



제422회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

생활물류서비스산업발전법 일부개정법률안 검 토 보 고

〈 생활물류서비스 적정 배달료 제도 도입 등 〉
■ 윤종오의원 대표발의(의안번호 제2205830호)

2025. 2.

국 토 교 통 위 원 회
전문위원 임 종 수

목 차

□ 윤종오의원 대표발의(2205830)

I. 제안경위	1
II. 제안이유 및 주요내용	1
III. 제안배경	6
IV. 검토의견	13
1. 생활물류서비스 적정배달료(안 제2조제8호, 제19조의7, 제19조의8, 제19조의9 및 제19조의10 신설)	13
가. 개정안의 내용	13
나. 검토의견	17
다. 정부 의견	22
1) 국토교통부	22
2) 공정거래위원회	23
2. 소화물배송대행서비스인증사업자의 배차방식, 배송시간 제한, 배달요금 등 설명 의무 및 종사자의 협의 요청 근거 마련 등(안 제17조의2 신설)	24
가. 개정안의 내용	24
나. 검토의견	25
다. 관계기관 및 이해관계자 의견	27
1) 국토교통부	27
2) 한국온라인쇼핑협회	27
3. 유상운송보험 가입 의무화(안 제19조의5, 제19조제1항제5호·제6호 및 제51조제1항제9호의4 신설)	29
가. 개정안의 내용	29
나. 검토의견	33

다. 관계기관 및 이해관계자 의견	39
1) 국토교통부	39
2) 기획재정부	40
3) 한국온라인쇼핑협회	41
4. 소화물배송대행서비스종사자에 대한 교통안전 교육 의무화(안 제19조 의6 및 제19조제1항제7호 신설)	43
가. 개정안의 내용	43
나. 검토의견	45
다. 관계기관 및 이해관계자 의견	48
1) 국토교통부	48
2) 한국온라인쇼핑협회	48
5. 표준계약서 사용 의무화(안 제32조 및 제51조제1항제9호의5 신설)	49
가. 개정안의 내용	49
나. 검토의견	50
다. 관계기관 및 이해관계자 의견	53
1) 국토교통부	53
2) 공정거래위원회	53
3) 한국온라인쇼핑협회	54
6. 과도한 프로모션 방지 노력 의무 추가(안 제36조제1항제4호 신설) ...	56
가. 개정안의 내용	56
나. 검토의견	57
다. 관계기관 및 이해관계자 의견	58
1) 국토교통부	58
2) 한국온라인쇼핑협회	58

□ 윤종오의원 대표발의(2205830)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 윤종오의원 등 12인
2. 제 안 일 : 2024. 11. 25.
3. 회 부 일 : 2024. 11. 26.

II. 제안이유 및 주요내용

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 심화되고 있음.

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 시민

의 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.

주요내용

가. 소화물배송대행서비스인증사업자는 다음 사항을 관리하고 준수해야 함(안 제17조의2제1항부터 제3항까지).

- 1) 소화물배송대행서비스종사자가 설명을 요구하거나 운송 근로계약을 체결하는 등의 경우 사업자는 지능정보기술을 활용한 배차방식, 배송시간 제한, 배달요금 및 평점제도 등의 기준을 성실하게 설명하여야 함(안 제17조의2제1항).
- 2) 소화물배송대행서비스종사자가 지능정보기술의 배차방식 등이 공정하지 않다고 이견을 제시하고 기준 조정을 위한 협의를 요청하는 경우 협의에 응해야 함(안 제17조의2제2항).
- 3) 소화물배송대행서비스종사자가 배송 등의 업무 이력, 배달료의

구성 및 지급 등의 사항에 대한 증명을 요청하는 경우 해당 정보를 제공하여야 함(안 제17조의2제3항).

나. 소화물배송대행서비스인증사업자가 운전면허 미보유자·유상운송보험 미가입자·교통안전 교육 미이수자와 운송 위탁계약 또는 근로계약 등을 체결한 경우 인증을 취소할 수 있게 함(안 제19조제1항제5호부터 제7호까지).

다. 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 소화물배송대행서비스종사자등이 보험등에 가입하였는지 확인하여야 하고 국가 또는 지방자치단체가 보험등에 가입하는 비용의 전부 또는 일부를 지원할 수 있도록 함(안 제19조의5).

라. 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자는 위탁계약 또는 근로계약 등을 체결하기 전에 교통안전 교육을 받아야 하고, 시·도지사는 효율적 교육을 위해 연수기관을 직접 설립하거나 지정 후 필요한 비용을 지원할 수 있도록 함(안 제19조의6).

마. 생활물류서비스종사자를 보호하고 교통안전을 확보하기 위하여 생활물류서비스 적정배달료를 정하도록 함(안 제2조제8호, 제19조의7부터 제19조의10까지).

1) 생활물류서비스종사자의 과로, 과속 및 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기 위해 종사자에게 지급하는 최소한의 배달료로서 생활물류서비스 적정배달료를 정의함(안 제2조제8호).

2) 생활물류서비스 적정배달료를 결정하기 위해 사업자, 종사자 등

의 이해관계 당사자와 공익을 대표하는 위원들로 구성된 적정배달료위원회를 설치하도록 함(안 제19조의7).

3) 생활물류서비스 적정배달료는 운송수단의 유지·관리·운영 비용, 종사자 노무비 등 비용과 종사자의 시간당 배달물량, 휴식 및 대기시간, 유사업종 종사자의 노무비 수준 등을 종합적으로 고려하여 결정하도록 함(안 제19조의8).

4) 매년 10월 31일까지 다음 연도의 생활물류서비스 적정배달료를 심의·의결하여 공표하도록 하고 종사자에게 공표된 적정배달료 이상의 배달료를 지급하도록 함(안 제19조의9).

5) 적정배달료에 미치지 못하는 배달료를 지급하거나 리베이트 등의 부정한 방법의 금품 수수 등을 하는 경우, 신고할 수 있도록 국토교통부장관에게 적정배달료신고센터를 설치·운영하도록 함(안 제19조의10).

바. 생활물류서비스사업자, 영업점 및 생활물류서비스종사자는 상호 간 공정한 계약의 체결을 위해 국토교통부 장관이 작성한 표준계약서를 사용하도록 함(안 제32조제1항).

사. 생활물류서비스종사자의 과로 및 안전사고를 유발할 수 있는 과도한 프로모션을 방지함(안 제36조제1항제4호).

아. 유상운송보험 미가입자와 맺은 운송 위탁계약이나 근로계약을 해지하지 않는 소화물배송대행서비스인증사업자 및 영업점과 표준계약서를 사용하지 않은 생활물류서비스사업자 및 영업점에 과태료를

부과함(안 제51조제1항제9항의4 및 제9항의5).

Ⅲ. 제안배경

생활물류서비스산업과 관련하여 종사자의 안전에 대한 우려가 증가하고 있는 상황임.

특히, 소화물배송대행서비스사업과 관련하여 최근 4년간 이륜차 교통사고 발생 현황을 살펴보면 이륜차 교통사고는 매년 16,000건 이상 발생하였고 그로 인하여 약 1,900명이 사망하였으며, 2023 생활물류 실태조사에 따르면 배달대행 종사자는 최근 1년 내 사고·부상 경험이 있다는 답변이 약 25%에 달하였고, 이는 연평균 1.7회 사고·부상을 경험하였다는 것임.

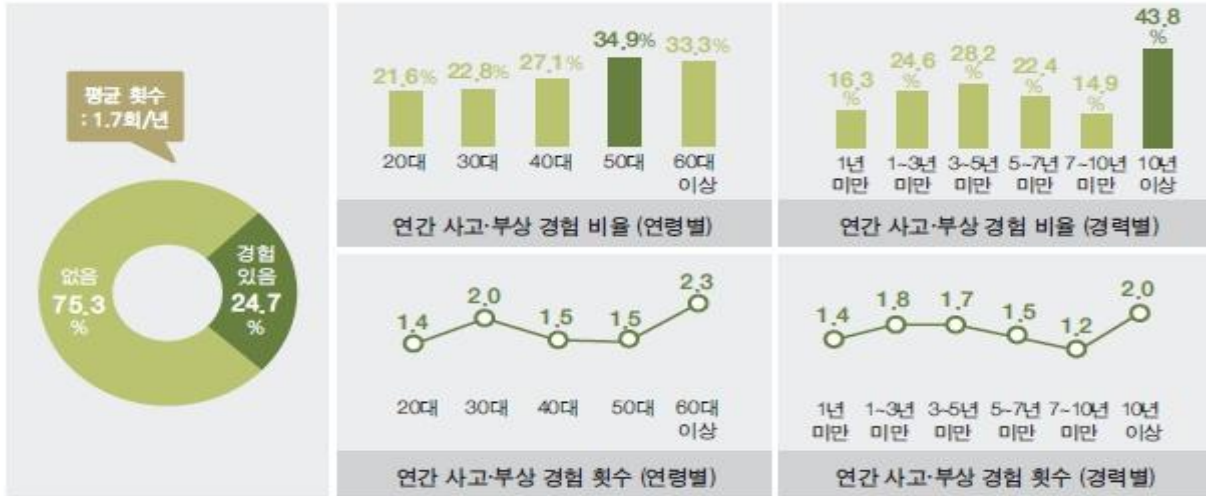
【 최근 4년간 이륜차 교통사고 발생 현황 】

구분		2020	2021	2022	2023
전체	사고건수(건)	209,654	203,130	196,836	198,296
	사망자수(명)	3,081	2,916	2,735	2,551
	부상자수(명)	306,194	291,608	281,803	283,799
이륜차*	사고건수(건)	21,258	20,598	18,295	16,567
	사망자수(명)	525	459	484	392
	부상자수(명)	27,348	26,617	23,469	21,318

* 사륜오토바이, 원동기장치자전거 포함

※ 출처 : 도로교통공단, 교통사고분석시스템(TAAS)

【 배달대행종사자의 최근 1년 내 사고·부상 경험 】



【 그림 3-35 】 최근 1년 내 사고·부상 경험 비율 및 횟수 (배달대행 종사자)

자료 : 국토교통부, 2023 생활물류실태조사 p.92

또한, 연구보고서¹⁾에 따르면 지난 2022년 이륜차의 범규위반이 35만 건 이상 발생하였고, 2023 생활물류실태조사에 따르면 27.4%가 교통법규 위반을 배달대행 업무 중 사고·부상의 원인으로 답변하는 등 이륜차를 이용한 배달대행 종사자의 교통법규 위반이 이륜차 사고의 주요 원인 중 하나인 것으로 보임.

【 2018~2022 이륜차 범규위반 건수 】

【 표 1-4 】 연도별 범규위반 건수

구 분	2018	2019	2020	2021	2022	연평균 증감률
이륜차 범규위반 건수	247,039	280,993	356,344	413,605	351,685	9.2%
전체 범규위반 건수	15,984,584	16,492,816	16,120,914	17,913,306	22,362,563	8.8%

* 자료 : 경찰청 교통사고통계보고서

자료 : 국토교통부(한국교통안전공단, 홍익대학교 산학협력단), 이륜차 번호판 번호체계 및 디자인 개선 연구(2024)

1) 국토교통부(한국교통안전공단, 홍익대학교 산학협력단), 이륜차 번호판 번호체계 및 디자인 개선 연구, 2024.8.30. p.5

【 배달대행 업무 중 사고·부상 원인 조사 결과 】



【 그림 3-36 】배달대행 업무 중 사고·부상 원인

자료 : 국토교통부, 2023 생활물류실태조사 p.92

이에 동 개정안은 생활물류서비스 적정배달료 제도 도입을 통해 일정 수준 이상의 배달료를 보장함으로써 과로, 과속 및 과적 운행을 방지하고, 교통안전 교육을 의무화하며, 소화물배송대행서비스인증사업자(이하 ‘인증사업자’라 함)로 하여금 종사자의 안전을 위협할 수 있는 과도한 프로모션을 방지하여 교통안전을 제고하기 위해 제안된 것으로 보임.

아울러, 일부 택배서비스사업자는 영업점과 위탁계약을 체결함에 있어 최소 물량 또는 고정적인 물량의 위탁을 보장하지 않고 위탁 구역도 명시적으로 규정하지 않으며, 지연배송 등을 이유로 그 구역을 회수할 수 있는 이른바 클렌징(배송구역 회수) 제도를 운영하였음.

