



제 422국회 (임시회)
제1차 국토교통위원회

화물자동차 운수사업법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈표준운임제 도입, 위·수탁제 개선 등〉
■ 엄태영의원 대표발의(의안번호 제2206097호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 임 종 수

목 차

I. 기존 안전운임제 및 일몰 이후 후속 논의	1
1. 기존 화물자동차 안전운임제의 개요	1
가. 안전운임제의 개관	1
나. 안전운임제의 도입배경 및 입법연혁	7
다. 안전운임제 후속 논의 등	10
2. 임태영의원안 주요 내용	12
가. 표준운임제의 도입	12
나. 기존 위·수탁제(지입제) 개선	15
다. 화물자동차 교통안전 강화	19
II. 임태영의원 대표발의(2206097)	20
1. 제안경위	20
2. 제안이유 및 주요내용	20
III. 검토의견	24
1. 표준운임제	24
가. 안전운임제 관련 조항 삭제	24
1) 개정안의 내용	24
2) 검토의견	29
3) 국토교통부 의견	29
나. 표준운임제의 정의	31
1) 개정안의 내용	31
2) 검토의견	33

3) 정부 및 이해관계자 의견	39
가) 국토교통부	39
나) 화물연대본부	39
다) 한국통합물류협회	40
라) 전국화물자동차운송주선연합회	40
마) 전국화물자동차운송사업연합회	41
바) 한국무역협회	41
다. 표준운송원가 및 표준운임의 심의	43
1) 개정안의 내용과 취지	43
2) 검토의견	47
3) 정부 및 이해관계자 의견	50
가) 국토교통부	50
나) 화물연대본부	50
다) 전국개인중대형화물운송사업연합회	51
라) 한국통합물류협회	52
마) 한국시멘트협회	52
라. 표준운임의 보장	53
1) 개정안의 내용	53
2) 검토의견	56
3) 정부 및 이해관계자 의견	57
가) 국토교통부	57
나) 공정거래위원회	58
다) 전국개인중대형화물자동차운송사업연합회	59
마. 자료요청 권한 신설	60
1) 개정안의 내용	60
2) 검토의견	62

3) 국토교통부 의견	64
바. 표준계약서 도입	65
1) 개정안의 내용	65
2) 검토의견	66
3) 정부 및 이해관계자 의견	66
가) 국토교통부	66
나) 공정거래위원회	67
다) 전국개인중대형화물자동차운송사업연합회	67
라) 한국통합물류협회	67
사. 공정계약 신고센터 설치	69
1) 개정안의 내용	69
2) 검토의견	70
3) 국토교통부 의견	71
2. 위·수탁제(지입제) 개선	72
가. 운송사업자 직접운송 의무 및 운송거래과정 개선	72
1) 개정안의 내용	72
2) 검토의견	76
3) 국토교통부 의견	78
나. 위·수탁 전문회사 감차	80
1) 개정안의 내용	80
2) 검토의견	83
3) 정부 및 이해관계자 의견	88
가) 국토교통부	88
나) 화물연대	89
다) 한국통합물류협회	90
라) 전국화물자동차운송사업연합회	91

다. 배정받은 운송실적이 적은 차주에 대한 운송사업허가	93
1) 개정안의 내용	93
2) 검토의견	97
3) 정부 및 이해관계자 의견	99
가) 국토교통부	99
나) 화물연대본부	99
다) 전국화물자동차운송사업연합회	99
라. 위·수탁차량 소유권 보호	101
1) 개정안의 내용	101
2) 검토의견	107
3) 정부 및 이해관계자 의견	117
가) 국토교통부	117
나) 화물연대본부	118
다) 전국개인중대형화물자동차운송사업연합회	118
라) 한국통합물류협회	119
마) 전국화물자동차운송사업연합회	120
마. 위·수탁계약 무효사례 구체화	122
1) 개정안의 내용	122
2) 검토의견	125
3) 정부 및 이해관계자 의견	126
가) 국토교통부	126
나) 전국화물자동차운송사업연합회	127
3. 화물차 교통안전 강화	129
가. 운송사업자·운수종사자·운송주선사업자의 화물차 교통안전 강화	129
1) 개정안의 내용	129

2) 검토의견	135
3) 국토교통부 의견	140
나. 화물차 조사 등 교통안전 관리·감독 강화	141
1) 개정안의 내용	141
2) 검토의견	143
4. 부칙	146
1) 개정안의 내용	146
2) 검토의견	147
3) 국토교통부 의견	148

I. 기존 안전운임제 및 일몰 이후 후속 논의

1. 기존 화물자동차 안전운임제의 개요

가. 안전운임제의 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]¹⁾과 강제성 없이 운임 협상 시 참고하도록 하는 안전운송원가(철강·일반형 화물차 품목)가 도입되었음.

1) 「화물자동차 운수사업법」

제5조의4(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.

「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

【 안전운임 및 안전운송원가 비교 】

	① 안전운임	② 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 ²⁾)	없음(시장에서 운임 결정 시 참고)

※ 자료: 국토교통부

다만, 그 중 화물자동차 안전운임제는 3년 일몰제(2020.1.1. ~ 2022.12.31.)로 운영되었는바, 2025년 2월 현재 일몰기간이 경과하여 제

2) 「화물자동차 운수사업법」

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

「화물자동차 운수사업법 시행령」

제16조(과태료의 부과기준) 법 제70조제1항 및 제2항에 따른 과태료의 부과기준은 별표 5와 같다. 이 경우 별표 5 제2호자목2)의 위반행위에 대한 과태료 금액의 세부기준은 국토교통부령으로 정한다.

■ 화물자동차 운수사업법 시행령 [별표 5] <개정 2024. 12. 17.>

과태료의 부과기준(제16조 관련)

2. 개별기준

위반행위	근거 법조문	과태료 금액
다. 법 제5조의5제1항 또는 제2항을 위반하여 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 안전운임보다 적은 운임을 지급한 경우	법 제70조제1항제1호	500만원

도가 실효된 상태이며, 안전운송원가는 별도로 일몰기한을 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(해상운송업자)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 제40조³⁾에 따른 개인화물자동차 운송사업자와 위·수탁차주임.

3) 「화물자동차 운수사업법」

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 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

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.

4) 제67조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 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)

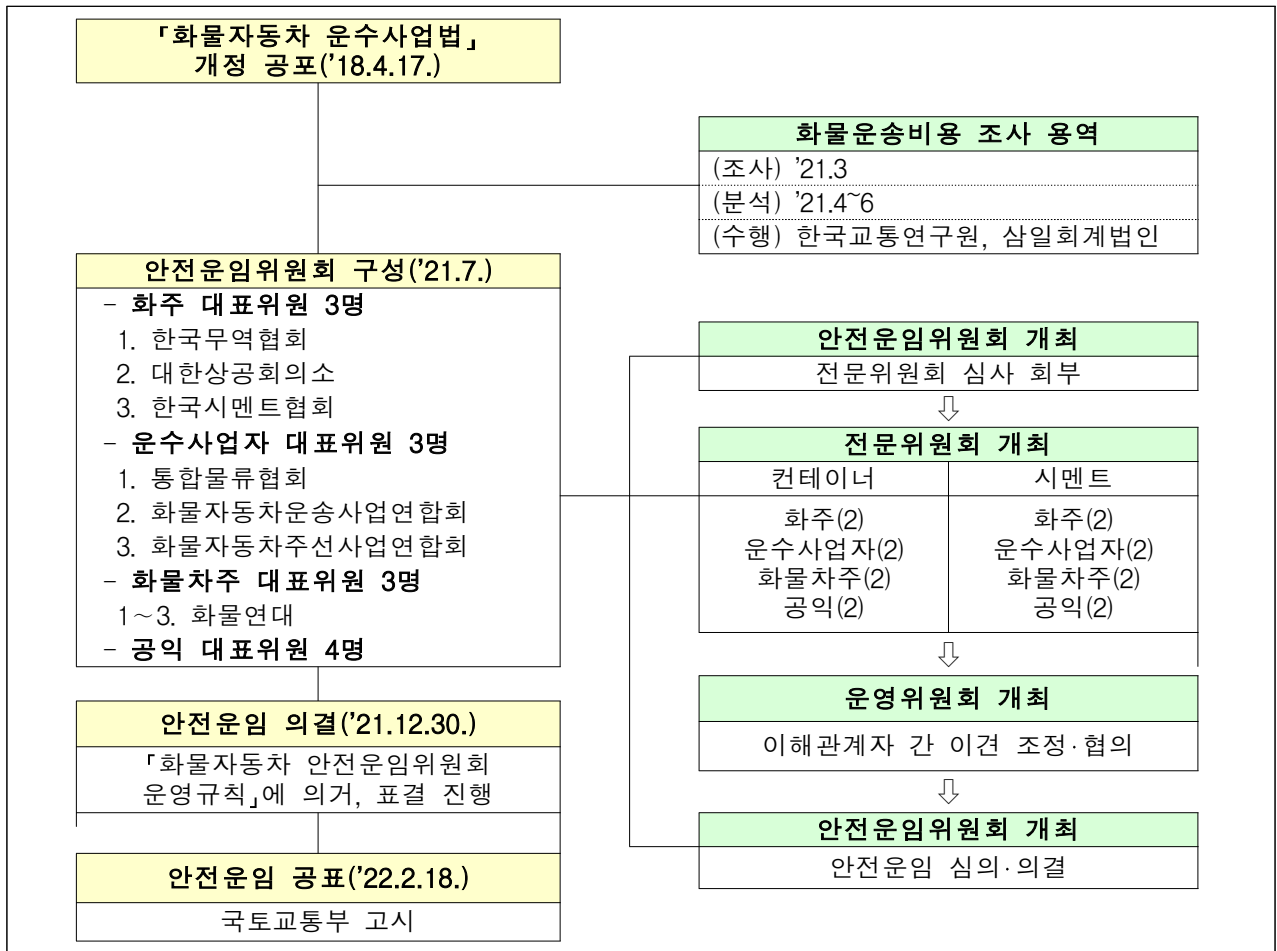
【 기존 안전운임제도 관련 규정 】

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
§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	-	1천만원 이하

안전운임 결정 절차를 구체적으로 살펴보면, 화물운송비용 조사(한국교통연구원 위탁수행)를 통해 운송원가를 산정한 후 화물자동차 안전운임위원회⁷⁾에 이를 제시하고, 운송원가에 적정이윤을 더한 안전운임을 안전운임위원회에서 심의·의결하면 국토교통부장관이 이를 고시하여 공표함.

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

【 2022년 적용 화물자동차 안전운임 산정 및 공표 과정 】



※ 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 거래 구조 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 인상의 효과가 적절히 전달되지 못한다는 비판이 있는 등 저운임 구조에 대한 문제 제기가 지속되었음.

이에 화물연대는 출범 당시(2002. 10.)부터 표준요금제 도입을 주장하였으며, 2008년 화물연대 집단운송거부 철회 후 총리실 주관 표준운임제⁹⁾ 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 상충¹⁰⁾으로 인하여 논의가 중단되었음.

안전운임제의 입법연혁을 살펴보면, 정부와 업계 간 여러 차례 협의를 거쳐 참고원가제¹¹⁾ 도입을 추진하기로 합의한 다음, 2016년 11월 이러한 내용을 담은 법률안¹²⁾이 발의되었으며, 강제성 있는 표준운임제 도입을 내용으로 하는 법률안¹³⁾도 동 시기에 발의되었음.

이와 같은 법률안에 대하여 화물운송운임은 시장경제 원리 및 사적자치 원칙에 의한 당사자 간의 계약 행위로 결정되고, 표준운임 지급을 강제하면서 위반 시 과태료를 부과하는 것은 화주, 운송주선사업자, 운송사업자 등 모두를 범법자로 만들 우려¹⁴⁾가 있어 과도한 제재라는 지적¹⁵⁾과 화물종류와 화물자동차의 다양성을 감안할 때 매년 표준운임을 결정하여 고시하는 것은 현실적으로 쉽지 않다는 지적 등이 제기되었음.

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) 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 제2003325호, 이현승의원 대표발의)

13) 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(의안번호 제2003297호, 최인호의원 대표발의)

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

15) 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.¹⁶⁾

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 (이현승의원안)	안전운임제 (통과 대안)
적용품목	전 품목	하위법령 위임	컨테이너, 시멘트
고시내용	운임	원가	운임
강제성	O	X	O
일몰여부	X	X	3년

※ 자료: 국토교통부

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

다. 안전운임제 후속 논의 등

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

화물자동차 안전운임제의 유효기간을 없애고 항시적으로 운영하도록 하는 내용의 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(조오섭의원 대표 발의, 의안번호 제2107143호, 2021.01.04.)을 심사하는 과정에서 정부가 당정협의를 통해 제시한 3년 연장안을 바탕으로 기존 안전운임제를 3년간 추가 연장(기한 : 2025년 12월 31일)하는 내용으로 국토교통위원회에서 수정가결됨. 그러나 조오섭의원안이 법제사법위원회에 계류된 상태에서 2022년 12월 31일이 도과하여 기존 안전운임제 규정은 실효되었으며, 지난 2024년 5월 29일에 해당 법률안은 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·숙박 시설·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.

또한, 2025년 2월 현재 안전운임제를 재도입하려는 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(이연희의원 대표발의, 의안번호 제2201357호, 2024.7.3. / 홍기원의원 대표발의, 의안번호 제2201986호, 2024.7.19. / 윤종오의원 대표발의, 의안번호 제2203433호, 2024.8.30. / 황운하의원·윤종균의원 대표발의, 의안번호 제2203879호, 2024.9.10.)과 표준운임제를 새로이 도입하려는 「화물자동차 운수사업법 일부개정법률안」(김정재의원 대표발의, 의안번호 제2201815호, 2024.7.16.) 및 동 개정안이 제22대 국회에 다시 제안되어 우리 위원회에 계류 중임.

2. 개정안 주요 내용

가. 표준운임제의 도입

기존 안전운임제는 화주가 운수사에게 지급하는 안전운송운임 및 운수사가 차주에게 지급하는 안전위탁운임 모두에 강제성을 부여한 반면, 개정안에 따른 ‘표준운임제’는 운수사-차주 간 운임계약은 강제하는 것임.

【기존 안전운임제 및 표준운임제 비교표】

구분		기존 안전운임제	⇒	표준운임제 개정안
적용 대상	화주 → 운수사	• 안전운송운임 (강제성 ○)		—
	화주 또는 운수사 → 차주	• 안전위탁운임 (강제성 ○)		• 표준운임 (강제성 ○)

표준운임제 적용 대상은 기존 안전운임제와 동일하게 시멘트·콘크리트 품목에 한정하여 개정법률 시행 후 3년 동안 운영하고, 제도 운영 결과를 분석 후 지속 여부를 논의하려는 것으로 보임.

아울러 원가의 세부항목을 부령으로 정하도록 하고, 원가 산정 시에 공적인 자료를 활용할 수 있도록 하며, 운임위원회의 구성 방식을 개편하는 내용 등이 담김.

또한 기존에 위반 경중과 횟수에 무관하게 일률적으로 과태료를 부과했던 것을 시정명령 후 과태료를 부과하는 방식으로 변경하는 내용임.

【 기존 안전운임제와 개정안의 표준운임제 비교 】

연번	구분	기존 안전운임제	개정안
1	운임제 정의	(안전운임) 화물차주에 대한 적정한 운임의 보장을 통하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보	(표준운임) 화물자동차 운송시장의 안정과 화물자동차 운수사업의 효율적 운영
2	운임위원회 설치	안전운송원가, 안전운임 결정·조정에 관한 사항을 심의·의결하는 안전운임위원회 설치·운영(기존과 같음) * 위원회 구성은 대통령령에 위임 (기존 구성 : 공익위원 4명, 화주대표 3명, 운수사대표 3명, 차주대표 3명)	표준운임위원회 설치 * 위원회 구성은 대통령령에 위임 (국토부 구성안 : 공익위원 6명, 화주대표 3명, 운수사대표 2명, 차주대표 2명)
3	운송원가 산정	안전운송원가 심의·의결	표준운송원가 심의·의결 시 세부 항목을 부령으로 위임
4	운임 공표	①안전운송원가 및 안전운임 공표 ②적용 품목 : 수출입컨테이너, 시멘트 적용 차량 : 특수자동차	①표준운송원가 및 표준운임 공표 ②적용 품목 및 차량은 기존 안전운임제와 같음.
5	운임 효력	운수사가 차주에게 지급하는 운임, 화주가 운수사에 지급하는 운임 모두 안전운임 이상의 운임 지급 강제	운수사가 차주에게 지급하는 운임만 강제 위반 시 지급을 명령하고, 재차 위반 시부터 과태료 부과
6	운임 주지의무	운수사업자가 안전운송운임을, 화물차주가 안전위탁운임을 주지할 수 있도록 운임 게시 등 의무 부과	화물차주가 표준운임을 주지할 수 있도록 운임 게시 등 의무 부과
7	운임 관련 부당금전 지급 금지	화주, 운수사, 차주 간 운임지급과 관련한 부당금품 지급 금지 및 위반 시 처벌	

연번	구분	기존 안전운임제	개정안
8	자료요청 권한 신설		원가 등의 객관적인 산정을 위해 국세 또는 지방세 정보, 화물자동차의 운행 거리 등 자 료요청 권한 신설
9	신고센터 설치	안전운임 지급에 대한 신고 를 위한 안전운임신고센터 설치·운영 근거	표준위탁운임 지급 및 위수탁 계약 시 불공정 행위에 대한 신고를 위한 공정계약신고센터 설치·운영 근거 신설
10	표준계약서		화물운송계약 체결 과정에서 활용할 수 있는 표준운송 계 약서 고시 근거 신설
11	운영 기한	법 시행 후 3년간 한시 운영(일몰제)	

나. 기존 위·수탁제(지입제) 개선

1) 위·수탁제(지입제) 개요

위·수탁제(지입제)란, 화물차의 실소유자인 차주가 운송사업권을 가진 운송사와 위·수탁계약(지입계약)을 체결하여 화물을 운송하는 사업 형태를 의미함.

차량은 운송사의 명의로 등록되며, 운송사는 물동량 제공, 납세 등 행정처리를 지원하는 명목으로 지입차주로부터 매월 지입료를 수취함.

화물자동차 운송사업에서 이러한 위·수탁제가 운영되었던 것은 화물자동차 운송사업에 대한 총량규제 하에서 차주와 운송사간의 이해관계가 합치했던 부분이 있었기 때문인 것으로 보임.

차주는 차량만 구입하면 운송사업 허가권이 없어도 위수탁 계약을 통해 상대적으로 저렴하게 사업 영위가 가능하고, 운송사는 차량 구입비용 및 운전자 고용에 따른 노무관리 부담을 최소화할 수 있음.

즉, 직영제에서는 운송사가 차량구매 및 관리, 유류비 등 운영책임을 부담하는 데에 비해 위·수탁제에서는 이러한 부담이 적음.

정부는 구 「자동차운수사업법」(1961~1997년) 체계에서는 지입을 금지했으며 수차례 직영전환을 추진했으나, 운송사 반발 등으로 실패하고

1997년 화물자동차법을 제정(1998년 시행)하면서 지입제를 합법화하고, 표준 위·수탁 계약서 보급, 위·수탁계약 갱신 6년 보장, 차량 매도 및 저당권 설정을 금지하는 제도를 도입하는 등 지입제는 인정하되 차주권익을 보호하는 방향으로 정책이 추진되었음.

현재 개인사업자를 제외한 대부분 화물운송업¹⁷⁾은 차주가 운송사업자로부터 영업권을 대여하는 지입제로 운영되고 있음.

2) 위·수탁제(지입제)의 문제점

국토교통부에 따르면, 차주에 일감을 제공하지 않고 지입료 수입에만 의존하는 지입전문회사의 지대추구행위로 인해 사회적 비용이 발생하고, 지입 계약 종료 시 차주가 지불한 번호판 사용료(권리금)¹⁸⁾를 반환하지 않거나, 지입 계약을 부당하게 해지하는 사례도 있다는 설명임.

현행 제도상 지입계약 시 화물차주 소유의 차량을 운송사 명의로 등록해야 함에 따라 화물차주의 차량 소유권이 불확실한 문제가 발생하고 있다는 점을 지적하고 있음.

17) 개별·용달을 제외한 일반화물차주 중 지입차주 비율은 92.5% 수준(한국교통연구원, '21)

18) 번호판 사용료(일명 “영업권 프리미엄”)는 지입 계약시 물량을 확보해주는 대가 또는 번호판을 임대해주는 대가로 지입료 외에 지불하는 금액이며, 평균 인지금액은 1,656만원 수준(2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 한국교통연구원)

3) 개정안의 주요 내용

위·수탁제와 관련하여, 개정안은 국토교통부령으로 정하는 최소운송 기준¹⁹⁾을 충족하지 못하는 지입전문회사의 경우 감차조치를 명하도록 하는 “위·수탁 전문회사 감차” 내용과 운송사의 차량별 운송실적이 차량별 업계 평균 매출액의 20% 미만²⁰⁾인 경우, 위·수탁 차주가 직접 운송을 할 수 있도록 개인운송사업을 허가하는 내용을 포함함.

아울러 그간 위·수탁제(지입제)가 유지·운영되면서 자동차등록원부에 위수탁차량의 명의를 운송사업자로 등록하는 명의신탁이 유지됨. 즉, 지입계약시 지입차주 명의로 차량을 등록하였는데, 개정안에서는 자동차등록원부에 차량 실소유자 명의를 등록하도록 하였음. 이는 자동차등록원부에 운송사업자 명의로 등록하는 과정에서 생겨왔던 부당행위²¹⁾를 근절하려는 취지로 보임.

19) 운송실적이 운송사 업계 평균 매출액의 20% 미만인 경우

20) 운송사의 운송실적이 업계 평균 매출액의 20% 미만

21) (지입전문회사 부당행위 사례) 위·수탁계약 명목으로 금전 요구(일명 변호관 사용료 2~3천만원), 노후차량 대폐차 시 동의비용(7~800만원) 수취 등

【위·수탁제 개선 관련 개정안의 주요 내용】

연번	구분	개정안
1	직접운송의무	운송사업자나 주선사업자로부터 화물운송을 위탁받은 2차 운송사업자가 화물정보망을 이용하면 직접운송운송 의무를 이행한 것으로 간주하던 것을 인정하지 않도록 개정
2	운수종사자의 정보망을 통한 재위탁 금지	화물차주가 화물정보망을 통하여 위탁받은 물량을 재위탁하는 행위를 금지
3	위수탁 전문회사 감차	직접운송의무 있는 운송사업자만 적용 받던 최소운송의무를 일반운송사업자 전부에게 적용 가능토록 개정 기존 운송사 단위로 적용하던 최소운송의무를 운송사 소속 차량 단위로 적용토록 개정 위수탁차주가 운송실적을 신고 가능토록 개정 최소운송기준 미달 시 감차조치를 명하여야 하도록 개정
4	배정받은 운송실적이 적은 차주에 대한 운송사업허가	<제3조제7항제1호나목 : 직영을 조건으로 13항에 따른 허가 신청 시 증차 허용> 13항 1호 : 임시허가 이후 개인운송사업 허가 13항 2호 : 최소운송기준 미달 시 감차대상인 위수탁차주에 대한 개인운송사업 허가(신설)
6	위수탁차량 소유권 보호	위수탁차주 명의로 자동차 등록 의무화 기존 현물출자 차량에 대하여도 법 시행 후 1년이 경과한 날까지 위·수탁차주 명의로 변경토록 규정(부칙 제5조)
7	위수탁계약 무효사례 구체화	① 위수탁계약 체결 명목 금전, ② 대폐차 요구에 대한 동의 비용, ③ 위수탁계약서에 명시되지 않은 금전에 대한 위수탁계약을 무효화 및 해당사항 행위 금지 위반 시 제재처분 근거 신설
8	위수탁계약 부당행위 중개 금지	위수탁계약 무효사례에 해당하는 행위를 교사하는 것을 금지하고 위수탁계약 체결 명목으로 중개 수수료 등을 수취하는 브로커 등도 함께 규제

다. 화물자동차 교통안전 강화

동 개정안에는 판스프링 등 낙하사고에 대한 처벌 강화, 과적에 대한 화주·운수사업자에 대한 책임 강화 등을 바탕으로 화물자동차 교통안전 강화하기 위한 방안을 포함하고 있음.

【화물자동차 교통안전 강화 관련 개정안의 주요 내용】

연번	구분	개정안
1	과적 관련 화주 의무 규정	운수사 또는 화물차주에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을 거짓으로 통보하거나 관련 법령 등을 위반한 화물운송 요구 금지
2	과적 관련 운수사 의무 규정	화물차 운전자에게 화물의 종류, 무게, 부피 등을 거짓으로 통보하거나 도로법 제77조 또는 도로교통법 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물운송의 위탁 및 요구 금지
3	판스프링 규제 강화	국토교통부령으로 정하는 항목에 대한 화물차 튜닝 시 자동차관리법 제34조를 준수토록 규정
4	운수종사자 안전 규제 강화	① 도로법 제77조 또는 도로교통법 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물운송을 금지 ② 국토교통부령에 정하는 항목에 대하여 자동차관리법 제34조를 위반하여 불법 튜닝한 차량의 운행을 금지
5	교통안전 관리감독 강화	불법 튜닝 화물차 및 하위법령에 위임하는 운송사업자 준수사항에 대하여 국토교통부 소속 기관의 장에게 조사권한 부여

II. 업무영의원 대표발의(2206097)

1. 제안경위

가. 제안자 : 업무영의원 등 10인

나. 제안일 : 2024. 12. 2.

