

음주방지 차량시동잠금장치

BAIID: Breath Alcohol Ignition Interlock Device



정신교

I. 서론

음주음주운전은 교통사고의 주요원인이며 교통 안전을 위협하는 요소이다.¹⁾ 특히 음주와 관련된 교통사고 사상자의 경제적 비용은 2008년 기준으로 약 6,855억원으로 전체 인명피해 교통사고비용 약 4조 3,851억원의 15.6%를 차지하고 있다.²⁾ 음주운전은 인간의 생명, 신체 그리고 재산에 막대한 희생과 피해가 초래된다는 것은 두말할 필요도 없을 것이다. 그런데 우리나라의 음주운전대책은 교통문화가 안정적으로 정착된 선진국과 비교해 볼 때 아직 미흡한 부분이 존재한다. 따라서 각국의 다양한 음주예방정책과 실시현황에 대한 고찰을 바탕으로 우리나라에서도 음주운전을 예방하기 위한 적극적인 대처가 필요하다고 하겠다.

우리나라의 음주운전문제는 매우 심각한 수준이

다. 일반적으로 음주운전의 가장 대표적인 지표라고 볼 수 있는 교통사고사망율과 1인당 알콜소비량의 두 가지 기준에서 세계 최상위권이다. 따라서 이러한 문제에 대해 정책적 대안이 매우 절실함에도 불구하고 지금까지의 정책은 구속수사의 확대와 양형의 강화, 캠페인의 확대 등이었다. 이러한 처벌의 강화에 의한 음주운전의 억제 효과는 이후의 연구 결과에서도 나타났듯이 큰 예방적 효과가 없었다.

이처럼 우리나라에서 음주운전이 매우 많이 발생하고 있음에도 불구하고, 경찰의 단속만으로 음주운전을 줄이는 것은 매우 단기기간의 대책에 불과하다. 더욱이 상습적·만성적 음주운전자에게 이러한 억제의 수단은 별다른 효과를 가져오기 어려울 것이다. 이러한 점에서 볼 때 차량시동잠금장치 프로그램은 만성적인 음주운전자에 대한 획기적인 대안이 될 수 있으리라고 본다. 그리고 음주운전시

정신교 : 김천대학교 경찰행정학과, jsk732@hanmail.net, 직장전화:054-420-4104, 직장팩스:054-420-4474

1) 최근 5년간 전체교통사고에서 음주교통사고가 차지하는 비율은 다음과 같다. 2005년, 214,171건 중 26,460건, 2006년 213,745건 중 29,990건, 2007년 211,662건 중 28,416건, 2008년 215,822건 중 26,873건, 2009년 231,990건 중 28,207건을 차지함으로써 지속적으로 전체 교통사고 가운데서 높은 비율을 차지하고 있다(경찰청: <http://police.go.kr>).

2) 도로교통공단 교통사고종합분석센터, "08년 도로교통사고비용의 추계와 평가", 89면 이하, 2009.

면허정지나 취소로 인한 생계가 어려운 운전자의 구제문제에 있어서 이 장치를 도입하면 문제해결과 동시에 음주운전을 예방할 수도 있을 것이다.

음주운전에 대한 규제는 지금까지 전세계적인 대응방식이 '운전자 중심의 처벌'이 주로 행해졌는데, 그 형태는 면허정지나 취소기간의 상향조정, 구속수사의 확대 등의 방식이 주를 이루고 있었다. 그러나 음주운전은 상습성이 높을 뿐만 아니라 면허정지나 취소된 상태에서 운전을 하거나 음주운전을 하더라도 적발율이 저조하기 때문에, 이러한 '운전자 중심의 처벌'은 큰 효과를 기대하기 어려운 실정이었다.

반면 음주운전에 대한 또 하나의 규제방법으로 '자동차 중심의 처벌'이 있다. 이러한 방법에는 자동차와 번호판의 압류, 차량등록의 정지, 차량축쇄, 시동잠금장치 등이 있을 수 있다. 그러나 자동차나 번호판을 압류하는 것은 재산권을 크게 제한한다는 단점이 있다. 그러나 시동잠금장치는 자유롭게 자동차를 이용할 수 있을 뿐 아니라, 음주운전도 효과적으로 통제할 수 있다는 장점이 있다.

