

배포 일시	2023. 2. 6.(월)		
담당 부서 <총괄>	물류정책관 물류산업과	책임자	과 장 박진홍 (044-201-4016) 팀 장 조태영 (044-201-4027)
		담당자	사무관 정일웅 (044-201-4018) 사무관 김용선 (044-201-4017)
보도일시	별도 공지 이후 보도 가능합니다.		

공정한 시장질서 확립을 위한 「화물운송산업 정상화 방안」

① 화물운송시장에 대한 전반적인 체질 개선

- 지입료만 수취하는 일하지 않은 운송사(지입전문회사) 퇴출
- 운송사가 아닌 실소유 차주로 명의를 등록하여 지입차량 소유권 보호
- 불공정 사례를 구체화하고 처분하여 화물차주에 대한 부당행위 근절
- 직영 확대 및 수급조절제 개선을 통해 시장수요 변화에 맞춘 공급 유도

② 기존 안전운임제의 근본적인 개편

- 명칭부터 내용까지 전면 개편한 新화물차 운임제, “표준운임제” 도입
- 원가의사결정 등을 개선한 과학적이고 공정한 운임제 운영체계 마련

③ 정말로 열악한 화물차주 여건 개선

- 차주 소득 불확실성을 개선하기 위한 유가-운임 연동 표준계약서 도입
- 정보 비대칭에 따른 차주 피해를 최소화하기 위한 운송거래 과정 투명화
- 차주 근로여건을 강화하기 위한 휴게시설·차고지 및 복지사업 등 지원

④ 화물차 교통안전의 실질적인 개선

- 휴식시간 준수, 운전습관 개선을 위한 운행기록계(DTG) 활용 교통 안전 모니터링
- 판스프링 등 적재도구 이탈방지를 의무화하고 낙하사고 처벌 강화
- 화물차주 뿐만 아니라 과적에 대한 화주·운수사 책임 강화
- 중앙정부 권한 확대 등 화물운송산업 관리·감독 강화

- 국토교통부(장관 원희룡)는 지난 화물연대 집단운송거부를 계기로 기존 안전운임제 문제점, 지입제 폐단, 열악한 화물차주 여건 등 우리 화물운송산업이 지닌 구조적 문제점을 해결하기 위한 「화물운송산업 정상화 방안」을 마련하였고, 금일 당정협의를 통해 발표하였다.
- 그간 국토교통부는 화주, 운수사, 차주(화물연대 포함) 등 여러 이해관계자 및 민간전문가와 함께 물류산업 발전협의회('22.12.20~'23.1.13)를 운영하며, 개선방안을 논의하였고,
- 협의체에서 논의된 내용을 바탕으로 공청회, 이해관계자 의견 수렴을 거쳐 '화물운송산업 정상화 방안'을 최종적으로 확정하였다.

1. 추진배경

- 물류산업은 생산·유통 등 국내의 경제활동 전반을 연결하는 핵심 기간 산업으로 도로 운송이 절대적인 우리나라의 경우 화물차 운송산업이 국가 경제를 움직이는 중추적인 역할을 담당하고 있다.
- 이에 화물연대 집단운송거부와 같은 화물차 운송 마비는 건설·자동차·석유화학 등 다양한 산업분야에 영향을 미치며 파급력도 막대한 수준이다.
* 집단운송거부 주요 피해 : '08.6월(6.13~6.19) 8.5조원, '22.11월(11.24~12.9) 4.1조원
- 하지만, 우리 화물차운송산업은 개인차주 중심으로 영세하고, 전근대적인 방식으로 운영되는 등 산업전반에 구조적 불안요인을 내재하고 있어 국가 경제기반의 안정화를 위해서는 구조개선이 시급한 상황이었다.
- 특히, 지난해 집단운송거부를 계기로 우리나라 화물운송산업의 한계가 두드러졌으며, 이에 따라 민관합동 협의체를 통해 다양한 문제점과 개선 방안을 논의하였고 「화물운송산업 정상화 방안」을 마련하게 되었다.

