

교통범죄 양형기준안 지정토론문 (문성도)

교통범죄 양형기준안 지정토론문

문 성 도 (경찰대학 법학과 교수)

양형이란 법관이 범죄의 성립을 인정할 경우에 그 범죄에 규정된 법정형에 법률상 가중·감경 및 작량감경을 하여 얻어진 처단형의 범위 내에서 구체적으로 선고할 형의 종류와 분량을 정하는 것을 말한다.¹⁾ 형사재판은 증거에 의하여 사실을 인정하고 인정된 사실에 법률을 적용하여 유죄로 판단되면 그에 대하여 적절한 형을 정하는 과정으로 이루어진다.

형사재판의 최종 과정에 해당하는 양형절차는 형사재판의 가장 중요한 과정 중 하나임에도 불구하고 그동안 부실하게 진행되는 경우가 적지 않았다. 그 결과 ① 유사한 사례에서 불합리한 양형 편차가 적지 않고,²⁾ ② 법원의 양형이 국민의 상식과 부합하지 않으며 ③ 양형에 대한 합리적 예측이 어렵다는 비판들이 제기되었다. 그동안 법원의 양형에 대해서는 범죄행위적 양형요소와 범죄행위자적 양형요소에 비추어 유사한 사례임에도 불구하고 법원별·재판부별로 상당한 양형편차가 존재한다는 비판이 있었다. 이러한 양형편차는 경험적·통계적으로도 입증되었다.³⁾ 특히 우리나라 양형실무에서 일반인들로부터 가장 비판받는 부분이 바로 전관예우의 문제이다. 법률신문사에서 변호사 300명을 대상으로 한 설문조사에서 “전관 변호사 선임시 재판결과가 유리하게 나온다고 생각하느냐”는 질문에 무려 77.3%의 변호사들이 그렇다고 답변했고, “영장발부에 있어서 법원·판사간 편차를 느끼느냐”는 질문에 변호사 99%가 “편차를 느낀다”고 답변하였다.⁴⁾

1) 임용, 형법총론, 개정판, 법문사, 2002, 608면.

2) 그 원인으로 전관예우, 집행유예의 남발, 온정주의적 관대한 형 선고, 특히 화이트칼라 내지 공무원범죄에 대한 관대한 양형 등을 지적하고 있다. 이주형, “우리나라에 적합한 양형기준제 관련 쟁점에 대한 보고서”, 대법원 양형위원회 전문위원 연구자료 33(2008), 2면.

이밖에도 “유전무죄 무전유죄라는 말에 동의하느냐?”는 질문에 대해서는 86%의 변호사가 동의했다고 한다. 법률신문 2007. 12. 3, 제1면, 제4면, 제5면.

3) 양형의 불균등을 증명한 가장 대표적인 연구로는 이영란, 한국양형론, 나남출판사, 1996. 또 법원에서 직접 양형의 불균등을 인정한 것으로는 법원행정처, 양형실무, 삼화인쇄주식회사, 1999, 111면 이하가 있다.

4) 법률신문 2007. 12. 3, 1면, 4면, 5면.

법원도 이러한 양형절차의 문제를 인식하고 이를 개선하기 위하여 양형에 관한 회의와 법관 연수를 개최하고, 양형사례집을 발간하고 양형 데이터베이스를 구축하는 등 지속적인 노력을 기울여왔다.

1997. 10. 2. 법원행정처에 양형에 관한 이론적 소양과 실무경험을 갖춘 법관들로 구성된 양형실무위원회는 전통적인 양형방법의 문제점 및 양형의 적정화와 양형편차의 극복방안을 연구·검토하고, 양형과정 및 양형조건, 양형인자에 대한 기초적인 이론을 정립하며, 각 중요범죄 유형에 대하여 양형인자를 분석·대비하였다.⁵⁾

2001. 10. 법원행정처에 법관이외에 검사, 변호사, 법학교수, 형사정책전문가, 교정행정 전문가, 청소년 보호기관, 경제계, 여성계, 언론계, 시민단체 등 각계 인사 15명으로 구성된 양형제도위원회를 설치하여 양형의 실태를 조망하고 각계각층의 요구를 수용하면서 선진 외국의 제도를 비교법적으로 검토하여 양형제도를 개선하려고 노력하였다.⁶⁾

법원은 2007. 1. 26. 법원조직법을 개정하여 양형위원회를 설치하도록 규정하고⁷⁾ 양형위원회(제1기)를 구성하여 오랜 논의와 작업 끝에 양형기준안을 발표하였다. 제1기 양형위원회는 독일의 법제화모델을 채택한 것이 아니라 영미식의 수량화모델을 택하여⁸⁾ 살인, 뇌물, 성범죄, 강도, 횡령·배임, 위증, 무고 등 8개 범죄유형에 대해 구체적인 권고형량을 유형별로 제시하였다. 또한 고려하여야 할 양형인자와 평가원칙을 제시하였을 뿐만 아니라 경합범과 집행유예에 대한 일반적 기준까지 마련하였다.

이러한 양형기준안이 실제 양형실무에서 어느 정도 반영되고 활용될 지에 대해서는 회의적인 시각도 있다.⁹⁾ 미국에서도 수량화·계량화모델을 통한 양형개혁 노력이 있었으나 수량화모델의 내재적 한계, 법조계 자체의 반발, 법체계의 상대적 자율성 등으로 인하

5) 법원행정처, 양형실무, 삼화인쇄주식회사, 1999, 서문.

6) 법원행정처, 양형제도위원회 결과보고 : 제1~4차회의, 성문인쇄사, 2002, 머리말.

7) 법원조직법 제81조의2에서는 양형위원회 설치목적에 대해 “형을 정함에 있어 국민의 건전한 상식을 반영하고 국민이 신뢰할 수 있는 공정하고 객관적인 양형을 실현하기 위한 것”이라고 규정하였다.

8) 박강우, “대법원 양형기준안과 바람직한 양형개혁의 방향”, 저스티스, 제114호(2009/12), 207면; 송재현, “우리나라 양형위원회 양형기준모델의 타당성 평가”, 법조, 2010/1, 90면.

9) 박강우, “대법원 양형기준안과 바람직한 양형개혁의 방향”, 저스티스, 제114호(2009/12), 207면.

여 실패하였다는 평가가 만만치 않기 때문이다.¹⁰⁾ 하지만, 법원이 이러한 양형기준을 벗어난 판결을 하는 경우에는 판결서에 양형의 이유를 기재하도록 되어 있다¹¹⁾는 점에서 단순히 권고적 효력을 갖고 있다고 할 수는 없고 사실상 규범력을 가질 것으로 기대된다. 또한 불합리한 양형편차의 해소를 위한 법원의 노력은 매우 필요한 것이었으며 양형기준은 양형개혁을 위한 소중한 시금석이 된다 할 것이다.

이러한 중요한 의미를 가진 양형기준과 관련하여 이제 제3기 양형위원회가 준비 중인 교통범죄에 대한 양형기준안에 대해 토론을 할 수 있는 기회를 부여받게 된 것을 매우 영광스럽게 생각한다. 교통범죄에 대한 양형기준안에 대해 제 짧은 소견을 밝히고자 한다.

교통범죄 양형기준안은 교통범죄를 ‘일반 교통사고’와 ‘교통사고 후 도주’로 구분하고 있다. ‘일반 교통사고’ 범죄는 기본적으로 교통사고처리 특례법(이하 ‘교특법’이라 함) 제3조 제1항¹²⁾ 위반 범죄를 상정한 것으로 보인다. 양형기준안은 ‘일반 교통사고’ 범죄 제1유형으로 ‘교통사고 치상’ 죄, 제2유형으로 ‘교통사고 치사’ 죄를 구분하여 규정하고 있다.