다. 회부일 : 2024. 12. 3.

2. 제안이유 및 주요내용

물류산업은 생산·유통 등 국내외 경제활동 전반을 연결하고 있으며, 특히, 수·출입 의존도가 높은 우리나라의 핵심 기간산업임. 우리나라 물류는 도로 위주의 운송이 이뤄지고 있어 화물자동차 운수산업은 국가 경제를 움직이는 중추적인 역할을 담당하고 있음.

그러나, 우리나라 화물운수산업은 대부분 개인화물차주 위주로 영세한 산업구조이며, 이는 국가물류 경쟁력을 제고하는데 한계로 작용하고 있음.

화물운송업은 개인 운송업과 일반 운송업으로 나누어지며, 개인 운송사업자를 제외한 대부분의 차량 역시 위·수탁제로 운영되고 있음. 위·수탁제는 차주가 운송사업자로부터 영업권을 대여받는 형태로, 위·수탁차주는 차량구매 및 관리, 유류비 부담 등 운영책임을 부담할 뿐만 아니라 운송사업자에게 위·수탁료까지 지급 해야 하는 어려움

이 있음. 더욱이 운송사업자 중 위·수탁차주에게 일감은 제공하지 않고 위·수탁료 수입에만 의존하는 위·수탁전문회사가 많고, 위·수탁전문회사는 운송과정에서 역할이 없음에도 위·수탁료를 수취하고 있어 운송비용을 높이는 원인으로도 작용함. 위·수탁차주에게 변호관 사용료를 미반환하거나 기존 위·수탁계약을 부당하게 해지하는 등의 일부 운송사업자의 부당행위도 여전한 실정임.

이 밖에도, 개인차주 위주로 구성된 산업구조로 인해 차주들이 안정적으로 운송계약을 확보하기 어렵고 장기·대량의 운송계약보다는 단기·소량 위주의 운송계약이 이루어지며, 다단계 운송거래로 비효율이 발생하는 등 화물운송산업의 구조를 근본적으로 개선할 필요가 있음.

또한, 일몰된 기존 화물자동차 안전운임제는 운송서비스의 소비자인 화주에게 운임을 강제하여 시장경제 원리에 맞지 않다는 지적과 함께 교통안전 개선효과가 불분명하므로, 화물자동차 표준운임제를 도입하고자 함.

한편, 화물차는 사고 발생 시 큰 피해로 이어지며, 판스프링 등 불법 튜닝 화물차에 의한 사고가 끊이지 않고 있어 국민 안전을 위협하고 있음. 또한, 과적·과속 등도 여전한 상황임. 이에, 판스프링 등 낙하사고에 대한 처벌 강화, 과적에 대한 화주·운수사 책임 강화 등으로 화물차 교통안전도 강화하고자 함.

주요내용

- 가. 화물자동차 안전운송원가 및 안전운임의 명칭과 정의를 변경(안 제2조제12호 및 제13호 등)
- 나. 위·수탁차주가 소속 운송사로부터 일정 기준 이상의 물량을 받지 못한 경우 화물운송업 허가를 받을 수 있는 제도 신설 및 최소운송의무제의 대상 확대 및 최소운송의무 기준을 차량별로 적용하는 등 위·수탁전문회사에 대한 관리를 강화하는 한편, 선의의 운송사가 피해보지 않도록 예외규정 신설(안 제3조제7항제1호나목·제12항·제13항 및 제16항 신설, 제17조제1항 단서 신설, 제19조제1항 단서 및 제12호의3, 제40조의3제3항제1호, 제47조의2제2항 및 제3항 신설)
- 다. 차량과 그 경영을 다른 사람에게 위탁하지 아니하는 것을 조건으로 일반 화물운송업 허가 또는 변경허가를 신청하는 경우 공급기준 적용을 배제(안 제3조제7항제1호나목)
- 라. 화물자동차 안전운임제를 폐지하고 새로운 운임제도인 화물자동차 표준운임제를 도입(안 제5조의2부터 제5조의8까지 삭제, 제5조의9부터 제5조의15까지 신설, 제67조제1호의2 삭제 및 제1호의3 신설, 제70조제1항제1호 삭제 및 제1호의2 신설)
- 마. 표준 화물운송계약서 도입(안 제6조의2 신설)
- 바. 과적에 대한 화주, 운수사업자 및 운수종사자의 책임을 강화(안 제10조의3 신설, 제11조제18항, 제12조제1항제8호의2 신설, 제23조제1

항제8호, 제26조제4항, 제70조제2항제4호의3 신설)

사. 위·수탁차량을 등록할 때 위·수탁차주의 명의로 등록토록 하는 등 화물자동차 명의신탁을 금지하되 사업자의 사업권을 보호하기 위한 조항 신설(안 제11조제16항, 제23조제1항제2호의2 및 제11호 신설, 제40조제1항, 제40조제10항 및 제11항 신설)

아. 이탈방지 조치 대상을 확대하고 판스프링 등의 낙하사고에 대한 처벌을 강화(안 제11조제20항 및 제21항 신설, 제12조제1항제9호 신설, 제23조제1항제8호, 제66조제1호 및 제2호)

자. 직접운송의무 범위를 벗어나는 화물정보망을 통한 물량 위탁 등을 제한(안 제11조의2제5항, 제12조제1항제7호의2 신설, 제23조제1항제8호)

차. 국토교통부장관의 권한을 위임할 수 있는 대상을 소속 기관의 장까지 확대함(안 제63조제1항)

카. 위·수탁차주에 대한 운송사업자의 불공정 행위를 구체적으로 규정하고 이를 금지하는 한편, 이를 위반할 경우 허가취소 등의 대상에 포함(안 제40조제7항제5호부터 제7호까지 및 제8항, 제9항 신설, 제68조제5호 신설)

Ⅲ. 검토의견

1. 표준운임제

가. 안전운임제 관련 조항 삭제

1) 개정안의 내용

개정안은 안전운임제가 일몰됨에 따라 안전운임제와 관련된 내용인 안전운임위원회의 설치, 안전운송원가 및 안전운임의 심의기준, 안전운송원가 및 안전운임의 공표, 안전운임의 효력, 안전운임 주지의무, 화물자동차 안전운임센터, 운송비용 조사와 관련된 내용을 각각 규정한 현행 제5조의2부터 제5조의8까지를 삭제하려는 것임.

현행	개정안
<u>제5조의2(화물자동차 안전운임위원회</u> <u>의 설치 등) ① 다음 각 호의 사항</u> <u>을 심의·의결하기 위하여 국토교통</u> <u>부장관 소속으로 화물자동차 안전운</u> <u>임위원회(이하 “위원회”라 한다)를</u> <u>둔다.</u> <u>1. 화물자동차 안전운송원가 및 화</u> <u>물자동차 안전운임의 결정 및 조</u> <u>정에 관한 사항</u> <u>2. 화물자동차 안전운송원가 및 화</u> <u>물자동차 안전운임이 적용되는 운</u> <u>송품목 및 차량의 종류 등에 관한</u> <u>사항</u>	<u><삭 제></u>

현행	개정안
<u>3. 화물자동차 안전운임제도의 발전을 위한 연구 및 건의에 관한 사항</u> <u>4. 그 밖에 화물자동차 안전운임에 관한 중요 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항</u> <u>② 위원회는 위원장을 포함하여 15명 이내의 범위에서 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원장은 공익을 대표하는 위원 중에서 위원회가 선출한다.</u> <u>1. 화물차주를 대표하는 위원</u> <u>2. 운수사업자를 대표하는 위원</u> <u>3. 화주를 대표하는 위원</u> <u>4. 공익을 대표하는 위원</u> <u>③ 위원회에는 제2항 각 호의 위원 외에 관계 행정기관의 공무원으로 구성된 3명 이내의 특별위원을 둘 수 있고, 특별위원은 위원회의 회의에 출석하여 발언할 수 있다.</u> <u>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.</u> <u>⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성 및 운영,</u>	

현행	개정안
<u>특별위원의 자격 및 위촉, 전문위원회 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> <u>제5조의3(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 심의기준)</u> <u>① 위원회는 다음 각 호의 사항을 고려하여 화물자동차 안전운송원가를 심의·의결한다.</u> <u>1. 인건비, 감가상각비 등 고정비용</u> <u>2. 유류비, 부품비 등 변동비용</u> <u>3. 그 밖에 상·하차 대기료, 운송사업자의 운송서비스 수준 등 평균적인 영업조건을 고려하여 대통령령으로 정하는 사항</u> <u>② 위원회는 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 안전운임을 심의·의결한다. 이 경우 적정 이윤의 산정에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> <u>제5조의4(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.</u> <u>② 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대하여 다</u>	<삭 제> <삭 제>

현행	개정안
<u>음 연도에 적용할 화물자동차 안전운임을 공표하여야 한다.</u> 1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 <u>특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너</u> 2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 <u>특수자동차로 운송되는 시멘트</u> ③ <u>화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> <u>제5조의5(화물자동차 안전운임의 효력)</u> ① <u>화주는 운수사업자 또는 화물차주에게 화물자동차 안전운송운임 이상의 운임을 지급하여야 한다.</u> ② <u>운수사업자는 화물차주에게 화물자동차 안전위탁운임 이상의 운임을 지급하여야 한다.</u> ③ <u>화물운송계약 중 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 금액을 운임으로 정한 부분은 무효로 하며, 해당 부분은 화물자동차 안전운임과 동일한 운임을 지급하기로 한 것으로 본다.</u> ④ <u>화주와 운수사업자·화물차주는 제1항에 따른 운임 지급과 관련하여 서로 부정한 금품을 주고받아서 아니 된다.</u> <u>제5조의6(화물자동차 안전운임의 주지의무) 화물자동차 안전운임의 적용</u>	<삭 제> <삭 제>

현행	개정안
<u>을 받는 화주와 운수사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 화물자동차 안전운임을 게시하거나 그 밖에 적당한 방법으로 운수사업자와 화물차주에게 알려야 한다.</u> <u>제5조의7(화물자동차 안전운임신고센터) ① 국토교통부장관은 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 운임의 지급에 대한 신고를 위하여 화물자동차 안전운임신고센터를 설치·운영하여야 한다.</u> <u>② 화물자동차 안전운임신고센터의 설치 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> <u>제5조의8(운송비용 등 조사) ① 국토교통부장관은 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 효율적인 심의를 위하여 화물운송에 소요되는 비용 등을 주기적으로 조사하여야 한다.</u> <u>② 제1항의 조사 방법 및 주기 등은 국토교통부령으로 정한다.</u>	<u><삭 제></u> <u><삭 제></u> 부 칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

2) 검토의견

개정안은 표준운송원가 및 표준운임에 관한 규정을 도입하기 위해 2025년 2월 현재 실효된 규정을 삭제하려는 것임.

유효기간이 정해진 법률 또는 규정은 유효기간이 만료되면 별도의 폐지 또는 삭제 등의 추가조치가 없더라도 실효됨. 그러나 그 규정을 별도로 삭제하는 절차가 수반되지 않으면 여전히 법전에 기록되어 있으므로 효력이 있는 규정으로 오해될 수도 있음.

따라서 국민의 법 적용에 대한 예측가능성을 높이기 위해 형식적으로 남아있는 조항을 정리하는 것²²⁾은 입법기술적인 측면에서는 바람직한 것으로 보임.

다만, 안전운임제 관련 규정 삭제 및 표준운임제 도입에 관해서는 안전운임제 및 표준운임제 간의 비교, 안전운임제가 교통안전, 차주의 근로시간 및 근로소득에 미친 효과, 다양한 이해관계자의 의견 등을 종합적으로 검토하여 결정할 필요가 있을 것으로 보임.

3) 국토교통부 의견

표준운임제는 시장 기능은 최대한 존중하면서 화물차주에 대한 보호

22) 국회사무처, 법제이론과 실제(전면개정판, 2019), p.715

는 기존처럼 유지할 수 있으므로 안전운임제보다 합리적임. 반면, 안전운임제는 국제적 기준(호주, 캐나다에서 유사 제도를 시행 중이나, 화주를 규율·처벌하지 않음)에 맞지 않다는 비판과 과도한 시장개입이라는 우려가 있으며, 운송사의 몫이 일률적으로 보장되기 때문에 대량계약시 운임 할인 또는 배차원가 절감 등 운송사가 경영에 대한 혁신 동기가 감소되는 측면이 있음.

나. 표준운임제의 정의

1) 개정안의 내용

개정안은 표준운임제를 도입하면서 표준운송원가, 표준운임에 대한 정의규정을 마련하려는 것임.

개정안에 따르면 표준운송원가란 화물자동차 운송시장의 안정과 화물자동차 운수사업의 효율적 운영을 위하여 화주, 운송사업자, 운송주선사업자 등이 화물운송의 운임을 산정할 때에 참고할 수 있는 운송원가로서 안 제5조의9에 따른 화물자동차 표준운임위원회의 심의·의결을 거쳐 제5조의11에 따라 국토교통부장관이 공표한 원가를 의미함(안 제2조제12호).

표준운임이란 표준운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 표준운임위원회의 심의·의결을 거쳐 제5조의11에 따라 국토교통부장관이 공표한 운임으로 운수사 또는 화주가 차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임을 의미함(안 제2조제13호).

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.	제2조(정의) ----- -----.

현행	개정안
1. ~ 11. (생략) 12. “화물자동차 <u>안전운송원가</u>”란 화물차주에 대한 <u>적정한 운임의 보장을 통하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기</u> 위하여 화주, 운송사업자, 운송주선사업자 등이 화물운송의 운임을 산정할 때에 참고할 수 있는 운송원가로서 제5조의2에 따른 화물자동차 <u>안전운임위원회의</u> 심의·의결을 거쳐 제5조의4에 따라 국토교통부장관이 공표한 원가를 말한다. 13. “화물자동차 <u>안전운임</u>”이란 화물차주에 대한 <u>적정한 운임의 보장을 통하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기</u> 위하여 <u>필요한 최소한의 운임</u>으로서 제12호에 따른 화물자동차 <u>안전운송원가</u>에 적정 이윤을 더하여 제5조의2에 따른 화물자동차 <u>안전운임위원회의</u> 심의·의결을 거쳐 제5조의4에 따라 국토교통부장관이 공표한 운임을 말하며 다음 각 목으로 구분한다. 가. 화물자동차 <u>안전운송운임</u>: 화	1. ~ 11. (현행과 같음) 12. -----표준운송원가----- -----화물자동차 운송시장의 안정을----- ----- -----제5조의9-----표준운임위원회의----- --제5조의11----- ----- -----. 13. -----표준운임----- -화물자동차 운송시장의 안정과 화물자동차 운수사업의 효율적 운영을-----제12호에----- -----표준운송원가에----- -----제5조의9----- -----표준운임위원회의----- -----제5조의11----- ----- --운임으로서 제3조제3항에 따른 운송사업자, 제24조제2항에 따른 운송주선사업자 및 운송가맹사업자(이하 “운수사업자”라 한다)와 화주가 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임을 말한다. <삭 제>

현행	개정안
<u>주가 제3조제3항에 따른 운송사업자, 제24조제2항에 따른 운송주선사업자 및 운송가맹사업자(이하 “운수사업자”라 한다) 또는 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임</u> <u>나. 화물자동차 안전위탁운임: 운수사업자가 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임</u>	<u><삭 제></u> 부 칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

2) 검토의견

개정안은 기존 안전운임제도와 관련된 정의 규정들을 표준운임제도와 관련된 정의 규정으로 개정하고 있음.

기존 안전운임제도는 과로·과속·과적 운행을 방지하는 등 교통안전의 확보가 목적이었던 반면, 표준운임제도의 목적은 화물자동차 운수사업의 효율적 운영이라는 점에서 제도의 목적이 변경된 것으로 보임.

주요 차이로는, 안전운임제 하에서는 안전운송운임 및 안전위탁운임 모두에 대해서 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임이 강제되

었던 반면, 개정안에 따른 표준운임제 하에서는 화물차주에게 지급한 표준운임만 강제된다는 점에서 차이가 있음.

【기존 안전운임제 및 표준운임제 비교표】

구분		기존 안전운임제	⇒	표준운임제 개정안	
적용 대상	화주 → 운수사			-	
	화주 또는 운수사 → 차주	- 안전운송운임 (강제성 ○) - 안전위탁운임 (강제성 ○)		표준운임 (강제성 ○)	

기존 안전운임제를 대신하여 표준운임제를 도입하는 것과 관련하여, 3년간 시행되었던 안전운임제에 대한 평가를 바탕으로 안전운임제 지속 또는 표준운임제 도입 여부를 결정할 필요가 있을 것으로 보임.

국토교통부가 제출한 자료에 따르면 안전운임제 시행 이전인 2019년 대비 시행 이후인 2022년 컨테이너와 시멘트 차주의 월평균 소득은 증가하였고, 월 근로시간은 감소하였는데, 일몰 이후인 2023년에도 2022년 대비 월 소득이 증가하고, 월 근로시간이 감소하였음.

【 안전운임제 시행 전후 차주 소득 및 근로시간 분석 】

(괄호: 전년 대비 증감률)

구 분		시행 이전	시행 이후				일몰 이후
		2019	2020	2021	2022	'19년 대비 증감률 (3년 평균)	2023
차주 월 소득 (만원)	컨테이너	300	336 (12.0%↑)	366 (8.9%↑)	336 (8.2%↓)	15.3%↑	363 (8.0%↑)
	시멘트	201	396 (97.0%↑)	425 (7.3%↑)	393 (7.5%↓)	101.3%↑	553 (41%↑)
월 근로 시간 (시간)	컨테이너	292.1	289.5 (0.9%↓)	276.5 (4.5%↓)	264.3 (4.4%↓)	5.2%↓	249.8 (5.5%↓)
	시멘트	375.8	354.3 (5.7%↓)	333.2 (6.0%↓)	375.2 (12.6%↑)	5.7%↓	358.8 (4.4%↓)

* 화물운송시장 동향보고서(교통연구원)

※ 자료: 국토교통부

반면, 화물연대에서 안전운임제 일몰 후 2023년 6월 26일부터 7월 10일까지 기존 안전운임 적용 품목(컨테이너, 시멘트) 화물연대본부 조합원 316명을 대상으로 진행한 실태조사에 따르면, 월 소득은 감소하였으며, 설문조사 결과 일 평균 노동시간은 1.5시간 증가, 주 평균 노동일수는 0.2일 증가한 것으로 나타남.

【 화물연대본부 실태조사 결과 】

	22년 (안전운임 일몰 전)	23년 (안전운임 일몰 후)	비교
총 매출(A)	11,260,000 원	9,469,660 원	15.9% 삭감
원가(B)	3,876,116 원	4,073,798 원	물가 인상률 5.10% 적용
유류비(C)	3,603,238 원	2,980,713 원	
월 소득(D=A-B-C)	3,780,646 원	2,415,149 원	

- 안전운임 일몰 전과 후의 일 평균 노동시간은?

구분	빈도	비율	항목별 평균 증감
증가	104	64.20%	+ 3시간
변화 없음	46	28.40%	
감소	12	7.41%	- 4.5시간
총합계	162	100.00%	평균 +1.5시간

- 안전운임 일몰 전과 후의 한 주 평균 근무 일수는?

구분	개수	비율	항목별 평균 증감
증가	79	47.02%	+ 1.1일
변화 없음	56	33.33%	
감소	33	19.64%	- 1.5일
총합계	168	100.00%	평균 0.2일 증가

※ 자료: 화물연대

한편, 국토교통부가 제출한 자료에 따르면 수출입 컨테이너, 시멘트 품목이 포함된 세부형태인 사업용 견인형 특수자동차의 경우 안전운임제 시행 이전인 2019년 대비 2022년 교통사고 발생 건수가 감소하였으나 사망자 수는 소폭(5명) 증가하였고, 2022년 대비 일몰 이후인 2023년 사고건수는 소폭 증가하고, 사망자 수는 소폭 감소하였음. 이에 국토교통부 등은交通安全 개선효과가 불분명하다는 의견이 있었음.

【안전운임제가 교통안전에 미치는 효과】

(괄호: 전년 대비 증감률)

구분	차종	시행 이전	시행 이후			'19년 대비 증감률 (3년 평균)	일몰 이후
		2019년	2020년	2021년	2022년		2023년
교통사고 사망자 수 (명)	전체 자동차	3,349	3,081 (8.0%↓)	2,916 (5.4%↓)	2,735 (6.2%↓)	13.1%↓	2,551 (6.7%↓)
	견인형 화물차*	21	25 (19.0%↑)	30 (20.0%↑)	26 (13.3%↓)	28.6%↑	21 (19.2%↓)
사고 건수 (건)	전체 자동차	229,600	209,654 (8.7%↓)	203,130 (3.1%↓)	196,836 (3.1%↓)	11.5%↓	198,296 (0.7%↑)
	견인형 화물차	690	674 (2.3%↓)	745 (10.5%↑)	679 (8.9%↓)	1.4%↑	685 (0.9%↑)

* '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

반면, 화물연대에서 진행한 실태조사에 따르면 안전운임제 일몰 이후 졸음운전이 증가했다는 응답이 70.25%, 과속이 증가했다는 응답이 66.14%, 과적이 증가했다는 응답이 58.54%에 달함.

【 화물연대본부 실태조사 결과 】

- 안전운임 일몰 후 **졸음운전**이 증가했습니까?

구분	빈도	비율
증가	222	70.25%
변화 없음	88	27.85%
감소	6	1.90%
총합계	316	100.00%

- 안전운임 일몰 후 **과속**이 증가했습니까?

구분	빈도	비율
증가	209	66.14%
변화 없음	95	30.06%
감소	12	3.80%
총합계	316	100.00%

- 안전운임 일몰 후 **과적**이 증가했습니까?

구분	빈도	비율
증가	185	58.54%
변화 없음	123	38.92%
감소	8	2.53%
총합계	316	100.00%

※ 자료: 화물연대

안전운임제 도입 후 안전운임제 일몰제 폐지와 품목 확대를 요구하는 화물연대의 집단운송거부가 3회 발생('21.11월, '22.6월, '22.11월)함.

아울러 안전운임제의 경우 화물자동차 운송시장의 경쟁을 제한할 우려가 있다는 지적²³⁾도 있었음.

23) 화물자동차 운수사업법 일부개정법률안(이연희의원 대표발의, 의안번호 제2201357호)에 대한 공정거래위원회 의견

따라서 기존 안전운임제와 표준운임제 제도에 대한 종합적인 평가를 바탕으로 하여 표준운임 제도의 도입 여부를 결정할 필요가 있음.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

표준운임제는 시장 기능은 최대한 존중하면서 화물차주에 대한 보호는 기존처럼 유지할 수 있으므로 안전운임제보다 합리적임. 반면, 안전운임제는 국제적 기준(호주, 캐나다에서 유사 제도를 시행 중이나, 화주를 규율·처벌하지 않음)에 맞지 않다는 비판과 과도한 시장개입이라는 우려가 있으며, 운송사의 몫이 일률적으로 보장되기 때문에 대량계약시 운임 할인 또는 배차원가 절감 등 운송사가 경영에 대한 혁신 동기가 감소되는 측면이 있음.

또한, 안전운임제를 표준운임제로 개편함에 따라 정의규정 개정이 필요함.

나) 화물연대본부

임태영의원안의 표준운임제에 반대함. 화물연대는 실효성 있는 안전운임제 재입법 및 품목확대를 요구함. 화주-운수사-화물노동자로 이어지는 화물운송산업의 지불구조 상 화주-운수사 운임의 규율 없이 운수

사-화물노동자 운임의 보장임 불가능함. 임태영의원안은 화주 책임 및 처벌조항을 없애 운임제도를 무력화하고 화물노동자에 대한 적정운임 지급을 불가능하게 함.

다) 한국통합물류협회

운수사에게 일방적으로 입법으로 인한 부담을 강요하는 표준운임제 도입에 반대함. 운수사-차주 간 운임만을 법제화 한다는 것은 화주에게는 운임삭감을 허용하고 모든 손해·손실은 운수사에게 전가할 수 있도록 하는 것임.

정책적 필요에 의해 운임제도 재도입 시 종전 안전운임제와 같이 화주와 운송사 간의 운송운임과 운송사와 차주 간의 위탁운임 지급 의무를 부여하는 방안만이 제도적으로 지급을 보장할 수 있을 것임.

라) 전국화물자동차운송주선연합회

화주 운임을 강제하지 않는 표준운임제 도입에 반대함. 화물운송시장은 물량 수요보다 운수사 및 차량의 공급이 많아 최저 단가 낙찰이 일반화되어있어 화주 운임의 강제성이 없는 경우 화주들은 운수사에 차주 운임에 가까운 최저운임을 지급할 것임. 이 경우 운수사는 수익 악화로 폐업 또는 도산하거나 법으로 강제하는 차주 운임보다 낮게 지급하는 불법을 선택할 수밖에 없으며, 운임으로 인한 이해주체 간 갈등으로 시장의 불안정성이 더욱 증가할 것임.

따라서 적정 화주 운임이 담보되어야 적정한 차주 운임 보장이 가능하므로 화주 운임 강제는 필수적임.

마) 전국화물자동차운송사업연합회

화물운송업계의 특성상 화주사들의 최저입찰제를 통한 덤핑경쟁 유도에 매우 취약하여 시장 내 만성적인 저운임이 형성되어 있음. 화주에 대한 처벌 규정이 없는 ‘표준운임제’는 시장 내에서 화주사의 최저입찰제를 더욱 조장시킬 것이며, 이로 인해 운송사는 차주에게 지급해야 하는 위탁운임조차 확보하기 어려운 상황이 발생되어 심각한 경영난이 우려됨.

