

입법평가 회의자료집 ⑭

2010. 7. 14.

## 워크숍 일정

◇ 일 시 : 2010년 7월 14일 (수) 15시~18시

◇ 장 소 : 국민권익위원회 행정심판총괄과 회의실(17층)

◇ 구 성

사회 : 이순태(한국법제연구원 연구위원, 입법평가연구센터장)

[제1주제]

음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가  
- 독일 도로교통법제를 중심으로 -

발표 : 김남철(부산대학교 법학전문대학원 교수)

[제2주제]

일본 도로교통법상 음주운전 제재수단의 강화에 따른 입법평가

발표 : 최철호(청주대학교 법과대학 교수)

[제3주제]

미국의 입법체계를 중심으로 한 음주운전단속 및 처벌기준과  
행정·형사절차 및 불복절차에 대한 비교법적 연구

발표 : 이상경(광운대학교 법과대학 교수)

[종합토론]

황해봉(국민권익위원회 행정총괄심판과장)

이항노(국민권익위원회 행정심판총괄과 사무관)

한동훈(한국법제연구원 부연구위원)

## 워크숍 일정

윤광진(한국법제연구원 부연구위원)

차현숙(한국법제연구원 부연구위원)

윤석진(한국법제연구원 부연구위원)

윤계형(한국법제연구원 초청연구원)

조용준(한국법제연구원 초청연구원)

조영기(한국법제연구원 초청연구원)

배건이(한국법제연구원 인턴사원)

# 목 차

■	가
-	- ( )
I. 연구 필요성 및 목적 .....	11
II. 연구대상 및 범위 .....	11
III. 연구내용 .....	12
IV. 독일 도로교통법령상의 위반행위 및 제재수단에 대한 이해 .....	12
1. 독일 도로교통법 .....	13
2. 독일 도로교통규정(Straßenverkehrs-Ordnung: StVO) .....	15
3. 범칙금목록규정(Bußgeldkatalog-Verordnung) .....	15
4. 질서위반에 관한 법률 .....	16
V. 우리나라 도로교통법령상의 위반행위 및 제재수단 .....	16
VI. 교통법규위반행위 및 제재수단의 비교와 개선방안 .....	17
1. 운전면허취소 .....	17
2. 운전면허정지 .....	19
3. 행정형벌 .....	20
4. 범칙금 .....	24
VII. 음주운전 관련 독일 입법례 .....	29
1. 독일 형법전(Strafgesetzbuch(StGB)) .....	29
2. 독일 도로교통법 .....	30

3. 범칙금목록규정(Bußgeldkatalog-Verordnung) .....	31
4. 벌점제도 .....	32
5. 음주운전에 대한 형벌 및 벌점(종합) .....	34
6. 운전면허의 재취득 .....	36
<b>VIII. 음주운전 관련 우리나라 입법례 .....</b>	<b>37</b>
1. 도로교통법 .....	37
2. 도로교통법 시행규칙 .....	38
3. 운전면허의 재취득 .....	40
<b>IX. 음주운전 관련 양국 법제의 비교 .....</b>	<b>41</b>
<b>X. 독일 행정심판제도 개요 .....</b>	<b>43</b>
1. 독일 행정심판 제도의 목적 .....	43
2. 독일 행정심판제도와 독일 기본법 제19조 제4항과의 관계 .....	44
3. 독일 행정심판의 법적 근거 .....	45
4. 독일의 특별행정심판 제도 .....	46
5. 독일 행정심판제도의 특징 및 평가 .....	47
<b>XI. 결 론 .....</b>	<b>48</b>



## 가 ( )

<b>I. 일본 도로교통법상 음주운전 벌칙 강화의 배경 .....</b>	<b>51</b>
<b>II. 2002년 도로교통법상 음주운전 대책 .....</b>	<b>52</b>
1. 2002년 도로교통법 개정의 배경 .....	52
2. 2002년 도로교통법의 음주운전 관련 개정 내용 .....	53

3. 2002년 도로교통법 음주운전 행정처분 강화 이후의 변화 .....	58
4. 2002년 도로교통법 음주운전 행정처분 강화에 대한 입법평가 .....	63
Ⅲ. 2007년 도로교통법상 음주운전 대책 .....	64
1. 음주운전에 대한 벌칙의 강화 .....	64
2. 운전자 주변인에 대한 처벌 .....	65
Ⅳ. 2009년 도로교통법상 음주운전 대책 .....	70
1. 음주운전에 부과하는 기초점수의 인상 .....	70
2. 음주운전으로 인한 교통사고를 발생한 경우의 부가점수(전력이 없는 경우) .....	72
Ⅴ. 도로교통법에 의한 음주운전대책의 비판 .....	72
1. 음주운전에 대한 벌칙 내지 행정처분기준의 강화에 대한 비판 .....	72
2. 음주운전 주변인에 대한 제재의 문제 .....	73
Ⅵ. 향후의 과제 .....	75
1. 도로교통법 벌칙 및 행정처분의 강화에 따른 홍보와 계도 .....	75
2. 음주운전에 관대한 사회적 배경의 인식 전환 필요 .....	75
<별첨자료> 도로교통법에 근거하는 처분점수 제도 .....	77



·  
(        )

Ⅰ. 서 설 .....	83
Ⅱ. 음주운전 단속 및 처벌 기준 .....	84
1. 서 설 .....	84

2. 단속 및 처벌 .....	85
<b>Ⅲ. 제로관용법 위반행위의 행정절차와 DWI의 형사절차 .....</b>	<b>94</b>
1. 제로관용법 위반행위의 행정절차 .....	94
2. DWI의 형사절차 .....	95
<b>Ⅳ. 결 론 .....</b>	<b>98</b>

가

-

-

(

)

## I.

우리나라의 경우 음주운전 관련 매년 40만~50만건의 운전면허정지 및 취소처분이 내려지고 있으며, 이 중 약 2만 여건의 처분에 대하여 행정심판이 청구되고 있다. 현행법상 단순음주운전으로 면허가 취소되는 경우 100만원 정도의 벌금과 1년의 결격기간이 부여되는 데 그치고 있어 사회적으로 음주운전에 대한 안일한 생각이 팽배해 있는 실정이다. 이에 음주운전에 대한 사회적 위험성이나 경제적인 비용 분석을 통하여 음주운전의 사회적·경제적 피해를 분명히 밝히고, 이를 방지하기 위한 목적으로 음주운전에 대한 처벌기준을 보다 엄격하게 하고 음주운전으로 인한 면허취소의 경우 그 결격기간을 보다 연장하는 등 관련 법규정을 강화할 필요가 있는 것이다. 아울러 이러한 법개정 등의 방안을 통하여 음주운전으로 인한 처분에 대하여 행정심판을 청구하는 건수를 줄이도록 하는 것도 행정심판의 효율성을 제고하기 위하여 고려되어야 할 사항이다. 본 연구는 이와 같은 관점에서 특히 독일의 음주운전 단속 및 처벌기준에 대한 입법례를 검토함으로써 우리 법제에 대한 시사점을 발굴하는 것을 연구의 주요 목적으로 한다.

## II.

위 목적을 달성하기 위해서는 먼저 음주운전실태, 관련 통계 등에 관한 조사·분석을 실시하고, 이러한 조사결과를 바탕으로 외국의 관련 입법례와의 비교를 통하여 음주운전과 관련된 도로교통 법령을 전반적으로 재검토 하여야 할 것이다. 이러한 연구과정에서 본 연구는 외국, 특히 독일의 관련 입법례를 조사하는 것이 주된 목적이므로, 독일의 형법, 도로교통법령과 범칙금 관련 법령의 관련 규정 및 독일의

행정심판 법제를 주요 연구대상으로 한다.

### III.

독일의 경우 음주운전을 포함한 도로교통상의 제재적 행정처분의 법적 근거로는 형법전<sup>1)</sup>을 비롯하여 도로교통법, 도로교통규정, 범칙금 목록규정, 질서위반에 관한 법 등이 있다. 독일의 행정심판에 관해서는 행정재판소법<sup>2)</sup>에서 규정하고 있다.

본 연구에서는 이상에서 언급한 독일의 도로교통 관련법령상의 제재적 행정처분 및 처분기준에 관한 규정과 행정심판과 관련된 규정들을 살펴보는 것을 주된 내용으로 한다. 특히 제재적 행정처분 규정의 요건규정과 효과규정의 구체적인 내용들을 검토하고 우리나라 관련 법제와 비교하면서 우리 법제에 대한 시사점을 발굴하고, 특히 음주운전과 관련해서는 어떠한 점들이 다르게 규정되어 있는지를 살펴면서 우리 법제에의 수용 여부를 검토한다. 이어서 독일 행정심판 제도를 개관하고, 특히 음주운전과 관련된 처분에 대한 행정심판의 효율적 운용을 위한 시사점이 있는지 검토해 보기로 한다.

### IV.

음주운전에 대한 독일의 입법례를 검토하기에 앞서 형법에 의한 형벌, 행정법규에 의한 행정형벌, 범칙금, 제재처분 등에 대한 이해가 선행될 필요가 있다. 이하에서는 독일 도로교통법상 각종 위반행위와 이에 대한 제재수단에 대한 체계적인 분석을 해 보기로 한다. 독일의 경우 도로교통상의 제재적 행정처분의 법적 근거로는 형법전을 비롯

---

1) Strafgesetzbuch(StGB)

2) Verwaltungsgerichtsordnung(VwGO)

하여 도로교통법,<sup>3)</sup> 도로교통규정,<sup>4)</sup> 범칙금목록규정,<sup>5)</sup> 질서위반에 관한 법<sup>6)</sup> 등이 있다.

## 1. 독일 도로교통법

독일 도로교통법은 총 7장 65개조로 구성되어 있는데, 구체적으로는 교통규정, 책임, 벌금 및 범칙금규정, 교통중앙기록부, 차량등록, 운전면허증등록, 공동규정 및 경과규정 등에 관하여 규정하고 있다. 이 중 법규위반행위 및 제재수단은 제3조의 운전면허의 취소 및 제3장의 벌금 및 범칙금규정(제21조-제27조)에 규정되어 있다.

### (1) 운전면허의 취소

운전면허취소와 관련하여 독일 도로교통법 제3조는 “운전면허관청은 차량의 운전이 부적합하거나 자격이 없다고 증명되는 경우에는 운전면허를 취소하여야 한다.”라고 규정하고 있고, 나아가 독일 운전면허증규정<sup>7)</sup> 제46조에서는 “운전면허증 소지자가 차량운전에 부적합하다고 증명되는 경우에는, 운전면허관청은 면허를 취소하여야 한다. 이는 특히 별표 4, 5, 6상의 질병이나 신체적 결함이 있거나 중대한 경우 또는 도로교통법령이나 형법전을 반복하여 위반하는 경우 및 이를 통하여 차량운전의 적성이 배제되는 경우에 적용된다.”라고 규정하고 있다. 이와 같이 독일 도로교통법령은 운전면허취소와 관련하여 ‘운전

---

3) Straßenverkehrsgesetz(StVG)

4) Straßenverkehrs-Ordnung(StVO)

5) Verordnung über die Erteilung einer Verwarnung, Regelsätze für Geldbußen und die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV)

6) Gesetz über Ordnungswidrigkeiten(OWiG 1968)

7) Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr(Fahrerlaubnis-Verordnung: FeV), geltung ab 01. 01. 1999, zuletzt geändert durch Art. 5 V v. 22. 12. 2005 I 3716.

의 적격성<sup>8)</sup>이 존재하는지 여부를 결정적인 판단기준으로 규정하고 있을 뿐, 별도로, 예컨대 제한적인 열거방식에 따라 취소사유를 규정하고 있지 않다는 점에서 특징적이라고 할 수 있다. 따라서 운전에 대한 적격성이 없다고 증명되면 면허가 취소될 수 있는데, 다만 이 경우 단순한 의심만으로는 부족하고 반드시 입증되어야 한다.

## (2) 벌금 및 범칙금

벌금 및 범칙금에 관하여는 독일 도로교통법 제3장에 규정되어 있는데, 구체적으로는 무면허운전(제21조), 번호판 오용(Kennzeichenmissbrauch: 제22조), 번호판의 불법적인 생산, 판매 또는 교부(제22a조), 거리측정기 및 속도제한기의 오용(제22b조), 미승인된 차량부품의 판매(제23조), 교통질서위반(Verkehrsordnungswidrigkeit: 제24조), 0.05 퍼센트-한계(0,5 Promille<sup>8)</sup>-Grenze: 제24a조)<sup>9)</sup>, 번호판의 생산, 판매 및 교부에 대한 증거불충분(제24b조), 초보운전자의 주취운전금지(Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen: § 24c), 운행금지(Fahrverbot: 제25조), 차량소지자의 비용부담의무(제25a조), 범칙금목록(Bußgeldkatalog: 제26a조) 등이 규정되어 있다.

이 가운데 무면허운전, 번호판 오용, 번호판의 불법적인 생산, 판매 또는 교부, 거리측정기 및 속도제한기의 오용에 대해서는 자유형 및 벌금형의 형벌이 과해지고, 그 밖에는 미승인된 차량부품의 판매에 대하여 5000 유로 이하의 범칙금, 음주 및 약물운전에 대하여 1500 유로 이하의 범칙금, 번호판의 생산, 판매 및 교부에 대한 증거불충분에 대하여 2500 유로 이하의 범칙금이 부과된다.

그밖에 실제로 대다수의 교통법규위반행위가 속하게 되는 교통질서 위반행위에 대해서도 범칙금이 부과되는데, 이러한 질서위반행위에 대

8) Promille는 천분율로서 천분의 1을 의미한다.

9) 음주 및 약물운전을 의미한다.

하여 독일 도로교통법 제24조 제1항은 “제6조 제1항 또는 제6e조 제1항의 규정에 근거하여 발하여진 법규명령 또는 이러한 법규명령에 근거하여 발하여진 명령을 고의 또는 과실로 위반하는 행위”라고 규정하고 있어 구체적인 질서위반행위는 법규명령을 통해서 규정되도록 하고 있고, 이와 관련하여 동법 제26a조는 연방정부가 제24조의 질서위반에 대한 계고의 교부(질서위반에 관한 법률 제56조), 제24조 및 제24a조의 질서위반에 대한 범칙금에 관한 비율, 제25조의 운행금지명령에 관하여 법규명령으로서 범칙금목록(Bußgeldkatalog)을 규정할 수 있도록 하고 있다. 이에 따라 범칙금의 부과되는 행위 및 액수 등은 이 범칙금목록에서 규정되고 있다. 한편 동법 제25조는 제24조의 질서위반으로서 차량운행자의 의무를 난폭하게 또는 지속적으로 침해하는 자에 대하여 범칙금이 부과되는 경우에 행정관청이나 법원은 범칙금을 결정하면서 1월 이상 3월 이하의 기간 동안 차량운행을 금지할 수 있도록 하고 있다.

이상과 같이 독일 도로교통법은 법규위반행위에 대해서 행정형벌이나 범칙금을 규정하고 있지만, 그밖에 우리나라에서 규정하고 있는 바와 같은 과태료에 관한 규정은 없다.

## 2. 독일 도로교통규정(Straßenverkehrs-Ordnung: StVO)

도로교통규정은 도로교통법 제6조 제1항에 근거하여 교통, 건축 및 도시발전을 담당하는 연방행정부가 제정한 법규명령이다. 이 법규명령의 제49조에는 도로교통법 제24조에서 말하는 질서위반행위와 관련하여 이에 해당하는 경우를 매우 상세히 규정하고 있다.

## 3. 범칙금목록규정(Bußgeldkatalog-Verordnung)

범칙금목록규정은 독일 도로교통법 제26a조의 규정에 근거하여 교통, 건축 및 도시발전을 담당하는 연방행정부가 제정한 법규명령이다.

이 법규명령은 형식적으로는 5개 조문에 5개의 별표에 불과하지만 그 내용은 매우 방대하며, 도로교통법상의 범칙행위의 유형 및 기준과 관련하여 사실상 가장 의미 있는 내용들을 규정하고 있다. 구체적으로는 범칙금의 목록, 계고, 범칙금의 비율, 운행금지에 관하여 규율하고 있고, 그밖에 별표 등에서 범칙금목록, 제한속도초과, 안전거리 미준수, 중량초과, 위험 내지 물적 손해의 추가시에 비율의 상향 등에 관하여 보다 상세히 규정하고 있다.

#### 4. 질서위반에 관한 법률

독일의 경우 질서위반행위에 대한 일반법으로서 “질서위반에 관한 법률(질서위반법)”이 제정되어 있다. 이 법에는 일반법으로서 행정벌에 관한 기초적이고 일반적인 내용들이 규정되어 있는데, 구체적으로는 고의, 과실, 착오, 미수 등과 같은 형법의 일반적인 규정들과 범칙금절차와 범칙금결정 및 이에 대한 재판절차와 강제집행 등이 규정되어 있다. 그밖에도 각종 질서위반과 이에 대한 범칙금의 액수에 관한 규정들이 있는데, 특히 각종 질서위반행위에 관하여 이 법에서는 이를 국가명령의 위반, 공공질서의 위반, 국가적 상징에 대한 오용, 경영 또는 기업에서의 감독의무위반 등으로 구분하고 있다.

### V.

우리나라에서의 교통위반행위와 이에 대한 제재수단은 도로교통법, 동법시행령 및 시행규칙에서 상세히 규정되고 있다.

먼저 도로교통법은 제93조에서 운전면허의 취소·정지에 관하여 규정하고 있는데, 특히 제1항에서는 19개의 구체적인 취소 또는 정지사유가 열거되고 있다. 운전면허의 취소·정지처분의 구체적인 기준에

대해서는 도로교통법시행규칙 제91조 제1항과 관련하여 별표 28에서 규정하고 있다. 한편 도로교통법은 제13장(제148조-제161조)에서는 벌칙 및 과태료에 관하여 규정하고 있는데, 벌칙으로서는 징역, 벌금, 구류, 과료 등이 과하여 지며, 그밖에, 독일의 경우와는 달리, 500만원 이하의 과태료가 부과될 수 있다. 그밖에도 위반행위에 대한 제재로서 제14장(제162조-제166조)에서는 범칙행위의 처리에 관한 특례로서 통고처분에 의한 범칙금제도가 규정되어 있는데, 제162조 제1항은 “이장에서 “범칙행위”라 함은 제156조 각 호 또는 제157조 각 호의 죄에 해당하는 위반행위를 말하며, 그 구체적인 범위는 대통령령으로 정한다.”라고 규정하고 있다.

이와 같은 도로교통법의 규정에 따라 도로교통법시행령은 별표에서 범칙행위와 과태료에 관한 실질적으로 가장 중요한 규정을 두고 있다. 즉 별표 7에서는 동법시행령 제93조와 관련하여 운전자의 70개 항목에 걸친 범칙행위 및 10만원까지의 범칙금액표를 규정하고 있고, 별표 8에서는 보행자의 10개 항목의 범칙행위 및 3만원까지의 범칙금액표를 규정하고 있다. 별표 6에서는 동법시행령 제88조제6항·제89조제6항 및 제90조제2항과 관련하여 10개 항목에 걸쳐서 100만원 이하의 과태료금액표를 규정하고 있다.

## VI.

### 1. 운전면허취소

독일 도로교통법령은 일정한 질병이나 신체적 결함이 있거나 중대한 경우 또는 도로교통법령이나 형법전을 반복하여 위반하는 경우 및 이를 통하여 차량운전의 적성이 배제되는 경우에 운전면허를 취소하도록 하여, 운전면허취소에 있어서 ‘운전의 적격성’이 존재하는지 여

부가 면허취소의 결정적인 판단기준이 되도록 하고 있고, 그 외에 별도의 구체적인 취소사유를 규정하고 있지는 않다.

한편 우리나라의 경우에는 운전면허취소와 관련하여 도로교통법 제 93조에서 규정하고 있는데, 여기에서는 취소와 정지사유가 동시에 규정되어 있고, 그 대상이 되는 행위도 동조 제1항에서 19개 항목으로 제한적으로 열거되어 있다. 이 가운데 10개 항목이 취소사유에 해당된다.

