

가 10-13-4

가

윤계형 · 조용준 · 조영기
김남철 · 최철호 · 이상경

가

Legislative Evaluation on the Standards of Driving under the Influence of Alcohol

연구자 : 윤계형(한국법제연구원 초청연구원)

Yun, Gye-Hyeong

조용준(한국법제연구원 초청연구원)

Cho, Yong-Jun

조영기(한국법제연구원 초청연구원)

Cho, Young-Ki

김남철(부산대학교 법과대학 교수)

Kim, Nam-Cheol

최철호(청주대학교 법과대학 교수)

Choi, Chol-Ho

이상경(광운대학교 법과대학 교수)

Lee, Sang-Kyung

2010. 10. 31.



I. 배경 및 목적

- 음주운전에 의한 자동차 교통사고가 심각한 문제로 대두되고 있음에도 음주운전 교통사고는 계속 증가하고 있으며, 생명뿐만 아니라 사회경제적으로 막대한 손실이 있는 것으로 추정됨
- 교통사고의 가장 치명적인 원인이 되고 있는 음주운전의 경우 도로교통법 등 관련 법률에서 기준을 정하고 있으나 음주운전 단속과 처벌기준에 대한 입법정책적 연구가 미흡한 실정임
- 이에 입법평가연구를 통하여 우리나라의 음주운전 실태와 그로 인한 피해 등 문제 발생의 현황을 파악하고 음주운전 단속기준 관련 규정들을 평가하여 입법대안을 제시할 필요가 있음

II. 주요 내용

- 음주운전의 실태 파악
 - 음주운전의 단속건수는 매년 증가하고 있으며, 2004년 이후 단속량과 교통사고 발생건수는 역상관관계를 보이고 있음

- 전체 교통사고에서 음주운전이 차지하는 비율이 전체적으로 증가하고 있으며, 음주운전으로 인한 교통사고 사망자수의 비율도 증가하고 있음

□ 음주운전 단속과 처벌에 관한 입법 현황 분석

- 음주운전에 관하여는 「도로교통법」과 「도로교통법 시행규칙」 및 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」과 「교통사고처리 특례법」 등에서 규율하고 있음
- 현재 국회에 계류 중인 「도로교통법」 개정안을 보면, 음주운전 단속기준을 강화하는 방안, 음주운전 방조자를 처벌하는 방안, 음주측정 회피 도주자 처벌을 강화하는 방안, 면허취소된 음주운전자의 면허재취득 제한기간을 연장하는 방안, 음주운전으로 2회 이상 면허취소된 사람에 대한 관리 강화 방안, 음주운전자에 대한 음주운전방지장치 설치 의무화 방안 등이 있음

□ 독일, 일본, 미국의 비교법적 분석을 통한 시사점 도출

- 독일의 경우, 형법과 도로교통법에서 음주운전에 관하여 규정하고 있음
 - 도로교통법에서 호흡중(0.25mg/l) 또는 혈중알콜농도(0.05%)의 한계를 각각 규정하고 있으며, 초보운전자의 음주운전에 대하여 범칙금 부과하고 있음
- 일본은 2000 이후 3차례 도로교통법을 개정하여 처벌기준을 강화함으로써 음주운전사망사고를 감소시키는 효과를 보임
 - 특히 2007년 도로교통법 개정에는 음주운전자의 주변인을 처벌하는 규정을 신설하고, 2009년에는 음주운전에 대한 벌점을 높

이고 1회 음주운전만으로도 운전면허 취소 가능하도록 개정함

- 미국은 연방정부차원에서 교통형평성법에서 음주운전 0.08%를 적용하도록 권고하고 있으며, 시동잠금장치제도를 실시하고 있음

□ 수범자 및 전문가 대상 의견조사를 통한 규범수용성 측정

- 전국 자가운전자 1,000명을 대상으로 설문조사 실시
 - 분석결과 음주운전 적발시 ‘운전면허 정지 또는 취소’를 가장 걱정하고 있는 것으로 나타남
 - 음주운전으로 인한 면허정지와 면허취소기준을 강화하는 방안에 공감하는 의견이 비공감하는 의견보다 약 3배 높게 나타남
 - 상습적인 음주운전자에게 면허 재취득기간 제한기간을 2년에서 3년으로 연장하는 방안에 대하여는 74% 동의하고 있음
- 음주운전으로 인한 행정처분에 대하여 행정심판을 청구하는 경우, 이를 담당하는 전국 16개시도 경찰청 행정심판담당 경찰공무원을 대상으로 설문조사 실시함

□ 음주운전 단속과 처벌에 관한 경제성 분석

- 음주운전으로 인한 사회적 비용과 편익을 분석함
 - 편익 : 사상자 비용, 음주사고처리 교통경찰비용, 인적피해 보험비용, 물적피해 보험비용, 차량손해 비용, 대물피해 비용, 보험 면책금, 행정심판비용, 면허 재취득 비용
 - 직접비용 : 음주운전단속 경찰 인건비, 경찰행정비용(기타사업비), 채혈비용, 단속기구비용

- 간접비용 : 대리운전 비용
- 기타비용 : 벌금
- 사회적 총편익은 1,677,877,169천 원, 사회적 총비용은 2,703,807,943천 원, 기타비용은 380,697,800천 원으로, 이들 비용을 모두 합한 음주운전으로 인한 사회적 총비용은 4,762,382,912천 원이므로 $B/C=1,677,877,169/240,057,943=7>1$

Ⅲ. 기대효과

- 음주운전 단속기준에 관한 입법대안 제시
- 음주운전 처벌기준에 관한 입법대안 제시
- 음주운전 단속과 처벌에 관한 입법적 조치를 마련하는 데에 이바지할 것으로 기대됨

▶ 주제어 : 음주운전, 도로교통법, 면허정지, 면허취소, 입법평가

Abstract

I . Background and Objectives

- Car accidents caused by drunk driving is beginning a serious problem despite awareness of the dangers of drunk driving.
- The Road Traffic Act includes laws on drunk driving. However, this criteria for driving under the influence is insufficient and is the cause of traffic accidents.
- It is necessary to evaluate the legislation throughout the country and to identify the evaluation criteria of a DUI. Alternative legislation should be suggested if necessary.

II . Main content

- Investigation Analysis of Drunk Driving
 - Law enforcement against drunk driving has increased each year since 2004 the amount of crack and the number of traffic accidents has shown a negative correlation.
- Rules and penalties on DUI(driving under the influence of alcohol) Analysis

- With respect to drinking and driving, “the Road Traffic Act” and the “Enforcement Rules of the Road Traffic Act” and “Law on the specific crime, punishable abomination” and “Special Cases of Traffic Accidents”, etc. are used.
- Comparative Legal Analysis Implications : Germany, Japan, United States of America
- Expert meetings and workshops
 - Advisory Council and working groups of experts through a workshop discuss research progress and conduct research.
- Norm to measure the acceptability of a survey analysis
 - Nationwide survey of 1,000 drivers who were administered.
 - Due to an administrative penalty against drunk driving charge if the administrative appeal, which is responsible for initiation of the National Guard administrative judge in charge of 16 police officers were conducting a survey.
- An economic analysis of drunk driving
 - Benefits : Cost of casualties, transportation of drinking accident police handling costs, personal injury insurance costs, property damage insurance costs, vehicle damage costs, property damage costs, insurance myeonchaekgeum, administrative adjudication costs, regain license costs

- Direct Costs : DUI police personnel, police, administrative costs, sampling costs, expenses Enforcement Agency
- Indirect Costs : chauffeur service cost
- Other cost : penalty
- As a result of Cost/Benefits analysis, if the period of analysis is limited to a year, the B/C is 7.

III. Expected effect

- A DUI based on the proposed legislation is an alternative.
- About drinking and driving to the preparation of legislative measures will contribute dee. Preparation of legislative measures related to drunk driving which will contribute to prevent and remove dangers to traffic on roads.

➤ **Key Words : Drunk Driving, the Road Traffic Act, license suspension, license cancellation, legislative evaluation**

목 차

요약문	3
Abstract	7
제 1 장 입법평가의 개요	15
제 1 절 입법평가의 필요성 및 목적	15
제 2 절 입법평가의 대상	17
제 3 절 입법평가의 방법	19
제 2 장 음주운전의 실태 및 규범 분석	21
제 1 절 음주운전의 실태	21
I. 음주운전 단속현황	21
II. 음주운전 교통사고 현황	22
제 2 절 음주운전 관련 입법 분석	26
I. 음주운전 관련 입법 체계와 내용	26
II. 음주운전 관련 입법의 입법연혁	36
제 3 절 비교법적 분석	41
I. 음주운전 관련 독일 입법례	41
II. 일본의 음주운전 관련 입법례	52
III. 미국의 음주운전 관련 입법례	71
IV. 각국의 시사점	94

제 3 장 음주운전 단속과 처벌기준에 관한 의견조사	103
제 1 절 일반인 설문조사	103
I. 조사 설계	103
II. 조사 결과	106
III. 소 결	132
제 2 절 행정심판담당 경찰관 설문조사	133
I. 조사 설계	133
II. 조사 결과	134
III. 소 결	152
제 4 장 음주운전단속과 처벌기준에 관한 경제성 분석	155
제 1 절 경제성분석의 범위 및 방법	155
I. 연구의 범위	155
II. 연구의 방법	155
제 2 절 분석 모형	163
I. 음주운전에 대한 사회의 비용편익분석	163
II. 음주운전에 대한 사회 전체의 총비용-총편익 분석	168
제 3 절 항목별 경제성 분석	170
I. 편 익	170
II. 비 용	177
III. 기타 비용	188
제 4 절 경제성 분석 결과	190

제 5 장 결 론	195
I. 입법대안 및 권고	195
II. 입법평가의 한계 및 과제	199
참 고 문 헌	201

【부 록】

<부록 1> 일반인 설문조사 설문지	209
<부록 2> 행정심판담당 경찰공무원 설문지	217

제 1 장 입법평가의 개요

1 가

교통사고의 가장 치명적인 원인이 되고 있는 음주운전은 음주운전으로 인한 피해는 운전자 자신뿐만 아니라 다른 사람의 생명과 질에 까지 영향을 미치는 외부효과가 있기 때문에 사회 전체에 영향을 주고 국민의 건강에 위협을 주는 중요한 보건문제인 동시에,¹⁾ 입법정책적으로 고려하여야 할 문제이다.

그러나 운전자의 음주에 의한 자동차 교통사고가 심각한 문제로 대두되고 음주운전사고의 처벌기준이 강화되었음에도 불구하고 음주운전 교통사고 8.7% 증가 등 생명뿐만 아니라 사회경제적으로 막대한 손실이 있는 것으로 추정되고 있다.

2007년 12월에는 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」을 개정하여 음주운전에 대한 처벌을 강화하였고 그로 인하여 연간 3,500억원 이상의 사회적 비용이 절감될 것으로 기대했으나, 실제로 예상한 만큼 그 효과가 크지 않은 것으로 평가되고 있다. 이것을 보면, 음주운전 단속기준 관련 규정에 있어서도 처벌 규정을 강화하는 것만으로 실제로 음주운전 예방과 억제 효과가 나오지 않을 수가 있다는 것을 알 수 있다. 이후 음주로 인한 교통사고가 8.7%나 증가하였고 그로 인하여 죽거나 다치는 사람이 하루에만 120명이 넘고 있는데, 이로 인한 사회경제적 손실이 연간 수조원이 될 것으로 추정되고 있다. 우리나라의 경우 최근 5년간 교통사망사고는 8.5% 감소하였으나, 3회 이상 적발된 상습 음주운전자는 62.3% 증가하고, 음주운전 사망자가 매년 1천여명(전체 사망사고의 약 17%)에 달해 최근 5년간 4,700여명이 사망하는 등 음주운전의 피해가 커져가고 있다. 이렇게 교통사고의 가

1) 정우진 외, 음주의 사회경제적 비용, 집문당, 2009, 212면.

장 치명적인 원인이 되고 있는 음주운전의 경우 도로교통법 등 관련 법률에서 이를 금지하고 있고 음주운전단속이나 행정처분, 벌금 등 그 기준을 정하고 있으나 음주운전 단속과 처벌기준에 대한 정확한 분석과 그에 대한 객관적 근거가 미흡한 실정이다. 그리고 음주운전 등으로 매년 40-50만건의 운전면허정지·취소처분을 하고 있으며, 이 중 5% 내외인 2만여건이 행정심판청구를 제기하고 있다.

문제는 음주운전의 심각성에만 치중해서 관련 규정을 어느 정도로 강화해야 할 것인지에 대한 확신도 없이 단속과 처벌 기준을 무작정 강화만 해서는 곤란하고, 또 강화에 대한 반발을 고려해서 걱정하지 않은 수준으로 그 기준을 유지하거나 낮추는 것도 바람직하지 않다는 것이다.

이러한 상황에서, 그와 관련된 객관적이고 과학적 분석을 가능하게 하는 것이 바로 ‘입법평가제도’이다. 이 입법평가제도에 따라 음주운전 단속기준 관련 규정은 물론 우리의 음주운전 실태와 그로 인한 피해 등 문제 발생의 현황을 합리적인 입법평가를 통해 구체적으로 검토하고 그 토대하에서 적절한 음주운전 단속기준 근거 규정을 마련한 후 관련 법령을 개정하여 실효성을 높이는 방향으로 시행한다면, 우리도 선진 각국들과 마찬가지로 음주운전을 획기적으로 줄여 교통안전의 수준을 상당한 수준으로 높일 수 있게 될 것이다.²⁾ 오늘날의 입법상황은 지속적인 변화과정의 결과라기보다는 다양한 발전과정이 종합적으로 반영되고 있는 상황으로 파악할 수 있다.³⁾ 따라서 법률적인 측면에서의 검토·심사할 뿐만 아니라 법률의 실효성과 효율성을 측정하여 개선하여야 한다.

음주운전에 관한 직접적 근거규정을 두고 있는 도로교통법은 제1조에서 “도로에서 일어나는 교통상의 모든 위험과 장애를 방지하고 제거하여 안전하고 원활한 교통을 확보함”을 목적으로 하고 있다. 따라서 입법평가를 통하여 이러한 입법목적의 달성하고 있는지 심사하고 그 결과에 따른 입법대안을 권고하기로 한다.

2) 김성호, 음주운전 단속기준 규정에 대한 입법평가, 한국법제연구원, 2009, 6면.

3) 박영도, 입법평가의 이론과 실제, 한국법제연구원, 2007, 15면.

이에 본 연구에서는 우리나라의 음주운전 실태와 그로 인한 피해 등 문제 발생의 현황을 파악하고 음주운전 단속기준 관련 규정들을 평가하여 최적의 입법대안을 제시하고자 한다.⁴⁾

2 가

입법평가의 대상은 ‘음주운전 단속과 처벌기준’을 규정하고 있는 도로교통법령 등과 관련 법령의 모든 규정인데, 구체적으로는 도로교통법령의 혈중알콜농도 관련 규정과 음주운전에 따른 행정처분과 처벌 규정은 물론, 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」, 「교통사고처리 특례법」의 처벌 관련 규정과 경찰청장 훈령인 「교통단속처리지침」의 단속 관련 규정 등이 있다.

○ 법적 근거

- 「도로교통법」 제44조(술에 취한 상태에서의 운전금지)⁵⁾: 금지, 호흡측정, 채혈측정, 혈중알콜농도 0.05% 이상 관련 규정

4) 그러나 입법평가는 어떠한 통계적 절차는 아니다. 특정한 법률초안에서 예정하고 있는 규범화 대상 및 입법자가 법률을 통해서 달성하고자 하는 입법목적에 의해 좌우되어 입법평가의 결과 범위는 사안마다 차이가 있다(최윤철, 독일과 스위스의 입법평가 사례연구, 한국법제연구원, 2008, 28면)

5) 제44조(술에 취한 상태에서의 운전금지) ① 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(「건설기계관리법」 제26조제1항 단서의 규정에 의한 건설기계 외의 건설기계를 포함한다. 이하 이 조, 제45조, 제47조, 제93조제1항제1호 내지 제4호 및 제150조에서 같다)을 운전하여서는 아니 된다.

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

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

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

- 「교통단속처리지침」(경찰청장 훈령) 제3편 주취운전 단속
 - 행정처분 관련 규정
 - 「도로교통법」 제93조(운전면허 취소·정지처분 기준 등)⁶⁾
 - 「도로교통법 시행규칙」 제91조(운전면허 취소·정지처분 기준 등)
[별표 28] 운전면허 취소·정지처분 기준
 - 정지: 혈중알콜농도 0.05% 이상 ~ 0.1% 미만
 - 취소: 혈중알콜농도 0.1% 이상
 - 형사처벌 관련 규정
 - 「도로교통법」: 음주운전과 측정불응 시
 - 제150조(벌칙) 2년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금
 - 특례법
 - 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」 제5조의3(도주차량운전자
의 가중처벌), 제5조의11(위험운전치사상)
 - 「교통사고처리 특례법」 제3조(처벌의 특례)

6) 제93조(운전면허의 취소·정지) ① 지방경찰청장은 운전면허(연습운전면허를 제외한다. 이하 이 조에서 같다)를 받은 사람이 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 때에는 행정안전부령이 정하는 기준에 의하여 운전면허를 취소하거나 1년 이내의 범위에서 운전면허의 효력을 정지시킬 수 있다. 다만, 제2호·제3호, 제6호 내지 제8호(정기적성검사기간이 경과된 때를 제외한다), 제11호, 제13호, 제15호, 제16호 또는 제17호에 해당하는 때에는 운전면허를 취소하여야 한다.

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

② 지방경찰청장은 제1항의 규정에 의하여 운전면허를 취소하거나 운전면허의 효력을 정지함에 있어서 그 기준으로 활용하기 위하여 교통법규를 위반하거나 교통사고를 일으킨 자에 대하여는 행정안전부령이 정하는 바에 의하여 그 위반 및 피해의 정도 등에 따라 벌점을 부과할 수 있으며, 그 벌점이 행정안전부령이 정하는 기간동안 일정한 점수를 초과하는 경우에는 행정안전부령이 정하는 바에 의하여 운전면허를 취소 또는 정지할 수 있다.

음주운전단속과 처벌기준에 관하여는 「도로교통법」에서 주로 다루고 있으므로, 본 연구에서 실시하는 입법평가는 도로교통법 제44조와 제93조를 주요 연구 대상으로 한다.

3 가

그간 음주운전에 관하여 음주운전의 단속과 처벌 방안 등을 중심으로 상당한 연구가 있었으나, 음주운전 관련 규정의 ‘입법평가’에 관해서는 선행연구가 없었던 것으로 파악된다. 다만, 기존의 음주운전 관련 선행연구 중에서도 음주운전 단속기준과 관련이 있는 사항을 중심으로 선행연구에 대한 문헌조사를 실시하였다.

음주운전 단속기준과 관련하여 직접적인 근거가 되는 ‘음주운전의 상태가 되는 혈중알콜농도 규정’은 물론 음주운전 단속과 관련되는 모든 사항을 분석 대상으로 하되, 관련 법령의 근거 규정을 중심으로 분석을 하였다.

또한 음주운전에 관한 법규범은 각 나라마다 그동안 음주운전이 문제가 되어온 상황이나 문제의 정도, 개선의 실효성·효과성과 그에 따른 문제점 등이 다르므로, 그러한 점을 종합적으로 분석하여 우리의 실정과 형편에 맞고 실효성 있는 개선이 이루어지는 방향으로 입법대안을 도출해 보았다.

우선 음주운전실태, 관련 통계 등에 관한 조사·분석을 실시하고, 이러한 조사결과를 바탕으로 외국의 관련 입법례와의 비교를 통하여 음주운전과 관련된 도로교통 법령을 전반적으로 재검토 하여야 할 것이다. 이러한 연구과정 중에서 외국, 특히 독일, 일본, 미국의 관련 입법례를 조사하여 음주운전 관련 규정을 주요 연구대상으로 한다. 본 보고서에서는 독일과 미국, 그리고 일본의 음주운전 단속기준과 그 입법 배경 등을 파악하여, 우리의 현행 음주운전 단속과 처벌기준을

개선하는 데에 필요한 중요한 참고자료로 활용할 수 있도록 하였다.

결국 음주운전에 대한 처벌을 강화하는 경우에도 음주운전에 대한 인식 변화와 그 강화된 규정에 대한 적극적인 홍보 등에 의하여 그 규정의 실효성을 높이도록 해야 그 처벌 강화 규정이 실효성 있는 수단이 될 수 있다. 이렇게 되는 경우 그 강화된 규정에 대한 계량적 분석을 통하여 보다 의미 있는 입법평가도 가능하게 될 것이다.

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

1

I. 음주운전 단속현황

2008년의 음주운전 단속건수는 모두 434,148건이었는데, 이를 혈중 알콜농도별로 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.

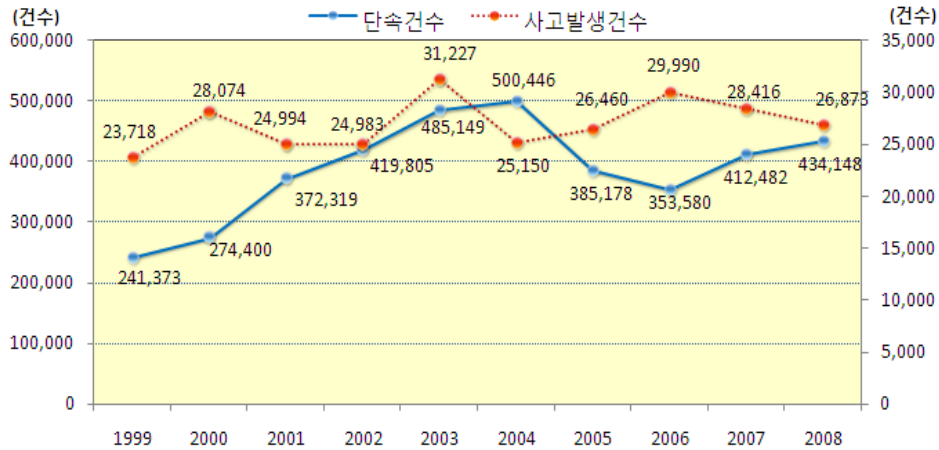
<표 2-1> 음주운전 단속 추이

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

최근 10년간 음주운전 단속과 음주운전 교통사고 발생건수 추이를 비교해 보면 <그림 2-1>과 같이 2004년 이전에는 단속이 증가함에도

교통사고 발생건수가 증가하는 형태를 띠고 있으나 그 이후에는 단속량과 교통사고 발생건수는 역상관관계를 보여주고 있다.

<그림 2-1> 음주운전 단속과 음주운전 교통사고 발생건수 추이 비교



II. 음주운전 교통사고 현황

2009년에 발생한 음주운전 교통사고는 28,207건으로서 전년인 2008년에 비하여 다소 증가한 것으로 나타나고 있다. 그러나 음주운전 교통사고와 사망자수 추이를 보면 1990년 이래로 증가하고 있는데, 음주운전 교통사고는 점차 증가하는 것으로 나타났다.

<표 2-2> 음주운전 사고 추이

	전체 교통사고건수	음주운전사고발생건수	음주운전사고 사망자 (명)	음주운전사고 부상자 (명)
1990	255,303	7,303	379	10,707
1991	265,964	8,377	476	11,967
1992	257,194	10,319	483	14,971
1993	260,921	14,961	596	21,765

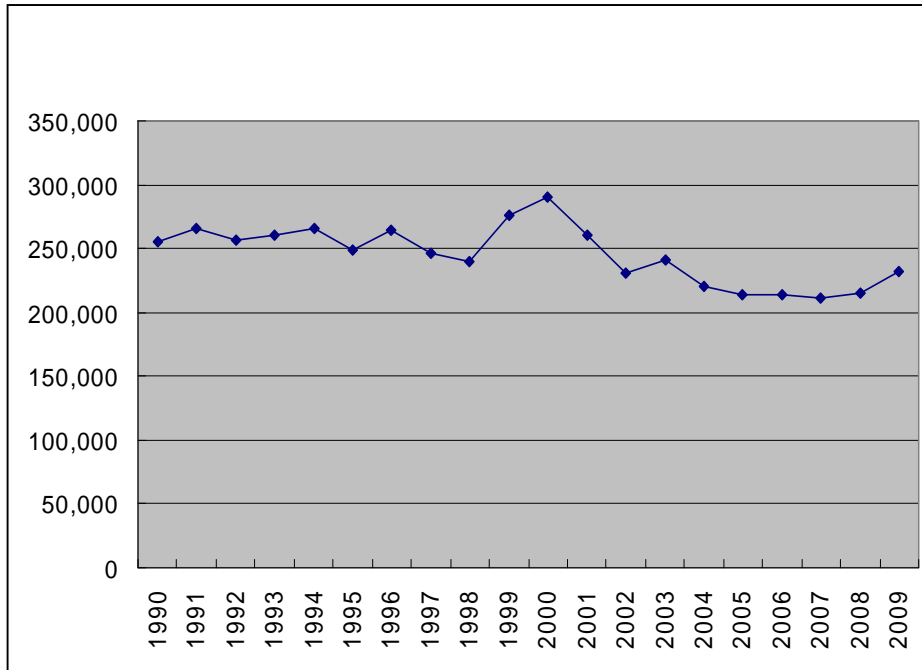
	전체 교통사고건수	음주운전사고발 생건수	음주운전사고 사망자 (명)	음주운전사고 부상자 (명)
1994	266,107	17,900	565	26,918
1995	248,865	17,777	690	26,300
1996	265,052	25,764	979	38,897
1997	246,452	22,892	1,004	36,023
1998	239,721	25,269	1,113	40,489
1999	275,938	23,718	998	39,282
2000	290,481	28,074	1,217	47,155
2001	260,579	24,994	1,004	42,165
2002	231,026	24,983	907	42,316
2003	240,832	31,227	1,113	55,230
2004	220,755	25,150	875	44,522
2005	214,171	26,460	910	48,153
2006	213,745	29,990	920	54,255
2007	211,662	28,416	991	51,370
2008	215,822	26,873	969	48,497
2009	231,990	28,207	898	50,797
계	4,912,580	448,654	17,087	751,779

(자료: 경찰청, 교통사고통계 재구성)

<표 2-2>를 보면 1990년부터 2009년까지 전체 교통사고 건수, 음주운전사고 발생건수, 음주운전 사고로 인한 사망자의 수, 음주운전 사고로 인한 부상자의 수가 나와 있다.

위의 <표 2-2>만 보면 사고건수나 사망자, 부상자의 추이가 어떻게 변하는지 한 눈에 알기는 어렵다. 이를 그림으로 나타내면 아래의 <그림 2-2>와 <그림 2-3>으로 나타난다. <그림 2-2>는 전체 교통사고의 추이를 나타내고 <그림 2-3>은 음주운전 교통사고의 추이를 나타낸다.

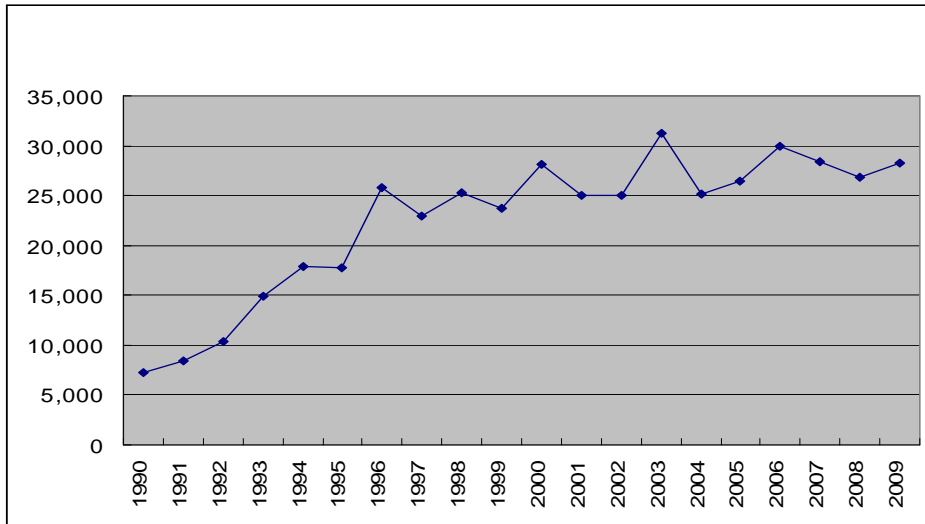
<그림 2-2> 전체 교통사고 추이



(자료: 경찰청, 교통사고통계 재구성)

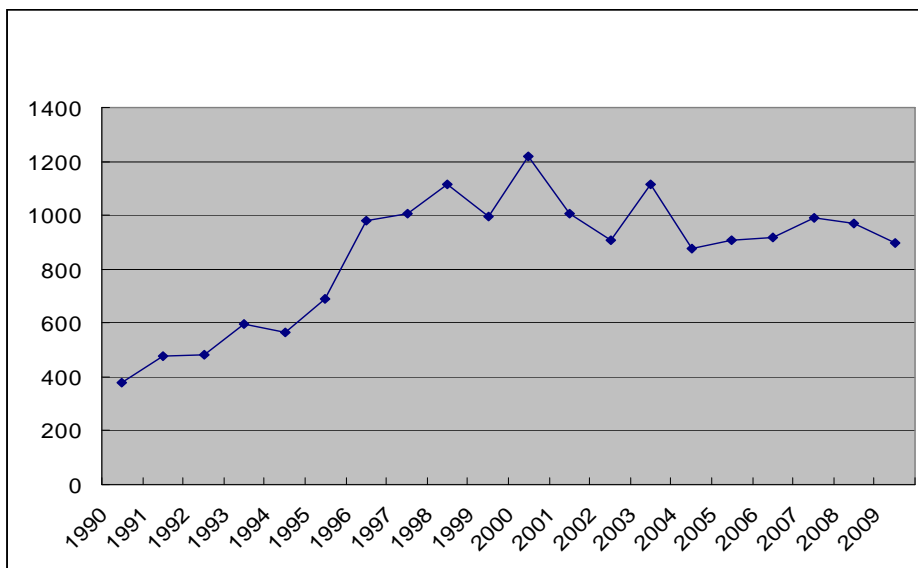
<그림 2-2>의 전체 교통사고는 2000년에 290,481건으로 최고치를 기록한 후에 점차 하향 안정화의 모습을 나타낸다. 하지만 <그림 2-3>의 음주운전 교통사고의 추이를 살펴보면 등락을 반복하면서 전체적인 추세선의 기울기는 증가 추세를 나타내고 있다. 즉 전체 교통사고는 줄어드는 추세인데 반해서 음주운전 교통사고의 경우는 증가하는 추세를 보이고 있다.

<그림 2-3> 음주운전 교통사고 추이



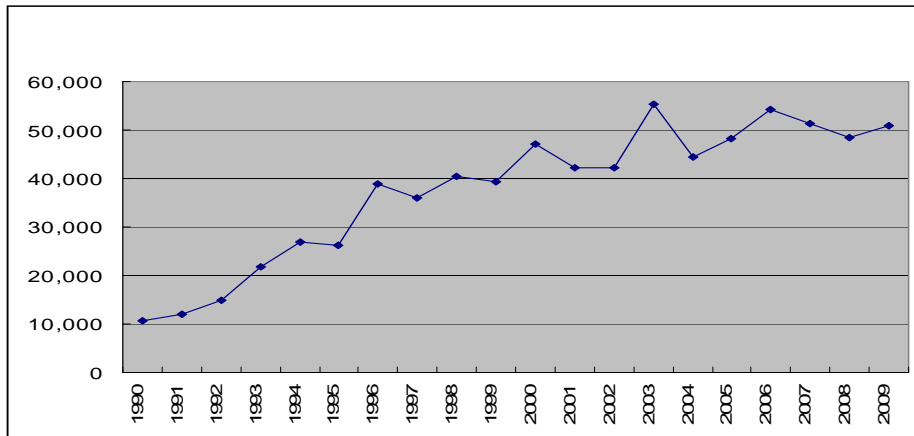
(자료: 경찰청, 교통사고통계 재구성)

<그림 2-4> 음주운전 교통사고 사망자 추이



(자료: 경찰청, 교통사고통계 재구성)

<그림 2-5> 음주운전 교통사고 부상자 추이



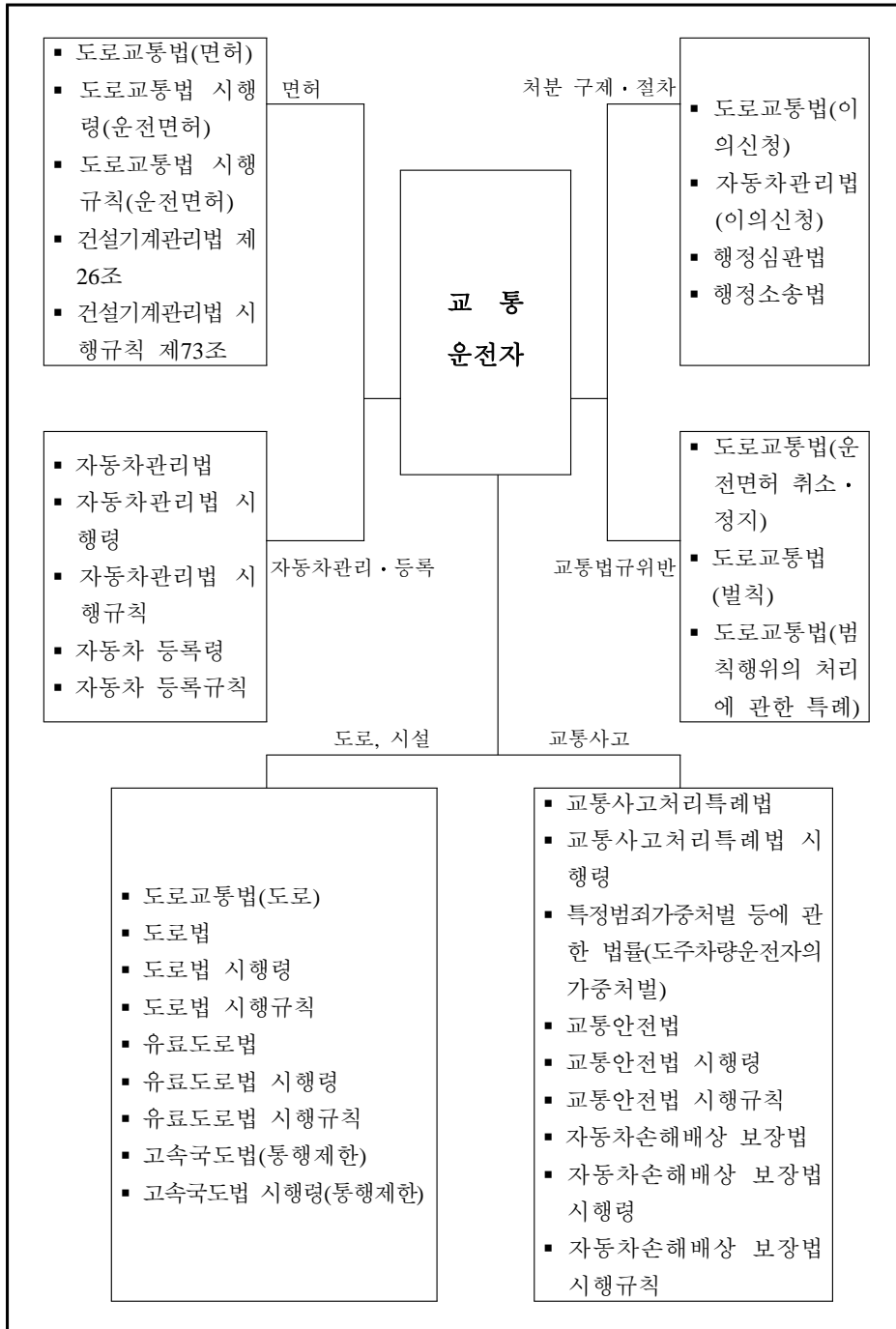
(자료: 경찰청, 교통사고통계 재구성)

<그림 2-4>와 <그림 2-5>를 비교해보면 음주운전 사망자는 2000년에 1,217명으로 최고치를 기록한 후에 점차 하향하는 모습이고 음주운전 부상자는 2003년에 55,230명으로 최고치를 기록한 후에 감소하다가 다시 증가하는 추세를 나타낸다. 음주운전 교통사고의 사망자는 2000년 이후에 뚜렷한 방향성을 나타내지 않고 하향 안정화 되는 경향을 보이는 반면에 부상자는 전체적으로 증가하는 양상을 나타낸다. 이에 따라 음주운전이 전체 교통사고에서 차지하는 비율 또한 전체적으로 증가하고 있음을 알 수 있다.

2

I. 음주운전 관련 입법 체계와 내용

음주운전 단속과 관련된 기준은 도로교통법령을 중심으로 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」 등에 규정되어 있는데, 그 개요를 살펴보면 다음과 같다.



1. 도로교통법령(「도로교통법」과 「도로교통법 시행규칙」)

‘음주운전’이란 운전면허를 취득했는지에 관계없이 도로에서 술에 취한 상태로 자동차 등(운전면허가 필요한 차)를 운전하는 것을 말한다. 술에 취한 상태에서 운전하는 것은 교통사고를 발생시킬 위험성을 높이기 때문에 법에서 엄격히 금지하고 있는 것이다(「도로교통법」 제44조제1항).

경찰공무원은 운전자가 술에 취했는지를 호흡조사에 의해 측정할 수 있으며, 이 경우 운전자는 경찰공무원의 측정에 응해야 한다. 다만, 측정 결과에 불복하는 운전자에 대해서는 운전자의 동의를 얻어 혈액채취 등의 방법으로 다시 측정할 수 있다(같은 조 제2항·제3항). 여기서 ‘술에 취한 상태’란 혈중알콜농도 0.05% 이상을 의미한다(같은 조 제4항).

도로교통법령에서는 운전면허를 받은 사람이 도로교통법령을 위반하거나 교통사고를 일으키거나 그 밖에 「형법」 등의 법령을 위반한 때에 일정한 기준에 따라 운전면허를 취소하거나 일정기간 동안 효력을 정지시키는 제도를 두어 그 실효성 확보를 도모하고 있다.

현재 음주 후 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 하고, 구호조치를 하지 않은 경우, 술에 취한 상태의 기준(혈중알콜농도 0.05% 이상)을 넘어서 운전을 하다가 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 한 경우, 술에 만취한 상태(혈중알콜농도 0.1% 이상)에서 운전한 경우와 2회 이상 술에 취한 상태의 기준을 넘어 운전하거나 술에 취한 상태의 측정에 불응한 사람이 다시 술에 취한 상태(혈중알콜농도 0.05% 이상)에서 운전한 경우와 취한 상태의 기준을 넘었거나 술에 취한 상태에서 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있음에도 불구하고 경찰공무원의 측정 요구에 불응한 경우에는 운전면허가 취소된다.

한편, 운전면허 취소와 정지 처분의 기초자료로 활용하기 위하여 법규위반이나 사고야기에 대하여 그 경중, 피해의 정도 등에 따라 배점되는 점수인 벌점을 중심으로 벌점 제도를 운영하고 있는데, 술에 취한 상태의 기준을 넘어서 운전한 경우(혈중알콜농도 0.05% 이상 0.1% 미만) 벌금 100점(운전면허 정지 100일)이 부과된다.

* 「도로교통법 시행규칙」 제91조

제91조(운전면허의 취소·정지처분 기준 등) ① 법 제93조에 따라 운전면허를 취소 또는 정지시킬 수 있는 기준(교통법규를 위반하거나 교통사고를 일으킨 경우 그 위반 및 피해의 정도 등에 따라 부과하는 벌점의 기준을 포함한다)과 법 제97조제1항에 따라 자동차등의 운전을 금지시킬 수 있는 기준은 별표 28과 같다.

(이하 생략)

[별표 28] 운전면허 취소·정지처분 기준

2. 취소처분 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(혈중알콜농 도 0.05퍼센트 이상)을 넘어서 운전 을 하다가 교통사고로 사람을 죽게 하거나 다치게 한 때 ○ 술에 만취한 상태(혈중알콜농도 0.1 퍼센트 이상)에서 운전한 때 ○ 2회 이상 술에 취한 상태의 기준을 넘어 운전하거나 술에 취한 상태의

제2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

일련 번호	위 반 사 항	적용법조 (도로교통법)	내 용
			측정에 불응한 사람이 다시 술에 취한 상태(혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상)에서 운전한 때
3	술에 취한 상태의 측정에 불응한 때	제93조	○ 술에 취한 상태에서 운전하거나 술에 취한 상태에서 운전하였다고 인정할만한 상당한 이유가 있음에도 불구하고 경찰공무원의 측정 요구에 불응한 때

3. 정지처분 개별기준

(1) 이 법이나 이 법에 의한 명령을 위반한 때

위 반 사 항	적용법조 (도로교통법)	벌 점
2. 술에 취한 상태의 기준을 넘어서 운전한 때 (혈중알콜농도 0.05퍼센트 이상 0.1퍼센트 미만)	제44조제1항	100

그런데 음주운전으로 운전면허 취소처분 또는 정지처분을 받았지만, 운전이 가족의 생계수단인 경우, 모범운전자로서 3년 이상 교통봉사 활동에 종사한 경우와 경찰서장 이상의 표창을 받은 경우에는 감경 사유에 해당되어 감경을 받을 수 있다. 다만, 다음의 어느 하나에 해당하면 감경받지 못하도록 규정되어 있다(『도로교통법 시행규칙』 별표 28).

- 혈중알콜농도가 0.12%를 초과하여 운전한 경우
- 음주운전으로 인적 피해가 있는 교통사고를 일으킨 경우
- 경찰관의 음주측정 요구에 불응하거나 도주하거나 단속경찰관을 폭행한 경우

- 과거 5년 이내 3회 이상 인적 피해가 있는 교통사고를 일으킨 전력(前歷)이 있는 경우
- 과거 5년 이내 음주운전을 한 전력이 있는 경우

또한, 음주측정을 거부하는 경우에는 음주수치(측정기에 의한 수치와 채혈 측정에 따른 수치 포함)와 관계없이 운전면허가 취소된다.

음주운전자와 음주측정 거부자에 대한 단속기준 중 행정처분 기준은 다음 표와 같다.

구 분	혈중알콜농도	
	0.05% 이상 ~ 0.1% 미만	0.1% 이상
대인사고	면허취소	면허취소
대물사고 또는 단순음주	100일간 면허정지	
음주측정 불응	면허취소(측정결과 불복 시는 재측정 가능)	
2회 이상 음주운전하거나 음주측정에 불응한 자가 다시 음주운전	면허취소	

한편, 음주운전으로 운전면허 행정처분을 받는 것과는 별도로 형사 처벌도 받게 되는데, 현재에는 음주운전이나 음주측정에 불응한 자에 대해서는 2년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금에 처할 수 있도록 하고 있으나, 음주운전을 근절하여 이에 따른 교통사고를 미연에 방지하기 위해서 3년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금으로 강화하기로 확정(시행일은 2009. 10. 2.)한 바가 있다.

「도로교통법」

제150조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 2년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제44조제1항의 규정을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 사람
2. 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람으로서 제44조제2항의 규정에 의한 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 사람
3. 제45조의 규정을 위반하여 약물로 인하여 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차등을 운전한 사람
(이하 생략)

(제150조의 내용을 대체하는 이하 제148조의2의 신설 규정은 2009. 10. 2.부터 시행 예정)

제148조의2(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 3년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금에 처한다.

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

(2) 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」과 「교통사고처리 특례법」

교통사고가 발생했을 때에 피해자를 구호하는 등 조치를 취하지 않고 도주한 경우, 다음의 구분에 따라 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」에 의해 가중처벌을 받게 된다.

피해자를 사망하게 한 경우나 도주 후 피해자가 사망한 경우에는 무기 또는 5년 이상 징역의 처벌을 받게 되고, 피해자를 다치게 한 경우에는 1년 이상 유기징역이나 500만원 이상 3천만원 이하의 벌금에 처하게 된다.

또한, 피해자를 사고장소로부터 옮겨서 유기(遺棄)하고 도주한 경우, 다음의 구분에 따라 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」에 의해 가중 처벌을 받게 된다.

피해자를 사망하게 하고 도주하거나 도주 후에 피해자가 사망한 경우에는 사형, 무기징역 또는 5년 이상 징역의 처벌을 받게 되고, 피해자를 다치게 한 경우에는 3년 이상의 유기징역 처벌을 받게 된다.

