

## 요약

- 경찰청에 따르면 2023년 음주운전 사고 건수와 음주운전 사망자는 크게 감소함
  - 음주운전 사고 발생 건수는 13,042건으로 전년의 15,059건에 비해 13.4% 줄어들었고 사망자 수는 159명, 부상자 수는 20,628명으로 전년에 비해 각각 25.7%, 15.0% 감소함
  - 교통사고 건수 대비 음주운전 사고 건수 비율(음주운전 사고비율)도 6.58%로 전년도 7.65%에 비해 낮아짐
- 음주운전 사고 건수가 줄어든 원인은 차량 몰수 및 가해자 형량 상향, 음주단속 증가 등 법집행 강화 등인 것으로 보이지만 음주운전 재범률은 전년과 큰 차이가 없음
  - 음주운전으로 다수의 사상자가 발생한 경우, 사고 후 도주한 경우, 5년 내 음주운전 3회 이상 전력자가 단순 음주운전을 하다 적발될 경우에 차량이 몰수될 수 있음
  - 2023년 1회 음주운전 적발 건수는 75,143건으로 전년의 75,245건과 유사하고, 3회 이상 적발 건수도 27,936건으로 전년의 27,583건보다 많음
- 음주운전 사고비율은 타인 동승 사고비율과 유사한 추세를 보이고 두 변수 간에는 정의 상관관계가 통계적으로 유의미하게 나타나 타인 동승과 음주운전 사이에 강한 선형관계가 있음
  - 피보험자 본인이 포함된 자동차보험 청구건 가운데 타인 동승자가 탑승한 사고비율은 2001년에서 2023년까지 줄어들고 있고 혼자 운전 중 사고가 발생한 비율은 늘어나고 있음
  - 동승자 사고비율과 음주운전 사고비율이 같은 추세를 보이고 타인 동승 사고비율과 음주운전 사고비율 사이에 정의 선형관계가 있다는 점은 타인 동승자가 있는 경우 음주운전으로 이어질 개연성이 높다는 점을 의미함
  - 타인 동승 사고 건수와 음주운전 재범률은 같은 방향으로 움직이는데, 타인 동승 사고 건수가 줄어들면서 재범률은 감소하는 것으로 나타남
- 분석결과는 음주운전 사고 발생에 동승자 여부가 영향을 미칠 수 있음을 보여주는데 일본의 동승자 처벌 강화로 인한 음주운전 사고감소 사례가 이를 뒷받침하고 있음
  - 일본은 2007년 도로교통법을 개정하여 음주운전을 방조한 차량제공자, 동승자, 주류제공자 등도 최대 3년 이하의 징역 또는 500만 엔 이하 벌금을 부과하는데, 2009년 이후 음주운전 사망자 수는 292명에서 2022년 120명으로 감소함
- 음주운전 사고를 줄이기 위한 사법적 한계가 존재하는 상황에서 음주운전 사고를 줄이기 위해서는 동승자 처벌이 보편적으로 이루어질 수 있는 제도개선 방안이 모색될 필요가 있음
  - 우리나라는 형법에서 동승자를 처벌하고 있는데 제한적으로 이루어짐

## 1. 검토배경

- 경찰청에 따르면 2023년 음주운전 사고 건수와 음주운전 사망자는 크게 감소하였지만 2회 이상 음주운전 적발 건수는 지난해와 유사한 수준을 지속함
  - 음주운전 사고 발생 건수는 전년에 비해 13.4% 감소하였는데, 2021년 감소폭에는 미치지 못하는 수치임
  - 전체 교통사고 대비 음주운전 사고 비중은 6.6%로 2020년 8.2%에서 하락세가 지속되고 있음
  - 음주운전 사고 사망자 수는 159명으로 전년의 214명에 비해 25.7% 감소하였고 부상자 수는 15.0% 감소함
  - 반면 2회 이상 음주운전 적발 건수는 지난해와 비슷한 57,381건으로 나타나 음주운전은 사고로 이어지지는 않지만 지속되고 있음

