

화물자동차 대폐차 업무처리규정

<목 차>

1. 화물자동차간 대폐차의 유형별 범위
2. 특수자동차간 대폐차 유형 및 총량 범위
3. 개인화물자동차 운송사업자의 대폐차 최대적재량 범위
4. 대폐차 기간 제한
5. 대차 신고 기한을 경과한 경우의 처리기준

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	국토교통부	작성자	이름	최은지
	담당부서 (과)	물류산업과		직급	행정사무관
	국장	김영한		연락처	044-201-4017
	과장	김완국		이메일	in17080017@mail.go.kr

정책책임자직위

성명 (서명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	화물자동차간 대폐차의 유형별 범위			
	2.규제조문	제3조제3항, 제5항, 제6항			
	3.위임법령	화물자동차 운수사업법 시행규칙 제52조의3			
	4.유형	강화	5.입법예고	'19.5.31~'19.6.20	
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	<ul style="list-style-type: none"> ○ '04년 사업용 화물차에 대해 등록제-> 허가제로 전환하면서, 수급 조절을 위해 신규허가 등 증차여부를 공급기준고시에 따라 결정 ○ 대폐차는 경미한 허가사항 변경에 관한 내용으로 신규허가가 금지되어있는 공급제한 차량으로 신고를 통해 대폐차를 허용하는 것은 법체계상 타당하지 않으므로 개정 필요 			
	7.규제내용	○ 공급제한 차량은 동일한 유형의 차량으로만 대폐차 허용			
	8. 피규제 집단 및 이해관계자	영업용 화물자동차 운송사업자 및 차주			
	9.도입목표 및 기대효과	○ 대폐차를 활용한 불법증차를 방지하여 화물운송시장 질서 유지에 기여			
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용
		피규제자	0	0	0
		피규제자 이외	0	0	0
	11.영향평가 여부	기술영향평가	중기영향평가		경쟁영향평가
X		X		X	
기타	12.일몰설정 여부	X			
	13.원칙허용· 예외금지 규제 방식 적용여부	X			
	14.비용관리제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용
		0	0	0	

〈조문 대비표〉

현 행	개 정 안
<p>제3조(화물자동차간 대·폐차의 유형별 범위) ① <생 략></p> <p>1. <생 략></p> <p>2. 냉장냉동용 차량, 석유류수송용(탱크로리) 차량·화학물질수송용(탱크로리) 차량, 노면청소용 차량, 청소용 차량, 살수용 차량, 소방용 차량, 자동차수송을 위해 특별히 제작된 차량, 현금수송용 차량, 최대 적재량 100톤 이상 특수용도형 화물자동차를 해당용도를 제외한 특수용도형 화물자동차와 일반형·덤프형·밴형 화물자동차로 대차 단, 일반형·덤프형·밴형 화물자동차를 냉장냉동용 차량으로 대차한 경우에 한하여 당초 폐차한 일반형·덤프형·밴형 화물자동차로 대·폐차 허용</p> <p>3. <생 략></p> <p>4. <생 략></p> <p><신 설></p>	<p>제3조(화물자동차간 대폐차의 유형별 범위) ① · ② <생 략></p> <p>③ <u>화물자동차 운수사업 공급기준에 따른 당해 연도 공급제한 화물자동차는 폐차되는 차량과 동일한 유형의 화물자동차로만 대차를 허용한다. 다만, 이전에 일반형·밴형 화물자동차, 폐쇄형 적재함을 설치한 특수용도형 화물자동차(윙바디, 탑장착차량 등)를 냉장냉동용 차량으로 대차한 경우에 한하여 다시 일반형·밴형 화물자동차, 폐쇄형 적재함을 설치한 특수용도형 화물자동차로 대차를 허용한다.</u></p> <p>④ <생 략></p> <p>⑤ <u>법 제3조제7항제1호 다목에 따라 허가받은 친환경 화물자동차는 친환경 화물자동차로만 대폐차를 허용한다.</u></p> <p>⑥ <u>친환경 화물자동차 이외의 화물자동차는 친환경 화물자동차로 대폐차를 허용한다. 단, 친환경 화물자동차로 대차한 이후 대폐차에 관하여는 제5항을 준용한다.</u></p>

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- (법체계 고려) '04년 사업용 화물차에 대해 등록제-> 허가제로 전환하면서, 수급조절을 위해 신규허가 등 증차여부를 공급기준고시에 따라 결정
 - 대폐차는 경미한 허가사항 변경(화물자동차법 시행령 제2조)에 관한 내용으로 신규허가가 금지되어있는 공급제한 차량으로 신고를 통해 대폐차를 허용하는 것은 법체계상 타당하지 않으므로 개정 필요
- 기존 공급제한 차량간 대폐차 허용 여부 등이 지나치게 복잡하여 관할관청에서 대폐차 여부를 파악하기 어렵거나 불법증차에 악용되는 사례 발생
 - 보다 원활한 행정처리 및 불법증차 방지를 위하여 규정 간소화

