



제439회 국회 (정기회)
제1차 국토교통위원회

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈화물자동차 운송주선 수수료 상한제 도입〉
■ 이개호의원 대표발의(의안번호 제2217487호)

2026. 9.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 오 세 일

목 차

□ 이개호의원 대표발의(의안번호 제2217487호)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 화물자동차 운송주선수수료 상한제 도입(안 제25조의2 신설 등)	3

□ 이개호의원 대표발의(2217487)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 이개호의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2026. 3. 16.
3. 회 부 일 : 2026. 3. 17.

II. 제안이유 및 주요내용

현행법은 화물운송의 효율성을 기하기 위하여 화주와 운송사업자 사이에서 화물운송계약을 중개 대리하거나 관리하는 화물자동차 운송주선사업 제도를 운영하고 있으며, 통상 10% 수준에서 주선수수료를 책정하여 운영하고 있음.

그러나 현행법상 주선수수료에 대한 법적 상한 기준이 없어 일부 주선사업자가 우월적 지위를 이용해 최대 40%이상 과도한 수수료를 책정하는 사례가 빈번하게 발생하고 있어 실제 운송을 담당하는 화물차주의 실질 소득이 저하되고 있음. 이는 차주가 소득 보전을 위해 과속, 과적 및 장시간 노동에 내몰리는 결과를 초래하여 국민의 도로교통 안전을 심각하게 저해하는 원인으로 작용하고 있음.

부동산 중개수수료나 가맹점 카드수수료 등 타 분야에서는 시장의 독과점 및 정보 비대칭 해소를 위해 상한제를 시행하고 있음. 화물운

송 시장에서도 주선사업자의 정당한 영업 이윤은 보장하되 과도한 폭리는 근절할 수 있는 법적 가이드라인이 필요함.

이에 운송주선 수수료의 범위를 화물운송계약금액의 100분의 15를 초과할 수 없도록 상한제를 도입하고, 상한 수수료를 초과하여 수취하는 경우 과태료를 부과할 수 있도록 제재규정을 마련함으로써 화물차 시장의 불투명·불공정한 주선수수수료 문제를 해결하려는 것임(안 제 25조의2 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 화물자동차 운송주선수수료 상한제 도입(안 제25조의2 신설 등)

개정안은 운송주선사업자가 화물운송계약의 중개·대리 서비스에 대하여 운송계약금액의 100분의 15 이내에서 운송주선수수료를 받도록 하고, 수수료 요율의 한도를 초과하여 수수료를 받은 자에게는 1천만원 이하의 과태료에 처하도록 하려는 것임.

현행	개정안
<신설>	제25조의2(운송주선 수수료) ① 운송주선사업자는 화물운송계약의 중개·대리서비스에 대하여 운송사업자 또는 운송가맹사업자로부터 해당 화물운송계약금액의 100분의 15 이내의 수수료를 받을 수 있다. ② 제1항에서 정한 사항 외에 운송주선 수수료 부과에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
제26조(운송주선사업자의 준수사항) ① · ② (생략) ③ 운송주선사업자는 제28조에 따라 준용하여 신고하는 운송주선약관에 중개·대리서비스의 수수료 부과 기준 등 국토교통부령으로 정하는 사항을 포함하여야 한다.	제26조(운송주선사업자의 준수사항) ① · ② (현행과 같음) ③ -----제25조의2제1항에 따른----- --요율의 한도를 초과하여 운송사업자 또는 운송가맹사업자로부터 수수료를 받아서는 아니 된다.

현행	개정안
④ ~ ⑦ (생략)	④ ~ ⑦ (현행과 같음)
제70조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.	제70조(과태료) ① ----- ----- -----.
1. 1의2. (생략)	1. 1의2. (현행과 같음)
<신설>	1의3. 제26조제3항을 위반하여 수수료 요율의 한도를 초과하여 수수료를 받은 자
2. 3. (생략)	2. 3. (현행과 같음)
② · ③ (생략)	② · ③ (현행과 같음)

