

플랫폼 산업 노사관계 실태 분석 및 평가*

박 수 민**

이 글은 음식배달과 대리운전 업종을 중심으로 2024년 플랫폼 산업 현황 및 노사관계 쟁점을 플랫폼 노동자의 임금, 보수를 위주로 분석한다.

음식배달산업의 주요 이슈는 다음과 같다. 첫째, 대형 플랫폼 기업들이 묶음배달 정책을 도입하면서 기본요금 인하와 배달 거리가 축소되었다. 둘째, 대규모 미정산 사태가 발생했는데, 근로자가 아니라서 적절한 구제절차를 진행할 수 없다. 셋째, 안전과 관련된 사안인 유상운송보험 가입 확인 절차가 후퇴하고 있다. 넷째, 플랫폼 산업에 하청모델이 정착하고 있다.

대리운전산업의 주요 이슈는 다음과 같다. 첫째, 보수액에 대한 노동조합의 협상요구에 대해 사측은 운임은 합의 대상이 아니라고 거부했다. 둘째, 지역 차원의 공동교섭이 확대되고 있다. 셋째, 대법원에서 복수의 업체에서 일하는 노동자도 노조법상 노동자라고 인정하는 판결이 나왔다.

2024년 최저임금위원회에서는 특고·플랫폼노동자를 비롯한 도급제 노동자에게 최저임금을 확대적용해야 한다는 논의가 진행되었는데, 최저임금 확대적용에 대한 논의는 내년에도 지속될 것으로 보인다.

I. 서 론

이 글은 음식배달과 대리운전 업종을 중심으로 2024년 플랫폼 산업 현황 및 노사관계 쟁점을 플랫폼 노동자의 임금, 보수를 위주로 분석한다. 2024년 음식배달과 대리운전 업종에서는 배달 플랫폼노동조합-우아한청년들(배민)과 전국대리운전노동조합-카카오모빌리티의 임금교섭과 한국노총 전국연대노동조합-티맵 대리 단체협약 교섭의 진행이 계획되어 있었다. 그러나 앞의 두

* 이 글은 고용노동부 학술연구용역사업의 일환으로 수행한 『2024년도 노사관계 실태 분석 및 평가』 보고서 중 제7장 플랫폼 산업 관련 내용을 요약·정리한 것이다.

** 한국노동연구원 부연구위원(sumin_park@kli.re.kr).

임금교섭은 모두 결렬된 상태이며, 한국노총 전국연대노동조합과 티맵 대리의 단체협약 교섭만이 타결됐다. 임금교섭이 결렬되어 교착상황에 접어든 것은 노사관계의 쟁점이 플랫폼 노동자의 보수액을 중심으로 형성되면서, 양쪽이 물러설 수 없이 첨예한 대립을 보이고 있기 때문이다. 결과적으로 노사쟁점은 노사 교섭구도 바깥에서 쟁의, 입법, 사회적 대화 등 다양한 방식으로 펼쳐지고 있다. 플랫폼 기업이 확장에서 수익으로 전략을 바꿈에 따라, 보수를 둘러싼 갈등은 앞으로도 계속될 것으로 보인다.

글의 구성은 다음과 같다. 제II장에서는 음식배달산업의 산업 현황과 2024년에 제기된 주요 노동문제와 노사쟁점을 살펴본다. 제III장에서는 대리운전산업의 산업 현황과 2024년에 제기된 주요 노동문제와 노사쟁점을 살펴본다. 제IV장에서는 플랫폼이라는 새로운 산업이 제기하는 노사관계의 쟁점이 무엇인지를 고찰한다. 제V장에서 본문의 내용을 정리하면서 2025년의 노사관계를 전망하는 것으로 글을 마무리한다.