<우리나라 화물운송산업의 주요 특징 및 문제점>

- ① **지입제 등 전근대적 운영방식**으로 불필요한 사회적 비용, 운송사 부당행위 발생
- ② 개인 화물차주 중심의 **영세한 산업구조**와 **유연한 공급**을 저해하는 수급조절제
- ③ **화물차주 처우개선**을 위한 제도가 미흡하며, **안전운임제**는 **이해관계자 갈등**을 심화
- ④ 화물차 교통안전, 질서유지 등 전반적인 **화물차 운송업 집행 및 관리체계가 미흡**

2. 정상화방안 주요내용

- 「화물운송산업 정상화 방안」은 ①화물 운송산업 체질 개선, ②화물차 안전 운임제 근본적 개선, ③화물차주 처우 개선, ④화물차 교통안전 실질적 강화 등을 골자로 하며, 주요 내용은 다음과 같다.

① 화물운송시장에 대한 전반적인 체질개선

(1) 일하지 않는 운송사(지입전문회사) 퇴출

- 화물차 운송시장에 뿌리 깊게 자리 잡은 악습인 지입제를 근본적으로 개선하기 위해 운송기능은 수행하지 않고 지입료 등만 수취하는 운송사, 즉, 지입전문회사를 퇴출시킨다.

- 운송회사로부터 일정 수준의 일감을 받지 못한 차주에게 개인운송사업자 허가를 내주고, 물량을 제공하지 않은 운송사에 대해서는 감차 처분이 내려질 것이다.

- 또한, 예외 없이 모든 운송사가 일감을 제공하고 운송실적을 신고토록 하여 관리를 강화하고, 운송사 신고 이외에도 화물차주도 실적신고를 할 수 있도록 하여 교차검증할 것이며, 실적이 없거나 거의 없는 운송사에 대한 처분수준도 기존 사업정지에서 감차로 강화한다.

* (최소운송 의무 대상) (現) 화주와 운송계약이 있는 운송사 → (改) 일반운송사업자 (실적신고 주체) (現) 운송사에 한정 → (改) 운송사(의무)+화물차주(자율)

(2) 지입차량 소유권 보호

- 현재 지입계약시 차량을 운송사 명의로 등록하던 것을 차량의 실소유자인 지입차주 명의로 등록하도록 개선하고, 이를 위반하는 운송사에 대해서는 감차 처분을 내린다.

- 화물차주는 지입계약이 종료된 후에 명의를 다시 이전받는 과정에서 운송사의 갑질*(번호판 사용료 미반환, 지입차량 변경비·명의이전비 등 부담비용 등)이 빈번하나, 차주의 소유권이 명확하게 보장하여 이러한 불공정 사례를 근절한다.

* 지입계약 시 계약 체결 명목으로 번호판 사용료 2~3천만원 요구, 차량 교체 동의 비용으로 7~8백만원 요구, 지입계약 해지 시 명의 이전 동의 비용으로 3~4백만원 요구 등

(3) 화물차주에 대한 부당행위 근절

□ 번호판 사용료 수취와 같은 부당금전 요구행위*는 전면 금지하고, 화물차주에 대한 운송사의 부당행위를 근절하기 위해 불공정 계약사례를 구체화하여, '계약무효'는 물론 '행정처분(감차 등)'토록 한다.

* ①위·수탁 계약 체결 명목으로 금전 요구, ②차량 교체(대폐차) 시 금전 요구
③위·수탁계약서에 명시되지 않은 금전을 요구하는 경우 등

○ 또한, 불법 위수탁 계약, 부당 운임 지급 등 불공정 행위에 대한 신고·조사를 전담하는 공정계약 신고센터도 설치한다.

(4) 시장수요 변화에 맞는 화물차 공급 유도

□ 시장 수요변화에 유연하게 대응할 수 있도록 운송사의 직영 확대를 유도하고, 탄력적인 공급을 제한하는 수급조절제* 등 각종 공급 규제도 혁파한다.