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	현행안
	내용	공급제한 차량간 상호 대폐차 일부 허용
규제대안1	대안명	개정안
	내용	공급제한 차량은 동일 유형 차량으로만 대폐차 허용
규제대안2	대안명	
	내용	

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	대폐차 허용범위가 대안1보다 넓어 차주 및 운송사업자의 자율성이 큼	법체계에 부합하지 않으며 불법증차 발생
규제대안1	법체계에 부합하며 원활한 행정처	대폐차 허용범위가 현행안보다 감소

	리 및 불법증차 방지에 기여	
규제대안2		

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	주요 내용	조치결과
일반·개별·용달 연합회, 화물연대	해당 조항에 대한 별도 의견 없음	

③ 대안의 선택 및 근거

- 대폐차는 경미한 허가사항 변경(화물자동차법 시행령 제2조)에 관한 내용으로 신규허가가 금지되어있는 공급제한 차량으로 신고를 통해 대폐차를 허용하는 것은 법체계상 타당하지 않으므로 개정 필요

3. 규제목표

- 대폐차를 통해 신규허가가 금지되어 있는 공급제한 차량으로 대폐차 하는 것을 방지하여 화물자동차 허가제도의 취지에 부합하는 정책운영이 가능할 것으로 기대
 - 대폐차가 불법증차에 악용되는 사례 방지하여 화물운송시장의 질서유지에 기여

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- ‘법체계 부합성 확보’ 및 ‘불법증차 방지를 통한 화물운송시장 질서 유지’라는 규제 목적 달성을 위하여 규제 방향이 적절하다고 판단

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가			시장유인적 규제설계	일몰설정 여부	원칙허용· 예외금지
기술	경쟁	중기			
X	X	X	X	X	X

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

해당사항 없음

- 경쟁영향평가

대폐차의 유형별 범위 규정은 시장 내 경쟁에 영향을 미치지 않음

- 중기영향평가

중소기업에 대해서 별도로 규제하는 것이 아니므로 해당사항 없음

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

해당사항 없음

- 일몰설정 여부

대폐차 차량의 유형별 범위를 규정하는 것으로 일정 기간만 적용할 수 있는 성격의 것이 아니므로 일몰설정 불가

- 원칙허용·예외금지 규제방식(네거티브 규제)적용 여부

화물운송시장 내 허가제 하에서 허가받지 않은 공급제한 차량의 증차는 원칙적으로 금지되어야 하므로 네거티브 규제 적용 불가

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

해당사항 없음

○ 타법사례

해당사항 없음

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 현재에도 대폐차 유형별 범위에 대한 제한이 존재하고, 시장에서 대폐차 유형별 범위 제한 필요성에 대해 인정하는 바 준수 가능성이 높음

○ 규제 차등화 방안

- 해당 없음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 대폐차 신고 업무는 '관할협회'에 위탁되어 있으며, 관할 협회에서 집행 가능

○ 재정적 집행가능성

- 예산 소요 사항 아님

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 차량의 대폐차 가능 여부 질의 민원 및 불법 증차 차량에 대한 문의는 지속적으로 제기되고 있어, 대폐차 유형별 범위 제한 검토
- '19.5.8 대폐차 업무처리규정 개정안에 대한 업계 의견 수렴 회의

개최이후 대폐차 업무처리규정 전면 개정 추진

2. 향후 평가계획

- 불법 대폐차에 대한 지속적인 관리·감독·적발 및 처분 계획

3. 종합결론

- 해당 규제는 허가사항이 경미한 변경신고로 처리되는 문제를 해소하고, 그 과정에서 발생하는 불법증차를 방지하여 화물운송시장의 질서유지에 기여하기 위한 것임
- 화물자동차의 대폐차 유형별 범위 제한 필요성에 대해서는 시장에서 인정하고 있는 부분이며, 피규제자가 충분히 준수 가능

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
			4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 개정안				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 개정안>

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	특수자동차간 대폐차 유형 및 총량 범위			
	2.규제조문	화물자동차 대폐차 업무처리규정 제4조			
	3.위임법령	화물자동차 운수사업법 시행규칙 제52조의3			
	4.유형	강화	5.입법예고	'19.5.31~'19.6.20	
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	<ul style="list-style-type: none"> ○ '04년 사업용 화물차에 대해 등록제-> 허가제로 전환하면서, 수급 조절을 위해 신규허가 등 증차여부를 공급기준고시에 따라 결정 ○ 대폐차는 경미한 허가사항 변경에 관한 내용으로 신규허가가 금지되어있는 공급제한 차량으로 신고를 통해 대폐차를 허용하는 것은 법체계상 타당하지 않으므로 개정 필요 			
	7.규제내용	○ 특수자동차는 동일한 유형의 차량으로만 대폐차 가능			
	8. 피규제 집단 및 이해관계자	영업용 화물자동차 운송사업자 및 차주			
	9.도입목표 및 기대효과	○ 대폐차를 활용한 불법증차를 방지하여 화물운송시장 질서 유지에 기여			
규제의 적정성	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익	순비용
		피규제자	0	0	0
		피규제자 이외	0	0	0
	11.영향평가 여부	기술영향평가	중기영향평가		경쟁영향평가
X		X		X	
기타	12.일몰설정 여부	X			
	13.원칙허용· 예외금지 규제 방식 적용여부	(자동입력)			
	14.비용관리제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용
		0	0	0	

