

참여연대 불공정거래근절사업① **화물운송 위수탁계약**
화물운전자에 대한 ‘폭리·횡포’ 만연
CJ대한통운 목포지사의 ‘7대 불공정행위’ 실태조사 보고서

- 03 요약
- 04 보고서 목적 및 조사 방법
- 05 배경 설명
- 08 불공정행위 실태
- 14 제도개선 대안

차례

차례	2
요약	3
1. 조사 목적 및 방법	4
2. 배경 설명	5
3. 불공정행위 실태	8
1) 과도한 수수료율과 공제율	8
2) 사업자가 부담해야 할 차량할부금·감가상각비·부지임대료를 운전자에 전가	8
3) 과도한 차량관리비 부과	10
4) 다른 화물운송사업자가 주선한 화물운송에 대해 수수료 부과	11
5) 주유소 특정과 주입수수료 부과	12
6) 수수료 등 계약조건의 일방 결정	12
7) 수탁인에 대한 차별적 대우	13
4. 제도 개선 대안	14

- 본 보고서는 CJ대한통운 목포지사가 화물운전자과 맺고 있는 위수탁계약과 그 운용 실태에서 불공정행위가 만연함을 신고하여 시정하고자 하는 목적임
- CJ대한통운 목포지사가 화물운입에서 취하는 위수탁 수수료는 군산지사의 23배로 폭리에 가까움. 운입에서 공제되는 각종 공제항목의 공제율 또한 군산지사보다 2배 이상 높음.
- CJ대한통운 목포지사는 사업자가 부담해야 할 차량할부금, 감가상각비, 부지임대료 등이 화물운전자에게 전가되고 있음
- CJ대한통운 목포지사는 위수탁 계약조건과 운입에 대한 수수료율, 각종 공제항목을 일방적으로 결정하고, 항의하는 운전자에게는 불이익을 주는 방식으로 관리
- CJ대한통운 목포지사는 운전자가 연료를 주입할 주요소를 특정하고, 과거 일정 기간 동안에는 주유비의 약 1.9%에 이르는 '주입수수료'를 운전자에게 부과시킴
- 이 같은 결과로 군산지사 소속 운전자는 2012년 운입의 약 58%를 수입으로 가져가는 반면, 목포지사 소속 운전자는 운입의 23.5%를 수입으로 가져가는 것으로 조사됨. 목포지사 소속 제보 운전자의 경우 2006년 대비 2012년 월평균 수입이 약 150만원 정도 감소함.
- 폭리와 횡포가 만연하는 가장 큰 원인은 위수탁 화물운전자들이 개인사업자로서 회사와 1대 1의 사적 계약에서 교섭력이 없기 때문. 따라서 운전자들이 단체를 결성하여 사업자와 단체 교섭할 수 있는 권리를 제도적으로 보장하는 것이 절실함.
- 노동법상 규율 여부와 무관하게, 공정거래위원회는 하도급법이나 공정거래법으로 규율하여야 하며 규율할 수 있는 법적 근거가 충분함
- 화물운송사업자가 취하는 수수료율, 각종 공제항목과 공제항목 금액의 적정성에 관해 공정위 차원의 표준이 제시가 필요하고, 화물운송사업자 본사 차원에서도 동일한 위수탁 계약하에 일하는 화물운전자들이 지사별로 차별적인 대우를 받지 않도록 지침 제시와 관리감독 필요

1. 조사 목적과 방법, 자료항목

1) 조사 목적

본 보고서는 화물운송에 관한 차량 위수탁계약의 당사자인 (주)CJ대한통운 목포지사(이하 위탁인)와 화물운전자(이하 수탁인) 사이에서 위탁인의 수탁인에 대한 불공정 거래행위를 조사하여 시정하고자 하는 목적으로 작성되었다.

2) 조사 방법

본 보고서는 수탁인1의 '위수탁대금 정산 명세서'와 구두 진술을 기본 자료로 하였다. 수탁인2(위탁인 회사 과거 근무), 수탁인3(CJ대한통운 군산지사 소속)의 위수탁대금 정산 명세서와 구두 진술, 기타 자료도 보조 자료로 사용하였다. 수탁인1은 위탁인과의 위수탁 계약에 따라 2005년 12월부터 2013년 3월까지 위탁인 회사에서 덤프 차량의 화물 운전자로 일했다. (수탁인1을 제외한 다른 수탁인들의 제보 자료는 신분 노출을 방지할 목적으로 공개하지 않았다. 다만, 공정위 신고에서는 증거자료로 제출할 예정이다.)

