

교통과태료제도에 대한 국민의식조사 분석

김 연 수*

〈요 약〉

최근 교통환경 개선으로 교통안전이 획기적으로 향상되고 있으나, 여전히 운전태도에는 변화가 없어 많은 사고로 이어지고 있다. 이 연구에서는 교통과태료 및 범칙금제도가 갖고 있는 문제점을 지적하고, 국민의식조사를 통해 적절한 과태료 및 범칙금수준에 대해 탐구하고자 한다. 이를 위해 전국 15개 광역시도의 20세 이상 성인 운전자 905명을 대상으로 설문조사를 실시하였다.

분석결과는 다음과 같다. ① 우리나라 교통환경은 전반적으로 불안전하며, 난폭운전, 과속운전, 음주운전 등 운전자의 교통법규 미준수가 교통사고의 중요한 원인으로 인식하고 있다. ② 전체 응답자의 61.6%가 연 1회 이상 과속운전을 경험하지만, 최근 3년간 단속을 경험한 운전자는 15.2%에 불과하였다. ③ 교통과태료의 수준에 대한 저항감은 과거보다 낮아졌고, 보다 많은 정보를 제공했을 때 긍정적인 답변을 제시하였다. ④ 벌점을 회피하기 위한 과태료납부의 도덕적 해이현상을 억제하기 위해 범칙금보다 과태료가 최소 5~7만원 이상의 차이가 있어야 한다. ⑤ 교통범칙금은 위반자의 소득수준에 따른 차등부과 형식보다 누진처벌제도를 도입하는 것에 대한 저항이 적었다. ⑥ 현 도로교통법 위반행위별 부과 과태료는 재정비가 필요하다.

결론적으로 이 연구에서는 현행 도로교통법의 과태료 및 범칙금 제도개선을 위한 정책적 제언을 다음과 같이 제시한다. ① 제도개선에 대한 충분한 이해와 공감대 형성이 필수적이다. ② 차주에 대한 벌점부과 등 금전적 제재보다 행정적 제재를 고려해야 한다. ③ 누진처벌에 대한 제도도입을 고려해야한다. ④ 현 도로교통법 위반행위와 과태료 및 범칙금 수준에 대한 전반적 재정리가 있어야 한다.

주제어 : 교통과태료, 교통범칙금, 교통안전, 의식조사, 제도개선

* 전주대학교 경찰행정학과 조교수

목 차

- | |
|---|
| I. 서 론
II. 이론적 배경
III. 조사설계
IV. 분석결과
V. 결 론 |
|---|

I. 서 론

국내의 자동차 대수는 2012년 기준 1,887만대를 넘어 산술적으로 2.7명당 자동차 1대를 보유하고 있다. 또한 운전면허 소지자는 2012년 기준 2,826만 명에 이르고 있어 전체 인구 1.7명당 1명이 운전면허를 보유하고 있다(도로교통공단, 2013). 운전인구의 증가에 따라 최근 차량단독 교통사고 증가와 함께 신호위반, 안전거리 미확보, 보행자 보호위반 등의 교통사고가 지속적으로 증가하고 있다(치안정책연구소, 2012: 284-285). 이러한 교통환경을 고려했을 때 교통법규 준수는 국민의 생명과 신체 및 재산의 보호와 안전에 중요한 영역으로 인식된다는 점에서 중요한 영역으로 보아야 할 것이다.

교통사고의 발생원인은 통상 도로환경의 측면, 차량의 관리상태 측면, 운전자의 운전태도 및 성향의 측면으로 구분된다(장일준, 2009). 이 중 운전자관련 사고유발인을 관리하기 위해 주로 활용되는 방법이 교통법규 준수율 향상, 즉 교통법규 위반자에 대한 경제적·비경제적 제재수단의 강화로 교통사고를 예방하는 방법이다. 그런데, 국토해양부(2011)의 “제7차 국가교통안전기본계획”에 따르면, 우리나라의 교통법규 위반 시 범칙금은 경제수준에 비하여 매우 낮은 수준으로 단속의 실효성 확보에 어려움이 있다는 지적을 하고 있다. 1995년부터 2012년까지 17년 동안 1인당 GDP는 약 3.1배 이상 상승하였음에도 불구하고 교통범칙금은 거의 변동이 없었다.¹⁾

결국, 교통법규위반 단속의 실효성이 의문시되고 있는 상황이다.

특히, 무인단속카메라에 의한 단속 시 1만원만 더 내면 벌점을 받지 않아도 된다는 인식 팽배로 무인단속의 법규위반 제재효과는 반감되는 상황이다(김만배·명모희·김성규, 2009; 정철우·권기병, 2010; 김재광·박영수, 2011). 즉, 무인단속 시 위반운전자 확인된 경우에는 범칙금과 벌점이 부과되지만, 확인이 되지 않은 경우에는 차량 소유주에게 범칙금보다 1~3만원이 많은 과태료가 부과될 뿐 벌점은 병과될 수 없다. 벌점부과와 면허행정처분을 받지 않게 됨에 따라 교통법규위반에 대한 경각심 저하가 우려되는 상황이며, 이러한 제도는 교통법규 위반을 부추김과 동시에 교통사고의 발생률을 높이는 요인 중 하나로 작용할 수 있다. 이런 까닭에 무인단속 시 차주에게도 벌점에 상응하는 과태료 부과 또는 무인단속기에 의한 법규위반행위에 대한 제재강화로 교통법규 준수율 제고와 법질서 확립방안의 모색이 필요하다는 주장이 제기되고 있다(김만배 외, 2009; 김재광·박영수, 2011).

이상에서 제시한 교통법규 준수율 제고에 대한 사회적 공감대 형성과 상대적으로 단속 및 규제제도의 입법적 불비로 인한 문제점을 개선하기 위해 이 연구에서는 우선적으로 시민들의 인식수준을 확인하는 것이 선행되어야 한다고 본다.²⁾ 따라서 이 연구는 현행 교통과태료 및 범칙금 제도에 대한 국민의 의식수준을 확인하고, 적정 과태료수준에 대한 국민의 의견을 청취하고자 한다. 이를 위해 제주도를 제외한 전국 15개 광역시도의 성인 남녀 1,200명을 대상으로 설문조사를 실시하여 현행 교통과태료 및 범칙금의 적정수준과 운전면허 벌점제도에 대한 인식을 확인하고, 제도개선을 위한 정책적 대안을 제시하는 것을 연구목표로 한다. 이를 위해 구체적으로

- 1) 과속운전(20km/h 초과)을 기준으로 주요 선진국과 비교하면, 2007년의 환율을 기준으로 우리나라는 70,000원의 과태료가 부과되는 것과 비교하여, 미국 167,252원~278,754원, 일본 118,471원, 독일 63,656원, 프랑스 171,871원, 영국 101,849원~152,774원, 호주 189,321원~757,868원으로 독일을 제외하고 다수의 선진국이 우리나라보다 많은 과태료를 부과하고 있음을 알 수 있다. 특히, Big Mac지수를 활용하여 비교하면, 미국은 한국의 2.56~5.13배, 일본은 3.25~10배, 독일 0.48~2.88배, 프랑스 4.32~36배, 영국 1.15~256배, 호주 2.25~21.15배 등의 분포를 보이고 있어 확실히 우리나라보다 엄격하게 처벌하고 있음을 확인할 수 있다(청주대학교, 2008).
- 2) 최근 우리나라는 일방적인 정부 1.0과 양방향인 정부 2.0을 넘어, 융합형 창조정부 3.0을 구현하여 국민의 행복과 안전을 확보하려고 하고 있다. 따라서 정부는 일방적인 교통안전대책을 제안하기보다 국민의 의식수준을 파악하여 교통안전 및 교통법규 준수율 제고를 위한 합리적 제도개선 노력 및 방안에 국민의 의사를 최대한 반영할 수 있어야 할 것이다. 특히, 국토교통부는 새정부의 국정과제로 안전한 생활환경 조성을 제시하고 교통사고의 획기적 감소를 강조하고 있다(국토교통부, 2013). 교통사고의 획기적 감소를 위해서 국민전체의 교통법규 준수율 제고 및 법질서 확립이 최우선 과제임을 재차 확인하고 있다.

교통과태료 및 범칙금에 대한 개념정의, 선행연구에서 밝혀진 교통과태료 및 범칙금에 대한 국민의식수준을 검토하였다. 또, 교통과태료 및 범칙금의 적정수준을 제안하고 있는 선행연구를 제시하고 본 연구와는 어떤 차이가 나타나는지 살펴보았다. 주요 분석내용으로는 현행 교통환경 및 교통안전, 교통법규 위반경험 및 법규위반에 대한 인식, 교통과태료 및 범칙금, 벌점 및 운전면허 행정처분의 금전적 가치, 과태료 부과방식에 대한 인식, 교통규칙위반행위의 상대적 위험도에 대한 인식 등의 검토를 연구범위로 포함하고 있다. 끝으로 이상의 인식분석을 통해 정책적 대안을 제시하고자 하였다.

II. 이론적 배경

1. 교통과태료와 교통범칙금의 의미

1) 교통과태료

과태료는 행정상의 법령에 규정한 법규위반에 대하여 의무위반자에 가하는 처벌로 금전으로 법규위반에 대한 의무이행을 강제하고 있는 제도이다. 과태료제도는 행정질서벌로서 일반사회의 법익에 직접적인 영향을 미치지 않으나 행정상의 질서에 장애를 야기할 우려가 있는 의무위반에 대하여 가해지는 제재를 일컫는다(홍정선, 2008; 김원중 외, 2008: 31). 즉, 과태료는 국민이 행정법상의 의무를 위반하거나 이행하지 않은 경우 행정목적의 효율적 달성을 위하여 강제적으로 그 의무를 이행·준수하도록 하는 법적 수단으로서 ‘행정의 실효성 확보수단’이라고 한다.

도로교통법상 과태료 부과는 제160조에, 부과·징수절차에 대해서는 제161조에 규정되어 있다. 법 제160조 제1항은 교통안전교육기관의 운영 등에 관한 과태료를 규정하고 있고, 제2항은 운전자의 위반사항에 대해 20만원 이하의 과태료를 규정하고 있다.