〈조문 대비표〉

현 행	개 정 안
<p>제4조(특수자동차간 대·폐차의 유형별 범위) 특수자동차간에는 대·폐차를 허용하는 것을 원칙으로 한다. 다만, 다음 각 호의 경우에는 대·폐차를 허용하지 않는다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 구난형 특수자동차를 견인형 특수자동차로 대차 2. 특수작업형 특수자동차를 구난형·견인형(트랙터) 특수 자동차로 대차 	<p>제4조(특수자동차간 대폐차 유형 및 총중량 범위) ① 특수자동차간 대폐차는 동일 유형의 특수자동차로만 대차를 허용한다.</p> <p>② 특수자동차간의 대폐차는 총중량의 증감에 관계없이 대차를 허용한다.</p>

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- (법체계 고려) '04년 사업용 화물차에 대해 등록제-> 허가제로 전환하면서, 수급조절을 위해 신규허가 등 증차여부를 공급기준고시에 따라 결정
 - 대폐차는 경미한 허가사항 변경(화물자동차법 시행령 제2조)에 관한 내용으로 신규허가가 금지되어있는 공급제한 차량으로 신고를 통해 대폐차를 허용하는 것은 법체계상 타당하지 않으므로 개정 필요
- 기존 공급제한 차량간 대폐차 허용 여부 등이 지나치게 복잡하여 관할관청에서 대폐차 여부를 파악하기 어렵거나 불법증차에 악용되는 사례 발생
 - 보다 원활한 행정처리 및 불법증차 방지를 위하여 규정 간소화

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

○ 규제대안의 내용

현행유지안	대안명	현행유지안
	내용	특수자동차간 대폐차 일부 허용
규제대안1	대안명	개정안
	내용	특수자동차는 동일 유형 차량으로만 대폐차 허용
규제대안2	대안명	
	내용	

○ 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	대폐차 허용 범위가 넓음	불법증차 악용, 법체계에 부합하지 않음
규제대안1	법체계에 부합하고 불법증차에 악용 가능성이 낮음	대폐차 허용범위 축소

규제대안2		
-------	--	--

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	주요 내용	조치결과
일반·개별·용달연합회, 화물연대	해당 규정에 대한 의견 없음	-

③ 대안의 선택 및 근거

- 대폐차는 경미한 허가사항 변경(화물자동차법 시행령 제2조)에 관한 내용으로 신규허가가 금지되어있는 공급제한 차량으로 신고를 통해 대폐차를 허용하는 것은 법체계상 타당하지 않으므로 개정 필요

3. 규제목표

- 대폐차를 통해 신규허가가 금지되어 있는 공급제한 차량으로 대폐차 하는 것을 방지하여 화물자동차 허가제도의 취지에 부합하는 정책운영이 가능할 것으로 기대
 - 대폐차가 불법증차에 악용되는 사례 방지하여 화물운송시장의 질서유지에 기여

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- '법체계 부합성 확보' 및 '불법증차 방지를 통한 화물운송시장 질서유지'라는 규제 목적 달성을 위하여 규제 방향이 적절하다고 판단

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가			시장유인적 규제설계	일몰설정 여부	원칙허용· 예외금지
기술	경쟁	중기			
X	X	X	X	X	X

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

해당사항 없음

- 경쟁영향평가

대폐차의 유형별 범위 규정은 시장 내 경쟁에 영향을 미치지 않음

- 중기영향평가

중소기업에 대해서 별도로 규제하는 것이 아니므로 해당사항 없음

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

화물자동차 운송시장에 진입하기 위해서는 신규허가를 받아야 하는 사항으로 신규허가 없이 공급제한 차량으로의 대폐차를 허용하지 않는다고하여 시장진입 제한하는 것은 아니므로 해당사항 없음

- 일몰설정 여부

대폐차 차량의 유형별 범위를 규정하는 것으로 일정 기간만 적용할 수 있는 성격의 것이 아니므로 일몰설정 불가

- 원칙허용·예외금지 규제방식(네거티브 규제)적용 여부

화물운송시장 내 허가제 하에서 허가받지 않은 공급제한 차량의 증차는 원칙적으로 금지되어야 하므로 네거티브 규제 적용 불가

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

해당사항 없음

○ 타법사례

해당사항 없음

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 현재에도 대폐차 유형별 범위에 대한 제한이 존재하고, 시장에서 대폐차 유형별 범위 제한 필요성에 대해 인정하는 바 준수 가능성이 높음

○ 규제 차등화 방안

- 해당사항 없음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 대폐차 신고 업무는 '관할협회'에 위탁되어 있으며, 관할 협회에서 집행 가능

○ 재정적 집행가능성

- 예산 소요 사항 아님

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 차량의 대폐차 가능 여부 질의 민원 및 불법 증차 차량에 대한 문

