

안녕하세요.

화물운송 실적신고 대행사

인트리브입니다.

2023년 12월 5일 국토부에서 발표한 보도 지침에의하면,

- 1) 지난해 12월 **안전운임제가 일몰**된 후 정부는 시장 자율성을 높이고 차주 소득 보장을 위해 **표준운임제를 도입**하려 하였으나, 법안이 통과되지 않아 현재 **운임기준이 부재**한 실정이다.
- 2) 이에 따라, 정부는 표준운임제 입법은 지속 추진하되, 우선 시장에서 참고할 수 있도록 '**표준운임 가이드라인**(컨테이너/시멘트 품목)'을 마련하여 입법공백을 최소화할 예정이다
- 3) 또한, **지입제 폐단으로부터 차주를 보호**하기 위해 관련 **하위법령**(화물자동차운수사업법 시행령 및 시행규칙)도 정비할 계획이다.

## 지입제 폐단 개선을 위한 화물법 개정안 관련 기자회견 전문

### □ 일시

- '23.12.5.(화) 14:20, 국회기자회견장

### □ 김정재 의원 발언 전문

안녕하십니까. 국토위 간사 김정재 의원입니다.

국토위 법안소위 진행 상황에 대해 말씀드리겠습니다.

존경하는 국민 여러분, 지난해 두 차례 있었던 화물연대의 집단운송거부 사태를 기억하실 겁니다. 그 끔찍했던 상황을 우리는 똑똑히 기억하고 있습니다. 아직도 섬뜩하기만 합니다. 갑작스런 물류대란은 대한민국의 모든 산업현장을 마비시켰고, 16일간의 파업은 무려 4조원에 육박하는 경제적 피해를 가져왔습니다.

이에 국민의힘은 정부와 숨한 논의 끝에 지난 2월 화물차주의 소득을 안정적으로 보장하는 표준운임제를 보장하고, 수십 년간 화물차주들을 억압해 온 지입제의 폐단을 근본적으로 개선하는 화물운송산업 정상화 방안을 발표했습니다. 그리고 그 내용을 담아 화물자동차 운수사업법 개정안을 발의했습니다.

하지만 아직까지 이 법안은 국회의 논의될 시작조차 못하고 있습니다. 그 이유는 바로 민주당이 극렬히 반대하고 있기 때문입니다. 오늘도 잠시 뒤인 2시부터 국토위 교통소위가 예정되어 있지만, 민주당의 반대로 논의 안건에조차 포함되지 못했습니다. 참으로 안타까운 상황입니다.

정부와 국민의힘은 신속한 법안 논의를 위해 지난 10개월간 부단한 노력을 기울여 왔습니다. 정부는 주요 이해당사자인 화물연대, 화물운송사단체 등과

지속적으로 소통하면서 설득해 왔고, 국민의힘도 지속적으로 민주당에 법안 논의를 촉구해 왔습니다. 하지만 오늘 교통소위 논의안건에 윤리치 못하면서 사실상 연내 법안 통과는 무산된 상황입니다.

존경하는 국민 여러분, 현재 화물운송현장에서는 운임 기준이 없는 탓에 차주의 소득이 감소해도 하소연할 근거조차 없는 실정입니다. 이뿐만이 아닙니다. 지입제 뒤에 숨은 일부 운송사의 갑질은 선량한 화물차주의 재산권을 잠먹고 있습니다. 자신이 차량을 직접 구입하고 또 모든 관리비를 부담함에도 불구하고 차량명의는 운송사업자로 되어 있어서 내 차라고 주장조차 못하는 현대판 흥길동을 양산하고 있는 것입니다.

민주당에 다시 한번 간절히 요청합니다. 지금도 늦지 않았습니다. 화물차주의 안정적 소득 보장과 지입제의 폐단을 끊어내기 위한 노력에 동참해 주십시오. 민주당은 일부 소수집단만 보지 말고 20만 지입차주의 처절한, 절절한 목소리에 귀 기울여 주셔야 합니다. 화물차주의 주머니, 지갑 사정이 곧 민생입니다. 입으로만 민생을 이야기하지 말고 무엇이 진정한 민생을 위한 노력인지 고민해 주시기 바랍니다.

