

입법평가 회의자료집 ⑤

「음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가」 전문가회의

2010. 2. 25.

전문가회의 일정

- 목 적 : 2010년도 수시과제 [음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가]연구를 수행함에 있어, 연구착수 전 연구방향과 방법, 연구내용 등에 관한 전문가 자문을 얻고자 함.
- 일 시 : 2010.02.25. (목) 12:30~15:30
- 장 소 : 코리아나호텔 2층 다뉴브
- 참석자

명	소속 및 직위	비고
김남철	부산대학교 법학전문대학원 교수	원외
최철호	청주대학교 법과대학 교수	
황해봉	국민권익위원회 행정심판총괄과장	
이항노	국민권익위원회 행정심판총괄과 사무관	
김호석	경찰청 법무규제개혁담당관실 경감	
명묘희	도로교통공단 선임연구원	
김지영	한국형사정책연구원 부연구위원	
김인석	삼성교통안전문화연구소 수석연구원	
이세정	한국법제연구원 부연구위원	원내
이준서	한국법제연구원 부연구위원	
이순태	한국법제연구원 연구위원	
윤광진	한국법제연구원 부연구위원	
차현숙	한국법제연구원 부연구위원	
윤석진	한국법제연구원 부연구위원	
윤계형	한국법제연구원 초청연구원	
조용준	한국법제연구원 초청연구원	
배건이	한국법제연구원 연구인턴	
원외 8인, 원내 9인, 총 17인		

전문가회의 일정

목 차

- ▣ 연구계획서안: 음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 7
- ▣ 황해봉 · 이항노, 도로교통법령상 제재수단의 내용과 현황 21
- ▣ 김호석, 음주운전근절 치안대책수립 45
- ▣ 명묘희, 음주운전 관련 입법개선방향 및 연구방향에 대하여 53
- ▣ 김인석, 음주운전 교통사고 현황 127
- ▣ 김남철, 교통법규위반행위의 유형 및 제재수단
 - 한국과 독일의 도로교통법령의 비교 - 5
- ▣ 최철호, 음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 153
- ▣ 김지영, 음주운전과 처벌기준에 관한 입법평가 의견 157
- ▣ 이세정, 음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 전문가회의 의견 ... 159
- ▣ 이준서, 음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 전문가회의 의견 ... 161

연구계획서안

■ 연구과제명

음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가

■ 연구책임자

입법평가연구센터(주문형 수시과제: 국민권익위원회 행정심판총괄과)

■ 연구의 필요성 및 목적

- 교통사고의 가장 치명적인 원인이 되고 있는 음주운전의 경우 도로교통법 등 관련 법률에서 기준을 정하고 있으나 음주운전 단속과 처벌기준에 대한 정확한 분석과 그에 대한 객관적 근거가 미흡한 실정임
- 그러나 운전자의 음주에 의한 자동차 교통사고가 심각한 문제로 대두되고 음주운전사고의 처벌기준이 강화되었음에도 불구하고 음주운전교통사고 8.7% 증가 등 생명뿐만 아니라 사회경제적으로 막대한 손실이 있는 것으로 추정됨
- 현재 음주운전 등으로 매년 40-50만건의 운전면허정지·취소처분을 하고 있으며, 이 중 5% 내외인 2만여건이 행정심판청구를 제기하고 있음

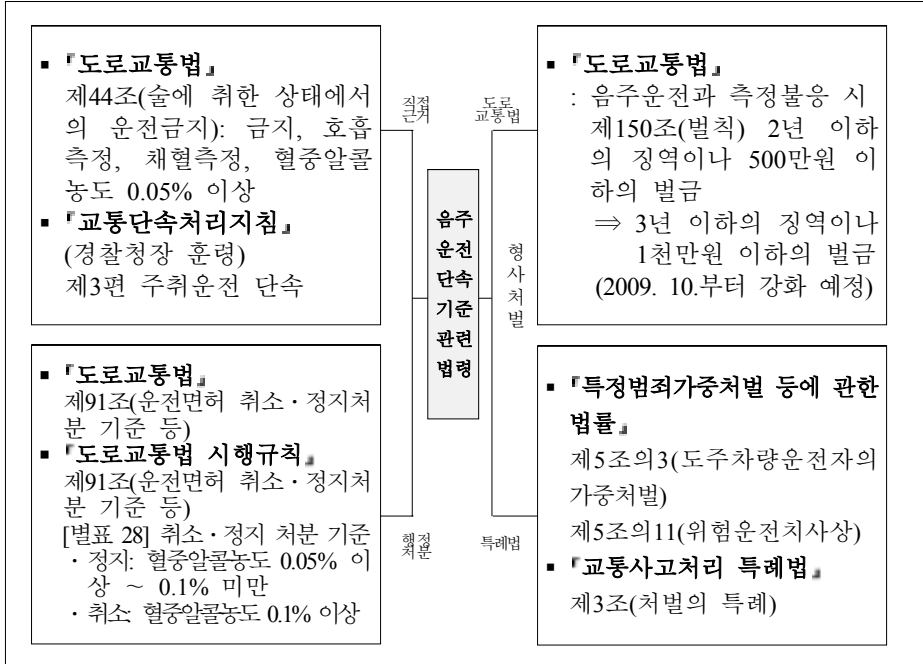
- 음주운전에 관하여 단순히 처벌규정을 강화한다거나 운전면허취소기준을 현재보다 낮추어 엄격하게 하자는 추상적인 입법대안이 아닌 규범 효과성·효율성 및 수용성을 측정하여 구체적이고 객관적인 음주운전 단속기준과 행정처분(면허취소·정지)기준을 제시함
- 이에 입법평가연구를 통하여 우리나라의 음주운전 실태와 그로 인한 피해 등 문제 발생의 현황을 파악하고 음주운전 단속기준 관련 규정들을 평가하여 최적의 입법대안을 제시함

■ **선행연구 현황 및 선행연구와 본연구의 차별성**

구 분	선행연구와의 차별성			
	연구목적	연구방법	주요 연구내용	
주요 선행 연구	1	-과제명: 음주운전의 규제에 관한 연구 -연구자(년도): 한국형사정책연구원(1996) -연구목적: 음주운전의 실태와 관련 정책연구	-교통사고통계 분석 -외국의 음주운전 규제 조사 -음주운전 규제정책 분석	-음주운전 처벌 역사 -음주운전 억제 효과 -음주운전의 추세에 따른 정책제언
	2	-과제명: 음주운전 단속 기준 및 처벌강화 방안 -연구자(년도): 교통과학연구원(2008) -연구목적: 음주운전 처벌 강화 방안	-외국의 정책사례 -음주운전 억제 대책 -전화 설문조사	-혈중 알코올 농도에 따른 행동적 변화 -음주운전 처벌강화 방안
본 연구	-선행연구는 교통사고통계 등을 통하여 음주운전실태를 추이하고 이에 관한 정책제안을 함. -이에 본 연구에서는 사전입법평가기법을 통하여 도로교통법에 대하여 객관적이고 과학적인 분석을 통한 평가를 실시하여 최적의 입법대안을 제시하고자 함.	-규범분석 -전문가 및 실태조사 -수범자 설문조사 -비교법적 연구 -대안제시	-병행입법평가 -도로교통법 및 관련 법률 체계 분석 -단속기준 효과성·효율성 측정 -처벌기준 효과성·효율성 측정 -외국의 입법례와 비교분석 -입법대안제시	

□ 주요 연구내용

□ 음주운전 단속기준 관련 규범내용 및 체계 고찰



□ 음주운전 실태조사

: 주요 위반사례 및 법령, 단속·처벌 과정의 비효율적 요소 조사

□ 음주운전 주요 변인 측정

□ 자가운전자 대상 설문조사 실시

- : 음주운전에 대한 실태 (경험, 경력, 생업, 특성)
- : 음주운전에 대한 인식
- : 음주운전 단속 및 처벌에 대한 태도

- 외국의 음주운전 단속 기준 및 관련 통계자료를 통한 비교 분석
- 병행입법평가 기법을 통한 입법대안 제시

▣ 연구추진방법

- 문제분석 및 규범분석(국내법 및 외국법제)
- 전문가회의(조사방법개발 및 준비)
- 음주운전 관련 통계분석 및 실태조사
- 워크숍1 (실태조사결과 토론 및 설문조사 설계)
- 수범자 설문조사(자가운전자 등)
- 워크숍2 (설문조사결과 토론)
- 입법대안 개발 및 심사(도로교통법 개정 등)
- 워크숍3 (전문가 및 수범자 공동토론 및 심사·수정)

▣ 기대효과

- 음주운전 단속 및 처벌 과정에서 비효율적인 요소들을 조사하여 주요변인들을 분석함으로써 객관적인 음주운전 단속·처벌 기준을 제시함

- 생명사고로 이어지는 음주운전사고를 예방할 수 있는 객관적 기준과 입법대안을 제시하여 생명 및 사회경제적 손실을 방지함
- 운전자를 대상으로 설문조사를 실시하여 음주운전 실태 파악을 함과 동시에 음주운전 단속·처벌 기준에 대한 수용성을 측정할 수 있음
- 객관적이고 과학적인 입법평가를 통하여 최적의 입법대안을 제시함으로써 음주운전 단속 및 처벌과 관련한 규범의 실효성을 담보하고 규범의 수용성을 증대함

▣ 협동연구기관 및 연구진 구성

국민권익위원회, 경찰청, 도로교통공단 등

▣ 연구기간

2010.01~2010.10

주요 일정	1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월
연구계획 및 착수심의	■	■								
워크숍			■		■			■		
전문가회의			■							
통계분석 및 실태조사			■	■	■	■				
대안개발 및 심사							■	■	■	
최종심의 및 보고서발간										■

■ **연구예산**

(생략)

※ 붙임 : 음주운전의 적정 처벌수준에 대한 경제학적 분석

■ 음주운전의 적정 처벌수준에 대한 경제학적 분석

1. 도입

- 여러 국회의원들과 해당 관계부처에서 음주운전 처벌 강화에 대한 필요성 인식
- 이에 규범적 의미 뿐 아니라 경제적 분석을 통한 정당성 부여

2. 법적, 경제학적 접근 방법

- 공익을 위해서 공공정책은 개인의 결정을 법적으로 제재할 수 있음 (법적 근거 조항)
- 음주운전이 개인의 비용 절감 차원 등에서 얻는 이익에 처벌수준이 미치지 못하여 음주운전의 유인이 존재할 수 있음 (개인의 비용 절감이 얼마나 이루어지는가?)
- 음주운전은 교통사고에서 사망과 상해의 위험을 증가시키기 때문에 개인, 사회적 비용을 발생시킴.
- 선행연구의 경우 음주 운전자에 대한 총 처벌액과 음주운전으로 인한 사회의 총 손실(비용)이 같은 수준일 경우를 최적으로 판단함(Gary Becker, 1968등)

3. 방법론

<모형 소개>

$$U \leq P = L \quad \dots\dots (1)$$

이때, U 는 음주운전자의 음주운전으로 인한 이득,
 P 는 음주운전자가 음주운전으로 인해 예상되는 처벌,
 L 은 음주운전으로 인한 사회적 예상 손실.

- 1) 잠재적 음주운전자가 음주운전을 할지에 대한 판단은 U 와 P 에 의해 이루어 짐. 위 모형에서와 같이 $U \leq P$ 일 경우 잠재적 음주운전자가 합리적일 경우 음주운전을 할 유인은 없어짐.
- 2) U 는 설문 등을 통해 추정할 수는 있으나, 객관적인 측정은 어려움.
- 3) 따라서 사회적 측면에서는 P 를 최대화하여(처벌기준이나 형량을 높이거나, 검거확률을 높이는 등) 음주운전의 유인을 줄이는 것이 사회적 효용을 높이는 방법임.
- 4) 동시에 음주운전으로 인한 사회적 예상손실은 최소화해야 함.
- 5) 결국 최적 처벌수준은 $P = L$ 이 되는 수준임.
 - P 를 극대화 하는 것은 음주운전을 감소시켜 사회적 편익을 극대화 하는 의미를 가지며, L 을 최소화하는 것은 사회적 손실로 인한 비용을 최소화하는 의미임
- 6) 사회적 측면의 분석과는 별개로, U 를 설문을 통해 추정할 경우 잠재적 음주운전자의 측면에서 음주운전을 할 유인이 큰지를 판단해 볼 수 있음.
- 7) 음주운전에 대한 예상 처벌은 외부비용 발생에 대한 행동에 세금을 부과하는 피구세¹⁾와 유사

<실증연구를 위한 모형의 구체화>2)

$$A \cdot F = D \cdot \frac{dY}{dq} + G \quad \dots\dots (2)$$

이때, A 는 음주운전으로 체포되어 유죄를 받은 수,

- 1) 피구세(Pigouvian tax)를 한마디로 표현하자면 ‘환경오염세’라고 할 수 있다. 일반적인 세금의 목적이 재정수입확보 혹은 경제정책적인 이유로 부과되지만 피구세는 ‘외부성(externality)’에 대한 가장 바람직한 생산량을 유도하기 위해 부과하는 세금 (자세한 내용은 부록으로 정리).
- 2) Donald S. Kenkel(1993)의 모형을 응용하여 재구성 하였음.

F 는 음주운전으로 유죄판결로 받은 경우의 처벌
(the penalties paid by convicted drunk drivers),

D 는 음주운전 피해건수(사망, 부상, 대물피해 등),

$\frac{dY}{dq}$ 는 음주운전 피해에 대한 화폐 환산 가치,

G 는 음주운전으로 인한 기타 사회적 비용.

- 1) 모형소개에서 $P = L$ 의 최적조건을 실증분석을 위해 위와 같이 수정할 수 있음.
 - 식(2)의 좌변은 음주운전에 대해 부과되는 벌칙의 총합
 - 우변은 사망과 상해 및 대물피해 비용과 추가적인 음주운전으로 인한 사회적 비용(음주운전 억제를 위한 정부지출 등)의 총합
- 2) 음주운전에 대한 단속 및 처벌의 적정성여부를 판단하기 위해서는 위와 같은 자료가 필요함.
 - 현재의 음주단속 기준이 관대한지 과도한지를 판단하여 음주운전 처벌 변경의 근거제시
- 3) 추가적인 분석 시도
 - 설문을 활용한 잠재적 음주운전자의 음주운전 유인 분석(처벌 변경에 대한 잠재적 음주운전자의 탄력성 등)

<자 료>

<표 1> 음주 운전자에게 부과된 처벌 총합(미국의 예)

처벌의 형태	처벌건수 (건)	부과액 (\$)	총 부과액 (\$ million)
벌금	1,174,260	588	690
구속	178,580	129	23
면허 정지	386,749	1,120	433
보험비용	1,174,260	3,054	3,585
총합	-	-	4,731

<표 2> 사망과 상해 비용: 음주운전의 희생자들(미국의 예)

결과	사고건수(건)	사망, 상해 당 가치(\$)	총비용 (\$ million)
Death	5,760	2,000,000	11,520
Minor injuries	212,132	4,000	849
Moderate injuries	24,352	30,000	731
Serious injuries	8,613	115,000	990
Severe injuries	1,629	375,000	611
Critical injuries	1,918	1,525,000	2,925
Total			17,626

- 1) 식(2)의 각 항목에 대해 설명 할 수 있는 자료 수집이 필요
 - 음주운전 형사처벌자 수, 처벌 형량(벌금, 민사합의 비용 포함)
 - 처벌 시 면허 정지 또는 취소에 대한 자료
- 2) 음주운전으로 인한 교통사고 건수, 피해정도
 - 피해액 또는 피해금액 환산을 위한 상해 및 대물피해 자료
- 3) 교통사고 시 사망을 포함한 등급별 상해의 보상액 자료(보험 비용)
- 4) 음주운전 사고로 인한 보험료 상승비용

- 5) 면허 취소 및 정지로 인한 불편도 지수, 면허 재발급에 들어가는 비용(추후 설문을 활용)
- 6) 자동차 소유와 운행에 들어가는 일평균 비용
- 7) 음주운전 단속에 대한 정부 행정 비용(경찰, 검찰 법원 등), 음주운전에 대한 정부지출(각종 캠페인 비용 포함)

<부 록> 피구세(Pigouvian tax)

피구세를 한마디로 표현하자면 ‘환경오염세’라고 할 수 있다. 일반적인 세금은 재정수입확보 혹은 경제정책적인 이유로 부과되지만 피구세는 ‘외부성(externality)’에 대한 가장 바람직한 생산량을 유도하기 위해 부과하는 세금이다. 예를 들어, 범죄가 없는 사회가 가장 이상적인 사회이지만 범죄율을 0%로 만들기 위해서는 많은 행정비용(경찰력)이 들기 때문에 경제학에서는 바람직한 상황으로 보지 않는다.

이런 상황은 공공재적 성격이 강한 경찰력에 대한 설명이지만 만일 사회에 나쁜 해악을 끼치면서 혼자서 이익을 보는 경우에 사회전체적으로 도움이 되는 경우가 있다면 이는 논의의 초점이 달라져야 한다. 이럴 때 적용하는 것이 즉 피구세이다. 피구세는 사회 문제를 치유한다는 의미의 ‘교정과세’적 의미가 강하다. 따라서 그 세율을 결정함에 있어서도 좀 더 치밀함이 전체되어야 한다. 가령 5000원어치의 생산을 하는 염색공장이 있고 이 공장은 오염물을 강물에 방류함으로써 3000원어치의 오염비용을 유발한다고 하자. 만약 정부가 오염비용 모두를 부담하도록 과세 한다면 염색공장은 수지가 맞지 않다고 생각하여 조업중단을 할 수도 있다. 그 결과 3000원어치의 오염물질은 더 이상 방류되지 않겠지만 5000원어치의 생산수익은 더 이상 창출되지 않아 사회 전체적으로 보았을 때 외부효과를 방치했을 때 보다는 못한 상태가 될 수도 있는 것이다.

이에 경제학자 피구는 다음과 같은 방법을 제시한다.

1. 최적의 산출량 수준에서의 한계 피해액 만큼의 세율을 부과

ex) 공장에서 샴푸를 만드는데 사회 후생이 최대가 되는 생산량이 50개 인데 이 공장에서는 60개를 생산한다. 10개를 더 생산함으로써 공장은 이익이 되겠지만 환경 비용부담 등으로 사회적으로

는 최적 상태가 되지 않는다. 이럴 경우 정부는 10개의 생산물을 감축시키기 위해서 추가적인 10개에 대한 세금을 부과한다. 그 세금의 크기는 추가적으로 10개의 샴푸를 만드는데 있어서 발생하는 오염으로 인한 피해액(한계오염비용)과 이를 정화하기 위해서 들어가는 정화비용(한계정화비용)이 같아질 수 있도록 공장에 세금을 부과해야 한다.

도로교통법령상 제재수단의 내용과 현황

황해봉 (국민권익위원회 행정심판총괄과장)
이항노 (국민권익위원회 행정심판총괄과 사무관)

1. 연구의 필요성 및 방법

가. 음주운전 관련 행정심판사건의 증가와 이에 따른 사회적·경제적 비용 증가

- 행정심판이 빈발하는 음주운전사건에 급증 원인에 대한 연구(주요 위반사례 및 법령, 단속·처벌 과정상 불합리한 요소 분석) 및 사회적·경제적 비용 분석
 - 현재 음주운전 등으로 매년 40만~50만건의 운전면허정지·취소처분이 이루어지고 있으며, 이 중 5% 내외인 2만 여건의 처분에 대하여 행정심판이 제기되고 있음
 - 현행법상 단순음주운전으로 면허가 취소될 경우 대개 100만원 내외의 벌금과 1년의 결격기간이 부여되는데 그쳐 운전자들이 음주운전에 대하여 별다른 심리적 저항없이 음주운전을 하고 있으며, 적발되더라도 벌금을 납부하고 1년 뒤 운전면허를 재취득하면 된다는 안일한 생각이 팽배한 실정
- 이러한 이유로 음주운전과 그에 따른 행정처분이 증가하였으며, 아울러 행정심판 청구건수도 계속 증가하여 많은 사회적·경제적 비용이 발생하고 있음.

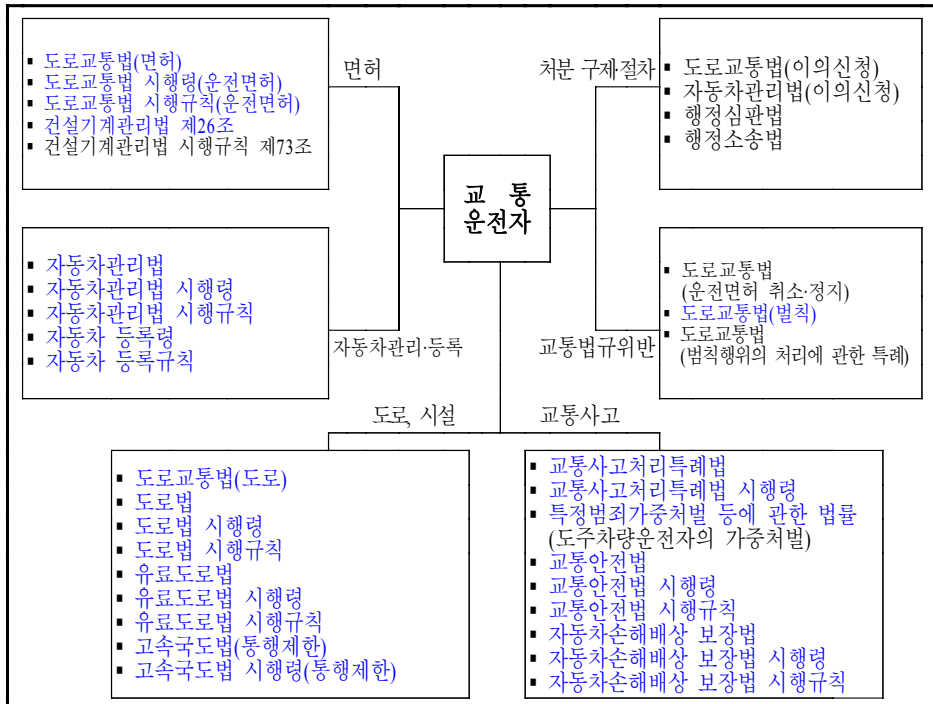
나. 법규의 실효성 제고를 통한 법치주의 확립

- 음주운전 관련 법령인 도로교통법을 전반적으로 재검토하여 입법대안 개발 및 심사(도로교통법 개정 등)

- 매년 50만건에 달하는 운전면허 관련처분과 재면허신청의 악순환을 끊고 법이 살아 있다는 점을 운전자에게 보여줌으로써 음주운전이 만연되고 있는 현 상황을 개선하고 운전자의 준법정신을 고양함
- 이에 따라 음주운전실태 및 관련통계에 대한 조사·분석을 실시하여 음주운전에 따른 사회적·경제적 비용을 분석하고, 미국·독일 등의 외국 입법례 등을 비교 연구하여 음주운전에 대한 관련법령을 근본적으로 개선할 방안 강구

<입법대안 예시>
 중요한 사항은 운전면허를 취소하되, 다시 운전면허를 따는 것은 매우 제한적으로 하여 한번 취소되면 운전하기 어렵도록 하며, 다수의 위반사항은 과징금제도로 전환하여 법의 실효성을 담보함

2. 교통관련 법령 관계도



◇ 운전면허 소지 현황 (2009년말)

	인 원 별			종 별		
	계	남	여	계	1종 면허	2종 면허
계	25,822,149명	15,817,223명 (61.3%)	10,004,926명 (38.7%)	25,822,149명	16,883,641명	8,938,508명

◇ 우리나라 자동차의 용도별 등록 대수 (2009년말)

용도별	총 계			
	관용	자가용	영업용	계
합 계	64,484대	16,330,410대	930,316대	17,325,210대

3. 도로교통법상 행정처분

가. 『도로교통법』상 행정처분 근거 규정

제93조(운전면허의 취소·정지) ① 지방경찰청장은 운전면허(연습운전면허를 제외한다. 이하 이 조에서 같다)를 받은 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 행정자치부령이 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
4. 제45조의 규정을 위반하여 약물의 영향으로 인하여 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차등을 운전한 때
5. 교통사고로 사람을 사상한 후 제54조제1항 또는 제2항의 규정에 의한 필요한 조치 또는 신고를 하지 아니한 때
6. 제82조제1항제2호 내지 제5호의 규정에 의한 운전면허를 받을 수 없는 사람에 해당된 때
7. 제82조의 규정에 의하여 운전면허를 받을 수 없는 사람이 운전면허를 받거나 허위 그 밖의 부정한 수단으로 운전면허를 받은 때 또는 운전면허효력의 정지기간 중 운전면허증 또는 운전면허증에 갈음하는 증명서를 교부받은 사실이 드러난 때
8. 제87조제1항 또는 제88조제1항의 규정에 의한 적성검사를 받지 아니하거나 그 적성검사에 불합격된 때
9. 제87조제3항의 규정에 의한 기간 이내에 운전면허증을 갱신하지 아니하고 1년이 경과된 때
10. 운전 중 고의 또는 과실로 교통사고를 일으킨 때
11. 운전면허를 받은 사람이 자동차등을 이용하여 살인 또는 강간 등 행정자치부령이 정하는 범죄행위를 한 때
12. 다른 사람의 자동차등을 훔치거나 빼앗은 때
13. 다른 사람이 부정하게 운전면허를 받도록 하기 위하여 제83조의 규정에 의한 운전면허시험에 응시한 때
14. 이 법에 의한 교통단속임무를 수행하는 경찰공무원등 및 시·군공무원에 대하여 폭행한 때
15. 운전면허증을 다른 사람에게 빌려주어 운전하게 하거나 다른 사람의 운전면허증을 빌려 이를 행사한 때

- 16. 『자동차관리법』의 규정에 의하여 등록되지 아니하거나 임시운행허가를 받지 아니한 자동차(이륜자동차를 제외한다)를 운전한 때
- 17. 제1종 보통면허 및 제2종 보통면허를 받기 전에 연습운전면허의 취소사유가 있었던 때
- 18. 다른 법률의 규정에 의하여 관계 행정기관의 장이 운전면허의 취소 또는 정지의 처분을 요청한 때
- 19. 이 법이나 이 법에 의한 명령 또는 처분을 위반한 때
 - ② 지방경찰청장은 제1항의 규정에 의하여 운전면허를 취소하거나 운전면허의 효력을 정지함에 있어서 그 기준으로 활용하기 위하여 교통법규를 위반하거나 교통사고를 일으킨 자에 대하여는 행정자치부령이 정하는 바에 의하여 그 위반 및 피해의 정도 등에 따라 별점을 부과할 수 있으며, 그 별점이 행정자치부령이 정하는 기간동안 일정한 점수를 초과하는 경우에는 행정자치부령이 정하는 바에 의하여 운전면허를 취소 또는 정지할 수 있다.
 - ③ 지방경찰청장은 연습운전면허를 교부받은 사람이 운전 중 고의 또는 과실로 교통사고를 일으키거나 이 법이나 이 법에 의한 명령 또는 처분을 위반한 때에는 연습운전면허를 취소하여야 한다. 다만, 본인에게 귀책사유가 없는 경우 등 대통령령이 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.
 - ④ 생략 (행정처분 절차 규정)

◇ 운전면허 행정처분 현황

(단위 : 건)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
계	961,526	851,161	788,529	607,892	563,983	625,617	633,098	575,096

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
면허정지	677,778	563,728	495,015	379,102	337,654	359,914	340,445	314,116
면허취소	273,748	287,433	293,514	228,790	226,329	265,703	292,653	260,980

◇ 교통법규 위반처리 결과현황(운전자)

(단위 : 건)

구 분	2004	2005	2006	2007	2008	
총 단속건수	18,167,581	16,224,740	12,788,314	15,384,325	14,069,005	
조치	통고 처분	5,058,547 (12,434,311)	3,694,160 (12,010,290)	2,297,020 (10,024,868)	14,822,389 (11,391,781)	3,018,153 (10,403,580)
	즉심	1,159	1,184	333	31	32
	형사 입건	673,564	519,106	466,093	561,905	647,240

()는 무인단속카메라 적발 건수

나. 운전면허 취소처분의 개별기준

일련 번호	위 반 사 항	적용법조 (도로교통법)	내 용
1	교통사고를 일으키고 구호조치를 하지 아 니한 때	제93조	○교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치 게 하고, 구호조치를 하지 아니한 때
2	술에 취한 상태에서 운전한 때	제93조	○술에 취한 상태의 기준(혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상)을 넘어서 운전을 하 다가 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 한 때 ○술에 만취한 상태(혈중알콜농도 0.1퍼 센트 이상)에서 운전한 때 ○2회 이상 술에 취한 상태의 기준을 넘 어 운전하거나 술에 취한 상태의 측 정에 불응한 사람이 다시 술에 취한 상태(혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상) 에서 운전한 때