독일의 경우 면허취소의 사유는 차량운전이 부적합하거나 자격이 없는 경우로서, 보다 구체적으로는 운전이 부적합한 신체적인 결함 또는 관련법규의 반복적인 위반으로 포괄적으로 규정되어 있다. 따라서 이에 대하여 증명할 수 있는 경우라면 면허를 취소할 수 있어 차량운전에 부적합한 여러 경우에 탄력적으로 대응할 수 있고, 이를 통하여 효과적인 규제를 기대할 수 있다는 장점이 있다고 생각된다. 반면 우리나라의 경우 면허취소가 침익적 처분이라는 관점에서 그 사유가 명백하게 규정되어 있다는 장점이 있고, 나아가 이를 제한적으로 열거하고 있는 것으로 이해한다면, 법을 집행하는 행정청의 입장에서도 불필요한 권리침해나 권한남용을 방지할 수 있다고 할 수 있을 것이다. 그러나 제한적으로 규정된 취소사유 이외의 중대한 운전결격사유가 발생하더라도 이에 적절하게 대응할 수 없다는 단점이 있다. 일례로 과거에는 음주운전 측정거부 행위가 면허정지의 대상이었다가, 그 후 법개정을 통하여 취소사유로 규정되었고, 그것도 구법에서는 제78조 제1항 제8호에 규정되어 있다가, 전면개정을 통하여 현재는 제93조 제1항 제3호에 규정되는 등 제한적 열거규정의 경우는 면허의 취소 또는 정지사유를 그때그때의 필요에 따라 법개정을 통하여 정비하여야 하는 번거로움이 있다. 나아가 점차로 사회가 복잡해지고 첨단기술이 발달하고 있는 현대사회에서 도로교통상 운전면허의 취소사유를 열거한다는 것은 사실상 어려운 점이 많다는 점에서 보면, 이

를 개괄적으로 규정하고, 경우에 따라서 세부적으로 필요한 기준에 대해서는 법규명령을 통하여 이를 구체화하도록 하는 것이 행정의 효과적이고도 탄력적인 대응이라는 관점에서 바람직하다고 생각된다.

## 2. 운전면허정지

운전면허정지와 관련하여 우리나라의 경우에는 위에서 본 바와 같이 도로교통법 제93조에서 그 사유가 제한적으로 나열되어 있는데, 구체적으로는 음주운전을 포함 8개 사유이다.

한편 독일의 경우 면허정지에 관한 직접적인 규정은 없고, 이에 해당하는 것으로서 운행금지를 규정하고 있다. 독일 도로교통법 제25조10)에 의하면 도로교통법상의 난폭하거나 지속적인 질서위반에 대하여는 범칙금결정과 동시에 1개월에서 3개월까지의 차량운행금지를 명할 수 있고, 운행금지기간 동안에는 독일 관청에서 발급된 국내 및 국제운전면허증은 행정청에 보관되어야 한다.

운행금지사유는 독일 범칙금목록규정의 별표에서 매우 상세하게 규정되어 있는데, 이를 개괄적으로 검토해 보면, 먼저 1개월 운행금지사유는 추월시 위험초래 및 물적 손해발생, 가시거리 50m 이하에서의 위험초래 및 물적 손해발생, 관통차선에서의 후진 및 반대방향 운전, 우회전신호에 따른 우회전을 위반하여 위험초래 및 물적 손해발생, 위험물질 또는 수질오염물질을 적재한 차량을 위하여 폐쇄된 도로를

### 10) § 25 운행금지(Fahrverbot)

(1) 제24조의 질서위반으로서 차량운행자의 의무를 난폭하게 또는 지속적으로 침해하는 자에 대하여 범칙금이 부과되는 경우에 행정관청이나 법원은 범칙금을 결정하면서 1월 이상 3월 이하의 기간 동안 차량운행을 금지할 수 있다. 제24a조의 질서위반에 대하여 범칙금이 부과되는 경우에도 통상 운행금지를 명할 수 있다.

(2) 운행금지는 범칙금결정의 효력과 더불어 유효하다. 그 기간 동안 독일 관청에서 발급된 국내 및 국제운전면허증은 관청에서 보관한다. 이는, 면허증의 소유자가 국내에 통상적인 거주지가 있는 한, 면허증이 유럽연합회원국 또는 다른 유럽경제공동체의 협의국의 관청에서 발급된 경우에도 적용된다. 면허증을 자발적으로 제출하지 아니하는 경우에는 이를 압수할 수 있다.

주행하여 이미 한 차례 결정을 받은 경우, 음주운전·취하게 하는 물질을 복용하고 운전한 경우, 승용차가 도심구역에서 제한속도 31-50Km를 초과한 경우 등이 있고, 2개월 운행금지사유로는 승용차가 도심구역에서 제한속도 51-60Km를 초과한 경우를 들 수 있으며, 3개월 금지되는 경우로는 음주운전으로 한번 이상 결정을 받은 경우, 취하게 하는 물질을 복용하고 운전하여 한번 이상 결정을 받은 경우, 승용차가 도심구역에서 제한속도 61 Km를 초과하는 경우를 들 수 있다.

양 법제를 비교해 보면, 먼저 독일의 경우 면허의 취소와 차량의 운행금지를 구분하여 규정하고 있는데 반하여, 우리나라의 경우 정지와 취소를 한 조문에서 규정하고 있다는 점이 다르다. 법을 인식하는 데에는 양자가 구분되는 것이 보다 쉬울 것으로 생각된다. 그리고 면허가 정지되는 사유에 있어서도 우리나라의 경우보다는 독일의 경우가 훨씬 구체적이면서도 또한 기초적인 교통질서에 대한 사유에 보다 중점을 두고 있다고 할 수 있다. 아울러 면허가 정지되는 기간도 실제에 있어 1년간 면허가 정지되는 경우는 드물 것이라고 본다면, 이를 독일에서처럼 최고 3개월 정도로 하는 것이 적당하다고 판단되고, 그 이상의 중대한 위반사유가 존재하는 경우에는 이를 취소사유로 하는 것이 바람직하다고 판단된다.

### 3. 행정형벌

아래 표 1에서는 독일 및 우리나라의 도로교통법에 규정되어 있는 행정형벌이 부과되는 행위유형과 이에 대한 형벌을 대비한 것이다.

<표 1: 한·독 도로교통법상의 행정형벌 비교표>

행위유형	독 일	한 국
무면허운전 등	1년 이하의 자유형 또는 벌금형	1년 이하의 징역이나 300만원 이하의 벌금
과실에 의한 무면허운전	6월 이하의 자유형 또는 180일할의 벌금형	

음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 - 독일 도로교통법제를 중심으로 - (김남철)

행위유형	독 일	한 국
불법회사로 번호판오용	1년 이하의 자유형 또는 벌금형	
번호판의 불법적인 생산, 판매, 교부	1년 이하의 자유형 또는 벌금형	
거리측정기 및 속도제한기의 오용	1년 이하의 자유형 또는 벌금형	
교통사고 발생시의 조치를 하지 아니한 경우		5년 이하의 징역이나 1천 500만원 이하의 벌금
함부로 신호기를 조작하거나 교통안전시설을 철거·이전하거나 손괴한 경우		3년 이하의 징역이나 700만원 이하의 벌금
위의 행위로 인하여 도로에서 교통위험을 일으키게 한 경우		5년 이하의 징역이나 1천 500만원 이하의 벌금
음주운전·측정거부 등		3년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금
중대한 과실로 인한 건조물 및 재물손괴한 경우		2년 이하의 금고나 500만원 이하의 벌금
정비불량차를 운전하도록 시키거나 운전한 경우		6월 이하의 징역이나 200만원 이하의 벌금 또는 구류
경찰공무원의 요구·조치 또는 명령에 따르지 아니하거나 이를 거부 또는 방해한 경우		"
공동위험행위를 함으로써 다른 사람에게 피해를 주거나 교통상의 위험을 발생시킨 경우		"
교통사고 발생시의 조치 또는 신고 행위를 방해한 경우		"
함부로 교통안전시설이나 그 밖에 그와 비슷한 공작물을 설치한 경우		"
위법한 도장이나 표지 등을 한 자동차의 운전을 한 경우		30만원 이하의 벌금이나 구류
원동기장치자전거면허를 받지 아니하고 원동기장치자전거를 운전한 경우		"
과로·질병으로 인하여 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차 등을 운전한 경우		"

음주운전 단속과 처벌기준에 관한 외국의 법제도분석

행위유형	독 일	한 국
사고발생시 조치상황 등의 미신고		"
경찰공무원의 운전면허증등의 제시요구에 불응		20만원 이하의 벌금 또는 구류
좌석안전띠나 인명보호장구의 미착용		20만원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료
고속도로등에서의 준수사항을 위반한 경우		"
정기적성검사 또는 수시적성검사를 받지 아니한 경우		"
법규정을 위반하여 운전면허증을 반납하지 아니한 경우		"
도로교통법 제5조, 제13조제1항 내지 제3항 및 제5항, 제14조제2항 내지 제4항, 제15조제3항(제61조제2항에서 준용되는 경우를 포함한다), 제16조, 제17조제3항, 제18조 내지 제21조, 제24조, 제25조 내지 제28조, 제32조, 제33조, 제37조, 제38조제1항, 제39조제1항 내지 제4항, 제48조, 제49조, 제50조제4항·제5항, 제51조, 제53조제1항 및 제2항, 제62조, 제73조제2항(제2호 및 제3호에 한한다) 또는 제92조제1항의 규정을 위반한 차마의 운전자		"
도로교통법 제6조제1항·제2항·제4항 또는 제7조의 규정에 의한 금지·제한 또는 조치를 위반한 차의 운전자		"
도로교통법 제22조, 제23조, 제29조제4항·제5항, 제53조제3항, 제60조, 제64조, 제65조 또는 제66조의 규정을 위반한 사람		"

행위유형	독 일	한 국
도로교통법 제31조, 제34조 또는 제52조제2항·제4항의 규정을 위반하거나 제35조 제1항의 규정에 의한 명령을 위반한 사람		"
도로교통법 제5조, 제8조, 제10조제2항·제3항·제4항 또는 제5항의 규정을 위반한 보행자		"
도로교통법 제6조제1항·제2항·제4항 또는 제7조의 규정에 의한 금지·제한 또는 조치를 위반한 보행자		"
경찰공무원의 조치를 위반한 행렬등의 보행자 또는 지휘자		"
유아의 보호를 게을리 한 보호자		"
도로교통법 제68조제3항의 규정을 위반하여 도로에서의 금지행위를 한 사람		"

위 표 1을 보면, 독일의 경우 비교적 형벌로 처벌되는 행위유형이 포괄적이고 유형의 분류가 간단한데 반하여, 우리나라의 경우 행위의 유형이 매우 상세하고 다양하게 분류되어 있음을 알 수 있다. 행정형벌은 행정법규위반행위에 대하여 형법상 형명이 있는 벌이 부과된다는 의미에서 형벌이 부과되는 행위의 유형구분에 있어 다소 세심하게 배려할 필요가 있다고 생각한다. 이러한 점에서 보면, 독일의 경우 중대한 법규위반에 대해서만 형벌로서 제재하고 대부분의 법규위반행위에 대해서는 범칙금을 부과하고 있는 반면, 우리나라의 경우 범칙금으로의 처벌로써 충분히 행정상의 규제목적 달성할 수 있는 행위에 대해서도 형벌이 부과될 수 있도록 규정되어 있다고 판단된다.

독일 도로교통법령은 운전면허의 취소사유는 포괄적으로 규정하면서 운행정지에 관해서는 상세하게 규정하고, 마찬가지로 형벌이 부과

되는 행위는 몇 가지의 유형으로 국한하면서, 아래에서 보는 바와 같이, 범칙금의 대상이 되는 행위유형을 매우 상세하게 규정하고 있다. 이는 결국 형벌이 부과되거나 면허가 취소되는 중대한 경우는 몇 가지의 경우로 제한하더라도 법의 목적을 달성하기에 충분하고, 오히려 빈번히 발생하는 기초적인 교통질서의 위반행위를 엄격하게 제재하여야 한다는 생각을 반영한 것이 아닌가 생각된다.

그 다음으로는 독일의 경우 자유형의 특정 형벌을 지정하지 아니하고, 개괄적으로 자유형으로 처벌한다고 규정하고 있어, 재판절차를 통하여 다양하게 구체화될 수 있는 여지를 인정하고 있는 반면, 우리나라의 경우에는 징역, 금고, 구류, 과료 등으로 명확하게 구분되어 형벌이 과하여 지도록 규정하고 있는 점도 차이가 있다. 형벌의 상한과 관련하여서도 독일도로교통법의 경우 모두 1년 이하의 자유형이 상한인데 비하여, 우리나라의 경우는 5년 이하의 징역으로 처벌될 수도 있게 되어 있다. 대부분의 행정범은 법정범이고, 실제로 도로교통법위반에 대하여 자유형으로 처벌되는 경우가 많지 않을 것이며, 또 독일의 경우가 그러하듯이, 도로교통법위반행위로 인하여 야기된 범행에 대하여 형사법에 의하여 처벌될 수도 있다고 본다면<sup>11)</sup>, 도로교통법상 행정형벌의 형량을 하한 조정하는 것도 고려해 보아야 한다고 생각된다.

#### 4. 범칙금

독일의 경우 범칙금목록규정에서 각종 범칙행위에 관하여 규정하고 있는데, 동 규정의 제1조 제1항에 대한 별첨(Anlage(zu § 1 Abs. 1) Bußgeldkatalog(BKat))에서는 기본적으로 242가지의 유형의 범칙행위를 규정하고 있고, 각 유형그룹별로 범칙행위가 다시 상세하게 세분화되고 있다. 반면 우리나라의 경우 도로교통법 시행령 별표 7, 별표 8에

11) 음주운전에 대해서 독일 형법전에서는 5년 이하의 자유형이나 벌금형에 처한다고 규정하고 있다. 이에 대해서는 아래에서 상세히 검토함.

서 모두 70가지의 범칙행위유형을 규정하고 있다. 여기에서 독일의 범칙행위를 모두 설명하기에는 그 양이 너무 방대하여 아래 표 2와 표 3에서는 이 가운데 속도위반의 경우와 주차위반의 경우만 추려서 설명을 한 것이다. 아울러 독일의 범칙금의 또 다른 특징은 우리나라에 비하여 상대적으로 무거운 금액이 부과되고, 나아가 중대한 위반행위에 대해서는 운행정지와 같은 강력한 제재가 동반된다는 점이다.

<표 2: 속도위반행위에 대한 범칙금>

독일(범칙금목록규정)		한국(도로교통법시행령 별표 2: 운전자의 경우)	
표시되어 있는 위험지역, 시야의 확보가 어려운 경우, 교차로, 합류도로, 철길횡단, 악천후의 경우에 적정한 속도로 주행하지 아니하는 경우	50유로		
위와는 다른 경우이지만 물적손해를 야기한 경우	35유로		
가시거리 50미터 이하인 상태에서 규정된 최고속도 초과한 경우	50유로		
서행, 제동, 측면확보 등을 제대로 하지 않아 어린이, 도움이 필요한 자, 노인 등을 위협하게 한 운전자	60유로		
허용된 최고속도를 초과한 경우	표 3 참조		

위 표 2에서는 독일 범칙금목록규정상의 범칙행위로서의 속도위반의 유형이 다양하고 세심하게 세분화되고 있음을 보여주고 있다. 반면 우리나라의 경우에는 초과속도에 대해서만 단속할 뿐, 그 이외의 속도위반으로 인한 구체적인 위험에 대한 세분화된 범칙유형이 따로 규정되어 있지 않다. 독일 범칙금목록규정상의 ‘허용된 최고속도를 초과한 경우’ 규정속도 초과에 대한 범칙금 및 운행금지는 차량의 종류

및 도시내부지역인가 외부지역인가<sup>12)</sup>에 따라 구분되어 부과되거나 명하여진다. 아울러 초과된 속도의 경우에도 시속 30Km 초과 까지는 매 5Km단위로 세분되고, 30Km 이상으로 초과하는 경우는 매 10Km 단위로 구분하여 각 단계마다 차등된 범칙금이 부과되고 있다. 예컨대 독일의 경우 일반승용차가 도심지역에서 속도를 초과한 경우를 보면, 아래 표 3과 같다.

<표 3: 초과된 속도에 따른 범칙금>

독일(범칙금목록규정) <sup>13)</sup>			한국(도로교통법시행령 별표 2: 운전자의 경우)	
초과된 속도 (Km)	범칙금 (유로)	운행금지	초과된 속도	범칙금(원)
10 까지	15		속도위반 (40km/h 초과)	승합자동차등 10만원
11 - 15	25	승용자동차등 9만원		
16 - 20	35	이륜자동차등 6만원		
21 - 25	50		속도위반 (20km/h 초과 40km/h 이하)	승합자동차등 7만원
26 - 30	60			승용자동차등 6만원
31 - 40	100	1개월		이륜자동차등 4만원
41 - 50	125	1개월		자전거등 3만원
51 - 60	175	2개월	속도위반 (20km/h이하)	승합자동차등 3만원
61 - 70	300	3개월		승용자동차등 3만원
70 이상	425	3개월		이륜자동차등 2만원
				자전거등 1만원

독일의 경우 속도위반이 10단계로 구분되어 있는데 비하여 우리나라의 경우는 3단계로만 구분되어 있고, 그 위반에 대한 범칙금의 액수도 커다란 차이를 보이고 있다. 예컨대 규정속도를 70Km 이상 위반하는 위험한 경우, 우리나라의 경우 범칙금이 6만원이지만, 독일은 약 60만원에 이른다.

12) 시외곽지역에서의 규정속도위반에 대한 범칙금이 도심지역에서의 경우보다 약간 낮게 되어 있다.

13) 범칙금목록규정(Bußgeldkatalog-Verordnung - BKatV) 별표(Anhang, Tabelle 1) 참조.

아래 표 4는 주차위반에 대한 범칙금의 유형과 액수를 비교한 것이다. 독일의 경우 속도위반의 경우보다 주차위반의 행위유형이 더 자세히 구분되고 있다.

<표 4: 주차위반에 따른 범칙금>

독일(범칙금목록규정)		한국(도로교통법시행령 별표 2: 운전자의 경우)	
단순 주차위반 이때 타인에게 방해가 되었을 때	10유로 15유로	정차·주차금지위반	4만원
우측 끝차선 주차위반(끝에서 두 번째 차선 주차) 이때 타인에게 방해가 되었을 때	15유로 20유로	주차금지위반	4만원
좁거나 시야가 확보되지 아니하는 길, 급커브길에 주차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우 1시간 이상 이 때 타인에게 방해가 되는 경우 구조차량의 통행을 방해한 경우	15유로 25유로 25유로 35유로 40유로	정차·주차방법위반	4만원
정차금지구역 또는 인도 및 자전거도로에 불법주차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우 1시간 이상 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	15유로 25유로 25유로 35유로	정차·주차위반에 대한 조치불응	4만원
소방차진입로 앞에 불법주차 이를 통하여 구조차의 진입에 방해가 될 때	35유로 50유로		
도로교통규정 제12조 제3항상의 주차위반 이 때 타인에게 방해가 되는 경우 3시간 이상 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	10유로 15유로 20유로 30유로		
장애인주차장소에 불법주차	35유로		
연결차를 2주 이상 본 차량 없이 주차 본 차량 없는 연결차의 우측 끝차선 주차위반(끝에서 두 번째 차선 주차) 이 때 타인에게 방해가 되는 경우 15분 이상 주차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	20유로 20유로 25유로 30유로 35유로		

독일(범칙금목록규정)		한국(도로교통법시행령 별표 2: 운전자의 경우)	
궤도차량의 운행공간에 정차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	20유로 30유로		
궤도차량의 운행공간에 주차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	25유로 35유로		
우선주차권 무시	10유로		
주차공간을 낭비하는 주차차	10유로		

위 표4를 보면, 위 행정형벌의 경우와는 반대로, 우리나라의 경우는 주차위반의 행위유형이 매우 단순하게 구분되고 있는데 반하여, 독일의 경우에는 어떠한 상태에서의 주차위반인지, 타인에게 방해가 되고 있는지, 일정 시간 이상 주차위반상태에 있는지 등의 기준에 따라 범칙행위의 유형이 상세하게 구분되고 있고 이에 대하여 차등적으로 범칙금이 부과되고 있다. 이는 결국 독일의 경우 질서위반의 구체적인 경우와 위반의 경중에 따라 다양하게 제재하도록 함으로써, 예컨대 같은 주차위반이라 할지라도 단순한 주차위반 보다 타인에게 방해가 되거나 구조차에 방해할 초래하는 경우 등을 더욱 무거운 제재를 가할 수 있게 되어, 궁극적으로는 보다 공평하고 정의로운 결과에 이를 수 있게 되는 것이다. 반면 우리나라의 경우 주차위반의 유형은 모두 4가지로 분류되고 있고, 그나마 부과되는 범칙금의 액수가 모두 같기 때문에, 사실상 각 유형별 구분은 사실상 의미가 없게 된다.

