

화물자동차

# 운입제도 개선방안

2005. 11.

임종길 연구위원

전국화물자동차운송사업연합회 · 공제조합  
물류산업연구소

— 목 차 —

1. 개요
2. 화물자동차 운임제도
3. 화물운임 추이 및 현황
4. 컨테이너화물 운임신고 제도
5. 일반화물 운임신고 제도
6. 일본 사례
7. 운임제도 개선방안

<주요 참고문헌>

## 1. 개요

- OECD국가들의 도로화물운송산업의 규제는 운행구간과 차량에 관한 것과 사업영역에 관한 것으로 크게 2가지로 대별됨.
- 차량에 관한 규제는 고속도로 법규, 운전자, 사회적 조건, 위험물 운송 등에 관한 것이며, 사업영역에 관한 규제로서는 시장진입의 조건과 운임에 관한 것임.
- 운임율의 변화는 규제완화가 그 원인이 될 수도 있지만, 이는 경제 활동수준의 단기적 변동에 매우 민감하며, 장기적으로는 인프라와 기술변동에 민감함.
- OECD국가중 운임관련 규제 또는 개입 국가비율은 14%에 달하며, 국가로는 오스트리아, 벨기에, 체코, 독일, 프랑스, 그리스, 헝가리, 이탈리아, 멕시코, 네덜란드, 폴란드, 포르투갈, 스페인, 스위스, 일본 등임.
- 운임규제를 규제하는 국가는 점점 적어지고 있는 추세이며, 운임을 직접 규제하는 국가는 그리스, 일본, 이탈리아, 헝가리 4개국인 것으로 알려지고 있음. 프랑스는 참고운임제를 도입하여 운임계산이 어려운 소규모업체로 하여금 활용토록 하고, 200km이내는 자유화(1987년)하였음.
- 그러나 유럽에서는 최적운임제를 다시금 도입해야 한다는 주장이 일어나고 있음(OECD보고서, 1998)

- 화물운송시장은 대다수 국가에서 매우 불안정한 양상을 보이고 있음. 이는 지나치게 낮은 운임율(차량·킬로미터당 가격)로 반영되고 있음. 예를 들어, 독일의 경우 대형차량의 운임이 0.65유로나 하락하였음. 이는 특히 소화물운송과 위험물, 가구 등 특수화물 이외의 일반화물에서 나타나고 있음.
- 독일, 프랑스, 이탈리아의 경우 1대 운송사업자는 전체 운송사업자의 약 30%를 차지하고, 3대 이하의 운송사업자가 전체 운송사업자의 약 60%를 차지하고 있는데, 이들 영세 운송사업자의 대다수는 대형운송업체와 주선업체에 종속되어 있어, 규제완화로 인한 운임인하 압력은 이들 소규모 영세 운송사업자의 착취를 촉진시킴. 화주들의 운임인하 압력은 이들 중개자 또는 대리인은 주선업체에 의해 증가되어 왔음.
- 유럽의 경우 일련의 규제완화로 지난 10여년간 운임율이 약 12~25% 감소한 것으로 나타났음. 그러나 운임율 변화에 대해서는 운임율에 미치는 영향요소들이 많아 측정하기가 매우 어려운 것이 현실임.
- 운송원가 대비 적정운임이 형성되지 못하는 경우 운송업체나 운전자들의 제규정 준수도는 더욱 낮아지고, 무보험, 체납, 부정연료 사용 등 비정상적 운행이 많아져 사회적 비용의 증가로 이어짐.
- 특히 화물운송의 경우 운송업체나 운전자가 제규정의 이행정도가 매우 낮아 사회적 비용부담이 높은 것으로 나타나고 있어, 만일 제규정을 제대로 이행한다면 운송원가는 상대적으로 높아질 것이며, 이는 결국 운임상승으로 이어질 수밖에 없을 것임.

