

생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안
심 사 보 고 서

2025. 11.

국토교통위원회

1. 심사경과

가. 발의일자 및 발의자 : 2024년 11월 25일, 윤종오의원 등 12인

나. 회부일자 : 2024년 11월 26일

다. 상정 및 의결일자 :

제422회 국회(임시회)

제1차 국토교통위원회(2025.2.18.)

상정 · 제안설명 · 검토보고 · 대체토론 · 소위원회부

제429회 국회(정기회)

제2차 교통법안심사소위원회(2025.9.24.)

상정 · 축조심사 · 의결(대안반영 폐기)

제1차 국토교통위원회(2025.9.25.)

상정 · 소위심사보고 · 축조심사 · 찬반토론 · 의결(대안반영 폐기)

2. 제안설명의 요지

(제안설명자 : 국회의원 윤종오)

전자상거래 발달 등으로 플랫폼을 활용한 이륜차 음식배달 시장이 급격히 성장하고 소화물배송대행서비스업 종사자 수도 크게 증가하였음. 하지만 사회적 거리두기 해제와 외식물가 상승 등으로 음식배달 시장 성장세가 둔화하며 시장확보를 위한 사업자 간 경쟁이 심화되고있음.

사업자 간 지나친 경쟁으로 배달종사자는 적정배달료를 보장받지 못하고 과속 등 위험한 배달환경에 내몰리고 있음. 이는 사업자와 배달종사자 간 계약이 사업자 일방이 제시하는 약관에 의해 이뤄지고, 지능정보기술의 배차방식 등에 대한 배달종사자의 정보 부재에 기인한다는 지적이 있음.

또한, 사업자는 배달종사자의 유상운송보험 가입과 교통안전 교육이 수가 의무사항이 아니라는 이유로 이를 확인하지 않아 종사자와 시민의 안전이 일상적으로 위협받고 있음.

이에 사업자가 운전면허 미보유자·유상운송보험 미가입자·교통안전 교육 미이수자와 운송 위탁계약 또는 근로계약 등을 체결할 경우 소화물배송대행서비스사업자인증을 취소할 수 있게 함.

아울러 소화물배송대행서비스인증사업자에 준수사항을 부과해 지능정보기술의 배차방식 등에 대한 배달종사자들의 정보 접근을 보장하고, 이해당사자들이 심의·의결하는 적정배달료 도입과 생활물류서비스산업종사자가 표준계약서 적용을 받게 함으로써 배달종사자를 보호하고 안전한 배달환경을 조성하려는 것임.

3. 전문위원 검토보고 요지

(전문위원 : 임종수)

안 제3장의2 생활물류서비스 적정배달료 신설은 생활물류서비스 종사자, 사업자, 이용자 등으로 구성된 사회적 협의체를 통하여 생활물류서비스 배달료를 결정하고 이를 공표하도록 하며, 생활물류서비스사업자가 종사자에게 적정배달료 이상의 배달료를 지급하도록 함으로써 종사자의 생계 안정을 보장하고, 최소 배달료 수준이 유지되는 생태계를 조성하기 위하여 국토교통부장관이 적정 배달료 미지급에 관한 사항 등을 신고받아 관리하는 체계를 구축하려는 것임.

이와 같은 생활물류서비스 적정배달료 제도는 2020~2022년 3년간 화물자동차 시장에서 운영되었던 화물자동차 안전운임제 제도와 유사한 체계로 보임. 화물자동차 안전운임제는 화물자동차 시장 종사자의 과로·과적·과속을 방지하려는 목적으로 특정 화물시장에 대해서는 사회적 협의체를 구성하여 화물차주 및 운수사업자가 지급받는 최소한의 운임을 결정·공표함으로써 최저운임을 법적으로 보장하는 제도임.¹⁾

1) 지난 2022년 말 일몰된 화물자동차 안전운임제는 안전운임위원회를 설치하여 안전운임의 결정·조정 등을 논의하고, 국토교통부장관이 안전운임을 공표하며 화주나 운수사업자는 운수사업자 또는 화물차주에게 정해진 운임 이상의 운임을 지급하도록 하고, 국토교통부장관이 안전운임신고센터를 운영하도록 하는 제도임.