또한, 화주-운수사 간 운임은 자율적으로 정하고, 운수사-차주 간 운임만 강제하는 것은 실질적 평등 및 형평의 원칙에도 반함.

결국 시장현실을 반영하지 못하고, 실질적 평등 및 형평의 원칙에 위배되는 표준운임제 도입에 반대함.

바) 한국무역협회

효율적인 자원 배분을 위해서는 운임 결정을 시장 자율에 맡기는 것이 바람직하다는 점에서 표준운임제를 도입해 정부가 시장에 개입하도록 하는 것은 우려스러우나, 화물자동차 운송시장의 안정과 화물차주의 처우 개선을 위해 개정안과 같이 표준운임을 규정하는 것은 불

가피하므로, 개정안의 표준운임에 관한 부분이 이 법 시행 후 3년까지 효력을 가진다는 전제 하에 개정안에 찬성함.

다만, 표준운임을 법률의 취지에 맞게 ‘최소한의’ 운임으로 정하도록 하고, 이를 위해 화물자동차 ‘표준운송원가’와 ‘적정 이윤’에 관한 조사가 보다 객관적이고 과학적으로 수행될 수 있도록 하여야 함.

다. 표준운송원가 및 표준운임의 심의

1) 개정안의 내용과 취지

개정안은 화물자동차 표준운임위원회를 신설하고, 위원회에서 ①화물자동차 표준운송원가 및 화물자동차 표준운임 결정 및 조정에 관한 사항, ②화물자동차 표준운송원가가 적용되는 운송 품목 및 차량의 종류 등에 관한 사항, ③화물자동차 표준운임제도의 발전을 위한 연구 및 건의에 관한 사항, ④그 밖에 화물자동차 표준운임에 관한 중요 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항에 대해 심의·의결할 수 있도록 하려는 것임(안 제5조의9).

또한, 개정안은 위원회가 심의·의결하는 화물자동차 표준운송원가의 세부 사항을 국토교통부령으로 정하도록 규정하고(안 제5조의10제1항), 표준운송원가에 적정 이윤을 정하여 표준운임을 결정하도록 하며(안 제5조의10제2항), 국토교통부장관으로 하여금 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 표준운송원가 및 표준운임을 공표하도록 함(안 제5조의11).

현행	개정안
<u><신 설></u>	<u>제5조의9(화물자동차 표준운임위원회</u> <u>의 설치 등) ① 다음 각 호의 사항을</u> <u>심의·의결하기 위하여 국토교통</u> <u>부장관 소속으로 화물자동차 표준운</u> <u>임위원회(이하 “위원회”라 한다)를</u> <u>둔다.</u> <u>1. 화물자동차 표준운송원가 및 화</u> <u>물자동차 표준운임의 결정 및 조</u> <u>정에 관한 사항</u> <u>2. 화물자동차 표준운송원가가 적용</u> <u>되는 운송품목 및 차량의 종류 등</u> <u>에 관한 사항</u> <u>3. 화물자동차 표준운임제도의 발전</u> <u>을 위한 연구 및 건의에 관한 사</u> <u>항</u> <u>4. 그 밖에 화물자동차 안전운임에</u> <u>관한 중요 사항으로서 국토교통</u> <u>부장관이 회의에 부치는 사항</u> <u>② 위원회는 위원장을 포함하여 15</u> <u>명 이내의 범위에서 다음 각 호의</u> <u>위원으로 구성하며, 위원장은 공익</u> <u>을 대표하는 위원 중에서 위원회가</u> <u>선출한다.</u> <u>1. 화물차주를 대표하는 위원</u> <u>2. 운수사업자를 대표하는 위원</u> <u>3. 화주를 대표하는 위원</u> <u>4. 공익을 대표하는 위원</u> <u>③ 위원회에는 제2항 각 호의 위원</u> <u>외에 관계 행정기관의 공무원으로</u> <u>구성된 3명 이내의 특별위원을 둘</u> <u>수 있고, 특별위원은 위원회의 회의</u> <u>에 출석하여 발언할 수 있다.</u> <u>④ 화물자동차 표준운송원가 산정</u>

현행	개정안
<신 설>	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. 제5조의10(화물자동차 표준운송원가 및 화물자동차 표준운임의 심의기준) ① 위원회는 다음 각 호의 사항을 고려하여 화물자동차 표준운송원가를 심의·의결한다. 이 경우 화물자동차 표준운송원가의 세부 항목은 국토교통부령으로 정한다. 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 표준운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 표준운임을 심의·의결한다. 이 경우 적정 이윤의 산정에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제5조의11(화물자동차 표준운송원가 및 화물자동차 표준운임의 공표) ① 국토교통부장관은 매년 10월 31일까
<신 설>	

현행	개정안
	<u>지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 표준운송원가를 공표하여야 한다.</u> ② <u>국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 표준운임을 공표하여야 한다. 다만, 화물차주의 소득수준이 대통령령으로 정하는 기준 이상인 경우에는 제1항에 따른 표준운송원가를 공표하여야 한다.</u> 1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 <u>특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너</u> 2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 <u>특수자동차로 운송되는 시멘트</u> ③ <u>화물자동차 표준운송원가 및 화물자동차 표준운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> 부 칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(유효기간) 제5조의9부터 제5조의12까지 중 화물자동차 표준운임에 관한 부분, 제5조의13부터 제5조의15까지, 제67조제1호의3 및 제70조제1항제1호의2는 이 법 시행 후 3년까지 효력을 가진다. 제3조(이 법 시행을 위한 준비행위)

현행	개정안
	국토교통부장관은 이 법 시행 전에 제5조의9의 개정규정에 따른 화물자동차 표준운임위원회의 구성 및 운영, 제5조의15의 개정규정에 따른 화물자동차 공정계약 신고센터의 설치에 관하여 필요한 준비행위를 할 수 있다. 제7조(표준운송원가의 심의·의결 및 적용에 관한 특례) 제5조의11제1항의 개정규정에도 불구하고, 종전의 법에 따라 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 안전운송원가를 이 법에 따라 적용하는 화물자동차 표준운송원가로 본다.

2) 검토의견

개정안은 표준운임제 도입에 따라 기존 안전운임위원회는 표준운임위원회²⁴⁾로, 화물자동차 안전운송원가는 화물자동차 표준운송원가로, 안전운임은 표준운임으로 명칭을 수정하고 있음.

24) 개정안에 명시되어 있지는 않으나, 기존 안전운임위원회는 「화물자동차 운수사업법 시행령」 제4조의2에 따라 공익위원 4명, 화주 대표 3명, 운수사 대표 3명, 차주 대표 3명으로 구성되어 있었음. 하지만, 2024년 안전운임제 일몰 후 국토교통부에서 임시로 운영하였던 표준운임위원회는 공익위원 6명, 화주 대표 3명, 운수사 대표 2명, 차주 대표 2명으로 구성되었던 바 있음.

【기존 안전운임제 및 표준운임제 비교】

구분		기존 안전운임제	표준운임제
적용대상	화주→운수사	• 안전운송운임(강제성 ○)	• 표준운송운임(강제성 x)
	운수사→차주	• 안전위탁운임(강제성 ○)	• 표준위탁운임(강제성 ○)
	위반시 제재	• 운수사→차주 과태료 500만원/건	• 점증방식 (시정명령→100만원→200만원)
		• 화주→운수사 과태료 500만/건	• 과태료 대상에서 제외
운임산정	항목	• 운임위에서 결정	• 법령(시행규칙)에 명시
	산정근거	• 설문조시·협상 위주(주관적)	• 국세청 평균납세액, 유가보조금 시스템, DTG 등 (객관적)
	운임위 구성	• 공익4, 화주3, 운수사3, 차주3	• 공익6, 화주3, 운수사2, 차주2

* 화주가 차주와 직접 계약하는 경우는 화주도 표준위탁운임 이상 운임 지급 의무화

※ 자료: 국토교통부 보도자료 (2023.2.6., 공정한 시장질서 확립을 위한 「화물운송산업 정상화 방안」)

한편, 개정안은 제5조의10제1항에서 표준운송원가의 세부사항을 부령으로 정하도록 하고 있는데, 기존에 안전운송원가 항목을 이해관계자 간 협상을 통해 결정한 결과, 노동조합 납부비용, 세차비, 휴대폰 요금 등 운송과 직접적으로 관련 없는 항목까지 원가에 반영되어 이해관계자 간 갈등이 심화되고 운임결정 심의가 지연되었다는 문제의식에 기초한 것으로 보임.

개정안에 따라 세부항목을 사전적으로 법령에 구체적으로 규정하게 되면, 항목별 비용 산출에 집중함으로써 원가 산정 절차의 효율성은 제고될 수 있을 것으로 보임.

다만, 원가 구성 항목을 부령으로 정하도록 하는 경우에도 차주, 화주 및 운수업체측 의견 등을 종합적으로 수렴하는 과정이 필요할 것으로 보이고, 표준운송원가 산정에 필요한 보험료, 자동차세 등 최소한의 비용 항목을 법률에서 더 열거하는 방안도 고려할 수 있을 것으로 보임.

그리고 안 제5조의11제2항 단서에서는 화물차주의 소득이 대통령령으로 정하는 일정 소득기준에 도달한 운송품목에 대해서는 해당 품목의 표준운임 대신 표준운송원가를 공표하도록 하여 결과적으로 표준운임 적용에서 제외되도록 하고 있음.

【화물차주의 일반근로자간 소득 및 근로시간 비교】

구분	월 소득 (만원) (A)			월 근로시간 (시간) (B)			월 근로시간 대비 월 소득 (만원/시간) (A/B)		
	'20	'21	'22	'20	'21	'22	'20	'21	'22
전체 화물차주	347	378	341	286	272.4	269.1	1.21	1.37	1.21
컨테이너 차주	336	366	336	289.5	276.5	264.3	1.16	1.32	1.27
일반 근로자	318	327	353	163.6	164.2	154.9	1.94	1.99	2.28

※ 자료: 국토교통부

* 전체 화물차주(일반 화물) 및 컨테이너차주의 월소득 및

월 근로시간 : 「화물운송시장동향」(교통연, '22),

** 일반 근로자 월소득 및 월 근로시간 : 「고용형태별근로실태조사」(고용부, '22)

이와 관련하여 표준운임 적용이 제외되는 화물차주의 소득 기준을 정함에 있어 화물차주와 일반 근로자 간 근로형태 및 근로시간의 차이, 소득 산정 시 고려되는 비용 산정 방식 등 여러 쟁점에 관한 논의가 선행되어야 할 것으로 보이고, 소득을 기준으로 표준운임 적용 여부가 달라

지도록 하는 방안이 적정 화물운임 보장을 통해 화물운영 시장의 안정을 도모하려는 개정안의 취지에 비추어 적절한지 여부에 대해서는 이해관계자들의 의견 수렴을 통한 충분한 검토가 필요할 것으로 보임.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

표준운임제는 시장 기능은 최대한 존중하면서 화물차주에 대한 보호는 기존처럼 유지할 수 있으므로 안전운임제보다 합리적임. 반면, 안전운임제는 국제적 기준(호주, 캐나다에서 유사 제도를 시행 중이나, 화주를 규율·처벌하지 않음)에 맞지 않다는 비판과 과도한 시장개입이라는 우려가 있으며, 운송사의 몫이 일률적으로 보장되기 때문에 대량계약시 운임 할인 또는 배차원가 절감 등 운송사가 경영에 대한 혁신 동기가 감소되는 측면이 있음.

또한, 표준운임 도입 취지가 저소득 차주 보호임을 감안할 때, 소득이 사회 통념상 일정 수준 이상인 경우 적용 제외가 필요하고, 구체적으로 화물차주 소득이 임금근로자 평균소득, 가구별 중위소득 등 보다 높은 경우, 운임제 적용 대상에서 제외하는 것을 검토 중임.

나) 화물연대본부

정부가 화물노동자와 운수사 대표위원의 수를 줄이고 공익위원 수가 많은 운임위원회 구성을 예고하였는데, 이는 운임위원회의 운영을 정부

가 일방적으로 추진할 수 있도록 하여 화주편향적 운영이 우려됨. 이에 따라 운송산업의 특성이 반영되기 어렵게 되고, 저운임을 고착화할 것을 보임.

또한, 원가 세부항목을 국토교통부령으로 정하도록 하는 것은 산업주체 간 토론과 교섭을 통한 원가항목 산정을 막는 반시장적 조항임. 산업주체 간 토론과 교섭을 통해 원가항목을 정할 수 있도록 해야 산업특성을 반영할 수 있을 것임.

아울러, 화물노동자의 소득 수준이 대통령령으로 정하는 수준 이상인 경우 표준운송원가만 공표한다는 것은 3년 일몰보다 조기에 운임제도를 폐지하겠다는 의도로 보임.

다) 전국개인중대형화물운송사업연합회

안 제5조의11제2항 단서와 관련하여 국토교통부가 화물차주의 소득 수준을 파악하는 것이 합법적인지 의문이 있어 이를 삭제할 필요가 있음.

또한, 컨테이너 및 시멘트 운송 차량 사업자들만 운임을 보장받고 동일한 차종인 철강제품류를 운송하는 차량을 포함시키지 않는다면 운송사업자 간 형평성의 문제와 갈등을 야기시킴. 따라서 대상품목을 철강제품류 및 기타 품목으로 점차 확대하여 시행 추진한다면 화물차주의 수익성과 형평성의 문제를 동시에 해결할 수 있을 것임.

라) 한국통합물류협회

개정안은 컨테이너와 시멘트 품목에 대해 표준운임제를 도입하고 소득수준이 일정 기준을 넘으면 표준운임 대신 표준운송원가를 공표하고자 하나, 이 경우 화물차주들의 집단행동이 발생할 우려가 있으며 이는 화물운송시장의 안정성을 해치게 될 것이므로 기준 소득 초과시 운송운임 대신 운송원가 공표 조항은 삭제할 필요가 있음.

마) 한국시멘트협회

시멘트를 운송하는 BCT 차량은 전체 영업용화물자동차 중 0.5%에 불과하여 화물운송시장에 대한 대표성이 없음에도 기존 안전운임제의 대상 품목이었다는 이유로 표준운임제 재도입 대상 품목에 또다시 포함되는 것은 재고되어야 하며, 타 품목 사업자와의 형평성 차원에도 현저한 불합리성 내포하고 있으므로 시멘트를 표준운임 공표 대상에서 삭제할 필요가 있음.

라. 표준운임의 보장

1) 개정안의 내용

개정안은 안전운임제를 폐지하고 표준운임제를 도입하면서 화물자동차 표준운임의 효력을 규정하고(안 제5조의13), 화물자동차 표준운임의 주지의무를 규정하려는 것임(안 제5조의14).

화주 또는 운수사업자는 화물차주에게 표준운임 이상의 운임을 지급하여야 함. 화주가 표준운임 이상의 운임을 지급하도록 규정된 것은, 화주가 화물차주와 직접 운송계약을 체결하는 상황에도 표준운임이 보장되도록 하려는 것임(안 제5조의13제1항).

화주 또는 운수사업자가 화물차주와 맺은 화물운송계약 중 화물자동차 표준운임에 미치지 못하는 금액을 운임으로 정한 부분은 무효로 하여, 해당 부분은 표준운임과 동일한 운임을 지급하기로 한 것으로 간주하고(안 제5조의13 제2항),

화주와 운수사업자·화물차주는 운임 지급과 관련하여 서로 부정한 금품을 주고받아서 안되며, 국토교통부 장관은 표준위탁운임의 지급 의무를 위반한 화주 또는 운수사업자에 대해 화물자동차 표준위탁운임 이상의 지급을 명령할 수 있음(안 제5조의13 제3항 및 제4항).

개정안은 화물자동차 표준위탁운임의 적용을 받는 화주와 운수사업

자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 화물자동차 표준운임을 제시하거나 그 밖에 적당한 방법으로 화물차주에게 알리도록 함(안 제5조의 14).

개정안은 벌칙규정에서 부정한 금품을 주고받은 자에 대해 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있으며(안 제 67조제1호의3), 제5조의13제4항에 따른 명령을 받은 후 1년이 지나지 아니한 자로서 제5조의13제2항을 위반하여 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 표준운임보다 적은 운임을 지급한 자에 대해 1천만원 이하의 과태료를 부과하도록 규정하고 있음(안 제70조제2항제1호의2).

현행	개정안
<신 설>	제5조의13(화물자동차 표준운임의 효력) ① 화주 또는 운수사업자는 화물차주에게 화물자동차 표준운임 이상의 운임을 지급하여야 한다. ② 제1항에 따른 화주와 화물차주의 화물운송계약 또는 운수사업자와 화물차주의 화물운송계약 중 화물자동차 표준운임에 미치지 못하는 금액을 운임으로 정한 부분은 무효로 하며, 해당 부분은 화물자동차 표준운임과 동일한 운임을 지급하기로 한 것으로 본다. ③ 화주와 운수사업자·화물차주는 제1항에 따른 운임 지급과 관련하여 서로 부정한 금품을 주고받아서 아니 된다.

현행	개정안
<u><신 설></u> 제67조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. (생략) <u>1의2. 제5조의5제4항을 위반하여 서로 부정한 금품을 주고받은 자</u> <u><신 설></u> 2. ~ 7. (생략) 제70조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다. <u>1. 제5조의5제1항 또는 제2항을 위반하여 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 안전운임보다 적은 운임을 지급한 자</u> <u><신 설></u>	<u>④ 국토교통부장관은 제1항에 따른 표준운임의 지급 의무를 위반한 화주 또는 운수사업자에 대하여 화물자동차 표준운임 이상의 운임 지급을 명령할 수 있다.</u> <u>제5조의14(화물자동차 표준운임의 주지 의무) 화물자동차 표준위탁운임의 적용을 받는 화주와 운수사업자는 대통령령으로 정하는 바에 따라 해당 화물자동차 표준운임을 게시하거나 그 밖에 적당한 방법으로 화물차주에게 알려야 한다.</u> 제67조(벌칙) ----- ----- -----. 1. (현행과 같음) <u><삭 제></u> <u>1의3. 제5조의13제3항을 위반하여 서로 부정한 금품을 주고받은 자</u> 2. ~ 7. (현행과 같음) 제70조(과태료) ① ----- ----- -----. <u><삭 제></u> <u>1의2. 제5조의13제4항에 따른 명령을 받은 자로서 제5조의13제2항을</u>

현행	개정안
②·③ (생략)	<u>위반하여 국토교통부장관이 공포한 화물자동차 표준운임보다 적은 운임을 지급한 자</u> ②·③ (생략) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(유효기간) 제5조의9부터 제5조의12까지 중 화물자동차 표준운임에 관한 부분, 제5조의13부터 제5조의15까지, 제67조제1호의3 및 제70조제1항제1호의2는 이 법 시행 후 3년까지 효력을 가진다.

2) 검토의견

표준운임제도의 실효성을 확보하기 위하여, 안 제5조의13 및 제5조의14와 같이 화물자동차 표준운임의 효력, 주지의무, 표준운임 이상의 운임 지급, 계약 무효 간주규정, 부정한 금품을 주고 받지 않을 의무를 규정한 점은 타당한 것으로 보임.

안 제5조의13제4항은 표준운임의 지급 의무를 위반한 화주 또는 운수사업자에 대해 화물자동차 표준위탁운임 이상의 운임을 지급하도록 명령할 수 있도록 하고, 안 제70조제1항제1호의2에서는 과태료의 부과 대상을 “제5조의13제4항에 따른 명령을 받은 자로서 제5조의13제2항²⁵⁾을

25) 화물차주에게 화물자동차 표준운임 이상의 운임을 지급하여야 하는 의무는 안 제5조의13제1

위반하여 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 표준운임보다 적은 운임을 지급한 자”로 규정하고 있음

기존 안전운임제에서는 운임 지급명령 규정이 없었으며, 안전운임보다 적은 운임을 지급한 자에 대해 곧바로 과태료를 부과하도록 한 것에 비해, 개정안은 표준운임의 지급 의무를 위반한 화주 또는 운수사업자를 곧바로 처벌하지 않고 선행적으로 지급을 명령하도록 하고 있어서 처벌 규정이 완화된 측면이 있음.

관련하여 전국개인중대형화물자동차운송사업연합회는 위반 시 법에서 정한 처벌을 시행하도록 하는 것이 합리적이므로 지급명령을 규정하는 것보다는 곧바로 과태료 등 처벌을 가하는 것이 타당하다는 의견을 제시하였음.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

표준운임제는 시장 기능은 최대한 존중하면서 화물차주에 대한 보호는 기존처럼 유지할 수 있으므로 안전운임제보다 합리적임. 반면, 안전운임제는 국제적 기준(호주, 캐나다에서 유사 제도를 시행 중이나, 화주를 규율·처벌하지 않음)에 맞지 않다는 비판과 과도한 시장개입이라는 우려가 있으며, 운송사의 몫이 일률적으로 보장되기 때문에 대량계약

항에서 규정하고 있는 점을 고려하여 수정이 필요한 것으로 보임.

시 운임 할인 또는 배차원가 절감 등 운송사가 경영에 대한 혁신 동기가 감소되는 측면이 있음.

또한, 표준운임 지급 위반 시, 과태료 부과 등 행정처분의 대상이 되므로, 관련 이해당사자들이 그 내용을 사전에 인지할 필요가 있음에 따라 운수사가 차주에게 표준운임을 사전에 고지함으로써 계약당사자간 착오로 표준운임을 위반하는 경우를 최소화할 필요가 있음.

한편, 기존 안전운임제와 마찬가지로 구간별·거리별 표준운임은 물론, 주기적으로 유가 변동이 반영된 운임도 변경 고시하면, 화주와 운수사는 정부가 고시하는 내용에 기반하여 사전에 화물차주에게 표준운임을 알림으로써, 차주가 본인이 수취할 법정 운임에 대해 사전에 인지하도록 유도할 계획임.

아울러, 지난 안전운임제 운영 당시 운임지급 의무를 1회라도 위반하면 500만원의 과태료를 부과했으나, 1회 운송 운임이 수십만 원 수준인 운송업 실태를 감안할 때 과도한 규제라는 지적이 있었음. 이에 표준운임제는 표준운임(화주·운수사→차주) 지급 의무를 위반한 경우 과태료 부과 전, 시정명령 단계를 신설하는 것이 적절함.

나) 공정거래위원회

표준운임제를 통해 화주 및 운수사업자에 비하여 상대적으로 열위에 있는 화물차주를 보호하고자 하는 취지는 충분히 공감함. 다만, 가격 등

거래조건의 자율성을 고려할 때, 시정명령 등을 통해 표준운임을 강제하는 것 외에 인센티브 등을 통한 표준운임 자율 준수 방안도 고려할 필요가 있음.

다) 전국개인중대형화물자동차운송사업연합회

개정안에 따라 화물차주에 대한 화주와 운수사업자의 표준운임 지급의무가 부과되어 있으므로 위반 시 법에서 정한 처벌을 시행하는 것이 합리적임.

마. 자료요청 권한 신설

1) 개정안의 내용

개정안은 표준운임제를 도입하면서 표준운송원가 및 표준운임의 효율적인 심의를 위해 비용 등을 주기적으로 조사하도록 규정하려는 것임(안 제5조의12 제1항).

아울러 비용 조사를 객관적으로 수행하기 위하여 화물차주 및 운수사업자의 국세 또는 지방세에 관한 자료 또는 정보, 화물자동차의 운행 거리 등 대통령령으로 정하는 자료 또는 정보의 제공을 관계 기관의 장에게 요청할 수 있도록 자료 요청 근거를 신설하고, 특별한 사유가 없는 한 관계 기관의 장은 이를 따르도록 규정하고 있음(안 제5조의12 제2항).

현행	개정안
<신설>	<u>제5조의12(운송비용 등 조사) ① 국토교통부장관은 화물자동차 표준운송원가 및 화물자동차 표준운임의 효율적인 심의를 위하여 화물운송에 소요되는 비용 등을 주기적으로 조사하여야 한다.</u> <u>② 국토교통부장관은 제1항에 따른 조사를 객관적으로 수행하기 위하여 필요한 최소한의 범위에서 화물차주 및 운수사업자의 국세 또는 지방세의 과세에 관한 자료 또는 정보, 화물자동차의 운행 거리 등 대통령령</u>

현행	개정안
제62조의2(화물차주 등의 협조의무 등) ① 위원회는 화물자동차 <u>안전운송원가</u> 산정과 관련하여 필요한 경우에는 화물차주, 운수사업자 및 화주에 대하여 자료의 제출이나 의견의 진술 등을 요청할 수 있다. 이 경우 요청을 받은 화물차주 등은 특별한 사정이 없으면 이에 따라야 한다.	<u>으로 정하는 자료 또는 정보의 제공을 세무관서의 장 등 관계 기관의 장에게 요청할 수 있다. 이 경우 자료 또는 정보의 제공을 요청받은 관계 기관의 장은 특별한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.</u>
② (생략)	③ 제1항의 조사 방법 및 주기 등은 <u>국토교통부령으로 정한다.</u>
제70조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다.	제62조의2(화물차주 등의 협조의무 등) ① -----표준운송원가----- ----- ----- -----. ----- ----- -----.
2.·3. (생략)	② (현행과 같음)
② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.	제70조(과태료) ① ----- ----- -----.
1. ~ 4의2. (생략)	2.·3. (현행과 같음)
5. ~ 26. (생략)	② ----- ----- -----.
27. 제62조의2에 따른 화물자동차 <u>안전운송원가</u> 의 산정을 위한 자료 제	1. ~ 4의2. (현행과 같음) 5. ~ 26. (현행과 같음) 27. ----- 표 준운송원가-----

현행	개정안
출 또는 의견 진술의 요구를 거부 하거나 거짓으로 자료 제출 또는 의견을 진술한 자 ③ (생략)	----- ----- ----- ③ (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월 이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(유효기간) 제5조의9부터 제5조 의12까지 중 화물자동차 표준운임에 관한 부분, 제5조의13부터 제5조의1 5까지, 제67조제1호의3 및 제70조제 1항제1호의2는 이 법 시행 후 3년까 지 효력을 가진다.