- 화물운송산업의 경우 다수 영세 운송사업자가 지배하는 구조에서는 이들이 운임(가격) 위주의 경쟁이어서 규모의 경제를 실현하기가 어렵고, 소수 대형 운송사업자가 지배하는 구조에서는 운임(가격) 이외에 서비스범위와 품질 위주의 경쟁이 이루어져 규모의 경제와 범위의 경제가 실현 가능한 것으로 알려져 있음.
- 우리나라의 경우 1,000대 이상의 차량을 보유하고 있는 대형운송업체가 5~6개 정도에 지나지 않아 여타 선진국의 3~5% 수준에 비교하여 다수 영세 운송업자의 비중이 많아 서비스나 품질위주보다는 운임 위주의 경쟁에 치우쳐 있어 규제완화가 운임인하에 대해 갖는 영향이나 압력은 지대하며, 규모의 경제에 따른 운송원가 절감과는 거리가 점점 멀어짐.
- 특히 우리나라의 경우 화물운송거래에 있어 친인척, 전직 임직원 등을 경유한 전근대적인 운송의뢰 및 다단계(다하청)거래구조와 10% 이상의 과도한 관행적인 운임리베이트구조, 그리고 다단계가 고착화되어 있어 적정운임수수는 거의 불가능한 실정임.
- 또한 우리나라의 경우 영업용차량에 대한 우대정책의 미흡, 위장자가용차량의 불법 유상운송행위 만연, 우체국 택배사업의 성장에 따른 민간택배업의 위축, 제반 인프라시설의 부족, 고속도로통행료와 환경개선부담금 등 제부담금 증가로 운송원가의 상승 및 운임인하의 압력 증가로 적정운임 수수는 요원하며 수지가 날로 악화되고 있음.
- 기타 운송효율 증대를 위한 공차율 감소, 공동수배송의 증가, 평균 적재율 향상, 연료효율 향상 등의 노력이 미미하여 적정운임의 실현이 어려운 실정임.

- 규제완화 정책의 이론적 측면에서 보면, 자유화이론에서는 운송비 증가시 불완전경쟁기업의 지대추구(rent-seeking) 행위가 심화되고, 수급조절이론에서는 적정운임의 형성으로 운송업자의 피해가 최소화되며, 시장경제원리, 즉 자유화이론과 수급조절이론의 절충형인 연계이론에서는 불완전경쟁기업의 지대추구 행위가 다소 제한을 받으나 적정운임의 형성이 어려워 영세 운송사업자의 피해가 발생할 수 있음.
- 일본의 경우, 그나마 신고운임이 거래운임으로 비교적 잘 준수되는 편이나 장기불황에 따른 수송질서의 이완으로 2001년 12월부터 ‘적정운임수수운동’을 전개하고, 안전하고도 확실한 수송서비스 제공을 위해서는 운송원가에 적합·적정한 운임의 수수가 반드시 필요하다는 것에 대한 이해와 협력을 세간에 호소하고 있음. 특히 최근에는 세계적인 유가인상에 따른 경유가격의 인상이 운송원가에 잘 반영되도록 대대적인 홍보와 화주를 설득하고 있음.
- 규제완화에도 불구하고 적정운임 수준을 유지하기 위해서는 인프라 시설의 확충, 차량·정보기술 향상, 경영관리환경 개선 등으로 생산성 제고(원가절감)가 뒷받침되어야 가능.
- 규제완화에 따른 외부불경제비용을 운송비에 포함할 경우, 운송비는 25%~40% 증가하고, 이는 화주의 운임부담을 최소 25% 증가시키는 결과를 초래함. 그리고 운송사업자가 제규정 등을 준수하여 정상적인 운송행위를 할 경우 운송비는 1/3 정도 증가함. 그러나 적정운임에는 이들 운송비가 포함될 수 있으나 시장거래운임은 이들 비용을 반영하지 못함.

- 도로화물운송의 가격(운임)탄력성은 약 -0.8로써 톤키로당 운임 1% 상승시 톤키로당 운송량은 0.8% 감소하는 것으로 알려져 있어 운송사업자로서는 운송원가의 상승으로 운임인상요인이 발생하더라도 운송량 감소를 우려하여 원가상승분을 운임에 반영하기가 어려운 것임.

## 2. 화물자동차 운임제도

### - 화물자동차 운임제도 연혁

※ton-km당 기본운임에 따른 거리비례제 운임으로, 중앙정부의 인가운임으로 시작(노선화물과 구역화물 운임으로 구별됨)

- 1981. 6. : 「공로부문 업종별 운임요금 조정기준 및 준수요령」에 따른 인가운임제 시행
- 1987. 7. 24 : 구역화물 자동차(전국화물, 일반화물, 용달화물) 운임과 특수화물자동차 운임을 교통부 인가운임에서 각 시, 도지사 신고운임으로 전환
- 1993. 2. 24. : 모든 업종이 종전의 인가제에서 신고제로 전환(신고운임의 수리주체를 교통부장관으로 환원하여 운임산정 기준의 전국적 통일성과 일관성을 기함)
- 1993. 10. 30. : 시행규칙 개정으로 용달화물 자동차의 요금미터기 제도 폐지
- 1998. 2. 17. : 화물자동차운수사업법령 제정으로 인한 동법시행령에 따라 구난형특수자동차와 컨테이너운송사업자만 신고제 유지

### - 컨테이너 운송요금

- 1984년 경제기획원 등록요금
- 1990. 10. 1 : 부산시 신고수리(84년 대비 7% 인상, 40ft기준)
- 1992. 5. 1 : 부산시 신고수리(84년 대비 7% 인상)
- 1994. 11. 1 : 교통부 신고수리(92년 대비 4.7% 인상)
- 1995. 9. 11 : 건설교통부 신고수리(94년 대비 9.8% 인상)
- 1996. 11. 1 : 건설교통부 신고수리(95년 대비 8.3% 인상)
- 1998. 2. 21 : 건설교통부 신고수리  
(96년 대비 15.7% 인상, 유류비 인상분만 반영)

