

시내버스 준공영제 운영 및 세부지침

2006. 7. 1

대전광역시

시내버스 준공영제 운영지침

제1장 총 칙

제1조(목적) 시내버스 준공영제를 시민교통편의 증진 중심으로 운영하기 위하여 필요한 사항을 규정하고 대전광역시와 시내버스업체가 이를 성실히 이행함으로써 대전광역시의 대중교통환경을 수준 높게 개선함을 목적으로 한다.

제2조(용어의 정의) ①본 지침에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “표준운송원가(순운송원가)”라 함은 시내버스를 운영함에 따라 발생하는 고정비와 변동비, 투자기회비용의 합계를 말한다.
2. “총운송원가”라 함은 표준운송원가, 교통카드 정산수수료, 승차권 판매수수료의 합계를 말한다.
3. “고정비”라 함은 운행거리에 따라 변동되지 않고 항상 일정하게 발생하는 원가를 말하며, 운전기사 인건비, 관리직 인건비, 정비원가, 버스감가상각비, 임차료, 보험료, 기타원가 등으로 구성된다.
4. “변동비”라 함은 운행거리가 변동될 경우 그에 따라 변동되는 원가를 말하며, 연료비가 해당된다.
5. “투자기회비용”이라 함은 고정비를 토대로 하여 대전광역시 시내버스 발전위원회(이하 “시내버스발전위원회”라 한다)에서 협의.조정한 기존 투자에 대한 기회비용을 말한다.
6. “표준단가”라 함은 고정비와 변동비의 각 구성항목 및 투자기회비용에 대하여 매년 대전광역시와 시내버스업체간의 협의절차를 거쳐 시내버스 발전위원회에서 조정하여 결정한 단가를 말한다.

②제1항에서 정의되지 않은 용어의 정의는 여객자동차운수사업법 및 동법시행령, 동법시행규칙 등의 규정을 준용한다.

제2장 노선운영제도에 관한 사항

제3조(노선운영제도의 전환) 노선운영제도는 준공영제 시행과 함께 공동배차제에서 “운송사업자별 운행노선 담당제”(이하 “운행노선 담당제”라 한다)로 전환하여 시행한다.

제4조(일부노선의 공동운영) 운행노선 담당제를 적용함에 있어 1개의 노선에 1개의 운송사업자를 지정하는 것을 원칙으로 하되, 일부노선에 대해서는 2개 이상의 운송사업자가 공동으로 운영하는 노선을 설정할 수 있다.

제5조(담당노선의 변경원칙과 변경주기) ①중형버스 노선 등 일부노선을 제외한 노선은 일정기간 이후 운송사업자를 변경하여 운영한다. 다만, 변경방법은 각 운송사업자가 모든 노선을 순환하는 개념은 아니다.

②운송사업자별 담당노선의 변경주기는 다음 각호와 같다.

1. 주요노선에 대하여는 1년 단위를 원칙으로 하되, 도시철도 개통 등 대중교통의 환경변화에 따라 대전광역시장(이하 “시장”이라 한다)이 변경주기를 연장할 수 있다.

2. 노선조정에 따른 운행계통의 재조정으로 운송사업자별 담당노선을 변경하는 경우에는 1년 이내에도 변경할 수 있다.

제6조(담당노선 배분방법) ①각 운송사업자별 담당노선을 변경함에 있어 각 운송사업자는 배분의 원칙과 방향에 대한 의견을 제시할 수 있으며, 시장은 각 운송사업자의 의견과 형평성을 최대한 고려하여 담당노선 배분방법을 결정하여야 한다.

②제1항의 규정에 의거 담당노선을 배분함에 있어 각 운송사업자별 좌석, 도시형, 중형버스 등 보유대수, 노선당 1일 운행대수를 고려하여야 하므로 각 운송사업자의 요구사항 모두를 충족할 수는 없지만, 운송사업자가 납득할 수 있도록 균형있게 배분하고 운송사업자는 이를 이해하고 수용하여야 한다.

제7조(노선신설 등에 따른 추가차량 운행원칙) ①노선의 신설 및 노선의 특별수요, 운행계통의 재조정에 따라 추가차량을 운행할 경우에는 전체 운송사업자에게 손익이 균등하게 배분될 수 있도록 한다.

②제1항의 추가차량 운영원칙 및 손익균등 배분방법은 세부지침으로 정한다.

제8조(운송사업자별 차량비율 설정기준) 제7조의 규정 및 운행계통의 전면 조정 등의 경우 운송사업자별 차량의 증감차는 현재의 대형사, 중형사, 소형사의 비율(3 : 2 : 1)과 각 운송사업자별 보유대수 기준 중 운송사업자의 의견을 수렴하여 시장이 합리적인 방안을 선택하여 결정한다.

제3장 운행계통의 재설정에 관한 사항

제9조(운행계통의 재설정) 운송사업자는 준공영제를 시행하는 날부터 시민편의와 효율성을 중심으로 재설정된 운행계통으로 담당노선을 운행하여야 한다.

제10조(운행계통의 재설정 추진방법) ①시장은 시내버스 노.사 의견수렴 과정을 거쳐 운행계통을 재설정한다.

②이후의 운행계통 재조정의 경우에도 제1항의 규정을 준용한다.

제11조 (휴일 및 방학중 등의 운행계통 재설정) ①시장은 휴일 및 방학중의 운행계통을 노선특성과 그간의 운영사례 등을 감안하여 평일 또는 방학 외의 기간과 다른 내용으로 설정한다. 단, 설정방법은 제10조의 규정에 의한다.

②시장은 토요일휴무제에 따라 토요일 운행계통을 제1항의 규정에 의거 조정하여야 하며 시행시기도 정한다.

제12조(평일 운행계통의 탄력화) 시장은 시민편의와 효율성 등을 고려하여 평일 운행계통도 탄력화 하여 운영하는 방안을 마련하여 실행한다. 단, 설정방법은 제10조의 규정에 의한다.

제13조(운행계통의 탄력화에 따른 운송사업자별 형평문제) 운행계통 탄력화의 노선별 차이로 인해 발생할 수 있는 각 운송사업자별 운행대수. 횟수의 차이로 인한 문제는 고려하지 않으며 이에 대해 운송사업자도 이의를 제기하지 않는다

제14조(준공영제 시행 후 운행계통 재조정 방법) ①시장이 준공영제 시행 후 운행계통을 재조정할 경우에는 다음 각호와 같이 한다.

1. 모든 노선에 영향을 미칠 정도의 많은 노선에 대한 부정기적 운행계통을 재조정할 경우에는 제10조의 규정에 의한다.

2. 일부 노선에 대한 운행계통을 재조정 할 경우에는 당해노선 운송사업자 및 이에 관련성이 가장 큰 노선의 운송사업자의 (관련성이 있는 회사에 대한 대표자격임) 의견을 수렴하여 조정한다.

3. 외곽노선 등 타 노선에 영향을 미치지 않는 노선에 대한 운행계통을 재조정할 경우에는 당해노선 운송사업자의 의견을 수렴하여 조정한다.

제4장 운행계획의 결정 및 운행실적 관리에 관한 사항

제15조(운행계통에 따른 운행계획의 결정) ①운송사업자는 사전에 결정된 평일, 휴일, 방학 등의 운행계통을 집계하여 연간, 월간 운행계획을 사전에 수립하여 시장의 승인을 얻어야 한다.

②운송사업자는 준공영제 시행 10일전까지 준공영제 시행이후 2개월에 해당하는 운행계획을 날짜별로 작성하여 시장에게 제출하여야 한다.

③운송사업자는 월간 운행계획을 해당 월 도래 7일전까지 매월 시장에게 제출하여야 한다.

제16조(노선변경, 제반여건 등에 의한 운행계획의 변경) 사전계획에 의한 변경과 임시적인 변경으로 구분하며, 그 방법은 다음 각호와 같다.

1. 사전계획에 의한 변경 : 노선조정, 행사, 계절별 특별수요의 증감에 따른 운행계획변경은 시장이 문서로 정한 시행일(시행시간)부터 운행계획이 변경된다.

2. 임시적인 변경

가. 사고, 고장 등 차량요인 및 도로여건(시위, 폭설, 사고)에 의한 임시적인 변경은 시장의 문서(업무연락 포함) 또는 구두에 의한 변경 지시에 의함이 원칙이나 운전기사 및 운송사업자가 우선 조치함이 타당한 사안은 우선 조치할 수 있다.

나. “가”호의 경우에도 익일 12시 이전에 운송사업자가 변경사유, 변경내용에 대한 보고양식을 통해 시장에게 통보하여 운행계획 변동 내용의 근거를 제시하여야 한다.

제17조(운행실적 확인 및 결정) ①운송사업자는 과학적인 확인방법(교통카드 운행기록)을 통해 익일 12시 이전에 회사별 전일 운행실적을 집계하여 확인하여야 한다.

②운행기록의 수집을 문제에 있어 시스템의 문제가 아닌 운송사업자와 운전기사의 책임일 경우, 미 수집된 운행기록에 해당하는 운송원가는 정산기준에 의거 일괄 정산한다.

③미 수집 운행기록의 입증에 있어 시스템상으로 확인할 수 없는 내용에 대한 입증 책임은 전부 당해 운송사업자에게 있는 것으로 한다.

④운행계획 대비 실적확인은 교통카드.ITS 시스템, 운송사업자의 사전 신고, 민원인의 제보 등을 통한 확인작업을 거쳐 하되, 그 차이가 나는 부분에 대한 정산은 제18조의 규정에 의한다.

제18조(운행계획 대비 실적차이에 대한 조치) ①운행계획 및 운행계획의 변경(정상적인 절차완료)에 부합하는 운행실적에 대해서는 정상적인 정산기준으로 처리한다.

②운행계획 대비 운행실적이 불일치 하지만 운행실적 확인을 통해 그 내용이 합당할 경우 당초 정하여진 정산기준에 의해 정산한다.

제5장 수입금 공공관리에 관한 사항

제19조(수입금의 공공관리 원칙) ① 시내버스 운영체계가 공적자금을 투입하는 준공영제로 전환됨에 따라 시내버스운송사업(이하 “운송사업”이라 한다)으로 발생하는 시내버스운송수입금(이하 “운송수입금”이라 한다) 및 시내버스재정지원금, 유가보조금은 엄격한 통제와 투명한 관리가 필요하다. 따라서 시장은 시내버스운송수입금공동관리위원회(이하 “수입금공동관리위원회”라 한다)를 구성·운영한다.