의는 지속적으로 제기되고 있어, 대폐차 유형별 범위 제한 검토

- '19.5.8 대폐차 업무처리규정 개정안에 대한 업계 의견 수렴 회의 개최이후 대폐차 업무처리규정 전면 개정 추진

2. 향후 평가계획

- 불법 대폐차에 대한 지속적인 관리·감독·적발 및 처분 계획

3. 종합결론

- 해당 규제는 허가사항이 경미한 변경신고로 처리되는 문제를 해소하고, 그 과정에서 발생하는 불법증차를 방지하여 화물운송시장의 질서유지에 기여하기 위한 것임
- 화물자동차의 대폐차 유형별 범위 제한 필요성에 대해서는 시장에서 인정하고 있는 부분이며, 피규제자가 충분히 준수 가능

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
			4.5	백만원, 현재가치
규제대안1 : 개정안				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 개정안>

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	개인화물자동차 운송사업자의 대폐차 최대적재량 범위		
	2.규제조문	제5조		
	3.위임법령	화물자동차 운수사업법 시행규칙 제52조의3		
	4.유형	신설	5.입법예고	'19.5.31~'19.6.20
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	<ul style="list-style-type: none"> ○ 화물차 용달·개별·일반 업종을 개인·일반으로 변경하는 화물자동차법 개정안 국회 통과(시행일 '19.7.1)에 따라 개인화물자동차 대폐차 허용 범위 완화 <ul style="list-style-type: none"> * 1톤이하/1톤초과~5톤미만 -> 1.5톤이하/1.5톤초과~16톤이하 ○ 개인화물자동차 대폐차 허용범위가 완화에 따라 개인화물자동차 운송사업자 대폐차 최대적재량 범위 규정 신설 필요 		
	7.규제내용	<ul style="list-style-type: none"> ○ 개인화물자동차 운송사업자의 대폐차 범위를 소형(1.5톤이하), 중형(1.5톤초과 16톤이하), 대형(16톤초과)으로 구분하고 해당 범위 내에서만 대폐차 허용 - 개인 중형의 경우 최대적재량 9톤까지는 제한없는 대폐차 허용, 일정기준 충족시 추가 대폐차 허용 		
	8. 피규제 집단 및 이해관계자	개인화물자동차 운송사업자		
	9.도입목표 및 기대효과	개인화물자동차 운송사업자의 대폐차 범위 완화를 통해 과적 행태를 방지하고, 일시적인 증톤을 방지하여 화물운송시장 교란 방지		
	10.비용편익분석 (단위:백만원)		비용	편익
	피규제자	0	0	0
	피규제자 이외	0	0	0
규제의 적정성	11.영향평가 여부	기술영향평가	중기영향평가	경쟁영향평가
		X	X	○
기타	12.일몰설정 여부	X		
	13.원칙허용· 예외금지 규제 방식 적용여부	(자동입력)		

	14.비용관리제 (단위:백만원)	적용여부	비용	편익	연간균등순비용
			0	0	0

〈조문 대비표〉

현 행	개 정 안
<p><신 설></p>	<p>제5조(개인화물자동차 운송사업자의 대폐차 최대적재량 범위) ① 개인화물자동차 운송사업자가 보유한 화물자동차는 국토교통부령 제52조의 3제4호에 따라 다음 범위 내에서만 대폐차하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 개인 소형 : 대차되는 화물자동차의 최대 적재량이 1.5톤 이하 2. 개인 중형 : 대차되는 화물자동차의 최대 적재량이 1.5톤 초과 16톤 이하 3. 개인 대형 : 대차되는 화물자동차의 최대 적재량이 16톤 초과 <p>② 제1항의 규정에도 불구하고 개인 중형 화물자동차는 최대적재량 9톤 이하의 범위까지는 제한 없이 톤급 상향 대폐차를 허용하며, 최대적대량 9톤을 초과하는 경우 대차되는 화물자동차가 폐차되는 차량의 최대적재량에 50%를 더한 범위까지 대폐차를 허용한다. 다만, 개인화물자동차 운송사업자가 다음 각 호 중 어느 하나에 해당하는 경우에는 최대적재량 13.5톤 이하까지 톤급 상향 대폐차를 허용하며, 다음 각 호 중 두 가지 이상의 조건에 해당하는 경우에는 최대적재량 16톤 이하까지 톤급 상향 대폐차를 허용한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 배출가스저감장치를 부착한 화물

현 행	개 정 안
	<p>자동차로 대차하는 경우</p> <p>2. 폐쇄형적재함을 설치한 화물자동차로 대차하는 경우</p> <p>3. 차령이 3년 이내인 화물자동차로 대차하는 경우</p> <p>4. 운송사업자가 최근 5년간 화물자동차 운수사업법을 위반하여 벌칙(징역 또는 벌금), 사업 전부정지, 사업 일부정지 또는 위반차량 운행정지 등 행정처분을 받은 내역이 없는 경우</p>

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 화물운송시장 업종개편(용달/개별/일반→개인/일반)이후 개인운송사업자의 대폐차 범위(소형/중형/대형)*는 기 합의되었으나, 범위 내에서 자유로운 대폐차를 허용할 것인지 검토 필요