유형	구분	감경	기본	가중
1	교통사고 치상	-6월	4월 - 10월	8월 - 1년6월
2	교통사고 치사	4월 - 10월	8월 - 1년6월	1년 - 3년

10) 이에 대한 자세한 논의는 신동준, “양형개혁에 대한 법체계의 반응 - 미연방 양형지침서의 사회체계이론적 분석”, 한국사회학 제37집 2호(2003), 201면 이하. 자율적 체계로서의 법체계는 정치체계로부터의 영향인 양형지침서를 내부적 과정을 통해 독자적으로 재해석함으로써, 그리고 플레바게닝이나 양형지침서로부터의 이탈 등을 통해서 여전히 판사의 재량권을 보존하려고 한다는 것이다. 이러한 관점은 최근 미국에서 부커(Booker) 판결 등을 통해서 드러난 양형개혁의 어려움이나 실패 등을 잘 설명해준다.

11) 법원조직법 제81조의7(양형기준의 효력 등) ① 법관은 형의 종류를 선택하고 형량을 정함에 있어서 양형기준을 존중하여야 한다. 다만, 양형기준은 법적 구속력을 갖지 아니한다.

② 법원이 양형기준을 벗어난 판결을 하는 경우에는 판결서에 양형의 이유를 기재하여야 한다. 다만, 약식절차 또는 즉결심판절차에 의하여 심판하는 경우에는 그러하지 아니하다.

12) 교통사고처리 특례법 제3조(처벌의 특례) ① 차의 운전자가 교통사고로 인하여 「형법」 제268조의 죄를 범한 경우에는 5년 이하의 금고 또는 2천만 원 이하의 벌금에 처한다.

양형기준안은 ‘유형의 정의’에서 ‘일반 교통사고’ 범죄에 ‘특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률’ (이하에서 ‘특가법’이라 함)상의 위험운전치상죄¹³⁾를 함께 포함시키고 있다. 하지만 이것은 양형의 출발점이 법정형이라는 점을 무시한 것이라고 할 것이다. 양자의 법정형이 현격하게 차이가 있다는 점을 고려할 필요가 있다.

❖ 일반 교통사고 제1유형(교통사고 치상)

구성요건	적용법조	법정형
차의 운전자가 교통사고로 인하여 업무상 과실·중과실 치상죄를 범한 경우	교통법 제3조 제1항	5년 이하의 금고 또는 2천만 원 이하의 벌금
음주 또는 약물의 영향으로 정상적인 운전이 곤란한 상태에서 자동차를 운전하여 치상죄를 범한 경우	특가법 제5조의11	10년 이하의 징역 또는 500만 원 이상 3천만 원 이하의 벌금

❖ 일반 교통사고 제2유형(교통사고 치사)

구성요건	적용법조	법정형
차의 운전자가 교통사고로 인하여 업무상 과실·중과실 치사죄를 범한 경우	교통법 제3조 제1항	5년 이하의 금고 또는 2천만 원 이하의 벌금
음주 또는 약물의 영향으로 정상적인 운전이 곤란한 상태에서 자동차를 운전하여 치사죄를 범한 경우	특가법 제5조의11	1년 이상의 징역

다음으로 양형기준안과 관련하여 의문이 드는 점은 일반 교통사고 제1유형에 경미한 상해가 발생한 경우도 포함시키는 것이 지나친 것이 아닌가 하는 점이다. 양형기준안은 다음과 같은 경미한 상해를 제1유형에 해당하는 것으로 보고 있다.

“치료기간이 약 2주 이하로써 상해부위가 부분적이고, 일상적인 생활에 크게 지장을 초래하지 아니하며, 회복을 위하여 봉합수술 등 특별한 의료적 처치를 필요로 하지 않는 상해를 의미한다.”

13) 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 제5조의11(위험운전치사상) 음주 또는 약물의 영향으로 정상적인 운전이 곤란한 상태에서 자동차(원동기장치자전거를 포함한다)를 운전하여 사람을 상해에 이르게 한 자는 10년 이하의 징역 또는 500만 원 이상 3천만 원 이하의 벌금에 처하고, 사망에 이르게 한 자는 1년 이상의 유기징역에 처한다. [본조신설 2007.12.21]

교통법 제3조가 위반 행위로 전제하고 있는 형법 제268조의 업무상과실/중과실치사상죄와 형법 제266조의 과실치상죄와 267조의 과실치사죄의 법정형을 대비해 보면 업무상과실치상죄를 과연 업무상치사죄와는 구분하여 달리 취급하여야 하지 않겠는가 하는 생각이 든다.

종류	결과	상해	사망
보통과실		500만 원 이하 벌금	2년 이하의 금고 또는 700만 원 이하의 벌금
업무상과실/ 중과실			5년 이하의 금고 또는 2000만 원 이하의 벌금

참고로 교통법 제3조 제1항 위반 범죄의 법정형과 형법 제268조 업무상과실/중과실치사죄 법정형은 동일하다. 또한 우리 형법은 과실범 불처벌을 원칙으로 하고 있다는 점을 고려할 필요가 있다(형법 제14조). 예외적 양형기준에 나와 있는 바와 같이 경미한 상해의 결과가 발생한 교통사고범죄에서 6월 이하의 금고를 선고 받는 경우가 실제 있는 것 인지는 의문이다. 아예 기소 자체가 되지 않거나 벌금형이 선고되는 경우가 더 많은 것은 아닌지 양형실태조사 결과가 궁금하다.

교통범죄 양형기준안 지정토론문 (박용철)

교통범죄 양형기준안 지정토론문

박용철*

I 들어가는 말

어떠한 범죄도 누구나 가해자 및 피해자가 될 가능성 내지 우연성이 있다 하겠으나 거의 모든 국민이 이동을 하기 위해서는 어떠한 형태의 교통수단을 필수적으로 사용해야 한다는 현실에 비추어 교통범죄의 경우 특히 그 가능성 내지 우연성은 거의 필연에 가깝다는 점에서 다른 범죄와 차이가 있다. 즉 누구든지 의도하지 않은 상황에서 본인 또는 타인의 단순 과실에 의하여 교통범죄의 가해자 또는 피해자가 될 우려는 다분히 존재하는 것이다. 따라서 기본적으로 교통범죄에 대한 처벌은 가벼운 법규 위반의 경우에는 다른 범죄와 같이 무조건 무겁게 하지 말고 되도록 이른바 비범죄화¹⁾의 대상이 되어야 한다고 본다.

교통범죄에 대한 양형기준 설정에 있어 양형기준안이 그 대상으로 삼고 있는 범죄유형의 범주를 가능한 넓게 선정하여 형을 과하도록 규정된 교통규칙 위반의 경우²⁾ 뿐만 아니라 교통규칙 이외의 교통관계 행정단속법규를 위반한 경우 중 그에 대하여 형을 과하도록 규정되어 있는 행위를 포괄³⁾할 경우 양형기준을 적용하여야 할 교통범죄의 범위 및 정의 자체가 모호하여질 뿐만 아니라 처벌의 실익 조차 없을 수 있고, 실제로 선고되는 형량 자체가 상당히 가벼운 범죄도 포함하기 때문에 양형기준을 적용할 교통범죄를 가능한 축소하여 선별하고 특별·일반 양형인자를 구별하여 양형기준안을 만드는 것이 필수적이다.

따라서 교통범죄 양형기준안의 대상 범죄를 교통사고처리 특례법 제3조, 특정범죄 가

* 서강대학교 법학전문대학원 부교수, 법학박사

1) “비범죄화”라는 용어는 “범죄화에 대칭되는 말로서 종래 형법에 범죄로 규정되어 오던 행위를 사회의 의식·가치관의 변천을 이유로 하여 형법의 규제대상에서 제외시켜 범죄로 하지 않는다”는 것을 말한다고 한다[정신교, 교통범죄의 비범죄화, 법학연구 제31집, 한국법학회 (2008), 412면 [이하 정신교] 및 교통관련범죄의 비범죄화에 관한 연구, 한국형사정책연구원 (2000) 등 참조].

2) 양형기준안은 협의의 교통범죄와 이러한 경우를 포함한 교통범죄를 “광의의 교통범죄”라 정의하고 있다.

3) 양형기준안은 광의의 교통범죄와 이러한 경우를 포함한 교통범죄를 “최광의의 교통범죄”라 정의하고 있다.