이와 관련하여 여러 국회 토론회²⁾에서 영업점과 계약한 택배서비스 종사자는 배송마감 시간을 맞추지 못하는 경우 동 제도로 인하여 사실상 해고될 수 있는 고용불안 상태에 놓일 수 있다는 의견이 제시되었고,

2) 택배 사회적 합의의 평가와 쿠팡CLS의 참여에 대한 국회 토론회(2023.9.6.), 쿠팡 불법 및 불공정 근절을 위한 대토론회(2024.8.14.)

일부 기사³⁾에서는 동 제도를 택배서비스종사자 과로의 원인으로 지적한 바 있음.

또한, 배달(소화물배송대행서비스)업계의 경우 주요 소화물배송대행 서비스사업자인 ‘우아한 청년들(배달의 민족)’, ‘쿠팡이츠’는 서비스종사자에게 ‘배달대행약관’만을 제시하고 동의를 요구하고 있으며, 배달대행 계약을 체결하는 ‘요기요’도 위탁계약서에 ‘배송업무 위탁 계약 기본조건(약관)’을 계약내용으로 하는 것에 동의한다고 명시하고 있는 등 주요 사항을 계약이 아닌 약관으로 규율하고 있음.

3) KBS뉴스, 새벽 5시 24분, “개처럼 뛰고 있긴 해요”...‘로켓배송’ 기사의 죽음, 2024.7.4.

“■ 유족·대책위, ‘구조적 문제’ 지적...쿠팡CLS “택배기사는 개인사업자”

정 씨가 이처럼 과중한 업무를 맡게 된 데는 ‘구조적 문제’가 있다는 게 유족과 대책위 측 주장입니다. ... (중 략) ... 또, 배송 마감시간 정책을 운영하며 이를 지키지 못할 경우 ‘던 미스(Done-Miss)’로 분류해 이른바 ‘클렌징’, 배송 구역 회수로 이어지는 구조라고 지적했습니다. 계약서에도 던 미스 ‘0.5% 이상’일 경우 구역을 회수할 수 있다고 명시하고 있는데, 이는 택배기사들이 상시적인 고용불안에 시달리는 이유라고도 했습니다.”

월간노동법률, 반복되는 ‘쿠팡 과로사’ 의혹...“사회적 합의 무시·생활물류법 위반이 원인”, 2024.7.3.

https://www.worklaw.co.kr/main2022/view/view.asp?accessSite=Naver&accessMethod=Search&accessMenu=News&in_cate=124&in_cate2=0&gopage=1&bi_pidx=36862

“서비스연맹은 정 씨의 과로사 배경에 쿠팡의 ‘클렌징’이 있다는 의혹도 제기했다. 클렌징이란 쿠팡이 하청 택배 대리점에게 배송률 미달 등을 이유로 지역의 택배 위탁을 일방적으로 취소하는 것을 말한다. 한선범 택배노조 정책국장은 “고인이 ‘개처럼 뛰고 있다’고 말할 정도로 일을 바쁘게 해야 했던 이유는 클렌징에 있다”며 “쿠팡과 영업점의 계약서상 배송 마감 시간을 지키지 못한 물량이 0.5%가 넘으면 영업점이 클렌징당해 배송기사도 일자리를 잃기 때문”이라고 말했다. 그러면서 “쿠팡은 클렌징을 무기로 과로를 유발하고 있으면서도 자신들은 영업점과의 계약을 해지하는 것일 뿐 배송기사 해고와는 무관하다며 오리발을 내밀고 있다”며 “쿠팡의 클렌징이 개선되지 않으면 배송기사들의 과로는 계속될 것”이라고 지적했다.”

【 주요 소화물배송대행서비스사업자의 계약방식 등 】

우아한청년들 바로배달약관(2023. 4. 25.)	
제1조 (목적)	① 본 바로배달약관(이하 "본 약관"이라 한다)은 주식회사 우아한청년들(이하 "위탁자"라 한다)이 "수탁자"에게 바로배달 업무를 위탁하여 이를 완성하게 하도록 함에 있어 양 당사자간의 권리·의무 및 기타 제반 사항을 규정함을 목적으로 한다. ② "위탁자"와 "수탁자"는 상호 대등한 지위에서 본 약관에 따라 권리를 행사하고 의무를 이행하며, 상대방에게 어떠한 독점적 권리나 서비스 제공을 보장하지 아니한다. ③ 본 약관은 "바로배달계약"의 계약 조건을 구성한다.
제2조 (본 약관의 효력 및 변경)	① 본 약관 및 "배달대행 계약"은 "라이더 등"이 본 약관에 동의하면 "회사"가 "라이더 등"이 본 약관에 따른 "배달대행서비스" 수행에 적합한 자인지를 확인한 후 "라이더 등"에게 계약의 승낙을 통지함으로써 효력이 발생하는 것으로 한다. "회사"는 "회사"의 기준에 부합하지 아니하는 자에 대해서는 본 항에 따른 계약의 승낙을 거절할 수 있다.
제5조 (계약기간)	① "배달대행 계약"의 기간은 본 약관 제2조 제1항에 따른 효력 발생일로부터 같은 달 말일까지로 하되, 계약기간 만료 시 동일 조건으로 1개월씩 자동 갱신된다. 단, "회사"는 계약기간 만료일의 7일 전까지, "라이더 등"은 계약기간 만료일의 1일 전까지 각 상대방에 대한 계약 종료의 의사표시를 함으로써 계약을 종료시킬 수 있다.
쿠팡이츠 배달파트너 이용약관(2022. 11. 23.)	
제1조(목적)	쿠팡이츠 배달파트너 이용약관(이하 "본 약관")은 쿠팡이츠서비스 유한회사(이하 "회사")가 배달파트너에게 회사가 지정하는 물품(이하 "물품")의 배달업무를 위탁함에 있어 필요한 권리·의무를 정함에 그 목적이 있습니다.
제2조(본 약관의 효력 및 변경)	① 본 약관은 배달파트너가 본 약관에 동의하고 회사가 정한 절차에 따라 등록함으로써 효력이 발생합니다.
제3조(본 약관의 기간 및 해지)	① 본 약관은 본 약관의 효력이 발생한 때부터 회사 또는 배달파트너에 의해 본 약관이 해지되는 시점에 종료됩니다.

플라이앤 컴퍼니 배송업무 위탁 계약(2023. 9. 4.)

수탁자는 「배송업무 위탁 계약 기본조건」 (이하 "기본조건")의 내용을 모두 확인하였고, 기본조건
의 중요한 내용에 대하여 설명을 듣고 기본조건을 본 계약의 내용으로 하는 것에 동의하며,
기본조건을 (전자)교부받았음을 확인한다.

제2조(계약의 내용)

본 계약에서 정하지 않은 내용은 기본조건을 따른다. 단, 본 계약과 기본조건이 충돌
하는 경우, 본 계약의 내용이 우선한다.

제4조(계약기간)

- ① 본 계약의 기간은 체결일로부터 같은 달 말일까지로 하되, 위탁자의 경우 계약기간의 만료 7일
전, 수탁자의 경우 계약기간의 만료 1일 전에 각 상대방에게 계약종료의사를 표시하지 않는 경
우 본 계약은 해당 기간의 만료 후에도 1개월씩 동일한 조건으로 자동 연장된다.

[배송업무 위탁 계약 기본조건]

제1조 (목적)

「배송업무 위탁 계약 기본조건」 (이하 "기본조건")은 유한책임회사 플라이앤컴퍼니(이하 "위탁자")
가 「배송업무 위탁 계약」 (이하 "위탁 계약")을 체결한 수탁자(이하 "수탁자")에게 배송업무 등을
위탁함에 있어 필요한 구체적인 권리·의무를 정하고, 이를 「배송업무 위탁 계약」 (이하 "위탁
계약")의 내용으로 하는 것에 그 목적이 있다.

제2조 (기본조건 내용)

- ① 기본조건 내용은 위탁 계약의 일부로서 그 내용을 보충 및 구성한다.
- ② 기본조건 내용이 변경되는 경우, 위탁자는 변경 내용과 사유를 적용일 7일(단, 변경되는 내용
이 수탁자에게 불리한 경우 30일) 전 까지 수탁자에게 위탁 계약에 기재된 연락처로 전화, 문자
메시지, 이메일, 앱 푸시(app push) 등의 방법을 통하여 고지하여야 하며, 수탁자가 해당 기간
내에 동의하지 않는다는 명시적인 의사표시를 하지 않는 경우 변경된 기본조건을 적용을 받는다.

[약관상세 제6조 (수탁자의 의무 등)]

- ① 수탁자는 성명, 생년월일, 주소, 연락처, 면허정보 등 위탁자가 요청하는 정보를 제공하고 위탁
자의 시스템에 등록하여야 하며, 변경 사항이 있는 경우 지체없이 이를 알리고 수정하여야 한
다.
- ② 수탁자는 배송프로그램(앱) 등 위탁자가 정하는 절차 및 방법에 따라 배송업무 등을 위탁받은 후
출발지에서 목적물을 전달받아 목적지까지 배송하고, 고객이 원하는 방법에 따라 배송업무 등이
완료 되었음을 고객에게 고지하여야 한다.

자료 : 배달플랫폼 라이더 노동환경 실태조사 결과 발표 및 보호방안 마련을 위한 토론회

그러나 ‘배달플랫폼 라이더 노동환경 실태조사 결과 발표 및 보호방안
마련을 위한 토론회⁴⁾’에 따르면 약관은 본질상 당사자 간 협상이 배제
된 것이므로, 회사의 생산 과정에 관여하는 내부자인 노동자와 개별적
협의를 및 집단적 협상을 통해 그 내용을 결정하도록 예정된 노무제공관

4) 배달플랫폼 라이더 노동환경 실태조사 결과 발표 및 보호방안 마련을 위한 토론회

- 일시 : 2023.10.24.

- 주최 : 국회의원 진성준, 국회의원 강성희, 국회의원 한준호

- 주관 : 배달플랫폼노동조합, 전국서비스산업노동조합연맹 정책연구원

계에는 적합하지 않고,

사업자가 근로계약 또는 위탁계약을 약관으로 대체하거나 그 중요 내용을 약관에 정한 바에 동의한다고 정하는 것은, 근로계약 내지 노무제공계약 체결 시 수반되는 개별적 협의와 취업규칙·단체협약에 대한 집단적 논의절차를 삭제하여 종사자의 협상권을 배제하게 되어 종사자는 일방적인 규칙을 강제당하는 위치에 놓인다는 설명임.

또한, 배차방식이나 배달요금 등 종사자의 근로조건과 직결되는 사항을 결정하는 이른바 ‘AI알고리즘’의 불투명성으로 인하여 배달플랫폼과 종사자 간 정보 비대칭이 발생하고 있다는 지적⁵⁾, AI알고리즘의 일감 배분이 공정하지 못하다는 지적⁶⁾ 등이 제기되었음.

이에 개정안은 생활물류서비스사업자와 종사자 간 불공정한 계약 관계를 개선하고 양자 간 정보 비대칭을 해소하여 종사자의 권익을 증진하고자 표준계약서 사용 의무화, 지능정보기술을 활용한 배차방식, 배달요금 등에 대한 설명 의무화 등을 제안한 것으로 보임.

5) 오마이뉴스, “월급은 AI가 준대요” 배달노동자의 보이지 않는 사장님의 정체, 2022.12.13.
https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg_gp.aspx?CNTN_CD=A0002876589

6) KBS뉴스, AI의 배달 일감 배분?…“알고리즘 못 믿어” 45.5%, 2023.10.23.
<https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=7799173>

IV. 검토의견

1. 생활물류서비스 적정배달료(안 제2조제8호, 제19조의7, 제19조의8, 제19조의9 및 제19조의10 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 생활물류서비스 적정배달료 제도를 도입하려는 것으로, 생활물류서비스종사자를 대표하는 위원, 생활물류서비스사업자를 대표하는 위원, 생활물류서비스 이용자를 대표하는 위원, 공익위원으로 구성된 생활물류서비스 적정배달료위원회가 운송수단의 유지, 관리 및 운영에 관련된 비용, 생활물류서비스종사자의 노무비용, 생활물류서비스종사자가 부담하는 사회보험 비용 등을 고려하여 생활물류서비스 적정배달료를 심의·의결·공표하면 생활물류서비스사업자는 종사자에게 그 적정배달료 이상의 배달료를 지급하도록 하는 제도임.