II. 음식배달산업 현황 및 노동문제

1. 음식배달산업 현황

2024년 음식배달산업의 매출액은 소폭 상승세를 보이고 있다. 통계청에서 발표하는 소비동향조사 자료에 따르면, 음식서비스 거래액은 코로나19로 사회적 거리두기가 유지되던 2021년에 최고점을 찍었다. 이후 사회적 거리두기가 풀리면서, 2022년에는 매출이 크게 감소했고 2023년에도 뚜렷한 회복세를 보이지는 못했다. 그러나 2024년부터 매출액이 상승세를 보이기 시작해, 여름 성수기인 3/4분기 거래액의 경우 2024년 3/4분기 거래액은 2021년 3/4분기 수준을 회복했다.

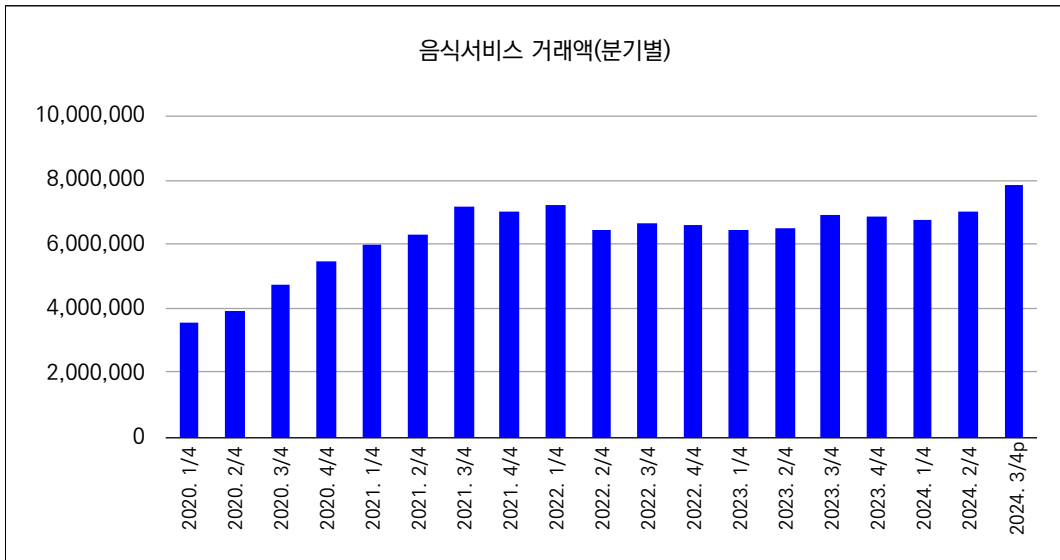
기업 간 경쟁은 더욱 심화되고 있다. 업계 1위를 지켜오던 우아한형제들(배민)은 거래 건수, 거래액이 모두 줄어들고 있는 반면 쿠팡이츠는 지난 1년 동안 2배 가까이 성장했다. 빅데이터 기업 아이지에이웍스가 신용카드 결제 데이터를 토대로 추정한 내용에 따르면, 2023년 7월 배달의민족 결제 건수는 4,356만 건, 쿠팡이츠는 804만 건이었는데, 2024년 7월 기준 결제 건수는 배달의민족 3,916만 건, 쿠팡이츠 1,804만 건으로 격차가 크게 줄었다.¹⁾

1) 「배달 구독제와 수수료 논란 속에서, 배달 앱 현황은?」(아이지에이웍스, 2024. 8. 29., <https://www.igaworksblog.com/post/coupangeats>) 모바일 데이터기업 아이이에이웍스는 신용카드와 체크카드 결제 내역을 분석해 기업별 결제액, 객단가 등을 추정하여 제시하고 있다. 2024년 10월에 접속하여 확인한 자료에 따르면, 2024년

음식배달노동자의 규모 역시 코로나19 시기보다 줄어들었다. 2022년에 비해 2023년에는 전체 플랫폼종사자의 규모가 늘었는데 배달·운전 분야는 5.5% 감소한 것으로 나타났다(박보람 외, 2024). 통계청의 상반기 지역별 고용조사에서도 배달원의 고용규모는 2022년 45만 명, 2023년 42만 6천명, 2024년 40만 7천 명으로 계속 감소하고 있다.

[그림 1] 분기별 음식서비스 거래액(2020. 1/4~2024. 3/4)

(단위: 백만 원)



자료: 통계청, 「소비동향조사」.