* '04년 화물운송시장의 과잉공급 해소를 위해 기존 등록제에서 허가제로 전환하면서 도입

○ 운송사가 차량 및 운전자를 직접 관리하는 직영차량에 대하여는 차종에 관계 없이 신규 증차를 허용하고, 직영 비율이 높은 운송사에는 물류단지 우선 입주 등 다양한 혜택(인센티브)을 제공할 계획이다.

○ 또한, 대·폐차 시 차종·톤급별 교체범위 제한*을 완화하여 시장 수요변화에 맞는 탄력적인 차량공급을 유도하고, 시행 20년차를 맞은 수급조절제도 현재 화물차 수급상황을 객관적으로 분석하여 개선방안을 검토한다.

* (現) 최대적재량 5톤까지만 자유롭게 상향 可 → (改) 상향 범위를 10~16톤까지 확대

② 차주는 보호하고 화주 자율 계약은 보장하여 안전운임제를 근본적으로 개선

(1) 명칭부터 내용까지 전면 개편한 '표준운임제' 도입

□ 기존 안전운임제가 화주까지 운임계약을 규율함에 따라 이해관계자 간 갈등을 유발했던 점을 고려하여, 화주-운수사의 계약은 강제성 없는 가이드라인*(화주의 운임 지급 의무 및 처벌 삭제)을 통해 관리하여 시장기능을 회복하고, 운수사-차주 간 운임계약은 강제하여 차주를 보호한다.

* OECD 가입국 중 대부분 국가는 화물운임 자율화(프랑스·일본은 강제성 없는 참고원가운임 형태)

- 화주가 운수사에게 지급하는 의무가 폐지되어도 운수사는 차주에게 표준 운임을 이상을 지급해야 하므로, 제도 취지에 부합하게 차주를 보호할 수 있을 것으로 기대한다.
- 또한, 표준운임대상 품목의 차주 소득수준이 일정 기준 이상 도달한 경우 지원 필요성이 낮다고 판단하여 표준운임 적용 대상에서 제외한다.
- 기존 안전운임제의 교통안전 효과가 불분명하고, 가이드라인 형태로 운임제를 개편함에 따라 새로운 운임제의 명칭은 “표준운임제”로 명명한다.
- 표준운임제 적용 대상은 표준화, 규격화 등 기술적 가능성을 감안하여 기존 안전운임제와 동일하게 시멘트·컨테이너 품목에 한정하여 3년 동안 운영(~'25.12.31)하고, 제도 운영 결과를 분석 후 지속(일몰) 여부를 논의할 계획이다.

(2) 과학적이고 공정한 운임제 운영체계 마련

- 설문조사에 의존한 비과학적 방식이 아닌 납세액, 유가보조금 등 공적자료를 활용하여 보다 객관적으로 원가를 산정하고 그간 일방적으로 운수사 및 차주에게 유리하게 작용했던 의사결정구조*도 공정하게 개편한다.

* 운수사와 차주는 이해관계가 유사 → 기존 운임위원회는 화주에게 불리하다는 문제 제기 (기존) 공익4, 화주3, (운수사3, 차주3)^{동일입장} ⇒ (개선) 공익6, 화주3, (운수사2, 차주2)

- 또한, 화물연대 조합비, 휴대전화 요금, 세차비 등 원가 구성 항목에 대한 논란이 많았던 만큼 원가 구성 항목을 사전에 규정하여 원가구성에 대한 논란을 줄이고, 운임위원회에서는 각 항목별 원가산정 논의에만 집중할 수 있도록 하고,
 - 세부 원가 검토를 실시하는 전문위원회는 이해관계자가 추천한 전문가 (회계·세무 전문가 등)으로 구성하여 심의 전문성과 효율성을 제고한다.
- 또한, 표준운임 지급 위반 시 제재 규정은 그간 위반·경중횟수와 무관하게 일률적으로 처분하는 과태료 부과방식에서 우선 시정명령 후에 과태료를 점증적으로 부과하는 방식으로 개선한다.