② 공공관리 대상이 되는 수입금에는 시내버스 요금, 광고, 기타 부대사업수입금 등을 포함한다.

③ 공공관리에 따른 총운송원가에는 버스운행에 따라 지급되는 표준운송원가, 교통카드 정산수수료, 승차권 판매수수료 등을 포함한다.

제20조(수입금 공공관리 업무담당) 수입금 공공관리 업무는 시장이 담당하며, 그 업무범위는 다음 각호와 같다.

1. 시내버스운송사업자(이하 “운송사업자”라 한다)의 운송수입금을 공공관리 하는 계좌(이하 “수입금공공관리계좌”라 한다)를 설치하여 운송수입금을 관리한다.
2. 수입금공공관리계좌로 입금되는 수입금은 대전광역시금고업무취급약정에 의하여 관리한다.
3. 시내버스운송수입금 확인원 채용 및 관리업무를 수행하되, 시민단체 등에 운송수입금 확인업무를 위탁할 수 있다.
4. 매월 자금수급계획을 수립하여 재정지원금의 소요액을 판단한다.

5. 운송수입금과 운송원가를 정산하여 운송수입금의 부족분에 대하여는 시내버스재정지원금 및 유가보조금으로 지원하되, 대전광역시의 예산편성 시기와 예산편성액의 부족 등 부득이한 상황이 발생할 경우에는 연간단위로 재정산 한다.

6. 연간단위로 운송수입금과 운송원가를 정산하여 운송수입금의 잉여분이 발생할 경우에는 이를 적립하고, 적립금은 시내버스발전위원회의 승인을 얻어 적자보전, 버스고급화, 버스관련 시설정비 등 시내버스 서비스 향상 등을 위한 목적으로 사용한다.

7. 운송원가 절감을 위하여 운송사업자의 유류, 타이어, 정비물품, 기타 버스운행에 관련되는 물품 등을 공동구매하는 방법을 강구한다.

8. 승차권 및 현금승차제도의 폐지가 필요하다고 판단될 경우에는 이의 폐지를 시내버스발전위원회에 건의할 수 있다.

9. 기타 수입금의 효율적 관리 및 시내버스 발전을 위한 업무를 수행한다.

제21조(수입금 관계공무원 관직지정) 제20조의 규정에 의거 수입금의 수입과 지출관련 사항을 처리하기 위하여 대전광역시 재무회계규칙을 준용하며, 수입금 관계공무원의 관직을 다음 각 호와 같이 지정한다.

1. 징수관, 경리관 : 교통국장
2. 분임징수관, 분임경리관 : 대중교통과장
3. 지출원 : 버스지원담당 사무관
4. 수입금출납원 : 버스경영담당 사무관

제22조(수입금공동관리위원회) 제19조제1항의 규정에 의한 수입금공동관리 위원회는 다음 각 호와 같이 구성·운영한다.

1. 위원회 구성

- 가. 위원은 교통국장, 대중교통과장, 버스업계 대표, 시내버스노동조합 대표, 시민단체 대표, 회계사 등 9명 이내로 구성
- 나. 위원장은 교통국장이 되고, 부위원장은 상호 호선으로 결정하며, 간사는 버스경영담당 사무관, 서기는 수입금공동관리위원회 운영 담당자로 함
- 다. 당연직 위원의 임기는 그 재임기간으로 하고 임시직 위원의 임기는 2년으로 하되 연임 할 수 있다.

2. 위원회의 심의.의결사항

- 가. 정산기준.방법 등에 대한 이견발생시 그 조정에 관한 사항
- 나. 광고물수입 등 영업외수입금의 집행에 관한 사항
- 다. 잉여적립금 발생시 그 집행에 관한 사항
- 라. 운송수입금이 운송원가보다 적을 경우 교통카드 선수금 및 승차권 판매대금으로 우선 충당하는 방안에 관한 사항
- 마. 그밖에 수입금의 공공관리 및 시내버스 발전을 위해 위원장이 요청하는 사항

3. 위원회 운영

- 가. 회의는 수입금의 공공관리 등에 관하여 심의.의결사항 발생시 위원장이 소집하는 것을 원칙으로 한다.
- 나. 회의는 재적위원 과반수의 출석으로 개의하고 출석위원 과반수의 찬성으로 의결하되, 가부동수인 경우에는 부결처리된 것으로 한다.
- 다. 회의에 출석한 위원에 대하여는 예산의 범위내에서 수당을 지급할 수 있다. 다만, 공무원과 버스업계 노.사 관계자는 제외한다.

- 4. 그밖에 위원회 운영에 관하여 필요한 사항이 있을 경우에는 위원회의 의결을 거쳐 위원장이 정한다.

제6장 운송원가의 정산기준에 관한 사항

제23조(정산체계) “정산체계”라 함은 시내버스 운송과 관련되는 모든 수입금을 수집. 집계. 배분. 정산 등을 하는 체계를 말한다.

제24조(정산주체) 정산체계와 관련되는 주체는 시장, 운송사업자, 교통카드사업자인 하나은행 충청사업본부, 승차권판매를 대행하는 하나은행 승차권 판매 대행지점, 운송원가 송금업무를 대행하는 하나은행 대전시청지점 등으로 구성되며, 각 관련주체들의 역할은 다음 각호와 같다.

1. 대전광역시장

가. 매일 각 운송사업체로 수입금확인원을 파견하여 수입금 집계 및 확인 업무를 수행한다.

나. 수입금공공관리계좌로 입금된 수입금 내역 확인업무를 수행한다.

다. 각 운송사업자별 운행계획 대비 실적확인 업무를 수행한다.

라. 정산기준에 따라 각 운송사업자별로 운송원가를 산정, 하나은행 대전시청지점에 각 운송사업자별로 산정한 운송원가 송금의뢰업무를 수행한다.

2. 운송사업자

가. 당일 운송수입금 내역을 익일 12:00까지 다음과 같이 시장에게 통보하여야 한다. 다만, 통보시간은 운영과정에서 변경할 수 있다.

1) 운송수입금 내역 통보는 차량별.노선별로 현금, 교통카드, 승차권의 수입금을 구분하여 통보함을 원칙으로 하되, 여건에 따라 변경할 수도 있다.

2) 운송수입금 내역 통보는 정산처리시스템에서 정해진 서식에 입력하여 1부를 출력, 수입금확인원의 최종 확인을 거친후 정산처리시스템계통으로 전송하고, 전송내역서 1부를 수입금확인원에게 인계하여야 한다.

나. 운송수입금의 부정산정, 부정통보, 횡령.탈루 등 부정행위에 대하여는 종사원의 과실 유무에 관계없이 각 운송사업자가 책임을 지고 이를 변상하여야 하며, 그에 따른 민.형사상 책임은 물론 관련 당사자의 징계요구에 대하여도 응하여야 한다. 이에 관한 사항은 제8장에서 세부적으로 규정한다.

3. 하나은행 충청사업본부

가. 당일 교통카드 사용내역(종류별)을 정산처리시스템에서 정해진 서식에 입력하여 익일 12:00까지 정산처리시스템계통으로 시장에게 통보하여야 한다.

나. 당일 교통카드 사용금액을 익일 12:00까지 수입금공공관리계좌로 입금하여야 한다. 다만, 하나은행이 휴일일 경우 익일 12:00까지 수입금공공관리계좌로 입금할 수 있다

4. 하나은행 대전시청지점

가. 시장의 요청에 의거 수입금공공관리계좌를 개설하여 운용한다.

나. 시장으로부터 의뢰받은 운송사업자별 운송원가 송금업무를 담당한다.

5. 하나은행 승차권판매대행지점

가. 당일 승차권 판매내역(종류별)을 정산처리시스템에서 정해진 서식에 입력 하여 익일 12:00까지 정산처리시스템계통으로 시장에게 통보하여야 한다.

나. 시장으로부터 당일 승차권 이용금액을 통보받아 그 금액을 익일 12:00까지 수입금공공관리계좌로 입금하여야 한다.

제25조(정산과정) ①정산과정은 시장이 각 관련주체들로부터 지정된 수입금 공공관리계좌로 수입금을 입금 받아 운송사업자별로 정해진 운행계획 대비 운행실적에 따라 정산기준을 적용하여 운송사업자별 운송원가를 산정. 배분.정산하는 등의 과정을 말하며, 기본적인 절차는 [별표 1]과 같다.

②다만, 운송사업자별 현금 운송수입금은 수입금공공관리계좌에 입금하지 않고 운송사업자별 일단위 운송원가로 정산된 것으로 한다.

제26조(정산기준 및 절차 등) 운송원가 정산기준 및 절차 등에 대하여는 세부지침으로 정한다.

제7장 운송원가 운용에 관한 사항

제27조(표준운송원가 산정) 시장은 다음년도에 적용할 표준운송원가 산정을 위하여 전년도.당해년도 운송원가 운용자료, 운송사업자별 재무.회계자료 및 현지실사를 통하여 당해년도 6월중 전문회계기관에 용역을 발주하여 표준운송원가를 산정하여, 당해년도 말 이전에 시내버스업계와 협의절차를 거쳐 시내버스발전위원회의 최종 조정을 통해 확정한다.

제28조 (표준운송원가 적용시기) 확정된 표준운송원가는 다음년도 1월부터 적용한다. 다만, 인건비 부분은 임금조정 부분을 반영하여 2월부터 적용한다.

제29조(운송원가항목 구분) 운송원가 항목은 8개분야(인건비, 정비원가, 버스감가상각비, 임차료, 보험료, 기타원가, 연료비, 투자기회비용)로 구분하되 향후 정책변화 등으로 인한 경우 원가항목의 구분을 변경할 수 있다.

제30조(운송원가 적용원칙) ①산정된 원가항목을 실제 운송사업자에게 적용하는 원칙은 시장이 결정 한다.

②새로운 정책과 제도 등으로 인한 원가 변동분은 정책.제도의 적용으로 원가가 변동된 때부터 반영한다. 다만, 새로운 정책.제도의 변경으로 인한 원가 변동분을 반영할 시간적 여유가 없는 등의 사유로 인한 경우는 원가가 변동된 날로부터 3월 이내에 일괄 정산하고 변동된 원가를 적용한다.