2) 교통범칙금

범칙금이란 ‘도로교통법 등을 위반한 범칙자가 통고처분에 의하여 국고에 납부하여야 할 금전’을 의미하는 것으로, 기간 내 납부한 경우는 공소를 제기하지 않고, 미납한 경우는 ‘형사처벌절차’로 이행된다(김준규, 2008: 251). 따라서 범칙금통고처분

은 형사벌인 벌금과 질서벌인 과태료의 중간적인 성질을 갖는다고 할 수 있다. 범칙 행위가 규정된 법은 행정중속성에 입각하여 구성되어 있고, 그 내용도 행정법규의 위배이고 범칙금의 본질은 형법의 일종으로 봐야한다는 점에서 범칙금에 관한 제 규정은 행정형법의 일레라고 할 수 있다(김원중 외, 2008: 112).

교통범칙금은 통고처분절차를 통해 부과되는데, 통고처분이란 일반 형사소송절차에 앞선 절차로서 일정한 위법행위의 범법자에게 일정금액(범칙금)을 납부하도록 하고, 범칙자가 그 범칙금을 납부하면 처벌이 종료되는 과형절차를 뜻한다(홍정신, 2006; 정우일·장석현, 2009: 383).

도로교통법 시행령 별표6. “과태료의 부과기준”을 보면, 위반행위 및 행위자를 20개의 항목으로 구분하고 있으며, 특히 과속운전 등의 행위책임에 대하여 운전자가 아닌 차주에게 책임을 지우고 있는 것을 확인할 수 있다. 현실적으로 운전자를 확인하기 어려운 무인단속장비 등을 통한 교통법규위반처리의 용이성을 위하여 이와 같은 규정을 마련한 것으로 판단된다. 한편, 동시행령 별표8. “범칙행위 및 범칙금액(운전자)”에 범칙행위는 68개 항목이 있으며, 승용자동차의 범칙금액은 12만원, 9만원, 6만원, 4만원, 3만원, 2만원으로 구분하고 있다. 그런데, <표 1>에서 보는 바와 같이 총 단속건수 가운데 무인단속장비에 의한 단속건수가 큰 비중을 차지하고 있음을 확인할 수 있다. 이는 인적단속이 이루어지는 교통범칙금 통고처분보다는 무인단속장비를 통한 교통과태료 통고처분의 비중이 훨씬 크다는 사실을 나타낸다.

<표 1> 최근 5년간 교통법규 위반처리 결과 현황

(단위: 건)

구분	2008년	2009년	2010년	2011년	2012년
총 단속건수	14,069,005	13,845,275	13,482,309	11,153,765	11,387,088
조치	통고처분 (10,403,580)	2,670,131 (10,712,421)	3,120,942 (9,966,450)	1,766,542 (9,053,191)	1,428,386 (9,653,741)
	즉심	32	31	32	22
	형사입건	647,240	462,692	394,885	334,010

※ 출처: 사이버경찰청, 통계자료(교통)
 주 : ()는 무인단속장비 단속건수

2. 교통위반행위와 교통사고발생

도로교통공단의 「2013년판 교통사고 통계분석」을 검토해보면, 2002년 대비 2012

년 인구는 4.96% 증가, 자동차는 35.28%, 운전면허 소지자는 33.17% 각각 증가한 반면, 인구 10만 명당 교통사고 발생건수는 485건에서 447건으로 7.83%, 자동차 1만 대당 발생건수는 148건에서 99건으로 33.1% 각각 감소하였다. 즉, 과거 10년 전과 비교했을 때 자동차 및 운전인구는 증가하였지만, 과학적 도로교통환경 관리 및 자동차의 성능향상 등으로 상대적인 사고건수는 감소한 것으로 확인된다.

그러나 우리나라의 교통안전 수준은 인구 10만 명당 교통사고사망자수는 OECD 국가 중 28위, 차량 10만대당 교통사고 사망자수는 30위로 최하위 수준이다. 또, 2006년부터 2010년까지 5년간 교통사고 사망자 감소율은 3.4%로 OECD 평균 8.1%에 비해 부진하여, 사망자 감소율도 다른 국가에 비해 매우 낮은 수준이다(한국교통연구원, 2012: 65-66).

<표 2>에서 보는 바와 같이 여전히 안전운전 불이행이 전체 교통사고의 54.1% (125,391건)을 차지하고 있고, 뒤이어 신호위반(10.9%, 25,307건)이나 안전거리 미확보(9.6%, 22,275건)로 인한 사고가 전체 사고의 70%이상을 차지하고 있다. 또, 안전운전불이행, 과속, 중앙선침범, 교차로 통행방법위반 등은 2002년에 비하여 감소하였지만, 신호위반과 안전거리미확보로 인한 교통사고는 증가한 것으로 나타났다. 더구나 2011년과 비교하면 안전운전 불이행, 중앙선침범, 신호위반 등도 다시 증가하는 추세를 보인다는 점에서 교통법규 준수를 통한 사고예방이 요원하다. 또, 최근 운전 중 휴대전화 사용이나 DMB시청 등으로 인한 교통사고에 대한 위험성의 광범위한 캠페인과 엄격한 처벌에 대한 홍보 등이 이루어지고 있지만, 여전히 중요한 교통사고의 원인요소로 지적되고 있다. 안전운전에 대한 국민의식이 개선되지 않는 이상 이러한 교통사고 억제는 기대할 수 없는 것으로, 사전의 충분한 안전교육 및 적절한 통제의 필요성이 강조된다.

〈표 2〉 법규위반별 교통사고 현황

(단위: 건, %)

구분	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12
계	230,953 (100)	240,832 (100)	220,755 (100)	214,171 (100)	213,745 (100)	211,662 (100)	215,822 (100)	231,990 (100)	226,878 (100)	221,711 (100)	223,656 (100)
안전운전 불이행	144,018 (62.4)	142,323 (59.1)	126,766 (57.4)	121,532 (56.7)	118,329 (55.4)	115,976 (54.8)	118,791 (55.0)	126,340 (54.5)	125,082 (53.9)	123,744 (53.3)	125,391 (54.1)
중앙선 침범	14,447 (6.3)	16,959 (7.0)	14,909 (6.8)	14,616 (6.8)	14,507 (6.8)	14,262 (6.7)	13,653 (6.3)	14,327 (6.2)	14,071 (6.1)	12,931 (5.6)	13,018 (5.6)

구분	'02	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'10	'11	'12
과속	650 (0.3)	613 (0.3)	531 (0.2)	444 (0.2)	431 (0.2)	493 (0.2)	411 (0.2)	422 (0.2)	403 (0.2)	403 (0.2)	377 (0.2)
신호위반	21,201 (9.2)	24,650 (10.2)	22,870 (10.4)	23,270 (10.9)	25,167 (11.8)	25,624 (12.1)	26,436 (12.2)	27,582 (11.9)	25,963 (11.2)	24,504 (10.6)	25,307 (10.9)
교차로 통행방법 위반	16,770 (7.3)	17,610 (7.3)	16,532 (7.5)	17,784 (8.3)	17,444 (8.2)	16,268 (7.7)	15,617 (7.2)	17,145 (7.4)	16,206 (7.0)	15,172 (6.5)	14,721 (6.3)
안전거리 미확보	13,885 (6.0)	15,431 (6.4)	15,362 (7.0)	21,021 (9.8)	21,533 (10.1)	21,698 (10.3)	21,984 (10.2)	24,554 (10.6)	23,126 (10.0)	22,315 (9.6)	22,275 (9.6)
기타	19,982 (8.5)	23,246 (9.7)	23,785 (10.8)	59,764 (27.9)	30,812 (14.4)	17,316 (8.2)	18,930 (8.8)	21,620 (9.3)	22,027 (9.5)	22,642 (9.8)	22,567 (9.7)

※ 출처: 사이버경찰청, 통계자료(교통)

3. 선행연구의 검토

교통과태료 및 교통법칙금과 관련된 연구는 크게 3가지 유형으로 구분해볼 수 있다. 첫째, 교통과태료 및 교통법칙금의 법적 성격을 중심으로 한 논의가 있다. 둘째, 교통과태료 및 법칙금의 적정수준 등에 대한 인식조사 관련 연구가 일부 있다. 셋째, 교통안전규제 순응 내지 법규준수에 영향을 미치는 요인을 탐색하는 연구가 있다. 본 연구는 교통과태료제도에 대한 국민의식조사를 기본목적으로 하고 있기 때문에, 법률적 고찰보다는 설문조사 등을 통한 과태료제도에 대한 인식 및 실증연구를 중심으로 선행연구를 검토하였다.

먼저, 교통안전규제 및 과태료수준에 대한 인식을 검토한 연구로 김만배·명모희(2006)는 법칙금수준에 대한 설문조사 실시결과, 과하다는 의견(49.1%)이 지배적이었고, 적정하거나(39.5%) 낮다는 의견(11.4%)과 대등한 것으로 나타났다. 또, 2004년 삼성교통안전문화연구소(2004)에서 실시한 조사에서도 유사한 결과가 보고되고 있는데, 법칙금 수준이 높다는 의견이 48.6%, 높지 않다는 의견이 20.7%로 나타났다. 이러한 결과는 과태료 및 법칙금 인상에 대해 전반적으로 국민의 저항감이 상당부분 나타나고 있음을 보여준다. 한편, 박상권 등(2007)은 2006년 서울경기 일대의 운전자 등 690명을 대상으로 교통법규위반에 대한 의식조사를 실시하였다. 연구결과, 시민들은 신호위반, 과속운전, 안전벨트 미착용과 같은 교통법규 위반행위에 대한 제재 방안으로 경제적 제재가 가장 효율적이라고 인식하는 것으로 나타났다.

