



제417회국회(임시회)
제1차 국토교통위원회

교통안전법 일부개정법률안 검 토 보 고

< 이륜차 등 교통법규 위반 공익신고에 관한 근거 신설 >
■ 권영세의원 대표발의(의안번호 제2200860호)

2024. 8.

국 토 교 통 위 원 회
전 문 위 원 곽 현 준

목 차

□ 권영세의원 대표발의(2200860)	1
Ⅰ. 제안경위	1
Ⅱ. 제안이유 및 주요내용	1
Ⅲ. 검토의견	3
1. 이륜자동차 등 교통법규위반자 공익신고 관련 근거 신설 (안 제57 조의4 신설)	3
※ 참고자료	20
1. 공익제보 대상 교통법규 위반행위	20
2. 개정안 인용 법률의 내용	21

□ 권영세의원 대표발의(2200860)

I. 제안경위

1. 제 안 자 : 권영세의원 등 10인
2. 제 안 일 : 2024. 06. 24.
3. 회 부 일 : 2024. 06. 25.

II. 제안이유 및 주요내용

코로나-19 이후 배달대행 서비스 확대로 이륜차 시장 규모가 급격히 확장됨에 따라 교통법규 위반 이륜차가 급증하고 교통사고 발생 위험성도 증가하고 있음. 또한 보행사망자 수는 줄어들고 있으나 여전히 OECD 국가 중 최하위권으로, 최근 강화된 보행자 보호의무 위반 단속을 강화할 필요도 있음.

한편 국토교통부와 한국교통안전공단은 이륜차에 대한 시민들의 교통안전 확보를 위해 2020년부터 교통안전 공익제보단을 운영하고 있음. 공익제보단 운영 이후 3년간 총 477,305건의 불법이륜차 공익신고가 시행되었고, 주요 공익신고 항목의 이륜차 교통사고 사망자가 36% 감소하는 등 효과도 나타나고 있음. 2023년 하반기부터는 신고대상을 보행자 보호의무 위반차량까지 확대해 운영하고 있음.

그런데 공익제보단 운영에 대한 법적 근거가 없어 예산 및 인력 확보 등 정책 추진에 어려움을 겪고 있음.

이에 현재 국토교통부 및 한국교통안전공단에서 운영 중인 공익제보단에 대한 법적 근거를 마련하고, 운영주체를 시·도지사까지 확대함으로써 이륜차 및 보행자 교통안전을 증진하고자 함(안 제57조의4 신설).

Ⅲ. 검토의견

1. 이륜자동차 등 교통법규위반자 공익신고 관련 근거 신설

(안 제57조의4 신설)

가. 개정안의 내용

개정안은 국토교통부장관 및 시·도지사가 이륜자동차 또는 자동차를 운행한 자가 「도로교통법」 또는 「자동차관리법」의 의무사항을 위반한 경우 이를 공익신고한 자에 대하여 포상금을 지급할 수 있는 근거를 마련하려는 것임(안 제57조의4 신설)

현행	개정안
<신설>	<u>제57조의4(공익제보단 운영) ① 국토교통부장관 및 시·도지사는 다음 각 호의 하나에 해당하는 자를 공익신고한 자(이하 “공익제보단”이라 한다)에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상금을 지급할 수 있다.</u> 1. 「도로교통법」 제5조, 제12조제3항, 제12조의2제3항, 제13조, 제15조제3항, 제17조제3항, 제18조, 제25조, 제25조의2, 제27조, 제28조제3항, 제50조제3항 및 「자동차관리법」 제10조제5항, 제49조제1항을 위반하여 이륜자동차를 운행한 자 2. 「도로교통법」 제25조, 제25조의2, 제27조 및 제28조제3항을 위반하여 자동차를 운행한 자

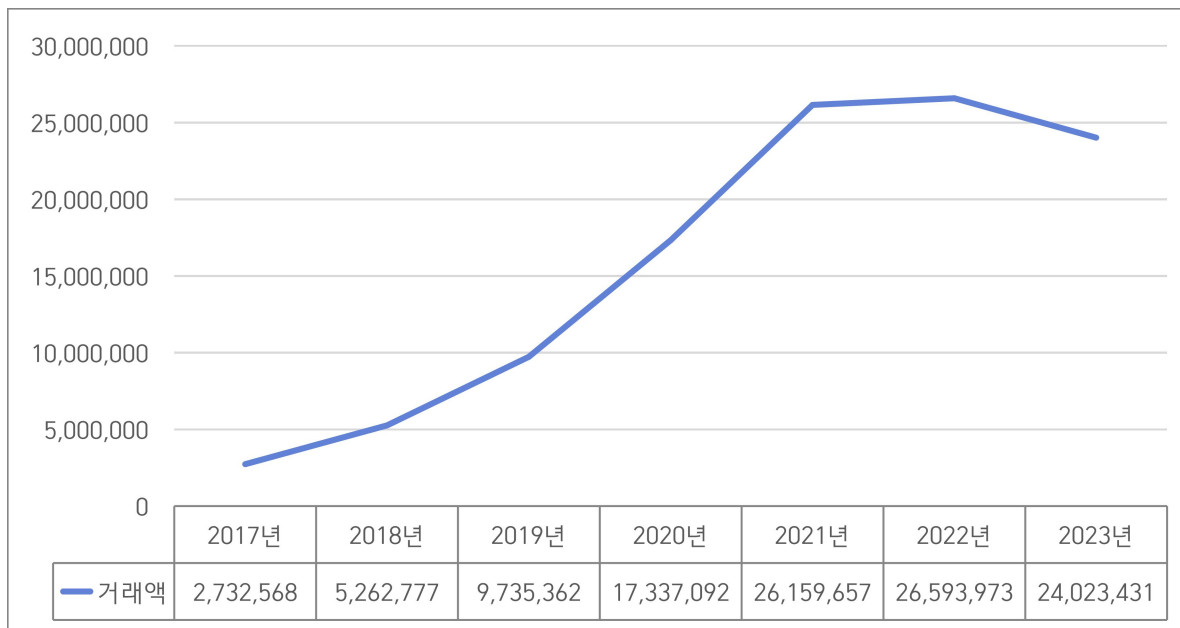
현행	개정안
	② <u>공익제보단의 구성 및 운영, 그 밖에 필요한 사항은 국토교통부령으로 정한다.</u> 부칙 이 법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행한다.