〈표 1〉 2020년 이후 음주운전 사고 현황

구분	2019	2020	2021	2022	2023	2022~2023년 증감률
음주운전 사고 발생 건수	15,708	17,247	14,894	15,059	13,042	-13.4%
음주운전 사고비율 <sup>1)</sup>	6.8%	8.2%	7.3%	7.7%	6.6%	-1.1%p
음주운전 단속 현황	130,772	117,549	115,882	130,283	130,150	-0.10%
2회 이상 음주운전 적발 건수	59,108	55,449	53,745	57,259	57,381	0.2%
음주운전 사망자 수	295	287	206	214	159	-25.7%
음주운전 부상자 수	25,961	28,063	23,653	24,261	20,628	-15.0%

주: 1) 음주운전 사고비율은 교통사고 발생 건수 대비 음주운전 사고 발생 건수 비율임

자료: 경찰청

- 음주운전 사고 건수가 줄어든 원인은 차량 몰수, 시동잠금장치 도입 등 처벌 강화와 음주단속 증가 등인 것으로 보이지만 음주운전 재범이 줄지 않는 원인은 제한적인 동승자 처벌일 수 있음
  - 음주운전으로 다수의 사상자가 발생한 경우, 사고 후 도주한 경우, 5년 내 음주운전 3회 이상 전력이자 단순 음주운전을 하다 적발될 경우에 차량이 몰수될 수 있음
  - 시동잠금장치(Ignition Interlock Device) 도입은 2023년 10월 법이 통과되어 2024년 10월 25일부터 음주운전 2회 이상 적발된 재범자들에게 장착이 의무화될 예정임
  - 우리나라는 동승자의 음주운전 방조 여부를 입증하기 어려워 처벌이 제한적이나 일본은 동승자 처벌 강화로 음주운전 사망사고가 크게 줄어들었음
- 본고에서는 음주운전 사고와 동승자 사고를 분석하여 음주운전 억제를 위한 제도개선 방안을 제시함
  - 음주운전 사고와 사망자 수가 줄어들고 있지만 음주운전은 사회적으로 억제되어야 한다는 인식 확산으로 음주운전을 자생적으로 줄일 수 있는 방안 마련이 필요함
  - 선행연구에 나타난 동승자의 음주운전 여부와 사고심도에 대한 분석 결과, 일본의 제도개선 사례를 검토함

## 2. 동승자와 음주운전 사고: 선행연구와 국내외 사례

- 선행연구에 따르면 동승자 탑승 여부, 나이, 성별 등 동승자의 인구·사회적 특성이 음주운전 사고발생률과 사고 심도에 영향을 주는 것으로 나타남
  - 동승자 교육이 음주운전 사고빈도 및 심도 감소에 효과가 있을 수 있음이 입증됨(Lidbe et al. 2020)<sup>10)</sup>
    - 동승자(Passengers)는 운전자의 운전 중 위험도를 높일수도 있고 낮출수도 있는데, Lidbe et al.(2020)는 단독 사고(Single-vehicle collisions)에서 동승자 여부와 탑승자 수가 사고심도에 영향을 미칠 수 있음을 입증함
    - 단독사고 가운데 음주운전 충돌사고 비중이 높는데, 2016년 단독사고 가운데 사망사고에 연루된 미국 운전자의 30%가 음주운전인 반면 차대차 사망사고에서는 12%가 음주운전이었음
    - 음주운전 빈도가 높은 주말 저녁 동승자 없이 운전하는 경우에는 중상해 사고 확률이 낮은 반면 동승자가 있는 경우에는 중상해 사고 확률이 높은 것으로 분석됨
  - 운전경력이 짧은 10대 운전자들의 사고발생률이 높은 이유는 동승자, 운행시간(주·야간 여부) 등 운전 여건 등 때문임(Doherty et al.(1998)<sup>11)</sup>; Simon-Morton et al.(2011)<sup>12)</sup>
    - 운전자보다 연장자인 동승자가 탑승했을 경우 10대 운전자들의 충돌 비율은 75% 낮았고 동년배가 탑승했을 경우에는 충돌비율이 67% 높은 것으로 분석됨
- 일본은 음주운전 사고를 방조한 책임을 동승자에 부과하고 있는데, 음주운전 사망 및 부상사고 감소에 기여하는 것으로 평가됨
  - 2007년 도로교통법 개정으로 음주운전 적발 시, 차량 제공자·동승자·주류제공자 등에게 최대 3년 이하의 징역 또는 500만 엔 이하의 벌금을 부과함
  - 2007년 도로교통법 개정 이전 8년간 음주운전 사망사고는 평균 942건에서 개정 이후 2022년까지 사망사고는 평균 220건으로 감소함
    - 2001년 형법 개정, 2002년 도로교통법 개정 등으로 음주운전 사망사고에 대한 형량이 강화된 효과도 있지만 2006년 612건이던 음주운전 사망사고는 2022년 120건으로 감소함<sup>13)</sup>