<표 2-3> 구호조치를 하지 않고 도주한 경우의 처벌기준

구 분	벌 칙
치사 후 도주나 도주 후 피해자 사망	무기 또는 5년 이상의 징역
치상(부상사고) 후 도주	1년 이상의 유기징역 또는 5백만원 이상 3천만원 이하의 벌금
유기 후 ⇒ 치사 후 도주 또는 도주 후 사망	사형, 무기징역, 5년 이상의 유기징역
유기 후 ⇒ 치상 후 도주	3년 이상의 유기징역

* 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」

제 5 조의3(도주차량운전자의 가중처벌) ① 도로교통법 제2조에 규정된 자동차·원동기장치자전거 또는 궤도차의 교통으로 인하여 형법 제268조의 죄를 범한 당해 차량의 운전자(이하 “사고운전자”라 한다)가 피해자를 구호하는 등 도로교통법 제54조제1항의 규정에 의한 조치를 취하지 아니하고 도주한 때에는 다음의 구분에 따라

가중처벌한다.

1. 피해자를 치사하고 도주하거나, 도주후에 피해자가 사망한 때에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.

2. 피해자를 치상한 때에는 1년 이상의 유기징역 또는 500만원 이상 3천만원 이하의 벌금에 처한다.

② 사고운전자가 피해자를 사고장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 때에는 다음의 구분에 따라 가중처벌한다.

1. 피해자를 치사하고 도주하거나 도주후에 피해자가 사망한 때에는 사형·무기 또는 5년 이상(위헌결정에 따라 10년 이상에서 5년 이상으로 개정)의 징역에 처한다.

2. 피해자를 치상한 때에는 3년 이상의 유기징역에 처한다.

[90헌바247) 1992. 4. 28. 특정범죄가중처벌등에관한법률(1966. 2. 23. 법률 제1744호, 개정 1973. 2. 24. 법률 제2550호, 1984. 8. 4. 법률 제3744호) 제5조의3제2항제1호는 헌법에 위반된다. [위헌결정으로 실효된 조항은 법률 제4962호, 1995. 8. 4. 일부개정으로 1995. 8. 4. 시행(중전 10년 이상 ⇒ 5년 이상)]

* 「형 법」

제268조(업무상과실·중과실 치사상) 업무상과실 또는 중대한 과실로 인하여 사람을 사망에 이르게 한 자는 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금에 처한다.

7) 본 법률조항에서 과실(過失)로 사람을 치상(致傷)하게 한 자가 구호행위(救護行爲)를 하지 아니하고 도주하거나 고의(故意)로 유기(遺棄)함으로써 치사(致死)의 결과에 이르게 한 경우에 살인죄와 비교하여 그 법정형을 더 무겁게 한 것은 형벌체계의 정당성과 균형을 상실한 것으로서 헌법 제10조의 인간으로서의 존엄과 가치를 보장한 국가의 의무와 헌법 제11조의 평등의 원칙 및 헌법 제37조 제2항의 과잉입법금지의 원칙에 반한다. [재판관 최광률 등의 반대의견: 법정형의 형종(刑種)과 형량(刑量)은 국가의 입법정책에 속하는 문제이므로 그 내용이 형벌의 목적과 기능에 본질적으로 배치된다든가 또는 평등의 기본원리인 합리성과 비례성의 원칙을 현저하게 침해하지 않는 한 쉽사리 헌법에 위배된다고 단정할 수 없다.]

* 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」

제5조의11(위험운전치사상) 음주 또는 약물의 영향으로 정상적인 운전이 곤란한 상태에서 자동차(원동기장치자전거를 포함한다)를 운전하여 사람을 상해에 이르게 한 자는 10년 이하의 징역 또는 500만원 이상 3천만원 이하의 벌금에 처하고, 사망에 이르게 한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다. [본조신설 2007. 12. 21.]

한편, 「교통사고처리 특례법」에서는 제3조에서 처벌의 특례를 규정하고 있는데, 차의 운전자가 교통사고로 인하여 「형법」 제268조(업무상과실·중과실 치사상의 죄)를 범한 때에는 5년 이하의 금고나 2천만원 이하의 벌금에 처하도록 규정하고 있다(제3조제1항).

다만, 차의 교통으로 「형법」 제268조의 죄 가운데 업무상과실 치상죄 또는 중과실 치상죄와 「도로교통법」 제151조(벌칙: 차의 운전자가 업무상 필요한 주의를 게을리하거나 중대한 과실로 다른 사람 건조물이나 그 밖의 재물을 손괴한 때에는 2년 이하의 금고나 500만원 이하의 벌금에 처한다)의 죄를 범한 운전자에 대해서는 피해자의 명시한 의사에 반하여 공소를 제기할 수 없도록 하고 있으나(제3조제2항), 차의 운전자가 업무상과실치상죄 또는 중과실치상죄를 범하고 피해자를 구호하는 등 「도로교통법」 제54조제1항에 따른 조치를 하지 않고 도주하거나 피해자를 사고장소로부터 옮겨 유기하고 도주한 경우와 ‘음주·약물 운전’ 등에 해당하는 행위로 인하여 이 죄를 범한 경우에는 반의사 불벌죄의 대상에서 제외되도록 규정하고 있다.

또한, 제4조에서는 종합보험 등에 가입된 경우의 특례를 규정하여 제3조제2항 본문에 규정된 죄를 범한 해당 차의 운전자에 대하여 공소를 제기할 수 없도록 하고 있었으나, 이에 대해서는 헌법재판소에서 헌법에 위반된다고 판시한 바가 있다.⁸⁾

8) 2005헌마764, 2008헌마118(병합), 2009. 2. 26., 「교통사고처리특례법」(2003. 5. 29.

II. 음주운전 관련 입법의 입법연혁⁹⁾

1. 도로교통법령(「도로교통법」과 「도로교통법 시행규칙」)

「도로교통법」은 1961년 12월 31일 법률 제941호로 제정되어 1962년 1월 20일부터 시행되었는데, 제정 당시부터 지금과 유사한 음주운전 금지 규정을 두고 있다.¹⁰⁾

「도로교통법」 (법률 제941호, 1961. 12. 31. 제정, 1962. 1. 20. 시행)
제39조(주취중 운전금지) ① 운전면허를 받은 자라 할지라도 주취중에 궤도차 또는 자동차등을 운전하여서는 아니된다.
② 전항의 규정에 의한 주취의 한계는 각령으로 정한다.
「도로교통법 시행령」 (각령 제401호, 1962. 1. 27. 제정·시행)
제29조(주취의 한계) 법 제39조 규정에 의한 주취의 한계는 혈액 락트에 대하여 0.5밀리그램 또는 호흡 미리릿트에 대하여 0.25밀리그램으로 한다.

* 음주 기준

- 1962. 1. 「도로교통법 시행령」 제정 당시: 혈액 1ml에 0.5mg, 호흡 1ℓ에 0.25mg

법률 제6891호로 개정된 것) 제4조 제1항 본문 중 업무상 과실 또는 중대한 과실로 인한 교통사고로 말미암아 피해자로 하여금 중상해에 이르게 한 경우에 공소를 제기할 수 없도록 규정한 부분은 헌법에 위반된다고 판시된 바 있다.

9) 김성호, 앞의 보고서, 23-27면.

10) 그 이전에는 음주운전 금지 규정과 관련하여 다음과 같이 규정되어 있음.

- 1914(대정3). 8. 18. 「마차취체규칙」 제14조: 마부 등 준수사항
- 1914(대정3). 7. 29. 「인력거취체규칙」 제10조: 인력거꾼 준수사항(술에 만취하여 영업하거나 승객 등에게 난폭한 언행 금지, 위반 시 구류 또는 과료)
- 1915(대정4). 7. 22. 「자동차취체규칙」 제17조: 자동차 운전 종사자의 준수사항(술에 만취한 상태에서 영업하거나, 승객과 공중에게 난폭한 언동 금지, 위반 시 100원 이하 벌금 또는 구류 또는 과료)
- 1934(소화9). 12. 29. 「자동차취체규칙」 제87조: 주기(酒氣)를 띤 채 운전금지(운전자는 주기를 띤 채 운전하거나 운전 중 깃연하지 않을 것, 위반 시 50원 이하의 벌금이나 구류 또는 과료)

- 1989. 10. 같은 법 동 시행령 개정 시: 혈중알콜농도 0.05%로 통일 (측정단위만 %로 통일, 음주 기준은 동일)

○ 1995. 1. 5. 개정

- 음주측정에 관한 정확성을 기하고 불필요한 논란을 방지하기 위하여 음주측정 결과에 불복하는 운전자에 대하여는 본인의 동의를 얻어 혈액채취 등의 방법으로 다시 음주여부 등을 측정할 수 있도록 하였다.

○ 1997. 8. 30. 개정

- 술에 취한 상태에서 건설기계를 조종하여 도로를 통행하는 때에는 자동차운전의 경우와 같이 음주운전으로 처벌할 수 있도록 하였다.

○ 2001. 1. 26. 개정

- 상습적인 음주운전을 근절하기 위하여 3회 이상 음주운전으로 단속된 경우에는 운전면허 정지사유에 해당하더라도 운전면허를 취소하도록 하였다.

○ 2005. 5. 31. 전부개정

- 술에 취한 상태의 기준이 종전에는 대통령령으로 위임되어 있었으나, 그 기준을 법률로 상향 조정하여 규정하였다. (제17대 국회에서 정성호 의원 대표발의안에 따라 그 사항이 통합되어 개정)¹¹⁾

음주운전 단속기준과 관련된 법령의 체계는 다음과 같다.

11) 국회 행정자치위원회의 전문위원 검토보고서에서는, 현행법 제41조제4항에서는 그 기준을 대통령령으로 정하도록 위임하고 있으며, 시행령 제31조에서 그 기준을 규정하고 있다. 같은 법 제107조의2에서는 법 제41조제1항의 규정을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하는 경우에는 2년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있는 바, 대통령령에 위임한 혈중알콜농도의 기준은 범죄구성요건에 해당한다고 볼 수 있으므로 이를 법률에 규정하는 것은 적정한 것으로 생각된다고 기술하고 있다.

<p>「도로교통법」 음주운전 관련 종전 규정</p>	<p>「도로교통법」(법률 제7545호, 2005. 5. 31., 전부개정, 2006. 6. 1. 시행]</p>
<p>제41조(주취중 운전금지) ①누구든지 술에 취한 상태에서 자동차등(건설기계관리법 제26조제1항 단서의 규정에 의한 건설기계외의 건설기계를 포함한다. 이하 이 조·제42조·제43조 및 제107조의2에서 같다)을 운전하여서는 아니된다.</p> <p>②경찰공무원무원교통안전과 위험방지를 위하여 필요하다고 인정하거나 제1항의 규정에 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전하였다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 때에는 운전자가 술에 취하였는지의 여부를 측정할 수 있으며, 운전자는 이러한 경찰공무원의 측정에 응하여야 한다.</p> <p>③제2항의 규정에 의하여 술에 취하였는지의 여부를 측정된 결과에 불복하는 운전자에 대하여는 그 운전자의 동의를 얻어 혈액채취등의 방법으로 다시 측정할 수 있다.</p> <p>④제1항의 규정에 의하여 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준은 대통령령으로 정한다.</p>	<p>제44조(술에 취한 상태에서의 운전금지) ① ----- (「건설기계관리법」----- -----이 조, 제45조, 제47조, 제93조제1항제1호 내지 제4호 및 제150조-----)-----.</p> <p>② ----- ----- 규정을----- -----여부를 호흡조사에 의하여 측정할 수 있다. 이 경우 운전자는 경찰공무원의 측정에 응하여야 한다.</p> <p>③ ----- ----- -----.</p> <p>④ ----- ----- 혈중알콜농도가 0.05퍼센트 이상으로 한다.</p>

2. 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」과 「교통사고처리 특례법」

(1) 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」 규정

제정 당시의 「형법」, 「관세법」, 「조세범처벌법」, 「산림법」, 「임산물 단속에 관한 법률」, 「외국환관리법」 및 「마약법」에 규정된 특정범죄에

대한 가중처벌 등을 규정함으로써 건전한 사회질서의 유지와 국민경제의 발전에 기여하려는 목적으로 1966년 2월 23일 법률 제1744호로 제정되었는데, 2007년에 두 차례 주요 사항이 개정되었다.

1) 2002. 3. 25. 개정

2002년 3월 25일 법률 제6664호로 일부 개정하여 업무상과실치상의 죄를 범한 차량운전자가 피해자를 구호하는 등의 조치를 취하지 않고 도주한 경우 종전에는 1년 이상의 유기징역으로만 처벌하도록 하였으나, 이를 1년 이상의 유기징역 또는 500만원 이상 3천만원 이하의 벌금형을 선택적으로 부과할 수 있도록 함으로써 책임에 상응하는 탄력적인 형벌부과가 가능하도록 하였다.

2) 2007. 12. 21. 개정

음주운전으로 인한 교통사고가 급증하는 추세에 있고, 음주운전으로 인해 사망하거나 부상하는 자의 수도 늘고 있으나 「교통사고처리 특례법」 등 음주운전사고에 대한 처벌 규정은 미약하여 음주운전이 줄어들지 않고 있음에 따라, ‘위험운전 치사상죄’를 신설(같은 법 제5조의11)하여, 음주운전을 위험운전으로 규정함으로써 음주운전 사고에 대한 처벌을 대폭 강화하고 있다.

그 규정에서는 음주 또는 약물의 영향으로 정상적인 운전이 곤란한 상태에서 자동차(원동기장치자전거 포함)를 운전하여 사람을 상해에 이르게 한 자는 10년 이하의 징역 또는 5백만원 이상 3천만원 이하의 벌금에 처하고, 사망에 이르게 한 자는 1년 이상의 유기징역에 처하도록 하기 위하여 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」을 개정(2007. 12. 21. 공포·시행)하였다.

즉, 음주운전 사고가 발생되었을 때 종전에는 사망과 상해의 구별 없이 「형법」의 업무상 과실치사상죄가 적용되어 처벌받았으나(피해자

측과 합의될 경우 대부분 벌금형에 그침), 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」의 ‘위험운전 치사상죄’가 적용될 경우 사망사고의 경우 벌금형이 없어지고 최소 1년 이상의 유기징역으로 처벌받으며, 상해(부상) 사고는 10년 이하의 징역이나 5백만원 이상 3천만원 이하의 벌금으로 처벌받게 되었다.

<표 2-4> 「특정범죄가중처벌 등에 관한 법률」상 음주운전 사고 시 처벌강화 비교

구 분	2007. 12. 21. 전	2007. 12. 21. 이후
음주운전 사망사고 시	음주운전으로 사망 또는 상해사고 시 5년 이하의 금고 또는 2천만원 이하의 벌금	1년 이상 유기징역
음주운전 상해사고 시	* 「형법」 제268조(업무상과실·중과실 치사상) 적용	10년 이하 징역 또는 5백만원 ~ 3천만원 벌금

(2) 교통사고처리 특례법령

이 법은 자동차의 운전이 국민생활의 기본요소로 되어 가는 현실에 부응하여 교통사고를 일으킨 운전자에 대한 형사처벌 등의 특례를 정함으로써 교통사고로 인한 피해의 신속한 회복을 촉진하고 국민생활의 편익을 증진하기 위하여 1981년 12월 31일에 법률 제3490호로 제정되었다.¹²⁾

12) 이 법의 제정 당시 주요내용에도 음주운전의 경우 반의사 불벌죄에서 제외하는 내용을 포함하고 있었다. [자동차등의 운전자가 업무상과실 또는 중대한 과실로 사람을 상해하거나 타인의 재물을 손괴한 경우 신호위반·중앙선침범·무면허운전·주취운전 등으로 인한 사고를 제외하고는 피해자의 의사(意思)에 반하여 당해 운전자를 처벌할 수 없도록 함]

3

음주운전의 문제는 우리나라뿐만 아니라 외국에서도 심각한 사회문제로 인식되고 있으며, 이에 대한 입법적 조치 및 정책 등을 실시하고 있다. 여기에서는 음주운전에 관한 외국-독일, 일본, 미국-의 입법례를 살펴보고 우리나라 입법에 반영할 수 있는 시사점을 도출하기로 한다.

I. 음주운전 관련 독일 입법례

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

1. 독일 형법전(Strafgesetzbuch(StGB))

§ 315c 도로교통의 위해(Gefährdung des Straßenverkehrs)

(1)

1.

a) 알콜음료나 그 밖의 취하게 하는 물질을 섭취하였음에도 도로에서 운전을 한 자 또는,

b) 자동차를 안전하게 운전할 수 없는 정신적 또는 육체적 결함에도 불구하고 도로에서 운전을 한 자 또는

2. ……

……

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

- (2) 제1항 제1호의 경우에는 미수도 처벌할 수 있다.
- (3) 제1항의 경우에
 1. 위해를 과실로 초래하였거나
 2. 과실로 행위하여 위해를 과실로 초래한 자는,
2년 이하의 자유형 또는 벌금형에 처한다.

§ 316 도로교통에서의 주취(Trunkenheit im Verkehr)

- (1) 알콜음료나 그 밖의 취하게 하는 물질을 섭취함으로써 인하여 자동차를 안전하게 운전할 수 없음에도 도로에서(§§ 315에서 315d) 운전한 자로서 그 행위가 § 315a 또는 § 315c에 의하여 형벌이 과해질 수 있는 경우가 아닌 경우에는 1년 이하의 자유형 또는 벌금형에 처한다.
- (2) 과실로 행위한 경우에도 제1항에 따라 처벌된다.

2. 독일 도로교통법

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

- (1) 도로에서 호흡에서 0.25mg/l 이상 또는 혈액에서 0.05 퍼센트 이상 또는 신체에 이러한 호흡중 또는 혈중알콜농도에 이를 정도의 알콜농도로 자동차를 운전한 자는 질서에 위반하여 행위한 것이다.
- (2) 도로에서 이 규정 별첨에 규정된 취하게 하는 물질의 영향 하에서 자동차를 운전한 자는 질서에 위반하여 행위한 것이다. 이러한 영향은 혈중에서 이 규정 별첨에 규정된 물질이 입증될 때 존재한다. 이러한 물질이 구체적인 질병으로 처방받은 약물의 합법적 복용으로 인한 경우에는 제1항을 적용하지 아니한다.
- (3) 과실로 행위한 경우에도 질서위반행위이다.

- (4) 질서위반에 대해서는 3천 유로까지의 범칙금(Geldbuße)이 부과될 수 있다.
- (5) 연방교통·건축·도시발전부는 학문적으로 도로교통의 안전성의 관점에서 필요한 경우에는 보건부 및 법무부와의 협의를 거쳐 연방참사원의 동의로 법규명령을 통하여 이 법 별첨의 취하게 하는 물질목록을 변경하거나 보충할 수 있다.

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

- (1) 제2a조에 의한 견습기간중에 또는 21세가 만료되기 이전에 도로에서 자동차의 운전자로서 알콜음료를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영하하에 있으면서 자동차를 운행한 자는 질서에 위반하여 행위한 것이다.
- (2) 과실로 행위한 경우에도 질서위반행위이다.
- (3) 질서위반에 대해서는 범칙금(Geldbuße)이 부과될 수 있다.

3. 범칙금목록규정(Bußgeldkatalog-Verordnung)

번호	구성요건	도로교통법	범칙금 (€), 운행정지 기간
	B. 도로교통법 § 24a, § 24c의 위반행위 0,05-퍼센트-한계		
241	호흡에서 0.25mg/l 이상의 호흡알콜농도 또는 0.05 퍼센트 이상의 혈중알콜농도 또는 신체에 이러한 호흡중 또는 혈중알콜농도에 이를 정도의 알콜농도로 자동차 운전	제24a조 제1항	500 €, 운행정지 1개월
241.1	도로교통기록부에 이미 1회의 도로교통법 제24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 b에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1000 €, 운행정지 3개월

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

번 호	구성요건	도로교통법	벌칙금 (€), 운행정지 기간
241.2	도로교통기록부에 이미 2회 이상의 도로교통법 제24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 b에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1500 €, 운행정지 3개월
	취하게 하는 물질		
242	도로교통법 제24a2 제2항에 대한 벌칙에 규정된 취하게 하는 물질의 영향 하에 자동차 운전	제24a조 제2항 제1문 (제3항도 관련하여)	500 €, 운행정지 1개월
242.1	도로교통기록부에 이미 1회의 도로교통법 제24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 a에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1000 €, 운행정지 3개월
242.2	도로교통기록부에 이미 2회 이상의 도로교통법 제24a조, 형법 제316조, 제315c 제1항 제1호 a에 의한 결정이 등록되어 있는 경우		1500 €, 운행정지 3개월
	초보운전자의 주취운전금지		
243	제2a조에 의한 견습기간중에 또는 21세가 만료되기 이전에 운전자로서 자동차의 운전자로서 알콜음료를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영향 하에 있으면서 자동차를 운행	제24조c 제1항 및 제2항	250 €

4. 벌점제도¹³⁾

독일 연방자동차청(Das Kraftfahrt-Bundesamt(KBA))은 교통안전에 대한 다양한 사무를 수행하는 독일에서 가장 유명한 연방관청이다. 동

13) 벌점제도에 관하여 상세는 독일 연방자동차청 홈페이지(http://www.kba.de/cln_007/nn_124736/DE/Home/homepage_node.html?_nnn=true)의 내용을 참조함. 이하는 홈페이지의 내용을 발췌하여 요약한 것임.

청은 연방자동차청법(KBA-Gesetz)에 의거하여 1951년 8월 4일 창설되었다. 소재지는 슐레스비히-홀슈타인 주 플렌스부르크(Flensburg)로 최북단에 위치한 독일의 상급행정기관이며, 1990년 이래 드레스덴(Dresden)에도 사무소를 설치하였다. 연방자동차청은 연방교통·건축·도시발전부 직속으로 다른 기관에 대해서는 지시권한이 없다.

연방자동차청에 대해서 잘 알려진 것은 거의 모든 도로교통 관련자가 질서위반행위 또는 범죄행위에 대해서 받을 수 있게 되는 벌점을 교통기록부에 저장하여 두는 곳이라는 점이다. 벌점제도(Das Punktsystem)는 연방에 공통적으로 적용되는 벌점목록과 더불어 모든 해당 교통관련자들에 대해서 동등하게 적용되는 것을 보장한다. 동 제도는 모든 시민들이 자신의 잘못된 행위를 범위를 지속적으로 관찰하고 이를 적시에 교정할 수 있는 기회를 제공한다. 나아가 해당자들이 운전 중에 있어 자신의 흠을 가급적 조기에 제거하고 점수의 상향을 피할 수 있도록 도와주는 기능을 한다. 이러한 벌점제도는 예방적 효과 때문에 교통안전을 위한 중요한 수단이 되었다.

벌점이 부과되는 것은 모든 교통기록부에 등재된 법적 효력 있는 질서위반행위(40 유로부터)와 범죄행위이다. 교통위반에 대해서는 1부터 7점까지의 벌점으로 평가되는데, 질서위반행위는 1-4점까지, 범죄행위는 5-7점까지로 평가된다.

벌점제도는 해당위반자에게 총 18점에 도달하여 운전면허가 취소되는 것을 피할 수 있는 기회와 도움을 제공한다. 세미나와 교통심리상담에서 도로교통에서의 잘못된 점을 인식하고 폐기할 수 있도록 한다. 동시에 벌점을 줄이기 위해서 자발적으로 세미나와 교통심리조언에 참여하도록 한다.

이하에서는 음주운전에 대한 벌점제도를 소개하기로 한다.

※ 0,05-퍼센트-한계(§ 24a StVG) 및 초보운전자의 주취음전금지(§ 24c StVG)(도로교통법상의 질서위반행위)¹⁴⁾

범칙금목록 번호 (BKat-Nr.) ^{*)}	위반행위	점수	견습운전면허 영역 (FaP-Kategorie) ^{**)}	범칙금액 (Regelsatz EURO)	운행금지 (Fahrver- bot)
241	자동차의 운행	4 P	A	500	○
241.1	0,25 mg/l 이상 또는 0,05 퍼센트 이상의 호흡 및 혈중알콜농 도 상태에서			1.000	○
241.2	0,25 mg/l 이상 또는 0,05 퍼센트 이상의 호흡 및 혈중알콜농 도에 해당하는 알콜 농도 상태에서			1.500	○
243	제2a조에 의한 견습 기간중에 또는 21세 가 만료되기 이전에 운전자로서 자동차의 운전자로서 알콜음료 를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영 하 하에 있으면서 자 동차를 운행	2 P	A	250	×

*) BKat-Nr. = 범칙금목록-번호
**) FaP = “견습운전면허(Fahrerlaubnis auf Probe)”. A와B는 견습운전면허의 영역(FaP-Kategorie)을 말한다(A는 중대한 위반행위, B는 A보다는 덜한 중대한 위반행위).

14) http://www.kba.de/cIn_007/nn_124384/sid_55B8D4FCBCE4963AFF277FDA0B32D5FE/nsc_true/DE/Punktsystem/Punktecatalog/punktecatalog_inhalt.html?_nnn=true 참조.

5. 음주운전에 대한 형벌 및 벌점(종합)¹⁵⁾

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

혈중알콜농도 0.05% 이상에서는 불안정한 운전에 대한 어떠한 증거가 없어도 도로교통법 제24a조의 질서위반행위가 있는 것이고, 0.11% 이상에서의 운전(이른바 “절대적 운전불안정”)은 판례에 의하면 형법전 제316조의 범죄행위에 해당된다. 나아가 타인이나 타인의 물건의 본질적인 가치에 구체적인 위해를 가한 경우에는 형법전 제315c조 제 1항 제1a호와 제3항을 침해한 것이 된다.

(1) 알콜에 대한 주요 형벌

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

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

(2) 초보운전자의 주취음전 금지

구 성 요 건	유 료	점 수
제2a조에 의한 견습기간중에 또는 21세가 만료되기 이전에 운전자로서 자동차의 운전자로서 알콜음료를 섭취하거나 또는 이러한 알콜음료의 영향에 있으면서 자동차를 운행	250	2

6. 운전면허의 재취득

운전면허의 재취득과 관련하여 독일 도로교통법에서는 신규면허의 발급을 위한 기간이나 조건을 별도의 법규명령에서 정하도록 규정하고, 이에 따라 법규명령으로 운전면허규정이 제정되어 시행되고 있다. 운전면허규정에서는 운전면허발급을 위한 요건, 운전면허발급 절차, 임시운전면허, 벌점제도, 면허취소 등의 제재적 처분, 등록, 범칙금 등에 관하여 규정하고 있다. 특히 동 규정에서는 음주운전을 방지하기 위하여 특별한 규제를 가하고 있는데, 즉 행정청은 운전면허의 재발급을 신청하는 자가 과거 음주운전의 경험이 있는 경우 등에는 의학·심리학적인 소견서를 제출하도록 명령할 수 있도록 하고 있다. 그러나 음주운전에 대한 이와 같은 제재 이외에, 예컨대 우리나라의 경우처럼 면허가 취소되는 경우 별도로 결격기간을 정하고 있는 규정은 없다. 이하에서는 운전면허의 재취득과 관련된 규정을 살펴본다.

<독일도로교통법>

§ 3 운전면허의 취소(Entziehung der Fahrerlaubnis)

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

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

§ 13 알콜문제의 의심에 대한 해명

운전면허의 발급 또는 연장 에 대한 결정을 준비하기 위하여 운전면허관청은

1.

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

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

§ 20 운전면허의 신규발급(Neuerteilung einer Fahrerlaubnis)

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

7. 음주운전 관련 양국 법제의 비교

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

<표 2-5> 음주운전시 처벌 및 제재에 관한 한·독 입법례 비교

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

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

다. 결과적으로 독일의 경우 음주운전에 대해서는 우리나라의 경우보다 처벌기준이나 수준이 높다고 할 수 있다.

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

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

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

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

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

II. 일본의 음주운전 관련 입법례

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

음주운전에 관하여 2001년의 도로교통법 개정에 의해 벌칙을 인상한 결과, 음주사망사고 건수가 2001년에는 1191건이었던 것이 2005년에는 707건으로 대폭 감소했지만, 2006년 상반기의 음주사망 사고건수는 전년 동기와 비교하여 증가로 바뀌었다.

2006년 8월에 福岡현에서 음주운전에 의해 유아 3명이 사망하는 사고가 발생한 것을 계기로 하여 음주운전이 큰 사회문제가 되어 음주운전의 근절과 뺑소니의 억지를 요구하는 국민의 목소리가 높아졌고 이에 따라 일본 정부는 전정부적으로 음주운전을 근절하려고 하는 운동을 전개하여 2006년 9월 “음주운전의 근절에 관하여(2006년 9월 15일 중앙교통안전대책회의교통대책본부결정)”라는 결의를 하였는데 동결의에서는 음주운전에 대한 지도단속의 강화 등과 함께 음주운전에 대한 제재를 더 한층 강화하는 것을 주요 내용으로 하고 있었다.

2006년의 교통사고에 의한 사망자수는 6,352명으로 2001년부터 6년 연속 감소한 수치인데 이는 1955년 이래 51년 만에 교통사고 사망자수가 6,000명대 전반으로 감소된 것 외에도, 교통사고발생 건수(886,864건) 및 부상자수(1,098,199명)도 2년 연속으로 감소한 것이다. 그렇지만 여전히 6,000명 이상의 소중한 생명을 교통사고에 의해 잃고 사상자수는 8년 연속 100만 명을 넘는 등 교통사고 희생자는 적다고 할 수 없다.

이러한 가운데 “2010년까지 교통사고 사망자수를 5,500명 이하, 사상자수를 100만 명 이하로 억지한다”는 제8차 교통안전기본계획의 목표와 “2012년까지 교통사고 사망자수를 5,000명 이하로 한다”는 정부 목표를 달성하기 위해서는 한층 더 음주운전에 대한 행정처분 및 형사벌을 강화해야 한다는 여론이 고조되고 있다. 일본 경찰청에서는 이들 교통안전 목표를 달성하기 위해 2006년 3월에 “교통안전대책추진 프로그램”을 책정하여 교통사고 사망자수 줄이기 과제에 대처하여 오고 있다.¹⁶⁾

16) 檜垣重臣, 道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号)について, ジュリ

이러한 상황에 입각하여 음주운전을 근절하고자 하는 정부목표를 달성하기 위한 대책을 강구하기 위해 2007년에 또다시 도로교통법을 개정하기에 이르렀다.

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

1. 음주운전의 개념 정의

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

(1) 酒醉운전

酒醉운전은 알코올 농도의 검지치에 관계없이 「알코올의 영향에 의해 정상적인 운전을 할 수 없는 우려가 있는 상태」(법 제117조의 2 제1호)¹⁷⁾인 경우를 말한다. 구체적으로는 음주운전자를 차 밖에서 걷게 해서 휘청거리며 걷는지, 시각이 건전하게 움직이고 있는지, 운동·감각 기능이 마취되어 있지 않은지, 언동 등에서 판단·인지 능

스트 1342호, 2007. 10. 1. 141-142면 참조.

17) 일반적으로 자동차보험약관상으로 음주운전과 관련하여 “술에 취해서 정상적인 운전을 할 수 없을 우려가 있는 상태”를 면책으로 하고 있는데 이러한 면책규정이 도로교통법 제117조의 2의 “알코올의 영향에 의해 정상적인 운전을 할 수 없는 우려가 있는 상태”와 같은 상태라고 하면서 그 판단 기준으로서 “운전자가 음주에 의해 알코올을 체내에 보유하면서 운전하고 있는 것을 인식하고 있으면 충분하고 정상적인 운전을 할 수 없는 우려가 있는 상태에 이르고 있는지 어떤지는 해당 운전자의 알코올 보유량, 운전의 구체적 상황, 그 외의 상황으로부터 객관적으로 판단되어야 하는 것이지 운전자 자신이 상기 상태에 있던 것의 인식은 불필요하다”라고 한다. 保險毎日新聞社, 自家用自動車総合保険の解説, 84면.

력의 저하가 없는지 등을 종합적으로 판단한다. 결론적으로 酒醉이란 알코올 수치에 관계없이 운전 능력을 상실하는 상태에서 하는 운전을 가리킨다. 이와 관련하여 하급심 판례중에는 알코올의 영향에 의해 술에 취한 상태에 대해서 “...술에 취한 상태를 인정하기 위해서는 음주 검사, 체내 알코올 보유량, 혹은 술의 종류나 음주량을 반드시 특정할 필요는 없다”고 한 다음에 “특히 본건 사고와 같이 自損에 의한 본인 사망 사안에서는 알코올 검사가 행해지지 않은 경우도 많기 때문에 체내 알코올 보유 수치 등의 검사가 필요하다고 하는 것은 상당하지 않다”고 한 판례도 있다.¹⁸⁾

이 酒醉운전의 경우에는 일반적으로 경차량(자전거를 포함한다)을 운전하는 것도 위법이며 형사처벌의 대상이 된다.

(2) 酒氣운전

酒氣운전은 혈중 알코올 농도(또는 그에 상당한다고 판단되는 호흡중 알코올 농도)¹⁹⁾가 일정량에 이르고 있는가 하는 형식적인 기준으로 판단된다. 즉 酒氣운전이란 운전자가 음주운전을 했을 경우에 대해 호흡중 알코올 농도가 신체에 시행령으로 정하는 기준치 이상인 상태²⁰⁾에 있었을 경우를 말한다(법 제117조의 4 제2호). 다시 말해 음주 등에 의해 혈중 또는 호흡 중의 알코올 농도가 일정 수치 이상 상태로 운전하는 것을 특히 酒氣운전이라고 하는데 이러한 기준으로부터 운전자의 체질에 따라서는 술에 취한 상태에 못 미친 알코올량으로도 음주운전에 해당할 수 있다. 이 酒氣운전의 경우에는 경차량(자전거를 포함한다)을 운전하는 것은 위법이지만 벌칙 규정은 없다.

18) 名古屋高裁 2008年 2月6日 判決.

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

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

2. 운전면허 점수제도

자동차 등을 운전하면서 도로교통법 및 동법 시행령, 시행규칙에 규정하고 있는 위반행위를 한 경우에 행정처분의 근거가 되는 점수(벌점)을 부과하는 제도이다.

행정처분에 해당하는 점수란 최초 위반행위를 하여 벌점을 부과받은 날로부터 위반행위를 한 유형별로 해당 점수가 누적되어 일정기준에 달했을 때에 행정처분이 부과되는 것으로서 과거 3년 이내의 모든 위반행위에 점수를 부과하고 현재의 위반행위에 부과하는 점수와의 합계에 의해 처분한다.

위반행위에 부과되는 점수는 위반행위에 부과되는 기초점수, 교통사고를 일으킨 경우와 교통사고시 필요한 조치를 하지 않은 경우에 부과하는 부가점수로 구성되어 있다.

(1) 기초점수

1) 위반행위에 부과되는 기초점수

기초점수란 교통위반의 종류에 정해져 있는 기본 점수이다. 위반행위에 부과되는 기초점수는 원칙적으로 벌칙체계에 기초하여 배정되어 있다. 음주운전, 무면허운전, 과로운전, 무보험운전 등의 중대한 위반행위에 대해서는 1회의 위반만으로도 면허취소 또는 정지처분을 할 수 있도록 높은 점수를 부과한다. 그러나 범칙행위에 해당하는 경미한 위반행위에 대해서는 낮은 점수를 부과하고, 여러 번 반복하여 위반한 경우 처분기준과 처분일수를 강화하여 우발적인 위반자와 상습위반자를 구별하여 처분하도록 하고 있다.

음주상태의 운전과 다른 위반행위가 경합될 경우에는 독자적인 위반유형으로 평가한다.

기초점수는 범칙금의 액수와 달리 위반차량 등에 의한 구분이 되어 있지 않다. 이는 범칙금통고제도는 범칙금의 납부로 사안이 완료되는 반면에 벌점제도는 3년이라는 장기간에 걸친 과거 및 현재의 사안을 평가의 대상으로 하는 제도이므로 실무적으로 단순한 점수체계로 할 필요성이 있고, 장래의 위험성은 행위자의 위험성이라는 측면에서 위반차량 등에 따라 다르지 않다고 보기 때문이다.

2) 기초점수의 부과방법

동시에 둘 이상의 위반행위를 한 경우에는 위반행위의 점수 중 가장 높은 벌점을 부과하고, 동일 점수인 경우 그 중 어느 하나의 위반행위와 관계되는 벌점을 부과한다.

동시에 둘 이상의 위반행위를 하더라도 사회적 사실로는 동일인의 1개의 행위로서 포괄적으로 평가하는 것이 행위자의 위험성에 근거하는 행정처분의 취지에 합치되기 때문에 음주상태에서 다른 위반행위를 한 경우를 제외하고는 흡수방식을 취하고 있다. 또한 “동시에”라 함은 시간적·장소적으로 근접하고 있으면서 운전 당시의 상황 등을 고려하였을 때 사회통념상 동일한 사안이라고 판단되는 위반행위를 하는 경우를 말한다.

(2) 교통사고시의 부가점수

부가점수는 도로교통법규 위반행위로 교통사고를 일으켰을 때와 교통사고를 야기한 후 조치의무를 위반한 경우 위반행위에 해당되는 기초점수에 추가하여 부가되는 것으로 상당히 높은 점수가 부과되어 있다. 부가점수는 교통사고에 따른 피해정도와 운전자의 부주의의 정도, 사고의 종류에 따라서 2점부터 20점의 범위에서 정해진다.

따라서 무면허운전, 속도초과 등의 악질적이고 위험한 위반행위로 인하여 사망사고를 발생한 경우에는 부주의 정도를 불문하고 면허취

소기준에 해당하게 되고, 중상사고나 일방적인 부주의로 인한 경상사고의 경우에는 면허정지기준에 해당되게 된다.

3. 운전면허 행정처분

(1) 운전면허 정지처분

면허의 유보, 정지와 6개월을 초과하지 않는 자동차 등의 운전금지 는 각 도도부현 공안위원회가 결정하는데, 각 도도부현의 처분에 형평성을 기하기 위해 다음과 같은 기준이 정해져 있다.

일본의 정지처분에 해당하는 누산점수와 정지처분 기간은 과거 3년 내에 정지처분을 받은 횟수에 따라서 달라진다.

1) 점 수

과거 3년 내에 운전면허 정지처분을 받지 않은 경우(전력²¹⁾이 없는 경우)에는 점수가 6점에 달하는 경우 정지처분을 받게 되나, 1회 전력이 있는 경우에는 4점, 2회 이상 전력이 있는 경우에는 2점부터 정지처분을 받게 된다.

2) 정지처분일수

그리고 과거 3년 내 정지처분을 받지 않은 경우에는 정지처분일수가 30일 ~ 90일이나, 전력이 1회인 경우 60일 ~ 120일, 2회인 경우 90일 ~ 150일, 3회인 경우 120일 ~ 150일, 4회인 경우 150일 ~ 180일이 된다.

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

<표 2-6> 정지처분 회수별 운전면허처분 기준

과거 정지처분 횟수	점 수	정지일수
없음	6~8점	30일
	9~11점	60일
	12~14점	90일
1회	4~5점	60일
	6~7점	90일
	8~9점	120일
2회	2점	90일
	3점	120일
	4점	150일
3회	2점	120일
	3점	150일
4회	2점	150일
	3점	180일

(2) 운전면허 취소처분

과거 3년 이내의 정지처분횟수에 따라 정지처분을 받은 적이 없는 경우는 누적벌점이 15점, 1회 정지처분 받은 경우는 10점, 2회 정지처분 받은 경우는 5점, 3회 정지처분 받은 경우는 4점 이상이 되는 경우 운전면허가 취소된다.

(3) 결격기간

결격기간이란 운전면허를 취소당한 후 새로이 운전면허를 취득할 수 없는 기간을 말한다. 운전면허 재취득까지의 결격기간은 과거 정

지처분회수와 점수에 따라 각각 1년, 2년, 3년, 5년까지로 구분된다. 그리고 과거 5년 이내에 운전면허가 취소된 사실이 있는 사람이 다시 취소처분에 해당되는 경우에는 결격기간이 3년, 4년, 5년으로 늘어나게 된다. 예를 들어, 결격기간 1년의 취소처분을 받는 자가 1년 경과 후에 새롭게 면허를 취득한 뒤 결격기간 1년을 포함하는 5년 동안에 전력 1회의 누적 점수 35점에 이르러 다시 취소 처분을 받았을 경우 결격 기간은 3년이 아니라 5년이 된다.

<표 2-7> 운전면허정지처분을 받은 경우의 결격기간 기준

과거 3년 이내의 면허정지 등의 처분 회수	면허의 취소, 거부 ²²⁾ , 운전금지(결격 기간)					면허의 정지, 보류, 운전금지
	5년	4년	3년	2년	1년	
전력이 없는 사람	45점이상	40점부터 44점까지	35점부터 39점까지	25점부터 34점까지	15점부터 24점까지	6점부터 14점까지
전력이 1회인 사람	40점이상	35점부터 39점까지	30점부터 34점까지	20점부터 29점까지	10점부터 19점까지	4점부터 9점까지
전력이 2회인 사람	35점이상	30점부터 34점까지	25점부터 29점까지	15점부터 24점까지	5점부터 14점까지	2점부터 4점까지
전력이 3회 이상인 사람	30점이상	25점부터 29점까지	20점부터 24점까지	10점부터 19점까지	4점부터 9점까지	2점 또는 3점

4. 형법상 음주운전처벌규정

1999년 11월 고속도로에서 음주 운전사고로 유아 2명이 사망한 사건을 계기로 형법에 “위험운전치사상죄”를 신설하여 음주운전으로 인한 교통사고를 발생시킨 자를 보다 엄하게 처벌하게 되었다. 이로 인

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

하여 음주운전으로 인하여 교통법규 위반시 범칙금 수준이 최소 10만 엔에서 최대 50만엔으로 증가하였으며, 6월에서 5년 사이의 징역형을 선고하도록 개정하였다.²³⁾

그러나 이러한 위험운전에 대한 처벌강화에는 몇 가지 문제점이 지적되었는데 “위험운전치사상죄”가 성립하기 위해서는 “술에 취해 정상적인 운전이 곤란”하다는 입증이 필요하고 또한 이러한 벌칙을 적용받는 것을 두려워한 나머지 음주운전사고후 조치의무를 다하지 않고 도망치는 뺑소니가 증가하였다고 한다.

이에 2007년 5월 17일에는 형법에 “자동차운전과실치사상죄”가 신설되어 동년 6월 12일에 시행되었는데 이는 기존의 형법상 “업무상과실치사상죄”로부터 교통사고에 관한 죄를 분리시켰으며, 형의 상한을 끌어올렸다. 즉, 자동차의 운전중 과실에 의한 사상사고를 일으켰을 경우에는 “업무상 과실치사상죄”(징역·금고 5년 이하)가 아닌 “자동차운전과실치사상죄”(징역·금고 7년 이하)가 적용되어 이전보다 형이 무거워진 것이다. 결과적으로 “업무상과실치사상죄”(징역·금고 5년 이하)와 “위험운전 치사상죄”(사망사고의 경우 징역 1년 이상 20년 이하, 부상사고의 경우는 15년 이하)의 차이를 메꾸려 한 것이다.

23) 2001년 법률 제138호의 형법 일부가 개정되어 위험운전치사상죄가 신설되어 2001년 12월 25일부터 시행되었다. 기존에는 교통사고를 일으켰을 경우 도로교통법 위반과 형법의 업무상 과실치사상죄(형법 제211조)로서 처벌을 받았다. 그러나 최근의 교통사고 중에는 음주운전이나 현저한 속도 초과 등 교통규칙을 무시하고, 정상적인 운전을 할 수 없는 상태에서의 운전 또는 신호무시를 하는 등의 악질·위험한 운전으로 인해 인명을 사상시키는 사고가 많이 발생하고 있다. 위험운전 치사상죄에서는 이러한 인명사상사범을 과실(부주의)에 의한 상해 및 상해치사에 준한 중대한 범죄로서 엄중히 처벌하기로 한 것이다. 위험운전치사상죄에서는 치사죄는 1년 이상 15년 이하의 징역, 치상죄는 10년 이하의 징역이 적용된다. 또한, 2004년에 일부조항이 개정되어, 음주로 인한 사고인 경우 형이 더욱 강화되었다.

5. 2007년 음주운전에 대한 벌칙의 강화

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

(1) 운전자 주변인에 대한 처벌

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

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

서, 요구 내지 의뢰하여 동승한 자는 운전자가 酒醉운전을 하면, 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금으로 처벌되고(법 제65조 제4항·117조의 2의 2 제4호), 운전자가 酒氣운전을 하면, 2년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금으로 처벌된다(법 제65조 제4항·117조의 3의 2 제2호)(표 2-8).

<표 2-8> 운전자 주변인에 대한 벌칙 신설

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

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

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

1) 의 의

음주상태로 차량 등을 운전하게 될 우려가 있는 자에 대해 차량 등을 제공한 자는 해당 차량 등의 제공을 받은 자가 酒醉상태로 해당

차량 등을 운전했을 경우에는 5년 이하의 징역 또는 100만엔 이하의 벌금에, 신체에 정령으로 정하는 정도 이상으로 알코올 상태로 해당 차량 등(경차량을 제외한다)을 운전했을 경우(酒氣상태)에는 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금을 부과한다.