나. 검토의견

2017년~2023년도의 온라인 음식 거래액 추이를 살펴보면, 2018년도 이후 배달대행 서비스 등을 통한 온라인 음식 거래액이 상승하기 시작하였고 코로나-19 이후에는 더욱 급속도로 성장하였음.

17~23년 온라인 음식거래액

(단위 : 백만원)



* 자료 : 국토교통부 (통계청 온라인쇼핑동향조사)

* 23년도 : 1~11월 자료 기준

이러한 배달대행 서비스가 확대되면서 이륜차를 이용한 시장 규모도 급격히 확장되었으며, 교통법규 위반 이륜차가 급증하고 교통사고 발생 위험성도 증가하고 있다는 지적이 제기됨.

2018년~2020년도의 이륜차 교통사고 발생 현황을 살펴보면, 3년간 전체 사고건수는 연평균 1.7%가 감소하였으나, 이륜차 사고 건수는 연평균 9.9%가 늘어났으며 부상자 수도 12.5% 증가한 바 있음.

<이륜차 교통사고 발생 현황>

(단위 : 건, 명)

구분		2018	2019	2020	연평균 증감률
전체	사고건수	217,148	229,600	209,654	-1.7%
	사망자수	3,781	3,349	3,081	-9.7%
	부상자수	323,037	341,712	306,194	-2.6%
이륜차 ★	사고건수	17,611	20,898	21,258	9.9%
	사망자수	537	498	525	-1.1%
	부상자수	21,621	26,514	27,348	12.5%

* 사륜오토바이, 원동기장치자전거 포함

※ 출처 : 도로교통공단, 교통사고분석시스템(TAAS), 한국교통안전공단 2021.7.27. 보도자료

한편, 한국교통안전공단에서는 2021년 6월¹⁾ 및 9월²⁾ 2차에 걸쳐 이

1) 1차 실태조사

- (조사장소) 이륜차 통행이 잦은 15개 교차로(사무실 밀집지역, 전통시장, 주거지역, 대학가, 스쿨존 주변 등)
- * 간선도로 : 도시의 주요 지점을 연결한 도로, 차량의 원활한 이동을 목적으로 함. 일반적으로 왕복 4차로 이상
- (조사일시) 2021. 6.22(화), 점심 11:30~13:00 / 저녁 17:30~19:00(각 90분씩 총 3시간 조사)

2) 2차 실태조사

- (조사장소) 서울시내 이면도로 16개 교차로
- ** 이면도로 : 주거·상업 지역 내 소규모 도로, 차량의 이동보다 접근 기능과 보행이 우선됨. 일반적으로 왕복 4차로 이하
- (조사일시) 2021. 9.8.(수) ~ 9.(목), 11:30~13:00 / 17:30~19:00(총 3시간)

륜차 교통법규 준수 실태조사를 실시하였는데, 이에 따르면 총 조사대수 16,886대 중 8,309대(49.2%)가 교통법규를 준수하지 않은 것으로 나타남.

< 한국교통안전공단 이륜차 법규준수 실태조사 결과 (2021년도 조사) >

(단위 : 대)

구분	조사대수	준수 (비율)	위반 (비율)
1차 실태조사(간선도로)	9,633	5,157(53.5%)	4,476(46.5%)
2차 실태조사(이면도로)	7,253	3,420(47.2%)	3,833(52.8%)
합 계	16,886	8,577(50.8%)	8,309(49.2%)

*자료: 한국교통안전공단 보도자료를 바탕으로 재구성 (2021.7.27.일, 10.25일 보도자료)

이러한 배경에서 국토교통부와 한국교통안전공단에서는 2020년 5월부터 이륜차 교통법규 위반행위에 대한 공익신고 포상제도를 시행하고 있음.

주요 내용은 한국교통안전공단에서 모집하는 교통안전 공익제보단에 참여한 시민들이 행정안전부의 안전신문고 등³⁾을 활용하여 이륜차 교통법규위반을 신고하고, 신고한 건에 대하여 경고·과태료·범칙금 등 처분이 있는 경우 포상금을 지급하는 내용임.