③변동주기가 매우 짧은 유가변동분의 경우는 대한석유공사 고시가(이하 “고시가”라 한다)의 일정비율을 적용하는 것을 기본으로 하여 운송사업체의 도입가격을 검토해 고시가의 일정비율을 조정하는 방식으로 운영하되 협의를 통해 운영방안을 조정한다.

제31조(항목별 적용기준)항목별 운송원가 적용기준은 준공영제 도입시에 적용된 기준을 원칙으로 하되, 매년 전문기관 용역을 토대로 시내버스 업계와 협의를 거쳐 조정한다.

제32조(운송사업자별 운수종사자 근속기간의 적용) 운송사업자별 운수종사자의 평균근속기간의 차이가 있을 수 있지만 실제 적용되는 기준은 매년 표준운송원가산정을 위하여 조사된 전체 근로자의 평균근속기간을 적용한다.

제33조(대전광역시의 업무) 운송원가 산정자료로 활용하기 위해 필요한 자료는 대전광역시버스운송사업조합(이하 “버스조합”이라 한다)을 통하여 매월 통보받아 확인관리하고 그 업무범위는 다음 각호와 같다.

1. 운송사업자별 인력 고용현황을 파악.관리한다.
 - 가. 운전기사
 - 나. 관리직
 - 다. 정비직

2. 운송사업자별 임금 지급현황을 파악.관리한다.
 - 가. 운전기사
 - 나. 관리직
 - 다. 정비직

3. 운송사업자/버스/사용연료별 차량현황 및 대수를 파악.관리한다.
 - 가. 좌석버스 : 경유, CNG
 - 나. 도시형버스 : 경유, CNG
 - 다. 중형버스 : 경유, CNG

4. 운송사업자/버스/사용연료별 매월 연료구입 및 사용현황.구입단가를 파악.관리한다.
 - 가. 좌석버스 : 경유, CNG
 - 나. 도시형버스 : 경유, CNG
 - 다. 중형버스 : 경유, CNG

5. 운송사업자별 차고지 및 임차료 지급현황을 파악.관리한다.

6. 운송사업자/버스별 보험료 납입현황(납입 발생시)을 파악.관리한다.
 - 가. 좌석버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험
 - 나. 도시형버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험
 - 다. 중형버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험

7. 운송사업자별 차량 보유현황 (변동시)을 파악·관리한다.
8. 운송사업자별/차량 구입연도/구입단가(구입단가는 지원, 자부담 등 구분, 변동시)별 차량현황을 파악·관리한다.
9. 연료비 운송원가 운용을 위하여 다음의 사항을 파악·관리한다.
 - 가. 매주 대한석유협회의 경유 1ℓ당 고시가격
 - 나. 충남도시가스의 CNG 1m³당 고시가격
 - 다. 분기별 적용되는 유류보조금의 지원단가(경유, CNG)
10. 운송사업자의 표준회계시스템과 표준회계 적용여부를 지도감독 한다.
11. 노선별 운행거리 및 공차거리를 산정하고 결정한다.
12. 기타 운송원가 운용에 필요한 사항 등을 정할 수 있다.

제34조(버스조합의 업무) 버스조합은 운송사업자를 총괄하며 그 업무범위는 다음 각호와 같다.

1. 운송원가 운용을 위하여 분야별 업무담당자를 지정하고 운송사업자별 업무담당자 지정현황을 파악하여 지정일 및 변동일로부터 5일 이내 시장에게 통보하여야 한다.
2. 단체교섭에 의한 임금산정 기준을 관리한다.
3. 운송사업자의 운송원가 운용을 위한 전월분의 각종자료를 수집관리하고 수집한 자료를 다음달 5일까지 시장에게 통보하여야 하며, 그 대상은 다음 각목과 같다.
 - 가. 운송사업체별 인력 고용현황
 - 1) 운전기사

2) 관리직

3) 정비직

나. 운송사업자별 임금 지급현황

1) 운전기사

2) 관리직

3) 정비직

다. 운송사업자/버스/사용연료별 차량현황 및 대수

1) 좌석버스 : 경유, CNG

2) 도시형버스 : 경유, CNG

3) 중형버스 : 경유, CNG

라. 운송사업자/버스/사용연료별 매월 연료구입 및 사용현황.구입단가

1) 좌석버스 : 경유, CNG

2) 도시형버스 : 경유, CNG

3) 중형버스 : 경유, CNG

마. 운송사업자별 차고지 및 임차료 지급현황

바. 운송사업자/버스별 보험료 납입현황(납입 발생시)

1) 좌석버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험

2) 도시형버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험

3) 중형버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험

사. 운송사업자별 차량 보유현황 (변동시)

아. 운송사업자별/차량 구입연도/구입단가별 차량현황

(구입단가는 지원, 자부담 등 구분, 변동시)

4. 운송원가 운용에 관련된 다음 사항의 운송사업자 수시 지도감독
 - 가. 표준회계시스템 운영
 - 나. 표준경영모델 준수
 - 다. 기타 경영합리화 사항 등

5. 시내버스 승차권 발행·회수 및 정산

6. 기타 다음과 같은 대전광역시 시내버스 관련업무 보조

- 가. 운송사업자별 재정지원금 및 유가보조금의 신청·정산 업무의 취합
- 나. 각종 재정지원 공동사업 추진 및 정산 등
- 다. 유류, 타이어, 정비물품 등 버스운행에 관련되는 물품 공동구매

제35조(운송사업자의 업무) 시내버스 운송사업자의 업무범위는 다음과 같고 같다.

1. 시내버스 서비스 향상 및 운행관리를 위해 버스내 및 차고지 등에 설치한 ITS 및 교통카드시스템의 시설물에 대한 관리자를 지정하고 매일 고장여부를 점검하여 필요한 조치를 취하여야 한다.
2. 운송원가 운용을 위하여 업무담당자를 지정하고 그 결과를 버스조합에 3일 이내 통보하여야 한다.
3. 일일 배차현황을 운행전일까지 입력하고 변동사항 발생시 즉시 운행실적정산시스템에 입력하여야 한다. (단, 퇴근후·출근전 변동사항은 출근후 1시간 이내에 입력 한다)
4. 운송원가 운용을 위하여 다음 각 목의 현황을 매월 3일까지 버스조합에 제출하여야 한다.

가. 운송사업자별 인력 고용현황

- 1) 운전기사
- 2) 관리직
- 3) 정비직

나. 운송사업자별 임금 지급현황

- 1) 운전기사
- 2) 관리직
- 3) 정비직

다. 운송사업자/버스/사용연료별 차량현황 및 대수

- 1) 좌석버스 : 경유, CNG
- 2) 도시형버스 : 경유, CNG
- 3) 중형버스 : 경유, CNG

라. 운송사업자/버스/사용연료별 매월 연료구입 및 사용현황.구입단가

- 1) 좌석버스 : 경유, CNG
- 2) 도시형버스 : 경유, CNG
- 3) 중형버스 : 경유, CNG

마. 운송사업자별 차고지 및 임차료 지급현황

바. 운송사업자/버스별 보험료 납입현황(납입 발생시)

- 1) 좌석버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험
- 2) 도시형버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험
- 3) 중형버스 : 책임보험, 대인보험, 대물보험, 운전자보험

사. 운송사업자별 차량 보유현황 (변동시)

아. 운송사업자/차량 구입연도/구입단가별 차량황
(구입단가는 지원, 자부담 등 구분, 변동시)

5. 표준회계시스템상 운송원가 운용항목의 통일적인 적용으로 운송사업자별 비교가 용이하도록 하고 시스템의 유지관리와 운영에 만전을 기하여야 한다.

6. 운송원가 운용을 위한 각종자료의 제공에 적극 협조하여야 한다.

제36조(하나은행의 업무) 하나은행의 업무범위는 다음 각호와 같다.

1. 시내버스 원가정산시스템 및 교통카드 시스템을 정상 운영 하여야 하며, 장애발생시 빠른 대처를 할 수 있도록 연중시스템 유지보수 체계를 구축하고, 필요시 시장의 요구에 따라 운영프로그램을 빠른 시일 내 보완하여 운영하여야 한다.

2. 정확한 운송사업자의 일일단위 운행실적 확보를 위하여 불명확한 운행실적은 다음날 12:00까지 시장과 운송사업자와의 확인절차를 거쳐 보정하고 그 결과를 시장, 운송사업자, 버스조합에 통보하여야 한다.

제37조(원가절감을 위한 운송사업자의 공동구매 등의 원가반영) 세부지침으로 정한다.

제38조(운송사업자별 노선배분 차이에 따른 원가보정) 세부지침으로 정한다.

제8장 수입금함 관리 및 수입금 확인에 관한 사항

제39조(시내버스 운송사업자의 업무) ① 시내버스 운송수입금함 관리 및 수입금 확인업무를 수행함에 있어 운송사업자는 자기 책임하에 현금.승차권수입금(이하“수익금”이라 한다)을 철저히 관리하여야 하며, 수입금 등과 관련한 부정행위, 부정보고, 수입금 결손, 관리소홀 등에 대한 모든 책임은 운송사업자에게 있다.

② 운송사업자는 수입금 등의 성실한 관리를 위하여 관리책임자를 지정하고 안전하고 투명한 수입금관리를 위하여 노력하여야 하며, 운송사업자가 담당하여야 하는 업무의 범위는 다음 각호와 같다.

1. 수입금함 설치 및 관리

가. 배차되어 운행하는 시내버스에는 반드시 수입금함을 1일 1개씩 설치하여 운행하고, 운전기사는 운행 종료 후 관리 책임자에게 반환 하여야 한다.

나. 차량에 설치되는 수입금함은 수입금확인원이 봉인하고 서명.날인한 것을 사용하여야 하며, 운송사업체 관계자는 안전한 잠금장치를 하고 열쇠를 책임 관리한다.

다. 운행차량에는 반드시 CCTV를 설치하고 운행시작부터 운행 종료 시까지 정상 작동되도록 하여야 하며, 수입금 투입 및 환전 상황을 영상촬영하고, 안전운행.사고예방 등 진행 전과정을 확인할 수 있도록 하여야 한다.

라. 수입금함 보관장소 및 금고에는 관리책임자를 지정한 표식을 부착하며, 관계자의 출입을 통제하고 수입금함 보관장소에 매일 회

수된 수입금함을 안전하게 보관하여야 하며 잠금장치 및 CCTV를 설치 운영하여 진행 전과정을 확인할 수 있도록 하여야 한다.