2) 구체적 내용

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

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

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

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

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

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

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

1) 의 의

음주상태로 차량 등을 운전하게 될 우려가 어떤 자에게 주류를 제공한 자는, 해당 주류의 제공을 받은 자가 酒醉상태로 해당 차량 등을 운전했을 경우에는 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금에, 신체에 정령으로 정하는 정도 이상으로 알코올 상태로 해당 차량 등(경차량을 제외하다)을 운전했을 경우(酒氣상태)에는 2년 이하의 징역 또는 30만엔 이하의 벌금을 부과한다.

2) 구체적 내용

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

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

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

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

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

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

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

1) 의 의

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

2) 구체적 내용

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

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

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

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

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

6. 2009년 음주운전에 부과하는 기초점수의 인상²⁴⁾

악질·위험한 운전자를 도로 교통의 장소로부터 조기에 배제해서 음주운전 사고를 방지하기 위해 酒醉운전 및 酒氣운전에 부과하는 기초점수가 인상되었다(표 2-9).²⁵⁾

① 酒醉운전은 기초점수가 35점으로 인상되어서 1회의 酒醉운전행위로도 면허취소가 되는 점수인 15점을 넘어서기 때문에 적어도 결격기간 3년의 운전면허의 취소처분을 받을 수 있다.

② 酒氣운전 중 호흡 1리터당 알코올 농도 0.15mg 이상 0.25mg 미만의 경우는 기초점수가 13점으로 인상되어서 1회의 酒氣운전행위

24) 별첨 자료 일본도로교통법행정처분기준 참조.

25) 표 2-10의 행정처분의 기초점수에 기초점수를 대비시켜서 기초점수가 표 2-10의 행정처분의 기초점수를 충족하거나 초과하면 행정처분의 대상이 된다.

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

로 면허정지 90일의 처분을 받을 수 있다.

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

<표 2-9> 음주운전에 대한 행정처분 기초점수의 인상의 연혁 및 처분내용

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

<표 2-10> 행정처분 기초점수

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

위 표에서 알 수 있듯이 酒醉운전은 2002년 도로교통법 개정전까지는 위반 점수 15점이었지만, 2002년 도로교통법 개정에 의해 25점, 2009년에는 35점이 되었다. 기초점수가 35점이 되면 즉석에서 면허가

취소될 뿐만 아니라 면허의 결격기간(재수험을 받게 되지 않는다)도 큰 폭으로 장기간이 되었다(누적 점수 35점의 경우, 결격기간은 3년에 걸친다).

酒氣운전은 2002년 도로교통법 개정전까지는 호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg이상이면 위반 점수가 6점이었지만, 2002년 도로교통법 개정 이후는 0.15mg이상이면 위반 점수 6점, 0.25mg이상이면 위반 점수 13점이었는데, 2009년 개정 이후는 0.15mg이상이면 위반 점수 13점, 0.25mg이상이면 위반 점수 25점으로 해마다 현저하고 무거운 처분이 부과되게 되어 있다.

(1) 음주운전으로 인한 교통사고를 발생한 경우의 부가점수(전력이 없는 경우)

① 酒醉운전을 해서(표 2-9의 기초점수 35점), 부주의로 사망 사고를 냈을 경우(부가점수 20점)에는 7년간의 결격기간의 운전면허의 취소처분을 한다.

② 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.15mg 이상 0.25mg 미만)을 해서(표 2-9의 기초점수 13점), 부주의로 사망사고를 냈을 경우(부가점수 20점)에는 적어도 2년간의 결격기간의 운전면허의 취소처분을 한다.

③ 酒氣운전(호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg 이상)을 해서(표 2-9의 기초점수 25점), 중상사고를 냈을 경우(부가점수 9점 또는 13점)에는 적어도 1년간의 결격기간의 운전면허의 취소처분을 한다.

(2) 음주운전에 의한 교통사고의 발생 건수의 감소 효과

1) 음주운전에 의한 사망 사고의 발생 상황-음주운전에 의한 사망 사고는 10년전의 약 4분의 1-

음주운전에 의한 사망 사고는, 2002년 6월에 개정된 개정 도로교통법에 의해 벌칙등이 강화된 것으로 감소해 왔지만 2004년, 2005년은

감소폭이 작아지고 있었다. 그러나 2006년 9월 이후의 음주운전에 대한 사회적 여론이 악화되어 음주운전 단속이 강화됨에 따라 2007년 9월 음주운전에 대한 벌칙의 강화 및 2009년 6월의 악질·위험 운전자에 대한 행정처분의 강화 등에 의해 2008년 이후는 다시 큰 폭으로 감소하고 있는데 이는 10년전의 약 4분의 1 이하(1999년의 0.23배)로 되고 있다.

2) 음주운전에 의한 교통사고의 발생 상황-음주운전에 의한 교통사고도 10년전의 약 4분의 1-

음주운전에 의한 교통사고도 10년전의 약 4분의 1(1999년의 0.27배)까지 감소했다.

또 사망사고율을 음주 유무별로 보면 음주운전의 사망사고율은 비음주 운전의 약 8.7배 이고 음주운전에 의한 교통사고가 사망사고로 연결되는 위험성이 높다는 것을 알 수 있다.

<표 2-11> 2009년까지의 음주운전 교통사고의 감소추이

년 음주별	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	증감률	
										증감 수	증감률
酒醉	1,188	1,031	926	772	657	565	396	336	304	-32	-9.5
酒氣 (0.25 以上)	11,136	9,849	8,067	7,757	7,234	6,055	3,958	3,351	3,191	-160	-4.8
酒氣 (0.25 未滿)	—	1,284	2,219	2,195	2,087	1,743	1,247	1,019	943	-76	-7.5
기준 이하	9,433	5,875	3,111	2,884	2,629	2,369	1,432	1,188	1,023	-165	-13.9
검지 불능	3,643	2,289	2,051	1,570	1,268	893	525	325	264	-61	-18.8
소계	25,400	20,328	16,374	15,178	13,875	11,625	7,558	6,219	5,725	-494	-7.9

<표 2-12> 2009년까지의 음주운전 사망사고의 감소추이

년 음주별	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
酒酔	26.32	25.08	23.08	18.68	20.08	22.22	22.83	20.71	16.07	18.75
酒氣 (0.25以上)	4.12	4	3.89	3.84	3.97	4.16	4.54	5.79	4.98	5.36
酒氣 (0.25未滿)	—	—	3.89	3.06	2.55	3.69	3.1	3.21	2.94	2.01
기준이하	2.52	2.64	2.74	2.73	2.84	2.89	3.46	2.65	1.94	2.25
검지불능	5.52	5.46	7.21	7.02	6.94	8.44	7.95	7.81	9.54	8.33
소계	4.68	4.69	4.9	4.76	4.68	5.1	5.26	5.69	4.9	5.1

Ⅲ. 미국의 음주운전 관련 입법례

미국의 경우 음주운전의 문제로 어려움을 겪는 것은 마찬가지이다. 미 연방 교통부 통계에 따르면, 추수감사절 하루 동안 교통사고 사망자는 1982년 이후 2008년까지 평균 567명으로 집계돼 미국의 주요 휴일 중에서 가장 높은 수치를 기록했다. 성탄절과 새해 첫날에도 각각 평균 414명, 410명이 교통사고로 목숨을 잃었다. 그중에서도 음주 관련 사망자는 지난해 추수감사절 교통사고 사망자의 41%에 달했다. 사정이 이렇다 보니, 미국은 몇 년 전 부터 ‘음주운전과의 전쟁’을 선포하고 음주운전 행위에 대한 처벌 수위를 매년 높이고 있다. 뉴욕주 의회는 최근 15세 미만 어린이를 태운 음주운전자를 중범죄로 처벌하는 내용의 ‘린드라법’을 제정했다. 린드라법 제정은 지난 10월 사고 당시 11세이던 린드라 로사도가 엄마의 음주운전 탓에 숨진 이후 일사천리로 진행됐다. 법안에 따르면, 16세 미만 어린이를 태운 음주운전자는 중범죄로 기소돼 최고 4년의 징역형에 처해지며, 동승한 어린이가 음주사고로 숨지면 최고 25년형까지 선고될 수 있다.²⁶⁾ 하와이

26) 린드라법은 2009년 12월 18일 뉴욕주에서 발효됐고, 첫 사례로 뉴욕 퀸즈검찰에

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

1. 미국의 음주운전 단속과 처벌

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

따르면 조니 오발레스(38)는 지난 2010년 5월 1일 오전 6시 25분쯤 퀸즈지역의 그랜드센트럴 파크웨이를 타고 운전하고 있었는데, 신호도 없이 차선을 무시하면서 달리다 순찰 경관에 검문을 받았고 이 과정에서 음주 사실이 드러났다. 음주측정 결과 뉴욕주 법적 혈중알콜 농도(0.08)의 두 배에 가까운 0.156이 나와 현장에서 바로 체포됐다. 체포 당시 차 안에는 12세와 16세 딸들과 부인이 타고 있었다. 오발레스는 현재 5000달러의 보석금이 책정된 상태이며 유죄가 인정되면 최고 징역 4년형에 처해질 수 있다. http://www.koreadaily.com/news/read.asp?art_id=959823

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

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

(1) 단속 및 처벌기준

우선 대부분의 연방 각 주가 두 종류의 교통사범을 규정하고 있다. 하나는 전통적인 위반행위로 보통법상의 음주운전이고, 다른 하나는 일응의 추정법에 의한 음주운전행위(종래 0.1% 이상이었던 혈중알콜농도를 0.08% 이상으로 낮추었음). 다만 대부분의 주의 경우 화학적 검사의 시간이 중요하기 때문에 운전을 멈추었을 때부터 일반적으로 2시간 내에 측정된 결과만을 사용하도록 법은 규정하고 있다. 이에 대하여 연방정부 및 각 주의 음주운전에 대한 일반적 기준은 저연령 운전자에 대한 제로관용법(Zero Tolerance Law), 높은 혈중알콜농도를

나타내는 음주운전에 대한 가중처벌의 등의 형태가 부가된다.

1) 일응의 추정법

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

2) 제로관용법

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

3) 가중된 음주운전

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

(2) 운전면허 정지 또는 취소

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

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

에 의해 운전면허가 철회된 운전자는 사법처리를 받을 수 있으며, 운전면허 관련 추가처벌을 받을 수 있다.

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

문제가 있다고 판단하는데 일부에서는 징역형 대신 재활치료로 대신 하기도 한다. 한편 일부는 약물남용범죄감호(Substance Abuse Felony Probation; SAFP)참여를 명령하기도 하는데, 이 프로그램은 재활을 위해 주립시설에 감금명령을 하는 것으로서 SAFP 프로그램 이수 후에는 집행유예를 면제받는다].

(3) 기타 처벌

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

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

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

한편 44개 주에서는 소위 “Open Container Law”에 의거하여 운전자 또는 동승자가 차량 내 및 공공장소에서 개봉된 주류용기를 소지하거나 주류를 마시는 것을 법으로 금지시키고 있다. 39개 주에서는 운전자와 동승자 모두를 금지하며 5개 주에서 운전자만을 금지시키는데, 테네시주는 지역에 따라 운전자만 처벌하기도 하고 동승자를 포함하기도 한다.²⁷⁾

<표 2-13> 미국의 각 주별 음주운전단속 관련 형사처벌과 행정처분

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준) (DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
알라바마	0.08 이하 미국내 전 주가 동일	최대 1년까지의 구금; \$600-\$2,100의 벌금; 90일간의 면허정지	90일간의 면허정지	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	없음
알래스카		3일부터 최대 1년까지의 구금; \$1,500의 벌금; 90일간의 면허정지; 24시간-160시간의 필수적 사회봉사	90일간의 면허정지	60일 경과 후 직장통근목적 제한 면허 허용	7일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
아리조나		10일-180일 이내의 구금; \$250-\$2500의 벌금; 90일간의 면허정지	90일간의 면허정지; \$250의 벌금; 10일간의 구금; 임의적 시동잠금장치	30일 경과후 직장출퇴근 용 제한면허 허용(work permit license)	15일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	1년간의 필수적 시동잠금장치
아칸소		1일-1년 내의 구금(구금을 대신하여 사회봉사 명령도 가능); \$150-\$1000 벌금	120일간의 면허정지	제한적 면허허용	20일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	법원에 의한 임의적 시동잠금장치 부착명령

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

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준) (DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
캘리포니아		2일-6개월 내의 구금(사회봉사명령으로 구금일수 감축가능); \$1,400-\$1,800의 벌금; 최대 6개월간의 면허정지	4개월의 면허상실	30일 면허정지, 약물중독학교 수강과 5개월간의 제한 면허 허용	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	임의적 시동잠금장치 부착
콜로라도		2일-180일 내의 구금; \$100-\$500의 벌금; 24시간-48시간의 사회봉사	3개월간의 면허정지	제한적 면허허용	7일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	필수적 시동잠금장치 부착
코네티컷		48시간-6개월 내의 구금; \$500-\$600의 벌금; 1년간 면허정지	90일간의 면허정지	직장통근용 제한적 면허허용	7일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	없음
델라웨어		최대 6개월의 구금; 최대 \$1,500의 벌금; 필수적 약물중독학교	90일의 면허정지	없음	15일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
워싱턴 D. C.		최대 90일간의 구금; \$200-\$300의 벌금; 6개월간의 면허상실	90일-6개월간의 면허정지		7일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
플로리다		180일-1년 내의 면허정지; \$500-\$1,000의 벌금	형사처벌과 행정처분의 구별이 없는 주	생활곤란으로 인한 제한적 면허허용		6개월간의 필수적 시동잠금장치 부착
조지아		10일 - 12개월의 구금; \$300-\$1,000의 벌금; 40시간의 사회봉사; 1년간의 면허정지	별도의 행정처분이 존재하지 않는 주	120일 지난 후 약물중독 학교를 마친 경우 면허회복가능		임의적 시동잠금장치 부착
하와이		72시간 사회봉사 또는 48시간 사회봉사와 5일간의 구금; \$1500%1,000이 벌금; 90일-1년간 면허정지	3개월간의 면허정지	없음	14일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	없음

제 3 절 비교법적 분석

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준) (DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
아이 다 호		최대 6개월간의 구금; 최대 \$1,000의 벌금; 30일-150일 간의 면허정지; 1-2년간의 보호관찰	90일간의 면허정지	없음	7일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	없음
일 리 노 이		최대 1년간의 구금; \$1,000의 벌금; 1년간의 면허상실; 100시간 사회봉사	3개월간의 면허정지	있음	DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용(청구기간확인불가)	임의적 시동잠금장치 부착
인 디 아 나		최대 60일간의 구금; 최대 1년간의 보호관찰; \$500의 벌금; 90일-2년간의 면허상실	180일-1년간의 면허상실	180일간의 임시면허허용(직장, 학교, 약물 관련 교육 및 치료)	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	시동잠금장치 장착 차량만 운행가능
아 이 오 와		최소 48시간 최대 1년까지의 구금; \$1,250-\$1,500의 벌금; 180일간의 면허취소	180일간의 면허정지	0.15%미만의 경우 임시면허허용/0.15%이상인 경우 30일 경과 후 임시면허허용	DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용(청구기간확인불가)	BAC0.10%이상이거나 사고발생시 강제적 시동잠금장치
칸 사 스		48시간에서 최대 6개월간 구금 또는 100시간 사회봉사와 \$500-1000 벌금과 \$150 to \$300의 법원비용	BAC of .08% to .149%, 30일부터 최대 330일까지 면허정지 면허회복비용 (reinstatement fee) \$100 BAC of .15% 또는 그 이상일 때 1년간의 면허정지 또는 시동잠금장치를 한 차의 1년간 제한적 사용	없음	10일내 DMV에 면허정지에 대한 청문신청 청문때까지는 우전허용	있음
켄 터 키		2-30일간의 구금, \$200 to \$500의 벌금	30일-90일 면허정지	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	있음

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준) (DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
루이지아나		10일-6개월간의 구금, \$300-\$1,000의 벌금, 90일간의 면허정지, 생활고로 말미암은 30일간의 면허불허(Not eligible for hardship for the first 30days)	90일간의 면허정지	30일 경과 후 임시면허허용	10일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	있음
메인		최대 364일간 구금, \$500-\$2,000의 벌금; 90일간의 면허정지	90일간의 면허정지 (Driver's license suspension penalties are the same as the courts and will run concurrently(at the same time))	60일 경과 후 제한적 면허허용	10일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	있음
메릴랜드		최대 1년간 구금; \$1,000 벌금; 최소 45일간의 면허정지	1년간 면허정지	확인불가	10일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	3-12개월의 사이의 시동잠금장치
메사추세츠		최대 2년 6개월의 구금; \$500-\$5,000 벌금; 1년간 면허정지(45-90일은 필수적 면허정지); 3-6개월 면허정지 후 최초위반자교육이수를 조건으로 한 생활곤란 면허허용	1년간 면허정지	없음		있음
미시간		93일간의 구금; \$100-\$500의 벌금	점수제를 도입하여 합계가 12점이 넘는 경우 2년간의 범위 내에서 운전면허정지 가능(약물 또는 음주하에서의 운전: 6점, 0.10%이상의 음주운전: 6점; 화학적 검사불응: 6점 등등)	없음		시동잠금장치부착가능

제 3 절 비교법적 분석

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준)(DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
미네소타		90일간의 구금; \$1,000 벌금	30-60일간의 면허정지	15일 경과 후 제한적 면허허용	형사법원의 절차 종료 후 면허복구를 위한 청문가능	있음
미시시피		2일간의 구금; \$250-\$1,000의 벌금; 90일-1년간의 면허상실(loss of license)	90일간의 면허상실	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	있음
미주리		최대 6개월간의 구금; 최대 \$500의 벌금; 30일 간의 면허정지 후 60일간의 제한적 면허(직장, 학교, 의학 적 치료 또는 약물남용방지 프로그램 수강목적)	30일간의 면허정지 후 60일간의 제한적 면허	없음	15일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	있음
몬타나		1일 - 6 개 월 간 의 구금; 최하 \$300의 벌금; 6개월간의 면허정지	6개월간의 면허정지	없음	DMV에 대한 면허정지처분의 청문 및 체포 후 30일 이내에 지방법원에 대한 면허정지처분에 대한 사법심사요구 가능	있음
네브라스카		7일-60일 사이의 구금; \$400-\$500의 벌금; 3-6개월간의 면허상실	6개월간의 면허정지	30일 경과 후 제한적 면허허용	20일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	시 동 잠 금 장 치 의 장 착 필수
네바다		2일-6월간의 구금; \$400-\$1,175의 벌금; 90일간의 면허상실(loss of license)(45일 경과 후 직장과 학교통학을 위한 제한적 면허허용)	90일간의 면허취소 (revocation of license)	45일 경과 후 직장과 학교 통 학 을 위 한 제 한 적 면 허 허 용	7일 내의 DMV에 대한 면허정지처분의 청문허용	있음
뉴햄프셔		\$350-\$2,000의 벌금; 9개월-2년간의 면허취소	3개월-2년간의 면허상실; \$350-\$1,000의 벌금	없음	30일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	면 허 상 실 시 6 개 월 - 2 년

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준)(DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
						간의 시동잠금장치 부착가능-혈중알콜농도 0.2% 이상이면 시동잠김
뉴저지		최대 30일까지의 구금; \$250-\$400의 벌금; 7개월-1년까지의 면허상실	뉴저지주에서는 형사법원이 면허에 관한 처벌을 부과하고 DMV에서 이를 집행함	없음	형사법원에서의 패소 후 다른 상 위법관에 의한 재심가능("de vono" appeal)	있음
뉴멕시코		2일-90일까지의 구금; \$500의 벌금; 최장 1년까지의 면허상실	90일-1년간 면허상실	30일 경과 후 제한적 면허허용	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	1년간의 필수적 시동잠금장치 부착
뉴욕		최대 1년간 구금; \$500-\$1,000의 벌금; 6개월간의 면허상실	좌동	제한적 면허허용	15일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	
노스캐롤라이나		Level 5:2일-60일간의 구금; 최대 \$200; 6월-1년간 면허정지[Level제도 도입:Level 5(가장 경한 경우) - Level 1(가장 심한 경우)]	1년간 면허정지; \$100-\$2,000 벌금	10일 경과 후 허용	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	BAC 16% 이상인 경우 필수적 시동잠금장치
노스다코타		\$250-\$1,000의 벌금; 91일간의 면허상실	91일간의 면허상실	30일 경과 후 허용	DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	임의적 시동잠금장치

제 3 절 비교법적 분석

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준) (DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
오하이오		3일-6개월의 구금; \$200-\$1,000의 벌금; 6개월-3년간 면허상실	6개월-3년간 면허상실; \$200-\$1,000의 벌금; 최소3일간의 구금 또는 3일간의 운전자교육프로그램 이수(형사처벌과 매우 유사)	15일 후 직장 출퇴근 면허허용	30일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
오클라호마		10일-1년간의 구금; \$500-\$1,250의 벌금; 30일-180일의 면허상실	180일의 면허상실	확인불가	15일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
오레곤		2일 - 3일 이내의 구금(자택구금도 가능); \$1,000-\$6,250의 벌금; 1년간의 면허정지	90일-1년간의 면허정지	30일 경과 후 생활관으로 인한 면허허용	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	임의적 시동잠금장치
펜실베이니아		최장 6개월간의 보호관찰(probation); \$300의 벌금	1년간의 면허정지	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
로드아일랜드		최장 1년간의 구금; \$100-\$300의 벌금; 30일-180일 내의 면허상실	45일간의 면허상실	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	임의적 시동잠금장치
사우스캐롤라이나		2일-30일내의 구금; \$400의 벌금; 6개월간의 면허정지; 법원에 의한 시동잠금장치부착명령가능	6개월간의 면허상실	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
사우스다코타		최장1년간의 구금; 최대 \$1,000의 벌금; 30일간의 면허정지	행정적인 면허정지 처분이 별도로 존재하지 않는 주(법원에 의해 면허정지 처분도 부과)	없음	별도의 면허에 대한 행정처분이 없기 때문에 별도의 청문절차없음	없음

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준) (DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
테네시		2일-11개월반의 구금 또는 노역장 유치 (county work house); \$350-\$1,500벌금; 1년간의 면허상실	1년간의 면허상실; \$350-\$1,500벌금; 2일-11개월반의 구금	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
텍사스		3일-180일 내의 구금; 최대 \$2,000의 벌금; 90일-1년 내의 면허상실	90일-2년간의 면허상실	없음	15일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
유타		48일-6개월간의 구금 또는 자택구금 또는 48시간의 사회봉사; \$700-\$1,000의 벌금; 90일간의 면허정지	90일간의 면허정지	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
버몬트		90일-2년간 구금; \$750의 벌금; 6개월간의 면허상실	90일간의 면허정지	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	없음
버지니아		최대1년간의 구금; \$250-\$1,000의 벌금; 7일의 필수적 면허상실부터 최대 1년간 면허상실	7일간의 자동 면허상실(7days automatic loss of penalties)	없음	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
워싱턴		1일-1년내의 구금 또는 15일간의 전자적 적발장치자택구금(15 days on electronic detection house arrest); \$823-\$5,000의 벌금; 90일간의 면허정지금장치부착명령	90일간의 면허정지	30일 경과 후 허용	30일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	법원에 의한 1년간의 시동잠금장치부착명령
웨스트버지니아		24시간-6개월간의 구금; \$100-\$500벌금; 6개월간의 면허상실	90일간의 면허정지 또는 4개월간의 시동잠금장치부착과 함께 15일간의 면허정지	30일 경과 후 허용	30일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음

주	법적 BAC기준	형사처벌(1회 위반 기준)(Criminal Penalties)	자동차관리국의 처분(1회위반기준) (DMV Penalties)	면허정지 기간중 복원 신청절차	이의신청	시동잠금 장치
위스콘신		형사범죄가 아닌 민사범죄(Civil, non-criminal offense); \$150-\$300의 벌금; 60일-9개월내의 면허상실	주교통국[DOT(the Wisconsin Department of Transportation)]에서 면허정지와 관련된 처분을 부과할 권한을 가지고는 있으나 일반적으로 형사법원에서 처벌을 부과하고 DOT는 집행을 담당	확인불가	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음
와이오밍		최대 6개월간의 구금; \$200-\$750의 벌금; 90일간의 면허정지	90일간의 면허정지	확인불가	10일 내의 DMV에 대한 면허상실처분의 청문허용	있음

(4) 음주검문소

미국의 대법원과 대다수의 연방법원은 음주검문소(sobriety checkpoint)에서 음주운전을 단속할 수 있는 음주단속시스템을 도입하였다. 이 시스템은 경찰이 음주운전 혐의가 없어도 규칙적으로 차량을 정지시키고 운전자에게 음주운전여부를 검사할 수 있는 권한을 부여하고 있다. 경찰은 혐의 없이 차량을 멈출 수 없지만 그들은 일부 차량을 멈출 수 있도록 허가하고 있다. 이 음주단속은 차량을 일정한 기준(예컨대 자동차 3대에 한번씩)에 따라 차량을 정지시킬 수 있도록 규정하고 있는데 대법원에서 이를 추인한 이후부터 증가하고 있다. 호흡검사장비를 이용할 수 없거나 경찰관이 운전자가 음주측정을 위한 유효한 호흡샘플을 제공할 수 없다고 의심되는 증거를 가지고 있을 때, 운전가가 다른 약물을 사용하였다는 증거가 있을 때, 운전가가 혈액검사를 요구하였을 때, 경찰관이 의견을 제시한 때, 운전가가 판단을 할 수 없거나 의식이 없거나 죽었을 때 혈액검사를 할 수 있으며, 경

찰관이 운전가가 음주상태에서 차량을 조작하였다고 판단할 경우 및 중대사고나 상해사고의 경우 증거 수집을 위한 검사(Evidentiary test)를 요구할 수 있다. 운전가가 이 검사를 거부하면 위법행위로 간주된다. 경찰관에게 검사를 요구받는 사람은 피검여부를 결정하기 전에 변호사와 상담할 수 없으며, 일정시간 안에 검사여부를 결정하여야 하고, 변호사와 연락을 시도한 첫 번째 시간으로부터 30분을 넘어서는 안 된다.

(5) 뉴욕주의 경우

뉴욕주의 경우 음주 또는 약물운전의 경우 1회의 위반만으로 운전면허가 정지되거나 취소될 수 있다. 자세한 내용은 아래의 도표와 같다.²⁸⁾

위반행위		벌금(하한-상한)	최대 구금형	운전면허정지 또는 취소
주취상태의 운전 (D W I : Driving W h i l e I n t o x i c a t e d) (NY VTL §1192[2]와 [3]) ²⁹⁾	1회 위반	500-1,000	1년 이하	최소 6개월간 취소
	5년 이내 2회 위반	1,000-5,000	4년 이하: 최소 5일 감금이나 30일 사회봉사명령["E"급 중범죄(Felony)] ³⁰⁾	최소 1년간 취소
	5년 이내 3회 위반	2,000-10,000	7년 이하: 최소 10일 감금이나 60일 사회봉사명령 ["D"급 중범죄(Felony)]	최소 1년간 취소 시동잠금장치와 알콜검사 명령 병과
	10년 이내 2회 위반	1,000-5,000	4년 이하	최소 1년간 취소
	10년 이내 3회 위반	2,000-10,000	7년 이하	최소 1년간 취소
운전능력 결함상태에서의 운전(DWAI: Driving W h i l e A b i l i t y I m p a i r e d) (NY VTL §1192[1])	1회 위반	300-500	15일 이하	90일간 정지
	5년 이내 2회 위반	500-750	30일 이하	최소 6개월간 취소
	10년 이내 3회 위반	750-1,500	90일 이하	최소 6개월간 취소

28) http://www.ithacadwi.com/Potential_Consequences_of_a_NY_DWI.html

29) 뉴욕주 도로교통법(New York Vehicle and Traffic Law)의 구체적 내용은 다음의 사이트를 참조: <http://wings.buffalo.edu/law/bclc/web/NewYork/nytdwi.htm>

30) 경범죄(misdemeanor)는 최장 1년까지 구치소(jail)에 감금되는 범죄를 말하며, 중범죄

위반행위		벌금(하한-상한)	최대 구금형	운전면허정지 또는 취소
제로관용법 (Zero Tolerance Law) 위반 ³¹⁾	1회 위반	125	없음(행정절차이기 때문)	6개월간 정지
	2회 위반	125+면허회복 수수료 100	없음	1년 또는 21세까지 취소

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

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

죄(felony)는 그 이상의 기간으로 연방교도소에 수감되는 범죄를 말한다.

31) 21세 미만의 운전자가 혈중알콜농도 0.02-0.07%인 경우

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

(6) 제로관용법 위반행위의 행정절차³²⁾

1) 절차의 내용

21세 미만의 운전자가 0.02-0.07% 사이의 혈중알콜농도³³⁾인 상태에서 운전한 경우 처벌되는데 이 위반행위는 형사법원에서 다루어지지 않고 주교통국(Department of Motor and Vehicle)에서 절차가 진행된다.

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

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

32) http://www.ithacadwi.com/what_is_the_zero_tolerance_law.html

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

청문은 다음과 같은 쟁점에 국한된다.

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

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

2) 조건부 면허

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

(7) DWI의 형사절차³⁴⁾

1) 체포(arrest)

첫 번째 형식적인 DWI의 절차는 체포이며, 이는 뉴욕주법에 따라 운전자가 범법행위를 했다는 것에 대한 믿을 만한 이유, 즉 상당한 이유(probable cause)가 있는 경우 경찰관에 의해 집행된다. 경찰관은 속

34) http://www.ithacadwi.com/The_Big_Picture_DWI_Criminal_Case.html

도위반, 부적절한 차선변경 또는 깜박이의 미사용 등을 이유로 차량을 정차시킬 수 있는데 정차 후 경찰관이 운전자의 행동을 통해 DWI의 의심에 상당한 이유가 있는 경우에도 음주운전혐의로 체포될 수 있다.

2) 기소전 유죄인부(arrainment)

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

3) 형사사건의 접수(Filing of the Criminal Case)

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

4) 공판전 협의(Pre-trial Conference)

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

5) 증거억제청문(Suppression Hearings)

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

6) 공판(Trial)

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

7) 선고(Sentencing)

법원은 공판에서 유죄의 확신을 얻은 경우 또는 유죄인정에 따른 양형거래 후에 선고를 하게 된다. 여기의 선고형에는 구치기간, 감

호, 음주운전자프로그램, 음주약물치료, 사회봉사, 희생자구조위원회, 알콜중독교정, 법원비용, 벌금 등을 포함한다. 이에 더하여, 운전자의 변호인은 선고 전 조사보고서(PSI: Pre-Sentence Investigation Report)가 감호위원회에 의해 선고 전 이루어지도록 요청할 수 있다. 이러한 감호위원회의 추천은 판사에 의해 긍정적으로 고려되어 선고에 유리한 작용을 한다. PSI는 중범죄의 경우에는 필수적인 절차이나 경범죄의 경우에는 선택적인 절차이다.

8) 양형 결정단계(Punishment Phase)

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

IV. 각국의 시사점

1. 독일의 시사점

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

우리나라의 경우에도 음주운전에 대해서는 결코 너그럽지 않은 처벌 및 제재기준을 가지고 있다고 생각된다. 하지만 여전히 만연하고 있는 음주운전에 대한 사회적 인식을 변화시키고 이를 통하여 행정심판 청구 건수를 줄이기 위해서는 처벌기준의 강화, 범칙금 부과 및

부과기준의 강화, 음주의 정황에 따른 운전면허 취소처분의 탄력성과 취소범위의 확대, 음주운전으로 인한 면허취소시 운전면허 재발급에 대한 요건 엄격화 등의 입법적 개선이 필요하다고 판단된다. 독일의 경우 음주운전으로 면허가 취소된 경우 의료적·심리적 소견서를 첨부하지 않으면 운전면허의 재발급이 안 되도록 규정하고 있는 점도 심각한 음주상태에서의 운전은 그 자체가 범죄이자 질병이라는 사회적 인식을 심는 데 도움이 될 것이라고 생각한다.

이상의 논의를 바탕으로 구체적인 결론을 제시해 보면 다음과 같다.

(1) 형벌이 부과되는 기준을 현행 0.05%에서 0.03%로 낮추되, 차로 점거후 단속하는 현행 단속방법을 음주운전 의심자에 대하여 검사하는 방식으로 전환하는 방안이다. 이를 단계별로 구분하면 다음 표와 같다.

혈중알콜농도	처벌조건 또는 효과	
0.03% 이상 0.05% 미만	운전불가 증거 필요	이에 대한 상세 검사 필요하고, 결과를 엄격하게 적용하여야 하므로 이에 대한 매뉴얼 마련 필요
0.05% 이상 0.10% 미만	운전불가 증거 불필요	
0.1 % 이상	운전면허 취소	

중요한 것은 혈중 알콜농도 0.03% 이상 0.05% 미만인 경우에는 운전이 곤란하다는 증거가 필요하다는 점이다. 이에 대해서는 논란의 여지가 있으므로, 구체적인 방법이나 기준 등을 정해 놓아야 할 것이다. 처벌 가능한 혈중알콜농도를 0.03%로 낮추면서, 현행과 같이 차로를 점거하는 단속방법을 시행하는 경우, 단속 대상자가 상대적으로 증가하는 문제도 있고, 아울러 0.03% 이상 0.05% 미만의 경우 처벌 여

부에 대한 논란도 많아지면서 아울러 단속방법에 대한 논란도 가중될 것이다. 더욱이 단속에 소요되는 비용도 절감할 필요도 있을 것이다. 따라서 이러한 정책적 요인으로 인하여 단속방법은 다소 완화하되, 그 대신 처벌기준을 0.03%로 낮추고 아울러 적발시 매우 엄격하게 처벌하도록 하여야 할 것이다.

(2) 운전면허 취소의 경우, 면허재취득을 위한 결격기간을 더 연장하는 방안이다. 이 경우 기간을 연장하면서, 예컨대 음주운전으로 인한 면허취소의 횟수나 면허취득 시점으로부터 면허취소까지의 기간 기타 음주운전의 태양, 피침해이익의 성질과 정도 등을 감안하여, 비난의 정도가 강할수록 결격기간이 더 늘어나는 방식으로 결격기간의 구간을 세분화하는 방안도 고려해 볼 필요가 있을 것이다.

(3) 아울러 음주운전으로 면허가 취소된 이후 면허를 재취득하고자 하는 경우에는, 독일과 같이 의사의 소견서를 제출하도록 한다든지 여기에 더하여 일정 시간의 음주운전 예방교육을 받도록 하는 등의 방안이다.

(4) 현재 음주운전 관련 처분에 대한 행정심판이나 행정소송에서 음주운전자의 직업과 운전면허와의 관련성은 참작사유로 작용되는 경우가 많다. 그 이유는 운전을 해야 하는 직업의 소유자가 운전면허를 취소당하는 경우 일정 기간 동안 마땅한 직업을 구할 수 없다는 것 때문이다. 이 문제는 생계곤란의 문제와도 관련이 있는 것으로 보인다. 이 문제는 직업운전자가 운전이라는 직업과 무관하게 음주 상태에서 개인 차량을 운행한 경우라면, 이해가 되는 문제이다. 그러나 직업운전자가 직업을 수행하는 과정에서 음주를 한 경우, 즉 사업용 차량을 음주상태에서 운해한 경우에는 위의 경우와는 다르다고 생각한다. 이 경우 보호하여야할 법익의 크기가 더 크다고 판단되므로(예: 여객을 태운 고속버스 운전자, 대형 화물을 운송하는 트럭의 운전자), 이 경우는 처벌기준이 일반 승용차의 경우에 비하여 더 강화되어야

할 것이다.

(5) 초보운전자(최초면허 취득후 2년이 경과하지 아니한 자) 및 25세 미만의 운전자는 독일과 마찬가지로 혈중알콜농도와 무관하게 음주상태만 확인되면 처벌이 가능하도록 하여야 할 것이다(이른바 Zero-Tolerance).

2. 일본의 시사점

(1) 음주로 인한 면허의 정지 및 취소기준에 관한 입법형식

우리나라는 음주로 인한 면허의 정지 및 취소기준을 오로지 혈중알코올 농도를 기준으로 하고 있으나 일본은 호흡 1리터당 알코올 농도를 기준으로 하고 있지만 이와 함께 알코올 농도와는 관계없이 음주로 인하여 정상적인 운전이 불가능하다고 판단되는 경우를 운전면허의 취소기준으로 규정하고 있어서 취소기준에 관한 입법형식에서 알코올 농도 수치에 의존하는 입법형식을 취하고 있다. 이는 운전면허의 정지 및 취소가 침해적 행정처분이기 때문에 법률에 그 침해 근거를 명확히 규정한다는 법률유보의 원칙에서는 타당한 것이라고 판단되나 우리나라가 채택하고 있는 혈중 알코올 농도의 수치에 따른 처분기준은 사람의 신체적 조건을 고려하지 않은 것이라거나 음주 후 경과시간의 채택 여부(음주 후 즉시 단속할 것인지, 아니면 음주 후 몇시간이 지나야 단속대상이 되는지의 여부 등), 그리고 측정 방법에 따라서 반드시 절대적인 기준이 될 수 없다는 단점이 있는 것을 부인할 수 없다.

이에 반해 일본의 경우 혈중 알코올 농도와 관계없이 음주로 인하여 정상적인 운전이 불가능하다고 판단되는 경우에도 운전면허를 취소할 수 있도록 하여, 사람에게 따라서는 혈중 알코올 농도가 취소기준에 미치지 못하더라도 약간의 음주를 한 상태의 운전자를 차 밖에서

건게 해 본다든지, 말을 걸어서 지각인식 능력이 저하되어 있는지 등을 판단하여 운전자가 음주로 인하여 정상적인 운전이 가능한가, 불가능한가를 판단하는 방법을 통해서 안전운전에 방해된다고 판단되면 운전면허를 취소할 수 있기 때문에 취소사유의 범위가 우리나라보다 더 넓다고 할 수 있다.

따라서 우리나라도 음주운전 단속방법을 알코올 농도의 수치로만 결정할 것이 아니라 음주운전 단속에 관한 방법을 법률에 다양하게 규정하는 입법형식을 채택하는 것도 검토할 필요가 있을 것이다.

(2) 단속기준의 완화

우리나라는 음주운전 정지기준이 혈중알코올 농도 0.05% 이상, 취소기준이 혈중알코올 농도 0.1% 이상으로 되어 있으나 일본의 경우 음주운전 정지기준이 호흡 1리터당 알코올농도 0.15mg(0.03%) 이상 0.25mg(0.05%) 미만, 취소기준이 호흡 1리터당 알코올 농도 0.25mg(0.05%) 이상과 알코올 농도와 관계없이 음주로 인하여 정상적인 운전이 불가능하다고 판단되는 경우로 규정되어 있다. 일본의 기준을 혈중알코올 농도로 환산하여 비교해 보면 우리나라보다 정지기준 및 취소기준이 엄격하다고 할 수 있다.

우리나라의 기준은 일본의 2002년 도로교통법 개정 이전의 기준과 비슷한데 현재의 일본의 기준에 비교한다면 단속기준이 완화되어 있다는 것을 알 수 있고 이는 곧 음주운전에 관대하다는 것을 뜻한다고 하겠다.

(3) 면허취소기간의 비교

우리나라는 음주운전으로 인한 면허취소의 경우 1년간 면허를 취소하지만 일본의 경우 사고없이 음주운전으로 인한 면허취소를 할 때 최장 3년간 면허를 취소할 수 있어서 면허취소기간도 우리나라보다

엄격하다는 것을 알 수 있다.

(4) 면허관련 행정처분의 다양화

일본의 경우 면허관련 행정처분이 면허정지, 면허취소 외에 면허거부처분³⁵⁾, 면허보류처분³⁶⁾ 등으로 다양하게 구분하고 있다.

(5) 벌칙의 비교

우리나라는 음주운전으로 인한 벌칙은 일률적으로 혈중알코올 농도 0.05% 이상인 경우에 3년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 하고 있으나 일본의 경우 酒氣운전의 경우는 3년 이하의 징역 또는 50만 엔 이하의 벌금, 酒醉운전의 경우 5년 이하의 징역 또는 100만 엔 이하의 벌금에 처하도록 하고 있어서 자유형의 경우 우리나라의 3년보다 2년이 더 많은 5년으로 보다 더 엄격한 벌칙을 규정하고 있는 것을 알 수 있다.

(6) 면허결격기간의 비교

우리나라는 면허가 취소된 후 면허를 재취득하기 위해 소요되는 기간이 1년인데 반하여 일본의 경우 특정위반행위시 최장 10년으로 되어 있는 등 면허결격 기간에서 차이가 있다.

(7) 음주운전에 대한 행정처분 및 결격기간, 벌칙의 한·일비교

	한 국	일 본
운전면허 정지기준 (위 반 전 력 이 없는 경우)	혈중알코올 농도 0.05% 이상	호흡1리터당 알코올 농도 0.15mg (0.03%) 이상

35) 면허시험에 합격해도 면허를 주지 않는 처분

36) 면허시험에 합격해도 일정기간 면허를 주는 것을 보류하는 처분

제 2 장 음전운전의 실태 및 규범 분석

	한 국		일 본	
운전면허 취소기준 (위 반 전 력 이 없는 경우)	혈중알코올 농도 0.1% 이상	결격기간 1년	호흡1리터당 알코올 농도 0.25mg(0.05%) 이상	결격기간 2년
			알코올 농도와 관계없이 음주로 인하여 정상적인 운전이 불가능하다고 판단되는 경우	결격기간 3년
벌칙(사고를 내지 않은 경우)	3년 이하의 징역이나 1천만원 이하의 벌금		酒氣운전	3년 이하의 징역 또는 50만 엔 이하의 벌금
			酒醉운전	5년 이하의 징역 또는 100만 엔 이하의 벌금
면허결격 기간	최장 1년		최장 10년(특정위반행위를 한 경우)	

(8) 음주운전자 주변인에 대한 제재의 유무

우리나라는 음주운전자 외에 음주운전을 방조 내지 조장하는 주변인에 대한 제재가 없지만 일본은 음주운전자 주변인에 대한 제재를 규정하고 있다.

즉, ① 음주운전을 할 우려가 있는 자에 대하여 차량을 제공한 자에 대해서 최장 5년 이하의 징역 또는 100만엔 이하의 벌금,

② 음주운전을 할 우려가 있는 자에 대하여 주류를 제공한 자에 대해서 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금,

③ 酒氣운전하는 차량에의 동승을 요구한 자에 대해서 3년 이하의 징역 또는 50만엔 이하의 벌금을 부과하고 있다.

(9) 우리나라에의 시사점

본문의 도표에서도 살펴 보았듯이 일본의 경우 2000년대 들어 크게 2번에 걸쳐서 음주운전에 대한 행정처분과 벌칙을 강화함에 따라 이후 4-5년간은 음주운전 건수와 음주운전으로 인한 사고 건수가 감소하는 경향에 있었다는 것을 알 수 있었다. 그러나 이러한 감소 경향은 시간이 지남에 따라 다시 음주운전 건수와 음주운전으로 인한 사고 건수가 증가하는 것으로 통계가 나와 있었다. 이는 곧 처벌에 대한 관성이 생기는 것으로 파악할 수 있다. 이러한 내용을 볼 때 음주운전에 대한 처벌의 강화만이 음주운전을 막는 최상의 방법은 아니라는 것을 알 수 있다. 음주운전을 막는 방법에는 처벌을 강화하는 것도 하나의 방법이 되겠지만 그 보다도 음주운전예방을 위한 계도, 음주운전에 관대한 국민의식의 전환, 그리고 기계공학적으로 음주운전을 막는 여러 가지 장치들-음주검지시 시동자동잠금장치 등-이 복합적으로 결합되어야 가능하다는 것을 알 수 있다.

3. 미국의 시사점

미국의 경우 음주운전단속기준과 처벌에 관한 내용은 비록 각 주마다 약간씩의 차이는 있지만, 처벌기준을 종래 보다 강화시키고 있을 뿐만 아니라 음주운전에 대한 사회적 인식을 변화시켜 재범 이상의 음주운전 행위는 엄벌주의에 입각하고 있음을 알 수 있다. 우리나라의 경우도 음주운전위반건수를 줄여 사회적 비용을 감소시키기 위해서는 처벌기준을 강화하고, 음주의 정황과 위반횟수에 따른 운전면허 정지 및 취소처분을 탄력적으로 부과할 수 있도록 입법적인 개선이 필요할 뿐만 아니라, 음주운전으로 인한 면허취소시 운전면허 재발급에 대한 요건을 엄격화하여 면허취소처분의 실효성을 강화할 필요가 있다.