* (소형) 1.5톤 이하/ (중형) 1.5톤 초과 16톤 이상 / (대형) 16톤 초과

- 증톤에 의한 증차효과가 발생할 수 있어 증톤 범위가 크게 확대된 개인중형(1톤초과5톤미만→1.5톤초과16톤이상)의 대폐차 범위를 제한할 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 비교

- 규제대안의 내용

규제대안1	대안명	규제대안1
	내용	개인운송사업자 대폐차 허용 범위를 제한
규제대안2	대안명	규제대안2
	내용	개인운송사업자 대폐차 허용범위를 제한하지 않고 한번에 16톤 까지 증톤 허용

- 규제대안의 비교

구분	장점	단점
현행유지안	-	-
규제대안1	1. 증톤에 의한 갑작스러운 증차효과를 방지하여 화물운송시장 질서유지에 기여 2. 특정 정책목적 달성한 차량에 한하여 증톤을 허용하여, 화물운송시장 정책목적 달성에 용이	개인중형화물자동차 운송사업자의 대폐차 범위 제한
규제대안2	개인중형화물자동차의 자유로운 대폐차 가능	1. 증톤에 의한 갑작스러운 증차효과로 인해 타 업계 반발 有, 화물운송시장 혼란 야기

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	주요 내용	조치결과
일반연합회, 화물연대	지입차주와 개인운송사업자의 업태가 동일한데도 불구하고, 일반운송사업자에게만 폐차 차량의 50%를 더한 범위까지만 증톤을 허용하는 것은 형평성의 문제가 있음 따라서, 개인중형의 경우에도 지입차주와 동일하게 폐차 차량의 50%를 더한 범위까지 대차 허용할 필요	두가지 의견을 절충하여 개정안 제시
개별연합회	개인 중형 범위내에서 자유로운 대폐차 허용 필요	

③ 대안의 선택 및 근거

- 해당 사항에 대한 업계간 이해관계가 첨예하게 대립하는 사항으로, 업계 간 의견을 절충
- 개인중형화물자동차(舊 개별운송사업자)의 과적 행태를 방지하고, 시장에 유연하게 대응하기 위하여 **تون급제한완화를 추진**

* 화물운송시장동향(2017년 4분기)에 따르면, 개별 업종의 용량대비 적재비율이 평균 109.1%로 전 업종에서 가장 높은 수준(용달: 104.4% /일반: 101.3%)

- 그러나 제한없이 증톤을 허용할 경우 **증차효과가 발생하여 차주 운임 하락, 경쟁심화 등 화물운송시장 교란**이 발생할 수 있음
- 따라서, 두가지 측면을 모두 고려하고, 업계간 의견을 절충하여 **대안1 선택**

3. 규제목표

- 개인중형화물자동차의 대폐차 범위를 완화하여 **과적행태를 완화*** 하는 한편, 대폐차 제한을 통해 일시적·갑작스러운 증차를 방지하여 **화물운송시장 내 질서유지에 기여**

* 차량톤급이 높아질수록 과적률이 감소하므로, 개별업종의 대폐차 범위 완화를 통해 과적행태를 완화할 수 있을 것으로 기대

	1톤이하	1톤초과~ 3톤미만	3톤이상~ 5톤미만	5톤이상~ 8톤미만	8톤이상~ 12톤미만	12톤이상
적재시 용량대비 평균적재비율(%)	104.4	107.6	109.8	108.7	102.5	99.6

(출처: 2017년 4분기 화물운송시장동향)

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 해당 규제의 목적은 ① 대폐차 범위 완화를 통한 개인운송사업자의 과적행태 완화 ② 갑작스러운 증차효과를 방지하여 화물운송시장 질서유지 임
- 통계에 따르면, 8톤이상 차량부터 과적률의 범위가 급격하게 감소하므로, 과적행태 완화 목적 달성을 위하여 9톤까지 자유로운 대폐차를 허용

	1톤이하	1톤초과~ 3톤미만	3톤이상~ 5톤미만	5톤이상~ 8톤미만	8톤이상~ 12톤미만	12톤이상
적재시 용량대비 평균적재비율(%)	104.4	107.6	109.8	108.7	102.5	99.6

(출처: 2017년 4분기 화물운송시장동향)

- 중형화물자동차가 9톤을 초과하는 경우에는 증차효과 및 일반운송사업자(지입차주)와의 형평성을 고려하여 폐차차량의 50%까지 대폐차 범위를 제한
 - 단, 이 경우에도 화물운송시장 질서 유지를 위한 정책 방향에 부합하는 운송사업자에 한하여 추가 대폐차를 허용하여 인센티브 부여

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가			시장유인적 규제설계	일몰설정 여부	원칙허용· 예외금지
기술	경쟁	중기			
X	○	X	X	X	X

