

새로운 화물자동차운수사업제도의 소개

양 장 현 (건설교통부 물류산업과 행정사무관)

화물자동차운수사업법이 지난 1월 20일 개정·공포됐다. 이는 지난해 5월과 8월 두 차례에 걸친 화물연대의 집단 운송거부 때 노정된 화물자동차운송업계의 문제를 해결하고 화물자동차운송의 선진화를 도모하기 위해서다.

1999년 7월부터 화물자동차운수사업이 면허제에서 등록제로 바뀌었다. 이로 인하여 화물운송시장 진입이 자유롭게 됨에 따라 사업용 화물자동차가 운송물량에 비해 과도하게 공급됨으로써 운송료가 하락하였고, 이와 더불어 화물자동차운송업계의 다단계 거래관행 등은 화물자동차운송 종사자의 수입구조를 악화시켰다. 또 화물자동차운수업계가 대부분 영세한 운수업체로 이루어지게 되었고 운수업을 영위하는데 필요한 최소 기준인 등록기준을 충족하지 못하는 부실업체가 발생함으로써 사업환경이 열악해졌다.

뿐만 아니라, 화물자동차운송 종사자들이 집단으로 화물운송을 거부함으로써 국가물류가 중단되는 상황에서도 이를 조기에 정상화할 수 있는 제도적 장치가 마련돼 있지 않아 국가경제의 위기상황을 경험한 바 있다.

정부에서는 이러한 화물자동차운송업계의 문제를

해결하기 위해서 화물자동차운수사업의 진입규제를 등록제에서 허가제로 바꾸고, 허가기준에 관한 사항의 주기적 신고제도·화물자동차운송가맹사업제도·화물자동차운송종사자격제도 및 업무개시명령제도를 도입했으며, 이를 시행하는데 필요한 하위규정을 마련하여 금년도 4월 21일부터 시행에 들어갈 계획(화물자동차운송종사자격은 7월 21일부터 시행)이다.

1. 화물자동차운수사업의 진입규제를 허가제로 전환

화물자동차운수사업의 등록제를 허가제로 변경한 것은 화물자동차운수사업이 등록제로 전환된 이래 사업용 화물자동차는 64.9%가 증가한 반면 운송물량은 17% 증가에 그치는 등 수급 불균형이 심화되고, 차량당 평균 운송물량은 28.9% 감소하고 화물운송료도 10% 내외로 하락하였다. 이러한 수급 불균형을 해소하고 악화일로에 있는 수입구조를 개선함으로써 화물자동차운수사업이 건실하게 발전할 수 있도록 하기 위한 것이다.(〈표-1〉, 〈표-2〉)

〈표-1〉 사업용 화물자동차 증가 추이

	1997	2002	연평균 증가율(%)	누적 증가율(%)
전체 영업용 화물자동차(대)	202,783	334,294	10.7	64.9
영업용 물동량(백만톤)	499	585	3.2	17.0

〈표-2〉 최근 5년간(1997~2002) 사업용 화물자동차 증가 추이

		1997	2002	증 감
연간 차량당 물동량(톤)		2,460	1,750	△ 28.9%
운 임	철강(서울-부산)	23,000 원/톤	20,000 원/톤	△ 13.0%
	컨테이너(40ft)	450,000 원(1998)	400,000 원	△ 11.0%

화물자동차운수사업이 등록제로 운영될 때에는 사업용 화물자동차의 등록기준대수, 자본금, 사무실 및 영업소, 차고지 등을 확보하고 사업자로서의 결격사유가 없는 사람이면 누구나 화물자동차운수사업을 관할관청에 등록하고 사업을 영위할 수 있었지만, 앞으로는 등록제에서의 기준 외에 건설교통부장관이 화물운송수요를 감안하여 업종별로 정하여 고시하는 공급기준에 적합해야 한다.

허가기준은 개정추진중에 있는 화물자동차운수사업법시행규칙에 규정될 사항으로 지난 2월 14일부터 3월 4일까지 입법예고된 허가기준은 현행 등록기준보다 강화된 것은 없다.(〈표-3〉, 〈표-4〉)

공급기준은 화물자동차운수사업법시행령 및 시행규칙 시행일(4. 21)에 맞추어 고시될 예정이며, 현재의 사업용 화물자동차의 공급과잉 등을 감안할 때 화물자동차운수사업의 신규허가와 증차를 제한하는

방향으로 작성·고시될 것으로 보인다.

