

운전중 흡연에 대한 고찰

The Contemplation of Smoking Behind the Wheel



변현수

서론

2015년 1월 1일부로 기존에 평균 2,500원이었던 담배값이 2,000원 오른 평균 4,500원에 판매되고 있다. 이에 대한 각계각층의 반응은 제도 시행 이전부터 다양하게 나타났으며, 현재에도 진행중인 사안이므로 그 결과를 예의주시할 필요가 있을 것이다. 한국은 흡연율이 매우 높은 편에 속하는 나라이며, 보건복지부에 따르면 성인남자의 경우 42.1%가 흡연자로 이는 OECD 국가중 그리스(43.7%)에 이어 2위이다¹⁾. 문제는 이러한 흡연자들이 운전중에도 자연스럽게 흡연을 하게 되어 여러 가지 문제를 야기할 소지가 다분하다는 점이다. 대표적으로 흡연으로 인한 운전부주의, 도로상 담배꽂초 무단투기, 동승자에게 간접흡연 영향 등이 있다. 다만 운전중 흡연에 대해서는 다소 유연한 입장을 취해야 한다는 목소리도 있다. 대중

교통도 아닌 개인의 사유재산인 자동차 안에서 이루어지는 행위를 규제한다는 것은 더욱 복잡한 법리적, 사회적 문제를 일으킬 소지가 다분하기 때문이다. 실제로 선진각국의 경우에도 운전중 흡연에 대해서는 별다른 강한 규제를 가하지 않는 편이다. 이러한 문제에 대해서 다방면에 걸친 사례분석이나 주의 깊은 연구가 거의 전무하고, 관련 법령도 미비한 실정이기에 지금부터라도 면밀한 관찰과 논의가 필요하다고 본다. 주지하다시피 자동차와 같은 교통기관은 항상 사고의 위험성을 내재하고 있을 뿐만 아니라 그 결과가 생명의 유지에까지 미치기 때문에 사회의 안전을 위해서도 담론이 필요한 과제라 할 수 있다. 이에 본 연구에서는 운전중 흡연에 대한 경각심을 고려해 보고 이에 대한 대안을 고찰해 봄으로써 더 나은 교통환경 구축에 한걸음 다가서는 계기가 되고자 한다.

1) 보건복지부, 국민건강영양조사 2013년도 결과 발표, 2014.09.18.

운전중 흡연으로 인한 문제점

1. 운전 부주의

운전자가 운전중 담배에 불을 붙이는 등의 행위로 잠깐이지만 시선이 차단될 수 있으며, 이후 뿔어져 나오는 담배연기로 인해 운전시야가 좁아질 수 있다. 또한 운전자가 담뱃재를 털 때 무릎 등에 뜨거운 재가 떨어지는 경우로 인한 사고가능성이 상존하고 있다. 실제로 관련 사건사고를 보면 지난 2004년에는 화물차 운전자가 어딘가에서 날아온 담배꽁초 불씨를 떼어내려다 운전대를 놓쳐 승합차와 충돌한 결과 승합차에 타고 있던 운전자를 비롯한 동승자들이 죽거나 다친 사고가 있었다²⁾. 타인에게가 아닌 운전자 본인에게도 손상이 가해질 수 있는데, 운전자가 담뱃재를 털기 위해 팔을 창문밖으로 내밀다가 방음벽에 팔을 부딪쳐 중상을 입은 경우 손해액의 40%만 보상받은 경우도 있었다³⁾. 이처럼 운전중 흡연으로 인해 운전자의 순간적인 부주의를 불러 일으킴으로써 교통사고가 발생할 가능성은 충분히 존재한다고 볼 수 있다.