3) 자료 항목

- <자료1> 위수탁대금 정산서의 구조
- <자료2> 수탁인1의 위수탁대금 정산서 통계 분석
- <자료3> 수탁인1과 수탁인3의 위수탁대금 정산서의 주요 통계치 비교
- <자료4> CJ대한통운 군산지사 위수탁 정산서의 공제항목
- <자료5> 지입제 화물운송에서 차량관리비 부과 사례
- <자료6> 수탁인1에 대한 주입수수료 부과 내역
- <자료7> 차량가동 실적현황 리스트

2. 배경 설명

1) 위탁인과 수탁인의 계약관계

화물운송사업자(화물 증개·대리 및 화물가맹사업자 포함)가 운임에서 취하는 수수료율을 놓고 사회적 논란이 계속되었던 화물운송 계약관계는 대개 운전자가 화물차량에 대한 소유권을 보유한 '지입제' 화물운송 계약이다. 업계에서는 대형 화물차량의 90%가 지입제 차량에 해당한다고 보고 있다. 그러나 본 위탁인과 수탁인의 위수탁 계약은 화물차량에 대한 소유권을 운송사업자가 보유하고 있어 통상의 지입제 화물운송과 다르다. 이런 위수탁 계약 화물차량은 약 10%로 추정되고, 업계에서는 CJ대한통운이 이런 형태의 위수탁 계약을 가장 많이 활용하는 것으로 보고 있다. 따라서 목포지사와 군산시사를 제외한 CJ대한통운의 다른 29개(전체 31개 지사)에서도 이와 같은 형태의 화물운송 계약이 활용되는 것으로 추정된다.

2) 화물운임의 배분

<자료1>은 위탁인이 수탁인에게 월별로 제공하는 '위수탁대금 정산서'로, 위탁인과 수탁인 사이에 화물운송료가 배분되는 방식을 보여준다. 기본적으로 화주가 지급하는 운송료에서 사업자가 위수탁 수수료를 가져가고, 남은 금액에서 다시 각종 공제항목들의 합계액이 공제된 잔액이 운전자의 몫으로 배분된다. 정산서에 나오는 주요 용어의 정의는 다음과 같다.

- 운반임 : 화주가 위탁인에게 지불

<자료1> 위수탁대금 정산서의 구조

수탁자		
실지금액		
근무일수		
수입	운반임	
	하불액	
	하불차액	
관리 제비	차량관리비	
	감가상각비	
	수리관리비	
	소계	
비용	유류비	
	차량감가상각비	
	수리비정산분	
	중대수리비	
	운환유(잡유)	
	화물협회비	
	운전원교육비	
	상해보험료	
	자동차보험료	
	적재물 갱신보험료	
	휠볼트 사용료	
	유류스 구매	
	법원 압류해지서류 발급	
	용품(근무복, 자재, 밧데리, 생수)	
	타이어 구입대	
	환경개선부담금	
소계		
기타 공제	5월 정산예정	
	운송종사자격 증명비	
	운반임 미정산(사고외)	
	자동차세	
	하불 오류건	
	과적외 벌과금(세금)	
	정기검사 점검료	
	스마트공인 인증비	
	보증금 미납분	
	위수탁 시행전 유류비	
	운반임 누락분	
	식당 이용료	
	무선국 유지보수	
	11년 춘추근무복	
단가차액		
소계		
공제액계		

하는 화물운송 비용

- 하불차액 : 위탁인이 운반임에서 가져가는 몫. 사업자가 화주와 수탁인 사이에서 화물운송을 주선한 것에 대한 수수료.
- 하불액 : 운반임에서 하불차액을 차감한 금액. 수탁인이 화물운송 노무 제공에 대한 대가를 확정할 때 각종 공제항목의 합산액을 차감하기 이전의 금액.
- 공제액계 : 하불액에서 차감되는 모든 항목들의 합계액. 관리제비, 비용, 기타공제라는 세 개의 큰 범주 안에 각각의 항목들로 구성.
- 실지금액 : 하불액에서 공제액계를 차감한 금액. 화물운송 노무의 대가로 수탁인이 가져가는 몫.¹