10) Lidbe, Abhay., Emmanuel Kofi Adanu, Elsa Tedla and Steven Jones(2020), "Role of Passengers in Single-Vehicle Drunk-Driving Crashes: An Injury-Severity Analysis", *Safety* 2020. 6. 30

11) Doherty, Sean T., Jean C. Andrey, Carolyn MacGregor(1998), "The Situational Risks of Young Drivers: The Influence of Passengers, Time of Day and Day of Week on Accident Rates", *Accident Analysis & Prevention* Vol. 30, Issue 1, January 1998, pp. 45~52

12) Simons-Morton, Bruce G., Marie Claude Ouimet, Zhiwei Zhan, Sheila E. Klauer, Suzanne E. Lee, Jing Wang, Rusan Chen, Paul Albert and Thomas A. Dingus(2011), "The Effect of Passengers and Risk-Taking Friends on Risky Driving and Crashes/Near Crashes Among Novice Teenagers", *Journal of Adolescence Health*, 2011 December 1; 49(6): pp. 587~593

13) 전용식·윤성훈(2023. 6), 「일본과 미국의 음주운전 억제 사례와 시사점」, 『KIRI 리포트』, 보험연구원

- 우리나라는 음주운전 사고에 동승자의 책임을 형법에서 규정하고 있는데 형법 적용 여부를 입증하기가 어려운 경우가 있어 동승자 책임에 대한 처벌이 어려움

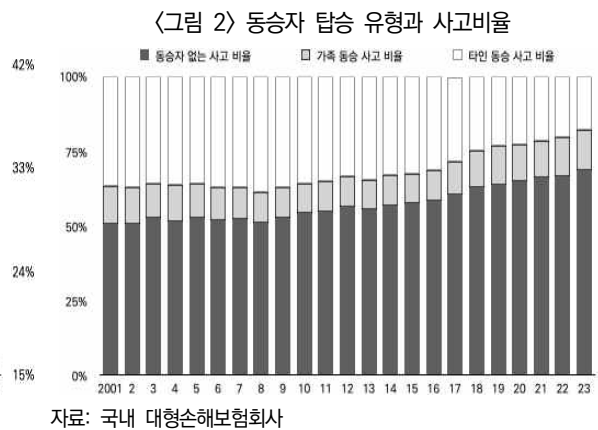
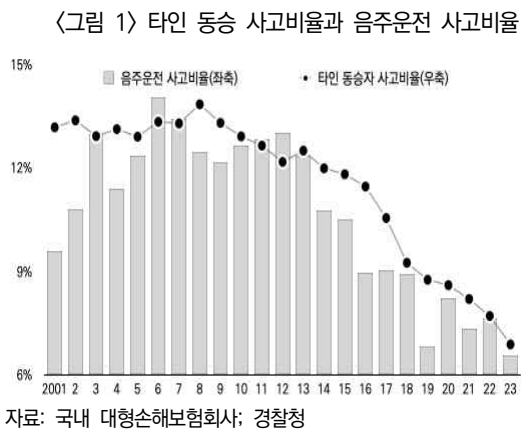
### 3. 음주운전 사고와 동승자 사고 분석