- 2003. 11. 24 : 건설교통부 신고수리(98년 대비 7.3% 인상)
- 2005. 11. ? : 건설교통부 신고수리 예정(03년 대비 9.1% 인상 예정)

- 업종간 진입 및 운임제도 비교

<표 1> 운송사업 진입 및 운임제도 현황 비교

사업명	진입제도	운임제도	비고
화물자동차운송사업	허가제	자유화	
여객자동차운송사업	면허제 등록제	신고운임	· 시내, 농어촌, 마을, 시외, 전세버스, 특수여객자동차, 일반, 개인택시 · 건교부장관 또는 시도지사가 정하는 기준 및 요율의 범위안에서 신고
도시철도 (지하철)	면허제	신고운임	
철도사업 (화물포함)	면허제	신고운임	· 건교투장관이 지정 고시한 운임·요금의 상한 이내
항만운송사업	등록제	인가운임 (신고운임)	
항공운송사업 (화물포함)	면허제	인가운임 (신고운임) 예고운임	· 국제: 인가 또는 신고운임 · 국내: 예고운임(20일전)
해상화물운송사업	등록제	운임공표	· 운임을 정하여 화주 및 이해 관계인에게 사전 공표

주 : 허가제 진입제도에서 운임제도가 완전 자유화되어 있는 업종은 화물자동차운송사업밖에 없음.

자료 : 임재경, 화물운수사업 공급제도 및 운임제도 개선방안 연구, 한국교통연구원, 2005. 8.

### 3. 화물운임 추이 및 현황

- 1999년 7월부터 면허제에서 등록제로 시장진입제도를 완전자유화한 이후 2003년말까지 차량이 약 60%나 급증하였음. 여기에 유가인상 등으로 운송원가가 지속적 증가함에도 불구하고 도로화물운송시장이 수송수요 대비 공급과잉으로 2003년에는 두 차례에 걸쳐 사상초유의 집단적 화물운송거부사태가 발생하여 1조원이 넘는 경제적 손실을 초래하였음.
- 97 ~ 02간 물동량 17.2% 증가(499백만톤 → 585백만톤)
- 같은 기간 사업용화물차량 64.9% 증가 (202,742대 → 334,294대)
- 같은 기간 업체수 39.0% 증가 (5,816개 → 8,086개)
- 2004년 1월부터 신규차량이나 업체의 시장진입을 2005년말까지 특수자동차 등 일부를 제외하고 불허하고 있으며, 추가로 2007. 12까지 이를 연장하였음.
- 2004. 12 기준으로 물동량 대비 73,600여대가 공급과잉임
- 2005년도 1/4분기 조사(교통개발연구원)결과 화물차주 10명중 8명 가량은 물동량이 감소한 것으로 나타났음.
- 차주의 월평균 수입은 화물운송거부사태가 발생한 2003년 10월에는 약 189만원이었으나 2005년 3월에는 약 143만원으로 수입이 46만원 감소한 것으로 나타났음.
- 육상운송업체 상장기업 10개사의 당기순이익도 2003년 대비 2004년에는 10.5% 감소하였음. 특히 대형택배업체의 매출액이 올해 처음

으로 감소하고, 평균단가는 2003년 대비 2005년도에는 약 50% 감소할 것으로 전망됨.

<표 2> 화물차량대수 추이

연도	차량대수	증가율	비고
2000	227,575	-	
2001	269,862	-	
2002	290,068	-	
2003	365,554	60.6%(00~03)	화물차주 집단 운송거부사태
2004	351,755	54.6%(00~04)	허가제 시행

<표 3> 화물자동차 공급량(단위 : 대)

구분	2004. 12	2004년 표준공급량 (적재효율 미적용)			2004년 표준공급량 (적재효율 적용)		
		공급량	공급수준	추가공급량	공급량	공급수준	추가공급량
컨테이너	16,430	15,813	104%	-617	14,453	114%	-1,977
BCT	3,632	3,432	106%	-200	3,137	116%	-495
일반	188,456	162,060	113%	-21,492	148,123	124%	-35,429
개별	59,667	50,194	118%	-9,277	45,877	130%	-13,594
용달	72,981	61,227	128%	-16,854	55,961	140%	-22,120
<b>합계</b>	<b>341,166</b>	<b>292,726</b>	<b>117%</b>	<b>-48,440</b>	<b>267,552</b>	<b>128%</b>	<b>-73,614</b>

자료 : 임재경, 화물운수사업 공급제도 및 운임제도 개선방안 연구, 한국교통연구원, 2005. 8.

