

월 마감부터 30일 이내 정산... 지급보증 등 별도관리 의무화

공정거래법·유통업법 개정

온라인 플랫폼 적용 범위 확대
중개·검색·광고 등 6개 분야 규제
혁신·성장 제한 감안, 복수안 제시

정부가 시장점유율 60% 이상 온라인 플랫폼 사업자에 대해 자사우대 등 4대 반경쟁행위를 금지하고, 과징금 상한도 높인다. 반경쟁행위에 대한 신속 차단을 위해 임시중지명령 제도도 도입한다.

연간 중개거래액 최소 1000억원 이상 플랫폼 사업자는 대규모유통업법으로 규율, 정산 주기와 판매대금 별도 관리 등 의무를 부과한다. 다만 혁신 저해 우려 등을 감안해 규제 대상과 규제 수준은 복수안으로 제시하고 추후 확정할 계획이다.

온라인 플랫폼이 그간 혁신과 성장에 기여하는 측면을 고려해 자율규제에 방점을 뒀으나, 반경쟁행위가 지속되고, 티메프 사태를 계기로 입점업체 등을 사업자의 피해가 드러나면서 법 규율에 무게를 뒀다는 평가가



티몬·위메프(티메프) 정산 지연 사태 피해자들이 지난 8일 서울 여의도 국회의힘 당사 앞에서 전자상거래 사명 신고 집회를 하고 있다. /뉴스시스

나온다.

◆ 공정거래법 개정... “독과점 플랫폼 반경쟁행위 신속 차단”

우선 시장 지배적 플랫폼의 반경쟁행위를 신속 차단하기 위해 공정거래법 개정을 추진한다.

규율 대상은 시장 영향력이 압도적인 지배적 플랫폼으로, 범위반행위 발생 시 사후 추정하는 방식으로 규정하기로 했다. 공정위는 앞서 사전에 규율대상 플랫폼을 지정하기로 했으나 업계 반발

등을 감안해 이같이 변경했다.

사후 추정요건은 현행 ‘시장지배적 사업자’(1사 50% ↑ 등)보다 강화해 독점력이 공고한 경우(1사 60% ↑ 등)로 한정하되, 스타트업 등 규제부담 등 우려를 고려해 연간 매출액 4조원 이하 플랫폼은 제외했다.

규제 분야는 중개·검색·동영상·SNS·운영체제·광고 등 6개 서비스 분야로 했고 ▲자사우대 ▲끼워팔기 ▲멀티호밍 제한 ▲최혜대우 요구 등 4대 반경쟁

행위를 금지한다.

공정위는 지배적 플랫폼의 영향력에 상응하는 강화된 입점책임 부여하되, 경쟁제한성이 없는 경우 등에 대한 항변권은 충분히 보장하겠다고 밝혔다.

다만 반경쟁행위 적발시 과징금 상한은 현행 시장지배적지위 남용행위(관련 매출액의 6%)보다 상향한 8%로 상한을 정하고, 반경쟁행위의 신속한 차단을 위해 임시중지명령 제도를 도입한다.

◆ 대규모유통업법 개정... “갑을 분야 규제”

플랫폼과 입점업체 간 갑을 분야에서는 대규모유통업법을 개정해 을사업자인 입점업체 보호를 강화한다.

이를 위해 대규모유통업법 적용 대상에 재화·용역 거래를 중개하는 일정 규모 이상의 온라인 플랫폼을 포함시키기로 했다.

규율대상 플랫폼 규모와 규제 수준은 혁신·성장 저해 우려를 종합 고려해 2개 복수안을 마련했다.

대상 플랫폼 규모는 ‘연간 중개거래 수익 100억원 또는 중개거래금액 1000억원 이상’(1안), 또는 ‘연간 중개거래 수익 1000억원 또는 중개거래 금액 1조

원 이상’(2안) 중 추후 의견수렴 등을 거쳐 결정한다.

규율 대상 플랫폼에 대한 규제는 ▲정산기한 준수 ▲대금 별도관리 의무를 부여하되, 역시 2개 안으로 제시했다.

정산기한은 전통 소매업(특약매입 등)과 차이를 고려해 전통 소매업 기한(월 마감일부터 40일)보다 단축하되, ‘구매 확정일로부터 10~20일’(1안), ‘월 마감일부터 30일’(2안) 중에서 정한다.