이러한 교통안전 공익제보단은 2020년 5월 최초 1천명으로 시작하여 2024년 7월 5,500명으로 규모를 확대하여 시행하고 있음⁴⁾. 포상 대상은

3) 공익제보 신고방법

- 도로교통법 위반(처분권자 경찰청)

* 기존에는 경찰청의 스마트국민제보를 통해 신고를 받았으나 2024년도 행정안전부의 안전신문고로 통합(2024.3월)

- 자동차관리법 위반(처분권자 시·도지사)

국민신문고를 통해 신고된 사항에 대해 포상금 지급

4) 공익제보단 운영인원 변경

- 1천명('20.5월) → 2천명('20.7월) → 3천명('21.2월) → 5천명('21.6월) → 5.5천명('24.7월)

「도로교통법」 위반 항목(신호위반, 중앙선침범, 보행자보호의무위반, 인도주행, 안전모미착용, 유턴·횡단·후진위반) 및 「자동차관리법」 위반 항목(번호판 가림 및 훼손)이며 위반항목에 따라 건당 4,000~8,000원 내외 포상금을 지급하고 있음(월 20건 한도).

< 교통안전 공익제보단 포상금 현황 >

포상금 안내

●포상금 지급대상

①도로교통법 위반 신고

신호위반(제5조)/ 중앙선침범(제13조3항)/ 보행자보호의무위반(제27조1,2,3항)/ 인도주행(제13조1항)/ 안전모미착용(제50조3항)/ 유턴·횡단·후진위반(제18조)
※ 안전신문고 '자동차·교통위반-이륜차 위반' 제보 후 처리상태가 수용(과태료·범칙금) 또는 일부수용(경고)완료건(안전신문고 외 제보 건 제출 불가)

②자동차관리법 위반 신고

번호판가림 및 훼손(제10조5항)
※ 국민신문고 제보 후 행정계도·과태료·수사기관 등 처분완료 건(국민신문고 외 제보 건 제출 불가)

●포상금 지급 건수 제한: 매월 최대 20건

●월별 포상금 금액

①도로교통법 기본 포상금: 1건당 4천원(수용(과태료·범칙금) 또는 일부수용(경고) 처분)

②중대교통법규(신호위반, 중앙선침범) 포상금: 기본 포상금의 2배(1건당 8천원)

※ 모든 처분결과내용에 관련 법조항이 포함되어야함

③자동차관리법(번호판가림및 훼손) 포상금: 1건당 6천원(행정계도·과태료·수사기관 등 처분)

●월별 포상금 지급시기: 실적 제출 후 익월 초 지급

※ 계좌번호 오입력 및 연락불가 등의 사유로 포상금 지급일에 수령하지 못한 경우 추후 포상금 지급 불가
(반드시 포상금 지급기간에만 수령 가능, 본인명의 계좌로 입금)

●분기별 우수활동자 포상금(월별 포상금과 별도 지급)

- 포상금액: 20만원(100명, 중복 가능)

- 선정방식: 분기별 경고이상 처분 실적 전국 최상위 순

- 지급시기: 2분기(3~6월 실적): 10월 중순

3분기(7~9월 실적): 12월 말

4분기(10~12월 실적): 2025년 4월 중순

*자료 : 2024년도 교통안전 공익제보단 모집 안내문 (한국교통안전공단) (2024.7.11일 기준)

교통안전 공익제보단 운영결과 2020년~2024년도 5월말 기준 실적 인정 건수가 전체 누적건수가 808,716건에 달하며, 제도 도입 이후 주요 신고항목인 ‘신호위반’(전체신고 중 48.8%)에 따른 사고 23% 감소(’21년 3,970건 → ’23년 3,038건), ‘중앙선 침범’(전체신고 중 15.7%)위반에 따른 사고 35% 감소(’21년 813건 → ’23년 526건) 등 교통사고가 감소하는 데 일정부분 기여한 측면이 있는 것으로 보여짐.

< 연도별·항목별 실적인정 건수(’24.5월말기준) >

(단위 : 건)

관련 법령		내용	20년	21년	22년	23년	24년	합계
도로교통법	5조	신호 또는 지시 위반	15,905	98,304	113,222	130,829	35,223	393,483
	13조1항	보·차도 보도통행	7,956	32,108	35,720	35,000	6,390	117,174
	13조3항	통행구분 위반 (중앙선침범)	2,961	20,405	26,307	41,954	9,675	101,302
	50조3항	인명보호장구 미착용	5,429	15,157	23,800	25,652	3,674	73,712
	27조	보행자보호의무위반	1,800	12,648	12,318	12,192	2,280	41,238
	18조	유턴횡단후진금지 위반	1,680	6,581	7,984	7,647	1,092	24,984
자동차관리법	10조5항	번호판 가림 및 훼손	-	3,068	14,188	14,642	5,171	37,069
기타		교차로 통행방법위반, 지정차로 위반 등	11,276	8,478	-	-		19,754
-	합계		47,007	196,749	233,539	267,916	63,505	808,716
	1인당 신고건수		-	100	120	131	-	-

