제416회 국회(임시회)
제2차 국토교통위원회

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

< 화물자동차 안전운임제 재도입 >
▣ 이연희의원 대표발의(의안번호 제2201357호)

2024. 7.

국 토 교 통 위 원 회

수석전문위원 박재유

목 차

□ 이연희의원 대표발의(2201357) ····· 1

Ⅰ. 제안경위 ····· 1

Ⅱ. 제안이유 및 주요내용 ····· 1

Ⅲ. 검토의견 ····· 2

1. 화물자동차 안전운임제 재도입 ····· 2

가. 개정안의 내용 ····· 2

나. 검토의견 ····· 11

1) 화물자동차 안전운임제 개요 ····· 11

가) 안전운임제 개관 ····· 11

나) 안전운임제의 도입배경 및 입법연혁 ····· 17

다) 제21대 국회의 안전운임제 후속 논의 및 개정안 임기만료 폐기 ····· 20

2) 화물자동차 안전운임제 재도입 및 항시화 필요성 제기 및 검토 ····· 22

다. 정부 및 이해관계자 의견 ····· 27

1) 국토교통부 ····· 27

2) 한국시멘트협회 ····· 29

3) 한국무역협회 ····· 29

4) 한국통합물류협회 ····· 30

5) 전국공공운수노동조합 화물연대 ····· 31

□ 이연희의원 대표발의(2201357)

Ⅰ. 제안경위

가. 제 안 자 : 이연희의원 등 22인

나. 제 안 일 : 2024. 7. 3.

다. 회 부 일 : 2024. 7. 4.

Ⅱ. 제안이유 및 주요내용

화물자동차 안전운임제는 화물차주에게 적정수준의 임금이 지급되도록 함으로써 과로, 과적, 과속운전을 방지하고 교통안전을 확보하려는 목적으로 2020년부터 시행된 제도임. 안전운임 시행 이후 화물노동자의 졸음운전, 과속과 과적의 비율이 크게 감소하는 효과가 있었음. 제도 도입의 효과가 유의미함에도 불구하고 안전운임의 품목이 법적으로 정해져 있어 안전운임의 적용을 받는 품목이 적고, 2022년 12월 31일까지 시범 운영된다는 일몰조항으로 제도가 불안정하다는 지적이 있음.

이에 기존의 한시조항을 삭제하며 유효기간 없이 지속운영되도록 함으로써 안전운임제도의 지속성을 확보하려는 것임(안 제5조의9부터 제5조의15까지 신설 등).

Ⅲ. 검토의견

1. 화물자동차 안전운임제 재도입

가. 개정안의 내용

개정안은 일몰기한(법률 제15602호 화물자동차 운수사업법 일부개정법률 부칙[1]) 도래로 인하여 효력을 상실한 화물자동차 안전운임 관련 조항들을 삭제하고(제5조의2부터 제5조의8까지 삭제) 화물자동차 안전운임제를 재도입(안 제5조의9부터 제5조의15까지 신설)하여 항시화하려는 내용임.

현 행	개 정 안
제5조의2(화물자동차 안전운임위원회의 설치 등) ① 다음 각 호의 사항을 심의·의결하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 화물자동차 안전운임위원회(이하 "위원회"라 한다)를 둔다. 1. 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 결정 및 조정에 관한 사항 2. 화물자동차 안전운송원가 및 화물	<삭 제>

1) 화물자동차 운수사업법 부칙 <법률 제15602호, 2018. 4. 17.>
제2조(유효기간) 제5조의2부터 제5조의4까지 및 제5조의8 중 화물자동차 안전운임에 관한 부분, 제5조의5부터 제5조의7까지, 제67조제1호의2 및 제70조제1항제1호는 2022년 12월 31일까지 효력을 가진다.

현 행	개 정 안
자동차 안전운임이 적용되는 운송 품목 및 차량의 종류 등에 관한 사항 3. 화물자동차 안전운임제도의 발전을 위한 연구 및 건의에 관한 사항 4. 그 밖에 화물자동차 안전운임에 관한 중요 사항으로서 국토교통부 장관이 회의에 부치는 사항 ② 위원회는 위원장을 포함하여 15명 이내의 범위에서 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원장은 공익을 대표하는 위원 중에서 위원회가 선출한다. 1. 화물차주를 대표하는 위원 2. 운수사업자를 대표하는 위원 3. 화주를 대표하는 위원 4. 공익을 대표하는 위원 ③ 위원회에는 제2항 각 호의 위원 외에 관계 행정기관의 공무원으로 구성된 3명 이내의 특별위원을 둘 수 있고, 특별위원은 위원회의 회의에 출석하여 발언할 수 있다. ④ 화물자동차 안전운송원가 산정 등 위원회 업무에 관한 자문이나 위원회 심의·의결사항에 관한 사전검토 등을 위하여 위원회에 해당 분야 전문가로 구성된 전문위원회를 둔다. 이 경우 위원회는 전문위원회에	

현 행	개 정 안
위원회 사무 중 일부를 위임할 수 있다. ⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성 및 운영, 특별위원의 자격 및 위촉, 전문위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	
제5조의3(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 심의기준) ① 위원회는 다음 각 호의 사항을 고려하여 화물자동차 안전운송원가를 심의·의결한다. 1. 인건비, 감가상각비 등 고정비용 2. 유류비, 부품비 등 변동비용 3. 그 밖에 상·하차 대기료, 운송사업자의 운송서비스 수준 등 평균적인 영업조건을 고려하여 대통령령으로 정하는 사항 ② 위원회는 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 안전운임을 심의·의결한다. 이 경우 적정 이윤의 산정에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	<삭 제>
제5조의4(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표) ① 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안	<삭 제>

