



프루앵 보고서(rapport Frouin)를 통해 본 프랑스의 디지털 플랫폼 노동

이태훈 (스위스 국제개발대학원 박사과정)

■ 머리말

디지털 경제 시대의 도래와 함께 온라인 플랫폼을 이용해 불특정 조직이나 개인에게 서비스를 제공함으로써 보수 혹은 소득을 얻는 플랫폼 노동의 규모는 지난 10년간 5배 이상 증가해온 것으로 추정된다.¹⁾ 하지만 지속가능한 성장을 위한 비즈니스 환경을 조성하고 질 높은 노동기회를 제공하기 위해서는 제도적인 뒷받침이 필요하다. 전통적인 고용계약관계에서 벗어나 플랫폼을 매개로 노동을 제공하는 플랫폼 노동자들은 자영업자로 분류되어 사회적 보호에서 배제되는 등 이들이 처한 여러 문제에 대한 지적이 계속되고 있다. 플랫폼 노동자의 법적 지위에 대한 논쟁이 계속되는 가운데 이 글에서는 지난 2020년 12월 프랑스 대법원 전 사회부장을 역임한 장 이브 프루앵(Jean-Yves Frouin)이 제출한 『디지털 노동 플랫폼 규제(Réguler les plateformes numériques de travail)』라는 이른바 “프루앵 보고서(rapport Frouin)”의 주요 권고 내용을 소개하고 보고서가 불러 일으킨 쟁점들과 한계에 대해서도 살펴본다.

1) ILO(2021), “World Employment and Social Outlook”, <https://www.ilo.org> (검색일 : 2021.8.21).

■ 프루앵 보고서의 배경

디지털 플랫폼이라는 새로운 사업모델과 플랫폼 노동자의 처우에 대해서는 이미 프랑스 정부를 비롯해 EU나 OECD, ILO 등의 국제기구들이 지속적으로 보고해왔다. 새로운 비즈니스와 노동형태에 관한 관심은 매우 빠른 속도로 변모하는 디지털 플랫폼 환경에 초점이 맞추어져 있다. 플랫폼 노동자에게는 임금노동자로서의 권리를 누릴 수 없는 자영업자라는 불안정한 지위가 부여되었지만, 플랫폼들이 특정 서비스에서 많은 발전을 가져왔다는 것은 부정할 수 없다.

프랑스에서는 2016년 8월 법에 의해 디지털 플랫폼 기업이 해당 플랫폼에서 활동하는 노동자들에게 단체상해보험을 제공하지 않는 경우 플랫폼 노동자가 개별적으로 가입하는 개인 보험 보험료를 50% 부담하게 되었다. 또한 2019년 12월 개정된 법을 통해 플랫폼 노동자들에게 노동조합을 조직하여 집단적으로 이익을 증진하고 파업할 수 있는 권리, 플랫폼에서 제공하는 활동 정보에 접근할 수 있는 권리를 보장하였다. 하지만 플랫폼과 플랫폼 노동자 간의 관계에는 여전히 모호함이 존재했다.

결과적으로 2020년 1월과 6월 두 차례에 걸쳐 총리는 디지털 플랫폼과 플랫폼 노동자의 지위를 공식화하는 연구임무를 장 이브 프루앵에게 위임했고, 2020년 12월 그는 여러 전문가와의 논의를 통해 프루앵 보고서²⁾를 제출했다. 이 보고서의 목적은 플랫폼 노동자들이 가진 자영업자의 성격을 침해하지 않는 선에서 이들의 권리를 법적으로 강화하여 플랫폼과 플랫폼 노동자 간의 계약관계를 보호하는 것으로, 보고서의 주요 골자는 플랫폼 노동자를 위한 제3의 법적 지위를 고안하는 것은 배제하되 플랫폼 기업이 아닌 대리기업(entreprise de portage salarial)이나 사업고용협동조합(coopérative d'activité et d'emploi : CAE)을 통해 이들에게 보수를 지급하자는 것이다.³⁾ 이제 이와 더불어 제안된 13가지 권고를 차례대로 살펴해보도록 한다.

