

【 주간포커스 】

교통법규 위반 건수 감소 대책 필요성

기승도 전문연구위원

자동차보험 자료를 통해 분석한 결과, 교통법규 위반자는 무위반자 보다 자동차사고 발생률이 약 20% 이상 높은 것으로 나타났다. 이는 최근의 자동차보험 사고발생률 증가와 운전자의 교통법규 위반 성향이 밀접하게 관련되어 있음을 보여준다. 따라서 운전자가 교통법규를 준수하도록(또는 안전운전을 하도록) 다양한 방안이 마련될 필요가 있다. 예를 들면, 도로교통정책 측면에서 교통법규 위반자 신고제 부활, 교통법규 위반자 단속 강화 등을 생각할 수 있다. 보험제도 측면에서는 운전 중 휴대장치 사용 등 사고위험과 관련이 높은 위반항목을 할증대상으로 포함시키고, 평가대상기간을 3년으로 확대하며, 법규위반 할증요율을 상향 조정하는 등 현행 자동차보험의 교통법규 위반 경력요율 제도를 강화해야 할 것이다.

□ FY2006년 자료로 교통법규 위반자의 사고위험(사회적 비용, 사고발생률 등)을 무위반자와 비교하여 분석한 결과, 교통법규 위반자의 사고위험이 무위반자 보다 높은 것으로 나타남.

<표 1> 교통법규위반 원인별 사고위험 비교

구 분		사고발생률	1건당 지급보험금	사회적비용
중대법규 위반 그룹	무면허, 뺑소니 등	1.148**	1.043**	1.208**
	신호 및 속도위반 등	1.239**	0.976	1.223**
기타법규 위반그룹		1.145**	1.033**	1.195**
무위반 그룹		1.000	1.000	1.000

주: 1) *는 10%, **는 5% 유의수준에서 통계적 유의성을 나타냄.

2) 예를 들어, 무면허, 뺑소니 등 중대법규 위반그룹의 사고발생률이 1.148이라는 것의 의미는 무위반 그룹의 사고발생률 1.000 보다 14.8% 높다는 것임.

3) 무면허, 뺑소니 등의 경우는 실제위험이 분석된 결과보다 높을 수 있으나, 동 항목에 해당하는 운전자가 면허취소 등으로 통계 노출기간이 적기 때문에 상대적으로 적은 수준으로 나타난 것으로 보임.

4) 사고발생률, 사고심도 및 사회적 비용은 자동차보험 통계를 사용하여, 선형회귀모형(Linear Regression Model)으로 산출한 것임.

자료: 기승도, 『자동차사고의 사회적비용 최소화방안』, 보험연구원, 2009. p.109.

- 중대교통법규 위반자의 사고위험은 무위반자 보다 사회적 비용을 기준으로 약 20% 이상(사고발생률 기준으로는 15~24%) 높은 것으로 분석됨.
- 중대교통법규 이외의 경미한 법규 위반자의 사고위험도 무위반자 보다 사고발생률이 약 15% 높은 것으로 분석됨.

□ 그런데 경찰청 통계에 따르면 자동차사고 위험과 밀접한 관계가 있는 교통법규 위반 건수는 승용차의 경우 2000년 이후 늘어나고 있는 것으로 나타남.

- 우리나라 자동차의 대부분을 차지하는 승용차의 경우 1대당 교통법규 위반 건수가 2000년 0.80건에서 2008년 0.83건으로 증가
- 이에 반해 전체 자동차 1대당 교통법규 위반건수는 2007년을 제외하고 2000년에 비해 다소 감소

<표 2> 자동차 1대당 교통법규위반 건수 추이

(단위: 천건, 천대, 건)

연도	교통법규위반건수(A)		자동차대수(B)		대당위반건수(C=A/B)	
	전체	승용차	전체	승용차	전체	승용차
1990	7,342	3,814	3,395	2,075	2.16	1.84
2000	10,525	6,424	12,059	8,084	0.87	0.80
2006	12,788	9,423	15,895	11,607	0.82	0.81
2007	15,384	10,948	16,428	12,100	0.94	0.91
2008	14,069	10,359	16,779	12,484	0.84	0.83

자료: 경찰청, 『2009년판 교통사고통계』, 2009, p.8

□ 최근 자동차보험 사고발생률이 증가하고 있는 것은 크게 줄어들지 않고 있는 교통법규 위반 건수(또는 증가하는 위반 건수)와 관련이 높은 것으로 판단됨.

- 특히, 승용차의 교통법규 위반 건수 증가가 주요 원인일 가능성이 높음.

<표 3> 자동차보험 사고 관련 추이(개인용 자동차보험 기준)

(단위: 천원)

연도	사고발생률	1대당 손해액
FY2006	22.9%	410
FY2007	23.0%	412
FY2008	23.3%	412
FY2009	26.1%	441

자료: 보험개발원, 월말보고서

- 따라서, 한해에 약 15조원 이상에 달하는 것으로 추정되는 자동차사고로 인한 사회적 비용을 줄이기 위해서는 교통법규 위반자 줄이기를 통해 자동차사고 발생률을 낮출 수 있는 다각적인 방안이 필요

<표 4> 교통법규위반 경력요율제도 개선 제안(안)

구 분	현행	제안(안)
할증대상 법규위반	중대법규위반항목 중 음주운전, 중앙선 침범 등	중대법규위반항목 이외에 자동차사고와 밀접한 항목 추가
평가대상기간	1년 ~ 2년	3년 이상
할증률	5%, 10%, 20%	위험도에 부합한 수준
무위반자 할인	존재	현행 유지

- 경찰 등 정책당국은 ‘교통법규위반 단속 강화’가 필요하며, ‘교통법규 위반자 신고제 등의 부활’도 검토할 필요가 있다고 판단됨.
- 보험권에서는 운전자를 대상으로 교통법규 준수 운동, 특히 ‘속도위반’, ‘신호위반’, ‘운전 중 휴대장치 사용’ 등 자동차사고와 밀접한 관계가 있다고 알려진 교통법규 위반항목에 대해 ‘교통법규 준수 홍보’를 강화해야 함.
- 이와 더불어 자동차사고를 줄이는데 유용한 수단인 자동차보험 제도¹⁾-특히, 교통법규 위반 경력요율 제도-를 강화할 필요가 있음.
 - 외국의 사례²⁾를 참조하여 현행 자동차보험 교통법규 위반 경력요율 제도를 강화함으로써 운전자가 교통법규를 준수하도록 유도
 - 예를 들면, 현재 자동차보험 법규위반 경력요율 제도의 할증대상에 ‘운전 중 휴대전화 사용’ 등과 같이 중대교통법규 위반 사항이 아니더라도 자동차보험 사고와 밀접한 관계가 있는 항목을 추가하고,
 - 평가대상 기간을 3년 이상으로 확대하는 한편 위험도에 부합한 수준까지 할증률 수준 확대를 검토할 필요가 있음. KiRi

1) 기승도, 『자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안』, 2009, pp.74~77.

2) 미국은 평가대상기간을 3년, 할증률을 0~220%까지 하고 있으며, 영국은 평가대상기간을 5년, 할증률을 0~100%까지 하고 있는 것으로 알려짐.