현 행	개 정 안
전운송원가를 공표하여야 한다. ② 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운임을 공표하여야 한다. 1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너 2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 시멘트 ③ 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	
제5조의5(화물자동차 안전운임의 효력) ① 화주는 운수사업자 또는 화물차주에게 화물자동차 안전운송운임 이상의 운임을 지급하여야 한다. ② 운수사업자는 화물차주에게 화물자동차 안전위탁운임 이상의 운임을 지급하여야 한다. ③ 화물운송계약 중 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 금액을 운임으로 정한 부분은 무효로 하며, 해당 부분은 화물자동차 안전운임과 동일한 운임을 지급하기로 한 것으로 본다. ④ 화주와 운수사업자·화물차주는	<삭 제>

현 행	개 정 안
제1항에 따른 운임 지급과 관련하여 서로 부정한 금품을 주고받아서는 아니 된다.	
제5조의6(화물자동차 안전운임의 주지의무) 화물자동차 안전운임의 적용을 받는 화주와 운수사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 화물자동차 안전운임을 게시하거나 그 밖에 적당한 방법으로 운수사업자와 화물차주에게 알려야 한다.	<삭 제>
제5조의7(화물자동차 안전운임신고센터) ① 국토교통부장관은 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 운임의 지급에 대한 신고를 위하여 화물자동차 안전운임신고센터를 설치·운영하여야 한다. ② 화물자동차 안전운임신고센터의 설치 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.	<삭 제>
제5조의8(운송비용 등 조사) ① 국토교통부장관은 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 효율적인 심의를 위하여 화물운송에 소요되는 비용 등을 주기적으로 조사하여야 한다. ② 제1항의 조사 방법 및 주기 등은 국토교통부령으로 정한다.	<삭 제>
<신 설>	제5조의9(화물자동차 안전운임위원회의 설치 등) ① 다음 각 호의 사항

현 행	개 정 안
	을 심의·의결하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 화물자동차 안전운임위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다. 1. 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 결정 및 조정에 관한 사항 2. 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임이 적용되는 운송품목 및 차량의 종류 등에 관한 사항 3. 화물자동차 안전운임제도의 발전을 위한 연구 및 건의에 관한 사항 4. 그 밖에 화물자동차 안전운임에 관한 중요 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항 ② 위원회는 위원장을 포함하여 15명 이내의 범위에서 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원장은 공익을 대표하는 위원 중에서 위원회가 선출한다. 1. 화물차주를 대표하는 위원 2. 운수사업자를 대표하는 위원 3. 화주를 대표하는 위원 4. 공익을 대표하는 위원 ③ 위원회에는 제2항 각 호의 위원 외에 관계 행정기관의 공무원으로 구성된 3명 이내의 특별위원을 둘

현 행	개 정 안
	수 있고, 특별위원은 위원회의 회의에 출석하여 발언할 수 있다. ④ 화물자동차 안전운송원가 산정 등 위원회 업무에 관한 자문이나 위원회 심의·의결사항에 관한 사전검토 등을 위하여 위원회에 해당 분야 전문가로 구성된 전문위원회를 둔다. 이 경우 위원회는 전문위원회에 위원회 사무 중 일부를 위임할 수 있다. ⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성 및 운영, 특별위원의 자격 및 위촉, 전문위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
<신 설>	제5조의10(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 심의기준) ① 위원회는 다음 각 호의 사항을 고려하여 화물자동차 안전운송원가를 심의·의결한다. 1. 인건비, 감가상각비 등 고정비용 2. 유류비, 부품비 등 변동비용 3. 그 밖에 상·하차 대기료, 운송사업자의 운송서비스 수준 등 평균적인 영업조건을 고려하여 대통령령으로 정하는 사항 ② 위원회는 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 안전운임을 심의·의결한다. 이

현 행	개 정 안
	경우 적정 이윤의 산정에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
<신 설>	제5조의11(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표) ① 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운송원가를 공표하여야 한다. ② 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운임을 공표하여야 한다. 1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너 2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 시멘트 ③ 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
<신 설>	제5조의12(화물자동차 안전운임의 효력) ① 화주는 운수사업자 또는 화물차주에게 화물자동차 안전운송운임 이상의 운임을 지급하여야 한다. ② 운수사업자는 화물차주에게 화물자동차 안전위탁운임 이상의 운임을

현 행	개 정 안
	지급하여야 한다. ③ 화물운송계약 중 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 금액을 운임으로 정한 부분은 무효로 하며, 해당 부분은 화물자동차 안전운임과 동일한 운임을 지급하기로 한 것으로 본다. ④ 화주와 운수사업자·화물차주는 제1항에 따른 운임 지급과 관련하여 서로 부정한 금품을 주고받아서는 아니 된다.
<신 설>	제5조의13(화물자동차 안전운임의 주지 의무) 화물자동차 안전운임의 적용을 받는 화주와 운수사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 화물자동차 안전운임을 게시하거나 그 밖에 적당한 방법으로 운수사업자와 화물차주에게 알려야 한다.
<신 설>	제5조의14(화물자동차 안전운임신고센터) ① 국토교통부장관은 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 운임의 지급에 대한 신고를 위하여 화물자동차 안전운임신고센터를 설치·운영하여야 한다. ② 화물자동차 안전운임신고센터의 설치 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.
<신 설>	제5조의15(운송비용 등 조사) ① 국토교통부장관은 화물자동차 안전운송

현 행	개 정 안
	원가 및 화물자동차 안전운임의 효율적인 심의를 위하여 화물운송에 소요되는 비용 등을 주기적으로 조사하여야 한다. ② 제1항의 조사 방법 및 주기 등은 국토교통부령으로 정한다. 부 칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

1) 화물자동차 안전운임제 개요

가) 안전운임제 개관

화물자동차 안전운임제도는 화물운송시장의 저(低)운임에 따른 화물차주의 과로·과적·과속 관행을 개선하고 양질의 화물운송 일자리를 창출하기 위하여 화물차주 및 운수사업자가 지급받는 최저운임을 공표하는 제도로서, 2018년 4월 「화물자동차 운수사업법」 개정을 통해 도입되었음.

동 개정에 따라 과태료 조항을 두어 강제성이 있는 화물자동차 안전운임(컨테이너·시멘트(BCT:벌크시멘트트레일러) 품목)[2]과 강제성 없

2) 「화물자동차 운수사업법」
제5조의4(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표) ① 국토교통부장관은 매

이 운임 협상 시 참고하도록 하는 안전운송원가(철강·일반형 화물차 품목)가 도입되었음.