일련 번호	위 반 사 항	적용법조 (도로교통법)	내 용
3	술에 취한 상태의 측정에 불응한 때	제93조	○술에 취한 상태에서 운전하거나 술에 취한 상태에서 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있음에도 불구하고 경찰공무원의 측정 요구에 불응한 때
4	다른 사람에게 운전 면허증 대여(도난, 분실 제외)	제93조	○면허증 소지자가 다른 사람에게 면허증을 대여하여 운전하게 한 때 ○면허 취득자가 다른 사람의 면허증을 대여 받거나 그 밖에 부정한 방법으로 입수한 면허증으로 운전한 때
5	결격사유에 해당	제93조	○교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 정신질환자 또는 간질병자로서 영 제42조제1항에 해당하는 사람 ○앞을 보지 못하는 사람, 듣지 못하는 사람(제1종 면허에 한한다) ○양 팔의 팔꿈치 관절 이상을 잃은 사람, 또는 양팔을 전혀 쓸 수 없는 사람. 다만, 본인의 신체장애 정도에 적합하게 제작된 자동차를 이용하여 정상적으로 운전할 수 있는 경우에는 그러하지 아니하다. ○다리, 머리, 척추 그 밖의 신체장애로 인하여 앉아 있을 수 없는 사람 ○교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약, 대마, 향정신성 의약품 또는 알콜 중독자로서 영 제42조제3항에 해당하는 사람
6	약물을 사용한 상태에서 자동차 등을 운전한 때	제93조	○약물(마약·대마·향정신성 의약품 및 『유해화학물질 관리법 시행령』 제26조에 따른 환각물질)의 투약·흡연·섭취·주사 등으로 정상적인 운전을 하지 못할 염려가 있는 상태에서 자동차 등을 운전한 때
7	정기적성검사 불합격 또는 정기적성검사 기간 1년경과	제93조	○정기적성검사에 불합격하거나 적성검사기간 만료일 다음 날부터 적성검사를 받지 아니하고 1년을 초과한 때

일련 번호	위 반 사 항	적용법조 (도로교통법)	내 용
8	수시적성검사 불합격 또는 수시적성검사 기 간 경과	제93조	○수시적성검사에 불합격하거나 수시적 성검사 기간을 초과한 때
9	면허증 갱신기간 경 과에 따른 정지처분 110일 경과	제93조	○제2종 운전면허증을 갱신하지 아니하 여 110일의 면허정지처분을 받고도 면허증을 갱신하지 아니하고 그 정지 처분 기간을 경과한 때
10	운전면허 행정처분기 간중 운전행위	제93조	○운전면허 행정처분 기간중에 운전한 때
11	허위 또는 부정한 수 단으로 운전면허를 받 은 경우	제93조	○허위·부정한 수단으로 운전면허를 받 은 때 ○법 제82조에 따른 결격사유에 해당하 여 운전면허를 받을 자격이 없는 사 람이 운전면허를 받은 때 ○운전면허 효력의 정지기간중에 면허 증 또는 운전면허증에 갈음하는 증명 서를 교부받은 사실이 드러난 때
12	등록 또는 임시운행 허가를 받지 아니한 자동차를 운전한 때	제93조	○『자동차관리법』에 따라 등록되지 아 니하거나 임시운행 허가를 받지 아니 한 자동차(이륜자동차를 제외한다)를 운전한 때
13	자동차 등을 이용하 여 범죄행위를 한 때	제93조	○국가보안법을 위반한 범죄에 이용된 때 ○형법을 위반한 다음 범죄에 이용된 때 ·살인, 사체유기, 방화 ·강도, 강간, 강제추행 ·약취·유인·감금 ·상습절도(절취한 물건을 운반한 경우 에 한한다) ·교통방해(단체에 소속되거나 다수인 에 포함되어 교통을 방해한 경우에 한한다)
14	다른 사람의 자동차 등 을 훔치거나 빼앗은 때	제93조	○운전면허를 가진 사람이 자동차 등을 훔치거나 빼앗아 이를 운전한 때
15	다른 사람을 위하여 운전면허시험에 응시 한 때	제93조	○운전면허를 가진 사람이 다른 사람을 부정하게 합격시키기 위하여 운전면 허 시험에 응시한 때

일련 번호	위 반 사 항	적용법조 (도로교통법)	내 용
16	운전자가 단속 경찰공무원 등에 대한 폭행	제93조	○ 단속하는 경찰공무원 등 및 시·군·구 공무원을 폭행하여 구속된 때
17	연습면허 취소사유가 있었던 경우	제93조	○ 제1종 보통 및 제2종 보통면허를 받기 이전에 연습면허의 취소사유가 있었던 때(연습면허에 대한 취소절차 진행중 제1종 보통 및 제2종 보통면허를 받은 경우를 포함한다)

다. 운전면허 정지처분의 개별기준

가) 이 법이나 이 법에 의한 명령을 위반한 때

위 반 사 항	적 용 법 조 (도로교통법)	벌점
1. 면허증 갱신기간 만료일 다음 날부터 면허증 갱신을 받지 아니하고 1년을 경과한 때	제93조	110
2. 술에 취한 상태의 기준을 넘어서 운전한 때 (혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상 0.1퍼센트 미만)	제44조제1항	100
3. 운전자가 단속 경찰공무원 등에 대한 폭행으로 형사입건된 때	제93조	90
4. 정차·주차위반에 대한 조치불응(단체에 소속되거나 다수인에 포함되어 경찰공무원의 3회 이상의 이동명령에 따르지 아니하고 교통을 방해한 경우에 한한다)	제35조제1항	40
5. 안전운전의무위반(단체에 소속되거나 다수인에 포함되어 경찰공무원의 3회 이상의 안전운전 지시에 따르지 아니하고 타인에게 위험과 장애를 주는 속도나 방법으로 운전한 경우에 한한다)	제48조	
6. 승객의 차내 소란행위 방치운전 7. 출석기간 또는 범칙금 납부기간 만료일부터 60일이 경과될 때까지 즉결심판을 받지 아니한 때	제49조제1항제9호 제138조 및 제165조	

위 반 사 항	적 용 법 조 (도로교통법)	벌 점
8. 통행구분 위반(중앙선 침범에 한함) 9. 속도위반(40km/h 초과) 10. 철길건널목 통과방법위반 11. 고속도로·자동차전용도로 갓길통행 12. 고속도로 버스전용차로·다인승전용차로 통행 위반 13. 운전면허증 제시의무위반	제13조제3항 제17조제3항 제24조 제60조제1항 제61조제2항 제92조제2항	30
14. 신호·지시위반 15. 속도위반(20km/h 초과 40km/h 이하) 16. 앞지르기 금지시기·장소위반 17. 운전 중 휴대용 전화 사용 18. 운행기록계 미설치 자동차 운전금지 등의 위반 19. 어린이통학버스운전자의 의무위반	제5조 제17조제3항 제22조 제49조제1항제10호 제50조제4항 제53조제1항·제2항	15
20. 통행구분 위반(보도침범, 보도 횡단방법 위반) 21. 지정차로 통행위반(진로변경 금지장소에서의 진로변경 포함) 22. 일반도로 버스 전용차로 통행위반 23. 안전거리 미확보(진로변경 방법위반 포함) 24. 앞지르기 방법위반 25. 보행자 보호 불이행(정지선위반 포함) 26. 승객 또는 승하차자 추락방지조치위반 27. 안전운전 의무 위반 28. 노상 시비·다툼 등으로 차마의 통행 방해행위 29. 어린이 통학버스 특별보호 위반	제13조제1항·제2항 제14조제2항·제4항, 제60조제1항 제15조제3항 제19조 제21조제1항·제2항, 제60조제2항 제27조 제39조제2항 제48조 제49조제1항제5호 제51조	10

1. 제1호의 위반행위로 인한 정지처분기간 중에 면허증을 갱신한 경우 그 잔여기간의 집행을 면제한다.
2. 범칙금 납부기간 만료일부터 60일이 경과될 때까지 즉결심판을 받지 아니하여 정지처분 대상자가 되었거나, 정지처분을 받고 정지처분 기간중에 있는 사람이 위반 당시 통고받은 범칙금액에 그 100분의 50을 더한 금액을 납부하고 증빙서류를 제출한 때에는 정지처분을 하지 아니하거나 그 잔여기간의 집행을 면제한다. 다만, 다른 위반행위로 인한 벌점이 합산되어 정지처분을 받은 경우 그 다른 위반행위로 인한 정지처분 기간에 대하여는 집행을 면제하지 아니한다.

나) 교통사고를 일으킨 때

(1) 사고결과에 따른 벌점기준

구 분		벌 점	내 용
인적 피해 교통 사고	사망 1명마다	90	사고발생 시부터 72시간 이내에 사망한 때
	중상 1명마다	15	3주 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고
	경상 1명마다	5	3주 미만 5일 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고
	부상신고 1명마다	2	5일 미만의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고

(비고)

1. 교통사고 발생 원인이 불가항력이거나 피해자의 명백한 과실인 때에는 행정처분을 하지 아니한다.
2. 차 대 사람 교통사고의 경우 쌍방과실인 때에는 그 벌점을 2분의 1로 감경한다.
3. 차 대 차 교통사고의 경우에는 그 사고원인 중 중한 위반행위를 한 운전자만 적용한다.
4. 교통사고로 인한 벌점산정에 있어서 처분 받을 운전자 본인의 피해에 대하여는 벌점을 산정하지 아니한다.

(2) 조치 등 불이행에 따른 벌점기준

불이행사항	적용법조 (도로교통법)	벌점	내 용
교통사고 야기시 조치 불이행	제54조 제1항	15	1. 물적 피해가 발생한 교통사고를 일으킨 후 도주한 때 2. 교통사고를 일으킨 즉시(그때, 그 자리에서 곧) 사상자를 구호하는 등의 조치를 하지 아니하였으나 그 후 자진신고를 한 때
		30	가. 고속도로, 특별시·광역시 및 시의 관할구역과 군(광역시의 군을 제외한다)의 관할구역 중 경찰관서가 위치하는 리 또는 동 지역에서 3시간(그 밖의 지역에서는 12시간) 이내에 자진신고를 한 때
		60	나. 가목에 따른 시간 후 48시간 이내에 자진신고를 한 때

※ **벌점등 초과로 인한 운전면허의 취소·정지**

- **벌점·누산점수 초과로 인한 면허 취소**

- 1회의 위반·사고로 인한 벌점 또는 연간 누산점수가 다음의 벌점 또는 누산점수에 도달한 때에는 그 운전면허를 취소한다.
 - * 1년간: 121점 이상
 - * 2년간: 201점 이상
 - * 3년간: 271점 이상

- **벌점·처분벌점 초과로 인한 면허정지**

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

4. 운전면허의 결격사유와 결격기간
(『도로교통법』 §82)

- **운전면허의 결격사유:** 다음에 해당하는 사람은 운전면허를 받을 자격이 없음.
 - 18세 미만(원동기장치자전거의 경우에는 16세 미만)인 사람
 - 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 정신질환자 또는 간질병자로서 대통령령이 정하는 사람
 - 듣지 못하는 사람(제1종 운전면허에 한한다), 앞을 보지 못하는 사람이나 그 밖에 대통령령이 정하는 신체장애인
 - 양팔의 팔꿈치관절 이상을 잃은 사람이나 양팔을 전혀 쓸 수 없는 사람(본인의 신체장애 정도에 적합하게 제작된 자동차를 이용하여 정상적인 운전을 할 수 있는 경우 제외)
 - 교통상의 위험과 장애를 일으킬 수 있는 마약·대마·향정신성의약품 또는 알콜중독자로서 대통령령이 정하는 사람

- 제1종 대형면허 또는 제1종 특수면허를 받고자 하는 경우로서 20세 미만이거나 자동차(이륜자동차를 제외한다)의 운전경험이 1년 미만인 사람

○ 운전면허취득의 결격기간

제한기간	사 유
5년	○ 무면허운전, 음주운전, 약물복용, 과로운전, 공동위험행위 중 인적피해가 있는 사고 야기 후 구호조치 및 신고를 하지 않은 경우
4년	○ 위 사유 외의 사유로 인적피해가 있는 사고 야기 후 구호조치 및 신고를 하지 않은 경우
3년	○ 음주운전을 하다가 3회 이상 교통사고를 야기한 경우 ○ 자동차 이용 범죄행위를 하거나 다른 사람의 자동차를 강취·절취한 자가 무면허로 운전한 경우
2년	○ 무면허운전, 정지기간 중 운전
	○ 결격기간에 있는 자가 국제운전면허증으로 운전한 경우
	○ 음주운전 또는 음주측정 불응을 3회 이상 위반한 경우
	○ 운전면허를 받을 수 없는 자가 운전면허를 받거나 허위 그 밖의 수단으로 운전면허를 받은 경우
1년	○ 정지기간 중 운전면허증 등을 교부받은 사실이 드러난 경우
	○ 자동차 이용 범죄행위를 하거나, 다른 사람의 자동차를 강취·절취한 경우
바로 면허시험에 응시가능한 경우	○ 위의 경우 외의 사유로 운전면허가 취소된 경우(원동기장치자전거를 취득하고자 하는 경우는 6개월)
	○ 적성검사 또는 면허갱신 미필자
	○ 2종에 응시하는 1종 면허 적성검사 불합격자 ○ 『도로교통법』 제82조제2항제1호부터 제4호까지의 경우에 벌금 이상의 형(집행유예를 포함한다)의 선고를 받지 않은 자

* 운전면허 취소처분을 받은 사람은 위 운전면허 결격기간이 지나도 해당 취소처분을 받은 이후에 특별한 교통안전교육을 받지 않으면 운전면허를 받을 수 없음.

◇ 교통법규 위반 유형별 단속 현황

(단위 : 건)

구분(연도)	중앙선 침범	음 주	무 면 허	속도 위반	신호 위반
2004년	95,050	500,446	146,991	11,383,293	1,420,205
2005년	60,784	385,178	117,651	10,739,626	1,456,563
2006년	51,093	353,580	102,874	8,583,274	1,515,108
2007년	64,117	412,482	136,554	9,846,701	1,657,748
2008년	76,129	434,148	192,117	8,862,480	1,713,423

◇ 음주운전 단속 현황

연도	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
단속건수	419,805	485,149	500,446	385,178	353,580	412,482	434,148

◇ 운전면허 관련 행정심판 제기 현황

연도	구분	접수	심 리 · 의 결			
			소계	인용	기각	각하
2004		17,875	17,071	3,160 (18.5%)	13,378	533
2005		18,430	18,430	2,888 (15.7%)	14,985	557
2006		16,523	15,813	2,717 (17.2%)	12,799	297
2007		19,997	20,589	3,544 (17.2%)	16,744	301
2008		19,538	18,608	3,127 (16.8%)	15,244	237
2009		24,054	22,708	3,800 (16.7%)	18,549	359

◇ 운전면허 관련 행정심판 청구사건의 처분사유

구분	2007	2008	2009	합계	비율(%)
음주운전	16,727	14,986	19,254	46,733	84.24
정지기간중 운전	342	803	1,382	2,671	4.81
벌점초과	1,083	818	865	2,672	4.82
인적피해 사고야기후 도주	560	489	615	1,515	2.73
음주측정불응	443	441	486	1,259	2.27
자동차를 이용한 범죄 행위	67	127	118	287	0.52
미등록 차량운전	49	35	51	124	0.22
타인 차량 강취/절취	43	30	47	108	0.19
기타	75	126	98	106	0.19
합계	19,389	17,855	22,916	55,475	100.00

◇ 교통사고 발생 현황

(단위 : 건, 명)

구분	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
발생	230,953	240,832	220,755	214,171	213,745	211,662	215,822
사망	7,224	7,212	6,563	6,376	6,327	6,166	5,870
부상	348,184	376,503	346,987	342,233	340,229	335,906	338,962

◇ 음주교통사고의 발생 현황

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
발생건수	24,994	24,983	31,227	25,150	26,460	29,990	28,416	26,873
사망자	1,004	907	1,113	875	910	920	991	969
부상건수	42,165	42,316	55,230	44,522	48,153	54,255	51,370	48,497

◇ 교통사고 야기 후 도주사고 발생 현황

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
발생(%)	19,367 (-15.8)	18,556 (-4.2)	18,440 (-0.6)	16,346 (-11.4)	14,653 (-10.4)	14,480 (-1.2)	12,684 (-12.4)	11,613 (-8.4)
사망자	549	506	472	387	370	360	340	297
부상자	26,572	26,066	27,035	24,075	22,349	22,660	20,057	18,373

5. 벌칙의 대상과 내용

- 5년 이하의 징역이나 1,500만원 이하의 벌금(『도로교통법』 제148조, 제149조제2항)
 - 인적인 피해가 있는 교통사고를 일으키고도 즉시 정차하여 사상자를 구호하는 등 필요한 조치를 하지 않은 사람
 - 함부로 신호기를 조작하거나 교통안전시설을 철거·이전하거나 손괴하여 도로에서 교통사고위험을 일으키게 한 사람
- 3년 이하의 징역이나 700만원 이하의 벌금(『도로교통법』 제149조제1항)
 - 함부로 신호기를 조작하거나 교통안전시설을 철거·이전하거나 손괴한 사람
- 2년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금(『도로교통법』 제150조)
 - 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전한 사람
 - 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람으로서 경찰공무원의 측정에 응하지 않은 사람
 - 약물[마약, 대마, 향정신성의약품, 톨루엔·초산에틸 또는 메틸알콜과 이들이 들어 있는 신나(도료의 점도를 감소시키기 위하여 사용되는 유기용제를 말한다)·접착제·풍선류 또는 도료, 부탄가스]로 인하여 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태

에서 자동차 등을 운전한 사람

- 교통안전교육의 개인별 수강내역을 거짓으로 보고한 교통안전교육 강사
 - 교통안전교육을 받지 아니하거나 기준에 미달하는 사람에게 교육필증을 교부한 교통안전교육기관의 장
 - 거짓이나 부정한 방법으로 자동차운전학원의 등록을 하거나 자동차운전전문학원 지정을 받은 사람
 - 자동차운전전문학원의 지정을 받지 아니하고 기능교육 수수료증 또는 졸업증을 교부한 사람
 - 자동차운전학원의 등록을 하지 않은 상태에서 대가를 받고 자동차운전교육을 한 사람
- 2년 이하의 금고나 500만원 이하의 벌금(『도로교통법』 제151조)
- 차의 운전자가 업무상 필요한 주의를 게을리하거나 중대한 과실로 다른 사람의 건조물이나 그 밖의 재물을 손괴한 사람
- 1년 이하의 징역이나 300만원 이하의 벌금(『도로교통법』 제152조)
- 무면허 운전
 - 무면허운전을 시킨 고용주
 - 거짓이나 그 밖의 부정한 수단으로 운전면허를 받거나 운전면허증 또는 운전면허증에 갈음하는 증명서를 교부받은 사람
 - 교통에 방해가 될 만한 물건을 함부로 도로에 내버려 둔 사람
 - 교통안전교육강사가 아닌 사람으로 하여금 교통안전교육을 하게 한 교통안전교육기관의 장
 - 자동차운전학원으로 등록하지 아니한 자가 학원명칭 및 이와 유사한 명칭을 사용하여 상호를 게시하거나 광고를 하거나 자신이 소유하거나 임차한 자동차에 자동차운전학원 등의 도로주행교육용 자동차와 비슷한 표시를 한 경우 또는 전문학원이 아닌 학원이 그 명칭 중에 “전문학원” 또는 이와 비슷한 용어

를 사용한 경우

- **6개월 이하의 징역이나 200만원 이하의 벌금 또는 구류**(『도로교통법』 제153조)
 - 『자동차관리법』·『건설기계관리법』이나 그 법에 의한 명령에 따른 장치가 정비되어 있지 아니한 차를 운전하도록 시키거나 운전한 사람
 - 『도로교통법』 제41조(정비불량 자동차에 대한 경찰공무원의 조치), 제47조(경찰공무원의 무면허, 음주, 약물 복용운전자에 대한 조치) 또는 제58조(고속도로에서의 경찰공무원의 위험방지 조치)에 따른 경찰공무원의 요구, 조치 또는 명령에 따르지 아니하거나 이를 거부 또는 방해한 사람
 - 도로에서 2인 이상이 공동으로 2대 이상의 자동차 등을 정당한 사유 없이 앞뒤로 또는 좌우로 줄지어 통행하면서 다른 사람에게 위해를 주거나 교통상의 위험을 발생시킨 사람
 - 교통사고 발생시 운전자나 그 밖의 승무원의 조치 또는 신고 행위를 방해한 사람
 - 함부로 교통안전시설이나 그 밖에 그와 비슷한 공작물을 설치한 사람
 - 운전면허에 ‘자동변속기장치 자동차만을 운전하도록 하는 조건’ 등이 붙었는데도 그러한 조건에 위반하여 운전한 사람
- **30만원 이하의 벌금이나 구류**(『도로교통법』 제154조)
 - 긴급자동차와 유사한 표지를 하거나 혐오감을 주는 도장을 한 사람
 - 오토바이 무면허 운전
 - 과로·질병으로 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 운전한 사람
 - 교통사고발생시 조치상황 등의 신고를 하지 아니한 사람

- 오토바이의 무면허운전을 시킨 고용주
 - 자동차(이륜자동차는 긴급자동차만 해당함) 외의 차마의 운전자 또는 보행자로서 고속도로 등을 통행하거나 횡단한 사람
 - 도로공사신고 및 안전조치 등의 위반
 - 교통안전시설이나 그와 비슷한 공작물을 함부로 설치하거나, 교통에 방해되는 물건을 도로에 함부로 내버려두거나, 교통에 방해가 될 만한 공작물을 설치하거나 그 공사 등을 한 경우 경찰서장의 위반행위 시정 명령을 위반한 사람
- 20만원 이하의 벌금이나 구류(『도로교통법』 제155조)
- 운전면허제시 의무위반자

6. 범칙행위 및 범칙금액

범칙행위	차량종류별 범칙금액	
<ul style="list-style-type: none"> • 속도 위반(40km/h 초과) • 승객의 차내 소란행위 방치 운전 	승합자동차등 승용자동차등 이륜자동차등	10만원 9만원 6만원
<ul style="list-style-type: none"> • 신호·지시 위반 • 중앙선 침범·통행구분 위반 • 속도위반(20km/h 초과 40km/h 이하) • 횡단·유턴·후진 위반 • 앞지르기 방법 위반 • 앞지르기 금지시기·장소 위반 • 철길건널목 통과방법 위반 • 횡단보도 보행자 횡단 방해(신호 또는 지시에 따라 횡단하는 보행자 통행방해를 포함한다) • 보행자전용도로 통행 위반(보행자전용도로 통행방법 위반을 포함한다) • 승차인원 초과·승객 또는 승하차자 추락방지조치 위반 • 어린이·맹인 등의 보호 위반 • 운전 중 휴대용 전화 사용 • 운행기록계미설치 자동차운전금지 등의 위반 	승합자동차등 승용자동차등 이륜자동차등 자전거등	7만원 6만원 4만원 3만원

범칙행위	차량종류별 범칙금액	
<ul style="list-style-type: none"> • 어린이통학버스운전자의 의무 위반 • 어린이통학버스운행자의 의무 위반 • 고속도로·자동차전용도로 갓길 통행 • 고속도로버스전용차로·다인승전용차로 통행 위반 		
<ul style="list-style-type: none"> • 통행금지·제한 위반 • 일반도로 버스전용차로 통행 위반 • 고속도로·자동차전용도로 안전거리 미확보 • 앞지르기의 방해금지 위반 • 교차로 통행방법 위반 • 교차로에서의 양보운전 위반 • 보행자 통행방해 또는 보호 불이행 • 긴급자동차에 대한 피양·일시 정지 위반 • 정차·주차금지 위반 • 주차금지 위반 • 정차·주차방법 위반 • 정차·주차위반에 대한 조치 불응 • 적재제한위반·적재물 추락방지 위반 또는 유아나 동물을 안고 운전하는 행위 • 안전운전의무 위반(난폭운전을 포함) • 노상시비·다툼 등으로 차마의 통행방해행위 • 급발진·급가속·엔진 공회전 또는 반복적·연속적인 경음기 울림으로 소음 발생행위 • 적재함 승객탑승 운행행위 • 어린이통학버스 특별보호 위반 • 고속도로 지정차로 통행 위반 • 고속도로·자동차전용도로 횡단·유턴·후진 위반 • 고속도로·자동차전용도로 정차·주차금지 위반 • 고속도로 진입 위반 • 고속도로·자동차전용도로 고장 등의 경우 조치 불이행 	<p>승합자동차등 승용자동차등 이륜자동차등 자전거등</p>	<p>5만원 4만원 3만원 2만원</p>
<ul style="list-style-type: none"> • 혼잡완화 조치 위반 • 지정차로 통행위반·차로너비보다 넓은 차 통행금지 위반(진로변경금지 장소에서의 진로변경을 포함) • 속도 위반(20km/h이하) • 진로변경방법 위반 • 급제동금지 위반 • 끼어들기금지 위반 	<p>승합자동차등 승용자동차등 이륜자동차등 자전거등</p>	<p>3만원 3만원 2만원 1만원</p>

범칙행위	차량종류별 범칙금액	
<ul style="list-style-type: none"> • 서행의무 위반 • 일시정지 위반 • 방향전환 · 진로변경시 신호 불이행 • 운전석 이탈시 안전확보불이행 • 승차자 등의 안전을 위한 조치 위반 • 지방경찰청 고시 위반 • 좌석안전띠 미착용 • 이륜자동차 · 원동기장치자전거 인명보호장구 미착용 • 어린이통학버스신고필증 비치의무 위반 또는 어린이 통학버스와 유사한 도장 · 표지 금지 위반 		
<ul style="list-style-type: none"> • 통행우선순위 위반 • 최저속도 위반 • 일반도로 안전거리 미확보 • 진로양보의무 불이행 • 등화점등 · 조작 불이행 • 고인물등을 튀게 하는 행위 • 짙은 썬팅·불법부착장치차 운전 • 택시의 합승(장기 주 · 정차해서 승객을 유치하는 경우만 해당) · 승차거부 · 부당요금 징수행위 • 고속도로 · 자동차전용도로 운전자 특별준수사항 위반 	승합자동차등 승용자동차등 이륜자동차등 자전거등	2만원 2만원 1만원 1만원
<ul style="list-style-type: none"> • 특별한 교통안전교육 미필 • 적성검사기간 경과 • 3개 이하 • 3개 초과 6개 이하 • 6개 초과 9개 이하 • 9개 초과 • 면허증휴대의무 위반 • 면허증 반납 불이행 	차종구분 없이	4만원 3만원 4만원 5만원 6만원 3만원 3만원

7. 위반행위 및 과태료 금액

과태료 금액	위반행위 및 행위자
<ul style="list-style-type: none"> • 승합자동차등 : 10만원 • 승용자동차등 : 9만원 	다음의 어느 하나에 해당하는 차의 고용주 등이

과태료 금액	위반행위 및 행위자
	<ul style="list-style-type: none"> • 중앙선을 침범한 차 • 고속도로에서 갓길을 통행한 차 • 고속도로에서 전용차로를 통행한 차
<ul style="list-style-type: none"> • 신호·지시 위반 <ul style="list-style-type: none"> • 승합자동차등 : 8만원 • 승용자동차등 : 7만원 • 이륜자동차등 : 5만원 • 제한속도 위반 40km/h 초과 <ul style="list-style-type: none"> • 승합자동차등 : 11만원 • 승용자동차등 : 10만원 • 이륜자동차등 : 7만원 • 제한속도 위반 20km/h 초과 40km/h 이하 <ul style="list-style-type: none"> • 승합자동차등 : 8만원 • 승용자동차등 : 7만원 • 이륜자동차등 : 5만원 • 제한속도 위반 20km/h 이하 <ul style="list-style-type: none"> • 승합자동차등 : 4만원 • 승용자동차등 : 4만원 • 이륜자동차등 : 3만원 	<p>다음의 어느 하나에 해당하는 차의 고용주등이</p> <ul style="list-style-type: none"> • 신호 또는 지시를 따르지 아니한 차 • 제한속도를 준수하지 아니한 차 <ul style="list-style-type: none"> • 40km/h 초과 • 20km/h 초과 40km/h 이하 • 20km/h 이하
<ul style="list-style-type: none"> • 승합자동차등 : 6만원 • 승용자동차등 : 5만원 • 이륜자동차등 : 4만원 	일반도로에서 전용차로를 통행한 차의 고용주등
<ul style="list-style-type: none"> • 승합자동차등 : 5만원(6만원) • 승용자동차등 : 4만원(5만원) <p>※ 괄호 안의 금액은 같은 장소에서 2시간 이상 하는 경우에 적용</p>	불법주차 또는 불법정차를 한 차의 고용주등

* “승합자동차등”이란 승합자동차, 4톤 초과 화물자동차, 특수자동차 및 건설기계

* “승용자동차등”이란 승용자동차 및 4톤 이하 화물자동차

* “이륜자동차등”이란 이륜자동차 및 원동기장치자전거

※ 교통법규를 위반한 운전자에 대한 과태료

금액	위반행위자
3만원	• 승차자로 하여금 좌석안전띠를 매도록 하지 않은 운전자
2만원	• 승차자로 하여금 인명보호장구를 착용하도록 하지 않은 운전자
2만원 3만원 4만원 5만원	• 운전면허증 갱신기간 이내에 운전면허를 갱신하지 않은 사람 가. 3 개월 이하 나. 3 개월 초과 6 개월 이하 다. 6 개월 초과 9 개월 이하 라. 9 개월 초과

8. 음주운전 교통사고 현황

* 최근 전체 교통사고건수는 감소하고 있으나, 음주운전사고 다소 증가하는 추세임.

