

화물자동차 과적운행 단속·처벌제도 개선방안 연구

이삼재

명지대학교 산업대학원

1. 연구 배경

- 화물운송과 관련하여 컨테이너운송차량의 과적단속이 불합리하게 이루어지고 있어 운송사는 물론 컨테이너화물차주 또는 운전자들은 벌금부담뿐 아니라 범법자가 되어 전과자라는 오명(汚名)을 받고 있음.
- 수출입컨테이너는 전세계지역을 대상으로 ISO(세계표준화기구)가 정한 표준화된 규격으로 운송되고 적재물은 화주책임하에 적재·봉인되며 운송인이나 운전자는 적재물을 확인할 수 없는 상태에서 서류상으로만 적재물을 확인·운송하는 서류운송의 형태로 이루어지고 있음.
- 운송사나 운전자는 컨테이너 내의 화물적재상태를 알 수 없는 상태에서 문전운송을 하고 있어 운송서류상으로 총중량 제한인 40톤 규정은 준수할 수 있으나 축중 제한인 10톤 규정(운행제한차량단속요령 제4조 단속기준)은 준수할 방도가 전혀 없음.
- 수출입(보세운송) 신고필증에 기재된 중량을 믿고 운송한 운전기사가 실제 적재중량과의 차이로 인한 과적단속으로 벌금을 부과받는 경우 실질적인 책임자에 대한 처벌을 요구하는 민원이 지속적으로 제기되고 있는 가운데, 관세청에서는 2005. 1. 1부터 수출입화물 과적에 대한 보세운송 제한하고 있음.

[관세청의 수출입화물 과적에 대한 보세운송 제한 내용]

- 현재 우리나라의 연간 수출입 건수가 1,200만건에 이르고 컨테이너도 약 870만개로 매년 증가 추세에 있어 현실적으로 공·항만에서 수출입(보세 운송) 신고서상 중량과 실제 중량의 사전확인은 곤란한 실정
- 따라서, 수출입화물 과적행위에 따른 민원을 해소하고자 수출입화물 운송 차량이 과적차량으로 적발되어 세관에 통보될 경우, 종전에는 탈세의도 등 고의성이 입증된 경우에만 관세법에 의거 처벌을 하였으나, '05.1월부터 고의성 여부와 상관없이 적하목록 기재(중량) 부실로 적하목록을 작성한 자(선박회사 또는 화물운송주선업자)에 대하여 과태료를 부과
- 또한, '05.1.1부터 보세운송신고단계에서 B/L당 화물의 총중량이 25톤을 초과하는 컨테이너 화물에 대하여는 보세운송신고가 되지 않도록 조치하고 있으며, 하나의 B/L에 여러 개의 컨테이너가 있는 경우에는 컨테이너 개수로 나눈 평균중량이 25톤을 초과하는 경우 해당. 이 경우 화물의 총중량 25톤에는 컨테이너 및 차량 무게는 포함되어 있지 않으며, 또한 도로법상 단속기준이 총중량 40톤이므로 컨테이너 규격(20피트, 40피트 등)에 상관없이 25톤을 초과하는 경우에는 보세운송신고가 제한됨.
 - ※다만, 도로법상 과적기준이 총중량 40톤이므로 차량 무게(약 14.5톤), 공컨테이너 무게(20피트 2.3톤, 40피트 4톤)를 감안하여 화물 무게 25톤 이하이더라도 도로법상의 과적 단속에는 해당될 수 있음.
- 한편 건설교통부에서는 과적을 지시·요구하는 화주·운송사업주 등 실질적 과적책임자가 처벌받는 사회분위기 조성으로, 과적행위를 근절하고 선의의 운전자를 보호하기 위하여 2005. 3. 1 ~ 12. 31까지 과적신고 기간으로 정하여 과적을 지시·요구한 화주 등을 신고한 운전자에게 200만원의 포상금을 지급하고 있음. 이는 그동안 지시·요구에 의한 과적행위로 적발된 운전자가 과적지시·요구 사실을 신고하는 경우 운전자에 대한 처벌을 면제해 주었으나, 화주 등이 화물운송계약상 우월적 위치에 있어, 운전자들이 화주 등으로부터 불이익을 받을 것을 우려하여 실제 신고하는 사례가 적어 이와 같은 제도를 마련하게 된 것임.
- 화물자동차의 과적운송에 대한 단속과 처벌에 대해서는 화물업계가 오래 동안 제도 개선을 건의하고 있고, 특히 2003년 물류대란을 계기로 이에

대한 제도 개선을 추진하였으나 아직도 근본적인 제도 개선이 이루어지지 못하고 있는 실정임.

- 그러나 2004. 11. 19, 국회에서는 운송사업자에게도 운수종사자에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을 허위로 통보하지 못하도록 하는 의무를 부과하여 운송사업자가 화물자동차 운전자들에게 차량의 화물과적을 부당하게 요구하는 것을 방지하도록 하고, 이로 인한 각종 교통사고 및 피해 손실을 사전에 방지함과 아울러 과적차량을 단속하고자 하는 제도의 실효성을 더욱 높인다는 이유로 화물자동차운사업법중개정법률안이 발의되어 “운송사업자는 운수종사자에게 화물의 종류·무게 및 부피 등을 허위로 통보하여서는 아니된다.”라는 내용의 규정(법 제10조제3항)을 새로이 신설하는 법안이 심의될 예정에 있음.
- 도로법 제86조(양벌규정)에 의거 과적운송시 운전자(운수종사자)와 동시에 회사도 처벌하도록 하고 있어 운송사업자가 운전자들에게 과적지시를 할 이유가 없고, 화물확보가 없는 운송사업자의 경우에는 경영을 운전자들에게 위탁한 실정으로 운전자들은 화주 또는 주선사업자로부터 직접 운송서류를 제공받고 있는 실정으로, 운송사업자는 운행관리권을 위임받은 운전자들에게 운송서류를 통보 또는 제공하고 있지 않으므로, 화물자동차운수사업법 제10조제3항에 운송사업자의 준수사항을 신설하는 것은 과적단속이나 해소의 실효성을 확보한다는 입법취지와는 거리가 멀고, 운송사업자나 운전자등의 부담만 증가시키는 결과를 초래함. 따라서 동 조항의 신설은 타당성이 없음.
- 따라서 본고에서는 화물업계가 오래동안 제도 개선의 대상으로 비중있게 다루어온 과적단속 및 처벌제도에 대한 종합적인 그동안의 연구결과를 소개하여 제도 개선에 도움이 되고자 함.