<기존 안전운임제 vs 표준운임제>

구분		기존 안전운임제	표준운임제
적용대상	화주→운수사	<ul style="list-style-type: none"> • 안전운송운임(강제성 ○) • 안전위탁운임(강제성 ○) • 운수사→차주 과태료 500만원/건 • 화주→운수사 과태료 500만/건 	<ul style="list-style-type: none"> • 표준운송운임(강제성 x) • 표준위탁운임(강제성 ○) • 점증방식 (시정명령→100만원→200만원)
	운수사→차주		
운임산정	위반시 제재	⇒	⇒
	항목	• 운임위에서 결정	• 법령(시행규칙)에 명시
	산정근거	• 설문조사·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

③ 화물차주 처우 개선

(1) 유가-운임 연동을 위한 표준계약서 도입

- 유가 변동에 취약한 화물차주의 소득 불확실성을 개선하기 위해 ‘화물운임-유가 연동제’를 포함한 표준계약서를 도입한다.
 - 일정 규모 이상의 물량이나 장기 운송계약 시 유류비 변동에 따른 운임 조정 사항을 내용에 포함토록 함에 따라 유류비가 운임에 반영되는 제도적 기반이 구축되며, 차주들은 고유가 상황에서도 안정적인 소득을 확보할 수 있을 것으로 기대된다.

(2) 운송거래 과정 투명화

- 다단계 거래, 정보 비대칭 등에 따른 화물차주의 피해를 예방하기 위해 운수사가 화물차주에게 화주 운임 정보를 제공하도록 의무화하는 등 거래 이력을 투명화하고, 현재 자유업으로 시행 중인 화물정보망(화물중개플랫폼)도 공적 책임을 강화하기 위해 등록제로 개편을 추진하여 다단계 불법 재주선이나 과도한 ‘운임 후려치기’ 등을 방지한다.

(3) 화물차 휴게시설·차고지 및 복지사업 등 지원

- 화물차 휴게소·차고지에 대한 설치기준을 완화하여 투자를 유도하고, 고속도로·국도에 화물차 졸음쉼터도 설계에 반영하여 차주들이 충분한 휴식할 수 있는 공간을 제공한다.

- 이외, 화물차주가 차량을 구입하는 경우 보증을 통해 저금리 대출을 받을 수 있도록 하고, 화물차 운전자에 대한 건강검진비도 지원하는 등 수요맞춤형 복지사업(화물복지재단)도 확대한다.

* '23년 사업계획 : (대출보증) 600억원 한도, (건강검진비) 22.5억(5,000명 x 45만원)

④ 실질적인 화물차 교통안전 강화

(1) 운행기록장치(DTG)를 활용한 교통안전 모니터링

- 꾸준히 지적되는 화물차 교통사고를 예방하기 위해 현재 위험물 운송차량과 노선버스 등에 적용되는 정기적 운행기록장치(DTG) 자료 제출 의무를 대형 화물차(대형 트랙터, 25톤 이상 화물차)에도 부여하여 화물차주의 휴식시간(2시간 운행/15분 휴식) 준수여부, 운전습관 등을 적극적으로 모니터링한다.
- 모니터링 결과를 토대로 휴식시간을 미준수하는 차주에게 과태료(50만원)를 처분하고, 급가속·급정거 등 위험 운전자에 대해서는 안전운전 컨설팅도 추진한다.

(2) 판스프링 등 낙하사고에 대한 처벌 강화

- 사회적으로 큰 논란이 되었던 판스프링 등 화물고정장치에 대한 이탈방지를 의무화하고, 불법 개조하는 경우 사업허가·자격 취소 근거와 함께 중대 사고(상해 또는 사망)시 형사처벌한다.

* (現) 적재도구 이탈 및 불법개조 처벌 無 → (改) 5년 이하 징역 또는 2천만원 이하 벌금

(3) 과적에 대한 화주·운수사 책임 강화

- 안전한 화물차 운행을 위한 기본사항이었던 과적에 대한 제제도 기존에 화물차주 위주의 책임에서 과적을 요구한 화주·운수사의 책임을 강화하고, 화주·운수사 책임이 명확한 경우 차주 책임을 경감한다.

