

MSI Marine News

Topics



● 해상보험종합정보사이트 **MARINE@vi** 에도 꼭 방문 부탁드립니다. (http://www.ms-ins.com/marine_navil/)

EU 지역 내에서의 트럭수송 카보타주(연안무역) 규제 완화와 관련하여

카보타주 규제란 국내 상업수송을 자국업자로 한정하는 제도로써, 국가의 안전보장과 안전수송의 확보를 목적으로 현재 일본을 비롯하여 세계 여러 나라에서 적용되고 있습니다.

일본에서의 내항해운 카보타주 규제 동향과 관련해서는 2010년 3월 24일자 MSI Marine News 에서 다루었으나, 이번에는 EU 지역에서의 트럭 수송 시의 카보타주 규제완화에 대해서 소개를 하겠습니다.

1. EU 지역에서의 카보타주 규제완화

(1) 경위

지역 내의 경제자유화가 더욱 진전되고 있는 EU 지역에서는, 「자유로운 물품의 이동」의 실현을 목표로, 빠른 단계부터 트럭 수송에 있어서의 규제의 완화에 착수하고 있습니다. 1990년 7월 이후 점진적으로 자유화가 진행되었고, 1998년 7월에는 EU 가맹국에 등록된 트럭 수송업자가 원칙으로 EU 지역 내의 타국에서 국내수송을 하는 것이 가능하게 되었습니다. 하지만, 당시 가맹국들간의 규제완화에 대한 편차가 있었습니다. 2010년 4월 새로운 기준에 의해 통일화가 도모되었고, 현재 많은 EU 가맹국들에 대해 적용되기까지 이르렀습니다.

(2) 새로운 룰의 개요 및 문제

원칙적으로 타국에서 수송할 수 있는 일수를 7일 이내로 제한하고 있습니다. 또한, 수송 회수는 해당국이 최종 도착국인 경우에는 3회 이내, 해당국이 통과국인 경우에는 1회로 제한하고 있습니다. 그러한 준수 사항은 운송장의 기록에 근거하여 검사되고 있습니다만, 검사 대상이 되는 운송 건수가 많아 검사가 제대로 이루어지지 않고, 게다가 운송장을 위조해 검사 대상이 되는 운송 자체를 은폐하는 등의 문제가 지적되고 있습니다.

(3) 규제완화의 영향

1997년의 타국 수송업자에 의한 EU 지역 내 국내 수송량은 220만 tKm, 1991년의 64.6만 tKm보다 약 3.4배에 확대되었으나 EU 지역 내 전체 수송량 중에 차지하는 비율은 아직 0.25% 정도에 머무르고 있습니다. 98년의 제한 철폐 이후에도 그 비율은 크게 변하지 않고 있다고 추측되고 있습니다. 2010년의 새로운 규칙적용으로 인한 영향이 아직까지는 눈에 띄고 있지 않지만, EU 선진국들의 트럭 수송업자들은 자국 내 시장이 운임이 싼 타국수송업자들에 빼앗기는 것을 경계하고, 임금이 낮은 타국(폴란드, 포르투갈)의 운전기사를 다수 채용하여 자국 운전수들의 취업기회를 빼앗는 등 고용 면에서의 문제도 염려가 되고 있습니다. 이러한 문제에 대한 해결책이 없는 규제완화로 인한 큰 진척도 없을 것으로 생각됩니다.

2. 일본의 상황

일본도 무역 자유화 대응, 비용의 억제, 저출산 고령화의 진행에 따라 운전기사의 확보 등 일본 국내 물류가 현재 안고 있는 제반 문제의 대응책으로서 카보타주 규제의 완화가 검토되게 되었습니다. 한중일 물류분야의 협력 연계 더욱 더 강화할 목적으로 개최되고 있는 물류각료회의에서도 카보타주 규제 완화는 하나의 토의 주제로 선정되었으며, 2010년 9월에는 한국과 중국이 앞서서 협정을 체결하고 RORO 선·페리에 적재하는 자동차용 새시의 상호통행을 시작하고 있습니다. 시간단축, 비용 삭감 등 일본의 산업계에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 생각됩니다. 단, 내항해운의 카보타주 규제와 같이 급격한 규제 완화는 국내업자에게 미치는 영향력이 큼니다. 또한 운전 면허나 차량 검사 제도, 보험제도 등 법제면에서 해결해야 할 과제가 많아, 검토를 한 후에 이번에 소개한 EU의 사례 등도 참고에 할 필요가 있다고 생각합니다.

(참고) 재단법인운수조사국 HP : <http://www.itej.or.jp/>