중처벌 등에 관한 법률 제5조의3 및 제5조의11로 하여 그 유형을 우선 일반 교통사고와 교통사고 후 도주로 구분, 상해 또는 사망 그리고 도주 유무에 따라 총 6가지 유형으로 분류한 것은 위의 논의를 참고할 때 충분한 의의가 있다고 생각하며 그러한 방향으로 교통범죄에 대한 양형기준이 정립되는 것이 타당하다고 생각한다. 즉, 교통범죄 양형기준안이 지향하고자 하는 방향에 대하여 토론자는 양형기준안과 기본적인 입장은 같이 하지만 세부적인 내용에 있어 의문이 드는 것이 몇 가지 있어 다음과 같이 질의하고자 한다.

II 질의 내용

01 · 과중한 형량의 선고 가능성

아래 [표1]과 [표2]에서 볼 수 있듯이 교통범죄 양형기준안에 따르게 되면 선고형 자체가 기존보다 높아지게 되며 특히 교통사고 후 도주범죄의 제4유형인 치사 후 유기 도주의 경우 가중할 경우 5년~8년까지 선고할 수 있도록 한 것은 지나치게 과중한 형을 선고할 수 있도록 한 것이 아닌가 한다. 양형기준안에서 설명하고 있듯이 비록 사체를 유기하고 도주하였다는 점에서는 그 죄질이 경미하다 할 수 없지만 이른바 참작 동기 살인의 양형기준이 가중되었을 때 5년~8년⁴⁾으로 동일하게 규정되어 있다는 점 등을 고려하여 보면 두 경우 모두 피해자가 사망했다는 점에서 결과는 동일하다 하겠지만 살인의 적극적 동기를 갖고 피해자를 사망에 이르게 한 경우와 자동차 등을 이용하여 치사 후 유기 도주한 경우를 동일하게 처벌할 수 있도록 한 것은 무리가 있다고 생각한다. 이에 대한 발표자의 의견을 듣고자 한다.

[표1] 현재 통계분석결과와 교통범죄 양형기준안상 가중시 형량 비교(일반 교통사고)

유형	구분	현재 통계분석결과	양형기준안상 가중시
1	교통사고 치사	금고 4월 - 1년(99.2%)	금고 8월 - 1년6월
2	교통사고 치사	징역 6월 - 1년(99.2%)	징역 1년 - 3년

4) 2011 양형기준(2011. 7. 1 기준), 양형위원회, (2011), 2~3면 [이하 2011 양형기준].

[표2] 현재 통계분석결과와 교통범죄 양형기준안상 가중시 형량 비교(교통사고 후 도주)

유형	구분	현재 통계분석결과	양형기준안상 가중시
1	치상 후 도주	징역 8월 - 1년6월(98,2%)	1년 - 3년
2	치상 후 유기 도주	징역 10월 - 1년6월(100%)	3년 - 5년
3	치사 후 도주	징역 2년6월 - 3년(89,5%)	4년 - 6년
4	치사 후 유기 도주	징역 2년 - 3년(100%)	5년 - 8년

02 · 양형기준안 대상에서 제외된 다른 교통범죄와의 형량에서의 차이 증가

위에서 이미 언급하였듯이 양형기준안을 적용할 경우 대상 범죄로 규정된 교통범죄의 경우 그 선고형 자체가 기존보다 상당히 무거워지는 결과가 발생하리라 생각한다. 그렇다면 양형기준안의 대상범죄에서 제외된 교통범죄와의 형량 불균형이 더욱 심화될 수 있는 우려가 있는데 이를 극복할 수 있는 방안에는 어떠한 것들이 있을 수 있는지 묻고자 한다.

03 · 특별 · 일반 양형인자에 대하여

(1) 심신미약 관련

우선 일반 교통사고 및 교통사고 후 도주 범죄 모두 공통으로 본인 책임 없는 심신미약의 경우 이를 특별양형인자 중 하나로 감경요소로 보고 있다. 교통범죄의 경우 인정될 수 있는 본인 책임 없는 심신미약의 예에는 어떠한 것들이 있는지 궁금하며 예를 들어 평소 심장질환이나 기면증 등을 앓고 있는 운전자가 운전 도중 언제라도 심신미약 내지 심신 상실 상태에 빠질 것을 알고 있었는데 운전 중 심장발작이나 기면증 등으로 인하여 정상적인 운전이 불가능하게 되어 양형기준상의 교통범죄의 가해자가 된 경우가 이른바 책임 없는 심신미약에 해당될 수 있는지 알고자 한다.

(2) 동승자가 피해자인 경우

일반 교통사고의 경우 동승자가 피해자인 경우를 일반양형인자 중 감경요소로 보고 있는데 그 이유가 동승자 역시 일반 교통사고 발생에 있어 어느 정도 책임을 지는 것으로 보기 때문에 그러한 것인지 묻고자 한다. 즉 가해자인 운전자의 과실행위가 동승자인 피해자로 인해 발생되었거나 과실행위에 책임이 있을 가능성을 염두에 두고 이를 감경요소

로 보는 것인지 아니면 과실로 사고를 상해 또는 사망 사고를 발생시킨 경우에 동승자에게 운전자에게 안전운행을 촉구할 주의의무가 있다고 보는 것인지 의문이다. 우리 대법원이 “자동차의 단순한 동승자에게는 운전자가 현저하게 난폭운전을 한다든가 그 밖의 사유로 인하여 사고발생의 위험성이 상당할 정도로 우려된다는 것을 동승자가 인식할 수 있었다는 등의 특별한 사정이 없는 한 운전자에게 안전운행을 촉구할 주의의무가 있다고 할 수 없다”⁵⁾고 판시하고 있으므로 운전자가 과실로 상해 또는 사망의 결과를 발생시킨 일반 교통사고의 경우 동승자가 운전자에게 안전운행을 촉구할 주의의무가 있다고 할 수는 없을 것이다. 따라서 일반 교통사고의 경우 동승자가 피해자인 경우를 일반양형인자 중 감경요소로 보고 있는 정확한 근거가 무엇인지 발표자에게 묻고자 한다.

04 · 교통범죄의 양형기준 설정의 이유에 대하여

대륙법계와 영미법계를 막론하고 양형기준안이 대두되는 주요 이유는 양형 불균형 (sentencing disparity) 및 현재 선고되는 형량 자체가 적정하지 않을 정도로 과중하거나 너무 가벼워서 형사정의 실현에 적합하지 않다는 것 두 가지라 판단된다. 교통범죄의 경우 양형기준이 필요한 이유는 현실에서의 양형 불균형이 가장 중요한 것이라 본다. 그러나 위에서 이미 언급한대로 교통범죄 양형기준안을 적용할 경우 현재 선고되는 형량보다 무거운 형량 선고가 가능하게 되는데 그렇다면 교통범죄의 경우 양형기준 설정의 이유가 양형 불균형 해소보다는 현재까지 선고되는 형량이 너무나 가볍기 때문이라는 인식이 있기 때문이 아닌가 생각되는데 이에 대한 발표자의 의견을 듣고자 한다.

III 맺음말

일반인이 일상생활에서 가장 가해자 및 피해자가 될 여지가 많은 범죄 중 하나가 교통범죄라고 생각한다. 따라서 위에서 언급한대로 경미한 교통범죄의 경우 비범죄화를 지향하는 것이 바람직하며 사람을 상해 또는 사망에 이르게 한 교통범죄를 처벌함에 있어 일관성을 유지하기 위하여 양형기준을 설정하고 이를 준수하는 것은 일반인이 피부로 접할 수 있는 공정한 법집행을 현실화하는 것이라 생각한다.

5) 대법원 2001. 10. 12, 2001다48675.

