

Mobility Legal Updates

2026. 9. 28.

법무법인(유) 린 모빌리티팀은 자동차 산업 분야의 최신 뉴스, 법령 및 규제 동향을 모니터링하여 주기적으로 고객에게 뉴스레터를 발송해 드립니다.
본 뉴스레터의 저작권은 법무법인(유) 린에 있으며, 출처를 표시할 것을 조건으로 비상업적 용도에 한하여 자유롭게 이용할 수 있습니다(CC BY-NC).

지난 8월 국회 본회의를 통과한 「화물자동차 운수사업법」 개정안은 그동안 별도의 법적 근거 없이 운영되어 온 화물운송 플랫폼 사업에 등록제를 도입하고 플랫폼 사업자의 준수사항을 정하였습니다. 같은 달 기후에너지환경부는 자동차·이차전지 제조업을 통합환경허가 대상에 추가하는 하위법령 개정안을 입법예고하였습니다. 이번 뉴스레터에서는 두 제도의 주요 내용과 관련 기업이 확인할 사항을 소개해 드립니다.

화물운송 플랫폼 사업 등록제 도입 및 플랫폼 사업자 준수사항 신설

「화물자동차 운수사업법」 일부개정법률안(의안번호 2215469) 본회의 통과 및 공포

2026. 8. 26. 국회 본회의는 화물운송 플랫폼 사업의 법적 근거를 마련하는 「화물자동차 운수사업법」 일부개정법률안을 의결하였으며, 개정법률은 2026. 9. 22. 공포되어(법률 제 21970호) 2027. 9. 23.부터 시행될 예정입니다.

최근 화물운송 시장에서는 스마트 기기를 기반으로 화주와 운송사업자, 화물차주를 직접 연결하는 플랫폼 거래가 확산되고 있습니다. 그러나 화물운송 플랫폼은 그동안 명확한 법적 근거 없이 사실상 자유업으로 운영되어 왔습니다. 플랫폼을 통한 거래에서 운임 미지급이나 불법 다단계 거래 등으로 화물차주가 피해를 입는 사례가 이어졌으나, 플랫폼 사업자에게는 이를 관리할 법적 의무가 없어 이용자 보호에 한계가 있다는 지적이 제기되어 왔습니다. 이번 개정은 화물운송 플랫폼 사업을 제도권으로 편입하고 플랫폼 사

업자에게 관리 책임을 부여하여, 화물차주 등 플랫폼 이용자에 대한 보호를 강화하려는 것입니다.

이를 위해 개정법은 모바일 기기나 인터넷 홈페이지 등에서 사용되는 응용프로그램을 통하여 불특정 다수의 이용회원에게 화물운송계약 관련 정보를 제공하는 사업을 '화물자동차 운송플랫폼사업'으로 정의하고, 이를 화물자동차 운수사업의 한 유형으로 편입하였습니다(법 제2조 제2호 및 제8호). 이에 따라 앞으로 운송플랫폼사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부장관에게 등록하여야 합니다(법 제34조의5 제1항). 등록을 위해서는 화물정보 처리 기능과 보안조치를 갖춘 플랫폼, 이용요금 및 부가서비스 운영계획 등에 관한 사업계획, 사무실 등을 갖추어야 하고(같은 조 제3항), 등록 없이 사업을 경영하면 2년 이하의 징역 또는 2천만원 이하의 벌금에 처해질 수 있습니다(법 제67조 제6호의2). 다만, 시행 당시 이미 플랫폼을 운영하고 있는 사업자는 등록한 것으로 보되, 시행 후 3개월 이내에 등록을 마쳐야 합니다(동법 부칙 제3조).

