



Issue Paper

화물운송시장의 다단계 하청구조와 대기업의 유류세 전가 문제

- 화물노동자의 생존권과 화물운송시장 제도 개선을 위한 과제

2012. 06. 20

한지원(노동자운동연구소 연구실장)
jwhan77@gmail.com

1. 들어가며

화물연대가 6월말 총파업을 선언했다. 2008년 6월 이후 4년만이다. 아이러니하게도 이유는 4년 전과 같다. 경유가가 폭등하는 가운데 더 이상 화물차를 운행할 수 없어서다. 운임은 오히려 하락하고 있는데, 비용 중 가장 큰 비중을 차지하는 기름 값은 천정부지로 치솟고 있다. 한 달에 3백 시간을 넘게 운전을 해도 실수입은 100만원 남짓한 노동자들이 대부분이다. 차량 할부금이라도 갚기 위해 과적 과속 운행을 더 해 보지만 벌이는 더욱 나빠지고 있는 상황이다.

이번 화물연대 총파업의 가장 큰 요구 중 하나는 기름 값 인하다. 4년 전에 비해 운임은 7% 남짓만 올랐지만 기름값은 24%가 올랐다. 운임과 기름 값 모두 2008년 5월 화물차 대부분이 적자운행 상태로 돌입했던 상황과 비슷하다.

현재 운임이 매우 경직적으로 정해지는 시장 상황에서 기름 값이 오르면 그 모든 비용 부담은 화물운송을 최종적으로 책임지는 지입차주 화물노동자들의 몫이 된다. 반면 화주로부터 운임을 받는 대형 운송회사와 기름을 공급하는 정유사들은 기름 값이 올라도 전혀 손해를 보지 않는다. 아니 이익을 보는 경우가 더 많다. 대형 운송회사들은 화주에게 유가 인상을 감안하여 비용을 인상하지만, 지입차주 화물노동자들에게는 그만큼 운임을 쳐주지 않기 때문이다. 정유사들은 더 말할 필요도 없다. 국제 유가가 오를 때는 즉각 기름값을 인상하고, 국제유가가 떨어질 때는 느리게 기름 값을 인하하는 방식으로 큰돈을 번다. 이래저래 화물노동자들만 손해를 본다.

물론 이러한 기름 값 변화로 인한 손해는 화물노동자들만의 문제는 아니다. 차량 운행을 통해 영업을 하는 모든 업종의 중소기업 사업자들에게 모두 해당하는 내용이다. 심지어 자가용을 이용해야만 하는 시민들도 모두 매일 매일 체감하는 내용이다.

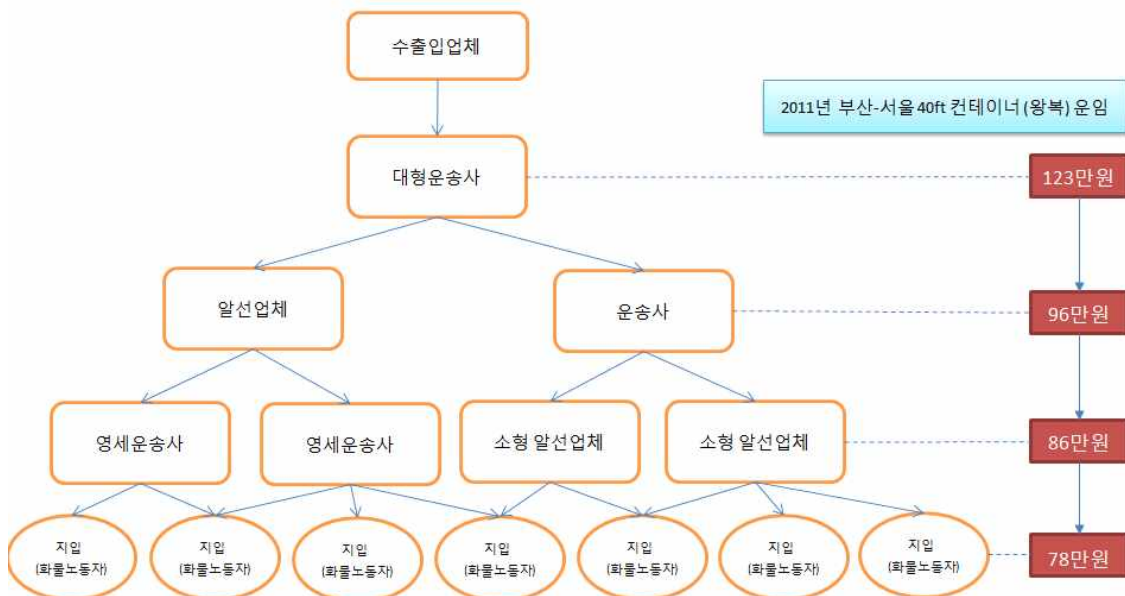
본 보고서는 현재 화물운송 시장에서 기름 값 인상이 시장 주체들에게 어떠한 영향을 주는 지 분석한다. 화주, 대형운송사, 주선사, 화물노동자, 정부 등 화물 시장에 직간접적으로 참여하는 주체들의 손익 구조가 기름 값 인상 에 따라 어떻게 변하는지를 살펴본다.