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

해당사항 없음

- 경쟁영향평가

개인화물자동차 대폐차 제한이 일반운송사업자와 개인운송사업자 간 시장 경쟁에 있어서 어떠한 영향을 미치는지 분석할 필요

- 중기영향평가

해당 규제는 중소기업에 한하여 적용되는 사항이 아니므로, 해당사항 아님

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

해당사항 없음

- 일몰설정 여부

업종에 따른 대폐차 범위를 제한하는 것으로 규제 기간을 별도 설정할 수 있는 사항이 아님

- 원칙허용·예외금지 규제방식(네거티브 규제)적용 여부

해당사항 없음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

해당사항 없음

○ 타법사례

해당사항 없음

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

일반운송사업자도 현재 폐차차량의 최대적재량의 50%를 더한 범위에서 허용하는 대폐차 범위 규정을 준수하고 있으므로, 해당 규정도 준수가능성 높음

○ 규제 차등화 방안

일반운송사업자에 비해 적은 차량을 소유하고 있는 개인운송사업자의 규제부담완화를 위하여 일반운송사업자에 비해 완화된 대폐차 범위 규정

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

대폐차 신고 업무는 '관할협회'에 위탁되어 있으며, 관할 협회에서 집행 가능

○ 재정적 집행가능성

예산소요사항아님

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 개인중형 운송사업자의 대폐차 범위(1.5톤초과 16톤이하)에 관해서는 기합의 완료

- '19.5.8(수) 화물차 대폐차 업무처리규정 개정안 관련 업계 의견 수렴 회의를 진행한 결과
 - (일반, 화물연대) 9톤까지 제한없는 증톤 반대, 지입차주와 동일하게 폐차 차량의 50% 더한 범위까지 대차 허용할 필요
 - (개별) 개인 중형 범위(1.5톤~16톤) 내 자유로운 대폐차 허용 필요

⇒ 업계간 의견 충돌이 있어, 각 업계 의견을 반영하여 절충안 마련

2. 향후 평가계획

대폐차 업무처리규정 준수 여부에 관하여 지속적인 관리·감독

3. 종합결론

- 해당 규제는 ① 대폐차 범위 완화를 통한 개인운송사업자의 과적 행태 완화 ② 갑작스러운 증차효과를 방지하여 화물운송시장 질서 유지라는 2가지 목적을 가지고 있음
- 2가지 정책 목적에 관하여 업계간 의견차가 극심한 사항으로, 업계간 의견 절충 및 정책 목적 달성 가능 여부 등을 고려하여 해당 규제안 마련

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
			4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 : 규제대안1				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : 규제대안1>

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	대폐차 기간 제한		
	2.규제조문	제9조		
	3.위임법령	화물자동차 운수사업법 시행규칙 제52조의3		
	4.유형	강화	5.입법예고	'19.5.31~'19.6.20
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	<p>1. 개인화물자동차 대폐차 범위가 확대됨에 따라 갑작스러운 증톤으로 인한 화물운송시장 혼란 방지를 위하여 개인화물자동차 운송사업자에 대해서도 대폐차 기간 제한 마련 필요</p> <p>2. 톤급 상향 대폐차 이외의 대폐차의 경우 기간 제한이 없었으나, 감톤 또는 동일 톤급 차량으로의 지속적인 대폐차를 통한 불법증차가 발생함에 따라 대폐차 기간제한 규정 마련</p>		
	7.규제내용	<p>○ (톤급상향) 직전 신고수리일로부터 16개월 이내 대폐차 제한(인증우수물류기업 12개월)</p> <p>○ (톤급상향이외) 직전 신고수리일로부터 12개월 이내 대폐차 제한(인증우수물류기업 9개월, 개인운송사업자 6개월)</p>		
	8.피규제집단 및 이해관계자	○ 영업용 화물자동차 운송사업자 및 차주		
	9.규제목표	갑작스러운 증톤으로 인한 증차효과 및 이로인한 화물시장 혼란을 방지하고, 반복적인 대폐차를 통한 차량 세탁 및 불법증차 발생 방지		
	규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	중기영향평가
		X	X	X
	11.비용편익 분석 (정성분석)			
기타	12.일몰설정 여부	X		
	13.원칙허용· 예외금지 규제 방식 적용여부	(자동입력)		

〈조문 대비표〉

현 행	개 정 안
<p><일반운송사업자의 화물차의 톤급을 늘리기 위한 대폐차는 직전 신고수리일로부터 16개월 이내 대폐차를 허용하지 않음></p>	<p>제9조(대폐차 기간 제한) ① 화물자동차의 톤급을 늘리기 위한 대폐차의 경우 직전 신고수리일로부터 16개월 이내(인증우수물류기업의 경우에는 12개월)이내 대폐차를 허용하지 아니한다.</p> <p>② 제1항에 해당하지 않는 대폐차의 경우 직전 신고수리일로부터 12개월(인증우수물류기업의 경우에는 9개월, 개인화물자동차 운송사업자의 경우에는 6개월)이내 대폐차를 허용하지 아니한다. 다만, 교통사고로 인한 차량 전파, 위·수탁계약해지 등 부득이한 사유로 인하여 더 이상 해당 차량을 운행할 수 없는 사유가 발생한 경우에는 대폐차 기간 제한을 받지 아니한다.</p>

