의안번호	2201815
의 뢰 인	김정재 의원
회 답 일	2024. 8. 26.
추계번호	24B2036

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안

【비용추계서】

국회예산정책처
National Assembly Budget Office

Ⅰ. 비용추계 결과

❑ 개정안에 따라 화물자동차 표준운임제를 시행할 경우 추가재정소요가 2025년부터 2027년까지 3년간 총 55억 9,600만원(연평균 18억 6,600만원) 발생할 것으로 추계됨

[표 1] 개정안에 따른 추가재정소요: 2025~2027년

(단위: 백만원)

화물자동차 표준운임제 시행 (안 제5조의2, 안 제5조의8, 안 제5조의11)	2025	2026	2027	합계	연평균
화물자동차 표준운임위원회 운영	156	160	163	479	160
위탁사업비(용역)	1,016	1,038	1,060	3,114	1,038
화물자동차 공정계약 신고센터 운영	160	164	167	491	164
화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 구축 등	1,306	0	206	1,512	504
합계	2,638	1,362	1,596	5,596	1,866

주: 1. 화물자동차 안전운임제 일몰 전인 2021년 운영비 집행 사례 및 국토교통부의 화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 신규 구축 자료 등을 바탕으로 추계한 것으로 향후 실제 화물자동차 표준운임제 운영 상황 등에 따라 추가재정소요는 증감할 수 있음
2. 추계금액은 경상가격 기준
3. 각 표의 합계는 단수조정으로 차이가 발생할 수 있음

자료: 국회예산정책처

Ⅱ. 재정수반요인

연번	조·항(조제목)	주요내용	비고
1	안 제5조의2제1항(화물자동차 표준운임위원회의 설치 등)	다음 각 호의 사항을 심의・의결하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 화물자동차 표준운임위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둠(제1항) 1. 화물자동차 표준운송원가 및 화물자동차 표준운임의 결정 및 조정에 관한 사항 2. 화물자동차 표준운송원가가 적용되는 운송품목 및 차량의 종류 등에 관한 사항 3. 화물자동차 표준운임제도의 발전을 위한 연구 및 건의에 관한 사항 4. 그 밖에 화물자동차 표준운임에 관한 중요 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항 * 화물자동차 안전운임[1](현행, 2022.12.31.일몰)을 화물자동차 표준운임[2]으로 대체	의무규정
2	안 제5조의8(운송비용 등 조사)	국토교통부장관은 화물자동차 표준운송원가 및 화물자동차 표준운임의 효율적인 심의를 위하여 화물운송에 소요되는 비용 등을 주기적으로 조사하여야 함(제1항)	의무규정
3	제5조의11(화물자동차 공정계약 신고센터) 신설	국토교통부장관은 화물자동차 표준위탁운임에 미치지 못하는 운임의 지급 및 제40조제8항 및 제9항에 따른 불공정 행위에 대한 신고를 위하여 화물자동차 공정계약 신고센터를 설치・운영하여야 함(제1항)	의무규정
4	안 제44조제4항(보조금의 사용 등) 신설	국토교통부장관은 제43조제2항 및 제3항[3]에 따른 보조금의 부정수급 방지를 위한 시책을 수립・시행하고 사업을 추진할 수 있음(제4항)	재량규정

1) 「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.
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
2) 안 제2조(정의) 제13호
13. “화물자동차 표준운임”이란 화물자동차 운송시장의 안정과 화물자동차 운수사업의 효율적 운영을 위하여 제12호에 따른 화물자동차 표준운송원가에 적정 이윤을 더하여 제5조의2에 따른 화물자동차 표준운임위원회의 심의・의결을 거쳐 제5조의4에 따라 국토교통부장관이 공표한 운임을 말하며 다음 각 목으로 구분한다.
가. 화물자동차 표준운송운임: 화주가 제3조제3항에 따른 운송사업자, 제24조제2항에 따른 운송주선사업자 및 운송가맹사업자(이하 “운수사업자”라 한다)에게 지급하는 운임을 산정할 때에 참고하여야 하