3) 화물운임의 배분

<자료2>는 2006년부터 2012년까지 7년 동안 수탁인1의 위수탁 대금 정산서의 주요 항목의 수치를 통계로 구성한 것이다.²

<자료2>수탁인1의 위수탁대금 정산서 통계 분석

구분	2006년 월평균	2007년 월평균	2008년 월평균	2009년 월평균	2010년 월평균	2011년 월평균	2012년 월평균	전체 평균
운반임	14,328,553	14,134,131	15,240,275	14,014,020	13,523,274	14,760,796	16,059,806	14,580,122
하불액	11,127,860	11,179,402	11,773,082	10,966,584	10,488,750	11,529,481	12,205,005	11,324,309
하불차액	3,200,693	2,954,728	3,467,194	3,047,437	3,034,524	3,231,316	3,854,801	3,255,813
유류비	4,542,511	4,608,706	5,516,527	4,645,325	5,216,427	5,896,746	6,018,597	5,206,405
공제액	5,927,413	5,927,568	6,763,105	5,886,766	6,338,610	7,589,541	8,438,559	6,695,937
실지금액	5,200,447	5,251,834	5,009,976	5,079,818	4,150,140	3,939,939	3,766,446	4,628,372
하불차액/운반임	22.3%	20.9%	22.8%	21.7%	22.4%	21.9%	24.0%	22.3%
유류비/운반임	31.7%	32.6%	36.2%	33.1%	38.6%	39.9%	37.5%	35.7%
공제액/운반임	41.4%	41.9%	44.4%	42.0%	46.9%	51.4%	52.5%	45.9%
실지금액/운반임	36.3%	37.2%	32.9%	36.2%	30.7%	26.7%	23.5%	31.7%

수탁인1의 몫인 실지금액 비율(운반임에서 실지금액이 차지하는 비율)은 2006년 36.3%에서 2012년 23.5%로 무려 12.8%포인트 하락하였다. 실지금액 비율이 줄어든 이유는 크게 두 가지로

- 1 실지금액이라는 이름을 가지고 있지만, 수탁인이 화물운송 도중 지불하는 도로 통행료와, 수탁인 개인 부담으로 지불하는 차량 수리비 등을 제외되지 않아서 엄밀한 의미에서 실지금액이라고 볼 수 없다. 수탁인1의 경우 월평균 50만 원의 도로 통행료를 지불한다고 한다.
- 2 2007년, 2008년, 2012년의 통계 수치는 1~2개월의 명세서 자료가 누락되어 있다. 위탁인이 수탁인1의 과거 위수탁대금 정산서의 재발급 요청을 거부하여 확보할 수 없었기 때문이다. 그러나 월 평균 수치에 미치는 영향은 크지 않다고 판단하였다.

설명할 수 있다.

첫째, 2012년 월 평균 운반임은 2006년 대비 약 12% 증가했으나 하불액은 약 1% 증가에 그쳤다. 반면 하불차액(수수료)은 동 기간 동안 약 20% 증가했다. 즉, 화주가 지급하는 운반임에서 위탁인이 가져가는 수수료(하불차액)는 상대적으로 크게 늘어난 반면, 하불액은 거의 변화가 없어 이것이 실지급율 하락으로 이어졌다.

둘째, 공제액 비율(운반임에서 공제액이 차지하는 비율)이 2006년 41.4%에서 2012년 52.5%로 11.1%포인트 증가했다. 공제액의 증가를 이끈 것은 공제의 개별 항목 중에서 가장 비율이 높은 유류비다. 유류비 비율(운반임에서 유류비가 차지하는 비율)은 2003년 31.7%에서 2012년 37.5%로 증가했다.

결론적으로 위탁인이 더 많은 수수료를 챙겨가고, 공제액도 증가하는 동안에 하불액은 거의 변하지 않음으로써 실지급율은 대폭 줄어든 것이다. 특히 유류비 등 공제항목에서의 비용 증가분이 위탁인과 수탁인 사이에 공정하게 배분되지 않고 수탁인에게 일방적으로 전가되고 있다는 것을 알 수 있다.

이로 인해 수탁인1의 2012년 월평균 수입은 2006년 대비 154만 원이 줄었다.

3. 불공정행위 실태

1) 과도한 수수료율과 공제율

<자료3>는 수탁인1과 수탁인3의 위수탁대금 정산서의 주요 통계치를 비교한 표다.