마. 수입금 보관 장소에는 반드시 소화기를 설치하여야 한다.

바. 회수된 수입금함의 안전한 보관을 위하여 운송사업자별 안전요원을 배치하여야 한다.

사. 차량 및 수입금 보관장소, 수입금 확인과정의 CCTV 영상자료는 매일 운송사업체의 책임자 지휘하에 감식하여야 하며 7일 이상 자료를 보관하고 시장이 영상자료를 요구할 경우 언제든지 제출하여야 한다.

아. 운송사업자는 보유한 차량수의 2배 이상 수입금함을 확보하여야 하며, 환전, 봉인, 잠금장치 등 업무에 지장을 초래하는 고장 또는 노후된 수입금함은 조속히 수리하거나 교체하여야 한다.

2. 수입금함의 인수인계

가. 운전기사는 운행전 수입금 관리책임자로부터 봉인 및 잠금장치가 된 수입금함을 인수받아 봉인 및 잠금상태의 이상유무를 확인하여야 한다.

나. 운행종료 후 수입금함 이상유무를 확인하고 수입금함 및 CCTV 테이프를 관리책임자에게 반환하여야 한다.

다. 일일관리책임자는 당일 운행종료 후 수입금함의 수량, 봉인상태, 파손유무, 잠금장치의 이상유무 등을 확인하고, 수입금함을 지정된 보관장소에 모두 보관하여야 하며, 설치된 CCTV를 정상 작동되도록 하고 잠금장치를 하여야 한다.

라. 보관된 일일 수입금함은 다음날 수입금 확인 이전에 봉인상태, 잠금장치 이상유무 등을 확인한 후 수입금 확인관리 책임자에게 인계하여야 한다.

3. 수입금함 수입금 일일 확인작업

가. 수입금 확인작업은 지정장소에서 운송사업체의 관리책임자, 수입금 확인원 감독 하에 지정된 관리직 직원이 참여하여 08:30부터 노선 별.차량별로 봉인 이상유무를 확인 후 실시하여야 한다.

나. 수입금 확인작업에 참여하는 관리직 직원은 운행차량 80대이상 운송사업체는 15인 이내 그 밖의 운송사업체는 10인내로 한다.

다. 수입금 확인작업은 연중 매일 실시한다. 다만 공휴일에 실시하는 수입금 확인작업은 운행에 지장이 없는 범위내에서 익일 확인할 수 있다.

라. 수입금 확인장소에는 CCTV를 설치하고 영상촬영을 하여야 하며 진행 전 과정을 확인할 수 있도록 하여야 한다.

마. 운송사업체의 관리책임자, 수입금확인원은 일일 수입금 집계결과를 확인하여 서명.날인하고 운행 익일 12:00까지 수입금 정산 전산 시스템에 입력한 후 결과를 보고하여야 한다.

바. 수입금 확인작업이 종료되면 수입금함을 다시 잠금하고 봉인지로 봉인한 후 수입금확인원이 서명 날인하여야 한다.

제40조(수입금확인원의 업무) 시내버스 운송수입금함 관리 및 수입금 확인업무를 수행함에 있어 수입금확인원이 담당하여야 하는 업무의

범위는 다음 각호와 같다.

1. 수입금관련 CCTV 정상 작동여부 일일 점검
2. 수입금함 보관 금고 잠금여부 확인
3. 수입금함 봉인 및 개봉시 입회 확인
4. 수입금 확인작업 확인 감독 및 수입금 부정행위 보고
5. 수입금 확인 집계결과 최종 확인
6. 차량별.노선별 일일 수입금 내역서 작성 확인
7. 일일 수입금확인 집계결과 입력확인 및 대중교통과에 결과보고
8. 수입금확인원 근무수칙 준수

제41조(대전광역시의 업무) ① 시내버스 운송수입금함 관리 및 수입금 확인업무를 수행함에 있어 수입금 등의 투명성을 확보하기 위하여 운송수입금 및 수입금함의 인계, 인수, 보관, 개함, 계수, 집계, 확인 등 전 과정을 지도.감독 한다.

② 시내버스 운송수입금의 공정성을 확보하기 위하여 제3의 기관이나 민간단체에서 정기 또는 수시로 수입금 확인을 감독하게 할 수 있으며, 대전광역시가 담당하는 업무 범위는 다음 각호와 같다.

1. 수입금확인원 일일 근무명령
2. 운송사업자별 일일수입금 최종 집계
3. 일일수입금 하나은행 입금내역 확인
4. 수입금 관련 기기설치 및 확인작업에 대한 운송사업자 지도 점검
5. 수입금확인원 근무기강 확립
6. 수입금 관련 부정행위에 대한 조치

제42조(수입금 관련 부정행위에 대한 처벌규정) 세부지침으로 정한다.

제9장 서비스 등 평가 및 상벌 적용에 관한 사항

제43조(평가대상 분야) 평가대상이 되는 분야는 서비스분야, 경영합리화 분야로 하되 필요시 평가대상 분야를 축소 또는 확대할 수 있다.

제44조(분야별 평가내용) 분야별 평가내용은 다음 각호와 같다.

1. 서비스분야는 시민이 현장에서 피부로 느끼는 교통사고, 법령 및 각종 지시위반, 민원, 행정처분, 노사분쟁건수 등의 평가항목과 기.종 점지의 출발시간 준수도, 운전기사 친절도, 안전운행, 버스시설 등의 다양한 항목으로 구성된 평가체계를 통해 평가한다.
2. 경영합리화분야는 각 운송사업자의 자발적인 비용절감, 인력·조직 구성의 합리화 이행정도, 수입금 관리실태, 근로자 복지증진 정도 등을 기준으로 평가한다.

제45조(평가와 상벌체계의 주기) 서비스 등 평가와 상벌체계는 다음 각호와 같다.

1. 서비스분야는 매 분기별 평가와 상벌을 부여하는 것을 원칙으로 하되 정책적인 판단에 의해 주기를 단축 또는 확대할 수 있다.
2. 경영합리화분야는 1년 단위로 평가와 상벌을 부여하는 것을 원칙으로 하되 필요시 상.하반기로 주기를 단축할 수 있다.

제46조(평가주체) 평가주체는 다음 각호와 같이 한다.

1. 서비스분야에 대한 평가는 객관성과 공정성을 확보하기 위하여 제3의 기관 또는 시민단체에서 평가를 수행하게 할 수 있다.

2. 경영합리화분야는 외부회계감사기관에서 평가한다.

제47조(보유대수를 감안한 평가기준 등)

1. 서비스분야는 운송사업자별 버스보유대수가 감안된 가중치를 부여하여 보유대수의 차이로 인한 형평성의 문제가 없도록 평가체계를 마련한다.

2. 경영합리화분야는 버스보유대수가 아닌 대규모운송업체, 중규모운송업체, 소규모운송업체 라는 3분체계로 분류하고 이를 감안한 평가체계를 통해 평가한다.

제48조(상별원칙의 구체적 내용과 보상의 수혜범위) 세부지침으로 정한다.

제10장 조직 및 인력분야 표준경영모델에 관한 사항

제49조(정원조정) 임직원에 대해서는 표준정원을 제시하되, 이를 강제하거나 조정하지는 않을 것이며, 표준정원에 따른 경영합리화평가를 수행하여 그 결과를 반영한다.

제50조(표준정원 및 운송업체 규모별 분류) ①관리직 표준정원은 총무분야는 5명, 사업분야는 4명을 기준으로 하되, 운송사업자의 규모별로 다음 각호와 같이 한다. 다만, 임원, 정비직, 기타직의 인원은 본 관리직에 포함되지 않는다.

1. 대규모 운송업체 총9명

2. 중규모 운송업체 총7명
3. 소규모 운송업체 총6명

②제1항에서 규정한 각 운송사업체의 규모별 분류는 다음 각호와 같다.

1. 대규모 : 4개사(산호교통, 경익운수, 대전버스, 한밭여객)
2. 중규모 : 5개사(계룡버스, 협진운수, 대전교통, 충진교통, 대흥교통)
3. 소규모 : 4개사(금성교통, 동건운수, 금남교통, 한일버스)

제51조(인력운영의 범위 등) ①각 운송사업자는 제50조에서 정한 표준정원 범위 내에서 최대 2명까지 감축하여 운영할 수 있다. 즉 대규모 운송사업체는 최소 7명이상 근무 하여야 하며, 소규모 운송사업체는 최소 4명 이상은 근무하여야 한다.

②기타직의 업무내용을 상당부분 겸하는 직원은 관리직 직원으로 인정하지 않으며, 이는 한도를 정하지 않은 기타직을 활용한 변형적인 인력구조 운영은 인정하지 않음을 의미한다.

③운송사업체별 운영인력이 정해진 기준에 초과되어도 관계는 없으나 향후 관리 인력의 증원 등에 따른 표준운송원가(표준정원만 인정)의 변동은 없다.

제52조(기타직 인력운영 및 근무형태) ①기타직에 대한 업무와 관련하여 다음 각호의 사항 이외에 별도의 제한사항은 없으며, 각 운송사업자가 자율성을 갖고 운영한다.

1. 비디오 감독(1 ~ 3명)
2. 기·중점지 청소 등 현장관리
3. 시내버스 세차

②기타직의 근무형태로는 경비, 주유, CCTV 판독, 식당관리, 청소, 승차권수납, 세차 등으로 분류한다.

제53조(감축운영에 대한 보상체계) 세부지침으로 정한다.

제54조(임금총액 결정 및 운송사업자 규모별 조정) 세부지침으로 정한다.

제11장 재무건전성 확보분야 표준경영 모델에 관한 사항

제55조(재무건전성 기준과 방향의 결정) ①재무건전성 확보를 위한 기준과 방향의 결정은 “표준운송원가 산정 및 표준경영모델 정립” 용역수행기관의 의견을 참고하여 시장이 결정 한다

②운송사업자는 제1항의 결정을 위한 자료제출, 조사 등에 적극 협력하여야 한다.

제56조(퇴직금 적립의 의무화) ①운송사업자는 근로자(사무직 포함)의 퇴직금을 충당하기 위한 퇴직신탁 적립(기존 퇴직금보험 등은 인정) 등을 반드시 이행 하여야 한다.

