

# 교통사범 감면정책에 대한 의식조사 연구(Ⅰ)

Research on the attitudes to the clemency policy of traffic criminals (Ⅰ)

## 박 상 권

교통안전공단, 교통안전연구원  
(파견; 국무조정실 전문위원) seikozumi@naver.com

## 황 만 성

원광대학교, 법학과  
조교수, hms2178@korea.com

## 전 영 실

한국형사정책연구원, 범죄동향연구실  
연구위원, ysilljeon@hanmail.net

## 이 천 현

한국형사정책연구원, 범죄피해자연구센터  
연구위원, it2000@kic.re.kr

## 목 차

I. 조사 개요	2. 교통법규 위반에 대한 태도
1. 조사 목적	2-1. 교통법규 위반행위들의 법적처벌 필요성에 대한 의견
2. 조사 방법	2-2. 교통법규 위반행위들의 제재에 대한 의견
3. 조사 내용	2-3. 각 법규 위반행위들의 효율적 제재에 대한 인식
4. 교통사범 처벌 관련 전문가 조사 개요	III. 논의 및 시사점
II. 조사 결과	참고문헌
1. 조사 대상자 일반 특성	

## I. 조사 개요

### 1. 조사 목적

정권 교체기나 경축일을 기념한다며 3~4년을 주기로 수백만명의 교통사범을 특별사면, 감형, 복권을 단행하여 국민대화합의 전기를 마련하고자 했던 취지가 무색하게 정부 스스로 법적 형평성과 안정성을 해쳐, 교통사범의 규범력을 약화시킨다는 지적과 더불어 사면을 정치적으로 이용하고 있다는 비판마저 제기되었다. 이러한 가운데, 사회 일각에서는 '교통법규는 지키는 사람만 손해'라는 식의 인식이 확산되면서 또 다른 감면조치를 기대하는 등 범질서의 존엄성 훼손뿐만 아니라, 범칙금이나 과태료 등을 내지 않고 미루는 도덕적 해이 현상과 더불어 건전한 교통문화 확립을 저해한다는 비판도 있다.

이러한 조치는 사면시행 후 사고건수 증가경향마저 보이며 교통문화의 수준향상에 저해요인으로 작용되므로 개선이 필요하다.

일반 국민이 교통규범에 대한 인식을 새롭게 하고 교통시민으로서의 자질향상과 더불어 교통문화의 수준향상을 위하여, 교통문화의 수준향상에 걸림돌이 되고 있는 교통사범에 주목하였다. 교통문화의 향상을 위해서는 국민의 자발적인 자질향상 노력이 바람직하지만, 현실적으로는 강경책(채찍)과 회유책(당근)이 수반되지 않는 (특히 교통사범에 대한) 계도정책에는 일정한 한계가 있을 수밖에 없다고 할 것이다. 따라서 교통문화의 수준향상을 위해서 교통문화의 규범화 정책은 운전자의 규범의식의 확립에 초점이 맞추어져야 할 것이다. 운전자의 규범의식의 확립을 위해서는 교통사범에 대한 처벌 및 감면정책 관련 법제도의 정비가 우선적으로 이

루어져야 할 것이다.

그 동안 교통사범에 대한 많은 연구가 이루어져 왔지만 (많은 사람들이 수용할 수 있는) 각 법규위반행위들의 효율적인 처벌 및 감면정책 방안을 설명하기 보다는 주로 단락적인 대책 방안 수립에 초점을 맞춘 연구들이 대부분이었다. 따라서 교통사범 처벌 및 감면정책에 대한 일반인(비운전자), 자가운전자(자가용 운전자/영업용 운전자), 교육수강명령대상, 전문가로 구분하여 각 집단의 태도들을 비교한 설득력 있는 설명 자료가 부족하였다.

이런 배경 하에서 본 조사는 교통사범에 대한 처벌 및 감면정책의 개선방안들을 마련하는데 도움이 되는 자료를 제공하고자 교통법규위반에 대한 태도와 교통사범 감면제도에 대한 태도 등을 시험적으로 분석하였는데 여기서는 지면의 제약상 교통법규 위반에 대한 태도를 중심으로 기술하기로 하고, 다음 기회에 교통사범 감면정책에 대한 태도 등에 관해 발표하기로 한다.

## 2. 조사 방법

분석 대상인 교통사범의 개념적 범위는 교통기관을 수단 또는 대상으로 '교통범죄'를 야기한 행위 또는 '교통범죄'를 범한 사람으로, 형벌뿐만 아니라 행정적인 처분도 부과된 사람을 의미한다. 다음으로 감면정책의 범주는 형법학의 감경과 면제에 국한하기보다는 사면까지도 아우르는 광의의 의미로, 정부가 목표달성을 위해 의도적으로 선택한 활동지침을 말한다. 본 연구에서는 교통사범 감면정책에 대한 태도 및 감면정책의 효과 등에 대해 살펴보기 위하여 다음과 같이 설문조사를 실시하였다.

### (1) 조사기간 및 조사장소

① 조사기간 : 2006년 7월19일 ~ 8월31일

② 조사장소 : 서울 및 경기 일원

수강명령 대상자외의 조사기간은 2006년 7월 19일부터 8월 3일까지였으며, 조사원이 조사대상자를 일대일로 만나서 설문지를 배

부한 후 그 자리에서 수거해 오는 방식으로 이루어졌다.

