

# 정부와 여당은 화물운송업계를 공멸시키는 생활물류법(택배법) 제정을 즉각 중단하라!

## - 생활물류법은 택배기사 과로사 방지법이 아니고, 화물업계 전체를 공멸시키는 법안 - “택배사업과 이륜자동차운송사업은 화물자동차운수사업법에 규정”

- 두 개의 '화물운송사업법'을 만들어 하나(화물법)는 허가제로, 또 다른 하나(택배법)는 등록제로 운영할 경우 택배법의 변질로 무분별한 운송수단 증가 및 화물업계 공멸
- 화물법에 택배사업과 이륜자동차운송사업을 포함시킬 수 있고, 별도 노동관련법을 제정을 통해 택배기사를 보호 필요
- 일반물류와 생활물류의 발전을 지원하려면 화물법 체계를 더욱 공고히 하고, 화물업계의 요구사항(대매차 등 제도개선, 판스프링 단속완화 및 현실화 대책마련 등) 해소 및 상생을 위한 지원대책 마련 필요

화물운송업계는 지난 반세기 이상 정부의 정책지원 없이 국가기간산업을 지탱하는 산업물류와 국민생활을 위한 생활물류를 운송하는 역할을 묵묵히 수행하여 왔으며, 수십년간 저임금 상황에서도 대한민국 육상물류 수송의 최전선에서 한국경제 발전에 기여해 왔다. 현재 화물운송업체 1만개사와 보유대수 45만대 및 운전자 등 업계가족 포함 약 200만명이 화물운송업을 통해 생계를 영위하고 있다.

지난 1998년 면허제에서 등록제로 전환됨에 따라 물동량 대비 사업용화물차 대수의 과잉공급으로 '03년 및 '04년 두 차례의 물류대란을 겪었으며, '04년 사업용화물차의 공급을 제한하는 허가제로 전환되어 15년간 공급을 동결하고 있지만, 세계 및 국내 경제의 악화와 함께 코로나19로 인한 어려움이 가중되어 물동량 대비 운송수단은 여전히 과잉 공급된 상태로 화물운송업 관련 종사자들의 어려움은 이루 말할 수 없이 심각한 실정이다.

이렇게 화물업계가 고통을 감내하는 와중에 지난 제 20대 국회에서 화물법상 금지된 모든 운송수단(자가용화물차, 승용차, 이륜자동차 등)을 자유롭게 이용토록 하는 생활물류서비스산업발전법안(이하 생활물류법)이 발의되었으나, 대다수 이해관계자들간에 “생활물류 제정은 운송수단의 무한공급으로 기존 화물운송업계를 붕괴시키며, 택배업체 발전과 택배기사 등 종사자 권익보호에도 도움이 될 수 없다”는 평가로 폐기되었다.

이러한 상황에도 불구하고 국토교통부가 21대 국회에서 박홍근 의원으로 하여금 생활물류법 제정안을 재 발의토록 함으로써, 지난 반세기 이상 화물자동차 운수사업법 체계를 통해 경제발전과 국민생활에 이바지한 화물운송업계는 화물법을 무력화시키는 새로운 생활물류법 제정으로 인해 업계 전체가 붕괴될 위기에 처해 있다.

동 법안은 택배서비스사업, 소화물배송대행서비스사업을 화물자동차운수사업법이 아닌 별도의 생활물류법을 제정하여 관련산업 육성 및 종사자보호, 시설·제정 등을 지원하겠다는 취지이나, 정착 택배기사의 실질적 보호내용은 전무하고, 운송수단을 무분별하게 공급을 허용(법안 제2조)하여 전체 화물법 체계를 붕괴시키는 내용으로만 구성되어 있다. 이에 우리 화물운송업계는 ‘밥그릇 싸움’으로 치부되는 역물함을 해소하고, 국내 화물운송시장질서 유지와 관련 업자 및 종사자의 생존권 위협을 해소토록 아래 내용을 근거로 동 법안의 제정을 강력반대하는 바이다.

### 1. [생활물류와 일반물류 구분 불가] ⇒ 동일화물, 동일화물자동차에 대한 두 개의 사업법은 화물운송시장질서 붕괴

특수화물을 제외한 대부분의 물품이 규격화됨에 따라 운송과정(집화, 분류, 배송)이 동일한 현실에 비추어 볼 때, 일반물류(집화, 분류, 배송)와 생활물류(집화, 분류, 배송)의 구분은 사실상 불가하며, 화물법에서는 적정 운송수단을 공급하는 허가제로, 생활물류법은 등록제로 운영하여 사업법을 이원화 할 경우 ‘생활물류’의 변질로 운송수단은 무한공급될 것이고, 결국 화물운송시장질서의 붕괴와 함께 기업과 국민은 제대로 된 운송서비스 수혜를 포기해야 할 것이다.