하지만 양형기준의 정립이 현재와 비교하여 교통범죄에 있어 보다 무거운 형량의 선고라는 결과를 불러일으켜서는 아니된다. 만약 양형기준의 적용으로 기존보다 무거운 형량이 선고될 경우 그러한 이유가 보다 상세하게 실시되어 선고의 대상인 피고인이 그러한 형량 선고의 이유를 좀 더 납득할 수 있어야 한다. 교통범죄에 있어 양형기준을 정립하고 적용할 때 그러한 모든 과정이 온정주의적인 모습을 띠어서는 아니되나 비록 피해자에게 상해 내지 사망의 결과가 발생하였다는 것이 결과적인 측면에서는 동일한 모습을 띠고 있다 하더라도 범죄의 특성상 그 행위가 가해자의 고의 행위가 아닌 과실행위에서 출발한다는 점이 양형에서도 충분히 고려되어야 한다. 교통범죄 양형기준의 적용으로 양형 불균형을 해소하여 보다 공정한 법집행이 이루어지기를 기대해 본다.

교통범죄 양형기준안 지정토론문 (이용재)

교통범죄 양형기준안 지정토론문

이 용 재 (중앙대학교 사회기반시스템공학부 교수)

1. 배포하여 주신 정준화 전문위원의 ‘교통범죄 양형기준안 설명자료’ (2012)에서 보면 교통형사범은 교통기관을 수단 또는 대상으로 한 형법 및 특별법상 범죄로 정의하며, 형법상 업무상과실·중과실치사상죄, 교통방해의 죄, 교통사고처리 특례법상 업무상과실치사상죄, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률상 도주차량죄에 해당되며, 여기에 무면허운전과 음주운전 등 교통규칙 위반행위를 포함하는지, 혹은 행정단속법규를 위반할 경우 형을 가하도록 규정되어 있는 행위 등을 포함하는가에 따라 범위를 달리 나누고 있는 것 같습니다.
2. 교통범죄와 관련된 법률로서는 형법, 고속국도법, 도로법, 교통사고처리 특례법, 도로교통법, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 등이 있습니다.
3. 교통공학을 하는 제가 관심을 갖는 부문은 교통사고처리 특례법과 도로교통법입니다. 특히, 교특법에서 말하는 (가) 업무상과실·중대한 과실로 교통사고 치상을 야기한 운전자에 대하여 예외사유에 해당되지 않는 한 반의사불벌죄로 규정하여 형사처벌의 특례를 정한 법(교통사고에 관하여 형법 제268조의 업무상과실·중대한 과실 치사상죄에 대한 특별법) (나) 교통사고를 일으킨 차가 보험 또는 공제에 가입된 경우에는 다음 사유에 해당하지 않는 한 교특법 제3조 제2항 본문에 규정된 죄를 범한 차의 운전자에 대하여 공소를 제기할 수 없음
 - ① 제3조 제2항 단서에 해당하는 경우(도주, 유기도주, 음주측정불응, 11가지 예외사유)
 - ② 피해자가 신체의 상해로 인하여 생명에 대한 위험이 발생하거나 불구 또는 불치나 난치의 질병에 이르게 된 경우
 - ③ 보험계약 등이 무효 또는 해지되거나 계약상의 면책규정 등으로 인하여 보험회사 등의 보험금 등 지급의무가 없게 된 경우
4. 일반적으로 양형기준 설정범위에 대한 기본원칙은 국민적 관심, 범죄 발생빈도, 징역

형 선고비율, 범죄의 성격상 양형기준 설정에 적합한지 여부 등을 고려하거나 법정형이 낮거나 발생빈도가 지나치게 낮거나 대부분 벌금형이 선고되는 범죄는 대상범죄에서 제외함이 타당하다고 되어 있습니다.

5. 따라서, 가벌성이 높은 형법 및 특별법상 교통형사범, 즉 협의의 교통범죄(대인 교통사고범죄)를 중심으로 양형기준을 설정하는 것이 바람직한 것 같습니다. 즉, 교통사고범죄 및 특가법상 치사상 후 도주죄(교통사고처리 특례법상 업무상과실치사, 업무상과실치사, 특가법상 치사 후 도주, 치사 후 도주, 치사 후 유기 도주, 치사 후 유기 도주, 위험운전 치사, 위험운전 치사죄)를 중심으로 양형기준을 설정하는 것이 바람직하다. 또한 교통사고처리 특례법 제3조, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 제5조의3, 제5조의11을 대상범죄로 삼는 것이 타당한 것 같습니다.
6. 이러한 배경으로 보면 도로교통법에 있는 음주운전, 무면허운전, 음주측정거부, 사고후 미조치 등은 제외하는 것이 바람직한 것으로 보입니다.
7. 즉, 교통규칙위반범죄로서 교통사고처리 특례법위반 및 특가법위반 범죄에 비해 법정형이 상대적으로 낮고, 도로교통법위반 자체만으로는 직접적인 피해가 없거나 경미하며, 교통사고범죄 등 다른 범죄가 경합되지 않는 한, 실무상 대부분 약식기소되어 벌금형으로 처벌되고 있어 징역형의 권고 형량범위를 정하는 양형기준을 마련할 필요성이 낮다는 것입니다.
8. 현재 우리나라는 OECD 국가 중 교통사고율과 사고사망률에서 가장 좋지 않은 통계를 보이고 있습니다. 비록 교통사고로부터 개선율은 높다고 할 수 있으나 아직도 교통문제에 있어서만 선진국이라 할 수 없습니다. 국제적으로는 사고율에 있어서나 사망률에서 최악의 상황을 보이고 있습니다. 제가 2005년-2010년 5년간의 변화를 경찰청에서 발표한 통계를 조사해보니 아래와 같았습니다. 이 통계로부터 우리나라는 아직도 교통사고의 문제로부터 자유롭지 못하다는 것을 알 수 있습니다. 더 많은 국민적 관심과 국가적 노력이 필요하다는 것을 알 수 있습니다.

〈OECD국가 인구10만명당 사망자수 추세〉

단위 : 사망자수/인구10만명

국가	2004	2005	2006	2007	2008	2009
캐나다	8.5	9.1	9.1	8.4	7.3	6.5
프랑스	9.3	8.8	7.7	7.5	6.9	6.8
독일	7.1	6.5	6.2	6	5.4	5.1
이탈리아	10.6	10	9.6	8.7	7.9	7.1
일본	6.7	6.2	5.7	5.2	4.7	4.5
뉴질랜드	10.7	9.9	9.5	10	8.6	8.9
대한민국	13.6	13.2	13	12.7	12.1	12
스페인	11	10.2	9.3	8.6	6.8	5.9
스웨덴	5.3	4.9	4.9	5.2	4.3	3.9
터키	6.2	6.3	6.3	7.1	6	6
영국	5.6	5.5	5.4	5	4.3	3.8
미국	14.6	14.7	14.3	13.7	12.3	11

출처 : 도로교통공단

〈OECD국가 자동차1만대당 사망자수 추세〉

단위 : 사망자수/자동차만대

국가	2004	2005	2006	2007	2008	2009
캐나다	1.4	1.5	1.5	1.3	1.1	1
프랑스	1.5	1.4	1.3	1.2	1.2	1.1
독일	1.1	1	0.9	0.9	0.9	0.8
이탈리아	1.4	1.3	-	-	-	0.9
일본	1	1	0.9	0.8	0.7	0.7
뉴질랜드	1.5	1.3	1.3	1.3	1.1	1.2
대한민국	3.5	3.4	3.2	3.1	2.9	2.8
스페인	1.8	1.6	1.4	1.3	1	0.9
스웨덴	0.9	0.9	0.9	0.9	0.7	0.7
터키	4.3	4	3.8	3.8	3.1	-
영국	1	1	1	0.9	0.8	0.7
미국	1.8	1.8	1.7	1.6	1.4	-

출처 : 도로교통공단

9. 지난 5년간의 사고유형별 교통사고 통계를 보니 차 대 차 사고는 거의 증가하지 않았지만 차 대 사람과 차량단독 사고가 많이 증가하였습니다. 이는 무슨 의미를 주는 것 일까요? 아직도 교통사고요인 중에서 인적요인에 의한 사고와 환경요인에 의한 후진 국형 사고가 줄지 않고 있다는 의미가 아닐까요?