다음으로, 교통안전규제의 순응요인을 확인하는 연구로서 박상주(1999)의 연구와 명모희(2008)의 연구가 대표적이다. 박상주(1999)는 합리적 선택이론 가운데 게임이론과 효용이론의 가설에 입각하여 연구를 설계하였다. 이 연구는 교통규제정책의 순응을 이끌어내기 위해서는 처벌가능성에 대한 인식보다는 처벌의 엄격성, 즉 처벌크기의 인식이 더 중요한 요소라는 점을 지적하고 있다. 한편, 명모희(2008)는 전국단위로 할당표본추출을 통해 408명을 대상으로 교통안전규제의 불응요인을 확인하는 연구를 진행하였다. 이 연구에서 교통안전규제 중 과속운전규제의 불응요인으로 직접적 처벌회피경험이 많거나 과속운전으로 확보할 수 있는 이익이 많다고 인식할수록 위반성향이 높은 것으로 결론짓고 있다. 반대로 타인의 비난이나 도덕적 자각과 같은 비공식적 제재요인은 교통법규 위반의도를 반감시키는 작용을 한다고 보았다.

끝으로, 교통과태료 내지 범칙금의 적정수준에 대한 검토를 시도한 연구가 일부 있었다. 먼저, 장일준(2009)은 운전자의 합리적 선택을 현행 범칙금수준, 단속 기대확률, 운전자의 시간가치 등을 고려하여 분석을 시도하였다. 이 연구에 따르면, 승용차 기준 속도제한(20~40km/h) 위반자에 대한 제재가 효과를 발휘하기 위해서는 현행 단속수준보다 2배 이상 강화된 단속활동을 펼치거나 과태료 내지 범칙금의 수준을 18만원 수준까지 인상해야 한다고 주장한다. 다음으로, 삼성교통안전문화연구소(2004)의 조사에 따르면, 6만원 기준 범칙금에 대해 인상을 가정하고 가격민감도분석(PMS: Price Sensitivity Measurement)을 실시한 결과, 범칙금 인상액은 16,000원~34,000원 범위에서 결정되어야 하고, 11,000원~21,000원범위에서 운전자들에게 효과적으로 수용된다고 보고하고 있다. 또, 운전자의 행동에 영향을 주어 최대효과를 얻을 수 있는 적정금액 12,500원은 스트레스 금액이 +3,000원으로 적정금액 산정시 다소 인상해도 저항감이 없는 것으로 분석하고 있다. 결론적으로 국민의 저항을 최소화하면서도 교통법규 준수율 제고효과를 극대화할 수 있는 범칙금 수준은 75,500원 정도라고 제시하였다. 이 결과는 약 9년 전에 조사 분석된 결과라는 점에서 현재 시점에서 재검토가 필요한 내용이라고 본다.

기타로 권기병(2011)은 경기 성남시의 17,492명의 운전면허 등록자를 대상으로 8년간 경찰에 의한 교통단속 건수를 추적 분석하였다. 연구결과 비록 상습위반자에 대한 단속효과는 미미한 것으로 나타났지만, 범칙금액이 높고 벌점이 부과되는 교통단속일수록 사후 법규위반행위가 억제되었고, 법규준수기간도 연장되는 사실을 확인하였다.

Ⅲ. 조사설계

1. 표본설계

본 연구의 조사대상은 제주도를 제외한 전국 15개 광역시도에도 운전을 하고 있거나 운전면허를 취득한 20세 이상 성인남녀 1,200여명을 대상으로 하고 있다. 2013년 9월 2일부터 5일까지 대학생 20명을 대상으로 설문지에 대한 사전검사(pretest)를 실시한 후 설문지를 수정·보완하였다. 본 조사는 2013년 9월 11일부터 9월 25일까지 15일간 실시되었다. 설문지는 총 1,200부를 배포하였으며, 총 1174부를 회수하였다. 회수된 설문지 중 내용기재가 부실한 설문지나 실제 운전을 하고 있지 않는 응답자는 제외하고 총 905부를 본 연구의 최종 분석 자료로 활용하였다.

조사대상의 개인적 특성은 다음의 <표 3>과 같다. 연령은 20대 28%, 30대 23.3%, 40대 24.3%, 50대 이상 24.4%로 대부분의 연령층이 고르게 분포하였다. 또 성별은 남성이 553명(61.1%)으로 여성(352명, 38.9%)보다 많이 분포하고 있다. 직업은 회사원(365명, 40.2%), 자영업(227명, 25.1%), 학생 및 취업준비생(119명, 13.1%), 공무원(71명, 7.8%), 주부(36명, 3.9%) 등의 순으로 나타났다. 혼인상태는 기혼자(527명, 58.2%), 미혼자(318명, 35.1%), 이혼/사별(35명, 3.9%) 등의 순으로 나타났고, 교육수준은 4년제 대학 재학 및 졸업(380명, 44.1%), 고졸이하(237명, 27.5%), 전문대 재학 및 졸업(148명, 17.2%), 대학원(59명, 6.9%), 중졸이하(37명, 4.3%)의 순으로 분포하고 있었다. 월평균 소득수준은 본인소득 기준 264만원, 가구소득 기준 541만원으로 조사되었다.

<표 3> 조사대상자의 개인적 특성

(n=905, 단위=명, %, 만원)

변인	구분	빈도(명, %)	변인	구분	빈도(명, %)
연령	20대	253(28.0)	혼인상태	미혼	318(35.1)
	30대	211(23.3)		기혼	527(58.2)
	40대	220(24.3)		이혼/사별	35(3.9)
	50대 이상	221(24.4)		무응답	25(2.8)
성별	남	553(61.1)	월평균 소득수준	본인소득	264.05만원
	여	352(38.9)		가구소득	541.16만원
직업	회사원	365(40.2)	교육수준 (결측=44)	중졸이하	37(4.3)
	자영업	227(25.1)		고졸이하	237(27.5)
	공무원	71(7.8)		전문대졸	148(17.2)
	학생	119(13.1)		4년제 대학	380(44.1)
	주부	36(3.9)		대학원	59(6.9)
	기타	88(9.7)	전체	905(100.0)	

2. 조사내용

조사대상에게는 다음의 교통과태료와 범칙금에 대한 삽화자료를 제시하여 교통과태료 제도에 대한 충분한 이해를 돕도록 하였고, 이후 설문이 진행될 수 있도록 설계하였다.

※ 다음 삽화와 설명을 주의 깊게 읽고 다음 페이지에 있는 교통과태료와 교통범칙금에 대한 질문에 답변하십시오.

김OO 씨는 **신호를 무시**하고 무리하게 좌회전을 하다가 **단속 중인 경찰관에게** 걸렸다. 경찰관은 김씨에게 **범칙금 6만원과 벌점 15점**을 부과했다.

이OO 씨는 김OO 씨와 마찬가지로 **동일 장소에서 신호를 무시**하고 무리하게 좌회전을 하다가 **무인단속카메라**에 찍혔다. 얼마 후 집으로 범칙금 고지서가 날아왔지만, 괜한 벌점으로 보험료 할증되는 것을 피하고자, 이를 무시하고 기다리자 **과태료 7만원**만을 부과 받았다.

범칙금: 위반운전자가 **확인된 경우**(ex. 경찰관이 직접 운전자에게 딱지를 발부하는 경우) 운전자에게 **행위책임**을 물어 **범칙금과 벌점 부과**

과태료: 위반운전자가 **확인되지 않은 경우**(ex. 무인단속카메라에 단속된 경우) 차량의 소유자에게 **관리책임**을 물어 **과태료만 부과**

<통상 범칙금과 과태료의 부과 금액(승용차기준)>

위반행위	범칙금	과태료
속도위반 60km/h 이상	12만원 + 벌점 60점	13만원
40~60km/h	9만원 + 벌점 30점	10만원
20~40km/h	6만원 + 벌점 15점	7만원
20km/h 이하	3만원 (벌점 없음)	4만원
신호 또는 지시위반	6만원 + 벌점 15점	7만원
중앙선 침범		
고속도로 갓길통행	6만원 + 벌점 30점	9만원
고속도로 전용차로 통행		
주정차 위반	4만원 (벌점 없음)	5만원

※ 면허정지 기준: 벌점 40점 이상
면허취소 기준: 1년간 벌점 121점 이상, 2년간 201점 이상, 3년간 271점 이상

조사에 사용된 문항은 크게 교통환경 및 교통안전에 대한 인식, 교통법규 위반경험 및 법규위반에 대한 인식, 교통과태료 및 범칙금에 대한 인식, 교통과태료 및 범칙금이 갖는 금전적 가치에 대한 인식, 끝으로 교통과태료 및 범칙금 부과방식에 대한 의견 등으로 구분하였다. 대부분의 설문문항은 선택지를 제공하여 선택하도록

하였고, 필요한 일부 문항에 대해서는 개방형 질문지를 사용하여 개인의 주관적 의견이 반영될 수 있도록 하였다.

3. 분석방법

본 연구의 자료처리는 IBM SPSS Statistics 21 프로그램을 이용하였으며, 사용된 통계분석방법은 다음과 같다. 첫째, 측정도구의 타당성을 검증하기 위해 전공교수 및 박사학위 전공자 3인을 통해 내용타당성 검증을 하였다. 둘째, 조사대상자의 개인적 특성과 교통환경 및 교통법규위반에 대한 인식, 범칙금 및 과태료의 수준에 대한 인식 수준 등을 파악하기 위해 빈도, 백분율, 산술평균, 표준편차 등을 산출하였다.

IV. 분석결과

1. 교통환경 및 교통안전에 대한 인식

우리나라의 교통환경과 교통안전인식과 관련하여 교통환경에 대한 전반적 안전도, 교통사고 위험에 대한 의견, 교통사고의 원인에 대한 인식을 질문하였다. 먼저, <표4>에 제시된 것과 같이 우리나라의 전반적 교통환경에 대해 매우 불안전 71명(7.8%), 다소 불안전 366명(40.4%), 보통 340명(37.6%), 대체로 안전 126명(13.9%), 매우 안전 2명(0.2)으로 응답되었다. 전체 조사대상의 약 48.2%가 안전하지 못하다는 응답을 한 반면, 안전하다는 응답은 14.1%에 그쳐 전반적 교통환경에 대한 안전의식은 낮은 것으로 보인다. 역시 교통사고의 위험에 대해서도 매우 낮다 16명(1.8%), 낮은 편이다 150명(16.6%), 보통이다 416명(46.0%), 다소 높다 287명(31.7%), 매우 높다 36명(4.0%)으로 나타나, 교통사고 위험이 낮다고 인식한 응답자(28.4%)보다 교통사고 위험이 높다고 응답한 조사대상(35.7%)이 많은 것으로 나타났다. 전반적으로 교통환경에 대해서는 불안전하고, 교통사고 위험도 다소 높다고 인식한다는 결과가 제시되었다.