*자료 : 국토교통부

< 이륜차 교통사고 원인통계 >

(단위 : 건)

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
과속	57	111	0	0	0
앞지르기방법위반	35	50	46	26	26
앞지르기금지위반	83	72	77	77	42
중앙선침범	860	784	813	597	526
신호위반	3,739	3,842	3,970	3,388	3,038

구분	2019년	2020년	2021년	2022년	2023년
안전거리미확보	1,257	1,200	1,256	1,098	987
일시정지위반	68	82	91	71	64
부당한회전	98	86	98	73	59
우선권양보불이행	4	4	0	1	0
진로양보불이행	5	5	10	3	3
안전운전의무불이행	9,651	9,452	9,422	8,313	7,545
교차로운행방법위반	991	1,000	902	725	621
보행자보호의무위반	383	384	437	468	449
차로위반(진로변경)	217	185	159	121	105
직진우회전진행방해	711	659	613	552	513
철길건널목통과방법	1	1	0	0	0
긴급차피양의무위반	2	1	0	0	0
기타	305	362	481	419	397
합계	18,467	18,280	18,375	15,932	14,375

*자료: 국토교통부

한편, 2023년도에 한국교통안전공단에서 실시한 공익제보단 관련 대국민 설문조사 결과(4,289명 대상)에 따르면, 이륜차의 난폭운전·교통법규위반이 심각하다고 답한 응답자는 94.8%였으며, 난폭운전의 주원인을 배달수입을 위한 라이더의 무리한 운행(1위, 44.4%)으로 생각하고 있는 것으로 나타남.

또한, 교통안전 공익제보단 사업인지도에 대해 56%가 알고 있다고 응답하였으며, 정책지지도에 대해 90.3%가 찬성으로 응답한 바 있어 제도가 안정적으로 안착하고 있는 것으로 보임.

개정안은 현재 국토교통부와 한국교통안전공단이 시행하고 있는 공익

제보단 운영과 관련한 내용을 법률에 명시적으로 규정하고, 시·도지사도 필요시 공익제보단을 운영할 수 있도록 근거 규정을 마련하려는 것임.

개정안과 같이 이륜자동차 등의 법규위반을 방지하기 위한 근거가 법률로 규정된다면 관련 예산 및 인력 확보 등 정책 추진에 도움이 될 것으로 보이며, 현재 이를 시행하고 있는 국토교통부 외에 지방자치단체에서도 맞춤형 공익신고제도를 운영하는 등 제도가 활성화될 수 있을 것으로 보임. 이에 따라 이륜차 및 보행자 교통안전을 증진하는데 긍정적인 효과가 있을 것으로 판단됨.

다음으로, 세부적으로 검토가 필요한 사항에 대해 살펴보겠습니다.

첫째, 개정안과 같이 「교통안전법」에서 공익신고와 포상에 대한 근거 규정을 신설할 당위성이 있는지에 관한 내용임.

개정안에서 규정하고 있는 공익신고는 「공익신고자 보호법」 제2조 제2호5)에 따른 공익신고와 유사한 것으로 보이는데,

5) 「공익신고자 보호법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

2. “공익신고”란 제6조 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 공익침해행위가 발생하였거나 발생할 우려가 있다는 사실을 신고·진정·제보·고소·고발하거나 공익침해행위에 대한 수사의 단서를 제공하는 것을 말한다. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우는 공익신고로 보지 아니한다.

가. 공익신고 내용이 거짓이라는 사실을 알았거나 알 수 있었음에도 불구하고 공익신고를 한 경우
나. 공익신고와 관련하여 금품이나 근로관계상의 특혜를 요구하거나 그 밖에 부정한 목적으로 공익신고를 한 경우

「공익신고자 보호법」 제2조제2호에서는 “공익신고”란 행정기관이나 감독기관, 수사기관 등⁶⁾에 공익침해행위가 발생하였거나 발생할 우려가 있다는 사실을 신고·진정·제보·고소·고발하거나 공익침해행위에 대한 수사의 단서를 제공하는 것을 말한다고 하고,

여기서 “공익침해행위”란 국민의 건강과 안전, 환경, 소비자의 이익, 공정한 경쟁 및 이에 준하는 공공의 이익을 침해하는 행위로서 [별표]에 규정된 법률의 벌칙에 해당하는 행위 등으로 정의하고 있음(「공익신고자 보호법」 제2조제1호⁷⁾).

공익신고자 보호법 [별표]에서는 공익침해행위 대상 법률을 나열하고 있는데, 개정안에서 규정하고 있는 「도로교통법」(제119호), 「자동차관리법」(제320호)도 포함되어 있음.

6) 「공익신고자 보호법」

제6조(공익신고) 누구든지 공익침해행위가 발생하였거나 발생할 우려가 있다고 인정하는 경우에는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 공익신고를 할 수 있다.