<표 4> 상장 물류기업 경영실적(육상운송업 10개사, 2004)

구분	금액(백만원)	증가율(03년 대비)
매출액	3,062,245	6.6%
당기순이익	75,943	-10.5%

<표 5> 대형 택배 4사 매출액 추이 및 평균단가

구 분	2003	2004	2005 (1분기)	2005 (전망)	성장률 (03~04)	성장률 (04~05)	성장률 (03~05)
매출(억원)	6,040	7,359	1,833	7,332	21.8%	-0.4%	21.4%
평균단가(원)	3,439	3,479	3,258	1,600	1.2%	-54.1%	-53.5%

<표 6> 월평균 차주 순수입 변화

구 분	일반화물	개별화물	용달화물	평 균
2003. 10.	213만원	192만원	162만원	189만원
2005. 1/4분기	184만원	140만원	104만원	143만원

자료 : 교통개발연구원, 화물운송시장 동향 2005 1/4분기, 전국화물자동차연합회 내부자료

- 1995년부터 화물운임 추이를 각 차종별로 살펴보면, 2003년 현재 가격은 1995년~1997년 평균에 비해 용달의 경우 107%, 일반화물의 경우 123%, 컨트랙터의 경우 116%, BCT의 경우 109%가 증가한 반면, 개별화물의 경우 97%로 하락

<표 7> 화물운임 추이

(단위: 천원/회)

구 분		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	비고 (‘03년/’95-97평균)
용 달 <sup>1)</sup>	운임	38	38	42	42	35	35	35	42	42	106.7%
	운임-경유 가격	37.07	36.72	40.23	39.19	32.29	31.77	31.68	38.58	38.12	87.5%
개별 <sup>2)</sup> (4.5톤)	운임	110	110	120	120	120	120	130	130	110	97.1%
	운임-경유 가격	102.53	100.84	108.70	103.95	105.06	103.24	113.57	113.85	92.5	88.9%
일반 <sup>3)</sup> (11톤)	운임	220	210	230	220	220	230	210	280	270	122.7%
	운임-경유 가격	179.86	165.50	177.42	149.61	150.06	143.25	117.41	180.72	152.42	87.5%
컨트랙터 <sup>4)</sup> (40Feet)	운임	277	282	282	311	312	312	316	320	325	115.9%
	운임-경유 가격	232.03	228.79	218.78	224.67	227.41	209.00	208.33	207.16	194.69	85.9%
BCT <sup>5)</sup>	운임	286	286	286	312	260	260	260	286	312	109%
	운임-경유 가격	268.13	264.86	260.88	277.70	226.39	219.08	217.22	241.17	260.22	98.3%

주: 1) 용달: 서울-서울 인근지역 40km이내 편도운임

2) 개별: 서울-대전간 편도운임

3) 일반: 서울-부산간 11톤 편도운임

4) 컨테이너: 서울-부산간 편도 운임

5) BCT: 단양-부천간 편도운임

6) 경유가격에서 유가보조금 지원분은 별도로 계산하였으며, 물가상승분 등은 고려하지 않음

자료: 주선연합회, 컨테이너사업자협의회(임재경, 화물운수사업 공급제도 및 운임제도 개선 방안 연구, 한국교통연구원, 2005. 8에서 재인용)

- 컨테이너운송은 40ft 단위가 많은 비중을 차지하며, 서울→부산 편도의 경우 35만원 수준을 나타내고 있음
- BCT의 톤당 운임은 2005년 1/4분기 현재 의왕-서울 9,400원, 제천-서울 3200원, 영월-서울 9,000원 수준임
- 기타화물의 경우 서울-부산, 서울-대전 편도운임은 27만원, 14만원 수준으로 나타남

- 개별화물차량의 평균 운임은 서울→대전구간 중거리 편도운임 10만원, 서울→부산구간 장거리 편도운임은 20만원 수준으로 나타났음
- 용달화물의 2005년 1/4분기 현재 서울지역의 단거리 편도운임은 대당 4만원 수준, 서울~대전구간의 중거리 편도운임은 7만원, 서울~부산구간의 장거리 편도운임은 14만원 수준임

<표 8> 주요구간의 용달화물 대당 평균 운임(2005년 1/4 현재)

(단위: 원)

구 간	일반화물			개 별 화물	용 달 화물
	컨테이너(40ft.)	BCT <sup>1)</sup>	기타화물		
서울-서울(편도)	-	-	-	70,667	40,667
서울-대전(편도)	-	-	142,727	99,000	72,857
서울-부산(편도)	351,071	-	274,306	199,118	143,214
의왕-서울(편도)	-	8,970	-	-	-

주: 1) BCT의 경우는 톤당 운임임

자료: 교통개발연구원, 「화물운송시장 동향 2005. 1/4」, 2005. 1/4.(임재경 위 보고서 재인용)

<표 9> 신고운임대비 거래운임 현황

(단위: 원)

운임	구간	거리(km)	20FT	40FT
시장운임 <sup>1)</sup>	서울↔부산	491	578,750	714,546
신고운임 <sup>2)</sup>	서울(강남)↔부산	449	1,174,245	1,218,103
	서울(강북)↔부산	448	1,168,024	1,211,756

주: 운임은 왕복 운임임.