2. 과적단속 제도개선의 필요성

가. 수출입컨테이너 화물차량의 과적단속제도 개선의 필요성

- 총중량 제한은 수입컨테이너의 경우 국가별로 총중량 제한이 상이하여 국내에서는 과적대상이 될 수 있어 서류운송의 형태로 문전운송을 하고 있는 컨테이너운송시스템상 수입컨테이너의 경우 총중량 제한을 수입지 국가의 제한 규정을 적용하는 것을 검토할 필요가 있음.
- 운송사나 운전자는 운송과정에서 고속도로 톨게이트 진입검량시나 국도상의 과적단속시에 축중초과로 인하여 과적위반으로 적발되었을 경우야 비로소 적재물이 축중한도를 초과하였음을 알 수 있음.
- 화물차의 총중량과 축하중의 한도를 설정한 것은 도로안전, 도로파손방지, 교량안전 등 도로 및 교량의 안전을 도모하고자 도로법상 총중량과 축하중 제한 규정이 있는 것임.
- 그러나 컨테이너운송의 경우 문전운송이 정착되어 있고 전세계를 대상으로 하고 있어 총중량 제한에는 문제가 없는데도 축중 제한이 일률적으로 10톤으로 규정되어 있어 축중 제한으로 수출입컨테이너가 과적으로 단속대상이 많은 실정임. 다른 국가에서는 아무런 문제없이 운송되던 컨테이너가 국내도로운송시 축중 제한으로 과적단속에 적발되어 불법운송이 된다는 것은 문전운송의 특성상 불합리한 것임.
- 컨테이너운송중 적재물이 한쪽으로 기울어 축하중 한도를 초과할 가능성은 얼마든지 있음. 도로관리 등도 중요하지만 인력이나 제도적으로 막을 수 없는 축하중 한도 초과를 법으로 다스린다는 것은 법 목적 달성이전에 실천이 불가능한 것이어서 단속을 위한 법 적용을 개선해야 함.
- 수출입컨테이너의 경우 대부분 해상운송으로 국내에 반입되며, 최초 적재시 컨테이너 내부에 화물이 편중되지 않았더라도 해상운송 도중 높은 파고 또는 육상운송 도중 급정차, 급회전시 편중되는 경우가 많음. 그리하여 컨테이너 내부의 화물이 편중됨으로 인해 총중량이 40톤을 초과하지 않아도 축중이 10톤을 초과하여 과적으로 단속되는 경우가 많음.

- 수입컨테이너화물 운송차량에 대해서는 국내 수화주에게 인도되기까지 적재량을 조정하거나 적재상태를 변경하는 것이 사실상 불가능한 현실을 고려하여 축중 제한 대상 차량에서 제외해야 할 것임.

※수출입컨테이너는 국제표준화기구(ISO)의 국제규격용기로서 그 안전도를 감안하여 최대적재적량이 제한되어 있고, 국내 도로법에 의한 중량 이내의 화물을 적재토록 운송회사와 선박회사에 의해서 제한되어 있음.

※국제표준화기구의 규격에 의한 컨테이너 최대적재량은 20피트의 경우 21.7톤, 40피트의 경우 26.6톤이나, 국내에서는 이를 수용하지 못하고 있는 실정임. 컨테이너화물운송업계는 이러한 어려움을 들어 20피트 컨테이너의 경우 17.5톤, 40피트의 경우 21톤으로 내품 적입중량을 임의로 정하여, 이를 초과하는 화물의 인수를 거절하는 등으로 인하여 운송사와 화주 간 마찰이 빈번히 발생되고 있음.

※수출입컨테이너화물의 수송시 세관장의 허가 없이는 임의 개봉이 금지되어 있고, 사전에 화주가 컨테이너에 화물을 적입하고 봉인을 하여 운송인에게 인도하고 있으며, 운전자는 컨테이너 내의 화물적재상태, 화물의 종류와 중량 등을 알 수 없고 단지 선적서류에 의해서 확인할 수밖에 없음.

※컨테이너는 운송인이 임의로 분할 또는 과적운송이 불가능하며 한건의 서류에는 다수의 컨테이너에 분산 적입된 화물총중량이 표시되어 각 컨테이너에 적입된 화물중량을 알 수 없음.

※일본사례

- 해상용 수출입컨테이너 연결차량은 도로법 제47조 2 제1항의 규정에 의거 도로관리자의 특수차량통행허가를 득하여 운행할 수 있음(1994. 1. 24. 국토교통성훈령)
- 연결차량이 특수차량통행허가를 받기 위해서는 교량운행에 적합한 차량인지 조사를 받아야 함(1998. 3. 31. 국토교통성훈령)

※화물이 국내에 반입되는 경로

- 화주가 외국에 물품을 구매 → 선사는 화주로부터 선적서류에 중량등

을 기재한 서류(B/L)를 받음 → 국내 부두 반입 → 세관에 적하목록 제출(B/L) → 통관 및 보세운송 신고(화주가 제출한 B/L Invoice Packing List) → 면장 지참하고 운전기사 출발 → 고속도로 및 국도 운행시 과적으로 적발되어 면장기재중량과 실측에 차이가 있을 경우 문제 발생 → 이는 운송을 하는 과정에서나 적발 가능한 일로서 반입 자체에 문제가 되지 않고, 만일 중량초과로 과적단속대상이 될 것이 예상되면 통관 후 분할운송하면 문제 없음.

나. 환적컨테이너 화물차량의 과적단속제도 개선의 필요성

- 환적컨테이너화물이 수송되는 부두도로의 과적단속은 부두도로가 일반차량도 함께 이용하는 공로라는 점에서 특정차량에 국한하여 예외적으로 단속기준을 완화하는 것이 곤란하다고 하고 있으나, 환적컨테이너화물은 일시적으로 국내에 머물다가 다른 선박에 재선적되어 목적지 국가로 운송되는 것으로 부가가치가 매우 높고, 외화획득에 크게 기여하여 이의 유치강화를 통한 동북아물류 국가 목표달성에 도움이 되므로 국익을 위해서라도 환적컨테이너화물의 특수성을 감안하여 과적단속 대상에서 제외하는 것이 필요함.

※ 환적컨테이너 화물차량이 운행시 교각을 붕괴시킬 우려가 있어 단속의 필요성이 있으나, 교각 입구에서 운행차량의 대수를 통제하면 될 것임.

나. 임항지역내 컨테이너 화물차량의 과적단속제도 개선의 필요성

- 동북아물류중심의 우리나라가 국제물류거점화 지역으로 급부상하고 있으나, 실제 경쟁에서는 일본이나 중국보다 점점 뒤쳐지고 있음.
- 국제물류화거점으로 활성화되기 위해서는 물동량을 신속히 운송할 수 있는 제반 여건이 조성되어야 하나 대부분 시내와 부두도로에서 짧은 구간을 운송하는 컨테이너화물에 대한 과적단속으로 항만내의 체선(滯船)과 임항지역을 비롯한 시내 및 부두도로에 극심한 혼란과 적체를 초래하고 있음. 이러한 임항지역 내의 과적단속으로 운송효율을 향상시킬 수 있는

콤바인(combine, 20피트×2개)을 할 수 없는 문제점이 발생

- 따라서 국제경쟁력을 향상시키기 위하여 항만 내의 부두도로에서의 짧은 구간을 운송할시 컨테이너 20피트 combine 운송이 가능하도록 과적단속을 완화하는 것이 필요함.