2. 한국 화물 운송 시장의 비용 전가 구조

한국의 육상 화물 운송 시장은 매우 독특하다. 잘 알려진 대한통운, 현대글로벌 등 대형 운송사들이 직접 운송을 하지 않기 때문이다. 이들 대형 운송사는 삼성전자, 포스코, 현대차 등 화주로부터 물량을 화물 노동자들에게 넘기는 역할만을 한다. 한국의 운송회사들이 소유한 화물차는 전체 화물차의 5%도 되지 않는다. 화물노동자들은 자신의 돈으로 화물차를 구매해 운송회사에서 물량을 따내야 한다.

운송회사들은 자신의 화물차를 가지고 노동자를 고용해 운송 업무를 하는 것이 아니라 화물차를 소유한 화물노동자와 위수탁 계약만을 맺는다. 그리고 그나마 운수회사와 직접 위수탁 계약도 하지 못하는 화물노동자들은 별도의 알선료를 추가로 지불하고 알선업체로부터 물량을 받아야 한다. 현재 화주-운수회사-1차 알선업체- 2차 알선업체로 이어지는 3단계 하청을 거쳐 물량을 받는 화물 노동자도 부지기수다. 이것이 이른바 지입제라 불리는 화물 운송 시장 형태다.

그림 5 > 40ft 컨테이너 운임구조



자료: 세방 사업보고서, 교통연구원 화물운송정보시스템, 교통연구원 운송-주선업체 조사보고서(2011), 화물연대 자료에서 재구성

이런 지입제 구조에서 가장 큰 문제는 모든 비용 부담이 화물 노동자에게 전가된다는 점이다. 화물운송을 직접 담당하지 않는 운수회사, 알선업체들은 일정 수익률 이상의

영업비, 관리비만 챙기고 시장 상황에 따라 변하는 운수비용은 화물 노동자들이 알아서 해결해야 하기 때문이다.

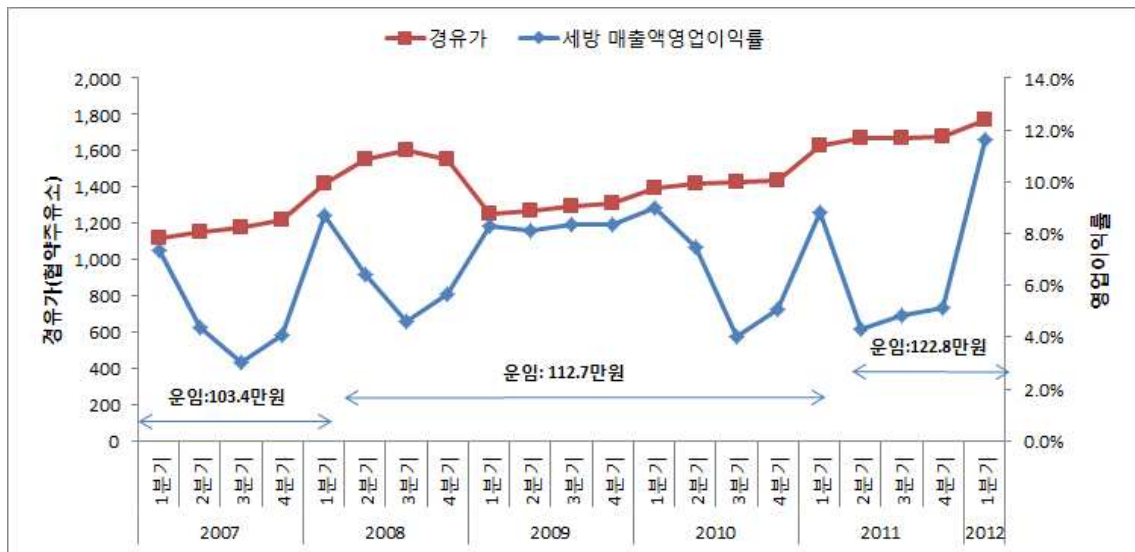
위 그림은 2011년 실제 운임구조다. 수출입 업체가 부산-서울 왕복 40피트 컨테이너를 운반할 때 대형운송사에 123만원을 지불한다. 대형운송업체는 이 중 27만 원가량을 가져가고 운송업무를 알선업체에 맡긴다. 그리고 알선업체는 알선 수수료 명목으로 운임의 약 10%인 10만원 가량을 챙기고, 이를 다시 영세운송사나 소규모 알선업체에 넘긴다. 이들 역시 10% 가량의 수수료를 챙긴다. 이런 식으로 중간 착취를 당한 화물 노동자가 최종적으로 받는 운임은 78만원으로 수출입업체(화주)가 지불하는 운임의 63%에 불과하다. 37%를 화물운송을 직접 하지 않는 중간 알선 업체들이 가져가는 것이다. 현재 컨테이너 화물을 운반하는 화물노동자의 절반 이상이 3단계 이상의 중간업체를 거치고 있다.