②퇴직신탁운용에 의한 수익율(수익분)은 준공영제의 취지, 임금인상으로 인한 퇴직금 부담을 고려할 때 운송원가를 부담하는 주체에 귀속되며, 실질적인 운용방법은 신탁예치금 원금에 부가하는 내용으로 한다.

③운송사업자는 제1항의 규정에 의한 퇴직신탁 적립 등을 이행하고 있는 현황자료를 정기적으로 시장에게 제출하여야 한다. 다만, 운송원가에서 공제하여 버스조합을 통해 일괄 적립할 경우에는 제외한다.

제57조(미충당 퇴직금의 확충) 미충당 퇴직금의 확충은 매 년간 2005년 준공영제 도입 시점 당시의 미충당 퇴직금의 2%이상을 적립하는 것으로 그 기준을 설정한다. 이 기준은 차고지를 보유하고 있는 운송사업자의 경우에도 같다.

제58조(외부감사의 의무화) 전체 운송사업자가 객관적이고 동일한 기준으로 회계처리를 할 수 있도록 외부감사제도를 의무화 한다. 다만, 준공영제 시행 후 2~3년은 기업회계기준에 의한 준비기간으로 외부회계검토로 한다.

제59조(표준회계 운영기준의 적용) ①운송사업자는 운송원가의 객관적인 산정과 투명한 회계처리를 위해 “표준운송원가 산정 용역수행기관”이 제시하는 회계처리 기준을 반드시 준수하여야 한다.

②수기장부, 회계처리 전산S/W의 차이로 인한 오류와 비효율성을 최소화하기 위해 표준화된 회계 전산S/W를 적용하여 운영하여야 한다.

제60조(재무구조 개선지표와 개선목표 설정) 운송사업자가 준수하여야 할 재무구조 개선지표와 개선목표는 다음 각호와 같이 설정한다.

1. 재무구조 개선지표는 다음 각목과 같다

- 가. 자기자본 비율
- 나. 차입금 의존도
- 다. 유동비율

2. 재무구조 개선목표는 다음 각목과 같다

- 가. 기준설정 : 2004년 표준운송원가 산정 용역시 운송사업자별로 제출 및 검토된 내용을 기준으로 설정하되 준공영제 도입이후 보정

용역을 통해 최종 검토된 “준공영제 도입시점”의 재무지표를 기준으로 설정한다.

나. 개선 목표

1) 비율산정을 위한 기본 절차

가) 원칙적으로 기업회계기준에 따라서 회계처리한 재무제표를 이용하여 비율산정을 한다.

나) 이를 위하여 운송업체는 주식회사외부감사에관한법률 제3조 제1항제1호의 규정의 감사인(이하 “감사인”이라 한다)으로부터 외부회계감사를 받아야 한다.

다) 다만, 제58조의 규정에 따라 준공영제가 정착되기 위하여 필요한 기간동안은 별도의 세부지침에 따라 감사인이 산정한 재무비율검토보고서를 이용할 수 있다.

라) 감사인의 외부감사보고서 또는 재무비율검토보고서를 제출하지 않은 운송사업체는 비율산정 대상에서 제외한다.

마) 비율산정은 소수점 5째 자리에서 반올림하여 사용한다. 즉 $1 \div 7 \times 100(\%)$ 은 14.29%로 한다.

2) 자기자본비율

가) 자기자본비율은 (평가기준일의 자기자본 \div 평가기준일의 총자산) $\times 100(\%)$ 로 산출한다.

나) 운송사업체 중 자기자본비율이 40% 이상인 업체는 향후 동 비율을 하회하지 않는 한 자기자본비율에 대한 자율성을 부여한다.

다) 운송사업체 중 자기자본비율이 40%에 미달하는 업체는 별도의 세부지침에 따라 개선목표를 설정한다.

라) 자기자본비율을 향상시키기 위하여 운송사업체는 신규증자, 부채의 출자전환, 이익증대 및 자산매각을 통한 부채 상환 등의 노력을 기울여야 한다.

3) 차입금의존도

가) 차입금의존도는 (평가기준일의 차입금÷평가기준일의 총자산)×100(%)로 산출한다. 여기에서 차입금이란 은행차입금, 금융리스, 사채를 포함하는 개념으로 이자를 부담하는 부채를 의미한다. 만약 무이자로 주주차입금(가수금)을 차용했다면 차입금에 포함되지 않는다.

나) 운송업체 중 차입금의존도가 20% 이하인 업체는 향후 동 비율을 초과하지 않는 한 차입금의존도에 대한 자율성을 부여한다.

다) 운송업체 중 차입금의존도가 20%를 초과하는 업체는 별도의 세부지침에 따라 개선목표를 설정한다.

라) 차입금의존도를 낮추기 위하여 운송업체는 자기자본의 증대(출자, 이익증대 등) 자산매각 대금으로 차입금상환, 이자 미지급조건의 차입(가수금)등을 통한 차입금 의존도를 낮추는 노력을 기울여야 한다.

4) 유동비율

가) 유동비율은 (평가기준일의 유동자산 ÷ 평가기준일의 유동부채)×100(%)로 산출한다.

- 나) 운송업체 중 유동비율이 80% 이상인 업체는 향후 동 비율에 미달하지 않는 한 유동비율에 대한 자율성을 부여한다.
 - 다) 운송업체 중 유동비율이 80%에 미달하는 업체는 별도의 세부 지침에 따라 개선목표를 설정한다.
 - 라) 유동비율을 증가시키기 위하여 운송사업체는 자산은 유동자산을 보유하고 부채는 고정부채로 전환하는 노력을 하여야 한다.
- 5) 각 재무비율의 평가는 절대평가와 상대평가를 모두 고려한다. 즉, 절대적인 비율이 양호한지 여부와 전년도 대비 향상정도가 어느 정도인지 여부를 모두 고려한다.
- 6) 위 목표치 및 세부지침의 개선목표는 용역수행기관의 의견을 참고하여 조정 할 수 있다.

제12장 운수종사자에 노무관리에 관한 사항

제61조(기본원칙) 운수종사자의 노무관리는 단체협상(임금협상 및 단체협약) 내용을 존중하여 이루어져야 한다.

제62조(단체협상) 시내버스 노사간 단체협상(임금협상 또는 단체협약)은 준공영제의 안정적인 운영을 위해 시장이 제시한 권고의견을 고려하여 성실히 교섭.합의하여야 한다.

제63조(표준기준인원 산정) 전체 노선별 연간 운행계획의 분석을 기초로 노사 양측의 의견을 청취하여 버스 1대당 표준기준인원을 산정.제시한다. 다만, 노선별 운행계통의 차이로 인한 다소의 운송사업체별 차이는 고려하지 않는다.

제64조(운수종사자의 준수사항) 운수종사자는 관계법규 및 회사의 사규, 취업규칙 등을 준수하여야 하며, 이를 준수하지 않을 경우의 처분도 관계법규 및 회사의 징계규정에 의한다.

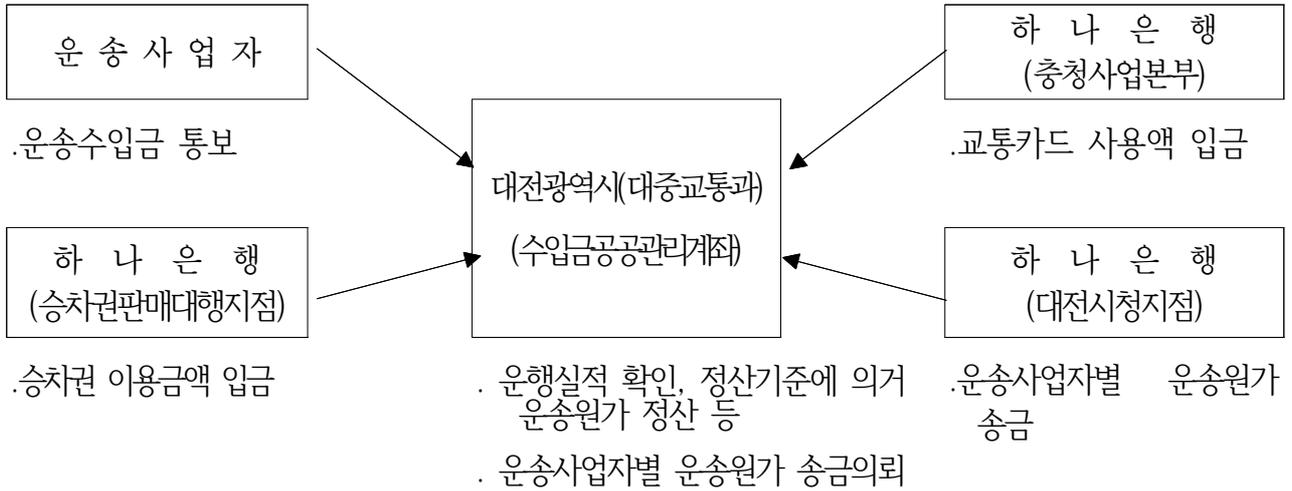
제65조(운송사업자의 책임) 운송사업자는 운수종사자의 준수사항이 실천되도록 노력하여야 하며 이에 대한 책임을 진다.

제66조(정규직 채용기준) 정규직으로 채용할 경우에는 당해 회사의 합리적 채용기준에 의해 정규직으로 채용하여야 한다.

[별표 1]

정산체계 및 관련주체별 기본적인 역할

《 정산체계 》



《 관련 주체별 역할 》

운송사업자	<ul style="list-style-type: none"> · 당일 운송수입금 내역을 익일 12:00까지 대중교통과로 통보 - 차량별·노선별로 현금, 교통카드, 승차권 수입금 구분
하나은행 (승차권판매 대행지점)	<ul style="list-style-type: none"> · 당일 승차권 판매내역(종류별)을 익일 12:00까지 대중교통과로 통보 · 대중교통과로부터 당일 승차권 이용금액을 통보받아 익일 12:00까지 그 금액을 수입금공공관리계좌로 입금
하나은행 (충청사업본부)	<ul style="list-style-type: none"> · 당일 교통카드 사용내역(종류별)을 익일 12:00까지 대중교통과로 통보 · 당일 교통카드 사용금액을 익일 12:00까지 수입금공공관리계좌로 입금 ※ 하나은행이 휴일일 경우, 익일 12:00까지 수입금공공관리계좌로 입금
하나은행 (대전시청지점)	<ul style="list-style-type: none"> · 대중교통과의 요청에 의거 수입금공공관리계좌 개설 · 대중교통과로부터 의뢰받은 운송사업자별 운송원가 송금
대전광역시 (대중교통과)	<ul style="list-style-type: none"> · 운송사업자별 운송수입금 공공관리(운송사업자별로 관리) · 운송사업자별 운행계획 대비 실적 확인(익일 15:00까지) · 운송사업자별 당일 승차권 이용금액을 확인하여 하나은행 승차권판매대행 지점에 통보, 그 금액을 수입금공공관리계좌로 입금 의뢰 · 정산기준에 의거 운송사업자별 운송원가 정산, 송금의뢰

부 칙

제1조(적용일) 본 지침은 시내버스 준공영제를 시행한 날부터 적용한다.