플랫폼이 판매대금을 직접 수령하는 경우 대금(수수료 등 제외)의 100%(1안) 또는 50%(2안)를 예치·지급보증을 통해 별도관리하도록 의무화한다.

여기에 표준거래계약서, 판촉비용 부담 전가 등 현행법상 유통거래의 투명성·공정성 확보를 위한 조항 중 온라인 중개거래에 적용 가능한 조항도 준용해 적용할 계획이다.

공정위는 플랫폼들이 신설 규제에 충분히 대비하도록 개정법은 일정기간 유예 후 시행하고, 규율 강도도 경과규정을 뒤 단계적으로 상향할 방침이다.

/세종=한용수기자 hys@metroseoul.co.kr

“배달 수수료 대신 적립·할인 혜택” 프랜차이즈업계, 자사업 강화 속도

자체 앱 통해 차별화 서비스

BBQ 할인권 등 프로모션 전개
교촌치킨 UI 개선... 킷오더 추가
롯데GRS DB활용 타깃 마케팅

배달 애플리케이션(앱)의 수수료를 둘러싸고 외식 프랜차이즈와 배달앱 사이 갈등이 커지고 있는 가운데, 프랜차이즈 업계가 자사업 강화에 속도를 내고 있다.

자체적으로 앱을 개발해 사용하면 배달앱 수수료 부담에서 자유로울 수 있고, 앱 이용 고객에게 적립, 할인 등 혜택을 제공해 충성 고객을 확보할 수 있기 때문이다.

치킨 프랜차이즈 BBQ는 2020년 8월부터 자사업을 통해 금액 할인권, 사이드메뉴 증정 등 프로모션을 진행해오고 있다. 그 결과 자사업 이용자 수가 2020년 30만명에서 올해 400만명으로 급증했다. 이달에도 오는 30일까지 자사업 회원이면 전 메뉴 주문시 무조건 ‘황금 올리브 치킨’ 반마리를 무료로 제공하는 행사를 진행 중이다.

bhc는 회원가입 없이도 주문할 수 있는 비회원 기반의 간편주문 시스템을 운영 중이다. 앱 이용 자체를 늘리기 위함이다. 또한 고객 맞춤형 혜택을 제공하고 자회원제도 운영하고 있다. bhc는 배달 프로모션을 실시하면서 자사업을 더욱 강화할 예정이다.

교촌치킨을 운영하는 교촌에프앤비 역시 자사업을 통한 배달 건수를 늘리기 위해 다양한 행사를 진행 중이다.

교촌치킨은 지난 2021년 자사업 개편



BBQ 앱 /제너시스BBQ



롯데이츠앱 /롯데GRS

에 나섰으며 올해 4월에는 UI를 개선했다. 자주 주문한 메뉴를 다시 빠르게 주문할 수 있는 ‘킷오더’ 등 기능을 더해 편의성을 높였다. 또한 자사업 이용시 할인해주는 프로모션도 이어오고 있다. 교촌치킨은 파리 올림픽 대회 기간 중 자사업에서 10% 포장 할인 이벤트를 진행했다.

이러한 노력에 따라 교촌치킨 앱 누적 회원수는 지난달 30일 기준 570만명에 달하는 성과를 거뒀다. 이는 지난 2021년(254만명)과 비교했을 때 2배 이상 증가한 수치이다.

업계 관계자는 “대다수 프랜차이즈가 자사업을 운영중이며, 자사업을 활용하면 중개 수수료가 없어 점주 부담을 완화할 수 있다”며 “또한 고객 데이터를 확보해 향후 마케팅이나 제품 개발에 활용할 수 있다”고 말했다.

롯데리아와 크리스피크림도넛 등을 전개하는 롯데GRS는 자사업 활성화를 위해 자사업 등급별 리워드 쿠폰 매일

발행, VVIP 등급 고객 초청 오프라인 행사 참여 기회 제공과 같은 다양한 프로모션을 진행하고 있다.

롯데GRS 관계자는 “자사업 회원 유치 및 이탈 방지를 위해 매일 다른 혜택을 제공하고 있다”며 “고객 주문 유형, 주문 방법(배달, 픽업, 방문) 등 데이터베이스(DB)를 통한 타깃 마케팅을 운영할 계획”이라고 설명했다.