1) 2005. 1/4분기 운임 현황

2) 2003.10. 예정원가보고서 현황

자료: 한국물가협회, 「예정원가조사보고서」, 2003. 10, 교통개발연구원, 「화물운송시장동향 2005. 1/4」, 2005.1/4.(임재경 위 연구보고서 재인용)

<표 10> 2005년 예상운임과 현재 시장운임 비교(11톤 기준)

(단위: 천원)

구분	거리 (km)	'05년 예상운임			현재 시장운임			대비 D/C (%)
		'97 신고운임 (A)	'05년까지 인상된 운송원가 (B=A×63.1%)	계 (C)	편도	복화	평균 (D)	
부산↔서울	448	337	212	549	360	280	320	58.3
대구↔서울	303	265	167	432	290	250	270	62.5
대전↔서울	167	214	135	349	250	200	225	64.5
천안↔서울	95	177	111	288	200	180	190	66.0
광주↔서울	329	286	180	466	300	250	275	59.0
강릉↔서울	238	243	153	396	290	270	280	70.7
포항↔서울	404	317	200	517	380	270	325	62.9
울산↔서울	416	337	212	549	330	280	305	55.6
안동↔서울	263	264	166	430	300	260	280	65.1

자료: D운송회사(임재경 위 연구보고서 재인용)

- 과당경쟁에 따른 운임 하락 및 운송원가 인상으로 시장운임이 운송원가의 60% 내외
  - 최근 5년간 운임하락 : 철강 13%, 컨테이너 12%
  - 운송원가 인상 : 97 신고운임 대비 63.1%
    - ※11톤 기준 연간 41,732천원 증가 (66,115천원 → 115,362천원)
    - (고정비 40.1% 증가 : 44,535천원 → 62,415천원)
    - (변동비 110.5% 증가 : 21,580천원 → 45,232천원, 유류보조금 포함)
- 운송원가 이하의 운임에 따른 수지 보전을 위해 과적, 과속 등 위법 행위 증가와 운송품질 및 서비스 저하
  - 97 ~ 02간 과적 적발차량 60.5% 증가 (28,722대 → 46,112대)
- 정부 및 투자기관의 운송비에 대한 객관적 기준 운임 제시 요구

- 정부 예산 편성 및 집행시 기준 운반임(신고운임, 고시운임, 표준운임 등) 제시 요구
  - 입찰 또는 수의계약시 98년도 신고 운임 기준에서 일정부분 차감된 운임으로 계약
- 타 업종은 신고(인가)운임 유지로 인상요인분 반영  
(97년 6월말 이후 05. 8 현재 타 사업 운임·요금 인상 현황)
- 시외버스 1km당 62.3% (51.56원 → 83.68원)
  - 일반고속버스 1km당 48.8% (29.65원 → 44.13원)
  - 철도작업임(발송) 톤당 43.8% (1,642.39원 → 2,362.54원)
  - 항만하역(양곡류) 선내 톤당 36.4% (1,197원 → 1,633원)

#### 4. 컨테이너화물 운임신고 제도

- 화물자동차운수사업법 제6조와 제24조의 6에 의해 대통령령이 정하는 운송사업자 또는 운송가맹사업자는 운임 및 요금을 정하여 미리 건설교통부장관에게 신고토록 되어 있으며, 이는 2009년 12월 31일까지 유효함.
- 동법 시행령 제4조에 운임 및 요금을 신고하여야 하는 화물자동차운송사업의 허가를 받은 자 또는 화물자동차운송가맹사업의 허가를 받은 자는 다음과 같음
  - 구난형 특수자동차를 사용하여 고장차량·사고차량 등을 운송하는 운송사업자 또는 운송가맹사업자(화물자동차를 직접 소유한 운송가맹사업자에 한함)
  - 견인형 특수자동차를 사용하여 컨테이너를 운송하는 운송사업자 또는 운송가맹사업자(화물자동차를 직접 소유한 운송가맹사업자에 한함)
- 동법 시행규칙 제15조에 화물자동차운송사업의 운임 및 요금을 신고 또는 변경신고하고자 하는 때에는 운임사업운임 및 요금신고서를 건설교통부장관에게 제출하여야 하며, 다음 서류를 첨부하여야 함. 그리고 이 신고는 연합회가 대리할 수 있음.
  - 원가계산서(행정기관에 등록을 한 원가계산기관 또는 공인회계사가 작성한 것을 말함)
  - 운임·요금표