〈사고유형별 교통사고(2005~)〉

단위 : 건, 명

사고유형 대분류	구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
합계	발생건	214,171	213,745	211,662	215,822	231,990	226,878
	사망수	6,376	6,327	6,166	5,870	5,838	5,505
	부상수	342,233	340,229	335,906	338,962	361,875	352,458
차대사람	발생건	46,594	45,261	44,857	47,281	49,665	49,353
	사망수	2,457	2,377	2,232	2,063	2,047	2,010
	부상수	47,282	46,004	45,842	48,406	51,043	50,396
차대차	발생건	159,063	159,735	157,942	158,975	171,706	167,035
	사망수	2,659	2,635	2,551	2,519	2,546	2,402
	부상수	283,005	282,595	278,273	278,062	297,131	288,402
차량단독	발생건	8,504	8,740	8,848	9,555	10,608	10,482
	사망수	1,254	1,311	1,379	1,283	1,240	1,090
	부상수	11,935	11,622	11,743	12,483	13,683	13,648
건널목	발생건	10	9	15	11	11	8
	사망수	6	4	4	5	5	3
	부상수	11	8	48	11	18	12

출처 : 도로교통공단

10. 또한 교통사고를 일으킨 운전자의 범규위반별로 교통사고 변화추세를 살펴보면 국민들의 교통사고에 대한 의식을 단편적으로 살펴볼 수 있습니다. 과거에 가장 많은 사고요인 중에 과속이 있었는데 지금은 IT 기술을 응용한 과속감시장치의 발달로 더 이상 주요한 사고요인이 되지 않고 있음을 보여주고 있습니다. 그러나, 안전운전의 무불이행이나 신호위반, 안전거리미확보 등의 범규위반은 계속 증가하거나 단속률이 줄지 않고 있습니다.

〈가해운전자 범규위반별 교통사고〉

단위 : 건, 명

	구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
총계	발생건	214,171	213,745	211,662	215,822	231,990	226,878
	사망수	6,376	6,327	6,166	5,870	5,838	5,505
	부상수	342,233	340,229	335,906	338,962	361,875	352,458
합계	발생건	214,161	213,723	211,637	215,798	231,962	226,856
	사망수	6,375	6,322	6,166	5,867	5,836	5,504
	부상수	342,200	340,186	335,874	338,929	361,801	352,410
과로	발생건	4	4	3	3	2	5
	사망수	0	2	0	0	0	1
	부상수	12	5	4	4	2	6
과속	발생건	444	431	493	411	422	403
	사망수	165	161	170	134	163	138
	부상수	654	653	749	689	628	631
앞지르기 방법위반	발생건	76	81	94	78	94	74
	사망수	5	2	8	4	2	0
	부상수	118	128	134	111	130	109
앞지르기 금지위반	발생건	442	424	356	324	358	328
	사망수	17	14	17	16	11	10
	부상수	715	671	572	508	595	529
중앙선 침범	발생건	14,616	14,507	14,262	13,653	14,327	14,071
	사망수	769	706	673	654	548	563
	부상수	28,300	27,459	26,887	25,238	26,153	25,370
신호위반	발생건	23,270	25,167	25,624	26,436	27,582	25,963
	사망수	356	384	390	444	427	409
	부상수	40,078	43,190	44,316	44,678	46,281	43,416
안전거리 미확보	발생건	21,021	21,533	21,698	21,984	24,554	23,126
	사망수	79	95	110	92	128	98
	부상수	38,297	39,377	39,298	39,953	45,132	41,629
서행 및 일시정지 위반	발생건	298	263	296	386	419	427
	사망수	2	3	3	4	4	2
	부상수	494	464	493	624	781	730

양형기준안에 관한 제5차 공청회 결과 보고

단위 : 건, 명

	구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
부당한 회전	발생건	1,973	1,930	1,737	1,806	1,771	1,538
	사망수	31	37	26	27	21	30
	부상수	2,662	2,587	2,454	2,449	2,486	2,207
통행우선 순위위반	발생건	47	71	108	77	101	63
	사망수	0	0	0	0	0	1
	부상수	69	123	162	109	158	83
진로양보 의무 불이행	발생건	143	165	225	227	261	194
	사망수	1	1	2	1	0	0
	부상수	210	227	325	340	391	290
안전운전 의무 불이행	발생건	121,532	118,329	115,976	118,791	126,340	125,082
	사망수	4,488	4,433	4,337	4,078	4,098	3,829
	부상수	185,207	179,219	174,589	177,084	185,784	184,381
교차로 통행방법 위반	발생건	17,784	17,444	16,268	15,617	17,145	16,206
	사망수	150	147	134	136	124	109
	부상수	30,313	29,450	26,925	25,751	28,127	26,763
보행자 보호의무 위반	발생건	5,364	5,527	5,501	5,641	6,343	6,542
	사망수	179	209	174	163	166	184
	부상수	5,584	5,754	5,775	5,918	6,669	6,845
차로위반 (진로변경 위반)	발생건	974	1,586	2,000	2,438	2,741	2,927
	사망수	11	17	16	22	21	17
	부상수	1,543	2,598	3,275	4,031	4,553	4,833
직진 및 우회전차의 통행방해	발생건	1,324	1,680	3,018	3,809	4,952	5,494
	사망수	7	15	28	33	59	56
	부상수	2,103	2,742	5,199	6,680	8,561	9,470
철길건널목 통과방법 위반	발생건	8	11	12	11	12	8
	사망수	6	3	5	4	5	3
	부상수	8	13	44	13	9	12
긴급자동차에 대한 피양의무 위반	발생건	4	-	2	-	-	1
	사망수	0	-	0	-	-	0
	부상수	11	-	2	-	-	1

단위 : 건, 명

	구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
기타 (운전자법규 위반)	발생건	4,837	4,570	3,964	4,106	4,538	4,404
	사망수	109	93	73	55	59	54
	부상수	5,822	5,526	4,671	4,749	5,361	5,105

11. 음주운전과 무면허운전에 대한 양형기준 설정대상에서 제외하자는 의견에 대해서는 좀 더 신중할 필요가 있습니다. 음주운전에 대한 계몽 및 홍보활동에도 불구하고 국민들은 여전히 음주운전에 대한 의식이 희박하다고 볼 수 있습니다. 따라서, 양형인자로서, 혈중알코올농도와 동종 전과 횟수 등의 유지 또는 세분화의 유지 등에 관한 신중한 검토가 있어야 한다고 봅니다.

〈가해운전자 법규위반별 교통사고〉

단위 : 건, 명

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
발생건수	26,460	29,990	28,416	26,873	28,207	28,641
사망자수	910	920	991	969	898	781
부상자수	48,153	54,255	51,370	48,497	50,797	51,364

출처 : 도로교통공단

12. 또한, 작년에 개정된 도로교통법에서는 혈중알코올농도 및 동종 전과에 따라 음주운전의 구성요건 및 법정형을 세분화(① 0.2% 이상 또는 2회 이상 동종 전과 또는 음주 측정 거부 : 징역 1년~3년, ② 0.1~0.2% : 징역 6월~1년, ③ 0.05~0.1% : 징역 6월 이하)하여 실시중에 있으므로 이에 대한 효과를 좀 더 지켜보면서 제외 여부를 결정해야 할 것으로 생각합니다.

■ 개정 도로교통법(법률 제10790호 2011. 6. 8. 공포, 2011. 12. 9. 시행)

제148조의2

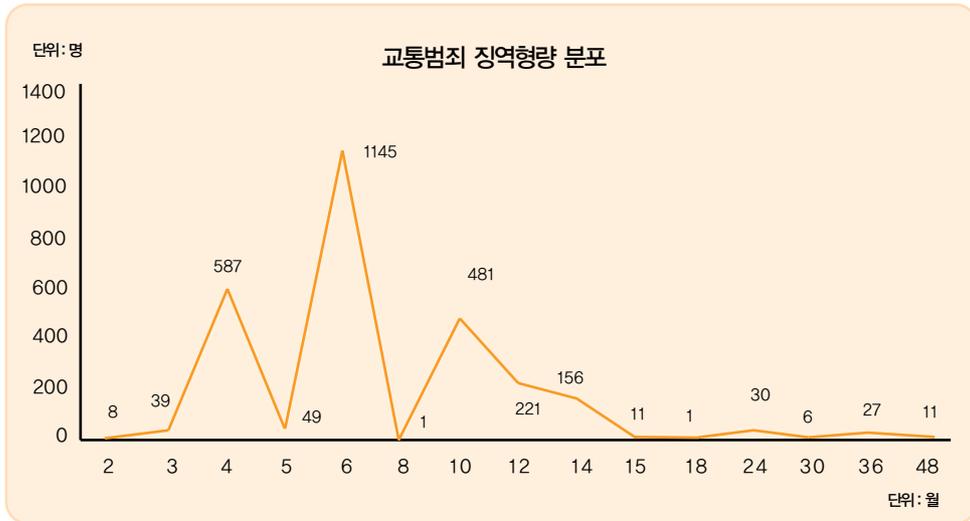
① 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만 원 이상 1,000만 원 이하의 벌금에 처한다.