라. 과적운행 단속시 화주조사·처벌 강화의 필요성

- 수출컨테이너의 경우 운송사가 국내화주에게 축중 제한을 감안하여 적재하도록 요청하면 축중 제한을 초과하지 않을 수 있음. 그렇다 하더라도 국내화주는 운송사나 운송인과는 갑을관계에 놓여 있어 운송인이 이의제기를 하기가 어렵고 과적단속에 적발되었을지라도 화주를 고발하기가 거의 불가하다는 점을 이용하여 총중량은 물론 축하중 제한을 고려하지 않고 화물적재를 하는 경우가 많아 운송인은 과적단속에 따른 피해를 감수할 수밖에 없으므로, 총중량과 축하중단속은 근본적으로 개선되어야 함.
- 따라서 과적문제를 근원적으로 해결하기 위해서는 과적위반시 운송인(회사·운전자) 뿐 아니라 화주까지 공동책임을 부여해야 할 것임. 현 과적단속제도는 운송인에게만 벌칙을 가하도록 되어 있어 사실상 화주는 과적문제에 대해 거의 관심이 없는 실정임. 수출입컨테이너화물 모두 화주가 작성한 서류만으로 운송되고 있어 운송인은 총중량이나 축중단속의 위반 여부를 전혀 파악할 수 없는 것이 현실임. 화주는 물류비 절감차원에서 가능한 많은 화물을 적재하고자 노력할 뿐임.
- 화주는 운송비 절감 차원에서 가능한 많은 화물을 적재하고자 하는 것은 당연한 이치이므로 실제중량과 운송서류상의 중량에는 차이가 있을 수밖에 없음. 따라서 과적 적발시 운송인의 처벌에 앞서 반드시 화주를 조사하여 과적에 대한 원인제공자를 철저히 수사하여야 할 것임. 화물적재는 운송인과는 무관하여 축하중단속시 운송인을 처벌하는 것은 불합리하므로 화주를 처벌해야 할 것임.
- 선의의 화주라 할지라도 총중량 제한만 초과하지 않는다면 축하중 한도에 대해서는 적재현장에서 충분히 고려하지 않는 것이 현실이며, 적재담당자

또한 과학적으로 적재하는 데에는 한계가 있으므로 축하중단속을 폐지하는 것이 필요함. 특히 외국화주가 국내실정을 감안하여 축하중 제한을 초과하지 않도록 배려하여 화물적재를 하기란 용이하지 않으므로 국내도로의 안전 등을 고려하여 축하중 한도를 엄격히 적용 또는 단속하여 선의의 운송인을 범법자로 만들고 운송비부담을 가중시키는 현실은 반드시 개선되어야 할 것임.

- 총중량의 한도를 초과하지 않는다면 화주는 과적할 의사가 원칙적으로 없는 것임. 화주가 축중 한도를 고려하지 않고 화물적재를 하고 있다는 점, 그리고 운송사와 운전자는 화물적재에 아무런 권한이 없다는 점, 적재물이나 적재상태를 확인할 수 없는 점 등을 고려하여 화물자동차의 축중 제한 규정은 폐지하여야 할 것임.
 - 유럽국가의 경우 세미트레일러차량의 경우 축중을 대부분 20톤으로 제한하고 일부 국가만이 16~19톤으로 제한하고 있음. 따라서 국내 수입컨테이너의 경우 축중 제한을 초과하는 경우가 허다할 수밖에 없음. 수출컨테이너의 경우 물류비 절감차원에서 더 많은 화물을 컨테이너에 적재할 수 있음에도 국내 축중 제한이 낮게 설정되어 있어 타국의 화주들보다 상대적으로 적은 화물량을 컨테이너에 적재하여 수출할 수밖에 없는 측면도 있음. 따라서 수출입컨테이너화물 차량 모두 축중 제한기준을 선진국수준으로 상향조정해야 할 것임.
 - 도로관리상 축하중 제한 규정을 폐지하기 어렵다면 제한중량 초과시 운송사나 운전자에게 도로이용에 따른 비용부담을 추가하는 것으로 그치고, 이들이 범법자가 되어 전과자로 전락하는 것만이라도 우선 개선될 수 있도록 조치해야 할 것임.
 - 화주가 작성한 서류만으로 화물운송을 하는 운송사와 운전자는 총중량에 대해서는 서류로서 파악할 수 있으나 축중에 대해서는 파악할 방도가 전혀 없으므로 축중 제한에 의한 과적단속을 폐지하거나 화물차량에 따라 축중 제한기준을 완화해야 할 것임.
- ※컨테이너화물 운송회사와 운전자들은 면장상의 중량에 따라 운송할 뿐이고, 국내외의 화주들이 화물적재를 잘못하여 과적단속에 적발되는 것인데

그 책임을 운송회사와 운전자가 책임을 져야 하는 상황임. 따라서 허용중량을 초과할 경우 운전자에게 벌금이 부과되고 전과기록이 남아 운전을 기피하게 되어 운전자 부족현상이 심화되고 있는 실정임.

※일본사례

- 과적의 원인이 화주에게 있는 경우에는 재발방지를 위해 화주에게 권고하도록 하고, 국토교통대신은 과적화주를 소관하는 주무대신에게 의견을 청취하도록 되어 있음(일본 화물자동차운수사업법 제64조). 우리나라도 과적단속 적발시 화주에게 그 원인이 있는 경우에는 도로법 제86조의 양벌규정에 의한 처벌 뿐만 아니라 건교부장관이 화주에게 재발방지를 권고함은 물론 소관 주무장관의 의견을 청취하도록 법제화할 필요가 있음.
- 1999년부터 과적재(過積載)를 조장하는 화주에 대한 처벌을 강화(도로교통법 제58조5, 제118조제1항제3호, 제124조)

마. 과적단속 관련 제도개선 추진사항 및 문제점

□ 제도 개선 사항

- 과적의 범의에 대한 철저한 수사
 - 화물운송거부사태시 제기된 과적단속제도의 개선 조치로서, 법무부(부록 2)에서는 과적으로 단속된 운전자가 운송관련 서류에 기재된 내품중량과 실중량의 차이를 이유로 과적의 범의를 부인하는 경우, 화주·운송업체에 대한 조사 및 통관 서류 등을 철저히 검토하여 범의 여부를 명확히 한 후 운전자를 처벌하시기 바람.
 - 과적 강요행위에 대한 단속 강화
 - 과적의 근본 원인을 제거하기 위하여 화주·운송업체 등을 상대로 과적 강요행위에 대한 단속을 강화하고
 - 과적으로 적발된 운전자를 상대로 화주 등의 지시 여부를 철저히 수사하여 실질적인 책임자에 대한 처벌이 이루어질 수 있도록 조치하시기 바람.
- [출처] 법무부장관 → 검찰총장(참조 : 형사과장), 법무부, 검삼61100-262, 2003. 6. 4.
- 단속 관행 개선 및 화주 등 과적 강요행위 단속 관련
 - 화물차량 운전자에게 억울함이 없도록 과적의 경위 및 범의 등을 철저히

조사하여 혐의 유무를 명확히 하고, 과적을 강요한 화주 등을 엄정히 수사하는 것은 필요하다고 판단됨.