한국 화물시장의 이런 다단계 하청 구조는 오래 전부터 문제가 되어 왔다. 사무비용 외에는 거의 비용 지출이 없는 중간 업체들은 고정된 수익률을 올리지만 화물차를 실제 운행해야 하는 지입차주는 기름값 변동, 운임 변동에 따라 큰 손해를 볼 수밖에 없기 때문이다. 운임 결정을 하는 대형운송사는 운임비용을 직접 책임지지 않다보니 각종 비용 변화에 둔감하다. 이들 대형운송사부터 1,2차 알선업체들은 중간 수수료만 챙기면 그만이라는 식이다. 하지만 실제 화물차를 가지고 기름 값, 도로비 등을 지불하며 화물운송을 하는 화물노동자는 전혀 사정이 다르다.

3. 화물노동자에게만 불리한 기름값 변화

중간 알선업체가 지배하는 화물시장은 운임 변동에서도 매우 기형적인 형태를 보인다. 대형운송사, 알선업체들이 화물운송비용을 직접 지불하지 않다보니 운송비용의 절반 이상을 차지하는 기름값 변동에 대해서도 민감하게 반응을 보이지 않는 경우가 많다. 하지만 반대로 직접 비용을 지불하고 화물을 운송해야 하는 화물노동자들은 기름값 변화에 운임이 따라가지 못하면 많은 손해를 입는다.

한국의 대표적 육상화물운송업체인 세방의 예를 통해 이를 살펴보자.



자료: 세방 사업보고서

위 그래프는 세방의 2007년부터 2012년 1분기까지 서울 부산 40ft 컨테이너 운임의 변화, 경유가 변화, 매출액영업이익률(수익성) 변화를 보여준다. 컨테이너 운송 운임은 경유가가 크게 오른 2008년 2분기와 2011년 2분기 두 번 각각 9% 씩 인상되었다.

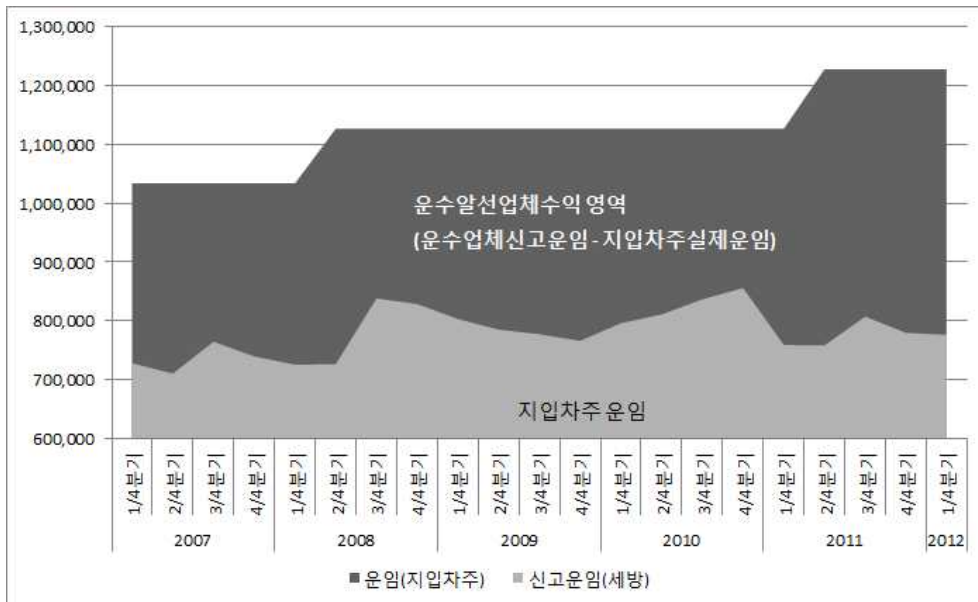
그렇다면 운임이 인상되고, 경유가가 안정 혹은 하락세로 돌아서면 운송업체의 이익률이 오를까? 그렇지 않다. 앞서도 이야기했듯이 사실 운수업체의 이익은 단순히 운임의 증감, 경유가의 증감에 의해 결정되지 않는다.

2008년 1분기 세방이 구매하는 경유가는 리터당 1,422원이었고, 운임은 부산-서울 왕복이 103만4천원이었다. 그리고 영업이익률은 8.7%였다. 그런데 2009년 1분기 경

유가는 1,248원으로 28% 떨어졌고, 반대로 운임은 112만7천원으로 9% 인상됐지만 영업이익률은 오히려 하락해 8.3%였다. 또한 2012년 1분기 경유가는 전년동기에 비해 9%, 운임도 9% 올라 수입-비용 구조에 별 변동이 없는데도 영업이익률은 11.6%로 2011년 1분기 8.8%에 비해 크게 상승했다. 운임과 경유가가 세방의 이익구조에 별다른 영향을 주고 있지 않다는 것이다.

이러한 현상은 직접 운수 비용을 지출하지 않는 운수업체의 이윤이 운수업체가 화주로부터 받는 운임과 운수업체가 지입차주에 지출하는 비용의 차이로 이뤄지기 때문이다. 아래 그래프를 보자.

그림 7 > 세방운임과 지입차주운임



자료: 세방사업보고서, 화물운송시장 정보시스템.