1. 공익침해행위를 하는 사람이나 기관·단체·기업 등의 대표자 또는 사용자
2. 공익침해행위에 대한 지도·감독·규제 또는 조사 등의 권한을 가진 행정기관이나 감독기관(이하 “조사기관”이라 한다)
3. 수사기관
4. 위원회
5. 그 밖에 공익신고를 하는 것이 공익침해행위의 발생이나 그로 인한 피해의 확대방지에 필요하다고 인정되어 대통령령으로 정하는 자

7) 「공익신고자 보호법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

1. “공익침해행위”란 국민의 건강과 안전, 환경, 소비자의 이익, 공정한 경쟁 및 이에 준하는 공공의 이익을 침해하는 행위로서 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 행위를 말한다.
 - 가. 별표에 규정된 법률의 벌칙에 해당하는 행위
 - 나. 별표에 규정된 법률에 따라 인허가의 취소처분, 정지처분 등 대통령령으로 정하는 행정처분의 대상이 되는 행위

이에 따라 「공익신고자 보호법」에 따라서도 개정안과 같이 이륜차 동차 등에 관한 법규위반 공익신고는 가능할 것으로도 보임.

다만, 「공익신고자 보호법」에서의 보상금(「공익신고자 보호법」 제26조8)은 내부 공익신고자만 해당되며, 포상금(「공익신고자 보호법」 제26조의29)은 국민권익위원회가 공익 신고등으로 인하여 현저히 공공기관에 재산상 이익을 가져오거나 손실을 방지한 경우 또는 공익의 증진을 가져온 경우에 포상금을 지급할 수 있도록 하고 있어 개정안의 취지와는 맞지 않은 부분이 있음.

또한, 공익신고와 포상금에 관해 규정하고 있는 유사입법례로 「화물자동차 운수사업법」 제60조의2¹⁰⁾, 「자동차관리법」 제53조의2¹¹⁾, 「소방

8) 「공익신고자 보호법」

제26조(보상금) ① 내부 공익신고자는 공익신고로 인하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 부과 등을 통하여 공공기관에 직접적인 수입의 회복 또는 증대를 가져오거나 그에 관한 법률 관계가 확정된 때에는 위원회에 보상금의 지급을 신청할 수 있다. (이하 생략)

9) 「공익신고자 보호법」

제26조의2(포상금 등) ① 위원회는 공익신고등으로 인하여 다음 각 호의 어느 하나에 해당되는 사유로 현저히 공공기관에 재산상 이익을 가져오거나 손실을 방지한 경우 또는 공익의 증진을 가져온 경우에는 포상금을 지급하거나 「상훈법」 등의 규정에 따라 포상을 추천할 수 있다.

1. 공익침해행위를 한 자에 대하여 기소유예, 형의 선고유예·집행유예 또는 형의 선고 등이 있는 경우
2. 시정명령 등 특정한 행위나 금지를 명하는 행정처분이 있는 경우
3. 공익침해행위 예방을 위한 관계 법령의 제정 또는 개정 등 제도개선에 기여한 경우
4. 그 밖에 대통령령으로 정하는 사유(이하 생략)

10) 「화물자동차 운수사업법」

제60조의2(신고포상금 지급 등) ① 시·도지사(제3호의 경우에는 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사·시장 또는 군수를 말한다. 이하 이 항에서 같다)는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 자를 시·도지사나 수사기관에 신고 또는 고발한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상금을 지급할 수 있다.

1. 제56조를 위반하여 자가용 화물자동차를 유상으로 화물운송용으로 제공하거나 임대한 자
- 1의2. 제11조제4항 또는 제12조제1항제4호를 위반하여 고장 및 사고차량의 운송과 관련하여 자동차관리사업자와 부정한 금품을 주고 받은 운송사업자 또는 운수종사자
- 1의3. 제11조제20항(제33조에서 준용하는 경우를 포함한다)을 위반하여 덮개·포장·고정장치

시설 설치 및 관리에 관한 법률」 제55조¹²⁾ 등이 있음.

아울러, 「2024년도 예산안 편성 및 기금운용계획안 작성 지침」에 따르면, 신고보상금(포상금)은 지급근거 및 지급 한도를 관계 법령으로 명확히 규정하고, 기관별 자체적으로 운영평가를 시행한 후 예산 요구를 하도록 되어 있는바,

국토교통부 소관인 「교통안전법」에 포상금 지급근거 규정을 신설하는 경우 국토교통부의 정책 수립 및 예산 투입 등 실질적인 운영과 관리가 용이해지는 측면도 있을 것으로 보임.

등 필요한 조치를 하지 아니한 운송사업자

2. 제11조의2제3항, 제26조제1항 본문 또는 제2항을 위반한 자
 - 2의2. 제12조제1항제8호(제33조에서 준용하는 경우를 포함한다)를 위반하여 제11조제20항에 따른 조치를 하지 아니하고 화물자동차를 운행한 운수종사자
 3. 거짓이나 부정한 방법으로 제43조제2항 또는 제3항에 따른 보조금을 지급받은 자
 4. 제3조제1항 또는 제3항에 따른 허가 또는 변경허가를 받지 아니하거나 거짓이나 그 밖의 부정한 방법으로 허가 또는 변경허가를 받고 화물자동차 운송사업을 경영한 자
- ② 제1항에 따른 포상금의 지급에 소요되는 비용은 시·도 또는 시·군·구의 재원으로 충당한다.