【 화물자동차 안전운임제 】

구 분	화물자동차 안전운임제
도입품목	컨테이너, 시멘트 품목
성 격	강제성 있는 최저운임
적용대상	안전운송운임 : 화주→운수업체 안전위탁운임 : 운수업체→차주
적용기간	'20.1.1~'22.12.31(3년 일몰제)
강제성	위반 시 화주와 운송사 등 처벌 (위반 시 500만원 과태료)

현재 배달료는 식당 등 사업주, 배달대행업체, 배달대행프로그램사, 배달종사자 간 이해관계 구조에서 결정되고 있음.

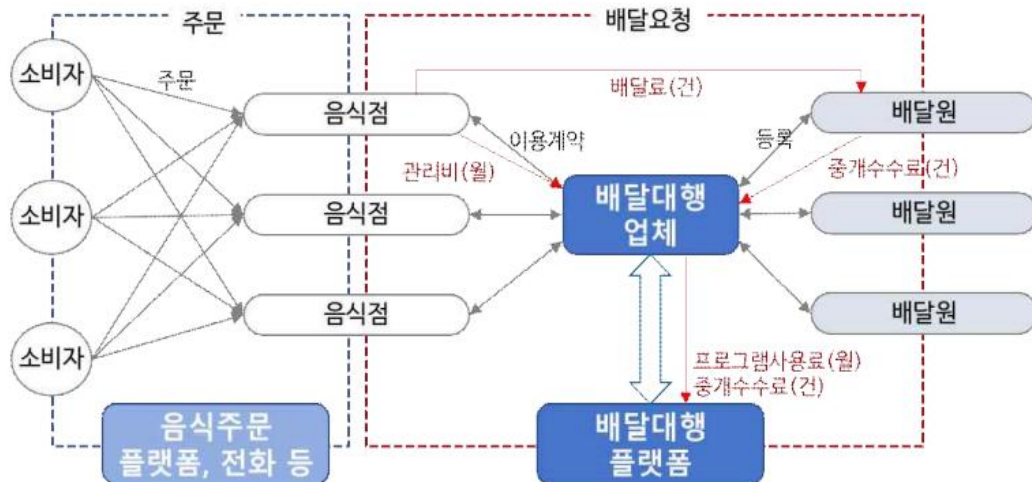
가령 대표적인 배달대행업인 음식 배달대행의 경우 음식점을 중심으로 음식 주문중개 플랫폼과 배달대행플랫폼이 연계되어 있음. 음식점 자영업자는 배달대행업체에 가맹비를 내고 배달 건당 수수료를 지불하고, 배달종사자는 해당 배달 건당 수수료를 수령하며, 그 중 일부는 배달대행업체에 수수료로 지불함.

배달대행업체는 음식점 자영업자에게 받는 가맹비와 배달원에게 받는 건당 수수료가 수익이 되며, 배달대행플랫폼은 배달대행업체로부터 프로그램 사용료를 받음. 이는 배달대행업체가 배달종사자가 낸 수수료에서 배달대행프로그램 사용료 명목으로 플랫폼사에 전달하는 것으로, 수수료와 프로그램사용료는 업체별로 다르며 배달 건당 수수료 기준도 상이함.²⁾

참고. 화물자동차 안전운임제 관련 조문

2) 김영아, “음식 배달대행 배달원의 근로 실태와 일자리 비전-수도권과 비수도권 비교를 중심으로-”, 월간 노동리뷰 (2021년 3월호), 9쪽.

【배달대행 사업 기본유형】



자료: 장소영·이지선, “소화물배송대행서비스 사업자 인증제도 도입방안 연구”, 한국교통연구원, 2021.7, 2쪽.

이처럼 현재 생활물류서비스 시장의 경우 적정 서비스요금이 정해져 있지 않고 근무수칙과 의무사항에 대한 기준이 없는 관계로, 일각에서는 배달기사에게 과도하게 책임을 전가시키는 등 불공정사태가 발생하였으며³⁾, 배달종사자의 사망 등 안전사고가 증가하는 현상도 종사자의 저임금으로 인해 장시간 노동 및 과속을 유발하는 배달 노동구조에서 비롯되는 측면이 있으므로 생활물류서비스종사자의 수입원인 배달료의 최소 수준을 보장하여야 한다는 요구⁴⁾가 제기된 바 있음.