참고로, 화물자동차운수사업이 시장 진입이 어려운 허가제로 변경됨에 따라 일시적인 진입폭주를 막고 허가제 시행 준비기간을 감안하여 개정 법률 공포일인 금년도 1월 20일부터 허가제 시행 전일인 4월 20일까지 화물자동차운송사업 및 운송주선사업의 신규등록 및 증차가 전면 중단됐다.

2. 화물자동차운수사업 허가기준에 관한 사항 신고제도의 도입

화물자동차운수사업 허가기준에 관한 사항 신고제도는 화물자동차운수사업이 등록제로 전환된 이래 운수업체의 난립과 사업을 영위하는데 필요한 최소의 기준도 충족시키지 못하는 부실업체 등으로 인

〈표-3〉 화물자동차운송사업의 허가기준

구 분 \ 업 종	일 반 화 물	개별화물(1~5톤)	용달화물(5톤이하)
허가기준대수	1대 이상	1대	1대 이상
최저자본금	1억원(2대 이상인 경우)	없 음	5천만원(2대 이상인 경우)
사무실 및 영업소	영업에 필요한 면적(2대 이상인 경우)	없 음	영업에 필요한 면적(2대 이상인 경우)
차고면적	1대당 실제 자동차의 면적(자동차의 길이×너비)		

* 일반화물 허가기준 중 허가기준 대수는 2004. 12. 30까지 5대임

〈표-4〉 화물자동차운송주선사업의 허가기준

구 분	허 가 기 준
사무실	주사무소 : 20제곱미터 이상, 영업소 10제곱미터 이상
자본금 또는 자산평가액	1억원이상, 영업소 1개소 당 5천만원 추가
상용인부	2인 이상(이사화물을 주선하는 경우에 한함)

〈표-5〉 화물자동차운송가맹사업의 허가기준

구 분	허 가 기 준
허가기준 대수	500대 이상 - 운송가맹점이 보유하는 화물자동차의 대수 포함 - 특별시·광역시를 포함한 8개 이상의 시·도(각 50대 이상)에 분포
자본금 또는 자산평가액	10억원 이상
사무실 및 영업소	주사무소 : 20제곱미터 이상, 영업소 : 10제곱미터 이상
최저보유 차고면적	1대당 실제 자동차의 면적(자동차의 길이×너비) ※ 화물자동차를 직접 보유하는 경우에 한함
자동차의 종류	화물자동차 및 특수자동차 ※ 화물자동차를 직접 보유하는 경우에 한함
기타 운송시설	운송가맹사업자와 운송가맹점간의 운송물량 배정, 공차위치 확인, 운임지급 등을 위한 화물운송 정보망

한 운송질서의 혼란 및 운송서비스의 질 저하문제를 해결하기 위하여 업체의 허가기준 충족여부를 주기적으로 확인하고 부실업체의 퇴출을 유도하기 위하여 도입됐다.

현재 마련중에 있는 화물자동차운수사업법시행령 및 시행규칙 개정 입법예고안에는 사업허가를 받은 날로부터 3년 또는 신고가 수리된 날부터 3년마다 신고토록 하고 있다.

3. 화물자동차운송가맹사업제도의 도입

화물자동차운송가맹사업제도는 화물운송의 다단계 거래를 개선하고 영세한 화물운송사업자의 영업을 지원하기 위해서 도입됐다.

운송가맹사업은 운송가맹사업자와 운송가맹점인 운송사업자와 운송주선사업자로 구성되며, 운송가맹사업자가 운송물량을 확보하여 운송가맹점으로 가입한 운송사업자에게 화물운송정보망을 통해 배정하고 운송가맹점인 운송사업자가 화물운송서비스를 제공하는 시스템이다. 사업자는 확보한 운송물량을 소속 운송가맹점 외의 운송사업자나 다른 운송가맹사업자에게 제공할 수 없으며 운송사업자나 운송주선사업자는 2 이상의 운송가맹사업자와 가입계약을 체결할 수 없도록 하고 있다.

다만, 운송가맹사업자가 충분한 화물운송 물량을 제공하지 못해 운송가맹점이 어려움을 겪는 일이 없도록 하기 위하여 운송가맹점이 자체적으로 운송물량을 확보하기 위한 영업행위를 허용하고 있으며, 주선사업자인 운송가맹점은 확보한 운송물량을 가맹사업자에게 제공할 수 있으나 같은 운송가맹사업자와 가입계약을 체결한 운송사업자인 운송가맹점에 직접 제공할 수 없도록 하고 있다.