다른 한편으로는 이상에서 살펴본 바를 바탕으로 범칙금과 행정형벌의 경우와 비교해 보면, 독일의 경우 도로교통법령상의 위반행위에 대하여 범칙금이 부과되는 경우에 대해서는 광범위하게 규정하고 있는데 반하여, 우리나라의 경우에는 행정형벌 위주로 처벌규정이 이루어져 있다고 할 수 있다. 범칙금이 행정형벌에 대한 간이절차이고, 정식 형사소송절차에 의한 재판을 요하지 아니하며, 무엇보다도 형법상의 형벌이 가해짐으로 인한 전과자의 양산과 무관하다는 점에서 범

규위반행위에 대하여 가능한 한 행정형벌 대신 범칙금을 부과하도록 범칙금의 범위를 보다 확대하는 것이 바람직하다고 할 것이다.

## VII.

독일의 경우 음주운전에 대한 제재에 관하여는 형법과 도로교통법령에서 규정하고 있다. 이하에서는 관련 규정을 구체적으로 살펴보기로 한다.

### 1. 독일 형법전(Strafgesetzbuch(StGB))

#### § 315c 도로교통의 위해(Gefährdung des Straßenverkehrs)

(1)

1.

- a) 알콜음료나 그 밖의 취하게 하는 물질을 섭취하였음에도 도로에서 운전을 한 자 또는,
- b) 자동차를 안전하게 운전할 수 없는 정신적 또는 육체적 결함에도 불구하고 도로에서 운전을 한 자 또는

2. ……

……

그리고 이를 통하여 다른 사람의 신체나 생명이나 신체 또는 물건의 본질적인 가치를 해치는 경우에는, 5년 이하의 자유형 또는 벌금형에 처한다.

(2) 제1항 제1호의 경우에는 미수도 처벌할 수 있다.

(3) 제1항의 경우에

- 1. 위해를 과실로 초래하였거나
- 2. 과실로 행위하여 위해를 과실로 초래한 자는, 2년 이하의 자유형 또는 벌금형에 처한다.

**§ 316 도로교통에서의 주취(Trunkenheit im Verkehr)**

(1) 알콜음료나 그 밖의 취하게 하는 물질을 섭취함으로써 인하여 자동차를 안전하게 운전할 수 없음에도 도로에서(§§ 315에서 315d) 운전한 자로서 그 행위가 § 315a 또는 § 315c에 의하여 형벌이 과해질 수 있는 경우가 아닌 경우에는 1년 이하의 자유형 또는 벌금형에 처한다.

(2) 과실로 행위한 경우에도 제1항에 따라 처벌된다.

**2. 독일 도로교통법**

**§ 24a 0.05 퍼센트-한계(0,5 Promille-Grenze)**

(1) 도로에서 호흡에서 0.25mg/l 이상 또는 혈액에서 0.05 퍼센트 이상 또는 신체에 이러한 호흡중 또는 혈중알콜농도에 이를 정도의 알콜농도로 자동차를 운전한 자는 질서에 위반하여 행위한 것이다.

(2) 도로에서 이 규정 별첨에 규정된 취하게 하는 물질의 영향 하에서 자동차를 운전한 자는 질서에 위반하여 행위한 것이다. 이러한 영향은 혈중에서 이 규정 별첨에 규정된 물질이 입증될 때 존재한다. 이러한 물질이 구체적인 질병으로 처방받은 약물의 합법적 복용으로 인한 경우에는 제1항을 적용하지 아니한다.

(3) 과실로 행위한 경우에도 질서위반행위이다.

(4) 질서위반에 대해서는 3천 유로까지의 범칙금(Geldbuße)이 부과될 수 있다.

(5) 연방교통·건축·도시발전부는 학문적으로 도로교통의 안전성의 관점에서 필요한 경우에는 보건부 및 법무부와의 협의를 거쳐 연방참사원의 동의로 법규명령을 통하여 이 법 별첨의 취하게 하는 물질목록을 변경하거나 보충할 수 있다.

**§ 24c 초보운전자의 주취운전금지(Alkoholverbot für Fahranfänger und Fahranfängerinnen)**

- (1) 제24a조에 의한 견습기간중에 또는 21세가 만료되기 이전에 도로에서 자동차의 운전자로서 알콜음료를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영향하에 있으면서 자동차를 운행한 자는 질서에 위반하여 행위한 것이다.
- (2) 과실로 행위한 경우에도 질서위반행위이다.
- (3) 질서위반에 대해서는 범칙금(Geldbuße)이 부과될 수 있다.

**3. 범칙금목록규정(Bußgeldkatalog-Verordnung)**

번호	구성요건	도로교통법	범칙금 (€), 운행정지 기간
	<b>B. 도로교통법 § 24a, § 24c의 위반행위 0,05-퍼센트-한계</b>		
241	호흡에서 0.25mg/l 이상의 호흡알콜농도 또는 0.05 퍼센트 이상의 혈중알콜농도 또는 신체에 이러한 호흡중 또는 혈중알콜농도에 이를 정도의 알콜농도로 자동차 운전	제24a조 제1항	500 €, 운행정지 1개월
241.1	도로교통기록부에 이미 1회의 도로교통법 제 24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 b에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1000 €, 운행정지 3개월
241.2	도로교통기록부에 이미 2회 이상의 도로교통법 제24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 b에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1500 €, 운행정지 3개월
	<b>취하게 하는 물질</b>		
242	도로교통법 제24a2 제2항에 대한 별첨에 규정된 취하게 하는 물질의 영향 하에 자동차 운전	제24a조 제2항 제1문 (제3항도 관련하여)	500 €, 운행정지 1개월
242.1	도로교통기록부에 이미 1회의 도로교통법 제24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 a에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1000 €, 운행정지 3개월

번호	구성요건	도로교통법	벌칙금 (€), 운행정지 기간
242.2	도로교통기록부에 이미 2회 이상의 도로교통법 제24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 a에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1500 €, 운행정지 3개월
	<b>초보운전자의 주취운전금지</b>		
243	제2a조에 의한 견습기간중에 또는 21세가 만료되기 이전에 운전자로서 자동차의 운전자로서 알콜음료를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영향 하에 있으면서 자동차를 운행	제24조c 제1항 및 제2항	250 €

#### 4. 벌점제도<sup>14)</sup>

독일 연방자동차청(Das Kraftfahrt-Bundesamt(KBA))은 교통안전에 대한 다양한 사무를 수행하는 독일에서 가장 유명한 연방관청이다. 동청은 연방자동차청법(KBA-Gesetz)에 의거하여 1951년 8월 4일 창설되었다. 소재지는 쉘레스비히-홀슈타인 주 플렌스부르크(Flensburg)로 최북단에 위치한 독일의 상급행정기관이며, 1990년 이래 드레스덴(Dresden)에도 사무소를 설치하였다. 연방자동차청은 연방교통·건축·도시발전부 직속으로 다른 기관에 대해서는 지시권한이 없다.

연방자동차청에 대해서 잘 알려진 것은 거의 모든 도로교통 관련자가 질서위반행위 또는 범죄행위에 대해서 받을 수 있게 되는 벌점을 교통기록부에 저장하여 두는 곳이라는 점이다. 벌점제도(Das Punktsystem)는 연방에 공통적으로 적용되는 벌점목록과 더불어 모든 해당교통관련자들에 대해서 동등하게 적용되는 것을 보장한다. 동 제도는 모든 시민들이 자신의 잘못된 행위를 범위를 지속적으로 관찰하고 이

14) 벌점제도에 관하여 상세는 독일 연방자동차청 홈페이지([http://www.kba.de/cln\\_007/nn\\_124736/DE/Home/homepage\\_\\_node.html?\\_\\_nnn=true](http://www.kba.de/cln_007/nn_124736/DE/Home/homepage__node.html?__nnn=true))의 내용을 참조함. 이하는 홈페이지의 내용을 발췌하여 요약한 것임.

를 적시에 교정할 수 있는 기회를 제공한다. 나아가 해당자들이 운전  
에 있어 자신의 흠을 가급적 조기에 제거하고 점수의 상향을 피할 수  
있도록 도와주는 기능을 한다. 이러한 벌점제도는 예방적 효과 때문  
에 교통안전을 위한 중요한 수단이 되었다.

벌점이 부과되는 것은 모든 교통기록부에 등재된 법적 효력 있는  
질서위반행위(40 유로부터)와 범죄행위이다. 교통위반에 대해서는 1부  
터 7점 까지의 벌점으로 평가되는데, 질서위반행위는 1-4점까지, 범죄  
행위는 5-7점까지로 평가된다.

벌점제도는 해당위반자에게 총 18점에 도달하여 운전면허가 취소되  
는 것을 피할 수 있는 기회와 도움을 제공한다. 세미나와 교통심리상  
담에서 도로교통에서의 잘못된 점을 인식하고 폐기할 수 있도록 한  
다. 동시에 벌점을 줄이기 위해서 자발적으로 세미나와 교통심리조언  
에 참여하도록 한다.

이하에서는 음주운전에 대한 벌점제도를 소개하기로 한다.

**※ 0,05-퍼센트-한계(§ 24a StVG) 및 초보운전자의 주취음전금지  
(§ 24c StVG)(도로교통법상의 질서위반행위)<sup>15)</sup>**

벌칙금 목록번호 (BKat-Nr.) <sup>*)</sup>	위반행위	점수	건습운전면허영역 (FaP-Kategorie) <sup>**)</sup>	벌칙금액 (Regelsatz EURO)	운행금지 (Fahrver bot)
241	자동차의 운행	4 P	A	500	○
241.1	0,25 mg/l 이상 또는 0,05 퍼센트 이상의 호흡 및 혈중알콜농도 상태에서			1.000	○
241.2	0,25 mg/l 이상 또는 0,05 퍼센트 이상의 호흡 및 혈중알콜농도에 해당하는 알콜농도 상태에서			1.500	○

15) [http://www.kba.de/cln\\_007/nn\\_124384/sid\\_55B8D4FCBCE4963AFF277FDA0B32D5FE/nsc\\_true/DE/Punktsystem/Punktecatalog/punktecatalog\\_inhalt.html?\\_nnn=true](http://www.kba.de/cln_007/nn_124384/sid_55B8D4FCBCE4963AFF277FDA0B32D5FE/nsc_true/DE/Punktsystem/Punktecatalog/punktecatalog_inhalt.html?_nnn=true) 참조.

범칙금 목록번호 (BKat-Nr.) <sup>*)</sup>	위반행위	점수	견습운전면허영역 (FaP-Kategorie) <sup>**)</sup>	범칙금액 (Regelsatz EURO)	운행금지 (Fahrver bot)
243	제2a조에 의한 견습 기간중에 또는 21세 가 만료되기 이전에 운전자로서 자동차의 운전자로서 알콜음료 를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영 하 하에 있으면서 자 동차를 운행	2 P	A	250	×
<p>*) BKat-Nr. = 범칙금목록-번호</p> <p>***) FaP = “견습운전면허(Fahrerlaubnis auf Probe)”. A와B는 견습운전면허의 영역 (FaP-Kategorie)을 말한다(A는 중대한 위반행위, B는 A보다는 덜한 중대한 위반 행위).</p>					

## 5. 음주운전에 대한 형벌 및 벌점(종합)<sup>16)</sup>

판례에 따르면 운전 중 혈중알콜농도(Blutalkoholkonzentration(BAK)) 0.03% 이상에서는 이미 -사행선으로 운전하는 것과 같은- 음주에 의한 결격증상(Ausfallerscheinungen)이 나타나 형법전 제316조의 범죄구성요건에 해당한다고 한다.

혈중알콜농도 0.05% 이상에서는 불안정한 운전에 대한 어떠한 증거가 없어도 도로교통법 제24a조의 질서위반행위가 있는 것이고, 0.11% 이상에서의 운전(이른바 “절대적 운전불안전”)은 판례에 의하면 형법전 제316조의 범죄행위에 해당된다. 나아가 타인이나 타인의 물건의 본질적인 가치에 구체적인 위해를 가한 경우에는 형법전 제315c조 제1항 제1a호와 제3항을 침해한 것이 된다.

16) 독일 연방교통건설도시발전부 홈페이지(<http://www.bmvbs.de/dokumente/-,302.1494/Artikel/dokument.htm#3>) 참조.

(1) 알콜에 대한 주요 형벌

혈중알콜농도 (퍼센트)	운전불안전에 대한 표식이 없는 경우	운전불안전에 대한 표식이 있는 경우	사고를 야기한 경우
<b>0.03 이상</b> (알콜의 효과가 나타났을 때)		7 점 벌금형 또는 자유 형(최고 5년 까지) 운전면허 취소	7 점 벌금형 또는 자유 형(최고 5년 까지) 운전면허 취소
<b>0.05 이상</b> (2배의 사고위험)	4 점 3.000 유로까지 벌 금형 운행정지 3개월	7 점 벌금형 또는 자유 형(최고 5년 까지) 운전면허 취소	7 점 벌금형 또는 자유 형(최고 5년 까지) 운전면허 취소
<b>0.11 이상</b> (10배 이상의 사고위험)	7 점 벌금형 또는 자유 형(최고 5년 까지) 운전면허 취소	7 점 벌금형 또는 자유 형(최고 5년 까지) 운전면허 취소	7 점 벌금형 또는 자유 형(최고 5년 까지) 운전면허 취소

(2) 초보운전자의 주취음전 금지

구성요건	유로	점수
제2a조에 의한 견습기간중에 또는 21세가 만료되기 이전에 운전자로서 자동차의 운전자로서 알콜음료를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영향 하에 있으 면서 자동차를 운행	250	2

## 6. 운전면허의 재취득

### <독일도로교통법>

#### § 3 운전면허의 취소(Entziehung der Fahrerlaubnis)

(6) 제6조 제1항 제1호 r에 따른 법규명령을 통하여 운전면허의 취소 또는 포기 이후에 새로운 면허를 발급 ..... 하기 위한 기간이나 조건을 정할 수 있다.

### <도로교통 운전자에 대한 허가 규정(Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr(운전면허규정 Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV)>

#### § 13 알콜문제의 의심에 대한 해명

운전면허의 발급 또는 연장 ..... 에 대한 결정을 준비하기 위하여 운전면허관청은

1. ....

2. 다음의 경우에는 의료-심리-소견서(medizinisch-psychologisches Gutachten (MPG))의 제출을 명한다:

- a) 의사소견서에 의하면 알콜의존성은 없으나 알콜남용의 징후가 있거나 또는 이를 수용할 만한 사실이 있는 때,
- b) 도로에서 알콜영향 하에 위반행위를 반복한 때,
- c) 혈중알콜농도 0.16 이상 또는 호흡알콜농도 0.08 이상의 상태에서 운전한 때,
- d) a에서 c의 면허가 취소된 때,
- e) 기타 알콜남용이나 알콜의존성이 더 이상 없다는 것을 해명하여야 할 때.

§ 20 운전면허의 신규발급(Neuerteilung einer Fahrerlaubnis)

(1) 운전면허의 취소 또는 포기에 따라 신규로 면허를 발급하는 데에는 면허발급에 관한 규정이 적용된다.

VIII.

1. 도로교통법

제44조 (술에 취한 상태에서의 운전금지)

① 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(「건설기계관리법」 제26조제1항 단서의 규정에 의한 건설기계 외의 건설기계를 포함한다. 이하 이 조, 제45조, 제47조, 제93조제1항제1호 내지 제4호 및 제150조에서 같다)을 운전하여서는 아니된다.

② 경찰공무원(자치경찰공무원을 제외한다. 이하 이 항에서 같다)은 교통의 안전과 위험방지를 위하여 필요하다고 인정하거나 제1항의 규정을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 때에는 운전자가 술에 취하였는지의 여부를 호흡조사에 의하여 측정할 수 있다. 이 경우 운전자는 경찰공무원의 측정에 응하여야 한다.

③ 제2항의 규정에 의하여 술에 취하였는지의 여부를 측정한 결과에 불복하는 운전자에 대하여는 그 운전자의 동의를 얻어 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.

④ 제1항의 규정에 따라 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 혈중알콜농도가 0.05퍼센트 이상으로 한다.

제93조 (운전면허의 취소·정지)

① 지방경찰청장은 운전면허(연습운전면허를 제외한다. 이하 이 조에서 같다)를 받은 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는

때에는 행정안전부령이 정하는 기준에 의하여 운전면허를 취소하거나 1년 이내의 범위에서 운전면허의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제2호·제3호, 제6호 내지 제8호(정기적성검사기간이 경과된 때를 제외한다), 제11호, 제13호, 제15호, 제16호 또는 제17호에 해당하는 때에는 운전면허를 취소하여야 한다.

1. 제44조제1항의 규정을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등의 운전을 한 때
2. 제44조제1항 또는 제2항 후단의 규정을 2회 이상 위반한 사람이 다시 동조제1항의 규정을 위반하여 운전면허 정지사유에 해당된 때
3. 제44조제2항 후단의 규정을 위반하여 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있음에도 불구하고 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 때

#### 제148조의2 (벌칙)

다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 3년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제44조제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 사람
2. 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람으로서 제44조제2항에 따른 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 사람

## 2. 도로교통법 시행규칙

#### 제91조 (운전면허의 취소·정지처분 기준 등)

①법 제93조에 따라 운전면허를 취소 또는 정지시킬 수 있는 기준(교통법규를 위반하거나 교통사고를 일으킨 경우 그 위반 및

피해의 정도 등에 따라 부과하는 벌점의 기준을 포함한다)과 법 제97조제1항에 따라 자동차등의 운전을 금지시킬 수 있는 기준은 별표 28과 같다.

**[별표 28] 운전면허 취소·정지처분 기준(제91조제1항관련)**

**1. 일반기준**

다. 벌점 등 초과로 인한 운전면허의 취소·정지

(1) 벌점·누산점수 초과로 인한 면허 취소

기간	벌점 또는 누산점수
1년간	121점 이상
2년간	201점 이상
3년간	271점 이상

1회의 위반·사고로 인한 벌점 또는 연간 누산점수가 다음 표의 벌점 또는 누산점수에 도달한 때에는 그 운전면허를 취소한다.

(2) 벌점·처분벌점 초과로 인한 면허 정지

운전면허 정지처분은 1회의 위반·사고로 인한 벌점 또는 처분벌점이 40점 이상이 된 때부터 결정하여 집행하되, 원칙적으로 1점을 1일로 계산하여 집행한다.

**2. 취소처분 개별기준**

일련 번호	위반사항	적용법조 (도로교통법)	내 용
2	술에 취한 상태에서 운전한 때	제93조	○술에 취한 상태의 기준(혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상)을 넘어서 운전을 하다가 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 한 때 ○술에 만취한 상태(혈중알콜농도 0.1

일련 번호	위반사항	적용법조 (도로교통법)	내 용
			퍼센트 이상)에서 운전한 때 ○2회 이상 술에 취한 상태의 기준을 넘어 운전하거나 술에 취한 상태의 측 정에 불응한 사람이 다시 술에 취한 상 태(혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상)에서 운전한 때
3	술에 취한 상태의 측정에 불응한 때	제93조	○술에 취한 상태에서 운전하거나 술 에 취한 상태에서 운전하였다고 인정 할 만한 상당한 이유가 있음에도 불구 하고 경찰공무원의 측정 요구에 불응 한 때

### 3. 정지처분 개별기준

가. 이 법이나 이 법에 의한 명령을 위반한 때

위반사항	적용법조 (도로교통법)	벌점
2. 술에 취한 상태의 기준을 넘어서 운전한 때 (혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상 0.1퍼센트 미만)	제44조제1항	100

### 3. 운전면허의 재취득

도로교통법 제82조 (운전면허의 결격사유)

②다음 각 호의 어느 하나의 경우에 해당하는 사람은 해당 각 호  
에 규정된 기간이 지나지 아니하면 운전면허를 받을 수 없다. 이  
경우 제1호 내지 제4호에 있어서는 벌금 이상의 형(집행유예를  
포함한다)의 선고를 받은 사람에 한한다.