또한, 개정안은 동 제도의 운영을 위하여 생활물류서비스 적정배달료 신고센터를 설치·운영하도록 하고 있음.

현행	개정안
제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다. 1. ~ 7. (생략) <u><신설></u>	제2조(정의) ----- -----. 1. ~ 7. (현행과 같음) 8. “생활물류서비스 적정배달료”란 <u>생활물류서비스종사자에 대한 적정</u>

현행	개정안
<신설>	2. 생활물류서비스사업자를 대표하는 위원 3. 생활물류서비스 이용자를 대표하는 위원 4. 공익을 대표하는 위원 ③ 위원회에는 제2항 각 호의 위원 외에 관계 행정기관의 공무원으로 구성된 3명 이내의 특별위원을 둘 수 있고, 특별위원은 위원회의 회의에 출석하여 발언할 수 있다. ④ 생활물류서비스 적정배달료 산정 등 위원회 업무에 관한 자문이나 위원회 심의·의결사항에 관한 사전검토 등을 위하여 위원회에 해당 분야 전문가로 구성된 전문위원회를 둔다. 이 경우 위원회는 전문위원회에 위원회 사무 중 일부를 위임할 수 있다. ⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성 및 운영, 특별위원의 자격 및 위촉, 전문위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. 제19조의8(생활물류서비스 적정배달료의 심의기준) ① 위원회는 다음 각 호의 비용을 고려하여 생활물류서비스 적정배달료를 심의·의결한다. 1. 운송수단의 유지, 관리 및 운영에 관련된 비용 2. 생활물류서비스종사자의 노무비용

현행	개정안
<u><신설></u>	3. <u>생활물류서비스종사자가 부담하는 사회보험 비용</u> 4. 그 밖에 <u>생활물류서비스종사자의 평균적인 배달조건을 고려하여 대통령령으로 정하는 비용</u> ② 위원회는 제1항 각 호의 비용 외에 <u>생활물류서비스종사자의 시간당 적정배달 물량, 휴식 및 대기시간, 유사업종 종사자의 노무비 수준 등을 고려하여 생활물류서비스 적정배달료를 심의·의결하여야 한다.</u> 제19조의9(생활물류서비스 적정배달료의 공표 및 지급) ① 국토교통부장관은 다음 각 호의 생활물류서비스 품목에 대하여 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 연도에 적용할 생활물류서비스 적정배달료를 공표하여야 한다. 1. 「자동차관리법」 제3조제1항제3호에 따른 화물자동차로 운송되는 <u>택배</u> 2. 「자동차관리법」 제3조제1항제5호에 따른 이륜자동차를 이용하여 운송하는 모든 화물 3. 기타 대통령령으로 정하는 생활물류서비스 품목 ② 생활물류서비스 적정배달료의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다. ③ 생활물류서비스사업자는 종사자에

현행	개정안
<신설>	<u>제1항에 따라 공표된 적정배달료 이상의 배달료를 지급하여야 한다.</u> <u>제19조의10(생활물류서비스 적정배달료 신고센터) ① 국토교통부장관은 생활물류서비스 적정배달료에 미치지 못하는 배달료의 지급 및 부정확한 방법의 급품 수수 등에 대한 신고를 위하여 생활물류서비스 적정배달료신고센터를 설치·운영하여야 한다.</u> <u>② 제1항에 따른 생활물류서비스 적정배달료신고센터의 설치 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.</u> 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

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.⁷⁾

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 배

7) 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 】

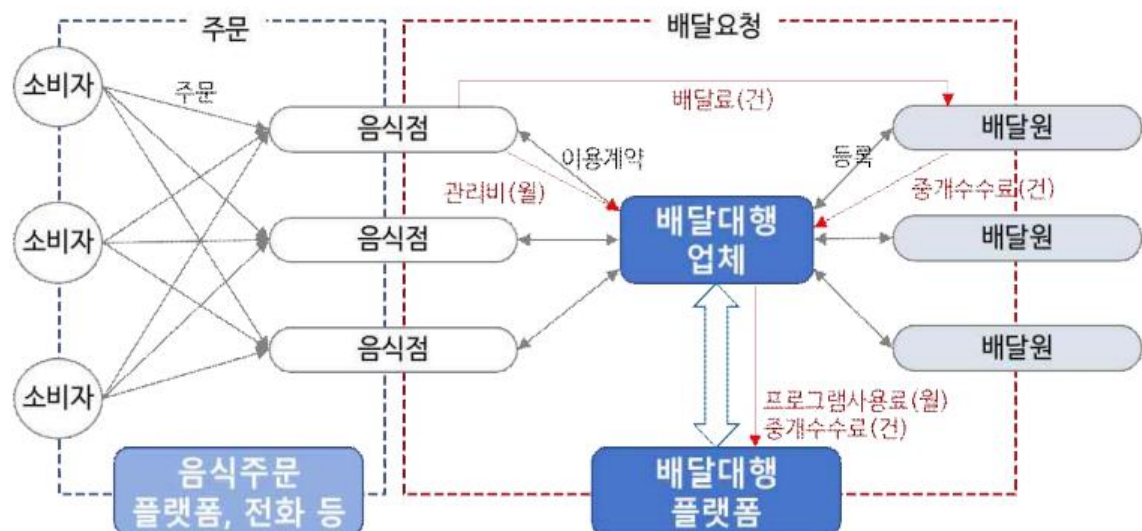
구 분	화물자동차 안전운임제
도입품목	컨테이너, 시멘트 품목
성 격	강제성 있는 최저운임
적용대상	안전운송운임 : 화주→운수업체 안전위탁운임 : 운수업체→차주
적용기간	'20.1.1~'22.12.31(3년 일몰제)
강제성	위반 시 화주와 운송사 등 처벌 (위반 시 500만원 과태료)

참고. 화물자동차 안전운임제 관련 조문

달대행업체에 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.⁸⁾

【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

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

배달기사에게 과도하게 책임을 전가시키는 등 불공정사례가 발생하였으며⁹⁾, 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 요구¹⁰⁾가 제기된 바 있음.

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

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

10) 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>

인이 부담하고 있고, 플랫폼 배달시장에서는 근로자성을 인정받기 어려워 4대 사회보험이나 퇴직금이 보장되지 않는 사례가 많으므로, 이와 같은 비용도 종사자가 받는 보수인 배달료에 적정하게 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 일몰제¹¹⁾(2020. 1. 1. ~ 2022. 12. 31.) 방식으로 법제화

11) 화물자동차 안전운임제 도입법안에 대한 국토교통위원회 제1차 전체회의(2018. 3. 20.) 당시

되어 운영되었으나 2022년 말 일몰되었으며, 현재도 제도의 교통안전에 대한 효과 등에 대한 의견이 나뉘며 제도입에 대하여 이해관계자 간 찬반의견이 대립하고 있음.

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

다. 정부 의견

1) 국토교통부

종사자 보호 필요성은 공감하나, 배달료를 강제할 경우 사업자의 자유로운 가격경쟁을 제한함에 따라 정부의 과도한 시장 개입이 우려되고, 특히 일률적인 배달료 책정은 생활물류서비스 사업자 등의 서비스 개선 및 혁신 동기를 감소시킬 뿐만 아니라 소비자 선택권도 제한하는 측면이 있음.

아울러, 적정배달료 도입 시 물류비 인상분이 소비자에게 전가되거나

‘일몰 1년 전 국토교통부장관이 안전운임제 시행결과를 분석하여 연장 필요성 또는 제도 보완 사항 등을 국회에 보고’하도록 하는 안을 국토교통부가 수용하였음.

서비스 경쟁력 저하 요인으로 작용하여 소비자 후생 감소가 초래될 우려가 있음.

또한, 적정배달료 도입이 과로, 과속 및 과적 운행 방지와 인과관계가 부족하고 개선효과로 이어질지 불투명한 측면이 있음.

2) 공정거래위원회

적정배달료 도입은 생활물류서비스 시장의 가격경쟁을 제한하고 소비자 후생 저하로 이어질 우려가 있음.

적정배달료 이상의 거래만 허용하는 가격하한제로서 사업자 간 자유로운 가격경쟁을 제한하고, 저렴한 가격을 통해 시장 점유율을 제고하려는 후발사업자에게는 진입장벽으로 작용할 수 있음.

적정배달료 도입으로 물류비가 증가할 경우 물류비 인상분이 소비자에게 전가되거나 상품 및 서비스 경쟁력 저하요인으로 작용하여 소비자 후생 감소가 초래될 우려가 있으므로, 적정배달료 도입에 대하여 신중한 검토가 필요함.

2. 소화물배송대행서비스인증사업자의 배차방식, 배송시간 제한, 배달요금 등 설명 의무 및 종사자의 협의 요청 근거 마련 등
(안 제17조의2 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 인증사업자로 하여금 종사자와 운송 위탁계약 및 근로계약 등을 체결하는 경우, 배차방식 등 배송업무에 직접 영향을 미치는 기준을 변경하는 경우 및 종사자가 요청하는 경우에 종사자에게 지능정보기술을 활용한 배차방식, 배송시간 제한, 배달요금, 평점제도 등을 설명하도록 의무를 부과하고,

종사자가 배차방식 등에 대하여 이견을 제시하고 조정을 위한 협의를 요청하는 경우 인증사업자가 그 협의에 응하도록 하며, 종사자가 배송 등의 업무 이력, 배달료의 구성 및 지급 등에 대한 증명을 요청하는 경우 인증사업자는 해당 정보를 제공하도록 하는 것임.

현행	개정안
<신설>	제17조의2(소화물배송대행서비스인증사업자의 관리 및 준수사항 등) ① 소화물배송대행서비스인증사업자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우 소화물배송대행서비스종사자에게 지능정보기술을 활용한 배차방식, 배송시간 제한, 배달요금 및 평점제도 등 대통령령으로 정하는 기준을 성실하게 설명하여야 한다.

현행	개정안
	1. <u>소화물배송대행서비스종사자와 운송 위탁계약 및 근로계약 등을 체결하는 경우</u> 2. <u>배차방식 등 소화물배송대행서비스종사자의 배송업무에 직접 영향을 미치는 기준을 변경하는 경우</u> 3. <u>소화물배송대행서비스종사자가 설명을 요구하는 경우</u> ② <u>소화물배송대행서비스종사자가 제3항에 따른 배차방식 등이 공정하지 않다고 이견을 제시하고 기준 조정을 위한 협의를 요청하는 경우 소화물배송대행서비스인증사업자는 협의에 응해야 한다.</u> ③ <u>소화물배송대행서비스인증사업자는 소화물배송대행서비스종사자가 배송 등의 업무 이력, 배달료의 구성 및 지급 등 대통령령으로 정하는 사항에 대한 증명을 요청하는 경우 해당 정보를 제공하여야 한다. 다만, 운송 위탁계약이나 근로계약 등이 종료된 날부터 3년이 경과한 때에는 그러하지 아니하다.</u> 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

안 제17조의2제1항 및 제3항은 인증사업자가 종사자로 하여금 지능정보기술을 활용한 배차방식, 배송시간 제한, 배달요금 및 평점제도 등의 기준을 종사자에게 설명하도록 하고, 종사자가 배달료의 구성 및 지급

등을 인증사업자에게 증명을 요청하는 경우 인증사업자가 관련 정보를 제공하도록 하고 있는데,

이는 배차방식이나 배달요금 등 종사자의 근로조건과 직결되는 사항을 결정하는 이른바 ‘AI알고리즘’의 불투명성으로 인하여 배달플랫폼과 종사자 간 정보 비대칭이 발생하면서, 종사자가 적정 수준의 배달료를 협상하기 위한 기준점을 모르는 상태에서 불평등한 배달료 체계를 감내하고 있다는 지적¹²⁾과 AI알고리즘의 일감 배분이 공정하지 못하다는 지적¹³⁾을 감안한 것으로 보임.