1. 제44조 제1항을 2회 이상 위반한 사람으로서 다시 같은 조 제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 사람

2. 술에 취한 상태에 있다고 인정할 만한 상당한 이유가 있는 사람으로서 제44조 제2항에 따른 경찰공무원의 측정에 응하지 아니한 사람
- ② 제44조 제1항을 위반하여 술에 취한 상태에서 자동차등을 운전한 사람은 다음 각 호의 구분에 따라 처벌한다.
1. 혈중알콜농도가 0.2퍼센트 이상인 사람은 1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만 원 이상 1천만 원 이하의 벌금
 2. 혈중알콜농도가 0.1퍼센트 이상 0.2퍼센트 미만인 사람은 6개월 이상 1년 이하의 징역이나 300만 원 이상 500만 원 이하의 벌금
 3. 혈중알콜농도가 0.05퍼센트 이상 0.1퍼센트 미만인 사람은 6개월 이하의 징역이나 300만 원 이하의 벌금
- ③ 제45조를 위반하여 약물로 인하여 정상적으로 운전하지 못할 우려가 있는 상태에서 자동차 등을 운전한 사람은 3년 이하의 징역이나 1천만 원 이하의 벌금에 처한다.

13. 그 외 제안하고 있는 양형기준에 대해서는 큰 이의가 없습니다. 다행인지 몰라도 교통범죄의 실행범위가 비교적 좁고 차이가 크지 않아 다른 범죄와는 많은 차별성을 보이고 있습니다. 또한 양형기준에 대한 통계적 검증결과도 이를 뒷받침하고 있습니다.

- ❖ 교통사고처리 특례법위반(사망)의 경우, 금고 6월 이상 1년 이하가 92.2%를 차지
- ❖ 교통사고처리 특례법위반(상해)의 경우, 금고 4월 이상 1년 이하가 99.2%를 차지
- ❖ 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(치사 후 도주)의 경우, 징역 2년 6월 이상 3년 이하가 89.5%를 차지
- ❖ 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(치상 후 도주)의 경우, 징역 6월 이상 1년 이하가 98.2%를 차지
- ❖ 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(치사 후 유기도주)의 경우, 징역 2년 이상 3년 이하가 100%를 차지
- ❖ 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(치상 후 유기도주)의 경우, 징역 10월 이상 1년 6월 이하가 100%를 차지
- ❖ 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(위험운전치사상)의 경우, 징역 6월 이상 1년 이하가 88.9%를 차지



14. 여기서, 교통사고범죄는 교통사고 후 도주 여부를 기준으로 일반 교통사고와 교통사고 후 도주의 2가지로 크게 구분.(일반 교통사고는 피해자의 사상이라는 결과 발생만으로 범죄가 완성되고 비난의 근거가 운전상의 주의의무위반, 즉 과실에 있는 반면, 교통사고 후 도주죄는 교통사고 발생 이후 이른바 ‘뺑소니’ 라고 하는 별도의 도주행위가 개입됨으로써 윤리적·사회적 비난가능성이 훨씬 증가한다는 점에서 일반 교통사고와는 질적인 차이가 있음) 그러나 통계를 살펴보면, 최근 CCTV, IT 기술의 발달로 이런 행위에 대한 시정이 이루어지고 있음을 알 수 있습니다.

〈뺑소니 교통사고〉

단위 : 건, 명

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
발생건수	14,653	14,480	12,684	11,613	12,666	11,845
사망자수	370	360	340	297	298	279
부상자수	22,349	22,660	20,057	18,373	20,275	19,016

출처 : 도로교통공단

주 : 1) 1998년까지 뺑소니 관련통계는 각지방경찰청 수작업에 의한 잠정 추계임. 1999년 통계부터는 전산자료임

15. 이상으로 살펴보면 일반 교통사고와 교통사고후 도주에 대한 양형기준은 적절하다고 생각합니다. 실제 우리가 교통사고의 문제를 직접적으로 당하게 되면 생명과 재

산에 막대한 영향을 주는 문제로 대두된다는 점에서 가급적이면 사회생활을 영위하는데 막대한 지장을 초래하지 않았으면 하는 바람입니다.

유형	구분	감경	기본	가중
1	교통사고 치상	- 6월	4월 - 10월	8월 - 1년6월
2	교통사고 치사	4월 - 10월	8월 - 1년6월	1년 - 3년

※ 징역형 또는 금고형

유형	구분	감경	기본	가중
1	치상 후 도주	6월 - 10월	8월 - 1년6월	1년 - 3년
2	치상 후 유기 도주	1년6월 - 2년6월	2년 - 4년	3년 - 5년
3	치사 후 도주	2년6월 - 4년	3년 - 5년	4년 - 6년
4	치사 후 유기 도주	3년 - 5년	3년6월 - 6년	5년 - 8년

16. 제가 말씀드리고 싶은 내용은 “감경이나 가중이냐를 결정하는 양형인자로 연령과 성별을 생각하는 것이 어떠한가?” 입니다. 지금 우리나라는 고령화 사회로 진입하고 있으면서 대단히 빠른 속도로 고령화가 이루어져 가고 있습니다. 최근 교통사고 통계에서 가해운전자별 교통사고를 살펴보면 20세 이하의 운전자와 61세 이상 운전자의 교통사고 발생률이 심각하다는 것을 알 수 있습니다. 지금 우리나라는 저출산·고령화로 인해 생산 가능인구(15세~64세)가 급속히 줄어들어 심각한 사회문제로 대두되고 있습니다. 100세 시대에 유능한 노인 노동인력을 활용하는 것은 당연하다할 수 있습니다. 다만 그들이 운전대를 잡고 또 보행할 때 보통 젊은사람과는 다르다는 것을 인식할 필요가 있습니다. 우리나라 인구가 점차 줄어들 거라는 정부 예측과 달리, 의학 발달로 노인이 급속히 불어나 오히려 인구가 늘어날 거라는 연구 결과가 나왔습니다. 정부는 인구가 한 세대에 걸쳐 20만 명쯤 줄어든다고 예측했지만(2010년 4887만 명 → 2030년 4863만 명), 실제로는 2030년까지 지금보다 200만 명 이상 늘어나 5071만 명이 된다는 예측입니다. 늘어난 인구 대부분(173만 명)은 65세 이상 노인일 것으로 추정되고 있습니다.

