

음주시동잠금장치 도입 방안에 관한 연구

Legislative measures of BAIID (Breath Alcohol Ignition Interlock Device)

정 신 교*

차 례

- | | |
|--------------------|--------------------|
| I. 서론 | IV. 음주시동잠금장치의 입법방안 |
| II. 음주운전자에 대한 처벌기준 | V. 결론 |
| III. 음주시동잠금장치의 개요 | |

• 국문요약 •

음주로 인한 교통사고는 교통사고원인 중 높은 비중을 차지하고 있으며, 특히 음주교통사고와 관련한 경제적 비용이 2018년 기준으로 전체 교통사고비용의 16% 정도를 차지하고 있다. 이와 같은 문제에도 불구하고 그 대책은 형벌강화, 보안처분과 행정처분의 확대 등이 전부이다. 이러한 엄벌적 제재는 만성적이고 상습성을 가진 음주운전자의 예방효과에는 부정적이다. 또한 음주운전에 대한 형사제재는 많은 집행상의 문제를 내포하고 있다. 즉 반복적인 음주운전자에 대한 형사제재는 특별예방효과가 낮다는 것을 알 수 있다. 따라서 음주예방 효과를 높이기 위한 노력이 필요할 시점이다. 따라서 형사제재의 정비와 더불어 다수의 외국에서 시행중인 음주시동잠금장치의 도입에 대해 검토함으로써 음주운전에 대한 실효성을 높이고자 한다.

음주시동잠금장치는 음주운전위반자가 계속적으로 운전하는 것을 사전에 차단하기 위한 장치이다. 실질적으로 이 장치는 음주운전

위자의 음주운전을 방지한다. 그러나 음주시동잠금장치는 음주운전을 완벽하게 제거하는 장치라고는 볼 수 없다. 이에는 음주방지를 위한 각종 보안처분이 뒤따라야 할 것이다. 음주운전에 대한 음주시동잠금장치는 음주운전자의 재범을 억제함과 동시에 운전면허 취소나 정지에 따른 운전자의 경제적 지위를 유지시킬 수 있다는 장점을 가지고 있다.

그동안 음주운전 단속으로 인한 행정처분(면허취소 내지 정지처분)을 받은 상태에도 불구하고 음주운전을 지속하는 경우가 발생하고 있고 이에 대해 별다른 예방적 조치가 어려운 실정이다. 이 같은 문제는 현실적으로 무면허운전자를 가려내기가 매우 어렵다는 문제점이 있다.

음주운전자를 줄이기 위한 각종 프로그램 중에 어떤 것이 효과적인지는 다양한 실험과 연구가 필요하다고 본다. 이러한 점에서 판단하건대 음주시동잠금장치의 입법은 매우 효과적인 방안이 될 수 있다고 본다.

* 목포해양대학교 해양경찰학부 교수

주제어 : 음주운전, 상습음주운전자, 음주시동잠금장치, 혈중알코올 농도, 음주시동잠금장치의 입법

I. 서론

2017년 기준 우리나라 교통사고 사망자 수는 4185명으로 인구 10만 명당 9.1명으로 OECD 국가 중 최하위이며(TAAS: 2019), 교통사고로 연간 26조5000억 원의 사회적 비용이 발생하고 있다. 음주로 인한 교통사고는 교통사고원인 중 높은 비중을 차지하고 있으며, 특히 음주교통사고와 관련한 경제적 비용이 2018년 기준으로 전체 교통사고비용의 16% 정도를 차지하고 있다. 우리나라의 음주운전문제는 선진국과 비교하여 매우 심각한 수준이다. 음주운전의 측도인 교통사고사망율과 1인당 알코올 소비량은 세계에서 매우 높다. 이와 같은 문제에도 불구하고 그 대책은 형벌 강화, 보안처분과 행정처분의 확대 등이 전부이다. 이와 같은 정책은 여러 연구와 통계에서 확인할 수 있듯이 단기적인 효과밖에 거둘 수 없다고 본다. 2000년 이후 교통사고 사망자의 수는 꾸준히 감소하고 있는 추세이지만 하나 음주운전으로 인한 사상자는 지속적인 증가추세에 있다. 더욱이 음주운전은 운전자의 습관과 매우 밀접한 관련이 있기 때문에 엄벌정책과 음주 단속만으로 음주운전을 줄이겠다는 것은 매우 편협한 대책에 불과하다.

이러한 엄벌적 제재는 만성적이고 상습성을 가진 음주운전자의 예방효과에는 부정적이다. 또한 음주운전에 대한 형사제재는 많은 집행상의 문제를 내포하고 있다. 즉 반복적인 음주운전자에 대한 형사제재는 특별예방효과가 낮다는 것을 알 수 있다. 따라서 음주예방 효과를 높이기 위한 노력이 필요한 시점이다. 따라서 형사제재의 정비와 더불어 다수의 외국에서 시행 중인 음주시동잠금장치의 도입에 대해 검토함으로써 음주운전에

대한 실효성을 높이고자 한다.

음주운전의 경우 범죄가 발각되지 않거나 발각이 되더라도 처벌되지 않는다면 형벌의 규범력과 형사사법에 대한 신뢰는 무너지기 때문에 엄중한 대책이 필요하다. 더욱이 상습적인 음주운전자는 자신의 음주운전은 처벌을 받는 사실을 인식하면 음주운전을 감행한다. 즉 음주운전을 하더라도 단속될 가능성은 매우 낮기 때문에 음주단속을 두려워하지 않는 것이다. 또한 설사 음주운전에 단속되었다고 하더라도 수치심이나 죄책감을 느끼는 것이 아니라 재수가 없었을 뿐이라고 생각한다. 이러한 측면에서 볼 때 현행 음주운전규범은 국민들에게 내면화되지 못하고 오히려 법규와 정책에 대한 불만만 불러일으키고 있다고 판단된다. 그리고 음주운전의 경우 음주경험이 있는 집단이 그렇지 않은 집단보다 훨씬 많은 음주운전을 한 것으로 나타났다. 문제는 상습적이고 만성적인 음주운전자에 대한 처벌은 별다른 효과를 찾기 어렵다는 데 문제가 있다. 이렇게 형사처벌이 음주운전의 재범을 줄이는데 별다른 효과가 없다는 것은 판례에서도 알 수 있듯이(서울남부지방법원 2007. 6. 27, 선고, 2007고단307 판결), 음주운전자는 상습적·반복적인 양상을 보이고, 이러한 상습적 음주운전자들에게 형사처벌은 특별예방의 효과가 없다는 것을 알 수 있다. 음주운전은 범죄 예방효과를 증대시키기 위한 노력이 다른 범죄보다 훨씬 크게 요구된다. 따라서 기존의 억제정책과 더불어 외국에서도 시행 중인 음주시동잠금장치의 도입에 대해 체계적인 검토와 더불어 우리나라 현실에 맞는 도로교통법의 개정방안에 대해 고찰하고자 한다.