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 기존에는 개인운송사업자의 대폐차 범위가 5톤 미만으로 제한되어 갑작스러운 증톤으로 인한 화물시장혼란을 야기할 가능성이 없었으므로 증톤에 대한 기간제한이 없었으나,
- 개인운송사업자의 대폐차 범위가 크게 확대되면서 화물운송시장 혼란방지를 위해 개인운송사업자도 일반운송사업자와 동일하게 대폐차 기간제한을 적용할 필요가 있음(증톤 16개월 제한)
- 최근 동일톤급차량으로의 반복적인 대폐차를 통해 차량 세탁 및 불법증차에 악용하는 사례 발생
 - 실제 운송에 사용되는 화물차의 경우 특별한 사유가 없는 한 짧은 기간 내에 반복적인 대폐차를 할 이유가 없으므로, 이러한 불법에 악용되는 사례를 방지하기 위하여 12개월 기간 제한 규정 마련
 - 단, 개인운송사업자의 경우 양도·양수 제한 기간이 6개월인 점을 고려할 때, 양도·양수 이후 대폐차 수요가 다수 발생할 것으로 예상되어 6개월로 제한

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

대안 1: 증톤에 대해서만 16개월 제한 규정 마련

대안 2: 개정안

- 실제 운송에 사용되는 화물차의 경우 특별한 사유가 없는한 짧은 기간에 반복적인 대폐차가 불가능(차량구입비용, 대폐차 비용 등 고려) 따라서 대안2를 선택하더라도 선의의 피해자 발생 가능성이 없으며, 차량세탁을 통한 불법증차라는 불법행위 방지가 가능하므

로 대안2선택

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	주요 내용	조치결과
용달·개별연합회	양도양수 제한 기간(6개월)을 고려할 때, 개인 운송사업자에 한하여는 적용 배제 또는 축소된 신고 기간 적용 필요	요청사항 반영
화물연대	개인운송사업자도 증톤에 한하여 16개월 기간제한 필요	요청사항 반영

3. 규제목표

- 운송사업자의 갑작스러운 증차를 방지하고 동일톤급차량으로 반복적인 대폐차를 통해 이루어지는 차량세탁·불법증차 방지하여 화물 운송시장 질서 유지에 기여

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 해당 규제의 목적은 ① 증톤기간 제한을 통한 차량의 갑작스러운 증톤 방지 ② 대폐차를 통한 차량세탁 및 불법증차 방지 임
- 실질적으로 개인운송사업자와 일반운송사업자 차량간 차이가 없으므로, 대폐차 범위가 확대되는 개인운송사업자에 대하여 기존 일반운송사업자에만 적용되던 증톤기간 제한 16개월을 적용하는 것은 타당
- 증톤 이외 대폐차에 대한 12개월 제한과 관련해서는 화물운송시장 내 정상적인 운영을 하는 차량이라면 차량교체비용 및 대폐차 처리비용 등을 고려할 때 동일톤급 차량으로의 12개월 이내 차량교체는 실질적으로 어려움
- 따라서, 이를 악용하는 사례를 방지하기 위해 12개월 기간 제한

규정을 마련한 것은 정책 목적에 따른 수단이 타당

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가			시장유인적 규제설계	일몰설정 여부	원칙허용· 예외금지
기술	경쟁	중기			
X	X	X	X	X	X

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

해당사항 없음

- 경쟁영향평가

해당사항 없음

- 중기영향평가

중소기업에 별도로 적용되는 규정이 없으므로 해당사항 없음

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

해당사항 없음

- 일몰설정 여부

일몰을 설정할 수 있는 성격의 것이 아님

- 원칙허용·예외금지 규제방식(네거티브 규제)적용 여부

원칙적으로 기간제한을 규정하고 특정한 경우에 한하여 해당 규제를 적용하지 않는 규제방식이 필요한 것으로 네거티브 규제 사항 아님

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

해당 사항 없음

○ 타법사례

해당 사항 없음

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

- 일반운송사업자의 현재에도 준수하고 있는 규정으로 준수가능성 높음

○ 규제 차등화 방안

- 개인운송사업자의 양도·양수기간 제한기간 등을 고려하여 대폐차기간 제한 규정을 차등적용(6개월)

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- 집행가능

○ 재정적 집행가능성

- 예산소요사항 아님

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 동일 톤급 차량으로의 반복적인 대폐차를 통한 불법증차 적발 및 조치('19.4)

- '19.5.8 대폐차 업무처리규정 개정안에 대한 업계 의견 수렴을 실시
 - 용달·개별연합회에서 개인운송사업자의 양도·양수 제한 기간의 고려가 필요하다는 의견을 제시하여 해당 사항 반영
- 대폐차 업무처리규정 전부개정 추진

2. 향후 평가계획

- 불법 대폐차 여부에 대한 지속적인 관리·감독 실시

3. 종합결론

- 증톤 기간 제한의 경우 화물운송시장 내 갑작스러운 차량 증톤을 방지하기 위한 것으로 대폐차 범위가 크게 확대된 개인운송사업자에게도 기존 증톤 기간 제한을 적용하는 것이 형평성에 맞음
- 증톤 이외 대폐차의 기간 제한의 경우 악용 사례가 발생하고 있고, 새로운 규제로 인하여 선의의 피해자 발생 여지도 없는 바, 규제의 필요성이 인정됨