### (2) 조사대상

설문조사는 서울시에서 일반인(비운전자), 자가운전자(자가용 운전자 및 영업용 운전자)를 대상으로 하였으며, 이 외에 서울근교의 보호관찰소에서 교통법규 위반으로 교육수강명령을 받는 사람들도 포함하였다<sup>1)</sup>.

최종 조사대상자수는 일반인(비운전자) 101명, 운전자 589명(자가용운전자 304명, 영업용운전자 200명, 수강명령대상자 85명)이었으며, 총 690명을 대상으로 질문항목별 유효응답 건수로 분석하였다.

### (3) 자료수집 방법(조사대상자 선정과정)

이 연구의 조사대상 집단은 일반인(비운전자), 일반 자가운전자(자가용 운전자 및 영업용 운전자), 교통법규 위반으로 수강명령을 받는 집단으로 구분하였다.

본래 계획하였던 조사대상자수는 일반인 100명과 일반 자가운전자 500명(자가용 운전자 300명, 영업용 운전자 200명), 교통법규위반으로 수강명령을 받는 사람 100명으로 총 700명이었다. 이 중 수강명령 대상자에 대한 조사는 접근성의 제한으로 인해 교통안전연구원에서 담당하였으며, 일반인과 일반 자가운전자에 대한 조사는 리서치플러스에서 담당하였다.

일반인과 일반 자가운전자에 대한 표집과정은 다음과 같다. 먼저 자가운전자 500명에 대해서는, 자가용과 영업용의 비율을 3:2로 하여 각각 300명, 200명씩 할당하였다. 자가용 300명의 경우에 성별과 연령을 할당하였는데, 성별은 남성과 여성을 7:3(각각 210명:90명)으로 하였으며, 연령은 40대 이전과 이후를 1:1(150명:150명)로 할당하였다. 영업용 차량 운전자 200명의 경우에는 택시, 화물, 버스 운전자를 고루 포함하고자 하였다. 다만 대상 수가 상대적으로 적은 화물과

1) 서울시가 아닌 서울 근교의 보호관찰소를 선택한 이유는 본 조사기간에 교육수강명령대상자가 교육을 받고 있는 보호관찰소를 선택하였기 때문이다.

버스운전자를 각각 30명씩, 택시는 140명으로 할당하였다.

비운전자 100명의 경우에는 자가용 일반운전자의 구성비와 동일하게 할당하였다. 즉, 남성과 여성을 7:3(70명 : 30명)으로 하고, 40대 이전과 이후를 1:1(50명 : 50명)로 할당하였다. 일반인과 자가운전자에 대한 조사는 서울시 지역별로 할당도 하였는데, 서울시 총 25개구에서 각각 24명씩 할당하고자 하였다. 다만 구별 특성 등을 고려하여 인근 구에서 조사를 실시하기도 하였다.

수강명령 대상자에 대한 조사는 교통법규 위반으로 보호관찰소에서 수강명령교육을 받는 사람들을 대상으로 100명을 조사계획하였으나, 조사기간인 2006년 7~8월 중 교육대상자가 별로 없어서 의정부 보호관찰소와 수원 보호관찰소에서 각각 49명, 36명 총 85명으로 이루어졌다.

### 3. 조사 내용

#### (1) 교통법규 위반에 대한 태도

##### ① 일반사항

성, 연령, 교육, 혼인, 수입, 직업, 면허 등

##### ② 교통법규 위반에 대한 태도

조사대상자에 대하여 교통범죄에 대한 태도, 교통범죄 감면정책에 대한 태도를 살펴 보았다. 교통범죄에 대한 태도를 살펴 본 이유는 이것이 교통사범 감면정책에 대한 태도와 관련될 수 있기 때문이다. 여기서는 이러한 태도들을 조사대상자의 특성에 따라서도 구분하여 살펴보았다. 즉 일반인(비운전자), 자가운전자(자가용 운전자/영업용 운전자), 교육수강명령대상자로 구분하여 각 집단의 태도들을 비교해 보았다. 이는 교통사범 감면정책에 대한 태도들을 보다 상세히 파악하기 위해서였다. 이러한 조사들을 토대로 많은 사람들이 수용할 수 있는 감면정책 방안들을 마련하는데 도움이 되는 기초 자료를 제공하고자 하였다.

#### (2) 교통사범 감면정책에 대한 태도

운전자들을 대상으로 하여 사면의 실태를

좀 더 자세히 살펴보기 위한 교통법규 위반 경험 및 사면 받은 경험, 자신이 받은 사면에 대한 태도, 사면의 효과 등은 다음 기회에 발표하기로 한다.

### 4. 교통사범 처벌 관련 전문가 조사 개요

참고로 본 연구와 비슷한 문제의식을 가지고, 교통사범 처벌관련 전문가그룹의 의견을 대략적으로 탐색해 보기 위하여 실시한 비교적 간단한 조사결과<sup>2)</sup> 일부분을 (본조사와) 관련된 항목별로 소개하기로 한다.

서울 소재 형사재판부 판사, 형사부 검사, 교통관련 업무 담당 경찰, 형사법을 전공한 학자(전국대학 교수, 대학 강사, 연구원) 등 법률전문가 171명을 상대로 2004년12월11일에서 2005년2월4일에 걸쳐 조사를 실시하였다. 조사의 주된 내용으로는 음주운전, 과속운전, 무면허운전, 교통사범에 대한 사면 등으로 구성되어 있다. 또한, 이들 항목들과 관련한 현행 법률에 대한 인식과 이를 개선하기 위한 방안도 담고 있다.