조금 더 구체적으로 보자면, 우선 초보운전자, 저연령 운전자 및 사업용 운전자 등에 대한 단속기준을 미국처럼 세밀화 하면서 동시에 처벌기준을 강화하여 이러한 운전자 등에 의한 음주운전행위를 사전에 억제할 필요가 있다. 나아가 미국처럼 음주전력, 운전행태, 사고야기 여부 등을 감안하여 다양한 처벌의 적용이 필요하고, 형사처벌과 행정처분부과의 수준을 강화하여 장, 단기적 음주운전예방효과를 꾀하고, 다만 면허취소처분의 경우는 이에 대한 신속한 불복절차를 마련함으로써 음주운전자의 권리보호에도 만전을 기하여야 할 것이다. 끝으로 상습운전자에 대하여는 처벌을 강화할 수 있는 입법적 근거를 마련하고, 나아가 운전면허의 결격기간을 연장하거나 재발급 요건을 강화함으로써 재범 이상의 음주운전행위의 사전억제를 도모할 필요가 있다. 또한 시동잠금장치의 설치 및 음주운전학교에서의 교육의 실시 등을 임시면허의 발급 등의 요건으로 삼아 추후 구체적으로 발생할 수 있는 음주운전행위의 재발을 방지할 수 있는 현실적이고도 교육적인 방법마련에 필요한 입법적 개선이 요청된다.

제 3 장 음주운전 단속과 처벌기준에 관한 의견조사

1

제1절에서는 일반인 설문조사에 대한 내용을 기술한다.

첫째, 조사 설계에서는 조사대상 및 절차, 설문조사를 위한 문항 구성, 그리고 설문 분석방법에 대해 기술한다.

둘째, 일반인 조사 결과에서는 음주운전단속기준과 처벌기준에 관한 일반인들의 인식 및 향후 개선안에 대한 순응도 등 총 9개의 세부 항목별 주제에 대한 응답을 분석한다.

셋째, 소결에서는 일반인 설문조사의 내용을 간추리고 의의에 대해 기술한다.

I. 조사 설계

조사 설계에서는 일반인 설문조사의 조사 대상 설정과 조사 절차, 조사에 사용된 문항 구성, 조사 분석방법 등에 관하여 기술한다.

1. 조사대상 및 절차

본 조사는 전국의 일반운전자들을 대상으로 음주운전단속과 처벌기준에 관한 효율적인 단속 및 처벌기준을 마련하고 이에 대한 순응도를 살펴보고자 했다. 기존의 다른 연구들에서 음주운전 혹은 음주운전 이외의 도로교통법 위반으로 말미암아 소양교육을 받으러 온 사람들을 대상으로, 혹은 서울시라는 지역을 한정하여 조사를 실시해온데 반해, 이번 조사에서는 법의 적용을 받는 전국의 일반 운전자들을 대상을 조사를 실시하였다. 조사대상자가 음주를 하지 않는 운전자라 하더라도 음주운전에 대한 생각이나 법 제도 개선에 대한 의견은 존재한다는

점에서, 조사대상자를 음주를 하는 운전자로 한정하지 않았다. 조사대상자는 전국 16개 광역시·도의 자가운전자 1000명으로 선정하였다. 여기서 운전자라 함은 적어도 주 1회 이상 자동차를 운전하는 이를 의미하는 것이다. 표본추출은 성별/연령별/지역별 인구비례 할당표본추출방식을 사용하였다. 표본을 토대로 본 조사의 최대허용 표본 오차는 95% 신뢰수준에서 $\pm 3.1\%$ Point로 보고되었다.

설문조사는 설문조사 전문기관 (주)리서치앤리서치에 의뢰하여 2010년 9월 8일부터 15일까지(총 실제 조사기간 8일) 전화조사 CATI (Computer Assisted Telephone Interview)를 통해 실시되었다. 조사시간을 낮시간으로만 국한할 경우 주부가 과다 표집될 우려가 있다. 따라서 편향된 조사를 방지하기 위해, 저녁시간 조사를 적극 활용하여 조사표본의 대표성을 담보하고자 했다.

2. 문항구성 및 분석방법

(1) 설문의 구성과 형식

설문지를 이용한 본 조사의 설문은 연구진이 기존 연구자료들을 검토하고 현실적인 대안으로서 보다 가능성이 높은 개선안을 토대로 구성하였다. 설문의 구성 및 형식은 9개 세부항목의 29개 문항(인구통계학적 조사문항 6개 포함)으로 구성되었다. 음주량은 표준잔(standard drink) 개념을 이용하였다. 표준잔은 세계보건기구(WHO)가 설정한 기준으로 술의 종류에 따라 알코올 함량이 다르지만 고도주(위스키, 소주 등)는 작은 잔에, 그리고 알코올 함량이 낮은 술은 큰 잔에 마시는 것이 일반적이어서 한 잔에 포함된 알코올 함량은 거의 같다고 본다.³⁷⁾ 표준잔의 정의는 소주 1잔과 맥주 1잔을 의미하며 이는 각 잔에 포함된 알코올 함유량이 거의 같기 때문에 음주실태조사에서 널리

37) 윤혜미, 대학생 음주행동과 음주에 영향을 미치는 요인, 생활과학연구논총 제3권, 2000, 1-15

사용된다. 조사를 위한 구체적인 설문 항목은 아래 <표 3-1>에 요약되어 있으며 설문지는 <자료>에 실려 있다.

<표 3-1> 설문 문항 구성(일반인)

대 항목	세부 항목	번 호
접근문	주당 운전 자동차 운전 횟수	SQ1
	응답자 거주지	SQ2
	성별	SQ3
	연령	SQ4
	월 2회 이상 음주여부	문1
	일반적 음주운전 이유에 대한 견해	문2
애로점	음주운전 적발시 애로점	문3
기준 인지	운전운전 단속기준 인지(정지)	문4
	운전운전 단속기준 인지(취소)	문5
경감 관련	타 교통위반 대비 처분 경중정도	문6
	생계형 위반자 경감 의견	문7
	초보운전자 처벌 차별화 의견	문8
단속강화안	단속기준 강화(정지)안 의견	문9
	단속기준 강화(취소)안 의견	문10
처벌 강화	기준초과자 처벌가중안 의견	문11
	벌점 100점 증강안 의견	문12
기간 강화	운전면허 취소기간 연장안 의견	문13
	상습자 면허 재취득기간 연장 의견	문14
개선대안	동승자 처벌 도입안에 관한 의견	문15
	차량 번호판 압류안에 관한 의견	문16
	시동잠금장치 도입안에 관한 의견	문17
개선책	사고와 상관없이 단속 처벌 필요성	문18
	단속이나 처벌기준 개선방안	문19

대 항목	세부 항목	번호
인구 통계학적 문항	응답자 운전경력	DQ1
	자동차 주이용 용도	DQ2
	1년간 음주운전 경험	DQ3
	음주운전으로 인한 처분/처벌 경험	DQ4
	학력	EDU
	가구 소득수준	INC

(2) 분석 방법

법, 제도적 억제책 제안에 대한 일반인들의 의견을 조사하여 통계 분석을 실시하였다. 수집된 자료는 분석을 위한 coding을 거쳐 컴퓨터에 입력한 후 SPSS 15.0을 이용하여 분석하였다.

음주운전 경험/비경험, 단속 및 처벌기준에 관한 인지 정도, 그리고 인구통계학적 변수 등에 따라 개선안에 대한 순응도를 빈도분석, 교차분석(카이스퀘어 검증 포함), t-test(등분산 가정을 충족시키지 못할 경우에는 Welch-Aspin 검증을 이용) 등의 방법을 통해 비교분석하고자 했다.

II. 조사 결과

1. 응답자 인구통계학적 특성

음주운전단속과 처벌에 관한 일반인 대상 설문조사에 참여한 응답자들은 다음과 같은 인구통계학적 특성을 지니고 있다. 전체 1,000명의 응답자들은, 남성 642명, 여성 358명으로 구성되었다.³⁸⁾ 연령은 40

38) Syrcle & White(2006)의 연구에서도, 486명의 음주운전 위반자를 대상으로 조사한 결과, 전체 위반자 중 73.7%가 남성이었으며, 두 번 이상 위반자의 경우 남성이 82.4%로 여성에 비해 높은 것으로 나타났다. Syrcle, J., & White, W. (2006). The Illinois

대(26.7%), 50대(22.9%)가 가장 많고, 20대가 11.5%로 가장 적은 비중을 차지하였다. 성별, 연령별, 지역별 인구비례 할당 추출에 따른 결과로서 실제 주 1회 이상 운전자를 조사대상으로 삼은 것을 고려할 때 적절한 표본이라 할 수 있다. 그밖에 응답자들의 약 82.2%가 주 3일 이상 운전한다고 응답하여, 조사를 위한 유효 표본의 추출이 이루어져 실제 조사가 이루어졌음을 알 수 있다. 응답자들의 운전경력을 살펴보면 88.6%가 6년 이상의 운전경력을 가지고 있는 것으로 나타났다.

<표 3-2> 응답자들의 인구통계학적 특성

		사 례 수	비 율(%)
전 체		1,000	100.0
성별	남 성	642	64.2
	여 성	358	35.8
연령별	1 9 - 2 9 세	115	11.5
	3 0 대	184	18.4
	4 0 대	267	26.7
	5 0 대	229	22.9
	6 0 대 이 상	205	20.5
지역별	서 울	196	19.6
	인 천 / 경 기	272	27.2
	대 전 / 충 청	113	11.3
	광 주 / 전 라	109	10.9
	대 구 / 경 북	102	10.2
	부 산 / 울 산 / 경 남	155	15.5
	강 원 / 제 주	53	5.3
학력별	중 졸 이 하	124	12.6
	고 졸	329	33.4
	대 재 이 상	531	54.0

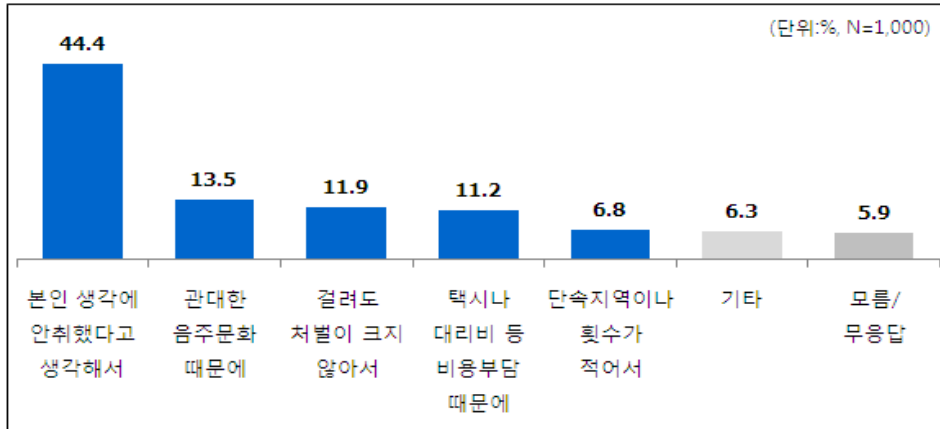
DUI Risk Reduction Project: ASUDS-RI Pilot Phase I (Statistical summary). Springfield, IL: Center for Legal Studies, University of Illinois-Springfield.

		사 례 수	비 율(%)
소득별	150만원 미만	117	13.4
	150~249 만원	140	16.1
	250~349 만원	203	23.3
	350~449 만원	157	18.0
	450만원 이상	255	29.2
1주일 운전횟수	1 회	91	9.1
	2 회	87	8.7
	3 회	100	10.0
	4 회	61	6.1
	5 회 이 상	661	66.1
운전경력	1 년 미 만	13	1.3
	1 ~ 2 년	24	2.4
	2 ~ 5 년	77	7.7
	6 ~ 1 0 년	182	18.2
	1 1 ~ 2 0 년	361	36.1
	2 1 년 이 상	342	34.2
월평균2회 이상 음주	그렇다	511	51.1
	아니다	489	48.9

2. 음주운전을 하는 이유에 대한 일반적 인식

일반적으로 우리나라 사람들이 음주운전 하는 이유에 대해 응답자들에게 질문한 결과, ‘본인 생각에 안 취했다고 생각해서’라는 응답이 44.4%로 압도적으로 높게 나타났다. 다음으로 ‘관대한 음주문화 때문에’ 13.5%, ‘걸려도 처벌이 크지 않아서’ 11.9%, ‘택시나 대리비 등 비용부담 때문에’ 11.2%, ‘단속지역이나 횟수가 적어서’ 6.8% 등의 순으로 나타났다. 그리고 기타 6.3%, 잘모름/무응답은 5.9%이었다.

<그림 3-1> 음주운전을 하는 이유에 대한 일반적 인식



월 2회 이상 음주하는 사람과 그렇지 않은 사람들의 응답을 비교하면, 월 2회 이상 음주자는 ‘본인 생각에 안 취했다고 생각해서’라는 응답이 48.7%인데 반하여, 그렇지 않은 자는 39.9%에 지나지 않았다. 우리나라 사람들이 일반적으로 음주운전을 하는 이유에 대해 월 2회 이상 음주자는 ‘본인 생각에 안 취했다고 생각해서’, ‘택시나 대리비 등 비용부담 때문에’라고 응답하였다. 그리고 그 비율은 월 2회 이상 음주자가 아닌 사람들에 비해 높게 나타났다. 별로 음주를 하지 않는 자는 ‘관대한 음주문화 때문에’, ‘걸려도 처벌이 크지 않아서’ 등의 응답이 월 2회 이상 음주자에 비해 높게 나타났다.

음주운전 이유에 대한 인식 차이는 지난 1년간 음주운전을 한 번이라도 경험한 운전자와 그렇지 않은 운전자 사이에도 나타났다. 음주운전 경험자는 ‘본인 생각에 안 취했다고 생각해서’라는 응답이 62.3%로 가장 높게 나타났으며, 다른 이유는 10% 미만 비율이었다. 음주운전 경험이 없는 응답자는 ‘본인 생각에 안 취했다고 생각해서’라는 응답은 39.1%였고, ‘관대한 음주문화’ 15.0%, ‘걸려도 처벌이 크지 않아서’ 14.3% 등 다른 이유 때문이라는 응답도 적지 않았다.

응답자 가운데 음주자나 음주운전 경험자들은 음주운전을 하는 이유가 ‘본인 생각에 안취했다고 생각해서’라는 응답이 가장 높게 나타나는 반면, 소량 음주자 혹은 음주를 하지 않은 자나 음주운전을 경험하지 않은 응답자들은 ‘본인 생각에 안취했다고 생각해서’외에도 관대한 음주문화와 미약한 처벌정도 때문이라고 여기고 있었다.

이와 같은 결과를 통해 음주자가 운전 가능성을 고려해볼 정도로 현행 음주운전 관련 기준들이 강하지 않다는 점을 유추할 수 있다. 음주운전행위가 향후 인명사고와 같은 커다란 위험을 불러올 수 있다는 사실을 망각하고 음주운전을 시도 해볼만 하다고 받아들이는 데에는 운전자들의 처벌기준에 대해 경각심을 갖지 못하기 때문이라 하겠다. 덴튼과 크랩스(Denton & Krebs, 1990)의 연구에 따르면 음주는 사람들의 도덕적 판단에 영향을 미칠 수 있다고 한다.³⁹⁾ 따라서 음주 상태에서 운전에 대한 자신감을 나타내는 것은 잘못된 판단에 기인했다고도 볼 수 있다. 여러 요소들을 고려해볼 때, 향후 기준 강화를 통해 운전을 하지 못할 만큼 취했다 할 수 있는 기준을 낮춰 운전자들이 음주 시에는 운전을 하지 않도록 하는 방안을 모색할 수 있을 것이다.

3. 현행 음주운전 위반 처벌에 관한 인식

(1) 음주운전 적발시 가장 걱정되는 점

음주운전 적발시 가장 걱정되는 점을 알아본 결과, ‘운전면허 정지 또는 취소’라는 응답이 44.5%로 ‘벌금 등의 경제적 부담’ 23.5% 보다 21.0%p 더 높게 나타났다. 다음으로 ‘징역 등의 육체적 구금’ 9.2%, ‘직장 등에서 체면이나 지위 손상’ 8.7%, ‘주변의 비난’ 4.7%, ‘보험료 인상’ 3.6% 등의 순이었으며, 잘모름/무응답은 5.8%였다.

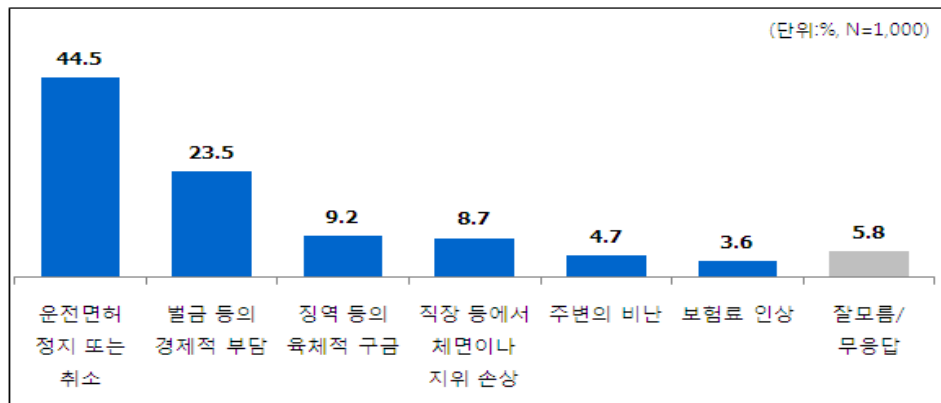
39) Denton, K & Krebs, D, “From the scene to the crime: the effect of alcohol and social context on moral judgement”, *Journal of Personality and Social Psychology*. 59(2): 242-248, 1990.

조사 결과를 통해 직장 체면 등은 관대한 음주문화로 인해 그다지 걱정하지 않는데 반해, 벌금, 보험료 등 금전적인 부분에 대해 부담 27.1%(23.5+3.6)을 가지고 있는 것으로 나타났다.

음주와 음주운전 경험에 따라 응답자를 구분하여 살펴보면 다음과 같다. 월 2회 이상의 음주자는 행정처분(45.0%), 벌금 등(25.4%) 외에 체면이나 지위손상(10.4%)를 걱정하고, 소량 음주 혹은 비음주자는 행정처분(44.0%), 벌금 등(21.7%)외에 징역 등(11.0%)을 걱정하는 것으로 나타났다. 지난 1년간 음주운전을 경험한 운전자와 경험하지 않은 운전자의 응답 역시 음주자와 유사한 패턴을 보였다. 음주운전 경험자는 행정처분과 벌금 등을, 음주운전 비경험자는 행정처분, 벌금 등 외에 징역 등의 육체적 구금을 가장 걱정하는 것으로 나타났다.

일반 운전자들은 음주 정도나 음주운전 경험에 관계없이 음주운전을 하다 적발된다고 할 때, 선행연구들⁴⁰⁾에서와 마찬가지로 행정처분과 금전적 부담에 대해 가장 곤란하게 여기고 있었다. 따라서 음주운전을 줄이기 위한 방안으로 행정처분과 벌금형이 효과적일 것으로 예상된다.

<그림 3-2> 음주운전 적발 시 가장 걱정되는 점



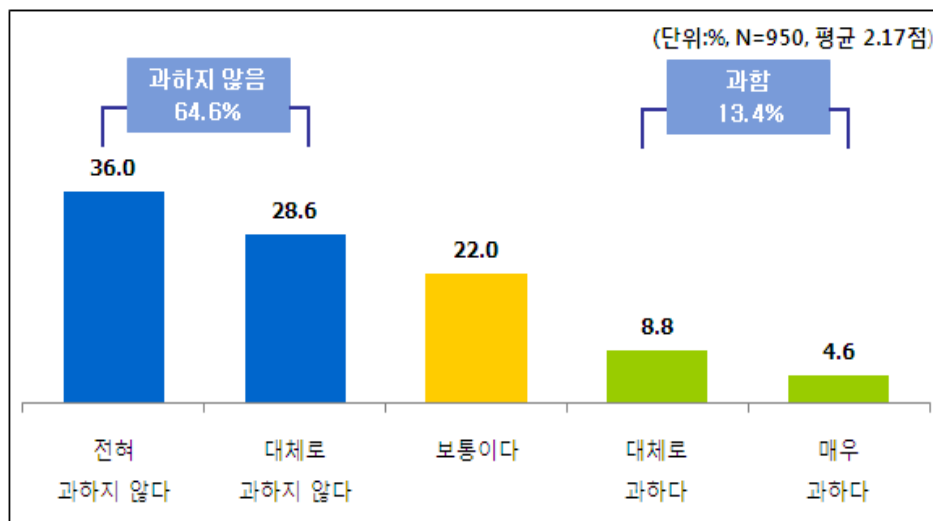
40) 전영실, 음주운전의 실태에 관한 연구, 한국형사정책연구원, 2004, p.89

(2) 다른 교통법규 위반과 음주운전위반 처벌정도의 비교

운전 시 핸드폰 사용 등과 같이 교통사고를 야기할 수 있는 여타 교통법규 위반 시 받게 되는 처벌과 음주운전 적발시 받게 되는 처벌의 형평성에 대한 응답자들의 의견을 살펴보았다. 그 결과(모름/무응답 '5.0%' 제외, N=950명 기준), 음주운전 위반시 처벌 수준은 타 교통법규 위반시 처벌에 비해 '과하지 않다'라는 응답이 64.6%(전혀 36.0% + 대체로 28.6%)로 '과하다' 13.4%(매우 4.6% + 대체로 8.8%)보다 51.2%p 더 높은 것으로 나타났다. 한편 '보통이다'라는 응답은 22.0%였다.

이와 같은 결과를 통해 응답자들이 음주운전이 불러올 수 있는 사고 위험성에 대해 다른 것보다 심각하게 여기고 있음을 알 수 있었다. 응답자들은 음주운전 위반에 대한 처벌을 과하다고 여기고 있지 않았다.

<그림 3-3> 다른 교통법규 대비 음주운전 처벌



지난 1년간 음주운전 경험자들과 비경험자들과 의견 차이를 t-test를 통해 살펴보았다. 그 결과 음주운전을 경험한 응답자들(2.56)은 비경험자들(2.34)에 비해 음주운전 처벌이 과하다고 여기는 것으로 나타났다. 이 두 집단 간의 평균값 차이(0.22)는 유의수준 .01에서 유의미한 것으로 나타났다.

<표 3-3> 음주운전 경험에 따른 음주운전 처벌 인식차이

음주운전	빈도	평균	표준편차
비경험자	735	2.34	.98
경험자	204	2.56	.89

t=-3.105, df=353.55, p=.002

4. 현행 단속 및 행정처분에 관한 인지

도로교통법 제44조(술에 취한 상태에서의 운전금지) 및 제93조(운전면허의 취소·정지)에 따르면 현재 음주운전을 하다 단속에 적발되어 혈중 알코올농도 0.05%이상이면 정지, 0.1%이상이면 운전면허가 취소된다. 이 조사에서는 이와 같은 기준을 일반적인 운전자들이 어느 정도 알고 있는지 음주운전 적발 시 행정처분에 대한 인지도를 살펴보았다.

(1) 음주운전으로 인한 면허정지 기준 인지 여부

음주운전으로 인한 면허정지 기준 인지 여부를 조사한 결과, ‘알고 있다’라는 응답이 61.2%로 ‘모르고 있다’ 38.8% 보다 22.4%p 더 높은 것으로 나타났다. 응답자 10명중 6명 이상이 음주운전으로 인한 면허정지 기준을 알고 있는 것으로 나타났다.

응답자 특성별로 구분하여 살펴보면, ‘알고 있다’라는 응답은 남성(67.0%), 월 2회 이상 음주자(65.6%), 1년간 3~5회 음주운전자(75.3%),

음주운전 처벌 경험자(88.2%) 등에서 특히 높았다. 이밖에도 여성의 절반 이상(50.8%), 술을 잘 마시지 않는 사람(월 2회 이상 음주자가 아닌 자)의 절반 이상(56.6%)도 음주운전 시 혈중 알코올 농도가 0.05% 이상이면 운전면허가 정지된다는 사실을 알고 있는 것으로 나타났다.

(2) 음주운전으로 인한 면허취소 기준 인지 여부

음주운전으로 인한 면허취소 기준 인지 여부를 조사한 결과, ‘알고 있다’라는 응답이 64.8%로 ‘모르고 있다’ 35.2% 보다 29.6%p 더 높은 것으로 나타났다. 응답자 10명중 6명 이상이 음주운전으로 인해 혈중 알코올 농도가 0.1% 이상일 경우, 면허가 취소된다는 사실을 알고 있는 것으로 나타났다.

응답자 특성에 따라 세부적으로 살펴보면, ‘알고 있다’라는 응답은 남성(69.8%), 월 2회 이상 음주자(70.8%), 1년간 3~5회 음주운전자(76.5%), 음주운전 처벌 경험자(83.6%) 등에서 특히 높고, 이들과 달리 기준에 대해 상대적으로 인지 정도가 낮은 여성의 경우에도 55.9%, 월 2회 이상 음주자가 아닌 사람들의 58.5%가 음주운전으로 인한 운전면허 취소 기준에 대해 알고 있는 것으로 나타났다.

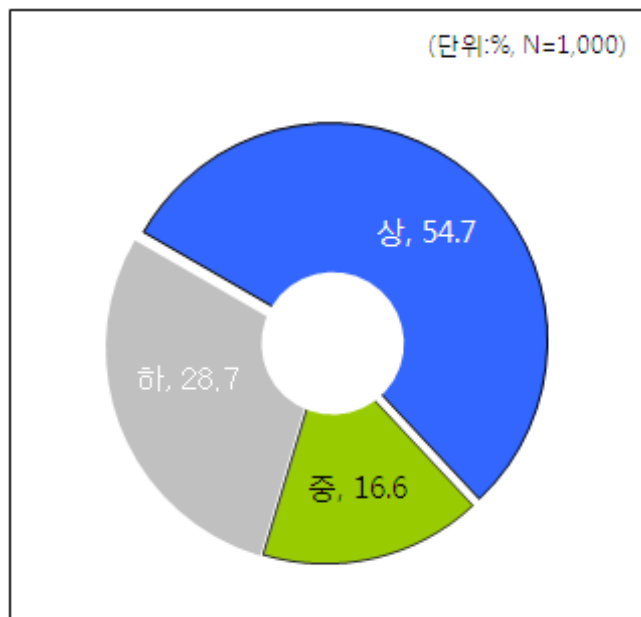
(3) 음주운전 단속기준 인지도

음주운전 단속기준에 관해 정지와 취소 기준을 모두 알고 있으면, 상, 정지나 취소 기준 중 하나만 알고 있으면 중, 그리고 두 기준 모두 모르고 있으면 하로 인지도를 구분하였다. 응답자들을 상, 중, 하로 구분하여 살펴보니, 음주운전 면허정지/취소 기준을 모두 알고 있는 인지도 점수 ‘상’은 54.7%로 나타났다. 응답자의 절반이상이 음주운전으로 인한 면허정지/취소 기준을 모두 알고 있는 것으로 나타난 데 반해, ‘중’ 16.6%, ‘하’ 28.7%로 나타났다.

음주운전 면허정지/취소 기준을 모두 알고 있는 인지도 ‘상’은 남성(60.7%), 월 2회 이상 음주자(60.1%), 1년간 음주운전경험 3~5회 운전자(67.9%), 음주운전 처벌 경험 운전자(81.8%)의 비율이 높고, 음주운전 면허정지/취소 기준을 모두 모르고 있는 인지도 ‘하’는 여성(37.2%), 월 2회 이상 음주하지 않는 자(33.9%), 개인 용무 운전자(32.6%), 1년간 음주운전을 하지 않은 자(31.0%) 등에서 상대적으로 높았다.

조사결과를 통해 전국의 일반적인 응답자들은 71.3%(상 54.7 + 중 16.6)가 음주운전 단속기준에 대한 지식을 가지고 있음을 알 수 있었다. 주중 운전을 하는 빈도가 높고, 월 2회 이상 음주 하는 경우 즉, 음주운전이 발생할 수 있는 환경에 있는 특성을 지닌 경우 인지도도 높았다.

<그림 3-4> 음주운전 단속기준 인지도



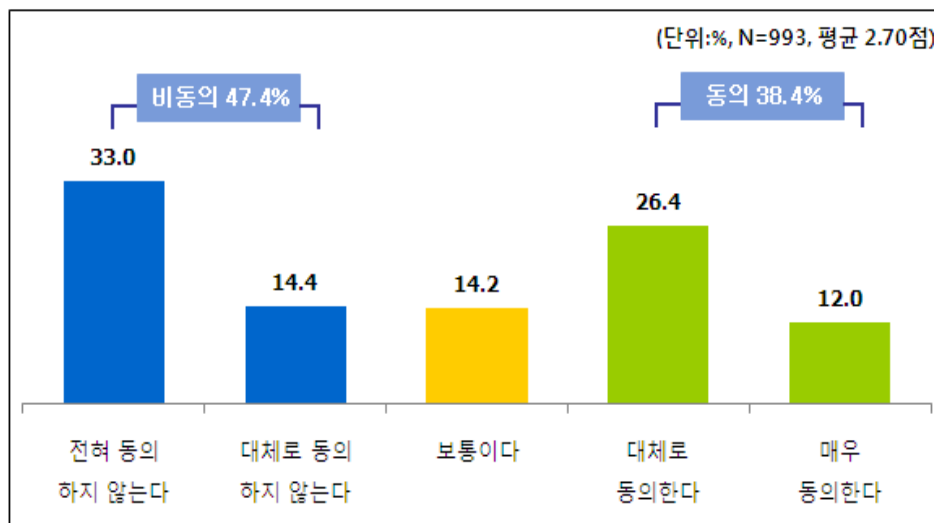
5. 음주운전으로 인한 행정처분 경감에 대한 의견

(1) 음주운전으로 인한 생계형 운전자의 처벌 경감

‘생계형 운전자 음주운전 처벌경감’에 대한 응답을 조사한 결과(모름/무응답 ‘0.7%’ 제외, N=993명 기준), ‘동의하지 않는다’ 응답은 47.4% (전혀: 33.0% + 대체로: 14.4%), ‘동의한다’ 응답은 38.4%(매우: 12.0% + 대체로: 26.4%), ‘보통이다’ 14.2%로 동의하지 않는다는 응답이 높게 나타났다.

동의한다는 의견은 불과 유효응답의 38.4%에 지나지 않았다는 사실은 생계형 운전자에 대한 행정처분 경감에 대해 다시금 고려해볼 여지가 있다는 것을 보여준다.

<그림 3-5> 생계형 운전자 음주운전 처벌 경감



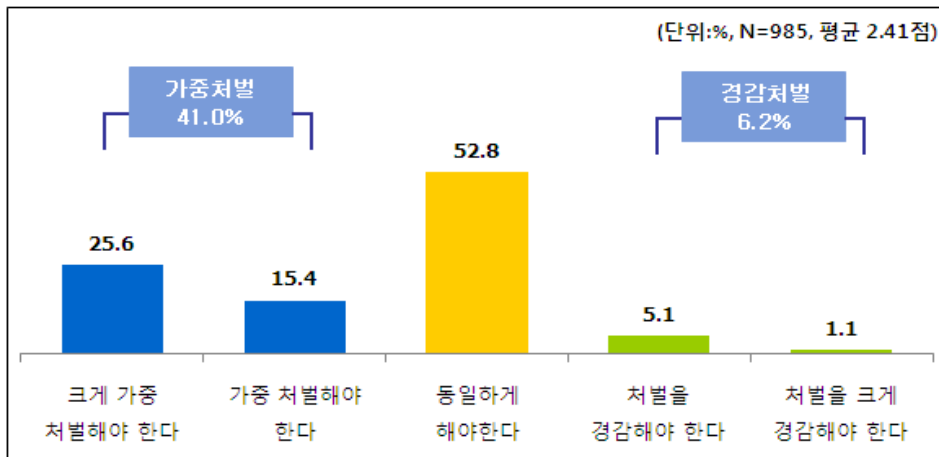
‘동의하지 않는다’는 응답은 월 가구 평균소득 450만 원 이상(56.7%), 운전 경력 21년 이상(53.5%), 월 2회 이상 음주하지 않는 자(52.9%),

주말 여가용 운전자(64.5%), 1년간 음주운전 경험이 적을수록(무경험자: 53.3%) 등에서 특히 높게 나타났다. 반면, ‘동의한다’는 응답은 학력이 낮을수록(중졸이하: 47.2%), 월 가구 평균소득 150~249만원(46.0%), 주 5회 이상 운전자(41.3%), 월 2회 이상 음주자(44.8%), 1년간 음주운전자 경험이 많을수록(6회 이상: 80.0%) 등에서 상대적으로 높게 나타났다.

(2) 음주운전으로 인한 초보운전자의 처벌 기준 차등화

‘초보운전자의 음주운전 처벌 기준 차등화’에 대한 응답을 조사한 결과(모름/무응답 ‘1.5%’ 제외, N=985명 기준), ‘동일하게 해야 한다’ 52.8%, ‘가중처벌’ 응답은 41.4%(크게 가중: 25.6% + 가중: 15.4%), ‘경감처벌’ 응답은 6.2%(크게 경감: 1.1% + 경감: 5.1%) 응답이 나타났다. 조사결과를 통해 초보운전자에 대해 다른 운전자와 동일하게 처벌해야 한다는 응답이 절반을 넘게 나타났으나, 가중처벌해야 한다는 의견 역시 41.0%로 나타났다는 것은, 향후 이에 대한 논의가 이루어질 필요가 있다고 풀이된다.

<그림 3-6> 초보운전자 음주운전 처벌 기준 차등화



월 2회 이상 음주를 하는지와 지난 1년간 음주운전을 한 경험이 있는지에 따라 응답자들을 구분하여 ‘초보운전자의 음주운전 처벌 기준 차등화’에 대한 집단 간 평균 값 차이를 살펴보고 검증하였다. 먼저 음주정도에 따라 월 2회 이상 음주 집단은 동일적용하자는 2회 미만 음주 집단의 의견보다 초보운전자의 음주운전에 대해 처벌을 경감해야 한다는 의견이 강하게 나타났다. 음주운전 경험자 집단은 비경험자 집단에 비해 초보운전자에 대한 처벌을 경감해야 한다는 의견이 높게 나타났다. 각 집단 간 응답 값의 차이는 유의수준 .05에서 유의미한 것으로 풀이된다.

<표 3-4> 구분에 따른 초보운전자 처벌 차등화 인식차이

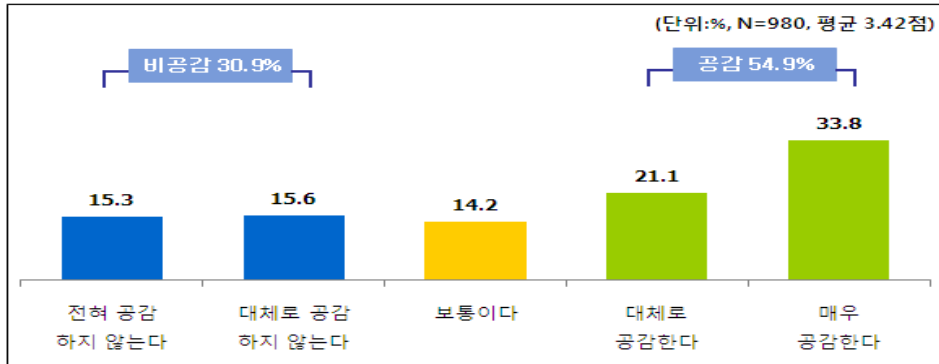
구 분		빈 도	평 균	표준편차	검 증
음주 정도	월2회 미만	484	2.49	1.40	t=-4.502 df=991 p=.001
	월2회 이상	509	2.90	1.48	
음주 운전	비경험자	743	2.51	1.43	t=-6.511 df=329.03 p=.001
	경험	203	3.23	1.38	

6. 정지 및 취소기준 강화안에 대한 의견

(1) 음주운전 정지 기준 강화(0.05% -> 0.03%)

‘음주운전 면허정지 기준 강화’에 대한 응답을 조사한 결과(모름/무응답 ‘2.0%’ 제외, N=980명 기준)는 다음과 같다. 응답자들의 54.9%(매우: 33.8% + 대체로: 21.1%)는 음주운전 적발 시 운전면허정지 기준을 현재 혈중 알코올 농도 0.05%에서 0.03%로 0.02%p 낮춰야 한다는데 동의하고 있었다. ‘공감하지 않는다’는 응답은 30.9%(전혀: 15.3% + 대체로: 15.6%), ‘보통이다’ 14.2%에 지나지 않았다.

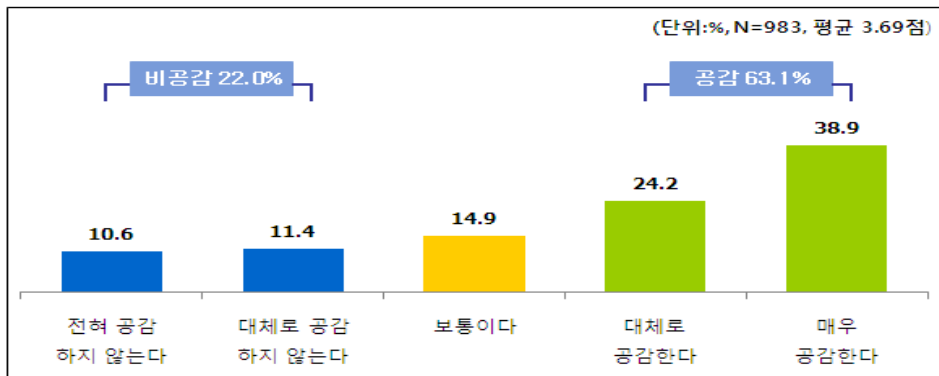
<그림 3-7> 음주운전 시 면허정지기준 강화



(2) 음주운전 취소 기준 강화(0.1% -> 0.08%)

현재 혈중 알코올 농도 0.1%로 되어 있는 음주운전 시 면허정지 기준을 0.08%로 0.02%p 낮추고자 하는 방안을 제시하고 응답자들로부터 의견을 구했다. 그 결과(모름/무응답 '1.7%' 제외, N=983명 기준), 동의하는 의견은 63.1%(매우: 38.9% + 대체로: 24.2%)로 나타나 동의하지 않는 의견 22.0%(전혀: 10.6% + 대체로: 11.4%)보다 약 3배 가까이 높았다. 이외에 '보통이다'는 응답은 14.9%로 나타났다.

<그림 3-8> 음주운전 시 면허취소기준 강화

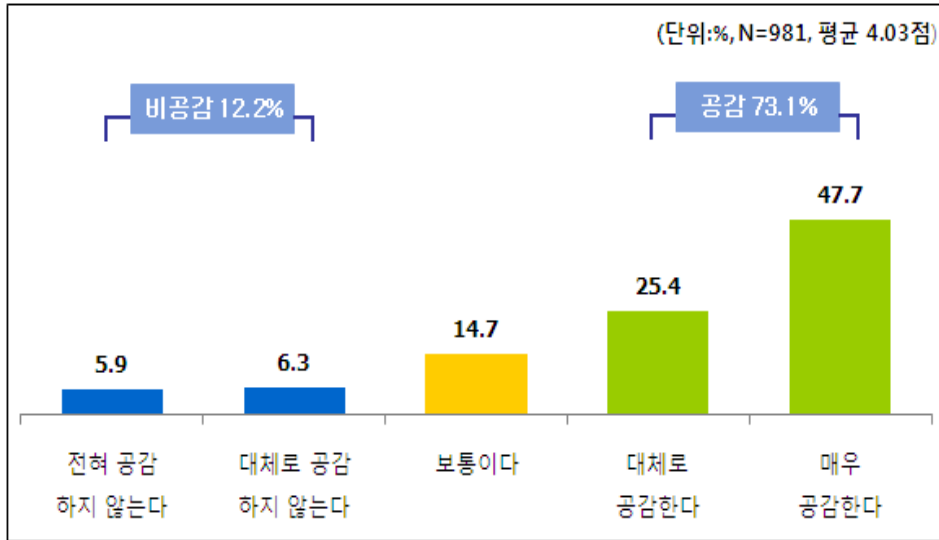


(3) 만취 음주운전자 가중처벌

현재 음주운전자의 혈중 알코올 농도가 0.1%이상이면 그 정도에 관계없이 면허 취소 처분을 받는다. 혈중 알코올 농도에 따라 정지(0.05%), 취소(0.1%)로 구분되는데 반해 취소는 그 정도에 상관없이 이루어진다는 점에서, 그리고 혈중 알코올 농도가 높을수록 운전자의 사고 위험과 상관관계가 높다고 할 수 있으므로 처벌에 차이를 두는 방안에 대해 생각해볼 수 있을 것이다. 또한, 혈중 알코올 농도와 사고 위험에 관한 크루거와 폴라트(Kruger & Vollrath, 2004)의 연구⁴¹⁾에 의하면 혈중 알코올 농도가 증가할수록 사고와 관련된 위험성이 급격하게 올라간다고 밝혔다. 혈중 알코올 농도 0.05%와 0.10% 사이에 있는 운전자들은 술을 마시지 않은 운전자에 비해 사고 발생가능성이 2배 더 높으며, 0.10%와 0.15% 사이의 운전자는 사고 발생가능성이 10배 이상 높게 나타나는 것으로 보고되었다. 따라서 혈중 알코올 농도 0.2%이상의 만취 음주운전자를 가중 처벌하는 방안에 대해 응답자들로부터 의견을 구하였다. 그 결과(모름/무응답 ‘1.9%’ 제외, N=981명 기준), ‘공감한다’는 응답은 73.1%(매우: 47.7% + 대체로: 25.4%), ‘보통이다’ 14.7%, ‘공감하지 않는다’ 응답은 12.2%(전혀: 5.9% + 대체로: 6.3%)로 나타났다. 위 결과를 통해 사고를 일으킬 가능성, 법적 형평성 등을 고려할 때 만취 음주운전자에 대해 가중처벌하는 방안을 생각해볼 수 있을 것으로 보인다.

41) Kruger, H. P., & Vollrath, M.. (2004). The Alcohol-related accident risk in Germany: Procedure, methods and results. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 125-133

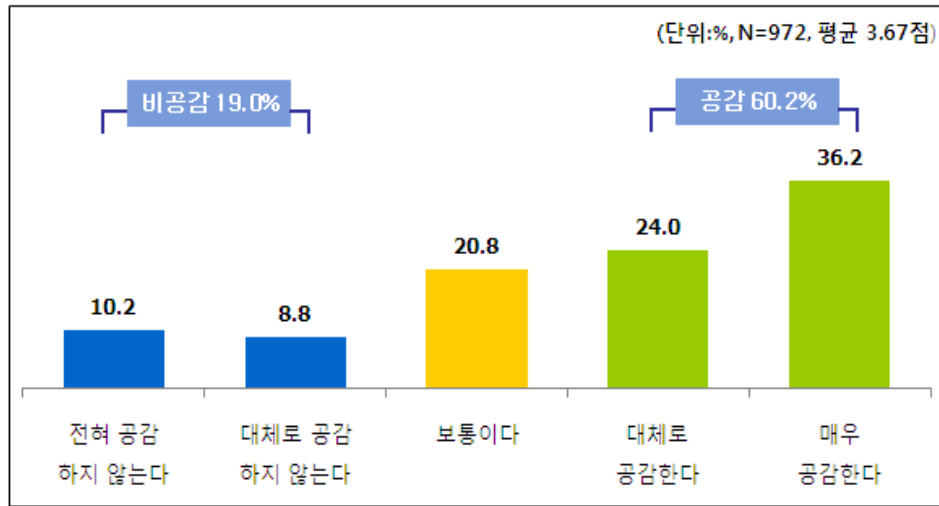
<그림 3-9> 만취 음주운전자 가중처벌



(4) 음주운전으로 인한 면허정지 시 벌점 강화

현재 음주운전으로 인해 운전면허가 정지될 경우 100점의 벌점이 부과되고 있다. 음주운전에 대한 일반 운전자들의 음주운전을 억제하는 방안의 하나로 현재의 벌점 100점을 그 이상으로 올리는 방안에 대해 응답자들의 의견을 살펴보았다. 조사 결과(모름/무응답 '2.8%' 제외, N=972명 기준), 벌점 강화에 '공감'하는 응답은 60.2%(매우: 36.2% + 대체로: 24.0%), '보통이다' 20.8%, '공감하지 않는' 응답은 19.0%(전혀: 10.2% + 대체로: 8.8%)로 벌점 강화에 대해 동의가 동의하지 않는 응답에 비해 3배 이상(60.2% > 19.0%) 높게 나타났다.

<그림 3-10> 음주운전으로 인한 면허정지 시 벌점 강화



지금까지 음주운전으로 인한 운전면허 정지 및 취소기준 강화 방안과 만취 음주운전자에 대한 가중처벌, 면허 정지 시 벌점 강화에 대해 조사 대상자들의 응답을 살펴보았다. 그 결과 응답자들은 음주운전 관련 행정처분 기준을 강화하는 방안들에 대해 동의하지 않는 비율보다 사안별 차이는 있으나 약 2배~5배 정도의 높은 비율로 지지하고 있었다.