(단위 : 건)

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
전체사고	260,579	230,953	240,832	220,755	214,171	213,745	211,662	215,822
음주사고	24,994	24,983	31,227	25,150	26,460	29,990	28,416	26,873

* '08년 음주운전사고로 인한 사망자는 5,870명으로 교통사고로 인한 사망자 969명의 6배에 달할 정도로 음주운전에 의한 사망자수가 높음

※ 2008년 교통사고로 인한 비용: 10조8천억원

(단위 : 억원)

피해종별	세부종별	2008
총비용	총비용	108,135
물적피해	소계	59,517

『음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가』 전문가회의

피해종별	세부종별	2008
	차량	34,180
	대물	25,337
	소계	39,296
인명피해	사망	26,316
	부상	12,980
	소계	9,322
사회비용	교통경찰	2,699
	보험행정	6,623

경찰청 음주운전근절 치안대책

김호석 (경찰청 법무규제개혁담당관실 경감)

경찰청, ‘음주운전근절 치안대책’수립, 적극 시행키로!

- 최근 5년간 음주운전사고로 4,700여명 사망 및
최근 5년간 3회이상 상습음주운전자 62.3% 증가에 따라 -

- 음주운전 근절 ‘천만인 서명’ 운동(3. 1~ 5. 31, 3개월)
- 단속경찰관 안전확보 및 지역경찰 ‘운전자보험’ 가입 추진
- 자동차 손해배상보장법 개정, 교통경찰 死傷시 보험치료비 때문에 과실범 처벌 관행 개선
- 음주량에 따른 처벌기준 세분화
- 상습 음주운전자 심화교육 조건부 면허 재취득 (알콜 비의존성 확인서 제출)
- 상습 음주운전자의 대중교통 등 취업 제한

경찰청(강희락 청장)은

최근 5년간 교통사망사고는 8.5% 감소하였으나, 3회이상 적발된 상습 음주운전자는 62.3% 증가하고, 음주운전 사망자가 매년 1천여명(전체 사망사고의 약 17%)에 달해 최근 5년간 4,700여명이 사망하는 등,

갈수록 음주운전 폐해가 심각하여 ‘G20 정상회의’를 앞두고, ‘법질서 확립’과 ‘국가경쟁력을 제고’시키기 위해 ‘음주운전 근

절 **치안대책**’을 수립, 적극 시행할 것이라고 밝혔다.

※ 최근 5년간 음주운전 사망사고 4,700여명(‘05년 910명 → ’09년 959명)

최근 5년간 3회이상 음주운전자 ‘05년 26,515명 → ’09년 43,047명(62.3%↑)

□ 추진 배경은

‘09년 음주인피사고로 인한 사회적 손실비용 추정액이 총 7,100 억원(3,000만원 승용차 23,700대분), 전체 교통사고 손실비용중 14.3%를 차지하고 있고,

상습 음주운전자에 대한 경미한 처벌과 재범방지 교육 부족으로 음주운전자의 경각심이 저하되는 요인으로 작용하고 있을 뿐 아니라,

상습 음주운전자도 대부분 소액의 벌금형에 처해지고, 정식재판에서도 감경되어 ‘숨 방망이’ 처벌, 또한 재발방지를 위한 심화교육 부재로 상습 음주운전자 증가

※ 음주운전 선고형 0.05~0.1% 미만 50~100만원 / 0.1~0.2% 미만(또는 측정거부) 100~200만원 / 0.2% 초과(또는 3회이상위반) 200~300만원 벌금

단속경찰관 死傷 운전자에 대한 처벌이 경미하고 단속경찰관 보호를 위한 안전장비 보완이 필요하기 때문이라고 설명하였다.

음주단속 경찰관을 死傷한 피의자 대부분 집행유예·벌금 등 경미한 처벌로 사회적 경각심 저하 및 계속적 발생

고의성의 가해(사망·중상해) 경우에도 보험치료비 관계로 과실범 처벌

피해 경미로 보험 치료비 불요한 경우, 특수공무집행방해 등 중한 죄로 의율하나 대부분 집행유예·소액 벌금으로 경한 처벌

※ 최근 3년간 단속경찰관 사상 피의자 220명 중 74.5%(164명) 벌금·집행유예

↳ 징역형(10명) 평균 1.4년 / 벌금형(68명) 평균 320만원에 불과

※ '09.12.11 음주단속중 피해로 좌반신불구·혼수상태인 충남 서산 김지훈상경 경우, 살인미수 및 특수공무집행방해로 구속영장 신청(경찰)·청구(검찰)·발부(법원)하였으나, 보험치료비 때문에 경찰에서 검찰로 피의자 송치시 과실범(특가법 등) 적용, 현재 1심 계류중 (서산구치소 입감)

경찰청은 음주운전 근절을 위한 사회적 분위기를 조성하고 음주단속 및 단속시 안전조치를 강화하는 한편,

법제도를 개선함으로써 음주로 인한 인명피해와 사회적 손실비용을 감소시키고 안전문화를 정착시켜 법질서 확립과 함께, '사망사고 절반 줄이기' 국정과제를 성공적으로 수행할 계획이다.

□ 세부 추진계획으로는

1. 음주운전하지 않는 ‘사회적 분위기’ 조성

□□ 『천만인 서명운동』 전개, 공감대 확산

경찰청(강희락 청장)은 3. 1~5. 31까지 3개월간 음주운전 근절을 위한 ‘천만인 서명운동’을 전개하고,

경찰청장의 ‘음주운전근절 元年 선포’와 ‘1호 서명’으로 시작될 서명 운동은 전국 지방경찰청장도 시·도별 ‘1호 서명’으로 지역 참여를 유도함과 함께 경찰관서 및 기업체 홈페이지의 ‘사이버 서명’과 ‘TV 공익광고’ 등 적극적 홍보활동을 병행할 예정이며,

□□ 적극적인 홍보활동 전개로 참여 유도

사회적 분위기 조성을 위해 연예인 홍보대사를 위촉하는 한편, 국토해양부와 MOU를 체결하여 홍보활동을 지원토록 하고,

음주운전 예방 시민순찰단을 구성, 유흥업소 주변 캠페인 전개 및 주류업체 광고와 제품 문안에 음주운전근절 내용을 게재하는 등 체감중심의 홍보활동을 전개토록 할 예정이다.



II. 음주운전 단속 및 안전조치 강화

□□ 음주운전 단속 현장 안전조치 강화 등

단속현장의 시인성 제고로
단속경찰관 안전을 확보하기
위해 LED 입간판을 구매·보급하고,
LED X-밴드를 제작·시범운영할 계획이고,
‘휴대용 과속방지턱’과 ‘단속용 안전모’
도입을 추진할 예정이며,



또한, 실질적으로 음주단속을 하고 있는 지역경찰에게도 ‘운전자보험’ 가입 확대를, 적극적인 음주단속을 전개할 예정이다.

※ 지역경찰 음주단속 실적 연평균 214,243건

□□ 음주단속 장소 확대 등 단속 강화

음주운전 단속장소를 기존 1,032개소에서 5,199개소로 확대하는 한편, 서명기간 중 지역실정에 따라 ‘음주단속’을 강화키로 하였다.

Ⅲ. 음주운전자 처벌 강화 등 법·제도 개선

□□ 단속경찰 死傷 운전자 처벌 강화 및 음주운전 처벌 세분화

단속경찰관을 死傷한 운전자에 대한 처벌 강화를 위해 ‘국회 교통안전포럼’과 심포지엄을 개최하고,

관련부처와 협조, 자동차손해배상법상 死傷 경찰관에 대한 특례 신설을 추진하여 보험비 때문에 死傷 피의자를 과실범으로 처벌하는 관행을 개선해 나가고,

<p>□□ ‘국회 교통안전포럼’ 공동, 음주운전자 처벌강화 제도개선 위한 심포지엄 개최</p> <p>※ 국회교통안전포럼 교통사고 감소를 위한 국회의원 연구모임으로 '08. 10월 의원 67명으로 출범, 매년 선진교통안전대상 시상 등 활동</p> <p>□□ 금감원 등 협조 ‘자동차손해배상보장법’ 상 교통경찰 死傷 처리특례 신설, 보험치료비 보장, 보험 치료비 때문에 과실범 처벌 방지</p> <p>☞ 자동차보험 약관의 기준이 되는 ‘자동차 손해배상 보장법’ 개정 우선 추진</p> <p>⇒ 자동차 보험약관 중 보상하지 않는 사항 : 보험계약자 또는 피보험자의 고의로 인한 손해</p> <p>□□ 음주단속 경찰관 死傷 운전자는 고의범인 살인·중상해로 처벌 강화</p>
--

또한, 음주량에 관계없이 획일화되어 있는 현행 음주운전처벌 규정을 음주량에 따라 세분화하도록 도로교통법 개정을 추진하여 상습 음주운전을 예방하고,

경찰관 死傷 운전자와 상습음주운전자에 대한 처벌을 강화할 계획이다.

《 음주량에 따른 처벌기준 세분화 》

음주 수치	법정형	선고형	개선 법정형(案)
0.05~0.10% 미만	3년 이하 징역 천만원 이하 벌금 (면허정지)	50~100만원	6월 이하 3백만원 이하
0.10~0.20% 측정거부	3년이하 징역 천만원 이하 벌금 (면허취소)	100~200만원	6월~1년 이하 3백~5백만원
0.20% 초과 3회이상 위반		200~300만원	1년~3년 이하 5백~천만원

□□ 3회이상 상습 음주운전자 제재 조치 강화

상습 음주운전자에 대한 ‘교정교육 과정’을 신설하여 ‘교정교육 조건부 면허 재취득’을 검토할 예정이며,
상습 음주운전자는 면허 재취득시 ‘알콜 비의존성 확인서’ 제출을 의무화하고, 단순음주운전자도 적발 회수별로 심화교육 과정을 마련하기로 하였다.

- 3회 이상 적발 상습 음주운전자 대상 ‘심화교육 과정’ 신설, ‘심화교육조건부 면허 재취득’ 검토
 - ※ 현재 상습음주운전자는 특별교육없이 교통법규 위반자 모두에게 획일적인 소양교육(4시간) 또는 참여교육(8시간) 실시 중
 - ⇒ 13개 지역별 도로교통공단(12년 예정)에 ‘상습음주운전자 심화교육프로그램 신설’ 추진
- 면허 재취득시 의료기관 발급 ‘알콜 비의존성 진단서’ 제출 의무화 검토
- 단순 음주운전자도 상습화 방지 위해 적발 회수별 심화 교육과정 마련
(1회 적발시 / 2회 적발시 교육프로그램 및 기간 등 별도 마련)

□□ 상습 음주운전자의 취업 제한

고속도로 화물차 및 관광버스 음주운전 사고가 종종 발생하고 있어, 서민이 주로 이용하는 대중교통의 안전확보를 위해 국토해양부와 협조, 여객자동차 운수사업법을 개정하여, 버스·화물트럭 등 직업운전자 채용시 음주전력을 확인할 수 있도록 협조해 나갈 예정이다.

□□여객자동차 운수사업법 상 ‘고용제한 기준’ 마련, 직업운전자 채용시 음주전력을 확인할 수 있도록 관련 규정 및 제도 개선
※ 동법 제21조 운송사업자 준수사항 및 제26조 운수종사자의 준수사항 개정

□ 경찰청(강희락 청장)은

음주운전은 국민의 ‘소중한 생명과 재산’에 심각한 피해를 야기하는 중대한 범죄행위임을 다시 한번 강조하면서,

국정과제인 ‘교통사망사고 절반줄이기’의 성공적 수행을 위해 다양한 대책을 통한 음주운전 근절 분위기를 정착시켜 나가겠다고 밝혔다.

음주운전 관련 입법개선방향 및 연구방향에 대하여

명묘희 (도로교통공단 선임연구원)

1. 음주운전 및 처벌에 대한 접근방식

1) 우리나라의 음주운전은 심각한 정도인가

(1) 우리나라 음주운전 교통사고

□ 음주운전 교통사고 발생 및 피해현황

- 2008년의 음주운전 교통사고는 26,873건으로서 전년에 비하여 5.4%감소하였음
- 그러나 음주운전 교통사고와 사망자수 추이를 보면 1990년 이래로 증가하고 있음 : 음주운전 교통사고는 연평균 7.5%, 음주운전 사망자수는 5.4%씩 증가

□ 전체 교통사고에서 차지하는 비율

- 2008년에 음주운전이 전체 교통사고에서 차지하는 비율은 12.5%, 사망자수에서 차지하는 비율은 16.5%였음
- 교통사고 점유율은 전년과 비교하여 다소 감소하였으나, 사망자수에서 차지하는 비율은 오히려 증가하였음
- 음주운전이 전체 교통사고에서 차지하는 비율 또한 전체적으로 증가하고 있음 :
발생건수 : 1990년에는 전체의 2.9%를 차지하였으나 2008년에는 12.5%임,
사망자수 : 1990년에는 전체의 3.1%를 차지하였으나 2008년에는 16.5%임

(2) 외국은 어떠한가

- EU의 음주운전 교통사고 사망자수는 전체의 30~40%를 차지하면서 과속운전 다음으로 교통사고 사망원인이 되고 있으며(ETSC, 2006)
- 미국의 경우도 음주운전으로 인한 사망자 점유율이 30%가 넘고 있음

(3) 시사점

- 외국의 사례와 비교해 볼 때 교통사고에서 차지하는 비율이 그다지 높지 않음
- 현재의 추이와 외국의 사례를 볼 때 향후에도 증가할 가능성이 높으므로 이에 대한 대책 마련 필요

2) 우리나라의 음주운전 단속과 처벌은 어떠한가

(1) 음주운전에 대한 단속

- 국가별 음주단속방법을 단계화하면 <표 1>과 같이 4단계로 나누어 볼 수 있음
 - 다수의 국가가 교통사고에 연루되거나 다른 교통법규를 위반하거나 음주운전자임이 확실한 경우에만 호흡 또는 혈액검사를 실시함
 - 북유럽이나 일부 서유럽 국가의 경우 도로변 호흡검사를 실시하고 있으며, 점점 증가하는 추이를 나타내고 있음
- 우리나라의 경우 가장 단속을 철저히 하는 차로 짐거후 검사(Blanket Test)방식으로 음주운전을 단속하고 있음

<표 1> 국가별 음주운전 단속방법

단속수준 ¹⁾		단속방법	해당 국가
제4단계	차로 짐거 후 검사 (Blanket Test)	특정 구간의 차로 일부 또는 전 차로를 운행하는 운전자들 전체에 대하여 호흡 측정 실시	우리나라, 핀란드, 에스토니아, 슬로베니아
제3단계	무작위 호흡검사 (Random Breath Test)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 음주운전이 발생할 가능성이 있는 시간과 장소에서 운전자를 대상으로 검사 실시 ▪ 음주운전이라고 의심할만한 행동을 보이지 않는 경우에도 검사 가능 	스웨덴, 프랑스, 네덜란드, 그리스, 헝가리, 호주
제2단계	음주검문소(soberry checkpoint)에서의 무작위 검사	음주검문소에서 일정한 기준(예 : 자동차 3대당 1대)으로 차량을 정지시킨 후 검사 실시	미국 ²⁾
제1단계	음주운전 의심자에 대한 검사	다른 교통법규를 위반하거나 음주운전을 의심할 만한 행동을 보이는 운전자에 한하여 음주운전 단속 실시	일본, 독일, 캐나다, 이태리, 벨기에, 오스트리아, 룩셈부르크, 미국

주 : 1) 단속수준의 단계가 높아질수록 단속방법이 강화된 것임
 2) 미국의 경우 주별로 다른데 제1단계와 제2단계가 혼재되어 있음

(2) 음주운전 처벌기준

- 다수 국가가 음주운전의 법적 기준으로서 혈중알콜농도를 채택하고 있는데, 최저 기준치는 0.02%~0.10%로 나라마다 차이가 있음
- 일부 국가에서 초보운전자, 청소년 운전자, 대중교통수단 운전자 등에 대해 음주운전의 기준을 엄격하게 적용하고 있음
- 혈중알콜 농도기준치 0.05%는 가장 엄격한 기준을 적용하는 스웨덴, 일본을 제외하면 대부분의 나라가 보편적으로 적용하는 수치임

<표 2> 국가별 음주운전 단속기준

국가	적용기준	저연령 또는 사업용 운전자
스웨덴	음주운전 : 0.02%(1990년) 심각한 음주운전 : 0.10%	별도규정 없음
덴마크	0.05%	별도규정 없음
핀란드	음주운전 : 0.05% 심각한 음주운전 : 0.12%	별도규정 없음
영국	0.08%	별도규정 없음
프랑스	0.05%(1995년)	대중교통운전자 : 0.02%(2004년)
독일	음주운전 : 0.05%(1998년) 심각한 음주운전 : 0.11%	초보운전자, 저연령 운전자 : 0.00%(2007년)
오스트리아	0.05%(1998년)	초보운전자(1992년), 이륜차운전자, 20세 이하의 저연령 운전자, 7.5t 이상의 차량 운전자 또는 버스운전자(1998년) : 0.01%
미국	연방기준 : 0.08% 모든 주 : 0.08%	저연령 운전자 : 주별로 0.00% 에서 0.02% 사업용 운전자 : 0.04%
캐나다	연방기준 : 0.08%(1969년) 1개주 : 0.04% 8개주 : 0.05% 3개주 : 0.08%	저연령 초보운전자 : 0.00%
일본	0.03%(2002년)	별도규정 없음
호주	연방기준 : 0.05%(1982년) 모든 주 : 0.05%	저연령운전자 : 5개주는 0.00%, 3개주는 0.02% 사업용운전자 : 4개주는 0.00%, 4개주는 0.02%

(3) 처벌수준

- 다수의 국가들은 혈중알콜농도에 따라 2~3단계의 처벌기준을 갖고 있으며, 각각의 경우에 대하여 형사처벌과 운전면허 행정

처분을 병과하고 있음

- 혈중알콜농도가 낮은 경우에는 벌금형이 주어지나 혈중알콜농도가 높은 경우에는 초범이라 하더라도 구금형이 선고되는 경우도 있음
- 국가별 낮은 혈중알콜농도 수준의 음주운전 벌금액을 비교하면 <표 5>와 같이 0.05% 수준에서는 원화를 기준으로 219,000원에서 627,000원으로서 우리나라의 벌금액과 유사하거나 낮은 수준임

<표 3> 국가별 음주운전에 대한 벌금액 비교

국가	BAC	벌금액	원화기준 환산액
프랑스	0.05 ~ 0.079	135€	219,000원
독일	0.05 ~ 0.079	250€	406,000원
오스트리아	0.05 ~ 0.079	218 ~ 3,634€	354,000 ~ 5,901,000원
미국 뉴욕주	0.05 ~ 0.079	\$300 ~ \$500	315,000 ~ 525,000원
캐나다 온타리오주	0.05 ~	\$600 ~ \$2,000	627,000 ~ 2,090,000원
일본	0.03 ~	30만엔 이하	2,996,000원 이하
호주 수도주	0.05 ~ 0.079	\$500 미만	488,000원

(4) 시사점

- 우리나라의 음주운전 단속 및 처벌수준이 다른 나라에 비하여 상대적으로 낮은 수준은 아님
- 재범의 경우 가중처벌을 하는 등 재범이나 상습위반에 대한 대책이 강화되어 있음
- 형사처벌보다는 운전면허 행정처분의 상대적 효과성이 높으나 이는 국가별로 시스템의 차이가 존재하고 있어 평면적 비교가 어려움

3) 음주운전 처벌강화는 효과가 있는가

(1) 음주운전 단속기준 강화

- 호주, 미국, 덴마크, 스웨덴, 프랑스, 일본 등의 혈중알콜농도 단속기준 강화가 교통안전(교통사고 발생)에 미치는 영향은 국가 및 연구마다 다르게 나타남
- 많은 연구들에서 재범 및 교통사고를 감소하는데 효과가 있다고 하고 있으나 운전행태를 변화시키지는 못한다고 함
- 단속기준 강화의 초기에는 교통사고 감소효과가 나타나다가 시간이 경과한 후 효과가 감소하여 이전과 같은 사고율을 나타내는 경우가 많음
- 단속기준 강화 이후 재범 또는 교통사고가 감소한 경우 그 원인이 단속기준 강화 효과에 의한 것인지에 대하여 연구자들은 부정적인 입장을 취하고 있음
- 단속기준의 강화보다는 지속적 단속, 교육을 통하여 운전자들이 음주운전을 하지 말아야 한다는 인식을 하도록 하고 음주운전을 하는 경우 단속이 된다는 인식을 갖게 하는 것이 효과가 있을 것이라고 제언하고 있음

(2) 형사처벌 및 행정처분 강화

- 형사처벌
 - 억제모형이 정교화된 최근의 연구에서는 처벌의 엄격성이 음주운전을 예방하는 효과는 없다고 함
 - 구금형과 같은 형사처벌의 효과는 부정적이며, 상대적으로 구금형보다는 벌금형의 효과가 높음

- 벌금형을 포함한 음주운전에 대한 처벌 강화는 단기적으로는 효과가 있으나 장기적으로 효과가 지속되지 않음
- 음주운전에 대한 강력한 처벌은 운전자 집단에 따라 다른 효과를 나타냄

□ 운전면허 행정처분

- 운전면허 행정처분은 처분 이후의 교통법규 위반이나 교통사고 야기에 긍정적인 효과가 있음
- 위법운전자에 대한 제재수단간 효과를 보면 운전면허 행정처분 실시가 자유형, 교육, 치료처분에 비하여 법규 위반이나 교통사고 야기 측면에서 효과가 큼
- 행정처분기간별 효과를 보면 단기간의 행정처분보다는 비교적 장기적인 행정처분이 효과적임

(3) 기타 제재수단 도입

- 차량 압류 및 시동잠금장치 설치는 다른 제재수단에 비하여 재범을 방지에 효과가 큰 것으로 나타남 : 이러한 효과는 운전행동을 개선하는 데까지 이르지 못하여 시동잠금장치 제한이 종료되는 경우 감소효과는 나타나지 않음
- 최근 도입되고 있는 위반운전자의 개별적 특성에 맞추어 적용할 수 있도록 다양한 프로그램 적용은 전통적 제재수단만의 적용에 비하여 효과가 높음

2. 음주운전 감소를 위한 정책방안

1) 음주운전 예방을 위한 전략방향

- 음주운전에 대한 새로운 규제전략 수립
 - 효과가 없는 처벌의 억제력에 근거한 명령지시적 접근방법으로부터 탈피 필요

- OECD의 접근법 활용 : 포괄적·실용적·결과 지향적인 규제 순응 접근방법 도입, 단계적 대응전략, 기타 규제순응 도구의 종합적 활용
- 규제의 억제력을 높이기 위한 단속전략 수립
 - 성향적 요인으로 인한 재범을 막기 위하여 지속적 감시와 모니터링 체제 구축 필요
 - 시동잠금장치 설치, 위반자 맞춤형 감시강화 프로그램, 음주운전 회피 프로그램 등 적용 검토 필요
- 정책순응효과를 극대화할 수 있는 정책수단 선택
 - 음주운전 규제의 목적과 필요성, 규제내용과 방법에 대한 동의 수준 제고를 위한 정책방안 검토
 - 사회 전반적인 안전의식 및 준법의식 제고를 위한 노력
 - 처벌에서 설득이나 유인으로 전환하는데 필요한 제도적 보완 필요

2) 단속 및 처벌 관련 추진방향

(1) 음주운전 단속기준 강화

- 음주가 운전 미치는 영향, 외국의 사례, 기대되는 교통안전 효과 등을 고려할 때 음주운전 단속기준을 0.03%로 낮출 근거를 찾기 어려움
- 초보운전자, 청소년 운전자, 대중교통수단 운전자 등에 대해 선택적으로 적용하는 방안은 고려할 필요가 있음 : 적용근거는 운전 시에 대한 책임성을 강화시켜 운전 시에는 술을 마시지 않도록 하기 위함임
- 휴대용 음주측정기는 혈중알콜농도가 낮아질 경우 신뢰로운 측정이 어려우므로 유럽 등에서 활용하는 정밀음주측정기를 도입

할 필요가 있음

(2) 음주운전 처벌강화

□ 음주운전에 대한 처벌 강화

- 위반에 대한 억제력이 없고, 외국과 비교할 때 우리나라의 벌금액이 낮은 수준은 아니므로 이를 단기적으로 시행하는 것은 무리가 있음
- 최근 처벌이 강화되었음에도 위반 감소효과가 없는 것은 처벌의 강화효과가 없을 뿐만 아니라 처벌 강화에 대한 운전자 홍보가 부족하기 때문임

□ 상습음주운전자에 대한 처벌 강화

- 음주운전 위반 횟수, 음주 정도, 사고 유·무 등에 따라 일정한 기준을 마련하고 이에 대한 처벌을 강화할 필요가 있음
- 상습음주운전 처벌에 대하여 운전자들에게 홍보하여 상습 음주운전으로 인한 처벌 및 기타 시간적·경제적 손해에 대하여 인식하도록 함

(3) 음주운전 행정처분 시스템 개선

□ 음주운전 행정처분 구제제도, 행정심판 관련

- 음주운전 행정처분 구제제도나 행정심판이 다수 제기되고 인용되는 것은 위반에 대한 개별적 판단이 배제된 채 위반행위 성립 자체로 행정처분이 실시되기 때문임

□ 취소처분 절차 개선

- 운전면허 취소에 해당하는 위반행위를 한 경우 법원에서 위반행위의 내용, 대상자의 위반 전력, 개인 신상 등을 종합적으로 판단하여 운전면허 취소 여부, 결격기간을 결정함

- 형사처벌은 법원이, 운전면허 행정처분은 행정청이 담당하는 현행 시스템에 대한 전반적인 개선이 필요한 사항이나 국민의 권리 보호, 행정처분에 대한 수용성 제고 측면에서 볼 때 바람직한 방향이라고 판단됨

(4) 기타 음주운전 예방대책

- 교육 또는 운전면허 재취득 요건 강화
 - 알콜 의존성 등 부적응 행동의 치료와 재활을 위한 전문 치료·교정 프로그램을 신설 필요
 - 특히 상습음주운전자의 면허 재취득 결격기간 감경의 일환으로서 진단과 치료를 요구하는 방안을 검토해 볼 필요가 있음
- 시동잠금장치 등 기타 제도 도입방안
 - 시동잠금장치 설치의 효과가 높을 뿐만 아니라 음주운전을 근원적으로 해소할 수 있다는 점에서 검토할 필요성이 있으며, 관련된 기술적·경제적 문제도 없음
 - 운전면허 정지 또는 결격기간 단축과 연계한다면 효과성이 높을 것이며, 운전면허 행정처분기간 중 운전으로 인한 문제 해결 가능
 - 차량 압류의 경우 위반 대비 처벌의 비례성 측면에서 문제가 제기될 수 있으므로 시행하기에 부적절함

3. 연구방향 및 진행에 대한 제언

- 음주운전 단속 및 처벌에 대한 최근 동향 고려
 - 경찰청에서는 음주운전을 근절하기 위하여 처벌 및 교육을 강화하는 방안을 마련하고 있음
 - 이러한 경찰청의 동향에 대한 고려 및 유기적 관계 구축 필요

- 전통적인 처벌방식 외에 효과적인 예방대안 제시 필요
 - 국내외 사례를 보면 음주운전에 대한 처벌 강화는 효과가 높지 않은 것으로 나타나고 있으며, 우리나라의 경우에도 처벌 강화 효과가 없었음
 - 단순히 처벌기준이나 처벌수준을 강화하기보다는 음주운전 발생원인을 탐색하여 그에 따른 효과적인 대안을 마련하거나 전체적인 시스템을 개선하는 방안을 강구하는 쪽으로 연구를 진행할 필요가 있음

<별첨>

음주운전 감소를 위한
효과적 정책방안

2009. 11. 18

도 로 교 통 공 단
명 묘 희

I. 서론

알콜은 운전자의 안구운동을 저해하고 움직이는 물체를 추적하는 능력을 손상시키기 때문에 안전운전을 방해한다. 즉 혈중알콜농도 수준이 높아짐에 따라 주의경계가 감소하고 졸음이 증가하며 시력이 손상되며 정신운동 기술, 정보처리 및 분할된 주의기술 등 운전관련 기술들이 손상되어 사고 위험이 높아지는 것이다. 이는 교통사고 통계로서 입증되고 있는데, EU의 음주운전 교통사고 사망자수는 전체의 30~40%를 차지하면서 과속운전 다음으로 교통사고 사망원인이 되고 있으며(ETSC, 2006), 미국의 경우도 음주운전으로 인한 사망자 점유율이 30%가 넘고 있다. 이에 따라 각국에서는 음주운전을 예방하기 위한 여러 가지 정책방안들이 제시되고 있는데, 고전적인 음주운전 단속과 이에 대한 처벌로부터 시작하여 음주운전자들의 재위반을 방지하기 위한 교육 및 치료 프로그램 운영, 음주운전 예방을 위한 각종 홍보와 캠페인 등이 그에 해당한다.