6. 제1호 내지 제5호의 규정에 의한 경우 외의 사유로 운전면허가  
취소된 경우에는 운전면허가 취소된 날부터 1년(원동기장치자전

거면허를 받고자 하는 경우에는 6월). 다만, 적성검사를 받지 아니하거나 운전면허증을 갱신하지 아니하여 운전면허가 취소된 사람 또는 제1종 운전면허를 받은 사람이 적성검사에 불합격되어 다시 제2종 운전면허를 받고자 하는 경우에는 그러하지 아니하다.

## IX.

이상에서 음주운전에 대한 독일의 입법례를 중심으로 우리나라 입법례도 간략하게 소개하였다. 아래 표에서는 위 내용을 형벌과 행정제재로 구분하여 비교해 본 것이다.

<표: 음주운전시 처벌 및 제재에 관한 한·독 입법례 비교>

	독 일	우리나라
형벌	-혈중알콜농도 0.03% 이상부터 처벌 가능 -5년 이하의 자유형 또는 벌금형 -1년 이하의 자유형 또는 벌금형	-혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상 -3년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금
범칙금이나 제재	-0.25mg 또는 0.05% 이상의 호흡 및 혈중알콜농도 기준으로 3천 유로까지 범칙금 부과 (위반횟수에 따라 500, 1000, 1500 유로의 범칙금 및 운행정지 1개월 또는 3개월처분 부과) -혈중알콜농도의 정도(0.03, 0.05, 0.11 이상으로 구분)와 운전불안전에 대한 표식 유무, 사고야기와 결부 여부 등에 따라 벌점 4점 또는 7점(18점부터 면허취소) 부과 -초보운전자 - 250유로 범칙금, 벌점 2	-0.05% 이상의 혈중알콜농도 기준으로 운전면허 정지(벌점 100점/121점) 및 면허취소처분  -혈중알콜농도 0.1퍼센트 이상이면 면허취소

먼저 형벌과 관련하여 우리나라의 경우에는 혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상일 때 처벌이 가능하지만, 독일의 경우에는 0.25mg 또는 0.05% 이상의 호흡 및 혈중알콜농도가 기준이 된다. 따라서 처벌기준이 우리나라보다 강화되어 있다. 한편 독일 판례에 의하면, 혈중알콜농도가 0.03퍼센트 이상이면서 운전이 불안전하다는 징표가 있는 경우에는 형사처벌이 가능하다. 이러한 점에서 0.05%가 넘어야 비로소 처벌이 가능한 우리나라의 경우보다 처벌기준이 강화되어 있다. 그리고 형량에 있어서도 독일의 경우 최고 5년형까지로 우리나라의 3년보다 많다. 결과적으로 독일의 경우 음주운전에 대해서는 우리나라의 경우보다 처벌기준이나 수준이 높다고 할 수 있다.

금전적인 행정제재와 관련하여서는 우리나라의 경우에는 행정질서법적인 성격이 강한 약식 행정형벌인 범칙금제도가 없고 행정형벌인 벌금형에 의해서만 처벌하도록 되어 있는 점이 독일과 다른 점이다. 독일의 경우에는 중한 경우에는 벌금형으로도 처벌하지만, 그렇지 않은 경우에는 위반횟수에 따라 500유로부터 1500유로까지 차등적으로 범칙금을 부과하도록 되어 있다.

이와 같은 범칙금과 더불어 면허정지와 벌점과 같은 제재가 가하여지는 점은 양국이 공통적이다. 우리나라의 경우 법령에서는 면허정지만을 규정하고 벌점에 따라 정지일이 결정되도록 하는 규정방식을 채택하고 있는 반면, 독일의 경우는 위반횟수에 따르는 정지기간을 1개월, 3개월로 명확히 규정하고 있는 점에 차이가 있다. 아울러 운전불안전에 대한 표식이 있는지의 여부에 따라 정지와 취소의 차이를 두고 있는 점도 특색이 있다. 전체적으로는 독일의 경우 혈중알콜농도 0.1%가 넘지 않아도 취소의 대상이 될 수 있으므로, 면허취소의 범위가 우리나라의 경우보다 넓다고 할 수 있다. 한편 이와 같은 제재처분과 더불어 벌점이 부과되는 점도 공통적인데, 면허취소(독일 18점, 우리나라 121점)를 기준으로 할 때, 벌점의 경우는 우리나라의 경우 면허정지에 110점이라는 점에서 독일보다 더 강화되어 있다고 판단된다.

한편 독일의 경우 초보 또는 젊은 운전자의 음주에 의한 교통사고를 감소시키기 위하여 2007년 도로교통법을 개정하여 초보운전자의 제로알콜제한 규정을 추가하였다. 이 규정에 의하면 21세 이하의 젊은이와 2년의 운전면허 견습기간 동안의 운전자 모두는 혈중알콜농도와 관계없이(제로알콜) 운전 중에 알콜음료를 섭취하여서는 안 되고 이를 위반하는 경우에는 250 유로의 범칙금과 벌점 2점이 부과된다.

이상에서 검토한 바와 같이, 독일의 경우 실제로 음주운전의 단속 및 처벌기준이 우리나라의 경우보다 엄격하게 규정되어 운용되고 있다. 형벌의 형량도 더 많게 규정되어 있다. 우리나라의 경우 음주운전에 대한 일반인들의 안이한 사고를 보다 신중하게 인식하도록 전환시키려면, 지금보다는 형량을 늘이고 처벌기준인 혈중알콜농도를 보다 낮추는 등의 노력이 필요하다고 본다.

그 외에 독일의 경우 음주운전에 대하여 벌금형 이외에도 범칙금을 부과할 수 있도록 되어 있지만, 우리나라에서는 금전적으로는 벌금형에 처하도록 되어 있어, 단속 및 제재의 효율성을 위해서라도 독일과 같이 범칙금을 다양화하는 것도 고려해 볼 필요가 있을 것이다. 아울러 운전면허가 취소되는 경우에도 그 취소사유를 보다 다양화해서 취소될 수 있는 경우를 더 늘려야 할 것이다. 나아가 운전에 대한 경험이 상대적으로 적은 초보운전자나 20대 초반의 운전자를 대상으로 처음부터 음주운전에 대한 경각심을 심어준다는 의미에서 이와 관련된 독일의 입법례도 참고할 만한 가치가 있다고 생각된다.

## X.

### 1. 독일 행정심판 제도의 목적

독일 행정심판은 국민의 권리를 구제하고 또한 행정작용이 합리적으로 이루어질 수 있도록 통제하는 기능을 수행한다. 독일 행정심판

은 행정청의 결정에 대한 합법성과 아울러 합목적성을 통제하는 특징이 있다(독일 행정재판소법 제68조 제1항 제1문).

독일 행정심판 제도의 또 다른 목적은 법원의 부담경감이다. 행정소송과의 관계에서 독일 행정심판은 행정소송의 사전절차로서의 위상을 가진다(필요적 전치주의).

행정소송을 제기하기 전에 행정심판을 거치도록 하는 것은 두 가지의 의미를 가진다. 첫째로는 행정심판을 통하여 권리구제를 받을 수 있으면 그렇게 하라는 뜻으로 행정심판을 통하여 구제되는 부분만큼은 행정소송의 부담을 경감하게 된다. 또한 행정소송의 제기 대상이 행정심판을 통하여 확정되는 의미를 가진다. 행정소송의 대상은 원처분이지만 그 내용은 행정심판을 통하여 확정되는 원처분<sup>17)</sup>이기 때문에 행정소송의 대상이 그만큼 명확하고 구체화되는 특징이 있다.

## 2. 독일 행정심판제도와 독일 기본법 제19조 제4항과의 관계

독일 행정심판이 권력분립 제도에 반하는지의 여부가 논의되었다. 대체로 학설은 권력분립의 원리에 반하지 않는 것으로 본다. 이는 행정심판이 결국은 행정작용이지 사법작용은 아니라는 판단에 근거한다. 바꾸어 말하면 독일에서는 행정심판이 사법작용의 성격을 가진다면 권력분립에 반하는 결과가 된다고 보는 것이다. 독일 기본법 제19조 제4항은 공권력으로 인한 권리침해를 받은 사람에 대하여 권리구제 절차의 부여를 규정하고 있다. 이 규정은 독일 행정심판의 헌법적 근거를 설명하는 것이기도 하면서 또한 그와는 무관하다고도 볼 수 있다. 즉, 공권력의 작용으로 권리침해를 당한 사람에게 권리구제의 방도를 제공하면 동 기본법의 규정을 실천하는 의미를 가진다. 그러

17) 독일 행정재판소법 제79조 제1항 제1호

(1) 취소소송의 대상은 행정심판재결을 통하여 형성된 원처분이다.

나 권리구제의 일반적인 방법은 법원을 통한 구제이므로 행정심판제도가 반드시 이 조항의 필요조건이라고 하기도 곤란하다. 그래서 독일 기본법 제19조 제4항은 행정심판 제도의 존재이유와는 무관한 것으로 본다.<sup>18)</sup>

### 3. 독일 행정심판의 법적 근거

독일 행정심판의 법적 근거로는 독일행정재판소법과 독일연방행정절차법 규정을 들 수 있다. 이들 규정을 통해서 행정심판청구의 대상으로서의 공법적 분쟁, 행정소송의 전심절차로서의 행정심판, 재결청, 심판절차의 원칙, 참가인, 신청·기간·공고 등 행정심판의 형식, 행정심판 재결 등에 관한 사항이 규정되어 있다.

먼저 독일의 행정심판은 행정재판소법 제68조부터 제73조에 의하여 규율된다. 그리고 부분적으로는 행정절차법 제79조에서 보충적으로 규정하고 있다.

취소소송 혹은 의무이행소송을 제기하려는 사람은 소송을 제기하기 전에 원칙적으로 행정심판을 먼저 거쳐야 한다. 취소심판과 의무이행심판은 행정소송의 필요적 전심절차로 규정되어 있는 것이다(제68조). 그리고 행정심판은 소송상 본안판결이 확정되기 전에는 반드시 종결되어야 한다. 독일 행정심판의 특징은 무엇보다 심판청구와 함께 처분의 효력이 정지되는 점에 있다(제80조 제1항).

행정심판은 처분청에 청구하여야 한다(제70조 제1항). 그리고 행정심판의 재결청은 원칙적으로는 처분청의 직근 상급행정기관이 된다. 만약 직근상급행정기관이 최고 연방기관 또는 최고 주기관인 경우에는 처분을 행한 행정청이 재결청이 된다. 지방자치단체의 자치사무에 대한 행정심판은 원칙적으로 당해 지방자치단체가 재결청이 된다(제

---

18) Hufen, Verwaltungsprozessrecht, 5. Aufl., München 2003, S. 63.

73조 제1항). 이는 헌법상의 지방자치권 보장과 관련하여 헌법이 보장하는 지방자치단체의 자치사무에 대한 자율성을 보장하기 위한 규정이라고 판단된다. 이 점은 우리나라의 경우에도 반드시 참고가 되어야 할 사항이라고 생각된다. 왜냐하면 현행 행정심판법의 기틀은 지방자치가 본격적으로 시행되기 이전에 제정되어 시행되어 온 것으로서 지방자치단체의 자치권보장과 충돌문제는 전혀 고려되고 있지 않기 때문이다.

한편 독일 행정재판소법 제73조 제2항에서는 제1항의 재결청에 관한 규정과는 달리 재결청 대신에 위원회나 평의회가 재결청을 대신할 수 있다는 규정들은 그대로 유효하다고 규정하고 있다. 이러한 위원회 등은 처분청에 설치될 수도 있다. 이러한 규정에 따라 개별 연방 법률에 의하여 연방차원에서 개별적인 행정심판위원회가 설치되어 있는 경우도 있고, 주 차원에서도 라인란트-팔츠나 잘란트에서도 크라이스(군) 및 시 법사위원회가 설치되어 매우 성공적으로 활동하고 있다. 군에 설치된 위원회는 군 소속 지방자치단체의 자치사무가 문제되는 것인 한 적법성통제에 그쳐야 하고, 반대로 군 위원회는 시나 군의 지시에 구속되지 않는다.<sup>19)</sup>

이와 같이 독일의 경우에는 행정심판권한이 있는 행정기관으로는 재결청이 원칙이고, 예외적으로 위원회가 이러한 재결청의 역할을 대신하고 있는 경우가 있을 뿐이어서, 우리나라와 같이 행정심판위원회가 재결을 하고 아울러 행심위도 국무총리행심위와 시도행심위로 구분되는 경우와는 많은 차이점을 보이고 있다.

#### 4. 독일의 특별행정심판 제도

독일의 경우 특별한 범위의 행정사무에 대하여는 독립적인 위원회를 재결청으로 구성함으로써 특별행정심판에 유사한 처리를 하고 있다.

---

19) Hufen, a.a.O., S. 97.

독일 특별행정심판의 예로는 독일 경쟁제한방지법 제100조 제1항에 의한 발주심판소를 들 수 있다. 일정 금액 이상의 공공조달계약에 관한 분쟁은 발주심판소와 고등법원 발주재판부의 배타적 관할에 의해 심판된다. 발주심판소는 법원의 구성과 거의 유사하다. 이는 유럽법의 요구를 충족시킨 결과이다. 발주심판소의 심판원은 1인의 심판장과 2인의 배석심판원으로 구성된다. 심판부 구성원의 임기는 5년이며 발주심판소는 독립성을 부여받고 있다.

## 5. 독일 행정심판제도의 특징 및 평가

독일 행정심판제도는 소송의 전심절차와 행정절차의 중간적인 성격을 가진다. 독일은 법원에 의한 통제가 잘 발달되어 있어서 행정청에 의한 통제는 상대적으로 비중이 높지 않은 측면이 있다. 그렇지만 행정심판은 행정청에 의한 간이신속한 권리구제가 가능할 뿐만 아니라 행정심판의 제기와 함께 처분의 집행이 정지되는 효력이 있으므로 권리구제의 실효성을 거둘 수 있는 특징이 있다. 그러나 위에서 언급한 바와 같이, 독일의 경우 행정심판에 관해서는 행정재판소법 및 행정절차법의 일부 규정만이 있을 뿐이어서 우리나라에 비하면 매우 단순하다는 느낌을 가지게 된다. 아울러 재결청과 관련하여서는 이미 언급한 바와 같이, 우리에게 비해 간략하게 규정되어 있으면서 지방자치단체의 자치권을 고려하는 규정을 두고 있다는 점이 특징이라고 할 수 있다.

결론적으로 독일의 경우 법원의 재판을 통한 권리구제가 잘 발달되어 있어서 행정심판과 같은 제도를 통한 권리구제에 대해서는 특별한 효용성을 발견하기가 어렵다. 이러한 점에서, 예컨대 음주운전에 대한 행정심판 청구 수를 경감하는 방안에 대해서 독일의 행정심판제도로 부터 직접 시사 받을 점은 없는 것이 아닌가 생각된다.

## XI.

이상에서 음주운전에 대한 단속 및 처벌기준에 관한 독일 및 우리나라의 입법례를 살펴보았다. 독일의 경우 음주운전을 줄이기 위해서 그 동안 처벌기준을 점차 강화한다든가 또는 초보운전자에 대한 제재를 신설하는 등의 입법적 노력을 기울여 왔다. 아울러 벌점제도의 운영 및 운전면허 재발급을 위한 의학적·심리학적 소견서의 제출 등 음주운전을 피할 수 있도록 예방하고자 하는 노력도 아울러 기울이고 있음을 볼 수 있다.

우리나라의 경우에도 음주운전에 대해서는 결코 너그럽지 않은 처벌 및 제재기준을 가지고 있다고 생각된다. 하지만 여전히 만연하고 있는 음주운전에 대한 사회적 인식을 변화시키고 이를 통하여 행정심판 청구 건수를 줄이기 위해서는 처벌기준의 강화, 범칙금 부과 및 부과기준의 강화, 음주의 정황에 따른 운전면허 취소처분의 탄력성과 취소범위의 확대, 음주운전으로 인한 면허취소시 운전면허 재발급에 대한 요건 엄격화 등의 입법적 개선이 필요하다고 판단된다. 독일의 경우 음주운전으로 면허가 취소된 경우 의료적·심리적 소견서를 첨부하지 않으면 운전면허의 재발급이 안 되도록 규정하고 있는 점도 심각한 음주상태에서의 운전은 그 자체가 범죄이자 질병이라는 사회적 인식을 심는 데 도움이 될 것이라고 생각한다.

가

( )

## I.

일본 도로교통법은 도로에서의 위험을 방지하고 기타 교통의 안전과 원활을 도모함과 동시에 도로의 교통에 기인하는 장애의 방지에 이바지하는 것을 목적으로 하지만(동법 제1조), 음주운전은 운전자 자신의 안전뿐만 아니라, 다른 교통 관여자의 신체·생명의 안전과 원활한 교통을 저해할 위험이 크기 때문에 도로교통법으로 엄격하게 규제되고 있다. 구체적으로는 酒氣운전, 酒醉운전이 금지되고 처벌됨과 동시에 호흡검사거부죄도 규정되어 있다. 그러나 종전의 벌칙으로는 악질인 음주운전을 충분하게는 규제할 수 없었다는 인식 하에 음주운전에 대한 벌칙을 강화하는 개정이 2000년 이후 들어 크게 2차례 있었다.

2006년 중 교통사고에 의한 사망자수는 6,352명으로 6년 연속 감소한 수치인데 이는 1955년 이래 51년 만에 교통사고 사망자수가 6,000명대 전반이 된 외에도, 교통사고발생건수(886,864건) 및 부상자수(1,098,199명)도 2년 연속으로 감소한 것이다. 그렇지만 여전히 6,000명 이상의 소중한 생명을 교통사고에 의해 잃고 사상자수는 8년 연속으로 100만 명을 넘는 등 교통사고 희생자는 적다고 할 수 없다.

이러한 가운데 “2010년까지 교통사고 사망자수를 5,500명 이하, 사상자수를 100만 명 이하로 억지한다”는 제8차 교통안전기본계획의 목표와 “2012년까지 교통사고 사망자수를 5,000명 이하로 한다”는 정부 목표를 달성하기 위해서는 한층 더 대책의 강화가 요구되고 있다. 일본 경찰청에서는 이들 목표를 달성하기 위해 2006년 3월에 “교통안전 대책추진프로그램”을 책정하여 교통사고 사망자수 줄이기 과제에 대처하여 오고 있다.<sup>1)</sup>

1) 檜垣重臣, 道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号)について, ジュリスト 1342호, 2007. 10. 1. 141-142면 참조.

2006년 8월에는 福岡현에서 음주운전에 의해 유아 3명이 사망하는 사고가 발생하여 이를 계기로 하여 음주운전이 큰 사회문제가 되어 음주운전의 근절과 뺑소니의 억지를 요구하는 국민의 목소리가 높아졌었다.

음주운전에 관해서는 2001년의 도로교통법개정에 의해 벌칙을 인상한 결과, 음주사망사고건수가 2001년에는 1191건이었던 것이 2005년에는 707건으로 대폭 감소했지만, 2006년 상반기의 음주사망 사고건수는 전년 동기와 비교하여 증가로 바뀌었다.

일본 정부는 2006년 9월 “음주운전의 근절에 관하여(2006년 9월 15일 중앙교통안전대책회의교통대책본부결정)”라는 결의에 의해 전정부적으로 음주운전의 근절에 대처하게 되었는데 동결정에서 음주운전에 대한 지도단속의 강화 등과 함께 음주운전에 대한 제재를 더 한층 강화하는 것을 검토하게 된 것이다.

이러한 상황에 입각하여 음주운전을 근절하고자 하는 정부목표를 달성하기 위한 대책을 강구하기 위해 도로교통법을 개정하기에 이르렀다.

특히 2007년 개정에는 음주운전자 본인의 처벌을 강화하는 것과 함께 음주운전자의 주변자와 관계되는 벌칙이 신설되었다.

## II. 2002

### 1. 2002년 도로교통법 개정의 배경

2000년의 교통사고 사망자 수는 9,066명으로 1995년부터 5년 만에 증가로 변했고 교통사고 발생 건수는 931,934건으로 1993년부터 8년 연속하여 과거 최악이 기록을 갱신하였다(표 1).