2) 검토의견

개정안과 같이 표준운송원가의 객관적인 산정을 위해 관계 기관에 관련 자료를 요청하는 취지는 타당한 것으로 보임.

기존 안전운임제도 운영 시에는 국토교통부장관이 안전운송원가 및 안전운임의 효율적인 심의를 위하여 화물운송에 소요되는 비용 등을 주기적으로 조사하도록 하고 있고, 부령에서는 그 조사 주기를 1년으로 규정하고 있을 뿐 자료의 제공 등에 대해 별도로 규정하고 있는 바는 없었음.

이에 운송비용의 산출시 제도 도입 초기에는 주관적인 설문조사를 통해 화물 운송 소요 비용이 조사되었고, 이후 표준원가를 활용한 사용한 조사의 비중을 높여왔으나 객관적, 정량적 자료의 활용도가 높아야 한다는 지적이 있었음.

개정안은 위와 같은 취지에서 운송 비용 조사의 객관적인 실시를 위해 국토교통부장관이 관계기관의 장에게 자료를 요청할 수 있도록 하고, 자료의 제공을 요청받은 관계 기관의 장은 특별한 사유가 없으면 이에 따르도록 규정한 것임.

개정안에 따라 국토교통부장관이 운송비용 등 조사를 위해 관계 기관의 장에게 요청할 수 있는 자료로는 ① 국세청이 보유한 화물차주 소득 정보, ② 한국교통안전공단 자동차정기검사기록 데이터를 바탕으로 한 화물자동차 운행거리, ③ 인천항만공사가 보유한 컨테이너 출입 기록 등이 있을 것으로 보임.

【 안 제5조의12에 따른 자료 요청 예상 기관 】

대상 기관	요청 자료
한국교통안전공단	디지털운행기록계(DTG)
한국도로공사	통행료 징수 내역
인천항만공사	컨테이너 출입 기록
국세청	차주 매입, 매출 및 소득 자료

※ 자료: 국토교통부

관계기관의 장에게 위와 같은 자료를 제공받는 경우, 객관적인 자료를 바탕으로 화물자동차 표준운송원가에 대한 조사가 가능할 것으로 보이며, 조사의 신뢰도를 높일 수 있다는 점에서는 긍정적인 것으로 보임.

3) 국토교통부 의견

운송원가 조사 등을 위해 관계기관에 공적자료 협조 의무 부여가 필요함. 기존 안전운임제 시행 당시 주로 설문조사에 기반하여 원가조사가 이루어져, 원가산정 방식의 객관성이 결여되었다는 비판이 제기되었으며, 이에 표준운임 산정 시 원가 조사의 객관성 및 신뢰성 확보를 위해 납세액, 운행거리 등 공적 자료에 대한 국토교통부장관의 요청 권한과 요청을 받은 기관의 자료 협조 의무를 규정할 필요가 있음.

바. 표준계약서 도입

1) 개정안의 내용

개정안은 화주, 운수사업자 및 화물차주가 화물운송계약을 체결하거나 화물운송거래를 위한 입찰을 하는 경우에는 공정하고 투명하게 하도록 의무를 부과하고, 국토교통부장관이 표준 화물운송계약서를 고시하도록 하며, 이를 우선적으로 사용하도록 권장할 수 있게 하려는 것임(안 제6조의2).

현행	개정안
<신설>	제6조의2(화물운송계약) ① 화주, 운수사업자 및 화물차주는 화물운송계약을 체결하거나 화물운송거래를 위한 입찰을 하는 경우에는 공정하고 투명하게 하여야 한다. ② 국토교통부장관은 건전한 거래질서의 확립과 공정한 계약의 정착을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 표준 화물운송계약서를 고시하여야 하며, 이를 우선적으로 사용하도록 권장할 수 있다. 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

2) 검토의견

개정안은 화물운송계약 체결시에 표준화물운송계약서를 고시하고 그 사용을 권장하려는 것임.

현재 「화물자동차 운수사업법」에서는 제40조제4항²⁶⁾에서 운송사와 차주 간 위수탁 계약 시 활용할 수 있는 표준 위수탁계약서 고시 근거를 규정하고 있을 뿐, 화물 운송계약 체결시의 표준계약서 근거는 부재하였음.

국토교통부장관이 표준계약서를 고시하는 경우 계약 당사자간의 공정성을 제고하는 효과가 있을 것으로 보임.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

개정안은 공정하고 투명한 계약을 위한 기반으로써 표준 화물운송계약서를 도입하려는 것으로, 화주-운송사-차주 간 화물운송계약 시 준수 사항, 책임 한계 등 기본원칙을 규정하고 이를 시장에서 실제 계약 시 활용토록 권고하려는 것으로, 동의함.

26) 제40조(경영의 위탁) ④ 제3항에 따른 계약의 당사자는 그 계약을 체결하는 경우 차량소유자·계약기간, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항을 계약서에 명시하여야 하며, 서명날인한 계약서를 서로 교부하여 보관하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 건전한 거래질서의 확립과 공정한 계약의 정착을 위하여 표준 위·수탁계약서를 고시하여야 하고, 이를 우선적으로 사용하도록 권고할 수 있다.

나) 공정거래위원회

현행법 제6조제4항²⁷⁾에서 동일한 내용을 규정하고 있어 사업자에게 혼선을 유발한 여지가 있음. 즉, 현행법은 “화물운송에 관한 표준이 되는 약관”을 마련하도록 규정하고 있어, 개정을 통해 신설하려는 “표준 화물운송계약서”와 차별성이 없음. 다만, 현재 동 표준약관이 부재하므로 국토교통부장관이 현행법에 따라 표준약관 마련 절차를 추진해야 할 것으로 보임.

다) 전국개인중대형화물자동차운송사업연합회

표준운임제 대상 품목의 운송계약은 강제적인 운임 지급과 함께 계약 당사자 상호간 권리, 의무 및 책임 등이 명확하고 공정하게 계약에 반영되어야 하므로 국토교통부장관이 고시하는 표준 화물운송계약서를 의무적으로 사용토록 정할 필요가 있음.

라) 한국통합물류협회

현재 공정거래위원회에서 제시한 화물운송업종 표준하도급계약서와 국토해양부 시절에 제작된 화주물류기업 표준계약서가 기 존재함.

유가연동 내용을 담은 「화물자동차 운수사업법」 상의 표준계약서가 도입되는 경우 유가연동 내용이 포함되어 있지 않은 기존 공정거래위원

27) 「화물자동차 운수사업법」

제6조(운송약관) ④ 국토교통부장관은 제48조 또는 제50조에 따라 설립된 협회 또는 연합회가 작성한 것으로서 「약관의 규제에 관한 법률」 제19조의2에 따라 공정거래위원회의 심사를 거친 화물운송에 관한 표준이 되는 약관(이하 “표준약관”이라 한다)이 있으면 운송사업자에게 그 사용을 권장할 수 있다.

회와 국토해양부의 표준계약서를 사용하는 계약 관계에 혼선이 올 수 있으며, 이 혼선은 고스란히 운송사의 부담으로 전가될 것임.

따라서 개정안에 따른 표준계약서와 공정거래위원회의 표준하도급계약서, 국토해양부의 표준계약서 상 유가연동 항목을 일치시킬 필요가 있음.

사. 공정계약 신고센터 설치

1) 개정안의 내용

개정안은 표준위탁운임에 미치지 못하는 운임 지급 및 불공정 행위에 대한 신고를 위하여 화물자동차 공정계약 신고센터를 설치·운영하도록 하려는 것임(안 제5조의15).

현행	개정안
<신설>	제5조의15(화물자동차 공정계약 신고센터) ① 국토교통부장관은 화물자동차 표준운임에 미치지 못하는 운임의 지급 및 제40조제8항 및 제9항에 따른 불공정 행위에 대한 신고를 위하여 화물자동차 공정계약 신고센터를 설치·운영하여야 한다. ② 화물자동차 공정계약 신고센터의 설치 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제2조(유효기간) 제5조의9부터 제5조의12까지 중 화물자동차 표준운임에 관한 부분, 제5조의13부터 제5조의15까지, 제67조제1호의3 및 제70조제1항제1호의2는 이 법 시행 후 3년까지 효력을 가진다. 제3조(이 법 시행을 위한 준비행위)

현행	개정안
	국토교통부장관은 이 법 시행 전에 제5조의9의 개정규정에 따른 화물자동차 표준운임위원회의 구성 및 운영, 제5조의15의 개정규정에 따른 화물자동차 공정계약 신고센터의 설치에 관하여 필요한 준비행위를 할 수 있다.

2) 검토의견

국토교통부는 기존 안전운임제 시행시에 안전운임 위반 신고 접수, 위반 사실 확인, 신고 처리상황 안내, 안전운임제 홍보, 안전운임제 관련 연구 등을 위해 안전운임신고센터를 설치·운영한 바가 있음.

개정안은 표준운임제를 운영하는 경우에도 화물자동차 공정계약 신고센터를 설치·운영하려는 것으로, 그 취지는 타당한 것으로 보임.

개정안의 공정계약 신고센터의 경우 안전운임신고센터와 마찬가지로 기준에 미치지 못하는 운임의 지급에 대한 신고를 할 수 있을 뿐만 아니라, 불공정한 위·수탁 계약의 체결, 불공정한 위·수탁 계약 체결 조장 및 방조, 위·수탁계약서에 명시된 금전 외의 금전을 위·수탁차주에게 요구하는 경우에도 이를 신고할 수 있을 것으로 보임.

참고로 국회 예산정책처에 따르면 화물자동차 공정계약신고센터 시

시스템 구축 및 운영 등에 3년간 총 20억 100만원, 연평균 6억 6,700만원이 소요될 것으로 추계하였음.

[표 6] 화물자동차 표준운임제 시행에 따른 추가재정소요: 2026~2028년

(단위: 백만원)

구 분	2026	2027	2028	합계	연평균
화물자동차 공정계약 신고센터 운영	160	163	166	489	163
화물자동차 공정계약 신고센터 시스템 구축 등	1,306	0	206	1,512	504
합계	1,466	163	372	2,001	667

- 주: 1. 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

3) 국토교통부 의견

제도의 안정적 안착을 위해 표준운임, 위·수탁 관련 불공정 계약 피해 사례의 신고·조사를 전담하는 신고센터 운영이 필요함. 안전운임신고센터 운영('20~'22년) 당시에다 다수의 신고가 접수[총 5,634건 접수(컨테이너 5,632건, 시멘트 2건)]된 바 있음.

2. 위·수탁제(지입제) 개선

가. 운송사업자 직접운송 의무 및 운송거래과정 개선

1) 개정안의 내용

현행법 제11조의2제1항에서는 운송사업자가 일정 비율 이상을 해당 운송사업자에게 소속된 차량으로 직접 운송하도록 하되, 소위 장기용차²⁸⁾와 화물정보망을 이용하는 경우 이를 직접운송한 것으로 보고 있음(직접운송).

같은 조 제2항에서는 운송사업자가 다른 운송사업자나 다른 운송사업자 소속 위·수탁차주에게만 운송을 위탁하도록 의무를 규정하고(위탁운송),

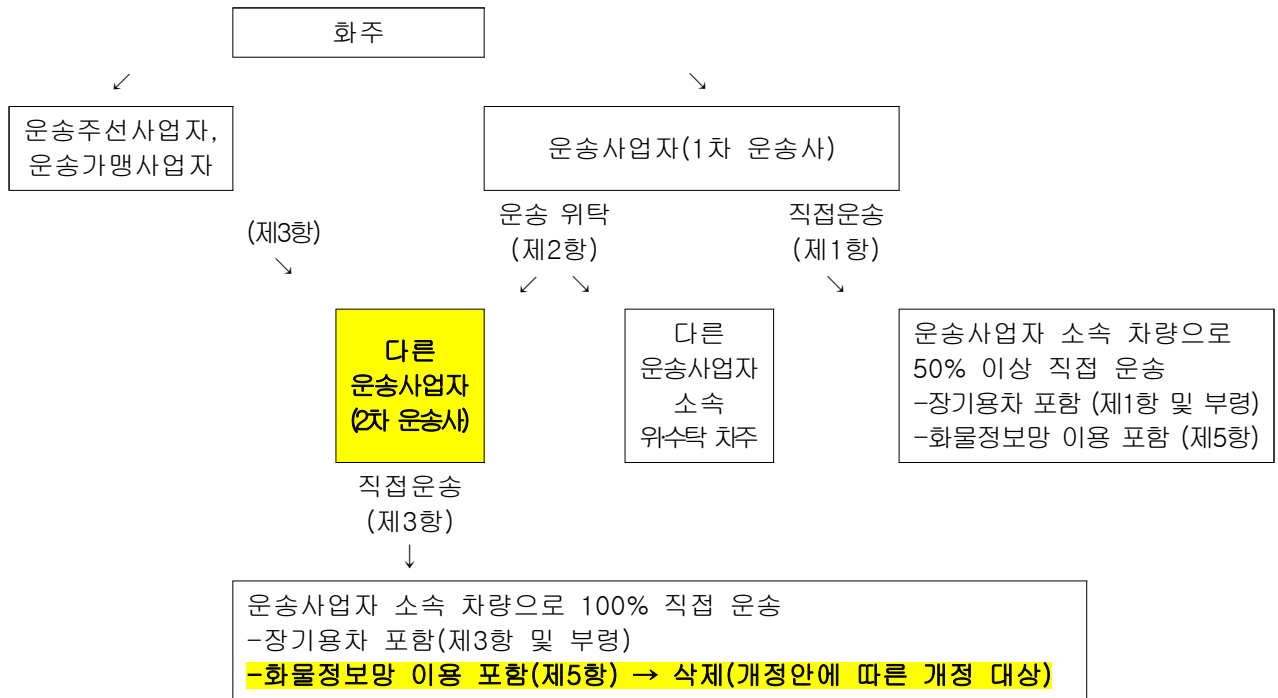
같은 조 제3항에서는 다른 운송사업자나 운송주선사업자로부터 화물 운송을 위탁받은 운송사업자의 경우 장기용차와 화물정보망을 이용하는 경우 이를 직접 운송한 것으로 보고 있음.

28) 장기용차란, 1년 이상의 운송계약을 맺은 다른 운송사업자 소속의 화물차를 의미함. 장기용차를 이용하여 운송 시 이를 직접운송으로 인정해왔음.

직접운송의무 도입을 위한 최초 검토 시에는 현재와 같은 장기용차 예외가 없었음. 그러나, 직접운송의무 이행을 위한 1차 운송사업자의 차량(번호판) 확보에 따른 번호판 값 상승, 타 운송사업자 지입차주와 계약한 물량 해지 등 부작용 발생이 우려되었고, 운송물량의 변동성, 운송업체의 영세성 등 화물운송시장 현실을 감안할 때 용차 발생의 불가피성 등이 지속 제기되었음.

위와 같은 의견 등을 종합 감안하여 '11. 3. 8. 국회 상임위 법안소위에서 장기용차 제도가 추가된 바가 있음.

【현행법에 따른 직접운송의무 제도】



※ 현행 법령 재구성

현행법 제11조의2제5항은 같은 조 제3항에 따라 다른 운송사업자나 운송주선사업자로부터 화물운송을 위탁받은 2차 운송사업자(그림 명암 영역의 운송사업자)의 경우 화물정보망을 이용하면 직접운송의무를 이행한 것으로 간주하도록 하고 있었으나, 개정안은 2차 운송사업자는 그 적용대상에서 제외하였음.

또한, 안 제12조제1항제7호의2는 화물정보망을 통하여 위탁받은 물량을 재위탁하는 등 화물운송질서를 문란하게 하는 행위를 금지하고, 위반 시 안 제23조제1항제8호에 따라 운송종사자격을 정지 또는 취소할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
제11조의2(운송사업자의 직접운송 의무 등) ① 국토교통부령으로 정하는 운송사업자는 화주와 운송계약을 체결한 화물에 대하여 국토교통부령으로 정하는 비율 이상을 해당 운송사업자에게 소속된 차량으로 직접 운송하여야 한다. 다만, 국토교통부령으로 정하는 차량으로 운송하는 경우에는 이를 직접 운송한 것으로 본다. ② 운송사업자는 제1항에 따라 직접 운송하는 화물 이외의 화물에 대하여 다음 각 호의 자 외의 자에게 운송을 위탁하여서는 아니 된다. 1. 다른 운송사업자 2. 다른 운송사업자에게 소속된 위·수탁차주 ③ 다른 운송사업자나 운송주선사업자로부터 화물운송을 위탁받은 운송사업자와 운송가맹사업자로부터 화물운송을 위탁받은 운송사업자(운송가맹점인 운송사업자만 해당한다)는 해당 운송사업자에게 소속된 차량으로 직접 화물을 운송하여야 한다. 다만, 다른 운송사업자나 운송주선사업자로부터 화물운송을 위탁받은 운송사업자가 제1항 단서에 따른 국토교통부령으로 정하는 차량으로 운송하는 경우에는 이를 직접 운송한 것으로 본다. ④ 운송사업자가 운송주선사업을 동	제11조의2(운송사업자의 직접운송 의무 등) ① ~ ④ (현행과 같음)

현행	개정안
시에 영위하는 경우에도 제1항 본문에 따른 직접운송 규정을 적용한다. ⑤ 운송사업자(제3항에 따른 다른 운송사업자나 운송주선사업자로부터 화물운송을 위탁받은 운송사업자를 포함한다)가 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송가맹사업자의 화물정보망이나 「물류정책기본법」 제38조에 따라 인증 받은 화물정보망을 이용하여 운송을 위탁하면 직접 운송한 것으로 본다. 제12조(운수종사자의 준수사항) ① 화물자동차 운송사업에 종사하는 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. 1. ~ 7. (생략) <신설> 8. (생략) 9. (생략) ② (생략) 제23조(화물운송 종사자격의 취소) ① 국토교통부장관은 화물운송 종사자격을 취득한 자가 다음 각 호의 어느	⑤ -----제1항에 따라 화주와 운송계약을 체결한 운송사업자에 한정한다----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. 제12조(운수종사자의 준수사항) ① --- ----- ----- -----. 1. ~ 7. (현행과 같음) 7의2. 제11조의2제5항에 따른 운송가맹사업자의 화물정보망이나 「물류정책기본법」 제38조에 따라 인증 받은 화물정보망을 통하여 위탁 받은 물량을 재위탁하는 등 화물운송질서를 문란하게 하는 행위 8. (현행과 같음) 10. (현행 제9호와 같음) ② (현행과 같음) 제23조(화물운송 종사자격의 취소) ① ----- -----

현행	개정안
하나에 해당하면 그 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제1호·제2호·제5호·제6호·제7호·제9호 및 제10호의 경우에는 그 자격을 취소하여야 한다. 1.·2. (생략) 3. ~ 7의2. (생략) 8. <u>제12조제1항제3호·제7호 및 제9호를 위반한 경우</u> 9.·10. (생략) ② (생략)	----- ----- -----. ----- ----- -----. 1.·2. (현행과 같음) 3. ~ 7의2. (현행과 같음) 8. <u>제12조제1항제3호·제7호·제7호의2·제8호의2·제9호 또는 제10호</u>----- 9.·10. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 부 칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

2) 검토의견

직접운송의무란 화물운송시장의 다단계 거래 구조를 개선하여 화물운송의 거래 단계를 축소하기 위하여 운송사업자가 해당 운송사업자에게 소속된 차량으로 해당 물량을 직접 운송하도록 하는 제도로, 2011년 6월에 최초로 그 근거가 마련되었음.

현행법 제11조의2제1항 및 제3항에서는 화주로부터 최초로 물량을 받은 운송사업자(1차 운송사) 및 운송사업자나 운송주선사업자로부터 물

량을 위탁받은 운송사업자(2차 운송사)의 직접운송의무를 규정하고 있음.

그러나 동시에 현행법 제11조의2제1항 단서 및 제3항 단서, 제5항 및 부령²⁹⁾에 따라 소위 “장기용차”를 이용하거나 화물정보망을 통해 운송을 위탁하는 경우에도 이를 직접 운송한 것으로 간주하였음.

이에 따라 2차 운송사 또한 화물정보망을 이용하여 화물을 다른 운송사업자에게 재위탁할 수 있었으며, 국토교통부는 이로 인해 화물자동차 운송 시장에서의 다단계 거래 구조가 양산되는 문제가 있었다는 설명임.

이에 개정안은 2차 운송사업자의 경우 화물정보망을 이용한 물량위탁을 제한하고 이를 직접 운송하도록 하고 있어, 화물자동차 시장의 다단

29) 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」

제21조의5(운송사업자의 직접운송의무 등) ① 법 제11조의2제1항에 따라 일반화물자동차 운송사업자는 연간 운송계약 화물의 100분의 50 이상을 직접 운송하여야 한다. 다만, 사업기간이 1년 미만인 경우에는 신규허가를 받은 날 또는 휴업 후 사업개시일부터 그 해의 12월 31일까지의 운송계약 화물을 기준으로 한다.

② 법 제11조의2제1항 단서에서 “국토교통부령으로 정하는 차량”이란 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 차량을 말한다.

1. 제1항에 따른 운송사업자와 1년 이상 운송계약을 체결하고 그 계약에 따른 운송횟수[법 제47조의2제3항에 따른 화물운송실적관리시스템(이하 “화물운송실적관리시스템”이라 한다)에 입력된 운송완료 횟수를 말하되, 1일 1회 이상인 경우에는 1일 1회로 계산한다. 이하 이 조 및 제44조의2제2항에서 같다]가 연간 96회 이상인 다른 운송사업자 소속의 화물자동차

2. 제1항에 따른 운송사업자와 1년 이상 운송계약을 체결하였으나 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사유로 인하여 그 계약에 따른 운송횟수가 연간 96회 미만인 다른 운송사업자 소속의 화물자동차

가. 화물자동차의 운전자가 사망·질병 또는 국외 체류 등의 사유로 화물운송을 할 수 없는 경우
나. 천재지변, 화재 또는 그 밖에 불가항력적인 사유로 화물운송을 할 수 없는 경우

③ 제1항의 규정에도 불구하고 법 제11조의2제4항에 따라 운송사업자가 운송주선사업을 동시에 영위하는 경우에는 연간 운송계약 및 운송주선계약 화물의 100분의 30 이상을 직접 운송하여야 한다. 다만, 사업기간이 1년 미만인 경우는 제1항 단서를 준용한다.

④ 법 제11조의2제5항에 따른 직접운송의 인정기준은 위탁운송 화물의 100분의 80에서 100분의 100의 범위에서 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준에 따른다.

계 구조를 개선하는 데에 기여할 수 있을 것으로 보임.

그리고 안 제12조제1항제7호의2는 화물정보망을 통하여 위탁받은 물량을 재위탁하는 등 화물운송질서를 문란하게 하는 행위를 금지하고 있으며, 안 제23조제1항제8호는 이를 위반하는 경우 운송종사자격을 정지 또는 취소할 수 있도록 하고 있음.

다만, 안 제12조제1항제7호의2에 따른 준수사항 위반 시 제재처분이 예정되어 있음을 고려할 때, “화물운송질서를 문란하게 하는 행위”라는 표현은 다소 모호한 측면이 있어 “위탁받은 물량을 재위탁하는 행위”로 한정하여 명확성을 제고하는 방안을 고려할 수 있을 것으로 보임.

3) 국토교통부 의견

현행법 상 화물운송 위탁은 2단계까지 허용되나, 정보망을 통한 위탁은 직접운송으로 인정하여 사실상 3단계까지 허용되는 효과가 있음. 이에 화물정보망에 위탁하는 운송사를 1차 운송사로 제한하여 다단계로 인해 초래되는 차주 운임 하락을 방지할 필요가 있으므로 개정안에 동의함.

아울러, 화물차주가 화물정보망을 통해 위탁받은 물량을 재위탁하는 것은 시장 질서를 훼손하는 것으로 이를 금지하고, 위반 시 화물차주의 화물운송 종사자격 정지·취소를 규정할 필요가 있음.

나. 위·수탁 전문회사 감차

1) 개정안의 내용

개정안은 일반화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자의 경우, 소속된 “차량 각각”에 대해 최소운송의무 비율 이상 화물을 운송하도록 하여 실적 관리를 강화하려는 것이며, 위·수탁 차주가 필요한 경우 운송실적을 국토교통부 장관에게 신고할 수 있도록 하려는 것임(안 제47조의2).

아울러 개정안은 이러한 최소운송의무 기준을 충족하지 못한 위·수탁 전문 운송사업자에 대해 감차조치를 필요적으로 명하도록 하고, 운송사업자가 허가 취소 또는 감차 조치를 받은 경우 해당 운송사업자와 위·수탁차주의 위·수탁계약은 해지된 것으로 간주하려는 것임(안 제19조, 제40조의3).