* '21년 과적 과태료 현황 : 총 44.4천건 / (운전자) 43.9천건(98.6%), (운송사·화주) 0.6천건(1.4%)

<과적에 대한 화주·운수사 책임 관련 규정 개선방향>

구분	도로법	도로교통법	화물차법	화물차법 개정
과적 규정	총중량 40톤 초과금지	차량별 최대적재량 1.1배 초과 금지	도로법 및 도로교통법 준용	도로법 및 도로교통법 준용
화주 처벌			無	⇒ 차주에게 과적 요구 또는 화물 무게부피 등 거짓 통보 시 과태료 부과 (최대 500만원)
운수사 처벌	과태료 (30~300만원)	無	과태료*를 부과하나 운수사 의무 불분명 *운송사 50만~주선사 100만	

(4) 화물차 교통안전에 대한 관리·감독 강화

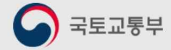
- 화물 운송시장에 대한 관리·감독권이 대부분 지자체에 위임되어 있어 일관적이고 통일된 집행에 한계가 있다는 지적을 고려하여, 중앙정부가 직접 관리할 수 있도록 국토부 권한을 확대한다.
 - 국토부 산하 국토관리청이 화물차 불법 개조, 밤샘 주차 등도 단속할 수 있도록 단속범위를 확대*하고, 신속한 대응을 위해서 각 국토관리청에 기동단속반(청별 10인)을 구성하여 운영한다.
 - * (현행) 과적, 적재불량, 안전장치(DTG 등) → (확대) 불법 개조, 밤샘주차 등 화물법 위반 전반
 - 또한, 경찰·지자체·교통안전공단 **합동단속**을 통해 운송업체 불시 점검, 고속도로 휴게소·IC 점검 등 **현장 단속도 강화**할 계획이다.

3. 향후 추진계획

- 앞으로, 국토교통부는 지입제 개선방안, 표준운임제 등을 반영한 「**화물자동차 운수사업법**」 개정을 추진할 것이며, 후속 **하위법령** 개정도 함께 신속하게 진행해 나갈 예정이다.
 - 또한, 추진 과제들의 **안정적인 집행과 관리**를 위해 **전담 TF**를 운영하여 화물운송시장 **정상화 방안**이 신속하고 **힘있게** 추진되도록 힘을 계획이다.
 - * 국토부, 관계부처 및 지자체 공무원, 교통안전공단, 협회 등으로 구성된 상설조직 형태

- 국토교통부 원희룡 장관은 “정부는 집단운송거부와 같은 사태가 다시는 발생하지 않도록, 그동안 뿌리 깊게 유지되었던 화물운송산업의 불합리한 관행 및 악습을 과감하게 철폐하겠다”고 강조하면서,
 - “특히, 차주에게 일감은 주지 않고, 차주로부터 수취하는 지입료에만 의존하는 등 불필요한 사회적 비용을 유발하는 지입전문회사는 적극 퇴출하겠다”고 밝혔다.
 - 또한 “화물차주분들의 실질적인 처우개선이 가장 중요하며, 1960년대 부터 유지되어온 지입제의 개선과 더불어 고유가에도 안정적인 소득을 확보할 수 있는 운임-유가 연동형 표준계약서 등을 통해 열악한 임금 수준이 개선될 것”이라고 전했다.
 - 아울러, “화물운송산업의 정상화로 우리 국민들은 안정적인 물류서비스를 제공받고, 열심히 일한 화물차주는 공정하고 합당한 대우를 받을 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다.