【 안전운임 및 안전운송원가 비교 】

	❶ 안전운임	❷ 안전운송원가
도입대상	**컨테이너·시멘트** (전용 트레일러)	**철강재** (전용 트레일러), **일반형 화물차**
공표내용	①**안전운송운임** : 화주→운송사 ②**안전위탁운임** : 운송사→차주	**차주 원가**
공표형태	**운송 1회당 운임** (거리별) * *(예시) 400km 80만원/회, 1~550km공표*	①**단위 원가** (1km 운송 시 원가) ②**1개월 운행** 시 발생하는 **총 원가** * *(예시) 750원/km, 650만원/1개월*
시행기간	**3년**('20.1.1~'22.12.31)	**지속 시행**(일몰제 해당없음)
강제성	**있음**(위반 시 과태료 500만원)	**없음**(시장에서 운임 결정 시 참고)

※ 자료: 국토교통부

다만, 그 중 화물자동차 안전운임제는 시장의 혼란을 막기 위하여 3년 일몰제(2020.1.1. ~ 2022.12.31.)로 운영되었는바, 2024년 7월 현재 일몰 기간이 경과하여 제도가 실효된 상태이며, 안전운송원가는 별도로 일몰

년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운송원가를 공표하여야 한다.

② 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운임을 공표하여야 한다.

1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너
2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 시멘트

③ 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

「자동차관리법」

제3조(자동차의 종류) ① 자동차는 다음 각 호와 같이 구분한다.

4. 특수자동차: 다른 자동차를 견인하거나 구난작업 또는 특수한 용도로 사용하기에 적합하게 제작된 자동차로서 승용자동차·승합자동차 또는 화물자동차가 아닌 자동차

기한을 두지 않아 효력을 유지한 채 운영 중임.

안전운임제 적용대상은 ①화주(貨主), ②운수사업자(운송·주선·가맹), ③화물차주임. ①화주에는 ㉮실제 화주 외에 ㉯수출입 컨테이너의 국내 운송(육상)에 대한 운임 지급주체인 국제물류주선업자와 ㉰선사(해상 운송업자)도 포함되었음.

한편, 안전운임제 대상차량은 2만 7,700여 대(전체 사업용 화물차 중 6.1%)에 해당하며, 물동량은 약 2.57억톤에 달함. 화물차주는 현행법 제3조 및 제40조[3]에 따른 개인화물자동차 운송사업자와 위·수탁차주임.

【 안전운임제 대상 품목 차량 현황(2022년 기준) 】

구분	시장전체	안전운임제 대상		
		소계	컨테이너	시멘트
차량대수	45.8만대	2.77만대(6.1%)	2.54만대(5.5%)	0.23만대(0.5%)
물동량	-	2.57억톤	2.36억톤	0.21억톤

※ 자료: 국토교통부

3) **제2조(정의)** 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
11. "화물차주"란 화물을 직접 운송하는 자로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자를 말한다.
가. 제3조제1항제2호에 따라 개인화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자(이하 "개인 운송사업자"라 한다)
나. 제40조제1항에 따라 경영의 일부를 위탁받은 사람(이하 "위・수탁차주"라 한다)
제3조(화물자동차 운송사업의 허가 등) ① 화물자동차 운송사업을 경영하려는 자는 각 호의 구분에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다.
1. 일반화물자동차 운송사업: 20대 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 대수 이상의 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업
2. 개인화물자동차 운송사업: 화물자동차 1대를 사용하여 화물을 운송하는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업
제40조(경영의 위탁) ① 운송사업자는 화물자동차 운송사업의 효율적인 수행을 위하여 필요하면 다른 사람(운송사업자를 제외한 개인을 말한다)에게 차량과 그 경영의 일부를 위탁하거나 차량을 현물출자한 사람에게 그 경영의 일부를 위탁할 수 있다. (이하 생략)

안전운임제 실시 시에는 안전운임제의 실효성을 확보하기 위하여 화주, 운수사업자, 화물차주가 안전운임 지급과 관련하여 서로 부정한 금품을 주고받은 경우 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고,[4] 안전운임 지급의무를 위반한 자는 1천만원 이하의 과태료 부과 규정을 두었음.[5]

아울러 안전운임 지급 위반사항의 효율적인 적발 및 단속을 위해 2019년 12월부터 한국교통안전공단에서 '안전운임 신고센터'를 설치·운영하였음.[6]

기존 화물자동차 안전운임제 관련 규정을 살펴보면 다음과 같음.

【 기존 안전운임제도 관련 규정 】

조문	내용	벌칙	과태료
§5의2	화물자동차 안전운임위원회의 설치 등	-	-
§5의3	화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 심의기준	-	-
§5의4	화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표	-	-
§5의5	화물자동차 안전운임의 효력	有	有

4) **제67조(벌칙)** 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.
1의2. 제5조의5제4항을 위반하여 서로 부정한 금품을 주고받은 자

