

# 정책브리핑



정책브리핑 | 2023-29호 | 2023년 10월 20일 | 발행처 민주연구원 | 발행인 정태호 | idp.theminjoo.kr

## 플랫폼종사자 노동환경 개선 3법 및 소득지원책 제안

남 국 현 연구위원(경제학 박사)

### 《 요약 》

#### ■ 플랫폼종사자 현황

- 플랫폼종사자들의 시간당 임금은 택배기사 13,500원, 배달대행 기사 11,900원, 쿼서비스 기사 10,200원으로 최저임금 수준이고, 운행일수, 사회보험 등 열악한 근로환경에 처해 있음
  - 택배, 배달대행, 쿼서비스 기사의 월평균 운행일수는 각각 25.1일, 25.5일, 21.1일로 전체 근로자(19.6일)에 비해 높은 수준임
  - 쿼서비스 기사의 사회보험 가입은 국민연금 30%, 고용보험 25.3%, 산재보험 20.3% 등 낮은 수준임

#### ■ 정부 플랫폼 정책의 문제점

- 정부는 플랫폼 산업에 대해 입법을 통한 자율적 규제 보다 민간기구를 통한 자율규제의 원칙 강조
  - 온라인 플랫폼 기업의 불공정거래행위를 규제하기 위한 '온라인 플랫폼 공정화법'을 백지화하고, 친기업 기조를 토대로 한 자율규제 추진
  - 정부가 내세우는 자율규제로는 플랫폼종사자에 대한 과도한 수수료 부과, 차별적 처우 등 플랫폼 기업의 불공정거래 행위를 제재하기 불가능

#### ■ 정책제언

##### 1) 노동환경 개선 3법

- ① 노조법 개정: 동법 2조, 3조의 개정을 통한 근로자와 사용자의 정의규정 확대
- ② 근로기준법 개정: 근로자로 규정을 통한 플랫폼종사자의 고용안정 보장과 과도한 지출부담 구조 개선
- ③ 「온라인플랫폼공정화법」 제정: 플랫폼 산업의 공정한 거래질서 확립

##### 2) 소득지원책

- ① 플랫폼종사자 수수료 및 프로그램 사용료의 30~50% 인하
- ② 지출비용 경감을 위한 플랫폼종사자의 보험료 부담 완화
- ③ 플랫폼종사자의 유류비 지원을 통한 지출 부담 완화

#### ▶ 키워드: 플랫폼종사자, 플랫폼 정책, 고용안정, 지출비용

♣ 이 글의 내용은 연구자의 의견이며, 민주연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.

## 1. 플랫폼종사자 현황

- 플랫폼노동은 노동자와 소비자를 연결해 주는 온라인 플랫폼(웹/앱)의 중개를 통해서 유급노동을 제공하여 수입을 얻는 고용형태로 정의
  - 일자리 위원회는 플랫폼 노동의 정의에 대해 다음의 네 가지의 조건을 제시함
    - ① 디지털 플랫폼을 통해 거래(소개, 중개, 알선)되는 것이 서비스(용역) 또는 가상재화일 것 ② 디지털 플랫폼을 통해서 일거리(일감)를 구할 것 ③ 디지털 플랫폼이 대가나 보수를 중개해야 할 것 ④ 디지털 플랫폼을 통해서 중개되는 일감(일거리)이 특정인이 아닌 다수에게 열려 있어야 할 것
  - 플랫폼종사자는 특정업체와 근로계약을 체결하지 않고 활동하기 때문에 개인 사업자로 분류되어 노동3권, 최저임금, 사회보험 등 사회안전망의 보호에서 배제된 경우가 대부분임
- '22년 플랫폼종사자 규모는 795천명으로 15~69세 취업자(26,532천명)의 3.0%에 해당
  - '22년 플랫폼종사자의 분포는 배달·배송·운송 관련 직종이 513천명(64.5%)로 가장 높고, 그 다음으로 전문서비스(10.7%), 단순작업(7.2%), 가사·청소·돌봄(6.7%) 순으로 나타남
    - '22년 플랫폼종사자 중에서 가장 비중이 큰 배달·배송·운전직은 '21년에 비해 2.2%의 증가에 그친 반면, 미술 등 창작활동(89.5%)과 가사·청소·돌봄(89.3%) 등 직종이 큰 폭으로 증가
    - 데이터입력 등 단순 작업(83.9%), 전문서비스(통·번역 등, 60.4%) 등 웹기반형 플랫폼 직종 증가
    - 2022년 10월에 한국고용정보원과 고용노동부가 조사한 자료임(총 50,000명의 표본조사)