· 법무부에서 대검찰청에 그와 같은 취지로 지시 시달

- 관계 법령 개정 문제

- 도로법에 단서 조항을 두어 수출입 신고필증에 기재된 중량을 초과한 과적 차량을 일률적으로 처벌 대상에서 제외한 경우, 사안에 따라 중량 초과 고의가 있는 경우에도 처벌할 수 없는 불합리 초래 우려
- 현행 규정에 의하더라도 형사법의 일반 원칙상 과적의 고의가 인정되지 않는 경우는 처벌 대상에서 제외됨.
- 입법으로 규율하기에는 지나치게 세부적인 사항이며, 컨테이너 차량과 다른 화물차량과의 단속상 형평 문제도 야기 우려
- 과적 차량 단속시 위와 같은 점에 대한 운전자의 변명을 참작하여 수사하도록 지시하였고, 법률 개정 문제는 추후 신중 검토 예정

- 과실 판단 및 고발 재량 인정 문제

- 운전자 과실이 없는 것으로 인정되는 경우 단속원으로 하여금 고발하지 않고 회차 또는 감량 조치하도록 행정 지시할 수 있는지 여부는 형사소송법 규정과 관련, 검토 필요
- ※공무원은 그 직무를 행함에 있어 범죄가 있다고 사료되는 때에는 고발하여야 함(형사소송법 제234조 2항)
- 범죄행위에 대한 고의·과실 유무 판단은 수사기관 및 법원에서 사실관계를 조사하여 판단할 사항으로 현장 단속원이 자의적 기준으로 판단할 경우 법 집행의 실효성을 크게 저해할 우려, 단속상 형평 문제 등 고려, 부적절
- 다만, 컨테이너 적치 장소 부근에 계근대 등 점검시설을 설치하고 회차 지시, 감량 조치 등 행정지도를 하는 것은 행정 목적 달성에 필요한 범위 내의 권한 행사로 판단됨
- ※이 경우에도 과적 차량이 도로에 상당한 손상이 야기될 정도의 거리를 운행, 범죄행위가 기히 완성되었다고 평가될 경우에는 행정지도 대상으로 보기 곤란

[출처] 법무부장관 → 건설교통부장관(참조: 도로구조물과장), 법무부, 검이 61100-1737, 2003. 6. 30.

- 과적차량 단속업무와 관련한 협조 요청

- 운행제한차량 단속과정에서 수출입컨테이너 화물에 대한 수출입신고내용이 사실과 다를 때에는 관세법에 의해 신고인 또는 수출입화주가 책임을 지도록 되어 있으므로 수출입신고필증에 기재된 컨테이너 1개당 총중량과 실제중량이 상이하여 과적단속에 적발될 경우 각 도로관리청 단속원이 귀청(일반전화125)에 고발하게 되면 관세법에 의하여 엄벌될 수 있도록 적극 협조하여 주시기 바랍니다.

[출처] 건설교통부장관→관세청장(참조: 통관지원국장), 건설교통부, 도구 58710-241, 2003. 6. 23.

□ 제도 개선 관련 문제점

- 법무부가 검찰에 과적의 범의에 대한 철저한 수사와 과적 강요행위에 대한 단속 강화를 위해 「과적단속 관련 검찰권 행사 방향」을 지시한지 1년 이상 지났으나 단속 현장에서는 전혀 개선되지 않고 있음.
- 법무부가 건설교통부의 「도로법에 의한 운행제한차량 단속과 관련한 질의 및 과적단속제도 개선 건의」에 대해, 단속 관행 개선 및 화주 등 과적 강요행위 단속과 관계법령의 개정 신중 검토(예정), 과실 판단 및 고발 재량 인정 문제(컨테이너 적치 장소 부근에 계근대 등 점검시설을 설치하고 회차 지시, 감량 조치 등의 행정지도)를 회신하였으나 회신에 그치고 추후 실질적 조치와 검토가 이루어지고 있지 않음.
- 건설교통부에서 관세청에 「과적차량 단속업무와 관련한 협조 요청」을 하였으나, 실효를 거두지 못하고 있음.

3. 외국 사례

□ 컨테이너차량과 기타 일반화물 차량의 단속기준

가. 미 국

- 미국은 컨테이너 차량과 일반화물 차량의 과적단속 기준이 별도로 마련되어 있음.
- 컨테이너 차량의 내품중량 제한 규정
 - 20피트 컨테이너의 경우 37,000LBS(16.7톤), 40피트 컨테이너의 경우 44,000LBS(19.8톤)를 초과하는 경우 과적단속 대상이 됨.
- 일반화물차량(Straight Truck)의 총중량 제한 규정
 - 길이 24피트 트럭은 무게 26,000LBS(11.7톤)~32,000LBS(14.4톤), 길이 26피트 트럭은 32,000LBS(14.4톤)~35,000LBS(15.8톤)를 초과하는 경우 단속대상.
 - 본 건의 중량은 트럭자체 무게를 포함한 총중량이며, 보통 차체 무게는 15,000LBS(6.8톤) 정도임.
 - ※ 미국내의 과적차량 단속은 Inter-State Highway에서 이루어지며 각 주 또는 County 단위로 별도 운영하는 과적검문소(Weight Station)에서 임의단속 형식으로 이루어지고 있음.
 - 따라서 각주, 각군마다 적용기준이 약간씩 상이하며 일반 Local 도로에서는 교량통과를 제외하고는 거의 과적차량단속이 이루어지지 않고 있음.

나. 일본

- 일본 「도로법」에 의하면 컨테이너차량과 일반화물차량의 단속기준이 되는 차량의 제원, 적재조건 등은 동일함.
 - 컨테이너차량을 대상으로 한 특례기준은 없는 상태.

다. 중국

- 중국은 일반화물 차량과 컨테이너 차량의 단속기준을 구분 하여 적용하고 있는 상태임.
- 일반화물 차량과 컨테이너차량의 너비와 길이 제한은 양쪽이 동일하여

각각 18m, 2.5m이나, 높이는 컨테이너 차량이 4.2m, 일반 화물차량이 4m 임.

○ 총중량의 경우 일반화물 차량이 40톤임에 반해 컨테이너차량은 46톤임.

일반화물 차량과 컨테이너 차량의 단속기준(중국)

구분	일반화물 차량	컨테이너 차량
높이	4m	4.2m
너비	18m	18m
길이	2.5m	2.5m
총중량	40t	46t

※ 북경지역은 우리나라와 같이 화물차의 도심진입 허용시간대를 두고 있는데, 컨테이너차량 운행가능시간은 다음과 같음.

- 07:00~22:00 북경시내 4환로 이내 운행불가
- 22:00~24:00 북경시내 4환로 운행가능, 3환로 이내 운행불가
- 24:00~07:00 북경시내 전역 운행가능

라. EU

○ EU는 일반화물 트럭과 컨테이너 운송 차량의 과적단속에 대한 기준이 분리 적용되어 있음.

- 일반화물 트럭 : 총중량 제한 40톤(차축 2~3개 기준)
- 컨테이너 차량 : 총중량 제한 44톤(차축 2~3개 기준)

마. 외국과의 현황 비교

○ 우리나라와 일본은 컨테이너차량의 과적단속 대상을 일반화물 차량과 동일하게 적용함에 비해 미국, 중국, EU 등에서는 모두 별도 규정을 마련하고 있는 상태.

○ 일반차량의 과적단속 기준(40톤)보다 컨테이너 차량의 단속기준(40톤~46톤)이 더 높은 편으로, 컨테이너 차량의 특수성을 인정하여 주고 있음.