〈표 4〉 교통환경 및 교통사고 위험에 대한 인식

(n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
우리나라의 전반적 교통환경	매우 불안전	71(7.8)	교통사고의 위험	매우 낮다	16(1.8)
	다소 불안전	366(40.4)		낮은 편이다	150(16.6)
	보통	340(37.6)		보통이다	416(46.0)
	대체로 안전	126(13.9)		다소 높다	287(31.7)
	매우 안전	2(0.2)		매우 높다	36(4.0)
M(SD)		2.58(.832)	M(SD)		3.20(.822)

한편, 교통사고의 주요 원인에 대해서는 난폭운전(315명, 35.9%), 과속운전(196명, 22.3%), 음주운전(125명, 14.3%), 운전미숙(113명, 12.9%), 도로환경(59명, 6.7%), 운전자과로(45명, 5.1%), 피해자과실(18명, 2.1%), 자동차결함(6명, 0.7%)의 순으로 나타났다(<표 5> 참조). 즉, 전체 응답자의 72.5%가 난폭운전, 과속운전, 음주운전 등 운전자의 교통법규 미준수로 인해 교통사고가 발생한다고 인식하고 있다는 점에서, 이에 대한 명확한 원인분석과 함께 교통법규 준수를 위한 다양한 대응정책 개발의 필요성이 제기되었다.

〈표 5〉 교통사고의 원인에 대한 인식

(n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	구분	빈도(명, %)
교통사고의 가장 큰 이유	난폭운전	315(35.9)	도로환경	59(6.7)
	과속운전	196(22.3)	운전자과로	45(5.1)
	음주운전	125(14.3)	피해자과실	18(2.1)
	운전미숙	113(12.9)	자동차결함	6(0.7)

2. 교통법규 위반경험 및 법규위반에 대한 인식

교통법규를 얼마나 준수하고 있는지 알아보기 위해 최근 1년간 과속운전 횟수에 대해 질문하였다. <표 6>에 제시한 바와 같이 지난 1년간 과속운전을 하지 않았다고 응답한 조사대상은 290명(32.0%)으로 나타났지만, 1년에 1~2회 181명(20.0%), 1년에 3~4회 121명(13.4%), 1개월에 1회 61명(6.7%), 1개월에 3~4회 94명(10.4%), 1주일에 2~3회 89명(9.8%), 거의 매일 58명(6.4%) 등으로 응답하였다. 즉, 1년에 10회 이상

과속운전을 하는 사람은 33.3%, 주 1회이상 과속운전을 한다는 응답자가 26.6%에 이르고 있으며, 매일 과속운전을 한다는 사람도 6.4%나 된다는 점은 과속운전에 대한 교통법규의 억제력이 의심스럽다는 결론에 이른다.

〈표 6〉 최근 1년간 과속운전 횟수

(n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	구분	빈도(명, %)
최근 1년간 과속운전횟수는?	없다	290(32.0)	1개월에 3~4번	94(10.4)
	1년에 1~2번	181(20.0)	1주일에 2~3번	89(9.8)
	1년에 3~4번	121(13.4)	거의 매일	58(6.4)
	1개월 한 번	61(6.7)	무응답	11(1.2)

한편, 실제 과속운전이나 교통법규 위반으로 단속을 얼마나 경험하였는지에 대해 조사해보았다(<표 7> 참조). 지난 3년간 과속운전에 대한 단속경험은 전혀 없었다 767명(84.8%), 1회 57명(6.3%), 2회 39명(4.3%), 3회 21명(2.3%), 4회 6명(0.7%), 5회 5명(0.6%), 8회 3명(0.3%), 10회 7명(0.8%) 등의 분포를 나타냈다. <표 6>에 제시된 과속운전 경험과 종합해보면, 1년에 1회 이상 과속운전을 하는 사람은 68.0%에 이르지만, 실제 3년간 단속에 걸린 사람은 15.2% 밖에 되지 않는다는 점에서, 과속운전을 해도 단속에 걸릴 확률은 5%도 되지 않는다는 산술적인 계산이 가능하다. 또한, 지난 3년간 교통법규위반으로 단속되어 처벌을 받은 사람은 전체 조사대상의 163명(18.2%)으로 나타났다.

〈표 7〉 과속 및 교통법규위반 단속경험

(n=905, 단위=명, %)

3년간 과속운전 단속경험		3년간 교통법규위반 단속경험	
구분	빈도(명, %)	구분	빈도(명, %)
없음	767(84.8)	없음	742(81.8)
1회	57(6.3)	1회	92(10.2)
2회	39(4.3)	2회	41(4.5)
3회	21(2.3)	3회	15(1.7)
4회	6(0.7)	4회	2(0.2)
5회	5(0.6)	5회	7(0.8)
8회	3(0.3)	7~8회	2(0.2)
10회	7(0.8)	10~15회	4(0.4)

<표 8>에서는 가족이나 친구 등 주변인을 100명으로 가정했을 때 과속운전을 하는 사람은 몇 명이나 될지, 그리고 실제 처벌받는 사람은 몇 명이나 될 것인지를 추정하도록 개방형 질문을 하였다. 먼저, 주변인 가운데 과속운전을 하는 사람은 없다는 응답(80명, 8.8%)에서 과속운전은 누구나 다한다는 응답(93명, 10.3%)까지 다양하게 분포되어 있다. 평균적으로 주변인 100명을 기준으로 했을 때 45.4%가 과속운전을 한다는 결론에 도달했다. 물론 편차가 크게 나타나기는 했지만, 우리사회에서 과속운전을 하는 사람이 상당수에 이르는 사실을 알 수 있었다.

반면, 주변사람 100명을 기준으로 과속운전으로 처벌받은 경험이 있는 사람의 추정치에 대한 질문에 대해서는 한 명도 없다(173명, 19.1%)에서부터 100명 전원(3명, 0.3%)에 이르기까지 다양한 응답이 제시되었다. 역시 평균산출하여 살펴본 결과 과속운전을 하는 사람의 12.8%만이 단속되거나 처벌받는다고 응답하였다. 물론 과속운전을 하는 사람이 45.41%이고 이 가운데 12.8%가 처벌을 받는 것이기 때문에, 처벌의 확실성은 28.2%밖에 되지 않아 전체 과속운전자의 2/3는 처벌을 피할 수 있다고 판단하는 것으로 추정할 수 있다. 본인을 기준으로 했을 때는 처벌가능성을 5%내지 22.4%로 인식한다는 점에서 주변인의 처벌가능성보다 자신의 처벌가능성을 낮게 인식하고 있다. 이러한 인식수준은 과속운전 등 교통법규 위반에 대한 억제효과를 무력화시키는 장애요인으로 작용할 것을 예상할 수 있다는 점에서 이에 대한 대책마련이 필요하다.

<표 8> 가족/친구 등 주변인의 과속운전 및 과속운전 단속경험 추정

(n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
가족, 친구 등 주변사람 100명 기준 과속운전을 하는 사람은 몇 명인가?	0명	80(8.8)	가족, 친구 등 주변사람 100명 기준 과속운전 처벌경험이 있는 사람은 몇 명인가?	0명	173(19.1)
	1-9명	123(13.6)		1-9명	312(43.5)
	10-19명	99(10.9)		10-19명	213(23.5)
	20-29명	61(6.7)		20-29명	64(7.1)
	30-39명	60(6.6)		30-39명	45(5.0)
	40-49명	25(2.8)		40-49명	23(2.5)
	50-59명	92(10.2)		50-59명	39(4.3)
	60-69명	38(4.2)		60-69명	10(1.1)
	70-79명	53(5.7)		70-79명	10(1.1)
	80-89명	82(9.1)		80-89명	10(1.1)
	90-99명	100(11.0)		90-99명	3(0.3)
	100명	93(10.3)	100명	3(0.3)	
M(SD)	45.41(36.229)		M(SD)	12.80(17.999)	

3. 교통과태료 및 범칙금에 대한 인식

다수 선행연구에서 교통과태료 및 범칙금 수준이 비합리적이라는 지적이 많이 있었다. 실제 우리나라 국민이 교통과태료 및 범칙금의 수준에 대해 어떻게 인식하고 있는지 <표 9>를 통해 살펴보았다. 먼저, 우리나라 교통과태료 수준에 대해 낮은 편이라고 응답한 인원은 245명(17.2%)이었고, 높다고 응답한 인원은 267명(29.6%)으로, 과태료수준이 높다는 의견이 12.4% 높은 것으로 보고되었다. 그런데, 교통사고 감소를 위한 과태료인상의 필요성에 대해서는 반대의견(281명, 31.1%)보다 찬성의견(357명, 39.5%)이 더 높게 나타남으로써, 교통과태료 수준이 높다고 인식하지만, 교통사고 감소라는 목적을 위해서 인상하는 것에 대해 긍정적인 의견이 더 높은 것으로 나타났다.

유사한 질문으로 조사를 한 김만배·명묘희(2006)의 연구에 따르면, 2006년 7월 전국의 운전자 1,000명을 대상으로 실시한 조사에서 교통법규위반에 대한 범칙금수준이 과하다 49.1%, 적정하다 39.5%, 낮다 11.4%로 나타났다. 본 연구와 비교해볼 때, 7년 전과 비교해서 교통과태료 및 범칙금 수준에 대한 인식이 개선되고 있음을 알 수 있다. 동일한 대상을 상대로 조사한 것이 아니라는 점에서 단순 비교할 수는 없으나, 과태료수준이 높다는 인식이 20% 가량 감소하였다는 점은 그사이 국민의 생활 수준이 향상되었음이 반영된 결과라고 볼 수 있다. 또, 서울과 5대광역시 거주 운전자 707명을 대상으로 한 삼성교통안전문화연구소(2004)의 조사결과에 따르면 현재의 범칙금 수준에 대해 높다는 의견이 48.6%, 높지 않다는 의견이 20.7%로 나타났다는 점 역시 참고할만하다.