<표 1> 플랫폼종사자의 규모 및 직종분포(단위: 천명, %)

순위	직종	2021	2022	증감률
1	배달·배송·운전	502(75.9)	513(64.5)	2.2
2	전문서비스(통·번역·강사·상담 등)	53(8.0)	85(10.7)	60.4
3	데이터입력 등 단순작업	31(4.7)	57(7.2)	83.9
4	가사·청소·돌봄	28(4.2)	53(6.7)	89.3
5	미술 등 창작활동	19(2.9)	36(4.5)	89.5
6	IT 관련 서비스	14(2.1)	17(2.1)	21.4
전체	전체	661(100)	795(100)	20.3

자료: 고용동향 브리프(한국고용정보원, 2023)

- 본 고에서는 플랫폼종사자 중 가장 비중이 큰 배달·운송 기사들을 중심으로 근로여건을 조사하고, 플랫폼종사자들의 근로환경 개선을 위한 시사점을 도출하고자 함

## 2. 플랫폼종사자 근로여건

- 소득 및 근로시간
  - 택배기사의 월평균 순수입은 237만원('19년)에서 348만원('22년)으로 46.8% 증가

- 배달대행 기사는 241.3만원('19년)에서 275.3만원('22년)으로 34만원(14.1%) 증가, 퀵서비스 기사는 196만원('19년)에서 200만원('22년)으로 4만원 증가
- 택배, 배달대행, 퀵서비스 기사의 월평균 운행일수는 '22년 각각 25.1일, 25.5일, 21.1일로 전체근로자(19.6일)에 비해 높은 수준임
  - '22년 1일 평균 근로시간은 택배기사가 10.3시간으로 가장 높고, 배달대행 기사는 9.1시간으로 조사
- 시간당 평균임금은 택배기사가 1.35만원, 배달대행 기사 1.19만원, 퀵서비스 기사 1.02만원으로 최저시급('22년 기준 9,160원)을 겨우 넘기는 수준임
  - 전체근로자의 시간당 평균임금 22,651원(제조업 23,929원, 도·소매업 21,563원, 숙박·음식업 12,811원)

<표 2> 택배, 배달대행 및 퀵서비스 운전자의 임금 및 근로시간(단위: 만원)

년도	근로조건	택배기사	배달대행 기사	퀵서비스 기사	근로조건	택배기사	배달대행 기사	퀵서비스 기사
2019	월평균 순수입	237	241.3	196	월평균 운행일수	24.7	24.9	22.1
2020		357	261.8	216		25.0	25.0	22.0
2021		342	239.6	203		24.2	25.0	21.3
2022		348	275.3	200		25.1	25.5	21.1
2019	1일 평균 근로시간	11.7	12	9.8	시간당 임금	0.82	0.81	0.90
2020		12.2	10.8	9.8		1.17	0.97	1.01
2021		11.8	9.7	9		1.20	0.99	1.05
2022		10.3	9.1	9.3		1.35	1.19	1.02

자료: 교통연구원

### ○ 월평균 지출액

- '22년 택배기사의 월평균 지출액은 107.8만원으로 조사되었고, 지출액이 가장 높은 항목은 유류비 34.1만원, 지입료 28.2만원, 보험료 10.3만원, 통신비 8.6만원 순으로 나타남
  - 지입료는 대리점 수수료로써 '21년 0.6만원에서 '22년 28.2만원으로 상승하였고, 총 지출액의 20.9%를 차지하여 택배기사의 부담이 높음

<표 3> 택배기사 월평균 지출액(단위: 만원)

년도	운송종류	지입료 (프로그램 사용료)	유류비	수리비	차량 할부금	통신비	제세 공과금	보험료	기타	총지출액
2021	택배기사	0.6	33.8	15.9	7.6	8.8	2.6	11.2	8.5	89.1
2022		28.2	34.1	8.1	7.3	8.6	3.9	10.3	7.3	107.8
2021	배달대행 기사	34.6	23.6	4.4	25.5	9.0	1.2	10.6	33.2	142.1
2022		40.4	28.9	6.0	12.1	9.6	3.2	21.5	30.2	152.1
2021	퀵서비스 기사	67.8	16.0	6.2	0.5	9.3	0.7	6.6	22.9	130
2022		70.5	19.1	6.6	0.6	8.1	0.9	6.9	25.4	138

자료: 교통연구원

- 배달대행 기사의 월평균 지출액은 152.1만원이고, 전체 지출액에서 프로그램 사용료가 40.4만

원(26.6%)으로 가장 높고, 그 다음으로 유류비 28.9만원(19.9%), 보험료 21.5만원(14.2%) 순

- 배달대행 기사가 이용하는 배달 플랫폼은 생각대로(28.1%), 부릉(20%), 바로고(13.1%), 배민(10.9%), 만나(8.4%), 쿠팡이츠(4.4%), 제트콜(4.4%) 순으로 높게 나타남(교통연구원, 2022)
- 퀵서비스 기사의 지출항목 중 프로그램 사용료가 70.5만원(51%)으로 가장 높고, 프로그램 사용료는 알선수수료 58.1만원, 지입료 10.1만원, 프로그램 이용료 2.3만원으로 구성
  - 퀵서비스 기사의 이용 플랫폼은 인성(96.3%), 로지(14.8%), 고고밴(3.3%), 손자(1.6%) 순으로 높음

### ○ 4대 보험 가입여부

- '22년 택배기사의 4대 보험가입률은 국민연금 94.2%, 고용보험 90.1%, 건강보험 100%, 산재보험 94.9%로 조사되어 대체로 높은 수준임
  - 택배기사는 21년 7월부터 정부의 사회보험료 지원사업의 고용·산재보험 가입 적용대상에 포함되어 '20년 고용보험 9.4%, 산재보험 5.2%에서 '21년에는 고용·산재보험 가입률이 확대됨
- '22년 배달대행 기사는 국민연금 17.5%, 고용보험 52.2%, 산재보험 47.8% 등으로 조사되었고, 고용보험이 '21년 6%에서 급격히 증가, 다른 보험은 가입지원 필요
  - '22년 1월부터 퀵서비스 및 배달대행 기사에게도 고용보험이 확대 적용, 23년 7월부터 산재보험의 '전속성 기준'이 폐지되어 다수 사업장에 노무를 제공하던 운송기사의 산재보험 적용이 인정됨
  - 배달 플랫폼종사자의 경우 일반 노동자와 달리 50% 산재보험료를 부담하여 정부의 지원 필요
- '22년 퀵서비스 기사는 국민연금 30%, 고용보험 25.3%, 산재보험 20.3% 수준으로 가입
  - '21년에 비해 고용보험 25%p, 산재보험 13.1%p 증가하였지만, 택배·배달대행 기사에 비해 낮은 수준
  - 퀵서비스 운전자의 고용보험 및 산재보험 미가입 이유는 의무사항이 아니라서(36.4%), 본인 비용발생 (7.1%), 업체에서 반대(3.2%), 필요없다고 생각(23.2%), 잘 몰라서(30%) 등으로 조사(교통연구원, 2022)

<표 4> 택배, 배달대행 및 퀵서비스 운전자의 4대 보험 가입여부(단위: %)

년도	운송종류	국민연금	고용보험	건강보험	산재보험
2021	택배기사	86.3	93.7	98.0	86.0
2022		94.2	90.1	100.0	94.9
2021	배달대행기사	15.5	6.0	62.0	45.8
2022		17.5	52.2	87.8	47.8
2021	퀵서비스기사	15.4	0.3	100.0	7.2
2022		30.0	25.3	100.0	20.3

자료: 교통연구원

## 3. 정부의 플랫폼종사자 정책 및 해외사례

### 1) 정부의 플랫폼종사자 정책

○ '21년 7월부터 특수형태근로종사자의 고용보험 적용

- '21년 7월부터 적용된 특수형태근로종사자는 56만명이 넘는 종사자가 고용보험에 가입
  - 택배기사, 화물차주, 보험설계사, 방과후학교 강사, 대출모집인, 방문판매원 등 12개 직종

○ '22년 1월부터 플랫폼종사자의 고용보험 적용

- 플랫폼을 기반으로 노무를 제공하는 쿼서비스기사(배달라이더 포함)와 대리운전기사의 고용보험 적용 확대
  - 소규모 사업장의 저소득 플랫폼종사자에 대해서는 두루누리 사업을 통해 고용보험료의 80%를 지원
  - \* (대상) 근로자 10인 미만 사업의 월 보수액 230만원 미만 플랫폼종사자와 그 사업주

○ '23년 7월부터 플랫폼종사자의 산재보험 전속성 요건을 폐지하고 산재보험 대상 확대

- 특고·플랫폼종사자를 노무제공자로 재정의하고, 산재보험 전속성 요건을 폐지하여 여러 사업장이나 플랫폼에 가입되어 일하는 사람도 산재보험 가입 대상에 포함
  - 전속성은 노무제공자가 한 사업장에서 상시적으로 일했는지 보는 기준으로 월 노동시간이 93시간 이상 이거나 소득이 115만원 이상이면 인정받음
- 산재보험법을 적용받는 특고·플랫폼종사자가 현재 약 80만명에서 173만명으로 확대
  - (전속성 없는 노무제공자: 44만명) 하나의 주된 사업 없이 불특정 다수 사업에 노무제공
  - (신규적용: 49만명) 화물차주, 관광통역안내원, 어린이통학버스기사, 방과후강사
- 노무제공자는 근로자와 달리 개인사업자의 성격을 가지고 있어, 노무제공자와 사업주가 산재보험료의 절반씩 부담하도록 규정
  - 경기도는 쿼서비스기사의 산재보험료 부담분(50%)의 90%를 지원

○ '23년 플랫폼종사자 일터개선 지원사업 확대

- 지방자치단체·플랫폼 기업에서 플랫폼종사자의 노무 제공 환경을 개선하기 위해 쉼터 설치, 안전장비 지급 등 맞춤형 일터개선 사업을 추진하는 경우 그 비용의 50%(최대 3억원) 지원
  - 이동노동자들을 위한 쉼터 제공, 안전장비 지급, 건강상담 등을 추진한 플랫폼 기업 8개소를 지원하여 약 2.6만명의 배달·청소 및 대리운전 종사자 등 혜택을 받음

○ '23년 특고·플랫폼종사자 등에 대한 자율적 공제조합 설립 지원

- 국토부는 배달 종사자의 보험료 부담을 낮추고 피해 보장을 강화하기 위해 배달업계와 함께 공제조합 설립 추진
  - 생활물류서비스산업발전법 제정을 통해 배달업계가 공제조합을 설립할 수 있는 법적 근거 마련

○ 정부는 플랫폼 산업에 대해 입법을 통한 자율적 규제보다 민간기구를 통한 자율규제의 원칙을 강조

- 온라인 플랫폼 기업의 불공정거래행위를 규제하기 위한 '온라인 플랫폼 공정화법'을 백지화하고, 친기업 기조를 토대로 한 자율규제 추진
- 정부가 내세우는 자율규제로는 플랫폼 종사자에 대한 과도한 수수료 부과, 차별적 처우 등 플랫폼 기업의 불공정거래 행위를 제재하기 불가능

## 2) 해외사례

### ○ EU

- 유럽연합 의회는 “라이더, 운전기사 등 플랫폼 노동을 위한 공정하고 평등한 사회적 권리보장(Fair and equal social protection for riders, drivers and other platform workers)” 결의안 통과
  - 플랫폼종사자들이 비플랫폼종사자들과 동일한 수준의 사회적 보호를 받도록 사회적 권리보장
  - 사회보험, 건강과 안전에 대한 보장, 단체 교섭에 참여할 권리 등이 결의안에 포함
  - 운송 및 배달 서비스에 종사하는 근로자들을 위한 산재 보험이 보장되도록 함
- 의회는 플랫폼 노동이 노동자인지 자영업자인지에 대한 입증책임을 사용자가 지도록 제안
  - 법적 소송이 있는 경우 사용자가 고용 관계 부재를 입증하지 않는 한 근로자는 자영업자로 간주되어서는 안 됨

### ○ 프랑스

- 노동법전 및 운송법전에서 플랫폼종사자의 노동3권의 보장, 직업교육 및 산재보험에 대한 권리, 노동이행 관련 각종 권리 보장 등을 규정함
  - 플랫폼과 플랫폼노동 종사자 간에 판례에 따른 종속관계가 인정될 경우 플랫폼 종사자는 임금종사자로서 노동법전 등이 전면 적용됨
  - 종속관계가 인정되지 않으나, ‘플랫폼이 제공되는 용역 또는 판매되는 재화의 특성을 결정하고 그 가격을 정하는 경우’에는 노동법전 등의 플랫폼 종사자에 관한 규정들이 적용됨

### ○ 영국

- 영국 대법원에서는 2021년 2월 우버 기사들이 자영업자가 아닌 노무제공자로 대우받아야 한다는 최종판결을 내리고, 이들에게 기업연금 가입, 유급휴가 사용, 법정생활임금 적용 등의 권리를 보장
  - 영국에서 노동자의 법적지위는 임금노동자(employee), 자영업자(self-employed), 노무제공자(worker)로 구분되고, 우버 기사들은 임금노동자는 아니지만 임금노동자와 자영업자의 중간지위인 노무제공자로 인정받음

### ○ 미국

- 플랫폼종사자는 우선적으로 근로자로 규정되고, 사용자가 근로자가 아님을 입증하는 경우에만 ‘독립 계약자(independent contractor)’로 전환됨
  - 캘리포니아주에서 2019년 9월 18일 AB-5 법안이 통과되어 플랫폼종사자의 근로자 지위를 인정
- 이 법안은 일하는 사람이 노동자인지 독립 계약자인지 ABC 테스트를 통해 검증하도록 함
  - ① 노동을 제공하는 자가 사용자의 통제와 지시로부터 자유로운지, ② 해당 사용자 업무의 통상적인 과정 밖에 있는지, ③ 독립적으로 설립된 사업, 혹은 직업에 종사하고 있는지에 대해 모두 입증하면 근로자가 아님을 주장할 수 있음

## 4. 정책제언

### 1) 노동환경 개선 3법

#### ① 노조법 개정: 동법 2조, 3조의 개정을 통한 근로자와 사용자의 정의규정 확대

- 노조법상 근로자에 플랫폼·특수고용 노동자등이 포함될 수 있도록 근로자 정의규정을 개정
  - 현행 노조법에서 근로자는 ‘직업의 종류를 불문하고 임금·급료 기타 이에 준하는 수입에 의하여 생활하는 자’로 정의하여 공식적인 근로계약을 체결하지 않은 플랫폼종사자는 법의 사각지대에 놓임
  - 플랫폼종사자는 모호한 법적 지위로 인해 고용, 임금, 사회적 보호 측면에서 불안정성을 가짐
  - 노조법상 플랫폼종사자를 근로자로 인정하여 노동법·사회보장법의 보호를 적용
- 근로자의 수행조건, 수행업무 또는 노동조합 활동 등에 대하여 영향력 또는 지배력을 가진 사람은 물론 원사업자(원청)도 사용자로 확대
  - 현행 노동법은 하청 용역업체의 노동조건을 실질적으로 결정하고 있는 원청사용 사업주에게 사용자성을 인정하지 않음
  - 국가인권위원회는 “근로계약 체결의 당사자가 아니더라도 근로자의 노동조건이나 노동조합 활동에 대하여 실질적·구체적으로 지배력·영향력이 있는 자는 사용자로 볼 수 있도록 사용자 규정을 개정할 필요가 있다”고 권고
  - 법원은 택배노조의 단체교섭에 응하지 않은 CJ대한통운의 ‘부당노동행위’를 인정하고, 원청인 CJ대한통운이 대리점주와 계약을 맺는 택배근로자들과 단체교섭에 나서야 한다는 취지의 판결을 내림

※ 노조법 제2조 일부개정법률안

노조법 제2조제1호 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 사람은 근로자로 본다. 가. 자신이 아닌 다른 사람의 업무를 위하여 노무를 제공하고 해당 사업주 또는 노무수령자로부터 대가를 받아 생활하는 사람 나. 그 밖에 노무를 제공하는 사람으로서 이 법에 따른 보호의 필요성이 있다고 대통령령으로 정하는 사람

제2조제2호 이 경우 근로계약 체결 당사자가 아니더라도 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 자는 사용자로 본다. 가. 근로자의 근로조건이나 수행업무에 대하여 사실상의 영향력 또는 지배력을 행사하는 자 나. 그 사업의 노동조합에 대하여 상대방으로서의 지위를 인정할 수 있는 자

#### ② 근로기준법 개정: 근로자로 규정을 통한 플랫폼종사자의 고용안정 보장과 과도한 지출부담 구조 개선

- 근로기준법 제2조 제1호의 근로자 개념 정의에 조직종속성과 경제종속성의 기준에 부합하는 플랫폼·특수고용 노동자들을 근로자의 범위에 포함하도록 근로기준법 개정
  - 타인을 고용한 독립적 자영인은 근로자의 범위에서 배제

※ 근로기준법 제2조 제1호 개정안

근로기준법 제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. “근로자”란 직업의 종류와 관계없이 임금을 목적으로 사업이나 사업장에서 근로를 제공하는 자를 말한다. 다만, 근로계약을 체결하지 않는 자라 하더라도 타인을 고용하지 않은 자로서 다른 사업주의 사업에 결합되어 있거나 그 사업에 상시적으로 필요한 업무를 위하여 노무를 제공하고 그 사업주 또는 노무수령자로부터 대가를 받아 생활하는 자는 근로자로 본다.

- 플랫폼 사업자와 플랫폼종사자는 근로계약서를 작성하고, 공정한 고용관계 유지

- 근로계약서에는 보수, 근로시간, 업무내용, 연차휴가, 업무상 손해보상 등의 내용이 포함
- 플랫폼종사자가 근기법상 근로자로 인정되면 낮은 사회보험 가입의 문제 해결
- 플랫폼 사업자의 직접 고용으로 플랫폼종사자의 과도한 지출 부담 개선
  - 배달노동자 수입의 50% 정도가 수수료와 보험료, 유류비, 차량유지비로 지출되고, 거래업체 관리를 위한 사은권과 요금할인비용(일명 쿠폰비), 운송서비스에 대한 부가가치세 등 모든 비용을 기사가 부담
  - 플랫폼 사업자가 운송에 관련된 제반비용을 부담하고, 플랫폼종사자는 노무를 제공하는 형태의 사업구조 전환

### ③ 「온라인플랫폼공정화법」의 제정: 플랫폼 산업의 공정한 거래질서 확립

- 플랫폼과 입점업체 간 계약서 작성·교부를 의무화하고, 플랫폼 특성에 맞는 불공정행위를 규정하기 위한 온라인 플랫폼 특별법 개정
  - 온라인플랫폼시장의 공정경쟁 촉진에 관한 법률안(박성준 의원), 온라인 플랫폼시장 독점규제에 관한 법률안(윤영덕 의원) 등 다수의 법률안 발의되었으나, 윤 정부의 자율규제에 막혀 계류 중
  - 유럽은 투명·안전한 온라인 환경조성과 공정한 디지털 플랫폼시장 구축을 위해 디지털 시장법(DMA)과 디지털 서비스법(DSA)을 제정함

## 2) 소득지원책

### ① 플랫폼종사자 수수료 및 프로그램 사용료의 30~50% 인하

- 국토교통부가 협약을 체결한 ‘배달대행 위·수탁 표준계약서’를 활용하여 적정 배달료 형성을 위한 계약서 수수료 지급기준을 명시
- 음식배달 종사자의 1건당 평균 수수료는 300~400원으로 응답자의 47%가 비싸다고 생각(고양지정연구원, 2021)
- 쿽서비스 기사의 알선수수료 및 프로그램 사용료 70.5만원(지출비용의 51%)으로 쿽서비스 운전자의 23.3%가 수수료 인하를 요구

### ② 지출비용 경감을 위한 플랫폼종사자의 보험료 부담 완화

- 플랫폼 기업과 보험료를 50%씩 나누어 부담하여 플랫폼 기업의 사회적 책임강화(교통사고 시 본인 오토바이 수리와 치료 방법에 대해 물어본 결과, 본인 지불 72.7%, 보험회사 처리 18.2%, 업체와 본인 공동 지불 9.1%로 조사)
- 플랫폼종사자는 일반 노동자와 달리 산재보험료의 50%를 부담하고 있어 지자체의 지원이 필요(경기도는 쿽서비스기사의 산재보험료 부담분(50%)의 90%를 지원)

### ③ 플랫폼종사자의 유류비 지원을 통한 지출 부담 완화

- 1톤 이하 차량을 운행하는 택배기사에게 매월 최대 23만원 유가보조금을 지급하지만, 배달대행 및 쿽서비스 기사에게 유가보조금이 지급되지 않아 자원방안 마련
  - 배달·운송·운전기사의 유가보조금 지급 시 예산: 연간 1.4조원(513천명\*23만원\*12개월)
  - 현재 사업용 화물자동차 대상 유가보조금 지급 중: 경유 리터당 152.37원, LPG 리터당 131.66원