국가별 컨테이너차량과 일반차량의 단속기준 비교

구분	한국	미국	중국	EU	일본
'컨'차량과 일반차량의 과적단속 기준 구분여부	구분없음	구분있음	구분있음	구분있음	구분없음
일반화물트럭 과적기준	총중량 40톤 혹은 축중 10톤	24'트럭 14.4톤 26'트럭 15.8톤	총중량 40톤	총중량 40톤 혹은 축중 11.5톤	총중량 36톤 (연결차량은 44톤) 혹은 축중 10톤
'컨'차량 과적기준		TEU 16.7톤 FEU 19.9톤	총중량 46톤	총중량 44톤 혹은 축중 11.5톤	

□ 과적차량 단속주체 및 해당기관간의 역할분담 현황

가. 미국

○ 과적차량 단속은 State Police 또는 State Trooper 등 「고속도로 순찰대」가 수행하며 이는 각 주, 각 군 소속의 경찰에 해당.

나. 중국

○ 과적차량 단속주체는 중국 교통부(交通部)이지만 省·市별 주무기관은 지방정부의 상황에 따라 다름.

- 북경시의 주무기관은 北京市路政局

다. EU

○ EU 국가별로 단속 주체가 상이한데, 일반적으로 교통부, 내무부 소속 경찰, 내무부 소속 경찰 및 재무부 소속 관세청 등이 담당.

EU 주요국가의 과적차량 단속주체 현황

프랑스	벨기에	영국	독일
교통부 (내무부 소속 지방경찰은 위반차량 벌칙부과 행정업무 담당)	연방정부 내무부 소속 경찰	교통부 소속 각 지방정부 경찰	15개 지방정부의 경찰

라. 외국과의 현황 비교

- 과적차량 단속주체는 우리나라와 중국 등이 교통주관 부서임에 반해, 미국은 경찰이 담당하고, 유럽은 교통부, 경찰, 관세청이 공동으로 하거나 관세청에서 전적으로 단속하는 경우도 있음.

국가별 과적차량 단속주체 현황비교

한국	미국	중국	EU
건교부 (도로공사)	경찰	교통부 (시도 도로국)	교통부, 경찰, 세관

(주)관세청에서 중량과 제원을 단속하는 국가로는 프랑스, 핀란드, 에스토니아, 체코, 벨기에, 스위스, 이탈리아, 크로티아, 마케도니아 등이 있음.

□ 기준 중량초과 차량의 허가를 득하기 위한 방법 및 절차

가. 미 국

- Special Road Permit을 각주 해당기관에서 발급 받게 됨.
- Over Weight, Over Size 등에 대해 화물의 특성(규격) 등을 기재한 후 해당 주별 DOT(Department of Transportation)에 신청을 하게 됨.
 - 이때 DOT에서는 해당 Cargo/해당 운송특수장비 등을 감안해서 목적지까지의 운송루트 및 운송시간(낮, 밤, 시간대)을 지정해 주게 됨.

나. 일 본

- 도로관리자(지방운수국장)는 차량의 구조 또는 적재한 화물이 특수한 상태여서 어쩔 수 없이 인정하는 때에는 「車輛制限令」에 의해 통행을 허가할 수 있음
 - 기준초과 차량을 통행시키려고 하는 자는 통행 차량의 제원, 적재 화물, 통행경로 등을 기재한 특수차량 통행허가신청서를 도로관리자에게 제출하고 도로관리자의 허가를 받아야 함.

※일본 해상컨테이너용 트레일러 연결차의 교량조사식 적합차량의 취급

· 해상컨테이너(수출입화물을 적재하는 컨테이너로서 국내에서 환적함이 없이 수출입시와 동일한 상태로 적재되는 것을 말함)용 트레일러 연결차의 교량조사시 적합차량에 관련된 특수차량통행허가에 관한 사무에 대해서는, 1978년 4월 2일자 建設省道交發 제33호 '해상컨테이너용 트레일러 연결차량의 교량조사시 적합차량의 취급에 대하여'에 의해 실시되어 왔지만, 1998년 4월 1일부터 일정노선에 대해 적재된 해상컨테이너용 트레일러 연결차량을 특수통행허가의 대상으로 함과 더불어, 그 운용을 아래와 같이 정하고 있다.

- (1)'해상컨테이너용 트레일러 연결차 사용적성의 조사실시요령'은, 해상컨테이너용 트레일러 연결차가 교량상을 통행할 때, 교량의 각부 재료에서 발생하는 응력이 고속자동차국도 및 지정도로의 耐荷力에 상당하는 하중 및 1956년 제정된 鋼도로설계시방서에 의한 1등교량설계하중에 의해 각각의 응력도와 대비해서도 동등 또는 그 이하가 되는 차량의 중량 및 축간거리와의 관계 적성을 조사하는 것이라면, 교량조사요령에 적합하도록 제조된 차량이 적합차량이며, 적합차량이 특수차량통행허가의 대상이 되는 것.
- (2)'해상컨테이너용 트레일러 연결차의 교량조사적합차량의 간이산정표'는, 차량적합의 증대를 배경으로 하여, 사무간소화를 도모하는 관점에서 종래의 교량조사시 적합차량조합일람표로 대체하는 것으로 하고, 해당 연결차량의 중량 및 축간거리와의 관계 적성을 간단하게 판정하기 위해 책정된 것.

※해상컨테이너용 트레일러 연결차 사용적성의 조사실시요령

- (1)고속자동차국도 및 지정도로에 대한 40피트 컨테이너용 차량에 대해서는 차량총중량 44톤 이하
- (2)고속자동차국도 및 지정도로에 대한 20피트 컨테이너용 차량에 대해서는 차량총중량 41.5톤 이하

다. 중 국

- 기준중량 초과차량의 허가를 득하는 방법은 교통부에서 2000년 2월에 공포한 『超限運輸車輛行使公路管理規定』에 따라 「과적운송차량통행

- 중」을 교부받아야 하며, 세부 규정은 아래와 같음.
- 차량과 화물의 총중량이 40톤 이하, 그러나 화물 적재한 차량의 높이, 길이, 폭 가운데 어느 하나가 규정에 부합되지 않을 경우 운행 15일 이전 해당기관에 신청서를 제출해야 함.
 - 차량과 화물의 총중량이 40톤 초과(40톤을 포함하지 않음)할 경우이며, 컨테이너를 포함한 차량과 화물의 총중량이 46톤 이상(46톤 포함)이고 100톤 이하일 경우 1개월 전에 신청서를 제출해야 함.
 - 차량과 화물의 총중량이 100톤(100톤 포함하지 않음) 이상인 과적운송일 경우 3개월전에 신청서를 제출해야 함.
- ※비록 규정에는 반드시 운행 이전(예를 들면 15일)에 신청서를 제출토록 되어 있지만, 일반적으로 특수사항이 아니면 당일에 신청, 비준하고 「통행증」을 발급함.

라. EU

- 벨기에(엔트워프항), 네덜란드(로테르담항)의 경우 항만청에서 화물차량에 대해 기준중량 초과체크 서비스를 하고 있음.

마. 외국과의 현황 비교

- 대다수 국가들이 우리나라와 유사하게 기준 중량초과 차량의 운행을 위해서는 사전에 해당 관리기관에 운행허가 신청을 해야 함.
- 허가기관은 신청서를 접수받은 뒤 심사한 후 '허가증'을 발급하여 주며, 미국의 경우 운송루트까지 지정해주는 것이 특징임.