이러한 점을 바탕으로 하여 이하에서는 음주방지 차량시동잠금장치에 대한 각국의 예와 더불어 우리나라에 도입에 따른 장점과 문제점에 대해 논하고자 한다.

II. 차량시동잠금장치와 각국의 도입현황

시동잠금장치는 음주운전을 크게 줄일 수 있는 것으로 기대되는 기기로서 우리나라에는 존재하지 않는 새로운 장치이다. 현재 이 제도를 본격적으로 도입하고 있는 국가는 미국과 캐나다이다. 캐나다의 경우 1990년 시험적으로 실시한 후 1994년부터 정식으로 시동잠금장치를 음주운전자의 통제방

안으로 이용하고 있으며 미국의 경우 많은 주에서 채택하고 있는 제도이다. 그리고 스웨덴과 호주, 뉴질랜드 등에서 시험적으로 시행되거나 또는 이 제도의 도입을 계획하고 있다.

1. 차량시동잠금장치

시동잠금장치(BAIID: Breath Alcohol Ignition Interlock Device)³⁾는 술을 마신 운전자의 자동차운행을 막는 장치로서 자동차의 시동시스템과 연결되어 있는 전자장치이다. 운전자가 이 장치를 장착한 자동차에 시동을 걸기 위해서는 먼저 장치에 입을 대고 자신의 호흡을 불어넣어야 한다. 이 장치는 이 때 들어온 호흡을 분석하여 운전자의 혈중알콜농도가 미리 정해진 기준치를 초과하게 되면 시동이 걸리지 않는다.⁴⁾ 쉽게 말해 음주측정기를 시동장치 앞에 달아 음주측정과 시동걸기를 연계시켜 놓은 것으로서 자동차를 운전하려고 할 때 시동거는 과정을 하나 더 추가한 것이다. 따라서 이 장치가 장착된 차량은 음주측정을 통과해야만 시동이 걸리는 것이고, 기준치 이상의 음주를 한 운전자는 원칙적으로 운전을 하는 것이 불가능해진다. 이렇게 본다면 이 장치를 단 운전자가 술을 마시고도 운전을 하기 위해 주위의 친구나 동료에게 대신 불어달라고 하여 일단 시동이 걸리게 되면 차를 운전할 수도 있으나, 이러한 방법에 의한 운전은 불가능하다. 왜냐하면 시동잠금장치에 저장되어 있는 본인의 호흡은 코드화가 되어 있기 때문에 다른 사람의 호흡으로는 시동이 걸리지 않기 때문이다. 따라서 본인이 아닌 다른 사람이 대신 호흡을 불어주는 것은 불가능하다고 할 수 있다.

위와 같은 시동잠금장치와 함께 재범이상의 음주운전자에게 적용될 수 있는 유사한 프로그램으

3) 시동잠금장치의 시작은 음주운전방지를 위한 기술적 연구에서 비롯되었다. 세계최초로 미국은 1970년 연방고속도로 교통안전청(NHTSA: National Highway Traffic Safety Administration)에서 교통관련 기업체를 초청하여 알콜방지연동체계라는 프로그램을 설명하고 이에 응모케 하였다. 교통사고방지를 위한 계획이었으나 차량제조업체는 운전자에 대한 추가부담에 대한 문제점으로 큰 관심을 가지지 않았다. 이후 1986년 캘리포니아주는 세계 최초로 음주운전에 대한 대책으로 시동잠금장치를 사용할 것을 입법화하였다.

4) 미국과 캐나다에서는 보통 운전자의 혈중알콜농도가 한계치(전형적으로 20~40mg/, 0.05%)를 초과할 경우 이장치는 시동을 막고 다고 한다.