가. 검토의견

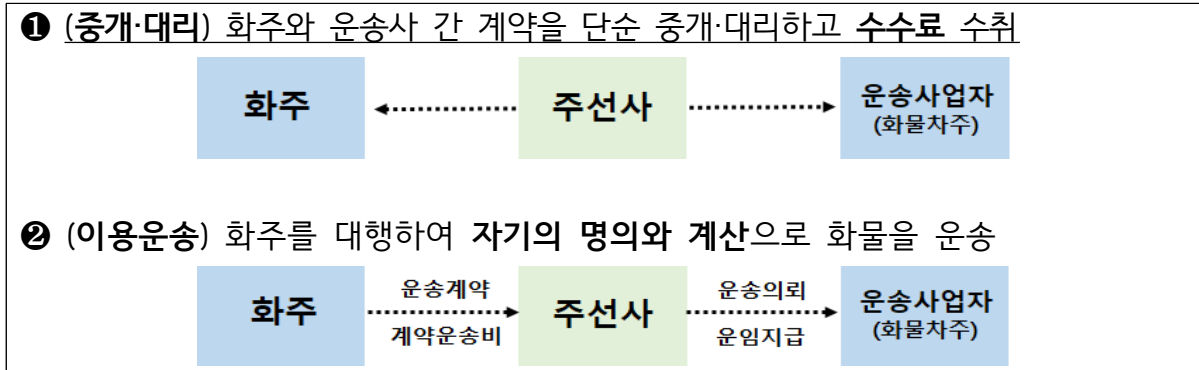
화물자동차 운송주선사업은 다른 사람의 요구에 응하여 유상으로 화물운송계약을 **중개·대리**하거나 화물자동차 운송사업 또는 화물자동차 운송가맹사업을 경영하는 자의 화물 운송수단을 이용하여 **자기 명의로 계산으로 화물을 운송**하는 사업으로, 화주를 대행하여 운송가능 품목 및 보유차량 등을 실시간으로 확인하고 적정 차주를 탐색하고 화물 운반을 요청하는 등 화물과 차량을 중개하는 사업임.¹⁾

1) 「화물자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

4. "화물자동차 운송주선사업"이란 다른 사람의 요구에 응하여 유상으로 화물운송계약을 중개·대리하거나 화물자동차 운송사업 또는 화물자동차 운송가맹사업을 경영하는 자의 화물 운송수단을 이용하여 자기 명의로 계산으로 화물을 운송하는 사업(화물이 이사화물인 경우에는 포장 및 보관 등 부대서비스를 함께 제공하는 사업을 포함한다)을 말한다.

【 화물자동차 운송주선사업의 종류 】



주선사업자는 화주와 운송사업자를 중개·대리하는 과정에서 운송사업자로부터 **중개수수료**를 받게 되는데,²⁾

일부 주선사업자들이 우월적인 지위를 이용하여 과도하게 높은 수수료를 운송사업자에게 적용하면서 영세 화물차주들이 만성적인 저운임에 시달리고 있으며, 실제로 운송사업자가 지불하는 수수료가 주선업체가 주장하는 수수료율보다 훨씬 높게 나타나는 등³⁾ 화물차 시장의 불투명·불공정한 주선수수료 문제를 해결할 필요가 있다는 지적이 국토교통위원회 국정감사에서 제기된 바 있음.⁴⁾

2) 중개대리 거래 절차(전국화물자동차운송주선사업연합회)

1. 화주가 주선사업자에게 화물운송 중개를 의뢰
 2. 주선사업자가 정보망에 운송운임, 중개수수료 등이 포함된 화물정보 등록
 3. 운송사업자(차주)가 정보망에 등록된 화물정보를 보고 배차신청(운송 승낙)
 - 거래조건(운임, 수수료 등)이 각각의 시스템에 남아 있음.
 4. 주선사업자가 차주에게 문자, 카톡 등으로 화주 및 세부 상차지 정보 전송
 5. 차주가 화주와 연락(유선, 문자 등), 상차지에서 화물을 싣고 하차지까지 운송
 6. 차주가 화주로부터 운임을 수취하고 주선사업자에게 중개수수료 지급
- 3) KBS 뉴스, 「「절반이 중개수수료'...고유가 속 화물차주 이중고」, 2022.6.9.
- **운송사업자**는 일감을 구하는 과정에서 많게는 운임의 절반 정도 되는 과도한 중개수수료를 부담하고 있어 통행세, 유류비 등을 제외하면 남는 게 없다고 주장하는 반면, **중개업체**는 과도한 수수료는 일부 사례에 불과하며 실제 수수료는 8%정도로 운송사업자가 자유의사에 따라 선택을 하기 때문에 차주가 운임을 결정한다는 입장임.
- 4) 제21대국회 2022년도 국정감사 국토교통위원회, 2022.10.21.