2) Frouin, Jean-Yves(2020), "Réguler les plateformes numériques de travail", <https://www.gouvernement.fr> (검색일 : 2021.8.21).

3) 이영주(2021), 「플랫폼 노동의 고용상 지위에 관한 최근 해외 판결과 연구 동향」, 『국제노동브리프』, 19(7), pp.67~75.

■ 프루앵 보고서의 주요 권고사항⁴⁾

프루앵 보고서의 첫 번째 권고는 플랫폼 노동자의 법적 지위에 관한 것으로 2016년 8월 8일 법에 따르면 이들은 “자영업자”로 간주되어 왔지만, 두 차례에 걸친 대법원 판결⁵⁾을 통해 플랫폼 노동자와 플랫폼 사이에는 종속관계가 존재한다고 판단되었다. 이 판결을 바탕으로 모든 플랫폼 노동자를 임금노동자로 인정하게 될 경우 플랫폼 노동자의 계약을 법적으로 보호하는 것이 중요해진다. 영국에서는 우버 운전기사를 노동자(worker)로 인정하였고, 스페인에서는 플랫폼 노동자에게 임금노동자의 지위를 부여하는 등 다른 유럽 국가에서의 상황이 변화하면서 이에 대한 우려도 커져갔다.

결론적으로 프루앵 보고서에 따르면, 플랫폼 노동자는 서비스 수행이나 가격 책정에 있어 재량권이 부족하기 때문에 완전한 자영업자가 아니며 플랫폼 운영 업무에는 참여하지 않기 때문에 진정한 임금노동자 또한 될 수 없다. 이에 임금노동자와 자영업자 사이의 제3의 지위를 부여하기보다는 대리기업이나 사업고용협동조합(CAE)을 통해 디지털 플랫폼과 노동자 간의 관계에 제3자를 추가할 것을 제안했다(권고 1).⁶⁾ 이 경우 노동자는 대리기업 또는 CAE의 직원이 되므로 법적 사용자에 대한 실질적인 종속 없이 디지털 플랫폼을 통한 활동을 유지하면서 임금노동자로서의 권리를 누릴 수 있게 된다.

하지만 이 옵션은 “활동량이 많은” 플랫폼 노동자에게만 의무적용될 것으로 보인다(권고 2).⁷⁾ 따라서 최소 12개월의 경력과 2만 유로의 매출을 올리는 개인운송업(voiture de transport avec chauffeur : VTC) 플랫폼의 노동자와 운전학교 강사들이 임금노동자로서의 권리를 누리려면 대리기업이나 CAE를 통해야 하며 매출이 높은 음식배달 플랫폼 노동자의 경우 최소 6개월의 경력이 요구될 것이다(최소 기준 매출액은 미정). 또한 플랫폼의 과도한 구조적 비용 부담을 피하기 위해 20~25%에 상당하는 제3자(대리기업이나 CAE)의 비용 부

4) 이 내용은 Froger-Michon, C and Benistan. M.(2021), “Régulation des rapports entre les plateformes digitales et les travailleurs : Les 13 recommandations du rapport Frouin”, *Les Echos*, 9 avril, <https://www.lesechos.fr>(검색일 : 2021.8.21)을 바탕으로 작성되었다.

5) 테이크잇이지(Take Eat Easy) 플랫폼의 배달원에 대한 2018년 판결과 우버 운전기사에 대한 2020년 판결.

6) Frouin, Jean-Yves(2020), *op. cit.*, p.33.

7) *Ibid*, p.54.