플랫폼 사업자가 지켜야 할 사항도 구체적으로 규정되었습니다. 먼저, 운송주선사업 허가 없이 유상으로 운송계약을 중개·대리하거나 운송계약 건마다 중개수수료를 받는 것이 금지됩니다(법 제34조의7 제1항·제2항). 또한 플랫폼 사업자는 과적 요구나 허위 매물, 무허가 주선 등 불법행위가 플랫폼 내에서 이루어지지 않도록 이용회원에게 미리 고지하고, 이러한 행위가 확인되면 국토교통부장관에게 신고하는 한편, 위반행위가 확인된 이용회원의 플랫폼 이용을 제한하여야 합니다(같은 조 제4항·제5항). 개정법은 플랫폼 이용회원을 화주, 운송사업자, 운송주선사업자, 위·수탁차주로 정하고 있어(법 제2조 제9호), 플랫폼을 통해 물량을 위탁하는 제조기업도 이용회원으로서 플랫폼의 고지와 이용제한 대상이 될 수 있습니다. 준수사항을 위반한 플랫폼 사업자는 500만원 이하의 과태료 또는 등록취소나 6개월 이내의 사업정지 처분의 대상이 됩니다(법 제70조 제2항 제14호의5, 제34조의10 제1항 제6호).

플랫폼 운영사는 2027. 9. 23. 시행 전까지 등록기준을 갖추고, 건당 중개수수료 금지에 맞추어 요금체계를 점검하는 한편, 이용요금·약관 신고와 불법행위 고지·신고 절차를 정비할 필요가 있습니다. 특히 플랫폼 운영과 함께 운송계약의 중개·대리 업무를 수행하고 있다면 운송주선사업 허가 여부 등 사업 구조도 점검해 두어야 합니다. 아울러 등록기준과 준수사항의 세부 내용은 상당 부분 국토교통부령 등 하위법령에 위임되어 있어, 향후 하위법령 마련 과정도 함께 살펴볼 필요가 있습니다.

자동차·이차전지 제조업, 2029년부터 통합환경허가 대상 편입 추진

「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」 시행령·시행규칙 개정안 입법예고

2026. 8. 26. 기후에너지환경부는 자동차·이차전지 등 7개 업종을 통합허가 대상에 추가하는 내용의 「환경오염시설의 통합관리에 관한 법률」(이하 '환경오염시설법') 시행령 및 시행규칙 일부개정안을 입법예고하였습니다. 개정안에 따르면 자동차용 엔진 및 자동차 제조업, 일차전지 및 이차전지 제조업은 2029. 1. 1.부터 통합허가 대상이 될 예정입니다(시행령 개정안 별표 1 제26호 및 제27호).

통합허가는 오염물질 배출이 많은 사업장이 대기·수질·폐기물 등 최대 10종의 환경 인허가를 개별적으로 받는 대신 사업장 단위로 하나의 허가를 받도록 하는 제도로, 2017년부터 시행되어 왔습니다. 통합허가를 받으려는 사업자는 오염물질 배출이 주변 환경에 미치는 영향을 분석한 결과 등을 담은 통합환경관리계획서를 제출하여야 하고(환경오염시설법 제6조 제4항), 이를 바탕으로 사업장별 허가배출기준이 설정되며 업종과 사업장 여건에 맞는 최적가용기법¹이 적용됩니다. 허가를 받은 후에도 사업자는 배출시설 운영·관리에 관한 연간 보고서를 매년 제출하여야 하고, 일정 기준에 해당하는 사업장은 통합환경관리인을 선임하여야 합니다(환경오염시설법 제21조의2, 제33조).

자동차 산업의 경우, 자동차 부품 제조업이 이미 2021. 1. 1.부터 통합허가 대상에 포함되어 있었으나, 완성차와 엔진 제조업은 통합허가 대상 업종에 포함되지 않아 대기·수질 등 개별 법령에 따라 각각 인허가를 받아 왔습니다. 기후에너지환경부는 이러한 유사 업종 간의 형평성과 산업구조의 변화 등을 고려하여, 환경에 미치는 영향이 상당함에도 그동안 대상에서 제외되었던 자동차·이차전지 등 7개 업종²을 새로 편입하기로 하였습니다. 다만, 통합허가 대상 여부는 회사 단위가 아니라 사업장 단위로 판단되며, 해당 업종에 속하는 사업장 중에서도 대기오염물질이 연간 20톤 이상 발생하거나 폐수를 하루 700 m³ 이상 배출하는 사업장만이 그 대상입니다(환경오염시설법 제6조 제1항).

