

자가용 화물차량의 불법유상운송 행위에 따른 문제점과 개선방안

A study on the problems and solutions of the illegal charges transportation act by using a private truck

이 석 현* · 김 정 현* · 정 재 정* · 이 계 정* · 조 광 회* · 성 행 기* · 황 대 성*

Abstract

Illegal transportation act using a private truck cases indigested freight market.
Moreover it incurs social and economic damage.

There are some remedy for this problem that is reintroducing suspension of the service law, creating the law to punish client who have the goods which is delivered and improving transportation environment.

Keyword: illegal charges transportation.

1. 서 론

자가용 화물차량의 유상운송 행위는 어제 오늘의 이야기가 아니다. 화물자동차운수사업법에 근거하여 사업용 화물차량이 운행된 초기부터 현재에 이르기까지 자가용 화물차량의 유상운송 행위에 대한 문제점은 끊임없이 제기되고 있다.

현행 화물자동차운수사업법 제 56조는 자가용 화물자동차를 유상으로 제공하거나 임대하지 못하도록 하고 있다.

화물자동차를 자가용차량과 사업용차량으로 구분 시 자가용차량은 사업용차량 보다 등록대수가 8.1배나 많다.

* 명지대학교 산업경영공학과

<표 1> 자가용 사업용 화물차량 등록현황 (2011.9말)

자가용 화물차량	사업용 화물차량	비고
2,848,088	349,548	특수차 자가용 12,974 (별도) 사업용 43,110

※ 국토해양부 보도자료 2011.10

본고에서는 자가용 화물차량의 불법유상운송행위에 따른 문제점을 도출하고 그 개선방안을 제시하고자 한다.

2. 자가용 화물차량의 불법 유상운송행위 문제점

2.1 운송시장 질서 혼란 야기

자가용화물차량은 사업용화물차량에 비해 적재효율, 공차율 등이 상대적으로 떨어지거나 세제부담이 적고 행정규제도 적어 사업용보다 월등히 많은 실정이고 이중 상당수가 불법유상운송 영업행위를 하고 있어 운송시장 질서의 혼란을 야기하고 있다.

자가용차량과 사업용차량의 적재효율을 비교해보면 자가용차량의 적재효율이 상당히 떨어지고 있음을 알 수 있다.

<표 2> 적재효율 비교

구분		한국 (2001)	일본 (1996)	비고
적재효율	자가용	34.9	50.6	
	사업용	47.4	60.4	

※ 교통개발연구원 「2001 물류현황조사」 2002.

자가용량이 없는 자가 무분별하게 소유해 불필요한 차량보유로 자원의 낭비를 초래하고 있다.

그리고 간단한 자가용 사용 신고로 등록이 가능해 당초부터 불법영업을 목적으로 등록하는 경향이 두드러지는 실정이다.

2.2 불법영업 행위에 따른 사회·경제적 피해발생

운수행정의 질서교란으로 법과 질서를 경시하는 풍조가 만연되고 있으며 영업이익의 세금포탈로 국가재원의 잠식을 초래케 된다.

2.3 처벌규정 완화 및 단속 어려움으로 불법행위 조장

중전 법에는 자가용 불법유상운송 행위 시 형사처벌과 운행정지를 병과했으나 정부 규제 완화시책에 따라 운행정지 처분이 폐지(2003)되어 결과적으로 불법영업 행위를 조장하는 결과를 초래케 되었으며 이 행위에 대한 현장포착과 증거확보가 어렵고, 처벌 시 그 효과도 의문시 되고 있는 실정이다.

<표 3> 불법행위 위반유형별 조치 결과

구 분	계(건)	형사판	허가취소	사업정지		과징금		과태료		개선명령	시정/주의	기타
		특별	건수	건수	일	건수	천원	건수	천원	건수	건수	건수
특별	4,694	84	3	48	261	1,804	300,493	49	7,585	46	2,065	595
상시	10,353	203	15	164	2,477	5,241	736,963	235	22,889	513	2,302	1,680
계	15,047	287	18	212	2,738	7,045	1,037,456	284	30,474	559	4,367	2,275
불법 다단계	46	-	-	28	20	7	9,400	-	-	-	8	3
위수탁증 미교부	9	-	-	-	-	-	-	1	250	-	8	-
무허가 영업	25	15	-	-	-	-	-	-	-	5	5	-
허가기준 미적합	167	1	4	16	390	1	100	2	3,500	13	25	55
대장 미등재	26	-	-	-	-	-	-	-	-	3	23	-
약관 위반	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-
음의채 등	96	-	-	-	-	10	750	1	50	-	72	13
견약성	19	-	-	-	-	-	-	-	-	4	13	1
중사건 격위	199	32	9	1	5	46	18,400	4	900	3	80	24
적재물 보험 가입	93	-	-	-	-	10	200	36	6,619	33	14	-
자가용 유상운송	276	222	-	-	-	-	-	-	-	13	36	5
밤샘주차	13,641	-	-	82	620	6,866	991,001	229	17,745	445	3,987	2,032
기타	449	16	5	35	278	105	17,605	11	1,410	40	95	142