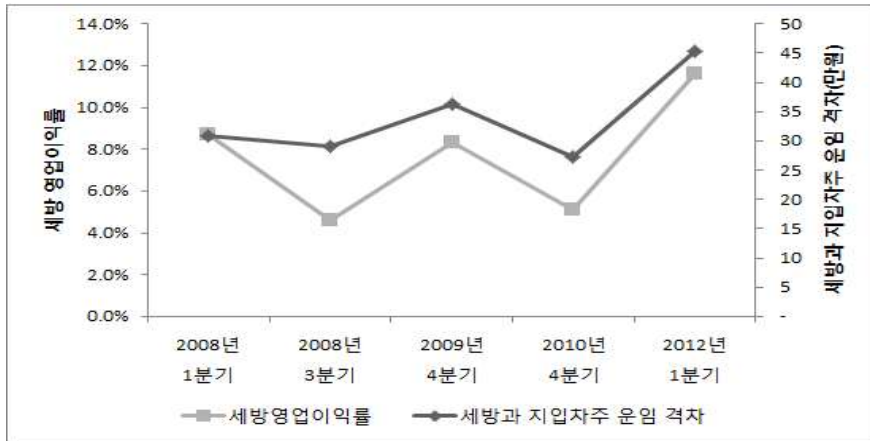
*2012년 1분기 자료는 필자가 계산한 추정치

위 그래프는 세방이 실제 화주로부터 받는 운임과 지입차주가 운송사, 알선업체 등에서 받는 운임의 차이를 보여주고 있다. 세방과 지입차주 운임 격차는 2007년 3분기부터 2008년 2분기까지 계속 커지다, 2008년 3분기에 화물연대 파업 효과로 줄어들었다. 하지만 이후 다시 격차가 계속 커져 2009년 4분기에 가장 커졌다. 2010년에는 지입차주 운임이 조금씩 상승해 격차가 줄어들었으나 이는 다시 2011년부터 크게 벌어지기 시작해 2012년 1분기에 역대 최고치가 되었다.

그리고 이러한 격차는 그대로 세방의 영업이익률에 반영된다. 격차가 크게 벌어졌던

2008년 1분기, 2009년 4분기, 2012년 1분기에 세방의 영업이익률은 크게 상승했고, 반대로 격차가 좁혀졌던 2008년 3분기, 2010년 4분기에는 세방의 영업이익률이 크게 하락했다. 즉 세방이 얼마나 적게 지입차주에게 운임을 지불하는지가 바로 세방의 이익을 결정한다는 것이다.

그림 8 > 운수사 영업이익률과 운수사-지입차주 운임 격차 추이

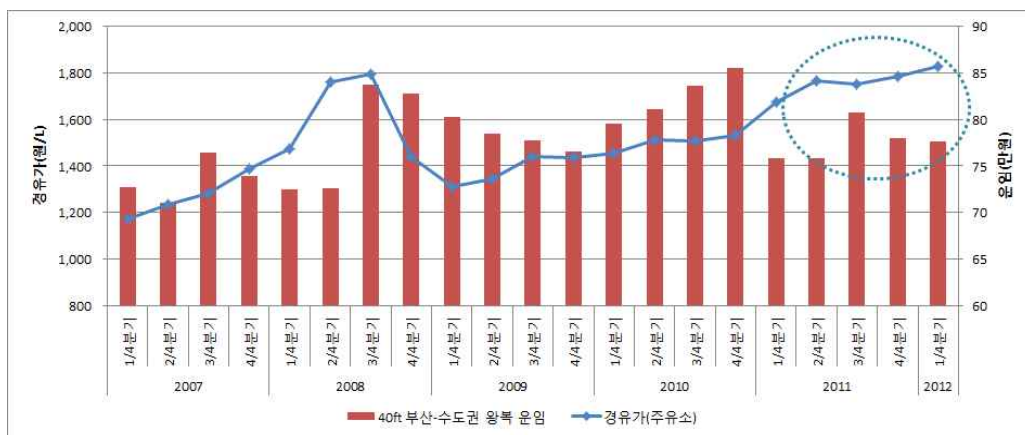


자료: 세방 사업보고서, 화물운송시장 정보시스템

*2012년 1분기 자료는 필자가 계산한 추정치

화물운송시장의 최상위에 위치한 대형운수업체가 이렇게 운임-기름값에 독립적인 수익성을 가지고 있다보니, 반대로 시장 최하위에 위치한 지입차주들은 기름 값 상승을 운임에 반영하지 못하는 일이 비일비재하게 발생한다.