이와 같은 응답을 볼 때, 음주운전 단속 및 처벌기준을 강화하고자 할 때, 실제 수범자들의 저항감은 그다지 크지 않을 것으로 풀이된다.

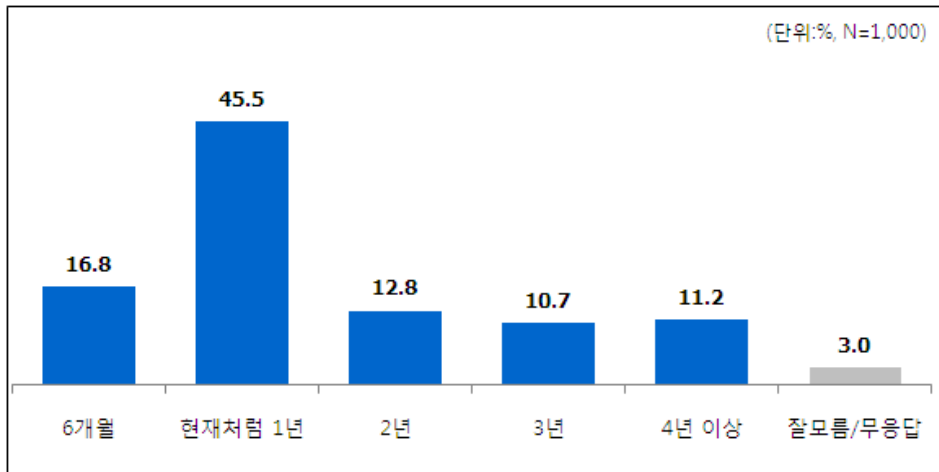
7. 음주운전 적발 시 운전면허 제한 기간 강화에 대한 의견

(1) 음주운전 면허취소기간 변경

현재 음주운전 적발로 인한 운전면허의 취소기간은 1년인데, 기간을 변경한다고 할 때 어느 정도가 적당한지 조사 대상자들에게 질문하였다. 그 결과, 음주운전으로 인한 운전면허 취소기간에 대해 응답자들

의 45.5%는 ‘현재처럼 1년’, 34.7%는 ‘현재보다 증가(2년 이상)’, 그리고 16.8%는 ‘현재보다 축소(6개월)’하기를 바라고 있었다. 현재보다 취소기간을 증가한다면 몇 년이 적절할지 의견들을 세분화하여 살펴보면, ‘2년’ 12.8%, ‘4년 이상’ 11.2%, ‘3년’ 10.7% 순으로 나타났다. 취소기간에 대한 ‘잘모름/무응답’은 3.0%였다.

<그림 3-11> 음주운전 면허 취소기간 변경 시 선호기간



월 2회 이상 음주 여부로 구분하여 응답을 살펴본 결과, 월 2회 이상 음주자들은 ‘현재처럼 1년’ 49.1%가 가장 높은 비율로 나타났고, 2회 이상 음주하지 않는 자들은 ‘현재처럼 1년’ 44.6%, ‘현재보다 증가’가 42.3%로 나타났다. 이와 함께, 지난 1년간 음주운전 경험에 따라 응답을 살펴본 결과 음주운전 경험자, 비경험자 그룹 모두 ‘현재처럼 1년’이라는 답변 비율이 가장 높게 나타났다. 교차분석 결과는 카이스퀘어 검증을 통해 유의수준 .001에서 유의미한 차이를 보이는 것으로 나타났다.

조사 결과에서 나타나듯, 음주운전 면허 취소기간에 대해 응답자들은 현행대로 유지하거나 증가하기를 바라고 있다. 따라서 면허 취소기간에 대한 변경은 보다 심사숙고하여 고려해야 할 것으로 보인다.

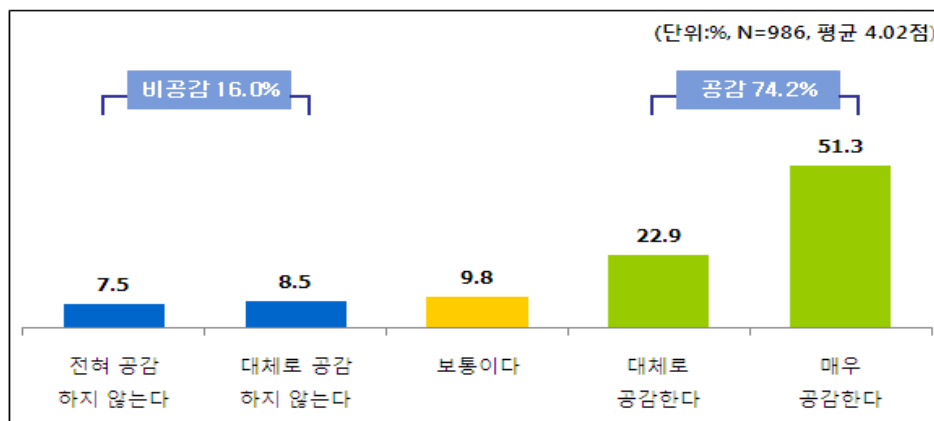
<표 3-5> 구분에 따른 면허 취소기간에 대한 인식차이

구 분		축 소	1년유지	증 가	계	검 증
음주 정도	월2회 미만	106	243	146	495	X ² =21.95 df=2 p=.001
	월2회 이상	62	212	201	475	
음주 운전	비경험자	107	332	288	727	X ² =18.04 df=2 p=.001
	경험	50	97	52	199	

(2) 음주운전 상습자 면허 재취득기간 연장

현재 음주운전을 상습적으로 하는 운전자에게 2년의 기간 동안 운전면허를 재취득하지 못하도록 제한 기간을 두고 있다. 재취득 제한 기간을 2년에서 3년으로 연장하는 방안에 대한 응답을 조사한 결과 (모름/무응답 ‘1.4%’ 제외, N=986명 기준), ‘공감한다’는 응답은 74.2% (매우: 51.3% + 대체로: 22.9%), ‘공감하지 않는다’는 응답은 16.0%(전혀: 7.5% + 대체로: 8.5%), ‘보통이다’ 9.8%로 응답자들의 대부분이 운전면허 재취득 제한 기간을 3년으로 연장하는데 동의하고 있는 것으로 나타났다.

<그림 3-12> 음주운전 상습자 면허 재취득 제한기간 연장



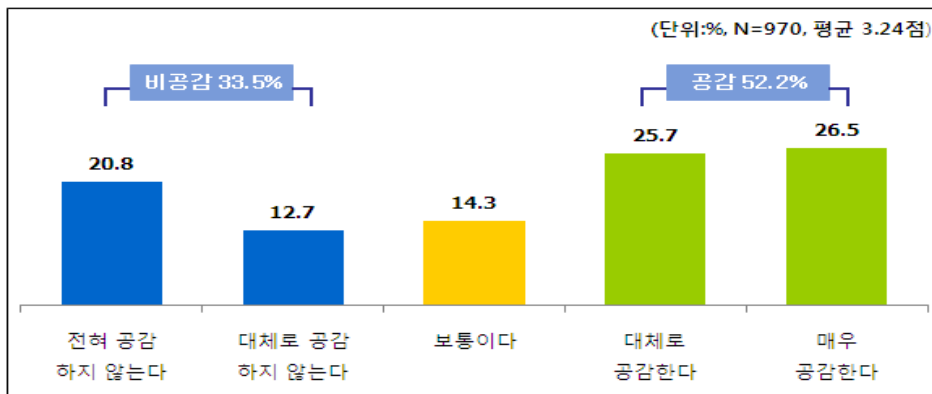
8. 음주운전억제 개선방안에 대한 의견

다음은 음주운전을 억제하기 위한 개선방안으로서 새롭게 도입 적용해볼 수 있는 방안들에 대해 살펴보았다. 현재 시행방안을 강화하는 것과 달리, 현재 시행되고 있지는 않으나 외국 사례를 참고하여 우리나라에 도입해볼 수 있는 방안들에 대해 그 가능성을 타진해보고자 일반 운전자들의 의견을 살펴보려고 했다. 음주운전 적발 시 그 동승자에 대해서도 처벌하는 방안, 음주운전 적발 시 해당 차량의 번호판을 압류하는 방안, 그리고 음주운전으로 인한 행정처분을 받은 자에게 시동잠금장치를 의무적으로 장착하도록 하는 방안에 대해 각각 물어보고자 했다.

(1) 음주운전 시 동승자 처벌

‘음주운전 시 이를 방조한 동승자에 대해서도 처벌을 하는 방안’에 대한 응답을 조사한 결과(모름/무응답 ‘3.0%’ 제외, N=970명 기준), ‘공감한다’는 응답은 52.2%(매우: 26.5% + 대체로: 25.7%), ‘공감하지 않는다’는 응답은 33.5%(전혀: 20.8% + 대체로: 12.7%)로 나타나 응답자들은 동승자 처벌 방안에 대해 동의하는 비율이 높게 나타났다. 이 밖에 ‘보통이다’는 응답은 14.3%로 나타났다.

<그림 3-13> 음주운전 동승자 처벌



음주정도와 지난 1년간 음주운전을 한 경험이 있는지 여부에 따라 응답자들을 각각 2집단으로 나누어 음주운전 적발 시 동승자 처벌에 대한 응답의 평균값 차이를 살펴보았다. 먼저 월 2회 이상 음주하지 않는 집단에서 동승자 처벌안에 대해 대체로 공감하고 있는 데 반하여 월 2회 이상 음주를 하는 집단은 동승자 처벌안에 대해 공감하는 정도가 낮은 것으로 나타났다. 음주운전을 경험한 운전자들은 지난 1년간 음주운전을 한 번도 하지 않은 운전자들에 비해 동승자 처벌 방안에 대하여 공감하는 정도가 상대적으로 낮았다. 각 집단별 차이는 유의수준 0.01에서 통계적으로 유의미한 것으로 나타났다.

<표 3-6> 구분에 따른 동승자 처벌 인식차이

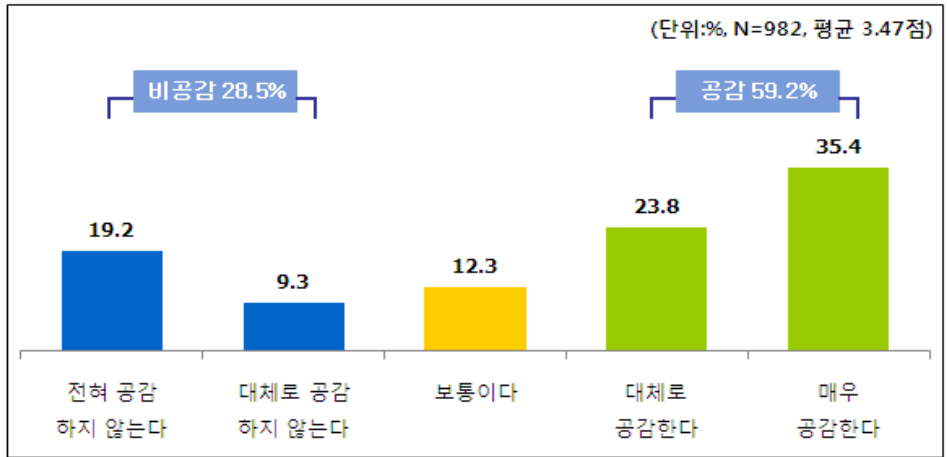
	구 분	빈 도	평 균	표준편차	검 증
음주 정도	월2회 미만	482	3.80	1.37	t=6.852 df=968.95 p=.001
	월2회 이상	500	3.15	1.58	
음주 운전	비경험자	736	3.64	1.47	t=4.892 df=934 p=.001
	경험자	200	3.06	1.51	

(2) 음주운전 시 차량번호판 압류

현재는 음주운전행위가 적발되었다 할지라도 행정처분이 내려지기 전까지는 실질적으로 운행이 불가능한 것은 아니다. 따라서 음주운전 적발 이후 해당 차량을 이용한 운행을 금지하기 위해 차량 번호판을 압류(임시 번호판 부여) 등의 방안을 생각해 볼 수 있다. 조사대상자들에게 이와 같은 방안을 제시하고 이에 대한 응답을 조사한 결과(모름/무응답 '1.8%' 제외, N=982명 기준), '공감한다'는 응답은 59.2%(매우: 35.4% + 대체로: 23.8%), '공감하지 않는다'는 응답은 28.5%(전혀: 19.2% + 대체로: 9.3%), '보통이다'는 응답은 12.3%로 나타났다. 이 결

과를 통해 일반 운전자들은 음주운전 적발 시 차량 번호판을 압류하는 방안에 대해 동의하는 비율이 높게 나타났다.

<그림 3-14> 음주운전 적발 시 차량번호판 압류



음주운전 적발 시 차량번호판을 압류하는 방안에 대해 음주 정도와 음주운전 경험에 따라 집단을 구분하여 집단별 평균값을 살펴보았다. 월 2회 이상 음주하지 않는 집단은 차량번호판 압류방안에 대해 대체로 공감하였고, 월 2회 이상 음주집단은 공감하는 정도가 상대적으로 낮게 나타났다. 집단 간 차이는 유의수준 .05에서 통계적으로 유의미한 것으로 판정되었다. 음주운전 경험에 따라 차량번호판 압류안에 대해 살펴본 결과, 음주운전 경험 여부와 상관없이 모두 차량번호판 압류에 대해 대체로 공감하고 있는 것으로 나타났다. 집단간 차이는 통계적으로 유의미하지 않은 것으로 나타났다.

이와 같은 결과를 통해 음주운전을 경험하지 않았던 운전자 외에 음주운전을 경험했던 운전자들 역시 차량번호판 압류 방안에 대해 공감하고 있다는 점을 확인하였다. 따라서 음주운전단속을 위한 보다 효과적인 방안으로서 고려볼 수 있을 것으로 판단된다.

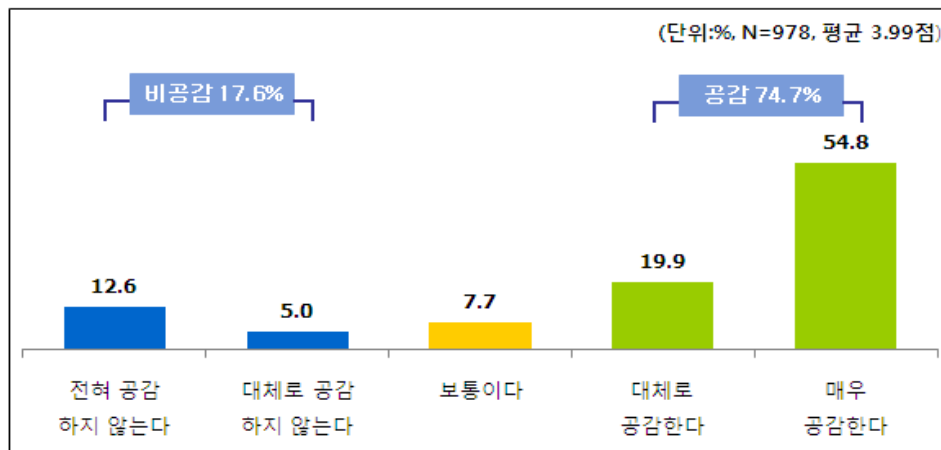
<표 3-7> 구분에 따른 차량번호판 압류 인식차이

	구 분	빈 도	평 균	표준편차	검 증
음주 정도	월2회 미만	477	4.09	1.31	t=2.155 df=972.02 p=.031
	월2회 이상	501	3.90	1.47	
음주 운전	비경험자	732	4.00	1.39	t=-.304 df=929 p=n.s.
	경험자	199	4.04	1.38	

(3) 음주운전 시 시동잠금장치 도입

음주운전으로 인해 행정처분을 받은 사람들에게 차량내 음주측정장치를 달아 알코올 성분이 있을 경우 시동이 걸리지 않게 하는 시동잠금장치를 장착하도록 하는 방안에 대해 조사 대상자들에게 의견을 구했다. ‘음주운전 적발 시 시동잠금장치 설치’에 대한 응답을 조사한 결과(모름/무응답 ‘2.2%’ 제외, N=978명 기준), ‘공감한다’는 응답은 74.7% (매우: 54.8% + 대체로: 19.9%), ‘공감하지 않는다’는 응답은 17.6%(전혀: 12.6% + 대체로: 5.0%), ‘보통이다’ 7.7%로 시동잠금장치 장착 방안 도입에 대해 동의하는 응답 비율이 높게 나타났다.

<그림 3-15> 음주운전 적발 시 시동잠금장치 설치



음주운전 단속을 위한 방안의 하나로서 시동잠금장치를 설치하는 것에 대해 음주정도와 음주운전 경험에 따라 집단별로 응답을 살펴보았다. 음주 정도와 상관없이 두 집단 모두 시동잠금장치 도입에 대해 대체로 공감하고 있으나 월 2회 이상 음주하지 않는 집단에 비해 월 2회 음주 집단의 경우 공감하는 정도가 상대적으로 낮게 나타났다. 지난 1년간 음주운전을 경험한 응답자 집단은 비경험 집단에 비해 시동잠금장치 도입 방안에 대해 공감 정도가 낮았다. 각 집단별 차이는 유의수준 0.01에서 통계적으로 유의미한 것으로 나타났다.

집단 간 정도의 차이는 있으나, 모두 시동잠금장치 도입에 대해 긍정적으로 받아들이고 있음을 확인할 수 있었다. 앞으로 음주운전 재범 발생을 낮출 수 있는 방안의 하나로서 시동잠금장치에 대해 긍정적으로 고려해볼 수 있을 것이다.

<표 3-8> 구분에 따른 시동잠금장치 인식차이

	구 분	빈 도	평 균	표준편차	검 증
음주 정도	월2회 미만	487	4.60	0.72	t=4.705 df=968.39 p=.001
	월2회 이상	506	4.36	0.87	
음주 운전	비경험자	743	4.58	0.74	t=5.019 df=276.98 p=.001
	경험	204	4.22	0.93	

9. 음주운전단속 및 처벌기준 개선안

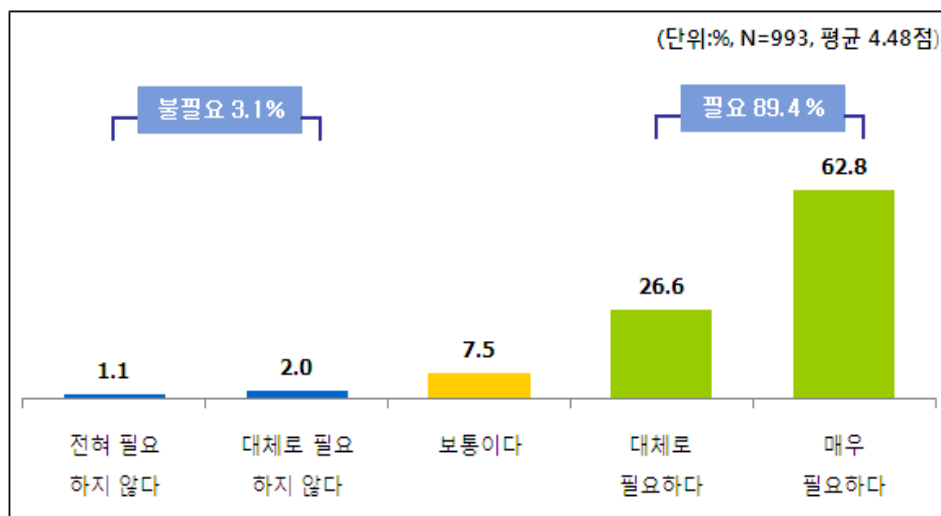
음주 단속이나 처벌 당위성, 개선안 제시

다음은 음주운전 단속이나 처벌에 대해 당위성을 살펴보기 위해 다음과 같은 내용에 대해 질문하였다. ‘사고를 일으키지 않더라도 음주운전에 대한 단속이나 처벌이 필요한지’에 대해 응답을 조사한 결과 (모름/무응답 ‘0.7%’ 제외, N=993명 기준), ‘필요하다’는 응답은 89.4%

(매우: 62.8% + 대체로: 26.6%), ‘보통이다’는 응답은 7.5%, ‘필요하지 않다’는 응답은 3.1%(전혀: 1.1% + 대체로: 2.0%)로 나타났다. 일반 운전자들은 음주운전으로 인한 사고 발생과 관계없이 단속하고 처벌하는 것에 대한 필요성을 크게 공감하고 있었다.

따라서 향후 음주운전 단속 및 처벌에 대해 수범자들의 의식은 꼭 필요한 것이라 받아들이고 있다는 점에서 단속 및 처벌에 대해 보다 적극적인 입장에서 접근할 수 있다고 판단된다.

<그림 3-16> 음주운전 단속 및 처벌 필요성



다음은 응답자들에게 음주운전 단속 및 처벌기준과 관련하여 개선 방안이 있다면 어떤 것이 있는지 자유롭게 의견을 개진해달라고 하여 얻은 응답이다. 개방형으로 질문하여 얻은 447개의 응답 가운데 질문의 취지와 전혀 관계없거나 무의미한 응답 44개를 제외한 403개의 유효한 응답을 유사한 것끼리 묶어 다음과 같이 분류하였다.

그 결과 처벌이나 단속을 강화하자는 의견이 각각 30% 이상의 비율로 나타났다. 교육 및 계몽, 알코올 분해 능력 등 사람마다 차이가

있음을 고려하여 상대적으로 평가하기와 같은 실제 시행상 도움이 되는 응답도 있었다. 이밖에 단속이나 처벌 기준을 완화하거나 현행 수준을 유지하고자 하는 의견도 있었지만 극히 일부에 지나지 않았다.

<표 3-9> 음주운전 단속 및 처벌기준 개선방안

내 용	사례수(명)	비율(%)
처벌강화	124	30.8
단속강화	120	30.0
교육 및 계몽	33	8.2
사람마다 상대적 평가	14	3.5
음주 상습자 처벌 강화	12	3.0
음주 시 시동장금 장치 장착	9	2.2
현행 음주 단속 수준 유지	9	2.2
음주 처벌 기준 완화	8	2.0
함정 음주 단속 반대	8	2.0
단속 기준 강화	7	1.7
미국처럼 술을 먹은 사람 상대로 단속과 방식 도입	7	1.7
혈중알코올농도 측정법 신뢰 떨어짐	5	1.2
생계형 운전자에게 융통성 있는 법 적용	4	1.0
음주측정기의 오류가 많음	4	1.0
스스로 음주 측정 기계 소지	3	0.7
대리운전 활성화	3	0.7
택시운전자도 음주 단속	2	0.5
음주운전 감형 반대	2	0.5
음주운전자 동승자 동반 처벌	2	0.5
기 타	17	4.2

Ⅲ. 소 결

일반인들을 대상으로 음주운전단속 및 처벌기준에 관하여 설문조사를 통해 다양한 의견을 살펴보았다. 일반인들은 음주운전을 하는 이유에 대해 다수의 응답자가 본인이 취하지 않았다고 느끼기 때문이라고 응답하였고, 음주운전에 대한 단속이나 처벌에 대해 실제 사고발생유무와 관계없이 일반인 응답자들의 절대 다수(89.4%)가 필요하다고 응답하고 있었다. 또한 일반인들은 음주운전 시 가장 우려되는 것으로 행정처분, 벌금 등이라고 응답한 점을 고려할 때, 행정처분이 음주운전 억제책으로 효과를 발휘할 것으로 보인다.

음주운전으로 인한 면허 정지(0.05%→0.03%)나 취소(0.1%→0.05%)기준을 현행보다 낮추려는 방안에 대해 응답자들의 절반 이상이 공감하는 것으로 나타났다. 운전면허 취소 기준과 관련하여 만취 운전자에 대해 혈중 알코올 농도 0.2%이상일 경우 가중처벌 방안에 대해 동의하는 것으로 나타났다. 음주운전으로 인한 행정처분 경감사유로서 생계형운전자에 대해 응답자들은 그다지 공감하지 못하는 것으로 나타났다. 초보운전자에 대한 처벌은 다른 운전자와 동일하게 해야 한다는 의견이 다수로 나타났다.

음주운전에 따른 구체적인 행정처분에 관한 의견을 살펴보았다. 음주운전으로 인한 면허 취소기간에 대해서 응답자들의 45.5%가 현행 기준을 유지하기를 바라고 있고, 상습 음주운전자의 운전면허 재취득 제한에 대해서는 응답자의 다수(74.2%)가 공감하였다.

음주운전을 줄이기 위한 실제 방안 도입에 대한 응답자들의 의견을 살펴본 결과 음주운전 시 동승자 처벌에 대해 응답자 절반가량이 공감하였다. 이밖에 차량번호판 압류 방안과 시동잠금장치 도입 방안에 대해서는 응답자들 상당수가 공감하고 있어 실제 도입 시 일반인들의

저항은 그다지 크지 않을 것이라 예상할 수 있다.

2

제2절에서는 국민들이 음주운전으로 인한 행정처분에 대해 행정심판을 청구하는 경우, 행정심판청구 접수 및 답변서 작성 업무를 담당하는 경찰관들을 대상으로 실시한 설문조사에 대한 내용을 기술한다.

첫째, 조사 설계에서는 조사대상 및 절차, 설문조사를 위한 문항 구성, 그리고 설문 분석방법에 대해 기술한다.

둘째, 행정심판담당 경찰관 조사 결과에서는 음주운전으로 인한 행정처분과 관련하여 9개의 세부 항목별 주제에 대한 응답을 분석하고 개선안을 마련하고자 한다.

셋째, 소결에서는 행정심판담당 경찰관 대상 설문조사의 내용을 요약하는 한편, 그 의의에 대해 기술한다.

I. 조사 설계

조사 설계에서는 일반인 설문조사의 조사 대상 설정과 조사 절차, 조사에 사용된 문항 구성, 조사 분석방법 등에 관하여 기술한다.

1. 조사대상 및 절차

본 조사는 행정심판 관련 업무를 처리하는 경찰청 행정심판담당관 및 그 관련자들을 대상으로 교통법규 관련 행정심판 가운데 음주운전 단속 및 처벌기준에 대한 개선안을 마련코자 실시하였다. 2010년 7월 8일(목) 전국 16개시도 경찰청 행정심판담당관 및 관련자 27명을 대상으로 연구진이 직접 면대면 조사를 실시하였다.

(1) 설문지의 구성과 형식

조사대상자들에게 음주단속과 관련하여 문제점 인식, 행정처분과 관련한 인식, 행정심판 업무와 관련된 사항, 효과적인 음주단속을 위한 방안 등의 8개 세부항목의 31문항으로 구성된 설문지를 이용하여 응답을 얻었다. 구체적인 설문 항목은 아래 <표 3-10>에 요약되어 있으며, 설문지는 <자료>에 실려 있다.

<표 3-10> 설문 문항 구성(경찰청 행정심판업무 담당자)

음주단속관련 문제점 인식
음주운전으로 인한 경찰청의 행정처분 관련 인식
음주운전으로 인한 행정처분의 감경 관련 인식
음주운전으로 인한 행정심판업무 관련 인식
음주운전관련 행정처분 업무 수행(청구서 접수·답변서 작성) 시 애로사항
음주운전관련 행정심판업무 처리 시 빈번하게 인용되는 사유 및 불합리한 점
효과적인 음주운전 단속을 위한 방안(횟수, 장소, 방법 등)
음주운전관련 행정심판제도 업무의 개선에 대한 의견수렴

II. 조사 결과

1. 응답자 인구통계학적 특성

음주운전단속과 처벌기준에 관한 보다 심층적이고 의견을 구하기 위해 행정심판담당 업무를 수행하는 경찰관들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 설문조사에 응한 행정심판담당 경찰관들의 인구통계학적 특성은 다음과 같다.

응답자들은 최소 3년 이상 경찰에 봉직하고 있는 것으로 나타났다. 응답자 가운데는 25년 이상 근속했다고 답한 응답자도 3명이나 있는

것으로 나타났다. 행정심판담당 업무 외에도 장기간 근무하며 실제 여러 현장 경험도 겸비하고 있음을 설문조사 과정에서 파악할 수 있었다.

현재 행정심판 관련 업무를 수행한 기간에 대해서도 살펴보았다. 그 결과 무응답 10명을 제외하고, 1-2년 이하 응답자가 6명으로 가장 많았고, 2년-3년 이하 5명으로 나타나 응답자들의 대부분이 행정심판관련 업무를 담당한 기간은 3년 이하임을 알 수 있었다. 업무별 순환 관행을 고려할 때, 현재 경찰청에서 행정심판관련 업무를 담당하고 있는 응답자들의 전문성은 확보되었다고 판단하였다.

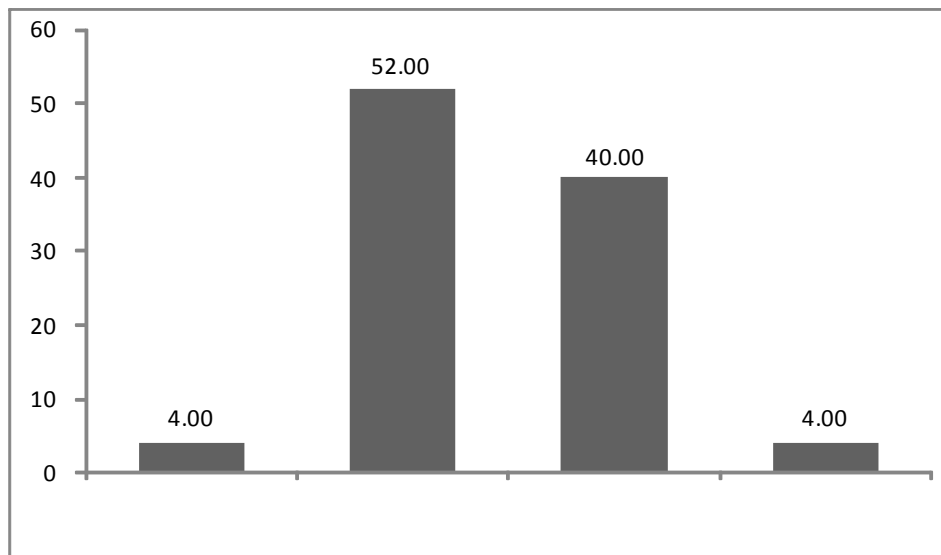
<표 3-11> 응답자들의 인구통계학적 특성

근속 기간	구 성	인 원	비율(%)
	5년 이하	3	16.67
	6-10년 이하	2	11.11
	11-15년 이하	2	11.11
	16-20년 이하	5	27.78
	20-25년 이하	3	16.67
	25년 초과	3	16.67
	계	18	100(무응답제외)
무응답	9	33.33	
현재 업무 담당 기간	구 성	인 원	비율(%)
	1-2년 이하	6	35.29
	2-3년 이하	5	29.41
	3-4년 이하	2	11.76
	4-5년 이하	3	17.65
	5년 초과	1	5.88
	계	17	100(무응답제외)
무응답	10	37.04	
총계	27	100.00	

2. 음주운전단속 관련 문제점 인식

음주운전단속과 관련하여 응답자들은 어떻게 인식하고 있는지 살펴보고자 했다. 먼저 ‘교통단속처리지침과 도로교통법 등이 상충되는 부분이 있다’는 질문에 대해 응답자들은 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)는 응답이 56%로 나타났다. 그렇지 않다(전혀그렇지않다 + 그렇지 않은편이다)는 응답 비율 44%에 비해 약 12% 포인트 높은 것으로 나타났다. 절반 이상의 실무 전문가들이 지침과 법령 사이의 상충되는 부분을 지적한 결과로 볼 때, 관련 부분에 대한 점검 및 개선을 위한 검토 필요성이 제기된다.

<그림 3-17> 교통단속처리지침과 도로교통법 등의 상충부분 존재

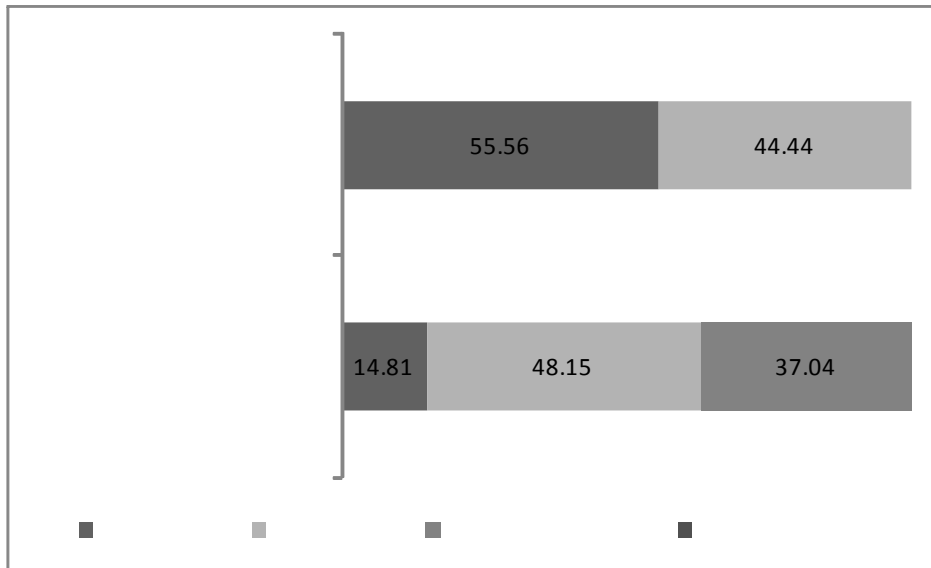


다음은 음주운전단속 현장에서 기본적으로 실시되는 호흡 측정기를 통해 도출된 혈중알코올 농도와 채혈을 통해 얻은 측정치 사이의 결과가 다른 경우가 많은지에 관해 질문하였다. 응답자들 모두는 정도

의 차이는 있으나 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)고 응답하였다. 그리고 시간 경과 후 측정된 채혈측정치에 대해 시간에 따른 차이를 보정하는 위드마크 공식의 적용의 모호성에 관해서도 절반 이상(62.96%)의 응답자가 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)고 답하였다.

위 결과를 통해 행정심판을 청구하는 많은 사례들 가운데, 호흡측정치와 채혈측정치 사이의 차이로 발생하는 문제, 위드마크 공식에 대한 불복 등의 문제로 인해 행정심판을 청구하게 되는 사례가 적지 않음을 파악할 수 있다. 실제 음주운전단속 현장에서 초동조치의 하나로서 실시하는 측정치들에 대한 분쟁의 소지를 없앨 수 있다면, 추후 측정치에 대해 불신하고 행정심판을 청구하게 되는 사례는 분명히 줄어들 것이다. 이를 위해 현장의 장비에 대한 개선이 필요하며, 일부 지역이 아닌 전체 음주단속 현장에 보다 나은 장비의 지급이 필요하다고 판단된다.

<그림 3-18> 호흡 vs. 채혈측정치 차이, 위드마크 공식적용 모호



다음은 음주운전단속 현장에서 발생하는 문제점에 대한 인식을 살펴보고자 하였다. 응답자들의 상당수가 일선 단속 현장 경험도 가지고 있어⁴²⁾, 현장의 문제점 인식을 통해 음주운전으로 인한 행정심판청구 발생에 대해 다각도로 살펴보고자 했다.

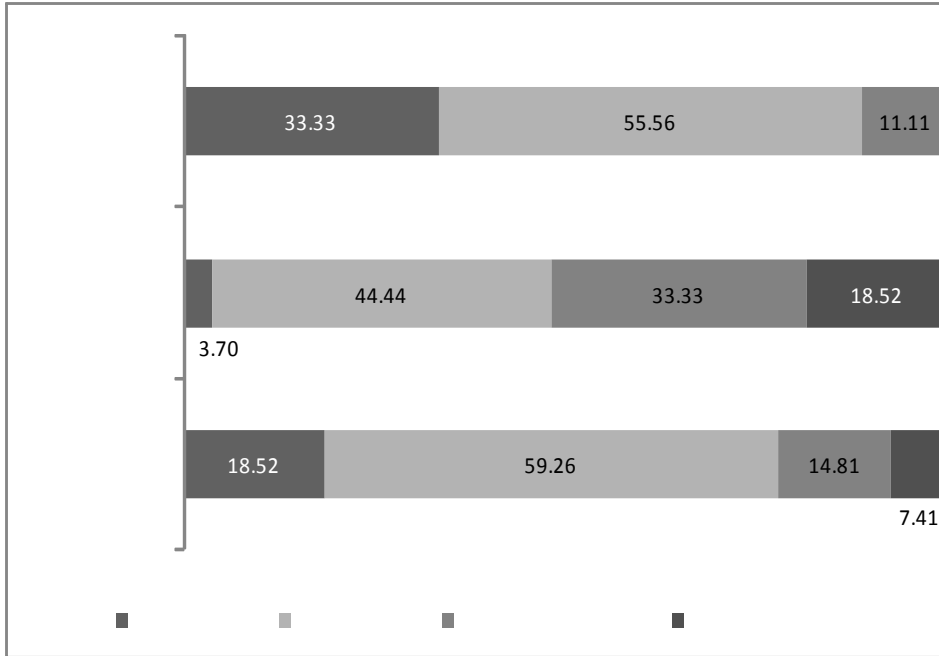
음주운전단속 인력의 부족, 차로를 점거한 후 운전자들을 검사하는 현행 음주운전단속방법의 효율성, 음주운전단속 현장에서 운전자의 개별적인 상황을 판단하기 위한 시간 부족에 대한 응답자들의 응답을 통해 다음과 같은 결과를 얻었다.

음주운전단속 인력 부족에 대해서는 응답자 대부분(88.89%)이 그렇다고 느끼고 있었다. 차로를 점거한 후 단속하는 현행 음주운전단속 방식에 대해서는 48.15%의 응답자들이 비효율적이라고 응답하였다. 이 응답결과는 응답자 절반 이상이 현행 방식이 효율적이라 인식하고 있다는 점을 나타낸다. 그러나 절반에 가까운 응답자들이 비효율적이라 인식하고 있다는 사실에 비추어볼 때, 현행 방식에 대한 재점검이 필요하다고 판단된다. 음주운전으로 인한 면허 취소 및 정지처분에 대해 행정심판을 통해 인용되는 경우를 살펴보면 현장에서 개별상황에 대한 판단이 불충분하였기 때문이라는 경우도 적지 않다. 이와 관련하여 응답자들 역시 77.78%가 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)고 응답하였다.

위 결과들을 통해 음주운전단속 인력의 부족과 음주운전자에 대한 개별상황판단을 위한 시간이 부족하다는 점을 파악할 수 있었다. 따라서 이와 같은 점들을 모두 고려하여 현행 단속방식에 대해 재점검하고 보다 효율적인 음주운전단속 방안에 대해 모색해볼 필요가 있다.

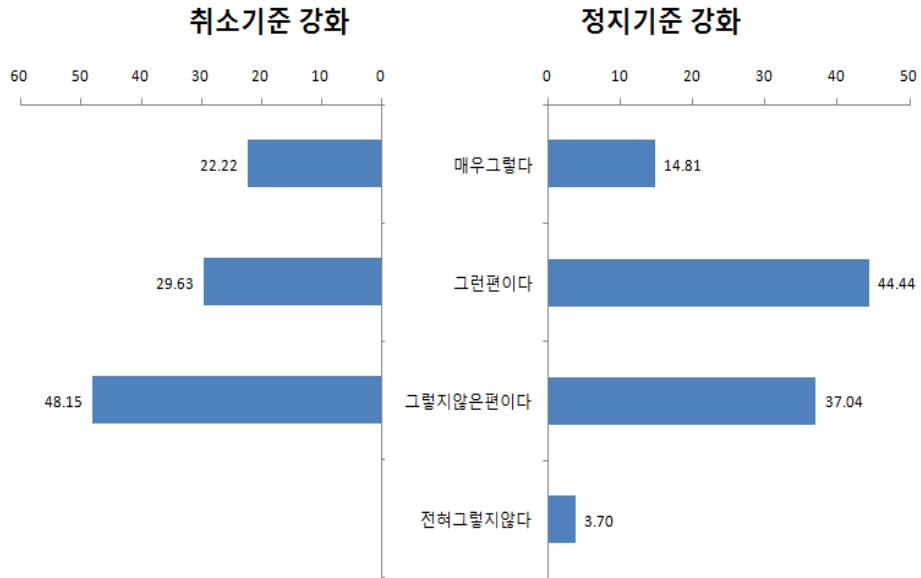
42) 실제 전문가 대상 조사 현장에서 응답자들의 현장 경험에 따른 발언을 통해 현장의 단속 경험을 확인할 수 있었다.

<그림 3-19> 단속인력부족, 단속방식 효율성, 개별상황판단 시간부족



행정심판관련 업무를 담당하는 응답자들은 현행 음주로 인한 운전 면허 취소처분기준(.1% 이상)과 정지처분 기준(.05~.01% 미만)에 대한 강화에 대해 어떻게 생각하는지 살펴보았다. 응답자들은 취소기준 강화에 대해서는 51.85%가 긍정적인 반응(매우그렇다 + 그런편이다)을 나타냈고, 정지기준 강화에 대해서도 역시 59.26%가 긍정적인 반응(매우그렇다 + 그런편이다)을 나타내었다. 그러나, 취소기준 강화에 대해서는 매우 그렇다는 응답이 정지기준 강화 보다 상대적으로 높게 나타나는 반면, 정지기준 강화는 그런편이다라는 보다 완화된 의견의 비중이 높게 나타났다. 응답자들의 절반 이상은 현행 취소 및 정지 기준을 보다 강화시키는 데 대해 긍정적으로 생각하고 있었고, 취소 기준을 강화안에 대해서는 그 정도가 더 높은 것으로 나타났다.

<그림 3-20> 운전면허취소 및 정지 기준 강화



다음은 위 질문에 대해 기준 강화에 대해 긍정적으로 답변한 응답자들만을 대상으로 기준을 강화한다면 과연 혈중 알코올 농도 몇 %로 변경하는 것이 바람직하다고 생각하는지 질문하였다. 그 결과 응답자들은 운전면허취소에 대해서는 현행 0.10 %를 0.08%로 낮추기를 바라는 의견이 가장 많았고, 0.03%, 0.05%와 같은 보다 극단적인 의견도 나타났다. 정지기준에 대해서는 현재 혈중 알코올 농도 0.05%를 0.03% 혹은 0.04%로 0.01~0.02% 포인트 낮추는 안을 제시하였다.

음주운전으로 인한 운전면허 취소 및 정지 기준 강화 기준에 대해 응답자들의 대부분은 현재 기준에 비해 취소와 정지 기준 모두 0.01~0.02% 포인트 낮추기를 바라는 것으로 나타났다. 실제 기준을 강화한다고 가정할 때, 위에서 제시한 정도의 기준 강화가 과연 어느 정도의 음주운전단속 효과를 끌어낼 수 있는지에 대해 향후 다각도의 심

충적인 논의가 필요하다. 근거를 제시하고 현행 법 개정을 통해 입법 목적을 제대로 달성할 수 있는지 살펴본 후 기준 강화 및 그 정도에 대해 논의할 수 있을 것으로 판단된다.

<표 3-12> 취소 및 정지기준 강화 안

취소기준 강화 안			정지기준 강화 안		
혈중알코올 농도(%)	빈도	비율(%)	혈중알코올 농도(%)	빈도	비율(%)
0.03	2	7.41	0.03	7	25.93
0.05	1	3.70			
0.08	7	25.93	0.04	4	14.81
0.09	2	7.41			
0.12	1	3.70			
계	13	48.15	계	11	40.74

음주운전으로 인한 면허 정지 기준에 관하여, 일반 운전자들은 현재 혈중 알코올 농도 0.05%를 0.03%로 낮추는 방안에 대해 응답자들의 절반 이상(54.9%)이 찬성하는 것으로 나타났다. 행정심판 관련 업무를 수행하는 경찰들의 경우에도 역시 절반 이상(59.3%)이 강화에 대해 찬성하고 있었다. 경찰들의 경우 정지기준을 0.04% 혹은 0.03%로 낮추는 방안을 제시하였다.

현재 0.1%인 운전면허 취소기준에 대해서는 일반운전자들의 경우 응답자들의 63.1%가 기준을 0.08%로 강화해야 한다고 응답하였고, 경찰관들의 경우에도 51.9%가 기준 강화에 대해 찬성하는 것으로 나타났다. 구체적으로 0.08%, 0.09%, 그리고 0.03% 등으로 낮추는데 찬성하였다.