II. 음주운전자에 대한 처벌기준

1. 우리나라의 현황과 처벌기준

2013년부터 2017년까지 음주운전 단속에 적발된 건수의 수치는 음주운전의 처벌강화, 3진 아웃 등에 힘입어 다소 감소하고 있다. 그러나 음주운전 재범률은 2012년 42.0%, 2013년 42.6%, 2016년 44.5%로 증가했다. 특히 3회 이상 음주운전 단속 적발 건수는 아래의 도표에 의하면 매년 증가추세에 있다(경찰청, 2018: 303).

〈표 1〉 우리나라 음주운전 처벌기준¹⁾

구분	개정 후	
	형사처분	행정처분
0.03% 미만	훈방조치	훈방조치
0.03-0.08 미만	징역 1년 이하, 벌금 500만 원 이하	면허정지
0.08-0.2%미만	징역 1-2년, 벌금 500-1000만원	면허취소
0.2%이상	징역 2-5년, 벌금 1000-2000만원	
측정불응 시	징역 1-2년, 벌금 500-1000만원	
2회 이상 적발 시	징역 2-5년, 벌금 1000-2000만원	

우리나라의 경우 상습적음주운전자에 대해 음주운전 삼진 아웃제도가 있다. 형사상 삼진아웃제도는 3년 이내 2회 이상 음주운전 전력자가 음주운전 혈중알코올농도 0.05% 이상이면 무조건 구속 수사한다. 행정상 삼진

1) 중앙일보, '음주운전처벌기준강화', <https://news.joins.com/article/23506183>, 2019. 6. 25. 최종검색일: 2020. 1. 30.

아웃제도는 음주운전으로 2회 이상 운전면허 행정처분(정지 또는 취소)을 받은 사람이 다시 음주운전(혈중알코올농도 0.05% 이상)으로 적발되면 운전면허를 취소하고 2년간 운전면허 시험에 응시할 자격을 박탈하는 제도이다. 음주운전 초범들에게는 기본적인 교통법규, 음주운전 기준 및 원인, 위험성 등의 교육만 받지만 3회 이상의 상습음주운전자는 음주운전 재발 방지를 위해 16시간에 걸쳐 체험교육 및 집단 상담을 이수해야 한다. 이 중에 2시간은 시뮬레이터를 활용한 체험교육을 받는데 실제 음주를 한 후 운전을 하는 것처럼 느끼게 되는 시뮬레이션 교육이다. 2018년 4월 25일부터는 음주운전 적발 시 차량 견인 비용을 적발 운전자가 내야 하는 법규가 시행 중이다. 이후 2019년 6월 25일부터 음주운전에 대해 새롭게 처벌규정이 개정되었다.

〈표 2〉 3회 이상 음주운전자 적발비율(경찰청, 2018: 303)

연도	단속건수	3회 이상 적발건수	비율(B/A)*100
2013	269,836	44,981	16.7
2014	251,788	44,717	17.8
2015	243,100	44,986	18.5
2016	226,599	43,197	19.1
2017	205,187	39,472	19.2

우리나라는 음주운전으로 인해 인명피해사고가 발생할 경우 일반교통 사고에 비해 형량이 가중된다. 일반교통사고로 인해 상해사고가 발생한 경우는 5년 이하 금고 또는 2,000만 원 이하의 벌금에 처해진다. 하지만 음주운전으로 인명 교통사고가 발생한 경우는 특정범죄가중처벌 등에 관

한 법률에 따라 상해사고는 1년 이상 15년 이하의 징역 또는 벌금 1,000만원에 서 3,000만원, 사망사고는 3년 이상의 징역 또는 무기징역에 처해진다. ‘윤창호법’ 시행으로 처벌수준이 한층 강화된 결과다.

〈표 3〉 음주운전 교통사고 처벌기준

구분	처벌종류	처벌규정
음주운전 상해사고	벌금	1000-3000만원
	징역	1년 이상 15년 이하의 징역
음주운전 사망사고	징역	3년 이상의 징역 또는 무기징역

2018년에 발생한 일명 “윤창호 사건”은 음주운전을 엄벌해야 한다는 국민적 공감대가 형성되는 계기가 되었다. 특히 음주운전에 대한 처벌강화 여론이 높아졌고 이에 대해 도로교통법상 음주운전죄의 개정안이 2019년 6월 25일부터 시행되었다. 그 내용을 살펴보면 첫째, 이전에 3번 이상의 음주운전의 경우 1년 이상 3년 이하의 징역 또는 500만 원 이하의 벌금에서 2번 이상 음주운전을 한 경우 2년 이상 5년 이하의 징역 또는 1천만 원 이상 2천만 원 이하의 벌금으로 개정되었다(도로교통법 제148조의 2 제1항). 둘째, 음주측정거부에 대해 법정형이 이전에 1년 이상 3년 이하의 징역이나 500만 원 이상 1천만 원 이하의 벌금에서 1년 이상 5년 이하의 징역이나 500만 원 이상 2000만 원 이하의 벌금으로 높아졌다(도로교통법 제148조의2 제2항). 셋째, 음주운전 단속구간을 0.05%에서 0.03%로 하향하여 소량의 음주에도 단속이 되도록 하였다. 그리고 이전의 음주단속구간을 0.2% 이상, 0.1% 이상 0.2% 미만, 0.05% 이상 0.1% 미만으로 구분하던 것을 0.2% 이상, 0.08% 이상 0.2% 미만, 0.03% 이상 0.08% 미만으로 바꾸어 처벌범위를 확대하였다(도로교통법 제148조의2 제3항 각호).