Ⅲ. 비용추계의 전제와 상세내역

1. 재정수반요인별 추계 여부

연번	조·항(조제목)	추계 여부	비고(추계 미실시 사유)
1	안 제5조의2제1항(화물자동차 표준운임위원회의 설치 등)	○	화물자동차 안전운임제의 일몰(2022년 말) 전 운영 사례 등을 참고하여 추계
2	안 제5조의8(운송비용 등 조사)	○	
3	제5조의11(화물자동차 공정계약 신고센터) 신설	○	
4	안 제44조제4항(보조금의 사용 등) 신설	-	미대상: 국토교통부에 따르면 유가보조금의 부정수급 방지를 위해 유가보조금관리시스템과 유관 정보망을 연계하여 무자격자 보조금 지급 차단, 연료 탱크 초과 주유 건의 보조금 지급 거절 등의 시책을 실시 중으로 개정안 시행과 관련한 별도의 추가재정소요는 발생하지 않을 것으로 추정

2. 비용추계의 총괄적 전제

❑ 개정안은 2020년부터 2022년까지 3년간 시행 후 일몰[4]된 화물자동차 안전운임제를 대신하여 화물자동차 표준운임제를 시행하는 것으로, 화물

는 운임

나. 화물자동차 표준위탁운임: 화주 또는 운수사업자가 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임

3) 제43조(재정지원) ② 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수(광역시의 군수를 포함한다. 이하 이 조, 제44조, 제44조의2 및 제60조의2에서 같다)는 운송사업자, 운송가맹사업자 및 제40조제1항에 따라 화물자동차 운송사업을 위탁받은 자(이하 이 조, 제44조 및 제44조의2에서 "운송사업자등"이라 한다)에게 유류(油類)에 부과되는 다음 각 호의 세액 등의 인상액에 상당하는 금액의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조할 수 있다.

1. 「교육세법」 제5조제1항, 「교통·에너지·환경세법」 제2조제1항제2호, 「지방세법」 제136조제1항에 따라 경유에 각각 부과되는 교육세, 교통·에너지·환경세, 자동차세
2. 「개별소비세법」 제1조제2항제4호바목, 「교육세법」 제5조제1항, 「석유 및 석유대체연료 사업법」 제18조제2항제1호에 따라 석유가스 중 부탄에 각각 부과되는 개별소비세·교육세·부과금

③ 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수는 운송사업자등이 「환경친화적 자동차의 개발 및 보급 촉진에 관한 법률」 제2조제6호에 따른 수소전기자동차를 운행하기 위하여 수소를 구매하는 경우 그 비용의 전부 또는 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 보조할 수 있다.

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

자동차 표준운임위원회 설치·운영, 화물자동차 공정계약 신고센터 운영 등 화물자동차 표준운임제 운영을 위한 추가재정소요가 발생할 것으로 전망

❑ 본 추계는 2022년 일몰 전에 화물자동차 안전운임제를 운영했던 사례 및 화물자동차 공정계약 신고센터 신규 시스템 구축 필요 등 국토교통부의 의견을 참고하여 화물자동차 표준운임제 시행에 따른 추가재정소요를 추계함

❑ 국회예산정책처 전망 소비자물가상승률 적용[5)]

❑ 개정안 부칙은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하되, 표준운임제 관련 규정의 효력을 2027년 12월 31일까지로 규정하고 있으므로 추계기간은 2025년부터 2027년까지 3년으로 함

3. 재정수반요인별 상세 추계내역

❑ 화물자동차 표준운임제 시행(안 제5조의2제1항, 안 제5조의8, 안 제5조의11)

○ 국토교통부에 따르면 화물자동차 표준운임제 운영을 위한 예산은 표준운임위원회 운영, 위탁사업비, 신고센터 운영 등 과거 화물자동차 안전운임제 시행 예산과 유사할 것으로 예상됨에 따라 과거 화물자동차 안전운임제 시행 사례를 참고하여 추가재정소요를 추계함

- 다만, 과거 안전운임신고센터는 운임 미지급 위반 신고 업무를 처리했지만, 개정안에 따른 화물자동차 공정계약 신고센터는 표준운임 미지급 위반 신고와 위·수탁계약 관련 부당금전 요구 신고 등 그 역할이 추가됨에 따라 신규 시스템 구축 및 운영인력 충원이 필요하다는 국토교통부의 의견 반영

5) 국회예산정책처 전망치(2024. 3.)