2. 음식배달산업 노사쟁점과 노동문제

가. 우아한청년들 임금교섭

2024년 민주노총 서비스연맹 플랫폼배달노동조합과 우아한청년들(배민커넥트)의 임금 교섭의 주요 쟁점은 기본료와 상생지원금이다. 우아한청년들은 2023년부터 구간배달(묶음배달) 체계를 순차적으로 도입했으며, 2024년 5월에는 약관변경을 통해 구간배달 체계를 B마트 배달료에도 적용했다. B마트 배달은 음식점보다 여러 개의 배달을 함께 가는 경우가 많기 때문에, 구간배달(묶음배달)의 영향을 더욱 크게 받는다. 노동조합은 해당 변경내용은 실질적으로 취업규칙 불이익 변경에 해당한다고 비판하고 있다. 구간배달의 경우 기존의 한집배달에 비해 기본료

봄 이후 두 기업의 격차가 급격하게 줄어드는 경향을 보인다.

가 낮고, 배달 거리도 더 짧게 계산돼 배달료 수준이 감소한다. 상생지원금은 휴가비, 피복, 명절선물 등의 각종 복지지원이 통합된 복지지원 항목이다. 플랫폼배달노동조합과 공공운수노동조합 라이더유니온 지부는 각각 2024년 내내 B마트를 중심으로 배달 거부, 집회 등을 전개하며 기본료 인상과 상생지원금 기준 완화를 골자로 하는 임금교섭안을 요구했으나, 최종적으로 9월에 교섭이 결렬되었다.

구간배달 체계 도입의 효과에 대해서는 노동조합과 회사의 의견이 어긋난다. 노동조합은 구간배달(묶음배달)이 배달노동자의 수입에 부정적인 영향을 미친다고 판단한다. 반면 회사는 배달노동자의 소득은 늘고, 주행시간은 줄었다고 발표했다.²⁾ 회사의 발표에서 눈에 띄는 지점은 평균과 상위 10%의 소득 차이가 10만 원에 불과하다는 점이다. 이는 배민커넥트에서 주 40시간 이상 일하는 전업노동자의 소득이 평준화되고 있다고 추정해 볼 수 있는 대목이다. 다만 이 발표만으로는 배달노동 전반의 노동조건을 가늠하기 어렵다.

나. 우아한청년들 유상운송 보험 후퇴

2024년 6월 우아한청년들은 배민커넥트 공지를 통해 7월부터 배민커넥트 입직 과정에서 유상운송보험 가입 여부를 확인할 때까지 대기하는 과정이 생략된다고 공지했다. 우아한청년들의 정책 변경의 이유로 쿠팡이츠와의 경쟁이 꼽히는데, 쿠팡이츠는 우아한청년들보다 더 느슨하게 보험을 확인해왔기 때문이다. 우아한청년들은 과거 지금보다 훨씬 강력하게 보험을 확인해왔으나 쿠팡이츠와의 경쟁상황에 따라 유상운송보험에 대한 요구 정도를 낮춰왔다.

유상운송보험은 실제 사고가 났을 때 배달노동자와 상대의 피해를 배상하기 위한 최소한의 조치라는 점에서 도로 안전과 직결되는 문제이다. 동시에 보험료 수준이 높아 부업으로 하는 경우 부담하기 어렵기 때문에 입직을 어렵게 만드는 조건으로 작동하여 노동시장에 노동력 공급을 억제하는 효과를 갖는다. 플랫폼배달노동조합과 라이더유니온은 모두 유상운송보험 의무화를 주장하고 있으며, 각각 국회를 통한 입법 방향을 모색하고 있다. 현재 윤종오 의원이 배달노동자는 유상운송보험에 의무적으로 가입하고, 기업은 이를 확인할 책임을 지는 내용을 담은 ‘생활물류서비스산업발전법’ 개정안을 국회에 발의한 상태이다.