국가별 기준 중량초과 차량의 허가방법 및 절차 비교

구분	한국	미국	중국	일본
허가방법	도로관리청에 운행허가 신청	운행허가를 해당 주별 교통부에 신청	교통부로부터 과적운송차량통행증」을 교부	지방운수국에 허가신청
허가절차	차량제원, 운행경로, 허가기간 등을 심사	해당화물 및 차량의 특성을 감안, 운송루트 지정	당일 신청하면 당일 발급가능	차량제원과 통행경로등을 심사하여 허가증 발급

□ 컨테이너 화물운송 도중 한 쪽으로 밀리거나 편중 적재로 인해 축하중 초과로 과적단속이 될 경우 처리방법

가. 미 국

- 컨테이너 화물적재시 제일 중요시하는 것이 Weight Balance(무게균형)임.
 - 컨테이너차량 운전자는 적재 후 출발 전 또는 적재단계에서 상당히 무게 균형에 신경을 쓰는데, 이는 운전자 자신의 안전 차원에서 이루어질 뿐만 아니라 단속의 원인 이 되기 때문.
- 편중적재로 인해 단속이 되는 경우 Ticket을 발부받게 되고 화물을 양하한 후 재적재하는 경우도 많음.

나. 일 본

- 편중적재로 인하더라도 기준 축중(10톤)을 넘으면 단속대상이 되고 있음.

다. 중 국

- 컨테이너 화물운송 도중 한쪽으로 밀리거나 편중적재로 인해 축하중 초과로 될 경우는 특수상황이므로 명확한 법규정 이 없음.
- ※ 대부분의 화물차량은 초과적재를 하면서 경찰의 단속을 피해 주로 야간에 운행을 하고 있으므로 엄격한 법 집행 및 단속요원의 업무철저 여부에 따라 위반사항이 적발됨.

라. EU

- 유럽에서의 축중단속기준은 11.5톤임.
- 유럽에서 사용되는 계근대는 크게 두 가지가 있음.
 - 바퀴 하나씩 측정하는 전자 계근대.
 - 바닥에 부착시켜 놓은 계근대 위를 화물차량이 시속 30km 주행상태에서 계측하는 방식

※이 방식은 편중적재로 인한 축하중 초과문제가 발생하지 않음.

마. 외국과의 현황 비교

- 편중적재가 원인이 되어 과적단속에 적발될 경우 우리나라는 양벌규정에 의거 운전자와 법인에게 부과하지만, 일본은 벌과금을 운전자에게만 부과하고 법인에 대해서는 과적 지시 등 위반행위가 있을 경우에만 처벌.
- 반면에 미국, 중국은 총중량 제한기준만 있고 축중량 제한규정은 없는 상태임.

국가별 편중적재로 인한 단속적발시 처리방법 비교

한국	미국	중국	EU	일본
도로법, 도로교통법 등에 의한 벌과금 부여	축중량 단속기준은 없음	명확한 법규정이 없음(축중량 제한 규정 없음)	과적단속 기준에 축중량(11.5톤) 포함	도로교통법 등에 의한 6월이하 징역 또는 벌과금(10만엔 이하) 부여

□ 컨테이너에 탑재된 수입화물 차량의 내품중량 및 화물차의 중량을 세관에서 별도로 체크하는지 여부

가. 미 국

- 세관이 직접 내품중량을 체크하지는 않으며 내품중량(Net Weight)을 포함한 Gross Weight를 서류상으로만 체크.
- 과적검문소에서는 차량째로 중량을 측정하게 되며, 이때 차량 자체의 무게는 차종마다 다르게 표시됨.

나. 일 본

- 세관이 항만 등 보세구역에 있는 컨테이너의 내품중량을 직접 체크하는 시스템은 없는 상태.
- 과적차량 단속은 국토교통성 산하의 도로관리청이 담당하고 있음.

다. 중 국

- 세관에서 컨테이너 차량의 총중량은 체크하지 않으며 컨테이너 내품중량은 서류상으로 체크함.
- 내품중량을 실제로 달아보는 것은 세관 단속범위에 속하지 않기 때문.

라. EU

- 일반적으로 차량 총중량에 대해서만 체크하며, 세관이 내품 중량에 대해 의심이 갈 경우 차량서류를 요청, 차량의 자체의 무게를 체크하는 경우도 있음.

마. 외국과의 현황 비교

- 제시한 국가들 중에서 세관이 컨테이너 내품중량을 직접 체크하는 경우는 없는 상태임.

국가별 세관의 '컨' 내품중량 체크여부 비교

한국	미국	중국	EU	일본
별도로 하지 않음	좌동	내품중량 체크 (서류상으로만)	별도로 하지 않음	좌동

□ 단속기준, 단속방법 및 처벌규정 현황

가. 미 국

- 운전자는 Driving Ticket 즉, 과적된 것을 신고 주행한 것에 대한 벌칙을 받게 되고 과적 자체에 대한 Ticket은 차주(법인체)가 부담하게 됨. 이 경우 초과중량 부분에 대하여 Weight당 얼마로 계산해서 벌금이 부과되고 있음.

나. 일본

- 단속기준 : 총중량 20톤(고속자동차국도 및 지정 도로에서는 차량의 길이 및 軸距에 따라 20~25톤).
 - 트레일러의 총중량의 경우 가장 먼 축거에 따라 고속자동차국도에서는 25~36톤, 지정도로는 25~27톤, 기타 도로는 24~27톤. 세미트레일러의 차량총중량은 36톤, 연결차량의 차량총중량은 44톤(국토교통성, 2001. 10. 1부터 시행). 軸重 10톤, 輪하중 5톤
- 처벌 규정 : 적재제한의 한도를 초과한 차량을 도로 관리자 허가 없이 운전한 자는 도로교통법(제118조)에 의거 6월 이하의 징역 또는 10만엔 이하의 벌금.
 - 이 경우 운전자 이외에 소속 법인이 과적위반을 하였을 경우에는 행위자인 운전자와 더불어 법인에 대해서도 동일한 처벌을 함.(도로교통법 제123조)
 - 일본에서는 운수회사가 과적을 지시한 경우에만 천만엔이하의 벌금에 처하도록 규정(화물자동차운수사업법 제17조, 제22조, 제23조, 제76조).
 - 과적의 원인을 화주가 제공한 경우에는 국토교통대신이 화주에게 재발방지를 권고하고, 화주 소관 주무대신으로부터 의견을 청취할 수 있음(일본화물자동차운수사업법 제64조).

다. 중국

- 과적차량으로 단속될 경우 중국에서는 운전자만 처벌하고 차주(운전자가 소속된 법인체)는 처벌하지 않음.
 - 이는 각 省, 市에서 과적운송을 적발할 경우 당해 지역에서 다른 지역의 차주까지 찾아가서 처벌을 하려면 애로가 많기 때문임.
- 단속규정은 『超限運輸車輛行使公路管理規定』에 의거, 내용은 다음과 같음.
 - 통행증 없이 과적운송할 시 縣급 이상 교통관리기구에서 상황에 따라 30,000元 이하 벌금 부과

- 통행증 내용변경 또는 다른 차량의 통행증을 사용하여 과 적운송 하는 것이 발견될 시 縣급 이상 교통관리기구에서 상황에 따라 50,000元 이하 벌금 부과
- 비록 법으로 엄격하게 규정하지만 실제 과적이 심하지 않을 경우 벌금은 500元 정도.
- 정도가 심할 경우 2,000~3,000元의 벌금을 부과하고 당해 화물차량의 운행을 금지시키며 일단 지정된 장소로 차량을 이동시킨 이후 벌금 납부한 날의 22:00시 이후 운행을 허용.
- 중국내 각 지방의 규정이 상이하어 운송구간에 따라 과적차량 단속이 특히 심한 지역이 있는데, 예를 들어 저장성(浙江省), 광둥성(廣東省) 등이 이에 속함.