로는 집중보호관찰이나 전자감시가 적절히 이용될 수 있을 것이다. 그러나 시동잠금장치는 이들에 비해 운전자의 재산권이나 생활필수품의 이용을 제한하지 않으면서도 집중보호관찰이나 전자감시가 가질 수 있는 사생활침해나 인권침해의 가능성을 최소로 줄일 수 있는 장점이 있다. 또한 높은 위험성을 가진 만성적 음주운전자와 같은 매우 제한된 특정집단만을 대상으로 효율적으로 시행할 수 있다는 점에서 매우 희망적인 프로그램이라고 할 것이다.

2. 각국의 도입현황

1) 미국

미국은 1970년 연방고속도로 교통안전청(NHTSA:National Highway Traffic Safety Administration)에서 교통관련 기업체를 초청하여 알콜방지연동체계라는 프로그램을 설명하고 이에 응모케 하였다.⁵⁾ 이후 1986년 캘리포니아주는 세계최초로 음주운전에 대한 대책으로 시동잠금장치를 사용할 것을 채택하는 입법을 하였다. 캘리포니아 주는 시동잠금장치가 상습적 음주운전자의 비율을 줄일 수 있는 효율적인 기술인지 검증하기 위하여 법안을 채택하였고, 캘리포니아 주의 각 카운티에 시동잠금장치의 채택에 관한 선택을 할 수 있는 재량권을 주었다. 그 후 워싱턴 주, 오리건 주, 미시건 주가 시동잠금장치에 관한 법률을 제정하는 등 2010년 현재 미국의 거의 모든 주가 시동잠금장치를 법률로 채택하였다. 현재 시동잠금장치 프로그램은 음주운전으로 적발된 운전자들을 대상으로 음주운전 재범을 방지하려는 형사정책의 일환으로 자리 잡아가고 있다.

미국의 대부분의 주가 이 제도를 도입하는 배경

은 여론의 지지이다.⁶⁾ 미국 연방의회는 21세기교통형평법(TEA-21:Transportation Equity Act for the 21st Century)의 일부분으로서 각주가 두 번째 음주운전위반 유죄평결을 받은 자에 대한 제재조치를 강화할 것과 도로건설기금을 기타 안전프로그램으로 전환할 것을 요구하는 입법을 하였다.⁷⁾ 이 'THE-21'은 각 주 정부에 두 번째 위반자들의 차량압수와 시동잠금장치 설치를 명령하는 선택권을 부여하고 있다. 또한 'THE-21'에 따라 연방정부는 시동잠금장치와 같은 자동차중심의 안전운전법안을 도입하는 주에 많은 연방보조금을 약속하였다

이처럼 미국이 거의 모든 주가 상습적인 음주운전자에 대해 이 제도를 시행하는 이유는 연방차원에서 강력한 권고가 있기 때문이다. 미국의 경우 매우 분권화되어 있기 때문에 음주운전에 관해서도 법규, 정책, 집행 등이 다양하게 분화되어 있다. 예컨대 음주운전에 관해서도 입법은 대부분의 주의 소관이고 집행은 카운티의 소관사항이다. 따라서 시동잠금장치에 대한 입법은 주의회에서 이루어진다. 반면 이에 대한 시행과 관련된 주요사항은 카운티의 차량국이나 보호국에서 하게된다.

2) 캐나다

캐나다는 미국에서의 제도평가를 거쳐 1994년에 정식으로 시동잠금장치를 음주운전의 통제방안으로 채택하였다. 1994년 재범 이상의 위반자들에게 시동잠금장치 프로그램을 시행한지 수년 뒤, 알버타 주는 초범자(과거 5년 내 음주운전 위반경력 없는 자)들이 좀 더 빨리 운전면허를 회복할 수 있도록 시동잠금장치 프로그램을 이용할 수 있게 하였다.⁸⁾ 2001년 캐나다 정부는 이 장치를 통해 더욱 효과적으로 음주운전에 대응하기 위한 의도에서

5) 김일수, "음주운전자에 대한 자동차시동잠금장치 도입에 관한 연구", 2002년 한국보호관찰학회 정기 학술대회 자료집, 한국보호관찰학회, 2002, 51면 이하.

6) 미국은 음주운전에 대한 대대적인 캠페인을 지속적으로 실시하고 있으며, 21세기 위원회(The Century Council)와 미국내 시민단체들도 습관적 음주운전 위반자들 문제를 제기하고 있는데, 문제의 초점은 음주운전자들이 면허정지와 강제적인 치료프로그램에도 불구하고 계속해서 음주운전을 하고 있다는 사실이다.

