

보도시점 : 2024. 12. 27.(금) 06:00 이후(12. 27.(금) 석간) / 배포 : 2024. 12. 26.(목)

화물운송 플랫폼 제도화 ... 사업자 책임강화·산업 육성 모색

- 27일 간담회에서 화물운송 플랫폼 관리방안 연구결과 등 제도화 방안 논의

- 국토교통부(장관 박상우)는 12월 27일 서울역에서 다양한 분야의 화물운송 산업 관계자가 참여한 간담회를 개최*할 예정이다.
 - * (참석) 주재 국토교통부, 공공 한국교통연구원, 플랫폼업계 전국24시콜, 원콜, CJ, 카카오 등, 운수사협회 전국운송사업연합회, 전국운송주선연합회
- 국토교통부 물류정책관이 주재한 이번 간담회에서는 한국교통연구원이 그간 연구·마련한 화물운송 플랫폼(이하 플랫폼)의 제도화 방안을 발표하고, 업계 관계자들과 플랫폼의 제도적 관리 필요성, 제도화 방안의 적절성에 대해 논의할 예정이다.
- 국토교통부는 화물운송시장에서 플랫폼을 활용한 거래가 확산되고 있으며, 대기업과 스타트업을 중심으로 신규 업체의 진출도 활발히 이뤄지고 있는 최근 시장동향을 언급하면서,
 - 플랫폼 시장이 활성화되면 화주와 차주가 직접 연결되고, 공차 운행이 감소되어 화물운송의 효율성이 크게 증가하며, 나아가 화물운송 거래의 투명화, 디지털화에도 기여할 것으로 기대한다고 밝힐 예정이다.
 - 이와 함께, 플랫폼에서 발생하는 운임 미지급과 불법다단계 등의 문제에 차주들이 노출된 상황임에도 플랫폼 업계가 불법행위 감시나 이용자 피해관리 등에 소극적임을 지적하면서, 플랫폼의 제도적 관리 필요성과 시급성도 강조할 계획이다.
- 간담회에서 발표·논의할 「화물운송 플랫폼 제도화 방안」은 다음과 같다.

① <화물운송 플랫폼 등록제 도입>

- 화물운송 플랫폼 사업을 “화주, 운수사업자, 화물차주를 매개하여 자율적인 화물운송거래가 이루어지도록 화물운송 플랫폼을 제공하는 사업”으로 정의하고, 업종을 새롭게 신설한다.
- 플랫폼에 대한 최소한의 관리·감독 필요성과 민간서비스인 플랫폼에 대해 제한적으로 개입할 필요성을 고려하여, 플랫폼 사업을 신고제와 허가제의 중간인 등록제로 관리하되,
 - 신규업체의 진출, 무료 플랫폼에 대한 과도한 책임 부과 등을 감안하여 유료로 서비스를 제공하는 플랫폼에 등록의무를 부과한다.
 - 등록권한 주체는 국토교통부 장관으로 설정하고, 등록 시 사업계획서와 이용약관을 제출하도록 하여, 등록기준*에 맞는지 심사한다.
- * 사업자는 사업계획서와 약관에 플랫폼 이용료, 운임지급 체계, 운임미지급 및 과적·허위매물 등 불법행위 예방 및 분쟁처리 방안을 포함하되, 구체적인 방안은 자율적으로 결정

② <플랫폼 사업자 관리방안> ※ 이용자 피해방지 및 보호조치

- 플랫폼 사업자는 스스로 정한 플랫폼의 사업계획서와 이용약관을 준수하여야 하며, 이를 위반하는 경우 과태료, 사업정지, 등록취소 등의 행정제재를 받을 수 있다.
 - 다만, 플랫폼 이용자 또한 과적요구, 불법다단계, 불법주선 등 화물자동차법을 위반하는 경우에는 플랫폼사의 이용이 제한될 수 있다.
- 국토교통부는 이용자 보호 및 운송시장 질서 확립 등을 위하여 필요한 경우 플랫폼 사업자에 대해 개선명령을 할 수 있으며,
 - 플랫폼의 서비스 만족도, 요금 등에 대한 평가를 통해 우수플랫폼을 선정하여, 플랫폼 사업자가 자발적으로 서비스를 개선하도록 유도한다.