## II. 조사 결과

### 1. 조사 대상자 일반 특성

#### (1) 사회 인구학적 특성

성별로는 남성이 80.1%, 여성이 19.3%이었다. 앞서 언급했듯이 일반인(비운전자)과 자가용운전자는 남성과 여성을 7:3으로 할당하였지만, (영업용운전자와 교통소양교육대상자의 경우에는 성별을 할당하지 않았기 때문에) 결과적으로 남성이 80% 정도 되는 것으로 나타났다. 연령별로는 40대가 40.0%로 가장 많았으며, 30대가 25.1%, 50대 이상이 21.7%, 20대가 10.6% 등의 순이었다. 40대 이상이 40대 이전에 비해 많은 것은 운전자 중 40대 이상의 비율이 높기 때문이다.

2) 보다 자세한 내용은 교통안전공단에서 발행한 2005년도 연구보고서 [교통사범 처리기준 합리화 방안 연구]를 참조하기 바람.

교육수준은 고졸 이하가 57.2%, 대졸 이상이 34.4% 등이었다. 고졸 이하가 많은 편이지만, 대졸 이상도 30%대로 나타났다.

혼인상태는 기혼이 81.0%, 미혼이 16.8% 등이었다. 기혼이 대부분인 것은 20대 이하의 비율이 10.0%밖에 되지 않았던 것과 관련될 것이다.

월평균 가구소득의 분포를 보면, 300~399만원이 30.1%로 가장 많았으며, 200~299만원이 26.4%, 400만원 이상이 23.3%, 200만원 미만이 10.9% 등이었다. 가구소득을 기준으로 하였기 때문에 200만원 미만은 그 비율이 10%를 조금 상회하는 것으로 나타났다.

직업을 보면, 생산직이 33.3%로 가장 많았는데, 이는 조사대상자 중 영업용 차량의 운전자들이 생산직에 포함되기 때문이다. 다음으로 판매/서비스직이 29.3%, 미취업이 13.9%, 사무직이 13.2% 등의 순이었다. 응답자 522명 중 82.9%인 430명이 '학생'으로 가장 높은 비율을 차지하였고, '공무원/군인 등'이 3.9%, '무직'이 3.5%, '기타'가 3.3%, '사무관리직'이 2.5%에 해당하는 것으로 조사되었다.

운전면허 소지여부를 보면, 운전면허가 있는 사람이 80.3%였으며, 운전면허가 없는 사람은 18.4%였다. 앞서도 보았듯이 일반인(비운전자)의 수는 101명이었는데, 운전면허가 없는 사람은 이 보다 많은 127명이었다. 이는 과거에 운전면허가 있었지만 면허취소 등으로 조사당시 면허가 없는 사람들이 포함되어 있기 때문이다.

#### (2) 운전특성

운전특성은 전체 조사대상자 690명 중 일반인(비운전자) 101명을 제외한 589명을 대상으로 살펴보았다. 먼저 주로 운전하는 차의 용도를 보면, 자가용이 63.3%, 영업용이 35.0%로 대부분을 차지하였으며, 관용은 0.7%로 거의 없었다. 주로 운전하는 차의 종류를 보면, 승용자동차가 80.0%로 상당히 많은 부분을 차지하였으며, 승합자동차는

12.2%, 화물자동차는 6.3% 등이었다.

조사대상자들의 운전경력에 면허증 취득이 아닌 실제 운전시작을 기준으로 해서 살펴보면, 운전을 한 지 20년 이상 된 사람이 27.4%로 가장 많았으며, 다음은 16~20년이 21.9%, 11~15년 미만이 23.3%, 6~10년이 16.1%, 5년 미만이 10.2% 등의 순이었다. 운전경력이 10년 이상된 사람이 70%대로 상당히 많은 것을 알 수 있다.

또한, 조사대상자의 월평균 운전빈도를 보면, 월평균 운전을 20일 이상 하는 사람이 82.3%로 가장 많았으며, 11~20일 미만은 12.6%, 10일 미만은 3.9%였다. 조사대상자들의 대부분은 일상적으로 운전을 많이 하는 사람들임을 알 수 있다.

## 2. 교통법규 위반에 대한 태도

### 2.1. 교통법규 위반행위들의 법적처벌 필요성에 대한 의견

#### 1) (비)운전자에 대한 조사 결과('06)

##### (1) 각 항목별 응답결과

교통사범 감면정책에 대한 조사대상자들의 태도를 살펴보기 전에 교통법규 위반행위들의 법적 처벌에 대한 태도를 살펴보았다. 이는 조사대상자들이 각 교통법규위반행위들에 대해 얼마나 심각하게 생각하는지를 살펴보는 지표가 될 수 있으며, 범죄로서 규정된 것들에 대한 수용도를 살펴 볼 수 있을 것이다.

먼저 운전 중 안전벨트 미착용에 대해서는 법적인 처벌이 필요하다는 의견이 61.1%였으며, 38.9%는 법적으로 처벌할 필요가 없다고 응답하였다. 운전 중 휴대전화 사용에 대해서는 70.4%가 법적인 처벌이 필요하다고 응답하였으며, 29.6%는 법적인 처벌이 필요 없다고 응답하였다. 신호위반에 대해서는 92.9%가 법적인 처벌이 필요하다고 응답하였으며, 7.1%만이 법적으로 처벌할 필요가 없다고 생각하는 것으로 나타났다. 과속

운전에 대해서는 법적인 처벌이 필요하다는 응답이 94.9%였으며, 5.1%만은 법적인 처벌이 필요 없다고 생각하였다.