(단위: %)

	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
소비자물가상승률	2.5	5.1	3.6	2.6	2.2	2.2	2.1	2.1	2.1

○ 국토교통부에 따르면 화물자동차 안전운임제를 시행했던 2020~2022년 화물자동차 안전운임제 관련 집행 예산은 매년 11억원 수준임

- 화물자동차 안전운임제가 2022년도에 일몰되어 2023년도 적용 안전운임위원회가 개최되지 않았고, 위탁사업비(용역) 및 안전운임신고센터 운영비 예산이 감소하는 등 2022년은 집행액이 적었음

[표 2] 과거 화물자동차 안전운임제 운영 경비 집행 현황

(단위: 백만원)

구분	2020	2021	2022
위원회 운영	160	137	90
위탁사업비(용역)	900	890	810
신고센터 운영	80	80	62
합계	1,140	1,107	962

자료: 국토교통부

○ 2021년을 기준으로 화물자동차 안전운임위원회 운영 현황을 살펴보면, 위원회는 컨테이너, 시멘트 등 2개 품목 안전운임위원회와 철강재, 카고 등 2개 품목 안전운송원가위원회를 구성했고, 위원은 본위원회, 전문위원회, 운영위원회 등에 총 80명(전원 민간위원)을 두었으며, 회의는 총 55회 개최하였음

[표 3] 2021년 화물자동차 안전운임위원회 구성

(단위: 명)

위원회 구성									
안전운임(컨테이너·시멘트 품목)					안전운송원가(철강재·카고 품목)				
본委	전문委		운영委		본委	전문委		운영委	
	컨테이너	시멘트	컨테이너	시멘트		철강재	카고	철강재	카고
13	11	8	4	4	13	8	11	4	4

자료: 국토교통부

[표 4] 2021년 화물자동차 안전운임위원회 개최 현황

회의 개최(회)	회의실(장소)	임차비용(백만원)
55	서울역 회의실, 삼경교육센터(서울) 등	7

자료: 국토교통부

○ 위탁사업비(용역)는 ①운송비용 조사, ②공적자료 분석, ③원가·운임 산정 및 검증 등에 집행되었고, 신고센터 운영비는 ④시스템 운영, ⑤위탁운영, ⑥제도 홍보 등에 집행되었음

- ①(운송비용 조사) 안전운임(컨테이너, 시멘트) 및 안전운송원가(일반형, 철강재) 품목 대상 차주·운수사 대면 면접조사* 및 표준원가 조사** 수행

  * 화물차주 및 운수사의 직접적인 화물운송 활동(운송횟수, 운행거리, 운행시간 등) 및 화물운송에 수반되는 부수적인 활동(차량구입, 정비, 주차, 세무신고 등)에 관한 실태조사

  ** 화물운송에 소요되는 비용에 대한 단가 조사로 객관적 운송원가 산정을 위해 차주·운수사가 아닌 정비소, 세차장, 세무사업소 등 민간업체를 대상으로 금액 조사

- ②(공적자료 분석) 객관적이며 과학적인 운송원가 산정을 위해 확보 가능한 공적자료*를 바탕으로 차량구입금액, 운행거리, 연비 등 주요 운송원가 산출 구성요소 분석

  * 예시) 자동차관리정보시스템, 유가보조금 시스템, 디지털운행기록계(DTG) 등

- ③(원가·운임 산정 및 검증) 차주·운수사 면접조사, 표준원가 조사, 공적자료 분석 결과를 기반으로 안전운송원가 및 안전운임을 산정하고 회계적 분석을 통한 분석 결과의 타당성 검증 수행

- ④(시스템 운영) 시스템 운영 및 유지관리를 통해 안전운임신고센터 업무 효율성 극대화 및 안전운임 관련 데이터 수집, 가공, 통계분석 등 클라우드 기반의 데이터 운영 및 관리

- ⑤(위탁운영) 안전운임 위반 신고접수, 관할관청 통보, 신고 처리 상황 관리, 콜센터 통한 시스템 안내 등 위탁운영

- ⑥(제도 홍보) 안전운임제도 취지 및 이해 향상을 위한 이해관계자 대상 교육 및 홍보 운영

○ 국토교통부에 따르면 화물자동차 공정계약 신고센터의 독립적이고 안정적인 운영을 위한 시스템 인프라 신규 구축 및 신고센터 운영 인력충원(1명 → 4명)이 필요하다는 의견임

- 과거 안전운임신고센터 시스템은 2022년 12월 31일까지 한시적 운영을 목적으로 개설하여 화물운송실적관리 시스템의 운영 인프라(서버, 상용S/W 등)를 같이 사용하여 운영하였고, 일시적 민원 집중 발생 시 시스템 인프라(서버 트래픽) 과부하