※ 허가취소, 사업정지: 허가 기준에 적합하지 않은 경우에 조치

※ 국토해양부 물류산업과 (2011. 8)

2.4 불법유상운송 행위 유형

2.4.1 일반적 유형

일반적 유형은 화주 또는 기업의 명의로 지입·도급 형태로 화물을 위탁해 유상운송을 하거나(운전자가 월급을 받지 않고 일대 및 월대 차량사용료를 받음) 자가용 사용 신고 품목 외 화물을 운송하는 행위를 말한다.

2.4.2 구체적 유형

<표 4> 불법유상운송행위 구체적 유형

■	군소상인이 화물차량을 구입, 시장 등 화물집산지에서 불법운행
■	개인소유 차량을 특정회사에 고정 불법임대운영
■	사업하지 않는 개인이 (운송관련 없는 일에 종사) 건설사업장에 투입
■	모래, 자갈 등 채취업자 및 건재상이 채취장에서 실수요자에게 운반해주고 댓가를 받음
■	이삿짐을 운반해 주고 댓가 받음
■	법인대표자 개인명의 차량으로 법인물건 수송하고 댓가 받음
■	택배회사의 자가용 차량 영업 행위
■	퀵서비스 사업자의 자기물건 판매행위가 아닌 타인 물건 유상운송 행위

2.5 탈세문제

자가용 화물차량 선호이유는 보험료, 제세공과금 등이 상대적으로 저렴하고 자가용 화물차량의 불법유상운송행위에 따른 부가가치세, 종합소득세 탈루로 이어져 탈세의 한 부분으로 지적된다.

<표 4> 제세공과금 (보험료 포함) 비교 <<8톤 기준>>

구분	자가용 화물차량	사업용 화물차량	비고
보험료	2,942,350	3,497,650	책임 + 임의
부가가치세	소유자의 사업자 유무 및 종류에 따라 신고	신고대상	
종합소득세	위와 같음	납부대상	
공채	지역별 상이	지역별 상이	
환경개선 부담금	경유차량에 대해 배기량, 차령에 따라 매년 2회부과	경유차량에 대해 배기량, 차령에 따라 매년 2회부과	
취득세 (등록세)	5%	4%	
임의보험	강제가입 대상이 아님	법에 따라 강제가입 대상	

※ 화물공제조합 내부자료 (2011.10)

3. 개선방안

3.1 운행정지처분관련 법률부활

규제를 푼다는 명분으로 불법행위를 용인하는 흐름은 사회전반에 악영향을 초래하

고, 운수사업의 발전을 위해서도 바람직스럽지 않다고 보여 진다. 2003.2.27시행 화물자동차운수사업법은 자가용화물자동차의 사용제한 또는 금지 조문(제40조)을 폐지하고 단순히 '유상운송의 금지' (제39조)조문만 존치 시킨바 있으나 이를 다시 개정(2012.6.16 시행, 제56조의 2 자가용화물자동차 사용의 제한 또는 금지) 하여 운수사업이 보다 올바른 방향으로 발전될 수 있도록 해야 한다.

3.2 화주처벌제도 신설

시대적 흐름이 양벌제도는 위헌으로 판결되고 있으므로 어느 일방적 위법행위가 일어나지 않도록 제도적으로 정비해야하며 상대적 약자인 차량소유자보다 화주처벌제도를 신설함으로써 불법행위를 근절하는 효과가 거양될 수 있다.

3.3 부당이득환수제 도입

불법영업행위로 거둔 이익금을 기준으로 상당한 액수를 환수하는 제도를 도입해야 한다.

3.4 자가용화물차량 운행요건 개선

자가용화물차량도 등록요건을 강화하거나 허가제로 전환하는 방안을 적극 검토할 필요가 있다.

충격을 완화하는 방안을 강구해나가는 가운데 자가화물 이외는 운송을 아예 불허토록 제도를 개선할 필요도 있다. 차고지 요건도 현행 2.5톤 이상에서 모든 차량으로 확대하고 거리제한 제도도 도입할 필요가 있다.

자가용화물차량도 화물운송자격시험의 일부범위(안전운전요령, 화물취급요령 등)에 대한 자격증명을 구비토록 하는 방안과 평판요건을 신설하여 이 부분에는 교통법규위반정도 등을 포함하는 방안이 필요하다.

3.5 단속강화

자가용차량불법영업행위 단속에는 행정력 한계가 있으므로 공익근무요원을 단속요원으로 배치하여 업무 수행토록 하는 방안도 고려할 필요가 있다.