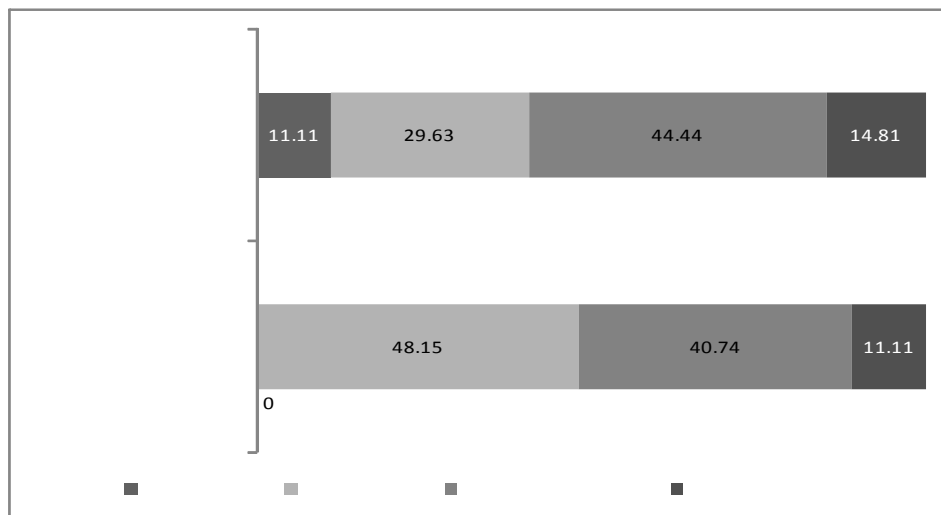
음주운전으로 인한 면허 정지 및 취소기준에 대해 일반운전자와 행정심판 관련 업무를 담당하는 경찰관들 모두 낮추는 방안에 대해 절

반 이상이 찬성하는 것으로 나타났다. 일반 시민과 현장의 의견이 동일하게 기준을 강화하는데 동의하는 것으로 나타났다.

3. 음주운전으로 인한 경찰청의 행정처분 관련 인식

음주운전 적발시 경찰청의 행정처분에 대해 경찰청 행정심판담당관들을 어떻게 여기고 있는지 살펴보았다. 행정처분을 현재보다 세분화해야 한다는데 대해 응답자의 40.74%만이 긍정적인 응답(매우그렇다 + 그런편이다)을 하였다. 절반 이상의 응답자들은 현재보다 더 세분화할 필요성을 느끼지 않고 있음을 알 수 있다. 그리고 형사처벌은 법원, 행정처분은 행정청 담당 체계가 불합리한지에 대한 의견을 질문한 결과 절반 이상(51.85%)의 응답자들이 현 체계가 합리적이라고 판단하고 있었다. 따라서 행정처분에 대해서는 현재보다 더 세분화하거나 할 필요성은 낮아 보인다. 법원과 행정청으로 나뉜 체계에 대해서는 합리적이라는 의견과 불합리하다는 의견이 거의 절반으로 나뉘는 것으로 나타났다.

<그림 3-21> 행정처분 세분화, 이원담당체계 불합리

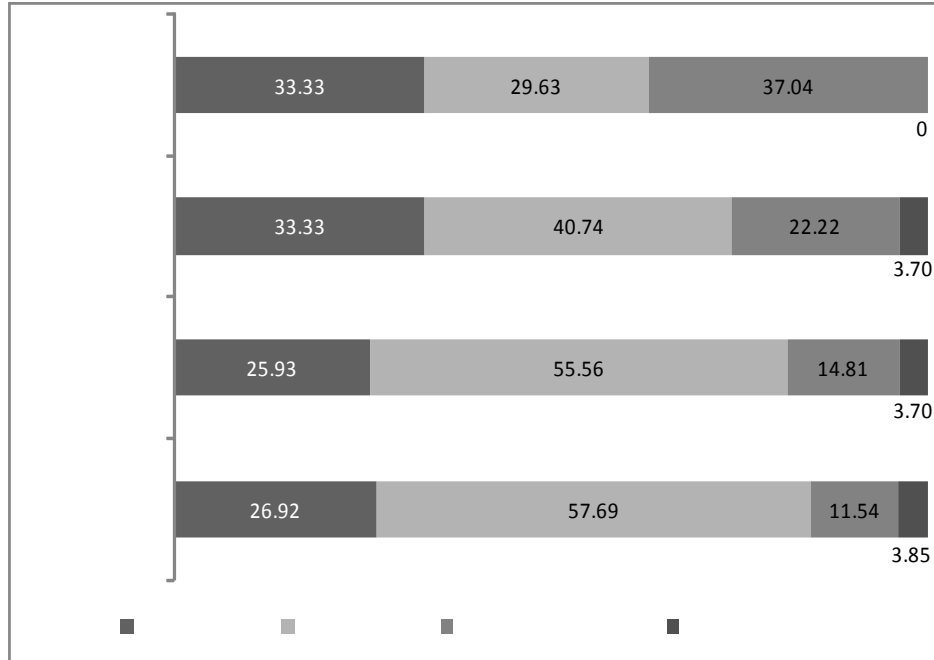


4. 음주운전으로 인한 행정처분의 감경 관련 인식

음주운전으로 인해 운전면허취소나 정지 등의 행정처분을 받은 후 행정심판을 청구하여 감경되는 경우 여러 가지 사유에 의해 감경하게 된다. 인용되는 경우가 많은 몇 가지 사유(생계형이나 업무상 필요성, 음주운전 전력이 없는 경우, 음주운전으로 인해 피해발생하지 않은 경우, 무사고 경력)에 대해 관련 업무를 담당하는 응답자들의 의견을 살펴보았다. 응답자들은 생계형을 제외하고는 나머지 음주전력, 피해 없음, 사고경력 없음에 대한 경감을 제외하는 것에 대해 대다수가 긍정적으로 여기고 있었다. 먼저 생계형을 경감시키는 것에서 제외하는데 대해 응답자의 62.96%(매우그렇다 + 그런편이다)가 긍정적으로 응답하였다. 음주전력이 없는 경우라도 경감대상에서 제외(74.07%), 피해가 없는 경우라도 경감대상에서 제외(81.48%), 사고경력이 없다 하더라도 경감대상에서 제외(84.62%)하는데 대해 응답자들은 긍정적으로(매우그렇다 + 그런편이다) 답변하였다.

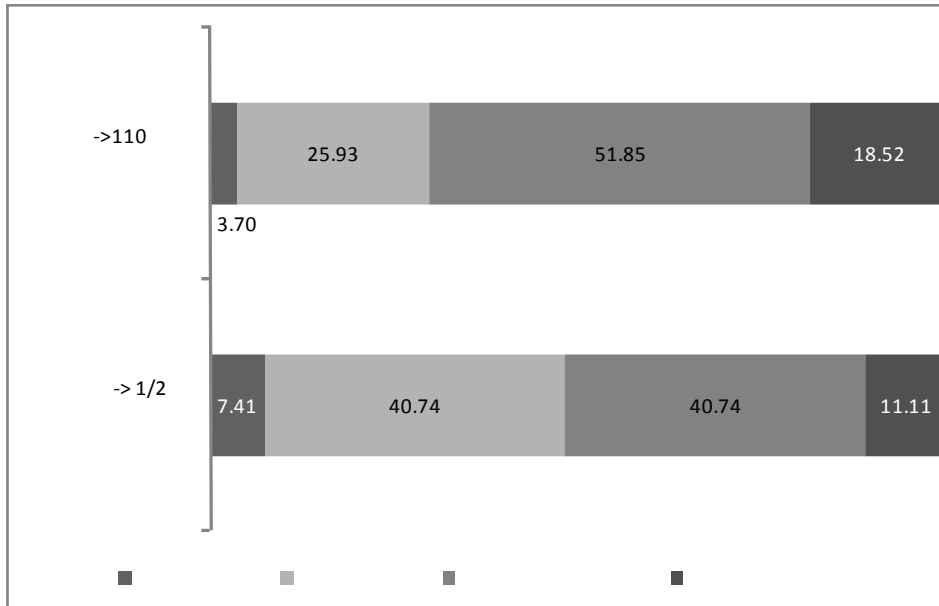
이 결과를 통해 행정심판에서 인용(부분인용 포함)될 때, 경감사유에 대해 전면적인 재점검이 필요하다고 판단된다. 생계형에 대해서도 정확히 파악할 수 있는지에 대한 대책이 강구되어야 하는 한편, 각각의 경감사유에 대해서도 그 취지에 대해 다시금 살펴볼 필요성이 엿보인다.

<그림 3-22> 경감제외 관련 사유에 대한 의견



행정처분에 대한 감경과 관련하여 각각 질문한 결과 응답자들은 다음과 같이 응답하였다. 취소처분을 벌점 110점으로 감경하는 것이 과다하다는데 대해 29.63%의 응답자만이 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)고 응답하였다. 정지처분을 1/2로 감경하는 것에 대해 과다하다는데 대해서도 절반에 못미치는 48.15%의 응답자만이 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)고 응답하였다. 이는 현행 감경처분이 취소의 경우 적절하다는 것을 뜻하며, 정지를 1/2로 감경하는 처분은 절반 가까운 응답자가 과다하다는 의견을 제시하고 있는 바, 향후 그 정도에 대해 고려해볼 필요는 있다.

<그림 3-23> 감경처분 정도에 대한 의견



위 결과를 통해 행정처분의 감경과 관련하여 감경사유에 대해서는 전면적인 재점검이 필요하다는 점을 확인하였고, 감경 정도에 대해서는 취소처분을 제외한 정지 처분의 감경 정도에 대해서는 한번 고려해볼만 하다는 점을 확인 할 수 있었다.

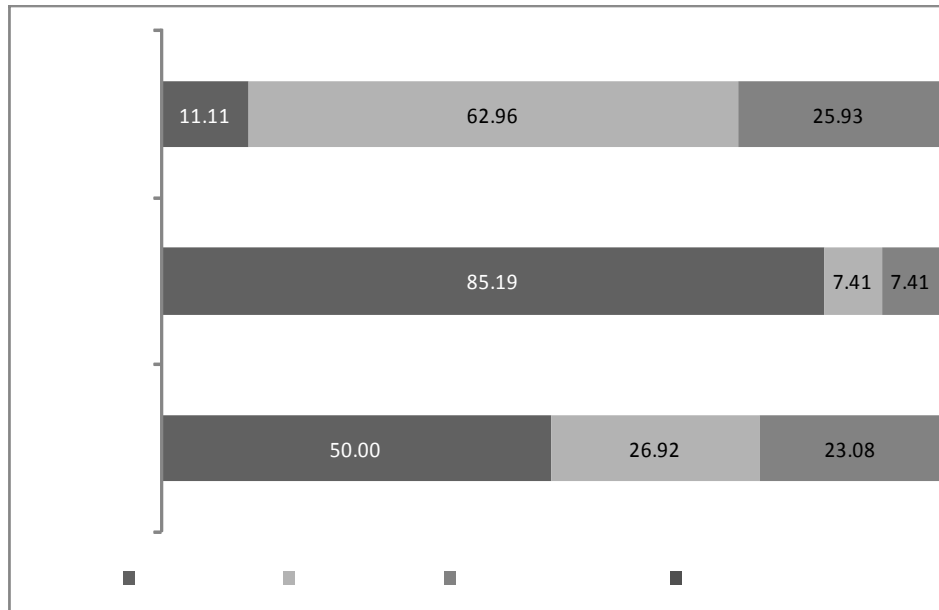
5. 음주운전으로 인한 행정심판업무 관련 인식

행정심판관련 업무를 담당하고 있는 응답자들에게 행정심판에 관련한 인식에 대해 질문하였다. 먼저, ‘행정심판절차는 국민의 권익구제를 위하여 필요하다’, ‘행정심판 청구요건을 현재보다 엄격히 해야 한다’, 그리고 ‘업무가 어려울 만큼 행정심판 청구건수가 많다’는 질문을 통해 행정심판과 관련한 인식을 살펴보았다. 응답자들은 행정심판절차가 국민 권익을 위해 필요하다는데 대해 74.07%가 그렇다(매우그

렇다+그런편이다)고 응답했고, 행정심판청구요건을 현재보다 엄격히 해야 한다는 데 대해서는 응답자 대부분(85.19%)이 매우 그렇다고 응답하였다. 행정심판 청구건수 과다에 대해서는 76.92%의 응답자가 동의하는 것으로 나타났다. 경찰청의 행정심판관련 업무를 처리하는 담당자들은 행정심판의 필요성에 대해 충분히 긍정적으로 인식하고 있으면서, 한편으로는 현재와 같이 행정심판이 청구되는 것에 대해서는 우려하고 있었다.

청구요건을 강화하는 데 대해 강한 긍정의 뜻을 밝히고 있는 바, 행정심판 청구건수가 과다하다는 의견과 더불어 다음과 같은 점을 파악할 수 있다. 국민들의 권익을 위해 행정심판절차는 필요하다고 생각하지만, 현재와 같이 무분별한 청구는 업무 과중을 불러옴으로써, 개선안 마련이 시급함을 미루어 짐작할 수 있다. 향후 이 부분에 대해 여러 방안을 모색할 수 있을 것이다.

<그림 3-24> 행정심판업무 관련 인식



6. 음주운전관련 행정처분 업무 수행 시 애로사항

(1) 청구서 접수 시

음주운전으로 인한 행정처분에 대해 행정심판청구 접수 시 애로점에 대해 응답자들의 의견을 수렴하였다. 그 결과, 많은 응답자들이 무분별한 청구로 인해 청구요건을 강화할 필요가 있음을 피력하고 있었다. 부적격임에도 불구하고 신청하기도 하는 경우도 적지 않아, 이에 대한 마련이 필요하다는 의견을 제시하였다. 대책으로는 (자격 요건 등 사실관계를 입증할 수 있는)관련 서류를 준비하도록 하며, 접수 시 일정정도의 접수비용을 부담하도록 하는 방안을 예로 들었다. 또한 업무 부담이 가중되어 온라인 등으로만 접수토록 하는 방안에 대한 의견도 있었다.

이밖에 기타 의견으로는 운전면허정지 및 취소기준에 의거하여 엄격하게 처리하기를 주문하였고, 청구 관련 민원 시 담당자가 누구냐에 따라 접수건수 증감된다는 점을 언급하며 이에 대한 대책 마련을 촉구하기도 했다. 또한 현재 접수 양식의 한계로 인해, 행정상 틀에 맞추다보니 청구인이 원치 않는 주장을 하게 되는 경우도 발생한다는 점을 들며 이에 대한 유연성을 요구하기도 했다.

<표 3-13> 청구서 접수 시 의견

답 변	건 수
무분별한 청구로 인한 청구요건강화	10
업무부담 가중, 개선필요	2
별 어려움 없음	2

(2) 답변서 작성 시

답변서 작성 시에 느끼는 어려운 점 등에 대해서 응답자들은 각하 건에 대해서는 서류를 간소화할 필요가 있다고 응답하였다. 각하 건에 대해 형식 요건이 너무 복잡해서 이를 간소화하기를 바라는 의견이 있었다. 또한 청구인의 주장에 대해 사실관계를 파악하는 것이 쉽지 않다는 점을 토로하고 있었다. 청구인 주장의 사실관계를 파악할 수 있는 시간, 권한적인 부분이 없으므로, 원론적인 주장으로 답변서를 작성할 수밖에 없다는 점을 언급하였다.

기타 의견으로는 단속 상황과 청구인 주장이 상이할 때, 답변서 작성이 어렵다는 점을 언급하였고, 증거서류가 검찰청이나 법원에 있을 경우, 열람이 매우 불편하다는 점을 언급하며 이에 대해 팩스 송신이 가능하도록 개선해 달라는 요청도 있었다.

<표 3-14> 답변서 작성 시 의견

답 변	건 수
각하건 서류 간소화	3
청구인 주장의 사실관계 파악이 어려움	3

7. 음주운전관련 행정심판업무 처리 시 빈번하게 인용되는 사유 및 불합리한 점

다음은 음주운전으로 인한 행정심판 업무를 처리하면서 빈번하게 인용(부분인용 포함)되는 사유 등에 대해 복수의 응답을 허용하여 답변하도록 요청하였다. 그 결과 응답자들의 상당수는 음주수치가 낮다는 이유로 인용되는 경우가 빈번하다는 점을 지적하였다. 다음으로

생계형이라는 사유로 인용 빈도가 높았으며, 과거 전력이 깨끗하고, 운전경력이 오래되었다는 점이 인용의 빈번한 사유로 응답하였다. 이외에도 응답자들은 적성검사 등 기간을 넘어 취소되었을 경우, 음주수치 기준에서 크게 벗어나지 않는 경우, 벌점 초과로 인해 취소된 경우 등이 인용정도가 잦은 사유라고 여기고 있었다.

기타 의견으로는 채혈측정이 상당시간 지난 후 이루어진 경우, 준법운전을 하고도 문제가 된 경우, 재량권 일탈 남용, 학생이나 공무원 등의 신분, 사고야기 도주인 경우도 인용 빈도가 잦은 사유로 판단하고 있었다.

<표 3-15> 빈번한 인용사유

답 변	건 수
음주수치 낮음	14
생계형	10
운전경력	4
과거전력	6
(적검 등)기간초과	3
음주수치 기준에서 크게 벗어나지 않은 경우	3
벌점	3

위 결과를 통해 행정심판제도에 대한 면밀한 검토가 필요하다 판단된다. 앞서 응답자들의 답변에서도 살펴볼 수 있듯이 실제 생계형에 대해 파악이 쉽지 않음에도 불구하고 적지 않은 빈도로 인용되고 있다는 것은 행정심판의 취지에서 벗어나고 있다고 여겨진다. 아울러

생계형을 비롯한 감경사유에 대한 개념을 다시금 검토해볼 필요성이 제기된다.

8. 효과적인 음주운전 단속을 위한 방안

응답자들에게 행정심판관련 업무를 처리하면서 생각해볼 수 있는 효과적인 음주운전단속을 위한 방안을 횡수, 장소, 방법으로 나누어 자유롭게 기술하도록 요청하였다. 그 결과 응답자들은 단속 횡수는 주2회 이상 혹은 수시로 하는 방안을, 단속 장소로는 유흥가를 최우선으로 꼽았으며, 단속방법은 현행과 같이 차로를 점거하는 방안을 제시하였다. 앞서 설문에서 차로점거 방식에 대해 그다지 부정적이지 않았던 결과를 감안하면 일맥상통하는 결과라 하겠다. 수시로 혹은 주 2회 이상 단속을 실시하고, 아예 음주운전을 시작하지 못하도록 유흥가에서 집중단속 하는 것을 효과적인 방안이라 여기고 있었다.

기타 의견으로는 측정기의 정확도를 향상시킬 필요가 있다는 의견을 제시하였다. 호흡측정기와 체혈측정기의 상이한 결과 발생을 최소화하기 위해서라도 측정기 개선은 시급하다 하겠다.

<표 3-16> 효과적 음주단속 방안

횡 수	(건)	장 소	(건)	방 법	(건)
주1회 이하	2	유흥가	10	차로점거(현행)	4
주2회(2~3회)	6	대로, 도로변	2	선별단속	3
주3회이상	2	특정이슈발생시 상황에 따라	1		
수시로	5	대형사고요인 지역	1	불시단속 (예고 없이)	2
현행과 동일	1	제한 없이	1	호흡측정	1
계	16	계	15	계	10

9. 음주운전관련 행정심판제도 업무의 개선

응답자들에게 음주운전과 관련하여 행정심판제도 업무의 개선방안에 대해 개방형으로 질문하였다. 그 결과 크게 네 가지 정도의 안이 도출되었는데, 청구요건 강화, 행정심판 청구 시 수수료 징수, 중대취소사유의 청구 제한, 인용률 제고 등이다. 자세한 사항은 아래 <표 3-17>에 정리하였다.

<표 3-17> 음주운전관련 행정심판제도 개선방안

번호	내 용	세부 언급 내용
1	청구요건 강화	
2	행정심판 청구 시 수수료 징수방안(행정심판 접수비용 부과)	
3	중대취소사유(뺑소니, 음주인피, 3회 이상 음주, 차량이용범죄 등)의 행정심판청구 제한 필요	‘음주운전 3회 이상이나, 차량이용범죄 등 중대한 취소사유는 행정심판 대상에서 제외해야 하지 않을까?’
4	중앙행정심판위원회의 인용률 제고(현재보다 낮추는 쪽으로)	‘~ 법집행을 강화하도록 인용율을 낮추었으면 한다.’
기 타		
사면제도		
청구 시 사실조사 실시 방안 모색		실제 현황을 파악해서 정말 생계형 운전자 판별하여 구제할 수 있도록 할 필요.
초범과 재범자 차등화.		‘대학생의 경우 호기심에 단순무면허 운전을 하는 경우가 있음. 이 경우 결격기간을 1년에서 6개월로 줄이고 벌금을 최대로 높여 경각심을 주고(1회에 한하여) 음주 2회 때에는 결격기간을 3년으로 높여야 할 것임.’

번호	내 용	세부 언급 내용
	법령 간 모순 해결	‘혈중 알코올 농도 .126% 상태에서 특수 트레일러 운전 적발. 경찰청이나 심결위에서 1종 대형 보통 특수 트레일러 면허를 취소하였으나, 법원에서는 특수 면허만 취소할 뿐, 1종 보통, 1종 대형 면허 취소는 부당한 것이라 판결하고 있음‘.

Ⅲ. 소 결

음주운전으로 인한 행정심판관련 업무를 담당하는 경찰관들을 대상으로 음주운전단속 및 처벌기준에 관한 내용을 살펴보았다. 먼저 음주운전단속 현장에서 기본적으로 실시되는 호흡 측정기를 통해 도출된 혈중알코올 농도와 채혈을 통해 얻은 측정치 사이의 결과의 상이함에 대해 응답자들은 정도의 차이는 있으나 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)고 응답하였다. 또한 시간 경과 후 측정된 채혈측정치에 대해 시간에 따른 차이를 보정하는 위드마크 공식의 적용의 모호성에 관해서도 절반 이상(62.96%)의 응답자가 그렇다(매우그렇다 + 그런편이다)고 답하였다.

음주운전단속 인력 부족에 대해서는 응답자 대부분(88.89%)이 그렇다고 느끼고 있었다. 차로를 점거한 후 단속하는 현행 음주운전단속 방식에 대해서는 48.15%의 응답자들이 비효율적이라고 응답하였다. 이 응답결과는 응답자 절반 이상이 현행 방식이 효율적이라 인식하고 있다는 점을 나타낸다. 이와 같은 결과를 바탕으로 현행 단속방식에 대해 재점검하고 보다 효율적인 음주운전단속 방안에 대해 모색해볼 필요가 있다.

응답자들은 음주운전으로 인한 운전면허 취소기준 강화에 대해서는 51.85%가 긍정적인 반응(매우그렇다 + 그런편이다)을 나타냈고, 정지 기준 강화에 대해서도 역시 59.26%가 긍정적인 반응(매우그렇다 + 그런편이다)을 나타내었다. 음주운전으로 인한 운전면허 취소 및 정지 기준 강화 기준에 대해 응답자들의 대부분은 현재 기준에 비해 취소와 정지 기준 모두 0.01~0.02% 포인트 낮추기를 바라는 것으로 나타났다.

행정처분에 대해서는 응답자들은 현재보다 더 세분화 하거나 할 필요에 대해 찬성하지 않았다. 또한 법원과 행정청으로 나뉜 체계에 대해서도 합리적이라는 의견과 불합리하다는 의견이 절반씩 나뉘었다.

응답자들은 생계형을 제외하고는 나머지 음주전력, 피해없음, 사고경력 없음에 대한 경감을 제외하는 것에 대해 대다수가 긍정적으로 여기고 있었다. 이와 같은 결과를 참고로 행정심판에서 인용(부분인용 포함)될 때, 경감사유에 대해 전면적인 재점검이 필요하다고 보인다.

경찰청의 행정심판관련 업무를 처리하는 담당자들은 행정심판의 필요성에 대해 충분히 긍정적으로 인식하고 있으면서, 한편으로는 현재와 같이 행정심판이 청구되는 것에 대해서는 우려하고 있었다. 국민들의 권익을 위해 행정심판절차는 필요하다고 생각하지만, 현재와 같이 무분별한 청구는 업무 과중을 불러옴으로써, 개선안 마련이 시급함을 미루어 짐작할 수 있다

음주운전으로 인한 행정심판 업무를 처리하면서 빈번하게 인용(부분인용 포함)되는 사유 등에 대해 복수의 응답을 허용하여 답변하도록 요청하였다. 그 결과 응답자들의 상당수는 음주수치가 낮다는 이유로 인용되는 경우가 빈번하다는 점을 지적하였다. 다음으로 생계형이라는 사유로 인용 빈도가 높았으며, 과거 전력이 깨끗하고, 운전경력이 오래되었다는 점이 인용의 빈번한 사유로 응답하였다.

제 4 장 음주운전단속과 처벌기준에 관한 경제성 분석

1

본 연구의 목적은 음주운전단속의 회수와 처벌의 최적 수준을 찾아내고 음주운전과 음주운전단속으로 인한 사회적 비용을 추산하는 것이다.

I. 연구의 범위

본 연구를 진행함에 있어서 분석 대상이 되는 범위는 술을 마신 사람이 운전을 하다가 음주운전단속에 적발된 경우에 한정한다. 예를 들어, 음주운전에 적발되어 면허 취소 처분을 받고도 운전을 하는 사람은 전에 음주운전단속에 적발되어 처분을 받은 상태이기 때문에 본 연구의 분석 대상에서는 제외된다.

또한 경찰행정비용을 산정하는데 있어서 교통경찰들이 경찰서에서 쓰는 책상의 개수와 감가상각비용, 서류를 작성할 때 사용하는 종이의 비용, 차량운행에 드는 휘발유 등의 총괄적인 행정비용은 교통경찰의 기타사업비에 해당되므로 기타사업비로 산정하도록 한다.

분석 대상의 큰 범위는 음주운전을 방지하기 위해서 음주운전단속에 투입되는 비용, 음주운전단속을 실시하지 않았더라면 발생했을 비용, 음주운전단속으로 인해 발생하는 간접비용, 음주운전에 대한 개인의 기회비용을 나타내는 신호(signal)역할을 하는 벌금 등이다.

II. 연구의 방법

음주운전단속으로 인한 사회적 비용을 추산하기 위한 방법으로는 비용편익분석을 사용해야 한다.

비용편익분석 태동의 경제학적 배경은 후생경제학(welfare economics)이다. 후생경제학은 경제 상태의 여러 가지 대안들이 과연 사회적으로 바람직한 지를 평가하는 경제학의 한 분야⁴³⁾라고 정의한다. 경제상태라는 것은 자원배분과 소득배분을 의미하는데 이런 자원 및 소득의 배분이 어떤 조건하에서 최적상태에 도달하는가를 분석하고 최적상태가 되기 위해서는 조건의 변화가 어떻게 이뤄져야 하는지를 분석하는 것이다. 이에 따른 분석의 도구로써 후생함수가 필요하다.

후생경제학의 방법론을 제시하고 이론적 토대를 만든 사람은 빌프레도 파레토(Vilfredo Pareto)이다. 파레토는 ‘어느 한 사람도 불행하게 만들지 않고 다른 사람을 더 행복하게 만들 수 있는 상태’를 ‘파레토 효율적(Pareto efficient)’⁴⁴⁾이라고 명명했으며 파레토 효율적이지 않은 상태에서 파레토 효율적으로 바뀌는 것을 ‘파레토 개선’(Pareto improvement)이라고 했다. 어떤 자원배분이 파레토 효율적이지 않다면 그것은 곧 사회적 낭비를 수반한다는 의미이므로 다른 사람의 효용을 침해하지 않으면서 개인의 후생을 증진시킬 수 있는 가능성이 존재한다는 의미이다. 경제학에서 말하는 ‘효율’이라는 의미 또한 파레토 효율을 염두에 둔 것이다.

예를 들어, 시장에서 거래되는 1,000원 짜리 물건에 10%의 세금을 부과⁴⁵⁾하면 수요자와 공급자는 거래에 있어서 100원 만큼의 효용이 줄어들게 된다. 정부가 세금이라는 제도로 당사자 간의 거래에 간섭함으로써 효용이 줄어들게 되기 때문에 경제학자들은 정부의 간섭을 대표적인 비효율 사례로 지적한다.

비용편익분석은 자원 배분이 일어나는 시장에서 거래 주체간의 효율성을 중시하는 경제학이 주류를 이루었던 19세기말에 출현했다. 하

43) Harvey S. Rosen, Public finance, McGraw Hill, 2007, p51

44) Harvey S. Rosen, Public finance, McGraw Hill, 2007, p54

45) 수요자, 공급자 누구에게 부과하던지 세금은 두 주체가 나누어 내게 된다.

지만 본격적인 비용편익분석의 도입은 후생경제학이 나타난 20세기 이후이다. 이 때 부터 자중손실⁴⁶⁾(dead weight loss)을 줄임으로써 공공 지출에 있어서 사회 후생을 극대화하는 방향을 모색하게 된다.

이렇게 비용편익분석이란 국가적인 차원에서 정해진 공공목표를 달성하기 위하여 예상되는 여러 대안들(alternatives)의 비용과 편익을 측정하고 비교 평가하여 최선의 대안을 도출하는 기술적 방법⁴⁷⁾이라고 정의할 수 있다. 비용편익분석의 몇 가지 중요한 특징을 보면 다음과 같다.

첫째, 비용편익분석은 공공투자사업을 평가하는 경제적 분석의 한 분야이다.

둘째, 비용편익분석은 개별기업의 투입·산출 분석과는 달리 사회 전체적인 관점에서 비용과 편익을 파악한다. 사회 전체적인 관점에서 편익이란 특정사업(법규, 제도)의 국민생산에 대한 공헌을 뜻하며, 비용이란 국가자원의 투입을 의미한다.

셋째, 비용편익분석은 공공사업의 추진과 운영 과정에서 발생하게 될 모든 비용과 편익을 장기적인 관점에서 종합적으로 평가한다는 의미를 내포한다.⁴⁸⁾

일부연구들⁴⁹⁾은 비용편익 분석이 본래의 목적에 부합하지 못한다며 비용편익분석의 무용론에 대한 주장을 펼치기도 했다. 실제로 경제학자들 중에서도 많은 경제학자들은 비용, 편익 산출의 객관적 타당성에 대한 의구심으로 인해서 비용편익 분석을 신뢰하지 않는 경우가 많다. 그 이유는 비용이나 편익항목에 대한 근거 없는 과대추정 때문이다.

46) 재화나 서비스의 균형이 파레토 최적이지 아닐 때 발생하는 경제적 효용의 순수손실(純損失)을 의미한다. 그 원인으로는 독점가격, 외부효과, 세금, 보조금 그리고 가격상한제, 가격하한제등이 있다. 발견자의 이름을 따라 하버거의 삼각형(Harberger's Triangle)이라고 부르기도 한다.

47) 김동건, 비용·편익분석, 박영사, 2008, p2

48) 김동건, 비용·편익분석, 박영사, 2008, p3

49) 윤광진 외, 입법평가적용을 위한 비용편익연구, 한국법제연구원, 2009, p28 재인용

예를 들어, ‘담배의 사회적 해악’이라는 주제로 비용편익분석을 할 경우 담배로 인한 사회적 비용 추계에 폐암 및 다른 암으로 인해 사망한 모든 사망자의 손실 부분을 비용으로 계상하는 것이다. 흡연으로 인한 폐암 사망자의 경우는 사망자의 손실 비용으로 계상하는 것이 맞지만 흡연이 아닌 다른 요인으로 인한 폐암 사망자는 대상의 범주를 벗어나는 것이다. 공익을 위한다는 특수한 목적이 있기 때문에 분석 방법론에 커다란 문제를 제기하지 않는 경우가 많지만 이렇게 분석 범위를 인위적으로 확대시키는 것은 비용편익분석의 신뢰성에 여러 가지 문제점을 안겨준다.

비용편익분석을 실시할 경우, 몇 가지 주의해야 할 사항들이 있다.

첫째, 비용·편익 항목의 명확한 측정은 비용편익분석에서 매우 중요하다. 측정하고자하는 비용과 편익을 모두 금전적 단위로 명확하게 드러낼 수 있을 때 최적의 비용편익분석이 되지만 그렇지 않은 경우라도 비용편익분석은 가능하다. 비용이나 편익을 금전적인 단위로 측정할 수 없으면 물리적인 단위로, 물리적인 단위로도 측정할 수 없으면 질적인(qualitatively) 표현으로라도 나타내야 한다.

둘째, 비용과 편익은 동시간대에 항상 발생하지는 않기 때문에 기간차이(lag)가 발생한다. 그러므로 기간차이를 고려하지 않고서 편익과 비용을 단순 합산하는 것은 정확한 비용편익분석이 아니다. 따라서 비용과 편익에 기간차이(lag)가 발생하는 경우에 이를 반영하는 것이 타당하다.

비용과 편익의 기간차이(lag)를 고려한 비교를 통해 순편익의 현재 가치를 평가하는 것을 할인율(discount rate)이라 한다. 할인율에 대해서 특별히 정해진 바가 없으면 민간자본의 세금공제 전 수익률의 평균 추계치에 해당하는 7%를 실질할인율로 적용하는 것이 일반적이다. 다만 직접적인 규제에 의해 개인소비에 영향을 주는 경우에는 3%의 실질할인율도 사용한다.

비용편익분석의 방법론은 크게 세 가지로 구분할 수 있다. 현재의 비용과 편익의 가치가 기간차이(lag)로 인해서 미래에 발생할 비용이나 편익의 가치와 다를 경우 할인율을 적용하여 계산하는 ‘순현재가치법’(NPV:Net Present Value), 순현재가치법을 적용할 때에 사업규모에 따라 효과의 크기가 달라지는 순현재가치법의 단점을 극복하기 위한 ‘비용편익 비율법’(B/C ratio), 현재의 비용과 편익을 일치시켜서 순현재가치가 0일 때 최대수익률을 얻게 된다는 개념을 활용한 ‘내부수익률 방식’ 등 세 가지의 방법론이 있다. 크게 보면 모두 ‘순현재가치법’에서 파생된 것이다.

본 연구에서 다루고자 하는 음주운전단속에 관한 비용편익분석은 ‘비용편익 비율법’의 일종이다.

투입되는 비용과 산출되는 효과를 나타낼 때 많이 쓰이는 두 가지의 분석 방법론이 비용편익분석과 비용효과분석이다. 비용편익분석에 대해서는 앞 절에서 자세하게 언급을 했지만 비용편익분석과 비용효과분석의 차이점에 대해서는 대부분의 사람들이 혼동(混同)하는 경우가 많다.

비용편익분석은 후생함수에 들어갈 정확한 변수의 값을 알아냈을 경우에 사용한다. 즉 비용에 해당하는 변수의 값을 정확하게 측정할 수 있고 편익에 해당하는 변수의 값을 정확하게 측정할 수 있을 때 주로 사용하는 방법이다.

반면 비용효과분석은 경제적 편익의 구체적인 측정이 어려울 때 실시하는 방법이다. 그렇다고 해서 비용효과분석이 가치측정을 전적으로 배제시키는 것은 아니다. 다만 비용효과분석은 효과를 측정할 때 구체적인 화폐단위로 산출되는 것이 아니라는 것뿐이다. 또는 비용이나 편익 중에서 둘 중에 하나의 변수 값을 알 수 있을 때 사용하는 방식이다.

예를 들어 ‘정부가 금연정책을 위해서 100억 원을 투입했을 때 금연효과로 인한 사회경제적인 비용이 500억 원 절감되는 효과가 있다’고 한다면 이는 비용편익분석이고 ‘정부가 금연정책을 위해서 100억 원을 투입할 때에 흡연율이 12%p 줄어들 것이다’는 것은 경제적 편익의 구체적인 측정이 어려울 때 실시하는 비용효과분석이다.

또 다른 예로 정부가 대운하 사업, 4대강 사업, 제2경부고속도로 사업 등의 국책사업을 계획하고 있는데 이 세 가지 중에서 한 가지만 선택해야 된다면 어떤 사업을 추진해야 할 것인가를 고민해야 한다. 이 때, 정부는 각 사업에 대한 비용추계를 통해서 비용이 얼마 들어갈 것인가에 대한 계산은 가능한데 사업 완성 후에 그 편익에 대한 정확한 가치측정이 불가능하지만 각 사업의 편익이 거의 비슷하다고 판단하면 정부는 세 가지 사업 중에서 비용이 가장 적게 들어가는 사업을 선택해야 한다. 반대로 편익은 정확하게 측정했는데 비용 측정이 불가능하다면 정부는 편익이 가장 큰 사업을 선택해야 한다. 이런 방식이 비용이나 편익 중에서 둘 중에 하나의 변수 값만을 알 수 있을 때 사용하는 비용효과분석이다.

비용이나 편익 중에서 둘 중에 하나의 변수 값만을 알 수 있을 때 사용하는 비용효과분석과 비슷한 방식을 경제학의 이론에서도 사용하고 있다.

경제학의 대전제인 효율성을 추구하는 방법은 두 가지가 있다. 하나는 정해진 예산 내에서 기업이 최대의 이윤을 창출하는 이윤극대화⁵⁰⁾(profit maximization)이고 다른 하나는 목표한 생산량이 있을 때 이를 최소의 비용으로 생산하는 비용극소화(cost minimization)이다. 이 두 가지는 처음의 조건만 다를 뿐 주어진 상황에서 효율성을 극대화 시킨다는 공통점을 지니고 있다. 이를 ‘쌍대성(duality)’이라고 하는데 이는 둘 중에 하나의 변수 값만을 알 수 있을 때 사용하는 비용효과분석의

50) 만일 주체가 기업이 아니라 사람이라면 효용극대화(utility maximization)가 된다.

방법론과 큰 틀에서 동일하다.

입법평가에 대한 경제성 분석 방법론으로는 비용편익분석, 비용효과 분석 외에도 설문조사를 통하여 특정 평가대사의 가치를 직접 조사하는 ‘조건부가치측정법’(Contingent Valuation Method: CVM), 비시장재화의 측정기법 중에서 가장 오래된 기법으로서 레크리에이션 시설이나 명승지, 문화유적지 등의 가치를 소비자의 현시적 선호가 실현된 자료를 이용하여 간접적으로 도출하는 ‘여행비용접근법’(Travel Cost Method: TCM), 어떤 자원의 개발이나 사업의 시행으로 인하여 영향을 받은 지역의 생산성이 감소한 정도를 사업의 기회비용으로 추정하는 ‘생산성 접근법’(Productivity Approach: PA), 구입된 물품의 용도가 예상되는 피해를 완화하기 위한 사실에 기초한다는 원리를 적용한 ‘회피행태 접근법’(Averting Behavior Approach) 등의 분석 방법론이 존재한다.⁵¹⁾

비용편익분석 방법론 중에서 가장 효율적인 수준을 찾기 위한 방법론 중에 하나가 ‘한계사회비용’(MSC: Marginal Social Cost)과 ‘한계사회편익’(MSB: Marginal Social Benefit)이 같은 점을 찾는 방법이다. 음주운전단속회수와 처벌의 최적 수준을 찾기 위해서도 음주운전단속을 위한 경찰행정력의 투입 비용인 한계사회비용과 음주운전단속으로 인한 한계사회편익이 같아지는 수준을 찾으면 된다. 처벌의 최적수준을 찾는 방법도 이와 같다. 하지만 한계사회편익과 한계사회비용을 찾기 위해서는 시계열 자료가 필요한데 시계열 자료가 존재하지 않기 때문에 비용과 편익을 산출한 후에 그 비율을 비교해서 효율성을 알아볼 수 있는 ‘비용편익비율’(Benefit Cost ratio: B/C ratio) 방법을 사용할 것이다. 이를 위해 ‘총 사회비용’(TSC: Total Social Cost)과 ‘총 사회편익’(TSB: Total Social Benefit)을 도출한 후에 이들을 비교분석할 것이다. 본 연구의 분석 방법에서 비용과 편익의 지불주체가 누구인지는 중요하지 않다. 비용이나 편익이 사회적으로 발생했다는 사실만 중요한

51) 김태운 외, 비용·편익분석의 이론과 실제, 박영사, 2004, pp26-52

의미를 지닌다.

선행연구를 통해서 음주운전단속의 기준과 처벌에 관한 경제학적 분석이 얼마나 진행되었는지 파악한 후에 비용편익분석을 실시할 것이다. 그 후에 음주운전단속 기준 및 처벌에 대한 국내외의 현황을 파악하고 모형을 설계한 후에 자료를 통해서 분석할 것이다.

본 연구는 ‘사회적 총편익’과 ‘사회적 총비용’을 추산하기 위해서 2008년 한 해 동안 발생한 음주관련 자료들을 토대로 분석 할 것이다. 2009년의 자료를 수록한 ‘2010 교통사고 통계’가 아직 발간되지 않은 까닭에 가장 최근 자료를 수록한 ‘2009 교통사고 통계’를 주요 자료로 활용할 것이다.

편익은 음주운전단속을 실시함으로써 얻을 수 있는 사회적인 이익을 의미한다. 그러므로 음주운전단속을 실시하지 않았을 경우에 발생할 음주운전 및 음주운전 사고와 관련된 모든 비용을 의미한다. 사망 및 상해비용, 차량손해비용, 대물피해비용, 교통사고처리 경찰행정비용, 보험행정비용, 보험면책금, 행정심판비용, 면허재취득비용 등이 이에 해당한다.

비용은 음주운전을 방지하기위한 비용을 의미한다. 음주운전단속시의 경찰행정비용, 운전자가 채혈을 요구했을 때 들어가는 채혈비용, 음주단속기구 비용, 교통 혼잡 유발비용 등이 이에 해당한다. 음주운전단속을 위한 직접적인 비용의 항목에 들어가지는 않지만 음주운전단속에 따른 간접비용인 대리운전 비용, 음주운전단속에 적발 되었을 때에 개인의 기회비용이 발생한다는 ‘신호’(signal)를 보내는 벌금 등도 음주운전으로 발생하는 사회적 비용이기 때문에 이 두 가지 항목에 대한 비용도 산정할 것이다.

자료는 경찰청이 발간한 ‘교통사고통계’와 경찰청의 자료를 재가공하여 만든 도로교통공단의 연구보고서들도 자료로써 사용하기로 한다. 다만 통계에 나와 있지 않은 세부적인 자료에 대해서는 경찰청 규

제개혁담당관실의 협조를 얻어 전국 16개 지방경찰청 산하의 247개 경찰서에서 음주운전단속 업무를 총괄하는 교통계장들을 대상으로 실시한 설문의 내용을 바탕으로 연구에 활용할 것이고 음주운전단속에 관련되어서 이해가 부족한 부분들은 경찰청 법무과, 교통안전계에 소속된 경찰간부들과의 7차례 걸친 회의결과를 연구에 활용할 것이다.

비용편익분석에서 비용편익비율 분석결과가 $B/C < 1$ 이면 투입되는 비용보다 편익이 작으므로 사업성이 없기 때문에 추진하면 안 되는 사업이고 $B/C > 1$ 이면 사업성이 있기 때문에 추진해야 한다.

본 연구는 특정한 사업시행에 있어서 비용편익비율 분석을 하는 것은 아니지만 음주운전단속에 투입되는 사회적 비용과 음주운전으로 인해 발생하는 사회적 비용인 편익을 산출해서 현재 우리나라의 음주운전단속에 대한 비용편익비율을 비교해 봄으로써 음주운전단속이 향후 어떤 방식으로 개선되어야 하는지를 판단할 것이다.

2

I. 음주운전에 대한 사회의 비용편익분석

합리적 인간은 모든 선택의 문제에 있어서 한계편익이 한계비용보다 클 때에 선택을 하게 된다. 음주운전에 대한 접근도 이와 비슷하다. 운전자가 주취 상태에서 운전을 한다는 것은 의식적이든 무의식적이든 음주운전을 함으로써 얻어지는 편익이 비용보다 클 때 선택하는 행위이다.

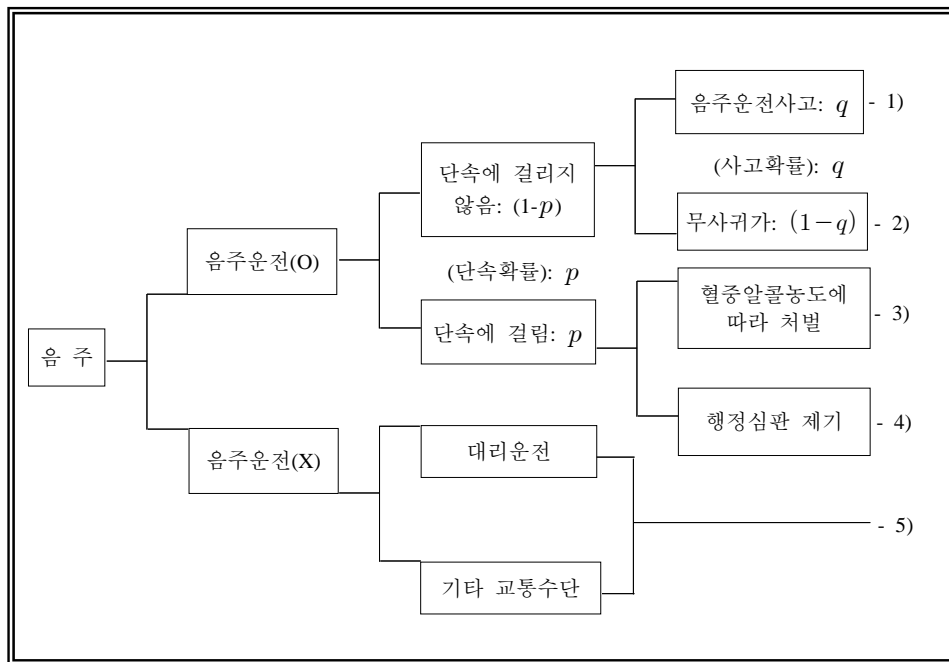
이와 같이 잠재적 음주운전자가 음주운전을 할지에 대한 판단은 식(4.1)의 B 와 C 에 의해 이루어진다. 잠재적 음주운전자가 합리적이라면 식(4.1)에서와 같이 $B < C$ 일 때, 잠재적 음주운전자가 음주운전을 할 유인은 없어진다.

$$B < C \dots\dots\text{식(4.1)}$$

(B : 음주운전으로 인한 편익, C : 음주운전으로 인해 발생하는 비용)

음주 후에 운전자의 선택은 아래의 <그림 4-1>과 같이 나타낼 수 있다.