정부 측에도 요청합니다. 정부는 국회의 법안 통과에만 의존하지 말고 일부는, 일부 한계는 있겠지만 하위법령과 각종 규정 등을 정비하여 화물차주의 권익 향상을 위해 우선적으로 추진할 수 있는 과제는 적극적으로 그리고 신속하게 추진해 주시기 바랍니다.

존경하는 국민 여러분, 국민의힘과 윤석열 정부는 물류시장의 안정을 위해 최선을 다하겠습니다. 무엇보다도 현장에서 운전대를 잡고 묵묵히 일하시는 화물차주 여러분들의 정당한 보상과 권리가 보장될 수 있도록 항상 노력하겠습니다.

감사합니다.

2023년 12월 5일 국민의힘 국토교통위원회 일동



### 화물운송산업 정상화 방안, 정부 차원에서 적극 추진

- 표준운임제 도입 전, 표준운임 가이드라인으로 차주 소득 보장 -
- 하위법령 개정, 운송사 점검 등을 통한 지입제 개혁과제 실현 -

□ 국토교통부(장관 원희룡)는 지난 2.6(월) 당정협의를 통해 「화물운송산업 정상화 방안」을 마련·발표하였고, 이어서 「화물자동차운수사업법」 개정안을 발의(국민의힘 김정재 의원)하는 등 화물운송산업의 공정한 시장질서 확립을 위해 당정 간 협력을 강화해왔다.

○ 작년 화물연대 집단운송거부 이후 정부는 1)표준운임제 도입 및 2)지입제 개혁 등을 위해 국회 및 이해관계자를 설득해왔으나, 12.5(화) 국토교통위원회(교통소위)에서 법안이 논의가 되지 않은 상황이다.

□ 그럼에도 불구하고 정부는 화물차주의 권익 개선과 화물운송산업의 개혁을 위한 과제를 지속 추진해 나갈 방침이다.

○ 지난해 12월 안전운임제가 일몰된 후 정부는 시장 자율성을 높이고 차주 소득 보장을 위해 표준운임제를 도입하려 하였으나, 법안이 통과되지 않아 현재 운임기준이 부재한 실정이다.

- 이에 따라, 정부는 표준운임제 입법은 지속 추진하되, 우선 시장에서 참고할 수 있도록 '표준운임 가이드라인(컨테이너·시멘트 품목)'을 마련하여 입법공백을 최소화할 예정이다.

○ 또한, 지입제 폐단으로부터 차주를 보호하기 위해 관련 하위법령(화물자동차운수사업법 시행령 및 시행규칙)도 정비할 계획이다.

- 지대추구행위(지입료 수취)에만 관심이 있는 운송사도 열심히 일하도록 유도하기 위해, '최소운송의무'를 위반하거나 운송실적을 미신고\*\*한 운송사에 대한 제재를 강화(사업정지 → 감차)해나갈 계획이다.

\* 운송사의 운송실적이 업계 평균 매출액의 20% 미만인 경우 처분하는 제도

\*\* 최근 5년 수차례 위반이 의심되는 운송사는 지자체에 사업정지 요청 예정

- 한편, 화물차주의 차량 소유권 보장을 위해 정부는 지입차량 명의를 화물차주로 등록하도록 관련 제도 정비는 지속 추진해 나갈 계획이다.
- 다만, 법 개정이 지연됨에 따라 우선적으로 운송사의 부당한 갑질을 최소화하기 위한 사후 조치로서, 이른바 도장값 요구 등 부당행위를 하위법령에 명문화\*하고, 위반 시 제재 규정도 신실한 예정이다.
- \* 예: 대패차 시 부당한 금전(도장값) 요구, 명의이전을 의도적으로 미루는 경우 등
- 아울러, 1차 지입 신고\*('23.2~'23.3, 4주)에 이어, 2차 지입 신고('23.11~'24.2, 3개월) 기간에 접수된 운송사의 부당행위는 국세청·경찰청 및 지자체 등 관계기관과 협업하여 조사·처분하고,
- 이 외에도 불법중차 등 불법·부당행위 주요 위반사항에 대해 집중적으로 현장 점검을 추진할 계획('23.12~)이다.