이러한 화물운송 시장의 중개·대리 거래의 문제점을 개선하기 위해 주선사업자가 ‘운송주선약관’에 중개·대리 서비스의 수수료 부과 기준을 포함하도록 하여 화물차주가 수수료의 부과기준을 사전에 알 수 있도록 하고, 약관에 미반영 시 500만원 이하의 과태료를 부과할 수 있도록 하는 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률」⁵⁾(법률 제19988호, 시행 2024.7.10.)이 현재 시행 중임.

이에 더하여 개정안은 과도하게 높은 운송주선 수수료 요율이 운송사업자에게 적용되는 문제를 해결하기 위해 운송주선사업자가 부과할 수 있는 운송주선 수수료의 요율 상한(100분의 15 이내)을 도입하고 이를 위반할 경우 1천만원 이하의 과태료를 부과하려는 것으로, 운송사업자 등의 열악한 처우를 개선하려는 개정안의 취지는 타당한 측면이 있음.

다만, 주선수수료 상한제 도입과 관련하여 이해관계자들 간 이견이 존재하는데, ①실제 시장에서의 운송주선 수수료율과 관련하여, 운송사업자는 수수료가 운임의 15~50% 이상 과도하게 부과되고 있다고 주장하는 반면,⁶⁾ 주선사업자는 평균 8.2%(차량 상황에 따라 0%인 경우도 존재⁷⁾) 수준이라고 주장하고 있고,

5) 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(2117875, 이소영의원안)

6) 전국개인중대형화물자동차 운송사업연합회에서는 실제 주선시장에서 운송료의 15~50% 이상을 주선업체가 편취 중이며, 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률」에 따라 주선수수료를 약관에 의무적으로 신고하도록 하였으나, 주선업체가 15~25%로 신고하여 수수료를 받고 있는 실정으로, 화주·운송사업자·주선사업자 간 화물운송시장의 건전한 거래 질서 확립을 위해서는 주선수수료의 상한을 둘 필요가 있다는 입장을 제출함(「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(2211085, 전재수의원안).

7) 주선사업자에 따르면 국내 1, 2위 플랫폼 업체 통계에서 중개수수료가 0%인 비율이 약 10.1%에 달한다고 설명

②개인 운송사업자(개인차주)는 지난 법 개정에 따른 **중개수수료 기준 약관포함 의무화**에도 불구하고 주선업자가 15%~25%의 수수료를 약관에 신고하여 운영하고 있는 상황으로, 적정 수수료율을 위한 상한제 도입이 필요하다는 입장인 반면, 주선사업자는 개정된 「화물자동차 운수사업법」에 따라 수수료 부과 기준을 도입한 약관(운임 구간별로 15%~25%의 상한 요율)을 이행하지 않을 경우 처벌되므로 **수수료 상한제는 중복규제**라는 점에서 상한제 도입에 대해 반대하는 입장임.

③한편, 주선사업자의 **운임결정권 행사 여부**와 관련하여 주선업계에서는 정보통신의 발달에 따라 현재의 화물운송시장은 플랫폼을 통해 거래가 이루어져 차주가 화물을 자유롭게 선택하거나 거부할 수 있으며 화물과 차량의 실시간 수급 상황에 따라 결정되어 **차주 중심의 시장 구조**를 가지고 있다고 주장하는 반면, 개인 운송사업자는 **화물정보망에** 등록되는 정보는 전적으로 주선업체가 결정하며 주선수수료가 과다하거나 운임이 낮은 경우에도 차주는 공차운행, 대기시간에 대한 별도 보상이 주어지지 않아 차주가 운임 결정권을 가지지 않는다는 입장임.