제2조(지침의 변경) 본 지침내용의 변경이 필요한 경우에는 대전광역시와 시내버스업계간의 서면에 의한 합의로써 수정 또는 변경할 수 있다.

부 칙

제1조(적용일) 본 지침은 2006년 7월 1일 부터 적용한다.

제2조(경과조치) 본 지침시행전 준공영제 운영에 대하여 대전광역시와 시내버스업계간의 합의로써 시행된 사항은 그 합의 내용에 의한다.

시내버스 준공영제 운영 세부지침

제1조(목적) 시내버스 준공영제 운영지침에서 위임한 사항과 그 시행에 관하여 필요한 사항을 규정함을 목적으로 한다.

제2조(추가차량 운영원칙과 손익균등 배분방법) 제2장제7조제2항의 규정으로 위임한 추가차량 운영원칙과 손익균등 배분방법은 다음 각 호와 같다.

1. 노선신설로 인한 경우에는 운송사업자별 보유대수 순서대로 배분한다.
2. 특정노선의 증차로 인한 경우에는 당해노선 운송사업자에게 우선적으로 추가차량을 운행하게 할 수 있다.

제3조(운송원가 정산기준) 제6장제26조의 규정으로 위임한 정산기준 및 절차 등은 다음 각호와 같다.

1. 상용차량과 예비차량으로 구분하여 각각의 버스 1대당.1일당 운송원가를 산정하여 이를 합한 금액으로 하며, 버스 1대당.1일당 운행차량과 예비차량의 정산기준은 다음 각목과 같다.

가. 상용차량 정산기준(버스 1대당.1일당) : 고정비+변동비+적정투자기회비용

나. 예비차량 정산기준(버스 1대당.1일당) : (고정비 - 운전기사 인건비)
+투자기회비용

2. 고정비 정산기준 : 고정비의 각 항목별 정산기준(단위 : 원/ 1일.1대)은 [별표 1]과 같으며, 시내버스 산업환경의 여건변화 등에 따라 시내버스발전위원회의 의결을 거쳐 조정할 수 있다. 다만, 시행 1년간은 운송원가산정용역(보정용역 포함) 결과를 통해 시장이 조정할 수 있다.

3. 변동비 정산기준 : 변동비는 연료비가 해당되고 정산기준(단위 : 원/1대)은 [별표 2]와 같으며, 시내버스 운행여건 변화 등에 따라 시내버스발전위원회의 의결을 거쳐 조정할 수 있다. 다만, 시행 1년간은 운송원가산정용역(보정용역 포함) 결과를 통해 시장이 조정할 수 있다.

4. 투자기회비용 정산기준 : [별표 4]과 같다.

5. 정산방법 및 절차 : 다음 각목과 같이 한다.

가. 정산방법은 1차 정산, 2차 정산, 3차 정산의 과정으로 이루어지며, 그 방법은 다음과 같이 한다.

1) 1차 정산 : 교통카드시스템으로부터 전송받은 각 운송사업자별 버스 운행실적을 기준으로 운행 익일 각 운송사업자별로 정산한다.

2) 2차 정산 : 당일 버스를 운행했으나 운전기사의 부주의 또는 교통카드시스템의 오류 등의 원인으로 운행실적이 당일 교통카드시스템으로 전송되지 않고 그 익일 전송될 경우, 그 익일에 전송된 운행실적에 대한 원가는 확인절차를 거쳐 확인 익일의 정산금액에 포함하여 정산한다.

3) 3차 정산 : 매 월말 1개월 동안의 운행실적과 그에 대한 정산금액을 각 운송사업자별로 확인하여 과부족액을 정산한다.

나. 운송원가 지급은 각 운송사업자별로 지정된 예금계좌로 입금한다.

6. 비정상 운행시의 정산방법 : 다음 각목과 같이 한다.

가. 비정상 운행이라 함은 대전광역시에서 각 운송사업자별 노선별로 정해진 운행계통, 배차대수, 운행횟수(편도기준), 배차시간 등을 준수하지 않은 경우를 말하며, 이 경우의 정산방식은 다음과 같이 한다.

1) 노선별로 정해진 정류장을 무정차 통과한 경우 : 이 경우는 버스운행의 효율성을 고려하여 새벽 또는 늦은 밤 시간대 정류장에 승객이 없을 경우에 한하여 예외적으로 인정하면서 승객의 신고를 토대로 확인절차를 거쳐 다음과 같이 정산한다.

가) 귀책사유가 운송사업자에게 없는 경우 : 상용차량 정산기준으로 운송원가를 지급한다.

나) 귀책사유가 운송사업자에게 있는 경우 : 신고에 의해 확인해 본 결과 정류장을 무정차 통과한 것으로 판단될 경우에는 무정차 통과한 당해 운행횟수의 운송원가중 30%를 차감한 금액만 지급한다.

2) 노선별로 정해진 배차대수를 미달하여 운행한 경우 : 다음과 같이 정산한다.

가) 귀책사유가 운송사업자에게 없는 경우 : 미달 운행한 버스대수에 대하여는 연료비만 지급하지 않는다.

/ (해당노선의 1일 운송원가) - (미달 운행 버스대수×연료비)

나) 귀책사유가 운송사업자에게 있는 경우 : 다음과 같이 정산한다.

(1) 미달 운행한 버스대수에 대하여는 운송원가를 지급하지 않는다.

(2) 더불어, 운행일 직전주 같은 요일 같은 노선의 1일 평균수입금의 2배에 해당하는 금액을 해당 운송사업자로부터 징수하여 운송수입금공공관리 계좌에 편입 한다. 단, 1일 평균수입금의 2배에 해당하는 금액이 1일 운송원가에 미달하는 경우 운송수입금공공관리계좌 편입대상 금액은 1일 운송원가로 한다.

3) 노선별로 정해진 운행횟수를 미달하여 운행한 경우(단축운행, 노선이탈 포함) : 다음과 같이 정산한다.

가) 귀책사유가 운송사업자에게 없는 경우(예 : 재해, 건설공사, 시위 등) 미달 운행 횟수에 대하여는 연료비만 지급하지 않는다.
/ (해당노선의 1일 운송원가) - (미달 운행 횟수×연료비)

나) 귀책사유가 운송사업자에게 있는 경우 : 다음과 같이 정산한다.

(1) 운행한 횟수에 한하여 연료비만 지급 한다.

(2) 더불어, 운행일 직전 주 같은 요일 같은 노선의 회당 평균수입금의 2배에 해당 하는 금액을 해당 운송사업자로부터 징수하여 운송수입금공공관리계좌에 편입 한다. 단, 회당 평균수입금의 2배에 해당하는 금액이 회당 운송원가에 미달하는 경우 운송수입금공공관리계좌 편입대상 금액은 회당 운송원가로 한다.

4) 노선별로 정해진 배차시간을 준수하지 않고 운행한 경우(기.종점지에서의 경우 등) : 다음과 같이 정산한다.

가) 귀책사유가 운송사업자에게 없는 경우 : 상용차량 정산기준으로 운송원가를 지급한다.

나) 귀책사유가 운송사업자에게 있는 경우 : 기.종점지에서 정해진 배차시간 보다 ±3분의 허용범위를 초과하여 출발할 경우에는 당해 위반 운행횟수분의 기타원가 전부를 지급하지 않는다.

※ 운전기사의 책임이 명확하지 않은 이상 회사는 운전기사에 책임을 전가할 수 없다

5) 버스파업으로 인해 버스운행을 중단하는 등의 경우 : 다음과 같이 정산한다.

가) 임금 및 단체협상에 기인한 경우에는 그 버스운행 중단기간 등에 해당하는 운송원가를 지급하지 않는다. 다만, 운전기사 인건비중 상여금, 퇴직충당금 등 고정비적 성격의 비용은 제외한다.

나) 개별 운송사업체 내부의 문제에 기인한 경우에는 그 버스운행 중단기간 등에 해당하는 운송원가를 지급하지 않는다.

나. 귀책사유 여부는 ITS 및 교통카드시스템의 운행기록, 운송사업자가 제출한 자료 등을 토대로 시장이 판단 한다. 단, 운송사업자의 자료제출은 시장이 요청한 후 8시간 이내에 도착한 것에 대해서만 유효 한 것으로 하며, 가스충전 등의 이유는 귀책사유에 해당되지 않는 것으로 한다.

7. 예비차량 운행의 경우 정산방법 : 다음 각목과 같이 한다.

가. 운행계통의 긴급상황 발생 등으로 예비차량으로 등록된 차량이 추가로 운행된 경우에는 상용차량으로 간주하여 정산하며, 상용차량(시장)의 명령에 의하여 운행하지 않은 경우에는 예비차량으로 간주하여 정산한다.

나. 상용차량의 사고나 고장 등으로 예비차량이 상용차량을 대체하여 운행된 경우에는 미운행 상용차량에 대하여는 예비차량으로 간주하여 정산하고, 대체 운행한 예비차량에 대하여는 상용차량으로 간주하여 정산한다.

다. “나”목에서 대체 운행한 예비차량이 상용차량의 사고는 3시간 이내에 그 외 고장 등은 발생 시점부터 1시간 이내에 투입된 경우에는 정상정

산, 1시간 초과시는 1회 감회 정산, 2시간 초과시는 2회 감회 정산 등의 방법을 적용하여 차등 정산한다.

8. 정산주기 및 원천징수 : 다음 각목과 같이 한다.

가. 정산주기는 1일 단위 정산을 원칙으로 하되 인건비, 퇴직 충당금 등 1월 단위, 1년 단위의 정산을 요하는 운송원가는 운송사업자의 자금 운영이 원활히 이루어 질 수 있는 범위 내에서 시장이 별도로 정할 수 있다.