우리나라도 음주운전으로 인한 교통사고가 증가하고 있는 추이를 나타내고 있어 이에 대한 새로운 접근과 대안이 요구되고 있다. 2008년에 발생한 음주운전 교통사고는 26,873건이고, 사망자수는 969명이었다. 1990년 이후 음주운전 교통사고는 연평균 7.5%, 음주운전 사망자수는 5.4%씩 증가하고 있으며, 전체 교통사고에서 차지하는 비율도 사고발생건수는 12.5%, 사망자수는 16.5%를 차지하고 있다. 이에 따라 국회 및 정부기관, 전문가, 시민단체 등에서는 음주운전에 대한 단속 및 처벌강화 필요성을 제기하고 있는데, 음주운전 단속기준 강화, 처벌수준 상향 조정, 음주운전자 이외의 관계자에 대한 처벌 등이 그 대표적인 사례이다. 이러한 움직임에 따라 2007년 말에는 위험운전치사상죄를 신설하여 강력하게 처벌하도록 하였고, 올해에는 음주운전

에 대한 처벌수준을 3년 이하의 징역 또는 1,000만원 이하의 벌금으로 상향조정하였다.

음주운전 예방대책으로는 i)벌금, 구금, 운전면허 행정처분 등 특별억제에 기반한 제재, ii)재활 및 치료 프로그램 운영, iii)차량 압류 및 시동잠금장치 등의 기술적 지원에 의한 대책, iv)전자 감시 등 위반자 모니터링과 보호관찰 등의 대책이 있을 수 있는데 우리나라의 경우 형사법적 제재에 대한 위하를 통하여 위반을 억제하는 효과를 거두고자 하는 첫 번째 제재를 중심으로 하고 있다. 본 연구에서는 처벌 중심으로 되어 있는 음주운전 감소대책의 효과성에 대하여 의문을 제기하며 음주운전 제재효과에 대한 선행연구와 외국의 사례, 음주운전 제재 효과 및 효과적 예방대책에 대한 의견조사 결과 등을 토대로 음주운전을 감소시킬 수 있는 효과적인 정책방안을 제시하고자 한다.

II. 음주운전과 음주운전 제재에 대한 선행연구

1. 음주가 운전 미치는 영향

1) 알코올이 운전행동에 미치는 영향

알코올은 운전자의 안구운동을 저해하고 움직이는 물체를 추적하는 능력을 손상시키기 때문에 안전운전을 방해하게 된다((National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, 1994). 그리고 뇌의 정보처리 능력에 부정적인 영향을 주어 도로 표지판, 교통신호와 같은 자극에 대하여 반응이 늦어지게 한다. 이로 인하여 의사결정능력이 손상됨에 따라 도로상의 위험에 대한 반응이 늦어져 음주운전자의 교통사고 야기 가능성이 높아지게 된다(Barzelay, 1986).

Institute of Alcohol Studies(2002)의 연구에서는 알콜이 신경계의 활동을 느리게 하고 뇌의 기능을 떨어뜨리며 반응시간을 더디게 함으로써 운전자는 다음과 같은 반응을 나타낸다고 보고하였다. 음주 후에는

- 뇌는 눈으로부터 메시지를 받아들이는데 더 많은 시간이 걸린다.
- 정보 처리는 더욱 어렵게 되고 근육에 대한 명령은 지체된다.
- 반응 시간은 10%에서 30% 정도 늦어진다.
- 다중 처리 능력이 감소된다.
- 야간 시력과 원거리 물체를 보는 능력이 25% 정도 감소될 수 있다.
- 희미하거나 복시(double vision)가 발생한다.
- 집중력이 감소된다.

그러므로 알콜은 도로에서 발생하는 일을 지각하는 운전자들의 능력을 손상시킬 수 있다. 운전자는 차량을 안전하게 운전하기 위해서 운전 중에 한 눈은 도로에 두고 적절한 차선을 유지하도록 하거나 위험한 상황을 주의하여야 하며 일정한 속도를 유지하는 등 몇 가지 일들을 동시에 수행하여야만 한다. 결국 알콜은 이러한 행위를 조화롭게 하는 능력에 영향을 미치며, 때로는 과도한 자신감을 일으켜 더 큰 위험을 초래할 수도 있다(Alcohol Healthwatch, 2003). 음주운전과 관련된 여러 연구들에서 혈중알콜농도 수준이 높아짐에 따라 주의경계(vigilance)가 감소하고 졸음이 증가하며 시력이 손상되며 정신운동 기술, 정보처리 및 분할된 주의기술 등 운전관련 기술들이 손상되어 사고 위험이 높아진다고 한다.

2) 혈중알콜농도 수준과 운전행동

NHTSA(1978, 1989, 2005)는 운전과 관련된 여러 가지 과제를 수행하는 능력에 미치는 알코올의 영향에 대한 실험연구를 종합하면서 다음과 같이 결론을 내렸다. 보다 단순한 행동과제와 관련해서 신경근

육반응은 0.04%~0.05% 정도의 낮은 BAC 수준에서도 일부 개인에게 있어서는 손상이 있을 수 있으며, 좀 더 많은 사람들이 0.10% BAC 수준에서 동일한 손상을 경험한다. 단순 추적과제에서는 0.10% 이하에서는 심각한 저하가 일어나지 않지만 좀 더 복잡한 추적과제에서는 0.05~0.10% BAC 수준에서도 대부분이 저하를 나타낸다. 과제간의 주의분할 능력은 대단히 낮은 BAC(예컨대 0.02% BAC)에서도 손상될 수 있으며, 0.08% BAC 이상에서는 대부분이 손상된다.

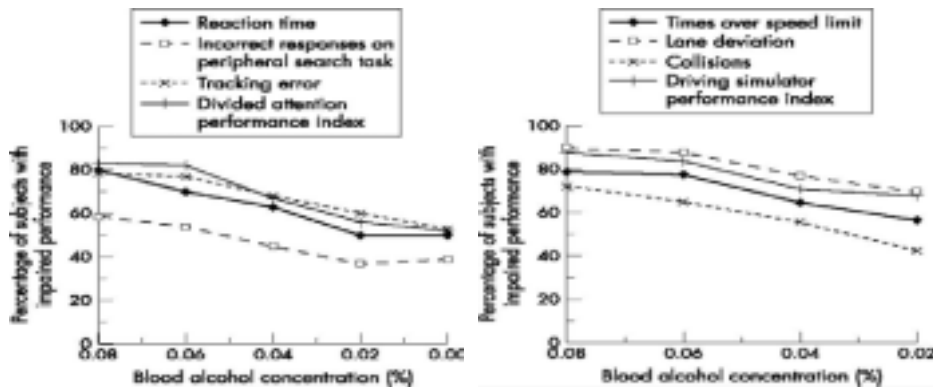
<표 1> BAC수준이 운전에 미치는 영향

BAC	전형적인 영향	운전에 미치는 영향
0.02%	<ul style="list-style-type: none"> • 약간의 판단력 상실 • (정신적·신체적인) 이완 • 약간의 체온 상승 • 기분의 변화 	<ul style="list-style-type: none"> • 시각 기능(동체 추적) 저하 • 두 가지 과제를 동시에 수행하는 (분할된 주의집중) 능력 저하
0.05%	<ul style="list-style-type: none"> • 과장된 행동 • 소근육 통제력(예, 주시점 고정) 상실 • 판단력 손상 • 일반적으로 기분이 좋아짐 • 경각심 저하 • 자제력 상실 	<ul style="list-style-type: none"> • 협응능력 감소 • 동체 추적 능력 감소 • 조향휠 조작 곤란 • 위급한 운전 상황에 대한 반응능력 감소
0.08%	<ul style="list-style-type: none"> • 근육 협응(예, 균형 잡기, 말하기, 시력, 반응시간, 듣기) 수준 저하 • 위험 감지하기 더 어려워짐 • 판단, 자기 통제, 추론(reasoning), 기억력 손상 	<ul style="list-style-type: none"> • 집중력 손상 • 단기 기억력 손상 • 속도 조절능력 손상 • 정보 처리 능력(예, 신호 탐지, 시각 탐색) 손상 • 지각능력 손상
0.10%	<ul style="list-style-type: none"> • 반응시간과 통제력 저하가 확실한 수준으로 나타남 • 또렷하지 못한 발음, 협응력 부족, 사고(thinking) 지연 	<ul style="list-style-type: none"> • 차선 유지와 적절한 제동능력 감소

BAC	전형적인 영향	운전에 미치는 영향
0.15%	<ul style="list-style-type: none"> • 근육 통제력이 상당히 떨어짐 • (만약 이 수준에 느리게 도달하거나 사람이 알콜에 대한 내성이 발달되지 않았다면) 메스꺼움 발생할 수 있음 • 균형 감각 상실 	<ul style="list-style-type: none"> • 차량 통제, 운전 과제에 대한 주의력, 필수적인 시각·청각 정보처리 능력의 손상

자료 : National Highway Traffic Safety Administration(2005)

Moskowitz와 Robinson(1988)이 1950년대부터 1985년까지 수행된 177개의 실험연구들을 고찰한 결과에 의하면 BAC 0.04%에서는 21%, 0.05%에서는 34%, 0.08%에서는 66% 그리고 0.10% 수준에서는 거의 모든 연구들에서 수행능력이 손상된 것으로 나타났다. 손상 유형은 반응 유형에 따라 달랐는데 분할된 주의 기술, 시력 기능, 추적기능은 0.01~0.02%처럼 낮은 경우에도 손상되기 시작한 반면 단순한 반응시간, 지각, 근육운동 측정치들의 손상은 더 높은 수준의 BAC에서 시작되었는데, 특히 근육운동 과제들의 대부분은 BAC가 0.07%에 이를 때까지 거의 손상을 보이지 않았다. 이후 Moskowitz와 Fiorentino(2000)는 1981년에서 1998까지 운전관련 행동에 대한 알콜의 효과에 대하여 112개의 연구들을 고찰하였다. 연구들의 27%는 BAC 0.04에서 손상을 보고하였으며, 0.05%에서는 47%, 0.08%에서는 92%가 손상을 보고하였다. 이전 연구결과와 마찬가지로 특정 운전 관련 행위들은 다른 행위들보다 알콜에 더 영향을 받고 있었는데, 알콜의 영향에 가장 예민하였던 검사는 이중 과제(1차 추적과제와 2차 시각 탐색 과제로 구성) 검사들이었다.



BAC 수준에 따른 선택적 주의 분할손상 BAC수준에 따른 시뮬레이터 운전기술 손상

[그림 1] BAC 수준에 따른 손상(Moskowitz 등)

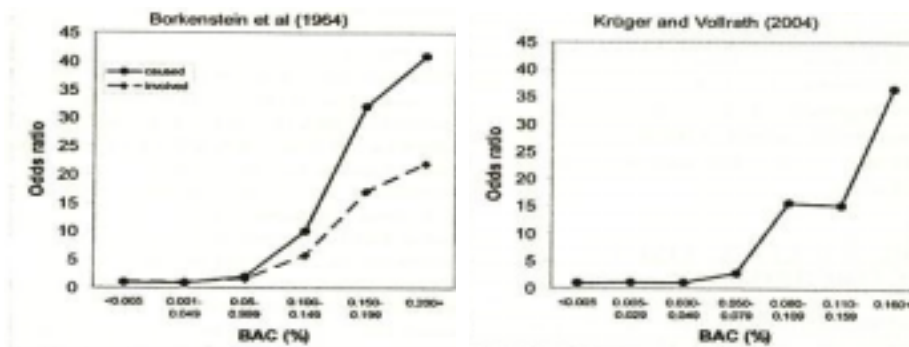
Kruger 등(1990)은 알콜의 영향에 대한 유럽 문헌들을 고찰하면서 이를 자동적 행위들(단순 추적, 단순 선택 반응시간과 같은 의식적인 정신 활동이 거의 요구되지 않는 과제)과 통제 행위들(어려운 추적, 주의분할 기술, 정보처리 등과 같은 정신적인 작업부하가 큰 과제)로 재구성하였다. 연구 결과 통제행위들은 BAC 0.03%에서 손상이 나타나기 시작한 반면 자동적 행위들은 0.05%에 이르러 손상되는 것으로 나타났다.

일본은 낮은 수준의 혈중알콜농도가 운전행동에 영향을 미치는지 알아보기 위하여 차량시뮬레이터 및 현장실험 실시하였다. 1차 차량시뮬레이터 연구(2005)에서는 49명의 피험자를 대상으로 BAC 0.00%, 0.02%, 0.04%, 0.05%의 네 조건에 대한 실험 결과 단순한 과제와 복잡한 과제 모두에서 음주의 영향이 있었으나 어느 정도의 혈중알콜농도가 운전행동 변화에 유의한 영향을 주는지는 알 수 없었다. 2차 시뮬레이터 실험 및 실차 실험 연구(2005, 2006)에서는 각각 24명, 18명을 대상으로 시설내의 주회코스과 모의시가를로 주행하는 실험을 실시한 결과 알콜농도가 높아짐에 따라 반응시간이 길어지고 무반응 또

는 오반응이 증가하는 등 운전에 영향을 주는 것으로 나타났으나 통계적으로 유의미한 차이를 발견하기 어려웠다.

3) 알콜과 교통사고 위험

알콜이 사고 위험을 높인다는 것을 보여주기 위하여 흔하게 사용된 사례-통제 기법은 사고를 경험하였던 운전자 집단들의 BAC와 매칭된 사고를 경험하지 않은 운전자들을 비교 분석하는 기법이다. 가장 대규모적인 연구는 Borkenstein 등(1964)에 의해 수행된 “Grand Rapids, Michigan” 연구이다. BAC 수준은 5,985명의 사고 관련 운전자들과 7,590명의 통제 운전자들을 대상을 측정되었다. Kruger와 Vollrath(2004) 또한 독일의 Unterfranken의 지역에서 음주운전과 관련된 광범위한 사례 연구 결과를 보고하였다. 그들은 사고가 난 1,968건의 사례와 사고와 관련되지 않은 9,087건의 사례에서 알콜의 역할을 살펴보았다. Borkenstein 등(1964)의 연구와 Kruger와 Vollrath(2004)의 연구에 의하면 [그림 2]와 같이 BAC가 증가할수록 사고와 관련된 위험성이 급격하게 올라간다. BAC 0.05%와 0.10% 사이에 있는 운전자들은 술을 마시지 않은 운전자들에 비해 사고 발생가능성이 두 배 더 높으며, BAC 0.10%와 0.15% 사이의 운전자는 사고 발생가능성이 10배 이상 높은 것으로 나타났다.



[그림 2] BAC 수준에 따른 사고발생 위험도

Longo 등(2000)은 교통사고로 부상을 입은 호주의 운전자 2,500명의 혈액 샘플에 대한 검사를 수행하였다. 운전자의 88%는 BAC가 0.00%였으며, 나머지 12%는 0.00%를 초과하였다. 음주운전자 중 83.3%가 0.05% 이상이어서 BAC 0.05% 이상의 사고가 차지하는 비율이 매우 높은 것으로 나타났다.

2. 음주운전 제재강화 효과

1) 음주운전 단속기준 강화

호주, 미국, 덴마크, 스웨덴, 프랑스, 일본 등의 혈중알콜농도 단속기준 강화가 교통안전(교통사고 발생)에 미치는 영향은 국가 및 연구마다 다르게 나타나고 있다. 다수 연구들에서 재범 및 교통사고를 감소하는데 효과가 있다고 하고 있으나 운전행태를 변화시키지는 못하고 있다고 한다.

그리고 단속기준 강화의 초기에는 교통사고 감소효과가 나타나다가 시간이 경과한 후 효과가 감소하여 이전과 같은 사고율을 나타내는 경우가 많은데, 초기에는 단속에 대한 두려움 때문에 음주운전을 자제하다가 시간이 경과한 후에는 이전과 동일한 행태를 보이고 있다.

한편 단속기준 강화 이후 재범 또는 교통사고가 감소한 경우 그 원인이 단속기준 강화 효과에 의한 것인지에 대하여 연구자들은 부정적인 입장을 취하고 있다. 단속기준의 강화보다는 지속적인 단속, 교육을 통하여 운전자들이 음주운전을 하지 말아야 한다는 인식을 하도록 하고 음주운전을 하는 경우 단속이 된다는 인식을 갖게 하는 것이 음주운전과 이로 인한 교통사고를 감소하는데 효과가 있을 것이라고 제안하고 있다.

2) 형사처벌 및 행정처분강화

(1) 형사처벌

형사처벌은 일반적으로 구금형, 벌금형이 부과되는데 구금형 등 강력한 처벌과 벌금 등 다른 처벌수단간 효과를 비교하는 연구가 이루어졌는데 연구에 따라 효과여부에 대한 의견이 달라지고 있다. 한편 음주운전에 부과되는 다양한 처벌에 대한 상대적인 효과에 대한 연구들은 구금형과 같은 형사처벌의 효과에 대하여 부정적인 견해를 나타내고 있으며, 상대적으로 구금형보다 벌금형의 효과가 높다고 하고 있다(Ross, 1975; Votey, 1978; Ross, 1982; Voas, 1975; Ross, 1976; Salzberg & Paulsruide, 1983; Klingberg et al, 1984). 벌금형의 경우에는 벌금액수에 따른 억제효과에 대하여 긍정적인 결과를 제시하기도 한다(Votey & Shapiro, 1983, 1985; Sen, 2001; Chang & Yeh, 2004). 이러한 연구결과들을 통해 볼 때 처벌의 엄격성이 음주운전을 예방하는 효과를 확인할 수는 없으며, 벌금형의 경우에도 단기적이거나 일부 운전자군에만 영향을 미치는 것으로 나타났다.

(2) 행정처분

운전면허 행정처분이 교통안전에 미친 효과에 대한 연구결과들은 운전면허 행정처분이 처분 이후의 교통법규 위반이나 교통사고 야기에 긍정적인 효과가 있다는 사실을 입증하고 있다. 그리고 위법운전자에 대한 제재수단간 효과에 대하여 분석한 연구들은 운전면허 행정처분 실시가 자유형 등 다른 제재수단보다 효과가 높을 뿐만 아니라 운전면허 행정처분 대신 교육을 받거나 치료처분을 받은 사람에 비하여 이후 교통법규 위반이나 교통사고 야기 측면에서 효과가 크다고 하고 있다(Hagen, 1977; Salzburg, 1981; Sadler, 1986; Sadler & Perrine, 1984; Tashima & Peck, 1986; Sadler et al, 1991; Peck, 1991; Mann

et al, 1991). 운전면허 행정처분의 지속기간에 따라 재범율이나 교통사고 야기율에 영향을 주는지에 대한 연구들은 단기간의 행정처분보다는 비교적 장기적인 행정처분이 효과적이라고 하고 있다.

3) 기타 제재수단 도입

비교적 최근에 도입된 차량 압류 및 시동잠금장치 설치는 다른 제재수단에 비하여 재범율 방지에 효과가 있는 것으로 나타나고 있다. 그러나 이러한 효과는 운전행동을 개선하는데까지는 이르지 못하여 시동잠금장치 제한이 종료되는 경우 감소효과는 나타나지 않았다(Sweedler & Stewar, 2000; Coben & Larkin, 1999; Voas et al., 1999; Shults et al., 2001). 그리고 위법 운전자의 개별적 특성에 맞추어 적용할 수 있도록 다양한 프로그램이 운영되고 있는데 이들 프로그램 적용 또한 전통적 제재수단만의 적용에 비하여 효과가 높은 것으로 나타나고 있다(De-Young, 1997; Jones & Lacey, 1998; Lapham et al, 2006).

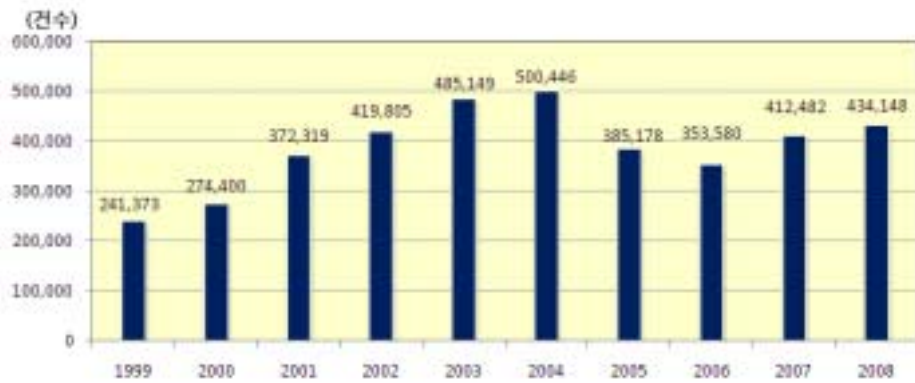
Ⅲ. 음주운전 단속 및 교통사고 현황

1. 음주운전 단속현황

2008년의 음주운전 단속건수는 모두 434,148건이었는데, 이를 혈중알콜농도별로 나누어 보면 0.05~0.10%미만인 경우가 전체의 52.6%, 0.10% 이상인 경우가 전체의 45.9%이다. 1999년 이래 최근 10년간 음주운전 단속추이를 보면 2004년까지 꾸준히 증가하다가 2005년부터 2006년까지 잠시 감소하였다가 다시 증가하고 있는데, 연평균 6.7%씩 증가하는 수치를 나타내고 있다.

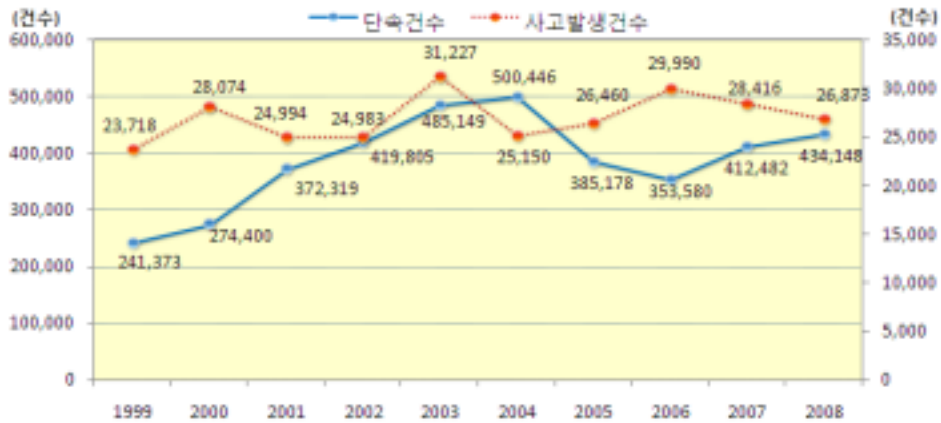
<표 2> 음주운전 단속 추이

구 분		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
총 단속건수		241,373	274,400	372,319	419,805	485,149	500,446	385,178	353,580	412,482	434,148
0.05 이상 ~ 0.10% 미만	단속건수	118,749	138,034	182,187	209,887	239,659	262,467	193,843	172,318	218,376	228,379
	점유율	49.2	50.3	48.9	50.0	49.4	52.4	50.3	48.7	52.9	52.6
0.10% 이상	단속건수	114,350	127,950	182,621	201,433	236,665	229,414	184,302	174,659	187,098	199,068
	점유율	47.4	46.6	49.0	48.0	48.8	45.8	47.8	49.4	45.4	45.9
측정불응	단속건수	8,274	8,416	7,511	8,485	8,825	8,565	7,033	6,603	7,008	6,701
	점유율	3.4	3.1	2.0	2.0	1.8	1.7	1.8	1.9	1.7	1.5



[그림 3] 음주운전 단속 추이

최근 10년간 음주운전 단속과 음주운전 교통사고 발생건수 추이를 비교해 보면 [그림 4]와 같이 2004년 이전에는 단속이 증가함에도 교통사고 발생건수가 증가하는 형태를 띠고 있으나 그 이후에는 단속량과 교통사고 발생건수는 역상관관계를 보여주고 있다.



[그림 4] 음주운전 단속과 음주운전 교통사고 발생건수 추이 비교

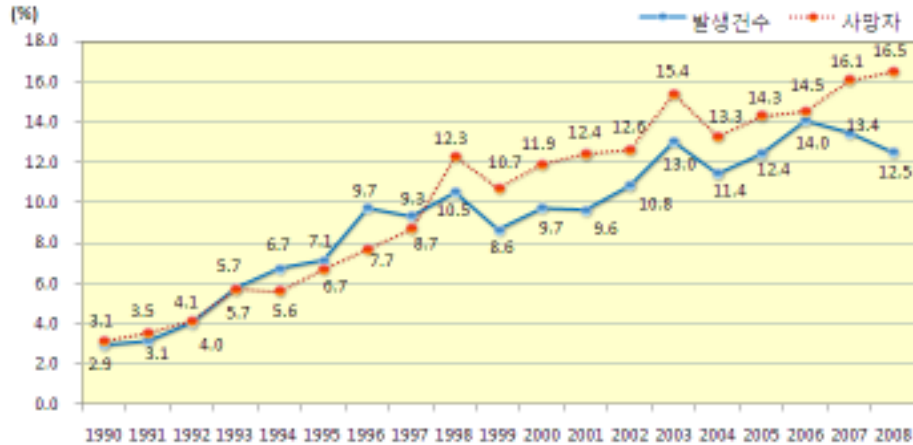
2. 음주운전 교통사고 현황

2008년에 발생한 음주운전 교통사고는 26,873건으로서 전년인 2007년에 비하여 5.4% 감소한 것으로 나타나고 있다. 그러나 음주운전 교통사고와 사망자수 추이를 보면 1990년 이래로 증가하고 있는데, 음주운전 교통사고는 연평균 7.5%, 음주운전 사망자수는 5.4%씩 증가하는 것으로 나타났다.



[그림 5] 음주운전 사고발생 추이

이에 따라 음주운전이 전체 교통사고에서 차지하는 비율 또한 전체적으로 증가하고 있다. 음주운전 교통사고 발생건수의 경우 1990년에는 전체 교통사고 발생건수의 2.9%를 차지하였으나 2008년에는 12.5%이었으며, 음주운전으로 인한 교통사고 사망자수의 경우에도 1990년에는 전체의 3.1%를 차지하였으나 2008년에는 16.5%였다.



[그림 6] 음주운전 사고 점유율

IV. 외국의 사례

1. 음주운전에 대한 단속

국가별 음주단속방법을 단계화하면 <표 3>과 같이 4단계로 나누어 볼 수 있다. 즉 다수의 국가가 교통사고에 연루되거나 다른 교통법규를 위반하거나 음주운전자임이 확실한 경우에만 호흡 또는 혈액검사를 실시하고 있는 반면, 북유럽이나 일부 서유럽 국가의 경우 도로변 호흡검사를 실시하고 있으며, 점점 증가하는 추이를 나타내고 있다. 우리나라의 경우 가장 단속을 철저히 하는 차로 짐거후 검사(Blanket Test)

방식으로 음주운전을 단속하고 있다.