그림 9 > 경유가 인상 추이와 지입차주 운임 추이

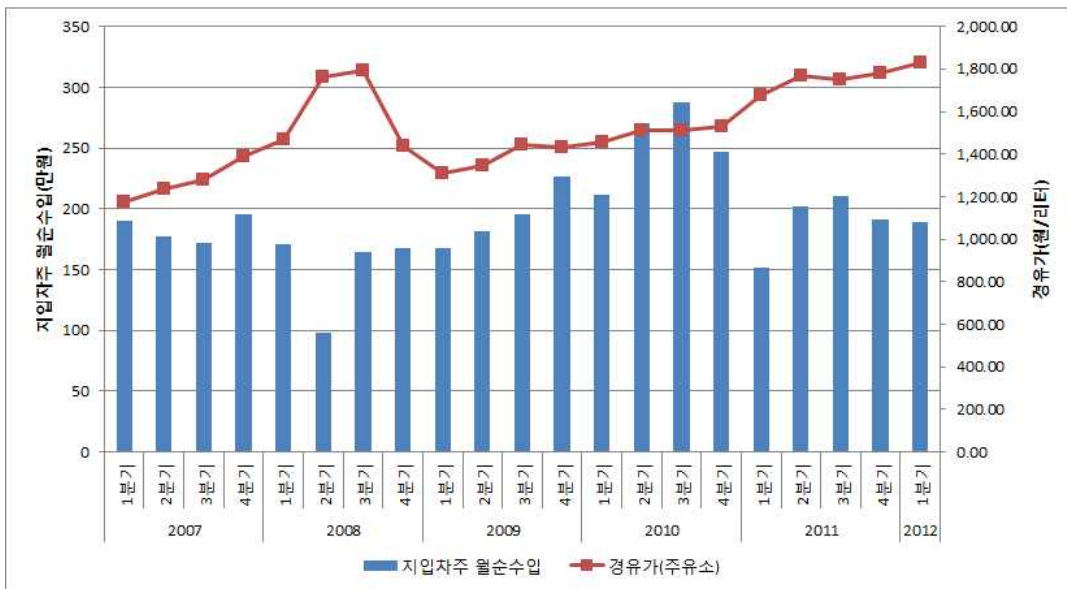


자료: 한국석유공사, 화물운송시장정보시스템

*2012년 1분기 자료는 필자가 계산한 추정치

위 그래프에서 볼 수 있듯이 2007년 4분기부터 2008년 2분기까지 경유가는 27%가 상승했던데 반해 지입차주 운임은 오히려 2%가 하락했다. 그리고 2008년 5월이 되면 화물차 운행이 사실상 불가능한 상태까지 이르러 화물연대가 6월 총파업에 나섰다. 이런 현상은 2011년 1분기부터 현재까지도 비슷한 패턴으로 나타나고 있는데, 경유가가 2010년 4분기부터 2012년 1분기까지 20% 가까이 상승한데 반해 운임은 오히려 9%가 하락한 상태다.

그림 10 > 경유가 변화 추이와 지입차주(컨테이너) 월순수입 추이



자료: 한국석유공사, 화물운송시장정보시스템
 *2012년 1분기 자료는 필자가 계산한 추정치

대기업 화물운송업체 전체를 봐도 상황은 비슷하다. 기름 값이 폭등하기 이전인 2010년 1분기와 현재 상황을 비교해보자.

표 1 > 2010년 1분기 대비 변화율

	2011년 1분기	2012년 1분기
경유가	15%	27%
7개 대형운송사 영업이익	-8%	57%
지입차주운임	-5%	-3%
지입차주순수입	-28%	-11%

자료: 각사 사업보고서, 화물운송시장정보센터, OPINET

이 기간 기름 값은 27%가 올랐다. 국토해양부에 운임을 신고하는 7개 상장사의 2012년 1분기 영업이익은 기름 값 상승에도 불구하고 2010년 1분기에 비해 57%가 올랐다. 같은 기간 지입차주 운임은 3%, 순수입은 11%가 하락했다. 앞의 세방의 예와 마찬가지로 대기업 운송업체들 대부분이 모든 비용 부담을 지입차주에게 넘기고, 화주-지입차주 간 운임차이를 넓혀 이익을 냈기 때문이다.

상황이 이렇다보니 실제 화물 운송을 하는 지입차주 화물노동자들은 운임이 기름 값 인상분을 따라가지 못해 극심한 생존 위협에 빠졌다. 기름 값이 폭등했지만 운임이 오히려 내려간 2008년 1,2분기나, 기름 값 상승에도 계속 운임이 하락하고 있는 2011년 1분기 이후 현재까지가 그렇다. 특히 2012년은 2008년 초 이후 기름 값은 최고 오른 상태지만 운임은 최고 낮은 상태로 지입차주의 수입 구조가 최악인 상황이다.

4. 대형운송사의 몫까지 화물노동자가 책임지는 유류세,

모든 비용 부담이 지입차주에게 전가되는 구조에서 세금 관계 역시 현재 지입차주 화물노동자에게 매우 불리하게 되어 있다. 대표적인 것이 기름에 붙는 세금이다. 화물운송시장에서 보면 기름 관련 세금은 화물차를 운행하기 위해 기름을 구매하는 화물노동자들만의 몫이기 때문이다. 즉 기름 관련 세금이 인상될 경우 화물운송시장에서 오직 화물노동자만이 세금을 더 내는 꼴이 된다는 것이다.