<표 9> 교통과태료 및 범칙금 수준에 대한 인식

(n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
우리나라 교통과태료 수준은 낮은 편인가? (결측=4)	전혀 그렇지 않다	104(11.5)	교통사고 감소를 위한 과태료인상이 필요한가? (결측=2)	전혀 그렇지 않다	113(12.5)
	그렇지 않다	163(18.1)		그렇지 않다	168(18.6)
	보통이다	389(43.2)		보통이다	265(29.3)
	그렇다	164(18.2)		그렇다	245(27.1)
	매우 그렇다	81(9.0)		매우 그렇다	112(12.4)
M(SD)		2.95(1.088)	M(SD)		3.08(1.204)
문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
1995년도와 동일한 현재 범칙금6만원 수준은 낮은가? (결측=2)	전혀 그렇지 않다	106(11.7)	미국과 비교했을 때 우리나라 과속규제는 지나치게 관대한가? (결측=11)	전혀 그렇지 않다	51(5.7)
	그렇지 않다	156(17.3)		그렇지 않다	128(14.3)
	보통이다	312(34.6)		보통이다	287(32.1)
	그렇다	237(26.2)		그렇다	326(36.5)
	매우 그렇다	92(10.2)		매우 그렇다	102(11.4)
M(SD)		3.06(1.145)	M(SD)		3.34(1.040)

한편, 1995년 7월 교통범칙금제도가 처음 시행된 이후 현재까지 변동 없이 6만원 수준을 유지하고 있는 것에 대해서는 범칙금 수준이 낮다는 의견(329명, 36.4%)이 높다는 의견(262명, 29.0%)보다 다수를 차지했다. 또, 미국의 뉴욕 주는 규정속도보다 15km/h를 초과할 경우 180달러(약20만원)내외의 범칙금을 부과하는 것과 비교했을 때 우리나라의 과속규제가 관대하다는 의견(428명, 47.9%)이 그렇지 않다는 의견(179명, 20.0%)보다 2배 이상 많았다.

이상의 결과를 보았을 때, 응답자들은 교통과태료의 수준에 대해 다소 높다는 인식을 갖고는 있다. 하지만, 교통과태료의 시행목적의 부합성, 과거와의 불가인상대비 현행 과태료 수준, 선진외국과의 비교 등 합리적 비교판단을 했을 때 막연히 과태료 수준이 높다고 인식하기보다 현실적으로 현행 과태료제도가 갖고 있는 문제점에 대해서는 대체로 수긍하는 것으로 이해할 수 있다. 하지만, 여기서 주의해야 할 것은 이러한 결과가 곧장 과태료 인상의 근거가 될 수는 없다는 점이다. 더구나 여전히 과태료인상에 대해 부정적인 견해를 갖거나 현행 과태료 수준이 적절한 수준 내지 법적 역지력이 있다고 생각하는 응답자가 20~30% 수준이 있다는 점은 정책개발 시 반드시 고려해야 할 사항이라고 본다.

〈표 10〉 교통과태료와 교통범칙금에 대한 비교 인식 (n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
범칙금보다 과태료를 선택하는 것이 현명한가? (결측=10)	전혀 그렇지 않다	54(6.0)	과태료 대신 범칙금을 납부하는 것은 어리석은가? (결측=6)	전혀 그렇지 않다	64(7.1)
	그렇지 않다	121(13.5)		그렇지 않다	144(16.0)
	보통이다	289(32.3)		보통이다	303(33.7)
	그렇다	283(31.6)		그렇다	249(27.7)
	매우 그렇다	148(16.5)		매우 그렇다	169(15.5)
M(SD)		3.39(1.097)	M(SD)		3.28(1.123)

다음으로 <표 10>에서는 교통과태료와 교통범칙금이 갖고 있는 제도적 맹점에 대한 의견을 살펴보았다. 즉, 교통과태료는 운전자를 확인하기 곤란하다는 점이 있어 1만원만 더 지불하면 벌점이 병과되는 범칙금을 회피할 수 있다는 점이 제도의 허점으로 지적되고 있는 상황에서 이에 대해 응답자의 의견을 확인해보았다. 먼저, 벌점이 병과되는 범칙금보다 과태료를 선택하는 것이 합리적인 선택인가에 대해 동의한다는 의견(431명, 48.1%)이 그렇지 않다는 의견(175명, 19.5%)보다 2배 이상 많았고, 표현만 달리한 동일한 질문에서도 과태료납부가 현명하다는 의견(418명, 43.2%)이 그렇지 않다는 의견(208명, 23.1%)보다 높게 나타남으로써 범칙금보다는 과태료를 확실히 더 선호한다는 사실을 보여주고 있다.

이러한 조사결과는 현행 범칙금제도에 문제가 있다기보다 과태료제도가 허점을 갖고 있다는 측면으로 이해할 수 있다. 즉, 합리적 선택이론에 근거했을 때 운전자의 측면에서는 만약 교통법규위반으로 과태료와 범칙금 중 선택할 수 있다면, 벌점이 없는 과태료선택이 이익이라는 것인데, 병과되는 벌점 수준이 1만원 이상의 가치를 갖는 것으로 인식한다는 것을 말해준다. 따라서 합리적인 수준에서 과태료제도 개선의 필요성을 말해준다.

4. 벌점 및 운전면허 행정처분의 금전적 가치에 대한 인식

면허정지는 벌점 40점, 면허취소는 벌점 120점이 초과되었을 때 받게 되는 행정처분이다. 현재 교통범칙금보다 1만원 비싼 교통과태료는 벌점이 병과되지 않기 때문에 과태료를 납부할 경우 벌점으로 인한 운전면허 행정처분(면허정지 또는 면허취소) 등의 불이익을 회피할 수 있다. 그런 측면에서 벌점이 갖는 금전적 가치를 평가해 보는 것은 의미 있는 일이라 하겠다. 물론, 현실적으로 면허정지 또는 면허취소로 인해 발생하는 비용을 경제학적으로 산정하지 못하고, 설문조사를 통해 응답자의 의견을 살펴보는 형태라는 점에서 실질적 금전적 가치와는 차이가 있을 수 있음을 밝혀둔다.

먼저, <표 11>에 제시한 바와 같이 면허정지 또는 면허취소를 고려했을 때 운전 벌점 10점의 금전적 가치에 대해 10만원 이상(456명, 50.4%), 5만원(172명, 19.0%), 7만원(141명, 15.6%), 3만원(57명, 6.3%), 1만원(55명, 6.1%)의 순으로 나타났다. 또, 운전벌점에 따른 보험료 할증을 고려했을 때 운전벌점 10점의 금전적 가치에 대해서

는 10만원 이상(371명, 41.0%), 5만원(211명, 23.3%), 7만원(151명, 16.7%), 3만원(90명, 9.9%), 1만원(69명, 7.6%)의 순으로 의견이 제시되었다. 운전면허 행정처분이나 벌점을 고려했을 때, 벌점 10점은 10만원 이상의 가치가 있다는 의견이 가장 많은 비중을 차지했다. 또, 이것을 산술평균한 결과 면허정지 및 취소를 고려한 벌점 10점은 9만 1,605원의 가치를, 보험료할증을 고려한 벌점 10점은 7만3,181원의 가치를 갖는 것으로 나타났다.

이러한 결과는 벌점 10점의 가치를 최소 7만원 이상으로 인식하고 있음을 알 수 있다. 또, 보험료 할증과 같은 금전적 제재보다는 면허정지나 면허취소와 같은 행정적 제재가 조사 대상에게 더 큰 제재효과를 갖는 다는 것을 알 수 있다. 따라서 교통법규 준수를 제고를 위한 정책을 개발하는 과정에서 이 점을 고려하여 단순히 과태료나 범칙금 수준을 올리는 차원에서 억제효과 제고를 시도하기보다 다양한 운전면허 행정처분을 활용한 정책개발을 고려할만하다.

〈표 11〉 벌점의 금전적 가치

(n=905, 단위=명, %, 원)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
면허정지/취소를 고려했을 때 벌점10점의 금전적 가치	1만원	55(6.1)	보험료 할증을 고려했을 때 벌점10점의 금전적 가치	1만원	69(7.6)
	3만원	57(6.3)		3만원	90(9.9)
	5만원	172(19.0)		5만원	211(23.3)
	7만원	141(15.6)		7만원	151(16.7)
	10만원 이상	456(50.4)		10만원 이상	371(41.0)
	기타	24(2.7)		기타	13(1.4)
환산 평균금액		9만1,605원	환산 평균금액		7만3,181원

※ 주: 환산 평균금액 산정시 '10만원 이상'은 '10만원'으로 계산

도로교통법 시행규칙, 별표28. '운전면허 취소·정지처분 기준'에 따르면 운전면허 정지처분은 일반기준에 따라 1회의 위반·사고로 인한 벌점 또는 처분벌점이 40점 이상이 된 때부터 결정하여 집행하되, 원칙적으로 1점을 1일로 계산하여 집행하게 된다. 면허취소는 1회의 위반·사고로 인한 벌점 또는 연간 누산점수가 1년 간 121점 이상, 2년 간 201점 이상, 3년 간 271점 이상에 도달한 때에 집행하게 된다. 또, 면허정지처분과 취소처분은 교통사고야기자의 구호조치 불이행, 음주운전, 음주측정 불응, 속도위반(60km/h 초과), 안전의무위반 등 개별기준에 따라 집행되기도 한다.

<표 12>에서는 이상과 같은 면허정지 및 면허취소 처분의 금전적 가치에 대해 검토해보았다.

응답자들은 면허정지처분의 금전적 가치를 150만원 이상 176명(19.4%), 100만원 221명(24.4%), 70만원 119명(13.1%), 50만원 142명(15.7%), 30만원 127명(14.0%), 10만원미만 102명(11.3%) 등으로 다양한 의견이 분포하고 있었다. 100만원 이상으로 보는 의견이 전체의 43.8%에 해당하여 다수를 차지하고 있었다. 한편, 면허취소처분의 금전적 가치에 대해서는 200만원이상 281명(31.0%), 150만원 129명(14.3%), 100만원 207명(22.9%), 70만원 50명(5.5%), 50만원 107명(11.8%), 30만원 미만 110명(12.2%) 등의 분포를 나타냈다. 이를 보수적으로 산술평균한 결과 면허정지처분의 금전적 가치는 77만5,187원, 면허취소처분의 금전적 가치는 122만3,863원으로 산정되었다.