- 운임 및 요금의 신·구대비표(변경신고인 경우에 한함)
- 현재 적용되고 있는 컨테이너 육상운송 요율표는 2003. 11. 24에 전국화물자동차운송사업연합회가 건설교통부에 신고한 요율임

<표 11> 신고요율과 실제요율 비교

구 간	신고요율(A)	실제요율(B)	B/A율
부산↔서울	949,000	714,546	75.3

주: 40피트 컨테이너, 2005. 1/4분기

## 5. 일반화물 운임신고제도

[전국화물자동차운송사업조합연합회가 건설교통부에 신고한 일반화물자동차 운임·요금, 1997. 10. 10 시행]

- 거리톤급별 운임표, 차종별 대기료, 차종별 전세운임 등 3가지 신고

- 운임·요금의 적용방법 주요 내용

### · 적용대상

(가) 이 운임 및 요금은 일반화물자동차운송사업의 면허를 받고 운송하는 화물의 운임 및 요금에 적용

(나) 전국화물자동차운송사업, 특수화물자동차운송사업 및 특수차량을 사용하는 운송에 있어 별도 운임·요금의 인가 또는 신고를 받지 않은 경우에는 이 운임 및 요금을 적용

### · 계산의 기준

(가) 운임 및 요금은 사용차량 1차 1회의 운송시마다 계산하되 차량을 2차 이상 연결 운송하는 경우 동일 화주이고 동일 구간 일 때에는 2차 이상의 최대적재량(표기톤수)을 1차로 합산하여 적용

### · 운임계산의 방법

(가) 운임은 사용차량의 최대적재량(이하 표기톤수라 한다) 및 운송거리에 의한 운임표에 따라 운임(이하 기준운임이라 한다)을 계산

(나) 할증 또는 할인율을 적용하는 화물은 기준운임에 각각 그 율을 승한 금액을 기준운임에 가감하여 계산

(다) 이 운임에는 부가가치세가 포함됨

- 단수처리
- 거리의 계산
- 할증율 및 할인율이 중복하는 경우의 계산

- 운임계산의 특례

(가) 적재화물이 표기톤수의 50% 이하의 경우에는 가장 가까운 하위톤수의 차량운임을 적용. 이 경우 용적화물에 있어서는 1m<sup>3</sup>을 280kg으로 환산. 단, 화물의 성질상 중복하여 적재할 수 없는 화물은 그러하지 아니함.

(나) 계속하여 반복되는 화물의 계약에 있어서 특정한 차량톤수를 기준하여 운임을 산출한 경우에는 실제 사용차량의 톤수에 의존하지 않고 당해 기준차량의 톤수에 의하여 운임을 적용

- 품목별 할증
- 장기계약할인
- 왕복화물의 할인
- 차량대기료

- 실비부담

(가) 자동차도선료

(나) 유료도로 통행료

(다) 화주의 요구에 의한 가장 비용

(라) 운송보험 계약을 체결한 경우 그 보험료

(마) 기타 운송에 관련하여 받은 서비스에 대한 비용

· 계산의 순서

(가) 사용차량 및 운송거리에 의한 운임의 계산

(나) 할증율 및 할인율의 적용계산

(다) 운임의 단수처리

(라) 대기시간 단축에 의한 감산

(마) 제요금 및 실비부담의 계산

## 6. 일본 사례

### □ 법 규정

#### [법] 제11조(운임 및 요금)

1. 일반화물자동차운송사업자는 운임 및 요금을 정하고 미리 국토교통대신에게 제출하지 않으면 안된다. 이것을 변경하려고 할 때도 같다. <개정 1999년>
2. 국토교통대신은 전항의 운임 또는 요금이 다음의 각 호의 어느 것인가에 해당한다고 인정될 때는 당해 일반화물자동차운송사업자에 대해 기한을 정해서 그 운임 또는 요금을 변경해야 함을 명할 수 있다.
  - 1) 능률적인 경영하에 있어서의 적정한 원가에 적정한 이윤을 더한 것을 넘어 선 것일 때
  - 2) 특정의 화주에 대해 부당한 차별적 취급을 한 것일 때
  - 3) 다른 일반화물자동차운송사업자와의 사이에 부당경쟁을 뛰어 넘을 우려가 있는 것일 때. <개정 1999년>

#### [시행규칙] 제9조(운임 및 요금의 신고)

1. 법 제11조 제1항의 규정에 따라 운임 및 요금의 설정 또는 변경의 신청을 하려고 하는 자는 당해 운임 및 요금의 실시 예정일의 30일 전까지(제3항의 경우는 사전에) 다음에 열거하는 사항을 기재한 요금설정(변경)신청서를 제출하지 않으면 안된다.
  - 1) 성명 또는 명칭 및 주소 및 법인에 있어서는 그 대표자의 성명
  - 2) 설정 내지는 변경하려고 하는 운임 및 요금을 적용하는 영업구역