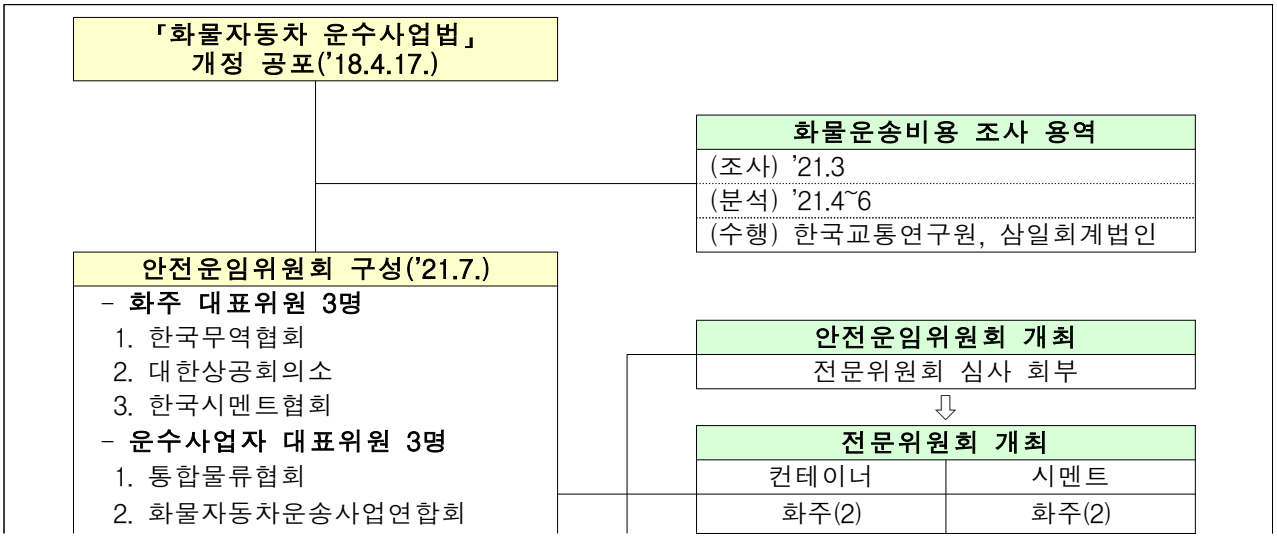
5) **제5조의5(화물자동차 안전운임의 효력)** ① 화주는 운수사업자 또는 화물차주에게 화물자동차 안전운송운임 이상의 운임을 지급하여야 한다.
② 운수사업자는 화물차주에게 화물자동차 안전위탁운임 이상의 운임을 지급하여야 한다.
제70조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.
1. 제5조의5제1항 또는 제2항을 위반하여 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 안전운임보다 적은 운임을 지급한 자

6) 안전운임 지급위반 신고 접수, 사실관계 파악, 지자체 통보(www.safetruck.go.kr)

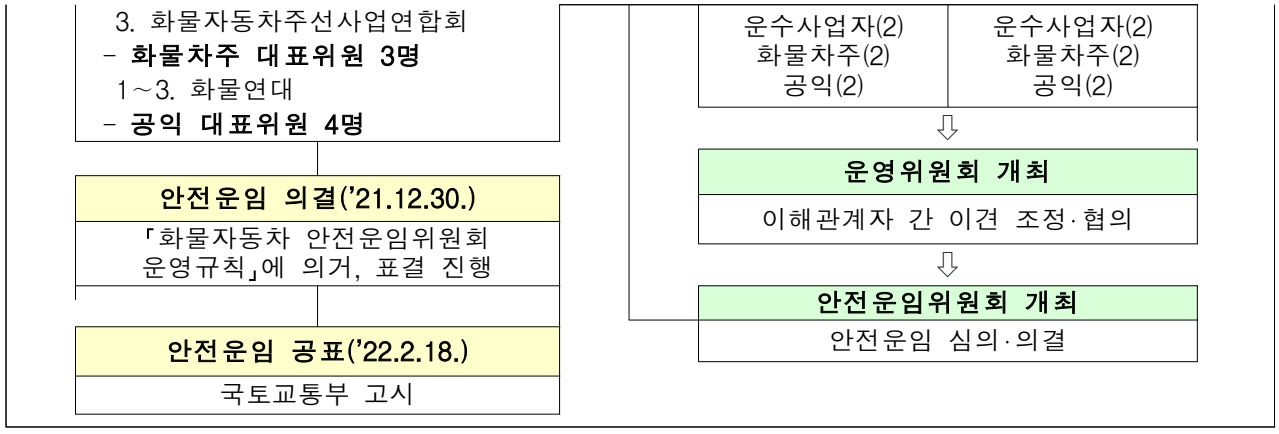
조문	내용	벌칙	과태료
§5의6	화물자동차 안전운임의 주지 의무	-	-
§5의7	화물자동차 안전운임신고센터	-	-
§5의8	운송비용 등 조사	-	-
§67	1의2. 제5조의5제4항을 위반하여 서로 부정한 금품을 주고받은 자	2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금	-
§70①	1. 제5조의5제1항 또는 제2항을 위반하여 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 안전운임보다 적은 운임을 지급한 자	-	500만원

안전운임 결정 절차를 구체적으로 살펴보면, 화물운송비용 조사(한국교통연구원 위탁수행)를 통해 운송원가를 산정한 후 화물자동차 안전운임위원회[7]에 이를 제시하고, 운송원가에 적정이윤을 더한 안전운임을 안전운임위원회에서 심의·의결하면 국토교통부장관이 이를 고시하여 공표함.

【 2022년 적용 화물자동차 안전운임 산정 및 공표 과정 】



7) 화주(3), 운수사업자(3), 화물차주(3) 및 공익대표(4) 위원과 안전운임위원회 내 발언권이 있는 국토부·산업부·해수부의 특별위원(각 1명)으로 구성



※ 자료: 국토교통부

안전운임은 ①안전운송운임[화주, 수출입기업·제조업체 등이 운수사업자(물류기업 또는 화물차주)에게 지급하여야 하는 최저운임], ②안전위탁운임(운수사업자가 화물차주에게 지급하여야 하는 최저운임)으로 구성됨.

나) 안전운임제의 도입배경 및 입법연혁

화물자동차 안전운임제 3년 일몰제는 화물연대와 화주·운송업체 간 합의 및 국회 논의 결과에 따라 도입된 것임.

종래 기존 화물운송시장의 운임제도는 인가제(~'87) → 신고제(~'98) → 자율제('98~'08) + 일부 신고제(컨테이너, 구난차)[8] → 표준운임제 시범사업실시('10~'11)로 운영되었으나 공급과잉, 다단계 거래구조 및 대형화주의 우월적 지위 등으로 운임이 매우 낮은 수준으로 유지되었음.