다. 쿠팡이츠, 우아한청년들 하청 모델 확산

플랫폼은 실시간으로 수요와 공급을 매칭하는 유연한 노동으로 일컬어진다. 그러나 이러한 유연성의 또 다른 말은 불안정성과 비용이다. 코로나19 시기에 배달수수료가 높아진 것은 노동

2) 뉴스1(2024. 10. 2.), 「알뜰배달 도입 1년, 배민 라이더 소득 353만 원→393만 원 ‘쑥’」.

수요가 늘어났고, 노동자들은 플랫폼을 이동할 수 있는 상황에서 플랫폼 기업 간에 노동력을 유치하려는 경쟁이 배달 수수료를 높이는 것으로 이루어졌기 때문이다. 그런데 기업의 입장에서 고객에게 일정 수준 이상의 서비스를 일관되게 제공해야 하기에, 노동력의 유연한 운영만큼이나 노동력의 안정적 확보도 중요하다. 이러한 상황에서 등장한 것이 협력사이다.

2022년부터 쿠팡이츠는 강남 일대에서 쿠팡이츠의 주문을 전담하는 협력사를 모집하였다. 협력사는 쿠팡이츠가 제시한 단가표에 따라 주문을 처리할 배달노동자를 확보하고 노무관리를 대신한다. 협력사에서 일하는 배달노동자들은 쿠팡이츠 앱을 이용해 배달한다. 현재 쿠팡이츠의 협력사 모델은 이츠플러스라는 이름으로 운영되고 있다. 협력사는 5인 1조를 이뤄서 할당량을 수행하는 구조로, 팀 단위로 할당량, 수락을 등의 평가지표가 주어진다. 이들은 플랫폼의 앱을 사용해 일하지만, 일하는 방식은 전속성이 매우 강하다. 협력사가 노동력의 안정성을 담보하고, 저녁이나 주말 등 공급이 늘어나는 시간은 부업으로 일하는 플랫폼 노동자들이 담당하는 구조가 만들어진다. 우아한청년들 또한 배달물량을 일반배달 대행 등에 위탁하는 방식을 시도하다가 배민플러스(배플)라는 협력사 체계를 도입해 운영하고 있다.

라. 만나플러스 정산금(보수) 미지급

일반배달대행업체인 만나플러스가 총판장, 지사장, 배달노동자 등에게 정산금을 지급하지 못하고 있다. 회사는 미정산 금액의 정확한 규모를 밝히지 않고 있다. 피해자 비상대책위에는 현재 900여 명의 피해자가 모여 있으며, 회사 대표를 고소·고발한 상태다. 대책위는 고용·산재보험료 체납액 규모가 21억 3천만 원에 달하는 것으로 미루어 미정산 금액 규모를 85억~600억 원으로 추정하고 있다.³⁾ 배달노동자의 경우 임금을 지급받지 못한 상황이지만 근로자 신분이 아니어서 임금체불 신고나 형사고소를 진행할 수 없어 피해구제의 방법이 많지 않다. 피해자 대책위를 지원하고 있는 라이더유니온은 영세 배달업체가 난립하는 구조를 원인으로 지목하면서 배달대행사 등록제를 주장하고 있다.

3) 600억 원은 보험료를 연체한 배달 건의 수수료가 모두 미지급된 것으로 추정한 금액이다. 고용·산재보험은 배달료의 3.4%(산재보험료 1.8%, 고용보험료 1.6%)로 노동자와 사업자가 반씩 부담하며, 프로그램에서 일괄 자동으로 빠져나간다. 사태 초기 8월에 추정한 미납정산금 규모는 약 85억 원이었으나, 이후 회사가 보험료를 체납한 것이 알려지면서 추정 금액이 늘어났다.

한겨레(2024. 10. 17.), 「[단독] 배달기사 배달료 미정산한 '만나플러스', 고용·산재보험료도 체납」.

디지털데일리(2024. 10. 23.), 「[현장] '배달판 티메프 사태' 만나플러스 비대위, 조양현 대표 검찰에 고소」.