<그림 4-1> 음주 후 운전자의 선택



<그림 4-1>에서 1)은 운전자가 음주 후에 단속에 걸리지 않고 사고를 내는 경우, 2)는 음주 운전자가 단속에 걸리지 않고 무사귀가 하는 경우, 3)은 음주운전자가 단속에 걸리는 경우, 4)는 단속에 걸린 후 행정심판을 제기하는 경우, 5)는 대리운전이나 다른 교통수단을 이용해서 귀가하는 경우이다. 음주운전단속에 대한 비용편익분석의 대상이 되는 것은 1), 3), 4)이다.

5)의 대리운전 비용이나 교통비 등은 비용편익분석에서 직접적 비용이 아닌 간접비용으로 봐야한다. 벌금은 비용편익분석에서 단순 이 전소득의 개념으로 간주한다. 이를 음주운전의 선택함수로 나타내면 아래의 식(4.2)과 같다.

음주운전의 선택함수: $DD = f(p, q, Z_A, H(a), D)$식(4.2)

(p : 음주운전단속에 적발될 확률, q : 음주운전 사고 발생 확률, Z_A : 사고시의 피해액, $H(a)$: 음주운전단속에 걸릴 때의 처벌, D : 대리운전 비용)

음주 후, 운전자들의 선택은 음주운전단속에 적발될 확률(p)과 음주운전의 처벌{ $H(a)$ }이라는 정부의 두 가지 정책변수에 의해 이루어진다.

첫 번째는 다른 조건이 일정할 때(*ceteris paribus*), 음주운전단속에 적발될 확률(p)이 변하면 선택함수의 종속변수에 변화가 생긴다. p 가 증가하면 음주운전이 줄어들게 되어 사회적 편익이 증가하고 반대로 p 가 감소하면 음주운전은 늘어나게 된다.

음주운전 사고로 인한 사회적 비용은 $Z_A(1-p)q$ 로 나타낼 수 있는데 p 가 증가하면 음주운전 사고로 인한 사회적 비용을 감소시켜서 사회적 편익이 증가한다. 하지만 p 를 증가하기 위해서는 음주운전단속을 위한 경찰행정 비용과 같은 각종 비용을 수반한다.

다시 말하자면 경찰행정 비용을 증대 시켜서 음주단속 적발 확률을 올리면 음주운전이 줄어든다는 것이다. 앞선 설문조사에서 응답자들은 운행 거리가 짧을수록 음주운전을 많이 한다고 답했다. 이는 운행 거리가 짧을수록 음주단속에 적발될 확률이 적다는 의미이고 반대로 경찰 행정을 더 투입하여 음주단속의 적발확률이 커지면 음주운전에 대한 유인이 사라진다는 의미이다.

음주운전에 대한 적발 확률을 높이기 위해 경찰 행정력을 증가시킬 때의 사회경제적 최적수준은 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$\frac{\Delta \sum Z_P + \Delta \sum Z_S}{\Delta p} = \frac{\Delta C(p)}{\Delta p} \dots\dots\dots \text{식(4.3)}$$

식(4.3)의 좌변 $\frac{\Delta \sum Z_P + \Delta \sum Z_S}{\Delta p}$ 는 Z_A (음주운전 사고시의 피해액)를 풀어서 쓴 것이다. $\Delta \sum Z_P$ 는 음주운전단속으로 인해 줄어들 사회적 피해비용을 나타내며, $\Delta \sum Z_S$ 는 음주운전사고로 인한 발생하는 사회적 피해비용을 의미한다. 즉, 식(4.3)의 좌변은 음주운전단속을 실시하지 않았다면 발생했을 사회적 비용을 의미하며 이것이 곧 사회적 한계편익(Social Marginal Benefit)이 되는 것이다. 이는 단속확률 증가로 인해 음주운전 사고에 이르는 운전자가 줄어드는 것을 의미한다. 식(4.3)의 우변 $\frac{\Delta C(p)}{\Delta p}$ 는 음주운전단속확률을 높이기 위한 경찰행정비용의 변화분을 의미한다. 이는 음주운전단속을 위한 사회적 한계비용(Social Marginal Cost)이다. 즉 한계경찰행정비용을 의미하며 단속확률 증가로 인해 음주운전을 선택하는 운전자가 줄어드는 것을 의미한다.

식(4.3)과 같이 사회적 한계 편익과 사회적 한계 비용이 만나는 점은 음주운전단속을 위해서 경찰행정력을 투입하는 최적의 수준이 된다.

두 번째는 처벌{ $H(a)$ }에 관한 것이다. 다른 조건이 일정할 때, 음주운전의 처벌이 증가하면 음주운전이 줄어들어 사고피해액이 감소로 인한 사회적 편익이 발생한다.

만일 음주운전단속에 적발되면 예외 없이 5,000만 원의 벌금을 내거나 5년 동안 교도소에서 징역형을 받아야 한다면 음주운전에 대한 비용이 매우 크다는 인식이 내재하고 있기 때문에 음주운전을 할 유인이 사라진다.

음주운전을 줄이기 위해서 음주운전의 처벌{ $H(a)$ }을 강화시키는 경우의 사회적인 편익은 $\frac{\Delta \sum Z_P + \Delta \sum Z_S}{\Delta H(a)}$ 이다. 이는 벌금의 강화로 인

해 술 마신 사람들이 운전할 유인이 약해지는 부분이 증가하는 것을 나타낸다.

반면 사회적 비용은 $\frac{\Delta H(a)}{\Delta a}$ 이다. 벌금을 강화함으로써 나타나는 사회적 비용의 액면 비용은 없다고 봐야한다. 다만 잠재적 음주운전자들의 사회적 저항을 비용으로 넣을 수 있겠지만 공익이라는 큰 틀과 여론에 의해서 이들의 저항 비용은 크지 않을 것이다. 벌금을 강화할 경우, 벌금이 증가한 만큼 조세수입은 증가한다.

$$\frac{\Delta \sum Z_P + \Delta \sum Z_S}{\Delta H(a)} = \frac{\Delta H(a)}{\Delta a} \dots\dots\dots \text{식(4.4)}$$

이론적으로 식(4.3)은 단속확률의 변화에 따른 음주운전의 사회적 최적수준을 나타내고 식(4.4)는 음주운전단속에 적발되었을 음주운전 처벌의 최적수준을 나타낸다.

음주단속확률의 최적수준을 찾기 위해서는 교통경찰인력 투입비용, 음주단속 회수와 적발 건수, 경찰청이 보유한 음주측정기 대수와 가격 및 감가상각비용 등의 시계열 자료가 필요하다. 그러나 이런 자료들이 구체적으로 DB화 되어있지 않아서 음주단속확률의 최적을 위한 교통경찰인력 투입이 얼마나 되어야 하는지 알 수 없다.

또한 음주운전 처벌의 최적수준을 찾기 위해서는 처벌(벌금)의 변화에 따른 음주운전 증감 건수를 알아야 하는데 1999년 이후에 처벌 기준의 변화가 없고 단속 건수에 대한 통계도 없기 때문에 음주운전 처벌의 최적수준을 찾아내는 것 또한 불가능하다. 다만 2008년 한 해 동안의 음주운전 및 음주운전 사고의 비용과 편익을 분석해서 사회적 총비용을 계산한 후에 현재의 음주운전단속이 효율적인지 알아볼 수 있고 경찰이 음주 운전 1건을 적발하는데 드는 평균비용, 음주운전사고 1건의 평균비용 등을 알아낼 수는 있을 것이다.

II. 음주운전에 대한 사회 전체의 총비용-총편익 분석

음주운전이라는 범법 행위에 대해서 단속을 실시하고 적발될 경우에 벌금을 부과하는 것은 음주운전으로 인한 사고를 방지함으로써 사회 전체의 질서와 안녕을 수호하고자하는 공익추구라는 대전제가 깔려있다.

음주운전단속에 대한 비용편익분석에서 비용은 음주운전을 방지하기 위해서 들어가는 비용의 합을 말한다. 주로 경찰행정비용을 말하는데 경찰력의 인건비 뿐 아니라 사무실, 경찰차 운행 등에 들어가는 기타사업비와 음주운전단속에 필요한 도구들도 비용에 포함된다.

편익은 음주운전이 발생하지 않으면 들어가지 않아도 되는 비용의 합을 말한다. 이는 음주운전을 할 경우에 발생하는 비용의 합을 의미하는 것이다.

총비용과 총편익에 대한 분석은 음주운전 및 음주운전 사고로 인해 발생하는 사회 전체의 비용을 알아보기 위한 것이다.

$$\sum_{i=1}^k B_i \leq \sum_{i=1}^k C_i \dots\dots\text{식(4.5)}$$

식(4.5)에서 $\sum_{i=1}^k B_i$ 는 식(4.1)의 B 와는 성격이 다르다. B 는 잠재적 음주운전자가 음주운전을 할 때의 개인적인 편익을 나타낸 것이고 $\sum_{i=1}^k B_i$ 는 잠재적 음주운전자가 음주운전을 하지 않음으로써 발생하는 사회 전체의 편익을 의미한다. 그러므로 $\sum_{i=1}^k B_i$ 의 주체가 누구냐는 것은 의미가 없고 다만 비용이 발생했다는 사실만이 중요하다.

반면 C 는 잠재적 음주운전자가 음주 단속에 걸렸을 때 받는 처벌을 의미하고 $\sum_{i=1}^k C_i$ 는 음주운전단속을 위해서 투입되는 모든 비용의 합, 즉 사회적 총비용이 되고 이는 사고방지비용의 성격을 지닌다. 편익(B)은 식(4.6)과 같이 나타낼 수 있다.

$$B = \sum_{i=1}^8 (H_i) + \sum_{i=1}^k \left\{ \frac{d_A}{T_A} (I_i + P_i + C_i + D_i) + (E_i + AJ_i + LR_i) \right\} \dots \text{식(4.6)}$$

(단, $i = 1, 2, \dots, 8$ 로 혈중알콜농도에 따른 기준)

i	혈중알콜농도(%)
1	0.05-0.09
2	0.1-0.14
⋮	⋮
8	측정불응

H :사상자 비용(hurt cost), $\frac{d_A}{T_A}$: 음주운전 교통사고 / 총 교통사고, I :보험 행정비용, P : 교통사고 경찰 행정비용, C :차량손해비용, D :대물피해비용, E :보험 면책 비용, AJ :행정심판비용, LR : 면허 재취득 비용

비용(C)은 식(4.7)과 같이 나타낼 수 있다.

$$C = \sum_{i=1}^k (PA_i + BG_i + INS_i + TJ_i) \dots \text{식(4.7)}$$

PA :음주단속 시 경찰 행정비용, BG :채혈비용, INS :단속기구 비용, TJ : 교통혼잡비용

이처럼 사회적 편익(B)과 사회적 비용(C)을 비교한 후, 두 개를 합하고 여기에 음주운전단속의 간접비용인 대리운전비용과 비용은 아니지만 음주운전단속에서 신호역할을 하는 벌금을 합하면 음주운전과 음주운전 사고로 발생하는 사회적 총비용이 된다.

3

I. 편 익

앞서 밝혔듯이 음주운전단속으로 인한 사회적 편익은 음주운전이 발생하지 않으면 들어가지 않아도 되는 비용의 합을 의미한다. 편익 측정을 위한 자료들은 사상자 비용, 음주운전 교통사고 확률($\frac{\text{음주운전 교통사고}}{\text{총 교통사고}}$), 보험행정비용, 교통사고 처리 경찰행정비용, 차량손해비용, 대물피해비용, 보험 면책 비용, 행정심판비용, 면허 재취득 비용 등이다.

1. 사상자 비용

사상자 비용은 경찰청의 데이터를 토대로 도로교통공단에서 추정된 자료를 사용하기로 한다. <표 4-1>은 2008년도 한 해 동안 도로교통사고로 인한 물적 피해, 인적피해, 사회기관비용 등을 나타낸다.

전반적으로 교통사고로 인한 사망자 수는 줄어드는 추세에 있다. 이는 자동차 기술의 발전으로 교통사고 시에 안전도가 증가했기 때문으로 추정된다. 이런 차량의 고급화 경향은 차량의 안전도를 높여서 사망자 수는 줄어들고 있으나 대물피해액을 증가시키고 보험료의 상승을 유발하는 요인으로 작용하고 있다.

<표 4-1> 도로교통 사고비용

피해종별	구 분	교통사고 발생현황(건)	금액 (천 원)	구성비 (%)
	물적피해(건)	차 량	3,448,925	3,417,990,358
대 물		2,267,503	2,533,694,290	23.4
소 계		5,716,428	5,951,684,648	55.0

피해종별	구 분	교통사고 발생현황(건)	금액 (천 원)	구성비 (%)
	인적피해(명)	사 망	5,870	2,631,569,172
부 상		338,962	1,298,074,593	12.0
소 계		344,832	3,929,643,764	36.3
사회기관비용	교통경찰	-	269,904,092	2.5
	보험행정	-	662,312,522	6.1
	소 계	-	932,216,614	8.6
총비용		-	10,813,545,027	100.0

(자료: 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p73)

<표 4-1>이 2008년 한 해 동안 발생한 전체 도로교통 사고의 비용을 나타내는데 반해서 <표 4-2>는 음주운전 교통사고의 사상자 비용을 나타내고 있다.

BAC 0.10% 이상인 만취 상태에서는 혈중알콜농도(BAC)의 수치가 높을수록 건당 평균 사상자 비용이 높다는 것을 알 수 있다. 이는 음주량이 많을수록 대형사고로 이어진다는 것을 의미한다.

<표 4-2> 음주운전 교통사고 사상자비용

음주 정도	구분	교통사고 발생현황			교통사고 사상자비용 (천 원)	건당 평균 사상자비용 (천 원)
		발생건수 (건)	사망자 (명)	부상자 (명)		
0.05-0.09		4,930	179	8,784	125,735,400	25,504
0.10-0.14		9,453	253	17,147	202,055,578	21,375
0.15-0.19		7,995	258	14,585	191,126,250	23,906
0.20-0.24		3,121	181	5,661	110,570,219	35,428
0.25-0.29		685	74	1,151	39,220,587	57,256

음주 정도	구분	교통사고 발생현황			교통사고 사상자비용 (천 원)	건당 평균 사상자비용 (천 원)
		발생건수 (건)	사망자 (명)	부상자 (명)		
0.30-0.34		137	16	215	8,305,921	60,627
0.35 이상		31	5	49	2,502,041	80,711
측정불응		521	3	905	6,005,440	11,527
합 계		26,873	969	48,497	685,521,438	25,510

(자료: 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p89 재구성)

2. 음주운전 교통사고 확률

전체 교통사고에 따른 보험행정비용, 교통사고처리 경찰행정비용, 차량손해비용, 대물피해비용 등은 경찰청의 자료를 가공하여 도로교통공단에서 추정 한다. 하지만 전체 교통사고 중에서 음주운전 사고로 인한 보험행정비용, 교통사고 처리 경찰행정비용, 차량손해비용, 대물 피해비용에 대한 구체적인 자료는 없다. 그러므로 이를 추정해야 하는데 이를 위해서는 음주운전 교통사고의 확률을 알아야 한다.

음주운전 교통사고의 확률은 음주운전 교통사고의 건수를 전체 교통사고 건수로 나누어서 구할 수 있다.

2008년 전체 교통사고는 총 215,822건 이었고 음주운전 교통사고는 26,873건 이었으므로 음주운전 교통사고의 확률은 12.5%로 추정된다.

3. 보험행정비용

<표 4-3>은 음주운전으로 인한 인적피해와 물적피해에 대한 보험행정비용을 추정한 것이다. 평균보험 행정비용은 ‘08 도로교통 사고비용의 추계와 평가’를 인용한 것이다.

<표 4-3> 추정 보험행정비용

(단위: 명, 건, 천 원)

		건수(인원)	평균보험 행정비용 ⁵²⁾	금 액
인적 피해	사 망	969	780.3	756,111
	부 상	48,497	562.6	27,284,412
	소 계	49,466		28,040,523
물적 피해	차 량	1,797,631	81.7	146,866,453
	대 물	2,120,007	81.7	173,204,572
	소 계	3,917,638		320,071,025
계		3,967,104		348,111,548

(자료: 경찰청 자료 인용 후 작성)

4. 교통사고 경찰행정비용

‘08 도로교통 사고비용의 추계와 평가’에서는 <표 4-4>와 같이 교통 사고를 처리하는 교통사고처리 경찰행정비용을 추정했다.

<표 4-4> 추정 교통사고 경찰행정비용

	금액(천 원)
물적 피해 (건당)	=총경찰비용/(사망자수×17.3+중상자수×14.79+경상자수×14.12 +부상신고자수×13.31+물적피해건수) =269,904,092천 원/(5,870×17.3+124,182×14.79+205,322×14.12+9,458×13.31+184,531)≈52.4천 원
부상자 (명당)	=총 부상자 교통사고처리 교통경찰비용/부상자수 =(124,182×14.79+205,322×14.12+9,458×13.31)×52.4/338,962≈752.0천 원
사망자 (명당)	=총 사망자 교통사고처리 교통경찰비용/부상자수 =(5,870×17.3×52.4)/5,870≈907.1천 원

(자료: 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p64)

52) 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p64

교통사고 경찰행정비용의 추정 근거로 2001년 전국 교통사고 조사 요원 232명을 대상으로 조사했던 피해종별 사고처리 평균소요시간 결과를 이용했다.⁵³⁾ 하지만 설문조사가 2001년에 이루어졌고 추정과정에 문제점이 발견되어 본고는 2008년 경찰인력 구조에 근거하여 추정하기로 한다.

2008년 12월 31일 현재 교통경찰관은 9,151명이며 교통사고조사 인력은 3,181명이다.⁵⁴⁾ 이는 교통경찰 인력의 34.8%이며 이를 금액으로 환산하면 269,904,092천 원인데 이는 전체 교통사고처리에 드는 경찰행정비용이고 여기에 음주운전 교통사고 확률인 12.5%를 곱하면 음주운전 교통사고처리에 드는 교통경찰비용이 된다. 그러므로 음주운전 교통사고 처리에 드는 교통경찰비용은 33,738,012천 원으로 추정할 수 있다.

5. 차량손해비용

2008년도 손해 보험에 가입한 차량들이 발생시킨 교통사고의 차량손해액은 <표 4-5>와 같다. 사고건수는 1,797,631건이고 손해액은 1,700,663,258천 원이다. 차량 손해비용 역시 음주운전으로 인한 차량 손해비용의 구체적인 자료가 없으므로 음주운전 사고 확률을 곱하여 계산하면 211,757,484천 원으로 추정할 수 있다.

<표 4-5> 차량손해 발생건수와 손해액

(단위: 대, %, 건, 천 원)

구분 차종	평균유효대수	사고건수	사고율	손해액
사업용	65,311	12,903	19.76	14,232,557

53) 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p63

54) 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p62

구분 차종	평균유효대수	사고건수	사고율	손해액
비사업용	8,671,667	1,784,728	20.58	1,686,430,701
계	8,736,978	1,797,631	20.57	1,700,663,258

(자료: 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p40)

6. 대물피해비용

2008년 한 해 동안 발생한 대물피해 손해액은 <표 4-6>과 같다. 손해액에 음주운전 사고확률을 곱하면 음주운전 사고로 인한 대물 피해액을 추정할 수 있다. 추정한 대물피해 비용은 236,152,047천 원이다.

<표 4-6> 대물피해 발생건수와 손해액

(단위: 대, %, 건, 천 원)

구분 차종	평균유효대수	사고건수	사고율	손해액
사업용	524,533	124,000	23.64	165,045,125
비사업용	15,447,958	1,996,007	12.92	1,731,535,348
계	15,972,491	2,120,007	13.27	1,896,580,473

(자료: 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p41)

7. 보험 면책금

종합보험에 가입된 운전자가 음주운전을 하다가 사고를 낸 경우에는 보험 면책금을 낸다. 대물사고인 경우에는 면책금 50만 원, 인사사고인 경우에는 면책금 200만 원을 낸다. 음주운전을 하다가 대물 사고를 내고 신고하는 경우는 없다. 즉 음주운전 사고 통계에 잡힌 경

우는 거의 대물과 대인이 함께 들어가는 사고이므로 보험 면책금은 음주운전 사고 건수인 26,873건에 250만 원을 곱하면 67,182,500천 원이 된다.

8. 행정심판비용

음주운전자가 음주운전단속에 걸린 후 특정 사안에 대해서 부당하다고 느끼면 행정심판을 제기한다. 2008년 한 해 동안 국민권익위원회에 접수된 행정심판 건수는 모두 2만9천여 건이었으며 행정심판비용은 모두 37억 원에 달한다.⁵⁵⁾

9. 면허 재취득 비용

BAC 0.1%이상인 상태에서 음주운전단속에 적발된 운전자는 운전면허가 취소되며 일정기간동안 운전면허시험에 응시할 수 없다.

2008년 한 해 동안 운전면허 재취득을 위해서 해마다 운전면허 시험장에 응시한 건수는 604,273건이며 운전면허 전문 학원에서 시험에 응시한 건수는 145,578건 이었다. 이 중에서 90%는 음주운전단속에 적발되어 면허가 취소된 경우이다.⁵⁶⁾

<표 4-7> 2008년 운전면허 재취득 상황

	건 수	비용(천 원)
운전면허 시험장	604,273	165
운전면허 전문 학원	145,578	700

(자료: 경찰청)

55) 국민권익위원회 행정심판 총괄과

56) 경찰청 교통안전계

음주운전으로 면허 취소된 자가 면허취득을 위해서 운전면허 시험장에서 재시험을 보는 건수는 543,846건에 비용은 89,734,540천 원, 운전면허 전문학원에서 보는 건수는 131,020건에 비용은 91,714,140천 원으로 추정된다.

II. 비 용

음주운전단속을 위한 비용은 음주운전단속을 위해서 투입되는 모든 비용의 총합을 의미한다.

1. 음주운전단속 경찰 인건비

음주운전단속에 투입되는 경찰 행정비용에 대한 구체적인 자료가 없으므로 추정을 해야 한다. 교통경찰의 시간당 인건비에 1년 동안 음주운전단속에 투입된 교통경찰의 시간을 곱하면 음주운전단속을 위한 경찰행정비용을 구할 수 있다.

교통경찰의 시간당 인건비는 아래의 식(4.8)과 같이 구할 수 있고 <표 4-8>은 교통경찰현황 자료이다.

$$C_H = \frac{P_Y}{365 \cdot P_N \cdot T_1} \dots\dots\dots\text{식(4.8)}$$

(C_H : 교통경찰의 시간당 인건비, P_Y : 교통경찰 전체의 인건비(1년치), T_N : 교통경찰 총인원, T_1 : 교통경찰 1일 근무시간)

<표 4-8> 교통경찰현황(2008년 기준)

전체경찰예산	6,956,797,000 (천 원)
교통경찰예산(인건비)	482,279,603 (천 원)
교통경찰예산(기타사업비)	293,684,063 (천 원)
교통사고 처리비용	269,904,092 (천 원)

전체경찰인원	95,966 명
교통경찰인원	9,151 명 ⁵⁷⁾
교통경찰의 하루 평균 근무시간	7.67 시간
음주운전 적발건수	434,148 건

(자료: 경찰청)

경찰의 근무패턴은 ‘주간-주간-주간-야간-비번-야간-비번-야간-비번’ 이
 렇게 9일 주기로 반복된다. 주간근무시간은 09:00부터 20:00까지 10시
 간(총 11시간 중에 식사시간 1시간 제외)이며, 야간근무시간은 20:00부
 터 09:00까지 13시간이다. 9일 동안 주간근무시간 3번의 총합은 30시
 간, 야간근무시간 3번의 총합은 39시간이므로 이를 합쳐서 9일로 나
 누면 하루 평균 7.67시간을 근무하게 된다. 이를 토대로 계산하면 교
 통경찰의 시간당 인건비는 18,825.3원이 된다.

교통경찰이 1년 동안 음주운전단속에 투입된 시간을 알아보기 위해
 서 전국 16개 지방 경찰청 산하의 247개 경찰서에서 음주운전단속을
 총괄하는 교통계장[1급지-교통안전계장(경감), 2~3급지-교통관리계장(경
 위)]들에게 설문조사를 실시했다.

경찰 조직의 특수성 때문에 일반 설문조사는 불가능하고 경찰청 규
 체개혁담당관실의 협조를 얻어서 설문조사를 실시했고 그 내용은 다
 음과 같다.

<설문 문항>

1. 소속, 직위, 직급, 성명
2. 귀하가 근무하는 경찰서는 몇 급지입니까?
3. 한 달 평균 음주운전단속을 몇 회나 하십니까?
4. 한 번 음주단속을 하면 몇 시간 동안 합니까?

57) 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009, p62

5. 보통 몇 시부터 몇 시까지 합니까?
6. 음주운전단속 시 회당 몇 명이나 동원됩니까?
7. 음주운전 1회 단속 시 적발되는 건수는 평균 몇 건입니까?

2번 문항에서 ‘급지’에 대한 질문이 있다. 전국의 모든 경찰서는 1~3급지로 나누는데 그 기준은 관할지역의 면적이 아니라 인구이다. 관할 지역의 면적이 넓지만 인구수가 적은 농촌지역의 경우는 3급지가 많고 서울의 경우는 아파트가 많아서 일정지역의 인구밀도가 높기 때문에 대다수(1곳 제외)가 1급지이다. 해당경찰서의 관할 인구가 25만 명이상이면 1급지, 10만~25만 명이면 2급지, 10만 명 미만이면 3급지로 구분한다. 이렇게 인구수를 기준으로 나눈 경찰서는 각 급지에 따라서 경찰서 행정 조직 구성, 경찰행정 인력의 수와 역할이 각각 다르다.

전국 247개 경찰서 중에 93.1%인 230개 경찰서에서 답변이 왔다. 설문조사를 통해서 추정하고자 하는 것은 음주운전단속에 투입된 경찰행정 비용이다. 그러므로 답변에 응한 230개 경찰서의 음주운전단속에 드는 경찰 행정비용 뿐 아니라 답변에 응하지 않은 나머지 17개 경찰서에서 투입된 경찰행정 비용도 알아야 한다.

답변에 응하지 않은 17개 경찰서의 경찰행정비용을 추정하기 위해서는 이미 응답한 230개 경찰서를 급지별로 나누어서 평균값을 구한 후에 그 값을 대입하기로 한다. 다만 설문조사결과, 지역적인 특색에 따라서 어떤 경찰서와 지구대는 음주운전단속에 특별히 많은 시간을 할애하는 곳도 있고 어떤 곳은 그와 반대인 경우도 있었기 때문에 조사결과의 ‘편이’(bias)를 제거하기 위하여 음주운전단속에 많은 시간을 할애하는 상위5%의 응답과 하위5%의 응답 결과를 제외한 후에 평균을 내서 그 값을 대입하도록 한다.

설문에 대한 응답에서 특이할만한 점은 경찰서 본서 뿐 아니라 경찰서의 관할 지구대와 파출소에서도 음주운전단속을 한다는 것이다. 지구대와 파출소 소속의 경찰들은 비록 교통경찰은 아니지만 결과적으로 음주운전단속을 위해 투입된 경찰력이기 때문에 이들의 비용도 포함하기로 한다.

전·의경의 음주운전단속 투입에 대해서는 투입을 한다는 경찰서도 2개 있었지만 대부분의 경찰서는 전·의경의 투입 없이 경찰직원들만 음주운전단속을 한다고 답했다. 전·의경은 본래 각 지방 경찰청의 기동대에 소속되어 시위 진압 등의 임무를 수행한다. 예전에는 전·의경의 수가 많아서 기동대와 각 경찰서에 투입되었지만 현재는 기동대의 인력도 모두 충원하지 못하는 상태이다.⁵⁸⁾ 그러므로 일선 경찰서의 음주운전단속에 투입되지 못하고 있다. 또한 간혹 전·의경이 투입된다고 하더라도 이들은 의무복무를 하는 것이고 그 인건비는 매우 미미하다. 그러므로 경찰행정비용에서 제외하기로 한다.

대도시의 1급지 경찰서들은 ‘교통안전계’에서 음주운전단속을 실시하는데 1개 경찰서의 교통안전계 경찰직원들은 대략 38~40명 정도로 구성되고 이들은 3교대로 팀을 나누어 근무를 하므로 상황근무자와 휴가자를 제외하면 8~10명 정도가 1일 음주운전단속에 투입된다. 한 팀이 대로변에 모두 투입되어 대대적으로 단속하는 경우도 있고 단속장소를 3개소 정도로 분산해서 음주운전단속을 하는 경우도 있다. 설문조사에 의하면 음주운전단속 개선안 실시로 2인 1조를 기본으로 편성하여 2개조 정도가 음주운전을 단속하는 경우도 있었다. 예외적인 하지만 지방 도시의 어떤 경찰서는 1급지 임에도 불구하고 한 달 평균 음주운전단속 회수가 4회인 곳도 있었다.

2급지 경찰서는 대부분 수도권에 소재하면서 인구밀도가 크지 않은 도시를 관할하는 경찰서이다. 서울에 소재한 31개 경찰서 중에 남대

58) 경찰청 규제개혁담당관실

문 경찰서는 유일한 2급지 경찰서이다. 이는 지역 특성상 거주 인구 보다는 유동인구가 많은데서 기인한 것이다.

3급지는 관할 지역이 넓고 거주 인구의 수가 적다는 특성을 갖고 있다. 그러므로 본서에서 관할 지역 전체에 대한 음주운전단속이 어렵기 때문에 각 지구대와 파출소에서 관할 지역에 대한 음주운전단속을 실시한다. 파출소가 단독으로 음주운전단속을 하기도 하지만 본서가 지정하면 의무적으로 목검문⁵⁹⁾을 해야 하는 파출소들은 목검문과 병행해서 음주운전단속을 하고 인력 수급이 원활치 않은 지역의 경우에는 각 파출소에서 1명씩만 차출하여 공동으로 권역별 단속을 하는 경우도 많았다. 지역적 특색에 따라서 음주운전단속 시간은 다양했는데 3급지인 충남 서천 경찰서의 금강 지구대는 음주사망사고 다발 지역이기 때문에 24시간 내내 음주운전단속을 실시한다고 답했다.

지역경찰 중에는 치안센터라는 곳도 있는데 이는 지구대 제도가 생기기 전의 파출소 형태와 유사한 것이다. 그러므로 치안센터는 독자적으로 음주운전단속에 투입할 인력을 보유하고 있지 않기 때문에 독자적으로 음주운전단속을 할 수 없지만 설문 조사 결과 한 개의 경찰서는 관할 치안센터 1곳이 음주운전단속을 하고 있다고 밝혔다.

이번 설문조사는 전국 16개 지방경찰청의 247개 경찰서에서 직접 음주운전단속 업무를 담당하는 교통경찰을 대상으로 했고 응답률이 93.1%에 이른다는 데에 큰 의의가 있다.

하지만 3급지 경찰서인데도 본서의 음주단속 상황에 대해서만 밝히고 지구대, 파출소의 음주운전단속 현황에 대해서는 밝히지 않은 몇몇 경찰서들의 답변은 이번 설문조사의 한계점으로 지적할 수 있다. 그러므로 음주운전단속을 위해서 실질적으로 투입되는 경찰인력보다

59) 지역별 경계에 위치한 초소에서 실시하는 검문. 신분 확인 절차를 통해서 기소 중지자, 지명수배자 등을 검거하고 차량번호 판독기를 설치한 순찰차를 동원해서 수배 차량, 무적 차량 등을 찾아내는 검문.

다소 과소평가 될 수 있는 여지가 있음을 밝힌다.

<표4-9>는 전국 247개 경찰서에 대한 음주운전단속에 대한 설문조사 결과이다. 각 급지별로 본서와 지역경찰로 나누어서 평균값을 나타낸 것이다.

<표 4-9> 급지에 따른 음주운전단속 결과

구 분	1급지		2급지		3급지	
	본 서	지역경찰	본 서	지역경찰	본 서	지역경찰
단속 회수	31.6	84.9	28.3	79.4	22.6	89.3
단속 시간	3.5	2.5	2.9	2.2	2.4	2.0
투입 인원	5.0	3.1	4.9	7.6	5.3	2.7
적발 건수	4.0		1.9		1.4	

(자료: 전국 247개 경찰서 교통안전계장 설문조사)

*단속회수는 월평균, 단속시간, 투입인원, 적발건수는 1회당 평균을 의미

1~3급지 경찰서 모두 본서 보다는 지구대, 파출소로 구성된 지역경찰이 본서보다 2~4배 정도 더 많이 음주운전단속을 실시하는 것으로 나타났다. 2급지 지역경찰의 경우는 1,3급지의 지역경찰 보다 월평균 단속 횟수는 적었지만 한 번 단속할 때 많은 인원을 투입하는 것으로 나타났다.

음주운전단속에 할애하는 시간은 아래의 <표 4-10>과 같다.

<표 4-10> 음주운전단속 시간

구 분	1급지		2급지		3급지	
	본 서	지역경찰	본 서	지역경찰	본 서	지역경찰
단속시간	70,938.3	22,532.5	13,460.2	10,006.8	16,767.3	10,021.7
급지별 합산	93,470.8 시간		23,467.0 시간		26,789.0 시간	
총 단속시간	143,726.8					

(자료: 전국 247개 경찰서 교통계장 설문조사 분석)

<표 4-10>은 급지별로 본서, 지역경찰이 할애하는 음주운전단속시간의 합이다. 설문조사 결과를 바탕으로 각 경찰서가 한 달 동안 실시하는 평균 음주운전단속회수, 평균 음주운전단속시간, 음주운전단속에 투입된 경찰 인원의 평균값을 곱하면 한 달 동안 각 경찰서가 음주운전단속을 위해서 투입한 경찰행정 인력의 시간이 산출되고 여기에 시간당 경찰행정 인건비인 18,825.3원과 12개월을 곱하면 음주운전단속을 위해서 투입된 연간 경찰행정 인력비용을 산출할 수 있다. 설문조사에 의하면 한 해 동안 음주운전단속에 투입된 경찰행정 비용은 32,468,394,282.5원으로 나타났다.

음주운전단속에 투입된 경찰인력을 파악하는데 설문조사의 결과와 다른 접근도 가능하다.

<표 4-11> 경찰서 급지별 교통경찰 현황

	1급지	2급지	3급지
교통관리계(민원, 운전면허 처리 등)	8명	13명	7명
교통안전계(음주운전단속, 외근)	39명		
사고조사계(음주운전 등 조사업무)	17명	11명	5명
총 인원	64명	24명	12명

(자료: 경찰청 교통안전계)

<표 4-11>은 각 경찰서의 급지별 교통경찰 현황을 나타낸다. 물론 1~2명씩의 차이는 있을 수 있다. 1급지 경찰서는 교통안전계에서 음주운전단속을 담당하고 2,3급지 경찰서는 교통관리계에서 음주운전단속을 담당한다. 교통안전계나 교통관리계의 역할은 음주운전단속이나 교통정리 등이다. 주간 근무조의 경우에는 교통순찰, 야간 근무조의 경우에는 음주운전단속이 주요 업무이다.⁶⁰⁾

60) 경찰청 교통안전계

각 급지의 경찰서에서 교통경찰 인원의 합은 100명이고 음주운전단속에 투입된 교통경찰은 59명이다. 그러므로 전체 교통경찰인력의 59%가 음주운전단속에 투입된다고 볼 수 있으나 주간 근무조는 음주운전단속을 거의 하지 않으므로 야간 근무조의 음주운전단속 비율을 계산하면 전체 교통경찰 예산의 약 29.5%를 음주운전단속에 투입되는 경찰행정비용으로 지출한다고 할 수 있다.

<표 4-8>에 의하면 2008년 한 해 동안의 교통경찰예산 중에 인건비는 482,279,603천 원이다. 이 비용의 29.5%는 142,272,483천 원이다. 여기에 각 지역경찰이 음주운전단속에 투입된다. 1급지의 지역경찰은 한 달 동안 22,532.5시간, 2급지는 10,006.8시간, 3급지는 10,021.7시간을 음주운전단속에 투입하며 이들을 모두 합하여 12개월을 곱하면 전국의 각 지역경찰이 음주운전단속에 할애한 시간은 510,731.4시간이고 여기에 시간당 인건비인 18,825.3원을 곱하면 1년 동안 음주운전단속에 투입된 지역경찰의 행정비용은 9,614,672천 원이다. 그러므로 전국에서 음주운전단속에 투입된 모든 경찰행정비용은 151,887,155천 원이다.

2. 음주운전단속 경찰행정비용

음주운전단속에 투입되는 경찰의 인건비 뿐 아니라 일처리를 하는 사무비용, 차량운행에 관한 유류비용 등이 경찰행정비용으로 쓰인다. 이는 교통경찰예산 중에서 기타사업비 항목이다. 앞서 언급했듯이 음주운전단속에 투입된 교통경찰의 비율을 29.5%로 추정했다. 같은 비율을 2008년도의 교통경찰예산 중에서 기타사업비인 293,684,063천 원에 곱하면 86,636,798.6천 원이고 이는 교통경찰 중에서 음주운전단속에 투입된 경찰행정비용이 된다.

3. 채혈비용

2008년 한 해 동안 음주단속에 적발된 이후에 채혈을 요구한 건수는 54,000여건이다. 채혈을 요구할 경우 경찰관은 이에 응하고 해당 지

방경찰청에서 지정한 병원에 가서 채혈한 후에 정확한 혈중알콜농도를 측정하게 된다.

채혈세트비용은 2,340원이고 채혈 시에 드는 병원비용은 건당 3,000원(각 지방 경찰청 지정 병원마다 약간의 차이는 있고 서울지방경찰청의 경우는 3,000원이다)이고 채혈세트비용과 병원비용 모두 각 지방경찰청에서 국고로 지불한다.⁶¹⁾ 그러므로 2008년 한 해 동안 채혈비용은 288,360천 원이다.

4. 단속기구비용

경찰청이 보유하고 있는 음주단속 기구는 음주 감지기와 음주 단속기 두 가지이다. 경찰청은 대당 가격 139,000원에 사용연한이 7년인 음주 감지기를 11,000대 보유하고 있다. 또한 대당 가격이 790,000원에 사용연한이 5년인 음주 측정기를 총 4,800대 보유하고 있다. 2009년 9월 26일 이후에 보유한 기구의 사용연한은 7년인데 본고의 분석대상은 2008년도 이므로 사용연한을 5년으로 규정한다.

음주측정기에 대한 보수비용은 1년에 대당 56,000원이 드는데 제조사에 들어가는 보수비용은 27,000원이고 도로교통공단에 들어가는 보수비용은 29,000원이다. 음주감지기는 보수비용이 없다.⁶²⁾ 그러므로 감가상각비를 포함해서 1년 동안 들어가는 음주단속기의 비용은 758,400천 원, 음주단속기 보수비용은 268,800천 원, 음주감지기 비용은 218,429천 원이다.

5. 교통 혼잡유발비용

음주운전단속을 실시하면 교통 혼잡비용이 발생할 가능성이 있다. 경제학적 의미에서 교통혼잡비용은 한 차량의 도로 진입으로 인한 교

61) 경찰청 교통안전계

62) 경찰청 교통안전계

통 혼잡이 그 도로를 이용하는 제3자 모두에게 발생하지만 이에 대한 책임을 지지 않기 때문에 발생하는 사회비용(Social Cost)으로 교통 혼잡에 따른 자중손실(Deadweight Loss)과 운전자가 혼잡으로 인한 책임이 본인에게 있다고 생각하지는 않지만 교통 혼잡으로 인한 지체를 감내하는 ‘내부화된 혼잡비용의 크기’로 정의 될 수 있다.⁶³⁾

도시부 도로의 교통혼잡비용은 서울특별시를 비롯한 7개 광역시를 대상을 하며, 교통 혼잡으로 인한 차량속도와 혼잡기준속도로 운행했을 때의 운행시간의 차이를 산출하고 이를 차종별 1대당 1일 운행거리와 도시별 차종별 차량등록대수를 적용하여 각 도시에 대해 교통 혼잡으로 발생한 추가적인 운행시간을 추정한 연구가 있다.

또한 이 연구에서는 교통 혼잡 시간대를 정의했는데, 교통 혼잡 시간대를 출근 시간대인 오전 7시30분~9시, 생활시간대인 오전 9시~오후 6시, 퇴근 시간대인 오후 6시~8시 등 하루 24시간 중에 총 12시간 30분이고 이는 전체 교통량의 76.3%로 간주한다고 밝혔다.⁶⁴⁾

경찰청 규제개혁담당관실의 협조를 얻어서 전국 247개 경찰서의 음주단속을 실시하는 일선 교통경찰들에게 설문 조사를 한 결과, 음주운전단속시간대는 90%이상이 오후 9시 이후였으므로 교통 혼잡 시간대와는 큰 관련이 없다고 판단된다. 오후 9시 이전에 음주운전단속을 실시한다는 답변의 해당 경찰서는 교통 혼잡이 발생하지 않는 지방중소도시였으므로 교통 혼잡비용과는 상관이 없다.

경찰청 교통안전계는 음주운전단속 시에 차량 한 대를 단속하는데 걸리는 평균 시간은 약5초라고 밝혔다. 음주운전단속 시에 단속 순서를 기다리며 정체되어있는 차량이 보통 3~4대이므로 음주운전단속 때문에 도로에 머물러 있는 시간은 약20초 정도이며 이는 신호대기를 한 번 받을 정도의 시간이므로 음주운전단속으로 인한 교통혼잡 비용

63) 조한선 외, 2007년 전국 교통 혼잡비용 추정과 추이 분석, 한국교통연구원, 2008, p5

64) 조한선 외, 2007년 전국 교통 혼잡비용 추정과 추이 분석, 한국교통연구원, 2008, p57

은 무시할 정도라고 할 수 있다.

6. 대리운전 비용

대리운전 비용은 ‘음주운전단속’에 들어가는 직접적인 비용은 아니다. 다만 음주운전단속을 실시하기 때문에 그것을 피하기 위하여나 주취운전으로 인한 손실을 피하기 위해서 잠재적 음주운전자가 선택하는 간접비용의 성격을 지닌다.

대리운전을 이용하는 사람들이 100% 음주 때문에 대리운전을 이용하는가에 대한 의문에 대해서는 ‘완전한 100%’라고 말할 수는 없지만 대리운전 이용자들 중에서 음주 때문에 대리운전을 이용하는 경우가 ‘거의 100%’라고 보면 된다.⁶⁵⁾

한국대리운전협회에 따르면 대리운전 관련법규가 없기 때문에 정확한 통계도, 업계에 대한 적절한 규제도 없는 상태이다. 대리 기사가 운전보험에 가입할 때에는 기사 1인당 연간 72~80만원의 보험료를 내야하는데 이런 비용을 지불해야하는 주체에 대해서도 명확한 근거 규정이 없으며 보험가입을 강제하는 법규가 없어 무보험 대리운전이 난무하며 대리운전기사의 자격이나 전과유무를 제한할 장치도 전혀 없는 상태이다.

현재 국회에는 대리운전 업체에 대한 설립기준, 보험가입 의무화, 대리운전기사 자격의 검증과 재교육 등에 관한 내용을 담은 6개의 법안들이 계류 중에 있다. 안전한 대리운전 서비스를 위해서는 법안의 통과가 빠른 시일 내에 이루어져야 할 것으로 보인다.

1년 동안 전국의 대리운전 콜⁶⁶⁾수를 모두 합하여 365일로 나누면 1일 평균 콜수는 약 45만 여건이고 1콜당 평균 대리운전 비용은 15,000

65) 한국대리운전협회 사무국

66) 대리운전 전화 한통을 1콜이라고 한다.

원이다.⁶⁷⁾ 그러므로 한 해 동안 발생한 대리운전비용은 2,463,750백만원이 된다.