<표 3> 국가별 음주운전 단속방법

단속수준 ¹⁾		단속방법	해당 국가
제4단계	차로 접거 후 검사 (Blanket Test)	특정 구간의 차로 일부 또는 전 차로를 운행하는 운전자들 전체에 대하여 호흡측정 실시	우리나라, 핀란드, 에스토니아, 슬로베니아
제3단계	무작위 호흡검사 (Random Breath Test)	<ul style="list-style-type: none"> 음주운전이 발생할 가능성이 있는 시간과 장소에서 운전자를 대상으로 검사 실시 음주운전이라고 의심할만한 행동을 보이지 않는 경우에도 검사 가능 	스웨덴, 프랑스, 네덜란드, 그리스, 헝가리, 호주
제2단계	음주검문소(sobriety checkpoint)에서의 무작위 검사	음주검문소에서 일정한 기준(예 : 자동차 3대당 1대)으로 차량을 정지시킨 후 검사 실시	미국 ²⁾
제1단계	음주운전 의심자에 대한 검사	다른 교통법규를 위반하거나 음주운전을 의심할 만한 행동을 보이는 운전자에 한하여 음주운전 단속 실시	일본, 독일, 캐나다, 이태리, 벨기에, 오스트리아, 룩셈부르크, 미국

주 : 1) 단속수준의 단계가 높아질수록 단속방법이 강화된 것임

2) 미국의 경우 주별로 다른데 제1단계와 제2단계가 혼재되어 있음

2. 음주운전에 대한 처벌

1) 음주운전 처벌기준

현재 대부분의 나라가 음주운전의 법적 기준치로서 혈중알콜농도 또는 호흡중 알콜농도를 채택하고 있는데, 일반운전자에게 적용하는 음주운전 단속기준은 우리나라에서 적용하는 혈중알콜농도로 환산해

서 0.02%~0.10%이다. 음주운전의 폐해가 사회적인 문제가 되면서 음주운전 단속기준은 낮아지는 경향을 보이고 있다.

스웨덴은 서구에서 단속기준이 가장 강한 나라로서 1990년에 처음으로 0.05%에서 0.02%까지 하향조정하였으며, 음주운전에 대한 처벌 또한 엄격해져 1994년에는 0.1% 이상의 음주운전에 대해서는 자유형을 선고하고 있다. 일본도 2002년부터 호흡 1L 중의 알콜농도가 0.15mg(우리나라의 0.03%) 이상이면 주기 띤 운전으로 처벌하면서 음주운전 기준치가 낮은 나라가 되었다.

그리고 초보운전자, 청소년 운전자, 대중교통수단 운전자 등에 대해 음주운전의 기준을 엄격하게 적용하고 있는 나라가 다수 존재한다. 호주, 오스트리아, 미국 등은 청소년 및 초보운전자에 대해 잠정면허제 또는 단계면허제도(provisional or graduated licensing system)의 한 형태로 음주운전 기준치를 강화하는 동시에 버스, 화물, 택시 등 대중교통수단 운전자에 대해서도 강화된 기준치를 적용한다.¹⁾

우리나라의 음주운전 단속기준인 혈중알콜농도 기준치 0.05%는 가장 엄격한 기준을 적용하는 스웨덴을 제외하면 대부분의 나라가 보편적으로 적용하거나 적용하고자 하는 기준치라고 볼 수 있다. 그리고

1) 본 연구에서 조사한 국가 이외의 국가들을 포함한 국가별 음주운전 단속기준은 다음과 같다.

BAC	일반 운전자	초보 및 사업용 운전자
0.00%	체코, 에스토니아, 헝가리, 루마니아, 사우디아라비아, 슬로바키아	캐나다(초보/저연령), 독일(초보/저연령)
0.01%		오스트리아(초보/사업용)
0.02%	스웨덴, 러시아, 폴란드	프랑스(버스), 미국(저연령), 호주(저연령/사업용)
0.03%	일본	뉴질랜드(저연령), 스페인(초보/사업용)
0.04%		미국(사업용)
0.05%	오스트리아, 벨기에, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 네덜란드	
0.06%	브라질, 터키	
0.07%	온두라스	
0.08%	캐나다, 뉴질랜드, 스페인, 스위스, 영국, 미국	
0.09%	사이프러스	

0.05% 이하의 기준치로서 0.02%나 제로 알콜을 적용하는 사례가 있는데, 이는 대부분이 청소년 운전자나 초보운전자, 화물 및 대중교통수단 운전자에게만 별도로 적용하는 경우이다.

<표 4> 국가별 운전자에 따른 BAC 규제 범위

국가	적용기준	저연령 또는 사업용 운전자
스웨덴	음주운전 : 0.02%(1990년) 심각한 음주운전 : 0.10%	별도규정 없음
덴마크	0.05%	별도규정 없음
핀란드	음주운전 : 0.05% 심각한 음주운전 : 0.12%	별도규정 없음
영국	0.08%	별도규정 없음
프랑스	0.05%(1995년)	대중교통운전자 : 0.02%(2004년)
독일	음주운전 : 0.05%(1998년) 심각한 음주운전 : 0.11%	초보운전자, 저연령 운전자 : 0.00%(2007년)
오스트리아	0.05%(1998년)	초보운전자(1992년), 이륜차운전자, 20세 이하의 저연령 운전자, 7.5t 이상의 차량 운전자 또는 버스운전자(1998년) : 0.01%
미국	연방기준 : 0.08% 모든 주 : 0.08%	저연령 운전자 : 주별로 0.00% 에서 0.02% 사업용 운전자 : 0.04%
캐나다	연방기준 : 0.08%(1969년) 1개주 : 0.04% 8개주 : 0.05% 3개주 : 0.08%	저연령 초보운전자 : 0.00%
일본	0.03%(2002년)	별도규정 없음
호주	연방기준 : 0.05%(1982년) 모든 주 : 0.05%	저연령운전자 : 5개주는 0.00%, 3개주는 0.02% 사업용운전자 : 4개주는 0.00%, 4개주는 0.02%

2) 음주운전에 대한 처벌수준

(1) 초범인 경우

다수의 국가들은 혈중알콜농도에 따라 2~3단계의 처벌기준을 갖고 있으며, 각각의 경우에 대하여 형사처벌과 운전면허 행정처분을 병과하고 있다. 혈중알콜농도가 낮은 경우에는 벌금형이 주어지나 혈중알콜농도가 높은 경우에는 초범이라 하더라도 구금형이 선고되는 경우도 있다. 북유럽 국가들의 경우 벌금은 개인의 수입에 따라 달라진다.

음주운전에 해당하는 경우에는 핀란드, 오스트리아 등의 예외적인 사례를 제외하고 낮은 혈중알콜농도 수준에서도 운전면허가 정지되거나 취소된다.

<표 5> 국가별 음주운전에 대한 처벌 기준(초범인 경우)

국가	BAC	형사처벌	행정처분
스웨덴	0.02~0.10	벌금은 피의자 수입 수준, BAC 수준을 고려하여 부과	2~12개월의 운전면허 정지
	0.10 이상	<ul style="list-style-type: none"> • 1~2 개월의 금고 • 사망사고 야기시 6년 이하 금고 	12개월~36개월 운전면허 정지 또는 취소
덴마크	0.05~0.12	<ul style="list-style-type: none"> • DKK 4000 (\$592.98) • 벌금액은 임금과 BAC 수준에 따라 달라짐 	0.08 이상인 경우 운전면허 정지
	0.12~0.20	벌금액은 임금과 BAC 수준에 따라 달라짐	12개월 이상 운전면허 정지
	0.20 이상	14일 이상 금고형	2.5년 이상의 운전면허 정지
핀란드	0.05~0.10	<ul style="list-style-type: none"> • 0.05~0.075는 30~40일분 벌금 • 0.075~0.10은 40~50일분 벌금 	운전면허정지 없음
	0.10~0.20	<ul style="list-style-type: none"> • 0.10~0.119는 50~60일분 벌금 • 0.12~0.149는 65~90일분 벌금 • 0.15~0.20은 40~60일의 징역 	<ul style="list-style-type: none"> • 0.010~0.119는 5개월 면허 정지 • 0.012 이상은 6개월~7개월 운전면허 정지

『음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가』 전문가회의

국가	BAC	형사처벌	행정처분
	0.201 이상	<ul style="list-style-type: none"> • 0.201~0.25는 60~80일의 징역 • 0.251 이상은 80일 이상의 징역 • 집행유예 가능하나 벌금 부과 	<ul style="list-style-type: none"> • 0.201~0.25는 10~11개월 운전면허 정지 • 0.25 이상인 경우 12개월 이상 운전면허 정지
영국	0.08~0.16	£ 5,000(\$8,005.00 US) 이하 벌금 : 평균 £ 300	0.08~0.125 12개월 자격박탈
	0.161~0.229	(\$480.30)	0.126~0.160 18개월 자격박탈
	0.230~0.300	사회봉사명령	24개월 자격박탈
	0.301 이상	최대 6개월간 구류	30개월 자격박탈
프랑스	0.05~0.079	135 €	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 6점 • 3년 면허정지
	0.08 이상	4,500 € 이하 2년 이하의 징역	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 6점 • 3년 면허정지 또는 면허취소 • 구체적 기간은 운전면허 종류에 따라 달라짐
독일	0.05~0.079	벌금 250 €	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 4점 • 1개월 운전금지
	0.08~0.109	벌금 1500 € 이하	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 4점 • 1개월 운전금지
	0.11 이상	벌금 또는 5년 이하 구금형	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 7점 • 운전면허 취소
오스트리아	0.05~0.079	벌금 218~3,634 €	면허정지 경고
	0.08~0.119	벌금 580~3,634 €	4주 이상 운전면허 정지
	0.12~0.159	벌금 872~4,360 €	<ul style="list-style-type: none"> • 3개월 이상 운전면허 정지 • 교통안전교육 이수
	0.16 이상	벌금 1,163~5,814 €	<ul style="list-style-type: none"> • 4개월 이상 운전면허 정지 • 교통안전교육 이수
미국 뉴욕주	0.05~0.079	벌금 \$300~\$500 15일 이하 구금	90일간 운전면허 정지
	0.08 이상	벌금 \$500~\$1,000 1년 이하 구금	최소 6개월간 운전면허 취소
캐나다 온타리오주		\$600~\$2,000	1년간 운전면허 정지
일본	주기면 운전	1년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금	<ul style="list-style-type: none"> • 0.03~0.049 : 벌점 6점, 면허정지 • 0.05~0.099 : 벌점 13점, 면허정지

국가	BAC	형사처벌	행정처분
	주취운전	3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금	운전면허 취소
호주 수도주	0.05~0.079	벌금 \$500 미만	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 5점 • 2개월~6개월 운전면허 정지
	0.08~0.149	벌금 \$500 미만 6개월 이하 징역	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 10점 • 3개월~12개월 운전면허 정지
	0.15 이상	벌금 \$1500 미만 9개월 이하 징역	<ul style="list-style-type: none"> • 벌점 15점 • 6개월~3년 운전면허 정지

(2) 재범인 경우

현재 대부분의 나라가 음주운전 재범 또는 일정 혈중알콜농도 이상의 만취운전자 등에 대한 가중된 처벌기준을 적용하고 있다. 형사처벌은 재범의 경우 벌금이나 구금일수가 2배 이상 증가하며, 재범자는 반드시 구금형을 선고하는 경우도 있다.

운전면허 행정처분도 마찬가지로 2배로 증가하는데, 미국, 캐나다, 오스트리아 등의 경우에는 2회 위반, 3회 위반, 4회 위반 등 위반횟수에 따라 그 정도도 달라진다. 캐나다의 경우 4회 위반의 경우 종신 운전면허 취소라는 극단적인 행정처분이 주어진다.

<표 6> 국가별 음주운전에 대한 처벌 기준(재범인 경우)

국가	형사처벌	행정처분
스웨덴	반복위반자에 대해 벌금은 통상 적용되지 않음	<ul style="list-style-type: none"> • BAC 0.10 이하는 12개월 정지 • BAC 0.10 초과는 12개월 이상
덴마크	<ul style="list-style-type: none"> • BAC 0.15~0.20 : 14일 이상 금고 • BAC 0.20 이상 : 20일 이상 금고 	BAC 0.15 이상인 경우 최소 5년의 자격정지
핀란드	짧은 기간에 여러 번인 경우를 제외하면 반복위반에 따라 벌칙이 달라지지 않음	
영국	<ul style="list-style-type: none"> • 벌금은 초범과 동일 • 6개월까지의 금고 가능 	최근 10년 이내 음주운전위반이 있는 경우 최소 3년간의 면허정지

국가	형사처벌	행정처분
프랑스	2회 이상 위반한 경우 징역, 벌금 모두 2배로 증가함 : 4년 이하의 징역, 9,000€ 이하의 벌금	<ul style="list-style-type: none"> • 2회 이상 위반한 경우 운전면허 정지기간이 2배로 늘어남 • 자동적인 운전면허 취소
독일	<ul style="list-style-type: none"> • 반복위반의 경우에는 초범에 비하여 처벌수준이 높아짐 • 상습위반의 경우에는 금고기간도 길어질 수 있음 	
오스트리아	<ul style="list-style-type: none"> • 벌금은 BAC 수준에 덧붙여 위반 횟수에 따라 높아짐 • 위반의 심각성도 고려됨 	<ul style="list-style-type: none"> • 반복 위반시 0.05~0.08 수준에서 면허정지 • 2차위반의 경우 3주, 1년에 3차위반의 경우 4주 이상
미국 뉴욕주	<ul style="list-style-type: none"> • 벌금은 \$500~\$1,000 사이에서 위반횟수, BAC 농도에 따라 달라짐 • 2~3회 위반 1년 이하 구금, 4회 이상인 경우 3년 이하 구금 	<ul style="list-style-type: none"> • 2회 위반인 경우 2년 정지 • 3회 위반인 경우 3년 정지 또는 취소 • 4회 이상 위반인 경우 5년 정지 또는 취소
캐나다 온타리오주	<ul style="list-style-type: none"> • 2차 위반자 최소 14일 • 3차 위반자 최소 90일의 금고형 	<ul style="list-style-type: none"> • 10년 내 형사법 위반 2차 위반자는 운전면허 정지 3년 • 3차 위반자는 종신 운전면허 정지 (단 치료교육과정 이수와 시동잠금장치 부착 시 10년 이내로 감경) • 4차 위반자는 평생 면허 박탈
일본	<ul style="list-style-type: none"> • 반복위반의 경우에는 초범에 비하여 처벌수준이 높아짐 • 상습위반의 경우에는 징역형 	<ul style="list-style-type: none"> • 과거 3년 이내 정지처분 횟수에 따라 결격기간이 달라짐 • 과거 5년 이내 운전면허가 취소된 경우 결격기간이 3, 4, 5년으로 늘어남
호주 수도지역	벌금은 BAC 수준에 덧붙여 위반횟수에 따라 높아짐	벌금, 금고 및 면허정지 모두 위반횟수에 따라 높아짐

(3) 형사처벌 수준 비교

국가별 낮은 혈중알콜농도수준의 음주운전 벌금액을 비교하면 <표 7>과 같이 0.05% 수준에서는 원화를 기준으로 219,000원에서 627,000원으로서 우리나라의 벌금액과 유사한 수준이다.

<표 7> 국가별 음주운전에 대한 벌금액 비교

국가	BAC	벌금액	원화기준 환산액
프랑스	0.05~0.079	135€	219,000원
독일	0.05~0.079	250€	406,000원
오스트리아	0.05~0.079	218~3,634€	354,000~5,901,000원
미국 뉴욕주	0.05~0.079	\$300~\$500	315,000~525,000원
캐나다 온타리오주	0.05~	\$600~\$2,000	627,000~2,090,000원
일본	0.03~	30만엔 이하	2,996,000원 이하
호주 수도주	0.05~0.079	\$500 미만	488,000원

3) 음주운전자 이외의 처벌

다수의 국가에서는 음주운전자만 처벌하고 있다. 그러나 <표 8>과 같이 국가에 따라서는 음주운전자에게 자동차를 제공한 사람, 음주운전자에게 주류를 판매한 사람, 음주운전시 동승한 사람을 처벌하여 사회적인 음주억제 분위기를 조성하고자 하기도 한다.

<표 8> 음주운전자 이외의 처벌

국가	음주운전자 이외의 처벌
핀란드	음주운전자에게 자동차를 빌려준 사람
미국	<ul style="list-style-type: none"> • 21세 이하인 경우 알콜을 사거나 다른 사람에게 알콜을 구입하도록 하는 행위 • 21세 이하인 경우 보호자가 동승하지 않은 상태에서 알콜을 소지하거나 운반하는 행위 • 운전중 자동차 내에 주류가 개봉된 상태로 있는 경우 운전할 수 없음
일본	<ul style="list-style-type: none"> • 음주운전을 할 우려가 있는 사람에게 차량을 제공한 사람 • 음주운전을 할 우려가 있는 사람에게 주류를 판매한 사람 • 음주운전 차량 동승자

3. 음주운전자에 대한 교육 및 재발방지방안

각국에서는 음주운전의 폐해를 알리고 재발을 방지하기 위한 교육프로그램을 운영하고 있는데, 국가별로 교육 이수를 의무화하는 경우와 자발적으로 참여하도록 하는 경우가 있다. 교육 이수를 의무화하는 경우에는 교육을 이수하지 않은 경우 운전면허를 취소하고 있다.

운전면허가 정지된 경우에는 정지기간이 경과하면 그대로 운전면허가 복원되는 경우가 대부분이나 운전면허 복원 수수료를 납부해야 하는 경우도 있다. 그리고 운전면허가 취소된 경우에는 신규면허 응시자와 마찬가지로 운전면허시험에 응시하여야 하나 부분적으로 이를 면제하는 경우도 있다. 그리고 혈중알콜농도가 높은 경우, 음주운전을 반복하는 경우, 음주측정에 거부한 경우에는 알콜이나 약물 의존이 아님을 입증하는 의사의 진단서를 제출하도록 하는 경우도 있다.

<표 9> 국가별 음주운전자의 처벌 후 재발방지 방안

국가	교통안전교육	운전면허 재취득 요건
스웨덴	문제 음주자는 재교육 프로그램을 이수해야 함	<ul style="list-style-type: none"> • 면허정지기간이 12개월 이하인 경우 면허정지기간이 끝나면 자동으로 복권 • 면허정지기간이 12개월 이상일 경우 재시험 실시 • 심각한 음주운전 위반인 경우 알콜 및 약물 의존자가 아님을 증명하는 진단서를 제출해야 하며, 24개월 조건부 면허 부여
덴마크	교통안전교육 이수 의무 없음	<ul style="list-style-type: none"> • 면허 재취득시 재시험 실시 • 특별치료를 받는 경우 결격기간은 절반으로 감경되나 재시험 필요
핀란드	교통안전교육 이수 의무 없음	<ul style="list-style-type: none"> • 알콜이나 약물 문제와 재활의 체계적인 평가 • 재시험 실시

음주운전 관련 입법개선방향 및 연구방향에 대하여 (명묘회)

국가	교통안전교육	운전면허 재취득 요건
영국	법원에서 교육이수를 명령할 경우 음주운전 교육 이수 필요	<ul style="list-style-type: none"> • 재시험 실시 • 법원이 명령하는 경우 확장기능시험 실시 • BAC 0.20% 이상인 경우, 10년 내 2회 면허가 박탈될 경우, 음주측정을 거부한 경우 의료검사 필요
프랑스	<ul style="list-style-type: none"> • 의무는 아니나 판사가 요구할 수 있음 • 음주운전자의 운전면허 재취득에는 재교육 프로그램이 아닌 의료위원회의 권한이 큼 	<ul style="list-style-type: none"> • 의료 및 심리검사 • 재시험 실시(3년이상 면허보유자로서 결격기간이 1년 이하이며 결격기간 종료 후 3개월 내에 운전면허를 신청하는 경우 기능시험 면제)
독일	BAC 0.16% 이상인 경우 의무적으로 의학-심리학적 평가 필요, 평가 결과에 따라 재활프로그램 이수 여부 결정	<ul style="list-style-type: none"> • BAC 0.16% 이상인 경우 의학-심리학적 평가 필요 • 재시험 필요(취소 후 2년 이내 응시하는 경우 시험 면제)
오스트리아	<ul style="list-style-type: none"> • BAC 0.12~0.16%인 경우 심리적 운전자향상코스를 이수 의무 • 초보운전자는 BAC 0.01% 이상인 경우 주취운전자 대상 심리향상 교육 이수 • 교육이수 거부시 운전면허 취소 	면허 정지 후 의무교육을 이수하거나 검사를 받으면 별도 시험없이 재취득 가능
미국 뉴욕주	<ul style="list-style-type: none"> • 운전면허 복원을 위해서는 음주운전교육 이수 필요 • 2회 위반자는 18개월 교육과정 이수 필요 • 3회 이상 위반자는 1년 교육과정 이수 필요 	<ul style="list-style-type: none"> • 운전면허 정지인 경우 \$25의 면허복원 수수료 납부 • 운전면허 취소인 경우 \$50의 면허복원 수수료 납부, 기능시험 실시 • 10년 내 2회 이상 음주 또는 사고자인 경우 진단서 제출 • Zero Tolerance 2회 위반인 경우 면허복원 수수료 \$100, 벌금 \$125 납부 • 음주측정을 거부한 경우 벌금 \$300(2회 이상 \$750) 추가 납부
캐나다 온타리오주	<ul style="list-style-type: none"> • 초범자는 DWI 교육 코스를 이수해야 함 • 2~3회 위반자는 평가 및 치 	DWI 교육 코스 이수나 상황에 따른 진단과 치료에 덧붙여 면허재취득 요건 \$100가 부과됨

국가	교통안전교육	운전면허 재취득 요건
	료를 받아야 함	
일본	<ul style="list-style-type: none"> • 면허 정지자는 정지처분자 강습 이수 의무 • 면허 취소자는 취소처분자 강습 이수 의무 부과 	재시험 실시
호주 수도 지역	별도규정은 없으나 법원에서 특정 프로그램 이수 명령	

외국에서는 지난 수십 년간 음주 운전자를 위한 재활 프로그램에 대한 관심이 점차 증대 되고 있으며 활용 가능한 프로그램 개발 연구를 꾸준히 진행하고 있다. 이러한 접근의 이론적 근거는 음주 운전자 문제를 해결하는 가장 좋은 방법은 그러한 행동의 기저에 있는 문제에 접근하는 것이라는 신념에 기반 하는 것으로 음주운전자의 재활에 대한 접근들에는 중복되는 부분도 많지만, 평가, 교육 및 치료의 세 가지 측면에서 접근하고 있는데 이러한 프로그램 사례는 <표 10>과 같다.

<표 10> 외국의 음주운전 평가, 교육, 치료 프로그램

국가	프로그램명칭	일정	주요 내용
미국	DDP(Drinking Driver Program)	7주 (1회당 2~3시간)	심리평가, 운전자 지식(알코올과 약물 문제), 치료 등
	ASAP(Alcohol & Substance Abuse Program)	초범 : 40시간	평가, 심리교육 집단 세션, 지역사회 기반 자조모임 등
		재범 : 16주	평가, 개별 및 집단 세션, (필요시) 외래 치료, 자조모임 등
	DWI(DWI Education Program)	초범 : 12시간 재범 : 32시간	운전자 지식, 개인의 음주정도, 음주 운전 예방, 태도 및 신념 변화(재위반자) 등
DDRP(Drinking Driver	초범 : 4주	소집단 세션, 과제, 지식 이해, 종결	

국가	프로그램명칭	일정	주요 내용
	Rehabilitation Program)	재범 : 6개월	면담 등
캐나다	DWI(The Driving Without Impairment) Program	8주(1회당 2시간)	운전자 지식(음주운전 결과, 이유), 운전자 행동 등
	The St. Louis Impaired Driver Treatment Program	14일(입원치료)	운전자 지식(알코올의 영향), 음주극복기술, 재활 동기 등
	IMPACT	25시간	운전자 지식 (자신의 상태, 알코올의 영향), 생활양식, 개인 통찰(문제 자각), 음주운전 대안
독일	IRAK	4주 26시간 (매주 토요일)	운전자 지식(알코올의 영향) 및 행동규제 등
	IRAK-L	6~9개월	운전자 지식(음주의 영향), 음주습관, 참가자의 근본적/내면적 문제 등
영국	Drink Driver Program	3일 이상 (2~3주 내)	운전자 지식(알코올의 영향, 교통 법규, 피해자) 등
호주	DDRE(Drink Driver Rehabilitation and Education)	초범 : 8시간 재범 : 12개월	생활방식 변화 전략(음주행동에 관한 지식 및 태도) 등, 재범은 교육전 알코올 문제관련 평가를 완료 필요 (알코올 및 약물 사용문제 등)
	Under the Limit	11주(1회당 1시간 30분)	음주행동(음주 자제, 운전과 음주행동의 분리), 생활방식 변화 등

V. 음주운전 규제에 대한 의견조사

1. 운전자 의견조사

1) 조사개요

2008년 3월 25일부터 2008년 4월 10일까지 운전경험이 있는 운전자 1,000명을 대상으로 의견조사를 실시하였다. 조사항목은 음주운전 단

속기준 강화, 처벌기준 강화에 대한 의견 및 음주운전 예방대책의 효과였다(<표 11> 참조).

<표 11> 음주운전 규제 및 예방대책 관련 조사내용

구분	설문항목	
음주운전 단속 기준 강화	II-1. 단속기준의 적정성 II-2. 단속기준 설정근거 II-3. 사업용 자동차 단속기준 강화 II-4. 저연령/초보운전자 단속기준 강화	II-1-1. 부적당한 경우 적절한 단속 기준
음주운전 처벌 기준 강화	II-5. 처벌수준의 적정성 II-6. 음주운전 방조한 동승자에 대한 처벌 II-7. 음주운전 부추긴 동승자에 대한 처벌 II-8. 음주운전 치사상죄 신설 II-9. 시동잠금장치 설치	II-5-1. 적정처벌수준 II-6-1. 처벌수준 II-7-1. 처벌수준
음주운전 예방 대책 효과	II-10-1. 형사처벌 강화 효과 II-10-2. 운전면허 행정처분 강화 효과 II-10-3. 치료프로그램 이수 의무화 효과 II-10-4. 음주운전 성향 진단 도입 효과 II-10-5. 보험료 할증, 재취득 수수료 등 경제적 부담 증가 II-10-6. 시동잠금장치 설치 효과 II-10-7. 교육 또는 홍보 강화 효과	

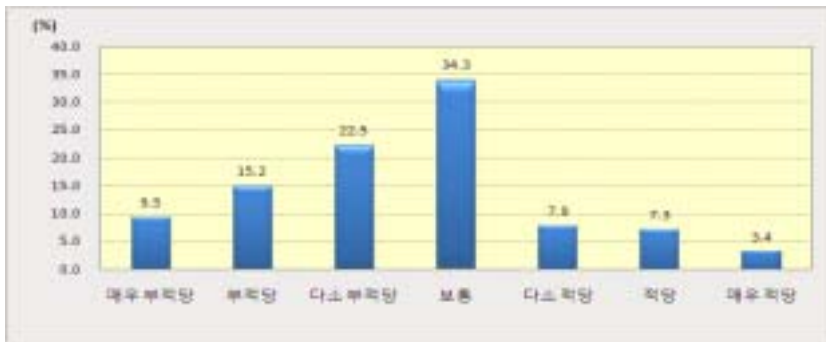
2) 조사결과

(1) 기술적 통계

조사대상자의 성별은 남성이 76.5%로서 여성(23.5%)에 비하여 높은 것으로 나타났다. 이는 남녀 운전면허 소지자 구성비인 61.8:31.2에 비하여 여성의 비율이 적으나 음주운전위반이 남성이 더 많은 점을 고려할 때 이 정도의 표본이 무리가 있는 것은 아니라고 판단하였다. 연령은 20대가 30.2%, 30대가 28.2%, 40대가 26.1%, 50대가 12.8%, 60대 이상이 2.7%로서 표본이 고르게 분포되어 있었다.