반면, 이에 대해 사업자 측인 한국온라인쇼핑협회에서는 배차방식이나 배달요금 등은 AI알고리즘 등에 따라 사업자별로 달리 운영되는 사업자의 영업비밀이고, 소화물배송대행서비스종사자는 사업구조 상 반드시 하나의 사업자에 직고용되는 관계가 아닌 사업자와 일대다(一對多) 관계를 맺는 경우도 많아 종사자에게 이를 공개 시 다른 사업자에게도 공유될 우려가 있다는 반대의견을 밝히고 있어, 이와 같은 찬반의견을 종합적으로 고려하여 논의할 필요가 있다고 보임.

12) 오마이뉴스, “월급은 AI가 준대요” 배달노동자의 보이지 않는 사장님의 정체, 2022.12.13.
https://www.ohmynews.com/NWS_Web/View/at_pg_gp.aspx?CNTN_CD=A0002876589

13) KBS뉴스, AI의 배달 일감 배분?...“알고리즘 못 믿어” 45.5%, 2023.10.23.
<https://news.kbs.co.kr/news/pc/view/view.do?ncd=7799173>

안 제17조의2제3항에서는 소화물배송대행서비스종사자가 배차방식 등에 대한 협의를 사업자에게 요청할 경우 사업자가 이에 응하도록 의무를 부과하고 있음.

그러나 종사자들에게 공통적으로 적용되는 배차방식 등에 대하여 개정안과 같이 각 종사자가 개별적으로 이견을 제시하고 기준 조정을 위한 협의를 요청하도록 하는 경우 사업자가 각각의 협의 요청에 현실적으로 대응하기 어렵다는 점도 고려할 필요가 있는 것으로 보임.

다. 관계기관 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

배차방식·배달요금 등 기준 자체가 영업비밀에 해당하며, 외부 공개 시 회사의 고유한 경쟁력을 상실할 우려가 큰 점을 감안할 때, 설명·협의를 의무를 강제로 부과하는 것은 신중한 검토가 필요함.

2) 한국온라인쇼핑협회

배차방식·배달 시간 및 요금·평점제도 운영기준 등은 각 사업자별 중요 영업 사항에 해당하는 핵심 정보로, 관련 정보를 공개하는 것은 기업의 경영권을 과도하게 침해하는 행위에 해당함.

배달요금 산정방식 등이 공개되면 배달종사자들은 공개된 정보를 근거로 일부 어뷰징(고가 배달료 선별, Fake GPS로 거리 산정 오류 유발 등) 발생 등 정보 악용 우려가 있고, 소화물배송대행서비스사업 특성상 종사자가 특정 사업자가 고용된 근로자가 아닌 경우가 대부분으로, 모든 종사자가 하나의 사업자와 거래하는 것이 아닌 다수의 사업자와 계약을 맺고 근로하는 특징이 있어, 개별종사자에게 영업비밀에 해당하는 정보를 공개하면 타 사업자에게 해당 내용이 전달·공유될 가능성이 큼.

또한, 종사자 개인이 협의를 요청할 수 있는 권리를 부여하는 것은 개인이 과도한 권한을 가지고 사업자에게 부담을 줄 수 있는 규정으로, 유사한 사례를 찾기 어렵고, 종사자 개개인들이 상반된 의견을 갖고 있으면 누구의 의견에 따라야 할 것인지도 불분명하며, 사업자에게 협의에 응할 의무를 부과하는 것은 사업자에게 과도한 부담을 주는 규정임.

3. 유상운송보험 가입 의무화(안 제19조의5, 제19조제1항제5호·제6호 및 제51조제1항제9호의4 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 인증사업자 또는 영업점으로 하여금 소화물배송대행종사자¹⁴⁾이 소화물배송대행서비스에 사용되는 이륜자동차 운행으로 타인의 생명·신체·재산상의 손해가 발생한 경우 이에 대한 배상을 보장하는 보험 또는 공제(이하 “유상운송보험”이라 함)에 가입하였는지 여부를 확인하도록 하고,

만일 가입하지 않은 경우 그와 계약을 체결하지 못하도록 하며, 이에 대한 위반을 소화물배송대행서비스사업자인증 취소 사유 및 500만원 이하의 과태료 부과 사유로 규정하여 소화물배송대행서비스종사자등의 유상운송보험 가입을 의무화하되, 안 부칙 제2조에서 개정법률 시행 당시 이미 계약을 체결한 자에 대한 보험가입 여부 확인과 계약 해지에 대해서는 1년의 유예기간을 두도록 규정하고 있음.

또한, 국가 또는 지방자치단체로 하여금 유상운송보험의 보험료를 지

14) 「생활물류서비스산업발전법」 [법률 제20043호, 2024. 1. 16., 일부개정] [시행일: 2025. 1. 17.] 제19조의2(소화물배송대행서비스사업 종사의 제한) ② 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 소화물배송대행서비스종사자 또는 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자(이하 “소화물배송대행서비스종사자등”이라 한다)가 제1항에 따른 종사제한 사유에 해당하는 것을 확인한 경우 해당 소화물배송대행서비스종사자등과 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결하지 아니하거나 해지하여야 한다.

원할 수 있도록 하고 있음.

한편, 현행법 제19조의4는 인증사업자 또는 영업점으로 하여금 소화물배송대행서비스종사자등의 운전자격을 확인하도록 하고 확인 결과 운전자격을 갖추지 아니한 경우 계약을 체결하지 아니하거나 해지하도록 하고 있는데, 개정안은 이를 위반한 경우 인증을 취소할 수 있도록 하려는 것임.

현행	개정안
<신설>	제19조의5(소화물배송대행서비스종사자등의 보험 가입 여부 확인 등) ① 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 소화물배송대행서비스종사자등이 소화물배송대행서비스에 사용되는 이륜자동차 운행으로 타인의 생명·신체 또는 재산상의 손해가 발생하게 한 경우 이에 대한 배상을 보장하는 보험이나 공제(이하 “보험등”이라 한다)에 가입하였는지 여부를 확인하여야 한다. ② 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 제1항에 따른 확인 결과 소화물배송대행서비스종사자등이 보험등에 가입하지 아니한 경우 해당 소화물배송대행서비스종사자등과 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결하지 아니하여야 한다.

현행	개정안
법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률 제19조(인증의 취소) ① 국토교통부장관은 제17조제1항에 따라 인증을 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 인증을 취소할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제2호에 해당하는 경우에는 인증을 취소하여야 한다. 1. ~ 4. (생략) <신설> <신설> <신설> ② (생략)	③ 국가 또는 지방자치단체는 대통령령으로 정하는 바에 따라 보험등의 가입에 드는 비용의 전부 또는 일부를 예산의 범위에서 지원할 수 있다. ④ 제1항에 따른 보험등의 가입 여부 확인 등 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다. 법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률 제19조(인증의 취소) ① ----- ----- ----- ----- -----. ----- -----. 1. ~ 4. (현행과 같음) 5. 제19조의4제1항에 따른 운전자격을 갖추지 아니한 소화물배송대행 서비스종사자등과 운송 위탁계약 또는 근로계약 등을 체결한 경우 6. 제19조의5제1항에 따른 보험등에 가입하지 아니한 사람과 운송 위탁계약 또는 근로계약 등을 체결한 경우 7. (생략) ② (현행과 같음)

현행	개정안
법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률 제51조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다. 1. ~ 9의3. (생략) <u><신설></u> <u><신설></u> 10. ~ 14. (생략) ② (생략)	법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률 제51조(과태료) ① ----- ----- -----. 1. ~ 9의3. (현행과 같음) 9의4. 제19조의5제1항을 위반하여 운 송 위탁계약이나 근로계약 등을 해 지하여야 하는 것을 확인한 날부터 1개월 이내에 정당한 사유 없이 계 약을 해지하지 아니한 소화물배송 대행서비스인증사업자 또는 영업점 9의5. (생략) 10. ~ 14. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 제2조(보험등 가입 여부 확인에 관한 경과조치) 제19조의5의 개정규정 시 행 당시 소화물배송대행서비스종사 자와 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결한 소화물배송대행서비스 인증사업자 또는 영업점은 이 법 시 행 이후 1년 이내에 같은 개정규정 에 따라 소화물배송대행서비스종사 자의 보험등 가입 여부를 확인하고, 보험등에 가입하지 아니한 경우 운 송 위탁계약이나 근로계약 등을 해 지하여야 한다.

나. 검토의견

「자동차손해배상 보장법」¹⁵⁾에 따르면 이륜자동차의 소유자나 이륜자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 이륜자동차를 운행하는 자는 그 운행으로 타인이 사망·부상한 경우에 피해자에게 일정 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험·공제와 타인의 재물의 멸실·훼손을 유발한 경우 일정 금액을 지급할 책임을 지는 보험·공제에 가입하도록 의무화하고 있음.

이에 따라 이륜자동차 보험에는 개인이 생활·취미 등에 활용하는 경우 적용되는 가정용 보험, 대가를 지급받고 배달·퀵서비스 등 영업용으로 활용하는 경우 적용되는 유상운송보험 등이 있음.

15) 「자동차손해배상 보장법」

제5조(보험 등의 가입 의무) ① 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 “책임보험등”이라 한다)에 가입하여야 한다.

② 자동차보유자는 책임보험등에 가입하는 것 외에 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우에 피해자에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」, 「건설기계관리법」 및 「생활물류서비스산업발전법」에 따른 공제에 가입하여야 한다.

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “자동차”란 「자동차관리법」의 적용을 받는 자동차와 「건설기계관리법」의 적용을 받는 건설기계 중 대통령령으로 정하는 것을 말한다.
2. “운행”이란 사람 또는 물건의 운송 여부와 관계없이 자동차를 그 용법에 따라 사용하거나 관리하는 것을 말한다.
3. “자동차보유자”란 자동차의 소유자나 자동차를 사용할 권리가 있는 자로서 자기를 위하여 자동차를 운행하는 자를 말한다.

「자동차관리법」

제3조(자동차의 종류) ① 자동차는 다음 각 호와 같이 구분한다.

5. 이륜자동차: 총배기량 또는 정격출력의 크기와 관계없이 1인 또는 2인의 사람을 운송하기에 적합하게 제작된 이륜의 자동차 및 그와 유사한 구조로 되어 있는 자동차

따라서, 이륜자동차를 소화물배송대행서비스에 사용하던 중에 사고가 발생하는 경우 유상운송보험이 아닌 가정용 보험에만 가입되어 있다면 보험금을 지급받지 못하고 개인이 온전히 배상책임을 부담하게 됨.

그러나 국토교통부에 따르면 전업 배달종사자 약 23만명 중 이륜자동차 유상운송보험 가입대수는 약 9.8만대로 유상운송보험 가입률이 40% 내외에 불과하여 사고 발생 시 피해 구제에 곤란을 겪을 수 있는 실정임.

이에 개정안은 인증사업자 또는 영업점으로 하여금 소화물배송대행서비스종사자들의 유상운송보험 가입 여부를 확인하도록 하고, 미가입한 자와 계약을 체결하지 아니하도록 하며, 이를 위반하면 인증 취소 및 과태료 부과 사유로 규정함으로써 소화물배송대행서비스에 대하여 유상운송보험 가입을 의무화하여 사고로 인해 발생한 피해를 구제하려는 취지로,

유상운송보험에 가입하지 않은 소화물배송대행서비스종사자가 유발한 사고로 인하여 발생할 수 있는 사회적 비용을 고려할 때 타당한 것으로 보임.¹⁶⁾

16) 다만, 일부 업체의 경우 해당 취지에는 공감하나 관련 규정이 인증사업자에게만 적용됨에 따라 사업자가 인증을 유지할 실익이 없거나 낮으므로 향후 인증 포기나 이탈에 대한 대책이 필요하다는 의견을 제시하였음.

참고로, 「자동차손해배상 보장법」¹⁷⁾에 따를 때 화물자동차 운수사업에 사용되는 자동차, 택시·버스 등 여객자동차운송사업에 사용되는 자동차도 보험에 가입하여야 하는데, 해당 자동차들의 경우 개별 법률¹⁸⁾에 따라 허가 또는 면허가 필수적임에 따라 영업용 보험 가입이 사실상의무화되어 있음.