또는 운행계통

- 3) 설정 내지는 변경하려고 하는 운임 및 요금의 종류, 금액 및 적용 방법(변경신청의 경우에는 신구의 대조를 명시할 것)
  - 4) 실시예정일
  - 5) 변경 신청의 경우에는 변경을 필요로 하는 이유
2. 전항의 신청서에는 원가계산서 그 외의 운임 및 금액의 산출을 기재한 서류를 첨부하지 않으면 안된다.
3. 다음의 경우에는 전항의 서류의 첨부를 생략할 수가 있다.
- 1) 당해 영업구역 또는 운행계통에 대해서 다른 일반화물자동차운송사업자가 실제로 적용하고 있는 운임 및 요금과 동일한 운임 및 요금의 설정 또는 변경의 신고를 하는 경우
  - 2) 特別積合貨物運送을 하는 일반화물자동차운송사업자가 신청을 하고 있는 당해 特別積合貨物運送에 관련된 운임 및 요금과 동일한 운임 및 요금의 설정의 신청을 하는 경우
  - 3) 법 제63조 제1항의 규정에 의한 표준운임 및 표준요금과 동일한 운임 및 요금의 설정 또는 변경신청을 하는 경우
  - 4) 전 3호에 열거하는 경우 외에 국토교통대신 (법 제11조 제1항의 규정에 의한 권한이 지방운수국장에게 위임되어 경우에는 지방운수국장) 이 필요가 없다고 인정했을 때.

**[법] 제63조(표준운임 · 표준요금)**

1. 국토교통대신은 특정지역(特別積合貨物運送에 관련된 운임 · 요금에 있어서는 특정지역간. 이하 이 항에 있어서 동일) 에 있어서 일반화물자동차운송사업에 관련된 운임 · 요금이 그 공급수송력 및 수송수요량의 불균형 또는 물가 그 이외 경제사정의 변동에 의해 현

저히 高騰하거나 하락할 우려가 있는 경우에 있어서 공중의 편리 또는 일반화물자동차운송사업의 건전한 운영을 확보하기 위해 특히 필요가 있다라고 인정 될 때는, 당해 특정지역을 지정하여 일반화물자동차운송사업의 능률적인 경영하에 있어서의 적정원가·적정이윤을 기준으로 하여, 기간을 정하고 표준운임·표준요금을 정할 수가 있다. <개정 1999년>

2. 국토교통대신은 전항의 규정에 의한 표준운임·표준요금을 정했을 때는 지체 없이 이것을 고시하지 않으면 안된다 <개정 1999년>

□ 「표준운임 및 표준요금 설정요건 등」 (1990. 11. 30)

- 화물자동차운송사업법의 시행으로, 일반화물자동차운송사업 관련 운임요금에 대해서는, 인가제에서 사전신고제로 완화, 사업자의 창의와 궁리에 따라 탄력적으로 설정·변경 가능하게 되고, 한편 부당한 것에 대해서는 변경을 명령하는 것으로 되었음.
- 그러나 특정 지역(또는 지역간)에서 공급수송력 및 수송수요량의 불균형이나 경제사정의 변동에 의해, 현저하게 운임요금이 상승(高騰)하거나 하락할 우려가 있는 경우에, 공공의 편의 또는 일반화물자동차운송사업의 건전한 운영을 확보하기 위해, 기간을 정하여 표준운임과 표준요금을 설정할 수 있게 되었음.
- 그 취지는 무엇보다 수송수요량의 현저한 과잉이나 물가가 현저하게 상승한 경우, 적정한 원가 및 적정한 이윤에 바탕을 두는 운임요금을 초과하여 운임요금의 수수가 우려가 되거나, 반대로 공급수송력의 현저한 과잉 등이 발생할 경우, 적정한 원가 및 적정한 이윤에 바탕을 두는 운임요금을 밑도는 운임요금의 수수가 우려되고,

공공의 편리 또는 일반화물자동차운송사업의 건전한 운영을 확보하기 위해, 이것을 방지하는데 있음.

- 즉, 능률적 경영인데도 적정한 원가에 적정한 이윤을 더한 것을 초과하는 운임요금이나 부당한 경쟁을 불러일으킬 우려가 있는 운임요금 등에 대해서는, 그것이 신고되어진 경우에, 법 제11조 2항의 변경명령에 의해 시정됨과 아울러, 신고되지 않은 운임요금을 수수하는 경우에는 법 제11조 1항의 위반으로서 행정처분 및 처벌이 부과되어지지만, 공급수송력 및 수송수요량이 불균형하거나 경제변동에 의해 변경명령 등의 조치를 다수 사업자에 대해 빈번히 강구되어야 하는 경우에 있어서는, 운수대신이 표준이 되는 운임요금을 설정하고, 그것과 동일한 운임요금을 신고하고 수수토록 하는 것이 부적절한 운임요금의 수수가 실시되어짐에 의해 공공의 편의 또는 일반화물자동차운송사업의 건전한 운영을 저해하는 것을 방지하는 보다 적절한 사고방식이라는데 기인함.