표 2 > 경유에 부가되는 세금 (2012년 2월 기름값 기준)

항목	세금 부가 방식	금액(비율)	비고
관세	종가세	24원	수입가 3%
부가가치세	종가세	166원	세전 공급가의 10%
유류 세	교통환경 에너지세	종량세 375원	경제 상황에 따라 탄력세율 적용±30%
	지방주행세	종량세 97.5원	교통환경에너지세의 26%
	교육세	종량세 56.25원	교통환경에너지세의 15%
수입 부담금	종가세	16원	준조세
총계	<p>●경유 주유소 판매 평균가격: 1,826원 -세금: 735원(40.2%) 유류세: 529원 부가가치세: 166원 기타 : 40원</p>		

현재 화물노동자들이 구매하는 경유에 부가되는 세금은 관세, 부가가치세, 교통환경에너지세, 지방주행세, 교육세, 수입부담금 등 여섯 종류다. 이중 가장 비중이 큰 것은 흔히 유류세라 불리는 교통환경에너지세와 이에 연동되어 일정 비율로 부과되는 지방주행세, 교육세다. 주유소 판매가 1,826원을 기준으로 하면 이중 735원(529원은 유류세, 166원은 부가가치세, 그리고 40원은 기타 세금)은 세금이다. 기름 값의 40% 가량의 세금인 셈이다.

그렇다면 화물노동자 1인은 얼마나 많은 기름 관련 세금을 지불하고 있을까? 구체적으로 살펴보자.

컨테이너 지입차주 화물노동자가 2011년 9월~12월 사이 지불하는 월 평균 기름 관련 세금은 204만원에 이르는데, 이 중 리터당 335원인 유가보조금을 제외하면 실 세금

은 111만원이다. 컨테이너 지입차주의 월평균 수입이 당시 191만원 가량이었던 것을 감안하면, 수입의 58%에 달하는 액수를 기름 관련 세금으로 지불한 셈이다.

표 3 > 컨테이너 화물노동자가 매일 지불하는 기름 관련 세금

항목	내용	참고
경유 소비량	2,776리터	
기름 세금 (유류세+부가가치세+기타세)	204만원	리터 당 735원 (주유소 판매가 1,826원 기준)
유가 보조금	93만원	리터당 335원
실질 경유 관련 세금	111만원	
월 순수입	191만원	
순수입 대비 유류세율	58%	

자료: 화물운송시장정보시스템, 지식경제부에서 재구성, 2011년 4분기 평균.

그런데 더욱 큰 문제는 지입차주 화물노동자의 경우 기름 소비는 매년 늘거나 일정하게 유지되지만 수입은 그렇지 않다는 것이다. 예를 들면 순수입이 크게 줄었던 2011년 1분기 컨테이너 지입차주의 월 순수입은 평균 152만에 불과했다. 하지만 기름 소비는 더욱 많아 기름 관련 세금으로 208만원을 지불했다. 유가보조금 95만원을 빼더라도 113만원으로 순수입 대비 기름 관련 세금이 74%에 달했다. 2008년 상반기의 경우 아예 기름 세금이 수입보다 더 많았었다.

화물노동자 전체가 이렇게 지불한 기름 관련 세금은 1년에 3조3천억원에 달한다¹⁾. 이중 교통세, 주행세, 교육세 등 유류세 부분만은 2조4천억 원이다. 정부가 화물차에 대해 지불하는 유가보조금이 약 1조5천억원 규모인 것을 감안하면, 정부는 화물차에 대한 유류세로 연 9천억 원의 실질 수입을 얻고 있다.

반면 정작 대형화물운수업체의 경우 조세에 기여하는 바가 오히려 화물노동자보다도 크게 적다. 이들은 직접 운수비용을 지불하지 않기 때문에 유류세를 내지 않는 것은 물론이다. 대형화물운수업체가 납부하는 세금 대부분은 법인세인데, 통계청 운수업조사에 따르면 연 1천5백억원 내외다. 화물노동자들이 9천억 원 가까운 세금을 유류세로 지불하는 동안 운수업체들은 직접 운송으로부터 빠져 있기 때문에 화물노동자들의 17%에 불과한 세금만을 지불한다.

1) 감사원 조사에 따르면 2009년 화물차 유가보조금 총액은 15조원이다. 유가보조금으로 이를 역산해보면 약 44.5억 리터의 경유를 소비한 셈이다. 2011년 자료는 없으나 이와 비슷한 수준이라고 가정하면 기름 관련 세금은 3조3천억원, 유류세는 2조4천억원 가량이다.

5. 2012년 상반기, 화물노동자들은 최악의 상황

2011년 이후 지속적으로 악화된 화물노동자들의 상태는 이제 임계치에 다다랐다. 운임은 2008년 이후 최저로 낮아졌고, 기름값은 최고로 높아졌다. 여기에 최근 물동량도 줄어들고 있는 상황이다. 2012년 1/4분기 현재 상태를 요약해서 살펴보자.

표 4 > 2012년 1분기 지입차주, 대형운송사 상태 비교

	지입차주*	대형운송사**
월평균매출	974만원	466억
2010년4분기 대비 매출증가율	-0.9%	3.1%
월평균영업이익	189만원***	54억
2010년4분기 대비 영업이익증가율	-23.5%	136%
운임****	77만 5천원	122만 8천원
2010년4분기 대비 운임 증가율	-9.3%	9%

* 지입차주는 컨테이너 화물노동자 기준, ** 대형운송사는 세방을 표본으로 함, *** 지입차주 영업이익은 운송수입에서 운송비용을 제외한 액수 **** 운임은 40ft컨테이너 부산-서울 왕복. 자료: 세방 사업보고서, 화물운송시장정보센터

현재 위와 같이 지입차주 화물노동자의 상태가 악화된 이유는 앞에서 살펴보았듯이 무엇보다 지입차주 운임은 하락하고 있는 가운데, 기름값은 폭등하고 있는 상황에서 기인한다. 물론 반대로 화주에서 받는 운임과 지입차주에게 지불하는 운임격차가 크게 증가했기 때문에 운송사의 영업이익은 크게 늘었다. 운송사들은 최근들어 가장 좋은 수익률을 기록하고 있다.