한편, 2023 생활물류 실태조사 결과 배달대행 종사자의 일자리 개선 요구사항으로 유상운송보험 보험료 인하를 1순위로 선택한 비율이 19.2%에 이르고, 국토교통부에 따르면 유상운송보험의 보험료는 40세 기준 연간 200만원대에 이르는 등 현재 유상운송보험 가입률이 저조한 주요한 원인 중 하나가 유상운송보험의 높은 보험료로 보이는 측면이 있음.

17) 「자동차손해배상 보장법」

제5조(보험 등의 가입 의무) ① 자동차보유자는 자동차의 운행으로 다른 사람이 사망하거나 부상한 경우에 피해자(피해자가 사망한 경우에는 손해배상을 받을 권리를 가진 자를 말한다. 이하 같다)에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 책임보험이나 책임공제(이하 “책임보험등”이라 한다)에 가입하여야 한다.

② 자동차보유자는 책임보험등에 가입하는 것 외에 자동차의 운행으로 다른 사람의 재물이 멸실되거나 훼손된 경우에 피해자에게 대통령령으로 정하는 금액을 지급할 책임을 지는 「보험업법」에 따른 보험이나 「여객자동차 운수사업법」, 「화물자동차 운수사업법」, 「건설기계관리법」 및 「생활물류서비스산업발전법」에 따른 공제에 가입하여야 한다.

18) 「화물자동차 운수사업법」

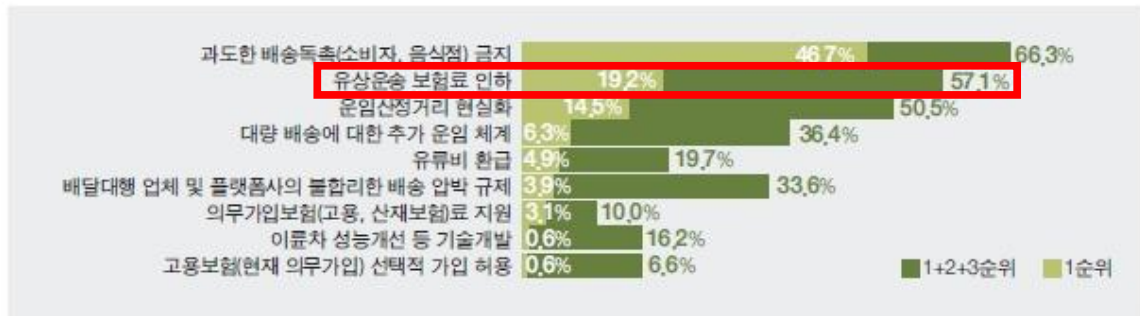
제3조(화물자동차 운송사업의 허가 등) ① 화물자동차 운송사업을 경영하려는 자는 각 호의 구분에 따라 국토교통부장관의 허가를 받아야 한다. <개정 2013. 3. 23., 2018. 4. 17.>

1. 일반화물자동차 운송사업: 20대 이상의 범위에서 대통령령으로 정하는 대수 이상의 화물자동차를 사용하여 화물을 운송하는 사업
2. 개인화물자동차 운송사업: 화물자동차 1대를 사용하여 화물을 운송하는 사업으로서 대통령령으로 정하는 사업

「여객자동차 운수사업법」

제4조(면허 등) ① 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 국토교통부장관의 면허를 받아야 한다. 다만, 대통령령으로 정하는 여객자동차운송사업을 경영하려는 자는 사업계획을 작성하여 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사의 면허를 받거나 시·도지사에게 등록하여야 한다.

【 배달대행종사자의 배달대행 일자리 개선 요구사항 】



【 그림 3-32 】 배달대행 일자리 개선 요구사항

자료 : 국토교통부, 2023 생활물류실태조사 p.91

이에 안 제19조의5제3항은 국가 또는 지방자치단체로 하여금 유상운송보험의 보험료를 예산의 범위에서 지원할 수 있도록 하려는 것으로, 소화물배송대행서비스종사자의 부담 및 그에 따른 진입장벽을 완화할 수 있을 것으로 보임.

참고로, 국회 예산정책처는 개정안에 따른 소화물배송대행서비스종사자의 보험 가입 지원을 위하여 연평균 약 5,049억 4300만원, 5년 간 총 약 2조 5,247억원이 소요될 것으로 추계하였음.

[표 4] 소화물배송대행서비스 종사자 보험료 지원에 따른 추가재정소요: 2026~2030년
(단위: 백만원)

	2026	2027	2028	2029	2030	합계
추계대상수(A, 명)	550.000	550.000	550.000	550.000	550.000	2,750,000
지원단가(B, 백만원)	1.26	1.29	1.31	1.34	1.36	—
국비(C=A×B×50%)	346,533	353,463	360,532	367,743	375,098	1,803,369
지방비 (D=A×B×20%)	138,613	141,385	144,213	147,097	150,039	721,348
합계(C+D)	485,146	494,848	504,745	514,840	525,137	2,524,717

- ①소화물배송대행서비스인증사업장에 등록된 종사자 2023년 기준 55만명이 모두 보험에 가입하는 것으로 가정,
 ②보험가입비용은 공제상품 연간 보험료 121만원(만 40세 1년 무사고인 종사자를 기준으로 추산한 값) 가정¹⁹⁾,
 ③유사사례의 보험가입비용 지원 사업의 평균부담율²⁰⁾을 감안하여 국비 50%, 지방비 20%, 자부담 30%로 가정
 자료 : 국회예산정책처 비용추계서

19) 국회예산정책처에서 참고한 보험료는 다음과 같음.

[표 2] 보험료 비교 예시

구분	보험사 평균 ¹⁾	공제 상품 ²⁾
보험료 (연간)	약 220만원	121만원

주 1) 보험사 평균 : 이륜차 보험 온라인(다이렉트) 보험료('24.09.23.) 기준

2) 공제상품 : 월 단위 상품으로 가입후 1년간 무사고 가정 연간 예상 보험료임

자료: 국토교통부 보도자료(2024.9.30.)

20) 국회예산정책처에서 참고한 보험가입비용 지원 사례는 다음과 같음

[표 3] 재해 및 안전 관련 주요 보험 지원사업 현황

사업명(소관부처)	사업내용	지원내용	연간보험료(원)	2024예산(백만원)
풍수해보험 (행정안전부)	주택, 온실, 상가·공장(소상공인) 등 풍수해보험 가입자에 대한 보험료 지원	보험료 56.5~70%(국비) 13.5%(지방비)	548~72,082	38,045
농업인안전보험 (농림축산식품부)	농업인이 농작업 중 발생한 피해를 보상	50%(일반농)~ 70%(영세농)(국비) 지방비 13%	101,000~193,00	62,645

한편, 안 제19조의5제2항은 유상운송보험 가입 여부 확인 결과 소화물배송대행서비스종사자등이 미가입한 경우 해당 소화물배송대행서비스종사자등과 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결하지 아니하여야 한다고 규정하고 있는데,

소화물배송대행서비스에 대해서 유상운송보험 가입을 의무화하기 위해서는 소화물배송대행서비스종사자 또는 종사자가 되려는 자와 새로이 계약 등을 체결하는 것을 금지하는 것뿐만 아니라, 이미 계약을 체결한 자에 대해서도 유상운송보험 미가입이 확인되면 계약을 해지하도록 의무화할 필요가 있을 것으로 보임.²¹⁾

사업명(소관부처)	사업내용	지원내용	연간보험료(원)	2024예산(백만원)
양식어업재해보험 (해양수산부)	양식수산물 및 시설물 보험	순보험료 50% 지원(국비) 지방비(2~30%)	1,025,250	24,110
어선원 및 어선 재해보상보험 (해양수산부)	어선원 등의 재해보상보험	어선원 순보험료 47~80%지원(국비, 어선종량별 지원을 상이)	1,298,080~ 1,830,080	166,077
		10~20%(지방비) 어선 순보험료 42% 지원(국비)	4,012,260	

자료: 각 부처 예산사업설명자료

21) 참고로, 2025.1.17. 시행예정인 동법 제19조의2제2항은 소화물배송대행서비스종사자 또는 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자가 종사제한 사유에 해당하는 것이 확인되면 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결하지 아니하는 것뿐만 아니라 해지하도록 규정하고 있음.

「생활물류서비스산업발전법」 [시행일: 2025. 1. 17.]

제19조의2(소화물배송대행서비스사업 종사의 제한) ② 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 소화물배송대행서비스종사자 또는 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자(이하 “소화물배송대행서비스종사자등”이라 한다)가 제1항에 따른 종사제한 사유에 해당하는 것을 확인한 경우 해당 소화물배송대행서비스종사자등과 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결하지 아니하거나 해지하여야 한다.

참고로, 안 제51조제1항제9호의4는 계약을 해지하지 아니한 인증사업자 또는 영업점에 대하여 과태료를 부과하도록 하고 있음.

한편, 현행법 제19조의4는 인증사업자 또는 영업점으로 하여금 소화물배송대행서비스종사자들의 운전자격을 확인하도록 하고 확인 결과 운전자격을 갖추지 아니한 경우 계약을 체결하지 아니하거나 해지하도록 하고 있는데, 이를 위반한 경우에 대한 제재가 미비하였음.

이에 개정안은 이를 위반한 경우 인증을 취소할 수 있도록 하여 그 미비를 해소함으로써 운전자격을 갖춘 자만이 소화물배송대행서비스에 종사할 수 있도록 하여 교통안전을 도모하려는 것으로 적절한 입법으로 보임.

다. 관계기관 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

배달 종사자의 유상운송보험 가입률이 43% 내외로 추정되어 사고 시 피해보상 관련 국민들의 우려가 높은 상황임. 이에 사업자가 종사자의 유상운송 보험가입 여부를 확인하도록 하는 것에 동의하는 입장임.

다만, 국가 등이 종사자 보험료를 지원할 수 있는 근거를 마련하는 것

은 타 업종과의 형평성을 고려하여 신중한 검토가 필요함.

또한, 유상운송보험 가입 확인 의무화를 위해 보험 가입 여부를 확인하지 않을 경우에 대한 과태료 부과 조항을 추가할 필요가 있고, 유상운송보험을 가입하지 않은 종사자와 위탁(근로) 계약을 체결한 경우 안 제 51조제1항제9호의4에 따라 과태료가 부과될 것이므로 인증 취소는 신중한 검토가 필요함.

한편, 안전한 배달환경 조성을 위해 인증사업자 등이 운전자격을 갖추지 않은 종사자와 계약 시 인증을 취소할 수 있도록 규정하는 것은 동의하나, 운전자격을 갖추지 않은 종사자와 계약을 체결하는 경우에 바로 인증을 취소하는 것은 과도한 제재이므로 과태료 부과 조항을 추가할 필요가 있음.

2) 기획재정부

택시, 버스, 화물차 등 영업(업무)용 차량이 가입하는 보험 등에 대한 재정지원 사례가 없으므로, 특정업종 종사자만을 대상으로 보험 가입 등의 비용을 지원하는 것은 형평성에 위배될 수 있음.

필요한 경우 동법 제41조(공제조합 설립)에 따른 공제조합 설립 등을 통해 사고로 생긴 손해배상 등에 대응할 필요가 있을 것으로 보임.