답에 대한 논의(권고 3)⁸⁾와 대리기업에 의존하는 플랫폼 노동자들에 대한 세제혜택 제공을 제안했다(권고 4).⁹⁾

이 보고서에는 또한 전문적 활동을 수행하는 조건, 플랫폼 노동자의 소득을 결정하는 방법, 노동조건, 플랫폼 노동활동을 통제하는 방법 및 해고로 이어질 수 있는 상황 등을 포함하는 단체교섭의 대상이 될 수 있는 8개 항목이 나열되어 있다(권고 5).¹⁰⁾ 이러한 주제에 대한 합의가 없는 경우 디지털 플랫폼에 전문적 활동 수행조건 등을 투명하게 밝힐 것과 플랫폼 노동자에 대한 평점 및 평가 방법에 관한 알고리즘 정보를 제공할 것을 권장한다(권고 6).¹¹⁾

추가적으로 푸루앵 보고서는 디지털 플랫폼에 대한 단체교섭을 보장하기 위해 합법적인 노동자 대표를 선출할 것을 제안한다. 프랑스에서는 11인 이상 사업장의 경우 노동자들의 의견을 수렴하고 산업부문별로 의견을 취합하는데, 이러한 절차를 따라 각 디지털 플랫폼에서 대표를 선출해야 한다는 것이다. 이때 선거로 선출된 대표가 역할을 수행하는 과정에서 압력이나 보복 조치에 휘말릴 수 있으므로 대표를 보호하기 위한 장치를 마련하는 것 또한 중요할 것이다. 때문에 대표의 디지털 플랫폼 활동이 감소할 경우 디지털 플랫폼은 그것이 대표직과 관련이 없음을 입증할 의무를 갖게 된다(권고 7).¹²⁾ 보고서는 이들에 대한 보호를 강화하기 위해 대표의 계약이 디지털 플랫폼에 의해 종료될 경우 디지털 플랫폼 규제 당국의 검토를 통한 사전승인 시스템을 구축할 것을 권고하고 있다(권고 8).¹³⁾

또한 기존 임금노동자와 플랫폼에서 일하는 자영업자의 사회적 권리를 점진적으로 동등하게 보장하도록 하고, 디지털 플랫폼에 의한 계약 종료 조건을 강화하는 등 새로운 조치를 추가할 것을 제안했다. 특히 모빌리티 기반 디지털 플랫폼의 경우 주행거리 및 최저 가격 외에 목적지 표시를 추가하여 플랫폼이 제공하는 서비스에 대한 정보를 세밀화하고(권고 9)¹⁴⁾ 일드프랑스 등 도시지역에서의 개인운송 플랫폼 노동자의 운전시간을 주당 60시간으로 제한하

8) *Ibid*, p.55.

9) *Ibid*, p.56.

10) *Ibid*, p.77.

11) *Ibid*, p.78.

12) *Ibid*, p.81.

13) *Ibid*, p.81.

14) *Ibid*, p.85.

여 휴식의 권리를 제공해야 한다고 제안한다(권고 10).¹⁵⁾ 동일한 안전상의 이유로 자전거 배달원의 최대 주행시간에 대한 연구 또한 필요하다고 명시하고 있다.

추가적으로 디지털 플랫폼의 의무와 관련해서는 플랫폼 내 논의를 통해 운영비용을 제외한 최저 보수를 법정 최저임금(SMIC)에 상응하는 수준으로 설정하고(권고 11)¹⁶⁾ 플랫폼 내 주문에 관련된 결정(서비스 지역 혹은 대기시간 등과 관련해 발생하는 주문 감소 및 취소)에 대한 이유를 제시해야 할 의무 도입(권고 12)¹⁷⁾이 제안되었다.

마지막으로 보고서는 플랫폼 규제기관을 신설하여 조직 내 대화를 담당하게끔 해야 한다고 권고한다(권고 13).¹⁸⁾

■ 보고서가 일으킨 반향

연초 프루앵을 비롯한 각계 인사들이 참여한 웨비나¹⁹⁾에서는 보고서에 대한 다양한 의견이 제시되었다. 프루앵은 우버 운전기사를 디지털 플랫폼의 직원으로 인정한 2020년 3월 판결에 대해 대다수의 플랫폼 노동자는 자율성이 보장되므로 직원으로 볼 수 없다고 강조했다. 하지만 프루앵 보고서의 제안들이 플랫폼 노동자들에게 어느 정도의 권리는 부여하지만 임금노동자로서의 법적 지위에 대한 논의를 배제하고 디지털 플랫폼 사업모델을 보호하고 있다는 비판의 목소리도 있었다. 제3의 사용자 도입은 필연적으로 디지털 플랫폼의 노동자에 대한 책임을 감소시킨다는 것이다. 실제로 포르투갈의 경우 프루앵 보고서에서 제시한 대리회사들이 플랫폼들을 상대로 플랫폼 노동자들의 계약 종료나 노동시간에 대한 목소리를 내지 못하는 등의 문제가 있었다.