2. 각국의 현황과 처벌기준

대부분의 나라에서 음주운전은 법으로 엄격히 금지하고 있는 사항이다. 가장 강력하게 음주운전을 규제하는 나라는 루마니아, 슬로바키아, 체코, 헝가리 등으로 음주운전 기준을 혈중알코올농도 0.00%로 삼고 있다. 한마디로 운전은 '알코올 제로(Alcohol-Zero)' 상태에서 해야 한다는 것이다. 우리나라는 2018년 12월 24일 이전에는 도로교통법 제44조에 따라 음주운전 혈중알코올농도 기준이 0.05%였으나 0.03%으로 강화되어 현재는 일본과 같은 수준이다. 혈중알코올농도에 대한 법적 규제가 비교적 약한 나라는 미국, 영국, 몰타로 0.08%를 기준으로 삼고 있다.

우리나라에 비해 여러 국가들은 <표 4>와 같이 사업용 운전자, 초보 운전자에게 더 강한 음주운전 혈중알코올농도 기준을 제시하고 있다. 독일, 슬로베니아, 이탈리아는 일반 운전자에 비해 사업용 운전자와 초보 운전자에 대해서는 알코올 제로인 0.00%를 적용하고 있다. 반면, 우리나라는 모든 운전자에 대하여 동일한 음주운전 기준을 적용하여 특정 운전자를 대상으로 하는 별도의 법적 기준은 없다. 대신, 사업용 화물차 운전자의 경우 화물 운송 종사자격과 관련해 음주운전 또는 약물의 영향이 있는 상태에서 운전하여 운전면허가 취소 또는 정지되면 화물 운송 종사자격을 취득할 수 없도록 하고 있다. 기존에 화물 운송 종사자격을 갖추고 있는 자도 음주, 약물로 인해 운전면허가 취소·정지되면 화물차 운수사업법 제9조의2에 따라 화물운송 종사자격이 취소된다.

〈표 4〉 주요국가의 음주운전처벌기준²⁾

국가	일반 법적기준	사업용 운전자 법적기준	초보운전자 법적기준
한국	0.03	0.03	0.03
그리스	0.05	0.02	0.02
네덜란드	0.05	0.02	0.02
독일	0.05	0.00	0.00
슬로베니아	0.02	0.00	0.00
이탈리아	0.05	0.01	0.00
미국	0.08(연방기준)	0.04	NA
오스트리아	0.05	0.01	0.01
프랑스	0.05	0.05	0.05
호주	0.05	0.00-0.02	NA

미국은 음주운전에 대한 처벌을 주별로 정하여 시행하고 있다. 뉴욕주의 경우 혈중알코올농도, 연령 및 적발 횟수에 따라 처벌 수위가 달라지는데 최고 1만 달러(한화 약 1천만 원)의 벌금이나 7년 이하의 징역에 처하고 최소 18개월 동안 면허가 취소된다.³⁾ 외국인이 과거에 미국에서 음주운전으로 사람을 상해에 이르게 한 경우 미국 입국이 금지될 수도 있다. 영국은 음주운전의 측정 기준으로 호흡측정, 혈액검사 및 소변검사 세 가지 방법을 법으로 정하고 있다. 위반의 정도에 따라 처벌의 수위가 결정되나, 사망자를 낸 운전자에 대해서는 최고 14년의 징역 및 최소 2년의 운전자격 박탈에 처하며, 벌금형에 처하는 경우 법정 상한이 없다. 일본은 음주운전을 두 가지로 분류하여 호흡측정 시 알코올농도가 리터당 0.15mg 이상인 경우에는 취기 운전으로, 그 외에는 만취운전으로 구분한다. 만취운전에

2) 뉴스리얼, ‘음주운전처벌, 미국은 최고무기징역’, <http://www.newsreal.co.kr/news/articleView.html?idxno=1689>, 2018. 11. 18, 최종검색일: 2020. 1. 21.

3) 미국주입법전국회의(<http://www.ncsl.org/research/transportation/state-ignition-interlock-laws.aspx>).

대하여는 알코올농도 수치와 상관없이 오로지 '알코올의 영향으로 정상적인 운전이 불가능한 상태'인지의 여부를 검사(언어테스트·걷기테스트 등)한다. 또한, 일본은 운전자뿐만 아니라 차량제공자, 주류제공자 및 동승자도 함께 처벌하고 있다. 중국은 만취운전에 대한 규정을 두고 있으며, 만취운전으로 적발되는 경우 형사재판으로 넘겨지는데 이때 법원에서 판결로 선고할 수 있는 최고형에 제한이 없다. 실제 과거 상하이에서 음주운전으로 사망자를 낸 운전자에게 사형이 선고되어 집행까지 이루어진 판례가 있다. 중국은 또한 영업용 차량 운전자의 음주운전에 대해 더욱 엄격한 처벌 규정을 두고 있다.

프랑스에서는 뚜렷한 음주 징후가 없어도 혈중알코올농도가 0.08% 이상이거나 호흡 조사 기준 리터당 0.40mg 이상일 경우 2년의 징역 또는 4,500 유로(한화 약580만 원)의 벌금에 처한다. 만약 음주운전으로 사망자가 발생하는 경우에는 최대 7년의 징역, 100,000 유로(한화 약 1억 2천만 원)의 벌금에 처한다. 자동차 음주운전과 오토바이 음주운전에 대한 각각의 처벌규정을 두고 있다. 자동차 음주운전의 경우 앞서 혈중알코올농도 비교에서 살펴본 대로 혈중알코올농도 0.05% 이하여도 벌금에 처할 수 있으며, 오토바이 음주운전의 경우 혈중알코올농도가 0.05%를 초과하면 처벌 대상이다. 음주 측정을 거부하는 행위는 최고 혈중알코올농도인 0.08%를 초과하는 상태에서 음주운전을 하는 경우와 같은 처벌을 받을 수 있다. 칠레의 경우 만취운전으로 적발되는 경우 형사재판으로 넘겨지는데 이때 법원에서 판결로 선고할 수 있는 최고형에는 제한이 없다.

Ⅲ. 음주시동잠금장치의 개요

1. 음주시동잠금장치

1) 개념

음주시동잠금장치(BAIID: Breath Alcohol Ignition Interlock Device)는 음주한 상태에서 운전자의 자동차 운영을 막는 장치로서 자동차의 시동 시스템과 연결되어 있는 전자장치이다. 차량시동잠금장치(Ignition Interlocking Device)라는 용어도 혼용되고 있다. 그러나 도로교통법상의 명칭으로는 음주시동잠금장치가 더 정확한 표현이다. 음주시동잠금장치는 들어온 호흡을 분석하여 운전자의 혈중알코올농도가 사전에 입력된 기준치를 넘어서면 시동이 걸리지 않는다. 즉 음주측정기를 음주시동잠금장치 앞에 달아 놓고 음주측정과 시동을 연계한 것으로 자동차운전을 시작하려는 경우 시동에 앞선 과정을 하나 더 추가한 형태라고 보면 된다. 따라서 음주시동잠금장치가 설치된 차량은 음주측정과정을 거쳐야만 시동이 걸리게 되는 것이다. 즉 기준치 이상의 음주자가 자동차를 운전하는 자체가 불가능하게 된다(정신교, 2013: 38).