이에 정부는 과잉공급 완화 목적의 사업용 화물자동차에 대한 수급조절제(2004년~현재), 다단계 거래 축소를 위한 직접운송 의무제(2013년~현재) 등을 도입하였음. 그러나 운임이 인상되어도 경유가 급등 등의 원가상승, 화주의 우월적 지위 등의 요인으로 인하여 최종적으로 화물차주에게 운임 상승의 효과가 적절히 전달되지 못한다는 비판이 있는 등 저운임 구조에 대한 문제 제기가 지속되었음.

이에 화물연대는 출범 당시(2002. 10.)부터 표준요율제 도입을 주장하였으며, 2008년 화물연대 집단운송거부 철회 후 총리실 주관 표준운임제[9] 도입 추진위원회를 구성(2008. 8)하여 도입방안을 논의(2010. 10

8) 컨테이너운송, 또는 렉카차 운임 및 요금 신고는 연합회가 대리할 수 있는 일부 신고제 운영
9) 정부가 제시하는 표준운송원가에 기초하여 일정기준에 따라 운임을 결정함.

~2012. 11)하였음. 그러나 화물연대와 화주·운송업체 간 의견 상충[10]으로 인하여 논의가 중단되었음.

안전운임제의 입법연혁을 살펴보면, 정부와 업계 간 여러 차례 협의를 거쳐 참고원가제[11] 도입을 추진하기로 합의한 다음, 2016년 11월 이러한 내용을 담은 이헌승의원안이 발의되었으며, 강제성 있는 표준운임제 도입을 내용으로 하는 최인호의원안도 동 시기에 발의되었음.

이와 같은 발의안에 대하여 화물운송운임은 시장경제 원리 및 사적자치 원칙에 의한 당사자 간의 계약 행위로 결정되고, 표준운임 지급을 강제하면서 위반 시 과태료 부과는 화주, 운송주선사업자, 운송사업자 등 모두를 범법자로 만들 우려[12]가 있어 과도한 제재라는 지적이 있었음.[13]

그리고 화물종류와 화물자동차의 다양성을 감안할 때 매년 표준운임을 결정하여 고시하는 것은 현실적으로 쉽지 않다는 점이 지적되었음.

---

10) 화물연대는 위반시 화주 처벌, 전면적 도입을 주장한 반면, 화주·운송업체는 위반시 처벌 반대, 단계적 도입을 주장하였음.

11) 정부에서 시장의 운송원가를 조사·분석하여 제시하고 이를 기반으로 운수사업자가 운임을 결정함. 정부는 운임결정에 직접적으로 관여하지 않으며 운임에 대한 가이드라인을 제공하는 역할임.

12) 특히 농산물, 이사화물, 택배와 같이 일반 국민이 화주인 경우도 처벌 대상이 될 수 있음.

13) 한국통합물류협회, 전국화물자동차운송사업연합회, 전국화물자동차운송주선사업연합회는 표준운임을 강제하는 것은 수요와 공급에 따른 가격결정을 하는 시장경제원칙에 위배되며, 수요자인 화주에 대한 의무나 처벌규정을 도입하는 것은 화물자동차 운수사업법의 취지나 목적에 부합되지 않으며, 화물운송 조건이 다양하여 표준운임 산정이 사실상 불가능하여 실현가능성이 없으므로 표준운임제 도입에 반대한다는 입장임.

또한, 표준운임제도의 전면적 도입은 장기간의 시간과 과도한 행정비용이 소요되고, 물류비 절감을 위해 화주기업들이 운송위탁 대신 자가물류를 선호하게 되어 물류산업이 위축될 우려를 표하는 의견도 있었음.[14)]

이후 법안 심사 과정에서는 양 법안에 대하여 시장 충격 최소화를 위한 제한적·단계적 제도 도입 등의 절충안을 마련하여 국회 논의 과정을 거친 끝에 화물자동차 안전운임제가 법제화되었음.

2018년 2월 21일 제356회(임시회) 국토교통소위 1차회의에서 국토교통부가 당초 제시하였던 안전운임제 적용대상이었던 컨테이너· 시멘트· 합성수지 중 합성수지를 제외하였고, 2018년 3월 20일 제358회(임시회)국토교통위원회 1차 전체회의에서 3년 일몰제를 도입하기로 의결하였음.

【 입법 논의 당시 제기된 의안 내용 】

구 분	표준운임제 (최인호의원안)	참고원가제 (이헌승의원안)	안전운임제 (통과 대안)
적용품목	전 품목	하위법령 위임	컨테이너, 시멘트
고시내용	운임	원가	운임
강제성	O	X	O
일몰여부	X	X	3년

※ 자료: 국토교통부

14) 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」 검토보고(2016.12), 국토교통위원회.

다) 제21대 국회의 안전운임제 후속 논의 및 개정안 임기만료폐기

안전운임제 일몰제와 관련하여, 2022년 11월 정부는 당정협의를 통해 3년 연장안을 제시하였으나,

화물자동차 안전운임제의 유효기간을 없애고 항시적으로 운영하도록 하는 내용의 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(조오섭의원 대표발의, 의안번호 제2107143호, 2021.01.04.)이 안전운임제를 3년 연장(기한: 2025년 12월 31일)하는 내용으로 국토교통위원회에서 수정가결됨. 그러나 조오섭의원안이 법제사법위원회에 계류된 상태에서 안전운임제의 유효기간인 2022년 12월 31일이 도과하여 실효되었으며, 지난 2024년 5월 29일에 임기만료폐기되었음.

한편, 기존 안전운임제 개선을 포함한 물류시장의 문제 해결을 위해 화주·운수사·차주, 교통연구원·산업연구원 등 민간전문가, 국토부 합동의 물류산업 협의체가 구성 및 운영('22.12.20～23.1.13)되었고, 이해관계자 공청회가 실시('23.1.18)되었으며,

협의체에서 논의된 결과를 바탕으로 표준운임제 등 정부에서 발표한 화물운송산업 정상화방안의 주요 사항을 담은 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(김정재의원 대표발의, 의안번호 제2119920호, 2023.02.09.)이 발의되었으나, 역시 임기만료폐기되었음.