〈표 12〉 면허정지 및 면허취소 처분의 금전적 가치
(n=905, 단위=명, %, 원)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
면허정지처분의 금전적 가치	150만원 이상	176(19.4)	면허취소처분의 금전적 가치	200만원 이상	281(31.0)
	100만원	221(24.4)		150만원	129(14.3)
	70만원	119(13.1)		100만원	207(22.9)
	50만원	142(15.7)		70만원	50(5.5)
	30만원	127(14.0)		50만원	107(11.8)
	10만원미만	102(11.3)		30만원미만	110(12.2)
	기타	18(2.0)		기타	21(2.3)
환산 평균금액		77만5,187원	환산 평균금액		122만3,863원

※ 주: '150만원 이상'은 '150만원', '200만원 이상'은 '200만원', '10만원미만'은 '10만원', '30만원미만'은 '30만원'으로 산정하여 계산

5. 교통과태료 및 범칙금 부과방식에 대한 인식

우리나라는 교통과태료 및 범칙금을 일괄적으로 정액부과하고 있다. 하지만, 일부 선진국에서는 다양한 방식으로 과태료 및 범칙금 부과형태를 두고 있다. 예를 들어, 스위스와 같은 일부 북유럽 국가에서는 재산·소득에 따라 범칙금을 차등부과하기도 한다. 또, 프랑스의 경우는 교통법규 위반횟수를 기준으로 누진처벌 제도를 취하고 있다. 이처럼 교통범칙금 및 과태료의 차등부과 내지 누진처벌에 대한 인식을 조사하였다.

〈표 13〉 교통법칙금의 차등부과 및 누진처벌제도에 대한 인식

(n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
운전자의 소득수준에 따라 법칙금의 차등부과는 공정한가? (결측=4)	전혀 그렇지 않다	171(19.0)	상습 법규위반 운전자에 대한 누진처벌이 필요한가? (결측=8)	전혀 그렇지 않다	34(3.8)
	그렇지 않다	155(17.2)		그렇지 않다	71(7.9)
	보통이다	255(28.3)		보통이다	222(24.7)
	그렇다	212(23.5)		그렇다	283(31.5)
	매우 그렇다	108(12.0)		매우 그렇다	287(32.0)
M(SD)		2.92(1.281)	M(SD)		3.80(1.089)

먼저, 운전자의 소득수준에 대한 차등부과에 대해 찬성하는 입장은 320명(35.5%)인 반면, 반대하는 입장은 326명(36.2%)으로 동등한 수준으로 입장이 대립하고 있는 것을 알 수 있다. 하지만, 상습 법규위반운전자에 대한 누진처벌의 필요성에 대해서는 찬성하는 의견(570명, 63.5%)이 반대하는 의견(105명, 11.7%)보다 압도적으로 많다(<표 13> 참조). 또, 만약에 과태료부과방식을 개선하고자 한다면 차주의 소득수준을 고려해야 한다는 의견이 355명(39.2%)으로 가장 많았고, 차종별 부과 210명(23.2%), 차량배기량기준 부과 191명(21.1%), 위험성과 상습성 기준 차등부과 33명(3.7%), 현행유지의견 89명(9.8%) 등으로 분포되었다(<표 14> 참조).

원칙적으로 교통과태료 및 법칙금의 차등부과에 대해서는 의견이 팽팽하게 대립하고 있지만, 굳이 부과방식을 개선해야 한다고 하면, 소득수준을 고려하는 방안을 가장 선호하고 있음을 알 수 있다.

〈표 14〉 과태료 부과방식의 개선방안에 대한 의견

(n=905, 단위=명, %)

문항	구분	빈도(명, %)	구분	빈도(명, %)
교통과태료 부과방식 개선 시 가장 적절한 방법은?	차주 소득수준별	355(39.2)	현행유지(동등부과)	89(9.8)
	차종별 부과	210(23.2)	위험성 및 상습성 기준부과	33(3.7)
	차량배기량 기준부과	191(21.1)	기타	27(3.0)

이에 따라, 현행 법규에서 법칙금 6만원과 벌점 15점을 부과 받거나, 과태료 7만원을 부과 받는 속도위반(20~40km/h)행위에 대하여 운전자 또는 차량소유주의 월 소득을 기준으로 했을 때 어느 정도가 법칙금이나 과태료로 적정한가에 대한 의견을

확인한 결과는 다음과 같다. 월 소득 200만원의 운전자에게는 10만원과 5만원이 각각 275명(30.5%), 273명(30.3%)으로 가장 많았고, 그 다음이 20만원(136명, 15.1%), 4만원(97명, 10.8%), 2만원(77명, 8.5%), 1만원(43명, 4.8%) 등의 순으로 나타났다.

동일한 기준으로 월 소득 800만원인 운전자에 대해서는 20만원(226명, 25.1%), 40만원(196명, 21.8%), 80만원(167명, 18.2%), 8만원(145명, 16.1%), 16만원(88명, 9.8%), 4만원(79명, 8.8%)의 순으로 나타났다.

소득수준에 따라 약간의 차이는 있지만, 조사대상자들은 대체로 소득의 1/40 내지 1/20 수준에서 과태료나 범칙금이 결정되는 것이 타당하다고 인식하는 것으로 나타났다. 그런데 여기서 특이한 점은 응답자가 적정수준이라고 응답한 교통과태료 및 범칙금을 산술평균한 결과 월 소득 200만원의 운전자에 대해서는 8만2,353원을, 월 소득 800만원의 운전자에 대해서는 32만9,412원을 적정수준의 과태료 또는 범칙금으로 이해하고 있다는 점이다. 즉, 소득수준과 관계없이 양측모두 월소득의 약 4%(1/25)수준을 적정한 과태료 및 범칙금수준으로 인식하고 있다는 점은 중요한 대목이라고 하겠다. 물론 개인의 소득수준을 함께 고려해봐야 할 부분이기도 하지만, 다수의 조사대상이 소득수준의 1/25에 집중되어 있고, 다시 월 소득을 기준으로 환산한 과태료 및 범칙금 수준이 유사하게 나타나고 있어 이는 추후 정책제언에 활용될 수 있을 것이다.

〈표 15〉 소득수준별 부과 시 적정 교통과태료 수준에 대한 인식

(n=905, 단위=명, %, 원)

문항	구분	빈도(명, %)	문항	구분	빈도(명, %)
월 소득 200만원 운전자에게 적정한 과태료/범칙금은? (결측=4)	20만원(1/10)	136(15.1)	월 소득 800만원 운전자에게 적정한 과태료/범칙금은? (결측=4)	80만원(1/10)	167(18.2)
	10만원(1/20)	275(30.5)		40만원(1/20)	196(21.8)
	5만원(1/40)	273(30.3)		20만원(1/40)	226(25.1)
	4만원(1/50)	97(10.8)		16만원(1/50)	88(9.8)
	2만원(1/100)	77(8.5)		8만원(1/100)	145(16.1)
	1만원(1/200)	43(4.8)		4만원(1/200)	79(8.8)
환산 평균금액		8만2,353원	환산 평균금액		32만9,412원

6. 교통규칙위반행위에 대한 인식

일부 선행연구를 검토하는 과정에서 교통규칙위반행위에 대한 재정비가 필요하

다는 지적이 있었다(김재광·박영수, 2011; 정철우·권기병, 2010; 청주대학교, 2008 등). 특히, 법학적 관점의 검토가 중심이 된 연구들과 달리 사고건수, 사망자 및 사망률, 중상자 및 중상자율, 평균부상일수 등을 기준으로 교통법규위반행위의 위험성 정도를 분석한 정철우·권기병(2010)은 군집분석 등 실증연구를 시도하고 있다. 본 연구는 이 부분을 보완하여 운전자들의 일부 교통법규위반행위들에 대해 상대적 위험성 정도에 대한 인식을 비교하고자 하였다.

제시된 교통법규 위반행위는 운전 중 휴대전화사용, 속도위반(40~60km/h), 중앙선침범, 고속도로 안전거리 미확보, 서행의무 위반, 고속도로 지정차로 위반, 안전운전위반(난폭운전) 등 7가지를 예시로 제시하였다. 먼저, 교통법칙금 및 벌점을 기준으로 순위를 정리하면, 속도위반(9만원, 30점), 중앙선침범(6만원, 30점), 운전 중 휴대전화사용(6만원, 15점), 지정차로위반(6만원, 10점), 안전운전위반/안전거리미확보(4만원, 10점), 서행의무위반(3만원, 벌점 없음)의 순이다. 한편, 정철우·권기병의 연구(2010)에 제시된 실질적인 위험성 정도를 분석한 결과에 따르면 중앙선침범 > 서행의무위반 > 속도위반 > 고속도로 안전거리미확보 > 안전운전위반 > 지정차로위반 등의 순으로 결론짓고 있다. 그러나 이 연구를 통해 조사대상 시민이 인식하는 위험성이 높은 교통법규 위반행위는 중앙선침범 > 운전중휴대전화사용 > 안전운전위반 > 속도위반 > 고속도로 안전거리미확보 > 지정차로위반 > 서행의무위반의 순으로 나타났다(<표 16> 참조).