7) NHTSA, 1988: Voas, et al., "Circumventing the alcohol safety:The effect of availability of anoninterlock vehicle", 2000.

형법을 수정하는 법안을 의회에 제출하기도 하였다.

알버타 주가 2000년 발표한 연구결과에 따르면 시동잠금장치를 장착한 집단이 그렇지 않은 집단에 비해 음주운전을 포함, 모든 교통범죄 유형에서 훨씬 낮은 재범율을 보였다(9).

3) 스웨덴

스웨덴의 경우 1990년 한 보험회사가 시동잠금장치를 스웨덴에서 사용하기 위한 가능성을 연구한 후 그 준비 작업은 스웨덴 국립도로교통협회에서 대부분 이루어졌다. 1992년 스웨덴 정부는 시동잠금장치가 상습음주운전을 줄일 수 있다고 판단하게 되었으나, 정치적인 이유로 법률안 마련이 지연되었다. 그 동안 도로교통협회는 자국에 사용될 장비의 특성을 고려하여 미국의 NHTSA기준과 캐나다의 알버타 기준을 실험적 프로그램에 적용하기로 하였다.¹⁰ 이후 스웨덴 의회는 1999년부터 5년간 시동잠금장치의 실험적 프로그램의 실시를 허용하는 법률을 제정하였다. 즉 21개 카운티 중 3개 카운티에서 실험적 시행이 결정됨으로써 스웨덴에 이 프로그램이 도입되게 되었다. 이 법률은 위반자가 2년의 프로그램을 통과하면 완전한 운전면허를 발급받을 수 있도록 하고 있다. 그리고 운전연습을 시작하는 사람들을 대상으로 도로교통안전에 관한 인식을 심어주기 위해 지난 2005년부터 운전연습 교습자를 대상으로 주행연습을 하기 전에 과속과 알코올, 마약 등이 도로교통안전에 어떠한 영향을 미치는 지에 대한 사전교육실시를 의무화하고 있다. 현재 스웨덴에서는 과거 음주운전으로 단속된 사람, 국영기업체 수송업무 담당자 등을 대상으로 시동잠금장치를 의무화하고 있다.

III. 우리나라 도입에 대한 검토

1. 도입의 필요성

대검찰청 범죄분석에 의하면 음주운전으로 인한 교통사고는 해마다 꾸준한 수준을 유지하고 있다. 최근 교통사고 감소를 위한 지속적인 노력으로 인하여 교통사고는 감소추세에 있다.¹¹ 그러나 전반적인 감소추세에도 불구하고 음주운전으로 인한 교통사고는 과거에 비하여 오히려 늘어나고 있다. 음주로 인한 교통사고의 피해와 사회적 비용은 한 해 4조원을 상회하고 있다.¹² 그리고 음주운전으로 인한 사고 중 신고 되지 않은 교통사고까지 포함한다면 그 규모는 훨씬 더 크리라고 짐작된다. 음주운전에 대한 현재의 규제에 대해 아직까지는 획기적인 개선이 이루어지고 있지 않다. 음주운전으로 적발된 운전자는 재범의 위험과 상습음주운전의 가능성이 높으며 알콜의존 등의 문제를 지고 있을 가능성도 있다. 따라서 엄격한 규제와 더불어 음주운전에 대한 새로운 대책이 필요하다고 본다.

2009년 10월 3일 국회에서도 차량시동잠금장치에 대한 도로교통법 개정안 발의가 있었다. 현재 해당 상임위에 계류 중이다. 그 주요내용은 다음과 같다. 가. 술에 취한 상태에서의 운전금지 규정을 3회 이상 위반하여 운전면허가 취소된 사람이 운전면허를 새로 받아 자동차등의 운전을 하는 때에는 운전면허증을 교부받은 때부터 3년 이내의 범위에서 음주운전방지장치가 설치된 자동차만을 운전하도록 함(안 제44조의2 신설). 나. 음주운전방지장치가 설치된 자동차등을 운전하여야 하는 사람이 이를 위반하여 음주운전방지장치가 설치되지 아니한 자동차등을 운전한 때에는 운전면허를 취소하거나 1년 이내의 범위에서 운전면허의 효력을

8) Marques, P.R./Marques, P./Tippetts, S./Beirness D., "Support services provided during interlock usage and post-interlock repeat DUI: Outcomes and proceses", T2000 international Conference on Alcohol & Drugs Traffices Safety, 2000.