(2) 음주운전 단속기준 강화

음주운전 단속기준의 적정성에 대한 의견은 “부적당(매우 부적당·다소 부적당 포함, 이하 같다)”이 47.2%로 가장 많았고, “보통”이 34.3%, “적당(다소적당, 매우 적당 포함)”이 18.5%였다.²⁾ 부적당하다고 답변한 사람들은 평균 4.4잔(n=210, sd=2.3)이 적절한 단속기준이라고 하였다.³⁾ 음주 단속기준의 설정 근거로는 “운전에 영향을 미치는 정도”가 59.1%로 가장 높았으며, “술을 마시면 무조건 단속하여야 함”이 32.1%, “교통사고 발생률을 현저하게 높이는 정도”가 6.7%, “기타” 2.0%였다.



[그림 7] 음주운전 단속기준의 적정성

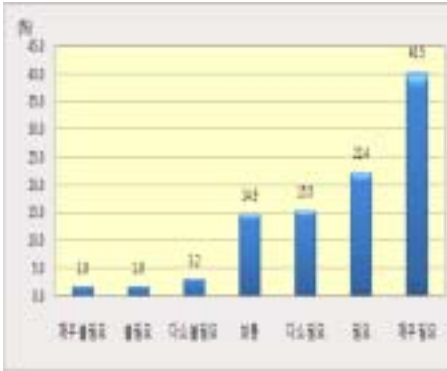
특정 운전자 집단에 대한 단속기준을 강화할 필요성에 있어서 사업용 자동차 운전자의 경우 “필요(매우 필요·다소 필요 포함, 이하 같

- 2) 단속기준의 적정성에 대하여, 음주운전경험 유무에 따른 차이를 분석해본 결과 음주운전경험 유무집단간 유의미한 차이가 존재하였으며($t=-0.361$, $p<0.001$), 음주운전경험 집단은 음주운전비경험집단에 비하여 더욱 부적절하게 느끼고 있는 것으로 나타났다.
- 3) 적절한 단속기준에 대하여 음주운전경험 유무에 따른 차이를 분석해본 결과 음주운전경험 유무집단간 유의미한 차이가 존재하였으며($t=5.859$, $p<0.001$), 음주운전경험 집단은 음주운전경험집단에 비하여 적절한 음주단속기준을 더 낮게 인지하고 있었다.

다)”가 78.6%, “보통” 12.9%, “불필요(매우 불필요·다소 불필요 포함, 이하 같다)”가 8.5%였다. 저연령 운전자 및 초보 운전자의 경우 “필요”하다고 답변한 비율이 78.4%였으며, “보통”과 “불필요”가 각각 14.9%, 6.7%였다.



[그림 8] 사업용 운전자 단속기준 강화 필요성



[그림 9] 저연령/초보운전자 단속기준 강화 필요성

(3) 음주운전 처벌기준 강화

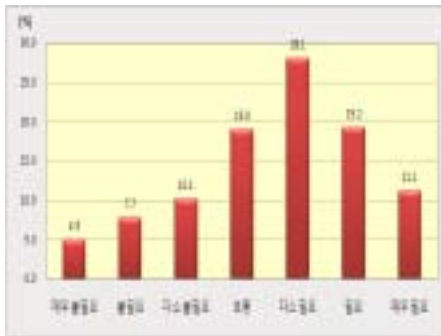
소주 1병 정도 마신 경우의 벌금 100만원에 대하여 벌금 수준의 적정성을 질문에 대하여, “많다(너무 많다·다소 많다 포함)”가 41.3%, “적당하다”이 39.5%, “적다(너무 적다·다소적다 포함)”가 19.2%였다. 보통이라는 응답 이외의 답변에 대하여 적절한 벌금수준을 질문하였는데, “적다”고 응답한 사람들은 평균 469.1만원($n=81$, $sd=594.4$)이 적정하다고 하였으며, “많다”고 응답한 사람들은 평균 46.6만원($n=177$, $sd=16.5$)이 적당하다고 하였다.



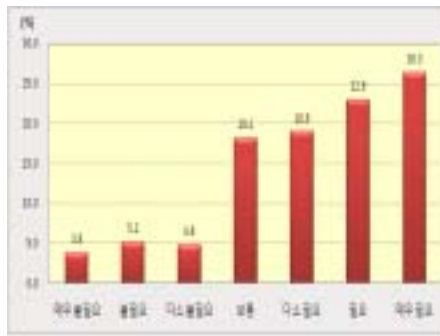
[그림 10] 음주운전에 대한 벌금수준의 적정성

운전자가 음주운전을 하는지 알면서도 이를 말리지 않고 그 차에 승차한 사람을 처벌하는 것에 대하여, “필요”하다는 응답이 58.3%, “불필요”하다는 응답이 22.7%, “보통”이 19.0%였다. 음주운전을 방조한 동승자의 처벌수준에 대해서는 “운전자보다 약하게”가 45.5%, 운전자와 비슷하게 44.5%, “운전자보다 강하게” 10.0% 순이었다.

다음으로 운전자가 음주운전을 하도록 부추긴 사람을 처벌하는 것에 대한 질문에 대하여, “필요”가 68.1%, “보통”과 “불필요”가 각각 18.1%, 13.7%였다. 음주운전을 부추긴 동승자의 처벌수준에 대해서는 “운전자와 비슷하게” 47.3%, “운전자보다 강하게” 31.4%, “운전자보다 약하게” 21.3% 순이었다.



[그림 11] 음주운전을 방조한 동승자에 대한 처벌의 필요성



[그림 12] 음주운전을 부추긴 동승자에 대한 처벌의 필요성

음주운전 후 운전면허 행정처분을 경감받는 대신 1개월에 10만원 정도의 시동잠금장치 설치 의향에 대하여 질문한 결과, “많음(매우 많음·다소 많음 포함)” 50.3%, “보통” 32.7%, “적음(매우 적음·다소 적음 포함)” 17.0%였다.



[그림 13] 시동잠금장치 설치 의향

(4) 음주운전 예방대책의 효과

음주운전 위반자에 대하여 형사처벌 강화, 행정처분 강화, 치료프로그램 이수 의무화, 음주운전 성향 진단서 발급, 보험료 할증·재취득 수수료 부과 등 경제적 부담, 시동잠금장치 설치, 교육 또는 홍보 강화 일곱 가지 방안이 음주운전을 감소시키는 효과가 어느 정도인지를 질문하였다.

<표 12> 음주운전 예방대책 효과에 대한 견해(운전자)

예방대책	평균	100점 환산	‘효과있음’비율
벌금액이나 구금일수 강화	4.69	67.0	46.2%
운전면허 행정처분 강화	4.93	70.4	53.4%
치료프로그램 이수	4.71	67.3	46.8%
운전면허 재취득시 의사 진단서 요구	4.12	58.9	33.7%

예방대책	평균	100점 환산	‘효과있음’비율
보험료 할증이나 재취득 수수료 등 경제적 부담	4.60	65.7	47.8%
시동잠금장치 설치	5.18	73.9	62.3%
음주운전 교육 및 홍보 강화	5.10	72.9	58.8%

일곱 가지 예방대책 모두가 효과가 있다고 하였는데, 각 방안별로 효과가 있다고 응답한 비율은 46.2%, 54.6%, 46.8%, 33.5%, 48.0%, 62.3%, 58.7%였고, 시동잠금장치효과, 교육 또는 홍보강화, 행정처분강화 순으로 효과가 높다고 하였다.

2. 전문가 의견조사

1) 조사개요

2008년 4월 21일부터 4월 25일까지 형사정책, 교통안전, 교통교육, 교통단속분야의 전문가 및 관계자 23인을 대상으로 의견조사를 실시하였다. 조사내용은 음주운전 단속기준 강화, 특정운전자군에 대한 단속기준 강화, 음주운전 처벌기준 강화, 동승자나 기타 관계자 처벌, 상습음주운전자에 대한 대책으로 구성되어 있다(<표 13> 참조).

<표 13> 전문가 의견조사 내용

구 분	설문항목
음주운전 단속기준 강화	V1. 단속기준의 적정성 V2. 단속기준 설정근거 V3. 단속기준 강화의 단기적 효과 V4. 단속기준 강화의 장기적 효과 V5. 단속기준 강화 관련 제언

구 분	설문항목	
특정 운전자군 단속기준 강화	V6. 사업용 자동차 운전자 단속기준 강화 V7. 청소년 운전자 단속기준 강화 V8. 초보운전자 단속기준 강화 V9. 기타 특별관리 운전자군에 대한 견해 V10. 사업용 운전자 단속기준 강화 효과 V11. 청소년 운전자 단속기준 강화 효과 V12. 초보 운전자 단속기준 강화 효과	V6-1. 이유 및 효율적 단속방안 V7-1. 이유 및 효율적 단속방안 V8-1. 이유 및 효율적 단속방안
음주운전 처벌기준 강화	V13. 형사처벌 수준의 적정성 V14. 행정처분 수준의 적정성	V13-1. 적정 처벌수준 V14-1. 적정 처벌수준
동승자 처벌 및 음주감소방안효과	V15. 음주운전 방조한 동승자 처벌 V16. 음주운전 부추긴 동승자 처벌 V17. 주류 제공자에 대한 처벌 V18. 음주운전 감소방안의 효과	V15-1. 처벌수준 V16-1. 처벌수준 V17-1. 처벌수준
상습운전자 예방대책	V19. 현행 상습운전자 대책의 적절성 V20. 상습운전자 선별기준의 적절성 V21. 상습운전자 예방대책 효과	

2) 조사결과

응답자는 총 23명으로 분야별로는 교수·연구원이 65.2%, 공무원 4.3%, 교통관련 교육 17.4%, 시민단체 13.0%였다. 성별로는 남자가 87.0%, 여자가 13.0%였다.

(1) 음주운전 단속 기준의 강화

음주운전 단속기준(BAC 0.05%)의 적절성에 대해서는 “부적당”이 43.5%, “보통” 34.8%, “적당” 21.7%였다. 음주운전에 대한 단속기준 설정기준에 대해서는 “운전에 영향을 미치는 정도”가 65.2%로 가장 높

았으며 “술을 마시면 무조건 단속” 26.1%, “교통사고율을 현저하게 높이는 정도” 8.7%로 나타났다.



[그림 14] 음주운전 단속기준의 적정성

음주운전 단속기준 강화가 음주운전 감소에 미치는 효과에 대해서는 장기적·단기적 모두 효과가 있을 것이라고 응답하였다. 단기적 효과에 대하여 “효과 있음”이라고 응답한 비율은 95.7%로서 장기적 효과(73.9%)에 비하여 단기적 효과가 더 높을 것이라고 하였다.

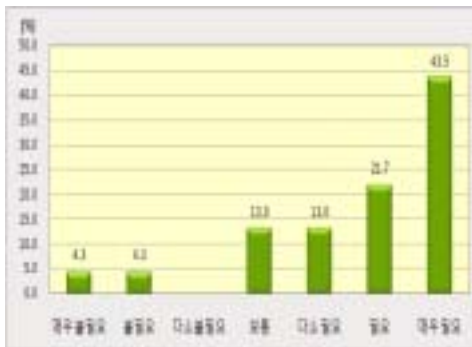


[그림 15] 음주운전 단속기준 강화 효과에 대한 견해(전문가)

(2) 특정 운전자군 단속기준 강화

사업용 자동차 운전자군, 저연령 운전자군, 초보운전자군의 음주운전 단속기준 강화에 대하여 질문하였다. 사업용 운전자에 대한 단속

기준 강화 필요성에 대해서는 “필요”가 73.9%, “보통” 13.0%, “불필요”가 8.7%였다. 사업용 운전자에 대한 단속기준 강화하여야 하는 이유로 교통사고 발생시 대형사고 초래 가능성이 높은 점과 피해의 심각성을 들었다. 저연령 운전자에 대한 단속기준 강화 필요성에 대해서는 “필요”가 81.8%, “보통”과 “불필요”가 각각 9.1%였다. 저연령 운전자 단속기준을 강화해야 한다는 이유로 청소년의 특성과 운전 습관 형성 초기단계의 올바른 도로이용습관 형성을 들었다.



[그림 16] 사업용 운전자 단속기준 강화 필요성(전문가) [그림 17] 저연령 운전자 단속기준 강화 필요성(전문가)

초보 운전자에 대한 단속기준 강화 필요성에 대해서는 “필요”가 56.5%, “보통”이 34.8%, “불필요”가 8.7%로 다른 운전자 군보다 “필요”의 비율이 낮았다. 초보운전자 단속기준을 강화하여야 하는 이유로는 운전습관 형성기에 음주운전에 대한 경각심을 심어줘야 한다는 의견이 많았다. 특정 운전자군 단속기준 강화 효과에 대하여 7점 척도로 질문한 결과 세 집단 모두 음주운전을 감소시키는데 효과가 있을 것이라고 응답하였다. 각 운전자군의 음주운전 감소에 효과가 있을 것이라고 기대한 비율은 사업용 자동차 91.3%이며, 저연령 운전자 77.3%, 초보운전자 73.9%였다.



[그림 18] 초보운전자 단속기준 강화 필요성(전문가)



[그림 19] 특정 운전자군 단속기준 강화 효과에 대한 견해(평균, 전문가)

(3) 음주운전 처벌 강화

혈중알콜농도 0.10%인 상태에서 음주운전한 경우 100만원인 벌금 수준의 적정성에 대하여 “적음(너무 적음·다소 적음 포함)”이 72.3%, “적당함” 17.4%, “많음(너무 많음·다소 많음 포함)”이 4.3%였다. “적음”이라고 답변한 경우 적정 벌금 수준에 대해서는 300만원이 55.6%로 가장 많았고 200만원과 500만원이 각각 16.7%, 1,000만원이 11.1%였다. 혈중알콜농도 0.1%인 상태에서 음주운전한 경우 운전면허가 취소되고 1년간 운전면허를 취득할 수 없는 행정처분 수준의 적절성에 대하여 “적당함”이 69.6%로 가장 많았으며, “적음” 21.7%, “많음” 8.7%였다.



[그림 20] 형사처벌수준의 적정성



[그림 21] 행정처분수준의 적절성(전문가)

(4) 동승자나 기타 관계자 처벌

운전자의 음주운전 사실을 알면서도 이를 말리지 않고 승차한 사람의 처벌 필요성에 대하여 “필요”가 60.9%, “보통”이 21.7%, “불필요”가 17.4%순이었다. 음주운전 동승자 처벌 수준은 “운전자보다 약하게”가 57.1%, “운전자와 비슷하게”가 42.9%였다. 운전자가 음주운전을 하도록 부추긴 사람에 대한 처벌필요성에 대해서는 “필요”가 72.7%, “불필요”가 18.2%, “보통” 9.1%였다. 적정한 처벌수준으로는 “운전자와 비슷하게”가 50.0%, “운전자보다 약하게”와 “운전자보다 강하게”가 각각 25.0%였다.



[그림 22] 음주운전 방조한 동승자 처벌에 대한 견해(전문가)



[그림 23] 음주운전 부추긴 동승자 처벌에 대한 견해(전문가)

음주운전이 예상되는 사람에게 술을 판 업주를 처벌하는 방안의 필요성에 대해서는 “필요”와 “불필요”가 각각 43.5%, “보통”이 13.0%로 견해가 양분되었다.



[그림 24] 음주운전자에게 술을 판 업주 처벌 필요성

(5) 음주운전 예방대책의 효과

음주운전 위반자에 대하여 치료프로그램 이수 의무화, 음주운전 성향 진단서 발급, 보험료 할증·재취득 수수료 부과 등 경제적 부담, 시동잠금장치 설치, 차량 압류 또는 몰수, 교육 또는 홍보 강화 여섯 가지 방안이 음주운전을 감소시키는 효과가 어느 정도인지를 질문하였다. 응답자들은 여섯 가지 예방대책 모두가 비교적 효과가 있다고 응답하였는데, 각 방안별로 효과가 높다고 응답한 비율은 87.0%, 69.6%, 91.3%, 91.3%, 69.6%, 87.0%였다. 상대적으로 보면 보험료 할증·재취득 수수료 등 경제적 부담, 치료프로그램 이수 의무화, 시동잠금장치 설치 순으로 효과가 높다고 응답하였다.



[그림 25] 음주운전 예방대책의 효과에 대한 견해(평균, 전문가)

(6) 상습음주운전자 예방대책

5년 이내 3회 이상 음주운전을 한 사람에게는 아래와 같이 처벌이 강화되는데, 이러한 상습음주운전자 처벌방안의 적절성에 대하여 질문하였다.

- 혈중알콜농도 0.05% 이상 0.1% 미만인 경우에도 운전면허 취소
- 3회 이상 음주운전 또는 음주측정 불응 : 결격기간 1년 ⇒ 2년
- 음주운전으로 3회 이상 교통사고를 일으킨 경우 : 결격기간 1년 ⇒ 3년

그 결과, “약함(너무 약함·다소 약함 포함, 이하 같음)”이 47.8%로 가장 높았으며, “적당함”이 39.1%, “강함(매우 강함·다소 강함 포함, 이하 같음)” 13.0%였다. 그리고 현재의 상습 음주운전자 판단기준의 적절성에 대해서는 “적당함”이 69.6%, “약함”이 26.1%, “강함”이 4.3%였다.



[그림 26] 상습음주운전자에 대한 처벌 강화책의 적절성



[그림 27] 상습음주운전자 기준의 적절성

(7) 상습음주운전자 예방대책의 효과

상습 음주운전 위반자에 대하여 형사처벌 강화, 행정처분 강화, 치료프로그램 이수 의무화, 음주운전 성향 진단서 발급, 보험료 할증·재취득 수수료 부과 등 경제적 부담, 시동잠금장치 설치, 교육 또는

홍보 강화의 일곱 가지 방안이 음주운전을 감소시키는 효과가 어느 정도인지를 질문하였다.



[그림 28] 상습음주운전자 예방대책 효과에 대한 견해(평균, 전문가)

응답자들은 일곱 가지 예방대책 모두가 비교적 효과가 있다고 응답하였는데, 각 방안별로 효과가 높다고 응답한 비율은 78.3%, 78.3%, 86.4%, 82.6%, 78.3%, 87.0%, 82.6%였다. 상대적으로 보면 시동잠금장치, 치료프로그램 이수, 보험료 할증, 재취득 수수료 등 경제적 부담 순으로 효과가 높다고 응답하였다.

3. 결과요약 및 시사점

1) 음주운전 단속기준 강화

(1) 전체적인 단속기준 강화

현재의 음주운전 단속기준에 대하여 운전자들은 단속기준이 너무 강화되어 있다는 생각을 한 반면 전문가들은 음주운전 단속기준을 강화하여야 한다는 의견이 많았다. 그러나 두 집단 모두 음주운전 단속기준의 설정근거로는 운전이 영향을 미치는 정도가 되어야 한다고 생각하고 있었다. 음주운전 단속기준 강화가 교통안전에 어떤 영향을

줄 것인지에 대하여 전문가들은 단기적 효과 뿐만 아니라 장기적 효과도 높을 것이라고 하였다.

(2) 특정 운전자집단에 대한 단속기준 강화

초보운전자 또는 저연령 운전자, 사업용 자동차 운전자 등 특정운전자집단에 대한 음주운전 단속기준을 강화하는 것에 대하여 운전자와 전문가 모두 강화할 필요가 있다고 응답하였다. 이러한 집단에 대한 단속기준 강화는 집단 고유의 특성에 기인하는 것으로 생각하고 있었으며, 단속기준 강화가 교통안전에 효과가 있을 것인지에 대해서는 전체적으로 효과가 높을 것이라고 하였으나 초보운전자 단속기준 강화 효과는 사업용 운전자, 저연령 운전자에 비하여 낮은 것으로 나타났다.

2) 음주운전 처벌 강화

(1) 음주운전자에 대한 처벌 강화

현재 음주운전에 대한 형사처벌기준에 대하여 운전자들은 많거나 적당하다고 응답한 반면 전문가들은 적다고 생각하고 있었다. 그리고 행정처분 기준은 적당하다는 의견이 많았다. 전문가들은 처벌의 적용에 있어서는 음주전력, 운전행태, 사고야기 여부 등을 감안하여 다양화하여야 한다고 생각하고 있었으며, 형사처벌 수준 강화가 단기적 또는 장기적으로 교통안전에 효과가 있을 것이라고 응답하였다.

(2) 음주운전자 이외의 사람에 대한 처벌

음주운전을 방조하거나 부추긴 동승자에 대한 처벌을 도입하는 방안에 대하여 운전자, 전문가 모두 필요하다고 응답하였다. 다만 동승자의 경우 이를 입증할 수 있는 방안과 구형정책 등이 고려되어야 하고, 그 이전에 사회적 합의가 전제되어야 한다는 의견이 많았다. 음주

운전자에게 술을 판 업주에 대한 처벌에 대해서는 견해가 나뉘고 있었다.

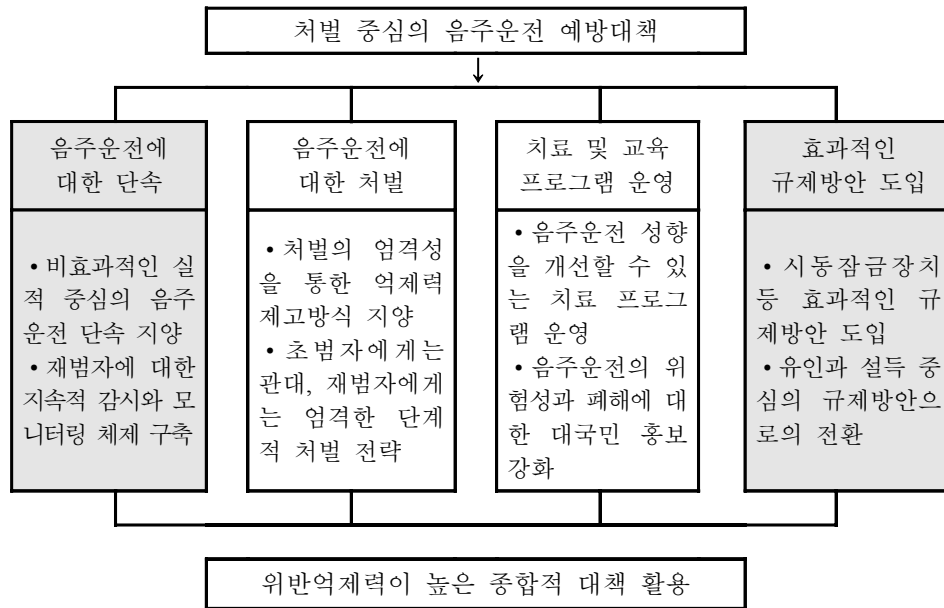
(3) 상습운전자에 대한 처벌 강화

현재의 상습음주운전자에 대한 처벌 강화책에 대해서는 약하거나 적당하다는 의견이 많았고, 5년 이내 3회 이상을 상습운전의 기준으로 하고 있는 것에 대해서는 적당하는 의견이 많았다. 상습운전자에 대한 처벌 강화책으로는 운전면허 결격기간을 늘리거나 재발급 요건을 강화하여야 한다고 응답하였다. 상습음주운전자에 대한 예방책으로는 시동잠금장치 설치, 교육 또는 홍보 강화, 행정처분 강화가 상대적으로 효과있을 것이라고 하였다.

VI. 음주운전 감소를 위한 정책방안

1. 기본방향

음주운전 예방을 위한 기존의 전략방식은 모든 운전자가 음주운전의 폐해와 위험성을 잘 알고 있으면서도 이를 지키지 않으므로 지속적인 단속과 보다 강한 처벌을 통하여 억제하고자 하는 것이었다. 그러나 연구결과에 의하면 처벌의 억제력을 중심으로 하는 음주운전 예방대책은 효과적이지 못한 것으로 나타나고 있다. 따라서 음주운전의 단속 및 처벌에 대한 인식을 전환하고 보다 효과적이고 위반억제력이 높은 종합적인 대책을 개발할 필요가 있다. 음주운전 억제력을 높이기 위한 정책의 기본방향은 [그림 29]와 같다.



[그림 29] 음주운전 예방정책의 기본방향

1) 음주운전에 대한 새로운 규제전략 수립

우리나라의 교통안전규제는 불응에 대한 처벌 중심의 명령지시적 규제전략이 적용되고 있다. 명령지시적 규제방식은 효과성과 능률성이 모두 낮은 규제방식임에도 불구하고 명확성, 편리성, 형평성이라는 측면이 강조되고 있다. 명령지시적 규제방식의 한계, 처벌의 확실성에 기여할 수 있는 인적·물적 자원의 부족이라는 현실을 직시하면서 교통안전규제전략을 새로 수립할 필요가 있다. OECD(2000)는 기존의 연구들을 검토하여 포괄적·실용적·결과 지향적인 규제순응 접근방법 도입, 단계적 대응전략, 기타 규제순응 도구의 종합적 활용이라는 3가지 방법을 제시하고 있는데 이는 규제전략 수립에 도움이 될 것이다. 첫째, 결과 위주의 규제순응 접근방법은 바람직한 규제는 이상적인 입장을 고수하는 것보다 실증적 자료에 근거하여 실제로 규제의 목적을 달성할 수 있는 방법을 활용해야 한다. 둘째, 단계적 대응전략을

활용하여야 한다. 단계적 대응전략은 첫 단계에서는 협력적·우호적·포용적인 제재방식을 활용하고 규제의 위반이 지속되는 경우에만 형벌적인 제재방식을 도입하는 것이다. 여기에서 강조되는 것은 제재의 협조성, 엄정성, 관용성인데 처음 위반시에는 협력, 위반이 지속되는 경우 엄정한 처벌을 과하고, 위반을 수습하였을 때는 관용함으로써 피규제자의 호의를 유지하고 규제순응을 향상시켜야 한다. 셋째, 처벌 이외에 규제 순응을 위한 여러 도구들을 검토하고 어떤 도구들을 활용하는 것이 상호보완적 기능을 하는지를 살펴보아야 한다.

2) 규제의 억제력을 높이기 위한 단속전략 수립

전반적으로 무작위 음주측정을 인정하지 않는 서구 국가들과 달리 우리나라는 적극적인 음주운전 단속을 실시하고 있으며, 지난 10년간 음주운전 단속량은 연평균 22.8%씩 증가하고 있다. 양적인 측면에서의 단속이 지속적으로 증가함에도 불구하고 음주운전 위반 및 음주운전으로 인한 교통사고가 증가하는 이유 중 하나는 음주운전에 대한 단속 및 처벌의 확실성 부족으로 인한 처벌회피 경험의 누적과 그로 인한 보상의 효과가 위반을 증가시키기 때문이다.

따라서 단속 및 처벌의 확실성을 높여 처벌 회피를 줄이고 이를 통하여 처벌회피라는 경험을 통한 규제불응이라는 악순환을 반복하지 않기 위해서는 새로운 단속전략을 수립하여야 한다. 음주운전은 위반빈도가 낮고 특정 성향을 가진 운전자에게 집중적으로 발생하는 불응은 문제 운전자에 대한 지속적인 감시와 모니터링이 보다 효과적이다. 음주운전 유발요인 중 중요한 요인은 음주습관이나 음주의존 등 개인적 성향요인이고(Yu, 2000; 박원범, 2007) 이러한 음주운전에 대한 성향적 요인이 개선되기까지 이들의 재범을 억제할 수 있는 대책이 필요하다. 최근 유럽이나 미국에서 도입되고 있는 시동잠금장치 설치, 위반자 맞춤형 감시강화 프로그램, 음주운전 회피 프로그램 등이 효

과를 나타내고 있다는 점은 우리에게 시사하는 바가 크다.

3) 정책순응효과를 극대화할 수 있는 정책수단 선택

최근의 연구결과나 외국의 사례를 보면 공식적 제재보다 비공식적 제재에 집중하는 것이 위반을 억제하는데 더 효과적이라고 할 수 있으므로 이런 방향에서의 정책수단 개발과 집중이 필요하며, 처벌 중심에서 설득과 유인 중심으로의 전환이 필요하다.

첫째, 음주운전 규제의 목적과 필요성, 규제내용과 방법에 대한 동의수준을 높여가는 것이다. 음주운전에 대하나 규제가 이에 대한 준수가 당연하다는 생각을 버리고 왜 그러한지에 대한 논리를 널리 알리고 설명하여 규제대상인 운전자들을 설득시킬 필요가 있다(양준석·김홍률, 2001).⁴⁾ 그리고 음주운전 처벌수단이나 수준 등을 선택할 때 피규제자의 관점에서 파악하고 그들의 목소리를 실질적으로 반영함으로써 규제대상자와 신뢰를 형성하고 자발적 순응을 북돋아야 한다(박경효·정운수, 2001).