라. EU

- 과적단속 기준은 국가에 따라 그리고 차종에 따라 차이가 있으나 극소수를 제외하고 컨테이너차량의 총중량은 44톤, 축중은 11.5톤임.(ECMT, 2002, *International Road Transport Union*)
- 과적단속 기준 및 단속방법과 처벌형태는 EU내 각국별로 상이한 상태임.
 - 프랑스 : 과적차량에 대해 일반적으로 750EURO의 벌과금을 징수하는데, 화물중량이 제한중량의 20% 이상을 초과할 경우 1,500EURO 혹은 그 이상을 부과할 수 있음.
 - 처벌대상 : 차주이며 영업정지와 화물차량 운송정지조치를 취할 수 있음.
 - 독일 : 과적차량에 대해 225EURO의 벌과금을 부과하는 데, 중량초과 정도에 따라 벌과금이 증가할 수 있음.
 - 처벌대상 : 위반 범위정도에 따라 차주와 운전자를 동시에 처벌할 수 있으며 영업정지 및 면허정지 처벌을 가함.

- 영국 : 과적차량에 대한 벌과금 여부는 지방법원에 의해 결정되며 최고 5,000파운드까지 부과될 수 있음.
- 처벌대상 : 차주와 운전자에게 적용하며 일반적으로 운전자에 대해서는 360파운드, 차주에 대해선 750파운드를 부과.

마. 외국과의 현황 비교

○ 국가마다 단속기준이 상이한 편이며 운전자를 기본적으로 처벌하고, 차주에 대해서는 일본의 경우 과적지시 등 위반행위가 있을 경우에 처벌하고, 화주에게는 관련부처가 권고하는 등의 방식으로 과적 재발을 방지하고 있음.

국가별 단속기준, 단속방법 및 처벌규정 현황 비교

구분	한국	미국	중국	일본	EU
단속기준	총중량 40톤 혹은 축중량 10톤	o 내품중량 - TEU : 16.7톤 - FEU : 19.8톤	총중량 : 46톤(컨차량 기준)	총중량 36톤 (연결차량 44톤) 혹은 축중량 10톤	총중량 44톤 혹은 축중량 11.5톤
단속방법	운행제한차량검문소 통과시	과적차량 검문소 통과시			
처벌현황	운전자와 차주(법인)	- 차주(법인) - 초과중량에 비례하여 벌금부과	- 운전자만 처벌하고 차주는 처벌하지 않음	- 운전자 - 소속법인 위반확인되면 처벌	운전자와 차주

4. 제도개선 방안

가. 요약

□ 컨테이너차량과 일반화물 차량의 단속기준을 분리 적용

- 우리나라는 과적단속 대상을 일반화물 차량과 동일하게 적용함에 비해 일본, 미국, 중국, EU 등 거의 모든 국가는 별도 규정을 마련하고 있음.
- 우리나라를 제외한 여타 국가에서는 일반차량의 과적단속 기준(40톤)보다 컨테이너 차량의 단속기준(44톤~46톤)이 더 높은 편으로, 컨테이너 차량의 특수성을 인정하여 주고 있음.

- 우리나라도 컨테이너차량의 과적단속 기준을 현재보다 완화 하는 것이 필요함.
- 유럽, 일본 등 대다수 국가에서 일반카고와 수출입컨테이너차량을 분리하여 운행제한기준을 설정하고 있음. 이는 수출입컨테이너차량의 경우 ISO 규격에 따라 컨테이너 자체중량과 최대적재량이 국제적으로 통일화되어 있는 데에서 비롯됨.
- 20피트 컨테이너 : 24.2톤(컨자중 2.5톤, 최대적재량 21.7톤)
- 40피트 컨테이너 : 31.1톤(컨자중 4.5톤, 최대적재량 26.6톤)

※트랙터 및 샤프시 포함 총중량 :

- 20피트 컨테이너 : 36.2톤(차체중량 14톤 포함)
- 40피트 컨테이너 : 46.1톤(차체중량 15톤 포함)

□ 과적단속 기준을 총중량으로만 적용하거나 축중량 제한을 완화

- 수출입컨테이너 화물차량 운전자는 임의대로 화물의 적재량을 조정하거나 적재상태를 변경할 수 없고, 면장상의 총중량만을 확인하여 운송하기 때문에 컨테이너화물의 축중을 전혀 파악할 수 없음.
- 우리나라, 일본(연결차량), EU가 과적단속 기준을 총중량(한국 40톤, 일본과 EU 44톤) 및 축중량(한국·일본, 10톤, EU 11.5톤) 양쪽을 모두 적용하고 있음에 반해, 미국과 중국은 총중량 기준만 두고 있는 상태.
- 현재 우리나라에서 과적단속에 적발되는 컨테이너차량은 총중량이 아닌 축중량(거의 11.5톤~12톤) 초과로 인한 것이 대부분.
- 우리나라의 컨테이너 차량에 대한 단속기준도 총중량 기준을 적용하는 방안을 검토.
- 축중량제한을 초과하지 않는 수출입컨테이너 화물차량에 대한 축중량 단속기준을 현행 10톤에서 11.5톤으로 완화하는 것이 필요함.

- 축중의 경우 유럽에서는 대부분 11.5톤(핀란드·독일·헝가리·네덜란드·노르웨이·스페인·스위스·스웨덴·영국 등 11.5톤, 프랑스 13톤, 이탈리아·포르투갈·룩셈부르크 12톤)으로 하고 있고 축장단속을 사실상 실시하고 있지 않는 점을 감안하여, 축중제한기준을 완화하거나 불가하다면 총중량에 대해서만 단속을 하거나 축중에 대해서는 제한 초과 정도에 따라 벌금을 단계적으로 부과토록 제도 개선

□ 과적차량 적발시 화주처벌을 강화

- 과적에 대해 화주를 처벌할 수 있는 법률적 장치는 마련되어 있으나 현실적으로 입증책임이 운전자에게 있으나 약자인 운전자가 화주를 고발한다는 것은 거의 불가능한 실정임.
- 수출입컨테이너의 경우 선사나 세관의 봉인을 한 상태로 운송되기 때문에 운송인이 임의로 화물을 분할하거나 고의적으로 과적운송을 하는 것이 불가능하며, 특히 운송사나 운전자가 화물을 적재하는 것이 아니며, 화주의 송품장(invoice)에 의한 서류상의 화물중량만으로 운송을 하므로 과적단속을 대비하는 것이 불가하며, 현장처벌 위주의 현행법과 제도하에서는 운송사와 운전자만 처벌을 받고 있는 것임.
- 운송사나 운전자가 과적임을 알고서 화물운송을 하였다면 당연히 처벌받아야 하지만, 수출입면장만으로 운행하는 컨테이너화물차량의 경우에는 운송사나 운전자가 과적여부를 전혀 알 수 없으므로 과적단속시 화주만을 처벌하도록 관련 법령을 개정

□ 과적단속 벌금부과 방법을 변경

- 우리나라나 일본이 과적단속시 과적중량과 무관하게 일정 금액을 벌금으로 부과하는 반면, 미국이나 프랑스, 독일 등의 EU 국가는 기본 벌금액을 둔 후 과적을 많이 할 경우 그에 비례하여 벌금액이 늘어나는 제도를 채택.