9) 미국의 경우 이 장치를 부착한 음주운전위반자들이 그렇지 않은 음주운전자들에 비해 37% 내지 90%의 음주운전 재범감소 효과가 있다고 한다(김일수, "음주운전자 차량시동잠금장치 도입에 관한 연구", 「손해보험」, 2003년 2월호, 손해보험협회, 2003, 17면 이하).

10) 김일수, 상계논문, 8면 이하.

11) 경찰청(<http://police.or.kr>)

12) 도로교통공단(<http://rota.or.kr>)

정지시킬 수 있도록 함(안 제93조제1항제3호의2 신설). 다. 음주운전방지장치가 설치된 자동차등을 운전하여야 하는 사람이 이를 위반하여 그 기간 중에 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 때에는 5년 이하의 징역이나 1천 500만원 이하의 벌금에 처하도록 함(안 제148조제1호 신설). 라. 음주운전방지장치가 설치된 자동차등을 운전하여야 하는 사람이 이를 위반하여 음주운전방지장치가 설치되지 아니한 자동차등을 운전한 때에는 1년 이하의 징역이나 300만원 이하의 벌금에 처하도록 함(안 제152조제1호의2 신설)이다.

행정기관에 의한 면허취소나 정지처분은 운전자에게 있어서 매우 민감한 문제이다. 특히 차량운전을 생계수단으로 삼는 자에게 면허정지나 취소는 치명적이라고 할 수 있다. 음주운전자에 대한 경찰의 구속영장신청 여부와 면허취소(정지) 여부가 혈중 알콜농도의 구체적 수치에 따라 일률적으로 결정된다고 할 수 있으므로 당사자에게 있어서 혈중알콜농도의 정확한 측정은 아주 중요한 의미를 가진다. 따라서 기기에 대한 기술적 문제는 발생하지 않아야 할 것이다.

2. 시동잠금장치 프로그램

미국은 이 장치에 대한 프로그램이 주에 따라서 다르게 시행되고 있다. 이것은 도로교통에 대한 제정권한이 모두 주의회에 위임되어 있기 때문이다. 제도의 시행 또한 카운티 단위로 이루어지기 때문에 카운티별로 차이가 있을 수 있다. 이러한 미국의 다양한 형태를 기초로 하여 시동잠금장치 프로그램은 제도적인 측면에서 행정적 프로그램과 사법적 프로그램, 혼합적 프로그램으로 나뉘어 진다.¹³⁾

1) 행정적 프로그램

차량잠금장치의 행정적인 면에서의 시도는 차량

잠금장치를 도입하기 위해 고려해 볼 수 있는 사안 중 행정조치로서 음주운전의 운전면허를 취소하는 권한을 가진 지방경찰청이 운전면허를 취소 또는 정지처분에 갈음하여 일정한 조건하에서 차량시동잠금장치를 부과하는 방법이다.¹⁴⁾ 예컨대 음주측정을 한 결과 운전면허 취소기준에 해당하는 경우 일정기간의 운전면허 정지처분과 시동잠금장치부착의무를 부가적으로 부과하거나, 음주측정의 결과가 운전면허 정지기준에 해당하는 경우에 운전면허 정지처분에 갈음하여 시동잠금장치부착의무를 부과하는 방법이 그것이다.