위탁인이 가져가는 수수료율(운반임 대비 하불차액의 비율) 비율은 7개년 평균 22.3%다. 이 수수료 비율은 CJ대한통운 군산지사가 취하는 수수료 10%의 2.2배다.³

<자료3> 수탁인1과 수탁인3의 위수탁대금 정산서의 주요 통계치 비교

구분	하불차액 /운반임	유류비 /운반임	공제액계 /운반임	실지금액 /운반임
수탁인1 (2012년)	24.0%	37.5%	52.5%	23.5%
수탁인1 (2006-2012년 전체)	22.3%	35.7%	45.9%	31.7%
수탁인3 (2012년)	10.0%	21.6%	31.9%	58.1%

2012년 기준으로 수탁인3은 화주가 지불하는 운임(운반임)의 58.1%를 실지금액으로 가져가는 반면, 수탁인1은 그 절반에도 미치지 못하는 23.5%를 실지금액으로 가져가고 있다.

원인은 두 가지다. 첫째, 수탁인3이 위수탁 계약을 맺은 CJ대한통운 군산지사는 운반임의 10%를 수수료로 취하고 있는 반면 위탁인은 평균 22.3%를 취하고 있다. 또 하나는 수탁인3은 운반임에서 차지하는 공제액 비율이 31.9%이나 수탁인1의 경우는 2012년 52.5%, 7개년 평균 45.9%를 차지하고 있다.

공제항목은 화물차량의 운행과 관리에 따르는 실비용이므로, 동종의 위수탁계약 하에서 공제액 비율이 이렇게 크게 차이가 난다는 것은 위탁인이 공제액을 부풀렸을 가능성이 높다는 것을 시사한다.

2) 사업자가 부담해야 할 차량할부금·감가상각비·부지임대료를 운전자에 전가

위탁인은 화물차량의 소유권을 위탁인이 보유하고 있는 한 하불액에서 공제하는 것이 부당한 성격의 공제항목을 설정하였다. 차량할부금, 감가상각비, 부지임대료 등이다.

3 CJ대한통운 군산지사의 경우 2002년에는 화물차량의 종류에 따라 20~35%까지의 수수료를 부과하였으나, 수수료 비율을 점차 낮춰 2010년 초반에 현재와 같이 수수료 비율을 10%로 하였다.

① 차량할부금

위탁인은 통상 자동차회사로부터 구입한 지 5년이 경과된 차량을 위수탁 계약을 맺고 수탁인들에게 배정하고 있다. 소유권은 위탁인이 보유한다. 그러나 위탁인은 위수탁계약에 따라 차량을 구입한 지 5년 경과 이전에 수탁인에게 차량을 배정하는 경우가 있다. 이 경우에는 연도별로 차량할부금을 설정하여 수탁인에게 부과시키고 있다. 즉, 수탁인은 자신에게 소유권도 없는 화물차량의 할부금을 노무 제공의 대가로 받아야 할 금액에서 공제당하고 있다는 뜻이다. 아래는 위탁인 회사에서 확인된 사례다. 다른 사례들도 있으나, 위탁인의 신분이 노출될 우려가 있어 본 조사서에서는 생략한다. 다만 공정위에 실제로 제출하는 신고서에는 전체 사례를 추가하였다.

· 사례1

수탁인x는 위탁인이 차량을 구입한지 3년이 경과된 차량을 배정받아 화물운송을 해왔다. 수탁인x는 처음에는 남은 2년의 차량할부금에 대해 월 약 220만원의 할부금을 하불액에서 공제 당했다. 수입이 거의 없는 상황이 문제가 되자 수탁인x와 위탁인은 차량할부금 납부 기간을 2년이 아닌 4년으로 연장하였고, 현재는 월 약 110만 원을 하불액에서 공제하고 있다. 그럼에도 화물운송 건수가 평소보다 적었던 지난해 12월에는 수탁인x가 위탁인 회사에 오히려 12만 원을 입금해야 하는 상황을 맞았다.

위탁인이 차량을 구입한 지 6년이 되는 내년 특정 월부터는 차량할부금과 함께 차량의 잔존가액에 대한 감가상각비 약 50만원이 하불액에서 추가 공제될 예정이다. 수탁인x는 차량 배정에 대해 약 4800만 원의 보증금도 낸 상태다. 보증금과, 하불액에서 공제되는 차량할부금, 공제될 감가상각비를 더할 경우 수탁인x는 해당 화물차량에 대한 소유권을 취득할 수도 있을 만한 금액이다. 그러나 차량의 소유권은 계속 위탁인에게 있다.