특히 중앙선 침범, 음주운전, 무면허운전에 대해서는 98% 안팎의 사람들이 법적인 처벌이 필요하다고 응답하였다. 이러한 행위들에 대해 법적인 처벌이 필요 없다고 응답한 사람은 1~2%대에 머물렀다. 이 결과를 보면, 앞서 제시된 각 행위들에 대해 법적으로 처벌할 필요가 있다는 사람이 60%대에서 90%대에 이르는 것으로 나타났다. 즉, 상당수의 사람들은 각 행위들을 법적으로 규제해야 한다고 생각하고 있음을 알 수 있다.

## (2) 각 집단별 인식 차이

교통범죄의 법적 처벌에 대한 인식을 각 집단별로 살펴보면 아래와 같다. 먼저 집단에 상관없이 7가지의 교통법규위반행위에 대해 처벌이 필요하다는 입장은 절반 이상임을 알 수 있다. 운전 중 안전벨트 미착용이나 휴대전화사용, 신호위반의 경우를 보면, 대체로 일반인(비운전자)과 자가용 운전자들이 영업용 운전자나 수강명령대상자들에 비해 처벌이 필요하다는 비율이 높았다. 특히 영업용 운전자 집단에서 처벌해야 한다는 비율이 가장 낮았고, 운전을 직업으로 하는 사람들의 경우에는 비교적 경미한 교통법규위반행위들에 대해 좀 더 관대한 태도를 보이는 것을 알 수 있다.

다음으로 과속운전, 중앙선 침범, 음주운전, 무면허 운전의 경우를 보면, 집단에 관계없이 처벌해야 한다는 비율이 높았으나, 수강명령대상자들의 경우에는 다른 집단에 비해 이러한 행위들을 처벌해야 한다는 비율이 낮은 것을 알 수 있다.

## 2) 전문가에 대한 조사 결과('05)

참고로 전문가대상 설문조사에 의하면 음주운전에 대해 법적인 처벌이 필요하다고 응답한 전문가들의 비율은 93.5%로, 본조사의 98% 비율에 비해 조금 낮았다. 즉, 대다수의 응답자들은 음주운전에 대한 형사처벌은 당

연한 것으로 인식하고 있는 것으로 나타났다. 이는 음주운전의 위험성이나 심각성이 크다는 인식 때문이라 판단된다. 또한 속도위반 기준을 3단계로 세분화하여 범칙금을 차등 부과하는 것에 대하여 “현행과 같이 단속해야 한다”가 76.0%(130명)이었고 “지금보다 단속기준을 더 강화해야 한다”가 13.5%(23명)로 “지금보다 단속기준을 완화해야 한다”의 10.5%(18명)보다 3.0% 높게 나왔다. 다만 무면허운전의 설문은 음주운전과의 비교 및 위험운전치사상죄 신설과 관련된 내용으로 다음 장을 참조 바란다.

## 2.2. 교통법규위반행위들의 제재에 대한 의견

### 1) (비)운전자에 대한 조사 결과('06)

#### (1) 각 항목별 응답결과

조사대상자들이 각 행위들에 대한 현재의 제재에 대해 어떻게 생각하는지에 관한 질문에 응답하기 위해서는 교통법규 위반행위들에 대한 현재의 제재에 대해 알 필요가 있으므로 설문문항 속에 다음과 같이 간단하게 기술하였다.

현재 교통법규 위반에 대한 제재로서 운전 중 안전벨트 미착용은 범칙금이 2만원이다. 운전 중 휴대전화 사용, 신호위반이나 중앙선 침범은 범칙금이 승합차의 경우 7만원, 승용차의 경우 6만원에 해당된다. 과속운전의 경우에는 속도위반의 정도에 따라 범칙금이 다른데, 속도위반 20km/h 이하는 범칙금 3만원, 속도위반 20km/h~40km/h 인 경우는 범칙금 6만원, 속도위반 40km/h 초과인 경우에는 범칙금 9만원을 부과하도록 되어 있다. 음주운전이나 무면허운전은 다른 행위들에 비해 제재가 무거워, 음주운전의 경우에는 2년 이하의 징역이나 500만원 이하 벌금을 부과하며, 무면허운전의 경우에는 1년 이하의 징역이나 300만원 이하 벌금을 부과하도록 되었다.

이러한 제재들을 제시한 후 조사대상자들에게 현재의 제재에 대해 어떻게 생각하는지 질문하였다. 그 결과를 각 행위별로 보면, 운

전 중 안전벨트 미착용에 대해서는 현재와 같이 해야 한다는 응답이 54.9%로 가장 많았으며, 현재보다 가볍게 해야 한다는 응답은 33.1%, 현재보다 중하게 해야 한다는 응답은 11.9%였다. 운전 중 휴대전화 사용에 대해서는 현재와 같이 해야 한다는 비율이 56.1%, 현재보다 가볍게 해야 한다는 응답이 각각 22.5%, 21.4%였다. 신호위반에 대해서는 61.5%의 사람들이 현재의 제재를 적절하게 보았으며, 현재보다 중하게 제재해야 한다는 응답은 31.3%, 현재보다 가볍게 해야 한다는 응답은 7.3%로 나타났다. 과속운전에 대해서는 현재와 같이 해야 한다는 비율이 57.1%, 현재보다 중하게 해야 한다는 비율이 36.9%, 현재보다 가볍게 해야 한다는 비율이 6.0%였다. 중앙선 침범의 경우에는 현재와 같이 해야 한다는 응답이 49.8%, 현재보다 중하게 해야 한다는 응답이 48.3%로 비슷한 것으로 나타났다. 현재보다 가볍게 해야 한다는 비율은 1.9%에 불과하였다. 음주운전의 경우에는 현재보다 제재를 중하게 해야 한다는 응답이 가장 많아서 57.4%였다. 현재와 같이 해야 한다는 응답은 39.8%, 현재보다 가볍게 해야 한다는 응답은 2.8%였다.