<2012년도 1/4분기 실적>

(단위: 억원)

	매출액	영업이익	전년동기대비증가율(이익)
대한통운	5,850	317	79%
세방	1,400	163	32%
동방	1,167	40	333%
글로벌	22,361	1,113	45%

한국의 대표적인 운수업체들 대부분이 2012년 최고의 영업이익을 기록 중이다. 대한통운은 2012년 1분기 영업이익이 317억원을 기록해 2011년 1분기보다 79%가 늘어났다. 동방, 글로벌 모두 작년 동기보다 크게 영업이익이 증가했다. 세방의 경우와 비슷하게 모두 지입차주 운임이 크게 줄어든 것이 중요한 원인이다.

<차고지가 인천인 컨테이너 화물노동자의 2012년 3월 실수입 내역>

	내역	참고
운송수입	900만원	
총운행거리	8,395Km(편도 78건)	
총운전시간	158시간	월 노동시간 314시간
총대기시간	156시간	
운송비용	831만원	
알선료	81만원	비용의 12%가 각종 중간수수료
지입료	20만원	
경유비	488만원	비용의 58%가 기름값
톨비	70만원	
소모품, 식비 등	122만원	
차량 할부금	50만원	
순수입	69만원	시급환산 2,197원

자료: 화물연대 조합원의 실제 영수증을 근거로 재구성 함.

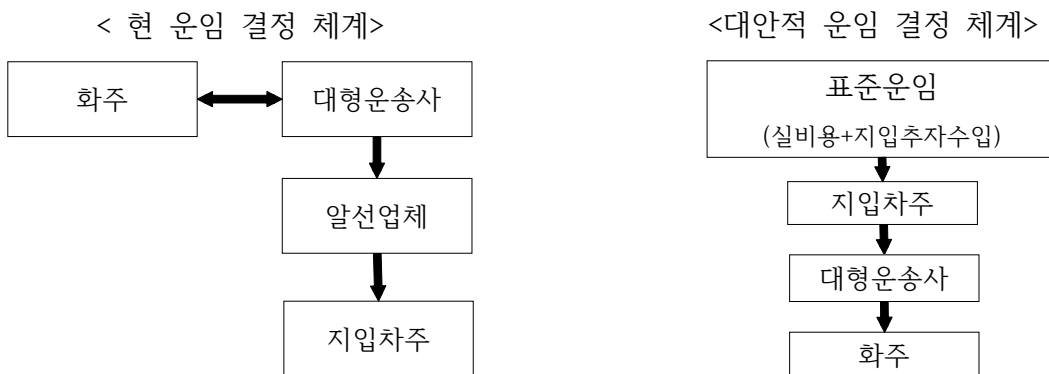
위 표는 실제 현재 화물운송을 하고 있는 화물연대 한 조합원의 영수증을 가지고 재구성한 수입 지출 표다. 이 화물노동자는 한 달간 314시간을 일하고 69만원을 벌었다. 시급으로 환산하면 2,197원으로 현재 최저임금 4,580원의 절반도 되지 않는 액수다. 교통연구원 통계에 따르면 2011년 4분기 컨테이너 화물 노동자의 평균 수입은 189만원(평균 노동시간 월 319시간)이나 위 노동자와 같이 알선업체를 3군데 이상 거쳐 물량을 확보하는 노동자들은 수입은 현재 70만원 내외에 이를 정도로 악화된 상황이다.

6. 대안: 다단계 하청구조와 유류세 구조에 대한 개편

1) 표준운임제로 비용의 운임 반영 구조 확립

현재 육상 화물운송시장의 가장 큰 문제점은 실제 화물운송을 담당하는 지입차주 화물노동자의 운임과 화물운송비용의 불일치가 크다는 것이다. 다단계 하청구조 속에서 화주-운송업체 간 운임은 실제 운송업무를 담당하지 않는 대형운수회사에 의해 결정된다. 그리고 비용에 관한 문제는 모두 화물노동자들이 알아서 감당할 수밖에 없다. 기름 값이 올라도 그 비용을 감당하는 것은 오로지 지입차주 화물노동자의 몫이라는 것이다.

화물연대는 이러한 비정상적 시장 구조를 개선하기 위해 지난 10년간 표준운임제를 요구해왔다. 표준운임제는 노동시장의 최저임금제도와 같이 실제 화물운송을 담당하는 화물노동자들의 최저 수입을 보장하자는 취지의 제도다. 수십 년간 이어져온 대형 운수업체-알선업체-지입차주로 이어지는 다단계 구조를 당장 없앨 수 없다면 현재 운임 결정 방식을 화물노동자들이 지불하는 실제 운송 비용을 감안한 상향식 운임 구조로 만들어야 한다는 것이다.²⁾



정부가 표준운임위원회 등을 통해 해당 기간의 기름값, 도로비, 운송품목 등을 감안해 강제력을 갖는 표준 운임을 고시하면 지입차주가 어떤 경로로 물량을 수주하더라도 그 운임에 맞추어 운송 업무를 하게 된다. 지금은 화주나 대형운송업체가 알선단계와 상관없이 물량을 지입차주에게 넘기지만 이렇게 될 경우 알선 단계가 많아지면 오히려 화주가 지불해야 하는 운임이 늘어나거나 대형운송업체의 이익분이 낮아지게 된다.