2. 담배꽁초 투기와 이로 인한 2차 사고

담배꽁초의 투기로 인해 도로에 손상이 가는 것은 물론이고, 이로 인해 주위 차량에게 뜻하지 않은 2차 사고를 안길 위험성이 있다. 담배꽁초는 생각만큼 잘 꺼지지도 않을뿐더러 900°C이상의 온도까지 올라가기 때문에 휘발유 등 인화물질이 다량 들어있는 차량에 큰 피해를 미칠 수 있다. 실제로 실험결과에서도 달리는 차량의 경우 바람이 강해 불이 잘 옮겨 붙으며, 이러한 부주의로 일어난 차량 화재가 2014년에만 668건이고, 그 중 절반이상이 담배로 인한 것이라는 결과도 나와 있다⁴⁾. 또한 아직 꺼지지 않은 담뱃불로 인해 개활

지에 불이 붙을 수 있고, 건조한 날씨에는 큰 화재로 이어질 수 있다. 산불의 원인이 무심코 버린 담배꽁초 때문이라는 것은 이미 많이 알려져 있다. 자동차는 물론이고, 산불이나 건물 등 여타 재산상 피해까지 불러올 개연성이 충분한 것이다.

3. 간접흡연 및 3차 흡연

담배연기는 크게 주류연과 비주류연으로 구분하게 된다. 주류연(mainstream smoke)은 필터를 거쳐 신체내로 들어온 후 내뿜어 지는 연기로 일반적인 흡연자들이 배출하는 연기이다. 비주류연(sidestream smoke)은 불에 붙은 담배 끝에서 피어 올라오는 연기를 말하는 것인데, 여과를 거치지 않았기에 오히려 더욱 유독하다고 할 수 있다. 실제 흡연행태를 보면 주류연기보다는 비주류연기가 더 많은 비중을 차지하게 된다. 개방된 야외같은 곳도 아닌 자동차 실내의 경우에는 밀폐공간이므로 비흡연자가 더 많은 담배연기, 그것도 비주류연에 노출되게 된다. 즉 운전중 흡연은 동승자에게 간접흡연으로 인한 의도하지 않은 피해를 끼치게 될 수 있다. 이는 운전자에게도 마찬가지인데 담배에 포함된 니코틴은 혈압을 높이고 콜레스테롤 증가로 인해 심근경색에 영향을 미칠 수 있다. 결과적으로 운전자의 운전중 돌연사 가능성을 높일 수도 있는 것이다. 그 외에도 간접흡연에서 더 나아가 3차흡연이라는 것도 대두되고 있다. 간접흡연 또는 2차흡연(second-hand smoke)이 1차흡연자로 인해 발생하는 주위 인물의 흡연효과를 말한다면, 3차흡연(third-hand smoke)은 재떨이나 옷에 붙은 흡연물질이 악영향을 미치는 것을 의미한다. 3차흡연은 그 효과가 누적되면서도 지속적으로 영향을 끼칠 수 있다는 점에서 더욱 위험할 수 있다⁵⁾. 자동차는 한번 구입하면 장기간 사용하게 되는 물건인 만큼 이와 같은 연속적 흡연의 부정적 효과가 크게 나타날 소지가 다분하다.

2) 동아일보, "운전중 담뱃재 털다... 중앙선 침범 충돌사고 9명 死償", 2004.03.02.

3) 한겨레, "차창 밖 팔 내밀었다 사고 60% 책임", 2005.05.21.

4) KBS 뉴스, "[안전점검] 무심코 던진 꽁초에...차량 화재 위험", 2015.01.14.

5) 한겨레, "수면 위로 떠오른 3차 흡연 피해", 2014.02.18.

운전중 흡연에 대한 반응

북미 지역은 다른 대륙이나 국가에 비해 상당히 강력한 금연정책을 시행 중이다. 미국 및 캐나다의 경우 흡연율이 20% 미만을 기록할 정도로 여타 국가에 비해 낮은 편인데도, 미국이나 캐나다의 특정 주에서는 심지어 집안에서도 흡연을 제한할 정도이다. 상대적으로 유럽과 아시아권에 있는 선진 국가의 흡연율은 북미대륙 국가의 흡연율을 다소 상회하는 것으로 나타났다⁶⁾. 전세계적으로 흡연율은 감소추세이지만, 신흥공업국이자 인구 대국인 국가들은 흡연율이 오히려 상승하고 있다⁷⁾. 즉 어느 정도 산업화가 이루어진 국가들은 흡연율도 낮은 편이지만, 한창 공업을 증진시키고 발전과정에 있는 국가들은 아직 흡연율이 높은 추세를 알 수 있다.