운전 중 안전벨트 미착용, 운전 중 휴대전화 사용, 신호위반, 과속운전에 대해서는 현재와 같이 해야 한다는 응답이 절반을 넘는 것으로 나타나서 이러한 행위들에 대해서는 현재와 같은 제재가 적절하다고 인식하는 경향을 알 수 있다. 중앙선 침범에 대해서도 현재와 같이 제재해야 한다는 응답이 가장 많지만 그 비율은 절반에 못 미쳤으며, 현재보다 중하게 해야 한다는 비율이 절반 가까이 되었다. 한편 음주운전이나 무면허운전은 다른 행위들에 비해 중하게 처벌하도록 되어 있지만, 이 두 행위에 대해서는 현재보다 더 중하게 처벌해야 한다는 비율도 각각 절반을 넘는 것으로 나타났다.

## (2) 각 집단별 인식 차이

각 집단별로 교통범죄의 제재에 대한 인식

을 보면 다음과 같다. 운전 중 안전벨트 미착용과 휴대전화 사용에 대해서는 법규위반자 집단을 제외한 세 집단에서 현재와 같이 처벌해야 한다는 응답이 절반을 넘는 것으로 나타났다. 특히 비운전자 집단은 이에 해당하는 비율이 60%대로 가장 높았다. 반면 수강명령대상자 집단에서는 현재와 같이 처벌해야 한다는 비율이 절반이 되지 않았으며, 현재보다 가볍게 처벌해야 한다는 비율이 각각 30~40%대로 다른 집단에 비해 많았다. 신호위반, 과속운전의 경우에는 집단에 관계 없이 현재와 같이 처벌해야 한다는 비율이 높았다. 그러나 그 비율은 영업용 운전자 집단과 수강명령대상자 집단에서 더 높았다. 반면 일반인(비운전자) 집단과 자가용 운전자 집단은 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 비율이 상대적으로 높았으며, 특히 일반인 집단에서는 현재와 같이 처벌해야 한다는 항목과 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 항목이 같은 비율을 보였다.

중앙선침범에 대해서는 일반인(비운전자)과 자가용 운전자의 경우 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 비율이 절반 이상으로 가장 높았으며, 특히 일반인의 경우에 가장 높았다. 반면 영업용 운전자와 수강명령대상자의 경우에는 현재와 같이 처벌해야 한다는 비율이 가장 높았으며, 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 비율은 다른 두 집단에 비해 낮았다. 특히 수강명령대상자들은 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 비율이 다른 집단들에 비해 가장 낮은 것을 알 수 있다.

음주운전과 무면허운전의 경우에 수강명령대상자를 제외한 세 집단에서는 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 비율이 각각 절반 이상으로 가장 높은 것으로 나타났다. 특히 일반인 집단에서 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 비율이 가장 높았으며, 다음은 자가용 운전자, 영업용 운전자 등의 순이었다. 수강명령대상자 집단은 음주운전에 대해 현재와 같이 처벌해야 한다는 응답이 각각 40%대로 비

스한 분포를 보였다. 무면허운전에 대해서는 현재보다 중하게 처벌해야 한다는 응답이 가장 많았지만 그 비율은 40%대로 다른 집단에 비해 낮은 것으로 나타났다.

## 2) 전문가에 대한 조사 결과('05)

참고로 전문가조사에 의하면, 음주운전에 대한 형벌인식에 대해서는 현재와 동일하게 처벌해야 한다고 응답한 사람이 52.9%(83명)로 가장 많았지만, 현재보다 더 중하게 처벌해야 한다고 응답한 사람도 42.0%(66명)나 되었다<sup>3)</sup>. 현재의 법정형에 대해 동의하거나 보다 중하게 처벌해야 한다는 의견이 대부분임을 알 수 있다. 또한 현행 과속운전에 대해 범칙금만으로 처벌되는 것에 대하여 “현행대로 범칙금으로만 처벌하여야 한다”가 78.8%(134명)이었으며, 과속운전에 대해서도 형벌을 부과할 필요가 있다고 응답한 사람도 21.2%(36명)<sup>4)</sup>에 이르고 있다. 무면허운전의 경우에도 현재보다 중하게 제재해야 한다는 비율이 58.4%로 가장 많았으며, 현재와 같이 해야 한다는 응답은 37.9%, 현재보다 가볍게 해야 한다는 응답은 3.6%였다.

한편, “음주운전, 과속운전, 무면허운전 가운데 가장 위험하다고 생각하는 행위 순서대로 나열하는 질문”에 대해서는, “음주운전>과속운전>무면허운전” 순으로 나열할 응답자가 93명(55.4%)으로 가장 많았고, 다음으로 “음주운전>무면허운전>과속운전” 순으로 나열할 응답자가 48명(28.6%)으로 나타나, 현재 “음주운전”이 가장 위험하다고 생각하는 것으로 나타났다(84%). 이처럼 나타

3) 특히, 판사, 검사, 경찰은 현재보다 가볍게 처벌해야 한다고 응답한 사람은 1명도 없었다.