2) 사법적 프로그램

현행 도로교통법 제41조 제1항은 “누구든지 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전하여서는 아니 된다”고 하여 ‘주취중 운전금지’를 규정하고 있고, 이를 위반할 경우 동법 제107조의 2항에서 2년 이하의 징역이나 500만원 이하의 벌금형으로 처벌하고 있다. 음주운전에 대해 법원이 형의 선고를 유예하는 경우 재범방지를 위하여 지도 및 원호가 필요한 때에는 보호관찰을 받을 것을 명할 수 있다. 이 때 법원은 판결의 선고시 자유를 부당하게 제한하지 아니하는 범위 내에서 본인의 특성 등을 고려하여 구체적인 특별준수사항을 따로 부과할 수 있다.

3) 혼합적 프로그램

이상의 두 유형을 혼합한 형태로서, 미국의 메릴랜드주가 대표적인 경우이다. 이 프로그램은 판사의 재량에 의해 시동잠금장치를 명할 수 있으나, 음주운전자는 법원의 판결에 관계없이 조기에 면허재발급을 위해 스스로 지원하여 장착할 수 있도록 한 형태이다.

13) 박철현, “음주운전자에 대한 시동잠금장치 프로그램”, 형사정책연구원, 2000, 197면 이하.

14) 예를 들어 버지니아주에서 두 번째로 음주운전으로 적발된 운전자는 5년의 면허정지를 알콜프로그램과 시동잠금장치 프로그램에 참여하는 조건으로 단지 9개월의 정지기간이 지나면 조건부면허를 발급받을 수 있게 된다. 유사하게 메릴랜드주에서는 두 번째로 음주운전으로 적발된 운전자는 6개월의 면허정지를 같은 조건으로 30일 단축할 수 있다(박철현 상계논문, 198면 이하).

3. 장치도입에 따른 문제점

1) 기술도입에 따른 문제점

시동잠금장치 프로그램을 실시하기 위해서는 장치의 기술적 측면에서의 기준을 마련해야 한다. 이 기준은 시동잠금장치의 정상적인 작동을 보장하기 위해서는 필수적이다. 뿐만 아니라 이 프로그램에 대해 속임수나 편법에 대비한 고도의 기술적 수준이 요구된다. 그런데 이 프로그램에 요구되는 장치와 관련된 기술은 이미 이 프로그램을 실시하고 있는 몇몇 국가의 기준을 그대로 받아들여도 문제가 없을 것이다.

시동잠금장치는 먼저 안정성과 신뢰성이 보장되어야 할 것이다. 그러므로 이 프로그램을 시행하고 있는 곳에서는 제조업체와 서비스업체가 준수해야 할 가이드라인으로 엄격한 인증조건을 설정하여 운영하여야 할 것이다. 또한 자동차 내에 설치하는 관계로 자동차내의 다른 장치의 정상적인 작동을 방해해서는 안 된다. 또한 부품의 안전과 자동차의 구조 및 장치의 변경에 관하여도 자동차관리법상 관련기관의 승인을 얻어야 한다. 결국 시동잠금장치를 차안에 장착하고 이를 운영하기 위해서는 도로교통법과 자동차관리법이 상충되어 모순되지 않도록 관련기관의 협조가 필요하다.

2) 적용대상

시동잠금장치 프로그램은 음주운전초범자, 두 번째 위반자 그리고 여러 번의 음주운전 위반 경력을 가진 채로 또 다시 위반한 다수 위반자에게도 적용될 수 있다. 즉 음주운전으로 적발된 모든 위반자에게 적용될 수 있다. 그러나 모든 위반자에게 이 프로그램을 적용하는 것은 현실적으로 어렵다. 따라서 이 프로그램을 적용하기에 적합한, 즉 효율적이고 큰 효과를 거둘 수 있는 대상을 선정할 필요가 있다. 이를 위해서 다음의 몇 가지를 고려할

수 있을 것이다. 첫째 이 프로그램은 엄격한 면허정지기간의 대체수단으로 사용될 수 있다. 따라서 6개월 이상의 면허정지 처분을 부과받은 음주운전자는 초범 또는 재범에 관계없이 그 적용대상을 고려해 볼 만하다. 둘째, 면허취소처분을 받아 다시 운전면허를 받기 위해서는 일정한 자격상실기간이 경과하여야 하는 사람에게 그 자격상실기간을 줄여주거나 아니면 면허취소처분을 철회하는 조건이 부과될 수 있을 것이다. 또한 위반자의 경제적인 지위가 면허정지 또는 면허취소로 인하여 극적으로 악화될 수 있는 사람들에게 매우 유용한 대체수단이 될 수 있을 것이다.