프랜차이즈 업계가 배달앱 의존도를 낮추고 자사업 강화에 나선 이유는 배달앱 수수료 인상으로 고정 지출이 지속적으로 늘고 있기 때문이다. 배달앱을 사용하면 중개수수료 및 부가세, 결제수수료, 배달비 등을 점주가 부담해야 한다.

업계 관계자는 “자사업은 가맹 비용 부담 완화는 물론 브랜드 경쟁력 확보로도 이어지기 때문에 자사업 강화를 위한 업계 노력은 더욱 치열해질 것”이라고 말했다.

/신원선 기자 tree6834@

전기차 화재사고 절반 ‘원인불명’ “보험 통해 피해보상공백 줄어야”

건당 피해액 내연기관차 2배 이상

잇단 전기차 화재 사고로 ‘전기차 포비아(공포증)’가 확산하고 있다. 화재에 대한 원인 규명이 어려운 경우도 많아 보험을 통해 선제적으로 피해보상공백을 줄여야 한다는 목소리가 나온다.

9일 보험업계에 따르면 최근 전기차 화재 사고 발생에 따라 잠재적인 피해를 우려하는 공포심을 뜻하는 전기차 포비아가 확산하고 있다.

친환경자동차법에 따라 친환경자동차의 충전시설 설치 의무화돼 있다. 대부분의 주차장에서 충전시설이 마련됨에 따라 주차장에서의 화재 가능성에 대한 우려는 더 확산하고 있다.

보험연구원이 발표한 ‘전기차 화재 위험 관리를 위한 향후 과제’ 보고서에 따르면 전기차는 화재 진압의 어려움 등으로 주차장과 같은 밀폐된 공간에서의 위험성이 상대적으로 크다. 실제로 주차장, 차고, 전기차 운송 선박 등 폐쇄된 공간에서의 화재와 피해가 발생하고 있다.

소방청 통계에 따르면 지난 2021~2023년 전기차 화재 중에서 주차 중(25.9%)이거나 충전 중(18.7%) 발생한 화재가 44.6%를 차지하면서 상당 부분이 화재 시 즉시 대응하기도 어려운 상황인 것으로 나타났다.

특히 전기차는 화재 1건당 재산 피해액이 내연기관차에 비해 크다. 최근 3년 소방청통계기준 화재 시 화재 1건당 재산 피해액은 내연기관차가 953만원인 반면, 전기차는 2342만원으로 2배 이상 높았다. 재산 피해액뿐 아니라 전기차 화재 시 보상금액도 크게 차이가 난다.

천지연 보험연구원 연구위원과 전용식 선임연구위원은 “전기차는 다른 연료유형의 차량에 비해 사고발생률은 낮지만 사고심도가 높아 손해액이 상대적으로 높아지고 있다”고 설명했다.

문제는 전기차 화재의 원인을 특정할 수 없다는 것. 실제로 지난해 글로벌 전기차 화재 원인을 조사한 결과 원인 불명이 48%로 원인 규명이 어려운 경우가 다수를 차지했다.

전기차 포비아가 확산하면서 전기차 화재와 관련된 위험요소를 구체적으로 평가해야 한다는 목소리가 나온다. 과실의 주체 규명이 어려워짐에 따라 피해보상에 대한 공백이 발생할 수 있다는 분석이다.

또한 자동차보험, 전기차 충전사업자 배상책임보험, 화재보험 등 보험을 통한 다양한 방안 모색이 필요하다는 제안도 나온다. 전기차 화재로 인한 손해가 전체 자동차보험료 상승으로 이어져 소비자 부담을 가중시킬 수 있다는 우려에서도다.

천 연구위원과 전 선임연구위원은 “화재 발생 시 배터리 또는 차량 결함, 충전기 관련 결함, 운행 및 관리와 관련된 운전자 과실 등 과실의 주체 규명이 어려워 피해보상공백이 발생할 수 있다”며 “장기적으로 전기차 손해 관련 책임을 신속하게 규명하고 관련 분쟁을 줄일 수 있는 방안을 마련해 피해보상공백을 줄여야 한다”고 밝혔다.

그러면서 “전기차의 손해액이 전체 자동차보험료 상승을 통해 소비자의 부담으로 전가되지 않도록 유의하고 전기차 충전사업자의 배상책임보험 등 보험 가입을 의무화해야 한다”고 덧붙였다.

/김주형 기자 gh471@