② 감가상각비

위탁인 회사에서는 수탁인에게 할당된 화물차량의 잔존가액에 해당하는 감가상각비를 공제항목에 포함시켜 정률 방식에 따라 하불액에서 공제하고 있다. 수탁인1도 2006년 12월 입사 이후 2012년까지 약 1580만원의 감가상각비를 납부했다.

차량 위수탁계약은 건축물 임대계약과 비슷한 성격을 띤다. 임대계약에서는 감가상각비가 임대료 안에 포함되어 있다고 보기 때문에, 감가상각비를 별도로 지불하지 않는다. 그러나 화물차량의 소유권이 위탁인에게 있는 화물차량 위수탁 계약에서 위탁인은 감가상각비를 별도로 공제하고 있다. 더구나 하불액에서 공제되는 항목에는 차량 수리비, 차량 관리비 등 차량의 내용 연수를 연장시키고 운행에 따른 실비용을 보전하는 모든 비용이 포함되어 있다.

공제항목에 감가상각비를 포함하는 것이 부당하다는 것은 CJ대한통운 군산지사와 비교하면 뚜

벗해진다. <자료4>는 군산지사 소속 수탁인3의 2012년 위수탁대금 정산서의 모든 공제항목을 나열한 것이다. 여기에는 감가상각비가 포함되어 있지 않다.

<자료4> CJ대한통운 군산지사 수탁인3의 2012년 위수탁 정산서의 공제항목들

유류비4 / 전북 등록화물 협회비/전북등록화조비/위수탁 무전기 사용료/자동차세/부품 구입대 외/위수탁 관리비/위수탁 갱신보험료/적재물 보험료/상해 보험료/위수탁 자동차 보험료/환경개선부담금/법인명 변경 관련 등록증 재발급 외/갤럭시탭 사용료/하계 근무복 구입

③ 부지 임대료

위탁인은 수년 전 위탁인 회사 부지의 인근 부지를 주차공간으로 사용하기 위해 임대하였다. 위탁인은 이 임대료를 공제항목에 포함하여 2006년 3월과 4월에 수탁인1에 대하여 부지임대료 항목으로 190,228원을 공제하였다.

부지임대료는 차량 운행과 관련 없는 위탁인 회사의 관리비용이기 때문에 감가상각비의 경우처럼 수수료에 포함되어 있다고 보아야 한다.

3) 지입제 차량의 2배에 달하는 차량관리비

위탁인은 수탁인1에게 매월 44만원의 차량관리비를 부과하고 있다. 이 액수는 통상적인 차량관리비의 2배에 이르는 과도한 금액으로 추정된다.

<자료5>는 다른 화물운송사업자가 지입제 화물운송계약 하에 지입차주에게 부과한 차량관리비 액수를 보여준다. 월별 '관리비'라는 명목으로 22만원이 부과되고 있다. 자료에 나오는 지입제 차주 역시 수탁인1과 동종의 차량을 보유하고 있다.

4 군산지사의 수탁인들은 회사에서 발급한 카드를 통해 유류비를 결제하고 있다. 따라서 정산서의 공제항목에는 유류비가 포함되지 않는다. 그러나 하블액에서 공제되는 실질은 동일하므로 공제항목에 포함시켰다.

특정차량 부과 및 입금내역					
산정기간: 2011.01.01~					
등록일자	적요	부과금액	입금액	미수금	비고
2011-01-03	전년미납	272,200		272,200	
2011-01-05	입금		220,000	52,200	
2011-01-31	1월관리비	220,000		272,200	
2011-02-04	5회보험료	197,040		469,240	
2011-02-07	입금		469,240	0	
2011-02-28	2월관리비	220,000		220,000	
2011-03-07	입금		220,000	0	
2011-03-31	3월관리비	220,000		220,000	
2011-04-03	6회보험료	197,040		417,040	
2011-04-05	입금		480,410	(63,370)	
2011-04-06	과입금환급	63,370		0	
2011-04-30	4월관리비	220,000		220,000	
2011-05-09	입금		220,000	0	
2011-05-31	5월관리비	220,000		220,000	
2011-06-01	입금		867,530	(647,530)	
2011-06-03	1회경신보험료	867,530		220,000	
2011-06-07	입금		220,000	0	
2011-06-30	6월관리비	220,000		220,000	
2011-07-05	입금		220,000	0	
2011-07-31	7월관리비	220,000		220,000	
2011-08-03	2회보험료	197,040		417,040	
2011-08-05	입금		417,000	40	
2011-08-31	8월관리비	220,000		220,040	
2011-09-05	입금		220,000	40	
2011-09-30	9월관리비	220,000		220,040	
2011-10-03	3회보험료	197,040		417,080	
2011-10-05	입금		417,000	80	
2011-10-31	10월관리비	220,000		220,080	
2011-11-07	입금		220,000	80	
2011-11-30	11월관리비	220,000		220,080	
2011-12-03	4회보험료	197,040		417,120	
2011-12-05	입금		417,000	120	
2011-12-31	12월관리비	220,000		220,120	
2012-01-05	입금		220,000	120	