4) 특히, 경찰의 경우 형벌 부과 필요성에 대한 응답률이 매우 높게 나타났다(41.6%). 또한 과속운전에 대해서도 형벌을 부과할 필요가 있다고 응답한 사람 가운데(총 36명), “도로교통법상에 형벌규정을 신설하는 것과 더불어, 제한속도의 40km/h 이상을 초과하는 과속운전에 대하여 “위험운전 치사상죄”를 신설하여 가중 처벌하는 것에 대한 질문에 “찬성한다”가 72.2%로 나타났다.

난 것은, 현행 도로교통법상 처벌이 “음주운전(2년 이하의 징역 또는 500만원 이하 벌금)>무면허운전(1년 이하의 징역 또는 500만원 이하 벌금)>과속운전(9만원 이하 범칙금(승용차 기준))”으로 되어 있는 것과는 다르게 인식하고 있는 것으로 나타났다.

현행법상 무면허운전이 음주운전보다 경하게 처벌되는 것에 대해 “현행과 같이 유지하여야 한다”가 49.1%(84명)로 가장 많은 응답률을 보였으나, 음주운전과 무면허운전 양자를 동일하게 처벌하여야 한다고 응답한 경우도 43.9%(75명)에 이르고 있다<sup>5)</sup>.

## 2.3. 각 법규위반행위들의 효율적인 제재에 대한 인식

### 1) (비)운전자에 대한 조사 결과('06)

교통법규 위반행위들에 대한 효율적인 제재는 행위유형에 따라서 다를 수 있는 점을 고려하여, 조사대상자들에게 행위유형별로 각 제재수단들이 어느 정도 효율적이라고 생각하는지 살펴보면 아래와 같다.

#### (1) 안전벨트 미착용

운전 중 안전벨트 미착용에 대해서 살펴보면, 범칙금이나 벌금 등의 경제적 제재가 효율적이라는 응답(“효율적인 편이다”와 “매우 효율적이다”를 합한 비율)이 55.6%였으며, 효율적이지 않다는 응답(“전혀 효율적이지 않다”와 “별로 효율적이지 않다”를 합한 비율)은 19.3%였다. 면허정지나 면허취소 등의 행정적 제재가 효율적이라는 응답은 34.9%였으며, 40.9%는 효율적이지 않다고 응답하였다. 교통법규 준수교육에 대해서는 44.0%가 효율적이라고 응답하였으며, 26.0%는 효율적이지 않다고 응답하였다. 사회봉사 강제동원에 대해서는 34.7%가 효율적인 편이라고 보았으며, 35.8%는 효율적이지 않다고 응답하였다. 교도소 구금에 대해서는 효율적이라는 응답이 20.8%, 효율적이지 않다

5) 특히 경찰의 경우(70.0%) 무면허운전에 대해서 음주운전과 마찬가지로 위험한 행위로 인식하고 있는 것으로 나타났다.

는 응답이 54.9%였다.

안전벨트 미착용에 대한 효율적인 제재로는 경제적인 제재가 가장 효율적이라고 인식하였으며, 다음은 교통법규 준수교육이었다.

#### (2) 운전 중 신호위반 행위

경제적 제재가 효율적이라는 응답은 61.1%였으며, 11.9%는 효율적이지 않다고 생각하는 것으로 나타났다. 행정적 제재가 효율적이라는 응답은 39.7%였으며, 효율적이지 않다고 보는 사람은 30.5%였다. 운전 중 신호위반행위에 대해 교통법규 준수교육이 효율적인 편이라고 보는 사람은 45.0%이며, 23.2%는 교통법규 준수교육이 효율적인 제재수단이 아니라고 보았다. 사회봉사 강제동원에 대해서는 38.5%가 효율적인 제재수단이라고 보았으며, 30.9%는 효율적이지 못하다고 인식하였다. 교도소 구금에 대해서는 효율적인 제재수단이라는 응답이 24.5%에 그쳤으며, 50.5%는 효율적인 제재수단이 아니라고 보았다.

운전 중 신호위반행위에 대해서도 안전벨트 미착용과 같이 경제적 제재가 효율적이라는 응답이 가장 많았으며, 그 비율은 60%대로 안전벨트 미착용의 50%대에 비해 많았다. 다음으로는 교통법규 준수교육이었으며, 행정적 제재와 사회봉사 강제동원은 효율적이라는 비율이 각각 40% 가까이 되어서 비슷한 분포를 보였다. 교도소 구금은 효율적이지 않다는 응답이 많은 것으로 나타났다.

#### (3) 과속운전

과속운전에 대해 경제적 제재가 효율적인 편이라는 응답은 64.0%였으며, 효율적이지 않다는 응답은 10.2%에 불과하였다. 행정적 제재에 대해서는 47.3%가 효율적이라고 응답하였으며, 20.0%는 효율적이지 않다고 응답하였다. 교통법규 준수교육에 대해서는 효율적인 편이라고 보는 사람이 50.5%였으며, 효율적이지 않다고 보는 사람은 21.1%였다. 사회봉사 강제동원에 대해서는 효율적인 편이라는 응답과 효율적이지 않은 편이라는 응답이 각각 46.0%, 27.6%였다. 마지막으로

교도소 구금이 과속운전에 대한 효율적인 제재라고 보는 사람은 29.9%였으며, 43.4%는 효율적인 제재수단이 아니라고 응답하였다.