3) 비용부담

시동잠금장치 프로그램은 장치 및 설치비용과 유지비용이 필요하다. 이 프로그램을 시행하는 국가에서는 참여운전자로 하여금 그 비용을 지불하게 하고 있다. 우리나라도 참여운전자가 부담해야 할 것이다. 왜냐하면 수익자부담의 원칙 측면에서도 그렇거니와 무엇보다도 면허정지·취소라는 행정처분 또는 자유형이나 벌금형이라는 형사처벌의 대체수단이라는 점에서 제재로서의 성격을 갖고 있기 때문이다. 또한 비용부담자가 계약불이행시 그에 대한 대책도 미리 마련해 놓아야 한다.

그런데 너무 많은 비용부담은 이 프로그램에 참가하려는 음주운전 위반자에게 하나의 장벽이 될 수 있다. 따라서 저소득층을 고려하여 정부보조금 또는 관계기관의 관련기금을 활용하는 방안도 고려해 볼 만하다. 한편 시동잠금장치 프로그램을 실시하는데 필요한 인적·물적 시스템의 구축, 대국민 홍보활동 등 공공적인 비용은 당연히 국가가 부담해야 할 것이다. 음주운전으로 인한 교통사고의 사회적 비용을 고려할 때 개인이나 국가 모두가 시동잠금장치 프로그램의 실시로 얻을 수 있는 이익은 이 프로그램에 지불하는 비용을 훨씬 능가하리라고 본다.

IV. 결론

시동잠금장치는 음주운전 위반자가 계속해서 음주운전을 하는 행위를 막기 위한 것이다. 이 기술적 장치는 위반자가 술을 마시고 운전하는 것을 실제적으로 방지한다. 그러나 시동잠금장치는 독립적으로 절대적인 시스템은 아니다. 따라서 개선교육프로그램, 홍보활동 등 부가적인 조치들이 요구된다. 어떤 프로그램이 형사정책으로 보다 효과적 인지는 깊이 연구되고 결정되어야 할 것이다. 무엇보다도 이 시동잠금장치 프로그램이 외국에서와 같이 큰 효과를 보여줄 수 있는지를 우리나라에서 직접 검증할 필요가 있다. 또한 예비적 실험을 거친 후에 전면적 도입을 시도하는 것이 시행착오를 줄일 수 있다고 본다. 이 실험을 통해서 시동잠금장치 프로그램의 운여에 있어서 이미 알려진 몇 가지 쟁점을 경험할 필요가 있기 때문이다.

음주운전에 대한 시동잠금장치 프로그램은 음주운전으로 적발된 운전자의 재범을 억제하려는 시도이다. 그동안 음주운전의 적발로 인한 면허정지나 취소에 따른 무면허 운전과 무면허 상태에서의 음주운전이 상당수 발생하고 있음에도 불구하고

여기에 대해 별다른 경찰력이 투입되지 않은 실정이다. 이것은 현실적으로 무면허 운전자를 가려내기가 어렵기 때문이다. 이러한 점에서 볼 때 본 제도가 합리적인 검토를 통하여 도입이 된다면 음주로 인한 사회적 비용이 도입으로 인한 비용보다 훨씬 크리라고 생각된다.

참고문헌

1. 김일수(2003), “음주운전자 차량시동잠금장치 도입에 관한 연구”, 손해보험, 2003년 2월호, 손해보험협회.
2. 경찰청(<http://.police.go.kr>).
3. 대검찰청(<http://.spo.go.kr>).
4. 도로교통공단(<http://rota.or.kr>).
5. 도로교통공단 교통사고종합분석센터(2009), “08년 도로교통사고비용의 추계와 평가”.
6. 박철현(2000), “음주운전자에 대한 시동잠금장치 프로그램”, 형사정책연구원.
7. NHTSA(2000), 1988:Voas, et al., “Circumventing the alcohol safety:The effect of availability of an interlock vehicle”.