3) 한국온라인쇼핑협회

유상운송보험 가입 여부를 근거로 사업자가 배달종사자와 계약을 체결하지 못하도록 하면 현재 평일 퇴근 이후나 주말에 단순 부업으로 단기간 배달업무를 수행하고 있는 많은 수의 배달종사자의 직업 선택의 자유 제한 등의 부작용이 우려됨. 일시적으로 소화물배송대행서비스에 종사하려는 경우나, 전업 여부를 결정하기 이전 단계의 배달종사자에게도 일률적으로 유상보험 가입을 강제하는 것은 과도한 규제로 보이며, 사업자별로 일정 횟수 이상 업무를 수행하는 등(앱 설치 후 일정 횟수 이상 업무 수행 등) 해당 이용자가 소화물배송대행서비스를 직업으로 수행하는 것으로 볼 수 있는 경우에 배달종사자 유상운송배상보험 가입 의무를 적용하는 것이 타당할 것으로 사료 됨

또한 배달종사자는 자신의 재해(부상 등)에 대해서는 산재보험 가입을 통해 보상할 수 있어 자신의 재해에 대해 보상받을 수 있기 때문에 유상운송보험 가입 의무화는 배달종사자의 배달 중 사고 예방과는 직접적인 연관이 없는 사후적인 조치에 해당하는 것으로 보임

유상운송보험 가입은 이륜자동차를 포함한 자동차를 보유한 자의 법

적 의무사항이자 개인의 법적 책임으로 사업주가 이를 강제할 수 없음.
개인의 법적 책임 이행 여부를 근거로 인증을 취소하는 것은 과도한 조치임

또한, 해당 의무는 소화물배송대행서비스사업자 인증받은 사업자나 그 영업점에만 부과되는 것으로, 비인증 사업자나 그 영업점에도 많은 배달종사자가 소속된 점을 고려하지 않았기에 실효성이 현저히 떨어질 것으로 보임.

종사자가 유상 운송 보험 가입 여부를 1차적으로 통제할 수 있는 것은 종사자 자신이며, 종사자에게 금지되지 않은 사유를 들어 인증사업자에게 인증취소 효과까지 부과하는 것은 부당함. 유상운송배상보험 가입을 종사자의 의무로 규정하여 배달종사자가 유상운송배상보험 가입률을 높일 것을 제안하며 유상운송보험 미가입 배달종사자와의 계약을 사유로 소화물배송대행서비스 사업자와 영업점의 인증을 취소하는 본 조항의 삭제를 요청하는 바임.

4. 소화물배송대행서비스종사자에 대한 교통안전 교육 의무화(안 제 19조의6 및 제19조제1항제7호 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자로 하여금 시·도지사의 교통안전 교육 이수를 의무화하고, 인증사업자 또는 영업점으로 하여금 이를 이수하지 아니하면 계약을 체결하지 아니하도록 하며, 이에 대한 위반을 소화물배송대행서비스인증의 취소사유로 규정한 것임.

현행	개정안
<신설>	제19조의6(소화물배송대행서비스종사자 교육 등) ① 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자는 위탁계약 또는 근로계약 등을 체결하기 전에 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 특별시장·광역시장·특별자치시장·도지사 또는 특별자치도지사(이하 “시·도지사”라 한다)가 실시하는 교통안전 교육을 받아야 한다. ② 소화물배송대행서비스인증사업자 또는 영업점은 제1항에 따른 교육을 받지 아니한 사람과 운송 위탁계약이나 근로계약 등을 체결하지 아니하여야 한다.

현행	개정안
법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률 제19조(인증의 취소) ① 국토교통부장관은 제17조제1항에 따라 인증을 받은 자가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 대통령령으로 정하는 바에 따라 인증을 취소할 수 있다. 다만, 제1호 또는 제2호에 해당하는 경우에는 인증을 취소하여야 한다. 1. ~ 4. (생략) <신설> <신설> <신설> ② (생략)	③ <u>시·도지사는 제1항에 따른 교육을 효율적으로 실시하기 위하여 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도의 조례로 정하는 바에 따라 생활물류서비스종사자 연수기관을 직접 설립하여 운영하거나 지정할 수 있으며, 그 운영에 필요한 비용을 지원할 수 있다.</u> 법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률 제19조(인증의 취소) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- -----. 1. ~ 4. (현행과 같음) 5. (생략) 6. (생략) 7. <u>제19조의6제1항에 따른 교육을 받지 아니한 사람과 운송 위탁계약 또는 근로계약 등을 체결한 경우</u> ② (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

소화물배송대행서비스종사자의 교통안전에 대한 우려가 지속적으로 제기됨에 따라 개정안은 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자로 하여금 시·도지사의 교통안전 교육을 받도록 하고, 인증사업자 또는 영업점으로 하여금 이를 이수하지 아니한 자와 계약을 체결하지 아니하도록 하며, 이에 대한 위반을 소화물배송대행서비스인증의 취소 사유로 규정하는 등 소화물배송대행서비스에 종사하려는 자의 교통안전 교육 이수를 의무화하여 교통안전을 확보하려는 것으로, 그 취지는 타당한 것으로 보임.²²⁾

참고로, 「화물자동차 운수사업법」, 「여객자동차 운수사업법」 등²³⁾에

22) 다만, 일부 업체의 경우 「산업안전보건법」, 「산업재해보상보험법」 등에 따라 노무제공자로 정의되는 소화물배송대행서비스종사자에 대한 안전교육 의무가 이미 사업자에 부여되고 있고, 일반 자동차에 비해 이륜차를 대상으로 하는 안전교육 기반여건이 매우 취약한 상황임을 고려할 때 일정 조건을 갖춘 안전교육의 이수를 종사자 자격의 요건으로 보는 것은 현실성이 낮으므로 사업자, 지자체 등의 자발적인 안전교육 운영을 독려하며 점진적인 확산이 필요하다는 의견을 제시하였음.

23) 「화물자동차 운수사업법」

제59조(운수종사자의 교육 등) ① 화물자동차의 운전업무에 종사하는 운수종사자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 시·도지사가 실시하는 다음 각 호의 사항에 관한 교육을 매년 1회 이상 받아야 한다.

1. 화물자동차 운수사업 관계 법령 및 도로교통 관계 법령
2. 교통안전에 관한 사항
3. 화물운수와 관련한 업무수행에 필요한 사항
4. 그 밖에 화물운수 서비스 증진 등을 위하여 필요한 사항

② 시·도지사는 제1항에 따른 교육을 효율적으로 실시하기 위하여 필요하면 그 시·도의 조례로 정하는 바에 따라 운수종사자 연수기관을 직접 설립·운영하거나 이를 지정할 수 있으며, 운수종사자 연수기관의 운영에 필요한 비용을 지원할 수 있다.

③ 제2항에 따른 운수종사자 연수기관은 제1항에 따른 교육을 받은 운수종사자의 현황을 시·도지사에게 제출하여야 하고, 시·도지사는 이를 취합하여 매년 국토교통부장관에게 제출하여야 한다.

④ 제3항에 따른 교육현황의 제출 시기·방법에 관하여 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.

「여객자동차 운수사업법」

제25조(운수종사자의 교육 등) ① 운수종사자는 국토교통부령으로 정하는 바에 따라 운전업무를 시작하기 전에 다음 각 호의 사항에 관한 교육을 받아야 한다.

서도 운수종사자로 하여금 교육을 의무적으로 이수하도록 규정하고 있음.

다만, 개정안은 시·도지사도 하여금 소화물배송대행서비스 종사자에 대한 교통안전 교육을 실시하도록 하고, 그에 필요한 연수기관을 직접 설립하여 운영하거나 지정할 수 있도록 하고 있으나,

「생활물류서비스산업발전법」상 소화물배송대행서비스사업을 소관하는 주체는 국토교통부장관으로, 소화물배송대행서비스 종사자에 대한 교통안전 교육 실시를 지방자치단체가 소관하도록 하는 것이 적절한지 검토가 필요할 것으로 보임.²⁴⁾

-
1. 여객자동차 운수사업 관계 법령 및 도로교통 관계 법령
 2. 서비스의 자세 및 운송질서의 확립
 3. 교통안전수칙
 4. 응급처치의 방법
 - 4의2. 차량용 소화기 사용법 등 차량화재 발생 시 대응방법
 5. 「지속가능 교통물류 발전법」 제2조제15호에 따른 경제운전
 6. 그 밖에 운전업무에 필요한 사항
- ② 운송사업자는 제1항에 따라 운수종사자가 교육을 받는 데에 필요한 조치를 하여야 하며, 그 교육을 받지 아니한 운수종사자를 운전업무에 종사하게 하여서는 아니 된다.
- ③ 시·도지사는 제1항에 따른 교육을 효율적으로 실시하기 위하여 필요하면 특별시·광역시·특별자치시·도·특별자치도(이하 “시·도”라 한다)의 조례로 정하는 바에 따라 운수종사자 연수기관을 직접 설립하여 운영하거나 지정할 수 있으며, 그 운영에 필요한 비용을 지원할 수 있다
- 24) 참고로, 「화물자동차 운수사업법」상 화물자동차 운송사업의 허가, 「여객자동차 운수사업법」상 여객자동차운송사업의 면허를 시·도지사에게 위임되어 있는 반면, 소화물배송대행서비스사업과 관련해서는 시·도지사에게 위임하고 있지 않음.
- 「화물자동차 운수사업법」
- 제63조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 시·도지사에게 위임할 수 있다.
- 「화물자동차 운수사업법 시행령」
- 제14조(권한의 위임) 국토교통부장관은 법 제63조제1항에 따라 다음 각 호의 사항에 관한 권한을 시·도지사에게 위임한다.
1. 법 제3조제1항에 따른 화물자동차 운송사업의 허가
- 「여객자동차 운수사업법」
- 제75조(권한의 위임) ① 국토교통부장관은 이 법에 따른 권한의 일부를 대통령령으로 정하는 바에 따라 「대도시권 광역교통 관리에 관한 특별법」 제9조의2에 따른 대도시권광역교통위원

한편, 안 부칙은 동법의 시행일을 공포 후 6개월로 규정하고 있는데, 각 지방자치단체에서 소화물배송대행서비스종사자에 대한 교통안전 교육을 위한 시설 및 인력을 확보하여야 하므로, 시행일에 대한 유예를 검토할 수 있을 것으로 보임.

또한, 개정안은 소화물배송대행서비스종사자가 되려는 자로 하여금 교통안전 교육을 이수하도록 하고 있는데, 이미 소화물배송대행서비스종사자로서 업무를 수행하고 있는 자에게도 교통안전 교육 이수 의무를 부과할 것인지 여부에 대해서 검토가 필요할 것으로 보임.

만일 교육 이수 의무를 부과한다면 시설 및 인력 상황에 따라 교육 이수에 상당한 기간이 소요될 수 있으므로 보험가입 여부 확인과 관련한 안 부칙 제2조와 같이 교육 이수에 대해서도 유예기간을 부여하는 방안을 고려하여야 할 것으로 보임.

장(이하 “대도시권광역교통위원장”이라 한다) 또는 시·도지사에게 위임할 수 있다.
「여객자동차 운수사업법 시행령」
제37조(권한의 위임) ② 국토교통부장관은 법 제75조제1항에 따라 다음 각 호의 권한을 시·도지사에게 위임한다.
1. 법 제4조에 따른 여객자동차운송사업의 면허. 다만, 다음 각 목에 따른 여객자동차운송사업의 면허는 제외한다.
가. 제2조의2제6호에 따른 수요응답형 여객자동차운송사업
나. 제1항제1호 각 목 외의 부분에서 규정한 시내버스운송사업
다. 운행형태가 고속형인 시외버스운송사업

다. 관계기관 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

안전한 배달환경 조성을 위해 교통안전 교육을 의무화할 필요가 있다는 의견에는 공감하나, 현재 부업으로 업무를 수행하는 자들을 포함하여 약 60만명으로 추정되는 배달종사자의 교육을 위한 인프라가 부족하고, 지자체 소관 교육장 설치를 위한 예산 확보, 설치 기간 등을 감안하여 교통안전 교육 의무화는 신중한 검토가 필요함.

2) 한국온라인쇼핑협회

현행 산업안전보건법령에 따라 특수형태근로종사자에 해당하는 배달종사자는 2시간 이상의 안전보건교육을 의무적으로 이수하고 있을 뿐만 아니라 본 개정(안) 제19조의6 제1항을 통해 소화물배송대행서비스종사자의 안전 교육이 산업안전보건법령에 따른 안전보건교육과 중복될 우려 등 별도로 달리 구성할 필요성이 낮으며, 필요한 경우 안전보건교육을 내실화함으로써 배달종사자 안전을 도모할 수 있을 것으로 보임

5. 표준계약서 사용 의무화(안 제32조 및 제51조제1항제9호의5 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 생활물류서비스사업자, 영업점 및 생활물류서비스종사자로 하여금 계약 체결 시 국토교통부장관이 작성한 생활물류서비스에 관한 표준계약서를 반드시 사용하도록 의무화하는 것임.