- 우리의 경우 화물차가 총중량(40톤) 단속에서 걸리는 경우가 적고 축중량(10톤) 제한으로 단속되는 만큼, 기준치를 넘어서는 축중량을 세분화하여 그에 따른 벌금을 차등적으로 부과하는 것이 필요함.(총중량에 대해서도 도입 검토)

□ 환적컨테이너 화물차량의 과적단속 제외

- 유럽 등에서는 컨테이너화물의 과적단속대상을 총중량 44톤으로 하고 축중은 단속하지 않는 경우가 대다수이므로 환적되어 외국으로 나가는 컨테이너화물을 운송하는 차량에 대해서는 일정구역과 도로를 지정하여 과적 단속대상에서 제외하도록 함.

□ 임항지역내 컨테이너화물차량의 과적단속 개선

- 임항지역의 컨테이너화물의 신속한 운송과 과적단속으로 인한 시간지체의 해소를 통한 운송효율 제고를 위해 항만 내의 부두도로에서의 짧은 구간 운송에 대해서는 컨테이너 20피트 콤바인운송이 가능하도록 과적단속을 완화

나. 정책 건의

□ 컨테이너차량과 일반화물 차량의 단속기준을 분리 적용하여 컨테이너 화물차량에 대해서는 총중량 제한을 현행 40톤에서 44톤으로 상향 조정

- 총중량의 경우 유럽, 일본 등 대다수 국가에서 수출입컨테이너의 경우 44톤(40피트 기준)으로 하고 있으므로, 총중량 단속제한은 현행 40톤에서 44톤으로 완화할 것의 건의.
- 유럽의 경우 일반카고차량은 40톤, ISO 컨테이너 40피트 운반차량은 44톤으로 통일. 일본도 일반카고차량에 대해서는 36톤, 수출입 40피트 컨테이너 운반차량에 대해서는 44톤(20피트의 경우는 44.1톤)까지 허용. 중국은 컨테이너차량은 46톤까지 허용.

- 수출입컨테이너차량에 대해서는 관련기관이 화주로부터 적재중량, 적재화물 등을 사전에 제출 받아 운행허가를 하도록 하고 과적단속대상에서 제외토록 건의

- 과적단속 기준으로 총중량만 적용하고 축하중 단속은 폐지
- 과적단속 기준으로 현행과 같이 총중량과 축하중 모두를 적용하는 경우 축하중기준을 현행 10톤에서 11.5톤으로 완화
- 과적단속 벌금을 축하중의 경우 제한중량 초과 정도에 따라 차등화
- 과적운행 적발시 컨테이너화물운송의 특수성(서류운송) 등을 고려하여 운전자가 범의를 부인할 경우 화주 등을 반드시 조사한 후 책임여부를 결정하도록 관련법령 개정
- 법무부가 건설교통부의 「도로법에 의한 운행제한차량 단속과 관련한 질의 및 과적단속제도 개선 건의」에 대해, 단속 관행 개선 및 화주 등 과적강요행위 단속과 관계법령의 개정 신중 검토(예정), 과실 판단 및 고발 재량 인정 문제를 회신하였으나 과적단속 현장에서는 개선되지 않고 있음.
- 건설교통부에서 관세청에 「과적차량 단속업무와 관련한 협조 요청」을 하였으나, 실효가 없는 실정.
- 화주와 운송회사(운전자 포함)는 갑을관계에 있어 운송회사 또는 운전자가 화주로부터 실제중량을 일일이 확인받는 것이 불가하여 화주의 서류만으로 운송하고 있는 현실을 감안하여, 화주에게 서류상의 중량과 실제중량을 운송회사에 반드시 확인토록 의무화하거나(확인서류를 운송사에 제출) 총중량제한 초과시 화주도 반드시 처벌하도록 관련 규정을 개정 건의
- 과적단속시 운전자와 운송회사를 동시 처벌하고 있는 것을 화주와 운송회사 또는 화주와 운전자를 동시 처벌하도록 양벌규정을 개정 건의

환적컨테이너 화물차량을 과적단속 대상에서 제외

임항지역 내 컨테이너 화물차량에 대한 과적단속 완화

과적운행 단속법령을 일원화

- 도로법 제54조 및 동법 시행령 제28조의 3과 도로교통법 제35조 및 동법 시행령 제17조에 의거 건설교통부 및 경찰청에서는 운행제한 차량을 단속함에 있어 건설교통부는 도로구조물의 보전 및 차량운행의 위험방비에, 경찰청은 운행상의 안전이라는 단속주체별로 상이한 단속목적 설정하고 있음.
- 대부분의 경우 도로법의 운행제한기준을 초과하는 차량은 도로교통법의 운행제한 기준을 초과하는 사례가 허다하여 경찰서의 운행허가도 이중으로 받아야 하므로 신속한 화물운송의 장애요인이 되고 있음.
- 도로법 및 도로교통법의 과적단속기준 일원화에 대해서는 개선의 필요성이 관계당국에 의해 이미 인정되었으므로 과적단속체계 및 조직의 개편 문제 등 종합적인 고려를 조속한 시일 내에 마무리하여 일원화 조치.
- 따라서 효율적이고 신속한 화물운송이 이루어질 수 있도록 운행제한 차량 허가 및 단속법규, 단속주체의 일원화를 조속히 시행하여야 할 것임.

운수회사에 대한 과적처벌 완화

- 도로법 제86조에 의거 운전자가 과적단속에 적발시 운수회사도 자동적으로 처벌받도록 되어 있으나, 일본 등과 같이 운수회사가 과적을 지시한 것이 명백한 경우에만 처벌토록 관련 규정을 개정. 특히 우리나라의 화물운송사업이 위수탁관리방식으로 이루어지고 있다는 점에서 과적에 대한 현행 양벌제도를 반드시 개선

□ 물량제공 없이 차량만 관리하는 운수회사에 대한 과적처벌 제외

- 운송물량을 제공하지 않고 차량만 관리하는 운송업체의 대다수는 회사와 차주간에 고용관계가 없어 차주는 근로기준법상의 근로자가 아님에도 불구하고, 과적운행시 위반자와 선임·감독의 책임이 있는 자를 처벌하는 양벌규정을 적용하고 있으나, 이는 결국 위수탁관리계약서상 영세한 차주가 자신의 잘못으로 인한 모든 민형사상의 책임을 부담하도록 되어 있어 차주의 부담만 배가시키는 결과가 되며, 차주가 회사처벌에 따른 벌금을 납부하지 않는 경우 업체는 과적과 전혀 무관하면서 선의의 피해만을 입게 되므로 도로법 제86조 양벌규정을 반드시 개정하여 운수회사가 과적지시와 전혀 관계없는 경우에는 과적으로 인한 양벌규정 적용대상에서 제외