<자료5> 지입제 화물 운송관계에서 차량관리비 내역

4) 위탁인이 주선하지 아니한 화물운송에 대한 수수료 부과

화물 운송의 특성상 A지점에서 B지점으로 화물 운송은 위탁인이 주선하는 화물 운송에 해당하나 연속하여 B지점에서 A지점 또는 C지점으로 가는 화물운송은 위탁인이 아닌 다른 화물운송업사업자가 주선하는 운송인 경우가 드물지 않다. 위탁인은 이런 화물 운송에 대해서도 10% 이상의 수수료를 부과하고 있다.

A지점에서 B지점으로 화물을 운송하고 B지점에서 A지점으로 공차로 오는 경우(또는 그 반대의 경우에도), 하불임에서 공제되는 유류비, 통행료 등 제반 비용은 왕복 비용이 될 수밖에 없으나 운반임은 하나의 화물 운송에 대해서만 책정된다. 이 비용을 일정 정도 상쇄하기 위해 이런 경우의 운반임은 화물 톤당 일정액이 운반임에 추가 인상되나, 그 인상폭은 왕복에 따른 유류비, 통행료 등의 비용 증가분을 충당하기에는 부족한 실정이다. 따라서 위탁인이 주선하지

않은 화물운송에 대해서는 수수료를 부과하지 않거나 대폭 낮은 수수료를 부과하는 것이 합당하다.

5) 주유소 특성과 주입수수료 부과

위탁인은 수탁인이 화물차량의 연료를 주입할 주유소를 특정하여 그 주유소에서만 주유하도록 하고 있다. 수탁인1은 위탁인 회사에서 업무를 시작한 날로부터 2007년 5월까지 유류비의 약 1.9%에 해당하는 금액을 주입수수료로 부과하였다. <자료6>은 위탁인이 공제액에 포함시킨 수탁인1의 2005년 12월부터 2007년 5월까지의 주입수수료 내역이다.

<자료6> 주입수수료 부과 내역

시기	유류비	주입수수료
2005년 12월	1,514,348	30,030
2006년 01월	4,798,730	93,060
2006년 02월	3,819,544	74,140
2006년 03월	3,910,218	76,472
2006년 04월	4,486,639	
2006년 05월	5,434,043	185,570
2006년 06월	4,293,640	79,420
2006년 07월	4,622,634	81,840
2006년 08월	5,349,675	94,600
2006년 09월	4,494,313	82,060
2006년 10월	4,346,947	84,480
2006년 11월	3,952,195	78,078
2006년 12월	5,001,555	98,560
2007년 01월	5,379,985	107,360
2007년 02월	3,906,603	77,660
2007년 03월	3,930,105	76,560
2007년 04월	4,594,301	86,460
2007년 05월	4,054,122	75,240
합계	77,889,597	1,481,590
주입수수료비율 (주입수수료/연료비)		1.9%

화물운송사업자는 다량의 유류를 사용하므로 특정 화물운송사업자와 계속적 거래관계에 있는 정유업체 또는 주유소는 시중가격보다 할인된 금액으로 유류를 제공하는 것이 일반적이다. 그러나 위수탁 대금 정산서에서 공제된 주유비는 시중가격보다 할인된 가격도 아니었다. 위탁인은 여기에 대해 추가로 1.9%의 수수료를 부과하여 공제한 것이다. 위탁인이 주입수수료를 공제항목에 포함시킨 시점은 정확히 확인되지 않았으나 2004년이나 2003년에도 수탁인들에게 주입수수료를 부과했을 가능성이 높다. 위탁인이 2007년 6월부터 주입수수료를 공제항목에서 제외시킨 것은 이 같은 행위의 위법성을 스스로 인식한 결과로 보인다.