현행	개정안
제32조(표준계약서) ① 국토교통부장관은 생활물류서비스사업자, 영업점 및 생활물류서비스종사자 상호 간의 공정한 계약의 체결을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 생활물류서비스에 관한 표준계약서를 작성하고, 생활물류서비스사업자, 영업점 및 생활물류서비스종사자에게 그 사용을 권장할 수 있다.	제32조(표준계약서) ① ----- ----- ----- ----- ----- ----- <u>생활물류서비스종사자는 그 표준계약서를 사용하여야 한다.</u>
② (생략)	② (현행과 같음)
법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률	법률 제20043호 생활물류서비스산업발전법 일부개정법률
제51조(과태료) ① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게는 500만원 이하의 과태료를 부과한다.	제51조(과태료) ① ----- ----- -----.
1. ~ 9의3. (생략)	1. ~ 9의3. (현행과 같음)
<신설>	<u>9의4. (생략)</u>

현행	개정안
<u><신설></u> 10. ~ 14. (생략) ② (생략)	9의5. 제32조제1항을 위반하여 표준 계약서를 사용하지 아니한 생활물 류서비스사업자 및 영업점 10. ~ 14. (현행과 같음) ② (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월 이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

현행법 제32조제1항은 택배서비스사업자와 인증사업자 등 생활물류서비스사업자, 영업점, 종사자 간 공정한 계약 체결을 위하여 국토교통부장관으로 하여금 표준계약서를 작성하도록 하고, 그 사용을 권장할 수 있도록 하고 있으나, 제안배경에서 설명하였듯이 일각에서 그 사용이 미흡하여 불공정한 계약관계가 발생한다는 지적이 있음.

이에 개정안은 생활물류서비스사업자, 영업점 및 생활물류서비스종사자로 하여금 표준계약서를 사용하도록 의무화하여 공정한 계약 관계를 도모하려는 것으로, 그 취지는 생활물류서비스산업 발전을 위한 기반의 조성 및 생활물류서비스종사자의 권익 증진을 도모하는 동법의 목적²⁵⁾에 부합하는 측면이 있는 것으로 보임.

25) 「생활물류서비스산업발전법」

제1조(목적) 이 법은 생활물류서비스산업 발전을 위한 기반을 조성하고 생활물류서비스종사자 및 소비자의 권익을 증진함으로써 국민의 삶의 질을 향상하고 국민 경제의 발전에 이바지함을 목적으로 한다.

다만, 표준계약서 사용을 의무화하는 경우 계약의 자유를 과도하게 제한할 수 있다는 지적이 제기될 수 있고, 현행과 같이 표준계약서 사용을 권장할 수 있도록 하는 입법례가 보다 일반적이라는 점²⁶⁾도 고려할 필요가 있을 것으로 보임.

26) 다만, 공공주택사업자, 공공기관, 임대사업자 등에 대해서는 표준계약서 사용을 의무화하는 입법례가 있고, 표준계약서 상 필수 기재사항을 포함하여 계약하도록 하거나 표준계약서에 준하여 계약하거나 표준계약서를 우선적으로 사용하도록 하는 입법례는 있음.

「공공주택 특별법」

제49조의2(공공임대주택의 표준임대차계약서 등) ① 공공임대주택에 대한 임대차계약을 체결하려는 자는 국토교통부령으로 정하는 표준임대차계약서를 사용하여야 한다.

「건축서비스산업 진흥법」

제12조(공정한 거래질서 구축) ③ 국토교통부장관은 건축서비스산업의 공정한 거래질서를 구축하기 위하여 공정거래위원회 위원장과 협의를 거쳐 건축서비스산업 관련 표준약관 또는 표준계약서를 제정 또는 개정하여 그 시행을 권고할 수 있다. 이 경우 공공기관은 특별한 사유가 없는 한 표준약관 또는 표준계약서에 따른 계약을 하여야 한다.

「아이돌봄 지원법」

제14조(표준근로계약서 작성) ① 광역지원센터는 소속 아이돌보미와 표준근로계약서를 작성하여야 한다.

제10조의4(아이돌봄광역지원센터) ① 시·도지사는 원활하게 아이돌보미를 관리하고 아이돌봄 서비스를 제공하기 위하여 아이돌봄광역지원센터(이하 “광역지원센터”라 한다)를 지정·운영하여야 한다.

「민간임대주택에 관한 특별법」

제47조(표준임대차계약서) ① 임대사업자가 민간임대주택에 대한 임대차계약을 체결하려는 경우에는 국토교통부령으로 정하는 표준임대차계약서를 사용하여야 한다.

「국민체육진흥법」

제10조의3(표준계약서의 작성 등) ① 국가는 직장에 설치·운영되는 운동경기부(이하 “직장운동경기부”라 한다)가 소속된 기관 및 단체의 장과 직장운동경기부 선수가 대등한 입장에서 공정하게 계약을 체결할 수 있도록 표준계약서를 개발하고 이를 보급하여야 한다.

② 직장운동경기부가 소속된 기관 및 단체의 장은 직장운동경기부 선수와 계약을 체결할 경우 계약 당사자의 권리 및 의무에 관한 사항, 분쟁해결에 관한 사항 등 표준계약서상 필수 기재사항을 포함하여 계약을 체결하여야 한다.

「농수산물 유통 및 가격안정에 관한 법률」

제53조(포전매매의 계약) ③ 농림축산식품부장관은 제1항에 따른 포전매매의 계약에 필요한 표준계약서를 정하여 보급하고 그 사용을 권장할 수 있으며, 계약당사자는 표준계약서에 준하여 계약하여야 한다.

「주택임대차보호법」

제30조(주택임대차표준계약서 사용) 주택임대차계약을 서면으로 체결할 때에는 법무부장관이 국토교통부장관과 협의하여 정하는 주택임대차표준계약서를 우선적으로 사용한다. 다만, 당사자가 다른 서식을 사용하기로 합의한 경우에는 그러하지 아니하다.

「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」

제11조의2(표준가맹계약서) ① 공정거래위원회는 건전한 가맹사업거래질서를 확립하고 불공정한 내용의 가맹계약이 통용되는 것을 방지하기 위하여 일정한 가맹사업거래에서 표준이 되는 가맹계약서(이하 “표준가맹계약서”라 한다)를 마련하고, 가맹본부, 가맹본부로 구성된 사업자단체, 가맹점사업자 및 제14조의2에 따른 가맹점사업자단체에 이를 사용하도록 권장할 수 있다.

「가사근로자의 고용개선 등에 관한 법률」

제11조(가사서비스의 이용계약) ⑤ 고용노동부장관은 가사근로자의 근로조건 향상 및 건전한 가사서비스 시장의 조성을 위하여 제1항 및 제2항 각 호의 사항이 포함된 표준이용계약서를 마련하고, 가사서비스 제공기관에게 이를 사용하도록 권장할 수 있다.

「대·중소기업 상생협력 촉진에 관한 법」

제21조의3(표준약정서의 제정·개정 등) ① 중소벤처기업부장관은 건전한 수탁·위탁거래 질서를 확립하고 불공정한 내용의 약정이 통용되는 것을 방지하기 위하여 표준약정서(제21조제5항에 따른 표준약정서는 제외한다)를 제정 또는 개정하거나 다른 법령에 따라 중앙행정기관의 장이 권장하는 표준계약서를 지정하여 이 법의 적용대상이 되는 위탁기업과 수탁기업에 그 사용을 권장할 수 있다.

「도시 및 주거환경정비법」

제27조(재개발사업·재건축사업의 지정개발자) ⑥ 국토교통부장관은 신탁업자와 토지등소유자 상호 간의 공정한 계약의 체결을 위하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 표준 계약서 및 표준 시행규정을 마련하여 그 사용을 권장할 수 있다

「상가건물 임대차보호법」

제19조(표준계약서의 작성 등) 법무부장관은 국토교통부장관과 협의를 거쳐 보증금, 차임액, 임대차기간, 수선비 부담 등의 내용이 기재된 상가건물임대차표준계약서를 정하여 그 사용을 권장할 수 있다.

「영화 및 비디오물의 진흥에 관한 법률」

제3조의5(표준계약서의 사용 및 확산) ① 문화체육관광부장관은 영화업자 또는 영화업자단체에 표준계약서의 작성 및 사용을 권장할 수 있다.

「하도급거래 공정화에 관한 법률」

제3조의2(표준하도급계약서의 제정·개정 및 사용) ① 공정거래위원회는 표준하도급계약서를 제정 또는 개정하여 이 법의 적용대상이 되는 사업자 또는 사업자단체(이하 이 조에서 “사업자등”이라 한다)에 그 사용을 권장할 수 있다.

「화물자동차 운수사업법」

제40조(경영의 위탁) ④ 제3항에 따른 계약의 당사자는 그 계약을 체결하는 경우 차량소유자·계약기간, 그 밖에 국토교통부령으로 정하는 사항을 계약서에 명시하여야 하며, 서명날인한 계약서를 서로 교부하여 보관하여야 한다. 이 경우 국토교통부장관은 건전한 거래질서의 확립과 공정한 계약의 정착을 위하여 표준 위·수탁 계약서를 고시하여야 하고, 이를 우선적으로 사용하도록 권고할 수 있다.

다. 관계기관 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

생활물류서비스 사업자, 영업점 및 종사자 간의 공정한 계약 체결의 필요성에는 공감하나,

소화물배송대행서비스사업은 ‘인증제’로 운영되고, 자유업에 표준계약서 사용 의무를 부과하는 입법례가 없으며, 기 인증 사업자의 이탈 등 부작용 우려되므로 신중한 검토가 필요하고,

택배서비스사업의 경우에도 당사자 간 합의, 사업 특성, 경영상의 자유 등을 고려할 때, 표준계약서 사용을 일괄로 의무화하는 것은 곤란하므로 표준계약서에 기초한 위탁계약서 사용 의무화로 수정할 필요가 있으며, 표준계약서에 기초한 위탁계약서의 범위가 모호하므로, 반드시 포함되어야 할 사항은 대통령령으로 위임하여 명확히 규정할 필요가 있음.

2) 공정거래위원회

불공정한 약관으로 인한 피해를 방지해야 한다는 취지에는 공감하나, 표준약관은 분야별로 표준이 될 계약의 공통사항만을 제시한 경우가 많고, 실제 계약은 표준약관의 기본 틀과 내용을 유지하는 범위에서 각 사업자 실태에 맞게 상세한 사항이 추가·변경되기도 함.

표준약관과 다르다고 해서 곧바로 위법한 불공정약관인 것은 아닌데, 개정안과 같이 표준계약서만을 사용하게 하고 위반 시 과태료를 부과하면 민사상 계약자유가 과도하게 위축될 우려가 있고, 계약조건 획일화 등 경쟁 저하 우려도 존재하므로 표준계약서 의무화는 신중한 검토가 필요함.

3) 한국온라인쇼핑협회

온라인 플랫폼은 업종별 특성과 노무 제공 환경이 다양하고, 이에 따라 다양한 유형으로 노무를 제공하는 종사자들이 존재한다는 점을 고려할 때, 업종별 특성 및 노무 제공 환경을 고려하지 않고 표준계약서의 사용을 강제할 경우, 계약체결의 유연함이 사라질 우려가 있으며 과도한 행정 처리 업무부담을 초래할 우려가 있음.

또한, 대부분의 배달플랫폼사는 배달업의 특성을 반영하여 약관 및 이용정책 등을 활용하여 계약을 체결하고 있으며, 약관과 이용정책 내 표준계약서(안)에서 명시하고 있는 사항을 포함하여 운영하고 있음

또한, 「하도급법」 제3조의2, 「가맹사업법」 제11조의2, 「대리점법」 제5조의2²⁷⁾ 등 그 사용을 권장할 수 있도록 하는 임의적 조항에

27) 「하도급거래 공정화에 관한 법률」

제3조의2(표준하도급계약서의 제정·개정 및 사용) ① 공정거래위원회는 표준하도급계약서를 제정 또는 개정하여 이 법의 적용대상이 되는 사업자 또는 사업자단체(이하 이 조에서 “사업자등”이라 한다)에 그 사용을 권장할 수 있다.