〈표 16〉 도로교통법 위반행위의 위험수준에 대한 상대적 비교인식

(n=905, 단위=명, %, 원)

문항	고위험			저위험		
	1순위	2순위	3순위	1순위	2순위	3순위
운전 중 휴대전화사용	255(28.4)	137(15.3)	183(20.4)	91(10.2)	61(6.9)	123(14.1)
속도위반(40~60km/h)	100(11.1)	188(21.0)	165(18.4)	108(12.1)	105(11.8)	91(10.4)
중앙선침범	324(36.1)	235(26.2)	161(18.0)	19(2.1)	29(3.3)	40(4.6)
고속도로 안전거리미확보	40(4.5)	108(12.0)	111(12.4)	126(14.2)	163(18.4)	196(22.4)
서행의무위반	11(1.2)	23(2.6)	39(4.4)	294(33.1)	276(31.1)	130(14.8)
고속도로 지정차로 위반	12(1.3)	25(2.8)	44(4.9)	216(24.3)	194(21.8)	193(22.0)
안전운전위반(난폭운전 등)	155(17.3)	181(20.2)	193(21.5)	35(3.9)	59(6.7)	102(11.7)
합계	897(100.0)	897(100.0)	896(100.0)	889(100.0)	887(100.0)	875(100.0)
결측	8	8	9	16	18	30

이와 같이 도로교통법에 의한 개별 위반행위의 규제강도와 위반행위와 교통사고 피해결과와의 관계를 실증 분석한 결과 나타난 위험성 수준, 그리고 운전자들이 인식하는 위험성 수준이 모두 제각각이라는 것을 확인할 수 있다. 특히, 유심히 살펴볼만한 내용은 속도위반(20~40km/h)은 규제강도가 가장 강하고, 실제 사고발생시 피해 정도가 가장 큰 교통위반행위이지만, 조사대상은 그 위험성수준을 상대적으로 낮게 인식하고 있었다. 또, 안전운전위반이나 고속도로 안전거리미확보의 경우도 위험인식 수준을 기준으로 하면 지정차로위반 행위보다 위험성이 높은 것으로 나타났지만, 범칙금 수준은 상대적으로 낮은 것으로 나타났다. 또, 속도위반(20~40km/h)과 안전운전위반을 비교해보면, 조사대상은 속도위반행위보다 안전운전위반행위가 더 위험한 것으로 인식하고 있지만, 범칙금이나 벌점수준은 그 절반에도 미치지 못하고 있어, 도로교통법에 규정된 교통과태료 및 범칙금 수준과 국민의 정서가 일치하지는 못하는 것으로 밝혀졌고, 이에 대한 합리적 수준의 개선 내지 정리가 필요하다는 점을 시사해준다.

이상의 논의를 확장하여 교통법규 위반행위 뿐 아니라 일반시민들이 쉽게 이해할 수 있는 기초질서위반행위인 경범죄처벌법 상의 위반행위와의 인식비교를 제시하였다. 먼저, 비교대상이 되는 경범죄처벌법상 위반행위에 대한 규제는 지속적 괴롭힘 8만원, 장난전화 8만원, 압포매매 16만원, 관공서 주취소란 60만원으로 규정되어 있다. 이상의 기초질서위반행위와 교통법규위반행위(속도위반, 중앙선 침범, 운전 중 휴대전화사용)를 동시에 제시하고, 사회적 해악이 가장 클 것으로 예상되는 것 3가지와 가장 작은 것부터 3순위를 선택하도록 하였다.

〈표 17〉 교통법규 위반행위와 경범죄처벌법 위반행위에 대한 상대적 비교인식

(n=905, 단위=명, %, 원)

문항	사회적 해악 고위험			사회적 해악 저위험		
	1순위	2순위	3순위	1순위	2순위	3순위
속도위반(40~60km/h)	136(15.2)	162(18.2)	160(18.1)	111(12.7)	78(9.0)	111(12.8)
압포매매	51(5.7)	69(7.8)	45(5.1)	306(35.0)	186(21.4)	148(17.1)
중앙선침범	285(32.0)	243(27.3)	137(15.5)	23(2.6)	55(6.3)	47(5.4)
관공서 주취소란	28(3.1)	88(9.9)	113(12.8)	131(15.0)	190(21.8)	161(18.6)
지속적 괴롭힘	228(25.6)	138(15.5)	166(18.8)	49(5.6)	87(10.0)	104(12.0)
운전 중 휴대전화 사용	126(14.1)	131(14.7)	164(18.6)	72(8.2)	92(10.6)	102(11.8)
장난전화	38(4.3)	58(6.5)	98(11.1)	183(20.9)	182(20.9)	194(22.4)
합계	892(100.0)	889(100.0)	883(100.0)	875(100.0)	870(100.0)	867(100.0)
결측	13	16	22	30	35	38

범칙금의 수준을 통한 규제강도는 관공서 주취소란(60만원), 압표매매(16만원), 속도위반(9만원), 지속적 괴롭힘 / 장난전화(8만원), 중앙선침범(6만원), 운전 중 휴대전화사용(6만원) 등의 순으로 나열할 수 있다. 물론, 교통범칙금의 경우 별점이 부과되지만, 교통과태료로 변환한다면 1만원만 추가하면 되어 그 순서에 큰 변화는 없다.³⁾

분석결과, 사회적 해악이 큰 것부터 정리해보면, 중앙선침범 > 지속적 괴롭힘 > 속도위반 > 운전 중 휴대전화사용 > 관공서 주취소란 > 압표매매 > 장난전화 등의 순으로 나타났다. 여기에서도 법 규정에 명시된 규제의 강도 내지 범칙금의 수준과는 무관하게 사회적 해악에 대한 인식수준이 혼재되어 있음을 확인할 수 있다. 특히, 지속적 괴롭힘을 제외하고 경범죄처벌법에서 규정한 기초질서위반행위는 모두 도로교통법 위반행위보다 범칙금수준이 높지만, 현실적으로 사회적 해악성에 대한 인식은 반대로 도로교통법 위반행위가 더 위험성이 큰 것으로 이해하고 있는 것은 주목할 필요가 있다. 도로교통법상의 위반행위들 사이에서도 합리적인 재조정이 필요하지만, 전반적으로 타 기초질서 규정들과 비교했을 때도 어느 정도 형평성이 담보될 수 있도록 정책적 고려가 선행되어야 한다는 점을 보여준다.

V. 결 론

우리나라는 2010년 1월 1일부터 OECD의 개발원조위원회(DAC: Development Assistance Committee)에 회원국으로 참여함으로써 명실상부 선진국의 반열에 들어섰다고 할 수 있다. 그러나 진정한 선진국으로 진입하기 위해 선결해야 할 과제들 가운데 하나가 교통안전에 관한 문제이다. 특히, 교통안전과 관련하여 물리적 교통환경이나 차량의 기술적 개선은 어느 정도 수준에 이르렀지만, 여전히 운전자의 교통법규준수 수준에 대해서는 그 판단을 머뭇거리게 된다. 이를 위해 이미 많은 연구를 통해 교통법규준수를 제고를 위한 다양한 제안이 있었고, 그 중 시급히 개선되어야 할 사항으로 자주 언급되었던 것으로 교통과태료 및 범칙금제도에 대한 것이다. 본 연구는 무엇보다 교통과태료 및 범칙금제도에 대한 국민의식조사를 통하여 정책개발 시 고려해야 할 사항을 확인하고자 하였다. 이를 위해 전국 단위 설문조사를

3) 금액의 비교보다는 사회적 해악성에 대한 인식비교를 목표로 하고 있기 때문에 행위가 동일하다는 점에서 비교자체에 문제는 없다.

실시하였고, 분석에 성인남녀 운전자 905명의 사례를 활용하였다.

분석결과를 요약하면 다음과 같다. 첫째, 운전자들은 우리나라의 교통환경에 대해 전반적으로 불안전하며, 교통사고의 위험도 다소 높게 인식하는 것으로 나타났다. 특히, 난폭운전, 과속운전, 음주운전 등 운전자의 교통법규 미준수를 교통사고의 원인으로 꼽았다.

둘째, 과속운전을 기준으로 한 운전자 개인의 교통법규 위반은 전체 응답자의 61.6%가 연 1회 이상 과속운전을 경험하며, 실제 3년간 단속에 적발된 사례는 15.2% 밖에 되지 않았다. 교통법규 위반역시 단속경험이 18.2%에 불과하여 처벌의 확실성 수준이 매우 낮다는 사실을 확인할 수 있었다. 한편, 응답자의 주변인을 기준으로 약 45% 이상이 과속운전을 하지만, 단속에 대해서는 12.8% 수준이라고 추정함으로써 과속운전자의 2/3는 처벌을 회피한다고 인식하는 것으로 나타났다. 이러한 결과는 현재 교통규제정책의 실효성제고를 위해 단속(처벌)의 확실성이 확보되어야 한다는 점을 의미한다.

셋째, 김만배·명묘희(2006)의 연구나 삼성교통안전문화연구소(2004)의 조사에서 우리나라 교통과태료 및 범칙금 수준이 높다는 응답이 각각 49.1%, 48.6%였던 것에 비해, 본 조사에서는 과태료 수준이 높다는 의견이 29.6%로 10%가량 낮아졌다. 특히, 교통사고감소를 위한 과태료 인상의 필요성이나 과태료 수준이 거의 20여 년간 동결된 점이나 타 선진국의 사례와 비교하여 매우 낮은 수준이라는 점을 고려했을 때 교통과태료수준이 낮다는 의견이 높다는 의견보다 다수인 것으로 나타났다. 단순히 과태료의 수준에 대한 의견을 구하지 않고, 합리적 판단의 근거를 제시하여 질문을 할 경우 과태료 수준에 대한 인식이 달라진다는 점을 확인하였다.

넷째, 벌점 및 운전면허 행정처분의 금전적 가치에 대해 벌점 10점의 금전적 가치는 약 7만원~19만원까지의 분포를 갖는 것으로 확인되었다. 즉, 보험료 할증을 고려했을 때 7만3,181원, 면허정지/취소를 고려했을 때 9만1,605원, 면허정지처분(벌점40점 기준)을 고려했을 때 77만5,187원(벌점10점 기준 19만3797원), 면허취소처분(벌점120점 기준)을 고려했을 때 122만3,863원(벌점10점 기준 10만1,986원)으로 계산되었다. 물론, 이것이 엄밀하게 경제적 가치나 다양한 변수들을 고려한 것이 아니고 단순히 조사대상의 설문응답을 근거로 산출한 것이라는 점에서 오차는 있을 수 있으나, 벌점을 회피하기 위해 과태료를 선택하는 도덕적 해이를 해결하기 위한 정책개발 시 중요한 참고자료를 제공한다. 즉, 벌점을 회피하기 위해 과태료를 선택할 때 1만

월만 더 납부해야 하는 문제는 심각하게 형평성을 상실했다는 점이고, 이 문제를 개선한다면, 최소 5만원 내지 7만원 이상의 차이가 있어야 교통과태료 및 범칙금제도의 실효성을 확보할 수 있을 것이라고 본다.