### 2. [생활물류법은 모든 운송수단의 사용 및 이용을 허용] 운송수단 무한공급은 우려가 아닌 현실

생활물류에서 택배서비스사업의 경우 “화물자동차 운수사업법” 제2조제1호에 따른 화물자동차 등 대통령령으로 정하는 운송수단을 이용하여 집화 및 분류의 과정을 거쳐 화물을 배송하는 사업”으로 정의하고 있다. 화물법 조문을 보면 여기서 화물자동차는 일반형, 밴형, 덤프형, 특수용도형, 구난차, 견인차, 특수작업형 등 다 포함하는 개념이고, 무엇보다 “화물법 제2조제1호에 따른 화물자동차”는 사업용화물차만을 의미하는 것이 아니라는 것이다. 법에서 금지하는 규정이 없으면 허용이고, 생활물류 제3조에서는 이 법에서 정한사항 외에는 화물법을 따르도록 되어 있다. 즉 이 법에서 정하면 화물법보다 우선 적용시킨다는 것이다. 이미 생활물류 제2조에서 모든 운송수단을 허용하고 있기 때문에 허용된 운송수단은 화물법과 관계없이 사용과 이용이 가능하다. 우려가 아닌 현실이라는 이야기이다. 소화물배송 사업의 경우도 이륜자동차 등 모든 운송수단을 이용토록 허용하고 있다. 특히 ‘대통령령으로 정하는 사업’을 정할 수 있도록 하고 있어 어떤 내용이 들어갈지 아무도 모른다는 것이다.

### 3. [소화물운송사업자가 취급할 수 있는 화물제한 규정 부재] 화물운송사업 및 주선사업 허가 없이도 인증만 받으면 운수사업 가능

생활물류에는 소화물배송대행사업자 즉 생산자의 배송을 대행하는 사업자는 인증을 받으면 이륜자동차 등 모든 운송수단(화물자동차 포함)을 이용하여 생활물류서비스를 제공할 수 있도록 허용하고 있다. 생활물류 제3조에 따라 이 법에서 정하는 경우 화물법에 우선 적용 되므로 화물운송사업과 주선사업 허가 없이도 운수사업이 가능하다. 법해석상 소화물배송대행사업자가 자가용화물차를 이용 하더라도 화물법 제56조가 적용되지 않는다. 이는 생활물류가 화물법의 특별법 지위를 가지기 때문이다.

### 4. [승용차, 승합차 등을 통한 화물운송허용] ⇒ 비 화물차의 화물업역 침범 합법화

택배서비스사업과 더불어 소화물배송대행서비스사업의 경우 사실상 모든 운송수단을 법에서 허용하고 있다. 세부내용은 하위규정에서 정해지지만 승용차와 승합차 등 화물자동차 이외의 운송수단을 통하여 유상운송행위가 가능한 것이다. 지금은 승용차, 승합차의 유상운송을 단속할 수 있는 법적근거가 없다. 이러한 이유로 비화물차의 화물업역 침범은 큰 문제가 없었다. 하지만 생활물류법을 통해 합법화 된다면 대규모화된 공급시스템이 만들어질 수밖에 없다. 결국 화물차 1대가 하는 일을 승용차 및 승합차 4-5대가 투입되어 운송하는 사례가 늘어나고, 화물업계는 그만큼 물량감소와 경쟁으로 심각한 위기를 맞을 것이다.

지금까지의 내용이 생활물류법 제정될 경우 화물업계에 발생할 현실이다. 우려가 아니다. 생활물류법은 택배기사의 처우개선과 권리보호에 제정목적이 있었다. 하지만 법안의 내용을 보면 형식적 규정만 있고 실질적 보호대책은 전무하다. 그렇다면 생활물류법을 제정하는 목적이 화물업계를 죽이는 것밖에 되지 않는다.

**생활물류법은 화물업계에 중차대한 위기이고, 우리의 밥그릇 지키기 위한 주장이 아닌 생존권의 문제로 전국화물연합회 및 시도협회 임직원은 생활물류법 제정 중단 시까지 강력대처할 것이다.**



전국화물연합회 회장 김 옥 상



대구화물협회 부회장 김 동 석



인천화물협회 부회장 심 재 선



대전화물협회 부회장 김 기 soon



전주화물협회 부회장 백 중 기



서울화물협회 감사 김 해 수



울산화물협회 감사 김 명 기



경기화물협회 감사 고 달 현



부산화물협회 이사장 신 한 준



광주화물협회 이사장 최 경 식



강원화물협회 이사장 전 수 산



충청화물협회 이사장 민 경 현



충남화물협회 이사장 최 일 운



전북화물협회 이사장 양 봉 식



경북화물협회 이사장 김 Gil-일



경남화물협회 이사장 최 광 식



제주화물협회 이사장 고 명 열



함남화물협회 이사장 강 성 일



세종화물협회 이사장 임 명 수