그런데 이러한 현황과 관계없이 대부분의 국가들은 운전중 흡연에 대한 규제사항을 특별히 만들고 있지는 않고 있다. 서구권에서는 개인의 권리와 사생활을 중요시하는 분위기여서 그런지 운전중 흡연에 대해서는 관대하거나 넘어가는 경향이 많다. 그저 동승자의 건강을 위해 운전자가 아닌 탑승자가 있는 경우 흡연을 금지하는 정도이다. 미국과 캐나다에서는 동승자 특히 미성년자가 같이 차에 타고 있는 경우 흡연을 금지하는 법을 입안한

주가 많다. 이는 일본이나 유럽 등 여타 자동차 생산국에서도 공통적으로 나타나는 현상이다.

한국의 경우 운전중 흡연을 금지하는 별다른 규제는 없다. 이전에도 몇 번 법률을 입안하려는 시도가 있었으나 현실적인 문제로 유야무야된 상황이다. 이와 관련된 현행법을 보면 도로교통법 제 68조에는 ‘돌, 유리병, 쇠조각이나 그 밖에 도로에 있는 사람이나 차마를 손상시킬 우려가 있는 물건을 던지거나 발사하는 행위’, 그리고 ‘도로를 통행하고 있는 차마에서 밖으로 물건을 던지는 행위’를 도로에서 운전시 금지행위로 규정하고 있다. 이런 행위가 발생할 경우 범칙금 5만원과 벌점 10점을 부과하고 있으며, 블랙박스 등 영상매체로 확인된 경우 과태료 5만원을 부과함으로써 이에 상응하는 처벌이 실행되고 있다. 또한 도로교통법 제49조의 ‘모든 운전자의 준수사항’에는 지방경찰청장고시로 지역에 따라 운전중 흡연여부를 지정할 수 있게 되어 있다. 이 밖에도 운전자가 사업용 차량을 몰고 다니는 경우에는 여객자동차 운수사업법 시행규칙 제44조에 있는 ‘운송사업자 및 운수종사자의 준수사항’에 나와 있는 바 ‘여객자동차운송사업에 사용되는 자동차 안에서 담배를 피워서는 안 된다’라고 지정되어 있다. 따라서 이러한 규정이 운전중 흡연에 대한 실정법의 전부로 볼 수 있다.

결과적으로 운전중 흡연에 대해서는 현재 세계

표 1. 운전중 흡연 금지에 대한 찬반 의견

발생가능한 문제점	규제에 대해 찬성 의견	규제에 대한 반대 의견
담배로 인한 쓰레기 무단 투기	도로의 수명을 줄이고, 환경미화에도 좋지 않음	이미 관련 도로교통법이 존재하고 있으며, 추가 규제는 불필요함
흡연금지 범위	일단 운전자를 필두로 해서 나중에는 동승자에게도 금지하도록 함	운전기사를 고용할 수 있거나 환기시설이 된 차를 구비할 수 있는 사람과 그렇지 않은 사람간에 위화감을 조성함
사고 유발	기존 사건사고가 이미 있고, 앞으로 대형사고로 발전할 여지가 있음	트럭 등 장거리 운전자에게는 오히려 잠을 깨우는 등의 효과도 있음
과잉 규제	이미 운전중 DMB 시청이나 휴대전화 사용이 금지된 것처럼 필요한 규제임	모든 것을 규제로 묶으려는 발상이며, 이런 식이면 운전중 잡담이나 음식물 섭취도 규제할 것임
법적 실효성	자동차 블랙박스, CCTV 등으로 증거를 제시하여 강력하게 규제할 수 있음	자동차 실내에서 벌어지는 행동이므로, 인권이나 사생활 문제로 번질 수 있음
형평성	간접흡연 등 운전중 흡연으로 인한 폐해를 막음으로써 공공의 이익을 증진함	불법 튜닝, 불법 부차물 등 선결과제부터 해결해야 함

6) 연합뉴스, “한국, OECD국가중 담뱃값 가장 싸..흡연율은 2위”, 2012.09.10.