다섯째, 교통범칙금의 차등부과 및 누진처벌제도에 대한 인식은 일단, 소득수준에 따른 차등부과가 공정하다는 의견(35.5%)과 공정하지 않다(36.2%)는 의견이 첨예하게 대립하고 있다. 반면, 상습범규위반자에 대해서는 누진처벌이 필요하다는 의견이 63.5%로 반대하는 의견(11.7%)보다 압도적으로 많은 것으로 나타났다. 소득수준에 따른 차등부과를 굳이 해야 한다면, 현행 20~40km/h의 속도위반 시 부과되는 6만원의 범칙금에 대해 월200만원 소득 운전자나 월800만원 소득 운전자 모두 소득의 4%(1/25) 수준에서 과태료나 범칙금이 설정되는 것이 타당하다는 의견이 확인되었다. 그러나 어디까지나 소득수준에 따른 차등부과가 합의에 이르렀을 때를 가정한 결과라는 점에서 유의할 필요가 있다.

여섯째, 현재 도로교통법 위반행위에 부과되는 과태료나 범칙금의 수준이 합리적인가에 대해 그 위험성을 기준으로 검토해본 결과, 중앙선침범 > 운전 중 휴대전화 사용 > 안전운전위반 > 속도위반 > 고속도로 안전거리미확보 > 지정차로위반 > 서행의무위반의 순으로 나타나, 정철우·권병우(2010)가 사고발생시 피해수준을 기준으로 한 순위와 교통범칙금 내지 과태료의 금액을 기준으로 한 순위와 상당한 차이가 있음을 확인하였다. 더불어, 경범죄처벌법 상 위반행위 일부와도 비교를 실시해본 결과 범칙금의 수준과 국민의식 사이에 상당한 괴리가 있음을 발견하였다. 따라서 교통과태료 및 범칙금제도에 대한 개선을 고려한다면, 국민의 법감정 내지 위협성에 대한 인식을 반영하여야 할 것이다.

이 연구는 교통과태료 및 범칙금제도가 갖고 있는 문제점에 대해 다양한 의견들이 있었지만, 국민의 저항에 부딪혀 제도개선을 시도하지 못하였다는 점에서 출발한다. 도로교통법의 교통과태료 및 범칙금제도가 본래의 취지를 상실하고 실질적 효력이 와해되는 상황에서 국민의 의견을 먼저 청취하는 것이 우선이라고 보았다. 이에 따라 국민의식조사를 실시하였고, 몇 가지 정책적 시사점을 얻을 수 있었다.

우선, 국민은 교통과태료 및 범칙금제도에 대해 매우 합리적인 의사결정을 하고 있다는 점을 확인할 수 있었다. 따라서 과태료 및 범칙금 인상에 대해 근본적인 거부감이나 저항감이 있으나, 이에 대한 충분한 이해와 공감대를 형성한다면 제도개선의 저항이 덜 할 것이라는 점이다. 그리고 무엇보다 이러한 절차가 민주적 정책결정과

집행을 위한 선결과제라는 점을 확인하였다.

둘째, 김만배 등(2009)의 주장과 같이 차주에 대한 벌점부과방안을 고려하는 것도 한 방법이 될 것이다. 실제, 이 연구결과 도로교통법 위반행위에 가장 강력한 억제효과를 낼 수 있는 것은 금전적 제재보다 행정적 제재라는 점을 확인할 수 있었다. 따라서 과태료의 허점을 이용하여 범칙금 및 벌점을 회피하는 문제를 해결하기 위해 과태료를 납부하는 차주에게도 벌점을 부과하는 방식을 마련한다면, 차주의 입장에서 법규위반을 한 실제 운전자로 하여금 범칙금을 납부하도록 유도할 수 있는 장점을 확보하게 된다.

셋째, 소득수준이나 차종에 따른 과태료/범칙금의 차등부과방식은 많은 저항이 예상된다. 하지만, 상습법규위반자에 대한 누진처벌에 대한 동의수준은 매우 높다는 점에서 이에 대한 법제도의 개선이 필요할 것으로 보인다. 특히, 범칙금 뿐 아니라 과태료의 측면에서도 상습위반차량에 대해 차주에게 관리책임을 물을 수 있는 제도적 장치를 마련하여 법의 실효성을 제고해야 한다고 본다.

끝으로, 현 도로교통법 위반행위에 대한 전반적인 재정리가 이루어져야 할 것이다. 정철우·권기병(2010)이 시도한 방법과 같이 위반행위로 인해 발생하는 피해를 계량분석하면서도 국민의 법감정 내지 인식수준을 반영하여 경미한 위반행위에서부터 심각한 위반행위까지 재분류하여 교통과태료와 범칙금부과가 합리적인 수준이 될 수 있도록 해야 한다.

이상의 논의는 교통과태료제도에 대한 본격적인 운전자의 인식을 확인했다는 점에서 의미가 있다. 하지만 다양한 도로교통법 위반행위 가운데 속도위반을 중심으로 하고 있어, 음주운전 등 대표적인 교통위반행위에 대한 조사와 분석이 이루어지지 못한 것에는 아쉬움이 남는다. 그러나 본격적인 제도개선을 위해 충분한 정책적 근거를 마련하였다는 점에 의미를 부여하고 싶다.

참고문헌

- 국토교통부. (2013), “2013년 국토교통부 국정과제 실천계획”, 국토교통부.
- 국토해양부. (2011), 「제7차 국가교통안전기본계획(2012~2016)」, 서울: 국토해양부.
- 국회입법조사처. (2011), 「2011 국정감사 정책자료Ⅱ」, 서울: 국회입법조사처.
- 권기병. (2011), “법칙금 및 벌점의 교통단속 효과분석에 관한 연구”, 석사학위논문, 서울시립대학교 도시과학대학원.
- 김준규. (2008), 「행정법입문」, 서울:박영사.
- 김만배·명모희. (2006), 「위법 운전자 제재수단의 효율성 확보방안 연구」, 서울:도로교통안전관리공단 교통과학연구원.
- 김만배·명모희·김성규. (2009), “첨단교통 단속장비와 도로교통법 개선방안”, 「법과 정책연구」, 9(1): 273-301.
- 김원중 외. (2008), 「체납과태료 징수방안 개선 연구」, 서울:경찰청.
- 김원중·이영우. (2012), “한국과 영국의 운전면허 행정처분에 관한 비교 고찰”, 「유럽헌법연구」, 12: 193-216.
- 김재광·박영수. (2011), “운전면허 행정처분의 기준과 절차의 문제점과 개선방안”, 「행정법연구」, 29: 177-198.
- 도로교통공단. (2013), 「2013년판(2012년 통계) 교통사고 통계분석」, 서울:도로교통공단.
- 명모희. (2008), “교통안전규제정책의 불응요인과 순응확보수단에 대한 연구”, 박사학위논문, 성균관대학교 대학원.
- 박상권·전영실·황만성·이천현. (2008), “교통사범 감면정책에 대한 의식조사연구(Ⅱ)”, 「대한교통학회 학술대회지」 2008(1): 413-422.
- 박상주. (1999), “교통규제정책 불응에 관한 행태적 원인분석: 자동차 속도규제불응에 대한 합리적 선택가설을 중심으로”, 「한국정책학회보」, 8(2): 47-69.
- 삼성교통안전문화연구소. (2004), 「교통안전 정착을 위한 정책 방향성 연구: 적정 교통 범칙금 및 과태료 수준에 관하여」, 서울:삼성교통안전문화연구소.
- 장일준. (2009), “교통법규 위반 범칙금의 효율적 수준 설정 모형 개발(신호와 제한속도 위반 중심)”, 「대학교통학회지」, 27(3): 111-118.
- 정우일·장석현. (2009), “우리나라 교통범칙금제도에 관한 연구”, 「한국경찰학회보」, 11(4): 377-399.
- 정철우·권기병. (2010), “교통사고 유발 범칙행위의 범칙금 분류 연구”, 「경찰학연구」, 10(1):

257-272.

청주대학교 (2008), 「교통법규 위반에 대한 효과적 제재 방안 연구」, 서울:경찰청.

치안정책연구소. (2012), 「치안전망 2013」, 용인: 치안정책연구소.

한국교통연구원. (2012), 「2030 교통정책 혁신방안 추진연구」, 서울:한국교통연구원.

【Abstract】

Public Attitude Survey on Traffic Fine Policy

Kim, Yeon-Soo

Traffic safety has been dramatically enhanced thanks to recent improvements in traffic environment. Nonetheless, many traffic accidents occur due to unchanging driving practices. Therefore, this study addresses the issues of traffic fine and penalty fine policies, and seek appropriate levels of traffic fines through a public attitude survey. For this purpose, a survey was conducted on 905 adult drivers over 20 years of age from 15 provinces and metropolitan cities.

Analysis results are as follows. First, traffic environment in South Korea is generally not safe. Respondents perceive violation of traffic laws such as reckless driving, speeding and drunk and driving as an important cause. Second, 61.6% of respondents experienced over one speeding annually, but only 15.2% of respondents were caught in the last three years. Third, opposition to levels of traffic fines has decreased over the past, and responses were more positive when more information was provided. Fourth, to deter moral hazard of paying traffic fines to avoid traffic penalty points, traffic fines should be at least 50,000~70,000 won higher than penalty fines. Fifth, there was less opposition to implementation of accumulated penalty policy compared to income-based differential fine levels. Sixth, traffic fines for different types of traffic violations need to be reorganized.

In conclusion, this study suggests the following policy improvements for the current traffic fine and penalty fine policies for violation of traffic laws. First, enough understanding and consensus must be developed for policy improvements. Second, administrative sanctions such as giving penalty points should be considered rather than financial sanctions. Third, there should be policy improvement for accumulative penalty. Current acts of traffic law violation should be reorganized.

Key words : Traffic fine, Penalty fine, Traffic safety, Attitude survey,
Policy improvement