음주시동잠금장치를 단 운전자가 술을 마시고도 운전하기 위해 다른 사람에게 대신 음주측정기를 불어달라고 하여 시동이 걸리게 하는 경우를 생각할 수 있으나 이러한 방법에 의한 운전은 불가능하다. 왜냐하면 음주시동잠금장치에 기록되어 있는 본인의 호흡이 코드화가 되어 있기 때문에 다른 사람의 호흡으로는 시동이 걸리지 않는다. 따라서 다른 사람이 대신 호흡을 불어주는 것은 불가능하다. 음주시동잠금장치는 운전자의 재산권과

생존권을 제한하지 않으면서 음주운전의 위험성이 높은 운전자를 효과적으로 제한할 수 있다는 점에서 평가할 만하다. 그리고 이러한 장치는 모든 음주운전자에 대해 실시하는 것이 아니라 만성적이고 위험성이 높은 운전자에 대해 제한적으로 시행해야 효과성을 높일 수 있을 것이다(박철현, 2000: 197) 이러한 경우에도 그의 직업적 특성, 가정환경 등도 고려대상이 되어야 할 것이다. 이와 같은 점에서 이 제도는 매우 희망적인 프로그램이라고 할 것이다.

2) 각국의 도입현황

(1) 미국

음주시동잠금장치 법안은 1986년 미국 캘리포니아 주가 최초로 채택했다(김일수, 2000: 4). 현재 50개 모든 주가 시동잠금장치와 관련한 법안을 가지고 있고 버지니아주를 포함한 25개 주에서 모든 음주 운전자에 대해 음주시동잠금장치 설치를 의무화했고 나머지 주는 일정 기준을 넘거나 판사의 재량에 따라 음주시동잠금장치를 설치하고 있다(Paul Zador et al, 1997: 14). 버지니아주의 경우 음주운전으로 유죄 판결을 받은 운전자의 재범을 막기 위해 차량에 설치하는 호흡측정 전자장치인 음주시동잠금장치는 2012년 7월부터 시행되고 있다.

미국의 음주시동잠금장치 제도는 음주운전으로 적발된 운전자를 대상으로 재범방지의 목적으로 시행되고 있다. 미국 대부분의 주가 이 제도를 도입하는 배경은 여론의 지지이다. 미국 연방의회는 두 번째 음주운전 위반 유죄평결을 받은 자에 대한 제재조치를 강화할 것과 이들의 차량압수와 음주시동잠금장치 설치를 명령하는 선택권을 부여하고 있다(Patrick M.

Carter et al, 2015: 105). 캘리포니아의 경우 음주운전 적발자 차량을 상대로 음주시동잠금장치 설치를 의무화하는 법안(SB-1046 Driving under the influence: ignition interlock device)이 2019년 1월부터 시행 중이다. 이 법안은 현지 LA 카운티 및 일부 지역에서만 시범적으로 운영되고 있지만, 이 법안의 경우 광범위한 주 전역으로 확대시켜 본격 시행하는 것이 주 내용이다. 1차 음주 운전자에게 음주시동잠금장치 5개월, 2차 음주 운전자는 12개월, 3차 음주운전자는 24개월, 4차 음주운전자 이상은 36개월로 규정하고 있다.

고속도로안전청에 따르면 2015년 미국 전역에서 발생한 교통사고 관련 사망의 29%가 음주운전으로 인한 것으로 집계되었으며 매년 약 100만 명이 음주운전으로 입건되고 약 1만 명이 사망하는 것으로 나타났다. 또한 이로 인한 경제손실이 약 440억 달러에 달한다고 한다. 미국의 35개 주는 '상습적인 음주운전자'에 대해서는 음주시동잠금장치를 부착해야만 운전을 허용한다. 20개 주에서는 '음주운전자'의 차량을 몰수하는 형을 내리기도 한다. '상습적 음주운전자'가 교통사고를 내 사람을 숨지게 하는 경우에는 1급 살인죄를 적용하여 종신형을 선고하는 사례도 늘고 있다. 메릴랜드 주는 2017년부터 혈중알코올농도 0.08% 이상으로 적발될 경우 음주횟수에 관계없이 시동잠금장치를 의무 부착하는 법안을 통과시켰다.

(2) 캐나다

캐나다의 경우 노상 음주측정에서 음주 여부가 결정되어도 현행법상 형사입건 될 수는 없고 경찰서로 이송되어 정식 음주측정을 거친 뒤에 입건 여부가 결정된다. 법정 기준치 혈중알코올농도 0.08% 이상일 경우 형사입건 된다. 음주 측정을 거부해도 마찬가지이다. 1회 적발 시: 1,000 캐나다

달러 이상의 벌금, 1년간 면허정지, 2회 적발 시: 30일 이상 징역, 3년간 면허정지 등, 3회 적발 시: 120일 이상의 징역, 평생(10년 감형 가능) 면허정지 등이다. 첫 번째 음주운전으로 적발당할 시 최저 벌금은 1,000 캐나다 달러(90만 원)이다. 음주운전의 최대 징역 기간은 5년은 음주로 인한 처벌이고, 음주 운전으로 인하여 인적 피해가 발생할 시에는 10년 이하의 징역, 사망사고가 발생할 시 무기징역에 처해진다. 2회 이상 반복적으로 술을 마시고 운전하면 알코올 치료 프로그램에 등록하고 참석해야 한다. 온타리오주의 경우 프로그램의 비용은 475 캐나다 달러(13% 세금별도)이다. 음주운전으로 유죄 판결을 받아 면허가 정지되었다가 면허 취득 시에는 시동잠금장치를 부착해야 한다. 시동잠금장치는 차에 시동을 걸기 전에 알코올농도를 측정을 한 후 안정 수치가 나와야 출발할 수 있고, 또한 일정 구간마다 정기적으로 음주 측정을 다시 해야 한다. 다른 사람이 운전 하더라도 이 규정에 따라야 한다. 장치는 최소한 1년 동안 사용해야 하고, 임대비용은 매달 100 캐나다 달러이다. 3번 이상의 상습음주운전자는 영구적으로 설치해야 한다.