과속운전행위에 대해서도 경제적 제재가 효율적이라는 응답이 가장 많았고, 다음은 교통법규 준수교육, 행정적 제재, 사회봉사 강제동원의 순이었다. 또한 앞서의 행위들과 마찬가지로 교도소 구금에 대해서는 효율적이라는 비율이 가장 낮았다.

#### (4) 음주운전

경제적 제재가 효율적이라는 비율은 64.4%였으며, 효율적이지 않다는 비율은 10.1%였다. 행정적 제재가 효율적이라는 비율은 다른 행위에 비해서 많아서 70.8%였으며, 9.6%만이 효율적이지 않다고 응답하였다. 교통법규 준수교육이 음주운전에 대해 효율적인 편이라고 보는 사람은 57.9%였으며, 17.5%는 효율적이지 않다고 응답하였다. 사회봉사 강제동원에 대해서는 57.7%가 효율적이라고 보았으며, 효율적이지 않다고 본 사람은 18.1%였다. 교도소 구금에 대해서는 63.7%가 효율적인 편이라고 보았으며, 19.5%가 비효율적인 편이라고 보았다.

음주운전 행위에 대해서는 앞에서 살펴 본 행위들과는 달리 행정적 제재가 효율적이라는 응답이 가장 많았으며, 다음은 교도소 구금이었다. 현재 음주운전에 대해 면허정지나 면허취소 등의 행정적 제재가 이루어지고 있는데, 이러한 제재들이 효율적이라고 생각하는 사람이 많음을 보여주는 것이다. 또한 경제적 제재와 교도소 구금이 효율적이라는 응답이 60%대였다. 교도소 구금이 효율적이라는 비율이 높은 것은 음주운전에 대해 그만큼 심각하게 생각하고 있음을 시사해 주는 것이다. 또한 현재의 벌금과 같이 경제적 제재가 효율적이라고 보는 사람도 60%대로 많은 편이었다. 교통법규 준수교육, 사회봉사 강제동원이 효율적이라는 응답은 50%대로 비슷한 분포를 보였다.

#### (5) 무면허운전

무면허운전에 대해서는 경제적 제재가 효

율적인 편이라는 응답이 62.4%였으며, 12.6%는 경제적 제재가 효율적이지 못하다고 응답하였다. 행정적 제재에 대해서는 68.0%가 효율적인 편이라고 응답하였으며, 11.6%는 효율적이지 못하다고 응답하였다. 교통법규준수 교육이 무면허운전에 대해 효율적인 제재라고 응답한 사람은 56.6%였으며, 17.8%는 효율적인 제재가 아니라고 보았다. 사회봉사 강제동원에 대해서는 56.8%가 효율적이라고 보았으며, 18.6%는 효율적이지 않다고 응답하였다. 교도소 구금이 효율적이라는 응답은 65.9%였으며, 효율적이지 않다는 응답은 19.6%였다.

무면허운전에 대해서는 행정적 제재와 교도소 구금이 효율적이라는 응답이 비슷한 분포를 보여 가장 많았으며, 다음은 경제적 제재였다.

## 2) 전문가에 대한 조사 결과('05)

참고로 전문가조사에 의하면, 음주운전을 예방하기 위한 효율적 제재수단에 대해서는 현행과 같이 음주운전자의 면허를 “정지” 또는 “취소”시키는 것이 가장 효율적으로 응답한 비율이 각각 4.23점, 4.22점으로 나타났고, “음주 운전자에게 봉사활동을 시키는 것”과 “음주 운전자에게 벌금을 내도록 하는 것”도 각각 3.89점과 3.84점으로 비교적 높은 점수를 받았다. 반면, “음주 운전자를 교도소에 구금하는 것”과 “음주운전 사실을 가족에게 알리는 것”은 각각 3.24점과 3.30점으로 가장 낮은 점수를 받았다<sup>6)</sup>.

과속운전을 예방하기 위한 효율적 제재수단에 대해서는, 현행과 같이 과속운전자의 면허를 “정지” 또는 “취소”시키는 것이 가장 효율적으로 응답한 비율이 각각 3.83점, 3.67점으로 나타났고, “안전운전 교육을 시키는 것”과 “봉사활동을 시키는 것”도 각각 3.62점과 3.52점으로 비교적 높은 점수를

6) 각 항목별로 “전혀 중요하지 않다”, “별로 중요하지 않다”, “그저 그렇다”, “중요한 편이다”, “매우 중요하다”에 대하여 각각 1~5점을 부여하여 평균 점수를 내어 분석해 본 결과이다.

받은 반면, “교도소에 구금하는 것”과 “가족에게 알리는 것”은 각각 2.69점과 3.01점으로 가장 낮은 점수를 받았다<sup>7)</sup>. 이런 결과는 음주운전에서와 같은 결과와 유사하며, (역제이론에서 논의되는) 처벌의 확실성이나 엄중성이 음주운전나 과속운전을 감소시키는데 가장 효과적이라는 인식을 보여주는 것이다.

다만 무면허운전에 대한 제재의 하나로서 위험운전치사상죄 신설에 대해 응답자 33.3%가 “찬성”, 66.7%가 “반대”라고 답하였다. 음주운전과 무면허운전 양자를 동일하게 처벌해야 한다고 응답한 경우가 전체 43.9%에 이르면서도(특히, 경찰의 경우에는 70.0%), 이에 대한 찬성이 33.3%(특히, 경찰의 경우 23.5%)에 불과하였다<sup>7)</sup>.