대하여도 사적자치의 과도한 제한 가능성이 지적되며, 법리상 정부 역할은 되도록 표준계약서의 권고를 중심으로 설정하는 것이 바람직하다는 지적이 있는 점을 참고할 필요가 있음

「가맹사업거래의 공정화에 관한 법률」

제11조의2(표준가맹계약서) ① 공정거래위원회는 건전한 가맹사업거래질서를 확립하고 불공정한 내용의 가맹계약이 통용되는 것을 방지하기 위하여 일정한 가맹사업거래에서 표준이 되는 가맹계약서(이하 “표준가맹계약서”라 한다)를 마련하고, 가맹본부, 가맹본부로 구성된 사업자단체, 가맹점사업자 및 제14조의2에 따른 가맹점사업자단체에 이를 사용하도록 권장할 수 있다.

「대리점거래의 공정화에 관한 법률」

제5조의2(표준대리점계약서) ① 공정거래위원회는 건전한 대리점거래 질서를 확립하고 계약당사자가 대등한 입장에서 공정하게 계약을 체결할 수 있도록 업종별로 대리점거래에 관한 표준계약서(이하 “표준대리점계약서”라 한다)를 마련하고, 이 법의 적용 대상이 되는 사업자 또는 사업자를 구성원으로 하는 사업자단체에 이를 사용하도록 권장할 수 있다.

6. 과도한 프로모션 방지 노력 의무 추가(안 제36조제1항제4호 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 생활물류서비스사업자가 종사자의 안전을 확보하기 위하여 노력하여야 하는 사항으로 현행²⁸⁾ ①생활물류서비스종사자의 과로를 방지하고 안전을 확보하기 위하여 필요한 휴식시간 및 휴식공간의 제공, ② 생활물류시설 내 차량의 안전한 운행을 위하여 필요한 주행로, 차량접안시설 등의 공간 및 시설의 충분한 확보, ③혹서, 혹한, 폭우 또는 폭설 등 기상악화로 생활물류서비스종사자의 활동이 어려운 경우에 대비한 안전대책의 마련 외에 ‘생활물류서비스종사자의 과로 및 안전사고를 유발할 수 있는 과도한 프로모션의 방지’를 추가하는 것임.

현 행	개 정 안
제36조(생활물류서비스종사자의 보호) ① 생활물류서비스사업자는 생활물류서비스종사자의 안전을 확보할 수 있도록 다음 각 호의 사항에 관하여 노력하여야 한다. 1. ~ 3. (생 략)	제36조(생활물류서비스종사자의 보호) ① ----- ----- ----- -----. 1. ~ 3. (현행과 같음)

28) 제36조(생활물류서비스종사자의 보호) ① 생활물류서비스사업자는 생활물류서비스종사자의 안전을 확보할 수 있도록 다음 각 호의 사항에 관하여 노력하여야 한다.

1. 생활물류서비스종사자의 과로를 방지하고 안전을 확보하기 위하여 필요한 휴식시간 및 휴식공간의 제공
2. 생활물류시설 내 차량의 안전한 운행을 위하여 필요한 주행로, 차량접안시설 등의 공간 및 시설의 충분한 확보
3. 혹서, 혹한, 폭우 또는 폭설 등 기상악화로 생활물류서비스종사자의 활동이 어려운 경우에 대비한 안전대책의 마련

현행	개정안
<신설> ② (생략)	4. 생활물류서비스종사자의 과로 및 안전사고를 유발할 수 있는 과도한 프로모션 방지 ② (현행과 같음) 부칙 제1조(시행일) 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

일부 생활물류서비스사업자가 종사자를 대상으로 진행한 과도한 프로모션이 생활물류서비스종사자의 안전에 위해를 가한다는 지적이 제기된 바²⁹⁾ 있음.

이에 개정안은 생활물류서비스종사자의 안전을 도모하기 위해 과도한 프로모션 방지를 생활물류서비스사업자의 노력의무 사항으로 추가하려는 것으로 그 취지는 긍정적으로 보임.

다만, ‘과도한 프로모션’이라는 용어의 의미가 모호한 측면이 있어 그

29) 예를 들면, 지난 2023년 환경노동위원회 국정감사에서는 악천후 시 배달을 하면 인센티브를 부여하는 소화물배송대행서비스사업자에 대해서 지적이 제기되었음.(제21대 국회 환경노동위원회 국정감사(2023. 10. 27.) 회의록 p.69~71)

매일경제, "3만원 더"... 배달기사 '더 빨리 경쟁' 내모는 추가보상, 2024.2.4.

<https://www.mk.co.kr/news/society/10936269>

소비자를 위한 신문, 소비자주권, 배달의민족, 라이더 '안전위협' 프로모션 즉각 중단 촉구, 2023.7.14.

<https://www.consumertimes.kr/48613>

의미가 명확해질 수 있도록 보완할 필요³⁰⁾가 있는 것으로 보임.

다. 관계기관 및 이해관계자 의견

1) 국토교통부

과도한 프로모션 방지가 종사자의 안전사고 예방에 일부 기여할 것으로 기대되나, 프로모션은 기업의 경영상 판단 영역으로 이를 금지하는 것은 기업 경영에 대한 과도한 개입이 우려되고, 타 업종(택시 등)에서도 프로모션을 제한한 입법례가 없으므로 신중한 검토가 필요함.

2) 한국온라인쇼핑협회

우선, 과도한 프로모션이라는 기준이 모호하여 수범자인 사업자가 어떠한 행위를 하면 안 되는지 명확하지 않고 예측이 어려움에도 자의적인 기준에 따라 법 위반 여부가 판단될 우려가 있음.

또한, 생활물류서비스종사자는 자신에게 배정된 배달을 언제든 거부할 수 있기 때문에 여러 배달 요청 건 중 배달료가 높은 배달을 선택할 수 있으며, 이와 같은 배달종사자의 배달 선택은 배달료 수준을 결정하는 가장 중요한 요소로서, 배달종사자가 더 높은 배달료를 받기 위해 배정을 수락하지 않으면 배달이 불가하여 배달플랫폼사는 배달종사자를

30) 예를 들면, “기상악화 시 운행 독려, 과도한 경쟁 유발 등 생활물류서비스종사자의 과로 및 안전사고를 유발할 수 있는 영업정책 방지”와 같이 표현하는 방안도 고려할 수 있을 것으로 보임.

구하기 위해 프로모션을 진행하고 있는데, 개정안에 따르는 경우 배달
종사자가 배달요금을 선택하여 배달을 수행하는 배달업무의 특성을 반영하지 못하게 될 우려가 큼.

문 의 처
02)6788-5580

「화물자동차 운수사업법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

13. “화물자동차 안전운임”이란 화물차주에 대한 적정한 운임의 보장을 통하여 과로, 과속, 과적 운행을 방지하는 등 교통안전을 확보하기 위하여 필요한 최소한의 운임으로서 제12호에 따른 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 제5조의2에 따른 화물자동차 안전운임위원회의 심의·의결을 거쳐 제5조의4에 따라 국토교통부장관이 공표한 운임을 말하며 다음 각 목으로 구분한다.

가. 화물자동차 안전운송운임: 화주가 제3조제3항에 따른 운송사업자, 제24조제2항에 따른 운송주선사업자 및 운송가맹사업자(이하 “운수사업자”라 한다) 또는 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임

나. 화물자동차 안전위탁운임: 운수사업자가 화물차주에게 지급하여야 하는 최소한의 운임

제5조의2(화물자동차 안전운임위원회의 설치 등) ① 다음 각 호의 사항을 심의·의결하기 위하여 국토교통부장관 소속으로 화물자동차 안전운임위원회(이하 “위원회”라 한다)를 둔다.

1. 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 결정 및 조정에 관한 사항
2. 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임이 적용되는 운송품목 및 차량의 종류 등에 관한 사항
3. 화물자동차 안전운임제도의 발전을 위한 연구 및 건의에 관한 사항
4. 그 밖에 화물자동차 안전운임에 관한 중요 사항으로서 국토교통부장관이 회의에 부치는 사항

② 위원회는 위원장을 포함하여 15명 이내의 범위에서 다음 각 호의 위원으로 구성하며, 위원장은 공익을 대표하는 위원 중에서 위원회가 선출한다.

1. 화물차주를 대표하는 위원
2. 운수사업자를 대표하는 위원
3. 화주를 대표하는 위원
4. 공익을 대표하는 위원

③ 위원회에는 제2항 각 호의 위원 외에 관계 행정기관의 공무원으로 구성된 3명 이내의 특별위원을 둘 수 있고, 특별위원은 위원회의 회의에 출석하여 발언할 수 있다.

④ 화물자동차 안전운송원가 산정 등 위원회 업무에 관한 자문이나 위원회 심의·의결사항에 관한 사전검토 등을 위하여 위원회에 해당 분야 전문가로 구성된 전문위원회를 둔다. 이 경우 위원회는 전문위원회에 위원회 사무 중 일부를 위임할 수 있다.

⑤ 제1항부터 제4항까지에서 규정한 사항 외에 위원회의 구성 및 운영, 특별위원의 자격 및 위촉, 전문위원회의 구성 및 운영 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[법률 제15602호(2018. 4. 17.) 제5조의2의 개정규정 중 화물자동차 안전운임에 관한 부분은 같은 법 부칙 제2조의 규정에 의하여 2022년 12월 31일까지 유효함]

제5조의3(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 심의기준) ① 위원회는 다음 각 호의 사항을 고려하여 화물자동차 안전운송원가를 심의·의결한다.

1. 인건비, 감가상각비 등 고정비용
2. 유류비, 부품비 등 변동비용

3. 그 밖에 상·하차 대기료, 운송사업자의 운송서비스 수준 등 평균적인 영업조건을 고려하여 대통령령으로 정하는 사항

② 위원회는 화물자동차 안전운송원가에 적정 이윤을 더하여 화물자동차 안전운임을 심의·의결한다. 이 경우 적정 이윤의 산정에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[법률 제15602호(2018. 4. 17.) 제5조의3의 개정규정 중 화물자동차 안전운임에 관한 부분은 같은 법 부칙 제2조의 규정에 의하여 2022년 12월 31일까지 유효함]

제5조의4(화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표) ① 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 대통령령으로 정하는 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운송원가를 공표하여야 한다.

② 국토교통부장관은 매년 10월 31일까지 위원회의 심의·의결을 거쳐 다음 각 호의 운송품목에 대하여 다음 연도에 적용할 화물자동차 안전운임을 공표하여야 한다.

1. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 수출입 컨테이너

2. 「자동차관리법」 제3조에 따른 특수자동차로 운송되는 시멘트

③ 화물자동차 안전운송원가 및 화물자동차 안전운임의 공표 방법 및 절차 등에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[법률 제15602호(2018. 4. 17.) 제5조의4의 개정규정 중 화물자동차 안전운임에 관한 부분은 같은 법 부칙 제2조의 규정에 의하여 2022년 12월 31일까지 유효함]

제5조의5(화물자동차 안전운임의 효력) ① 화주는 운수사업자 또는 화물차주에게 화물자동차 안전운송운임 이상의 운임을 지급하여야 한다.

② 운수사업자는 화물차주에게 화물자동차 안전위탁운임 이상의 운임을 지급하여야 한다.

③ 화물운송계약 중 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 금액을 운임으로 정한 부분은 무효로 하며, 해당 부분은 화물자동차 안전운임과 동일한 운임을 지급하기로 한 것으로 본다.

④ 화주와 운수사업자·화물차주는 제1항에 따른 운임 지급과 관련하여 서로 부정한 금품을 주고받아서 아니 된다.

[법률 제15602호(2018. 4. 17.) 제5조의5의 개정규정은 같은 법 부칙 제2조의 규정에 의하여 2022년 12월 31일까지 유효함]

제5조의7(화물자동차 안전운임신고센터) ① 국토교통부장관은 화물자동차 안전운임에 미치지 못하는 운임의 지급에 대한 신고를 위하여 화물자동차 안전운임신고센터를 설치·운영하여야 한다.

② 화물자동차 안전운임신고센터의 설치 및 운영에 필요한 사항은 대통령령으로 정한다.

[법률 제15602호(2018. 4. 17.) 제5조의7의 개정규정은 같은 법 부칙 제2조의 규정에 의하여 2022년 12월 31일까지 유효함]