이에 관해 프랑스의 대표적인 중도좌파 성향 일간지인 리베라시옹(Liberation)은 수만 명

15) *Ibid.*, p.88.

16) *Ibid.*, p.87.

17) *Ibid.*, p.88.

18) *Ibid.*, p.89.

19) 2021년 1월 26일, “Platform Workers : What National and European Legislative Solutions”라는 주제로 웨비나가 개최되었음.

의 회원이 등록되어 있는 스마트(Smart)나 배달 플랫폼 노동자 조합인 르클랩(Le Clap)의 반응을 소개하며 프루앵 보고서를 비판하였다.²⁰⁾ 이들에 의하면 모든 것은 결국 정치적 프로젝트에 불과하며 디지털 플랫폼 사용자로서의 책임을 회피하도록 면죄부를 주는 것이라는 것이다. 한편 르피가로(Le Figaro)는 좀 더 중립적인 논조로, 보고서가 제안하고 정부에서 시행 방안을 준비하고 있는 플랫폼 노동자들의 대표를 선출하는 선거가 성공적으로 이루어지게 될 것이라고 논평했다.²¹⁾ 2022년 4월 중으로 잠정 계획된 이 선거는 배달 플랫폼 노동자의 대표와 개인운송업(VTC) 플랫폼 노동자들의 대표를 선출하는 두 개의 선거로 구성되며, 후보자들에게 가해질 압력을 최소화하기 위해 후보자의 이름이 아니라 단체의 이니셜에 투표를 하게 된다. 플랫폼 노동자 대표 선거에 출마하고자 하는 단체는 자주성과 재정적 투명성을 증명해야 한다.

많은 국가가 디지털 플랫폼을 규제하는 방법을 모색 중이지만, 대다수의 경우 플랫폼 노동자에게 자영업자로서의 지위를 상정하고 있는 것이 현실이다. 앞으로 유럽 국가들이 노동자의 처우를 개선하기 위해 각기 어떠한 프레임워크를 사용할지 지켜봐야 할 것이다.

■ 맺음말

프루앵 보고서는 법적 혹은 경제적 계약관계를 확보하기 위한 제3의 사용자 도입과 관련하여 많은 쟁점을 확인시켰다. 예를 들어 법적인 관점에서는 근속기간 등에 따라 법적 지위가 다른 임금노동자와의 불평등을 초래한다는 비판을 받는다. 그리고 제3의 사용자를 만들어 플랫폼 노동자가 제도적으로 노동자로서의 권리를 누릴 수 있게 되더라도 이 제도가 안착하기 위해 필요한 비용에 대해서는 언급하지 않아 경제적 관점에서도 한계를 노출했다. 그러나 확실한 것은 프루앵 보고서가 디지털 플랫폼 노동자를 위한 법적 체제를 발전시키기 위한 많은

20) Durupt, F.(2020), “Le rapport Frouin sur les travailleurs des plateformes préconise leur rattachement à des cooperatives”, *Libération*, 2 décembre, <http://www.liberation.fr> (검색일: 2021.8.26).

21) Herrero, O.(2021), “Les livreurs et les VTC devraient élire des représentants pour la première fois”, *Le Figaro*, 3 avril, <http://www.lefigaro.fr> (검색일: 2021.8.27).

제안을 언급하고 있다는 것이다.

한국에서도 플랫폼 노동자의 수가 빠르게 증가하고 있어 이들의 고용상 지위에 대한 논의와 미흡한 제도적 보호에 대한 대책이 시급하다. 프랑스를 비롯한 다른 국가들의 사례를 통해 한층 성숙된 사회적 합의를 이끌어 내야 할 것이다. **KLI**