11) 「자동차관리법」

제53조의2(포상금의 지급) 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제79조제13호·제14호의2, 제80조제1호, 제80조제5호의3, 제81조제2호, 제81조제7호의2 또는 제84조제4항제20호에 해당하는 자를 신고하거나 고발한 자에게 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 포상금을 지급(제80조제1호, 제81조제2호 및 제81조제7호의2의 경우 자동차 소유자가 신고한 때에는 제외한다)할 수 있다.

12) 「소방시설 설치 및 관리에 관한 법률」

제55조(위반행위의 신고 및 신고포상금의 지급) ① 누구든지 소방본부장 또는 소방서장에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 자를 신고할 수 있다.

1. 제12조제1항을 위반하여 소방시설을 설치 또는 관리한 자
 2. 제12조제3항을 위반하여 폐쇄·차단 등의 행위를 한 자
 3. 제16조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 자
- ② 소방본부장 또는 소방서장은 제1항에 따른 신고를 받은 경우 신고 내용을 확인하여 이를 신속하게 처리하고, 그 처리결과를 행정안전부령으로 정하는 방법 및 절차에 따라 신고자에게 통지하여야 한다.
- ③ 소방본부장 또는 소방서장은 제1항에 따른 신고를 한 사람에게 예산의 범위에서 포상금을 지급할 수 있다.
- ④ 제3항에 따른 신고포상금의 지급대상, 지급기준, 지급절차 등에 필요한 사항은 시·도의 조례로 정한다.

따라서, 개정안과 같이 「교통안전법」에 공익신고 근거를 신설하는 것은 적절한 측면이 있음.

둘째, 안 제57조의4제1항은 교통법규 위반 사항을 ‘공익 신고한 자’를 “공익제보단”이라고 약칭하고 있는데, 이러한 문구에 대한 정의가 모호한 측면이 있음.

먼저, 현행 「교통안전법」에서는 ‘공익 신고한 자’에 대한 정의 규정이 존재하지 않음. 앞서 설명한 「공익신고자 보호법」에 따라 의미를 유추하여 볼 수는 있으나 법률의 명확성 원칙에 따라 「교통안전법」에서도 그 뜻을 명확하게 규정하는 것이 필요할 것으로 보임.

예를 들어, 유사 입법례인 「화물자동차 운수사업법」 제60조의2제1항에서는 ‘시·도지사나 수사기관에 신고 또는 고발한 자’라는 문구를 쓰고 있으며, 「자동차관리법」 제53조의2에서는 ‘신고하거나 고발한 자’라고 하고 있음.

「자동차관리법」

제53조의2(포상금의 지급) 특별시장·광역시장·특별자치시장·특별자치도지사 또는 시장·군수·구청장은 제79조제13호·제14호의2, 제80조제1호, 제80조제5호의3, 제81조제2호, 제81조제7호의2 또는 제84조제4항제2호에 해당하는 자를 신고하거나 고발한 자에게 해당 지방자치단체의 조례로 정하는 바에 따라 포상금을 지급(제80조제1호, 제81조제2호 및 제81조제7호의2의 경우 자동차 소유자가 신고한 때에는 제외한다)할 수 있다.

「소방시설 설치 및 관리에 관한 법률」

제55조(위반행위의 신고 및 신고포상금의 지급) ① 누구든지 소방본부장 또는 소방서장에게 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 자를 신고할 수 있다.

1. 제12조제1항을 위반하여 소방시설을 설치 또는 관리한 자
2. 제12조제3항을 위반하여 폐쇄·차단 등의 행위를 한 자
3. 제16조제1항 각 호의 어느 하나에 해당하는 행위를 한 자

따라서 「화물자동차 운수사업법」 또는 「자동차관리법」을 참고하여 개정안의 문구를 예를 들어 ‘신고하거나 고발한 자(이하 “공익신고를 한 자”라 한다)’라고 하거나, 또는 「공익신고자 보호법」 제2조제2호¹³⁾를 인용하는 방식으로 정의를 명확히 하는 것이 적절할 것으로 보임¹⁴⁾.

셋째, 약칭과 관련하여, 조문의 문구 상 ‘공익 신고한 자’는 개인을 지칭하는 것으로 이해되나, ‘공익제보단’은 현재 한국교통공단이 운영하고 있는 교통안전 공익제보단처럼 일정한 절차를 거쳐 공익신고를 할

13) 「공익신고자 보호법」

제2조(정의) 이 법에서 사용하는 용어의 정의는 다음과 같다.

2. “공익신고”란 제6조 각 호의 어느 하나에 해당하는 자에게 공익침해행위가 발생하였거나 발생할 우려가 있다는 사실을 신고·진정·제보·고소·고발하거나 공익침해행위에 대한 수사의 단서를 제공하는 것을 말한다. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우는 공익신고로 보지 아니한다.

가. 공익신고 내용이 거짓이라는 사실을 알았거나 알 수 있었음에도 불구하고 공익신고를 한 경우
나. 공익신고와 관련하여 금품이나 근로관계상의 특혜를 요구하거나 그 밖에 부정한 목적으로 공익신고를 한 경우

- 14) 예시1) 안 제57조의4(포상금의 지급) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 다음 각 호의 하나에 해당하는 자를 공익신고(「공익신고자 보호법」 제2조제2호에 따른 공익신고를 말한다. 이하 같다)한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상금을 지급할 수 있다.