III. 대리운전산업 주요 현황과 노사쟁점

1. 대리운전산업 현황

음식배달이 주문과 배달로 구분되어 있듯 대리운전 역시 고객 호출과 호출 중개로 구분할 수 있다. 고객 호출은 고객이 대리운전 서비스를 요청하는 방식으로 전화와 앱으로 구분할 수 있는데, 전화 대리 점유율이 70%, 앱 대리는 30%로 추정하며 앱 대리 시장은 카카오모빌리티의 점유율이 압도적이다.⁴⁾ 전화 대리 시장의 대표 업체인 콜마너는 카카오모빌리티에서, 로지소프트는 티맵에서 인수했다. 콜마너-카카오모빌리티와 로지소프트-티맵이 전화-앱 대리 시장의 시장점유율 선두이다.

대리운전 시장의 규모는 공식적인 통계가 없다. 2020년 국토교통부 조사에서는 대리운전 시장 규모를 약 2조 7672억 원 규모로 추정했다. 카카오모빌리티의 공시자료에 따르면, 카카오T 대리가 포함된 사업부문의 매출은 2020년 790억 원, 2021년 895억 원, 2022년 1,406억 원, 2023년 1,718억 원을 기록했다. 거리두기 해제 이후 매출이 늘었으며 특히 2021년과 2022년 사이 매출 증가가 두드러진다.

대리운전 노동자의 규모 역시 공식적인 통계가 없다. 2020년 국토교통부 연구에서는 대리운전 사업체는 전국에 3천여 개, 대리운전자는 약 16만 명으로 추정했다. 그러나 산재보험 전속성이 폐지되면서 새롭게 산재보험에 가입한 대리운전 노동자 규모가 2023년 7월 기준 28만 6천 명 수준으로 기존 연구에서 추정한 규모를 상회한다.⁵⁾ 고용보험과 산재보험 자료를 상호참조하고, 중복되는 인원을 정리하는 방식으로 인원을 추정할 필요가 있다.

2. 주요 노사쟁점

가. 카카오T 임금 교섭

전국대리운전노조는 카카오모빌리티와 대리요금(경유비 포함) 현실화, 취소 수수료나 대기료에 대한 정책 마련, 배정정책에 대한 설명과 개선, 대리운전 보험 시스템 개선을 주요 안건으로

4) 국민일보(2022. 10. 18.), 「[단독] 대리운전 앱시장 99% 카카오, 전화콜도 독점하나」.

5) 경향신문(2023. 10. 23.), 「퀵·대리기사 등 65만 명 '산재보험 울타리'」.

임금교섭을 진행했다. 교섭은 합의를 이루지 못한 채 결렬되었는데, 노사 의견 차이가 가장 큰 항목은 요금 현실화에 대한 부분이다. 노조는 중개수수료를 제한 콜당 기본 운임 12,000포인트, 고객의 취소에 대한 취소 수수료와 대기 비용을 요구했다. 반면 회사는 운임 결정은 회사의 고유권한으로 회사와 노조가 소비자에게 부과되는 요금을 결정하는 것이 담합이 될 수 있다고 주장했다. 상품이 아닌 서비스업의 경우 소비자에게 제시하는 가격과 노동자의 보수가 보다 긴밀하게 연결되어 있을 수밖에 없다. 카카오모빌리티는 담합을 이유로 기본 운임에 대한 협상에 응하지 않았으며, 노동조합은 중앙노동위원회 쟁의조정신청을 접수했다. 쟁의조정은 최종적으로 조정 중지로 끝났다. 전국대리운전노조는 쟁의 찬반투표를 거쳐, 11월 29일 전북, 12월 12일 대구 지역에서 하루 파업을 진행하고, 12월 19일에는 판교 본사 앞에서 집회를 열었다. 19일 집회에는 퀵, 택시, 웹툰, 배달노동자가 함께 참여했다.