7) 이코노믹 리뷰, “전세계 흡연율 줄었지만, 중국 인도 러시아 흡연인구 갈수록 증가”, 2014.01.16.

어느 나라에서도 딱히 효과적인 규제를 만들지도 적용하지도 못하고 있는 실정이다. 이는 무엇보다도 현실적인 어려움이 가장 크게 작용하는 것으로 보인다. 음주운전의 경우 일단 그로 인한 부정적인 결과가 명확하게 나타나고 있으며, 불법행위를 판단하는 절차가 잘 마련되어 있고, 무엇보다도 규제에 대해 사회적으로 공감대가 충분히 형성되어 있다. 그러나 운전중 흡연에 대해서는 설령 사고가 발생했다 해도 사고와의 인과관계를 입증하기가 어려우며, 그 때문에 불법여부를 판단하는 절차를 마련하기 어렵고, 결정적으로 지나친 사생활 침해와 인권 저촉사항으로도 발전할 여지가 있기 때문이다. 이 밖에도 운전중 흡연에 대한 찬반 의견에 대해서는 표 1에 정리해 두었다.

기존의 선진 각국뿐만 아니라 여타 국가들에서도 운전중 흡연에 대해서 강한 규제를 마련하지 못하는 것은 그만큼 운전중 흡연이라는 것에 대해 다른 어떤 주제보다도 사회적 합의를 도출하기 어렵다는 것을 반증하는 부분이다. 특히 운전중 흡연금지에 대해 반대하는 측에서 내세우는 주장으로 그런 식이면 운전중 대화나 냉난방 기기 조작 등 그 어떤 행위도 금지해야 한다는 주장은 단순히 웃어넘길수 없는 이야기이다. 따라서 현실적으로는 자율적인 규제의 기초위에 실효성있는 법적 대안을 고려하는 것이 필요하다고 본다. 다시 말해서 필요한 경우 규제를 제정해야겠지만 상황에 따라 유연하게 적용함으로써 불필요한 행정적, 재정적 낭비를 줄이는 것이 낫다는 것이다. 유연한 규제설정과 대응에 관련되어 일반인에게도 많이 알려진 것으로 마력규제라는 것이 있다. 이는 자동차 등 원동기 엔진으로 구동되는 모든 차량(이륜차도 포함)의 최고출력을 제한함으로써 일정 속도이상을 내지 못하도록 하는 것이다. 대부분의 차량을 보면 최고속도가 180~200km로 속도계에 찍혀 있는 것을 볼 수 있을 것이다. 마력규제로 인해 최고속도가 제한되게 되면 불필요한 과속을 방지할 수 있고, 자동차 업계 측면에서는 기술 유출 등을 막을

수 있으며, 업체간 과당경쟁을 방지할 수 있는 장점이 있다. 물론 자동차 자체도 수명이 증가하고 연료절약이나 사고예방 등에도 긍정적인 영향을 줄 수 있다. 하지만 지금은 대부분의 국가에서 마력규제를 철폐하고 있다. 그 이유는 이미 교통시설이 과거와 비교할 수 없을 만큼 좋아졌고, 특히 안전과 관련된 기술(예를 들어 안전띠 의무착용, 에어백 등)이 발전되어 차량의 속도제한이 없어도 될만큼 사회가 성숙해졌다는 점이다. 무엇보다도 현실적으로 최고속도를 내리면 고속도로 등에서나 쓸모가 있지 시내운전이나 가까운 거리를 운전하는 경우에는 규제 이전에 상황자체가 성립하지 않기 때문이다. 이에 비추어 보아 운전중 흡연에 대한 경각심을 불러 일으키고 지속적으로 이에 대한 위험성을 운전자에게 인식시키는 것이 선행될 필요가 있다. 이어서 보다 많은 사례를 분석하고 연구결과를 축적하여 충분히 인과관계 등이 입증되면 그 후에 필요한 규제를 취해도 충분할 것이다. 또는 기술적으로 해결하는 방법도 모색해 볼 수 있다. 이를 테면 자동차에 더 나은 환기시설을 갖추든가, 담배로 인한 화재에 강한 소재를 자동차에 장착하는 방법도 있을 수 있다. 이에 더해 스마트카가 각광받고 있는 현 시점에서 운전자의 운전이 둔해지면 자동으로 제어해 주는 스마트카의 개발도 해결책이 될 수 있을 것이다.