〈가해운전자 연령층별 교통사고〉

단위 : 건, 명

연령층(형태1)	구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
합계	발생건수	214,171	213,745	211,662	215,822	231,990	226,878
	사망자수	6,376	6,327	6,166	5,870	5,838	5,505
	부상자수	342,233	340,229	335,906	338,962	361,875	352,458
20세 이하	발생건수	6,415	6,870	7,988	8,913	9,057	8,921
	사망자수	221	225	274	237	219	214
	부상자수	9,693	10,209	11,671	12,786	12,769	12,771
21- 30세	발생건수	41,087	38,707	37,682	36,621	38,616	36,629
	사망자수	1,221	1,124	1,135	1,053	1,034	922
	부상자수	66,973	63,476	61,883	59,156	62,356	58,847
31- 40세	발생건수	55,318	52,167	48,682	46,573	48,255	45,555
	사망자수	1,626	1,468	1,349	1,148	1,136	1,049
	부상자수	89,836	84,054	77,959	74,301	76,283	71,619
41- 50세	발생건수	61,371	61,548	60,009	59,731	63,471	61,365
	사망자수	1,666	1,639	1,553	1,553	1,472	1,399
	부상자수	99,303	99,229	96,756	95,504	100,316	96,645
51- 60세	발생건수	30,608	33,807	35,576	39,402	44,394	45,264
	사망자수	885	1,046	1,005	1,034	1,071	1,047
	부상자수	48,950	54,084	56,802	62,428	69,905	71,029
61- 64세	발생건수	6,419	6,668	6,704	7,514	9,087	9,552
	사망자수	241	244	259	231	274	285
	부상자수	10,268	10,607	10,436	11,662	14,162	14,684
65세 이상	발생건수	6,165	7,150	8,341	10,155	11,998	12,623
	사망자수	414	473	514	559	585	547
	부상자수	9,235	10,555	12,515	15,035	17,814	18,660
불명	발생건수	6,788	6,828	6,680	6,913	7,112	6,969
	사망자수	102	108	77	55	47	42
	부상자수	7,975	8,015	7,884	8,090	8,270	8,203

출처 : 도로교통공단

〈연령층별 교통사고 사상자〉

단위 : 명

연령층별	구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
합계	사망자수	6376	6327	6166	5870	5838	5505
	부상자수	342,233	340,229	335,906	338,962	361,875	352,458
14세 이하	사망자수	284	276	202	161	154	160
	부상자수	25,314	23,880	22,806	22,364	22,257	21,066
15 - 20세	사망자수	273	289	312	295	269	288
	부상자수	20,768	21,891	23,592	26,053	26,980	26,230
21- 30세	사망자수	735	701	738	729	689	608
	부상자수	72,805	71,760	69,238	67,681	70,856	66,627
31- 40세	사망자수	871	808	734	657	624	581
	부상자수	76,970	74,698	70,325	68,153	71,119	67,804
41- 50세	사망자수	1,147	1,144	1,083	1,032	958	905
	부상자수	76,187	75,335	73,652	72,986	77,615	75,539
51- 60세	사망자수	909	970	968	918	948	887
	부상자수	39,540	41,927	44,344	47,197	53,555	55,264
61- 64세	사망자수	451	405	342	339	369	323
	부상자수	10,811	10,520	9,936	10,360	12,084	12,534
65세 이상	사망자수	1,700	1,731	1,786	1,735	1,826	1,752
	부상자수	19,832	20,218	22,013	24,168	27,409	27,394
불명	사망자수	6	3	1	4	1	1
	부상자수	6	0	0	0	0	0

출처 : 도로교통공단

17. 다음으로 여성운전자에 대한 교통사고 발생률입니다. 여성의 사회참여와 노동시장의 유입으로 여성운전자 교통사고가 급증하고 있습니다만, 여성은 남성보다도 운전 조작에 있어 열세에 있습니다. 여성 운전자 면허 소지자가 거의 40%에 육박하고 있으며 여성 운전자 교통사고율 또한 연평균 0.8%씩 증가하는 추세를 보이고 있습니다. 또한 최근 몇 년간의 통계에 의하면 몸집이 작은 여성운전자가 비정상적인 위치 조건에서 충돌안전장치 등으로 인하여 오히려 심각한 상해를 입거나 심지어 사망하는 사고가 많이 발생하는 것으로 나타나고 있습니다.

〈여성운전자 교통사고〉

단위 : 건, 명

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010
발생건수	31589	31648	32365	33660	37462	37135
사망자수	605	605	579	516	547	543
부상자수	50,309	49,811	51,162	52,311	58,094	57,630

출처 : 도로교통공단

교통범죄 양형기준안 지정토론문 (장성관)

교통범죄 양형기준안 지정토론문

장성관 (변호사)

I 서언

이 글은 교통범죄 중 중범죄라고 할 수 있는 혐의의 교통범죄의 사례분석을 통하여 2012. 1. 30. 대법원 양형위원회에서 확정된 교통범죄 양형기준안의 적정성을 검토하고자 한다.

II 사례분석

01 • 교통사고처리 특례법위반 등 사건

가. 사건의 개요

피고인은 2011. 6. 13. 22:40경 자동차운전면허를 받지 아니하고, 혈중알코올농도 0.097%의 술에 취한 상태로 싼타페 승용차를 운전하여 서울 강남구 수서동 741 태화복지관 앞 삼거리를 일원역 방면에서 수서역 방면으로 편도 4차로 도로를 3차로를 따라 진행하던 중, 술에 취하여 적색신호에 그대로 직진한 과실로 반대차로에서 신호에 따라 유평하던 피해자 운전의 쏘울 승용차를 뒤늦게 발견하고 제동하였으나, 이에 미치지 못하고 피고인 운전차량 좌측 앞범퍼 부분으로 피해차량 우측 뒷바퀴부분을 들이받아, 이로 인하여 피해자에게 약 2주간의 치료를 요하는 요부염좌 등을 가함과 동시에 피해자 소유의 위 차량을 수리비 1,438,000원 상당이 들도록 손괴하였다.

나. 적용죄명

교통사고처리 특례법위반(교통사고로 인한 상해의 점), 도로교통법위반(음주운전의 점), 도로교통법위반(무면허운전의 점), 도로교통법위반(교통사고로 인한 재물손괴의 점)

다. 피고인의 나이 및 직업 : 54세, 회사원

라. 피고인의 범죄경력

- ❑ 1994. 10. 19. 교통사고처리 특례법위반 등 벌금 200만 원
- ❑ 1996. 12. 11. 특가법위반(도주차량) 등 징역 1년, 집행유예 2년
- ❑ 1997. 01. 17. 도로교통법위반 벌금 100만 원
- ❑ 1997. 06. 23. 도로교통법위반 벌금 150만 원
- ❑ 1998. 05. 21. 도로교통법위반 벌금 300만 원
- ❑ 1996. 06. 10. 도로교통법위반 징역 6월
- ❑ 2001. 01. 17. 도로교통법위반(음주측정거부) 등 징역 6월
- ❑ 2005. 05. 04. 도로교통법위반(음주측정거부) 등 벌금 700만 원
- ❑ 2006. 01. 19. 도로교통법위반(무면허운전) 벌금 100만 원
- ❑ 2008. 10. 31. 도로교통법위반(음주운전) 등 벌금 350만 원

마. 선고결과

검사는 징역 1년 6월을 구형하였고, 1심은 징역 10월을 선고하였으며, 쌍방이 항소하였으나 항소심은 항소기각판결

바. 양형기준안의 형량기준

기본유형 : 4월~10월, 가중유형 : 8월~1년 6월

사. 소결

피고인의 범죄는 교통사고처리 특례법 제3조 제2항 단서 제1호, 제7호, 제8호에 해당하고, 피고인은 동종 전과가 10회에 달하며, 피해자와 합의하지 못한 점에 비추어 양형기준안의 가중유형에 해당한다. 1심 선고형은 기본유형의 상한 및 가중유형의 하한에 가까운 형량으로, 피고인에 대한 적정한 형량은 징역 1년으로 판단된다. 따라서 양형기준안의 형량기준은 적정하다고 할 것이다.

02 • 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(도주차량) 등 사건

가. 사건의 개요

피고인은 2011. 5. 21. 02:30경 혈중알코올농도 0.205%의 술에 취한 상태로 SM5 승

용차를 운전하여 서울 동작구 노량진2동 27-2 기독교방송국 앞 이면도로를 노량진전화국 방면에서 노량진로 방면으로 진행하던 중, 피고인의 승용차 진행방향 좌측에서 우측으로 위 이면도로를 건너던 피해자의 다리부위를 피고인의 승용차 앞 범퍼부분으로 들이받아, 피해자에게 약 5주간의 치료를 요하는 좌측 족목지 원위지골 기저부 골절상 등을 입게 하고도 곧 정차하여 피해자를 구호하는 등 필요한 조치를 취하지 아니한 채 그대로 도주하면서, 노량진로에 진입하여 한강대교 방면에서 대방역 방면으로 역주행하다가 도로 중앙에 설치된 간이 중앙분리대를 위 승용차로 들이받아 수리비 2,079,000원 상당이 들도록 이를 손괴하고도 곧 정차하여 필요한 조치를 취하지 아니한 채 그대로 도주하였다.