현재 개정추진 중에 있는 화물자동차운수사업법시행규칙에 규정된 운송가맹사업의 허가기준은 다음과 같다.(〈표-5〉)

4. 화물자동차운송종사자자격제도의 도입

화물자동차운송종사자자격제도는 화물운송의 전문성을 높이고 종사자의 질을 향상시키기 위하여 도입됐다. 운송종사자격을 취득하기 위해서는 자격시험에 합격하고 소정의 교육을 이수하여야 한다.

자격시험에 응시하려면 건설교통부령이 정하는 나이에 도달하고 운전경력이 있는 사람으로서 교통안전공단에서 시행하는 운전적성에 관한 정밀검사에 적합판정을 받아야 한다.

개정 추진중에 있는 화물자동차운수사업법시행규칙에 반영된 내용을 소개하면 자격시험에 응시할

수 있는 나이는 21세 이상, 운전경력은 사업용 1년 이상 또는 자가용 3년 이상이며, 시험은 월 1회 실시된다.

자격시험 과목은 교통 및 화물자동차운수관련 법규, 안전운행, 화물취급요령 및 운송서비스이며, 총점의 6할 이상을 얻어야 합격할 수 있다. 시험에 합격한 사람은 화물자동차운수사업법령, 교통안전, 화물취급요령 및 자동차응급조치에 관한 교육을 8시간 이상을 받으면 자격증 교부를 신청할 수 있다.

2004. 1. 20 개정·공포된 화물자동차운수사업법 부칙 제1조의 규정에 따라 운송종사자격제도는 금년도 7월 21일부터 시행되며, 동법 부칙 제9조의 규정에 따라 2004. 1. 20일 현재 사업용 화물자동차를 운전하고 있는 사람은 금년 7월 21일부터 내년 1월 20일까지 신고하면 자격시험 및 교육을 받지 않더라도 화물자동차운송종사자격증이 교부된다.

또한, 금년 7월 21일부터는 운송종사자격이 없는 사람은 사업용 화물자동차 운전업무에 종사할 수 없지만, 금년 1월 21일부터 7월 20일 사이에 새로 사업용 화물자동차를 운전하는 사람은 내년 1월 20일까지 자격시험에 합격하고 소정의 교육을 받은 후 자격증을 교부받으며 계속해서 운전업무에 종사할 수 있도록 했다. 다시말하면 자격제도의 도입공포 후 시행전일 사이에 새로이 운전업무를 시작한 사람에 대해서는 자격제도 시행일 이후 6월 동안은 자격증 없이 운전업무에 종사할 수 있도록 한 것이다.

운송종사자격의 시험 및 교육, 자격증 교부업무는 교통안전공단 주관으로 시행된다.

5. 업무개시명령제도의 도입

지난해 5월과 8월 두 차례에 걸친 화물연대의 집단적인 화물운송 거부행위로 인하여 국가물류수송망이 마비되었고 수출차질과 주요 제조업의 부분적인 생산중단 사태가 발생하는 등 국가적 경제위기 상황에 직면했음에도 불구하고 이를 조기에 극복할 수 있는 제도적 장치를 가지고 있지 못했다.

화물자동차운전자는 대부분 차주겸 운전자(지입차주)로서 그 특성상 근로자로 인정되지 않아 노동관계법령에 의한 조정수단을 확보할 수 없었을 뿐만 아니라 운전자의 불법행위 등에 대한 형법 적용은 사후적 처벌로 위기상황을 극복하는데 적합한 수단이 되지 못했다.

이에 따라, 2004. 1. 20 개정·공포된 화물자동차운수사업법으로 건설교통부장관은 운송사업자 또는 그 운수종사자가 정당한 사유없이 집단으로 화물운송을 거부함으로써 화물운송에 현저한 지장을 주어 국가경제에 심대한 위기를 초래하거나 초래할 우려가 있다고 인정할만한 충분한 이유가 있는 때에는 당해 운송사업자 또는 운수종사자에게 업무개시를 명할 수 있도록 했다.

업무개시명령은 건설교통부장관이 국무회의의 심의를 거쳐 발령하게 되며, 정당한 사유없이 명령을 이행하지 않을 경우에는 3년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하게 된다. 이와 함께, 운수사업자에 대해서는 사업허가의 취소 또는 정지처분을, 운수종사자에 대해서는 운송종사자격의 취소 또는 정지처분을 할 수 있도록 했다.