표 1. 년도별 교통사고 사망자 수(1996년 - 2000년)

	1996	1997	1998	1999	2000
교통사고 사망자 수	9,942	9,640	9,211	9,006	9,066
교통사고 부상자 수	942,203	958,925	990,675	1,050,397	1,155,697
교통사고 발생 건수	771,084	780,399	803,878	850,363	931,934

이러한 가운데 자동차 등의 운전자가 음주운전을 해서 일으킨 교통사고는 여전히 끊이지 않고, 음주운전의 기준치 미만의 음주운전에 의한 교통사고도 큰 폭으로 증가하여 국민의 음주운전에 대한 사회적 인 평가도 지극히 엄격하게 되었다.

그래서 이러한 교통 정세에 대처하기 위하여 음주운전의 근절, 음주운전 사고의 방지, 악질·위험한 운전자의 도로 교통의 장소로부터의 조기 배제를 목적으로 하는 음주운전의 벌칙의 강화, 음주운전의 기준치의 인하, 음주운전에 부과하는 기초점수 및 교통사고에 부과하는 부가점수의 인상 등을 내용으로 하는 도로교통법 및 도로교통법 시행령을 개정하였다.

## 2. 2002년 도로교통법의 음주운전 관련 개정 내용

### (1) 음주운전의 개념 정의

일본의 도로교통법 제65조에서는 음주를 하고 차량 등을 운전하는 것을 금지하고 있다. 현행 도로교통법상 호흡 1리터중 0.15mg 이상의 알코올이 검출되면 음주라고 판단한다. 그렇지만 벌칙의 대상으로 되어 있는 것은 酒醉운전과 酒氣운전에 한정되어 있다. 따라서 일본 도로교통법은 음주운전의 벌칙을 酒醉운전과 酒氣운전의 경우로 나누어서 다르게 규정하고 있는 것이다.

### 1) 酒醉운전

酒醉운전은 알코올 농도의 검지치에 관계없이 「알코올의 영향에 의해 정상적인 운전을 할 수 없는 우려가 있는 상태」(법 제117조의 2 제1호)인 경우를 말한다. 구체적으로는 음주운전자를 차 밖에서 걷게 해서 휘청거리며 걷는지, 시각이 건전하게 움직이고 있는지, 운동·감각 기능이 마취되어 있지 않은지, 언동 등에서 판단·인지 능력의 저하가 없는지 등을 종합적으로 판단한다. 결론적으로 酒醉이란 알코올 수치에 관계없이 운전 능력을 상실하는 상태에서 하는 운전을 가리킨다. 이 酒醉운전의 경우에는 일반적으로 경차량(자전거를 포함한다)을 운전하는 것도 위법이며 형사처벌의 대상이 된다.

### 2) 酒氣운전

酒氣운전은 혈중 알코올 농도(또는 그에 상당한다고 판단되는 호흡중 알코올 농도)<sup>2)</sup>가 일정량에 이르고 있는가 하는 형식적인 기준으로 판단된다. 즉 酒氣운전이란 운전자가 음주운전을 했을 경우에 대해 호흡중 알코올 농도가 신체에 시행령으로 정하는 기준치 이상인 상태<sup>3)</sup>에 있었을 경우를 말한다(법 제117조의 4 제 2호). 다시 말해 음주 등에 의해 혈중 또는 호흡 중의 알코올 농도가 일정 수치 이상 상태로 운전하는 것을 특히 酒氣운전이라고 하는데 이러한 기준으로부터 운전자의 체질에 따라서는 술에 취한 상태에 못 미친 알코올량으로도 음주운전에 해당할 수 있다. 이 酒氣운전의 경우에는 경차량(자전거를 포함한다)을 운전하는 것은 위법이지만 벌칙 규정은 없다.

---

2) 여기서 말하는 농도는 호흡기 1리터중의 알코올 농도이다. 혈중 알코올 농도에 의한 경우에는 호흡기의 경우에 있어서의 0.25mg / 0.15mg가 각각 법령상, 0.5mg / 0.3mg의 혈액 1밀리리터 중의 알코올 농도에 대응한다.

3) 따라서 신체에 시행령으로 정하는 기준치 미만의 알코올을 띠고 차량 등을 운전하는 「음주운전의 기준치 미만의 음주운전」은 벌칙의 대상이 되지 않는다.

(2) 음주운전에 대한 벌칙의 강화

음주운전은 지극히 악질·위험한 운전이며 음주운전을 했을 경우에는 중대 사고로 연결되기 쉽기 때문에 개정법에 의해 酒醉운전 또는 酒氣운전을 한 자에 대한 벌칙이 대폭 인상되었다(표 2).

표 2. 음주운전에 대한 벌칙의 강화

위반행위	2002년 개정전	2002년 개정후
酒醉운전	2년 이하의 징역 또는 10만엔 이하의 벌금	3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금
酒氣운전	3월 이하의 징역 또는 만엔 이하의 벌금	1년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금

(3) 음주운전 단속기준의 인하

음주운전의 단속기준이 되는 “신체에 보유하는 알코올의 농도”는 개정전의 시행령에서는 호흡 1리터당 0.25mg로 되어 있었다. 그러나 해당 기준치 미만의 酒氣운전에 의한 교통사고가 1988년부터 2000년까지의 사이에 큰 폭으로 증가해서 음주가 없는 경우와 비교하여 사망·중상 사고율이 현저하게 높아졌다(표 3).

표 3. 2002년 개정전의 단속기준 미만의 酒氣운전과 관련한 사고 발생 건수

음주운전 사고 건수의 추이(1988년-2000년)		사망·중상 사고수(2000년)	
1.29배	0.25mg 미만의 酒氣	0.25mg 미만의 酒氣	비음주운전
	2.38배	14.1%	8.5%

사망·중상 사고율; 교통사망사고 및 교통사고 중상(1개월 이상의 치료를 요하는 경우)의 합계 건수÷전교통사고 건수

때문에 음주운전을 하는 악질·위험한 운전자에 대한 벌칙이나 운전면허의 취소 등의 처분 기준의 강화를 바라는 여론이 높아졌다.

또한 체내의 알코올의 정도가 적어도 호흡 1리터당 0.15mg 정도이면 주의력이 산만하게 되는 등 운전 행동에 영향을 미칠 수 있다고 인정되기 때문에 개정 시행령에 의해 음주운전의 단속기준이 호흡 1리터당 0.25mg에서 호흡 1리터당 0.15mg으로 인하여 호흡 1리터당 알코올 농도가 0.15mg이면 면허정지처분을 받게 되었다.

(4) 음주운전에 부과하는 기초점수 및 교통사고에 부과하는 부가점수의 인상

악질·위험한 운전자를 도로 교통의 장소로부터 조기에 배제해서 음주운전 사고를 방지하기 위해 酒醉운전 및 酒氣운전에 부과하는 기초점수 및 교통사고의 경우의 부가점수가 인상되었다(표 4, 표 5).

1) 기초점수

① 酒醉운전은 기초점수가 25점으로 인상되어서 1회의 酒醉운전행위로도 면허취소가 되는 점수인 15점을 넘어서기 때문에 적어도 결격기간 2년의 운전면허 취소의 처분을 부과한다.

② 酒氣운전 중 호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 미만의 경우는 새롭게 기초점수가 6점이 부과되어서 1회의 酒氣운전 위반행위로도 운전면허 정지처분을 부과한다.

표 4. 음주운전에 대한 행정처분 기초점수에 따른 행정처분 내용

위반행위	개정전	개정후
· 酒醉운전	15점	25점
· 酒氣(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 이상) 무면허 운전	25점	23점

위반행위	개정전	개정후
· 酒氣(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 미만) 무면허 운전	-	20점
· 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 이상)	6점	13점
· 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 미만)	-	6점

2) 교통사고를 일으킨 경우에 부과되는 부가점수

① 酒醉운전을 해서(표 4의 기초점수 25점), 부주의로 사망 사고를 냈을 경우(부가점수 20점)에는 5년간의 결격기간의 운전면허 취소처분을 한다.

② 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 미만)을 해서(표 4의 기초점수 6점), 부주의로 사망사고를 냈을 경우(부가점수 20점)에는 적어도 2년간의 결격기간의 운전면허 취소처분을 한다.

③ 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 미만)을 해서(표 4의 기초점수 6점), 중상사고를 냈을 경우(부가점수 9점 또는 13점)에는 적어도 1년간의 결격기간의 운전면허 취소처분을 한다.

표 5. 교통사고의 경우 부가점수의 인상

교통사고의 종별		개정전	개정후
사망사고	위반행위를 한 자의 부주의에 의해 발생한 것	13점	20점
	상기 이외	9점	13점
치료기간이 3개월 이상	위반행위를 한 자의 부주의에 의해 발생한 것	-	13점

교통사고의 종별		개정전	개정후
의 상해사고 또는 후유장 애를 동반한 상해사고	상기 이외	-	9점

### 3. 2002년 도로교통법 음주운전 행정처분 강화 이후의 변화

#### (1) 음주운전 단속기준 강화에 따른 비교분석의 방법

도로교통법상 음주운전을 억제하기 위한 행정처분의 기준 및 벌칙의 강화가 음주운전 억제에 어떠한 효과를 가져 왔는가에 대해서는 이하에서 다음과 같은 항목을 선정하여 분석하였다.

##### 1) 음주운전의 단속 건수

음주운전의 단속 건수를 酒醉운전, 酒氣운전별로 나누어 각각의 음주운전 단속기준의 개정 전후로 비교한다.

##### 2) 운전면허와 관련되는 행정 처분 건수

운전면허와 관련되는 행정처분 건수를 개정법령의 시행 전후로 비교한다.

##### 3) 음주운전 사고 건수 등

개정법령의 시행 전후의 음주운전 사고 건수의 증감을 비교하는 것과 동시에 교통사고 건수 및 사망 사고 건수에서 차지하는 음주운전 사고의 비율을 계속적으로 측정한다.

(2) 2002년 도로교통법 개정법령의 시행 전후의 통계 비교

1) 음주운전의 단속 건수

酒醉운전의 단속 건수는 시행후 1년간은 시행전 1년간에 비해 조금 증가했지만, 그 후 감소 경향이 계속 되고 있다. 한편 酒氣운전의 단속 건수에 대해서는 시행후 1년간은 시행전 1년간에 비해 개정전 단속기준 이상의 검거가 반감하지만 이것은 그 만큼 새롭게 검거하는 것이 가능해진 개정후의 단속기준 이상이면서 개정전 단속기준 미만의 검거 건수가 거의 비슷하게 되고 있었지만, 그 후는 전체적으로 감소 경향이 계속 되고 있다(표 6).

표 6. 음주운전의 단속 건수

	酒醉운전	酒氣운전	0.25mg 이상	0.15mg이상 0.25mg 미만	합계
2001년 6월 - 2002년 5월	2,348	216,029	216,029	-	218,377
2002년 6월 - 2003년 5월	2,368	200,617	101,008	99,609	202,985
2003년 6월 - 2004년 5월	2,296	168,069	83,703	84,366	170,365
2004년 6월 - 2005년 5월	1,842	143,390	72,475	70,915	145,232

위 표에서 알 수 있듯이 음주운전의 단속 건수는 감소하고 있지만 후술하는 것과 같이 음주를 동반한 교통사고 및 사망사고가 모두 감소하고 있는 것(표 9, 10)을 근거로 하면 본정책의 효과로 음주운전 자체가 감소함에 따라 단속 건수도 감소한 것으로 판단된다.

2) 운전면허와 관련되는 행정처분 건수

2002년 개정법 시행 이후 1년간에 행정처분 건수를 비교하면 전체 행정처분 건수는 8.4% 감소하고 있지만 취소처분 및 장기(90일 이상)의 정지처분에 대해서는 각각 65.3%, 35.7% 증가하고 있다.

처분의 원인이 된 위반행위는 여러 가지이기 때문에 직접적으로 음주운전의 증감을 나타내는 것은 아니지만, 개정령에 의해 음주운전에 부과하는 기초점수 및 교통사고에 부과하는 점수가 인상되어져서 1회의 위반행위 등에서도 보다 무거운 처분을 과하는 것이 가능하게 되었기 때문에 해당 도로교통법 개정이 면허취소 등의 처분의 증가에 영향을 주어, 악질·위험 운전자의 도로 교통의 장소로부터의 조기 배제가 이루어진 것이라고 생각할 수 있다(표 7).

표 7. 운전면허와 관련한 행정처분 건수

월	취소	정지				합계
	계	장기(90일 이상)	중기(60일 이상)	단기(30일 이상)	계	
2001년 6월 - 2002년 5월	32,662	122,516	162,482	740,842	1,025,840	1,058,502
2002년 6월 - 2003년 5월	54,005	166,214	146,442	602,841	915,501	969,506
증감수	△21,343	△43,698	▲16,036	▲138,001	▲110,339	▲88,996
前기간 대비	△65.3%	△35.7%	▲9.1%	▲18.6%	▲10.8%	▲8.4%

※△은 증가, ▲은 감소

덧붙여 2001년부터 2005년까지의 기간의 취소처분 및 장기(90일 이상)의 정지처분의 건수에 대해서 보면 모두 2003년을 피크로 해서 그 후 약간 감소로 변하고 있지만 2005년의 수치는 2001년의 수치와 비

교해서 각각 62.6%, 22.8% 증가하고 있다(표 8).

표 8. 운전면허와 관련한 행정처분 건수(2001년 - 2005년 상반기)

월	취소	정지				합계
	계	장기(90일 이상)	중기(60일 이상)	단기(30일 이상)	계	
2001년	32,695	122,587	161,684	736,745	1,021,016	1,053,711
2002년	43,236	148,141	154,377	661,782	964,300	1,007,536
2003년	57,434	165,695	143,873	579,603	889,171	946,605
2004년	56,155	160,274	146,631	575,663	882,568	938,723
2005년 상반기(※)	26,582 (53,164)	75,262 (150,524)	74,436 (148,872)	267,468 (534,936)	417,166 (834,332)	443,748 (887,496)

※괄호 내의 수치는 2005년 상반기의 수치를 2배로 한 것임.

### 3) 음주운전 사고 건수 등4)

제1 당사자(최초에 교통사고에 관여한 자동차 등의 운전자 또는 보행자 가운데, 당해 자동차 사고에서 과실이 무거운 사람을 말하고, 또 과실이 동일한 정도의 경우에는 인신 손상 정도가 가벼운 사람을 말한다)가 원동기 부착 자전거 또는 자동차의 운전자인 교통사고 (표 9) 및 사망 사고(표 10)에 대해서 운전자의 음주의 유무별로 개정법령의 시행 전후(2001년 6월 - 2002년 5월 및 2004년 6월 - 2005년 5월)의

4) 2001년부터 2004년까지 발생한 음주운전 사고를 제1당사자별, 속성별, 도로환경별, 요일별, 사망·중경상 등 사고내용별, 정면충돌이나 추돌 등의 사고유형별, 주야간별 등으로 분류하여 통계를 작성하여 음주운전에 대한 벌칙 및 행정처분기준의 강화에 따른 음주운전사고의 예방효과를 분석한 자료로는 白石洋一・萩田賢司, 飲酒運轉に関する道路交通法の改正の効果, 國際交通安全學會誌(IATSS Review) 32권 2호, 2006. 9., 13-20면 참조.

비교를 실시한 바, 음주운전을 수반하는 교통사고는 39.1%, 사망사고는 39.6% 감소하고 있다.

한편, 음주운전을 수반하지 않는 교통사고는 0.2%, 사망사고는 13.2%의 감소에 머무르고 있어 음주운전 사고가 크게 감소하고 있다.

또, 교통사고 및 사망사고에서 차지하는 음주운전 사고의 비율에 대해서, 개정법령의 시행 전후(2001년 6월 - 2002년 5월 및 2004년 6월 - 2005년 5월)을 비교하면, 교통사고에 대해서는 1.0%(시행전 2.7%, 시행후 1.7%), 사망 사고에 대해서는 4.0%(시행전 15.4%, 시행후 11.4%) 각각 감소하고 있어, 음주운전 대책에 의해 음주운전 사고가 차지하는 비율은 저하되고 있다.

이것들은 모두 개정법 및 개정령의 시행을 시작으로 한 음주운전 대책의 효과라고 생각할 수 있다.

표 9. 개정전후의 음주교통사고의 발생현황

	酒醉운전	酒氣운전	
		0.25 이상	0.15이상-0.25 이하
2001년 6월 - 2002년5월(a)	1,103	10,849	-
2002년 6월 - 2003년 5월	996	8,956	2,184
2003년 6월 - 2004년 5월	853	7,888	2,194
2004년 6월 - 2005년5월(d)	741	7,594	2,197
증감수(d-a)	▲362	▲3,255	-
증감율	▲32.8%	▲30.0%	-

표 10. 개정전후의 사망사고의 발생현황

	酒醉운전	酒氣운전	
		0.25 이상	0.15이상 0.25 이하
2001년 6월 - 2002년5월(a)	277	459	-
2002년 6월 - 2003년 5월	187	318	75
2003년 6월 - 2004년 5월	163	319	64
2004년 6월 - 2005년5월(d)	162	305	67
증감수(d-a)	▲115	▲154	-
증감율	▲41.5%	▲33.6%	-

#### 4. 2002년 도로교통법 음주운전 행정처분 강화에 대한 입법평가

##### (1) 유효성 측면

앞에서 본 대로 2002년 도로교통법령 개정 전후를 비교하면 사망사고에서 차지하는 음주운전 사고의 비율 및 음주운전 사고의 건수는 각각 감소하고 있다.

이것은 운전자의 음주운전 방지에 대한 의식이 높아진 것, 악질·위험 운전자가 도로 교통의 장소로부터 점차 배제되고 있는 것을 의미하는데 이는 음주운전에 관한 벌칙 및 행정처분의 강화라고 하는 음주운전 대책이 보다 안전하고 원활한 도로교통 사회의 실현에 기여하는 유효한 정책이었다고 평가된다.

(2) 효율성 측면

일본의 경찰청에 있어서는 음주운전에 관한 벌칙 및 행정처분의 강화라고 하는 음주운전 대책과 관련되는 법정비를 실시하고, 도도부현 경찰에 대해서는 중점적인 음주운전 단속을 실시하는 등 중앙경찰과 도도부현 경찰이 효율적으로 제휴하여 개정법령의 시행으로부터 3년 남짓이라고 하는 단기간에 음주운전과 관련되는 교통사망사고 건수를 크게 감소시켰다.

한편, 음주운전 사고에 의한 사회적인 손실은 억제되어 있어서 음주운전에 관한 벌칙 및 행정처분의 강화는 효율적인 정책이었다고 평가된다.

(3) 입법평가

이상대로 도로교통법상 음주운전에 대한 벌칙 및 행정처분의 기준 강화는 유효성, 효율성 모두 인정되어 음주운전의 감소, 음주운전 사고의 방지, 악질·위험 운전자의 도로 교통의 장소로부터의 조기 배제에 기여하는 대응이라는 점에서 바람직한 입법대책이었다고 평가된다.<sup>5)</sup>

III. 2007

1. 음주운전에 대한 벌칙의 강화

위반행위	2002년 개정 이전	2002년 개정법	2007년 개정법
酒醉운전	2년 이하의 징역 또는 10만엔 이하의 벌금	3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금	5년 이하의 징역 또는 100만엔 이하의 벌금
酒氣운전	3월 이하의 징역 또는 1만엔 이하의 벌금	1년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금	3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금

5) 飲酒運轉對策に関する事業評價書, 2005년 12월 國家公安委員會·警察廳 보고서, 8-9면 참조.

## 2. 운전자 주변인에 대한 처벌

### (1) 개 요

지금까지의 도로교통법에는 음주운전을 한 운전자의 주변인을 직접 처벌하는 규정이 없어서 운전자에게 주류를 제공하거나 차를 빌려주거나 동승을 요구하는 등 음주운전을 조장하더라도 형법의 방조죄를 원용하는 이외에는 처벌할 수 없었다. 그러나 2009년 시행되는 도로교통법에는 음주운전자 주변인에 대한 벌칙을 신설하였다.

구체적으로는 (1) 음주운전을 할 우려가 있는 자에 대하여 차량을 제공한 자는 차량을 제공받은 자가 酒醉운전을 하면, 5년 이하의 징역 또는 100만엔 이하의 벌금으로 처벌되고(법 제65조 제2항·제117조의 2 제2호), 차량을 제공받은 자가 酒氣운전을 하면, 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금으로 처벌된다(법 제65조 제2항·제117조의 2의 2 제2호). (2) 음주운전을 할 우려가 있는 자에 대하여 주류를 제공한 자는 주류를 제공을 받은 자가 酒醉운전을 하면, 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금으로 처벌되고(법 제65조 제3항·117조의 2의 2 제3호), 주류를 제공받은 자가 酒氣운전을 하면, 2년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금으로 처벌된다(법 제65조 제3항·117조의 3의 2 제1호). (3) 차량의 운전자가 음주를 한 것을 알면서, 요구 내지 의뢰하여 동승한 자는 운전자가 酒醉운전을 하면, 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금으로 처벌되고(법 제65조 제4항·117조의 2의 2 제4호), 운전자가 酒氣운전을 하면, 2년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금으로 처벌된다(법 제65조 제4항·117조의 3의 2 제2호), (표 11).