나. 적용죄명

특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(업무상과실치상 후 도주의 점), 도로교통법위반(물건손괴 후 미조치의 점), 도로교통법위반(음주운전의 점)

다. 피고인의 나이 및 직업 : 46세, 무직

라. 피고인의 범죄경력

- ❑ 1993. 08. 06. 도로교통법위반 벌금 200만 원
- ❑ 1997. 02. 21. 교통사고처리 특례법위반 등 벌금 250만 원
- ❑ 1998. 12. 21. 도로교통법위반 벌금 150만 원
- ❑ 1999. 02. 08. 도로교통법위반 벌금 100만 원
- ❑ 2001. 08. 21. 도로교통법위반(무면허운전) 벌금 30만 원
- ❑ 2002. 07. 15. 도로교통법위반(무면허운전) 벌금 30만 원
- ❑ 2002. 10. 25. 도로교통법위반(무면허운전) 등 벌금 150만 원
- ❑ 2004. 09. 06. 도로교통법위반(무면허운전) 등 벌금 200만 원
- ❑ 2005. 10. 04. 도로교통법위반(무면허운전) 벌금 30만 원
- ❑ 2005. 10. 11. 도로교통법위반 벌금 30만 원
- ❑ 2005. 10. 25. 도로교통법위반(무면허운전) 벌금 30만 원
- ❑ 2006. 02. 08. 도로교통법위반(음주운전) 등 벌금 250만 원
- ❑ 2008. 08. 05. 강간미수 등 징역 1년 6월
- ❑ 2009. 09. 24. 도로교통법위반(음주운전) 등 벌금 300만 원

마. 선고결과

검사는 징역 2년을 구형하였고, 1심은 징역 10월을 선고하였으며, 피고인만 항소하였으나 항소심은 항소기각판결

바. 양형기준안의 형량기준

기본유형 : 8월~1년 6월, 가중유형 : 1년~3년

사. 소결

피고인이 피해자와 합의하였으나, 피고인의 범죄는 교통사고처리 특례법 제3조 제2항 단서 제8호 또는 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반 제5조의11에 해당하고, 치료기간이 약 5주 이상인 상해를 입게 하여 중상해가 아닌 중한 상해가 발생한 경우이며, 교통사고처리 특례법위반 등 동종 전과가 13회에 달하며, 이중 누범기간에 이 사건 범죄를 범한 점에 비추어 양형기준안의 가중유형에 해당한다. 1심 선고형은 기본유형의 하한 및 가중유형의 하한에 가까운 형량으로, 피고인에 대한 적정한 형량은 징역 1년 6월로 판단된다. 따라서 양형기준안의 형량기준은 적정하다고 할 것이다.

03 • 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(위험운전치사상) 등 사건

가. 사건의 개요

피고인은 2011. 7. 24. 02:30경 혈중알코올농도 0.158%의 술에 취한 상태로 SM3 승용차를 운전하여 서울 종로구 창신동 497-2 앞 신호등이 설치된 횡단보도에 이르러 차량정지 신호임에도 신호위반하여 진행한 업무상 과실로, 보행자 신호에 따라 횡단보도를 통행하던 피해자의 다리를 위 승용차의 앞부분으로 충격하여 피해자에게 약 8주간의 치료를 요하는 좌측 비골 골두 골절 등의 상해를 입게 하였다.

나. 적용죄명

특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(위험운전치사상의 점), 도로교통법위반(음주운전의 점)

다. 피고인의 나이 및 직업 : 45세, 자영업

라. 피고인의 범죄경력

- ❑ 2001. 06. 14. 도로교통법위반(음주운전) 벌금 150만 원
- ❑ 2009. 10. 05. 도로교통법위반(음주운전) 벌금 200만 원

마. 선고결과

검사는 징역 1년 6월을 구형하였고, 1심은 징역 8월을 선고하였으며, 쌍방이 항소하였으나 항소심은 항소기각판결

바. 양형기준안의 형량기준

기본유형 : 4월~10월, 가중유형 : 8월~1년 6월

사. 소결

피고인이 자동차종합보험에 가입하였으나, 피고인의 범죄는 교통사고처리 특례법 제3조 제2항 단서 제1호, 제8호에 해당하고, 치료기간이 약 8주 이상인 상해를 입게 하여 중상해가 아닌 중한 상해가 발생한 경우이며, 피해자와 합의가 이루어지지 않은 점에 비추어 양형기준안의 가중유형에 해당한다. 1심 선고형은 기본유형의 상한 및 가중유형의 하한에 해당하는 형량으로, 피고인에 대한 적정한 형량은 징역 1년으로 판단된다. 따라서 양형기준안의 형량기준은 적정하다고 할 것이다.

04 • 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(도주차량) 등 사건

가. 사건의 개요

피고인은 2011. 1. 25. 02:45경 혈중알코올농도 0.146%의 술에 취한 상태로 쏘나타 승용차를 운전하여 서울 강남구 압구정동 로데오골목에 있는 마찌니 술집에서 강남구 청담동 92-11번지 앞 도로까지 진행하던 중, 술에 취한 채 운전한 과실로 같은 방향 같은 차로 앞에 정차하고 있는 피해자 소유의 아반떼 승용차의 뒷범퍼를 들이받아 피해자에게 약 3주간의 치료를 요하는 다발성 염좌 등의 상해를 입히고, 피해차량을 수리비 1,826,176원 상당으로 손괴하였음에도, 그 즉시 정차하여 피해자구호 등 제반조치를 취하지 아니한 채 그대로 도주하였다.

나. 적용죄명

특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반(업무상과실치상 후 도주의 점), 도로교통법위

반(물건손괴 후 미조치의 점), 도로교통법위반(음주운전의 점)

다. 피고인의 나이 및 직업 : 30세, 배우

라. 피고인의 범죄경력

- ❑ 1997. 12. 12. 도로교통법위반 벌금 20만 원
- ❑ 2002. 12. 31. 도로교통법위반(음주운전) 벌금 100만 원
- ❑ 2004. 09. 30. 도로교통법위반 벌금 20만 원

마. 선고결과

검사는 벌금 500만 원을 구형하였고, 1심은 징역 8월을 선고하였으며, 피고인만 항소하였고 항소심은 징역 8월에 집행유예 2년을 선고

바. 양형기준안의 형량기준

기본유형 : 8월~1년 6월, 가중유형 : 1년~3년

사. 소결

피고인의 범죄가 교통사고처리 특례법 제3조 제2항 단서 제8호 또는 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반 제5조의11에 해당하나, 치료기간이 약 3주로 비교적 경미한 상해가 발생한 경우이고, 피해자와 합의하여 피고인에 대한 처벌을 원하지 않는 점과 집행유예 이상의 전과가 없는 점에 비추어 양형기준안의 기본유형에 해당하며, 집행유예의 권고유형에 해당한다. 1심 선고형은 기본유형의 하한에 해당하는 형량으로, 피고인에 대한 적정한 형량은 징역 8월에 집행유예 2년으로 판단된다. 따라서 양형기준안의 형량기준은 적정하다고 할 것이다.

III 결어

교통범죄의 위험성에 비추어 선고형량이 다소 가벼웠던 것이 작금의 현실이었던 점에 비추어, 2012. 1. 30. 확정된 교통범죄 양형기준안의 양형기준은 적정하다고 할 것이다. 더불어 교통범죄 중 경범죄라고 할 수 있는 도로교통법위반(음주운전 또는 무면허운전)

범죄자들이 중범죄인 교통사고처리 특례법위반, 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률위반 (도주차량 또는 위험운전치상) 범죄자들로 발전되는 점에 비추어, 음주운전이나 무면허 운전 등에 대한 처벌을 강화해야 할 것으로 판단된다.