캐나다는 1994년에 음주시동잠금장치를 설치하는 법안을 통과시켰다. 1994년 재범 이상의 음주운전자에게 음주시동잠금장치를 설치하게 하였다. 이후 알버타 주는 초범자(과거 5년 이내 음주운전 위반경력이 없는 자)가 좀 더 신속하게 운전면허를 취득할 수 있도록 하는 제도를 시행하였다. 알버타 주가 2000년에 발표한 통계자료는 음주시동장치를 장착한 집단과 장착하지 않는 집단을 비교했는데 음주운전을 포함한 모든 교통범죄에서 장착한 집단에서 훨씬 낮은 재범률이 나타났다고 한다. 현재 브리티시 콜롬비아주 등 11개가 넘는 주에서 시동잠금장치 의무화 프로그램을 시행 중이다(Tove Hels et al, 2011: 42)

온타리오주는 모든 음주운전 위반자에 대해 1차는 12개월, 2차는 36개월, 3차는 평생 시동잠금장치를 장착토록 하고 있다. 이때 월 임대비용은 95 캐나다 달러, 제거비용은 25 캐나다 달러로 비용은 위반자가 지불하고, 지불능력이 없는 자에 대해서는 기부금과 주정부에 부담하고 있다. 음주운전자 비율이 가장 높은 서스캐처원 주의 경우 음주운전자가 경찰의 음주측정을 거부하기만 해도 면허 정지처분과 시동잠금장치 설치 명령을 받는다. 시동잠금장치를 도입한 주 가운데 브리티시 주와 콜롬비아 주는 음주운전사고 비율이 21% 줄어드는 등 큰 효과를 보고 있다.

(3) 스웨덴

스웨덴의 경우 1999년부터 5년간 음주시동잠금장치의 실험적 프로그램의 실시를 허용하는 법률을 제정하였다. 즉 21개 카운티 중 3개 카운티에서 실험적 시행이 결정됨으로써 스웨덴에 이 프로그램이 도입되었다. 이 법률은 위반자가 2년의 프로그램을 통과하면 완전한 운전면허를 발급받을 수 있도록 하고 있다. 현재 스웨덴에서는 과거 음주운전으로 단속된 사람, 국영기업체 수송업무 담당자 등을 대상으로 시동잠금장치를 의무화하고 있다.

(4) 기타 국가

유럽연합 차원에서 음주운전 감소를 위한 노력의 일환으로 음주시동잠금장치를 긍정적으로 검토하기 시작하였다. 2004~2005년에는 EU 리서치 프로젝트에 따라 노르웨이, 독일, 벨기에, 스페인에서 작은 규모의 실험이 이루어진 바 있다. 개별국가로는 프랑스가 2004년, 영국 및 핀란드에

서 2005년 프로젝트를 실시하였다(류준범, 2015: 28) 현재에는 프로젝트 수준을 넘어서는 법제화도 시작되는 추세로, 2010년 벨기에와 덴마크에서는 음주시동잠금장치 사용을 명령할 수 있는 법률이 제정되었다. 프랑스는 2010년부터 신규 등록된 버스와 어린이 통학버스를 대상으로 음주시동잠금장치의 설치를 의무화시켰고 지난 2015년 9월부터는 모든 버스에도 적용시켰다. 프랑스 정부는 음주시동잠금 기준을 혈중알코올농도 0.02%로 규정해 엄격하게 정책을 시행하고 있다. 나머지 유럽 국가들도 긍정적인 움직임을 보이고 있다. 독일은 현재 음주시동잠금장치 시범 프로그램을 운영하고 있으며 영국도 상업 차량에 한해 음주시동잠금장치의 자발적인 도입을 독려하고 있다.

3) 음주시동잠금장치의 관련 기술 동향

〈표 5〉 음주시동잠금장치의 검지 방식 및 특성

검지방식	특징
반도체식	<ul style="list-style-type: none"> - 흡착·축매 반응에 의한 전기 전도도의 변화를 이용한 것 - 응답성이 우수하고 가격이 저렴함 - 알코올 이외 성분과 온도, 습도 등 외부 요인의 영향을 받기 쉽고, 정확도가 다른 방식에 비해 떨어짐
전기 화학식	<ul style="list-style-type: none"> - 전기 화학 반응에 의한 기전력의 변화를 이용한 것 - 알코올에 대한 선택성이 높고, 반도체식보다 정밀도가 높음 - 온도나 습도 등 외부 요인에 영향을 받기 쉽기 때문에 기기 내부에 히터를 내장하여 정확성을 보장하나 기온이 낮은 조건에서는 히터로 따뜻해질 때까지 시간이 걸리므로 응답성이 떨어짐
비분산형 적외선식	<ul style="list-style-type: none"> - 알코올 증기 분자가 특정 파장의 적외선을 흡수하는 특성을 이용한 것 - 광학적 측정 방법이기 때문에 온도나 습도 등 외부 요인에 영향을 받지 않고 장기간 측정이 가능함 - 구조상 크기가 크고, 진동에 약하기 때문에 자동차에 적용이 곤란함

음주시동잠금장치 기술은 각국이 현재 개발 완료 중에 있고 미국과 EU, 캐나다의 경우 시행 중에 있다. 우리나라도 현재 기술은 개발되어 있기 때문에 법을 시행하는 데 있어서 기술적인 문제는 발생하지 않는다. 미국의 경우 기술형태에 따라 연료전지기술, 반도체기술로 구분되는데 연료전지 기술을 기반으로 제작된 음주시동잠금장치가 압도적으로 높은 점유율이 보이고 있다. 반도체기술 음주시동잠금장치는 2015년 3.8%의 낮은 점유율을 보이고 있으나 상대적으로 저렴하여 2021년까지 연평균 1.4%의 성장률을 기록할 것으로 보고 있다.

미국의 경우 시장조사기관 Persistence Market Research에 따르면 2015년 3,510만 달러 규모의 북미 음주시동잠금장치시장이 연평균 5.6%씩 증가하여 2021년 4,880만 달러에 달할 전망이다이라고 한다. 미국의 음주시동잠금장치 관련 업체들은 절전모드, GPS 추적, 실시간 모니터링 장치, 카메라 등의 기능을 더한 제품을 출시하고 있다.