나. 지역 협상의 성과와 과제

대리운전 시장은 전국적으로 시장점유율이 높은 사업자들이 있지만, 각 지역별로 시장 점유율이 높은 프로그램 연합이 있기도 하다. 전국대리운전노동조합은 지역에서 점유율이 높은 연합을 중심으로 지역 수준의 단체협약을 체결하고 있다. 2023년 대구 지역에서 지배적 사업자인 DS복지협동조합과 협약을 체결하였고, 2024년에는 전북 지역에서 협약을 체결하였다. 부산 지역에서도 대리운전 업체가 대리운전노동자가 교섭의 대상이 아니라는 소송을 제기하며 교섭을 거부했으나, 대리운전 노동자를 근로자로 인정하는 소송 결과가 확정되어 향후 교섭이 재개될 발판이 마련되었다. 공동교섭을 통해 협약을 이루는 것은 지역 수준에서 노동규범을 정립할 수 있는 효과적인 수단으로 보인다.

다만 지역 수준에서 구체적인 수준의 수수료와 운임에 합의를 하더라도, 전국 단위의 플랫폼 기업의 영향력이 이러한 합의를 약화시킬 수도 있다. 대구 지역의 예를 들자면, 노조와 단체협약을 맺은 DS복지협동조합은 협약에 따라 최저요금을 14,000원 이상으로 설정해 두었는데, 카카오 대리는 12,000원 이하로 기본요금을 설정하기도 한다. 대리운전 서비스를 호출하는 고객의 경우 본인이 부담할 비용이 더 낮은 카카오모빌리티를 선호할 가능성이 높다. 결과적으로 단체협약을 거부하고 있는 카카오모빌리티에 의해 단체협약을 체결한 기업이 더 불리해지는 상황에 처할 수 있다.

다. 근로자성 인정 판결(부산 대리운전·타다 드라이버 대법원 판결)

올해 대법원에서는 간접고용 노동자의 권리와 관련한 중요한 두 건의 판결이 나왔다. 그중

하나가 대리운전 노동자를 노조법상 근로자로 인정한 사건이다. 부산 지역에 복수의 업체에서 일하는 노동자가 노동조합을 결성한 뒤 본인이 일하는 복수의 업체를 대상으로 공동교섭을 요구했다. 이에 불응한 회사가 근로자지위 부존재 소송을 진행했고, 대법원에서 대리운전 노동자가 노조법상 근로자라는 판결을 확정했다. 또 다른 하나는 타다 드라이버가 제기한 부당해고 사건으로, 대법원은 해당 노동자의 소속을 인력관리업체나 타다 운영법인 VCNC가 아닌 모기업 쏘카로 확인했다. 플랫폼 산업에도 하청구조가 늘어나기 시작하는 상황에서 원청의 사용자성을 확인한 판결이다.

라. 보험체계 개선

대리운전산업에서도 대리운전을 하기 위해서는 별도의 보험을 들어야 한다. 그런데 보험제도가 제대로 정비되지 못해 노동자들의 보험료 부담이 매우 컸다. 음식배달의 경우 유상종합의 높은 보험료가 문제이다. 대리운전의 경우 업체별로 보험에 중복가입을 요구하는 점과 사고 횟수에 따른 보험료 조정 체계가 없어 사고가 있는 경우 보험 가입이 거절되는 문제가 있었다. 대리운전 노동계는 금융 당국에 보험 문제를 제기해 왔으며, 그 결과 시스템의 개선을 만들어냈다. 금융감독원은 2021년 개인보험 가입조회 시스템을 구축했고, 2024년에는 보상 범위와 한도 확대, 보험료 부과체계 개선 방안을 발표했다.

IV. 노사관계의 밖에서 제기된 쟁점

2010년대 이후 미디어 활동을 통해 사회적 관심을 환기시키고, 사회적 압력을 노사관계에 활용하는 새로운 이해대변 방식이 늘어났다. 초단시간 노동, 플랫폼 노동 등 여러 작업장을 오가며 일할 수 있으며, 하나의 작업장에서 일하는 것이 아니라 흩어져서 개별적으로 일하는 노동자가 늘어났기 때문이다. 플랫폼 노동에서도 전통적인 노사관계의 틀을 넘은 새로운 형태로 노사관계를 풀어왔다. 음식배달에서는 노동조합, 사용자, 공익위원이 참여한 사회적 대화 포럼이 진행되기도 했다. 노동자 조직화와 더불어 사회적 압력을 또 다른 지렛대로 삼는 것이다. 따라서 플랫폼 노동자의 노사관계는 노사관계와 더불어 이들을 둘러싸고 벌어지는 사회적 대화의 맥락도 함께 봐야 한다.