예시2) 안 제57조의4(포상금의 지급) ① 국토교통부장관 또는 시·도지사는 다음 각 호의 하나에 해당하는 자를 신고한 자에 대하여 대통령령으로 정하는 바에 따라 포상금을 지급할 수 있다.

수 있도록 선발된 집단을 말하는 것으로 이해될 수 있음. 즉, ‘공익 신고한 자’와 ‘공익제보단’은 다른 개념으로 보아야 할 것임.

개정안의 제안이유에 비추어볼 때 개정안은 개인의 공익 신고에 관한 사항 만이 아니라 ‘공익제보단’의 운영 근거도 같이 신설하고자 하는 취지로 보이는데, 이 경우 약칭으로 규정하는 것이 아니라, 별도의 설치·운영 근거 규정 마련이 필요할 것으로 보임.

다만, 개정안과 같이 ‘공익제보단’을 신설할 수 있는 근거를 법률로 두게 된다면 마치 새로운 법정 기관이나 단체를 신설하는 것으로 보일 여지가 있으며, 향후 공익신고와 관련하여 공익제보단 형태보다 더욱 효과적인 관리·운영 방안이 있다고 하더라도 법률 개정이 필요하게 되어 경직적으로 운영하게 될 우려도 존재함.

참고로, 현행 ‘공익제보단’은 한국교통안전공단에서 자체예산으로 시행하고 있는 사업으로, 시민의 공익신고 활동과 포상금 지급을 원활하게 하고 공익신고 처리결과에 대한 악의적·지속적 민원 또는 민원과정에서의 폭언 등 문제를 일으키는 경우에는 배제¹⁵⁾하는 등의 일정 기준을 정

15) □ 공익제보단 활동 배제기준 (배제기준에 해당하는 경우 즉시 배제(원스클라이크 아웃))

- ① 타인의 교통법규 위반행위 촬영을 위해 제보단 본인이 교통법규 위반하는 경우
- ② 공익신고 처리결과에 대해 단순질의가 아닌, 포상금 수령을 목적으로 처리결과 변경을 요구하는 등 악의적 민원을 지속적으로 제기하는 경우
- ③ 민원과정에서 경찰, 공무원, 공단 담당자를 대상으로 폭언·욕설·비속어·비하(조롱, 헐뜯음)·성적수치심 유발 등을 하는 경우
- ④ 인센티브 중액, 포상금 지급 기간 등 기존 공지된 정책의 지속적 변경을 요청하는 경우
- ⑤ 포상금 중복 수령을 목적으로 본인 외 명의로 가입하거나, 타인이 제보한 동일한 영상(사진)을

하여 관리·운영하고 있음(연간 약 19억 1,600만원¹⁶⁾ 규모).

현행 한국교통안전공단에서 운영하고 있는 공익제보단과 같은 형태일 경우 포상금 지급 근거가 법률에 마련된다면 실무적으로 구성이 가능할 것으로 보이며, 필요하면 하위법령을 통해 근거 규정을 마련할 수 있을 것으로 보임.

따라서 개정안과 같이 법률에 ‘공익제보단’ 신설 근거를 규정하는 것에 대해서는 검토가 필요할 것으로 보임.

넷째, 개정안과 관련하여 공익제보단 운영 과정에서 포상금 목적의 무분별한 제보 등 부작용으로 경찰서 인력난이 가중되고 있다¹⁷⁾는 경찰청 의견과 신고항목을 중심으로 이륜자동차 사망자가 크게 감소하는 효과 등 공익제보단 운영으로 인한 공익이 더 큰 것으로 판단된다는 국토교통부 의견 등 법적 근거 마련으로 인한 영향을 다각적으로 검토할 필요가 있음.

제보하는 경우

- ※ (배제방침) 경찰, 지자체, 본사 등에서 배제기준에 해당하는 사유로 공익제보단 제외를 요청한 경우 원칙적으로 공익제보단 명단 배제
- ※ 부득이한 사유로 배제하지 않을 경우 해당 사유를 요청기관·교통안전처 제출(민원반발 사유 불가)
- ※ 공익제보단 배제인원은 차년도 가입 불가

16) 교통안전 공익제보단 인센티브 지급 등 사업운영 비용 예상액 (자료 : 국토교통부)

구분	산출근거	소요비용
인센티브	140백만원(월)×12개월	1,680백만원
우수활동자 포상금	100명×4분기×20만원	80백만원
청년인턴	5명×11개월×2.6백만	156백만원

17) * ('20년) 221만건 → ('21년) 291만건(31.0%↑) → ('22년) 315만건(8.5%↑) → ('23년) 367만건(16.3%↑)

** 전국경찰서의 공익제보 담당자 493명으로 1인당 月 620건을 처리 중

참고로, 국토교통부는 개정안이 입법에 반영되는 경우 공익제보단 구성 및 운영에 관한 규정을 마련하면서 포상금 지급기준, 공익제보단 참여자격 등 경찰청의 업무부담을 최소화할 방안¹⁸⁾을 고려하여 검토 하겠다는 의견임.