IV. 시동잠금장치 도입 방안

1. 국내 음주운전시동장치 법제화 동향

만성적·상습적인 음주운전의 근절은 처벌강화와 같은 사후적 처방만으로는 한계가 있다는 것을 반증한다고 볼 수 있다. 이에 따라 처벌이나 단속 강화의 한계를 보완하여 사전적으로 음주운전을 예방하는 차원에서 음주시동잠금장치의 도입이 필요하다는 주장과 함께 관련법 개정안이 제출된 바 있다. 제18대 및 제19대 국회에서 음주시동잠금장치의 도입을 내용으로 하는 「도로교통법 일부개정 법률안」이 각각 1건씩 발의되었다. 그러나

사전준비 부족, 가족의 자동차 공동사용에 따른 불편, 다른 자동차 이용을 통한 회피 및 대리측정 가능성, 낮은 재범방지 효과 등의 이유로 도입이 실현되지 못하였다. 제20대 국회에 들어서는 2건의「도로교통법 일부개정 법률안」이 발의되었다.

〈표 6〉 음주시동잠금장치 관련 법안 현황

	송희경 의원 대표 발의안	김영호 의원 대표 발의안
의안번호	2005842	2006425
발의일	2017. 2. 28	2017. 3. 28
주요 내용	<ul style="list-style-type: none"> 음주운전으로 면허 취소처분을 받은 사람은 면허 재취득 시 3~7년 범위내에서 음주시동잠금장치가 설치된 자동차만을 운전 위반 시 1년 이하징역 또는 300만 원 이하 벌금, 면허 취소·정지 	<ul style="list-style-type: none"> 음주운전 초범은 6개월, 재범은 1년, 면허 취소처분을 받은 사람은 면허 재취득 시 5년간 음주시동잠금장치가 설치된 자동차만을 운전 위반 시 1년 이하징역 또는 300만 원 이하 벌금, 면허 취소·정지·장착기간 중 음주운전 시 5년 이하의 징역 또는 1,500만 원 이하 벌금

2. 음주시동잠금장치의 법적 성격

음주시동잠금장치는 제도적인 측면에서 행정처분과 사법처분 혼합적 처분으로 구분된다. 행정처분은 음주시동잠금장치의 설치 필요성이 인정될 경우 행정조치로서 운전면허의 취소 권한이 있는 지방경찰청장이 직권 또는 행정위원회의 결정에 따라 운전면허의 정지 또는 취소 처분에 갈음하는 일정조건을 부과하는 방식이다. 예를 들어 음주측정 결과 면허취소에 해당하는 경우 일정기간 운전면허의 정지와 일정 기간의 경과 후 음주시동잠금장치를 부과하거나 음주측정 결과 면허정지에 해당하는 경우 운전면허정지처분에 상응하는 음주시동잠금장치의 부착을 명하는 방식이다(김

호기, 2019: 210). 이 경우는 행정처분이기 때문에 처분이 신속하게 이루어질 수 있고 처분대상자도 음주운전 이전의 생활 관계로 신속히 복귀할 수 있다는 장점이 있다.

사법처분은 음주운전 행위에 대해 법원이 형의 선고를 유예하고 그 재범 방지를 위해 보호관찰의 형태로 명하는 것이다. 이때 법원은 판결의 선고 시 대상자의 직업과 음주경력, 특성 등을 고려하여 구체적인 방법으로 특별준수사항을 부과하는 방식이다. 이 경우 재판과정에서의 음주운전자의 음주운전행위에 대한 반사회적 성격에 대한 판단을 내릴 수 있고 그에 맞는 보안처분이 가능할 것이나 사법관계에서 오는 생활 복귀의 지연 등이 부작용으로 나타날 수 있다.

혼합적 처분 이상의 두 유형을 혼합한 형태로서 미국의 메릴랜드 주가 대표적인 경우이다. 이 프로그램은 판사의 재량에 의해 음주시동잠금장치를 명할 수 있으나 음주운전자는 법원의 판결에 관계없이 조기에 면허 재발급을 위해 스스로 지원하여 장착할 수 있도록 한 형태이다(Leonard A. Marowitz, 1998: 549). 위의 세 가지 처분에 대해 음주운전으로 인한 빠른 생활 복귀와 낙인의 방지를 위해서는 행정적 처분이 타당하다고 본다.

3. 음주시동잠금장치의 구체적 적용 방안

1) 음주시동잠금장치 대상별 도입 방안

(1) 단계적 운용

현재 상습음주운전자에 대한 처벌은 벌금 액수의 증액, 징역형 기간의 연장, 차량 몰수 등으로 갈수록 강화되고 있다. 그러나 이러한 사후 조치만

으로는 상습음주운전자 특별예방에는 효과성이 입증되고 있지 않다. 음주시동잠금장치는 이미 이 제도를 시행 중인 여러 나라에서 사전적 예방조치로서의 음주예방효과가 입증되고 있다. 우리나라의 경우 단계적으로 시도할 필요가 있다.

〈표 7〉 음주시동잠금장치의 단계별 기간

	시동잠금장치 장착기간	기타
초범	6개월	기타 보안처분 병과
재범	1년	기타 보안처분 병과
삼범	5년	기타 보안처분 병과

(2) 장치부착조건부 운전면허 프로그램

현재 발의되어 있는 2건의 「도로교통법 일부개정 법률안」의 경우 운전면허 정지·취소와 같은 행정처분을 모두 이행한 후 일정 기간 음주시동잠금장치를 부착하도록 하는 내용이다. 이와 같은 방법 외에 해외 주요국처럼 음주운전을 사유로 운전면허가 정지 또는 취소된 자에 대하여 음주시동잠금장치 장착을 조건으로 정지 기간이나 결격 기간을 감경(대체)하여주는 방안도 검토할 필요가 있다. 예컨대 운전면허 정지 100일의 처분을 받은 운전자가 음주시동잠금장치 장착을 조건으로 운전을 할 수 있게 한다거나, 면허가 취소된 자가 결격 기간 동안 장치부착조건부 운전면허를 받는 방식이다. 이와 같은 방식은 특히 운전을 직업으로 삼거나 생업의 수단으로 삼는 사람들에게 의미가 있을 것이다.