1. 최저임금위원회

2024년에 두드러진 사회적 대화의 장은 최저임금위원회였다. 2020년 전후로 플랫폼을 활용해 일하는 노동자가 빠르게 늘어나면서 이들에 대한 실태조사와 노동권 보장 정책 연구도 함께 진행되었다. 2021년에는 특고·플랫폼 노동자 12개 직종이 고용보험에 포함되었고, 플랫폼 종사자법(플랫폼 종사자 보호와 지원에 관한 법률)이 발의되었으며, 최저임금위원회는 『플랫폼 노동자의 생활실태를 통해 살펴본 최저임금 적용방안』 연구를 진행했다. 2022년에 노동계, 시민사회, 학계 등에서 플랫폼 노동자의 최저임금에 대한 논의를 통해서, 2023년 최저임금위원회에서는 플랫폼을 비롯한 도급노동자에게 최저임금을 확대적용하는 안이 제기되었다.

2023년 5월 25일 제2차 전원회의에서는 회의 안팎으로 최저임금 확대적용에 대한 문제 제기가 처음으로 이뤄졌다. 2024년 최저임금위원회에서는 근로자위원의 문제제기에 따라 특고·플랫폼 노동자의 최저임금에 대한 논의가 진행되었다. 근로자위원은 특고·플랫폼 종사자가 급격히 늘어나고 있고, 「최저임금법」 제5조 3항⁶⁾에 도급제에 관한 내용을 규정하고 있다고 지적했다. 결과적으로 별도의 특례를 정하지는 않고 마무리됐으나, 특고·플랫폼을 비롯한 도급제 노동자의 최저임금 문제는 내년에도 주요 의제로 자리매김할 것으로 예상된다.

2. 배달플랫폼-입점업체 상생협약체

배달플랫폼-입점업체 상생협약체가 2024년 7월부터 11월 사이 12차례의 회의를 개최하고, 수수료 인하를 비롯한 합의안을 도출했다. 상생협약체가 꾸려진 직접적 계기는 배달의민족이 발표한 2024년 7월 수수료 인상 계획이지만, 그 배경에는 2024년 초에 시작한 배달업체들의 ‘무료배달’ 경쟁이 있다. 입점업체들은 고객이 배달비 할인을 받기 위해서는 입점업체가 입점업체용 요금제 중 배달비를 업체가 부담하는 유형의 요금제에 가입해야 하기에, 플랫폼 기업들이 시장점유율을 놓고 펼치는 경쟁의 비용이 입점업체에게 전가된다고 비판을 제기했다.⁷⁾ 이런 상황에서 상생협약체가 꾸려졌고, 최종적으로 매출 구간별 수수료율, 소비자 영수증에 입점업체 부담항목(수수료 및 배달료) 표기, 최혜대우 요구 중단, 배달기사 위치정보 공유 등 네 개의 합의안이 도출되었다.

배달기사 실시간 GPS 위치 공유와 관련해 입점업체는 배달기사의 위치는 이미 고객에게 전

6) 제5조(최저임금액) ③ 임금이 통상적으로 도급제나 그 밖에 이와 비슷한 형태로 정하여져 있는 경우로서 제1항에 따라 최저임금액을 정하는 것이 적당하지 아니하다고 인정되면 대통령령으로 정하는 바에 따라 최저임금액을 따로 정할 수 있다.

7) ‘무료’배달로 광고하고 비용을 입점업체에게 전가했는지에 대해 공정거래위원회에서 조사를 진행할 예정이다.

달되고 있는 정보이며, 현재 플랫폼이 안내하는 배달기사 예상도착 시간과 거리 정보가 부정확하여 음식을 준비하는 데 어려움이 있다는 이유로 공유를 요구했다. 배달노동자 노조는 모두 이에 반대의견을 내놓았고, 상생협의체는 이후 약관변경, 배달노동자 동의, 단체와의 협의를 통해 진행하기로 했다. 쿠팡이츠는 노동조합의 동의 없이 정보를 공유하지 않겠다고 밝혔다.