현행	개정안
제47조의2(실적 신고 및 관리 등) ① 운송사업자(개인 운송사업자는 제외한다), 운송주선사업자 및 운송가맹사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송 또는 주선 실적을 관리하고 이를 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.	제47조의2(실적 신고 및 관리 등) ① (현행과 같음)
② 제11조의2제1항에 따른 직접운송의무가 있는 운송사업자는 국토교통부령으로 정하는 기준 이상으로 화물을 운송하여야 한다. 이 경우 기준내	② 제3조제1항제1호에 따라 일반화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자는 소속된 차량 각각에 대하여 ----- -----.

현행	개정안
역에 관하여는 국토교통부령으로 정한다. <u><신 설></u> ③ 국토교통부장관은 제1항의 운송 또는 주선 실적 등 화물운송정보를 체계적으로 관리하기 위한 화물운송실적관리시스템(이하 “화물운송실적관리시스템”이라 한다)을 구축·운영할 수 있다. ④ 국토교통부장관은 화물운송실적관리시스템의 운영을 국토교통부령으로 정하는 자에게 위탁할 수 있으며, 필요한 비용을 지원할 수 있다. ⑤ 화물운송실적관리시스템의 운영방식 및 활용방법 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제19조(화물자동차 운송사업의 허가취소 등) ① 국토교통부장관은 운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명령하거나 감차 조치를 명할 수 있다. 다만, 제1호·제5호 또는 제13호의 경우에는 그 허가를 취소하여야 한다.	-----. ③ 위·수탁차주는 필요한 경우 자신의 운송 실적을 국토교통부장관에게 신고할 수 있다. ④ ~ ⑥ (현행 제3항부터 제5항까지와 같음) 제19조(화물자동차 운송사업의 허가취소 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- 하며, 제12호의3의 경우에는 감차 조치를 명하여야 한다.

현행	개정안
1. ~ 12의2. (생략) 12의3. 제47조의2제2항에 따른 기준을 충족하지 못하게 된 <u>경우 <단서 신설></u> 13. · 14. (생략) ② · ③ (생략) 제40조의3(위·수탁계약의 해지 등) ① · ② (생략) <u><신설></u> ③ 운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사유로 제19조제1항에 따른 허가취소 또는 감차 조치(위·수탁차주의 화물자동차가 감차 조치의 대상이 된 경우에만 해당한다)를 받은 경우 해당 운송사업자와 위·수탁차주의 위·수탁계약은 해지된 것으로 본다. 1. 제19조제1항제1호 · 제2호 · <u>제3호 또는 제5호</u> 2. (생략) ④ (생략)	1. ~ 12의2. (현행과 같음) 12의3. ----- -----<u>경우(소속 위·수탁차주가 제3조제13항제2호에 해당하여 같은 조 제1항에 따른 허가를 받은 경우를 포함한다). 다만, 소속 위·수탁차주가 정당한 사유 없이 운송을 거부하는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우는 제외한다.</u> 13. · 14. (현행과 같음) ② · ③ (현행과 같음) 제40조의3(위·수탁계약의 해지 등) ① · ② (현행과 같음) ③ (생략) ④ ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. 1. 제19조제1항제1호 · 제2호 · <u>제3호 · 제5호 또는 제12호의3</u> 2. (현행과 같음) ⑤ (현행 제4항과 같음)

2) 검토의견

① 최소운송의무제도의 대상에 지입전문회사를 포함하도록 확대 (안 제47조의2제2항)

최소운송의무제도란 운송사업자가 매년 고시하는 연간 시장평균운송매출액(화물자동차의 종류별 연평균 운송매출액의 합계액)의 100분의 20³⁰⁾ 이상에 해당하는 운송매출액의 화물을 운송하도록 하는 제도임. 이는 운송사업자가 본연의 기능을 하고 부실 운송업체 퇴출을 유도하기 위해 2011년 9월 최초로 근거가 마련된 제도임.

국토교통부는 최소운송비율(20%)을 규정한 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」을 2011년 12월에 개정하고, 이를 2013년 1월부터 시행하였음.

그러나 '15년 6월 최소운송의무 대상에서 개인화물자동차운송사업자를 제외하기 위해 「화물자동차 운수사업법」이 현행과 같이 개정되었으나, 개정된 조문에서 최소운송 의무를 지니는 “직접운송 의무가 있는 운

30) 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」

제44조의2(운송 또는 주선실적의 신고 및 관리 등) ① 법 제47조의2제1항에 따라 운수사업자는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준과 절차에 따라 다음 각 호의 형태에 따른 실적을 관리하고 이를 화물운송실적관리시스템을 통해 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

1. 운수사업자가 화주와 계약한 실적
 2. 운수사업자가 다른 운수사업자와 계약한 실적
 3. 운수사업자가 다른 운송사업자 소속의 위·수탁차주와 계약한 실적
 4. 운송가맹사업자가 소속 운송가맹점과 계약한 실적
 5. 운수사업자가 직접 운송한 실적(법 제11조의2제1항 단서에 따른 차량으로 운송한 실적 및 법 제11조의2제5항에 따른 정보망을 이용한 위탁운송실적을 포함한다)
- ② **법 제47조의2제2항 전단에서 “국토교통부령으로 정하는 기준”이란** 국토교통부장관이 매년 고시하는 연간 시장평균운송매출액(종류별·톤급별 화물자동차 1대당 연간 평균운송매출액을 말한다)에 소속 화물자동차(제21조의5제2항에 따른 화물자동차로서 소속된 운송사업자의 운송 화물이 아닌 화물의 운송횟수가 연간 144회 이상인 화물자동차는 제외한다)의 대수를 각각 곱하여 산출한 금액의 합계액의 100분의 20 이상에 해당하는 운송매출액을 말한다.

송사업자”에는 화주와 운송계약을 체결하지 않는 지입전문회사가 포함되지 않는다는 판결('18.8, 인천지법, '20.4, 인천행정심판위원회 등)³¹⁾ 등으로 인해 지입전문회사에 대해 최소운송의무가 적용되지 않게 됨에 따라 제도가 형해화되었음.

이에 개정안 제47조의2제2항에서는 당초 최소운송의무제도의 취지가 실현될 수 있도록 그 적용대상을 제3조제1항제1호에 따라 일반화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자 전체로 확대하여, 지입전문회사 또한 최소운송기준이 적용된다는 점을 명확하게 하려는 것임.

② 차량 각각에 대해 최소운송기준을 적용하여 최소운송의무 강화

현행법 제47조의2에서는 최소운송기준의 검증을 위하여 운송실적신고제를 운영하고 있음.

현행법에 따르면 운송사업자, 운송주선사업자 및 운송가맹사업자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운송 또는 주선 실적을 관리하고 이를 국토교통부장관에게 신고하여야 함.

31) (판례) 2018구합50455 파징금부과처분 취소

위 각 규정에 의하면, 소유 대수가 2대 이상인 일반화물자동차 운송사업자는 화주와 운송계약을 체결한 화물에 대하여 연간 운송계약 화물의 100분의 50 이상을 그 운송사업자에게 소속된 차량으로 직접 운송하여야 하고(직접운송 의무), 그와 같은 화물 직접 운송의 매출액이 화물자동차법 시행규칙 제44조의2 제2항에 규정된 최소 운송매출액 기준 이상이어야 하므로 (최소운송 의무), 일반화물자동차 운송사업자가 해당 연도에 화주와 화물운송계약을 체결한 바가 없는 경우에는 위와 같은 직접운송 의무 및 최소운송 의무를 부담한다고 볼 수 없고, 한편 화물자동차법이 '화주'를 '다른 운송사업자', '운송주선사업자' 등과 구분되는 별개의 개념으로 사용하면서 제11조의2 제1항에서 화물운송계약의 상대방이 될 수 있는 사람 중 특히 '화주'를 특정하여 규정하고 있는 점에 비추어 화물자동차법 제11조의2 제1항의 '화주'의 범위에 '다른 운송사업자'나 '운송주선사업자' 등이 포함된다고 볼 수는 없다.

운송사업자가 신고하여야 하는 실적으로는 ①운송사업자가 화주와 계약한 실적, ②운송사업자가 다른 운송사업자와 계약한 실적, ③운송사업자가 다른 운송사업자 소속의 위·수탁차주와 계약한 실적, ④운송가맹사업자가 소속 운송가맹점과 계약한 실적, ⑤운송사업자가 직접 운송한 실적(법 제11조의2제1항 단서에 따른 차량으로 운송한 실적 및 법 제11조의2제5항에 따른 정보망을 이용한 위탁운송 실적을 포함함)이 해당³²⁾되었음.

개정안 제47조의2제2항은 이러한 최소운송 기준을 일반화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자에 소속된 “차량 각각”에 대해 적용하도록 하고 있음. 이는 소속 차량에 대해 모두 최소운송 의무 비율을 적용하도록 하여, 최소운송의무 제도가 형해화되지 않고 실질적으로 이루어지도록 하려는 취지로 보임.

아울러 개정안 제47조의2제3항은 위·수탁차주 또한 운송실적을 신고할 수 있도록 규정하여 그 주체를 확대하고 있음.

그간 실적신고의 주체는 운송사업자였는데, 이를 위·수탁차주까지

32) 「화물자동차 운수사업법 시행규칙」

제44조의2(운송 또는 주선실적의 신고 및 관리 등) ① 법 제47조의2제1항에 따라 운수사업자는 국토교통부장관이 정하여 고시하는 기준과 절차에 따라 다음 각 호의 형태에 따른 실적을 관리하고 이를 화물운송실적관리시스템을 통해 국토교통부장관에게 신고하여야 한다.

1. 운수사업자가 화주와 계약한 실적
2. 운수사업자가 다른 운수사업자와 계약한 실적
3. 운수사업자가 다른 운송사업자 소속의 위·수탁차주와 계약한 실적
4. 운송가맹사업자가 소속 운송가맹점과 계약한 실적
5. 운수사업자가 직접 운송한 실적(법 제11조의2제1항 단서에 따른 차량으로 운송한 실적 및 법 제11조의2제5항에 따른 정보망을 이용한 위탁운송실적을 포함한다)

확대하여 운송사업자의 허위신고를 예방하고 실적신고 자료의 신뢰성을 강화하려는 것으로, 그 취지는 타당한 것으로 보임.

③ 최소운송의무 감차 조치에 대한 검토 필요(안 제19조)

한편, 개정안의 경우 최소운송비율을 충족하지 못한 경우(위수탁차가 개정안 제3조제13항제2호 및 제3조제7항제1호나목³³⁾에 따라 신규허가를 받은 경우를 포함)에 운송사업자의 감차(減車)조치를 명하도록 하고 있음.

33)

현행	개정안
제3조(화물자동차 운송사업의 허가 등) ⑦ 제1항 및 제3항 본문에 따른 화물자동차 운송사업의 허가 또는 증차(增車)를 수반하는 변경허가의 기준은 다음 각 호와 같다.	제3조(화물자동차 운송사업의 허가 등) ⑦ -- ----- ----- -----.
1. 국토교통부장관이 화물의 운송 수요를 고려하여 제6항에 따라 업종별로 고시하는 공급기준에 맞을 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우는 제외한다.	1. ----- ----- -----.
가. (생략)	가. (현행과 같음)
나. 제13항에 따라 허가를 신청하는 경우	나. <u>차량과 그 경영을 다른 사람에게 위탁하지 아니하는 것을 조건으로 제13항--</u> --
다. (생략)	다. (현행과 같음)
2. (생략)	2. (현행과 같음)
⑬ 제12항에 따라 임시허가를 받은 자가 허가기간 내에 다른 운송사업자와 위·수탁계약을 체결하지 못하고 임시허가 기간이 만료된 경우 3개월 내에 제1항에 따른 허가를 신청할 수 있다.	⑬ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는-- -----.
	2. 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자신의 운송 실적을 제출한 위·수탁차주로서 자신에게 경영을 위탁한 운송사업자로부터 배정받은 운송실적이 국토교통부령으로 정하는 기준 미만인 자

이와 관련하여, 전국화물자동차운송사업연합회는 최소운송의무 요건 미달에 대해 필요적 감차처분을 하는 것은 운송사업자의 기본권인 영업의 자유를 과도하게 침해하여 헌법에 위반된다는 의견을, 한국통합물류협회는 기본적으로 반대하는 입장에서 만일 감차조치를 도입하는 경우에도 즉시 감차조치가 아닌 개선명령 후 감차조치가 이루어질 필요가 있다는 의견을 제시하였음

반면, 국토교통부의 경우 개정안은 화물운송사업권이라는 공적 권리에 상응하는 의무를 부과하려는 것으로 공적 목적에 부합하며, 2022년 기준 실적신고시스템에 따르면, 최소운송기준 20% 이상을 기록하고 있는 업체가 전체 업체의 약 74% 수준이라는 점을 고려할 필요가 있다는 의견임.

【 최소운송기준 준수율 】

구분	시장평균 比 0%	0% 초과 ~ 20% 미만	20% 이상	합계
운송사 개수	1,641 (21.6%)	339 (4.5%)	5,616 (73.9%)	7,596 (100%)

※ 자료: 국토교통부

따라서 개정안과 같이 최소운송기준 미준수 시 필요적 감차 처분을 도입할 것인지 여부는 지입전문회사가 화물자동차 운송시장에 미치는 영향 등을 종합적으로 검토하여 결정할 필요가 있을 것으로 보임.

참고로, 국토교통부는 최근 시행령 개정을 통해 최소운송의무 위반

시 사업 정지에서 감차 처분을 하는 것으로 개정(2025.1.17. 시행)³⁴⁾하였음.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

최소운송의무 제도는 '13년 위수탁 전문회사(지입전문회사)의 근절과 운송사의 운송기능 강화를 위해 도입되었음. 즉, 도입 취지에 따르면 모든 운송사가 적용대상이었음. 그러나 '15년 1대 사업자 배제 과정에서 “직접운송의무”가 있는 운송사로 개정하였으나, 법 해석과정에서 입법 취지와 달리 위수탁 전문회사가 제외되는 문제가 발생하였음.

따라서 최소운송의무제도 본래 취지에 맞게 대상을 모든 일반 운송사업자로 확대(개인사업자 제외)하여 제도의 사각지대를 보완할 필요가 있음.

또한, 그동안 최소운송의무 기준(업계평균 매출액의 20%)을 운송사 단위로 관리한 결과, 특정 차량에 대해서 일감 집중 현상이 발생하였고,

34) 「화물자동차 운수사업법 시행령」

제5조(화물자동차 운송사업의 허가취소 등의 기준) ① 법 제19조제1항에 따른 허가취소, 사업정지처분 또는 감차(減車) 조치 명령은 다음 각 호의 구분에 따라 별표 1의 기준에 따라 해야 한다. 이 경우 별표 1 제2호차목20)의 위반행위에 대한 처분의 세부 기준은 국토교통부령으로 정한다.

2. 감차 조치: 화물자동차의 감차를 수반하는 허가사항의 변경

■ 화물자동차 운수사업법 시행령 [별표 1] <개정 2024. 12. 17.>

화물자동차 운송사업의 허가취소 등의 기준(제5조제1항 관련)

2. 개별기준

위반행위	근거 법조문	처분기준
저. 법 제47조의2제2항에 따른 기준을 충족하지 못하게 된 경우	법 제19조제1항제12호의3	○ 감차 조치(최소운송의무미이행률×보유대수)

최소운송의무제 위반 시 처분기준이 감차로 강화되었을 때 감차 대상 차량을 특정하기 어려운 문제가 발생하였음.

이에 소속 화물차주 각각에 대한 공정한 일감 제공 및 위반 시 감차 등 처분 관리를 위해 개별 차량 단위 관리가 필요함.

아울러 운송사는 최소운송의무제 이행을 입증하기 위해 실적신고를 해야 하며, 그동안 운송사 신고에 의존하여 이행 여부를 판단하였으나, 운송사의 실적신고 내용에 대한 상호검증을 위해 운송사로부터 일감을 받은 위수탁 차주도 실적신고 할 수 있도록 개선이 필요하고, 소속 운송사로부터 물량을 받지 못한 위수탁차주가 자신의 운송실적을 관할관청에 증명하기 위한 제출 근거로도 활용할 수 있도록 할 필요가 있음.

한편, 당초 최소운송의무 위반 시 수위가 최대 사업정지 30일로 약화됨('19. 7.~ 현재)에 따라 제도의 실효성 제고, 기존 처분 수위('15. 1. 최대 허가취소, '18.7. 최대 감차) 등을 감안하여 감차로 강화할 필요가 있음.

그리고 선의의 운송사가 피해보는 것을 방지하기 위해 차주가 정당한 사유 없이 일감을 거부하는 경우 등 처분의 예외기준을 마련할 필요가 있음.

나) 화물연대

지입회사 감차의 기준이 너무 낮아 실효성이 없고, 지입회사의 덤핑 물량을 화물노동자가 거부하는 경우 지입회사는 감차조치에서 제외되며, 화물노동자만 운송업을 중단하게 될 수 있어 운송산업의 비효율성과 혼란을 가중함.

다) 한국통합물류협회

안 제19조제1항제12호의3 단서에 따르면 정당한 사유 없이 거부한 경우는 감차조치 대상에서 제외한다고 되어있으나, 차주가 물량을 거부하는 가장 많은 경우인 ‘운임 불만족 및 타사 물량 확보’는 ‘정당한 사유’로 인정될 우려가 있고, 이 경우 극단적으로 화물차주가 합법적으로 위수탁계약 관계의 운송사 물량을 지속적으로 거부하기만 해도 운송사의 사업권(변호판)을 강탈할 수 있음.

이에 그 도입의 전제조건으로 위수탁 계약관계의 운송사 물량을 거부하는 경우를 위수탁계약 해지 사유에 포함할 필요가 있고, 즉시 감차가 아닌 운수회사에 개선 등의 행정명령 후 감차 조치를 하는 방안을 고려할 필요가 있음.

또한, 최소운송의무 기준 단위를 차량 단위로 전환하는 것과 관련하여 택배 및 정기화물의 경우 서비스망 확보를 위해 채산성이 나오지 않는 구간(호남, 강원, 도서산간)을 유지하고 있고, 해당 구간은 최소운송

의무에 못 미치는 매출을 올리고 있으나 운송사의 보조를 통해 구간을 유지 중임. 개정안과 같이 차량단위로 최소운송의무비율을 맞추는 시 채산성이 나오지 않는 구간에 대한 서비스를 포기할 것이 우려됨.

따라서 현행 최소 운송의무 기준 방식(기업별 산정)을 유지하되 관련 비율의 상향조정을 검토할 필요가 있고, 최소운송의무를 충족하는 재정적 지원 시 기준을 충족하지 않더라도 충족한 것으로 보는 단서 조항을 추가하는 방안을 고려할 필요가 있음.

라) 전국화물자동차운송사업연합회

안 제19조제1항제12호의3과 관련하여 최소운송의무 요건 미달에 대해 필요적 감차처분을 하는 것은 운송사업자의 기본권인 영업의 자유를 과도하게 침해하여 헌법에 위반됨.

안 제47조의2제2항과 관련하여 개인화물자동차운송사업자와 달리 장거리 운행·고가의 차량에 대한 할부금 납부를 위해서는 고정거래처가 있어야 하므로 각 차량별 20%의 물량 배차(월 1~2회)는 사실상 불가능하고, 누적된 대법원 판례에서 보듯이 차주의 모든 운송행위에 대한 책임은 운송사업자가 부담하므로 해당 차주의 실적 또한 운송사업자의 실적이라는 점에서 최소운송의무제에 대해 전면 재검토해야 함.

물량확보만이 운송사업자의 주된 역할이 아니므로 위·수탁 위주의 운송사업자에게 차주가 필요한 업무지원 서비스를 추가로 확대하고, 표준관리비 제도를 도입할 필요가 있음. 단, 물량확보의무를 강화하기 위해서는 충분한 기간을 두고 제도개선 방안을 마련할 필요가 있음.

다. 배정받은 운송실적이 적은 차주에 대한 운송사업허가

1) 개정안의 내용

현행법 제3조제13항은 운송사의 귀책사유로 허가 취소 또는 감차 조치가 이루어져 위·수탁계약이 해지된 위·수탁차주였던 자로서 임시허가를 받은 자가 위·수탁계약을 체결하지 못하고 임시허가 기간이 만료되어 허가를 신청한 경우 운송사업 허가를 신청할 수 있도록 하고 있는데,

안 제3조제13항은 운송사업자로부터 배정받은 운송실적이 일정 기준 미만인 위·수탁차주의 경우에도 운송사업 허가를 신청할 수 있도록 추가하고, 안 제3조제16항에서는 국토교통부장관이 해당 허가 신청을 받은 경우 지체없이 허가 절차를 이행하도록 규정하고 있음.

또한, 현행법 제3조제7항은 화물자동차 운송사업의 허가 또는 증차를 수반하는 변경허가 기준이 업종별로 고시하는 공급기준에 맞도록 하되, 제1호 각 목에서 이러한 공급기준에 맞지 않아도 신규 증차를 허용하는 예외를 규정하고 있는데, 같은 호 나목에서는 같은 조 제13항에 따른 허가를 신청하는 경우 신규 증차를 허용하고 있음.

개정안은 제3조제7항제1호 나목을 개정하여 차량과 그 경영을 위탁하지 않는 것을 조건으로 같은 조 제13항에 따른 허가를 신청하는 경우 허가할 수 있도록 규정하고 있음.

【 안 제3조제7항제1호나목에 따른 대상 변화 】

	구분	개정안 제3조제13항제1호에 따라 임시허가 종료 후 허가		개정안 제3조제13항제2호에 따라 최소운송의무 미달 운송사 소속 차주에 허가	
		현행	개정안	현행	개정안
허가 가능 여부 (제3조제13항)	직영	○	○	신설	○
	지입	○	X		X

※ 자료: 국토교통부

현행	개정안
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 ② 제29조제1항에 따라 화물자동차 운송가맹사업의 허가를 받은 자는 제1항에 따른 허가를 받지 아니한다. ③ 제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자(이하 “운송사업자”라 한다)가 허가사항을 변경하려면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 변경허가를 받	제3조(화물자동차 운송사업의 허가 등) ① ~ ⑥ (현행과 같음)

현행	개정안
아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 경미한 사항을 변경하려면 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관에게 신고하여야 한다. ④ 국토교통부장관은 제3항 단서에 따른 변경신고를 받은 날부터 3일 이내에 신고수리 여부를 신고인에게 통지하여야 한다. ⑤ 국토교통부장관이 제4항에서 정한 기간 내에 신고수리 여부 또는 민원처리 관련 법령에 따른 처리기간의 연장 여부를 신고인에게 통지하지 아니하면 그 기간이 끝난 날의 다음 날에 신고를 수리한 것으로 본다. ⑥ 제1항에 따른 허가의 신청방법 및 절차 등에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. ⑦ 제1항 및 제3항 본문에 따른 화물자동차 운송사업의 허가 또는 증차(增車)를 수반하는 변경허가의 기준은 다음 각 호와 같다. 1. 국토교통부장관이 화물의 운송 수요를 고려하여 제6항에 따라 업종별로 고시하는 공급기준에 맞을 것. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우는 제외한다. 가. (생략) 나. 제13항에 따라 허가를 신청하는 경우	⑦ ----- ----- ----- -----. 1. ----- ----- -----. -----. 가. (현행과 같음) 나. <u>차량과 그 경영을 다른 사람에게 위탁하지 아니하는 것을 조건</u>

현 행	개 정 안
다. (생략)	<u>으로 제13항-----</u>
2. (생략)	다. (현행과 같음)
⑧ ~ ⑪ (생략)	2. (현행과 같음)
⑫ 국토교통부장관은 제40조의3제3항에 따라 해지된 위·수탁계약의 위·수탁차주였던 자가 허가취소 또는 감차 조치가 있는 날부터 3개월 내에 제1항에 따른 허가를 신청하는 경우 6개월 이내로 기간을 한정하여 허가(이하 “임시허가”라 한다)를 할 수 있다. 다만, 운송사업자의 허가취소 또는 감차 조치의 사유와 직접 관련이 있는 <u>화물자동차의 위·수탁차주였던 자는 제외한다.</u>	⑧ ~ ⑪ (현행과 같음)
⑬ 제12항에 따라 임시허가를 받은 자가 허가 기간 내에 다른 운송사업자와 위·수탁계약을 체결하지 못하고 <u>임시허가 기간이 만료된 경우 3개월 내에</u> 제1항에 따른 허가를 신청할 수 있다.	⑫ ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----. ----- ----- <u>위·수탁차주</u> ----- -----.
	⑬ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는----- -----.
	1. <u>제12항에 따라 임시허가를 받고 허가 기간 내에 다른 운송사업자와 위·수탁계약을 체결하지 못한 자로서 임시허가 기간이 만료된 날부터 3개월이 지나지 아니한 자</u>
	2. <u>국토교통부령으로 정하는 바에 따라 자신의 운송 실적을 제출한 위·수탁차주로서 자신에게 경영을</u>

현행	개정안
⑭・⑮ (생략) <신설>	<u>위탁한 운송사업자로부터 배정받은 운송실적이 국토교통부령으로 정하는 기준 미만인 자</u> ⑭・⑮ (현행과 같음) ⑯ <u>국토교통부장관은 제13항제2호에 해당하는 자로부터 허가 신청을 받았을 때에는 지체 없이 제6항에 따른 허가 절차를 이행하여야 한다.</u> 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제4조(위·수탁차주의 운송 실적에 관한 적용례) 제3조제13항제2호의 개정규정에 따른 위·수탁차주의 운송 실적은 이 법 시행 이후의 운송 실적부터 적용한다.

2) 검토의견

개정안은 최소운송의무 위반 등 운송사의 귀책으로 허가 취소 또는 감차 조치가 이루어진 상황에서 위·수탁차주에 대한 운송사업을 허가하되 이에 대한 위탁은 금지하고자 하는 것임.

