유료도로를 통합채산제의 대상에서 제외함	의무규정

II. 미첨부 근거 규정 및 상세 사유

1. 근거 규정

연번	조·항(조제목)	미첨부 근거 규정
1	안 제18조(통합채산제)제1항 단서 신설	제3호: 의안의 내용이 선언적·권고적인 형식으로 규정되는 등 기술적으로 추계가 어려운 경우

2. 상세 사유

- 일부 유료도로 통합채산제 제외에 따른 한국도로공사의 통행료 수입 감소(안 제18조제1항 단서 신설)
 - 개정안에 따라 통행료 징수기간이 50년이 경과하고 통행료 수납 총액이 건설투자비 총액의 2배를 초과하는 유료도로를 통합채산제 대상에서 제외할 경우 한국도로공사의 수입이 감소할 것으로 예상¹⁾
 - 한국도로공사의 통행료 수입은 국고 및 지방자치단체의 수입에 포함되지

않으므로, 한국도로공사의 통행료 수입이 감소되더라도 국가 재정 수입이 감소되지는 않음. 그런데 개정안에 따라 한국도로공사의 통행료 수입이 감소되고, 이에 따라 향후 공기업 채무관리에 문제가 발생할 경우, 「한국도로공사법」 제16조(보조금 등)²⁾ 등에 따라 국가 지출이 발생할 수 있음

- 참고자료에서 제시한 바와 같이 개정안 시행으로 인한 한국도로공사의 통행료 수입 감소액은 2025년부터 2034년까지 10년 동안 9조 5,367억원으로 추계되지만, 향후 한국도로공사가 다른 유료도로의 통행료 인상으로 수입 감소분을 충당할지 또는 현행법 제16조에 따라 국가가 한국도로공사에 비용을 보조할지 여부와 그 규모를 현 시점에서는 알 수 없음

Ⅲ. 부대의견

□ 없음

1) 현행 「유료도로법」 제16조제4항 및 「유료도로법 시행령」 제10조제1항에 따라 통합채산제가 아닌 유료도로의 경우 유료도로관리청은 통행료의 총액이 해당 유료도로의 건설유지비 총액을 초과하도록 할 수 없고, 통행료의 수납 기간은 30년의 범위 안에서 정하여야 함

「유료도로법」 제16조(유료도로관리청에 의한 통행료의 결정 및 기준) ④ 통행료의 총액은 해당 유료도로의 건설유지비 총액[유료도로관리청이 손실을 보전(補填)하기 위하여 대통령령으로 정하는 국가예산 또는 제24조제1항에 따라 지방자치단체의 특별회계에 계상(計上)된 손실보전준비금을 포함한다]을 초과할 수 없다. 다만, 제4조제4항에 따라 유료도로관리권을 설정하여 통행료를 징수하는 경우에는 통행료의 총액이 건설유지비 총액(유료도로관리권 설정 이후 발생한 비용에 한정한다)과 해당 유료도로의 통행료 인하 등 공익적 목적으로 투입된 비용을 합산한 금액을 초과할 수 없다.

「유료도로법 시행령」 제10조(통행료의 수납기간 등) ① 유료도로관리청은 법 제16조의 규정에 의하여 30년의 범위안에서 통행료의 수납기간을 정하여야 한다.

2) 「한국도로공사법」 제16조(보조금 등) ① 국가는 예산의 범위에서 대통령령으로 정하는 바에 따라 공사의 업무에 필요한 비용의 일부를 보조하거나 재정자금을 융자하며, 사채를 인수할 수 있다.

IV. 작성자

□ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	박인재	이유미

□ 대표연락처

성명	전화번호	이메일 주소
박인재	02-6788-4650	powerreset@nabo.go.kr

[참고자료] 개정안으로 인한 한국도로공사의 통행료 수입 감소 추계

□ 통합채산제 대상 제외에 따른 통행료 수입 감소(안 제18조제1항 단서 신설)

- 개정안은 통행료 징수기간 50년이 경과하고, 통행료 수납 총액에서 유지비를 차감한 금액이 건설투자비 총액의 2배를 초과하는 유료도로는 통합채산제 적용 대상에서 제외하도록 함
- 한국도로공사에 따르면 추계기간(2025~2034년) 동안 통행료를 징수한 기간이 50년이 경과되는 유료도로³⁾ 중 통행료 수납 총액에서 유지비를 차감한 금액이 건설투자비 총액의 2배를 초과하는 유료도로⁴⁾는 다음과 같음
 - 2025년 이후 경인선, 울산선, 호남지선
 - 2030년 이후 경부선

[표 1] 10년간(2025~2034년) 50년을 경과하는 유료도로 현황(2023.12.31. 기준)
(단위 : 억원)

노선명	구간명	개통일	투자비(A)	회수액 ¹⁾ (B)	회수율(%) (B/A)	비고 (50년 도래일)
경인선	인천~서울	1968.12.21	3,086	8,303	269.1	2018.12.21
울산선	언양~울산	1969.12.29	915	2,388	260.9	2019.12.29
호남선의 지선	논산~대전	1970.12.30	4,022	8,314	206.7	2020.12.30
경부선	부산~서울	1970.07.07	85,176	143,725	168.7	2020.07.07
호남선	순천~논산	1973.11.14	23,513	13,967	59.0	2023.11.14
남해제1지선	산인~창원	1973.11.14	8,373	600	7.2	2023.11.14
중부내륙선의 지선	현풍~대구	1977.12.17	7,263	2,895	39.9	2027.12.17
남해제2지선	냉정~사상	1981.09.04	8,045	4,267	53.0	2031.09.04