로 두 시스템 모두 서버다운 등으로 대국민 업무 불편을 초래

- 과거 안전운임제 운영 시에는 신고센터 운영비가 약 80백만원/년(인력 1명)이었으나, 개정안에 따른 공정계약 신고센터는 표준인임 미지급 위반 신고 외에 위·수탁 계약 관련 부당금전 요구 신고 등 불공정 행위에 대한 신고 업무가 추가됨에 따라, 신고센터 운영 인력을 4명(행정업무 1, 위반조사 1, 제도상담 2, 운영비 160백만원/년)으로 확대할 필요가 있다는 의견

[표 5] 화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 구축 등 단가

(단위: 백만원)

구분		내역	금액
시스템 구축	표준운임신고센터 시스템 인프라	상용SW(암복호화 툴, 공인인증 툴 등)	90
		HW(WEB 서버, WAS 서버, DB 서버 등)	93
	표준운임신고센터 운영 시스템 개발	SW개발비 등	52
	표준운임신고센터 시스템 기능 구축	SW개발비 등	363
	지입제 피해 신고 시스템 구축	SW개발비 등	528
	화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 감리	감리비 등	180
	소계		1,306
유지 관리	표준운임신고센터 시스템 운영	사업관리, 시스템 정기점검, 데이터백업 등	72
	지입제 피해 신고 시스템 운영	품질 및 사업관리 등	77
	표준운임신고센터 시스템 데이터 이관	데이터 백업 및 변환, 신규DB 이관 등	57
	소계		206
합계			1,512

자료: 국토교통부 제출자료를 바탕으로 국회예산정책처 작성

○ 개정안 시행으로 화물자동차 표준운임제가 시행될 경우, 과거 화물자동차 안전운임제 일몰 전의 제도 운영 사례와 유사하게 운영한다고 가정하고, 국토교통부의 의견대로 화물자동차 공정계약 신고센터의 시스템 인프라를 신규 구축하며, 신고센터 운영 인력을 확충한다고 가정하면, 개정안 시행

에 따른 추가재정소요는 2025년부터 2027년까지 3년간 총 55억 9,600만원(연평균 18억 6,600만원)으로 추계

- 위원회 운영, 위탁사업비 등 제도 운영과 관련된 비용은 과거 화물자동차 안전운임제 시행 2년차인 2021년의 제도 운영 사례를 기준으로 국회예산정책처 전망 소비자 물가상승률 반영
- 화물자동차 공정계약 신고센터의 시스템 인프라 신규 구축은 추계기간 중 첫해인 2025년에 완료하고 2026년부터 운영하는 것으로 가정. 이때 시스템 유지·관리비용은 시스템 구축이 완료되는 2025년 이후 무상 하자보수 기간(1년)을 거쳐 2027년부터 발생하는 것으로 가정[6]하되, 국회예산정책처 전망 소비자 물가상승률 반영
- 화물자동차 공정계약 신고센터 운영비용은 국토교통부의 의견에 따라 운영 인력 4명 등 운영 비용 1억 6,000만원 반영

[표 6] 화물자동차 표준운임제 시행에 따른 추가재정소요: 2025~2027년

(단위: 백만원)

구 분	2025	2026	2027	합계	연평균
화물자동차 표준운임위원회 운영	156	160	163	479	160
위탁사업비(용역)	1,016	1,038	1,060	3,114	1,038
화물자동차 공정계약 신고센터 운영	160	164	167	491	164
화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 구축 등	1,306	0	206	1,512	504
합계	2,638	1,362	1,596	5,596	1,866

주: 1. 화물자동차 안전운임제 일몰 전인 2021년 운영비 집행 사례 및 국토교통부의 화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 신규 구축 자료 등을 바탕으로 추계한 것으로 향후 실제 화물자동차 표준운임제 운영 상황 등에 따라 추가재정소요는 증감할 수 있음
2. 추계금액은 경상가격 기준
3. 각 표의 합계는 단수조정으로 차이가 발생할 수 있음

자료: 국회예산정책처

6) 기획재정부의 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 세부지침」에 따르면 HW 및 SW 도입 후 1년간은 무상 하자보수기간이므로 원천적인 결함 및 하자에 대해서는 무상 보수하도록 함

Ⅳ. 부대의견

❑ 화물자동차 안전운임제 일몰 전인 2021년 운영비 집행 사례 및 국토교통부의 화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 신규 구축 자료 등을 바탕으로 추계한 것으로 향후 실제 화물자동차 표준운임제 운영 상황 등에 따라 추가재정소요는 증감할 수 있음

Ⅴ. 작성자

❑ 성명

국회예산정책처	분석관	과장
경제비용추계과	박인재	배아형

❑ 대표연락처

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