표 11. 운전자 주변인에 대한 벌칙 신설

위반행위	음주상태	벌칙의 내용
음주운전을 할 우려가 있는 자에 대한 차량의 제공	운전자가 酒醉인 경우	5년 이하의 징역 또는 100만엔 이하의 벌금
	운전자가 酒氣인 경우	3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금
음주운전을 할 우려가 있는 자에 대한 주류의 제공	운전자가 酒醉인 경우	3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금
	운전자가 酒氣인 경우	2년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금
酒氣운전하는 차량에의 동승(자기의 운송을 요구)	운전자가 酒醉인 경우	3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금
	운전자가 酒氣인 경우	2년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금

※ 주류의 제공, 동승의 경우에도 교사범의 경우는 운전자 본인과 같은 벌칙을 적용한다.

(2) 차량 등 제공죄(법 제65조 제2항, 법 제117조의 2 제2호, 법 제117조의 2의 2 제2호 관계)

1) 의 의

음주상태로 차량 등을 운전하게 될 우려가 있는 자에 대해 차량 등을 제공한 자는 해당 차량 등의 제공을 받은 자가 酒醉상태로 해당 차량 등을 운전했을 경우에는 5년 이하의 징역 또는 100만엔 이하의 벌금에, 신체에 정령으로 정하는 정도 이상으로 알코올 상태로 해당 차량 등(경차량을 제외한다)을 운전했을 경우(酒氣상태)에는 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금을 부과한다.

2) 구체적 내용

① 음주상태로 차량 등을 운전하게 될 우려가 있는 사람이란, 그 사람에게 대해 차량 등을 제공하면, 그 사람이 음주상태로 차량 등을

운전하게 될 우려가 있는 사람을 말한다.

② 제공자에 있어서 제공의 상대방이 음주상태로 있는 사람으로서 음주상태로 차량 등을 운전하게 될 우려가 있다는 인식이 있으면 충분하고, 실제로 어느 정도 「음주상태로 있는가」에 대해서까지의 인식은 필요하지 않고, 또한 제공자에 있어서 피제공자가 실제로 차량 등을 운전했다는 인식까지는 필요없다.

③ 「제공」과 관련되는 차량 등은, 해당 차량 등의 명의 여하에 관계없이 제공자가 사실상 지배하고 있는 차량 등이면 충분하다.

④ 차량 등 제공죄가 성립하기 위해서는 해당 제공 행위에 의해 차량 등의 제공을 받은 사람이 실제로 酒醉상태 또는 신체에 정령으로 정하는 정도 이상으로 알코올 상태(酒氣상태)로 해당 차량 등을 운전할 것이 필요하다.

따라서 피제공자가 일단 술기운이 깨고 나서 다시 음주하고 그 결과 해당 제공을 받은 차량 등으로 음주 운전을 했을 경우에는 차량 등 제공죄는 성립하지 않는다.

⑤ 음주상태가 되어 운전할 의사가 없는 사람에 대해 차량 등을 제공하여 피제공자가 음주상태로 운전할 의사를 야기 한 결과, 음주운전을 했을 경우에는 음주운전의 교사범으로서 처리한다.

(3) 주류제공죄(법 제65조 제3항, 법 제117조의 2의 2 제3호, 법 제117조의 3의 2 제1호 관계)

1) 의 의

음주상태로 차량 등을 운전하게 될 우려가 어떤 자에게 주류를 제공한 자는, 해당 주류의 제공을 받은 자가 酒醉상태로 해당 차량 등을 운전했을 경우에는 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금에, 신체에 정령으로 정하는 정도 이상으로 알코올 상태로 해당 차량 등(경차량을 제외하다)을 운전했을 경우(酒氣상태)에는 2년 이하의 징역

또는 30만엔 이하의 벌금을 부과한다.

2) 구체적 내용

① 음주상태로 차량 등을 운전하게 될 우려가 있는 자 의의에 대해서는 차량 등 제공죄와 같다.

② 「제공」했다고 할 수 있기 위해서는 스스로가 사실상 지배하고 있는 주류를 음주할 수 있는 상태에 둘 필요가 있다. 따라서 단지 눈앞에 있는 주류를 음주상태로 차량 등을 운전하는 우려가 있는 자에게 따르는 행위는 「제공」에는 해당하지 않아서 주류제공죄는 성립하지 않게 되지만, 해당 행위가 음주운전의 방조행위에 해당하는 경우에는 음주운전의 방조가 될 수도 있다.

③ 주류제공죄가 성립하기 위해서는 해당 제공행위에 의해 주류의 제공을 받은 자가 실제로 술에 취한 상태 또는 신체에 정령으로 정하는 정도 이상으로 알코올 상태로 해당 차량 등을 운전할 필요가 있다.

④ 따라서 피제공자가 일단 술기운이 깨고 나서 다시 음주하고 그 결과 음주운전을 했을 경우에는 주류제공죄는 성립하지 않는다.

또한 제공자에 있어서 피제공자가 실제로 차량 등을 운전한 것의 인식은 필요로 하지 않는다.

⑤ 음주운전을 할 의사가 없는 자에게 주류를 제공하여 피제공자가 음주상태로 운전할 의사를 야기 한 결과, 음주운전을 한 경우에는 음주운전의 교사범으로서 처리된다.

(4) 동승죄(법 제65조 제4항, 법 제117조의 2의 2 제4호, 법 제117조의 3의 2 제2호, 정령 제26조의 2 관계)

1) 의 의

차량의 운전자가 음주운전을 하고 있는 것을 알면서, 당해 운전자에게 당해 차량을 운전해서 자기를 운송할 것을 요구하거나 또는 의뢰

해서 당해 운전자가 음주운전하는 차량에 동승한 자는 동승한 차량의 운전자가 술에 취한 상태에 있는 것을 알면서 동승했을 경우로서 당해 운전자가 술에 취한 상태로 당해 차량을 운전한 경우에는 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금에 처해지고, 당해 동승한 차량(경차량을 제외한다)의 운전자가 술에 취한 상태로 당해 차량을 운전하거나 신체에 정령으로 정하는 정도 이상의 알코올 상태로 당해 차량을 운전한 경우(당해 동승한 차량의 운전자가 술에 취한 상태에 있는 것을 알면서 동승한 경우로서 당해 운전자가 술에 취한 상태로 당해 차량을 운전한 경우를 제외한다)에는 2년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금을 부과한다.

## 2) 구체적 내용

① 동승죄의 대상이 되는 차량으로부터 제외되는 여객자동차운송사업의 용도로 제공되는 자동차에 대해서는 어디까지나 해당 업무에 종사중인 것이 제외되기 때문에 예를 들면, 택시를 자가용 운송의 용도로 제공하고 있는 경우에는 해당 업무에 종사중이라고는 할 수 없기 때문에 동승의 금지의 대상이 되는 차량에 해당한다.

② 「요구하거나 또는 의뢰해서」란 스스로 음주운전이라고 하는 위법행위에 의해 운송된다고 하는 편익을 얻으려고 하거나 나아가 운전자에게 자신의 의사를 반영시키려고 하는 의사가 있는 행동을 하는 행위를 의미한다. 따라서 운전자가 권유해서 이것을 승낙하는 것만으로는 부족하고 행선지를 지정하는 등으로 해서 동승자가 스스로의 의사를 반영시키려고 하는 것이 인정되어야 한다.

요구·의뢰의 인정에 있어서는 동승자의 언동, 운전자와 동승자의 관계, 동승하기에 이른 경위 등을 판단한다.

요구·의뢰는 승차하기 전에 행해지고 있을 필요는 없고, 승차 후에 행선지를 말하는 등으로 해서 요구·의뢰한 경우도 동승죄의 대상이

될 수 있다.

③ 음주운전할 의사가 없는 자에게 차량을 운전할 것을 요구·의뢰한 결과, 요구·의뢰한 상대방이 음주운전할 의사를 야기하여 음주운전했을 경우에는 음주운전의 교사범으로서 처리된다.

#### IV. 2009

6)

##### 1. 음주운전에 부과하는 기초점수<sup>7)</sup>의 인상

악질·위험한 운전자를 도로 교통의 장소로부터 조기에 배제해서 음주운전 사고를 방지하기 위해 酒醉운전 및 酒氣운전에 부과하는 기초점수가 인상되었다(표 12).<sup>8)</sup>

(1) 酒醉운전은 기초점수가 35점으로 인상되어서 1회의 酒醉운전행위로도 면허취소가 되는 점수인 15점을 넘어서기 때문에 적어도 결격기간<sup>9)</sup> 3년의 운전면허의 취소처분을 받을 수 있다.

(2) 酒氣운전 중 호흡 1리터당 알코올 농도 0.15mg 이상 0.25mg 미만의 경우는 기초점수가 13점으로 인상되어서 1회의 酒氣운전행위로 면허정지 90일의 처분을 받을 수 있다.

(3) 酒氣운전 중 호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 이상인 경우는 기초점수가 25점으로 인상되어서 1회의 酒氣운전행위로 결격기간 3년의 운전면허 취소처분을 받을 수 있다.

6) 별첨 자료 일본도로교통법행정처분기준 참조.

7) 기초점수란 교통위반의 종류에 정해져 있는 점수이다. 이에 대해 교통사고를 일으킨 경우에는 부가점수가 부과되는데 부가점수란 사고의 종류, 책임의 정도, 부상의 정도에 따라서 2점부터 20점의 범위에서 정해진다.

8) 표 13의 행정처분의 기준점수에 기초점수를 대비시켜서 기초점수가 표13의 행정처분의 기준점수를 충족하거나 초과하면 행정처분의 대상이 된다.

9) 결격기간이란 운전면허를 취소당한 후 새로이 운전면허를 취득할 수 없는 기간을 말한다.

표 12. 음주운전에 대한 행정처분 기초점수의 인상의 연혁 및 처분내용

음주상태	2002년 개정전	2002년 개정법	2009년 개정법	2009년 개정법의 기초점수에 의한 처분내용	2009년 개정법의 결격·정지기간
· 酒醉운전	15점	25점	35점	면허취소	3년
· 酒氣운전 (호흡1리터당 알코올 농도 0.25mg 이상)	6점	13점	25점	면허취소	2년
	0.25mg 미만은 0점				
· 酒氣운전 (호흡1리터당 알코올 농도 0.15mg 이상 0.25mg 미만)		0.15mg 미만은 6점	13점	면허정지	90일

표 13. 행정처분 기준점수

전력 회수	전력이 없는 경우				전력 1회인 경우				전력 2회인 경우			
	6-8	9-11	12-14	15 이상	4-5	6-7	8-9	10 이상	2	3	4	5 이상
누적 점수	6-8	9-11	12-14	15 이상	4-5	6-7	8-9	10 이상	2	3	4	5 이상
처분 기간	30일	60일	90일	취소	60일	90일	120일	취소	90일	120일	150일	취소

위 표에서 알 수 있듯이 酒醉운전은 2002년 도로교통법 개정전까지는 위반 점수 15점이었지만, 2002년 도로교통법 개정에 의해 25점, 2009년에는 35점이 되었다. 기초점수가 35점이 되면 즉석에서 면허가 취소될 뿐만 아니라 면허의 결격기간(재수험을 받게 되지 않는다)도 큰 폭으로 장기간이 되었다(누적 점수 35점의 경우, 결격기간은 3년에 걸친다).

酒氣운전은 2002년 도로교통법 개정전까지는 호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg이상이면 위반 점수가 6점이었지만, 2002년 도로교통법

개정 이후는 0.15mg이상이면 위반 점수 6점, 0.25mg이상이면 위반 점수 13점이었는데, 2009년 개정 이후는 0.15mg이상이면 위반 점수 13점, 0.25mg이상이면 위반 점수 25점으로 해마다 현저하고 무거운 처분이 부과되게 되어 있다.

## 2. 음주운전으로 인한 교통사고를 발생한 경우의 부가점수(전력이 없는 경우<sup>10)</sup>)

(1) 酒醉운전을 해서(표 12의 기초점수 35점), 부주의로 사망 사고를 냈을 경우(부가점수 20점)에는 7년간의 결격기간의 운전면허의 취소처분을 한다.

(2) 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.15mg 이상 0.25mg 미만)을 해서(표 12의 기초점수 13점), 부주의로 사망사고를 냈을 경우(부가점수 20점)에는 적어도 2년간의 결격기간의 운전면허의 취소처분을 한다.

(3) 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 이상)을 해서(표 12의 기초점수 25점), 중상사고를 냈을 경우(부가점수 9점 또는 13점)에는 적어도 1년간의 결격기간의 운전면허의 취소처분을 한다.

## V.

11)

### 1. 음주운전에 대한 벌칙 내지 행정처분기준의 강화에 대한 비판

음주운전자 자신에 대한 제재를 계속 강화하다 보면 어느 순간 그 효과의 지속성에 대한 우려가 생길 수 있다. 즉, 지금까지도 음주운전

10) 전력회수란 과거 3년간 운전면허의 정지처분(취소처분 등을 포함)을 받은 회수를 말한다.

11) 이하의 서술에 대한 자세한 내용은 今井猛・嘉, 飲酒運轉對策立法の意義と課題, *ジュリスト* 1342호, 2007. 10. 1. 132-134면 참조.

대책으로서 형법 및 도로교통법에 많은 개정이 있어 왔지만, 개정이 될 수록 제재로서의 벌칙이 계속해서 인상되어 온 것은 그때까지의 제재강화에 지속적인 효과가 없었던 증거라고 하는 비판이 있다.<sup>12)</sup>

## 2. 음주운전 주변인에 대한 제재의 문제

음주운전자의 주변인에 대한 제재의 강화는 酒氣운전죄 내지 酒醉운전죄의 교사 내지 방조적 행위를 독립의 범죄로서 재구성하고자 하는 것이다.<sup>13)</sup> 그런데 정범인 음주운전자와는 별개 독립으로 그 교사 내지 방조적 행위의 범죄화를 도모하는 입법에 반대하는 견해도 있다. 왜냐하면 음주운전자와 그 주변인과와의 사이에는 이론적으로 공범관계를 인정할 수 있는 경우가 있지만 술 취한 정도와 운전에 의한 상해 등에 의해 음주운전자로부터의 진술을 녹취할 수 없는 점이나 기타의 이유에 의해 공범관계의 입증이 곤란한 경우가 더 많기 때문이다. 또한 음주운전 주변인에게 책임을 묻는 경우 그 법정형에 관하여 당초 경찰청의 안<sup>14)</sup>에서는 불균형한 형태도 인정되었다. 즉, 酒氣운전죄 내지 酒醉운전죄에 대한 방조범이면 정범자가 酒氣운전에 이르면 1년 6월 이하의 징역 또는 25만엔 이하의 벌금, 정범자가 酒醉운전에 이르면 2년 6월 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금이 그 科刑의 상한으로 되었는데<sup>15)</sup>, 개정시안에서는, 동승자와의 관계에서는 이것들을 넘은 것이 법정형의 상한으로 되어 있었다. 또 차량제공자 또는 주류의 제공자와의 관계에서도 정범적 행위자) 酒氣운전죄 내지 酒醉운전죄를 범한 자 자신에게 과해지는 것과 동일한 법정형이 상정

12) 曾根・威彦, 交通刑法の改正問題, 刑事法ジャーナル 제8호, 2007, 6면.

13) 曾根・威彦, 상계논문, 7면. 그러나 도로교통의 안전확보의 점에서 신속하고도 확실하게 규제되어야 하기 때문에 도로교통법 개정법이 공범적 행위의 일부를 독립 범죄화한 것에 대하여 긍정하고 있기도 하다.

14) 2006년 12월에 경찰청 교통국에서 공표한 도로교통법개정시안.

15) 형법 제63조 참조.

되어 있었다. 이러한 내용들은 방조자 내지 제공자에게도 교사범<sup>16)</sup> 내지 공동정범<sup>17)</sup>과 마찬가지로의 평가가 타당하다고 이해되고 있었다고 말할 수 있지만, 반대의 견해도 있었다.<sup>18)</sup>

이에 대하여 개정법에서는 이러한 문제점을 해소하고 있다. 즉, 첫째로, 주류제공자에 대한 형은 음주운전자에 대한 형보다도 가벼운 것으로 되었다. 둘째로, 음주운전을 할 우려가 있는 자에 대하여 차량을 제공한 자와 주류를 제공한 자와의 사이에서도 법정형에 차이가 규정되었다. 음주운전이라는 결과를 야기할 위험은 운전자에게 주류를 제공한 경우에 비하여 차량을 제공한 경우 쪽이 더 크기 때문에 이 구별은 합리적이라고 할 수 있다.<sup>19)</sup> 셋째로, 酒氣를 띠고 있는 자의 운전과 관계되는 차량에 동승한 자는 음주운전을 요구 내지 의뢰한 경우에 한하여 처벌받는 것으로 되었는데, 이들 자에 대한 법정형의 상한은 차량제공자에 대한 그것보다도 낮게 규정되었다. 이것은 음주운전과 관계되는 차량에 단지 동승한 것만으로는 동승자와 음주운전자와의 사이에 공동정범 내지 교사범적 실체를 인정할 수는 없다는 점에 입각한 것일 것이다. 또, 음주운전을 요구 내지 의뢰한 경우에는 음주운전이 행해질 위험은 더욱 더 커지지만 요구 내지 의뢰를 한다고 해서 항상 음주운전이 행해지는 것도 아니기 때문에 요구 내지 의뢰하여 동승한 자와 음주운전자와의 사이에서 법정형의 상한에 차이를 둘 필요가 있다.

---

16) 형법 제61조 제1항 참조.

17) 형법 제60조 참조.

18) 자세한 내용은 今井猛・嘉, 飲酒運轉對策としての罰則の整備, *ジュリスト* 1330호, 2007. 3. 15. 30면 참조.

19) 하지만 개정법에서도 차량제공자에게는 음주운전(酒氣운전 내지 酒醉운전)을 한 자와 같은 형이 정비되었다.

## VI.

### 1. 도로교통법 벌칙 및 행정처분의 강화에 따른 홍보와 계도

자동차를 운전할 때 우선 이해해야 할 것은 도로교통법의 내용인데 거기에서의 음주운전의 금지와 위반에 대한 제재가 점차 강화·정비된 반면 복잡하게 된 것은 부정할 수 없을 것이다. 제재수단이 정비되더라도 그것을 사전에 이해하여 자동차를 운전하지 않는 한 금지의 요청은 실현되기 어렵고 금지의 요청에 위반했기 때문에 제재를 받는 자에게는 법의 명확성에 대한 의문이 생겨 위반을 자각하는 계기를 줄 가능성이 낮아져 버린다. 그래서 금후에는 우선 도로교통법의 제재내용을 운전면허증의 교부·갱신 시의 강습 등을 통하여 알기 쉽게 설명하는 것이 필요하다.<sup>20)</sup>

### 2. 음주운전에 관대한 사회적 배경의 인식 전환 필요

음주운전에 관대한 사회적 배경에 대한 인식의 전환이 필요하다. 음주운전에 대한 효과적인 대책은 법제도의 정비만으로 가능하게 되는 것은 아니다. 이전부터 지적되고 있는 것처럼 음주운전에 대하여 비교적 관대한 태도를 보여 온 일본의 사회적 풍조의 개선이야말로 필요한 것이다. 이를 위해서는 도시공학<sup>21)</sup>과 자동차공학<sup>22)</sup>의 차원에서의 분석 및 그들 분석의 전제로서의 음주운전과 관계되는 사회심리학

20) 자동차운전과실치사상죄를 제정한 「刑法の一部を改正する法律」과 관계되는 참의원법무위원회에서의 附帶決議 6도 참조.

21) 예를 들면, 간선도로연변에 주류를 제공하는 음식점이 다수 존속하고 있는 이유는 무엇인가, 그 적정한 영업을 확보하면서 어떠한 도시만들기가 필요한가 등의 검토.