다만, 이와 관련하여 화물연대는 이로 인해 수급조절이 완화되면 과도한 경쟁으로 저(低)운임이 고착화될 우려가 있다는 의견을 제시하였음.

한편, 개정안 수용 시 직접경영을 조건부로 신규 허가신청이 가능해지는 만큼 운송사업자가 직접 운송사업을 영위하는지 등을 정기적으로 점검할 필요가 있어 보임.

아울러 안 제3조제13항제2호는 “부령으로 정하는 바에 따라 운송실적을 제출한” 위·수탁차주 중 배정받은 운송실적이 “부령으로 정하는 기준” 미만인 자에게 운송사업 허가를 신청할 수 있도록 하고 있는데,

안 제47조의2제3항³⁵⁾에서 위수탁차주를 운송실적 신고 주체로 규정하고 있음을 고려할 때, “부령으로 정하는 바에 따라 운송실적을 제출한 위·수탁차주”라는 표현보다는 “제47조의2제3항에 따라 운송실적을 신고한 위·수탁차주”라는 표현이 적절할 것으로 보임.

또한, 해당 개정안의 취지는 최소운송 기준보다 적게 운송실적을 배정받은 경우 직접경영을 조건으로 운송사업 허가를 할 수 있도록 하려는 것으로 보이므로, “부령으로 정하는 기준 미만인 자”보다는 “제47조의2제2항³⁶⁾에 따른 기준 미만인 자”로 규정하는 것이 적절할 것으로 보임.

35) 안 제47조의2(실적신고 및 관리) ③ 위·수탁차주는 필요한 경우 자신의 운송 실적을 국토교통부장관에게 신고할 수 있다.

36) 안 제47조의2(실적신고 및 관리) ② 제3조제1항제1호에 따라 일반화물자동차 운송사업의 허가를 받은 자는 소속된 차량 각각에 대하여 국토교통부령으로 정하는 기준 이상으로 화물을 운송하여야 한다. 이 경우 기준내역에 관하여는 국토교통부령으로 정한다.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

운송사 불법행위로 감차 시 차주 보호를 위해 임시허가 후 개인사업자 전환을 허용하고 있는데, 위수탁제 등으로 인한 피해자 구제를 위한 임시허가제 취지를 고려할 때, 이들의 위·수탁을 허용하는 것은 불합리하므로 개정안에 동의함.

또한, 안 제3조제13항제2호는 그간 운송사로부터 일감을 받지 못했던 차주의 권익을 보호하기 위한 것으로, 운송사가 최소운송의무를 위반하였음을 적극적으로 입증한 위수탁차주에게 화물운송사업(개인)을 허가하려는 것과, 같은 조 제16항에 따라 행정청의 신속한 허가절차 이행에 대한 의무를 선언적으로 부여하는 것에 동의함.

나) 화물연대본부

안 제3조제7항제1호나목은 수급조절을 무력화하여 화물노동자들의 저운임을 더욱 심화시킬 것임.

다) 전국화물자동차운송사업연합회

개정안의 내용은 위·수탁차주를 개인운송사업자로 유도하겠다는 것으로 화물운송산업은 더욱 개인화·영세화될 수밖에 없어 개정안의 입법취지 및 제안이유와 상호 모순되며, 운송사업자에 대한 감차 처분 전

차주의 신고만으로 운송사업허가를 준다는 것은 무분별한 사업허가를 조장하여 법적 분쟁 등 갈등을 유발시킬 수 있음.

따라서 무사고 경력 등을 기준으로 매년 공급기준 심의를 통해 희망 위·수탁차주에 대한 개인운송사업허가를 하는 것이 바람직함.

라. 위·수탁차량 소유권 보호

1) 개정안의 내용

현행법에 따르면 운송사와 차주 간 위·수탁계약이 이루어지면 자동차등록원부에 자동차의 최종소유자로 운송사가 기재되고, 차주는 현물출자자로 기재되어 있으나, 안 제11조제16항은 차량 등록을 위·수탁차주의 명의로 하도록 하고, 운송사업자를 경영위탁자로 기재하도록 하려는 것임.

그리고 이에 따라 현물출자의 개념이 사라지므로 그와 관련된 제11조제15항, 제13조제5호부터 제7호까지, 제58조를 삭제하고, 제40조제1항의 ‘현물출자한’이라는 표현을 ‘보유한’으로 수정함.

또한, 위수탁계약으로 사업이 양도·양수되는 것이 아님을 명확히 하고, 차량의 소유자인 위·수탁차주로 하여금 차량을 매도하거나 저당권을 설정하는 경우 운송사업자에게 동의를 구하도록 하고, 동의를 구하지 않는 경우 계약이 해지된 것으로 보도록 하며, 계약 만료 시 번호판을 운송사업자에게 반납하도록 하는 것으로(안 제40조제1항, 제10항 및 제11항, 제40조의3제3항), 그 실효성을 확보하기 위해 위반 시 제재 규정을 신설(안 제23조제1항 제2호의2 및 제11호, 제70조제2항 제18호의3)하고 있음.

개정안 부칙 제5조에서는 적용례를 두어 제11조제16항의 개정규정이

이 법 시행 전에 체결된 위·수탁계약으로 운송사업자가 현물출자 받은 차량에 대하여도 적용하도록 하려는 것임.

현행	개정안
제11조(운송사업자의 준수사항) ① ~ ⑭ (생략)	제11조(운송사업자의 준수사항) ① ~ ⑭ (현행과 같음)
⑮ 운송사업자는 위·수탁차주가 현물출자한 차량을 위·수탁차주의 동의 없이 타인에게 매도하거나 저당권을 설정하여서는 아니 된다. 다만, 보험료 납부, 차량 할부금 상환 등 위·수탁차주가 이행하여야 하는 차량관리 의무의 해태로 인하여 운송사업자의 채무가 발생하였을 경우에는 위·수탁차주에게 저당권을 설정한다는 사실을 사전에 통지하고 그 채무액을 넘지 아니하는 범위에서 저당권을 설정할 수 있다.	<삭제>
⑯ 운송사업자는 제40조제3항에 따른 위·수탁계약으로 차량을 현물출자 받은 경우에는 위·수탁차주를 「자동차관리법」에 따른 자동차등록원부에 현물출자자로 기재하여야 한다. <후단 신설>	⑯ -----보유한 사람에게 경영의 일부를 위탁한-----차량 등록을 위·수탁차주의 명의로 하게 하여야----. 이 경우 위·수탁차주는 운송사업자를 「자동차관리법」에 따른 자동차등록원부에 경영위탁자로 기재하고 운송사업자 허가 번호 등 대통령령으로 정하는 사항을 기재하여야 한다.
⑰ ~ ⑳ (생략)	⑰ ~ ㉕ (생략)
제13조(개선명령) 국토교통부장관은 안전운행을 확보하고, 운송 질서를	제13조(개선명령) -----

현행	개정안
확립하며, 화주의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정되면 운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다. 1. ~ 4. (생략) 5. 제40조제3항에 따른 위·수탁계약에 따라 운송사업자 명의로 등록된 차량의 자동차등록번호판이 훼손 또는 분실된 경우 위·수탁차주의 요청을 받은 즉시 「자동차관리법」 제10조제3항에 따른 등록번호판의 부착 및 봉인을 신청하는 등 운행이 가능하도록 조치 6. 제40조제3항에 따른 위·수탁계약에 따라 운송사업자 명의로 등록된 차량의 노후, 교통사고 등으로 대폐차가 필요한 경우 위·수탁차주의 요청을 받은 즉시 운송사업자가 대폐차 신고 등 절차를 진행하도록 조치 7. 제40조제3항에 따른 위·수탁계약에 따라 운송사업자 명의로 등록된 차량의 사용본거지를 다른 시·도로 변경하는 경우 즉시 자동차등록번호판의 교체 및 봉인을 신청하는 등 운행이 가능하도록 조치 8. (생략) 제23조(화물운송 종사자격의 취소) ①	----- ----- ----- -----. 1. ~ 4. (현행과 같음) <삭제> <삭제> <삭제> 8. (현행과 같음) 제23조(화물운송 종사자격의 취소) ①

현행	개정안
국토교통부장관은 화물운송 종사자격을 취득한 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 자격을 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 자격의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제1호·제2호·제5호·제6호·제7호·제9호 및 제10호의 경우에는 그 자격을 취소하여야 한다. 1. 2. (생략) <신설> 3. ~ 10. (생략) <신설> ② (생략) 제40조(경영의 위탁) ① 운송사업자는 화물자동차 운송사업의 효율적인 수행을 위하여 필요하면 다른 사람(운송사업자를 <u>제외한 개인</u>을 말한다)에게 차량과 그 경영의 일부를 위탁하거나 차량을 <u>현물출자한 사람</u>에게 그 경영의 일부를 위탁할 수 있다. <후단 신설>	----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. 1. 2. (현행과 같음) <u>2의2. 제11조제16항 단서를 위반하여 운송사업자를 「자동차관리법」에 따른 자동차등록원부에 경영위탁자로 기재하지 아니한 경우</u> 3. ~ 10. (생략) <u>11. 제40조제11항을 위반하여 위·수탁계약 만료 이후 일정기간 이내에 자동차 번호판을 운송사업자에게 반납하지 아니한 경우</u> ② (현행과 같음) 제40조(경영의 위탁) ① ----- ----- ----- ----- <u>제외한다</u>----- ----- ----- <u>보유한 자</u>----- -----. <u>이 경우 운송사업자가 차량을 보유한 사람에게 경영의 일부를 위탁하는 것을 제16조에 따른 화물자동차 운송사업</u>

현행	개정안
② ~ ⑦ (생략) <u><신설></u> <u><신설></u> <u><신설></u> <u><신설></u>	<u>의 양도·양수로 간주하여서는 아니 된다.</u> ② ~ ⑦ (생략) ⑧ (생략) ⑨ (생략) <u>⑩ 위·수탁차주는 제3항에 따른 위·수탁계약 만료 이전에 보유한 차량을 타인에게 매도하거나 저당권을 설정하는 때에는 제3항에 따라 위·수탁계약을 체결한 운송사업자에게 동의를 구하여야 한다.</u> <u>⑪ 위·수탁차주는 위·수탁계약이 만료되는 경우 대통령령으로 정하는 기간 이내에 자동차 번호판을 운송사업자에게 반납하고, 「자동차관리법」에 따른 자동차등록원부에서 제3항에 따른 위·수탁계약 관한 사항을 변경하여야 한다.</u>
제40조의3(위·수탁계약의 해지 등) ① · ② (생략) <u><신설></u>	제40조의3(위·수탁계약의 해지 등) ① · ② (현행과 같음) <u>③ 위·수탁차주가 제40조제10항에 따른 운송사업자의 동의를 구하지 아니한 경우 해당 운송사업자와 위·수탁차주의 위·수탁계약은 해지된 것으로 본다. 이 경우 위·수탁차주는 즉시 번호판을 해당 운송사업자에게 반납하여야 한다.</u>
③ · ④ (생략) <u>제58조(압류금지) 제40조제3항에 따른</u>	④ · ⑤ (생략) <u><삭제></u>

현행	개정안
<u>계약으로 운송사업자에게 현물출자된 차량 및 제43조제2항 또는 제3항에 따라 지급된 금품과 이를 받을 권리는 압류하지 못한다. 다만, 현물출자된 차량에 대한 세금 또는 벌금·과태료 미납 및 저당권의 설정(운송사업자가 설정한 저당권은 제11조제15항 단서에 따라 설정된 것에 한정한다)으로 인하여 해당 차량을 압류하는 경우에는 그러하지 아니하다.</u> 제70조(과태료) ① (생략) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 4의2. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u> 5. ~ 18의2. (생략) <u><신설></u> <u>18의3. (생략)</u> 19. ~ 26. (생략) 27. (생략) ③ (생략)	제70조(과태료) ① (생략) ② ----- ----- -----. 1. ~ 4의2. (현행과 같음) <u>4의3. (생략)</u> <u>4의4. (생략)</u> 5. ~ 18의2. (현행과 같음) <u>18의3. 제40조제11항을 위반하여 위·수탁계약 만료 이후 일정기간 이내에 자동차 번호판을 운송사업자에게 반납하지 아니한 위·수탁차주</u> <u>18의4. (현행 제18호의3과 같음)</u> 19. ~ 26. (현행과 같음) 27. (생략) ③ (현행과 같음) 부칙

현행	개정안
	제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다. 제5조(차량의 명의에 관한 적용례) 제11조제16항의 개정규정은 이 법 시행 전에 체결된 위·수탁계약으로 운송사업자가 현물출자 받은 차량에 대하여도 적용한다. 이 경우 운송사업자는 이 법 시행 후 1년이 경과한 날까지 「자동차관리법」에 따른 차량 등록을 위·수탁차주의 명의로 하고, 자동차등록원부에 운송사업자를 경영위탁자로 기재하여야 한다.

2) 검토의견

현행 자동차등록원부의 경우, 자동차의 최종소유자로 운송사가 기재되고 있으나, 개정안에 따르는 경우 자동차등록원부의 최종소유자로는 차주가 기재되고, 운송사는 경영위탁자로 기재되며, 기존에 있었던 차량의 “현물출자”라는 개념을 삭제하려는 것임.

【 현행 자동차등록원부 】

※

문서확인번호: 
 ■ 자동차등록규칙 [별지 제3호서식] <개정 2018.12.19>

자동차등록원부(갑) 등본·초본

제 001491 호		총 1 면 중 제 1 면	
자동차등록번호	제원관리번호	알 소 등 록 일	
차 명 파비스(PAISE)		차 종 화물대형	
차 대 번 호	원 동 기 형 식 D6GB	용 도 영업용	
모 델 연 도 2023	색 상 흰색	출 처 구 분 신조차	
최 초 등 록 일 2022-10-06	세 부 유 형 일반카고트럭류	제 작 연 월 일 2022-09-07	
		최 초 양 도 연 월 일 2022-09-27	
최 종 소 유 자 주식회사		주인(법인)등록번호	
사 용 본 거 지 충청남도 천안시 *** ***, *****			
검사 유효기간 2022-10-06 ~ 2023-10-05 주행거리 :		등 록 사 항 확 인 일	
		폐 쇄 일	

순 위 번 호	사 항 안	주인(법인)등록번호	등 록 일	접수번호
1-1	신규등록(신조차) 성명(상호): 주** 161511-Q***** 주소: *****			
1-2	변경등록(휴닝) 구조변경: 물품적재장치 구조변경 후 내역: 원바디(양방향), 파워게이트(답판높이:2500mm) ***** 등록원부특기사항 ***** 위 차량은 이(주)에 원물출자 기재한 위수 락차량임 ※ 위 특기사항의 기재위치는 등록순위와 관계없이 그 기재일에 등재되어 있는 것으로 간주한다. **** 이 하 어 벙 ****			

이 등본은 자동차등록원부(갑)의 기재사항과 틀림없음을 증명합니다.

2023년 01월 30일
 차량등록사업소장
 인



※ 자료: 국토교통부

【 개정안에 따른 자동차등록원부 】



문서확인번호 : 1583-1969-4667-1361

Page 1 of 1



■ 자동차등록규칙 [별지 제3호서식] <개정 2018.12.19>

자동차 등록원부(갑) 등본 · 초본

제 000209 호		종 2면 중 제 1 면	
자동차등록번호	제원관리번호	말소등록일	
차명	냉동차	차종	화물 중형
차대번호	원동기형식	용도	영업용
연식(모델연도)	색상	출처구분	신조차
최초등록일	세부유형(사업용 자동차만 해당함)	제작연월일	2016-08-10
최소소유자	냉장 · 냉동자동차류	최초 양도연월일	
사용종거지(차고지)	홍길동	주인(법인)등록번호	800101-1000000
검사유효기간	등록사항 확인일		
2019-10-20 ~ 2020-10-19 주행거리: 201184		폐쇄일	

순위번호		사항란	주인(법인)등록번호	등록일자	접수번호
주등록	부기등록				
1-1		신규등록(신조차) 성명(상호) : 주소 : 충청북: ****		2016-10-20	009101
1-2		자동차검사 충주자동차검사 81404		2017-09-26	0114-1
1-3		자동차검사 충주자동차검 주행거리 :		2018-11-20	0102-2
1-4		영의이전등록 성명(상호) : 주소 : 충청북: 최등록일 : 20 사용종거지 : 주행거리 : 10		2019-03-28	065691
	1-5	위 차량은 국토운수부가 경영의 일부를 위탁한 차량임		2019-04-05	014858

이 등본은 자동차 등록원부(갑) 등본 · 초본의 기재사항과 틀림없음을 증명합니다.

2020년 3월 3일

군포시청

◆ 본 증명서는 인터넷으로 발급되었으며, 정부24(gov.kr)의 인터넷발급문서진위확인 메뉴를 통해 위 · 변조 여부를 확인할 수 있습니다. (발급일로부터 90일까지)

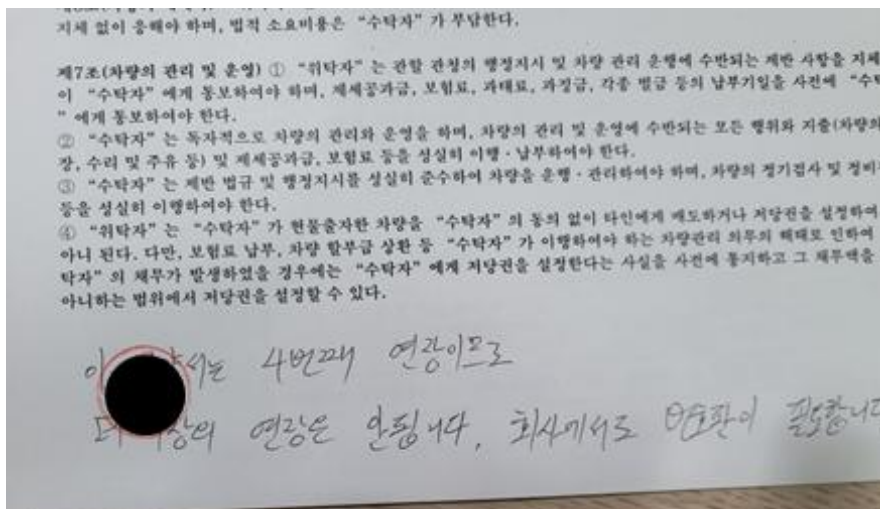
※ 자료: 국토교통부

개정안이 위와 같이 자동차 등록원부의상 소유자 표기를 다르게 하려는 것은 그동안 화물차주 소유의 차량을 운송사 명의로 등록해야 함에 따라 화물차주의 차량 소유권이 불확실해지는 문제를 개선하려는 것임.

또한, 자동차등록원부에 운송사업자 명의가 등록되는 과정에서 노후 차량 대폐차 시 동의비용 수취, 번호판 사용료(권리금)³⁷⁾ 미반환, 위수탁계약 해지 시 명의 이전과정에서 소유권 분쟁 등의 사례가 발생한다는 문제 제기가 있어 이를 개선하려는 취지로 보임.

【차량 대폐차시 동의비용 수취 부정관행 사례】

- ‘20.12 A는 차량이 노후화되어 B운수사에 대폐차(차량 교체)를 요구하였으나, B운수사는 A에게 동의를 해줄테니 800만원을 달라고 요구
- A가 이를 거부하자 기존의 지입계약 갱신계약서 작성 과정에서, 향후 계약 만료 시에는 번호판을 운수사에 다시 반납하라는 내용을 계약서에 추가 기재토록 하고 이에 날인(차주의 날인)하여 불이익 부과



※ 자료: 국토교통부 물류산업과 제출(2023.5.11.)

37) 번호판 사용료(일명 “영업권 프리미엄”)는 지입 계약시 물량을 확보해주는 대가 또는 번호판을 임대해주는 대가로 지입료 외에 지불하는 금액이며, 평균 인지금액은 1,656만원 수준(2021 화물운송시장 동향 연간보고서, 한국교통연구원)

① 적재물배상보험등의 의무 가입 (현행법 제35조)

현행법 제35조³⁸⁾는 적재물배상보험에 대해 규정하고 있음. 적재물배상보험의 경우, 화물 운송 본연의 기능과 관련된 사항이므로 차량의 소유 여부와는 관련이 낮으므로 현행대로 운송사업자가 가입하는 것으로 규정하되, 현행법상 “ 화물자동차를 소유하고 있는 운송사업자”라는 표현은 “화물자동차를 사용³⁹⁾하고 있는 운송사업자”라는 표현으로 수정할 필요가 있음.

② 「자동차손해배상 보장법」 등 관련 법령 검토 필요

현행 「자동차손해배상 보장법」⁴⁰⁾의 가입 주체는 통상 자동차 소유자

38) 「화물자동차 운수사업법」

제35조(적재물배상보험등의 의무 가입) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 제7조제1항에 따른 손해배상 책임을 이행하기 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 적재물배상 책임보험 또는 공제(이하 “적재물배상보험등”이라 한다)에 가입하여야 한다.

1. 최대 적재량이 5톤 이상이거나 총 중량이 10톤 이상인 화물자동차 중 국토교통부령으로 정하는 화물자동차를 소유하고 있는 운송사업자

39) 「화물자동차 운수사업법」

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

40) 「자동차손해배상 보장법」

제5조(보험 등의 가입 의무) ① 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 “책임보험등”이라 한다)에 가입하여야 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

3. “자동차보유자”란 자동차의 소유자나 자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자를 말한다.

와 운행자를 포함한 자동차 보유자로 규정되어 있는데, 명의신탁 제도를 폐지하는 경우 보험가입의 주체에 대해서도 함께 검토될 필요가 있으며, 「자동차손해배상 보장법」⁴¹⁾ 등 관련 법령상 충돌이 발생하지 않도록 하여야 할 것임.

예를 들면 현행법 제13조에서는 국토교통부장관이 운송사업자에게 명할 수 있는 개선명령사항을 규정하고 있는데, 같은 조 제4호⁴²⁾에서는, “운송사업자”가 적재물배상보험등과 「자동차손해배상 보장법」에 따른 보험을 가입하는 것으로 해석됨.

③ 운송사업자 허가취소 (현행법 제19조제1항제4호의2)

현행법 제19조⁴³⁾는 운송사업자에 대해 허가취소를 규정하고 있음. 해

41) 「자동차손해배상 보장법」

제5조(보험 등의 가입 의무) ①~② (생략)

③ 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 책임보험등에 가입하는 것 외에 자동차 운행으로 인하여 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자에게 책임보험등의 배상책임한도를 초과하여 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」, 「건설기계관리법」 및 「생활물류서비스 산업발전법」에 따른 공제에 가입하여야 한다.

3. 「화물자동차 운수사업법」 제3조 및 제29조에 따라 허가를 받은 화물자동차 운송사업자 및 화물자동차 운송가맹사업자

42) 「화물자동차 운수사업법」

제13조(개선명령) 국토교통부장관은 안전운행을 확보하고, 운송 질서를 확립하며, 화주의 편의를 도모하기 위하여 필요하다고 인정되면 운송사업자에게 다음 각 호의 사항을 명할 수 있다.

4. 제35조에 따른 적재물배상보험등의 가입과 「자동차손해배상 보장법」에 따라 운송사업자가 의무적으로 가입하여야 하는 보험·공제에 가입

43) 제19조(화물자동차 운송사업의 허가취소 등) ① 국토교통부장관은 운송사업자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 그 허가를 취소하거나 6개월 이내의 기간을 정하여 그 사업의 전부 또는 일부의 정지를 명령하거나 감차 조치를 명할 수 있다. 다만, 제1호·제5호 또는 제13호의 경우에는 그 허가를 취소하여야 한다.

4의2. 화물자동차 소유 대수가 2대 이상인 운송사업자가 제3조제11항에 따른 영업소 설치 허가

당 조문의 경우 “화물자동차 소유 대수”라는 표현을 “화물자동차 허가 대수”로 수정하는 것이 타당할 것으로 보임. 이는 직영으로 운송사업을 영위하는 운송사업자와 위·수탁 계약에 따라 운송사업을 영위하는 사업자를 모두 포괄하여야 하는 점을 고려할 필요가 있기 때문임.

④ 자동차 사용의 정지(제20조)

현행법은 제20조⁴⁴⁾에서 운송사업자로 하여금 자동차 사용의 정지 사유에 해당하는 경우, 화물자동차의 자동차 등록증과 자동차등록번호판을 국토교통부장관에게 반납하도록 규정하고 있음.

그런데 개정안의 취지대로 명의신탁 제도를 폐지하면 자동차등록증과 자동차등록번호판은 위수탁차주가 관리하게 될 것이므로, 해당 의무의 주체로 위수탁차주를 추가할 필요가 있음.

그리고 현행법 제20조제2항⁴⁵⁾에서는 자동차 사용의 정지가 끝난 경우

를 받지 아니하고 주사무소 외의 장소에서 상주하여 영업한 경우

44) 제20조(자동차 사용의 정지) ① 운송사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 해당 화물자동차의 자동차등록증과 자동차등록번호판을 국토교통부장관에게 반납하여야 한다.

1. 제18조제1항에 따라 화물자동차 운송사업의 휴업·폐업신고를 한 경우
2. 제19조제1항에 따라 허가취소 또는 사업정지처분을 받은 경우
3. 감차를 목적으로 허가사항을 변경한 경우(제19조제1항에 따른 감차 조치 명령에 따른 경우를 포함한다)

4. 제3조제12항에 따른 임시허가 기간이 만료된 경우

45) 제20조(자동차 사용의 정지) ② 국토교통부장관은 다음 각 호의 어느 하나에 해당하면 제1항에 따라 반납받은 자동차등록증과 자동차등록번호판을 해당 운송사업자에게 되돌려 주어야 한다.