나. 운송사업자별로 지급하는 순운송원가에는 교통카드 정산수수료, 버스승차권 판매수수료가 포함되지 않으며, 퇴직충당금 및 기타 시내버스발전위원회에서 의결한 사항은 원천징수 하는 것으로 한다.

9. 협조사항 : 각 운송사업자는 운송수입금을 확인할 수 있는 적합한 환경(수입금 분리.집계 장소, 수입금 정리.계산 인원 등)을 갖추어야 한다.

제4조(원가절감을 위한 운송사업자의 공동구매 등의 원가반영) 제7장제 37조의 규정으로 위임한 원가절감을 위한 운송사업자의 공동구매 등의 원가반영은 다음 각호와 같이 한다.

1. 원가절감을 위한 운송사업자의 공동구매 등 자구적인 공동협력사업으로 발생한 원가절감분에 대해서는 원가 변동분을 반영하지 않는다.

2. 공동협력사업의 배경 등을 고려할 때 운송사업자의 노력으로 보기 어려운 경우, 원가절감분이 원가변동분에 부분적으로 반영하지 않을 수 없이 큰 경우에는 최고 80%범위에서 원가절감분을 표준운송원가에 반영할 수 있다.

제5조(운송사업자별 노선배분 차이에 따른 원가보정) 제7장제38조의 규정으로 위임한 운송사업자별 노선배분차이에 따른 원가 보정요구는 거리산정을 위한 시스템상의 오류를 제외하고는 제기할 수 없다.

제6조(수입금 관련 부정행위에 대한 처벌) 제8장제42조의 규정으로 위임한 수입금 관련 부정행위에 대한 처벌규정은 다음 각호와 같다.

1. 운전기사, 회사내부 직원의 수입금 부정행위는 회사에서 감독, 발생 시 이를 엄중조치하고 반드시 시장에게 보고하여야 한다. 회사에서 감독, 조치, 사정에 보고를 해태한 수입금 부정행위가 확인될 경우 당해 운송사업자의 투자기회비용을 1년간 1% 감액한다.
2. 회사차원의 수입금 부정행위에 대한 처벌규정은 다음 각목과 같다.
 - 가. 당해 운송사업자의 면허를 취소하며, 다른 운송사업자들이 취소된 노선을 공동운영 한다
 - 나. 운송사업체, 대표이사, 행위자 모두 형사고발한다.
 - 다. 당해 운송사업자에 대한 미지급 정산금에 대하여는 시장에게 요구할 수 없다.

제7조(상별원칙의 구체적 내용과 보상의 수혜범위) 제9장제48조의 규정으로 위임한 상별원칙의 구체적 내용과 보상의 수혜범위는 다음 각호와 같다.

1. 보상(인센티브)을 위한 재원은 시장이 별도예산으로 하되, 연차별 그 규모의 확대 및 축소의 방향은 1년 단위로 시장이 결정한다.
2. 보상의 부여대상은 분야별로 상위 5개 운송사업자로 함을 기본으로

하되 평가결과에 따라 축소 또는 확대할 수 있다.

3. 평가분야별 상위 5개 운송사업자간 보상금 배분비율은 별도로 정한다.

4. 벌칙(페널티)의 부여는 평가결과에 따라 평가점수에 관계없이 필수적인 기준치를 충족하지 못하는 운송사업자(예:운전기사의 정복 미착용), 타 운송업체와의 비교를 통해 현저하게 차이가 나는 운송사업자를 대상으로 한다.

5. 제4호의 필수적인 기준치는 사전에 결정한 항목을 기준으로 하고, 타 운송사업자와의 현저한 차이의 판단은 시내버스발전위원회에서 결정한다.

6. 벌칙의 일반적인 내용은 다음 각 목과 같이하되, 벌칙에 대한 구체적인 내용은 시내버스발전위원회에서 결정한다.

가. 시행초기 2회까지는 주의, 개선명령 등 이행촉구 수준으로 한다.

나. 3회 이후부터는 개선명령 위반에 따른 행정처분, 당해 운송사업자의 평균 고정비용의 최대 1%까지의 투자기회비용의 삭감, 도시형 1개 노선의 면허취소 등의 내용으로 한다.

7. 경영합리화 분야의 벌칙은 해당 운송사업자의 투자기회비용 0.5%의 삭감을 최대한의 벌칙내용으로 한다.

8. 각 분야별 평가에 대한 보상의 수혜는 운송사업자, 임직원, 운수종사자에게 형평성 있게 배분되도록 하되, 그 세부적인 배분기준은 별도로 정한다.

제8조(감축운영에 대한 보상체계) 제10장제53조의 규정으로 위임한 감축운영에 대한 보상체계는 다음 각호와 같다.

1. 제10장제50조의 표준정원과 제10장제51조의 인력운영의 범위를 준용하여 정원을 감축하였을 경우, 감축된 인원수 만큼 표준인건비를 전

액 지급하지 않는다.

2. 소형사의 경우에는 본 제9조의 규정을 적용하지 않고, 인건비 원가 전액을 지급한다.

제9조(임금총액 결정 및 운송사업자 규모별 조정) 제10장제54조의 규정으로 위임한 임금총액 결정 및 운송사업자 규모별 조정은 다음 각호와 같다.

1. 운송사업자별 임직원에 대한 임금총액은 버스보유대수 또는 전년도 임금총액 기준에 의한 표준운송원가를 기준으로 지급한다.

2. 다만, 소규모 운송사업자를 고려하여 일정기준 이상의 금액을 배정하고, 중·대규모 운송사업자에게는 버스보유대수를 기준으로 일정금액을 추가배정 할 수 있다.

3. 제2호에 의한 배정기준은 별도로 정한다.

제10조(재무구조 개선목표) 제11장제60조제2호제다목의 규정으로 위임한 재무비율검토보고서의 평가기준 및 각 평가비율의 개선목표를 결정하기 위한 것으로 다음 각호와 같다. 다만, 본 세부지침은 준공영제의 시행 상황, 운송업체 개선정도 등에 따라서 변경할 수 있다.

1. 외부검토보고서 평가기준은 다음 각목과 같이한다.

가. 감사인은 재무비율검토를 위하여 운송업체가 제출한 재무제표 중 필요하다고 판단되는 부분에 한하여 기업회계기준을 적용하여 평가한다.

나. 다만, 운송업체간의 비교가능성을 위하여 유형자산은 다음과 같이 평가한다.

- 1) 토지는 장부가액과 공시지가 중 큰 금액을 적용한다.
- 2) 건물과 구축물은 40년 정액법을 적용하여 감가상각비를 재계산한다.
- 3) 버스는 9년 정액법을 적용하여 감가상각비를 재계산한다.
- 4) 기타의 유형자산은 5년 정액법을 적용하여 감가상각비를 재계산한다.

다. 주요 자산 및 부채에 대하여 해당거래처에 대한 조회나 질문 등의 방법을 적용하여 평가할 수 있다. 또한 이러한 절차를 통하여 발견된 사항은 대손상각 및 추가부채반영 등의 평가를 하여야 한다. 특히 대여금(가지급금)이 총자산의 3%를 초과하는 금액은 자산으로 인정하지 않는다. 다만, 감사인의 판단하에 회수가능성이 거의 확실한 경우(담보력을 평가)와 종업원의 복지차원(주택구입자금 등)인 경우에는 자산으로 인정할 수 있다.

라. 감사인은 필요한 경우 평가기준일 이후의 거래내역을 검토할 수 있다. 이러한 검토 결과에 따라 지출원인이 불분명한 지출의 경우에는 추가적인 비용으로 인정할 수 있다.

마. 본 평가는 부정을 발견하는 것이 목적이 아니다.

2. 자기자본비율의 개선 목표는 다음과 같이한다.

가. 완전자본잠식인 회사는 준공영제 도입시점 후 2차년도까지 완전자본잠식 상태를 해소해야 한다. 또한 3차년도에는 자기자본비율을 5%로 한다.

나. 자기자본비율이 0.00% 이상 5.00% 미만인 회사는 3차년도까지 10%를 목표로한다. 10%와 준공영제 도입시점의 자기자본비율의

차이를 3으로 나누어 매년차별로 증가시켜야 한다. 예를 들면 준공영제 도입시점에 자기자본비율이 4%인 회사는 목표비율 10%와 현재 비율 4%의 차이인 6%를 3으로 나눈 비율인 2%씩 매년 향상시켜야 한다. 즉, 1차년의 목표는 6%, 2차년의 목표는 8%, 3차년의 목표는 10%가 된다.

다. 자기자본비율이 5.00% 이상인 회사는 매년 2%씩 향상시켜야 한다.

3. 차입금의존도의 개선 목표는 다음과 같이 한다.

가. 차입금의존도가 35.00%를 초과하는 회사는 3차년도까지 30%를 목표로 한다. 30%와 준공영제 도입시점의 차입금의존도의 차이를 3으로 나누어 매년차별로 감소시켜야 한다. 예를 들면 준공영제 도입시점에 차입금의존도가 45%인 회사는 목표비율 30%와 현재 비율 45%의 차이인 15%를 3으로 나눈 비율인 5%씩 매년 감소시켜야 한다. 즉, 1차년의 목표는 40%, 2차년의 목표는 35%, 3차년의 목표는 30%가 된다.

나. 차입금의존도가 35.00% 이하인 회사는 매년 2%씩 감소시켜야 한다.

4. 유동비율의 개선 목표는 다음과 같이 한다.

가. 유동비율이 40.00% 미만인 회사는 3차년도까지 50%를 목표로 한다. 40%와 준공영제 도입시점의 자기자본비율의 차이를 3으로 나누어 매년차별로 증가시켜야 한다. 예를 들면 준공영제 도입시점에 유동비율이 20%인 회사는 목표비율 50%와 현재 비율 20%의 차이인 30%를 3으로 나눈 비율인 10%씩 매년 향상시켜야 한다. 즉, 1차년의 목표는 30%, 2차년의 목표는 40%, 3차년의 목표는 50%가 된다.

나. 유동비율이 40.00% 이상인 회사는 매년 4%씩 향상시켜야 한다.