6) 수수료 등 계약조건의 일방 결정

위탁인과 수탁인의 화물운송에 관한 위수탁 계약 제22조 1항에 따르면, 위탁인은 화물운송료를 결정할 때 상호 협의하여 결정토록 하고 있다. 계약의 내용상 화물운송료란 수탁인에게 지급되는 실지금액에 영향을 미치는 하불차액(수수료)과 각종 공제 항목 전체를 가리키는 것으로 봐야 한다.

위탁인은 수탁인에게 지급되는 실지급액에 미치는 영향이 큰 하불차액(수수료), 차량관리비, 감가상각비, 유류비 등 각종 항목의 계산 및 책정 방식에 관해 수탁인과 어떤 협의도 진행한 바 없다. '계약 내용에 동의하지 않으면 그만 두라'는 일방적 통보로 계약이 체결되고 있다.

일례로 수탁인2는 위탁인이 다른 운송사업자가 주선한 화물에 대해 부과하는 수수료가 너무 높다고 수차례 항의했는데, 위탁인은 수탁인2의 사고율이 높다는 이유를 들어 위수탁 계약의 연장을 거부하였다. 그러나 수탁인2보다 사고율이 더 높은 다른 수탁인과는 재계약하였다. 수탁인2에 대한 재계약 거부는 항의하는 수탁인에 대한 보복 성격으로 보아야 한다.

7) 수탁인간 차별 대우

<자료> 차량가동 실적현황 리스트

관리번호		가동 대기	누 계	주행거리(Km)	운반량		영차	공차	수리
수	수송중량	운반량	하물량	상	2방량	영차	공차	수리	
175-0074	257	248,015	146,894,934	114,654,324	146,115	A	22,542	1,402	4
175-0105	275	941,002	165,239,696	128,545,741	165,239,696		22,687	1,339	2
							1,733		1
175-0230	190	906,350	109,011,542	85,430,203	109,011,542		19,464	1,801	1
175-0778	270	455,409	156,860,404	121,802,012	156,860,404		21,338	1,436	1
175-0875	271	361,346	157,872,510	122,508,251	157,872,510		21,900	1,840	1
<<합계>>	4,415	26	2156,411,159,011	2,336,140,207	1,912,880,118	2,336,140,207	377,000	35,086	24

위탁인과 수탁인 사이의 위수탁 계약 제 17조 1항은 위탁인이 수탁인에 대해 화물운송 의뢰를 공정하게 하여야 한다고 규정하고 있다. 그러나 <자료> 차량가동 실적현황 리스트를 보면, 덤프 차량을 이용해 화물운송을 하는 수탁인 중에서 최고와 최저 운반량의 차이는 2011년 1월부터 11개월까지 합계, 2150만 원이나 되는 것으로 확인됐다. 월 평균 200만 원 가

까이 수탁인별로 차등적으로 운송을 배정한 것이다.

수탁인1은 계약조건에 항의하거나 위수탁 대금 정산 내역의 정확성을 잘 지적하는 등 소위 '고분고분하지 않은' 수탁인에 대해서는 불리한 화물운송을 집중 배치하거나 운송 물량을 줄이는 등 차별 대우를 하고 있다고 주장하고 있다.

4. 제도 개선 대안

1) 수탁인들의 교섭력 보장 필요

살펴본 것처럼 CJ대한통운 목포지사와 수탁인들의 관계는 위수탁대금의 정산을 둘러싸고 위탁인의 불공정행위가 난무하고 있다. 위탁인이 취하는 수수료율과 공제율은 과도하게 높고, 공제항목에 들어가지 말아야 할 비용이 수탁인에게 전가되고 있다.

수탁인들이 위탁인과 협상을 할 수 있는 교섭력을 갖고 있지 못한 것이 가장 큰 원인으로 볼 수 있다. 수탁인들은 공제항목의 적절성, 공제액의 실비용과의 일치 여부 확인 등을 위탁인에게 요구하지 못하고 있다. 수탁인들은 자신의 수입내역 조차 제대로 확인할 수 없는 상황이다.