1. 제18조제1항에 따라 신고한 휴업기간이 끝난 때
2. 제19조제1항에 따른 사업정지기간이 끝난 때

자동차등록증과 자동차등록번호판을 해당 운송사업자에게 되돌려 주도록 규정하고 있음.

개정안에 따르는 경우 자동차등록번호판의 관리주체는 위수탁차주가 되므로, 운송사업자가 위수탁차주에게 수령을 요청하면 위수탁차주는 이에 응하도록 하는 규정을 신설할 필요가 있음.

현행법 제20조제3항⁴⁶⁾은 자동차등록번호판을 되돌려받은 운송사업자가 이를 화물자동차에 달고 시·도지사의 봉인을 받도록 규정하고 있는데, 개정안의 취지를 적용하는 경우 봉인을 받아야 하는 주체에 위·수탁차주가 포함될 필요가 있으나, 「자동차관리법」 개정에 따라 봉인제도가 폐지예정(2025. 2. 21. 시행 예정)인바, 그에 맞추어 해당 조항을 삭제하는 방안도 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

46) 제20조(자동차 사용의 정지) ③ 제2항에 따라 자동차등록번호판을 되돌려 받은 운송사업자는 이를 해당 화물자동차에 달고 시·도지사의 봉인(封印)을 받아야 한다.

⑤ 의무 위반 시 제재 관련 검토

안 제11조제16항 후단은 위·수탁차주에게 ①운송사업자를 자동차등록원부에 경영위탁자로 기재할 의무뿐만 아니라 ②운송사업자 허가 번호 등 대통령령으로 정하는 사항을 기재할 의무도 부여하고 있는데, 안 제23조제1항제2호의2는 ①운송사업자를 자동차등록원부에 경영위탁자로 기재할 의무를 위반한 경우만을 종사자격 정지 또는 취소 사유로 규정하고 ②운송사업자 허가 번호 등을 기재하여야 하는 의무 위반은 그 사유에서 제외하고 있어 이에 대한 보완이 필요할 것으로 보임.

또한, 안 제40조제10항에서 위수탁차주가 차량을 타인에게 매도하거나 저당권을 설정하는 때에는 위수탁계약을 체결한 운송사업자에게 동의를 구하도록 하면서, 동의를 구하지 않은 경우 안 제40조의3제3항에 따라 그 계약이 해지된 것으로 보도록 하면서 위수탁차주로 하여금 즉시 번호판을 반납하도록 하고 있으나, 미반납 시에 대한 제재 규정이 없어 보완이 필요할 것으로 보임.

⑥ 제58조(압류금지) 삭제 관련

현행법 제58조⁴⁷⁾는 현물출자된 차량 및 제43조제2항 또는 제3항에 따

47) 제58조(압류금지) 제40조제3항에 따른 계약으로 운송사업자에게 현물출자된 차량 및 제43조제2항 또는 제3항에 따라 지급된 금품과 이를 받을 권리는 압류하지 못한다. 다만, 현물출자된 차량에 대한 세금 또는 벌금·과태료 미납 및 저당권의 설정(운송사업자가 설정한 저당권은 제11조제15항 단서에 따라 설정된 것에 한정한다)으로 인하여 해당 차량을 압류하는 경우에는 그러하지 아니하다.

라 지급된 금품과 이를 받을 권리를 압류하지 못하도록 규정하고 있는데, 개정안은 현물출자 개념 삭제에 따라 제58조(압류금지)를 전부 삭제하고 있음.

현행 제58조는 현물출자된 차량의 압류금지와 더불어 제43조제2항 또는 제3항에 따라 지급된 금품과 이를 받을 권리, 즉 유류세 등의 보조금에 대한 압류금지도 함께 규정하고 있는바, 이와 관련된 부분은 현물출자와 무관하므로 그대로 존치되어야 할 것으로 보임.

⑦자구 사항

한편, 안 제40조제1항의 괄호 부분에서는 “다른 사람(운송사업자를 제외한 개인을 말한다)” 부분을 “다른 사람(운송사업자를 제외한다)”으로 개정하고 있음.

이는 그동안 현행법에서 “개인” 및 “사람”이라는 개념을 자연인과 법인을 모두 포함한 개념으로 사용하였는데, 괄호 안의 부분 때문에 개인에 대해서만 경영이 위탁될 수 있는 것으로 혼동될 여지가 있다는 점을 고려한 것으로 보임.

다만, 제40조제1항 후단의 “보유한 사람”이라는 표현을 “보유한 자”로 수정할 필요가 있을 것으로 보임.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

지난 '97년, 위수탁제(지입)가 합법화되면서 현물출자를 허용했으나, 차량명의를 운송사에 있음에 따라 차주의 동의 없는 저당권 설정, 차량 매도, 위수탁 계약 만료·해지 후 소유권 분쟁 등이 발생하였음. 이에 자동차등록원부에 차주를 현물출자자로 기재토록 하고 차주 동의 없는 저당권 설정 등을 금지('14년)했으나, 소유권 분쟁은 여전함.

따라서 실소유자인 차주 명의로 등록하는 것은 지극히 당연하며, 운송사 명의 등록으로 인해 발생하는 여러 폐단을 제거하기 위해 필요함.

또한, 차량명의를 이전으로 사업권이 이전된다는 운송사의 우려가 있어, 화물차 명의를 차주에게 있어도 사업권은 운송사에게 있음을 명시할 필요가 있고, 경영위탁자를 미기재한 차주는 종사자격을 정지 또는 취소할 필요가 있음.

아울러 위수탁차주는 위수탁계약 만료 시 번호판을 일정기간(2주) 내 반납하고, 자동차등록원부를 변경하도록 규정하는 것은 위수탁차주가 위수탁 계약 만료 이후에도 번호판을 반납하지 않고 운송사의 사업권을 침해하여 영업하는 것을 방지하기 위해 필요한 것이고, 그 위반에 대해 화물운송 종사자격 정지·취소(시행규칙 위임), 과태료 부과(500만원 이하) 등 처분을 규정하는 것은 운송사 사업권 보호를 위해 필요함.

한편, 차량 명의가 차주가 됨에 따라 위수탁차주가 운송사의 동의없이 차량 매도 및 저당권 설정을 하지 못하게 규정하여 현재 차주가 운송사의 부당행위로부터 보호받는 규정처럼 개정 이후 운송사 또한 사업권을 보호받도록 할 필요가 있음.

현물출자의 개념 삭제에 따라 차량 명의가 운송사인 경우 지켜야 하는 운송사의 준수사항과 정부의 개선명령 요건 등은 차량 명의가 차주로 바뀐 이후에는 실효성이 없어 삭제가 적절함. 다만, 유가보조금 및 수소 구매 보조금 압류 금지 관련 규정은 차량 명의 이전과 관계없이 유지할 필요가 있어 수정이 필요함.

나) 화물연대본부

화물노동자가 현물출자한 차량을 화물노동자의 동의없이 운수사가 매도하거나 저당권을 설정할 수 없도록 한 조항, 현물출자된 차량 및 유류보조금에 대한 압류 금지 조항 등 화물노동자의 차량 소유권 보호조항을 삭제하고, 화물노동자의 차량 처분권은 운수사의 동의없이 행사할 수 없도록 하는 등 화물노동자의 차량 소유권을 오히려 크게 침해하는 측면이 있음.

다) 전국개인중대형화물자동차운송사업연합회

지입운송사는 사업용번호판 임대를 조건으로 지입계약 체결 시 계약금과 매달 정해진 지입료 수익 이외에도 번호판 구입 및 판매 수익, 보

협 관련 수수료 등을 수취했으며, 여러 명목의 수수료를 월 관리비로 통합 청구하거나 운송사업 중 발생한 과징금 및 과태료 일체를 지입차주에게 전가하여 왔음.

또한, 지입차주의 필요에 따라 차량을 교체(대폐차)하고자 하는 경우에도 운송사업자 자신이 소유명의자로 등록(명의신탁)되어 있는 점을 악용하여 도장값(대폐차 신청)을 납부하지 아니한 지입차주의 대폐차 신청을 불허하는 등 각종 방법으로 지입차주를 착취하였음.

화물차량 없이 사업용 번호판을 보유·임대하여 수익을 거두는 것은 불합리하고, 지입운송사 중 정상적인 운송사의 기능을 포기한 지입전문 업체는 시장에서 퇴출되어야 마땅하며, 안 제11조제16항 후단은 삭제할 필요가 있음.

안 제40조제1항과 관련하여 개인화물자동차운송사업은 화물자동차 1대를 사용하여 화물을 운송하는 사업이므로 경영을 다른 사람에게 위탁하게 되면 사업의 일부가 아닌 사업 전부를 위탁하게 되므로 일부 위탁 취지에 부합하지 않으므로, 위탁이 가능한 주체를 일반화물자동차운송사업자로 한정할 필요가 있음.

라) 한국통합물류협회

현재 지입 차량의 소유권 보호를 위해 현물 출자 등록 기재가 의무인 상태이며, 차량소유자가 회사임으로 인해 사고 등으로 발생하는 책임을

운송사가 지고 있으나, 개정안과 같이 명의자가 화물차주로 변경될 경우 사고나 배상 등에 대한 제반 책임이 차주에게 전가될 우려가 있음.

또한 개정안에 따르면 운수사 위수탁 관리업무가 대폭 증가하고 운송사와 차주 간 갈등이 증가할 것이 우려되며, 장기적으로 사업권에 대한 법적 분쟁이 크게 증가할 소지가 있으므로 개정에 반대함.

마) 전국화물자동차운송사업연합회

안 제11조제16항과 관련하여 운송사업용 자동차등록번호는 운송사업허가가 있는 것을 전제로 부여되는 것으로 독자적인 재산권으로서의 실체가 있는 사업권을 형성하므로 자동차등록명의를 위·수탁차주로 하면 운송사업자가 적법하게 보유한 사업권허가권을 위·수탁차주에게 사실상 양도(이전)하는 결과가 초래되어 재산권을 제한하는 내용으로 위헌의 소지가 있어 개정에 반대함.

안 제40조제1항에 따라 명의신탁을 금지하여 대외적으로 위·수탁차주가 완전한 차량의 소유권이나 운행·관리권을 가진다면 동 차주는 운송사업자로부터 위임 내지 위탁받을 운행·관리권이 없어지고 운송사업허가권의 이용만 남게 된다면 오히려 운송사업자를 단지 번호판 장사로 전락시키는 것으로 현행 규정대로 존치할 필요가 있음.

아울러 안 부칙 제5조에 따라 무조건 일정한 기간을 정하여 기존 운송사업자에게까지 소급하여 자동차등록원부상 명의를 차주로 변경하도

록 의무를 부과하는 것은 그 필요성이나 긴급성 및 정당성도 인정하기 어렵고 소급하여 기존 운송사업자의 재산권을 침해하는 것임.

따라서 기존 대·폐차, 자동차등록번호 변경 관련 개선명령 규정에 자동차양도증명서 발급사항을 추가하고, 동 사항 위반자에 대해 징역 5년 이하 또는 5천만원 이하 벌금을 부과하며 위반차량에 대해서 감차조치할 수 있도록 할 필요가 있음.

마. 위·수탁계약 무효사례 구체화

1) 개정안의 내용

안 제40조제7항은 위·수탁계약이 무효로 간주되는 사유를 추가하고 있는데, ①운송사업자가 위·수탁계약의 체결을 명목으로 금전지급을 요구하는 경우, ②운송사업자가 위·수탁차주의 대폐차 요구에 따르지 않는 경우 또는 대폐차 요구에 따르는 것을 명목으로 금전지급을 요구하는 경우, ③위·수탁계약의 유지 및 갱신을 명목으로 위·수탁계약서에 명시된 금전 외의 금전을 위·수탁차주에게 요구하는 경우를 계약이 무효로 되는 사유로 추가하고 있음.

안 제40조제8항은 운송사업자가 위·수탁 계약이 무효가 되는 행위를 하지 않도록 규정하고 있으며, 이를 어길 경우 안 제19조제1항제15호에 따라 허가취소 및 사업정지를 할 수 있음.

안 제40조제9항은 누구든지 같은 조 제7항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 교사 또는 방조하거나 위·수탁차주로부터 같은 조 제7항제5호에 따른 금전을 받을 수 없도록 규정하여 불법적인 브로커를 규율하도록 하였으며, 개정안은 제69조제5호를 신설하여 이를 위반하는 경우 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있음.

현행	개정안
가중하여 정함으로써 상대방의 정당한 이익을 침해한 경우 4. 「민법」 및 이 법 등 관계 법령에서 인정하고 있는 상대방의 권리를 상당한 이유 없이 배제하거나 제한하는 경우 <u><신 설></u> <u><신 설></u> <u><신 설></u> 5. 그 밖에 위·수탁계약의 내용 중 일부가 당사자 일방에게 현저하게 불공정하여 해당 부분을 무효로 할 필요가 있는 경우로서 대통령령으로 정하는 경우 <u><신 설></u> <u><신 설></u>	5. <u>운송사업자가 위·수탁계약의 체결을 명목으로 금전지급을 요구하는 경우</u> 6. <u>운송사업자가 위·수탁차주의 대폐차 요구에 따르지 아니하는 경우 또는 대폐차 요구에 따르는 것을 명목으로 금전지급을 요구하는 경우</u> 7. <u>운송사업자가 위·수탁차주에게 위·수탁계약의 유지 및 갱신을 명목으로 위·수탁계약서에 명시된 금전 외의 금전을 위·수탁차주에게 요구하는 경우</u> 8. (현행 제5호와 같음) ⑧ <u>운송사업자는 위·수탁차주에게 제7항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다.</u> ⑨ <u>누구든지 제7항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 교사하거나 방</u>

현행	개정안
제68조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. ~ 3. (생략) 4. 삭제 <u><신설></u> <u><신설></u>	<u>조하여서는 아니 되며, 위·수탁차주로부터 제7항제5호에 따른 금전을 받아서는 아니 된다.</u> 제68조(벌칙) ----- ----- ----- 1. ~ 3. (현행과 같음) 5. <u>제40조제8항을 위반하여 같은 조 제7항제5호부터 제7호까지에 따른 금전을 받은 자</u> 6. <u>제40조제9항을 위반하여 같은 조 제7항제5호부터 제7호까지의 어느 하나에 해당하는 행위를 교사 또는 방조한 자</u>

2) 검토의견

개정안과 같이 위·수탁계약의 무효사유를 추가하고, 불공정한 위·수탁계약을 체결하는 운송사업자와 이를 교사·방조하는 브로커에 대해 각각 감차조치 및 벌칙 규정을 신설하여 화물운송시장 질서를 확립하려는 취지는 타당한 것으로 보임.

다만, 안 제40조제9항은 누구든지 제7항제5호에 따른 금전을 받아서는 아니되도록 규정하고 있으나, 여기서 금전이란 “운송사업자”가 위수

탁계약 체결을 명목으로 지급을 요구한 금전이라 할 것인데, 동 조항의 취지가 “운송사업자가 아닌 브로커 등”이 위·수탁계약 체결을 명목으로 금전을 요구하여 받지 못하도록 하려는 것임을 고려할 때, “제7항제5호에 따른 금전을 받아서 아니된다”는 방식보다는 위·수탁계약의 체결을 명목으로 금전을 요구하여서는 아니되도록 하는 것이 명확한 측면이 있는 것으로 보임.

또한, 안 제68조제6호는 안 제40조제9항의 위반에 대한 제재를 규정하고 있는데, 안 제40조제9항에서는 같은 조 제7항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위의 교사·방조를 금지하고 있는 것과 달리 안 제68조제5호는 제7항 각 호 중 제5호부터 제7호까지에 해당하는 행위만을 교사 또는 방조한 경우에 처벌하도록 하고 있음.

이는 안 제68조제5호에서 운송사업자의 위수탁차주에 대한 불법적인 금전 요구(안 제40조제7항제5호부터 제7호까지)에 대해서만 처벌하도록 규정하고 있는 것에 맞추어 이를 교사·방조하는 경우만을 처벌 대상으로 규정하고자 하는 취지로 보이나, 금전 요구·수취 외의 불공정 계약(현행 제40조제7항제1호부터 제4호 및 제6호)을 교사·방조하는 것에 대해서도 처벌 필요성이 있는지 검토할 필요가 있는 것으로 보임.

3) 정부 및 이해관계자 의견

가) 국토교통부

위수탁 계약 전, 대폐차 시 등 단계별 부당행위를 구체화하고, 위반 시 형사처벌을 규정하는 것은 위·수탁계약 시 번호판 사용료 요구 및 미반환, 대폐차 시 부당한 금전(도장값) 요구 등 각종 부당행위 근절을 위해 필요함.

또한, 위수탁계약 브로커 등 운송사 이외에도 부당행위를 교사 방조하여 운송시장 질서를 문란하게 하는 자도 규제대상에 포함할 필요가 있어 개정안에 동의함.

나) 전국화물자동차운송사업연합회

위·수탁계약 체결 시, 계약서에 명시된 금전 외에는 이를 수취하지 못하도록 하는 부분은 직영이 어려운 현 화물운송산업구조에서 계약질서 유지를 위해 필요한 부분임. 다만, 제40조제7항제5호의 경우 제7호와 상충될 여지가 있고, 제7호만으로도 충분히 정책목표 달성이 가능하므로 제5호는 삭제할 필요가 있음.

그리고 같은 조 제9항에서 부정한 금전의 수취자에 대해서만 규정하고 있으나, 쌍무계약에서 부정한 금전의 지급자도 처벌대상으로 해야 하므로 ‘조장, 방조’를 ‘조장, 방조, 지급’으로 수정할 필요가 있음.

안 제68조 제5호의 경우 일부 브로커의 사례를 보면 수천만원의 프리미엄을 지급받는 경우가 있으므로 규제 목적을 달성토록 동 개정안을 제66조에 규정하여 5년 이하 징역 또는 5천만원 이하 벌금에 처할 필요가 있음.

3. 화물차 교통안전 강화

가. 운송사업자·운수종사자·운송주선사업자의 화물차 교통안전 강화

1) 개정안의 내용

개정안은 화물차의 교통안전 강화를 도모하는 차원에서, 화주가 운수사업자 또는 화물차주에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을 반드시 통보하도록 하되 거짓으로 통보하지 않도록 하며, 「도로법」 제77조⁴⁸⁾ 또는 「도로교통법」 제39조⁴⁹⁾에 따른 기준을 위반하는 화물의 운송을

48) 제77조(차량의 운행 제한 및 운행 허가) ① 도로관리청은 도로 구조를 보전하고 도로에서의 차량 운행으로 인한 위험을 방지하기 위하여 필요하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 도로에서의 차량 운행을 제한할 수 있다. 다만, 차량의 구조나 적재화물의 특수성으로 인하여 도로관리청의 허가를 받아 운행하는 차량의 경우에는 그러하지 아니하다.

② 차량 임대차계약의 임차인(「건설산업기본법」에 따른 건설공사에 사용되는 차량의 경우 수급인·하수급인 또는 시공 참여자를 말한다. 이하 같다)으로서 차량의 화물적재를 사실상 관리하는 자는 임차한 화물적재 차량이 제1항에 따른 운행제한을 위반하여 운행되지 아니하도록 관리하여야 한다.

③ 화주(貨主), 화물자동차 운송사업자, 화물자동차 운송주선업자 등 차량의 운행에 대하여 지시·명령을 하거나 감독 등의 권한을 갖는 자는 차량의 운전자에게 제1항에 따른 차량의 운행 제한을 위반하여 차량을 운행하도록 지시·요구하거나 적재된 화물의 중량을 사실과 다르게 고지하여서는 아니 된다.

④ 도로관리청은 제1항에 따른 운행제한에 대한 위반 여부를 확인하기 위해서 관계 공무원 또는 운행제한단속원(도로관리청, 한국도로공사 또는 민자도로 관리자가 고용하거나 위탁한 업체의 직원 중에서 차량 운행제한 업무를 담당하는 공무원이 아닌 사람을 말한다. 이하 같다)으로 하여금 차량에 승차하거나 차량의 운전자에게 관계 서류의 제출을 요구하는 등의 방법으로 차량의 적재량을 측정하게 할 수 있다. 이 경우 차량의 운전자는 정당한 사유가 없으면 이에 따라야 한다.

⑤ 도로관리청은 제1항 단서에 따라 차량의 운행허가를 하려면 미리 출발지를 관할하는 경찰서장과 협의한 후 차량의 조건과 운행하려는 도로의 여건을 고려하여 대통령령으로 정하는 절차에 따라 운행허가를 하여야 하며, 운행허가를 할 때에는 운행노선, 운행시간, 운행방법 및 도로 구조물의 보수·보강에 필요한 비용부담 등에 관한 조건을 붙일 수 있다. 이 경우 운행허가를 받은 자는 「도로교통법」 제14조제3항의 단서 또는 제39조제1항의 단서에 따른 허가를 받은 것으로 본다.

⑥ 국토교통부장관은 제1항 및 제5항에 따른 차량의 운행제한 및 운행허가를 신속하고 효율적으로 하기 위하여 차량운행허가시스템을 구축·운영할 수 있다.

⑦ 제1항에 따른 차량의 운행제한에 관하여는 제76조제2항 본문을 준용한다.

⑧ 운행제한단속원의 자격, 직무범위 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다

49) 「도로교통법」

제39조(승차 또는 적재의 방법과 제한) ① 모든 차의 운전자는 승차 인원, 적재중량 및 적재용량에 관하여 대통령령으로 정하는 운행상의 안전기준을 넘어서 승차시키거나 적제한 상태로 운

요구하지 못하도록 하는 등 화주의 준수사항을 신설하여 그 의무를 강화하고(안 제10조의3) 이를 위반한 경우 과태료를 부과하도록 하고 있음(안 제70조제1항제4호의3 및 제4호의4).

또한, 개정안은 운송사업자의 준수사항을 추가하여 화물차 운전자에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을 반드시 통보하고 이를 거짓으로 통보하지 않도록 하고 있으며, 기준을 위반하는 화물의 운송을 요구하지 않도록 하고 있고, 화물뿐만 아니라 화물 외의 도구에 대해서도 낙하를 방지하기 위한 조치를 취하도록 하고 있음(안 제11조제18항 및 제20항).

그리고 개정안은 운송사업자 및 운수종사자가 「자동차관리법」 제34조를 위반하여 튜닝된 화물자동차를 운행하지 않도록 규정함(안 제11조제21항 및 제12조제1항).

이에 더해 운수종사자에 대한 준수사항을 추가하여 기준을 위반하는 화물을 운송하지 못하도록 하고(안 제12조제1항 제8호의2), 운송주선사업자에 대해서도 화물의 종류·무게 및 부피 등을 반드시 통보하도록

전하여서는 아니 된다. 다만, 출발지를 관할하는 경찰서장의 허가를 받은 경우에는 그러하지 아니하다.

- ② 제1항 단서에 따른 허가를 받으려는 차가 「도로법」 제77조제1항 단서에 따른 운행허가를 받아야 하는 차에 해당하는 경우에는 제14조제4항을 준용한다.
- ③ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 운전 중 타고 있는 사람 또는 타고 내리는 사람이 떨어지지 아니하도록 하기 위하여 문을 정확히 여닫는 등 필요한 조치를 하여야 한다.
- ④ 모든 차의 운전자는 운전 중 실은 화물이 떨어지지 아니하도록 덮개를 씌우거나 묶는 등 확실하게 고정될 수 있도록 필요한 조치를 하여야 한다.
- ⑤ 모든 차의 운전자는 영유아나 동물을 안고 운전 장치를 조작하거나 운전석 주위에 물건을 싣는 등 안전에 지장을 줄 우려가 있는 상태로 운전하여서는 아니 된다.
- ⑥ 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 필요하다고 인정하는 경우에는 차의 운전자에 대하여 승차 인원, 적재중량 또는 적재용량을 제한할 수 있다.

하고 거짓으로 통보하지 않도록 하며, 기준을 위반하는 화물을 주선하지 않도록 규정하고 있음(안 제26조제4항).

아울러 개정안은 튜닝 화물자동차 운행금지를 위반하여 사람을 상해(傷害) 또는 사망에 이르게 한 운송사업자 및 운수종사자에 대해 5년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있으며(안 제66조제1호 및 제2호), 운수종사자가 추가된 준수사항을 위반하는 경우 종사자격을 취소하거나 그 효력을 정지할 수 있도록 하고 있음(안 제23조제1항제8호).