22) 예를 들면, 알코올 인터록의 효과측정과 그 정비를 의무지우는 것의 가능성에 관한 검토.

적 분석<sup>23)</sup>이 불가결하다. 우선 이루어져야 할 것은 일본에서 주류에 대한 내성과 음주운전이 본래 엄금되어야 할 것이라는 생각에 입각한 酒氣운전죄의 요건의 재검토라고 하는 현행법제의 틀 속에서 가능한 보다 기본적인 대응이고 그 후에 보다 근본적인 기술적 내지 사회심리학적 대응이 이루어져야 할 것이다.

---

23) 예를 들면, 간선도로연변에서 주류를 제공하는 음식점의 영업은 주위의 자에게 어떻게 받아들여지고 있는 것인가, 공공교통기관의 정비의 정도는 음주운전에 대한 주민의 의식에 어떠한 영향을 미칠 수 있는가, 알코올 인터록의 실시에 異論은 없는 것인가 등의 검토.

<별첨자료>

## 도로교통법에 근거하는 처분점수 제도

교통위반이나 교통사고를 일으킨 경우에는 그 내용에 따라서 기초 점수나 부가점수가 정해져 있다. 자동차나 원동기장치 자전거의 운전자에게 위반 등이 있었을 때, 그 위반 등이 있는 날로부터 과거 3년간의 누적 점수가 처분의 기준 점수에 이르렀을 경우 운전면허의 취소나 정지 등의 처분을 받는 제도이다.

2009년 6월 1일 이후에 악질·위험 행위를 했을 경우 운전면허취소 후의 결격기간이 연장되었고 또한 음주운전 등에 대한 행정처분도 강화되었다.

### 1. 결격기간<sup>1)</sup>의 연장

(1) 악질·위험한 행위를 특정위반행위라고 하고 그 외의 위반행위를 일반위반행위로서 구분하고 그 기초점수도 큰 폭으로 인상되었다.

운전면허의 결격기간에 대해서도 특정위반행위에 대해서는 최장 10년간으로 연장되었다.

(2) 특정위반행위란 운전살인 등, 운전 상해 등, 위험운전치사, 위험운전치상, 酒醉운전·마약 등 운전 및 구호의무 위반을 말한다.

---

1) 결격기간이란 운전면허를 취소당한 후 새로이 운전면허를 취득할 수 없는 기간을 말한다.

## 2. 음주운전 등의 행정처분의 기초점수<sup>2)</sup>의 인상 (전력이 없는 경우)

음주상태	처분 기초점수	처분내용	결격·장기간
· 酒醉운전 · 마약 등 운전	35점	면허취소	3년
· 酒氣운전 (호기1리터중의 알코올 농도 0.25mg 이상) · 과로 운전 등	25점	면허취소	2년
· 酒氣 운전 (호기1리터중의 알코올 농도 0.15mg 이상)	13점	면허정지	90일

## 3. 누적점수에 의한 처분기준

전력 회수	전력이 없는 경우				전력 1회인 경우				전력 2회인 경우			
	6-8	9-11	12-14	15 이상	4-5	6-7	8-9	10 이상	2	3	4	5 이상
누적 점수	6-8	9-11	12-14	15 이상	4-5	6-7	8-9	10 이상	2	3	4	5 이상
처분 기간	30일	60일	90일	취소	60일	90일	120일	취소	90일	120일	150일	취소

※ 전력 3회인 경우는 여백상 생략

## 4. 면허의 정지·취소 기준

### (1) 일반위반행위

과거 3년 이내의 면허정지 등의 처분 회수	면허의 취소, 거부 <sup>3)</sup> , 운전금지(결격 기간)					면허의 정지, 보류, 운전금지
	5년	4년	3년	2년	1년	
전력이 없는 사람	45점이상	40점부터 44점까지	35점부터 39점까지	25점부터 34점까지	15점부터 24점까지	6점부터 14점까지

2) 기초점수란 교통위반의 종류에 정해져 있는 점수이다. 이에 대해 교통사고를 일으킨 경우에는 부가점수가 부과되는데 부가점수란 사고의 종류, 책임의 정도, 부상의 정도에 따라서 2점부터 20점의 범위에서 정해진다.

일본 도로교통법상 음주운전 제재수단의 강화에 따른 입법평가 (최철호)

과거 3년 이내의 면허정지 등의 처분 회수	면허의 취소, 거부 <sup>3)</sup> , 운전금지(결격 기간)					면허의 정지, 보류, 운전금지
	5년	4년	3년	2년	1년	
전력이 1회인 사람	40점이상	35점부터 39점까지	30점부터 34점까지	20점부터 29점까지	10점부터 19점까지	4점부터 9점까지
전력이 2회인 사람	35점이상	30점부터 34점까지	25점부터 29점까지	15점부터 24점까지	5점부터 14점까지	2점부터 4점까지
전력이 3회 이 상인 사람	30점이상	25점부터 29점까지	20점부터 24점까지	10점부터 19점까지	4점부터 9점까지	2점 또는 3점

(2) 특정위반행위

과거 3년 이내의 면허정지 등의 처분 회수	면허의 취소, 거부, 운전금지 (결격 기간)						
	10년	9년	8년	7년	6년	5년	4년
전력이 없는 사람	70점 이상	65점부터 69점까지	60점부터 64점까지	55점부터 59점까지	50점부터 54점까지	45점부터 49점까지	40점부터 44점까지
전력이 1회인 사람	65점 이상	60점부터 39점까지	55점부터 59점까지	50점부터 54점까지	45점부터 49점까지	40점부터 44점까지	35점부터 39점까지
전력이 2회인 사람	60점 이상	55점부터 59점까지	50점부터 54점까지	45점부터 49점까지	40점부터 44점까지	35점부터 39점까지	
전력이 3회 이 상인 사람	55점 이상	50점부터 54점까지	45점부터 49점까지	40점부터 44점까지	35점부터 39점까지		

3) 면허의 거부 또는 보류란 무면허 운전을 하다가 적발된 경우 일정기간 운전면허 시험에 합격하더라도 면허가 거부 또는 보류의 대상이 되는 것을 말한다.

•

( )

## I.

현재 음주운전 등으로 인한 사고가 해마다 증가하고 있으며 도로교통법 위반 행위에 대한 형사과벌절차 이외에 매년 40-50만건의 운전면허정지·취소처분이 이루어지고 있다. 이 중 5% 내외인 2만 여건의 행정심판청구도 제기되고 있기 때문에 이와 관련하여 음주운전과 관련된 제 절차, 즉 형사처벌절차 및 행정처분절차와 그 불복절차의 내용을 비교법적으로 검토하여 보다 합리적인 대처방안을 고안하는 것이 필요하다. 미국의 경우 음주운전의 문제로 어려움을 겪는 것은 마찬가지이다. 미 연방 교통부 통계에 따르면, 추수감사절 하루 동안 교통사고 사망자는 1982년 이후 2008년까지 평균 567명으로 집계돼 미국의 주요 휴일 중에서 가장 높은 수치를 기록했다. 성탄절과 새해 첫날에도 각각 평균 414명, 410명이 교통사고로 목숨을 잃었다. 그중에서도 음주 관련 사망자는 지난해 추수감사절 교통사고 사망자의 41%에 달했다. 사정이 이렇다 보니, 미국은 몇년 전 부터 ‘음주운전과의 전쟁’을 선포하고 음주운전 행위에 대한 처벌 수위를 매년 높이고 있다. 뉴욕주 의회는 최근 15세 미만 어린이를 태운 음주운전자를 중범죄로 처벌하는 내용의 ‘린드라법’을 제정했다. 린드라법 제정은 지난 10월 사고 당시 11세이던 린드라 로사도가 엄마의 음주운전 탓에 숨진 이후 일사천리로 진행됐다. 법안에 따르면, 16세 미만 어린이를 태운 음주운전자는 중범죄로 기소돼 최고 4년의 징역형에 처해지며, 동승한 어린이가 음주사고로 숨지면 최고 25년형까지 선고될 수 있다.<sup>1)</sup> 하와이 호놀룰루 경찰국은 음주운전자의 사진을 찍어 웹사이트

1) 린드라법은 2009년 12월 18일 뉴욕주에서 발효됐고, 첫 사례로 뉴욕 퀸즈경찰에 따르면 조니 오발레스(38)는 지난 2010년 5월 1일 오전 6시 25분쯤 퀸즈지역의 그랜드센트럴 파크웨이를 타고 운전하고 있었는데, 신호도 없이 차선을 무시하면서 달리다 순찰 경관에 검문을 받았고 이 과정에서 음주 사실이 드러났다. 음주측정 결과 뉴욕주 법적 혈중알코올 농도(0.08)의 두 배에 가까운 0.156이 나와 현장에서 바

에 게재하는 방안을 시범 실시하고 있다. 하와이 경찰 당국이 일각의 인권 침해 논란을 무릅쓰면서 음주운전자를 공개 망신시키기로 결정한 것도 음주운전 피해를 줄여보자는 취지에서다. 캘리포니아주는 로스앤젤레스 카운티를 중심으로 신년 초부터 음주운전 적발 운전자 차량에는 음주측정기를 의무적으로 부착하도록 하는 제도를 도입했다. 뉴욕주는 2007년 10월부터 음주운전에 따른 인명사고 처벌 규정을 대폭 강화했다. 이러한 관점에서 미국의 입법체계를 중심으로 한 음주운전 단속 및 처벌기준과 행정·형사절차 및 불복절차를 우리에게 시사하는 바가 크다고 본다. 따라서 본 논문은 이러한 관점에서 먼저 비교법적으로 미국에서의 음주운전 단속 및 처벌의 일반적 기준과 특히 대대적인 음주단속을 실시하고 뉴욕주의 경우를 구체적으로 살펴보고 이러한 단속과 처벌에 대한 뉴욕주의 불복절차에 관해 고찰하기로 한다.

## II.

### 1. 서 설

미국에서 2006년도에 발생한 42,642건의 교통사고 사망자 중 41% (17,602)는 음주운전과 관련한 사고였으며, 30분 마다 알콜 관련 사고가 발생하고 있는 등 음주운전으로 인한 피해의 심각성에 대한 인식이 높아지고 있다. 이에 미국에서는 연방정부와 주정부 차원에서 음주운전에 대한 여러 가지 대책을 마련하여 적용하고 있다. 음주운전 위반시 보통 범칙금 및 구금형, 사회봉사명령이 주어지는데 구금형의 경우 판결에 따라 음주재활시설에 입소하여 치료를 받는다. 처벌 수

---

로 체포됐다. 체포 당시 차 안에는 12세와 16세 딸들과 부인이 타고 있었다. 오발레스는 현재 5000달러의 보석금이 책정된 상태이며 유죄가 인정되면 최고 징역 4년형에 처해질 수 있다. [http://www.koreadaily.com/news/read.asp?art\\_id=959823](http://www.koreadaily.com/news/read.asp?art_id=959823)

준은 위반횟수가 증가할 수로 무거운 처벌을 받으며, 음주운전시 교통사고를 유발하였을 경우 처벌 수준이 높아진다.

연방정부에서는 1998년 교통형평법(Transportation Equity Act for the 21st Century : TEA-21)의 일환으로 법적 BAC(혈중알콜농도: Blood Alcohol Content)의 기준을 0.08%로 낮추어 적용하도록 권고하였다. 2000년에는 연방의회에서 2001년 회계연도 교통부지출승인법(DOT Appropriations Act of Fiscal Year 2001)을 가결했는데 부적격 운전자를 위한 법적 BAC 기준으로 0.08%를 채택하였다. 이 법안에 의하면 2003년 10월 1일부터 BAC 기준을 0.08%로 낮추지 않는 주는 고속도로 건축 기금의 2%를 원천징수하고, 매년 원천징수액을 2%씩 증가시켜 회계연도 2007년 이후 8%까지 징수하도록 하였으며, 4년 동안 0.08% 기준을 채택한 주에는 그간 징수했던 기금을 상환하였다. 2007년 10월 1일 이후에도 0.08% 기준을 채택하지 않을 경우, 징수된 기금의 일부에 대한 권리가 소멸되었다. 미국은 연방제 국가로서 음주운전에 관한 대책도 각 주별 정책에 따라 약간의 차이가 있다. 그러나 음주운전에 대한 연방의 영향력은 점차 증대하고 있는 상황이며, 주 정부의 정책은 상대적으로 약화되어 가고 있다.

## 2. 단속 및 처벌

### (1) 단속 및 처벌기준

우선 대부분의 연방 각 주가 두 종류의 교통사범을 규정하고 있다. 하나는 전통적인 위반행위로 보통법상의 음주운전이고, 다른 하나는 일응의 추정법에 의한 음주운전행위(종래 0.1% 이상이었던 혈중알콜농도를 0.08% 이상으로 낮추었음). 다만 대부분의 주의 경우 화학적 검사의 시간이 중요하기 때문에 운전을 멈추었을 때 부터 일반적으로 2시간 내에 측정된 결과만을 사용하도록 법은 규정하고 있다. 이에

대하여 연방정부 및 각 주의 음주운전에 대한 일반적 기준은 저연령 운전자에 대한 제로관용법(Zero Tolerance Law), 높은 혈중알콜농도를 나타내는 음주운전에 대한 가중처벌의 등의 형태가 부가된다.

### ① 일응의 추정법

각 주에서는 알콜관련 교통사고를 예방하기 위하여 노력하고 있으며, 이러한 일환으로 음주운전 적용기준을 0.08%로 낮추고 있다. 2005년 8월 50개의 모든 주 및 컬럼비아 특별구, 푸에르토리코에서 혈중알콜농도 0.08% 이상을 를 일응의 음주운전으로 취급하는 법을 규정하고 있다.

### ② 제로관용법

21세 이하 운전자는 BAC(혈중알콜농도: Blood Alcohol Content) 0.00 (알콜의 냄새만으로 경찰에게 체포된 경우)이나 0.01-0.02%와 같이 낮은 BAC 수준에서도 운전을 했을 경우에 처벌된다. 이 기준은 사업용 자동차 운전자에게도 적용되는데 사업용 자동차 운전자의 경우 알콜 및 약물 검사프로그램에 참여하여야 하며, 버스 및 화물자동차 운전자는 약물검사를 받아야 한다. (이 법은 음주측정검사서 BAC 0.04%를 초과한 자, 음주측정 4시간 전 알콜을 섭취한 자, 음주측정검사를 거부한 자는 안전한 차량 조작을 할 수 없다고 규정하고 있다. 이 법은 1995년부터 직원이 50명 이상인 대형 여객회사에서 실시하였으며, 1996년에는 중소회사로 확대되었다. 화물자동차의 경우, 1986년 사업용자동차 안전법이 화물자동차의 알콜 및 약물 섭취에 관한 조항이 제정되었는데, 알콜 및 약물 관련 법류를 1회 위반한 자는 1년 동안 운전면허를 박탈당하며, 2회 위반자는 10년 간 면허가 정지되고, 운전자의 경력에 따라 제한을 한다. 위험물운반차량운전자는 정지기간이 더 길며, 2회 위반시 사업용 면허가 영구적으로 취소된다. BAC 0.04%

를 초과한 운전자는 음주운전위반이다).

### ③ 가중된 음주운전

고속도로안전청(NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration)은 위험상황에 처한 높은 혈중알콜농도 사고 사망자에 초점을 맞추고 지속적·공격적인 실행계획을 마련하고 있다. 왜냐하면 음주 교통사고와 관련된 운전자의 85%가 0.08% 이상 높은 혈중알콜농도 운전자이기 때문이다. 음주운전자들의 평균 BAC 값은 0.16%이며, 전체 음주운전자의 절반은 전체주의 BAC 법적 기준을 두 배 이상 상회하고 있다. 이에 많은 주에서 일부 교통법규 위반자의 처벌을 강화하였으며, 음주운전 위반자 중 높은 혈중알콜농도 위반자와 화학검사 거부자의 처벌을 강화하였다. 40개 주 및 컬럼비아 특별구는 BAC 0.15-0.20%를 초과하는 음주운전 위반자를 가중처벌하고 있다. 운전자가 음주운전을 하였다고 의심될 경우 호흡 및 혈액, 소변 검사와 같은 화학검사를 요구할 수 있는 법이 모든 주에서 통과되었다. 운전자가 이를 거부할 경우 운전면허는 강제로 정지된다. 또한 47개 주에서는 2회 이상 음주운전을 한 위반자에 대하여 일정기간 동안 구금형을 선고하고 있으며, 일부 주에서는 음주운전 위반 초범자에게도 구금형을 선고한다.

### (2) 운전면허 정지 또는 취소

미국은 음주관련 범죄를 저지를 운전자의 운전면허를 정지하거나 취소할 수 있는 법안을 도입하였는데 시행방법은 각 주마다 다르다. 과거에는 법원에서 유죄판결을 받은 후에 운전면허가 취소되었는데 대부분 운전면허가 취소되었으나 음주운전 위반 후 최소 몇 개월 후에 집행되어 처벌의 신속성에 대한 문제가 제기되었다. 이에 1990년대에 들어 일부 주에서 행정적 운전면허 정지 또는 취소처분(Ad-

ministrative License Suspension: ALS 또는 Administrative License Revocation: ALR)을 도입하였는데, 이 제도는 다음과 같은 두 가지 점에서 과거의 운전면허 행정처분과 구별된다. 첫째 ALS 또는 ALR의 장점은 처벌과정이 신속하게 진행된다는 것이다. 이 법은 위반 즉시 차량을 멈추어 적용할 수 있으며, 운전자의 운전면허를 현장에서 취소할 수 있다. 검사를 집행한 경찰관은 검사를 거부한 사람이나 검사결과가 0.08% 이상으로 나타난 사람에게 운전면허 정지를 통보할 수 있다. 지방행정관이 검사결과를 통보하고 3일 내에 피고에게 직접 전달하거나 우편으로 통보한다. 우편의 경우 경찰관이 피고에게 받은 주소로 우편을 발송한 후 3일 내에 받아야 한다. 경찰관의 진술본도 동일한 방식으로 통보일로부터 7일내에 발송한다. 운전면허 행정처분은 즉시 적용되며 법원의 청문이 없을 경우 보통 1개월 내에 효력이 발생한다. 청문이 필요한 경우에도 처벌은 늦어도 2개월 내에 효력이 발생한다 (면허정지처분을 받은 자는 1차 위반자의 경우, 심문이 요구되지 않는 한, 면허정지 통보를 받은지 11일내에 효력이 발생한다. 심문이 요구될 경우, 법원에서 심문 후 면허정지를 명령하지 않으면 효력이 발생하지 않는다. 2회 이상 위반자는 음주운전으로 인한 면허정지는 위반사항을 통보받은 후 11일 후 효력이 발생한다. 면허정지 통보 접수 후 7일 이내에, 지방법원으로부터 통보를 받기 전 심문을 요구할 수 있다. 사전심의회는 음주운전 위반일로부터 21일이 경과하기 전에 이루어져야 하며, 피고가 본안에 대한 심의를 요구하는 경우 법원은 사전심의회 후 21일 이내에 최종심의회일을 조정한다. 검사거부로 운전면허 정지처분을 받은 사람은 운전면허를 복권하기 위해서는 자동차국에 과태료를 납부하여야 하며, 음주운전 위반 통보를 받은 자는 계류 중에 운전면허 사본을 받을 수 없다). 둘째 운전면허 행정처분과 관련하여 형사법 대신 행정법을 적용한다. 경찰이 작성한 범죄기록을 바탕으로 검사가 화학알콜검사시행을 위한 정당한 이유가 있

는지 또는 결과가 실제로 행정법 기준을 초과하였는지를 검토한다. 행정처리과정에 의해 운전면허가 철회된 운전자는 사법처리를 받을 수 있으며, 운전면허 관련 추가처벌을 받을 수 있다.