2) 표준운임제에 관한 자세한 내용은 화물연대, '화물연대본부 2012년 투쟁 목표와 요구', 2012 참조.

다. 자연스레 다단계 하청 구조도 정리될 수 있다는 것이다.

정부 역시 이러한 상향식 비용 반영 및 화물노동자들의 최저 수입 보장을 위한 표준 운임제에 관해 합의한 바가 있다. 노무현 정부 시절인 2007년 11월에 표준운임제 시범실시를 약속했고, 2008년 6월에는 시범실시(일정 포함) 후 법제화까지를 약속했었다. 하지만 현재까지 정부는 구체적인 법제화 일정을 밝히지 않고 있다. 2009년부터 시범실시도 했으나 이후 흐지부지 되고 있는 상황이며, 최근에는 총리실에서 중재안이라는 이름으로 사실상 운송업체에만 유리한 표준운임제 개악안을 이야기하고 있다.

2) 영업용 화물자동차에 대한 면세유 지급

영업용 화물자동차는 개인의 여가나 유흥을 위해 사용하는 것이 아니라 국가 경제 활동을 위해 필수적인 물류 서비스에 이용되고 있다. 그리고 지입차주 화물노동자들은 알선, 영업만을 하는 대형운송업체와 달리 실제 차량을 운영을 통해 부가가치를 생산하고 있다.

	정유사	일반화물운송사	지입차주
유효세율*	25%	14%	58%

* 법인의 유효세율은 법인세/경상이익. 지입차주 유효세율은 실지불한 기름관련세금/순수입.

자료: 정유사는 4개 정유사 감사보고서, 일반화물운송사는 통계청 운수업조사, 지입차주는 화물운송시장 정보시스템

운송업체	화물노동자(지입차주)
법인세 연 1천4백억 원	실유류세* 9천억 원

실유류세는 유류세 - 보조금.

자료: 운수업조사, 감사원 '유가보조금 지급 실태' 2011에서 재구성

하지만 현재 정부는 실 노동을 하는 화물차주에 대해서는 가혹하리만치 높은 세금을 유류세를 통해 거둬들이면서도 사실상 불노소득을 챙기고 있는 운송업체에 대해서는 매우 가벼운 세금을 매기고 있는 상황이다. 화물노동자가 지불하는 유류세는 화물노동자 순수입의 58%에 달하는 반면, 운송업체가 지불하는 법인세는 경상이익의 14% 수준이다. 전체 세금 납부액도 화물노동자가 9천억원에 달하는 실유류세(유류세 - 보조금)를 납부하는데 반해 운송업체는 1천4백억원에 불과하다.

경제 전체를 볼 때 세수 총액을 감소시키지 않는다면 문제는 결국 누구에게서 세금을 가져오는가의 문제다. 현재 구조는 지입차주가 대형운송사의 화물운송업무를 대행하며 기름 관련 세금을 모두 지불하고 있는 형태다. 일을 하면 할 수록 화물지입차주는 더 많은 세금을, 대형운송사는 더 적은 세금을 내는 구조라는 것이다.

화물운송시장에서 이러한 구조를 개선하기 위해서는 기름 관련 세금을 지입차주가 아니라 대형운송사나 정유가가 책임지도록 해야 한다. 세금의 목적으로 놓고 보아도 교통세 주행세 교육세 등을 화물운송을 담당하는 지입차주 노동자가 책임진다는 것은 상식적이지 않다. 지입차주에게는 면세유를 지급하고, 만약 세수 확보가 필요하다면 이는 운송업체와 정유사의 세금을 높이는 방향으로 제도가 개선되어야 한다.

지입차주 화물노동자에게 면세유 지급시 유류세 감소는 연 약 9천억 원이다. 2010년에 정부 법인세 인하 정책으로 제조업만 약 8조4천억이었던 것을 감안하면 약 11% 수준의 지원이다. 별로 크지 않은 액수지만 그래도 세수 보전이 필요하다면 유류세를 정유사와 대형운송사가 부담하는 방법도 적극적으로 생각해 볼 수 있다.

한국 4대 정유사가 2011년에 지불한 법인세는 1조2천억원으로 실효세율은 25% 정도다. 운송업체는 법인세로 약 1천4백억원을 납부했고, 실효세율은 14% 정도밖에 되지 않는다. **정유사의 실효세율을 40% 정도로 높이고, 운송업체 실효세율 역시 30% 정도로 높이면 각각 7천1백억원, 1천8백억원의 추가 세입을 얻을 수 있다.** 이럴 경우 약 9천억원 규모의 수입으로 지입차주 화물노동자들에게 면세유를 지급하기에 충분한 세입을 얻을 수 있다.