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
			4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 :

영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : >

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	대차 신고 기한을 경과한 경우의 처리기준		
	2.규제조문	제11조		
	3.위임법령	화물자동차 운수사업법 시행규칙 제52조의3		
	4.유형	강화	5.입법예고	'19.5.31~'19.6.20
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	<ul style="list-style-type: none"> ○ 대차 신고기한 위반시 허가대장 말소는 사실상 감차 처분으로 과도한 처분이라는 업계 의견 多 ○ 허가대장 말소에 대한 법적 근거가 없어, 법적 근거가 있는 행정처분 규정으로 정비 		
	7.규제내용	○ 대차신고기한 경과시 개선명령 이후 이에 불응시 법 제19조제1항제3호에 따라서 처분		
	8.피규제집단 및 이해관계자	영업용 화물자동차 운송사업자 및 차주		
	9.규제목표	대차 신고기한 위반 시 허가대장 말소라는 처분 부담을 완화하고, 행정 처분에 대한 법적 근거 마련		
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	중기영향평가	경쟁영향평가
		X	X	X
	11.비용편익 분석 (정성분석)			
기타	12.일몰설정 여부	X		
	13.원칙허용· 예외금지 규제 방식 적용여부	(자동입력)		

〈조문 대비표〉

현 행	개 정 안
<p>제14조(대폐차 기한을 경과한 경우의 처리기준) ① <생 략></p> <p>② 관할관청은 대폐차 신고 후 대폐차 기한내에 대차하지 아니한 차량은 등록부서에 확인한 후 화물자동차 운송사업 허가대장 등에서 말소하고, 운송사업자와 관할협회에 통보하여야 한다.</p>	<p>제11조(대차 신고 기한을 경과한 경우의 처리기준) ① 관할협회는 대차 신고 기한 내에 대차하는 경우에만 대차를 허용하고, 동 기한이 경과한 경우 관할관청에 통보하여야 한다.</p> <p>② 관할관청은 대폐차 신고 후 대차 신고 기한 내에 대차하지 아니한 차량에 대하여 개선명령(10일 이내에 대차 등록 완료)을 하고, 이에 불응할 경우 등록부서에 확인한 후 법 제19조제1항제3호에 따라 처분하여야 한다.</p>

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

- 대차 신고기한 경과시 허가대장 말소는 사실상 감차 처분으로 과도한 처분이라는 업계 의견 多
- 또한, 허가대장 말소에 대한 법적 근거가 없어 행정처분에 대한 법적 근거 마련 필요

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

별도 대안 없음

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자명	주요 내용	조치결과
일반연합회	허가대장 말소는 사실상 감차처분으로 과도하므로 개선명령 이후 처분하는 것으로 완화 요청	해당사항 반영

3. 규제목표

- 개선명령을 통해 시정기회 부여

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

- 화물운송시장 질서유지를 위하여 대폐차 신고 기한 제한은 반드시 필요하나
 - 신고 기한 경과 시 허가대장 말소는 사실상 감차 처분으로 과도하여, 운송사업자에게 시정 기회를 부여하기 위해 개선명령 절차 마련

- 개선명령 시정기한 내에도 대폐차 하지 않을 경우 대폐차 의지가 없는 것으로 판단하고 허가기준 미충족(허가기준 대수 미충족)으로 행정처분 하는것으로 목적·수단간 비례적 타당성에 부합

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가			시장유인적 규제설계	일몰설정 여부	원칙허용· 예외금지
기술	경쟁	중기			
X	X	X	X	X	X

○ 영향평가

- 기술규제영향평가

해당없음

- 경쟁영향평가

해당없음

- 중기영향평가

해당없음

○ 기타 고려사항

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 일몰설정 여부

위반사항에 대한 행정처분을 규정한 것으로 일몰설정 대상이 아님

- 원칙허용·예외금지 규제방식(네거티브 규제)적용 여부

해당없음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

해당없음

○ 타법사례

해당없음

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

준수가능성 높음

○ 규제 차등화 방안

해당사항 없음

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

집행가능

○ 재정적 집행가능성

예산소요사항아님

Ⅳ. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- 전국화물자동차운송사업연합회에서 해당사항 대폐차 업무처리규정 개정 건의('19.2.26)

- 건의사항을 반영하여 개정 추진

2. 향후 평가계획

- 준수여부 지속적인 관리·감독

3. 종합결론

- 해당 규제는 대폐차 신고 기한 경과시 운송사업자에게 개선명령을 통한 시정 기회를 부여하는 것으로 운송사업자의 부담을 완화하기 위한 조치임
- 또한, 기존 허가대장 말소는 행정처분에 대한 법적 근거가 없어 법적 근거를 마련하여 처분 기준 개정

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율(%)	단위
			4.5	백만원, 현재가치

규제대안1 :

영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : >