



MINBYUN-Lawyers for a Democratic Society
민주사회를 위한 변호사모임

서울 서초구 서초대로46길 74
전화 02)522-7284, 팩스 02)522-7285
웹페이지 <http://minbyun.org>
전자우편 admin@minbyun.or.kr

문서번호: 24-11-노동-03

수 신: 각 언론사

발 신: 민주사회를 위한 변호사모임 노동위원회

제 목: [노동법률단체][성명] 화물운송노동자의 안전운임 재입법은 국가의 헌법적 의무
이다

전송일자: 2024. 11. 12.(화)

전송매수: 총 3매

[노동법률단체][성명]

화물운송노동자의 안전운임 재입법은 국가의 헌법적 의무이다

안전운임은 2002년 화물연대가 출범한 이후 20년 동안의 요구였다. 화물운송시장은 화물운송노동자가 차량을 구매하여 운송사업자의 명의로 등록해야 일을 할 수 있는 전근대적인 지입제, 화주-운송사업자-운송주선사업자 등 다단계 위수탁 구조에서의 착취를 특징으로 한다. 지입차주는 다단계 위수탁 구조의 제일 아래에 위치해서 불평등한 계약과 낮은 운임으로 생존권을 위협받아 왔고, 이로 인한 과속, 과적 문제는 도로에서 시민의 안전도 위협했다.

화물운송노동자들은 이런 문제를 해결하기 위해 2002년 화물연대를 조직했고, 지속적으로 안전운임을 요구해 왔다. 고용노동부의 2008년 「특수형태근로 종사자 실태 및 다단계구조 집단갈등 관리방안에 대한 연구」에서도 “불법적 다단계 구조가 화물종사자의 수익을 줄이며, 과잉공급으로 인한 출혈경쟁이 소득을 줄이며, 지입료의 과다책정이 화물종사자의 수익을 줄이고, 주선료가 이들의 소득을 줄이는 원인이 되는 것이다. 따라서 화물종사자의 생존을 위해서는 운송료의 현실화가 가장 중요하면서도 발본적인 문제가 된다.”, “화물운송분야에서 집단적 교섭 구조가 정착되었다면 운송료의 현실화와 관련하여 당사자들이 점진적으로 자율적으로 문제를 해결해 나갈 수 있는 길을 찾았을 것이다.” 라고 평가하고, 화물운송분야 집단적 교섭제도에 관해 정책적 제언을 한 바 있다. 이처럼, 화물운송노동자들에게 안전운임과 이를 결정하기 위한 안전운임위원회 운영은 생존을 위해 필수적이었다.

2018. 3. 20. 국회에서 수출입 컨테이너 및 시멘트 화물자동차 안전운임제를 2020. 1.부터 3년간 한시적으로 시행하기로 할 때부터, 유효기간 만료 1년 이전에 그 시행결과를 분석하여 연장 필요성 등을 국회 소관 상임위원회에 보고하기로 결정되어 있었다. 2022. 1. 한국교통연구원의 “화물차 안전운임제 성과분석 및 활성화 방안 연구용역”의 결과, “(근로여건) 안전운임을 통해 차주의 적정 소득이 보장되고, 소득 인상에 따라 근로시간은 감소하는 등 근로여건 개선 효과가 있음”, “(저가계약 등) 계약 시 가격 외에 운송서비스 등 다른 요인도 고려해 단순 저가입찰 계약이 감소하고, 거래단계가 감소해 화주가 지급하는 운송료 중 차주 몫이 커져 다단계시장 정상화에 일부 기여”라는 성과가 확인되었다. 그럼에도 불구하고 정부는 안전운임 일몰제 폐지 및 확대에 관한 논의에 적극적이지 않았다. 2022. 6. 14. 국토교통부는 화물연대와 “화물자동차 안전운임제(컨테이너,시멘트)를 지속 추진하고, 품목 확대 등을 논의한다.”라고 합의하였으나, 이를 지키지 않았다. 화물연대가 마지막 수단으로 2022. 11. 24. 총파업에 돌입하자 국토교통부는 5일 만에 업무개시명령을 발동하고, 며칠 후에는 공정거래위원회가 화물연대 사무실 현장조사를 시도하였다. 결국 화물운송노동자들의 파업은 끝났고 안전운임은 사라졌다. 이렇게 일몰된 지 2년이 된 지금, 이번 국회에 4개의 안전운임 재입법안이 발의되어 있다.

안전운임 입법은 국가의 선택이 아닌 의무이다. 1944년 「ILO 필라델피아 선언」은 “모두가 진보의 과실에 균등하게 참여할 수 있는 가능성”이 보장되어야 한다고 선언했고, 1948년 「세계인권선언」 제23조 제3항은 노동을 하는 모든 사람은 본인과 그 가족의 인간의 존엄에 부합하는 생존을 보장하는 수준의 정당하고 유리한 보수를 받을 권리가 있음을 선언했다. 1966년 「경제적·사회적 및 문화적 권리에 관한 규약」 제7조는 모든 사람은 ‘정당하고 유리한 노동조건’을 향유할 권리가 있다고 선언했다. 이러한 국제노동기준은 헌법 제6조 제1항에 따라 국내법과 같은 효력을 가진다. 우리 헌법 제32조 제1항 제2문은 “국가는 사회적·경제적 방법으로 근로자의 고용의 증진과 적정임금의 보장에 노력하여야 하며, 법률이 정하는 바에 의하여 최저임금제를 시행하여야 한다.”고 규정하고 있고, 제10조 제2문은 국가의 기본적 인권 보장 의무를 선언하고 있다. 헌법 제119조 제2항의 “적정 소득의 분배”는 소득의 양극화를 해소하지 않고서는 사회·경제적 정의가 실현되지 않는다는 인식 하에 사회국가적 과제로 헌법에 명시되었다. 화물운송시장에서의 적정임금, 최저임금, 적정한 소득 분배는 ‘안전운임’ 입법으로 실현될 수 있고, 이는 국가의 헌법상 의무이다. 또한 안전운임의 심의·의결을 위한 안전운임위원회 운영은 화물운송분야의 집단적 교섭을 실현하는 제도로 헌법 제33조 노동3권의 목적에 정확히 부합한다. 안전운임위원회를 통해 화물차주들은 연대하여 대등한 교섭주체로 화주, 운수사업자 등과 집단적인 교섭을 하여 인간의 존엄

성이 지켜지는 보수 수준을 정할 수 있었고, 그것이 곧 화물운송 다단계시장의 공정성을 강화하는 결과로도 이어 이어졌다.

이처럼 화물운송노동자의 안전운임 재입법은 국가의 헌법적 의무이다. 우리 노동법률단체는 화물연대의 안전운임 재입법 요구를 지지하고, 국회가 안전운임 재입법을 통해 국민의 기본권 보장 의무를 다할 것을 촉구한다.

2024. 11. 12.

노동인권실현을 위한 노무사모임
민주사회를 위한 변호사모임 노동위원회
민주주의법학연구회
법률원(민주노총·금속노조·공공운수노조·서비스연맹)
전국불안정노동철폐연대 법률위원회