관련하여 지난 제21대 국회에서도 “생활물류서비스 안전배달료”라는 이름으로 최소 수준의 배달료를 지급하도록 하려는 생활물류서비스산업법 일부개정법률안(심상정의원 대표발의, 의안번호 제2112098호)이

3) 장소영·이지선, “소화물배송대행서비스 사업자 인증제도 도입방안 연구”, 한국교통연구원, 2021.7, 11쪽.

4) KBS뉴스, “운전 중 ‘불쑥’ 오토바이…‘안전배달료’ 도입 대안될까?”, 2022.5.9.
<https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=5458566&ref=A>

발의되었으나 임기만료폐기된 바 있음.

당시 제기된 종사자 측의 주장을 살펴보면, 생활물류서비스사업자 안전배달료 제도가 도입되면 종사자가 최소한의 기본수입을 보장받게 되어 생계를 안정적으로 유지할 수 있고, 택배노동자 측이 지속적으로 문제를 제기하고 있는 장시간·고강도 노동을 줄일 수 있게 됨으로써 안정적인 산업 생태계를 만들 수 있다는 의견이었음.

특히 배달에 사용되는 이륜자동차의 구입·유지관리 비용을 종사자 본인이 부담하고 있고, 플랫폼 배달시장에서는 근로자성을 인정받기 어려워 4대 사회보험이나 퇴직금이 보장되지 않는 사례가 많으므로, 이와 같은 비용도 종사자가 받는 보수인 배달료에 적절하게 반영되어야 한다는 입장이었음.

그러나 당시 사업자 측에서는 생활물류서비스시장의 특성상 일괄적인 배달료 책정이 가능할지에 대한 우려를 표하였는데, 택배서비스시장의 경우 현재 인구분포·배달난이도에 따라 권역별 등급을 매겨 수수료를 달리 책정하거나, 영업점(대리점)마다 택배기사에게 수수료를 달리 책정하는 등의 배송료 체계가 정착되어 있으므로, 일괄적인 안전배달료 결정을 위해서는 변경·조정해야 할 사전적인 문제들이 존재한다는 것이었음.

또한, 국토교통부 및 공정거래위원회는 물류비 인상분이 소비자에게 전가되거나 상품 및 서비스경쟁력의 저하 요인으로 작용하여 소비자 후생의 감소가 우려된다는 의견을 제시하였음.

이와 같은 문제 외에 유사제도인 화물자동차 안전운임제는 2002년 표준운임제 도입 문제가 최초로 제기된 이후 장기간 사회적 논의를 거쳐 2018년에 이르러 일몰제⁵⁾(2020. 1. 1. ~ 2022. 12. 31.) 방식으로 법제화되어 운영되었으나 2022년 말 일몰되었으며, 현재도 제도의 교통안전에 대한 효과 등에 대한 의견이 나뉘며 재도입에 대하여 이해관계자 간 찬반의견이 대립하고 있음.

이러한 상황을 종합적으로 고려할 때, 생활물류서비스 적정배달료 제도의 도입에 대해서는 다양한 시장참여자, 이해관계자 등 사회적 의견수렴이 선행될 필요가 있어 보이며, 제도를 도입할 경우 유사 사례들을 참고하여 부분적·단계적 제도 도입이 필요한지 여부 등에 대하여 다각적인 논의가 필요한 것으로 보임.

5) 화물자동차 안전운임제 도입법안에 대한 국토교통위원회 제1차 전체회의(2018. 3. 20.) 당시 ‘일몰 1년 전 국토교통부장관이 안전운임제 시행결과를 분석하여 연장 필요성 또는 제도 보완사항 등을 국회에 보고’하도록 하는 안을 국토교통부가 수용하였음.

4. 대체토론의 요지

생 략

5. 소위원회 심사내용

(교통법안심사소위원장 복기왕)

동 개정안은 본회의에 부의하지 아니하고, 그 내용을 통합·조정하여
위원회 대안을 제안하기로 함.

6. 찬반토론의 요지

없 음

7. 심사결과

대안반영 폐기

※ 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안(대안)에 일부내용을 수정
하여 반영함.