Ⅲ. 기타 비용

음주운전단속에 대한 직접적인 비용이나 편익의 항목에 들어가지는 않으나 음주운전으로 인해서 발생하는 기타 비용의 항목들로는 벌금이 있다.

1. 벌 금

언뜻 생각하기에는 음주운전단속으로 적발되었을 때 부과하는 벌금은 비용부분에 산정되어야 하는 것이 아닌가라고 생각할 수도 있다. 하지만 벌금은 음주운전단속으로 인한 비용이나 편익 중에 어느 항목에도 들어가지 않는다.

벌금은 ‘이전지출’(移轉支出, transfer payments)이다. 이전지출이라는 것은 세금(tax), 정부보조금(subsidy), 은행이자(interest payment), 벌금(penalty) 등을 말한다. 세금, 은행이자, 벌금 등은 개인의 입장에서는 분명한 지출목록에 해당한다. 그러나 국가의 입장에서는 부가가치의 창출 없이 단지 자원(財源)이 한 주체로부터 다른 주체로 이전된 것에 불과하므로 경제적 비용이 발생한 것은 아니다. 이전지출은 재무 분석(financial analysis)에 있어서는 주체의 변화에 따라 비용도 될 수 있고 편익도 될 수 있지만, 비용편익분석과 같은 경제 분석(economic analysis)에 있어서는 비용이나 편익의 변수로 고려되지 않는다.

음주운전단속에 적발되었을 때의 벌금은 아래의 <표 4-10>과 같다. <표 4-10>은 초범일 경우에 적용되는 벌금이고 재범의 경우는 다르게 적용된다. 또한 초범의 경우라도 혈중알콜농도가 0.35%이상이거나 음

67) 한국대리운전협회 사무국

주단속에 세 번 걸린 삼진아웃제에 해당하는 음주운전자이거나 경찰관의 음주측정을 거부한 경우에는 구속된다.

<표 4-12> 2008년도 음주운전단속 적발 시 벌금과 적발 건수

혈중 알콜 농도(%)	벌금 (천 원)	적발 건수 (건)		벌금합계 (천 원)
0.05-0.09	700	228,379		159,865,300
0.10이상 세부분류		199,068		
		추정건수	비율(%)	
0.10-0.14	1,000	70,025	35.2	70,025,000
0.15-0.19	1,500	59,225	29.8	88,837,500
0.20-0.24	2,000	23,120	11.6	46,240,000
0.25-0.29	2,500	5,074	2.6	12,685,000
0.30-0.34	3,000	1,015	0.5	3,045,000
0.35 이상	구 속			
주취상태 측정불응		6,701		
총 계		434,148		380,697,800

(자료: 경찰청자료 재구성)

혈중알콜농도의 각 구간마다 구체적인 적발 건수를 가지고 각 구간의 벌금을 곱하면 벌금합계가 나온다. 하지만 현실적으로 구간마다 세부적인 적발건수의 자료가 존재하지 않는다.

경찰청은 음주운전단속으로 인한 면허 정지 기준인 BAC 0.05-0.09%인 구간과 면허 취소 기준인 BAC 0.10% 이상으로만 구분하여 이를 검찰에 송치한다. 경찰의 송치 이후에 대한 자료⁶⁸⁾는 없는 상태이다.

음주운전 처벌을 총괄하는 대검찰청 형사1과에 문의한 결과, 자료의 DB화 미흡으로 인해 BAC 각 수치별 구체적 자료는 존재하지 않는다

68) 음주운전 처벌을 총괄하는 대검찰청 형사1과에 문의했으나 구체적인 자료의 DB화가 안되었다고 하며, 서울 중앙지방법원에 문의했으나 역시 마찬가지로 답변을 들었다.

는 답변을 들었다. 다만 음주운전 교통사고 건수에 대한 구간별 통계는 존재하므로 BAC 0.10%이상으로 적발된 건수에 음주운전 교통사고 건수를 추정할 수 있다.

BAC 0.35%이상이거나 주취상태 측정불응일 경우에는 구속된다. 이는 벌금으로 환산하기가 불가능하기 때문에 제외시킨다. 이를 감안할 때 음주운전으로 인해 부과되는 벌금은 최소 380,697,800천 원으로 추정할 수 있다.

4

음주운전단속으로 인한 사회적 비용과 편익을 분석한 결과는 아래의 <표 4-13>과 같다.

<표 4-13> 비용편익분석 결과

내 용	천 원
편 익	
사상자 비용	685,521,438
음주사고처리 교통경찰비용	33,738,012
인적피해 보험비용	28,040,523
물적피해 보험비용	320,071,025
차량손해 비용	211,757,484
대물피해 비용	236,152,047
보험 면책금	67,182,500
행정심판비용	3,700,000
면허 재취득 비용	91,714,140
소 계	1,677,877,169
비 용(직접비용)	
음주운전단속 경찰 인건비	151,887,155
경찰행정비용(기타사업비)	86,636,799
채혈비용	288,360
단속기구비용	1,245,629

내 용	천 원
비 용(간접비용)	
대리운전비용	2,463,750,000
소 계	2,703,807,943
기타비용	
별 금	380,697,800
소 계	380,697,800
합 계	4,762,382,912

음주운전단속으로 인한 사회적 총편익은 1,677,877,169천 원, 사회적 총비용은 2,703,807,943천 원, 기타비용은 380,697,800천 원으로 나타났고 이들 비용을 모두 합한 음주운전으로 인한 사회적 총비용은 4,762,382,912천 원으로 나타났다. 음주운전 1건을 적발하는데 드는 평균 비용은 8,933천 원이고 음주운전사고 1건이 발생하면 평균 62,437천 원의 비용이 발생한다.

연구방법에서 밝혔듯이 비용편익비율 분석방법으로 비용편익비율 분석을 실시하기로 한다. 비용편익 비율(B/C ratio)분석방법이란 어떤 사업의 투자에 있어서 편익/비용의 비율을 구해서 그 사업의 경제적 타당성이 높은가를 평가하는 분석 방법이다. 비용편익 비율(B/C ratio)을 구하는 식은 (식 5.1)과 같이 나타낼 수 있다.

$$B/C = \frac{\sum_{k=1}^n B_k}{\sum_{k=1}^n C_k} \dots \dots \dots (\text{식 5.1})$$

$B/C < 1$ 이면 투입되는 비용보다 편익이 작으므로 사업성이 없기 때문에 추진하면 안 되는 사업이고 $B/C > 1$ 이면 사업성이 있기 때문에 추진해야 한다. 하지만 이는 어떤 사업이 진행되지 않은(zero-base) 상태에서 비용투자로 인한 향후 편익 회수의 개념이다. 음주운전단속의 경우는 사회에 부정적인 영향을 끼치는(negative) 행위에 대해서 단속(negative)을 함으로써 사회에 긍정적인(positive) 영향을 활성화시키는

데에 목적이 있기 때문에 일반적인 비용편익 비율 분석방법을 적용하기에는 다소 무리가 있지만 시소(seesaw)놀이처럼 사회적인 균형점을 찾기 위해서 어떤 정책을 실현해야 하는지에 대한 직관을 제공할 수는 있다.

앞서 언급했듯이 음주운전단속으로 인한 비용과 편익은 둘 다 부정적인 사회적 비용이므로 일단 양쪽 비용의 규모를 줄이는 것이 1차적인 목표이고 비용의 규모를 최소로 만든 후에 $B/C=1$ 이 되는 수준을 찾으면 경제적으로 가장 효율적인 수준이 도출된다.

비용편익 비율분석에서 간접비용으로 책정된 대리운전 비용을 비용 부분에 추산하지 않을 경우에는 아래의 (식 5.2)와 같이 나타난다.

$$B/C=1,677,877,169/240,057,943=7>1.....(\text{식 } 5.2)$$

(식 5.2)는 음주운전단속을 하지 않았으면 발생했을 사회적 비용인 편익을 직접적인 음주운전단속 비용으로 나눈 비용편익비율인데 이 값이 7로 나타났다. 이는 현행 음주운전단속의 효과가 비효율적이라는 의미이다.

비효율적인 현재의 음주운전단속 제도를 보완할 수 있는 방법은 두 가지가 있다. 하나는 모형 내에 존재하는 내생변수(경찰투입인력)를 조절하는 방법이고 다른 하나는 모형 밖에 존재하는 외생변수(처벌)를 조절하는 방법이다.

이론적으로 음주운전단속의 직접비용인 경찰행정비용을 늘릴 경우에는 음주운전단속의 최적수준에 도달할 수 있지만 해마다 늘어나는 경찰행정력은 매우 제한적이어서 고정비용의 개념이 강하므로 편익부분인 음주운전으로 발생하는 사회적 비용을 줄이기에는 역부족이다. 그럼에도 불구하고 만일 많은 경찰행정력을 더 투입해서 음주운전을 단속하기 위해서는 세수(稅收)를 늘려야 하는데 세수를 늘리면 국민들의 조세저항에 부딪힐 것이다.

음주운전에 적발되면 개인적인 기회비용이 증가한다는 신호(signal)를 보내는 처벌(벌금)을 증가하는 것은 국민들이 부담할 직접적인 조세증가가 없고 이에 따른 국민적 조세저항도 없을뿐더러 오히려 국고가 늘어나기 때문에 음주운전에 따른 처벌을 증가시키는 것이 결과적으로 정부가 유리한 정책적 선택을 하는 결과를 가져오게 될 것이다. 또한 외부비용의 발생을 유발한 행동에 세금을 부과하는 피구세(Pigovian tax)와 유사한 성격을 지니므로 합리적인 선택으로 판단된다. 다만 이렇게 음주운전에 대한 처벌을 강화할 경우에는 다른 범죄와의 형평성 문제가 제기 될 수 있다. 그럼에도 불구하고 음주운전을 줄일 수 있는 효율적인 방법은 음주운전에 대한 처벌을 강화하는 것이다.

본 연구의 분석 대상은 아니지만 참고로 음주운전단속의 간접비용 성격을 지니는 대리운전 비용을 포함할 경우에는 비용편익비율이 (식 5.3)과 같이 0.62로 나타난다.

$$B/C=1,677,877,169/2,703,807,943=0.62<1.....(\text{식 } 5.3)$$

비용편익비율 분석의 값이 1보다 작다는 것은 비용을 더 줄여야 한다는 의미이다. 즉 경찰행정비용을 줄여서 음주운전단속을 덜해야 한다는 의미인데 (식 5.3)의 비용부분에는 음주운전단속의 직접 비용이 아닌 대리운전 산업의 한 해 전체 매출인 약2조3천억 원이 포함된 것이다. 그러므로 참고사항으로 음주운전단속에 대한 간접비용인 대리운전 비용을 포함했을 경우에는 비용편익비율의 값이 어느 정도 나오는지 살펴보는 것은 의미가 있겠으나 이를 토대로 정책적인 방향을 결정하는 것은 무리가 따른다.

제 5 장 결 론

I. 입법대안 및 권고

이상에서 음주운전단속과 처벌에 관한 규범분석, 의견조사, 경제성 분석 등을 통하여 관련 법규정의 입법평가연구를 실시하였다. 이 연구결과를 토대로 아래와 같이 음주운전으로 인한 사회적 경제비용을 줄이고 음주운전을 예방하기 위한 입법대안을 제시하기로 한다.

1. 음주운전 단속기준 강화

우리나라의 현행 도로교통법 제44조 제4항은 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준을 혈중알콜농도가 0.05퍼센트 이상으로 정하고 있다. 이 기준은 덴마크, 핀란드, 프랑스, 호주 등 여러 국가에서 보편적으로 적용하는 수치이지만, 우리나라의 음주운전단속방식(특정 구간의 차로 일부 또는 전 차로를 운행하는 운전자들 전체에 대하여 호흡측정 실시)이 가장 철저한 데 반해, 음주운전 및 음주운전으로 인한 교통사고가 증가하고 있으므로 단속방식이 아닌 단속기준에서 그 해결점을 모색하여야 할 것이다. 독일의 경우 혈중알콜농도 0.03% 이상부터 형법상 범죄구성요건에 해당하여 형사처벌이 가능하며, 일본의 경우에도 2000년 이후 3차례의 도로교통법 개정으로 음주운전 단속과 행정처분기준을 강화하면서 음주운전에 의한 사망사고 발생이 10년전(1999년)에 비해 약 4분의 1로 감소하였다. 이에 대한 일반인과 경찰 공무원을 대상으로 실시한 설문조사(제3장)에서도 운전이 금지되는 술에 취한 상태의 기준을 현행 혈중알콜농도 기준보다 낮추는 방안에 대하여 절반이상 찬성하고 있다. 그리고 경제성 분석(제4장)에서도 나타났듯이, 음주운전 단속에 필요한 경찰인력과 기타 행정 비용은 약 2천3백억원 이상이다. 음주운전을 예방하고 음주운전단속에 소요되는

사회경제적 비용을 줄이기 위하여는 단속횟수나 단속인력을 늘리기 보다는 음주로 인해 운전이 금지되는 혈중알콜농도의 기준을 0.05% 이상에서 0.03%이상으로 강화하는 방안을 고려해 볼 필요가 있다.

2. 음주량 또는 초보운전자에 대한 처벌기준 세분화

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

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

이에 반해 우리나라의 경우 혈중알콜농도가 0.05% 이상 ~ 0.10% 미만인 경우에는 면허정지, 0.1% 이상은 면허취소처분기준으로 정하고 있어 그 이상의 음주량에 대한 규정이 없어, 혈중알콜농도가 2배 이상 높아 상대적으로 사고위험이 큰 음주운전자를 제재하는 규정을 마련하여야 한다. 또한 운전에 대한 책임을 강화하는 인식을 사회적으로 제고하기 위하여 초보운전자에 대한 규정을 별도로 두는 방안도 고려할 필요가 있다.

그러나 앞의 일반인 설문조사 결과를 보면 초보운전자의 음주운전에 대한 가중처벌에 대하여 동일하게 해야 한다는 응답이 약52%로 나타나 이에 대하여는 사회적 논의가 보다 필요하다고 볼 수 있다.

3. 상습음주운전자에 대한 제재 강화

음주운전자에 대한 처벌을 강화하는 것은 국내외 선행연구에서도 위반 감소효과가 없는 것으로 나타나고 있어 음주운전에 대한 처벌을 일괄적으로 강화하는 것은 효과가 없을 것으로 예상된다. 그러나 상습음주운전자의 경우에는 음주운전이 습관성으로 반복되는 경향이 있고, 제3장의 일반인 설문조사에서도 나타났듯이 음주운전 적발시에 가장 우려하고 있는 점은 ‘벌금 및 기타 처벌’보다는 ‘운전면허 정지 또는 취소’였으며, 월2회 이상 음주자의 경우 그 비율이 더 높음을 알 수 있다. 따라서 상습음주운전자에 대하여는 음주운전 위반 횟수, 음주정도, 사고 유·무 등에 따라 일정한 제재 기준을 마련하여야 한다.

또한 음주운전으로 면허가 취소된 이후 면허를 재취득하고자 하는 경우에는 독일과 같이 의사의 소견서를 제출하도록 하거나, 음주운전 적발 횟수별로 교육프로그램을 차등화하고 해당 교육프로그램을 이수하여야만 면허재취득이 가능하도록 하여 운전면허 재취득 요건을 강화하여야 한다. 이는 습관성 음주운전을 예방하는 효과를 가질 것으로 보인다.

4. 음주운전방지장치 등 기타 제도 도입방안

47개주 미 컬럼비아 특별구에서 시동잠금장치제도를 실시하고 있는데 이 중 7개 주에서 2회 이상 음주운전 위반자를 대상으로 실시하나 아리조나주는 2007년 6월부터 1회 위반자에게도 시동잠금장치를 설치하도록 하고 있다. 이러한 시동잠금장치는 음주운전을 방지하기 위한 기계장치로 차량내 설치된 장치에 호흡을 불어넣어 음주여부를 판단해 일정 농도 이상일 경우 시동이 걸리지 않게 하거나, 안전띠에 알콜 감지기가 장착되어 있어 감지기를 통해 안전을 확인하면 안전띠 착용 가능하고 안전띠를 착용해야 시동이 걸리는 장치 등이 있다.

이러한 시동잠금장치는 다른 제재수단에 비하여 재범방지에 효과가 큰 것으로 나타나고 있으며, 음주운전위반 운전자의 개별적 특성에 맞추어 적용할 수 있도록 입법적 조치를 한다면, 기존의 제재수단을 적용하는 것에 비해 음주운전 예방효과가 높을 것으로 예상된다.

5. 음주운전방조자와 동승자에 대한 제재

일본의 경우, 음주운전을 하는 경우 운전자 본인 외에도 음주운전을 할 우려가 있는 자에 대하여 차량을 제공한자, 주류를 제공한 자, 음주운전하는 것을 알면서 요구 내지 의뢰하여 동승한 자에 대하여 처벌하는 규정을 도로교통법에 신설하여 2009년부터 시행하고 있다. 따라서 아직 그 효과에 대하여는 정확히 파악하기는 어려우나, 이에 대하여 일반인 1,000명에게 실시한 설문조사(제3장)에서는 음주운전시 이를 방조한 동승자에 대해서도 처벌하는 방안에 대해서 약 52%가 공감하고 있는 것으로 나타났다.

이는 음주에 관대한 사회적 인식을 개선하는 효과를 가질 것으로 기대된다. 다만 이러한 규정을 신설하여 집행하는 경우, 방조행위나 동승자의 요구행위 등에 대한 입증 문제, 음주운전자와의 처벌 형평성 문

제 등을 고려하여야 할 것이다.

II. 입법평가의 한계 및 과제

앞서 제1장에서도 언급한 바와 같이 「음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가」 연구를 실시함에 있어서 우리나라의 음주운전 실태와 피해 상황을 해결할 수 있는 객관적이고 과학적인 입법대안을 모색하는 것이 그 궁극적 목적이었다. 따라서 음주운전 관련 실태 조사 및 현행 입법 분석, 비교법적 분석을 통한 시사점 도출, 일반인(수범자) 및 경찰공무원 대상 의견조사, 경제성 분석 등 다양한 분야의 조사 및 연구를 통하여 입법평가연구를 실시하였으며, 합리적인 입법적 대안을 모색하고자 하였다. 그러나 음주운전단속이나 음주운전교통사고에 관한 실태과약을 위한 국가통계자료가 부족한 점, 시간과 비용 문제로 실험연구가 필요한 영역을 접근하지 못한 점과 법학, 경제학, 사회학, 통계학 등 다양한 학문분야가 융합되어 연구결과를 도출하여야 하는 어려움을 지닌 점 등이 본 연구가 가진 한계라고 볼 수 있으며, 향후 관련 연구에서는 이러한 점을 반영한다면 보다 종합적인 입법평가연구결과 및 합리적인 입법대안이 도출될 수 있을 것으로 예상된다.

참고문헌

- 김남철, 교통법규위반행위의 유형 및 제재수단의 법적 문제, 토지공법연구 제35집, 2007. 2
- 강수철·류준범, 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구 1, 도로교통공단, 2008
- 경찰청, 교통사고 통계, 2005-2009
- 경찰청·도로교통안전관리공단, 음주운전 규제 적정화 방안 연구, 2008
- 교통안전공단, “교통사범 처리기준 합리화 방안 연구”, 2005. 4
- 권지관, ‘음주운전과 교통사고’, 교통안전 107 pp.58-62, 1991
- 김동진, 비용·편익분석, 박영사, 2008
- 김만배·명묘희, 운전면허 행정처분기준 개선연구, 경찰청·도로교통안전관리공단, 2006
- 김병석·이병일, 감각 추구 성향 및 도덕적 요인과 음주운전과의 관계, 청소년상담연구 제10권 2호, 한국청소년상담원, 2002
- 김상균, 경찰의 음주운전단속효과에 관한 실증적 연구, 육군 제3사관학교 논문집 제53집 pp.99-118, 2001
- _____, 개인적 특성 및 처벌인식과 음주운전의 관계, 한국공안행정학회보 12호, 한국공안행정학회, 2001
- 김상대, 알콜남용의 사회경제적 비용추정, 경제학논집 제8권 1호, 국민경제학회, 1999
- 김성수, 1998 서울시 교통혼잡비용 추정의 개선방향에 관한 연구, 서울시정개발연구원, 2003

참고문헌

- 김성호, 음주운전단속기준 규정에 대한 입법평가, 한국법제연구원, 2009
- 김승조, 음주운전의 법적 처리 - 행정처분 및 행정구제와 관련하여, 보호관찰 제2호, 한국보호관찰학회, 2002
- 김태윤 외, 비용·편익분석의 이론과 실제, 박영사, 2004
- 김통원, 도시직장인의 음주 및 음주운전에 관한 실태조사, 한국가족복지학 제7호, 한국가족복지학회, 2001
- 남병권, “음주운전단속의 법적 문제점과 개선방안에 관한 연구”, 동아대학교 경찰법무대학원, 2007. 6
- 노인철 외, 음주의 경제사회적 비용과 정책과제, 한국보건사회연구원, 1997
- 도로교통공단, 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구(I), 2008
- _____, 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구, 2009
- 도로교통공단·교통과학연구원, “음주운전 단속 기준 및 처벌 강화 방안”, 2008. 9
- 류화진, 음주운전으로 인한 교통사고와 원인이 자유로운 행위, 법학연구 제47권 제1호, 부산대 법학연구소, 2006
- 명묘희, 음주운전 규제 적정화 방안 연구, 경찰청·도로교통안전관리공단, 2008
- 박기범, “음주운전규제정책과 그 개선방안”, 계명대학교 박사학위논문, 2005
- _____, “음주운전을 위한 실효적 정책 구상”, 형사정책 제20권 제1호, 2008
- _____, 현행 음주운전 규제정책의 문제점과 그 개선방안, 한국치안행정논집 제2권 제2호, 한국치안행정학회, 2006

- 박소연·김홍직, 미국의 알코올 및 약물 남용자에 대한 처벌과 치료에 관한 고찰, 교정연구 제34호, 한국교정학회, 2008
- 보험개발원, 외국음주운전규제기준, 자동차보험 1월호, 보험개발원, 2010
- 송현중·김동진·이호진, 외국의 음주관련 통계지표 생산현황 및 시사점, 알코올과학회지 제9권 제1호, 한국알코올과학회, 2008
- 신성식, “한국경찰의 음주운전단속 실태와 개선방안에 관한 연구”, 동국대학교 대학원 경찰행정학과 석사학위 논문, 2003. 7
- 신용균·류준범, 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구 2, 도로교통공단, 2009
- 원혜옥, “교통범죄에 대한 한국 및 외국의 법제도: 교통사범에 대한 사회봉사명령 및 수강명령 활성화 방안”, 한국형사정책연구원, 2002
- 유정복, 교통사고비용 추정방법론 연구, 교통개발연구원 연구총서, 2002
- 윤광진 외, 입법평가적용을 위한 비용편익연구, 한국법제연구원, 2009
- 윤혜미, 대학생 음주행동과 음주에 영향을 미치는 요인, 생활과학연구논총 제3권, 2000, 1-15
- 이락현, 음주의 경제사회적 비용 추계, 연세대학교 보건대학원, 2006
- 이원영, “음주운전 단속 기준 및 처벌 강화 방안”, 도로교통공단 교통과학연구원, 2008. 9
- 이원영, 음주운전단속 기준 및 처벌 강화 방안, 도로교통공단, 2008
- 이재희·양봉민, ‘음주운전의 최적벌칙에 관한 실증적 연구’, 국민보건연구소 연구논집 5.1 pp.101-112, 1995
- 이준구, 미시경제학 제4판, 법문사, 2005

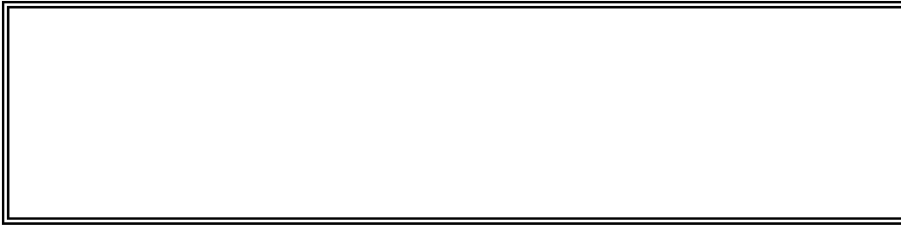
참고문헌

- 이현주, 음주운전자의 음주정도 귀인성향 및 동기가 음주문제행동에 미치는 영향, 교통안전연구논집 제24호, 도로교통공단, 2005
- 장영채 외, 2008 도로교통 사고비용의 추계와 평가, 도로교통공단, 2009
- 장영채, ‘음주운전으로 인한 사회적 비용의 추계와 평가’, 보호관찰 제 2호 pp.43-62, 2002
- _____, 음주운전으로 인한 사회적 비용의 추계와 평가, 보호관찰 제2호, 한국보호관찰학회, 2002
- 전영실, 음주운전의 실태에 관한 연구, 한국형사정책연구원, 2004
- _____, 음주운전의 특성 및 대책에 관한 연구, 알코올과학회지 제7권 제1호, 한국알코올과학회, 2006
- _____, 음주운전의 실태에 관한 연구, 한국형사정책연구원, 2004
- 조한선 외, 2007년 전국 교통 혼잡비용 추정과 추이 분석, 한국교통연구원, 2008
- 차문중, 법·질서의 준수가 경제성장에 미치는 영향, KDI 정책보고서, 2007
- 최상진·손영미·김정인·박정열, “음주운전 결정요인에 관한 심리학적 연구”, 대한교통학회지 제19권 제6호, 대한교통학회, 2001, p.36
- 최충신, 음주운전 중 운전행동에 미치는 영향에 관한 연구, 2005
- 한덕용·이민규, 계획된 행동이론에 의한 음주운전 행동의 설명, 한국심리학회지: 사회 및 성격 제15권 2호, 한국심리학회, 2001
- 황태영·문옥륜, 음주 운전 기준 혈중 알코올 농도의 하향 조정이 알코올 소비 감소에 미치는 효과 분석, 알코올과학회지 제7권 제2호, 한국알코올과학회, 보험개발원, 2006

- Alena Erke, Charles Goldenbel, Truls Vaa, 'The effects of drink-driving checkpoints on crashes – meta-analysis', *Accident Analysis and Prevention* 41, 914 - 23., 2009
- Christopher Carpenter, 'How do Zero Tolerance Drunk Driving Laws work?', *Journal of Health Economics* 23, 61 - 3., 2004
- Denton, K & Krebs, D, "From the scene to the crime: the effect of alcohol and social context on moral judgement", *Journal of Personality and Social Psychology*. 59(2): 242-248, 1990
- Donald S. Kenkel, 'Do drunk drivers pay their way? A note optimal on penalties for drunk driving' *Journal of Health Economics*, 12(2): 137-49., 1993
- Gary S. Becker, 'Crime and Punishment An Economic Approach', *The Journal of Political Economy*, 76(2)., 1968
- Harvey S. Rosen, *Public finance*, McGraw Hill, 2007
- Hufen, *Verwaltungsprozessrecht*, 5. Aufl., München 2003
- Kruger, H. P., & Vollrath, M., The Alcohol-related accident risk in Germany: Procedure, methods and results. *Accident Analysis and Prevention*, 36, 125-133, 2004
- Syrle, J., & White, W., *The Illinois DUI Risk Reduction Project: ASUDS-RI Pilot Phase I (Statistical summary)*. Springfield, IL: Center for Legal Studies, University of Illinois-Springfield, 2006
- 白石洋一・萩田賢司, 飲酒運轉に関する道路交通法の改正の効果, *國際交通安全學會誌(IATSS Review)* 32권 2호, 2006. 9
- 曾根威彦, 交通刑法の改正問題, *刑事法ジャーナル* 제8호, 2007

참고 문헌

- 今井猛・嘉, 飲酒運轉對策としての罰則の整備, *ジュリスト* 1330호, 2007.
3. 15
- 今井猛・嘉, 飲酒運轉對策立法の意義と課題, *ジュリスト* 1342호, 2007.
10. 1
- 檜垣重臣, 道路交通法の一部を改正する法律(平成19年法律第90号)について, *ジュリスト* 1342호, 2007. 10. 1
- 藤井勳, 飲酒運轉における刑事司法的對應の現状と問題點, *交通法研究* 第36號(飲酒運轉), 2008. 2
- 國家公安委員會・警察廳 報告書, 飲酒運轉對策に関する事業評價書,
2005. 12
- 日本警察廳, 道路交通法の一部を改正する法律の一部施行等に伴う交通指導取締り上の留意事項等について, 2007
- 參議院法務委員會, 「刑法の一部を改正する法律」における附帶決議 6.
保險毎日新聞社, 自家用自動車総合保險の解説.
- 名古屋高裁 2008年 2月6日 判決.



<부록 1>

일반인 설문조사 설문지

접근문	음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가			
<p>안녕하세요? 여기는 서울 서초구 잠원동 46-3에 위치한 여론조사 전문 기관인 리서치 앤 리서치입니다. 금번에 저희 연구소에서는 음주운전단속과 처벌기준에 관한 입법평가를 위하여 여론조사를 실시하게 되었습니다. 바쁘시더라도 잠시만 시간을 내어 솔직히 답해 주시면 입법평가연구사업에 많은 도움이 될 것입니다. 선생님의 응답은 통계법에 의해 엄격히 보호됩니다.</p>				
<p>SQ1. 선생님은 평균적으로 1주일에 몇 번 정도 운전을 하십니까? ① 운전 안함(면접중단) ② 1회 ③ 2회 ④ 3회 ⑤ 4회 ⑥ 5회 이상</p>				
<p>SQ2. 거주지 ① 서울 ② 부산 ③ 대구 ④ 인천 ⑤ 광주 ⑥ 대전 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 충북 ⑪ 충남 ⑫ 전북 ⑬ 전남 ⑭ 경북 ⑮ 경남 ⑯ 제주</p>				
<p>SQ3. 성별(목소리로 판단할 것!) ① 남자 ② 여자</p>				
<p>SQ4. 선생님의 연령은 만으로 어떻게 되십니까? (만 19세 미만 면접중단) ① 19-29세 ② 30대 ③ 40대 ④ 50대 ⑤ 60대 이상</p>				

Q01. 선생님께서는 평균적으로 월 2회 이상 소주(혹은 맥주, 막걸리, 양주 등) 술을 한잔 이상 마시는 편입니까?
 ① 그렇다 ② 아니다

Q02. 우리나라 사람들은 음주운전을 많이 하고 있습니다. 선생님께서 생각하실 때 사람들이 음주운전을 하는 이유가 무엇이라 생각하십니까? (R)

- ① 걸려도 처벌이 크지 않아서
- ② 단속지역이나 횡수가 적어서
- ③ 본인 생각에 안 취했다고 생각해서(몇 잔 안마셨거나, 시간이 지났기 때문)
- ④ 택시나 대리운전비 등 비용부담 때문에
- ⑤ 관대한 음주문화 때문에
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 기타
- ⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

<적발시 애로점>

Q03. 음주운전으로 적발된다고 가정할 때 가장 걱정되는 것은 무엇입니까? (R)

- ① 징역 등의 육체적 구금
- ② 벌금 등의 경제적 부담
- ③ 운전면허 정지 또는 취소
- ④ 주변의 비난
- ⑤ 직장 등에서 체면이나 지위 손상
- ⑥ 보험료 인상
- ⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

<현행 단속, 행정처분 인지>

※ 개인마다 차이가 있지만 성인기준 소주 2~3잔 혹은 캔맥주 2개 정도를 마신 경우 혈중 알콜 농도는 약 0.05%입니다.

Q04. 소주 2~3잔 혹은 캔맥주 2개 정도를 마신 후 음주운전 적발 시 100일간 면허정지인 것을 알고 계십니까?

- ① 알고 있다 ② 모르고 있다

※ 개인마다 차이가 있지만 성인기준 소주 5~6잔 혹은 캔맥주 4개 정도를 마신 경우 혈중 알콜농도는 약 0.1%입니다.

Q05. 소주 5~6잔 혹은 캔맥주 4개 정도를 마신 후 음주운전 적발 시 면허취소가 된다는 사실을 알고 계십니까?

- ① 알고 있다 ② 모르고 있다

Q06. 음주 운전으로 인한 처벌이 운전 중 휴대전화 금지 등 다른 교통법규에 비해 과하다고 생각하십니까, 과하지 않다고 생각하십니까? (현재 휴대전화 금지는 벌점15점, 범칙금 6만원을 부과하고 있습니다.)

전혀 과하지 않다	대체로 과하지 않다	보통이다	대체로 과하다	매우 과하다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q07. 음주운전으로 면허 취소나 정지처분을 받더라도 생계를 위한 운전자의 경우, 경감시켜 줄 수 있게 되어 있습니다. 이에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 동의하지 않는다	대체로 동의하지 않는다.	보통이다	대체로 동의한다	매우 동의한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q08. 초보운전자가 음주운전을 한 경우 일반운전자에 비해 면허정
지나 취소처분을 어떻게 해야 한다고 생각하십니까?

크게 가중 처벌해야 한다	가중 처벌해야한다	동일하게 해야한다	처벌을 경감해야 한다	처벌을 크게 경감해야 한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

※ 개인마다 차이가 있지만 성인기준 소주 2~3잔 혹은 캔맥주 2개
정도를 마신 경우 혈중 알콜농도는 약 0.05%입니다. 또한 소주
1~2잔 혹은 캔맥주 1개 정도를 마신 경우 혈중 알콜농도는 약
0.03%입니다.

Q09. 현재 소주 2~3잔 혹은 캔맥주 2개 정도를 마신 후 운전을 하
면 음주단속기준에 걸립니다. 현재 이 기준을 소주 1~2잔 혹
은 캔맥주 1개 정도로 낮추어 단속 기준을 강화하자는 의견에
대해서 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q10. 현재 소주 5~6잔 혹은 캔맥주 4개 정도를 마신 후 운전을 하
면 면허가 취소됩니다. 이 기준을 소주 4~5잔 혹은 캔맥주 3
개 정도 마신 후 운전할 때 면허를 취소하자는 의견에 대해서
어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q11. 소주 5~6잔 정도를 마신 후 운전을 하면 면허가 취소됩니다. 그렇다면 소주 1병 반 이상을 마신 음주운전자를 5~6잔 마신 운전자에 비해 가중처벌하려는 의견에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q12. 음주운전으로 인한 면허 정지 처분을 받을 경우, 현재 벌점 100점을 부가하고 있습니다. 이를 변경하여 벌점을 더 높이자는 의견에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

<기간 강화>

Q13. 음주운전으로 인한 면허 취소 기간은 현재 1년입니다. 변경한다고 할 때 취소기간을 몇 년 정도로 하는 게 적당하다고 생각하십니까?

6개월	현재처럼 1년	2년	3년	4년 이상
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q14. 음주운전 상습자는 현재 2년간 면허 재취득을 못하도록 하고 있습니다. 제한기간을 연장 강화하여 상습자는 3년간 면허 재취득을 못하도록 하는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q15. 음주운전자의 차량 동승자는 현재 처벌되지 않습니다. 이를 변경하여 음주운전 차량에 함께 탄 사람도 처벌하는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q16. 음주운전 단속에 걸리면 차량 번호판을 압류(임시번호판 부여)하여 차량운행을 금지하는 것에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q17. 음주운전으로 걸린 사람들에게 차내 음주측정기를 달아 알코올 성분이 있을 경우 시동이 걸리지 않는 장치를 달게 하는 방안에 대해 어떻게 생각하십니까?

전혀 공감하지 않는다	대체로 공감하지 않는다.	보통이다	대체로 공감한다	매우 공감한다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q18. 사고를 일으키지 않더라도 음주운전에 대한 단속이나 처벌이 꼭 필요하다고 생각하십니까?

전혀 필요하지 않다	대체로 필요하지 않다	보통이다	대체로 필요하다	매우 필요하다
① 1점	② 2점	③ 3점	④ 4점	⑤ 5점

⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 잘모름/무응답

Q19. 현재 우리나라의 음주운전 단속이나 처벌 기준을 개선하기 위한 의견이 있으시다면 말씀해 주시기 바랍니다. ()

※ 이제 끝으로 통계처리를 위해 몇 가지 여쭙겠습니다 ※

DQ1. 선생님의 운전경력은 얼마나 되십니까?

- ① 1년 미만 ② 1~2년 사이 ③ 2~5년 사이 ④ 6~10년 사이
- ⑤ 11~20년 사이 ⑥ 21년 이상 ⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

DQ2. 선생님께서는 자동차를 어떠한 용도로 쓰십니까? 가장 주된 용도를 답해 주시기 바랍니다.

- ① 출퇴근용 ② 주말여가용 ③ 개인용무용(쇼핑,약속)
- ④ 업무용(회사업무용, 회사택시기사, 운전비서 등)
- ⑤ 영업용(개인사업자, 개인택시기사, 개인 운송업 종사자, 트럭이용 영업 등)
- ⑥ (☞ 불러주지 말 것!) 기타
- ⑦ (☞ 불러주지 말 것!) 모름/무응답

DQ3. 잘 아시는 것처럼 우리나라 사람들은 술 한 잔 하고 운전을 하는 경우가 많습니다. 선생님께서는 지난 1년간 소주 2~3잔 혹은 캔맥주 2개 정도를 마신 후 운전한 적이 몇 번 정도 있습니까?

- ① 없음 ② 1번 ③ 2번 ④ 3번 ⑤ 4번 ⑥ 5번 ⑦ 6번 ⑧ 7번
- ⑨ 8번 ⑩ 9번 ⑪ 10번 이상

DQ4. 선생님께서는 음주운전으로 인한 행정처분이나 처벌을 받으신 경험이 있으십니까?

- ① 없다 ② 있다

EDU. 실례지만 학교는 어디까지 마치셨습니까?

- ① 중졸이하 ② 고졸 ③ 대재이상 ④ (☞불러주지 말 것!)모름/무응답

INC. 선생님 댁 가족 전체의 보너스를 포함한 월평균 소득은 얼마입니까?

- ① 150만원 미만 ② 150만원~249만원 ③ 250만원~349만원
- ④ 350만원~449만원 ⑤ 450만원 이상 ⑥ (☞불러주지 말것!)모름/무응답

<부록 2>

ID	
-----------	--

행정심판담당 경찰공무원 설문지

안녕하세요, 한국법제연구원입니다.

국무총리실 산하 정부출연연구기관인 저희 연구원에서 수행하는 <음주운전 단속과 처벌기준에 관한 입법평가>연구를 위하여 경찰청 행정심판담당관을 대상으로 설문조사를 실시하고 있습니다. 응답해주신 내용은 익명이 보장되며, 순수한 연구 목적으로만 사용됩니다.

바쁘시더라도 잠시만 시간을 내어 응답해주시면 감사하겠습니다.

설문과 관련하여 의문점이나 문의사항이 있으신 경우 아래로 연락주시기 바랍니다.

한국법제연구원 입법평가연구센터

소속(청)		현 근무지	① 서울 ② 인천 ③ 부산 ④ 대전 ⑤ 광주 ⑥ 대구 ⑦ 울산 ⑧ 경기 ⑨ 강원 ⑩ 경남 ⑪ 경북 ⑫ 전남 ⑬ 전북 ⑭ 충남 ⑮ 충북 ⑯ 제주 ⑰ 기타		
근속연수	____년 ____개월	현재업무 담당기간	____년 ____개월	직 위	
연락처			이메일		

문1. 실무담당자 입장에서 음주운전단속과 관련하여 가장 동의하시는 부분에 체크(v)하여 주시기 바랍니다.

구 분	매우 그렇다	그런 편이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 교통단속처리지침과 도로교통법 등이 상충되는 부분이 있다				
2. 호흡측정치와 채혈측정치 결과가 다른 경우가 많다				
3. 위드마크 공식의 적용이 모호하다				
4. 음주운전자의 차량 압류조치가 필요하다				
5. 음주운전단속 인력이 부족하다				
6. 음주운전단속방법(차로 점거 후 검사)이 비효율적이다				

문2. 음주운전으로 인한 경찰청의 행정처분과 관련한 질문입니다. 가장 동의하시는 부분에 체크(v)하여 주시기 바랍니다.

구 분	매우 그렇다	그런 편이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 음주운전자의 개별적 상황을 판단할 시간이 부족하다				
2. 운전면허 취소처분 기준(.1% 이상)을 강화해야 한다				
3. 운전면허 정지처분 기준(.05~.01% 미만)을 강화해야 한다				
4. 음주운전 행정처분기준을 현재보다 세분화해야 한다				
5. 형사처벌은 법원, 행정처분은 행정청 담당 체계가 불합리하다				

=> 2번에서 매우그렇다, 그런 편이다 응답하신 분만 응답해주세요.

2-1. 취소처분을 강화한다면 기준(범위)을 적어주세요	혈중 알코올 농도()%
--------------------------------	---------------

=> 3번에서 매우그렇다, 그런 편이다 응답하신 분만 응답해주세요.

3-1. 정지처분을 강화한다면 기준(범위)을 적어주세요	혈중 알코올 농도()%
--------------------------------	---------------

문3. 다음은 음주운전으로 인한 행정처분의 감경에 관한 질문입니다. 실무담당자 입장에서 가장 동의하시는 부분에 체크(v)하여 주시기 바랍니다.

구 분	매우 그렇다	그런 편이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 생계형이나 업무상 필요에 대해 감경해줄 필요 없다				
2. 음주운전 전력이 없는 경우라도 감경해줄 필요 없다				
3. 음주운전으로 인해 피해가 나지 않았어도 감경해줄 필요 없다				
4. 무사고 경력인 경우라도 감경해줄 필요 없다				
5. 취소처분을 벌점 110점으로 감경하는 것은 과다하다				
6. 정지처분을 1/2로 감경하는 것은 과다하다				

부 록

문4. 음주운전으로 인한 행정처분에 따른 행정심판업무와 관련된 질문입니다. 가장 동의하시는 부분에 체크(v)하여 주시기 바랍니다.

음주운전 행정처분에 대한	매우 그렇다	그런 편이다	그렇지 않은 편이다	전혀 그렇지 않다
1. 행정심판절차는 국민의 권익구제를 위하여 필요하다				
2. 행정심판 청구요건을 현재보다 엄격히 해야 한다				
3. 업무가 어려울만큼 행정심판 청구건수가 많다				

문5. 음주운전관련 행정처분에 대한 업무를 수행하면서 느낀 애로사항에 대해 적어주세요

구 분	업무 수행 시 느낀 애로사항
청구서 접수시	
답변서 작성시	

문6. 음주운전관련 행정심판업무를 처리하시면서, 무슨 사유로 인해 취소 혹은 무효처리 되는 경우가 나타나는지 빈도가 높은 순서대로 상세히 적어주세요.

	빈번하게 인용(일부인용 포함)되는 취소 혹은 무효 사유
1순위	
2순위	
3순위	

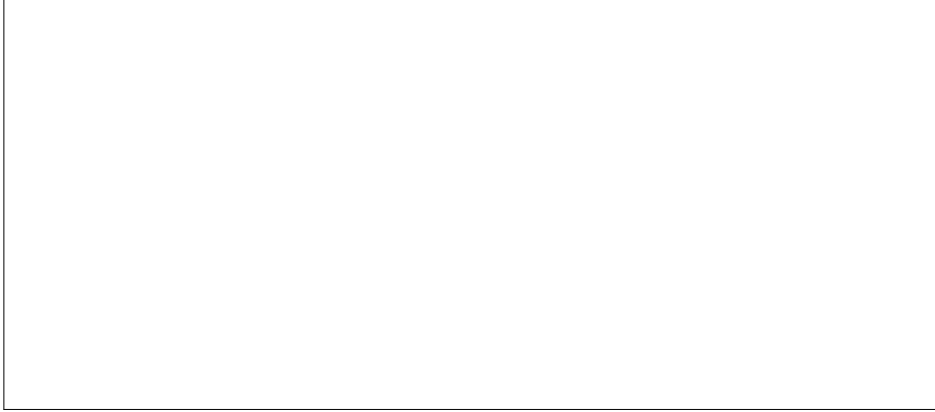
문7. 귀하께서 위에서 응답하신 취소 혹은 무효처리 사유와 관련하여 업무를 처리하시면서 불합리하다고 판단하시는 것이 있다면 무엇인지, 그리고 개선방안이 있다면 어떤 것인지 적어주세요.

	각 사유에 따른 문제점 & 개선방안
1순위	
2순위	
3순위	

문8. 음주운전에 대해 효과적인 단속을 위한 귀하께서 생각하시는 방안을 적어주세요

구 분	음주운전에 대한 효과적인 단속방안
단속 횟수	
단속 장소	
단속 방법	
기 타	

문9. 향후 음주운전관련 행정심판제도 업무의 개선(비용이나 건수의 감소 등)을 위해 필요한 사항이 있다면 무엇이든 좋으니 자유롭게 말씀하여 주세요.



말씀해주신 의견은 자료로 소중하게 사용하겠습니다.
끝까지 응답해 주셔서 감사드립니다.