구 분	'25. 4월	'25. 5월	'25. 6월	평균	0인 건수/총건수
A플랫폼	9.0%	9.5%	9.9%	9.5%	98,436/1,035,355
B플랫폼	10.9%	11.9%	12%	11.5%	51,747/446,704
계				10.1%	150,183/1,482,059

이를 종합하면, 이해관계자들이 주장하는 실제 시장에서의 **운송주선 수수료율**⁸⁾, **주선사업자의 운임결정권 행사 여부**가 상이하므로, 수수료율 상한제 도입 필요성 논의 및 주선사-운송사업자 간 적정 수수료 요율 협의를 위해서는 화물차 시장의 운송주선 수수료율에 대한 객관적인 실태조사 및 화주가 위탁하는 최초 운임에 대한 객관적인 정보를 확보하는 것이 선행될 필요가 있음.

또한 주선수수료는 운송구간·화물가액 등 시장여건에 따라 달라지고 수취방법이 다양하므로⁹⁾, 주선수수료율 상한제 도입은 실제 화물 운송 시장에서의 수수료 수취 실태 및 주선사업자의 운임결정권 행사 여부, 높은 주선 수수료율로 인한 운송사업자의 처우 개선 필요성, 시기별 운송 수요의 변동성이 큰 화물 운송시장의 특성, 상한제 도입으로 인한 자율적인 가격 결정과정 저해 우려 등에 대한 종합적인 논의가 필요하고, 개정안의 심사 과정에서 업계의 충분한 의견 수렴이 필요할 것으로 보임.

8) 참고로, 한국교통연구원이 조사한 연도별 차주 주선 수수료 현황은 다음과 같음.(「2024 화물자동차 운송·주선업체 조사보고서」)

구 분	2018	2019	2020	2021	2022	2023
건당 정률제	8.1%	8.1%	7.5%	6.8%	7.1%	7.5%

9) 주선수수료는 **건당 정액제**(주선 1건당 일정액을 주선료로 수취), **월 정액제**(월별로 일정액을 주선료로 수취), **건당 정률제**(주선 1건당 운송료의 일정 비율을 주선료로 수취 등 다양한 방식으로 지급되고 있음.

- 한국교통연구원의 「2024 화물자동차 운송·주선업체 조사보고서」에 따르면 2023년 **건당 정률제**로 운영하는 주선업체의 비율이 전체 85.4%로 대부분을 차지하였으며, **건당 정액제**는 11.9%, **월 정액제**는 2.7% 수준이었음(복수응답)

한편, 개정안과 같이 대통령령으로 정하는 요율의 범위 내에서 운송주선수수료를 받을 수 있도록 하고 이를 위반한 자에 대한 처벌규정을 두고자 하는 등 주선수수료 상한제를 도입하고자 하는 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(전재수의원 대표발의)이 국토교통위원회에 계류 중이므로 개정안과 연계하여 심사할 필요가 있겠음.

참고로 주선수수료 상한제 도입과 관련한 입법논의를 살펴보면, 제16대 국회 박시균의원안(의안번호 제162091호)과 제17대 국회 이영순의원안(의안번호 제175237호)은 주선대가를 운송계약금액의 5%로 한정하는 내용으로 발의되었고, 제19대 국회 김상훈의원안(의안번호 제2019853호)과 제21대 국회 박영순의원안(의안번호 제2108818호)은 화물운송계약의 중개·대리 시 대통령령으로 정하는 요율의 범위 내에서 운송주선수수료를 받을 수 있도록 하고 이를 위반한 자에 대한 처벌규정을 두고자 하는 내용이었으며, 모두 임기만료로 폐기되었음.

나. 정부 및 이해관계자 의견

1) 정부 의견

국토교통부는 주선수수료 상한제는 사업자 이익을 제한하는 규제만큼 실제 수수료 수취 수준에 대한 객관적인 실태조사*를 할 필요가 있으며, 2024년 7월부터 주선약관에 수수료 기준을 포함하도록 하는 개정법률이 시행된 바 제도 시행 후 성과 분석이 필요하고, 이를 바탕으로 주선수수료 상한에 대한 이해관계자 논의 후 제도개선 방안을 마련할 필요가 있어 **신중한 검토가 필요**하다는 입장임.

* 주선수수료 및 플랫폼 이용요금 조사 등에 따른 제도 개선 연구 중('26.5. ~ '26.12.)