현행	개정안
<u><신 설></u>	<u>제10조의3(화주의 준수사항) 화주는 운수사업자 또는 화물차주에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. 다만, 「생활물류서비스산업발전법」에 따른 택배서비스사업자에게 화물의 운송을 요구한 경우는 제외한다.</u> <u>1. 화물의 종류·무게 및 부피 등을 거짓으로 통보하거나 통보하지 아니하는 행위</u> <u>2. 제11조제20항, 「도로법」 제77조 또는 「도로교통법」 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물의 운송을 요구하는 행위</u>
제11조(운송사업자의 준수사항) ① ~ ⑭ (생략)	제11조(운송사업자의 준수사항) ① ~ ⑭ (현행과 같음)

현행	개정안
⑮ (생략) ⑯ · ⑰ (생략) ⑱ 운송사업자는 제11조의2에 따라 화물운송을 위탁하는 경우 「도로법」 제77조 또는 「도로교통법」 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물의 운송을 위탁하여서는 아니 된다. <신설> <신설> ⑲ (생략) ⑳ 운송사업자는 적재된 화물이 떨어지지 아니하도록 국토교통부령으로 정하는 기준 및 방법에 따라 덮개 · 포장 · 고정장치 등 필요한 조치를 하여야 한다. <신설> ㉑ ~ ㉓ (생략) ㉔ 국토교통부장관은 제1항부터 제2	<삭제> ⑯ · ⑰ (생략) ⑱ ----- 화물자동차 운전자에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는----- -. 1. 화물의 종류 · 무게 및 부피 등을 거짓으로 통보하거나 통보하지 아니하는 행위 2. 제11조제20항, 「도로법」 제77조 또는 「도로교통법」 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물의 운송을 요구하는 행위 ⑲ (현행과 같음) ⑳ ----- 화물 또는 화물 외의 도구가 ----- ----- -----. ㉑ 운송사업자는 물품적재장치 등 화물자동차의 안전운행을 위하여 필요한 국토교통부령으로 정하는 장치에 대하여 「자동차관리법」 제34조를 위반하여 튜닝된 화물자동차를 운행하여서는 아니 된다. ㉒ ~ ㉔ (현행 제21항부터 제23항까지와 같음) ㉕ -----

현행	개정안
3항까지의 준수사항 외에 다음 각 호의 사항을 국토교통부령으로 정할 수 있다. 1. 2. (생략) 제12조(운수종사자의 준수사항) ① 화물자동차 운송사업에 종사하는 운수종사자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 하여서는 아니 된다. 1. ~ 7. (생략) <신설> 8. (생략) <신설> <신설> 9. (생략) ② (생략) 제26조(운송주선사업자의 준수사항) ① · ② (생략) ③ 삭제 ④ 운송주선사업자는 운송사업자에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을	제24항까지----- -----. 1. 2. (현행과 같음) 제12조(운수종사자의 준수사항) ① --- -----. 1. ~ 7. (현행과 같음) 7의2. (생략) 8. (현행과 같음) 8의2. 정당한 사유 없이 「도로법」 제77조 또는 「도로교통법」 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물을 운송하는 행위 9. 「자동차관리법」 제34조를 위반하여 물품적재장치 등 화물자동차의 안전운행을 위하여 필요한 국토교통부령으로 정하는 장치에 대하여 튜닝된 화물자동차를 운행하는 행위 10. (현행 제9호와 같음) ② (현행과 같음) 제26조(운송주선사업자의 준수사항) ① · ② (현행과 같음) ④ ----- 운송사업자 또는 화물차주-----

현행	개정안
거짓으로 통보하거나 「도로법」 제 77조 또는 「도로교통법」 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물의 운송을 주선하여서는 아니 된다. ⑤ 삭제 ⑥·⑦ (생략) 제66조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자는 5년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다. 1. 제11조제20항(제33조에서 준용하는 경우를 포함한다)에 따른 필요한 조치를 하지 <u>아니하여</u> 사람을 상해(傷害) 또는 사망에 이르게 한 운송사업자 2. 제12조제1항제8호(제33조에서 준용하는 경우를 포함한다)를 위반하여 제11조제20항에 따른 조치를 하지 아니하고 화물자동차를 <u>운행하여</u> 사람을 상해(傷害) 또는 사망에 이르게 한 운수종사자 제70조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 1천만원 이하의 과태료를 부과한다. 2.·3. (생략) ② 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.	----- ----- ----- -----. ⑥·⑦ (현행과 같음) 제66조(벌칙) ----- ----- -----. 1. ----- ----- ----- <u>아니하거나 같은 조 제21항을 위반하여</u> ----- ----- 2. ----- ----- ----- ----- <u>운행하거나 제12조제1항제9호(제33조에서 준용하는 경우를 포함한다)를 위반하여</u> ----- ----- 제70조(과태료) ① ----- ----- -----. 2.·3. (현행과 같음) ② ----- ----- -----.

현행	개정안
1. ~ 4의2. (생략) <u><신설></u>	1. ~ 4의2. (현행과 같음) <u>4의3. 제10조의3제1호를 위반하여 운수사업자 또는 화물자동차 운전자에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을 거짓으로 통보하거나 통보하지 아니한 자</u> <u>4의4. 제10조의3제2호를 위반하여 제11조제20항, 「도로법」 제77조 또는 「도로교통법」 제39조에 따른 기준을 위반하는 화물의 운송을 요청한 자</u>
5. ~ 27. (생략) ③ (생략)	5. ~ 27. (생략) ③ (현행과 같음)

2) 검토의견

과적과 관련하여 「도로법」에서는 총중량이 40톤을 초과하지 않도록 규정하고 있으며 이를 어긴 자에 대해 과태료를 부과하도록 하고 있고, 「도로교통법」의 경우에는 차량별 최대적재량의 1.1배를 초과하지 못하도록 규정하고 있으나 처벌조항은 없음.

현행 「화물자동차 운수사업법」에서는 「도로법」 및 「도로교통법」을 준용하고 있으며, 화주에 대해서는 제재조항이 없고, 운수사업자의 경우 그 의무가 불분명한 문제가 있음.

【현행법령상 과적 및 처벌규정】

구분	도로법	도로교통법	화물차법	개정안
과적 규정	총중량 40톤 초과금지	차량별 최대적재량 1.1배 초과 금지	도로법 및 도로교통법 준용	
법령	「도로법」 제77조(차량의 운행 제한 및 운행 허가) ① 도로관리청은 도 로 구조를 보전하고 도로에서의 차량 운 행으로 인한 위험을 방지하기 위하여 필 요하면 대통령령으로 정하는 바에 따라 도 로에서의 차량 운행 을 제한할 수 있다. 다만, 차량의 구조나 적재화물의 특수성으 로 인하여 도로관리 청의 허가를 받아 운 행하는 차량의 경우 에는 그러하지 아니 하다. 「도로법 시행령」 제79조(차량의 운행 제한 등) ② 도로관 리청이 법 제77조제 1항에 따라 운행을 제한할 수 있는 차 량은 다음 각 호와 같다. <u>1. 축하중(軸荷重)이 10톤을 초과하거나 총중량이 40톤을 초 과하는 차량</u>	「도로교통법」 제39조(승차 또는 적재 의 방법과 제한) ① 모든 차의 운전자는 승차 인원, 적재중량 및 적재용량에 관하여 대통령령으로 정하는 운행상의 안전기준을 넘어서 승차시키거나 적제한 상태로 운전하 여서는 아니 된다. 다 만, 출발지를 관할하 는 경찰서장의 허가를 받은 경우에는 그러하 지 아니하다. 「도로교통법 시행령」 제22조(운행상의 안전기 준) 법 제39조제1항 본문에서 “대통령령으 로 정하는 운행상의 안전기준”이란 다음 각 호를 말한다. <u>3. 화물자동차의 적재중 량은 구조 및 성능에 따르는 적재중량의 110퍼센트 이내일 것</u>		
화주 처벌	과태료 (30~300만원)	無	無	차주에게 과적 요구 또는
운수사 처벌			과태료를 부과하나 운수사 의무 불분명	화물 무게·부피 등 미통보 또는 거짓 통보 시 과태료 부과

※ 자료: 국토교통부

2023년 과적으로 인한 과태료 부과 현황을 살펴보면, 과적 과태료 총 39만 609건 중 운전자에 대해 부과된 과태료가 38만 786건으로 97.9%를 차지하며, 운송사업자 및 화주에 대해서는 823건(2.1%)의 과태료가 부과됨.

개정안의 경우 화주의 준수사항을 신설하여 화주 또한 과적을 요구하지 못하도록 하고 이에 대해 과태료 조항을 신설하도록 하여 과적 근절에 기여할 수 있을 것으로 보임.

아울러 개정안은 운송사업자뿐만 아니라 운수종사자, 주선사업자에 대해서도 과적을 규율할 수 있도록 준수사항을 추가하여 화물운송시장 전반에서 과적에 대한 관행 개선에 기여할 수 있을 것으로 보임.

한편, 현행법 제11조제20항은 적재된 화물이 떨어지지 않도록 하기 위해 덮개·포장·고정장치 등 필요한 조치에 대해서 국토교통부령으로 정하도록 하고 있음. 이에 동법 시행규칙 제21조의7 및 별표1의3에서 적재화물별로 이탈방지방법을 세부기준을 통해 정하고 있음.

개정안은 화물 뿐만 아니라 화물 외의 도구 또한 적재 시에 떨어지지 않도록 국토교통부령으로 정하는 방법에 따라 조치하도록 규정하고 있음.

【 개정안에 따른 화물 외 도구 고정 등 조치 위반 시 제재 】

구 분	현 행	개 정
고박대상	화물	화물 + 도구(판스프링 등)
행정처분 (운송사)	• (1차) 위반차량 운행정지 30일, (2차) 운행정지 60일, (3차) 감차	
과태료 (운송사, 종사자)	• 과태료 200만원	
벌칙 (운송사, 종사자)	• 5년이하 징역 또는 2천만원 이하 벌금 (낙하사고로 상해, 사망 발생 시)	

자료 : 국토교통부

화물자동차 적재함을 고정하는 도구로는 판스프링, 적재함 보조지지대⁵⁰⁾ 등이 주로 사용되고 있으므로, 국토교통부는 국토교통부령 개정 시 이를 모두 규율할 필요가 있음.

【적재함 고정 도구】



※ 자료: 국토교통부

50) 적재함 보조지지대(소위 하시라)란, 길이 1~2미터 이하 사각형 또는 원형 쇠막대를 의미하며 화물차 적재함이 벌어지는 것을 막고자 좌우 지지대로 활용(용접·탈부착 형태)함. 그간 부착을 제한하거나 법적인 설치기준도 없이 화물운전자가 지지대 및 상하차 편의를 위해 임의대로 설치·운행하였으나, 최근 판스프링 낙하사고 지속으로 국토교통부는 ‘적재물 수송용 화물자동차 보조지지대 설치 튜닝기준’ 마련하여 시행 중임.

개정안은 운송사업자가 「자동차관리법」 제34조⁵¹⁾를 위반하여 튜닝된 화물자동차를 운행하지 않도록 규정하고(안 제11조제21항), 운수종사자의 경우 튜닝된 화물자동차를 운행하지 않도록 규정하고 있는데(안 제12조제1항), 이는 「자동차관리법」상의 승인을 받아 국토교통부령으로 정해진 작업 범위 내에서 합법적으로 튜닝을 하도록 규정하려는 취지임.

【 개정안에 따른 불법튜닝 차량 운행 시 제재 】

구 분		자동차 관리법	화물차법 개정안
행정 처분	운송사	無	허가취소, 감차, 영업정지 등 (세부사항 시행령 위임)
	종사자	無	종사자격 정지·취소 (세부사항 시행령 위임)
벌칙 (운송사, 종사자)		1년이하 징역 또는 1천만원이하 벌금 (불법튜닝된 사실을 알고도 운행한 자)	5년이하 징역 또는 2천만원이하 벌금 (상해, 사망 발생 시)

자료 : 국토교통부

51) 「자동차관리법」

제34조(자동차의 튜닝) ① 자동차소유자가 국토교통부령으로 정하는 항목에 대하여 튜닝을 하려는 경우에는 시장·군수·구청장의 승인을 받아야 한다.

② 제1항에 따라 튜닝 승인을 받은 자는 자동차정비업자 또는 국토교통부령으로 정하는 자동차제작자등으로부터 튜닝 작업을 받아야 한다. 이 경우 자동차제작자등의 튜닝 작업 범위는 국토교통부령으로 정한다.

③ 제1항에 따른 승인 대상 항목에 대한 승인기준 및 승인절차에 관한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

3) 국토교통부 의견

현행 「도로법」, 「도로교통법」에서 과적으로 인한 과태료 부과 대상은 주로 운전자로, 이를 요구한 화주의 책임도 강화할 필요가 있음.

또한, 화물 이외에도 판스프링 등 도구의 적재불량 및 낙하사고 등 발생 시 행정처분, 과태료, 벌칙(낙하사고에 따른 인명피해 발생시) 등을 부과가 가능하도록 할 필요가 있음.

불법튜닝(판스프링 개조 불량 등)에 대한 경각심 제고를 위해 운행한 사실 자체에 기반한 행정처분과 상해사고 발생 시 가중 처벌이 이루어질 필요가 있음. 특히, 판스프링 사고 및 화물차 불법 튜닝으로 인한 안전사고 등으로 국민의 불안과 우려가 컸던 만큼 안전규제를 강화할 필요성이 인정됨.

나. 화물차 조사 등 교통안전 관리·감독 강화

1) 개정안의 내용

개정안은 운행 중인 화물자동차에 대한 조사의 내용 및 조사 권한의 위임 규정을 신설하려는 것임.

개정안은 제11조제21항 및 제12조제1항제9호을 신설하여 운송사업자 및 운수종사자가 「자동차관리법」 제34조를 위반하여 튜닝된 화물자동차를 운행하지 않도록 규정하고 있는데, 개정안 제12조의2는 이에 대한 조사의 권한을 관계 공무원 등에게 부여하고 있음.

아울러 개정안 제63조에서는 국토교통부장관의 일부 권한을 소속기관의 장에게 위임할 수 있도록 규정하고 있음.

현행	개정안
제12조의2(운행 중인 화물자동차에 대한 조사 등) ① 국토교통부장관은 공공의 안전 유지 및 교통사고의 예방을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 다음 각 호의 사항을 확인하기 위하여 관계 공무원, 「자동차관리법」 제73조의2제1항에 따른 자동차안전단속원 또는 「도로법」 제77조제4항에 따른 운행제한단속원(이하 이 조에서 “관계공무원등”이라 한다)에게 운행 중인 화물자동차를 조사하	제12조의2(운행 중인 화물자동차에 대한 조사 등) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----

현행	개정안
게 할 수 있다. 1. 제11조제20항 또는 제12조제1항제8호를 위반하여 덮개·포장·고정장치 등 필요한 조치를 하지 아니하였는지 여부 <신 설> 2. 제11조제23항 또는 제12조제1항제9호를 위반하여 전기·전자장치(최고속도제한장치에 한정한다)를 무단으로 해체하거나 조작하였는지 여부 <신 설> ② 운행 중인 화물자동차를 소유한 운송사업자 또는 해당 차량을 운전하는 운수종사자는 정당한 사유 없이 제1항에 따른 조사를 거부·방해 또는 기피하여서는 아니 된다. ③ 제1항에 따라 조사를 하는 관계공무원등은 그 권한을 표시하는 증표를 지니고 이를 운행 중인 화물자동차를 소유한 운송사업자 또는 해당 차량을 운전하는 운수종사자에게 보여줘야 한다. ④ 그 밖에 제1항에 따른 조사에 필	-----. 1. (현행과 같음) 1의2. 제11조제21항 또는 제12조제1항제9호를 위반하여 화물자동차를 운행하였는지 여부 2. 제11조제24항-----제12조제1항제10호----- ----- ----- ----- 3. 제11조에 따른 운송사업자의 준수사항을 위반하였는지 여부. 다만, 국토교통부령으로 정하는 사항에 한정한다. ② ~ ④ (현행과 같음)

현행	개정안
요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 제63조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 <u>시·도지사</u>에게 위임할 수 있다. ②·③ (생략)	제63조(권한의 위임) ① ----- ----- ----- <u>소속 기관의 장 또는 시·도지사</u>----- -----. ②·③ (현행과 같음)

2) 검토의견

관계 공무원 등은 현행법에서도 적재된 화물의 덮개·포장·고정장치 등 필요한 조치 이행 여부, 전기·전자장치(최고속도 제한장치에 한정)의 해체 및 조작에 대한 조사 업무를 수행하고 있어, 튜닝 차량에 대해서도 이러한 조사 권한을 부여하는 것은 타당한 것으로 보임.

다만, 개정안은 제12조의2제1항제3호에서 제11조에 따른 운송사업자의 준수사항 중 국토교통부령으로 정하는 사항에 대한 조사권한을 추가하고 있으나, 현행 제12조의2제1항 각 호에서 제11조에 따른 운송사업자의 준수사항 중 조사가 필요한 사항을 구체적으로 규정하고 있다는 점에서 필요한 조사 대상을 보다 구체적으로 명시하여 법률에서 규정하는 방안을 검토할 필요성이 있음.

참고로, 조사 업무를 실시하고 있는 관계공무원등의 현황은 다음과 같음.

【관계공무원등의 현황】

(2024.5월 기준)

구분	인력 현황		담당 도로
	인원	구성원	
국토교통부 (국토관리청)	610여명	- 담당공무원 - 운행제한단속원 * 도로법 제77조	일반국도
지방자치단체 (‘22년말기준)	430여명	- 담당공무원 - 운행제한단속원 * 도로법 제77조	- (시·도) 특별·광역시도, 지방도 - (시·군·구) 시도·군도·구도 * 시·군·구는 운행제한단속원 없음
한국교통 안전공단	28명	- 자동차안전단속원 * 자동차관리법 제73조 의2	모든 도로 * 8개 지역본부 56개 지사
한국도로공사	1,080명	- 운행제한단속원 * 도로법 제77조	고속국도 * 20개 민자법인
민자도로	1,045명	- 운행제한단속원 * 도로법 제77조	고속국도·일반국도 * 20개 민자법인
소계	3,193명		

자료 : 국토교통부

한편, 개정안은 제63조에서 소속 기관의 장에게 이 법에 따른 국토교통부장관 권한의 일부를 위임할 수 있는 근거를 신설하고 있는데, 이는 현재 일반국도는 지방국토관리청에서 관리 중이며, 운행제한단속원이 지방국토관리청 소속으로 관련 업무를 수행하고 있는 점을 고려하여 위임 근거를 마련하려는 것으로 보임.

3) 국토교통부 의견

안 제12조의2에 따라 관계 공무원 등의 화물자동차에 대한 조사 권한을 확대하여 기존 적재화물 포장·고정 조치여부, 최고속도 제한장치 해제 여부 뿐만 아니라 밤샘주차, 운송약관 준수 여부, 종사자격증명 게시 여부, 사업용 화물차 표시 여부 등을 조사할 수 있을 것으로 보임.

또한, 화물 운송이 전국 단위 사업인 점을 감안할 때, 그간 지자체에만 위임되었던 관리·감독권 일부를 지방국토청에도 위임하여 관리 효율성을 증대할 필요가 있음.

4. 부칙

1) 개정안의 내용

개정안은 부칙에서 이 법을 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하도록 규정하되, 제5조의9부터 제5조의12까지 중 화물자동차 표준운임에 관한 부분과 제5조의13부터 제5조의15까지, 제67조제1호의3 및 제70조제1항제1호의2는 이 법 시행 후 3년까지 유효하다고 규정하고, 그 밖의 적용례 및 특례를 규정하고 있음.

개 정 안
부 칙
제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.
제2조(유효기간) 제5조의9부터 제5조의12까지 중 화물자동차 표준운임에 관한 부분, 제5조의13부터 제5조의15까지, 제67조제1호의3 및 제70조제1항제1호의2는 이 법 시행 후 3년까지 효력을 가진다.
제3조(이 법 시행을 위한 준비행위) 국토교통부장관은 이 법 시행 전에 제5조의9의 개정규정에 따른 화물자동차 표준운임위원회의 구성 및 운영, 제5조의15의 개정규정에 따른 화물자동차 공정계약 신고센터의 설치에 관하여 필요한 준비행위를 할 수 있다.
제4조(위·수탁차주의 운송 실적에 관한 적용례) 제3조제13항제2호의 개정규정에 따른 위·수탁차주의 운송 실적은 이 법 시행 이후의 운송 실적부터 적용한다.
제5조(차량의 명의에 관한 적용례) 제11조제16항의 개정규정은 이 법 시행 전에 체결된 위·수탁계약으로 운송사업자가 현물출자 받은 차량에 대하여도 적용한다. 이 경우 운송사업자는 이 법 시행 후 1년이 경과한 날까지 「자

개 정 안
동차관리법」에 따른 차량 등록을 위·수탁차주의 명의로 하고, 자동차등록원부에 운송사업자를 경영위탁자로 기재하여야 한다. 제6조(불공정 위·수탁계약의 무효에 관한 적용례) 제40조제7항의 개정규정은 이 법 시행 당시 존속 중인 위·수탁계약에 대하여도 적용한다. 제7조(표준운송원가의 심의·의결 및 적용에 관한 특례) 제5조의11제1항의 개정규정에도 불구하고, 종전의 법에 따라 국토교통부장관이 공표한 화물자동차 안전운송원가를 이 법에 따라 적용하는 화물자동차 표준운송원가로 본다.

2) 검토의견

먼저, 개정안 부칙 제2조의 유효기간과 관련하여서는 일몰제 필요성, 적절한 제도 운영에 부합하는 일몰기간 등을 종합적으로 검토할 필요가 있을 것으로 보임.

또한, 부칙에 따른 유효기간 만료 이전의 위반행위에 대해서 유효기간 만료 이후에는 「형법」 제1조제2항 및 제3항, 「형사소송법」 제326조 제4호, 「질서위반행위규제법」 제3조제2항 및 제3항 등에 따라 별도 경과조치를 두지 않는 경우 벌칙 또는 과태료를 부과할 수 없을 것으로 보임.⁵²⁾

52) 국회 법제실, 법제기준과 실제(2024), p.894-897

「형법」제1조제2항 및 제3항에서는 범죄 후 법률의 변경에 의하여 그 행위가 범죄를 구성하지 아니하거나 형이 구법보다 경한 때에는 신법을 따르도록 하고, 재판확정 후 법률의 변경에 의하여 그 행위가 범죄를 구성하지 아니하는 때에는 형의 집행을 면제하도록 규정하고 있으며, 「형사소송법」제326조제4호에서는 범죄 후 법령의 개폐로 형이 폐지되었을 때에는 면소 선고를 하도록 규정하고 있다. 따라서 형벌규정을 폐지하거나 완화하는 경우에 신법을 적용하기 위한 별도의 적용례를 둘 필요는 없다.

위 법률 규정을 해석·적용함에 있어 과거 대법원은 소위 동기설을 취하여 법률의 변경에 관한 입법자의 동기를 고려하여 형벌법규 제정의 이유가 된 법률이념의 변경에 따라 종래의 처벌 자체가 부당하였다거나 또는 과형이 과중하였다는 반성적 고려에서 법령을 변경하였을 경

이에 지난 2018년 안전운임제를 유효기간과 함께 도입할 당시 벌칙 등에 관한 경과조치를 함께 규정하였음을 감안할 필요가 있을 것으로 보임.⁵³⁾

3) 국토교통부 의견

유효기간과 관련하여 정부가 시장가격(운임) 결정에 개입하는 것은 신중한 접근이 필요하므로, 제도의 성과를 보아가며 추후 연장 여부 검토할 필요가 있음. 당초 안전운임제는 교통안전이 개선된다는 전제하에 도입되었으나, 성과 평가에 따르면 교통안전 개선 효과는 불분명함.

우에만 「형법」 제1조제2항과 「형사소송법」 제326조제4호가 적용된다는 태도였으나, 2022년 판례를 변경하여 법률 변경의 동기를 따지지 않고 「형법」 제1조제2항 및 「형사소송법」 제326조제4호에 따라 피고인에게 유리하게 변경된 신법에 따라야 한다고 판시하여 동기설의 입장을 폐지하였다(대법원 2022. 12. 22. 선고 2020도16420 전원합의체).

다만, 구법에 저촉되는 행위를 한 자에게 경한 신법을 적용하는 것이 사회적 형평성 확보나 형사정책적 측면에서 크게 부적절하여 종전의 법률을 그대로 적용할 필요가 있다고 인정되는 경우에는 다음과 같이 종전의 규정에 따른다는 경과조치를 둘 수도 있다.

「질서위반행위규제법」 제3조제2항에서는 “질서위반행위 후 법률이 변경되어 그 행위가 질서위반행위에 해당하지 아니하게 되거나 과태료가 변경되기 전의 법률보다 가볍게 된 때에는 법률에 특별한 규정이 없는 한 변경된 법률을 적용한다”라고 규정하고 있고, 같은 조 제3항에서는 “행정청의 과태료 처분이나 법원의 과태료 재판이 확정된 후 법률이 변경되어 그 행위가 질서위반행위에 해당하지 아니하게 된 때에는 변경된 법률에 특별한 규정이 없는 한 과태료의 징수 또는 집행을 면제한다”라고 규정하고 있다.

따라서 과태료 규정이 폐지되거나 완화된 경우에는 원칙적으로 행위자에게 유리한 신법을 적용하므로 이를 위한 적용례를 둘 필요는 없다. 다만, 의무이행 확보를 위하여 종전의 규정에 따라 과태료를 부과하거나 하향 조정 이전의 금액을 부과하고자 하는 경우에는 다음과 같이 종전의 법률을 적용하는 경과조치를 둘 수 있다.

53) 화물자동차 운수사업법 부칙 <법률 제15602호, 2018. 4. 17.> 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.

제5조(벌칙 등에 관한 경과조치) 부칙 제2조에 따른 유효기간 만료 전의 행위에 대한 벌칙 및 과태료의 적용에 있어서는 행위 당시의 규정을 적용한다.

또한, 운임제 시행 이후 화물차주 소득이 충분히 증가한 경우, 그 보호 필요성에 대한 검토 역시 필요하므로 한시적 시행이 바람직함.

다만, 공정계약 신고센터(안 제5조의15)는 운임제 뿐만 아니라 위수탁 계약 관련 신고도 받을 예정이므로, 일몰 없이 유지할 필요가 있음.

문 의 처
02)6788-5580