- 2016년 경찰과 대검찰청은 음주운전 동승자 적발을 시작하였는데, 적발 건수는 미미하였고 적발된 동승자는 대부분 타인 동승자이었음
  - 2016년 4월 시행된 ‘음주운전사범 단속 및 처벌강화’ 방안은 음주운전 동승자를 음주운전 ‘방조범’으로 처벌하는데, 2016년 4월 25일부터 12월 31일까지 142건, 2017년 157건(2017년 음주운전 사고 건수는 19,517건)이 적발되었고 재판으로 넘겨진 건수는 8건에 불과함<sup>14)</sup>
  - 2016년 4월 25일 시행 이후 한 달간 적발된 음주운전 방조범(동승자)의 대부분은 친구, 직장동료, 연인 등이며 가족인 경우는 찾기 어려웠음<sup>15)</sup>
- 선행연구나 일본 사례와 다르게 타인 동승자가 있는 사고와 음주운전 사고 사이에 상호관계가 없다면 두 변수 간에는 통계적 관계가 없을 것으로 예상되는데, 통계적 관계가 있다면 동승자가 음주운전에 영향을 미칠 수 있다고 볼 수 있음
  - 통계적 관계가 있다면 타인 동승자 사고비율은 음주운전 사고비율과 유사한 추세일 것으로 보이고 두 변수 사이에는 상관관계가 있을 것임
    - 타인(가족) 동승자 사고비율은 운전자인 피보험자가 본인을 포함하여 보상을 청구한 사고 가운데 타인(가족) 동승자 탑승 사고비율인데, 음주운전 사고도 포함될 수 있음(예를 들면, Lidbe et al.(2020)에 따르면 단독사고 가운데 사망과 연계된 사고의 30%가 음주운전 사고임)
  - 타인(가족) 동승자 탑승 사고 건수는 2001년부터 2023년까지 국내 대형손해보험회사 자동차보험에 가입한 운전자가 본인을 포함하여 보상을 청구한 사고에서 타인이 동승한 사고 건수임
    - 국내 대형손해보험회사 1곳에서 제공받은 자료를 분석하여 전체 업계의 결과로 보기는 통계적 유의성이 낮을 수 있지만 시장점유율이 높다는 점, 두 변수 사이의 통계적 특성을 처음으로 본다는 점에서 의미가 있다고 보임
  - <그림 1>은 타인 동승자 사고비율이 음주운전 사고비율과 유사한 추세를 보여주고 있음
    - 음주운전 사고비율 추세를 보면 2014년 음주운전 벌금 및 형량 상향, 2016년 음주운전사범 단속 및 처벌강화, 2018년 말 윤창호법 일부 시행 이후 하락함
    - 2014년에는 음주측정을 거부한 경우 3년 이하 징역 또는 1,000만 원 이하 벌금형에 처하는 등 처벌을 강화함

14) 헤럴드경제(2018. 12. 30), “동승자 처벌 어려운 ‘음주운전 방조죄’… 음주운전 100건당 1건 꼴”(http://mbiz.heraldcorp.com/view.php?ud=20181229000015)

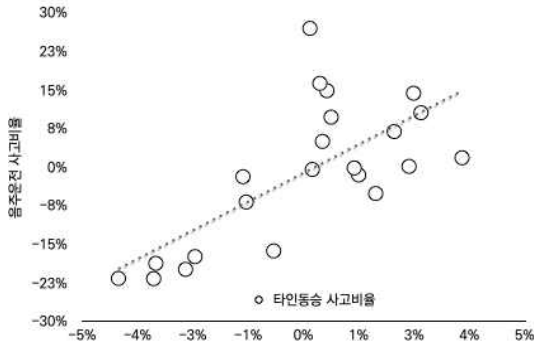
15) 한겨레(2016. 5. 27), “음주운전 동승자 등 방조범 41명 입건..친구사이가 가장 많아”(https://www.hani.co.kr/arti/society/society\_general/745722.html)

- 2018년 12월 18일 시행된 윤창호법(특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률)은 음주운전 상해의 경우 최소 1년 이상의 징역, 사망을 초래한 경우 3년 이상의 징역으로 처벌을 강화함
- <그림 2>는 혼자 운전한 경우, 타인 혹은 가족이 동승한 사고비율을 보여주고 있는데, 타인 동승 사고비율은 줄어들고 가족 동승 사고비율은 큰 변화가 없는 것으로 보임
  - 혼자 운전하다가 사고가 발생한 비율은 2001년 51%에서 2023년 69%로 높아졌고, 가족 이외의 타인 동승자가 있는 사고비율은 37%에서 18%로 줄어들었음
  - 가족 동승 사고비율은 2001년부터 2023년까지 10%에서 13% 내외로 나타남