결론

최근 수행한 조사결과에 의하면 조사대상자들이 꼽은 가장 위험한 운전 행태로는 음주운전, 스마트폰 및 내비게이션 사용, 과속 등이 꼽혔으며, 특히 실제로 가장 많이 위반한 운전 행태로 스마트폰 및 내비게이션 사용이 1순위로 거론되었다⁸⁾. 이어서 이 조사에서 본 연구와 관련되어 흥미로운 부분은 운전자가 보이는 가장 부주의한 운전 경험으로 졸음운전, 동승자와 대화, 음식물 섭취, 업무관련 생각, 흡연, 물건 줍기의 순으로 조사대상자들이 응

8) 현대해상 교통기후환경연구소, "2015 국민 교통안전 의식 조사"

답하였다는 것이다. 즉 운전 부주의를 불러일으키는 행동 중 흡연은 오히려 운전자들이 낮은 순위로 꼽고 있다는 점이다. 또한 상기 서술된 운전 부주의 사항들은 구체적이고 객관적으로 인과관계를 입증하기 어려운 사안들이라는 것도 고려할 필요가 있다.

심지어는 스마트폰 등 전자기기 사용의 경우 금지 법안이 만들어졌음에도 불구하고 오히려 교통사고를 줄이는 실효성이 없다는 믿기 힘든 연구결과도 있다⁹⁾. 이에 따르면 운전중 휴대전화 사용금지 법안이 마련된 뒤로 교통사고 발생건수를 비교해 본 결과 의미있는 차이가 없다는 것이다. 그 이유로 휴대전화 사용이 다른 위험요인과 비교해 볼 때 영향력이 낮은 편이라는 점, 그리고 핸드프리를 하더라도 운전 부주의는 여전하다는 점을 들었다. 물론 이에 대해서는 추가적인 면밀한 조사와 분석이 필요할 것이다. 여기서 중요한 점은 그래도 사회적으로 대부분의 사람들이 필요성을 인지하고 합의도출에 성공한 운전중 휴대전화 금지에 대해서 조차도 이렇게 실효성 측면에서는 별 의미가 없을 수 있다는 것이다. 따라서 운전중 흡연이 정말로 문제라면 그것을 입증하기 위한 심도 깊은 조사와 더불어 사회적 공감대를 구축하는 것이 수반되어야 할 것이다.

본 연구에서는 점점 더 사람들의 삶 깊숙이 파고 드는 자동차 운전에서 위험성이 거론되는 운전중 흡연에 대해서 논의해 보았다. 이에 대한 범위를 확대해 보면 여기에서 파생되어 버스나 기차, 비행기 등 대중교통의 경우 승객과 운전자의 흡연, 보행자 흡연, 자전거 등 이륜차 운전시 흡연 등 관련 주제가 많이 파생될 수도 있기에 진지한 해결책을 서로 나눌 당위성이 충분할 것이다. 특히 자동차 사고는 다른 어떤 사고보다도 자주 발생하는 편이며 인명피해도 직결되어 있는 만큼 작은 위험성일지라도 대비가 필요한 부분이다. 본 연구를 통해 운전중 흡연이라는 것에 대해 충분한 논의가 이루어지기 바라며, 발생할 지도 모르는 위험에 대한

충분하고도 적절한 대안을 지속적으로 도출하기를 바란다.

9) New York Times, "Results of Study on Cellphone Use Surprise Researchers", 2010.01.29.