운전면허 행정처분은 형사처벌과 독립적으로 운영되며 유죄판결 후 처벌하는 것보다 더 효과적인 것으로 나타나고 있다. 행정적 운전면허 정지 처분법은 현재 41개 주 및 컬럼비아 특별구에서 채택하고 있다. 운전자가 교육 및 평가 프로그램에 참여할 경우 처벌 수준을 낮추어 주는데, 일부 주에서는 운전자격을 회복하기 위해서 의무적으로 프로그램에 참여하여야 한다. 이 프로그램은 음주운전을 예방하기 위한 교육과 알콜중독에 대한 평가로 구성되어 있다. 알콜중독 평가에서 알콜의존 진단을 받았을 경우 위반자는 의무적으로 치료, 상담을 받거나 알콜중독자모임에 참여하여야 한다. 이러한 음주운전 예방교육은 36개 지역에서 실시하고 있으며, 평가 및 치료는 40개 지역에서 하고 있다. 주별로 보면 미네소타주 오하이오주, 와이오밍주는 3회 이상 위반자, 펜실베이니아주는 2회 이상 위반자에게 시행하고 있으며, 캔자스주와 델라웨어주는 교육과 치료 중 한 가지를 선택할 수 있다 [버몬트주의 경우 1차 위반 시 치료프로그램 이수 여부를 결정하기 위하여 평가가 수반된 음주운전교육 프로그램을 이수하여야 하며, 치료프로그램이 필요한 경우는 프로그램 완료 후 상태가 호전되었음을 증명하여야 한다. 2차 이상 위반시 음주운전 프로그램과 치료프로그램을 이수한 후 상태가 호전되었음을 증명할 때까지 운전면허가 복권되지 않는다. 또한 3년 이상 운전면허가 정지된 자는 2년, 영구적으로 면허가 정지된 자는 3년 간 알콜 및 약물 구매가 정지된다. 지방행정관 또는 지방행정관에 의해 소집된 의료검토위원회는 신청자가 요구기간동안 금주하거나 치료프로그램을 이수하였을 경우 즉시 운전면허를 복권시켜 준다. 통보 및 심의 후 면허가 복권된 상태에서 BAC 0.02%를 초과하여 운전을 하였을 경우 운전면허는 즉시 본래 판결받

은 운전면허 정지기간 동안 정지된다. 텍사스주는 3차 위반자의 경우 알콜 문제가 있다고 판단하는데 일부에서는 징역형 대신 재활치료로 대신하기도 한다. 한편 일부는 약물남용범죄감호(Substance Abuse Felony Probation; SAFP)참여를 명령하기도 하는데, 이 프로그램은 재활을 위해 주립시설에 감금명령을 하는 것으로서 SAFP 프로그램 이수 후에는 집행유예를 면제받는다].

### (3) 기타 처벌

47개주 미 컬럼비아 특별구에서 시동잠금장치제도를 실시하고 있는데 이 중 7개 주에서 2회 이상 음주운전 위반자를 대상으로 실시하나 아리조나주는 2007년 6월부터 1회 위반자에게도 시동잠금장치를 설치하도록 하고 있다.

32개주에서 음주운전 위반자의 차량을 몰수할 수 있는데, 이 중 22개주에서는 2회 이상 상습적으로 음주운전을 한 운전자를 대상으로 실시하고 있다. 오리건주의 경우 법원은 5년 동안 2회 이상 음주운전법을 위반한 사람에게 운전면허가 정지되거나 취소된 기간 동안 위반자가 소유하고 운전하는 모든 차량의 번호판을 압류한다. 압류된 자동차 번호판은 정지 및 취소기간 동안 자동차 번호판 관리 담당자에게 보내진다.

31개주에서 음주운전위반으로 운전면허 정지 및 취소된 기간 동안 일정한 조건하에 운전권리를 회복할 수 있다. 운전자가 운전면허 정지 및 취소기간 동안 운전권리를 회복하기 위해서는 가족을 홀로 부양하고 있다는 등의 특별한 이유를 증명해야 하며, 정기적인 검사 또는 교육 및 치료프로그램 이수 등의 부가적 조건이 따르게 되고 운전시간 또는 운전장소가 제한되기도 한다. 대부분의 주에서는 운전면허 정지 및 취소처분을 받은 지 10-90일이 지난 후부터 운전권리 회복신청을 할 수 있다.

한편 44개 주에서는 소위 “Open Container Law”에 의거하여 운전자 또는 동승자가 차량 내 및 공공장소에서 개봉된 주류용기를 소지하거나 주류를 마시는 것을 법으로 금지시키고 있다. 39개 주에서는 운전자와 동승자 모두를 금지하며 5개 주에서 운전자만을 금지시키는데, 테네시주는 지역에 따라 운전자만 처벌하기도 하고 동승자를 포함하기도 한다.<sup>2)</sup>

#### (4) 음주검문소

미국의 대법원과 대다수의 연방법원은 음주검문소(sobriety checkpoint)에서 음주운전을 단속할 수 있는 음주단속시스템을 도입하였다. 이 시스템은 경찰이 음주운전 혐의가 없어도 규칙적으로 차량을 정지시키고 운전자에게 음주운전여부를 검사할 수 있는 권한을 부여하고 있다. 경찰은 혐의 없이 차량을 멈출 수 없지만 그들은 일부 차량을 멈출 수 있도록 허가하고 있다. 이 음주단속은 차량을 일정한 기준(예컨대 자동차 3대에 한번씩)에 따라 차량을 정지시킬 수 있도록 규정하고 있는데 대법원에서 이를 추인한 이후부터 증가하고 있다. 호흡검사장비를 이용할 수 없거나 경찰관이 운전자가 음주측정을 위한 유효한 호흡샘플을 제공할 수 없다고 의심되는 증거를 가지고 있을 때, 운전가가 다른 약물을 사용하였다는 증거가 있을 때, 운전가가 혈액검사를 요구하였을 때, 경찰관이 의견을 제시한 때, 운전가가 판단을 할 수 없거나 의식이 없거나 죽었을 때 혈액검사를 할 수 있으며, 경찰관이 운전가가 음주상태에서 차량을 조작하였다고 판단할 경우 및 중대사고나 상해사고의 경우 증거 수집을 위한 검사(Evidentiary test)를 요구할 수 있다. 운전가가 이 검사를 거부하면 위법행위로 간주된다. 경찰관에게 검사를 요구받는 사람은 피검여부를 결정하기 전에 변호

2) 미국의 각 주별 음주운전 관련 처벌에 관한 상세한 내용은 경찰청, 도로교통안전관리공단의 “음주운전 규제 적정화 방안 연구”(2008) 82-83쪽에 게재된 도표 참조.

사와 상담할 수 없으며, 일정시간 안에 검사여부를 결정하여야 하고, 변호사와 연락을 시도한 첫 번째 시간으로부터 30분을 넘어서는 안 된다.

(5) 뉴욕주의 경우

뉴욕주의 경우 음주 또는 약물운전의 경우 1회의 위반만으로 운전면허가 정지되거나 취소될 수 있다. 자세한 내용은 아래의 도표와 같다.<sup>3)</sup>

위반행위		벌금(하한-상한)	최대 구금형	운전면허정지 또는 취소
주취상태의 운전 (DWI: Driving While Intoxicated) (NY VTL §1192[2]와 [3]) <sup>4)</sup>	1회 위반	500-1,000	1년 이하	최소 6개월간 취소
	5년 이내 2회 위반	1,000-5,000	4년 이하: 최소 5일 감금이나 30일 사회봉사명령[“E”급 중범죄(Felony)] <sup>5)</sup>	최소 1년간 취소
	5년 이내 3회 위반	2,000-10,000	7년 이하: 최소 10일 감금이나 60일 사회봉사명령 [“D”급 중범죄(Felony)]	최소 1년간 취소, 시동잠금장치와 알콜검사 명령 병과
	10년 이내 2회 위반	1,000-5,000	4년 이하	최소 1년간 취소
	10년 이내 3회 위반	2,000-10,000	7년 이하	최소 1년간 취소
운전능력 결함상태에서의 운전 (DWAI: Driving While Ability Impaired) (NY VTL §1192[1])	1회 위반	300-500	15일 이하	90일간 정지
	5년 이내 2회 위반	500-750	30일 이하	최소 6개월간 취소
	10년 이내 3회 위반	750-1,500	90일 이하	최소 6개월간 취소

3) [http://www.ithacadwi.com/Potential\\_Consequences\\_of\\_a\\_NY\\_DWI.html](http://www.ithacadwi.com/Potential_Consequences_of_a_NY_DWI.html)

위반행위		벌금(하한-상한)	최대 구금형	운전면허정지 또는 취소
제로 관용법 (Zero Tolerance Law) 위반 <sup>6)</sup>	1회 위반	125	없음(행정절차이기 때문)	6개월간 정지
	2회 위반	125+면허회복 수수료 100	없음	1년 또는 21세까지 취소

참고로 여기서 DWI란 혈중알콜농도 0.08% 이상이거나 다른 약물운전 증거가 있는 경우를 말하며, DWAI란 혈중알콜농도 0.05-0.07%이거나 다른 결함증거가 있는 경우를 말하는바 뉴욕주에서 이상의 두 가지 위반행위의 가장 큰 차이는 DWI에 대한 형법상의 경범죄(Criminal misdemeanor)인데 반해 DWAI는 도로교통위반행위(traffic infraction)라는 점이다. 따라서 DWI의 경우 실질적으로 높은 벌금과 제재가 부과되는 것이다. 만일 혈중알콜농도가 0.08% 이상인 경우에는 일응 주취상태의 운전(DWI per se)로 기소되게 된다. 음주측정의 거부의 경우에 혈중알콜농도없이는 보통법상의 주취운전행위(common law DWI)로 기소될 수 있으며 이 경우 검사는 운전자의 행위에 대한 경찰관의 관찰과 현장음주테스트(Field Sobriety Test)에서 운전자가 수행한 행위를 기초로 하여 운전자의 주취운전에 관한 입증이 허용된다. DWAI의 경우 검사는 단지 운전자의 운전능력의 결함에 관한 어떠한 정도만 입증하면 된다.

여하튼 DWI의 유죄로 선고되기 위해서는 검사는 “합리적인 의심을 넘어선”(Beyond Reasonable Doubt)의 다음의 5가지 사실을 입증하면 족하다.

- 4) 뉴욕주 도로교통법(New York Vehicle and Traffic Law)의 구체적 내용은 다음의 사이트를 참조: <http://wings.buffalo.edu/law/bclc/web/NewYork/nytdwi.htm>
- 5) 경범죄(misdemeanor)는 최장 1년까지 구치소(jail)에 감금되는 범죄를 말하며, 중범죄(felony)는 그 이상의 기간으로 연방교도소에 수감되는 범죄를 말한다.
- 6) 21세 미만의 운전자가 혈중알콜농도 0.02-0.07%인 경우

1. 운전자의 신원
2. 운전자로 운전하고 있었다는 것
3. 운전차량
4. 뉴욕주의 공공도로나 고속도로에서의 운전사실
5. 혈중알콜농도가 0.08%를 넘는다는 사실(DWI per se) 또는 운전자가 정신적·육체적으로 이성적이고 분별력있는(reasonable and prudent) 운전자로 운전할 수 있는 능력을 결여했다는 사실(DWI common law)

### III.

### DWI

#### 1. 제로관용법 위반행위의 행정절차<sup>7)</sup>

##### (1) 절차의 내용

21세 미만의 운전자가 0.02-0.07% 사이의 혈중알콜농도<sup>8)</sup>인 상태에서 운전한 경우 처벌되는데 이 위반행위는 형사법원에서 다루어지지 않고 주교통국(Department of Motor and Vehicle)에서 절차가 진행된다.

운전자가 이 법의 위반행위로 티켓을 받더라도 법적으로 체포된 것으로 간주되지 않을뿐만 아니라 교통국의 행정법위반 전담판사(Administrative Law Judge)앞에서 행해진 청문의 기회가 주어지지 않으면 운전면허가 정지 또는 취소되지 않는다. 이러한 청문의 일정에 관해서는 교통국으로부터 고지를 받도록 되어 있다.

형사법정에서는 유죄의 판단을 위해서는 “합리적인 의심을 넘어선(beyond reasonable doubt)” 입증이 이루어져야 하지만, 교통국에서의 청문절차에서는 훨씬 낮은 입증의 기준이 적용된다. 경찰관은 운전자의 주장에 반하는 “명백하고 설득력있는 증거(clear and convincing evidence)”를 행정법위반 전담판사에게 제로관용법 위반의 증거로 제시하

7) [http://www.ithacadwi.com/what\\_is\\_the\\_zero\\_tolerance\\_law.html](http://www.ithacadwi.com/what_is_the_zero_tolerance_law.html)

8) New York Vehicle and Traffic Law §1192-a.

면 족할 뿐이다.

청문은 다음과 같은 쟁점에 국한된다.

- ① 운전자가 고속도로에서 자동차를 “운전”했는지 여부
- ② 경찰관에 의해 유효한 화학적 검사의 제출이 요구되었는지의 여부
- ③ 운전자가 위반시에 21세 미만이었는지의 여부
- ④ 화학적 검사가 적절하게 시행되었는지의 여부
- ⑤ 운전자가 섭취한 알콜의 혈중알콜농도가 0.02-0.07%사이에 속하는지의 테스트의 결과여부
- ⑥ 경찰관이 운전자의 자동차를 적법하게 정차시켰는지의 여부

만일 청문의 결론에 이르러, 판사가 위의 모든 쟁점에 대한 긍정적인 판단을 하게 된다면, 운전자는 제로관용법 위반행위의 유죄판단을 받게 된다. 만일 위의 쟁점 중의 어느 하나라도 부정적인 판단을 받게 되면 더 이상이 조치가 운전자에 대하여 진행될 수 없게 된다.

## (2) 조건부 면허

만일 운전자가 가중된 위반행위(예컨대 자동차를 이용한 협박, 폭행 행위 등) 없이 최초 위반행위를 한 경우에는 음주운전자프로그램(DDP: Drinking Driver Program)에 참여할 수 있는 자격이 부여되면서 조건부 면허를 취득할 수 있게 된다. 이 프로그램은 약 7주간의 주말반으로 운영되며 대략 15시간의 수강이 요청되고 225불의 비용이 든다.

## 2. DWI의 형사절차<sup>9)</sup>

### (1) 체포(arrest)

첫 번째 형식적인 DWI의 절차는 체포이며, 이는 뉴욕주법에 따라 운전자가 범법행위를 했다는 것에 대한 믿을 만한 이유, 즉 상당한

9) [http://www.ithacadwi.com/The\\_Big\\_Picture\\_DWI\\_Criminal\\_Case.html](http://www.ithacadwi.com/The_Big_Picture_DWI_Criminal_Case.html)

이유(probable cause)가 있는 경우 경찰관에 의해 집행된다. 경찰관은 속도위반, 부적절한 차선변경 또는 깜박이의 미사용 등을 이유로 차량을 정차시킬 수 있는데 정차 후 경찰관이 운전자의 행동을 통해 DWI의 의심에 상당한 이유가 있는 경우에도 음주운전혐의로 체포될 수 있다.

## (2) 기소전 유죄인부(arraignment)

음주운전행위로 체포된 후 경찰관이 체포관련 서류를 작성할 동안 운전자는 구금될 수 있는바, 이 경우 사전보석(preliminary bail)제도를 이용하여 운전자가 구금에서 풀려날 수 있음은 물론이다. 석방직 후에 법원은 공판일정을 잡게 되고 경찰관은 특정한 장소와 시간에 운전자가 출두하여 기소전 인부(유죄인정여부)를 할 수 있도록 관련 문서를 제출하게 된다. 운전자는 통상 30일 이내에 법원의 소환에 응하도록 규정되어 있다. 운전자가 전과가 없다면 지역사회에 강한 연결점을 가지고 있는 경우에는 보석없이도 석방될 수 있다. 이러한 석방의 판단은 판사가 하는데 이를 통상 “본인의 사회적 인지”(ROR: Released on your Own Recognizance)에 의한다. 나아가 판사는 감호소의 감시를 조건으로 석방을 결정할 수도 있다(RUS:Release Under Supervision of the probation department).

## (3) 형사사건의 접수(Filing of the Criminal Case)

경찰관이 일단 조사를 마친 경우에 카운티의 검사에게 체포보고서와 증거를 송부하며 여기에는 통상 음주호흡측정의 결과가 포함된다. 이 시점에서 검사는 관련 서류를 검토하게 되고 일반적으로 피상적인 검토를 통하여 기소하게 되기 때문에 통상 99%의 기소율을 보이고 있다[이는 경범죄 사건의 경우이고 중범죄의 경우라면 기소전에 대배심(grand jury)에 의해 체포보고서의 검토가 이루어져야만 한다].

#### (4) 공판전 협의(Pre-trial Conference)

이 절차는 통상 기소인부 후 첫 번째 공판기일 전에 이루어지는 협의로 운전자의 담당 변호인에 의해 검사 및 판사와 양형거래(plea bargain)를 협상하게 된다. 이는 통상 기소인부 후 4주 정도 안에 이루어지며 이 날짜는 법원과 운전자의 담당 변호인의 합의에 의해 정해진다.

#### (5) 증거억제청문(Suppression Hearings)

법원은 만일 운전자의 헌법상의 권리가 침해된 경우에는 운전자에게 불리한 증거의 일부 또는 전부의 사용을 억제할 수 있다. 운전자의 변호인은 기소인부 후 45일 내에 증거의 사용을 억제하고 청문을 요구할 수 있는바, 이 청문에서는 차량의 정지에 관한 경찰관의 상당한 이유, DWI 위반의 체포, 운전자에게 불리한 자발적 진술, 경찰관에 의해 부여된 헌법적 권리의 고지 등에 관한 사실을 검토하게 된다. 이러한 청문의 청구는 통상 공판전 협의 이후 6주 내지 3개월 내에 이루어지게 된다.

#### (6) 공판(Trial):

대부분의 경우 DWI 경범죄 공판은 6명의 배심원으로 구성된 형사 법정에서 이루어진다. 공판은 운전자가 무죄의 항변을 한 후 3개월 이내에 열려야 한다. 만일 운전자가 무죄의 항변을 하는 경우에는 합리적인 의심을 넘어서서 운전자가 유죄인지의 여부에 관해 결정하기 위한 사실탐색(the finder of fact)의 공판이 열리게 된다. 사실탐색은 배심원 또는 합의부의 판사가 하게 된다.

(7) 선고(Sentencing):

법원은 공판에서 유죄의 확신을 얻은 경우 또는 유죄인정에 따른 양형거래 후에 선고를 하게 된다. 여기의 선고형에는 구치기간, 감호, 음주운전자프로그램, 음주약물치료, 사회봉사, 희생자구조위원회, 알콜중독교정, 법원비용, 벌금 등을 포함한다. 이에 더하여, 운전자의 변호인은 선고 전 조사보고서(PSI: Pre-Sentence Investigation Report)가 감호위원회에 의해 선고 전 이루어지도록 요청할 수 있다. 이러한 감호위원회의 추천은 판사에 의해 긍정적으로 고려되어 선고에 유리한 작용을 한다. PSI는 중범죄의 경우에는 필수적인 절차이나 경범죄의 경우에는 선택적인 절차이다.

(8) 양형 결정단계(Punishment Phase):

운전자의 유죄가 인정된 경우, 양형의 결정단계에 들어가게 된다. 여기서 주 정부는 운전자의 과거 경력이나 부정한 행위 등을 제시할 수 있으므로 공판이 시작되기 전에 이미 변호인은 이러한 증거들이 판사나 배심원에 의해 양형상에 고려될 수 있는지의 여부를 판단해야 한다.

IV.

이상에서는 미국의 경우를 중심으로 음주운전의 단속과 처벌기준 및 형사·행정절차와 불복절차 등에 관해 살펴보았다. 구체적으로는 뉴욕주의 경우를 중심으로 하였다. 이러한 연구는 최근 운전자의 음주에 의한 자동차 교통사고가 심각한 문제로 대두되고 있으며 생명뿐만 아니라 사회경제적으로 막대한 손실이 있는 것으로 추정되어 이에 대한 적극적인 대처가 요구됨으로 향후 음주운전 단속과 처벌기준에

관한 보다 실효적이고 객관적인 규범적 근거 마련을 위한 비교법적 고찰의 일환인 것이다. 특히 미국의 연방정부와 각 주 정부의 음주운전 단속기준과 처벌절차 및 불복절차에 관한 연구는 음주운전에 관하여 단순히 처벌규정을 강화한다거나 운전면허취소기준을 현재보다 낮추어 엄격하게 하자는 추상적인 입법대안이 아닌 규범 효과성·효율성 및 수용성을 측정하여 구체적이고 객관적인 음주운전 단속기준과 행정처분(면허취소·정지)기준을 제시할 수 있기 위해서는 바람직하다고 본다. 그러나 보다 구체적인 불복절차와 관련 판례를 고찰해 보는 것이 본 연구에서 부족한 부분이기 때문에 향후 이러한 관점을 보완하기로 하면서 결론에 갈음하기로 한다.