- 표준운임요금의 설정요건 등

- 특정지역 : 원칙적으로 지방운수국의 관할구역으로 함
- 일반화물자동차운송사업에 관련된 운임 및 요금이 현저히 높거나 하락할 우려가 있는 경우 :

(가) 당해 지역의 실가동율이 타 공급수송력 및 수송수요량의 균형 상황을 나타내는 지표 또는 운임요금의 원가를 구성하는 물가, 기타 경제지표가 과거에 있어서 실적치의 변동상황으로 보아 현저히 변동을 나타내고 있는 것

(나) 당해 지역의 일반화물자동차운송사업자가 수수하고 있는 운임  
요금액이 과거의 실적치 변동상황보다 현저히 변동을 나타내  
고 있는 것

· 특히 필요가 있는 경우라고 인정되어질 때 : 공급수송력이 부족하  
거나 과잉인 상황이 현저한 경우 또는 물가, 기타 경제지표의 변  
동이 현저한 경우에, 일반화물자동차운송사업자의 운임요금 변경  
신고 또는 이것에 대한 변경명령 또는 행정처분 혹은 벌칙의 적용만  
에 의해서는 운임요금의 적정화가 기대하기 어려운 경우를 말함.

· 정해야 할 기간 : 대략 1년으로 함

- 표준운임요금의 설정대상이 되는 일반화물자동차운송사업자

· 표준운임요금의 설정은 특정 지역(또는 특별적합화물운송 관련시  
특정 지역간)에 있어서 ‘일반화물자동차운송사업등의 운임·요금의  
신고 및 변경명령의 처리방침에 대해서는’에서 규정하고 있는 운  
임의 종류마다 실시하는 것으로 함.

## 7. 운임제도 개선방안

### □ 현행

- 한국은 컨테이너차량과 렉커차량에 한해 신고운임제를 시행
- 일본의 경우, 운임이 비정상적으로 하락하는 경우 표준운임의 설정권을 국토교통성이 갖고 있으며, 전일본트럭협회에서는 운임의 증감추이를 분기별로 조사하여 발표하고 있음
- 프랑스의 경우는 CNR(도로위원회)에서 비용을 정확하게 계산할 수 없는 사업자를 위하여 참고원가(운임)를 발표하고 있음
- 영국의 FTA(Freight Transport Association)에서도 매년 80개회원사에 대한 조사를 통해 운전자의 임금, 운임 수준, 차량운행비 등을 지수화하여 발표하고 있음

### □ 개선 방안

#### 1안 : 신고운임 제도 개선

- 현재 컨테이너 운송에 대해서만 요율을 신고토록 하고 있으나 일반 화물 등에 대해서도 운임요율을 신고토록 그 대상 범위를 확대
- 요율신고를 1년 단위로 정례화하여 적정운임의 반영이 1년을 넘지 않도록 하여 업계의 애로를 조기에 해소

## 2안 : 고시(참고)운임 제도 도입

- 화물자동차운수사업법 개정 정부 고시(참고)운임 제도 도입
  - 운송원가의 인상요인에 대한 보다 철저한 검증 및 과도한 인상 억제제를 위해 정부에서 연구용역을 실시, 고시하는 법적 근거 마련
  - 운송원가 인상율이 일정수준 이상일 때만 실시 등

## 3안 : 표준운임 제도 도입

- 일본과 같이 표준운임제를 도입
  - 사업자단체로 하여금 정부에서 지정하는 연구기관에 운임에 대한 연구용역을 실시, 운임 공표할 수 있는 법적 근거 마련(화물자동차운수사업법 개정)
  - 정부에서는 운임에 대한 적정 기준 및 범위를 지정하여 조정(예 : 인상 주기, 상한선 지정 등)

## 〈주요 참고문헌〉

- 임재경, 화물운수사업 공급제도 및 운임제도 개선방안 연구, 한국교통연구원, 2005. 8.
- 임종길, 화물자동차운송산업의 선진화 전략, 전국화물자동차운송사업연합회, 2003. 7.
- 교통개발연구원, 화물운송시장 동향 2005 1/4분기
- 일본 국토교통성 자료
- 전국화물자동차운송사업조합연합회, 일반화물자동차운임·요금표, 1997. 10. 10.
- 전국화물자동차운송사업연합회, 컨테이너 육상운송 요금표, 2003. 11. 24.