3.6 사업용화물차량의 세제 혜택부여

우리나라는 자가용과 영영용의 세제가 거의 비슷한 반면 일본의 경우 취득세는 영업용을 우대하여 물류효율을 증대할 수 있도록 하고 있다.

3.7 사업용화물차량운송 활성화

운행효율을 제고하고 소형차 위주의 화물운송을 거점별 대형차 운행으로 유도하여 교통체증, 교통사고, 환경오염 등 사회적 경제적 비용을 감소시켜 나가야 한다.

유럽은 1990~1998년 자가용화물차량 25%감소, 사업용화물차량 30% 증가한 실적(EC 1997, ECMT 1999)이 있고 1979~1994년 사업용화물차량이 운송한 톤킬로는 약 64% 증가한 반면 자가용 화물차량운송은 톤킬로 기준 약 2%감소(OECD 2000)한 실적이 있다.

<표 5> 도로운송량 (톤기준)

구분	유럽	미국(1998)	일본(2000)	한국(1997)
자가용	26%	45%	49.2%	78.8%
사업용	74%	55%	50.8%	21.2%

□ 한국사례

위·수탁 화물자동차에 대한 운송사업 허가 업무 처리지침 (2차개정 : 물류산업과-924 (2011.4.25))

사업용 화물차량 운수사업자에게 한 대 사업자로 전환된 T/E를 충당할 수 있도록 하고 있는데 이는 일부 자가용 차량을 사업용으로 전환할 수 있는 계기가 될 수 있음에도 불구하고 여러 여건상 그 실적은 저조한 실정

□ 외국사례

영국 1984 : 화주기업의 (제조업에) 비사업용자기차량을 매각 유도하는 조세정책 실현

3.8 홍보·계도

자가용 불법행위 신고센터를 설치하여 운영하고 신고 포상제도를 도입할 필요가 있다. 그리고 언론 및 인터넷 매체를 통한 홍보를 실시하여 운송 분야의 기반을 새롭게 하는 추진도 필요하다.

4. 결론

화물운송산업은 대중교통에 밀려 국가의 지원이 미흡한 실정이고 일반국민의 관심도 받지 못하는 분야로 자리매김 되고 있다.

물류산업의 발전을 위하여는 사업용차량에 대한 우대정책을 확대 시행할 필요가 있다.

즉, 유류보조금 확대, 고속도로 통행료의 버스수준 대폭인하, 부가가치세 면제, 환경개선부담금 인하, 취득세의 인하 등 제세 혜택부여가 꼭 필요하다.

자가용화물차량의 유상운송행위 근절을 위한 사업용차량 운행 효율지표인 공차율을 개선하여 경쟁우위를 갖도록 해야 한다.

사업용차량의 공차율 50% 수준을 OECD 권고수준인 25%로 낮추는 정책을 펴고 일본과 같이 매년 교통세의 1/2 을 사업자 단체에 지원하는 제도를 도입해야 한다.

자가용 화물차량의 운행정지 처분규정을 부활하여 실효성을 확보하고 범칙금 제도도 개선해야 하며 부당이득 환수제를 도입해야 한다.

선진외국과 같이 자가용 차량에 대하여도 사업용차량과 비슷한 수준의 운행요건을 충족토록 하여 운행질서를 회복하여야 한다.

자가용화물차량 불법행위단속권한을 사업자단체에 부여하여 단속효과를 거둘 수 있도록 해야 한다.

물류산업의 안정과 발전을 위해 자가용화물차량의 불법유상운송행위는 근절되어야 한다. 자가용화물차량의 본래 운행 목적 외 불법적으로 유상운송행위를 함으로써 물류비용의 증가는 불가피하고 이에 따른 경쟁력 저하는 국가산업 경쟁력에도 막대한 지장을 초래케 된다.

자가용화물차량의 불법유상운송행위 근절은 국가차원의 중요과제로 판단된다.

5. 참고 문헌

- [1] 교통개발연구원, 『2001년 전국교통DB구축사업 물류현황조사』, 2002.
- [2] 이재민·서상범, 『2002 국가물류비 산정 및 추이분석』 교통개발연구원, 2004.
- [3] 임종길, 「자가용화물차량의 불법 유상운송행위 해소방안 연구」, 2005.
- [4] 전국화물자동차운송사업연합회, 「자가용유상행위 대책 건의서」, 2006.
- [5] 국토해양부 화물운송제도개선팀, 「화물운송사업제도 선진화 방안」, 2008.
- [6] 국토해양부 보도자료, 「자동차등록대수 현황」, 2011.10
- [7] 국토해양부 불법행위 위반유형별 조치결과, 2011.8
- [8] ECMT, 「Road Freight Transport for Own Account in Europe」, 2001.
- [9] 全日本 트럭협회, 「이론의 트럭수송산업」, 2002.