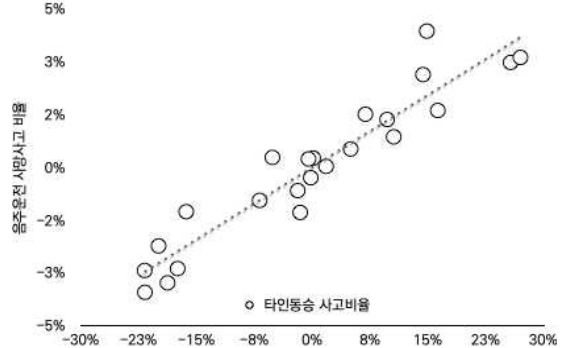
- 타인 동승 사고비율은 음주운전 사고비율, 음주운전 사망 사고비율(교통사고 사망자 수 대비 음주운전 사망자 수 비율)과 각각 정의 선형관계를 보여 타인 동승자가 있는 사고와 음주운전 사고 사이에 통계적 관계가 있는 것으로 보임
  - 타인 동승 사고비율과 음주운전 사고비율의 동일한 추세(예를 들면, 대인배상 사고발생률)에 따라 움직이는 추세 효과를 제거한 후 추정된 상관계수인데, 타인 동승 사고비율과 음주운전 사고비율의 상관계수는 0.870으로 나타남
  - 음주운전 사망 사고비율도 정의 선형관계를 보이여 타인 동승자가 있는 경우 사고심도가 더 큰 것으로 보임
    - 타인 동승 사고비율과 음주운전 사망 사고비율의 상관계수는 0.938로 두 변수 사이의 선형관계가 더 강한 것으로 나타났는데, 타인 동승 시 운전자의 집중도가 낮아져 사고심도가 커질 수 있음을 보여줌

〈그림 3〉 타인 동승 사고비율과 음주운전 사고비율



주: 각 사고비율은 추세가 제거된 비율임  
 자료: 국내 대형손해보험회사; 경찰청

〈그림 4〉 타인 동승 사고비율과 음주운전 사망 사고비율

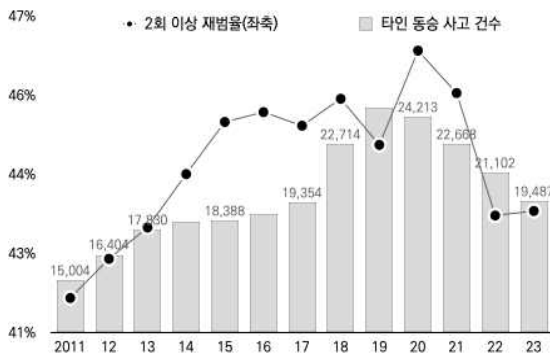


주: 각 사고비율은 추세가 제거된 비율이고, 음주운전 사망 사고비율은 교통사고 사망자 수 대비 음주운전 사망자 수 비율임  
 자료: 국내 대형손해보험회사; 경찰청

○ 한편 음주운전 재범률(2회 이상 적발)과 동승자 사고와의 관계를 보면 타인이 동승한 사고비율과 음주운전 재범률은 정의 선형관계가 있는 것으로 보이고, 가족 동승 사고비율과 음주운전 재범률은 2020년 이후 정의 선형관계가 약해진 것으로 보임

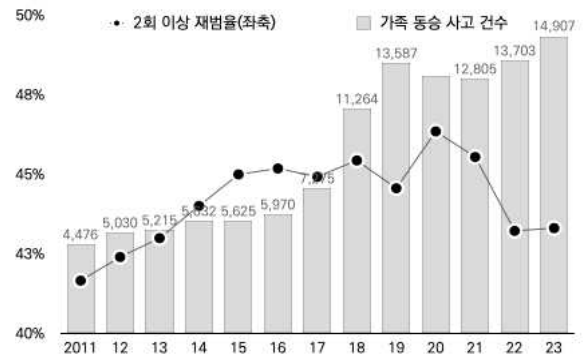
- 음주운전 재범률(2회 이상 적발)의 경우 타인 동승 사고 건수(〈그림 5〉 참조)와 유사한 추세를 보이는 반면 가족 동승 사고 건수(〈그림 6〉 참조)의 추세와는 2020년 이후 반대로 움직이고 있음
- 음주운전 재범률은 2011년 41.7%에서 2020년 46.3%까지 높아졌으나 2022년 43.2%로 줄어들었고 2023년에는 43.3%로 소폭 높아짐
- 타인 동승 사고 건수는 2021년 22,668건에서 2023년 19,487건으로 줄어든 반면 가족 동승 사고 건수는 12,805건에서 14,907건으로 증가함