배달노동자가 참여하지 않은 협의체에서 민감정보에 해당하는 제3자의 개인정보 공유에 대한 합의가 논의되었다는 것은, 플랫폼 업종의 노사관계가 노사 양자만의 관계에 국한되는 것이 아니라는 점을 보여준다.

V. 2025년 플랫폼 노사관계 전망

음식배달과 대리운전 모두 소비심리에 영향을 크게 받는 서비스업 산업이다. 실질소득이 연달아 감소하고 있는 상황으로 두 업종 모두 산업 자체의 성장을 기대하기는 어렵다. 음식배달은 매출액이 다소 회복했으나 성장률 자체가 크게 둔화하고 있어 시장포화 시점에 도달한 것으로 보인다. 대리운전은 시장 규모와 관련하여 참조할 수 있는 자료가 없으나, 카카오토티의 매출 데이터로 미루어 코로나19로 급감했던 매출은 어느 정도 회복한 것으로 보인다. 그러나 두 업종의 노동자 모두 수입이 크게 감소했다고 보고하고 있어, 매출이 증가한 것에 비해 임금은 늘어나지 않은 것으로 보인다. 2023년 우아한청년들의 당기순이익은 2.15배 증가했으나, 외주용역비는 1.1배 증가하는 데 그쳤다. 따라서 2025년에도 임금/수수료 문제가 노사관계의 핵심 쟁점이 될 것으로 보인다.

특고·플랫폼 최저임금에 대한 논의는 2025년에도 이어질 것이다. 경기가 위축되면서 서비스 직종이 많은 특고 업종의 소득감소 추세가 나타나고 있고, 플랫폼 업종의 경우 보수액을 둘러싼 임금교섭이 결렬되어 진척이 없는 상태이다. 공익위원은 국회나 경사노위 등에서 논의하는 방안을 권유한 상태이며, 근로자 위원은 특고·플랫폼 노동자의 최저임금 문제를 2025년에도 제기할 것으로 보인다. 최저임금위원회에서 논의가 이어지든 새로운 대화체에서 대화가 이어지든 특고·플랫폼 업종의 보수에 대한 논의는 개별 노사관계 차원과 최저임금 차원에서도 함께 진행될 가능성이 크다. 따라서 특고·플랫폼 노동자를 비롯한 도급제 노동자의 근로시간 산정, 업종별 직무체계의 차이에 대한 논의가 지속될 것으로 보인다.

전국대리운전노조는 2024년 말 법인대리회사와 단체협약을 시작해, 2025년에는 카카오토티와 지역대리업체 이외에 법인대리업체와의 단체협약이 진행될 예정이다. 법인대리업체는 노동 통제의 강도가 세고, 개인보험 적용도 여전히 거부되는 경우가 많아 임금, 노동 통제, 보험

개선이 주요 쟁점으로 형성될 것이다. 음식배달업에서는 단체협상 전 서비스연맹 배달플랫폼노동조합과 공공운수노조 라이더유니온 지회가 대표교섭노조의 지위를 두고 경쟁이 진행될 것으로 예상되며, 단체협상의 핵심 쟁점은 올해와 마찬가지로 구간배달에 따른 임금체계와 유상운송종합보험이 될 것으로 보인다. 알고리즘 문제는 여전히 중요한 쟁점으로 남아 있으나, 배차보다는 수입과 관련한 문제가 시급한 현안이다. 만나플러스 미정산 사태는 해를 넘겨 지속되게 되었는데, 이와 관련하여 특고·플랫폼 노동자의 체불을 비롯한 제도 개선 문제 역시 보완이 필요하다. **KLI**

[참고문헌]

박보람·김준영·김태환·황광훈·박상현·조영은·김강호·신수림·전이영(2024), 『플랫폼종사자 직종별 근무실태와 정책과제』, 한국고용정보원.