업무개시명령의 발령요건을 구체적으로 살펴보면, 운송사업자나 운수종사자가 집단으로 운송을 거부하는 행위나 그로 인하여 화물운송이 중단된 상태만으로는 발령할 수 없으며, 국가경제 위기상황에 직면했거나 그럴 우려가 있을 때에만 발령할 수 있다.

6. 지입차주에 대한 운송사업 허가

화물자동차운송사업에는 일반화물자동차운송사업과 개별 및 용달자동차운송사업이 있다. 개별자동차운송사업은 최저화물차 확보대수가 1대이며 용달자동차운송사업의 경우에는 1대 이상으로 되어 있으나, 일반화물자동차운송사업을 영위하기 위해서는 5대 이상의 화물자동차를 확보토록 하고 있다.

이로 인하여 일반화물자동차운송사업을 영위하고자 하는 사람이 화물자동차 5대를 확보하지 못

하는 경우 기존의 운송사업자 명의로 운송사업에 종사(지입차주)하게 되었으며, 그 과정에서 운송업체 부도에 따른 화물자동차에 대한 소유권의 상실 등 지입차주들의 소유권 침해가 사회문제로 대두되었다.

이러한 문제를 해결하기 위해서 정부에서는 2004. 1. 20 개정·공포된 화물자동차운수사업법 부칙 제3조 제2항의 규정에 따라 금년 1월 20일 이전부터 화물자동차운송사업을 경영하는 자에게 명의신탁한 화물자동차에 의하여 화물자동차운송사업을 위탁받은 자중 금년 12월 31일부터 당해 명의신탁 및 위·수탁계약을 해지하고 당해 차량으로 화물자동차운송사업을 경영하고자 하는 자는 건설교통부장관이 업종별로 고시하게 되는 공급기준에 구애받지 않고

화물자동차운송사업 허가를 받을 수 있도록 했다.

즉, 금년 1월 20일 이전부터 지입차량을 가지고 운송업무에 종사하고 있는 사람은 금년 12월 31부터 그 지입계약을 해지하고 운송사업의 영위에 필요한 차고지 확보 등 기본적인 사항만 갖추면 운송사업허가를 받을 수 있다.

화물자동차운수사업법개정법률(2004. 1. 20 개정 법률 제7100호)이 본격 시행되면, 화물운송사업의 수급불균형문제가 조기에 해소되고 화물운송서비스와 다단계거래 관행도 획기적으로 개선될 것으로 보이며, 집단운송거부행위가 발생할 때 정부가 조기에 해결할 수 있는 시스템을 갖추게 됨에 따라 화물운송 선진화와 동북아 물류중심 국가로 도약하는데 상당히 기여할 것으로 기대된다. ▲

시사 용어 해설

▶ 모기지론(Mortgage Loan·장기주택금융)

뉴브리지에 인수된 제일은행이 모기지론(Mortgage Loan·장기주택금융) 상품을 출시하면서 이 상품에 관심이 집중되고 있다. 모기지론이란 주택자금 수요자가 은행을 비롯한 금융기관에서 장기 저리 자금을 빌리면 은행은 주택을 담보로 주택저당증권(MBS)을 발행, 이를 중개기관에 팔아 대출자금을 회수하는 제도다. 중개기관은 MBS를 다시 투자자에게 판매하고 그 대금을 금융기관에 지급하는 시스템이다. 보통 주택구입자금대출과 주택담보대출(Home Equity Loan)의 두 종류가 있고 대출한도에 제한이 없으며 대출기간이 최장 30년에 이른다는 점이 기존 주택담보대출 상품과 차이점이다. 은행으로선 대출자금을 곧바로 회수할 수 있어 장기대출에 따른 운용 자금 부족을 줄일 수 있는 데다 MBS는 국제결제은행(BIS) 기준 자기 자본비율을 산정할 때 위험가중치가 20%로 낮게 분류돼 자산건전성을 확보하는 데도 보탬이 된다. 특히 내 집 마련에 집착하는 한국인의 사고방식을 감안할 때 제도가 활성화되면 연간 수십조원 이상의 황금시장이 형성될 것으로 점쳐지고 있다. 이에 따라 씨티, HSBC 등 외국 금융기관들은 물론 국내 은행들도 모기지 사업 진출을 노리고 있다. 그러나 금리가 높아 고객의 이자부담이 크다는 단점 때문에 현 상황에서는 수요 창출이 힘들 것이라는 전망이다.