공정거래위원회는 현재 운송사업자 및 주선사업자 등 이해관계자 간 수수료에 관한 주장(운송사업자는 50% 이상, 주선사업자는 7%수준)이 다르고 상한제 도입 필요성에 관해서도 의견이 대립하고 있어 도입 여부를 신중하게 검토할 필요가 있고,

이해관계자 간 충분한 협의 없이 상한제를 도입하게 될 경우 주선사업자가 주선수수료와 다른 명목의 수수료를 추가적으로 수취하거나, 운송주선사업자가 상한선 수준으로 수수료를 맞추게 되어 가격경쟁이 사라지고 담합 유사구조가 조장되는 등 부작용이 발생할 우려가 있으며, 특정 시기 화물운송 수요 급증, 유류비 상승 등의 비용 변화와 같은 시장 상황을 즉시 반영하기 어려워 주선업자와 운송사업자 모두의 자율성과 효율성을 저해할 우려가 있다는 입장임.

2) 개인 운송사업자(개인차주) 의견

전국개인소형화물자동차 운송사업연합회에서는 개정안에 찬성하는 입장이며, 을의 위치에 있는 차주를 대상으로 과도한 수수료를 책정하는 주선사업자에게 운송질서 문란 행위에 대한 가중처벌을 함으로써 건전한 운송질서 확립이 필요하다는 입장임.

전국개인중대형화물자동차 운송사업연합회에서는 주선수수료의 상한제 도입에 대하여 적극 찬성하나, 요율의 한도를 15%로 정하게 되는 경우 최저 15%를 수수하게 되는 결과를 초래하며, 화물운송사업자의 권익보호와 주선사업자의 법규 준수를 위해 위반 시 벌칙을 두는 것이 타당하여 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(전재수 의원안)과 같이 수수료율의 한도를 대통령령으로 정하고 벌칙을 두는 것이 바람직하다는 입장임.

화물연대에서는 15~50% 이상의 수수료를 부과하는 사례가 적기 때문에 상한제를 도입할 필요성이 사라지는 것은 아니며, 비정상적인 일부 사례를 규제하기 위하여 상한제 도입에 대해 찬성하는 입장임.

또한 한국교통연구원의 조사는 주선업체의 응답에 의존한다는 한계가 있으며, 화물운송주선의 경우 화물정보망에 등록되는 정보는 전적으로 주선업체가 결정하고, 차주는 화주가 지급하는 운임이 얼마인지 확인할 수 없어 차주가 운임결정권을 가지고 있다는 주선업체의 주장은 사실이 아니라는 입장임.

다만, 주선업체가 타 업체로부터 받는 업체주선료는 평균 6.9% 수준으로 주선수수료율 상한선을 15%로 정하는 것은 기존에 더 낮은 수준의 주선수수료를 받던 업체들도 상한선을 기준으로 주선수수료를 설정하게 되는 문제가 발생할 수 있어 적절한 수치라고 보기 어렵다는 입장임. 아울러 상한제가 효과적으로 기능하기 위하여 화주가 지불하는 운임에 대한 투명한 공개가 필요하다는 입장임.

3) 주선사업자 의견

전국화물자동차 운송주선사업연합회에서는 중개수수료는 평균 약 7.4% 수준으로 유사업종(대리·퀵서비스 : 20% 이상)보다 낮아 상한제 도입 필요성이 낮은 측면이 있고, 차량이 부족한 경우 중개수수료가 0원인 경우(약 9%)도 있어 시장에서의 수급에 따라 자율조정되고 있음.

또한 주선사는 중개수수료 기준을 약관에 정하도록 하고 있고 약관 미이행시 처벌 중이므로 수수료 상한제는 중복 규제이고, 중개거래의 90% 이상인 플랫폼 기반 중개 방식에서 차주가 운송 조건을 보고 자유롭게 선택하는 구조로 차주 운임의 결정권은 차주에게 있으며,

수수료 상한제를 실시할 경우 주선사의 높은 운임의 우량물량 확보 동기가 약화되어 화주 운임 하락이 예상되고 결과적으로 차주 운임 상승도 어려워지는 등 장기적으로 물류산업 생태계 전반에 부정적 영향을 줄 우려가 있어 개정안에 반대하는 입장임.

문 의 처
02)6788-5580