【 물류산업발전 협의체 주요 논의 내용 】

- (안전운임제 개선) 제도 존폐 여부, 안전운임제 명칭 변경(→표준운임제), 화주 처벌 규정 삭제, 원가 조사 객관화, 안전운임위원회 개편 등

- (물류시장구조 개선) 물량 배정기능 없는 지입전문회사 퇴출, 지입차주에 대한 부당한 금전요구 금지, 지입차량 소유권 명확화 등

- (다단계 등 거래 관행) 화물시장 다단계 구조개선, 거래 과정 투명화, 화물정보망 관리·규제 필요성 등

- (화물차 안전 및 처우 개선 등) DTG를 활용한 안전관리 고도화, 노후차 관리 강화, 휴게소·숙박시설·졸음쉼터 등 지원 확대 등

그리고 실효된 안전운임제를 다시 재도입하고, 일몰이 되지 않도록 하여 안전운임제를 항시적으로 운영하기 위하여 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(홍기원의원 대표발의, 의안번호 제2119779호, 2023.02.02.)이 발의되었으나, 이 또한 임기만료폐기되었음.

2) 화물자동차 안전운임제 재도입 및 항시화 필요성 제기 및 검토

현재 기존 안전운임제가 일몰되어 존재하지 않음[15]에 따라 안전운송원가는 공표되나, 화물차주의 일정한 소득을 보장할 수 있는 운임을 결정・공표하고 그 실효성을 확보할 수 있는 법적 근거가 없는 상태임.

이에 개정안은 일몰된 안전운임제를 재도입하려는 것이며, 안 부칙에서 별도의 유효기간을 규정하지 않음으로써 안전운임제를 항시화하려는 것임.

안전운임제 재도입 및 항시화와 관련하여 기존 안전운임제 시행기간(2019~2022년) 동안의 효과를 살펴볼 필요가 있을 것인데, 화물자동차 안전운임제는 ①화물차주에 대한 적정한 운임의 보장을 통하여 ②과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기 위한 제도[16]로서, 그 제도의 취지를 감안하여 효과를 살펴볼 필요가 있을 것으로 보임.

먼저, 기존 안전운임제의 시행 후 안전운임제 적용대상 화물차주의

---

15) 화물자동차 운수사업법 부칙 <법률 제15602호, 2018. 4. 17.>
제2조(유효기간) 제5조의2부터 제5조의4까지 및 제5조의8 중 화물자동차 안전운임에 관한 부분, 제5조의5부터 제5조의7까지, 제67조제1호의2 및 제70조제1항제1호는 2022년 12월 31일까지 효력을 가진다.

16) 「화물자동차 운수사업법」
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.
13. "화물자동차 안전운임"이란 화물차주에 대한 적정한 운임의 보장을 통하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기 위하여 필요한 최소한의 운임으로서 제12호에 따른 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 제5조의2에 따른 화물자동차 안전운임위원회의 심의・의결을 거쳐 제5조의4에 따라 국토교통부장관이 공표한 운임을 말하며 다음 각 목으로 구분한다.

근로여건을 살펴보면, 2019년 대비 2022년 컨테이너와 시멘트 차주 월 평균 소득이 증가하였고, 월 근로시간은 모두 감소하였음. 이러한 결과는 일정 부분 기존 안전운임제의 시행으로 인한 것으로 볼 수 있음.[17]

【 안전운임제 시행 전후 차주 소득 및 근로시간 분석 】

(괄호: 전년 대비 증감률)

구 분		시행 이전	시행 이후			
		2019	2020	2021	2022	`19년 대비 증감률 (3년 평균)
차주 월 소득 (만원)	컨테이너	300	336 (12.0%↑)	366 (8.9%↑)	336 (8.2%↓)	15.3%↑
	시멘트	201	396 (97.0%↑)	425 (7.3%↑)	393 (7.5%↓)	101.3%↑
월 근로시간 (시간)	컨테이너	292.1	289.5 (0.9%↓)	276.5 (4.5%↓)	264.3 (4.4%↓)	5.2%↓
	시멘트	375.8	354.3 (5.7%↓)	333.2 (6.0%↓)	375.2 (12.6%↑)	5.7%↓

※ 자료: 국토교통부

다음으로, 교통안전에 대한 효과를 파악하기 위하여 수출입 컨테이너, 시멘트 품목이 포함된 세부형태인 사업용 견인형 화물자동차의 교통사고 발생 건수와 사망자 수를 살펴보면, 안전운임제 시행 이전인 2019년 대비 안전운임제 시행 이후인 2022년 사고건수는 소폭 감소했으나 사망자 수는 소폭 증가하는 등 교통안전 개선효과가 불분명하다는 의견이 있음.

17) 다만, 안전운임제 일몰 이후인 2023년 근로여건을 살펴보면 안전운임제 시행으로 인한 효과인지에 대한 보다 정확한 판단이 가능할 것으로 보이나, 국토교통부에 따르면 이는 7, 8월 중 한국교통연구원에서 발표할 예정임.

【안전운임제가 교통안전에 미치는 효과】

(괄호: 전년 대비 증감률)

구분	차종	시행 이전	시행 이후			`19년 대비 증감률 (3년 평균)
		2019년	2020년	2021년	2022년	
교통사고 사망자 수 (명)	전체 자동차	3,349	3,081 (8.0%↓)	2,916 (5.4%↓)	2,735 (6.2%↓)	13.1%↓
	견인형 화물차*	21	25 (19.0%↑)	30 (20.0%↑)	26 (13.3%↓)	28.6%↑
사고 건수 (건)	전체 자동차	229,600	209,654 (8.7%↓)	203,130 (3.1%↓)	196,836 (3.1%↓)	11.5%↓
	견인형 화물차	690	674 (2.3%↓)	745 (10.5%↑)	679 (8.9%↓)	1.4%↑

* '견인형 화물차'는 전체 사업용 견인형 화물차 3.55만대를 기준으로 한 통계수치이며, 안전운임제 대상 차량(컨테이너·시멘트)은 견인형 화물차의 78%(2.77만대)로 추정.('22년 기준)

※ 자료: 국토교통부

한편, 국토교통부는 안전운임제의 교통안전 개선효과가 불분명하고, 안전운임제가 온전히 근로시간 감소를 견인했다고 보기에는 한계가 있다는 의견을 제시하였으며, 안전운임제의 과도한 시장개입에 대한 우려가 있다는 의견으로, 이에 개정안에 대하여 반대하는 입장임.