③ <플랫폼 제도화에 따른 기대효과>

- 플랫폼이 활성화될 경우 화주-차주 직거래로 거래단계가 축소되고, 산업구성원의 합리적 의사결정을 지원하며, 운임미지급·허위매물 등으로부터 차주를 보호하는 등 다양한 효과가 발생할 것으로 기대한다.

<기대효과 예시>

<p>(사례 1: 거래단계 최소화) 'A' 화주는 'B' 주선사를 통해 화물을 배송하나, 실제 차주를 알 수 없어 배송 품질 관리에 한계, 중간마진으로 인해 물류비 증가도 불가피</p> <p>☞ 플랫폼의 제도적 관리가 이루어진 경우 'A' 화주는 플랫폼을 통해 실시간 화물 운송 현황 정보를 파악할 수 있고, 중간 수수료가 없어져 물류비도 절감</p> <p>- 차주는 플랫폼을 통해 화주로부터 직접 일감을 받게 되어 중간 마진 없이 제 값을 받게 되었으며, 귀로영업도 많아져 소득 증가</p>
<p>(사례 2: 화물운송시장 선진화) 'C' 화주는 운수사와 물류비 협상 및 계약 체결 시 비교 가능한 정보가 부족하다고 생각, 'D' 차주는 타 차주 대비 적정운임인지 의문</p> <p>☞ 플랫폼을 통해 정보가 보다 투명하게 공개됨에 따라, 'C' 화주와 'D' 차주는 다양한 플랫폼의 운임·화물·차주 정보와 서비스 수준 등을 비교하여, 합리적 의사결정 가능</p>
<p>(사례 3: 운임 미지급 발생) 'E' 차주는 'F'사 플랫폼을 통해 'G' 화주의 일감을 운송 완료하였으나, 운임을 지급받지 못한 경우 발생</p> <p>☞ 등록된 플랫폼을 사용하는 경우 'E' 차주는 'F'사에게 사업계획서 상의 이용자 보호조치를 요청할 수 있으며, 필요 시 정부의 관리·감독도 요청 가능</p> <p>- 정부는 플랫폼사의 보호조치가 부족하다고 판단될 경우 행정처분 및 개선명령 가능</p>
<p>(사례 4: 화물정보 오류) 'H' 차주가 'I' 화주의 일감을 실으러 현장에 갔으나, 'J'사 플랫폼에 고지된 화물정보와 달라 과적할 상황에 놓인 경우 발생</p> <p>☞ 플랫폼을 통한 거래 중 허위물량, 과적 등 「화물자동차법」 위반 사항이 발생하지 않도록 'J'사에 모니터링 책임 부여</p> <p>- 'J'사는 과적을 유발한 'I' 화주에 대한 제재(플랫폼 이용제한 등) 조치 가능</p>

- 국토교통부 김근오 물류정책관은 “**화물운송 플랫폼의 이용이 증가하고 있는 지금 시점이 화물운송 플랫폼의 지속가능한 성장을 지원하면서, 플랫폼을 이용하는 화주와 운수종사자 간의 공정한 거래환경이 조성할 수 있도록 제도화 방안을 검토하여야 할 적기라고 판단한다**”며,
- “**이번에 제도화를 위한 기틀을 마련한 만큼, 앞으로도 플랫폼 관련 업계와 이용자의 의견에 귀 기울이며, 다양한 장점을 지닌 화물운송 플랫폼이 물류 산업 발전에 기여할 수 있도록 노력해 나가겠다**”고 밝힐 예정이다.

담당 부서	물류정책관	책임자	과 장	박진호 (044-201-4016)
	물류산업과	담당자	사무관	최현우 (044-201-4017)