5. 운송사업체는 재무비율검토를 위하여 결산서와 세무조정계산서를 포함한 필요한 자료를 성실하게 작성하여 감사인에게 제출하여야 한다. 또한 감사인의 회계자료 열람 요청이 있을 경우 응해야 한다. 각 운송업체에서 부실 자료 제출 및 회계자료 열람에 대한 비협조로 인한 모든 책임(평가 결과 포함)은 운송사업체가 진다.

부 칙

제1조(적용일) 본 지침은 시내버스 준공영제를 시행한 날부터 적용한다.

제2조(지침의 변경) 본 지침내용의 변경이 필요한 경우에는 대전광역시와 시내버스업체간의 서면에 의한 합의로써 수정 또는 변경할 수 있다.

부 칙

제1조(적용일) 본 지침은 2006년 7월 1일 부터 적용한다.

제2조(경과조치) 본 지침시행전 준공영제 운영에 대하여 대전광역시와 시내버스업체간의 합의로써 시행된 사항은 그 합의 내용에 의한다.

[별표 1]

고정비 정산기준

(단위 : 원 / 1일, 1대)

원가항목	산 출 방 법	비 고
<p>1.정 규 직 운전기사 인 건 비</p>	<p>1) 산출기준 : [버스 1대당 소요인원×(급여+퇴직급여 +복리후생비+제수당)]÷365</p> <p>2) 산출기준 구성 항목별 적용내용</p> <p>가) 버스 1대당 소요인원 : 실제 투입되는 인력을 적용하되, 2.44명을 초과할 수 없음.</p> <p>나) 급여 : 임금협정서상 단가 적용</p> <p>다) 퇴직급여 : 급여×1/12</p> <p>라) 복리후생비 : 법정복리후생비+기타복리후생비</p> <p>(1) 법정복리후생비 : 국민연금+건강보험료+산재보험료 +고용보험료+임금채권보장부담금(각 항목별 발생비용은 급여액×법정비율)</p> <p>(2) 기타복리후생비 : 임금협정서상 단가 적용</p> <p>마) 제수당 : 임금협정서상 단가 적용</p>	
<p>2.관리직 임 원 인건비</p>	<p>1) 산출기준 : [버스 1대당 소요인원×(급여 + 복리후생 비)]÷365</p> <p>2) 산출기준 구성 항목별 적용내용</p> <p>가) 표준경영모델서 제시된 인원</p> <p>나) 급여 : 시장이 정한 임원인건비 총액 (상한액만을 의미 할 뿐 회사 내부결정은 자율로 하되, 직원인건비와 전 용 불가)</p> <p>다) 퇴직급여 : 연봉제로 간주하여 부인</p> <p>라) 복리후생비 : 시장이 정한 임원인건비 총액에 포함</p> <p>(1) 법정복리후생비 : 국민연금+건강보험료+산재보험료+ 고용보험료+임금채권보장부담금(각 항목별 발생비용은 급여액×법정비율)</p> <p>(2) 기타복리후생비 : 표준운송원가 산정시 결정한 단가 적용</p>	<p>급여는 운전 기사 인건비 와의 형평성 과 시내버스 서비스 개선 을 위한 처 우개선의 필 요에 따라 시장이 조정 한다.</p>

월가항목	산 출 방 법	비 고
<p>3.관리직 직 원 인건비</p>	<p>1) 산출기준 : [버스 1대당 소요인원×(급여+퇴직급여 +복리후생비)]÷365</p> <p>2) 산출기준 구성 항목별 적용내용</p> <p>가) 버스 1대당 소요인원 : 표준경영모델에서 제시된 인원</p> <p>나) 급여 : 총운송사업자의 관리직 직원들의 평균 급여 (총운송사업자의 관리직 직원 급여 합계÷관리직 직원수 합계) ※ 연도별 기사임금협상 결과 반영 및 임원인건비 등 타 월가로 전용 불가</p> <p>다) 퇴직급여 : 급여×1/12</p> <p>라) 복리후생비 : 법정복리후생비+기타복리후생비</p> <p>(1) 법정복리후생비 : 국민연금+건강보험료+산재보험료+ 고용보험료+임금채권보장부담금(각 항목별 발생비용은 급여액×법정비율)</p> <p>(2) 기타복리후생비 : 표준운송원가 산정시 결정한 단가 적용</p>	<p>급여는 운전 기사 인건비 와의 형평성 과 시내버스 서비스 개선 을 위한 처 우개선의 필 요에 따라 시장이 조정 한다.</p>

원가항목	산 출 방 법	비 고
4.정비원가	<p>1) 산출기준 : (정비원 인건비+기타비용)÷365</p> <p>2) 산출기준 구성 항목별 적용내용</p> <p>가) 정비원 인건비 : [버스 1대당 소요인원×(급여+퇴직급여+복리후생비)]</p> <p>(1) 버스 1대당 소요인원 : 총운송사업자의 정비원수 평균 (총운송사업자의 정비원수 합계÷보유차량대수 합계)</p> <p>(2) 급여 : 총운송사업자의 정비원들의 평균 임금(총운송사업자의 정비원 급여 합계÷보유차량대수 합계)</p> <p>※ 단, 표준운송원가 산정시 결정한 단가 적용 및 연도별 기사임금협상 결과 반영</p> <p>(3) 퇴직급여 : 급여×1/12</p> <p>(4) 복리후생비 : 법정복리후생비+기타복리후생비</p> <p>(가) 법정복리후생비 : 국민연금+건강보험료+산재보험료+고용보험료+임금채권보장부담금(각 항목별 발생비용은 급여액×법정비율)</p> <p>(나) 기타복리후생비 : 표준운송원가 산정시 결정한 단가 적용</p> <p>나) 기타비용 : (타이어비+잡유비+정비부품비+검사수수료 등)×물가상승율</p> <p>(1) 적용단가는 전체 평균비용(총운송사업자의 정비 기타비용 합계÷보유차량대수 합계)</p> <p>※ 단, 표준운송원가 산정시 결정한 단가 적용</p> <p>(2) 물가상승율의 적용은 매년 통계청에서 발표하는 전년 동기 대비 생산자물가상승율을 고려하여 표준운송원가 산정시 결정한 비율 적용</p>	관리직인건비, 정비직인건비, 기타직인건비는 통합운영

원가항목	산 출 방 법	비 고
5.버스감가상각비	<ul style="list-style-type: none"> ○산출기준 : (버스취득원가÷9년)÷365, 단 버스차량 취득시 보조금을 지급할 경우에는 취득원가계산시 보조금 제외 ※ 연2회(6월, 12월)산정, 차령 6개월 연장(9.5년) 	
6.임차료	<ul style="list-style-type: none"> ○산출기준 - 공영차고지 : 대전광역시에서 조성.임대한 공영차고지 버스 1대당 임차료÷365 - 기타차고지 : 2006년은 전년도와 동일, 2007년부터 공영차고지 상승률 적용 ※ 단, 조성원가 등 특이사항으로 인한 상승분은 제외 	
7.보험료	<ul style="list-style-type: none"> 1) 산출기준 : [(책임보험료+대물보험료+운전자보험료)+(대인보험료×140%)]÷365 2) 산출기준 구성 항목별 적용내용 가) 책임.대물.대인보험료율은 대전광역시 시내버스공제조합에서 정한 요율 적용 나) 운전자보험료는 표준운송원가 산정시 결정한 단가 적용 ※ 운전기사 인건비에 합산하여 산정할 수 있음 다) 대인보험료는 1차 년도에는 버스업계 평균요율인 140%를 적용하되, 2차 년도부터는 적용요율을 점차 인하해 나감. 	
8.기타원가	<ul style="list-style-type: none"> 1) 산출기준 : [지급수수료+(상기 1~8번 항목에 포함되지 않은 원가항목)×물가상승률]÷365 가) 지급수수료 항목은 세무조정료, 회계감사 또는 회계검토 용역비 나) 기타원가 항목은 기타수선비, 여비교통비, 통신비, 수도광열비, 광고선전비, 차량유지비, 교육훈련비, 도서인쇄비, 조합회비, 지급수수료, 세금과공과금 등 다) 적용단가는 전체 평균비용(총운송사업자의 기타비용 합계÷보유차량대수 합계) ※ 단, 표준운송원가 산정시 결정한 단가 적용 라) 물가상승율의 적용은 매년 통계청에서 발표하는 전년 동기 대비 생산자물가상승율을 고려하여 표준운송원가 산정시 결정한 비율 적용 	

변동비 정산기준

(단위 : 원 / 1일, 1대)

원가항목	산 출 방 법	비 고
<p>변 동 비</p>	<p>1) 산출기준 : [(운송사업자별.버스종류별.노선별 1일 실제 운행거리÷버스종류별 평균 연비) × 연료종류별 단가 ※ 단 월정산시에는 실사용량으로 정산</p> <p>2) 산출기준 구성 항목별 적용내용</p> <p>가) 버스종류는 경유사용 좌석버스, CNG사용 좌석버스, 경유사용 도시형버스, CNG사용 도시형버스, 경유사용 중형버스, CNG사용 중형버스 등 6종류</p> <p>나) 1일 실제 운행거리 : 공차거리를 포함한 운송사업자별. 버스종류별.노선별 1일 실제 운행거리로써 대전광역시와 시내버스업계가 합의하여 결정한 거리</p> <p>다) 평균 연비 : 경유(CNG) 1ℓ(1m³) 당 버스종류별 1일 평균 주행거리로써 대전광역시와 시내버스업계가 합의하여 결정한 연비</p> <p>라) 연료종류별 단가 : 경유와 CNG 단가로 구분</p> <p>(1) 경유 단가(1ℓ 당) : 대한석유협회 고시가격×적정율, 적정율은 버스조합이 공동구매를 통하여 구입하는 경유의 단가를 활용하여 대전광역시와 시내버스업계가 합의하여 결정하고 공동구매 미참여 업체도 동일단가 적용</p> <p>(2) CNG 단가(1m³당) : 한국도시가스 및 충남도시가스의 공급 가격</p> <p>(3) 단, 경유의 유류세 보조금 및 CNG 구입 보조금은 단가 산정시 제외</p>	

[별표 3]

투자기회비용 정산기준

(단위 : 원 /1일,1대)

구 분	산 출 방 법	비 고
정산기준	○ 고정비×시내버스발전위원회에서 협의후 조정한 투자기회비용	

※ 투자기회비용의 기초가 되는 고정비의 1%는 2,800원으로 함.