## III. 논의 및 시사점

이와 같은 조사 결과를 통해 몇 가지 시사점을 다음과 같이 제시한다.

### (1) 교통법규 위반행위의 법적처벌 필요성

본 조사 결과, 운전 중 안전벨트 미착용이나 휴대전화 사용에 대해서는 법적인 처벌이 필요하다는 비율이 다른 행위들에 비해 낮은 것으로 나타나서 이러한 행위들은 심각성이 상대적으로 낮다는 인식을 보여주고 있다. 반면에 교통법규 위반행위들 중에서도 중앙선 침범이나 음주운전, 무면허 운전은 신호위반이나 과속운전보다 조금 더 중대한 것으로 인식하고 있음을 알 수 있다.

집단별 인식 결과를 살펴보면, 경미한 교통법규 위반행위들에 대해서는 영업용 운전자들이 가장 허용적인 태도를 보인 반면, 심각한 교통법규 위반행위들에 대해서는 수감명령 대상자들이 가장 허용적인 태도를 보였다. 또한 운전을 하지 않는 사람과 일반 자가용 운전자들은 다른 집단들에 비해 각 행

7) 대부분 운전면허 취소나 정지 등에 의한 무면허운전에 대한 위험운전치사상죄를 신설하여 가중 처벌하는 것은 우리 현실에서 불합리하다고 판단하고 있기 때문이라고 생각된다.

위들에 대해 처벌이 필요하다는 입장이 강한 것을 알 수 있다.

#### (2) 교통법규위반행위들의 제재에 대한 인식

본 조사 결과, 운전 중 안전벨트 미착용, 운전 중 휴대전화 사용, 신호위반, 과속운전에 대해서는 현재와 같이 해야 한다는 응답이 절반을 넘어, 이러한 행위들에 대해서는 현재와 같은 제재가 적절하다고 인식하는 경향을 알 수 있다. 다만 중앙선 침범에 대해서도 현재와 같이 제재해야 한다는 응답이 가장 많지만 그 비율은 절반에 못 미쳤으며, 현재보다 중하게 해야 한다는 비율도 절반 가까이 되었다. 이는 중앙선침범은 운전 중 휴대전화사용이나 신호위반에 비해 중하게 처벌해야 한다고 인식하는 비율이 낮지 않은 것이다. 한편 음주운전이나 무면허운전은 다른 행위들에 비해 중하게 처벌하도록 되어 있지만, 이 두 행위에 대해서는 현재보다도 더 중하게 처벌해야 한다는 비율이 각각 절반을 넘는 것으로 나타났다. 이는 음주운전이나 무면허운전이 상당히 심각한 행위라고 인식하는 사람들이 많음을 보여주는 것이다.

집단별 인식 결과를 보면, 대체로 일반인(비운전자)과 자가용 운전자 집단이 영업용 운전자 집단과 수강명령대상자 집단에 비해 교통법규위반행위들에 대한 제재에 대해 보다 강경한 입장을 취하고 있음을 알 수 있다. 영업용 운전자 집단과 수강명령대상자 집단의 경우에는 다른 집단에 비해 상대적으로 제재에 대해 강경하지 않은 입장이었다.

#### (3) 각 법규위반행위들의 효율적인 제재

본 조사 결과, 안전벨트 미착용, 운전 중 신호위반, 과속운전 행위에 대한 효율적인 제재로는 경제적인 제재가 가장 효율적이라고 인식하였으며, 다음은 교통법규 준수교육, 행정적 제재, 사회봉사 동원의 순이었고, 교도소 구금이 효율적이라는 비율은 가장 낮았다. 반면, 음주운전과 무면허운전 행위에 대해서는 앞서 서술한 행위들과는 달리 행정적 제재와 더불어 강한 형사처벌이 필요하다고 생각하는 응답자가 많음을 보여 주었다.

이러한 결과에 의거하여, 향후 교통법규 위반범죄의 감소를 위한 교통사범 처벌기준 합리화 방안에서는 경미한 교통범죄자에 대해서는 경제적 제재를 비롯한 교통법규 준수교육, 행정적 제재, 사회봉사 동원 등을 통한 비범죄화의 논의와 아울러 생명과 신체에 대한 중대한 위험 또는 침해를 상습적으로 야기하거나 고의로 위험운전을 하는 행위에 대한 합리적인 형사제재 마련이라는 고려가 같이 이루어져야 할 것이다.

## 참고문헌

1. 교통안전공단, 교통사범 처리기준 합리화 방안 연구, 2005
2. 교통안전공단, 교통사범에 대한 감면정책의 개선방안 연구, 2006
3. 기광도, 교통관련범죄의 비범죄화에 관한 연구, 한국형사정책연구원, 2000.
4. 도로교통안전관리공단, 도로교통법해석 연구, 2002.
5. 전영실, 음주운전의 실태에 관한 연구, 한국형사정책연구원, 2004.
6. 朴相權 · 白谷秀一 [編著] “實踐はじめの社會調査” 自治体研究社、2002.
7. 井上宏, “自動車運轉による死傷事犯に對する罰則の整備(刑法の一部改正)等について”, *ジュリスト*, 제1216호(2002/2).
8. Voas, Robert B. and David J. DeYoung, “Vehicle Action: Effective Policy for Controlling Drink and Other High-Risk Drivers?”, *Accident Analysis and Prevention* 34: 263-270, 2002.