¹ 오염물질 배출을 효과적으로 줄이면서 기술적·경제적으로 적용 가능한 관리기법

² 비알코올 음료 및 얼음 제조업(112)·동·식물성 유지 및 낙농제품 제조업(104)·기타 식품 제조업(108)·자동차용 엔진 및 자동차 제조업(301)·일차전지 및 이차전지 제조업(282)·유리 및 유리제품 제조업(231) 중 판유리 제조업(23111)·고무제품 제조업(221)

기존 사업장에는 적용 시기부터 4년의 허가 유예기간이 주어질 예정이며, 적용 시기 전이라도 사업장이 자발적으로 통합허가를 신청할 수 있습니다(현행 시행령 별표 1 비고 6). 한편 시행규칙 개정안은 허가 이후의 관리 부담을 줄이기 위해 현재 1~3년인 정기검사 주기를 일정한 경우 최대 5년까지 늘릴 수 있도록 하였습니다(시행규칙 개정안 제31조). 통합허가대행업자가 허가배출기준과 허가조건의 이행 여부를 자체점검한 결과를 연간 보고서에 포함하여 제출하고, 환경청이 이를 평가하여 우수하다고 인정하는 경우가 이에 해당합니다.

개정안대로 시행되면 일정 규모 이상의 완성차·엔진 및 전지 제조 사업장은 그동안 대기·수질 등 법령별로 받아 온 환경 인허가를 통합허가로 전환하여야 합니다. 통합허가 대상 여부는 대기오염물질의 배출량이 아닌 발생량을 기준으로 판단하므로(환경오염시설법 제6조 제1항), 방지시설을 거쳐 실제로 배출되는 양이 적더라도 대상에 해당하는지 먼저 확인해 볼 필요가 있습니다. 대상 사업장이라면 배출영향분석을 포함한 통합환경관리계획서 작성에 상당한 시간이 소요되고, 유예기간 안에 허가를 받지 못하면 배출시설 사용 중지 명령 등의 대상이 되는 만큼(환경오염시설법 제22조 제3항), 현재 보유한 개별 인허가와 배출시설 현황을 사업장별로 미리 정리하여 통합환경관리계획서 작성에 필요한 자료를 준비해 두어야 합니다. 특히 2029년 이후 공장 신설이나 대규모 설비 증설을 계획하고 있다면 통합허가 또는 변경허가 절차도 사업 일정에 함께 반영해 두는 것이 바람직합니다. 아울러 적용 시기는 업종별 최적가용기법 기준서 개발 등 준비 상황을 고려하여 정해진 것이므로, 신규 업종의 기준서 마련 경과도 함께 살펴볼 필요가 있습니다.

법무법인(유) 린은 자동차 관련 행정 규제나 특허와 영업비밀 분쟁 등, 모빌리티 산업 분야에서 풍부한 자문과 소송 경험을 가지고 있습니다. 그중에서도 자동차·미래모빌리티 산업에 대한 높은 이해와 실무 경험을 갖춘 변호사와 전문가들이 모여 모빌리티팀으로 활동하고 있습니다.

본 뉴스레터에 대해 더 자세히 알고 싶으시거나 기타 문의사항이 있으신 경우, 언제든지 **린 모빌리티팀**으로 연락하여 주시기 바랍니다:

김용갑 변호사 (ygkim@law-lin.com, 02-3477-8695)

강민구 변호사 (mkgkang@law-lin.com, 010-3907-9217)

오정필 변호사 (jpoh@law-lin.com, 02-3477-8695)

육근혁 변호사 (keunhyeok.yook@law-lin.com, 02-3477-8695)