나라를 단단하게, 국민을 든든하게



공정한 시장질서 확립을 위한 화물운송산업 정상화 방안



1 화물 운송산업 체질 개선

1 일하지 않는 운송사 퇴출



운송사에서 일감을 받지 못한 차주

개인운송사업 신규 허가



차주에게 일감을 제공하지 않는 운송사

차량 감차

2 지입차량 소유권 보호



지입 계약 시

차량 실소유자(화물차주) 명의로 등록

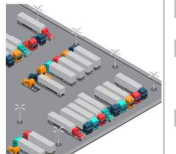
* 기존 지입 차량도 명의 이전 의무 부여

3 화물차주에 대한 부당행위 근절



- ☑ 불법 금전 수취 전면 금지 (번호판 사용료, 차량 교체 등의 비용, 차량 명의 이전 등의 비용 등)
- ☑ 불공정 계약 무효화, 불공정 행위 운송사 행정처분 (감차 등)
- ☑ 화물차 공정계약 신고센터 설치·운영

4 시장수요 변화에 맞는 화물차 공급



- ☑ 직영차량 신규 증차 허용
- ☑ 차량 교체 간막이 규제 완화를 통한 탄력적 차량공급
- ☑ 기존 수급조절제의 합리적 개편

2 차주는 보호하고 화주 자율 계약은 보장하여 안전운임제를 근본적으로 개선

표준운임제 도입



기존 안전운임제를 전면 개편

컨테이너, 시멘트 운반 화물차에 적용

3년(←25) 일몰제로 도입

화주 → 운수사 운임은 강제성 없는 가이드라인화



- 화주 → 운수사 운임: 표준운송운임 (강제성 ✖)
- 운수사 → 차주 운임: 표준위탁운임 (강제성 ○)

객관적인 표준운임 산정

납세액, 유가보조금 등 공적 데이터 활용

유류비 등 원가 항목은 사전에 규정

제재 방식 합리화

표준위탁운임 위반 시 시정명령 후 단계적 과태료 부과

공정한 운임위원회 운영

- ☑ 이해관계가 동일한 운수사·차주 구성을 줄이고 공익위원을 확대
- ☑ 전문위원회는 분야별 전문가로 구성

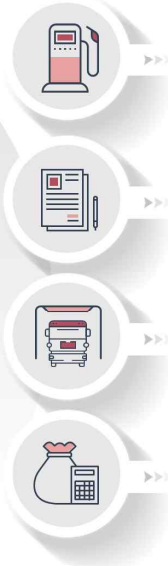
적용 제외 기준 신설

표준운임 적용 품목 차주의 평균소득이 일정 수준 도달 시

표준운임 적용 제외



3 열악한 화물차주 처우 개선



1 유가·운임 연동 표준계약서 보급

- ☑ 유류비 변동에 따른 탄력적 운임 조정 가능

2 지입차량 소유권 보호

- ☑ 화물 위탁중에 화주 운임, 거래 단계 이력 명시
- ☑ 정보망 사업을 등록업으로 관리 강화
- ☑ 정보망을 통한 무허가 주선과 불법 재하도급 금지

3 화물차 휴게시설 및 차고지 확충

- ☑ 화물차 휴게시설 설치기준 완화
- ☑ 화물차 졸음 쉼터 반영 의무화 (신설 도로 설계시)

4 화물차주 복지사업 확대

- ☑ 차량 구입 시 대출 보증, 건강 검진비 지원 등 확대

4 화물차 교통안전 실질적 강화

- ☑ 운행기록장치 정기 제출 의무화 (대상: 트랙터, 25톤 이상 화물차)

- ☑ 화물차주에게 과적 요구 시 과태료 부과
- ☑ 화주, 운수사 책임이 명확할 경우 차주 책임 경감

01

교통안전
모니터링



낙하사고
(판스프링 등)
처벌 강화

02

- ☑ 화물 고정 도구 이탈 방지 조치 의무화
- ☑ 불법 튜닝 차량 운행 금지

* 중대사고 시 5년 이하 징역 또는 2천만원 이하 벌금

03

과적에 대한
사용자
책임 강화



화물차
교통안전
관리감독 강화

04

- ☑ 중앙정부의 직접 관리 권한 확대 (불법개조, 밤샘주차 등)
- ☑ 5개 지방 국토관리청에 기동단속반 구성(각 청별 10명)