그리고 한국시멘트협회 및 한국무역협회는 안전운임제의 교통안전에 대한 효과가 객관적으로 입증되지 못한 점, 각 시장에 대한 혼란 초래 우려 등을 이유로 화주가 운수사에 지급하는 운임을 강제하는 것에 대하여 반대하는 입장이며,

한국통합물류협회는 화물자동차 안전운임제도는 시장실패를 보완하기 위한 정책으로, 화물운송시장 안정화를 위하여 안전운임제 재도입을

수용하는 입장이고,

전국공공운수노동조합 화물연대는 동 개정안은 안전운임제를 상시적으로 재도입하는 의미 있는 법안으로, 찬성하는 입장에서 차종·품목 확대 및 실효성 확보 방안이 추가적으로 필요하다는 의견임.

따라서, 안전운임제를 재도입하고 항시화하는 것과 관련하여 기존의 안전운임제가 차주의 근로시간 및 근로소득이나 교통안전에 미친 효과와 이해관계자 의견 등을 종합적으로 검토하여 결정할 필요가 있음.

참고로, 국토교통부는 운수사-화물차주 간 운임은 강제하되 안전운임제와 달리 화주-운수사 간 운임은 강제하지 않는 표준운임제 도입, 지입제 개혁 등의 내용을 주요 골자로 하는「화물자동차 운수사업법」 개정을 추진할 계획이라는 설명임.

한편, 만약 개정안을 입법에 반영한다면 체계·자구 정비가 필요함.

안전운임제는 실효되었으나 현행 법률상 안전운임제의 형식적인 조항 자체는 존재하는 상태임. 유효기간이 만료된 후에 개정하는 경우에는 해당 법률 조항의 효력이 이미 상실되어 부칙 등 유효기간 조항을 개정하는 방식으로는 그 효력을 연장할 수 없음.[18)]

이에 개정안은 유효기간이 만료된 기존 조항을 삭제하고 가지번호를 활용하여 새로운 조항을 신설하는 방식으로 안전운임제를 재도입하려는 것으로, 개정안의 이러한 개정형식은 적절한 것으로 보임.

다만, 기존 조항을 인용하고 있는 정의 조항(제2조), 벌칙 및 과태료 조항(제67조 및 제70조)을 개정대상에 포함하지 않고 있어, 개정안을 입법에 반영한다면 이러한 체계·자구를 수정할 필요가 있음.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 12. "화물자동차 안전운송원가"란 화물차주에 대한 적정한 운임의 보장을 통하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기 위하여 화주, 운송사업자, 운송주선사업자 등이 화물운송의 운임을 산정할 때에 참고할 수 있는 운송원가로서 **제5조의2에 따른 화물자동차 안전운임위원회**의 심의·의결을 거쳐 **제5조의4에 따라 국토교통부장관이 공표**한 원가를 말한다. 13. "화물자동차 안전운임"이란 화물차주에 대한 적정한 운임의 보장을 통하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기 위하여 필요한 최소한의 운임으로서 제12호에 따른 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 **제5조의2에 따른 화물자동차 안전운임위원회**의 심의·의결을 거쳐 **제5조의4에 따라 국토교통부장관이 공표**한 운임을 말하며 다음 각 목으로 구분한다. 가. 화물자동차 안전운송운임: 화주가 제3조제3항에 따른 운송사업자, 제24조제2항에 따른 운송주선사업자 및 운송가맹사업자(이하 "운수사업자"라 한다) 또는 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임 나. 화물자동차 안전위탁운임: 운수사업자가 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임 **제67조(벌칙)** 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 1의2. **제5조의5제4항을 위반**하여 서로 부정한 금품을 주고받은 자 **제70조(과태료)** ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. **제5조의5제1항 또는 제2항을 위반**하여 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 안전운임보다 적은 운임을 지급한 자

18) 국회 법제실, 법제기준과 실제(2024), p.832~833

다. 정부 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

안전운임제 재도입은 화물운송서비스의 소비자인 화주가 지급하는 운임을 강제하고, 일반 기업인 운수사의 몫을 일률적으로 보장('22년 안전운임 기준 전체 운임의 11.7% 등)하여 자유로운 계약 협상을 제한한다는 점에서 과도한 시장개입이 우려되며, 운수사의 비용절감 등 경영혁신의 동기를 제약할 가능성이 있으며,

안전운임제의 대상인 수출입 컨테이너의 경우 대기업인 대형운수사들이 상당한 시장 점유율을 차지하고 있는 점을 감안할 때 오히려 수출입 중소화주가 대기업에게 지급하는 운임을 강제하여 중소화주로부터 대기업의 이윤 등을 보장하는 부작용도 발생할 우려가 있으므로,

기존 안전운임제의 재도입과 이를 영구화하는 개정안을 반대하는 입장으로 이에 대하여 신중한 검토가 필요하다는 의견을 제시하였음.

또한, 안전운임제의 당초 도입 취지는 교통안전 개선이었으나, 시행기간('20년～'22년) 동안 평균 교통사고 사망자 수와 사고건수는 시행 이전인 2019년 대비 오히려 증가하는 등 교통안전 개선 효과가 불분명하여 신중한 접근이 필요하며,

근로여건 개선 효과의 경우에는 안전운임제 시행 이후 차주소득은 컨테이너 품목은 약 15%, 시멘트 품목은 100% 이상 상승한 것에 반해, 근로시간의 경우에는 약 5% 감소한 수준에 불과하고, 근로시간에 직접적 영향을 미칠 수 있는 운행일수 변화 등은 적어 안전운임제가 온전히 근로시간 감소를 견인했다고 보기에는 한계가 있으며, 도로 등 운행환경 개선 등의 영향도 있을 수 있음을 감안할 필요가 있다는 의견을 제시함.