□ 위회동 국토교통부 장관은 “이번 조치는 법 개정이 지연되는 상황에서 하루라도 빨리 화물차주의 권익을 개선하기 위한 정부 차원의 대책”이라며, “법 개정이 화물운송산업의 근본적 변화의 첫걸음이므로 국토부는 국회에서 관련 법안의 신속한 재논의를 기대하며, 앞으로도 법안 논의 과정에서 적극 협조할 계획”이라고 밝혔다.

담당 부서 <총괄>	물류산업과	책임자	과장 이경수 (044-201-4016)
			팀장 정상준 (044-201-4027)
		담당자	사무관 박병관 (044-201-4017)
			사무관 김정현 (044-201-4025)

**참고**

**화물차법 개정안 주요 내용**

구 분	현 제	법 통과 이후
<b>① 표준운임제 등 도입</b>		
<p>차주 적정 운임 보장</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>차주 운임 기준 부재</li> <li>* 안전운임제(컨테이너, 시멘트) 기 일몰</li> <li>** 안전운송원가(카고, 철강)는 운임이 아닌 원가만 제시</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>표준운임제(컨테이너·시멘트)</li> <li>- 차주에 대한 적정운임 지급 의무 ⇒ 차주의 안정적 소득 보장 가능</li> <li>* 안전운송원가는 표준운송원가로 변경</li> </ul>
<p>유가-운임 연동</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>유가-운임 연동 기준 부재</li> <li>* 유가 급등 시 차주 소득 감소</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>유가-운임 연동 표준계약서 보급</li> <li>- 운임계약 시 정기적으로 유가에 운임을 연동하여 조정토록 권장</li> </ul>
<b>② 지입제 개혁</b>		
<p>일하지 않는 지입전문회사 근절</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>차주로부터 지입료만 받고, 일감을 안주는 '지입전문회사' 존재</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>모든 운송사에 소속 차주에게 일정기준 이상의 일감 제공 의무 부과</li> <li>위반 시 감차하고, 해당 차주에게 개인사업허가 취득 지원</li> </ul>
<p>차주의 화물차 소유권 보장</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>지입차주가 차량 실소유자이나 명의는 운송사로 등록</li> <li>* 지입차주가 차량구매, 관리비용 부담</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>화물차 명의를 지입차주로 변경</li> <li>* 단, 운송사업권은 운송사에 귀속</li> </ul>
<p>화물차주에 대한 부당행위 근절</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>운송사의 변호관 권리금 요구 등 부당행위 규정 모호</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>운송사 부당행위를 구제화, 제재 규정 명확화</li> </ul>
<p>운송사의 직영 운영 확대 유도</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>운송사 신규 증차 불가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>직영 운영 시 신규 증차 허용</li> </ul>
<b>③ 화물차 교통안전 강화 등</b>		
<p>과적 운행 시 화주·운수사 책임 강화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>과적 시 화주·운수사 책임 모호</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>화주·운송사가 차주에게 과적 요구하는 경우 과태료 부과</li> </ul>
<p>화물차 교통안전 관리·감독 강화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>관리·감독 대부분 지자체 위임</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>중앙정부 관리 범위 확대</li> <li>* 국토부에 밤샘주차 등 단속 권한 일부 부여</li> </ul>
<p>판스프링 등 불법튜닝 처벌 강화</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>판스프링 불법튜닝 등에 대한 「화물차법」에 따른 제재 부재</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>불법튜닝차 운행시 제재 강화</li> <li>* 형사처벌 및 운수종사자 자격 박탈 등</li> </ul>