(3) 부정 사용 시 제재방안

음주시동잠금장치 장착 후 임의로 개조하거나 손괴하는 경우가 문제로 지적될 수 있는데 이를 방지하기 위해 지정된 기관(업체)에서 정기적으로 검사를 받게 하고 정해진 기간을 초과하는 경우 1회의 경고(과태료)와 2회의 경우 형사처벌이 요구된다. 현재 부정 사용 방지 기술로는 주로 얼굴인식을 통해 운전자 본인을 확인하고, 주행 중에 임의적으로 호흡측정을 함으로써 운전자 본인 여부를 지속적으로 확인하는 방법 등이 있다. 또한, 음주시동잠금장치를 부정하게 사용했을 경우(대리측정, 랜덤 테스트 미실시, 장치 위·변조) 처해지는 제재수단(면허취소, 장치장착 연장, 형벌, 과태료) 등에 관해서도 법령에 규정하는 것이 바람직할 것이다. 음주시동잠금장치 차량을 운전해야 되는 처분을 받은 자가 이 같은 규정을 위반하고 다른 차량을 운전할 경우에는 운전면허 취소 및 정지는 물론 형사처벌이 요구된다. 이 경우 1년 이하 징역 또는 300만 원 이하 벌금, 면허취소·정지·장착 기간 중 음주운전 시 5년 이하의 징역 또는 1,500만 원 이하 벌금에 처한다.

(4) 효과적인 운영방안

음주시동잠금장치의 상용화를 위한 기술표준규격 마련, 장치에 대한 성능인증기관 지정, 장치의 장착과 제거, 유지보수 업무를 수행할 기관·업체 등을 지정·관리함으로써 음주시동잠금장치 제도에 대한 공신력과 기기에 대한 신뢰성을 확보하여야 한다. 현재 국내에 음주시동잠금장치에 대해 기술이 개발되어 있고 판매하고 있는 기업도 존재하고 있다. 경찰청의 행정처분으로써 상습적인 음주 운전자에 대해 우선 실시하되 의무적으로 장

착하게 하는 방법이 있으며 운전면허취소와 정치처분이 종료된 후 면허 취득을 조건으로 초범은 6개월, 재범은 1년, 3범은 5년 장착한다. 경찰청의 행정처분에 대한 이의제기로 인한 경우 행정심판위원회의 판정에 의해 생계형 운전자인 경우 감경조건으로 활용할 수 있다. 이 경우 매우 엄격한 조건을 부과해야 한다. 장기적으로 음주시동잠금장치의 대상 확대를 고려할 때 대형버스, 어린이 수송 차량 등에 대해서도 사고 예방의 차원에서 장착을 권고할 수 있다.

(5) 음주방지장치 설치 혜택 및 지원방안

대형버스, 아동운송버스, 대형화물차 등의 운전자가 음주방지장치를 자발적으로 설치할 경우 보험료 할인 혜택과 이미 유류비를 지원받는 경우라도 추가적인 유류비 지원 정책도 고려해야 된다. 보험회사의 경우 음주교통사고로 인한 보험지출을 획기적으로 줄일 수 있기 때문에 더욱 적극적일 것이다. 프랑스의 경우 관광버스의 경우 음주운전경력과 관계없이 음주시동장치가 부착되어 있다. 음주로 인한 물적·인적 피해는 이러한 혜택에도 그 피해의 정도는 매우 큰 것이기 때문이다. 음주 운전자에 대한 음주시동잠금장치 운영에 소요되는 비용의 경우, 운전자 부담을 원칙으로 하되, 경제적 취약계층에 대해서는 국가나 지자체의 예산지원도 검토가 가능하다.

(6) 대상자 보호 방안

음주시동잠금장치 제도는 음주운전자 또는 음주운전 재범 가능성이 높은 운전자에 대하여 장치의 부착의무를 부과할 수 있는 근거를 법률에 규정하는 형태로 이루어진다. 그런데 음주시동잠금장치를 부착하게 되면 자

동차의 시동을 걸 때마다 호흡측정을 해야 하고, 운행 중에도 때때로 알코올테스트를 해야 하며, 주기적으로 장치의 점검과 데이터 관리를 위해 서비스센터를 방문해야 하므로 운전자에게는 상당한 자유 제한이 수반된다. 이러한 규제를 법률로써 도입할 때에는 장치 사용으로 얻을 수 있는 이익과 운전자에 대한 자유제한을 비교하여 과도한 입법이 되지 않도록 헌법 제37 조제2항에 따른 비례의 원칙을 준수할 필요가 있다(주현경, 2013: 108).

음주운전 적발 횟수를 기준으로 초범까지도 음주시동잠금장치 부착 대상에 포함시킬 것인지, 아니면 3회 이상 음주 운전자와 같이 상습적인 음주 운전자에 대해서만 적용할 것인지에 대해 일반 운전자와 음주운전자, 경찰 등에 대한 설문조사를 통한 논의가 필요하다. 장치의 부착기간 역시 음주운전 방지를 통한 도로교통안전을 고려하되 운전자에게 과도한 규제가 되지 않도록 적정하게 설정하는 것이 중요하다.

2) 도로교통법 개정안

현 행	개 정 안
〈신 설〉	<p>제44조의2(음주시동잠금장치가 설치된 자동차등의 운전 의무) 제44조제1항을 위반한 사람은 다음 각 호에 따라 운전자가 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전하려는 경우 이를 감지하여 시동이 걸리지 아니하도록 하는 장치(이하 “음주시동잠금장치”라 한다)가 설치된 자동차 등만을 운전하여야 한다.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 1회 위반한 사람은 6개월 2. 2회 위반한 사람은 1년 3. 3회 이상 위반하여 제93조제1항 제2호에 따라 운전면허 취소처분을 받은 사람이 운전면허를 새로 받아 자동차등의 운전을 하는 때에는 운전면허증을 교부받은 때부터 5년

현 행	개 정 안
제93조(운전면허의 취소·정지) ① 〈신 설〉 제152조(벌칙) 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람은 1년 이하의 징역이나 300만 원 이하의 벌금에 처한다. 1. (생 략) 〈신 설〉	제93조(운전면허의 취소·정지) ① 3의2, 제44조의2를 위반하여 음주운전방지 장치가 설치되지 아니한 자동차등을 운전한 때 제152조(벌칙) (현행과 같음) 1. (현행과 같음) 1의2, 제44조의2를 위반하여 음주시동잠금장치가 설치되지 아니한 자동차등을 운전한 사람

V. 결론

음주시동잠금장치는 음주운전위반자가 계속해서 음주운전을 하는 행위를 막기 위한 것이다. 이 장치는 음주한 상태에서 운전하는 것을 실질적인 방지작용을 한다. 그러나 이 장치 또한 절대적으로 신뢰할 수 있는 장치라고 볼 수 없다. 따라서 무엇보다도 음주운전 방지를 위한 교육프로그램과 홍보가 우선적으로 시행이 되어야 한다. 아무리 좋은 정책이라 하더라도 그것이 효과적이고 우리나라의 현실에 맞는지를 판단하기 위해서는 시범적인 실행과 연구가 뒤따라야 할 것이다. 이를 위해 예비적 실험을 거친 후 본격적인 도입을 고려해 볼 수 있을 것이다. 무엇보다 이 음주시동잠금장치 프로그램이 외국에서와 마찬가지로 우리나라에도 큰 효과를 나타낼 것인지에 대한 검증의 필요가 있다. 또한 시행되더라도 법적인 부분에서 어떠한 입장을 취할 것인가를 잘 선택해야 할 것이다. 예컨대 행정처분으로

할 것인지 사법처분으로 할 것인지에 대해 깊이 있는 논의가 선행되어야 할 것이다.