〈그림 5〉 타인 동승 사고 건수와 음주운전 재범 건수



자료: 국내 대형손해보험회사; 경찰청

〈그림 6〉 가족 동승 사고 건수와 음주운전 재범 건수



자료: 국내 대형손해보험회사; 경찰청

- 동승자 사고와 음주운전 사고, 음주운전 사망자 수 사이에 통계적으로 유의미한 상관관계가 있다는 분석결과와는 동승자가 음주운전 여부와 음주운전 사고 심도에 미치는 영향이 유의미할 수 있음을 보여줌
  - 타인 동승 사고비율과 음주운전 사고비율, 타인 동승 사고비율과 음주운전 사망 사고비율의 상관관계수가 통계적으로 유의미한 정의를 값을 각각 갖는 것으로 나타남
- 타인 동승 사고 건수 추세와 음주운전 재범률 사이에 정의 선형관계가 있는 것으로 보이는데, 타인 동승자가 음주운전을 방조하는 것이 아닌가 하는 의구심이 제기됨
  - 2020년 발생한 인천 을왕리 음주운전 사고의 동승자는 집행유예로 풀려났고, 2022년과 2024년 연예인 음주운전 사고 모두에서도 타인 동승자가 있었음
  - 타인 동승자와 운전자 바꿔치기 방식으로 음주운전 적발을 피할 수 있고, 자신이 운전했다고 주장한 동승자에 대해서는 실형이 선고되는 경우가 적음

#### 4. 우리나라 입법 상황과 제언

- 음주운전 동승자에 대한 처벌은 「형법」 제31조에 의한 교사범 및 제32조에 의한 종범의 혐의에 해당하는 적극적인 교사 및 방조행위가 인정된 경우로서, 사실상 적극적으로 교사 및 방조한 경우에 한하여 극히 제한적으로 이루어지고 있음
  - 2020년 9월 을왕리 해수욕장 음주운전 사망사고에서 동승자가 있었지만 명확한 음주운전 방조·교사 조항이 없어 동승자 처벌이 어려워 결국 집행유예 판결을 받았음
  - 음주운전 방조죄가 성립되면 최대 3년 이하의 징역형 또는 1,000만 원 이하의 벌금형이 선고되지만 단순히 음주운전을 말리지 않은 경우에는 1년 6개월의 징역형 또는 500만 원 이하의 벌금형에 처함
  - 피해자가 사망하거나 상해를 입은 경우라면 동승자는 음주운전 교사죄가 적용되어 처벌이 가중됨
- 동승자의 고의성이 인정되지 않더라도 음주운전자의 차량 동승 행위는 음주운전을 촉진하거나 용이하게 할 수 있고 타인 동승은 음주운전 사고 발생과 사망사고와 강한 선형관계를 갖고 있어 음주운전자의 차량에 동승하는 행위 자체를 처벌할 필요성이 있음
  - 특히 저녁 식사 자리에서 음주를 하고 같은 차량을 이용하여 같이 이동하는 경우에는 “적극적으로” 음주운전을 권유하지 않았다는 주장으로도 음주운전 방조혐의가 적용되지 않음
  - 음주운전 2회 이상 재범률과 타인 동승 사고 발생 건수 추이가 유사한 점 등은 타인 동승자가 음주운전을 조장하지 않는가 하는 의구심을 제기함
    - 타인 동승자는 운전자 바꿔치기 등으로 음주운전자의 적발을 어렵게 할 수 있어 음주운전을 조장할 수 있음
    - 타인 동승 음주운전은 자동차뿐 아니라 오토바이 등 원동기 사고에서도 발생할 수 있음

- 음주운전 관련 입법은 사고 당시 사회적 분위기에 따라 제기된 후 시간이 지나 유아무야 되는 경우가 많아 관련 법안이 미비한데, 이는 음주운전에 대한 사회적 인식을 약화시키고 있음
  - 일본은 2007년 6월 동승자 처벌 관련 법률개정 이후 음주운전에 대한 사회적 인식이 강화된 것으로 평가되지만 우리나라의 경우 아직까지 높은 재범률을 보임
  - 2016년 이후 음주운전 동승자 처벌 관련 입법이 발의되었지만 구체화되지 못함
  
- 음주운전 방조에 대한 개념을 명확히 하고 음주운전 동승자 처벌도 음주운전자와 같은 수준으로 강화함으로써 음주운전에 대한 경각심 제고와 사고 예방에 관한 규제 강화가 필요할 것으로 사료됨