< 안전운임제 시행 전후 차주 근로여건 변화>

구 분		시행이전	시행이후			'19년 대비 증감율 (3년 평균)
연 도		2019	2020	2021	2022	
월평균 근로시간	컨테이너	292.1	289.5 (0.9%↓)	276.5 (4.5%↓)	264.3 (4.4%↓)	5.2%↓
	시멘트	375.8	354.3 (5.7%↓)	333.2 (6.0%↓)	375.2 (12.6%↑)	5.7%↓
월평균 운행일	컨테이너	22.3	22.1 (0.9%↓)	22.3 (0.9%↑)	22.4 (0.4%↑)	-
	시멘트	24.4	24.1 (1.2%↓)	23.8 (1.2%↓)	23.9 (0.4%↑)	1.9%↓

* 화물운송시장 동향보고서(교통연구원)

이에 안전운임제 재도입 및 영구화는 수용이 어려우며, 차주운임은 법적으로 보장하되, 운송시장의 소비자인 화주가 운송사에게 지급하는 운임은 권고사항으로 관리하도록 하여, 화물운송시장 내 기업 간의 자율적인 계약 협상을 보장하되, 비교적 사회적 약자에 해당하는 화물차주에 대한 보호는 기존처럼 유지하는 것이 바람직하다는 의견을 제시함.

2) 한국시멘트협회

시멘트업계는 이미 적정 운임을 지급하고 있다는 점, 제도 시행에 따른 시장의 자율경쟁 기능 상실 우려, 시멘트를 운송하는 BCT차량은 전체 영업용 화물자동차 중 극히 일부(약 0.5% 추정)에 불과하여 화물운송 시장에 대한 대표성이 없는 점, 안전운임제 도입 후 제도 시행에 따른 유의미한 효과(졸음운전, 과속 감소 등)에 대한 객관적 근거가 없는 점 등을 감안할 때 안전운임제의 대상에서 시멘트를 제외할 필요가 있다는 의견을 제시함.

또한, 특정업종의 법인(화주)이 특정업종의 법인(운수사)에게 일정율의 이익을 담보해주는 것은 불합리하고, 다양한 형태로 운영되는 운수사의 적정 마진율을 일률적으로 산정하는 것도 불가능하므로, 화주가 운수사에게 지급하는 운임을 강제하는 안전운송운임의 폐지를 적극 검토할 필요가 있다는 의견을 제시함.

3) 한국무역협회

화물차주 소득 보장의 필요성에 따라 차주가 받는 운임을 일정 부분 규율하는 것은 공감하나 운송과 직접 관련이 있는 사항만 원가에 반영될 필요가 있고, 화주가 지급하는 운임을 강제함으로써 일반 기업으로서 법적 지위를 영위하는 운수사의 이윤을 보호하는 것은 수출입 시장을 보다 혼란스럽게 할 우려가 있으며, 코로나 19, 홍해 사태 등을 거쳐

해상운임이 폭등하고, 항공운임이 상승한 상황에서 과도한 육상운임 인상은 수출업계의 큰 부담으로 작용할 것이라는 의견임.

따라서 이처럼 수출업계의 부담, 교통안전 효과 미흡, 시장기능의 약화 등을 고려할 때, 화주가 운수사에 지급하는 운임은 시장에 자율로 맡기고, 차주의 보호 필요성을 고려하여 운수사가 차주에 지급하는 운임은 제시하되 차주 설문에 의한 원가 조사 대신 객관적 데이터에 기반한 원가를 반영할 필요가 있다는 의견을 제시함.

4) 한국통합물류협회

안전운임제도는 '시장실패'를 보완하기 위한 정책으로, 화물운송시장 안정화를 위하여 안전운임제 재도입을 수용하는 입장임.

일각에서는 시장경제논리가 다시 작동해야 한다며 운송운임을 삭제하고 위탁운임만 존치하는 대안을 주장하고 있으나, 위탁운임만 법으로 정하여 공개하는 것은 물류기업의 원가를 공개한 채 화주의 단가인하 요구에 대응해야 하는 불공정 시장을 조성하는 결과가 될 것으로 보이므로, 강제성이 있는 운임제도를 도입하는 경우 화주사의 운송운임 지급의무를 통해 영업비밀이 노출되는 운송사를 보호하여 물류산업계의 경쟁력 및 지속가능성을 보장해야 할 필요가 있다는 의견을 제시함.

또한, 일몰기한 없는 제도의 재도입을 통하여 제도의 지속성을 보장함과 동시에 안전운임적용 품목에서의 운송방해행위에 대한 처벌 등의 조치를 강화하는 등 향후 항구적인 물류정상화가 이루어질 수 있도록 하는 방안을 검토할 필요가 있다는 의견임.

5) 전국공공운수노동조합 화물연대

고유가・고금리・고물가 상황에 화물노동자들이 함께 살기 위해서는 제도적으로 보장되는 사회적 안전망이 필요하며, 안전운임제를 3년 동안 시행한 결과 쉬지 않고 장시간 운행해서 위험한 운송을 할 수밖에 없었던 화물노동자들이 저녁 있는 삶을 살게 되었다는 의견, 안전한 운전을 할 수 있었다는 의견을 제시하는 등 많은 효과가 있었던 제도였으며,

한국의 안전운임제도는 국제노동기구가 발표한 안전운임지침의 8가지 기준에 입각했을 때 가장 모범적인 사례로 평가받는 제도였고, 국제적으로 화물운송산업에서 화주 책임 강화, 화물노동자 원가비용을 반영한 운임산정이 세계적인 대세라는 입장임.

이에 동 개정안은 안전운임제를 상시적으로 재도입하는 의미 있는 법안으로, 상임위 논의 과정에서 차종, 품목 확대 및 실효성 확보 방안이 필요하다는 의견임.

문 의 처
02)6788-5580