주: 1) 회수액은 수익(통행료, 기타수익 등)에서 비용(도로관리비 등 유지보수비용)을 뺀 금액임.
자료: 한국도로공사 제출자료

3) 경인선(2018년 12월), 울산선(2020년 1월), 경부선(2020년 7월), 호남지선(2020년 12월) 등 8개 (한국도로공사 제출자료)

4) 회수율 200% 초과 예상시기 산출 기준: 통행료(15년간 수입액 연평균증가율), 기타수익(5년 평균액), 도로관리비/판매관리비(10년간 평균액), 기타비용(5년 평균액)을 적용(국토교통부 자료)

□ 경인선 등 4개 노선의 통행료 수입 추정

- 추계기간 중 통행료 징수기간이 50년이 경과하면서 통행료 수납 총액이 유지비를 제외한 건설투자비 총액의 2배를 초과할 것으로 예상되는 유료도로인 경인선, 울산선, 호남지선, 경부선 등 4개 노선의 최근 10년간 통행료 수입액은 다음과 같음

[표 2] 과거 10년간(2014~2023) 4개 노선 통행료 수입 현황

(단위 : 억원, %)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	합계	최근5년 연평균 증가율
경인선	389	410	430	431	425	437	430	445	443	440	4,280	0.2
울산선	150	158	170	170	180	185	173	176	219	231	1,812	5.7
호남지선	793	845	923	941	910	936	928	1,080	1,119	1,146	9,621	5.2
경부선	9,433	9,558	10,045	9,594	9,005	9,158	8,883	9,629	10,100	10,498	95,903	3.5
합 계	10,765	10,971	11,568	11,136	10,520	10,716	10,414	11,330	11,881	12,315	111,616	3.5

자료: 한국도로공사

- 노선별로 최근 5년 연평균 증가율만큼 향후에도 통행료 수입이 증가한다고 가정하면 노선별 통행료 수입 추정액은 다음과 같음

[표 3] 노선별 통행료 수입 추정: 2025~2034년

(단위 : 억원)

구분	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
경인선	442	443	444	444	445	446	447	448	449	450
울산선	254	267	280	293	308	323	339	355	373	391
호남지선	1,268	1,334	1,404	1,477	1,553	1,634	1,719	1,809	1,903	2,002
경부선	11,246	11,639	12,047	12,468	12,905	13,356	13,824	14,308	14,808	15,327

주: 경인선, 호남지선, 경부선은 최근 5년(2019~2023) 연평균 증가율을, 울산선은 2021~2023 통행료의 급격한 증가분에 따른 연평균 증가율 보다 산정 방지를 위해 최근 10년(2014~2023) 연평균 증가율(4.9%) 적용

자료: 국회예산정책처

□ 개정안에 따른 통합채산제 제외로 인한 한국도로공사 통행료 수입 감소

- 개정안에 따라 경인선, 울산선, 호남지선은 2025년부터, 경부선은 2030년부터 통합채산제의 대상에서 제외될 경우, 한국도로공사의 통행료 수입 감소액은 2025년부터 2034년까지 10년간 총 9조 5,367억원으로 추계됨
 - 추계기간(2025~2034년) 동안에 개정안에 따른 통합채산제 대상에서 제외되는 유료도로에 해당하는 경우, 해당 연도의 다음 연도 1월부터 통행료 수입이 감소되는 것으로 가정함. 따라서 경인선, 울산선, 호남선의 지선은 2025년 1월부터, 경부선은 2030년 1월부터 적용됨

[표 4] 개정안에 따른 한국도로공사 통행료 수입 감소: 2025~2034년

(단위 : 억원)

구분	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	합계
경인선	442	443	444	444	445	446	447	448	449	450	4,458
울산선	254	267	280	293	308	323	339	355	373	391	3,183
호남지선	1,268	1,334	1,404	1,477	1,553	1,634	1,719	1,809	1,903	2,002	16,103
경부선	-	-	-	-	-	13,356	13,824	14,308	14,808	15,327	71,623
합계	1,964	2,044	2,128	2,214	2,306	15,759	16,329	16,920	17,533	18,170	95,367

주: 최근 5년간 노선별 통행료 수입의 연평균 증가율이 향후에도 지속된다고 가정하고, 국토교통부 제출 자료를 바탕으로 노선별로 유료도로 건설비 대비 회수액이 2배에 도달하는 연도 이후의 노선별 통행료 수입 추정치를 개정안에 따른 통합채산제 제외로 인한 한국도로공사의 통행료 수입 감소분으로 가정하고 추계한 것으로, 향후 실제 통행료 수입 변화 및 유지관리비 소요 변동 등에 따라 추계 결과는 달라질 수 있음
자료: 국회예산정책처

□ 부대의견

- 최근 5년간 노선별 통행료 수입의 연평균 증가율이 향후에도 지속된다고 가정하고, 국토교통부 제출자료를 바탕으로 노선별로 유료도로 건설비 대비 회수액이 2배에 도달하는 연도 이후의 노선별 통행료 수입 추정치를 개정안에 따른 통합채산제 제외로 인한 한국도로공사의 통행료 수입 감소분으로 가정하고 추계한 것으로, 향후 실제 통행료 수입 변화 및 유지관리비 소요 변동 등에 따라 추계 결과는 달라질 수 있음