둘째, 사회 전반적인 안전의식 및 준법의식 제고를 위한 노력이 필요하다. 운전자들은 음주운전 위반에 대한 주변 사람들의 비난에 대하여 의식을 하고 있고, 비난 수준이 높을수록 위반하고자 하는 생각이나 시도가 감소한다. 그러나 우리나라의 경우 음주운전을 암묵적으로 용인해주는 태도를 보이고 있으며, 여러 사람이 하면 죄가 아니라는 생각 속에서 질서 규정을 준수하는 것이 오히려 바보같다는 생각을 하고 있는 것으로 나타나고 있다(최병호 외, 2007). 여러 가지 교육 경로를 통하여 교통법규 위반의 문제에 대한 인식을 심어주고 자신뿐만 아니라 타인의 위반이나 불응에도 엄정한 태도를 지니도록 하여

4) 양준석·김홍률(2001, 94)에 의하면 우리나라는 피규제자들이 당연히 규제에 순응해야 한다는 입장을 가지고 있어서 규제순응을 높이려는 노력이 부족하다. 이로 인해 당위성이나 정당성에 대한 설명은 부족하고 규제순응을 강요하고 있으며 규제의 집행이 일방적으로 불투명하게 운영되고 있는 것이 근본적인 문제이다.

야 할 것이다.

셋째, 처벌에서 설득이나 유인으로 전환하는데 필요한 제도적 보완을 하여야 한다. 음주운전은 성향적 성향이 강한 위반행위로서 재범 가능성이 높은 행위이다. 따라서 재범을 방지하기 위한 평가, 교육, 치료 프로그램 개발 및 적용을 위한 정책적 개선이 필요하다.

2. 음주운전에 대한 처벌

1) 음주운전 처벌기준 강화

음주운전 단속기준을 현행 0.05%에서 0.03%로 낮춤으로써 술 한두 잔이라도 마시면 음주운전으로 단속될 수 있다는 의식을 심어주어 음주운전을 근절케 하고, 처벌의 엄격성을 높임으로써 음주운전을 예방하는 효과를 거두고자 하는 것이다.

(1) 연구 결과

① 선행연구

실험연구에 의하면 운전이 영향을 미치고 사고를 증가시키는 혈중알콜농도 기준은 0.05% 전후이며, 혈중알콜농도 단속기준이 강화된 스웨덴, 일본 등의 경우도 그 이유로서 과학적 근거가 아니라 술을 마시고 운전하지 말아야 한다는 의식을 심어주기 위한 정책적 근거를 들고 있다. 호주, 미국, 덴마크, 스웨덴, 프랑스, 일본 등의 음주운전 단속기준 강화가 교통안전에 미치는 영향은 국가 및 연구마다 다르다. 몇몇 연구들에 의하면 단속기준 강화는 재범 및 교통사고를 감소하는데 어느 정도 효과가 있으나 운전행태를 변화시키지는 못하고 있다. 나아가 단속기준 강화 이후 재범 또는 교통사고가 감소한 경우 그 원인으로 단속기준 강화보다는 지속적 단속, 교육을 통하여 음주운전을 하지 말아야 하고 음주운전을 하면 단속이 된다는 인식을 갖

게 하는 것이 효과가 있다고 제안하고 있다.

② 외국의 사례

다수 국가가 음주운전 단속기준으로 혈중알콜농도를 채택하고 있는데 기준은 0.02%~0.10%로 입법 철학, 사회적 분위기 등에 따라 나라마다 차이가 있다. 우리나라에서 적용하는 혈중알콜농도 기준치 0.05%는 가장 엄격한 기준을 적용하는 스웨덴, 일본을 제외하면 다수 국가에서 적용하는 수치이다.⁵⁾ 그리고 일부 국가에서는 초보운전자, 청소년 운전자, 사업용 자동차 운전자(대중교통수단 운전자), 상습음주위반자 등에 대하여 음주운전의 기준을 엄격하게 적용하고 있다.

③ 의견조사

음주운전 단속기준에 대한 설문조사 결과 운전자, 전문가 모두 현재의 단속기준이 부적당하다고 하는 견해가 많았는데, 운전자들은 단속기준을 낮출 것을, 전문가는 반대로 단속기준을 높일 것을 요구하고 있다. 양 집단 모두 음주운전 단속기준의 설정근거로는 ‘운전에 영향을 미치는 정도를 기준으로 하여야 한다’는 의견이 많았다. 특정 운전자군에 대한 단속기준 강화에 대해서는 사업용 운전자, 저연령 운전자 또는 초보운전자에 대하여 운전자, 전문가 모두 단속기준을 강화할 필요가 있다고 하였다.

(2) 정책방안

음주가 운전에는 미치는 영향, 외국의 사례, 기대되는 교통안전 효과 등을 고려하였을 때 음주운전 단속기준을 0.03%로 낮추는 것은 근거를 찾기 어렵다. 다만 초보운전자, 청소년 운전자, 대중교통수단 운전

5) 조사대상에 포함된 국가들의 음주운전 단속기준은 혈중알콜농도를 기준으로 0.02%(스웨덴), 0.03%(일본), 0.05%(덴마크, 핀란드, 프랑스, 독일, 오스트리아, 호주), 0.08%(미국, 캐나다)이다.

자 등에 대해 선택적으로 적용하는 방안을 고려하는 것이 바람직하다. 그리고 음주운전 단속기준을 낮추는 경우 현재와 같은 휴대용 음주측정기는 외부환경에 민감하고 구강내 알콜을 구분하지 못하는 등 혈중알콜농도가 낮아질 경우 신뢰로운 측정이 어려우므로 유럽 등에서 활용하는 정밀음주측정기를 도입할 필요가 있다.

2) 음주운전 처벌수준 강화

(1) 음주운전자에 대한 형사처벌 강화

벌금액 또는 징역형의 기간 연장 등 음주운전 법정 형량을 높임으로써 처벌의 엄격성을 높여 음주운전에 대한 억제효과를 얻고자 하는 것이다.

① 연구결과

○ 선행연구

음주운전에 부과되는 다양한 처벌에 대한 상대적인 효과에 대한 연구들은 구금형과 같은 형사처벌의 효과에 대하여 부정적인 견해를 나타내고 있으며, 처벌의 엄격성이 음주운전을 예방하는 효과가 있다고 할 수 없다. 다만 벌금형을 포함한 음주운전에 대한 처벌 강화는 단기적으로는 효과가 있으나 장기적으로 효과가 지속되지 않으며, 음주운전에 대한 강력한 처벌은 운전자 집단에 따라 다른 효과를 나타내는 것으로 보고되고 있다. 반면 운전면허 행정처분의 효과에 대한 연구들은 운전면허 행정처분이 이후 교통법규 위반이나 교통사고 야기에 긍정적인 효과가 있고, 제재수단간 효과에 대하여 분석한 연구들은 운전면허 행정처분 실시가 자유형 등 다른 제재수단보다 효과가 높을 뿐만 아니라 운전면허 행정처분 대신 교육을 받거나 치료처분을 받은 사람에 비하여 이후 교통법규 위반이나 교통사고 야기 측면에서

효과가 크다고 하고 있다.

○ 외국의 사례

다수의 국가들은 혈중알콜농도에 따라 2~3단계의 처벌기준을 갖고 있으며, 각각의 경우에 대하여 형사처벌과 운전면허 행정처분을 병과하고 있다. 혈중알콜농도가 낮은 경우에는 벌금형이 주어지나 혈중알콜농도가 높은 경우에는 초범이라 하더라도 구금형이 선고되는 경우도 있다. 북유럽 국가들의 경우 벌금은 개인의 수입에 따라 달라진다. 국가별 낮은 BAC 수준의 음주운전 벌금액을 비교하면 0.05% 수준에서는 원화를 기준으로 219,000원에서 627,000원으로서 우리나라의 벌금액과 유사한 수준이다.

○ 의견조사

현재의 처벌수준에 대해서 운전자들은 과도하거나 적당하다고 응답하는 경우가 다수로서 처벌수준 강화에 대한 지지도가 높지 않은 것으로 나타났고, 벌금액 증액 등 형사처벌 강화의 교통안전 증진효과 또한 다른 정책대안들에 비하여 낮은 것으로 나타났다. 반면 전문가들은 현재의 처벌수준이 낮다고 응답하였으며 처벌수준 강화가 교통안전에 효과가 높을 것이라고 응답하여 운전자들과 전문가들의 의견이 서로 다른 것으로 나타났다.

② 정책방안

음주운전에 대한 처벌 강화는 위반에 대한 억제력이 없는 것으로 나타나고 있으며, 외국과 비교할 때 우리나라의 벌금액이 낮은 수준은 아니다. 오히려 처벌이 심각하기 때문에 각종 청원을 한다든가 유죄가 아님을 입증하려 하는 부작용을 증가시킬 수 있고, 경찰, 검찰, 법원의 입장에서는 관대성을 보일 수 있으며, 그에 따라 유죄 판결

및 엄격한 처벌에 대한 확률은 그만큼 감소할 수도 있다. 따라서 이를 단기적으로 시행하는 데는 무리가 따른다.

(2) 동승자 및 기타 관계자에 대한 처벌

음주운전자 외에 음주운전 동승자, 음주운전자에게 주류를 판매한 사람 등을 처벌함으로써 음주권고 문화를 지양하고 음주억제 문화를 활성화하기 위한 것이다.

① 연구결과

○ 외국의 사례

다수의 국가에서는 음주운전자만 처벌하고 있으나 음주운전자에게 자동차를 제공한 사람(핀란드), 음주운전자에게 주류를 판매한 사람(미국, 일본), 음주운전시 동승한 사람(일본)을 처벌하여 사회적인 음주억제 분위기를 조성하고자 하는 국가들도 있다.

○ 설문조사

음주운전을 방조한 동승자와 또는 음주운전을 부추긴 동승자에 대한 처벌 필요성에 대하여 운전자, 전문가 모두 필요하다고 응답하였다. 처벌수준에 대해서는 음주운전을 방조한 동승자는 운전자보다 약하거나 비슷하게, 음주운전을 부추긴 동승자의 처벌수준은 운전자와 비슷하거나 강하게라고 응답하는 비율이 높았다. 다만 동승자 또는 주류 판매자 등에 대한 처벌이 실질적으로 가능한 방안인지에 대한 검토와 사회적 합의가 필요하다고 하였다.

○ 정책방안

동승자 또는 주류 판매자 등에 대한 처벌은 규정화되더라도 실제로 적용하는 데는 여러 가지 문제가 있을 수 있다. 따라서 전체적인 음

주운전 억제분위기 조성을 위한 선언적 규정이 필요하다는 사회적 공감대가 형성되는 경우에는 이를 시행할 수 있을 것이다. 즉 처벌조항에 대한 명시 없이 “동승자 준수사항”을 신설하여 음주운전에 대한 도로이용자로서 관심과 책임감을 갖도록 하는 방안을 검토할 필요가 있다.

(3) 상습 음주운전자에 대한 가중 처벌

상습 음주운전자 및 만취 음주운전자에 대해 단순 음주운전자와 다르게 처벌을 강화함으로써 음주운전이 상습화 되는 것을 방지하기 위한 것이다.

① 연구결과

○ 외국의 사례

현재 대부분의 나라가 음주운전 재범 또는 일정 혈중알콜농도 이상의 만취운전자 등에 대한 가중된 처벌기준을 적용하고 있다. 형사처벌은 재범의 경우 벌금이나 구금일수가 2배 이상 증가하며, 재범자는 반드시 구금형을 선고하는 경우도 있다. 운전면허 행정처분도 마찬가지로 2배로 증가하는데 미국, 캐나다, 오스트리아 등의 경우에는 2회 위반, 3회 위반, 4회 위반 등 위반횟수에 따라 그 정도가 달라진다. 캐나다의 경우 4회 위반의 경우 종신 운전면허 취소라는 극단적인 행정처분이 주어진다.

○ 의견조사

현재의 상습음주운전자에 대한 처벌 강화책에 대해서는 약하거나 적당하다는 의견이 많았고, 5년 이내 3회 이상을 상습운전의 기준으로 하고 있는 것에 대해서는 적당하는 의견이 많았다. 상습운전자에 대한 처벌 강화책으로는 운전면허 결격기간을 늘리거나 재발급 요건

을 강화하여야 한다고 응답하였다. 상습음주운전자에 대한 예방책으로는 시동잠금장치 설치, 교육 도는 홍보강화, 행정처분 강화가 상대적으로 효과가 있을 것이라고 하였다.

② 정책방안

음주운전은 음주습관 또는 음주성향이 큰 영향을 미치는 위반유형으로서 상습위반자에 대한 지속적 감시 및 모니터링이 요구되는 위반행위이다. 다수 국가에서 시행하고 있는 정책으로 우리나라에서도 적극 검토할 필요가 있다. 음주운전 위반 횟수, 음주 정도, 사고 유·무 등에 따라 일정한 기준을 마련할 필요가 있으며, 이를 운전자들에게 홍보하여 상습 음주운전으로 인한 처벌 및 기타 시간적·경제적 손해에 대하여 인식하도록 하여야 한다.

3. 기타 음주운전 예방대책

1) 교육 및 운전면허 재취득 요건 강화

음주운전자를 대상으로 재교육이나 치료프로그램을 이수하거나 운전면허 재취득시 요건을 강화함으로써 향후 음주운전의 억제를 유도하는 것이다.

(1) 연구결과

① 외국의 사례

각국에서는 음주운전의 폐해를 알리고 재발을 방지하기 위한 교육 프로그램을 운영하고 있는데, 국가별로 교육 이수를 의무화하는 경우와 자발적으로 참여하도록 하는 경우가 있다. 운전면허가 정지된 경우에는 정지기간이 경과하면 그대로 운전면허가 복원되는 경우가 대부분이나 운전면허 복원 수수료를 납부해야 하는 경우도 있다. 운전

면허가 취소된 경우에는 신규면허 응시자와 마찬가지로 운전면허시험에 응시하여야 하나 부분적으로 이를 면제하는 경우도 있다. 그리고 혈중알콜농도가 높은 경우, 음주운전을 반복하는 경우, 음주측정에 거부한 경우에는 알콜이나 약물 의존이 아님을 입증하는 의사의 진단서를 제출하도록 하는 경우도 있다.

② 의견조사

음주운전 규제불응요인 분석에 의하면 사회적 비난이나 비난에 대한 인식, 규범에의 동의정도나 도덕성이 높을수록 음주운전 의도가 낮아지는 것으로 나타났다. 이는 음주운전 억제에 대한 사회적 분위기를 조성하는 한편 음주운전의 위험성 및 피해 등에 대한 교육과 홍보가 필요함을 보여주는 결과이다. 그리고 음주운전 예방대책 중 교육 및 홍보 강화, 치료프로그램 이수는 절대적 평가 또는 다른 대안과의 상대적 평가 모두 높은 것으로 나타난 반면 운전면허 재취득시 의사의 진단서를 요구하는 방안은 상대적으로 음주운전 예방효과가 낮은 것으로 나타났다.

(2) 정책방안

2006년부터 음주운전으로 운전면허가 정지된 사람과 취소된 사람에 대해 특별 교통안전교육을 의무화했지만, 혈중알콜농도 수준, 사고유무, 위반횟수 등에서 차이를 보이는 운전자 특성을 반영하지 못하고 있다. 음주운전은 알콜 남용으로 진단되고, 약물사용 장애의 한 유형으로 알콜 의존성 등 부적응 행동의 치료와 재활을 위한 전문 치료·교정 프로그램을 신설해야 한다. 특히 상습적인 음주운전으로 운전면허가 취소가 된 사람의 운전면허 재취득 결격기간 감경의 일환으로서 진단과 치료를 요구하는 방안을 검토해볼 필요가 있다. 실질적으로 병원 등에 위탁하는 형태로 운영하는 경우 시행상의 문제는 없으며,

국민의 알콜 문제에 대한 인식을 높이는 계기가 될 것이다.

2) 시동잠금장치 등 새로운 방안 도입

시동잠금장치 설치, 차량 압류 등 기존 처벌 이외에 음주운전 억제 효과가 있는 새로운 방안을 도입하여 음주운전을 감소시키고자 하는 것이다.

(1) 연구결과

① 선행연구

차량 압류 및 시동잠금장치 설치는 다른 제재수단에 비하여 재범을 방지에 효과가 있으나 운전행동을 개선하지는 못하여 시동잠금장치 설치가 종료되는 경우 감소효과는 나타나지 않았다. 그리고 위법 운전자의 개별적 특성에 맞추어 적용할 수 있도록 다양한 프로그램이 운영되고 있는데 이들 프로그램 적용 또한 전통적 제재수단만의 적용에 비하여 효과가 높은 것으로 나타나고 있다.

② 외국의 사례

음주운전 재발을 방지하고 운전면허 정지기간 중 운전행위를 억제하고자 시동잠금장치를 설치하고 있거나 검토하는 국가들이 증가하고 있다. 시동잠금장치는 법원의 판단하에 개별적으로 허용되며, 운전면허 정지 또는 취소기간 단축을 요건으로 하고 있다. 시동잠금장치 설치 또는 임대에 필요한 비용은 위반자가 부담하도록 하고 있다.

그리고 몇몇 국가에서는 차량 압류를 시행하고 있으나 일반적이지는 않으며, 음주운전 재범자 또는 음주운전으로 인하여 운전면허가 정지되거나 취소된 사람이 다시 운전하는 경우에 이를 적용하고 있다.

③ 의견조사

본인의 부담으로 시동잠금장치를 설치할 의향이 있는지에 대하여 운전자 과반이 찬성하였고, 음주운전 예방대책으로 제시한 여러 가지 방안 중 가장 효과적으로 음주운전을 예방할 수 있을 것이라고 응답하였다. 반면 전문가들은 상습운전자에 대한 예방책으로는 우수하지만 일반적인 음주운전 대책으로는 다른 대안들보다 효과가 높지 않은 것으로 응답하였다.

(2) 정책방안

시동잠금장치 설치는 최근 미국, 캐나다, 스웨덴 등에서 시행하는 정책으로 그 효과가 높을 뿐만 아니라 음주운전을 근원적으로 해소할 수 있다는 점에서 검토할 필요성이 있다. 장착 비용은 외국의 경우 대여의 형태를 취하고 있으며 월 20~30만원대인데 국내에서도 이 정도의 비용으로 설치가 가능하다. 특히 운전면허 정지 또는 결격기간 단축과 연계한다면 효과성이 높을 것이며, 운전면허 행정처분기간 중 운전으로 인한 여러 가지 문제를 해결할 수 있을 것이다. 그러나 차량 압류의 경우 우리나라처럼 가족이 1~2대의 자동차를 공유하는 경우 위반 대비 처벌의 비례성 측면에서 문제가 제기될 수 있으므로 시행하기에 부적절하다.

<참고문헌>

- 박원범 (2007). 규제정책의 순응 및 불응요인에 관한 실증적 연구: 음주운전 규제를 중심으로, 경상대학교 대학원 박사학위 논문.
- 양준석, 김홍률 (2001). OECD 규제개혁 연구: 규제순응과 효율성, 서울, 대외경제정책연구원.
- 박경효, 정운수 (2001). 규제순응의 확보전략: 규제대안 및 규제다원주의 관점에서, 한국행정연구, 10(2), 173~200.
- 최병호, 손영우, 박수애, 윤용식 (2007). 교통윤리의 정립과 사고지수의 개발연구 II, 안산, 교통안전공단.
- Alcohol Healthwatch (2003). Reducing the legal blood alcohol concentration for driving in New Zealand.
- Barzelay, M. E. (1986). Scientific automobile accident reconstruction, vol 1. New York: Matthew Bender.
- Borkenstein, R. F., Crowther, R. F., Shumate, R. P., Ziel, W. B., & Zylman, R. (1964). The Role of the drinking driver in traffic accidents. Bloomington: Indiana University Department of Police Administration.
- Chang, H.L., Yeh, C.C. (2004). The life cycle of the policy for preventing road accidents: an empirical example of the policy for reducing drunk driving crashes in Taipei. *Accid. Anal. Prev.* 36, 809-818.
- Coben, J.H., Larkin, G.L., (1999). Effectiveness of ignition interlock devices in reducing drunk-driving recidivism. *Am. J. Prev. Med.* 16(1S), 81-87.

- DeYoung, D. J. (1997). An Evaluation of the Effectiveness of Alcohol Treatment, Driver License Actions and Jail Terms in Reducing Drunk Driving Recidivism in California. *Addiction*, 92(8), 989-997.
- Hagen, R. E. (1977). Effectiveness of License Suspension or Revocation for Drivers Convicted of Multiple Driving - under the Influence Offenses. Sacramento, CA: Department of Motor Vehicles.
- Institute of Alcohol Studies (2000). Drinking and driving fact sheet. Institute of Alcohol Studies.
- Jones, R. K. & Lacey, J. H. (1998). Evaluation of an individualized sanctioning program for DWI offenders, Mid-America Research Institute.
- Klingberg, C., O'Connell, J., Salzberg, P., Chadwick, J. and Paaulsrude, S. (1984). An Evaluation of Washington State's 1979 Driving While Intoxicated (DWI) Laws. Final Report, National Highway Traffic Safety Administration.
- Kruger, H. P., & Vollrath, M. (2004). The Alcohol-related accident risk in Germany: Procedure, methods and results. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 125~133.
- Lapham, S. C., Kapitula, L. R., C'de Baca, J., & McMillan, G. P. (2006). Impaired Driving Recidivism among Repeat Offenders Following an Intensive Court-Based Intervention. *Accident Analysis and Prevention*, 38(1), 162-169.
- Longo, M. C., Hunter, C. E., Lokan, R. J., White, J. M., & White, M. A. (2000). The prevalence of alcohol, cannabinoids, benzodiazepines and stimulants amongst injured drivers and their role in driver culpability. Part I: the prevalence of drug use in drivers, and

- characteristics of the drug-positive group. *Accident Analysis and Prevention*, 32, 613~622.
- Mann, R. E., Vingilis, E. R., Gavin, D., Adlaf, E., & Anglin, L. (1991). Sentence Severity and the drinking Driver: Relations with Traffic Safety Outcome, *Accident Analysis and Prevention*, 23(6), 483-491.
- Moskowitz, H., & Robinson, C.D. (1988). Effects of low doses of alcohol on driving-related skills: A review of the evidence. Department of Transportation.
- Moskowitz, H., & Fiorentino, D. A. (2000). Review of the literature on the effects of low doses of alcohol on driving-related skills. Washington, DC: National Highway Traffic Safety Administration.
- National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism (1994). Alcohol-related impairment. *Alcohol Alert*, 25, 1.
- National Highway Traffic Safety Administration (2005). The ABCs of BAC: A guide to understanding blood alcohol concentration and driving impairment.
- Peck, R. C. (1991). The General and Specific Deterrent Effects of DUI Sanctions: A Review of California's Experience: *Alcohol, Drugs and Driving*, 7, 13-42.
- Ross, H. (1975). The Scandinavian myth: The effectiveness of drinking and driving legislation in Sweden and Norway, *The Journal of Legal Studies* 4(2).
- Ross, H. (1982). *Detering the Drinking Driver-Legal Policy and Social Control*. Lexington, MA: Lexington Books, Heath.

- Ross, H. (1976). The neutralization of severe penalties: Some traffic law studies. *Law and Society Review*.
- Sadler, D. D., & Perrine, M. W. (1984). The Long-term Traffic Safety Impact of a Pilot Alcohol Abuse Treatment as an Alternative to License Suspensions: Volume 2 of An Evaluation of the California Drunk Driving Countermeasure system(Report No. 90). Sacramento, CA: Department of Motor Vehicles.
- Sadler, D. D. (1986). An Evaluation for the California Drunk Driving Counter-measure System: Volume 4, An Evaluation of the Process Efficiency and Traffic Safety Impact of the California Implied Consent Program. Sacramento, CA: Department of Motor Vehicles.
- Sadler, D. D., Perrine, M. W., & Peck, R. C. (1991). The Long-Term Traffic Impact of a Pilot Alcohol Abuse Treatment as an Alternative to License Suspensions. *Accident Analysis and Prevention*, 23(4), 203-224.
- Salzburg, P. M., Hauser, R., & Klingberg, C. L. (1981). License Revocation and Alcoholism Treatment Programs for Habitual Traffic Offender. WA: Unpublished Report Prepared for Department of Licensing, Olympia.
- Salzburg, P., and Paulsrude, S. (1983a.). Legal Sanction for Driving While Intoxicated: Effect of the 1980 Washington Law on Drunk Driving Recidivism. Research Report No. 51. Olympia, WA:Department of Licensing.
- Sen, A., (2001). Do stricter penalties deter drinking and driving? An empirical investigation of Canadian impaired driving laws. *Can. J. Econ.* 34 (1),149-164.

- Shults R.A., Elder R.W., Sleet D.A., Nicholas J.L., Alao M.O., Carandekulis V.G., Zaza S., Sosin D.M., Thompson R.S., and the Task Force on Community Preventive Services (2001). Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving. *American Journal of Preventive Medicine* 21, 66-88.
- Sweedler, B. M. & Stewart, K. (2000). Vehicle sanctions: An effective means to reduce impaired driving., Swedish National Road Administration.
- Tashima, H. N., & Peck, R. C. (1986). An evaluation of the specific deterrent effects of alternative sanctions for first and repeat DUI offenders: Volume 3 of An evaluation of the California drunk driving countermeasure system(Report No. 95). Sacramento, CA: Department of Motor Vehicles.
- Votey, H. (1978). The deterrence of drunken driving in Norway and Sweden: An econometric analysis of existing policies. *Scandinavian Studies in criminology* 6:79-99.
- Votey, H., and Shapiro, P. (1983), Highway accidents in Sweden: Modeling the process of drunken driving behavior and control. *Accident Analysis and Prevention* 15:523-533.
- Votey, H., and Shapiro, P. (1985). Cost effectiveness of alternative sanctions for control of drunken driving: The Swedish case. National Highway Traffic Safety Administration.
- Voas, R. (1975). A systems approach to the development and evaluation of countermeasures programs for the drinking driver. Proceedings of the Fourth Annual Alcoholism Conference of the National Institute of Alcohol Abuse and Alcoholism.

Voas, R., Marques, P.R., Tippetts, A.S., Beirness, D.J. (1999). The Alberta interlock program: the evaluation of a province-wide program on DUI recidivism. *Addiction* 94 (12), 1849-1859.

Yu, J. (2000). Punishment and Alcohol Problems Recidivism among Drinking-driving Offenders. *Journal of Criminal Justice*, 28, 261-270.

음주운전 교통사고 현황

金寅錫

'09年 2月

三星交通安全文化研究所

1. 개요

● BAC 수준과 교통사고의 관계

- 운전자 BAC 0.05%~0.24%, 사고 37.0% 점유
- 보행자 BAC 0.15% 이상, 사고 45.2% 점유

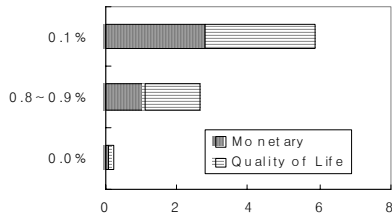
구분	혈중 알코올 농도(BAC, g/dl)				
	Zero	.01~.04	.05~.14	.15~.24	.25 이상
운전자	48.2	5.3	18.2	18.8	9.5
승객	62.6	4.7	14.0	13.7	5.0
보행자	37.5	5.4	12.0	20.5	24.7
기타(자전거 등)	61.3	3.2	15.1	14.0	6.5

자료 : WHO, The World Report on Road Traffic Injury Prevention, 2004.

1. 개요

● 음주의 사회경제적 비용

구분	음주비용	교통사고비용	음주운전비용
한국	13조 6천억원	8조 9천억원	6천 5백억원
미국	1,480억불 (1,770조원)	2,360억불 (2,760조원)	1,100억불 (1,320조원)



- BAC 0.0% , 1마일당 \$0.10
- BAC ~0.9% , 1마일당 \$2.50
- BAC 0.1%~ , 1마일당 \$5.80
- 미국 내 보험지급액 18% 점유
→ 103억불
- 음주사고 10% 감소 시,
1.8억불 비용감소효과 발생

<http://sts.samsungfire.com>

Samsung Traffic Safety Research Institute

1. 개요

● 국가별 음주운전 사고통계

- 선진국(high-income) 전체 교통사고의 15% 내외 점유
- 후진국(low-income) 전체 교통사고의 33%~69% 점유

구분	호주	프랑스	독일	영국	미국	일본	한국
사망자수(명)	1,715	7,655	6,842	3,581	42,815	9,575	7,090
1만대당(명)	1.3	2.2	1.2	1.2	1.9	1.2	4.5
10만명	전체	8.7	12.9	8.3	6.0	14.8	14.6
	음주	1.2	3.9	1.1	1.0	6.1	1.8
음주운전(%)	8.6	30.3	13.6	16.3	41.0	2.4	12.6
BAC(g/dl)	0.05	0.05	0.05	0.08	0.08/0.1	0.05	0.05

자료 : 2002년 기준 국가별 교통사고 통계자료.