음주운전은 우리 사회에 미치는 영향은 매우 크다. 사회·경제적 피해와 손실은 이루 말할 수 없을 정도로 이르는 경우도 있다. 이에 대해 음주시동 잠금장치를 허용한다는 것은 음주 운전자에게 합법적으로 운전을 맡기게 되는 경우이기 때문에 반대하는 견해도 있다. 그러나 음주시동잠금장치는 혈중알코올농도가 기준치(0.8%) 미만의 경우로 재범의 우려가 있는 자에 대해 시행이 되어야 하고 자비로 설치해야 하며 운전이 생활에 매우 큰 영향을 미치는 자에 한해 시행한다면 이 제도의 성공을 바라볼 수 있을 것이다. 이러한 점에서 볼 때 본 제도가 합리적인 검토를 통하여 도입이 된다면 음주로 인한 사회적 비용의 도입으로 인한 비용보다 훨씬 크리라고 생각된다.

〈논문접수 : 2020. 02. 17, 심사개시 : 2020. 02. 18, 게재확정 : 2020. 03. 05.〉

참 고 문 헌

I. 국내문헌

- 김호기, 시동차 프로그램 **시행과 련 및 법 방향** - 스웨덴의 비전 제로 정책의 취지 도입 필요성 이러한 취지에 기한 시동잠금장치 프로그램 도입이 갖는 의미의 검토 -, 서울법학, 제26권 2019.
- 김일수, “음주운전자에 대한 자동차시동잠장치 도입에 한 연구 - 특히 형사사법 예방조치와 관련하여 -”, 보호관찰 제2호, 2002.
- 류준범, “알코올 인터락 신뢰성 평가 및 활용도 제고를 위한 제도 개선방안 연구”, 도로교통공단, 교통과학연구원, 2015.
- 박철현, “음주운자에 한 시동잠장치 프로그램”, 형사정책연구 제11 권 제1호, 2000.
- 주현경, “음주운 방을 한 시동잠장치 로그램의 법제화 가능성 : 형사법 을 심 으르”, 형사정책 제25권 제2호, 2013.
- 정신교, “음주운전 억제를 위한 새로운 제도 도입 필요성 검토”,가천법학, 제6권 제4호, 2013.

II. 해외문헌

- Leonard A. Marowitz, Predicting recidivism. Blood alcohol concentration and driver record factors, Accident Analysis and Prevention, Vol. 30, No. 4, 1998, p. 549.
- Patrick M. Carter et al., “Modeling the Injury Prevention Impact of Mandatory Alcohol Ignition Interlock Installation in All New US Vehicles”, American Journal of Public Health, Vol. 105, No. 5, 2015.

Paul Zador et al., “Drinking and Driving Trips, Stops by Police, and Arrests: Analysis of the 1995 National Survey of Drinking and Driving Attitudes and Behavior”, Rockville, MD: Estat, Inc, 1997, p. 14.

Tove Hels et al., Risk of injury by driving with alcohol and other drugs, DRUID Driving under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, 2011, p. 42.

III. 기타자료

미국 주입법 전국회의, 2017, <http://www.ncsl.org/research/transportation/state-ignition-interlock-laws.aspx>.

TAAS: Traffic Accident Analysis System, 2019.

뉴스리얼, ‘음주운전처벌, 미국은 최고무기징역’, <http://www.newsreal.co.kr/news/articleView.html?idxno=1689>, 2018. 11. 18, 최종검색일: 2020. 1. 21.

경찰청, 경찰백서, 2018.

교통과학연구원, “세계 각국의 음주운전 규제적 동향”, 2016.

서울남부지방법원 2007. 6. 27, 선고, 2007고단307 판결.

중앙일보, ‘음주운전처벌기준강화’, <https://news.joins.com/article/23506183>, 2019. 6. 25, 최종검색일: 2020. 1. 30.

< ABSTRACT >

Legislative Measures of BAIID (Breath Alcohol Ignition Interlock Device)

Jeong, Shin-Kyo

Drunk driving is a major cause of traffic accidents and a threat to traffic safety. In particular, the economic cost of traffic accident casualties related to alcohol consumption accounted for 15.6% of the total cost of traffic accidents of about KRW 4,385.1 billion in 2018. Although policy alternatives are very desperate for these issues, the policy so far is to strengthen punishment, expand security measures, strengthen administrative measures and follow-up education.

Moreover, punitive measures against chronic and chronic drunk drivers cannot have a positive effect. In addition, criminal penalties for drunk driving actually have many defects in execution. The drunk driver shows a habitual and repetitive pattern, and it can be seen that criminal punishment has no effect of special prevention for such habitual drunk drivers. Drinking and driving requires much greater effort than other crimes to increase prevention. Therefore, by systematically reviewing the introduction of the start lock system in foreign countries in addition to the existing suppression policy, the effectiveness of suppressing drunk driving will be secured.

The starting lock is to prevent the drunk driving driver from continuing to drunk. This technical device practically prevents violators from drinking and driving. However, the start lock is not an independent system independently. Therefore, additional measures are required, such as promotion of improvement education programs.

Which program is more effective with criminal policy will need to be studied and determined in depth. The start lock program for drunk driving is an attempt to curb a driver's recidivism caught in drunk driving.

In the meantime, despite the large number of unlicensed driving and unlicensed driving caused by the suspension or cancellation of drunk driving, no police force has been invested in this. This is because it is difficult to screen the driver without a license. In this sense, if this system is introduced through rational review, it is considered to be much larger than the cost of introducing social cost of drinking.

Key words : Legislation of drunk driving, drunk driver, Habitual drunk driver, BAID, blood alcohol concentration.