이와 관련 CJ대한통운 군산지사의 사례는 시사적이다. 군산지사에서는 두 번에 걸쳐 수탁인들의 대규모 항의가 있었고 이것이 수수료율과 공제율, 공제항목에서 상대적으로 공정한 관계가 형성된 원인으로 해석할 수 있다.

수탁인들이 집단으로 사업자와 계약조건을 협상할 수 있는 교섭력이 법적으로 보장되어야 한다. 구체적으로 부당한 공동행위의 예외 규정으로 승인을 받기 위한 절차가 너무 까다로우며 사실상 사문화된 공정거래법 제19조 제2항의 규정을 개정하여 수탁인들이 사업자와 집단으로 교섭하는 것이 허용되어야 할 것이다.

2) 수수료율과 공제항목에 대한 표준화 필요

통상적인 지입제 화물운송의 경우에는 중간 알선업체가 2단계, 3단계까지 끼어들어 과도한 '수수료 뜯어먹기가 가장 큰 논란이 되어 왔다. 그러나 본 사례에서는 운임에 대해 사업자가 가져가는 수수료율과 하불액에서 공제되는 항목의 적절성이 가장 큰 논점이다.

하도급법이나 공정거래법 등 관계 법령에서 이에 대한 표준이 제시되어야 한다. 공정위가 제시하는 표준계약서가 있으나 강제력이 없는 문제와 별개로, 본 보고서에 나타나는 불공정행위를 방지할 만한 내용을 전혀 담고 있지 않다. 지입제 화물운송을 포함하여, 위수탁계약을 수탁인 개인과 사업자의 사적 계약에만 맡길 경우 동일 업종에서 사업장별로 수수료율과 공제율, 공제항목이 천차만별인 상황은 개선되기 어렵다.

3) 본사 차원의 관리 필요

CJ대한통운은 목포지사와 군산지사를 포함해 전국에 31개의 국내물류 화물운송 지사를 가지고 있다. 그러나 살펴본 것처럼 동일한 화물운송에 대해 지사별로 취하는 수수료와 공제항목이 너무 차이가 난다. 세계적인 물류기업인 CJ대한통운은 화물운송 위수탁계약의 조건에 대해 본사

차원의 표준을 제시하고 이를 관리감독할 의무가 있다.

4) 공정거래위원회의 적극 개입 필요

화물운전자들은 자신의 지위가 개인사업자가 아닌 노동자임을 인정받기 위해 오랫동안 싸움을 벌여 왔다. 노동부가 화물운전자들의 법적 지위를 개인사업자로 보아 노동행정으로 규율하기를 포기했다면, 정부는 화물운전자와 화물사업자 사이의 문제를 불공정거래에 관한 규범으로 규율하여야 하는 것이 마땅하나 해당 부서인 공정거래위원회 역시 지금까지 적극적인 개입을 꺼려 왔다.

공정거래위원회가 의지만 있다면 하도급법의 부당 하도급대금 결정, 경제적 이익의 부당요구행위, 하도급 대금의 부당감액행위, 부당결제청구행위, 구매강제행위 등의 규정으로 얼마든지 규율할 수 있다. 만에 하나 하도급법 적용이 안 된다고 해도 공정거래법상 제23조 1항의 거래상 지위남용으로 개입할 수 있다.

참여연대 시민경제위원회는 본 보고서 발행과 함께 수탁인들이 겪는 불공정한 처우에 대한 시정을 목표로 CJ대한통운 목포지사를 불공정거래행위로 공정거래위원회에 신고한다.

※ 본 자료는

참여연대 시민경제위원회 블로그 <http://www.peoplepower21.org/Economy>에서도 볼 수 있습니다.

참여연대 이슈리포트 제2013-01호

CJ대한통운 목포지사의 불공정행위 실태조사 보고서

발행일 2013. 4. 17

발행처 참여연대 시민경제위원회 (부위원장 : 김성진 변호사)

담당 장흥배 간사 02-6712-5251, space@pspd.org

Copyright ©참여연대, 2013 ※본 자료는 참여연대 웹사이트에서 다시 볼 수 있습니다.



세상을 바꾸는 시민의 힘! 정부보조금 0%, 회원의 회비로 운영됩니다

대표전화 02-723-5300

회원가입 02-723-4251

ARS후원 060-7001-060

주소 110-043 서울시 종로구 자하문로9길 16

홈페이지 www.peoplepower21.org