<http://sts.samsungfire.com>

Samsung Traffic Safety Research Institute

2. 국내 현황

• 음주운전 교통사고 발생건수 추이 (1990~2007)

- '07년 28,416건, '90년 7,303건 대비 **3.9배** 증가
- '96년, '03년 등 대대적 특별사면 직후 연도에 음주사고 건수 급증



<http://sts.samsungfire.com>

Samsung Traffic Safety Research Institute

2. 국내 현황

• 최근 5년간 음주운전 사고 현황 (2003~2007)

- 음주운전 기준: 혈중 알코올 농도 0.05% 이상
- 최근 5년간 전체 교통사고 중 음주 사망자 비중 **4.5%↑** (15.4% → 16.1%)

구분	발생건수		사망자		부상자	
	음주운전 사고 (%)	전체 사고	음주운전 사망자 (%)	전체 사망자	음주운전 부상자 (%)	전체 부상자
2003	31,227 (13.0)	240,832	1,113 (15.4)	7,212	55,230 (14.7)	376,503
2004	25,150 (11.4)	220,755	875 (13.3)	6,563	44,522 (12.8)	346,987
2005	26,460 (12.4)	214,171	910 (14.3)	6,376	48,153 (14.1)	342,233
2006	29,990 (14.0)	213,745	920 (14.5)	6,327	54,255 (15.9)	340,229
2007	28,416 (13.4)	211,662	991 (16.1)	6,166	51,370 (15.3)	335,906

자료: 경찰청,各년도 교통사고 통계

<http://sts.samsungfire.com>

Samsung Traffic Safety Research Institute

2. 국내 현황

· '07년 음주 정도별 교통사고 현황

- BAC 0.10~0.19%, 전체 교통사고 사망자의 9.1%, 부상자의 10.2% 차지

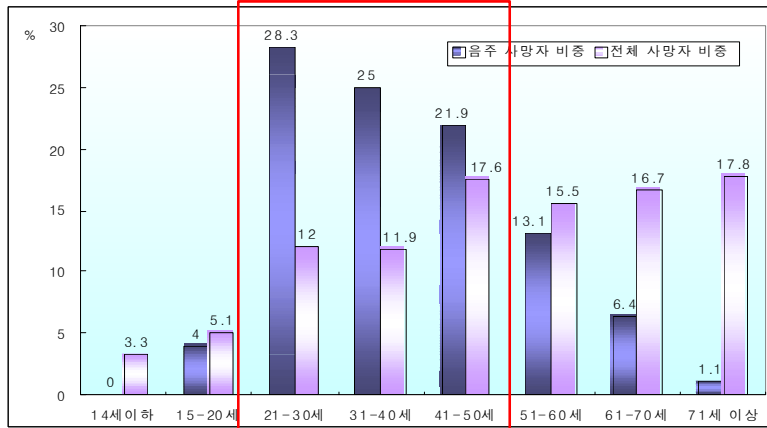
구분	발생 건수		사망자		부상자	
	건수	전체 중 비중(%)	명	(%)	명	(%)
0.05% 미만	388	0.2	154	2.5	656	0.2
0.05%-0.09%	4,819	2.3	182	3.0	8,675	2.6
0.10%-0.14%	9,808	4.6	261	4.2	17,660	5.3
0.15%-0.19%	8,988	4.2	301	4.9	16,462	4.9
0.20%-0.24%	3,338	1.6	168	2.7	5,984	1.8
0.25%-0.29%	717	0.3	55	0.9	1,256	0.4
0.30%-0.34%	129	0.1	14	0.2	215	0.1
0.35% 이상	37	0.0	5	0.1	68	0.0
측정불응	580	0.3	5	0.1	1,050	0.3

자료: 경찰청(2008), 2007년도 교통 사고 통계

2. 국내 현황

· '07년 연령별 교통사고 사망자 비중 비교 (음주사고 vs 전체사고)

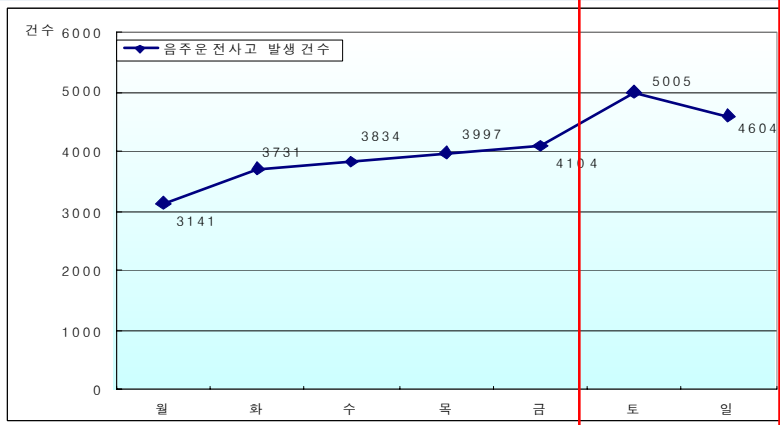
- 21-30세 음주운전 사망자 비중(28.3%), 전체 비중(12.0%) 대비 2.4배
- 21-50세의 경우, 음주운전 사망자 비중 > 전체 사망자 비중



2. 국내 현황

• '07년 음주운전 사고의 요일별 발생건수

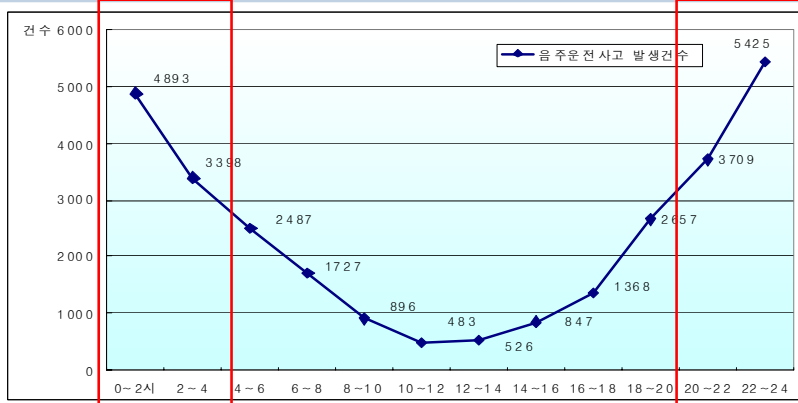
- 토요일 음주운전 사고 발생건수 5,005건으로 최다
- 토요일 > 일요일 > 금요일 등의 순으로 음주운전 사고 발생



2. 국내 현황

• '07년 음주운전 사고의 시간대별 발생건수

- 22~24시 음주운전 사고건수 5,425건으로 최다
- 22~24시 > 0~2시 > 20~22시 > 2~4시 등의 순으로 음주사고 발생



2. 국외 현황 _ 미국을 중심으로

• 최근 5년간 미국 교통사고 사망 현황 ('00-'04)

- '04년 알코올 관련 교통사고 사망자 16,919명, '00년 대비 -2.6% 감소
- 그러나 **전체 교통사고 사망자 중 알코올 사망자 비중 지속적 40% 내외**

구분	교통 사고(건)	교통 사망자 (명)	알코올 관련 교통 사망자 (명, %)
2000년	37,526	41,945	17,380 (41.4)
2001년	37,862	42,196	17,400 (41.2)
2002년	38,491	43,005	17,524 (40.7)
2003년	38,477	42,884	17,105 (39.9)
2004년	38,444	42,836	16,919 (39.5)
증감 ('04 vs '00)	+ 2.4	+ 2.1	- 2.6

자료: NIAAA(2006), Trend in Alcohol-related Fatal Traffic Crashes, United States, '82-'04

<http://sts.samsungfire.com>

Samsung Traffic Safety Research Institute

2. 국외 현황 _ 미국을 중심으로

• '04년 음주 정도별 연령별 교통사고 현황 (미국 단속기준: 0.08 또는 0.10)

- BAC 0.10~0.19%, 전체 음주 운전자의 45.3% 차지
- 0.01~0.14% 구간 21세 이하 최다, 0.20% 이상 구간 35-44세 최다

구분	21세 이하	21-24세	25-34세	35-44세	45세 이상	총 연령
0.01%-0.04%	10.6	7.7	7.1	6.8	8.7	7.9
0.05%-0.07%	10.6	7.9	7.1	5.7	7.9	7.6
0.08%-0.09%	9.5	6.8	6.3	6.2	6.5	6.9
0.10%-0.14%	26.9	24.1	21.5	19.4	19.7	21.9
0.15%-0.19%	21.4	24.7	25.2	23.0	22.1	23.4
0.20%-0.24%	13.8	17.3	19.2	20.1	17.7	17.9
0.25-0.29%	5.2	8.1	9.0	11.5	10.8	9.3
0.30% 이상	1.9	3.4	4.7	7.3	6.5	5.1
전체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

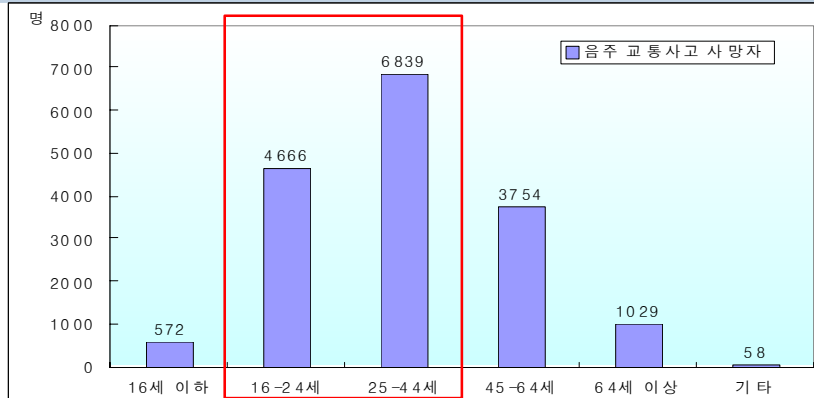
자료: NIAAA(2006), Trend in Alcohol-related Fatal Traffic Crashes, United States, '82-'04

2. 국외 현황 _ 미국을 중심으로

• '04년 연령별 음주 교통사고 사망자 (n=16,919)

- 25-44세 6,839명으로 전체의 31.5% 차지, 최다 발생 연령 구간

→ 16-44세의 음주 교통사고 사망자는 전체의 과반수 이상(52.0%) 차지



자료: NIAAA(2006), Trend in Alcohol-related Fatal Traffic Crashes, United States, '82-'04

교통법규위반행위의 유형 및 제재수단 - 한국과 독일의 도로교통법령의 비교 -

김남철 (부산대학교 법학전문대학원 부교수)

I. 독일 도로교통법령상의 위반행위 및 제재수단

독일의 경우 도로교통상의 제재적 행정처분의 법적 근거로는 형법전을 비롯하여 도로교통법,¹⁾ 도로교통규정,²⁾ 범칙금목록규정,³⁾ 질서위반에 관한 법⁴⁾ 등이 있다.

1. 독일 도로교통법

독일 도로교통법은 총 7장 65개조로 구성되어 있는데, 구체적으로는 교통규정, 책임, 벌금 및 범칙금규정, 교통중앙등록부, 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 운

1) Straßenverkehrsgesetz(StVG)

2) Straßenverkehrs-Ordnung(StVO)

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

4) Gesetz über Ordnungswidrigkeiten(OWiG 1968)

전면허를 취소하여야 한다.”라고 규정하고 있고, 나아가 독일 운전면허증규정⁵⁾ 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 ‘운전의 적격성’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 Promille⁶⁾-Grenze: 제24a조)⁷⁾, 번호판의 생산, 판매 및 교부에 대한 증거불충분(제24b조), 운행금지(Fahrverbot: 제25조), 차량소지자의 비용부담의무(제25a조), 범칙금목록(Bußgeldkatalog: 제26a조) 등이 규정되어 있다.

5) 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.

6) Promille는 천분율로서 천분의 1을 의미한다.

7) 음주 및 약물운전을 의미한다.

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 대하여 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 주택을 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 주택을 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 이

를 국가명령의 위반, 공공질서의 위반, 국가적 상징에 대한 오용, 경영 또는 기업에서의 감독의무위반 등으로 구분하고 있다.

II. 우리나라 도로교통법령상의 위반행위 및 제재수단

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 “이 장에서 “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 이하

의 과태료금액표를 규정하고 있다.

Ⅲ. 교통법규위반행위 및 제재수단의 문제점과 개선방안

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 여부가 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 것이

다. 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, 이를 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 제25조8)에 의하면 도로교통법상의 난폭하거나 지속적인 질서위반에 대하

8) § 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 유

여는 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 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 61Km를 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

렵경제공동체의 협의국의 관청에서 발급된 경우에도 적용된다. 면허증을 자발적으로 제출하지 아니하는 경우에는 이를 압수할 수 있다.

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	독일	한국
무면허운전 등	1년 이하의 자유형 또는 벌금형	1년 이하의 징역이나 300만원 이하의 벌금
과실에 의한 무면허운전	6월 이하의 자유형 또는 180일할의 벌금형	
불법의사로 변호판요용	1년 이하의 자유형 또는 벌금형	
변호관의 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 1천500만원 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 1천500만원 이하의 벌금
음주운전·측정거부 등		2년 이하의 징역이나 500만원 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

행위유형	독일	한국
경찰공무원의 요구·조치 또는 명령에 따르지 아니하거나 이를 거부 또는 방해한 경우		"
공동위험행위를 함으로써 다른 사람에게 위해를 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 자동차등을 운전한 경우		"
사고발생시 조치상황 등의 미신고		"
경찰공무원의 운전면허증 등의 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, 제13조 제1항 내지 제3항 및 제5항, 제14조제2항 내지 제4항, 제15조제3항(제61조제		"

행위유형	독일	한국
2항에서 준용되는 경우를 포함한다), 제16조, 제17조 제3항, 제18조 내지 제21조, 제24조, 제25조 내지 제28조, 제32조, 제33조, 제37조, 제38조제1항, 제39조 제1항 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		"
도로교통법 제31조, 제34조 또는 제52조제2항·제4항의 규정을 위반하거나 제35조제1항의 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		"

행위유형	독일	한국
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 부과되는 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 규제목적을 달성할 수 있는 행위에 대해서도 형벌이 부과될 수 있도록 규정되어 있다고 판단된다.

독일 도로교통법령은 운전면허의 취소사유는 포괄적으로 규정하면서 운행정지에 관해서는 상세하게 규정하고, 마찬가지로 형벌이 부과되는 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 독일의 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 도로교통법위반행위로 인하여 야기된 범행에 대하여 형사법에 의하여 처벌될 수도 있다고 본다면, 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 8에서 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 적절한 속도로 주행하지 아니하는 경우	50유로		
위와는 다른 경우이지만 물적 손해를 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 외부지역인가⁹⁾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 보

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

면, 아래 표 3과 같다.

<표 3: 초과된 속도에 따른 범칙금>

독일(범칙금목록규정) ¹⁰⁾			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.

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	10유로	정차·주차금지위반	4만원
이때 타인에게 방해가 되었을 때	15유로		
우측 끝차선 주차위반(끝에서 두 번째 차선 주차)	15유로	주차금지위반	4만원
이때 타인에게 방해가 되었을 때	20유로		

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

독일(법칙금목록규정)		한국(도로교통법시행령 별표 2: 운전자의 경우)	
좁거나 시야가 확보되지 아니하는 길, 급커브길에 주차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	15유로 25유로	정차·주차방법위반	4만원
1시간 이상 이 때 타인에게 방해가 되는 경우 구조차량의 통행을 방해한 경우	25유로 35유로 40유로		
정차금지구역 또는 인도 및 자전거도로에 불법주차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	15유로 25유로	정차·주차위반에 대한 조치불응	4만원
1시간 이상 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	25유로 35유로		
소방차진입로 앞에 불법주차 이를 통하여 구조차의 진입에 방해가 될 때	35유로 50유로		
도로교통규정 제12조 제3항상의 주차위반 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	10유로 15유로		
3시간 이상 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	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	20유로 20유로 25유로		
15분 이상 주차 이 때 타인에게 방해가 되는 경우	30유로 35유로		
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 주정차	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 방해를 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 있는 데 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 법규위반행위에 대하여 가능한 한 행정형벌 대신 범칙금을 부과하도록 범칙금의 범위를 보다 확대하는 것이 바람직하다고 할 것이다.

음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가

최철호 (청주대학교 법과대학 교수)

1. 음주운전처벌기준 강화에 따른 음주운전 사고의 예방효과의 여부

- (1) 음주운전단속에 관한 처벌기준을 강화한다고 해서 음주운전이 줄어들지 않는다는 것을 실증적으로 나타내는 연구결과가 있다. 스웨덴, 핀란드, 노르웨이 등의 국가에서 음주운전에 대한 처벌을 강화하는 내용의 입법을 제정하여 강한 처벌을 실시하였으나 시행 초기에는 효과를 보이는 듯 했지만 시간이 지날수록 다시 원래의 상태로 되돌아가는 현상을 보였다고 한다. 이러한 현상을 일명 스칸디나비아의 신화라고 명명한다고 한다.
- (2) 우리나라의 처벌기준 강화와 음주운전사고 발생건수와의 관계
음주운전에 대한 처벌기준이 1961년 도로교통법 제정 당시에는 6월 이하의 징역 또는 20만 원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료에 처하던 것을 이후 계속 처벌기준을 상향하여 1999년에는 2년 이하의 징역이나 500만 원 이하의 벌금으로 강화되었다. 이와 같이 음주운전에 대한 처벌기준이 강화되었지만 음주운전으로 인한 사고수는 1988년 6,507건에서 2004년 23,150건으로 네 배에 가까운 증가세를 보이고 있다.
이는 곧 음주운전에 대한 처벌기준을 강화하는 것과 음주운전을 예방하는 효과가 비례하는 것은 아니라는 것을 나타내는 것이라고 하겠다.

(3) 이 문제는 결국 규제의 순응도에 관한 문제로 귀결된다고 하겠다. 무조건 규제를 강화한다고 해서 피규제자가 규제의 내용대로 따르는 것은 아니기 때문에 피규제자로 하여금 규제의 내용에 맞게 하는 적절한 규제의 설정이 필요한 것이다.

즉 너무 약한 규제의 설정은 단속효과가 없을 것이고 너무 강한 규제의 설정 또한 규제의 실패를 가져온다고 보면 규제의 순응도가 최적이 되는 적절한 기준을 어떻게 입법으로 설정할 것인가가 문제가 되고 이는 바로 음주운전단속에 관한 처벌기준을 정하고 있는 법률의 입법평가와 관련되는 문제라 할 수 있다.

2. 음주운전 방지를 위한 입법정책

(1) 시동잠금장치

미국과 캐나다에서 시행하고 있는 제도로서 운전자가 시동을 걸기 위해서는 미리 차에 부착된 시동잠금장치를 입으로 붙여야 하고 만약 기준치를 초과한 혈중알콜농도가 감지되면 시동이 걸리지 않게 하는 장치이다. 미국의 경우 연방정부는 이 제도를 도입하는 주에 대해서는 연방보조금을 많이 교부하고 이 제도를 도입하지 않는 주에 대해서는 연방보조금을 삭감하는 정책을 취하고 있다고 한다.

(2) 차량압류

1992년 당시 미국의 32개 주에서 상습적인 음주운전자와 운전면허 정지 기간 중 다시 음주운전을 한 운전자들을 대상으로 그들의 자동차를 압수 내지는 몰수하거나 자동잠금장치를 장착할 수 있도록 법제화하고 있다.

이 제도가 음주운전이라는 법규위반행위에 비해서 과도하게 재산권을 침해한다는 비례원칙의 측면에서 문제가 있다는 비판이 있으나 이

제도를 모든 음주운전자에게 적용하지 않고 상습음주운전자나 운전면허 정지 기간 중 음주운전을 한 자에게 한정해서 적용하면 비례원칙에 어긋나지 않을 것이다.

(3) 상습운전자 차량의 번호판에 음주운전표시제도

경찰이나 다른 운전자들이 상습운전자를 쉽게 식별하고 주의를 기울일 수 있도록 상습음주운전자의 차량 번호판에 음주운전표시를 하는 제도이다. 미국의 매사추세츠주에서는 10년 간 2차례 이상 음주운전으로 적발된 운전자의 차량에 "OUT-2"라는 문구를 새기는 법안을 제출하기도 하였고, 또한 음주운전 경력자의 번호판에 음주운전(Drunken Driving)을 뜻하는 "D"자를 새겨 넣도록 하는 입법안을 추진 중인 주도 있다고 한다.

물론 이러한 제도가 인권침해의 소지가 있다고 할 수 있으나 제도적 보완을 통해서 도입할 수 있는 여지도 있다고 하겠다.

(4) 음주치료프로그램

미국 오하이오 주에서 채택하고 있는 제도로서 만성 음주운전자의 치료와 교육에 관한 프로그램이다.

교도소에서 최소한 30일을 복역한 범법자들 중 프로그램에 적합한 자들은 음주치료프로그램 장소로 이동되어 그곳에서 28일을 거주한다. 해당자들은 28일 동안 주거지에서 감호를 받고 6개월 간 교육과 개인 및 단체 치유수업을 받으며 1년 간 보호관찰 감독을 받는다.

프로그램의 대상이 된 30일 이상 교도소 복역을 한 음주운전 전과 3범 이상의 범법자들의 음주운전 재범률이 비교대상이 되는 일반 그룹에 비해 16%나 낮아진 것으로 나타나 이 프로그램이 음주운전단속에 효과가 있는 것으로 나타났다고 한다.

(5) 음주운전 회피 프로그램

미국 플로리다 주에서 시행하고 있는 알콜관련기소방지(PARC:Preventing Alcohol-Related Convictions) 프로그램으로서 음주운전 초범자를 위한 교육적 프로그램으로 음주운전 재범의 감소를 목적으로 하고 있다.

3. 음주운전 행정처분 이의신청의 인용률

연도	계	정지처분							취소처분						
		소계	음주		별점		기타		소계	음주		별점		기타	
			접수	인용	접수	인용	접수	인용		접수	인용	접수	인용	접수	인용
2004	18,124	5,005	4,972	1,354	14	0	19	0	13,119	12,226	2,912	192	1	701	0
2005	13,518	3,260	3,239	698	16	0	5	0	10,288	8,774	1,621	1,067	152	417	3
2006	7,064	100	77	0	1	0	22	0	6,964	6,102	888	718	112	144	8
2007	6,356	53	38	1	3	0	12	0	6,303	5,378	610	769	109	156	5

위의 표에서 알 수 있는 것처럼 운전면허 정지 및 취소처분의 이의 신청에서 처분원인별로 봤을 때 음주운전으로 인한 정지 및 취소처분에 대한 이의신청의 인용률이 별점이나 기타의 원인으로 인한 정지 및 취소처분에 대한 이의신청의 인용률보다 높게 나온다는 점은 음주운전단속에 관한 처벌기준을 강화한다고 해도 구제절차인 이의신청에서 다른 원인보다 음주운전으로 인한 처분에서의 인용률이 높게 나온다면 음주운전단속 처벌기준을 강화하는 것이 큰 의미가 없다는 것을 나타낸다고 하겠다.

음주운전과 처벌기준에 관한 입법평가 의견

김지영 (한국형사정책연구원 부연구위원)

- 음주로 인한 면허의 취소 및 정지에서 실험연구를 바탕으로 한 혈중알콜농도의 새로운 기준이 필요함.
- 가중처벌에 관해 보다 세분화된 규정이 필요. 음주측정에 불응하는 경우, 경과시간에 따라 혈중알콜농도에 차이가 있으므로 경과 시간이나 불응태도 등에 따른 세분화된 규정이 필요. 이에 관한 것도 역시 실험연구를 바탕으로 객관적인 근거가 필요함.
- 보다 효율적인 단속기준과 단속방법을 위해 일반 운전자들을 대상으로 한 설문에 음주시간, 음주요일, 음주를 주로 하는 날, 음주자들이 생각하는 효율적인 단속방법 등에 대한 것을 알아볼 필요가 있음.
- 연구방법에서 보험회사에서 조사한 사건사고보고서, 경찰의 교통계에 있는 사건들에 관해 사례연구도 도움이 될 것으로 보임.
- 연구방법에서 수범자 공동토론이 갖는 효과는 미미할 것으로 보임.
- 음주운전사고로 수감된 재소자들의 교도소 신분장에 나타난 재범기록에 관해 조사하면, 사회인구학적 특성, 생계형 운전자와 상습범의 비율, 수감자 중에서 누범이 얼마나 되고, 이종전과가 있는지, 동종전과가 얼마나 되는지, 동종전과인 경우, 형에 얼마나 반영되었는지 등을 알 수 있기 때문에 보다 적정하고 효율적인 양형기준이나 면허 취소의 객관적이고 구체적인 기준에 관해 시사점을 얻을 수 있을 것으로 보임.

음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 전문가회의 의견

이세정 (한국법제연구원 부연구위원)

사회적 기대나 정책적 활용가치가 높은 연구주체라고 생각됨. 다음과 같은 점들을 고려하여 연구를 수행하면 그 가치를 살릴 수 있을 것임.

- 입법평가연구로서의 차별성 확보 필요

비교법적 연구도 중요하지만, 그 비중을 적절히 조절할 필요 있음.
일반적인 연구보고서의 경우와 다른 입법평가연구보고서로서의 차별성 확보 기대함.

- 설문조사의 효율성 확보

효율적인 설문조사를 위해서 조사대상, 범위, 내용 등의 명확한 확정이 필요할 것임.

조사방법론에 대한 이해, 조사결과 해석 노하우 등을 확보하여 설문조사의 가치가 제고되기를 기대함.

- 선행 연구 활용

음주운전 관련 사회·경제적 비용, 혈중알콜농도 기준 선정, 단속 및 처벌의 효용 등과 관련된 선행 연구 수집 및 분석을 통하여 불필요한 중복 연구를 피할 수 있을 것임.

음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가 전문가회의 의견

이준서 (한국법제연구원 부연구위원)

- 입법평가 보고서와 일반 연구보고서와의 차별성을 어디에 둘 것인지가 충분히 고려되었으면 함
 - 문제의 제기, 현황, 비교법적 연구, 개선방안이라는 일반적인 순서를 따를 것인지, 선택과 집중에 의하여 문제점에 대한 명확한 분석과 그에 대한 개선방안, 향후 효과의 예측을 담을 것인지
 - 후자를 선택하였다면, 어떠한 문제점으로 인하여 이 부분에 대한 입법평가가 필요한지에 대한 취지, 목적 등이 보다 세밀하고 구체적으로 제시되어야 함
 - 대상이나 범위가 다소 좁아지더라도 평가의 취지와 목적을 분명히 살릴 수 있는 것이라면 그것에 집중해야 할 것임

- 『음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가』에 어떠한 평가기법을 사용할 것인지를 판단하기에 앞서, 평가의 목적·대상·범위 등이 명확히 확정되어야 한다고 생각함
 - 입법평가의 목적이 무엇이며, 어떠한 내용들을 평가할 것인가, 그 기법은 어떠한가에 대한 내용이 우선적으로 제시되어야 함
 - 목적과 방법의 우선순위가 바뀌지 않아야 함. 이 평가가 단속·처벌기준의 강화를 통하여 음주운전을 보다 확고하게 예방하고자 하는 데 목적이 있는지, 단속·처벌기준의 합리화를 통하여 사회·경제적 비용을 줄이고자 하는 것인지에 따라서

평가방식과 내용도 달라져야 함

- 예컨대, 일반인들을 대상으로 설문의 방식을 취한다고 우선적으로 설정할 것이 아니라, 평가의 목적이 음주운전단속에 대한 국민의 법감정과 실제 처분기준 사이의 괴리를 해소하고자 하는 경우라고 한다면, 이러한 설문방식을 취할 수 있는 것임

- 비교법적 연구는 개선방안에 관한 힌트가 될 수는 있겠지만, 이것이 강조될 경우 현행법제와 관련된 입법평가의 본질을 해할 수도 있을 것이라 생각됨

- 오히려 법제에 대한 비교가 아닌 사례와 통계를 통하여, 해당 국가가 단속·처벌기준을 변경하여 어떠한 실익을 얻었는지에 대한 분석이 이루어져야 할 것임