다. 관계 기관 의견

(국토교통부)

배달 이륜자동차 교통사고 및 보행자 안전을 위해 교통법규 위반자에 대한 단속강화가 필요하며, 공익제보단 운영결과, 주요 신고항목의 사망자 감소 등 운영효과가 있으므로 지자체로 확대하는 것도 필요함.

한편, 유사 입법례와 같이 신고포상금 지급근거만을 법률에 명시하고 필요한 사항은 하위법령에 마련할 수 있도록 수정이 필요해 보임.

(경찰청)

공익제보단 운영 과정에서 포상금 목적의 무분별한 제보 등 부작용이 다 수 발생하므로 법적근거 및 운영주체 확대는 신중한 검토가 필요함.

공익제보단의 제보처리 시 경찰의 처분결과(과태료, 범칙금, 계도·경고)에 따라 포상금이 지급되는 구조로 처분변경을 요청하는 민원¹⁹⁾이 다수 발생하며, 교통안전이라는 본래의 취지가 아닌 포상금을 목적으로 하는 무분별한 제보가 이루어져 경찰서 인력난이 가중되고 있음.

18) *포상금지급 건수 제한, 경찰청 처분결과에 구분없이 포상금 지급 등

* 포상금 중복 수령을 목적으로 타인이 제보한 영상과 동일한 영상 제보하는 경우 등 참여 제한

19) 계도·경고 등 포상금 미지급 제보에 대한 처분을 변경해달라는 ‘정보공개청구’, ‘전화항의’, ‘소극행정 신고’등 다수의 악성민원이 발생

(충청북도)

신고포상금을 생계수단으로 하는 사람들이 발생하여 신고 건수가
과다 발생하는 등 예산 낭비가 우려됨. 또한, 주민신고제를 시민 간
감시제도로 생각하여 불만으로 인한 시민 분열 야기 등 사회 분위기가
악화할 우려도 존재함. 또한, 불법 주정차 해결방안은 단속에 앞서 주정
차공간 확보가 선행되어야 할 것으로 보임.

문 의 처
02)6788-5584

① 이륜자동차

- 신호 또는 지시를 따를 의무 위반(도로교통법 제5조)
- 어린이 보호구역 안전 준수 의무 위반(도로교통법 제12조제3항)
- 노인·장애인 보호구역 안전 준수 의무 위반(도로교통법 제12조의2제3항)
- 통행(지정차로 준수 등) 방법 준수 의무 위반(도로교통법 제13조)
- 전용차로의 통행 위반(도로교통법 제15조제3항)
- 최고·최저 속도위반(도로교통법 제17조제3항)
- 도로의 횡단하거나 유턴 또는 후진 위반(도로교통법 제18조)
- 교차로의 통행(좌·우 회전 시 안전 준수 등) 방법 등의 위반(도로교통법 제25조)
- 회전교차로 통행(회전 방향, 일시 정지 등) 방법 등의 위반(도로교통법 제25조의2)
- 보행자 보호(횡단보도 이용 보행자 보호, 신호등 없는 도로 보행자 우선 보호 등) 등의 위반(도로교통법 제27조)
- 보행자 전용도로의 통행 허용된 운전자의 보행자 위험 및 통행 방해 금지 행위(도로교통법 제28조제3항)
- 안전 보호 장구 착용 의무 위반(도로교통법 제50조제3항)
- 등록번호판 가림 및 훼손 등의 행위(자동차관리법 제10조제5항)
- 이륜자동차 번호판 미부착 운행 행위(자동차관리법 제49조)

② 일반자동차

- 교차로의 통행(좌·우 회전 시 안전 준수 등) 방법 등의 위반(도로교통법 제25조)
- 회전교차로 통행(회전 방향, 일시 정지 등) 방법 등의 위반(도로교통법 제25조의2)
- 보행자 보호(횡단보도 이용 보행자 보호, 신호등 없는 도로 보행자 우선 보호 등) 등의 위반(도로교통법 제27조)
- 보행자 전용도로의 통행 허용된 운전자의 보행자 위험 및 통행 방해 금지 행위(도로교통법 제28조제3항)

참고2

개정안 인용 법률의 내용

법률	개정안 인용조문	법률 내용
「도로교통법」	제5조	제5조(신호 또는 지시에 따른 의무) ① 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 사람이 하는 신호 또는 지시를 따라야 한다. 1. 교통정리를 하는 경찰공무원(의무경찰을 포함한다. 이하 같다) 및 제주특별자치도의 자치경찰공무원(이하 “자치경찰공무원”이라 한다) 2. 경찰공무원(자치경찰공무원을 포함한다. 이하 같다)을 보조하는 사람으로서 대통령령으로 정하는 사람(이하 “경찰보조자”라 한다) ② 도로를 통행하는 보행자, 차마 또는 노면전차의 운전자는 제1항에 따른 교통안전시설이 표시하는 신호 또는 지시와 교통정리를 하는 경찰공무원 또는 경찰보조자(이하 “경찰공무원등”이라 한다)의 신호 또는 지시가 서로 다른 경우에는 경찰공무원등의 신호 또는 지시에 따라야 한다.
	제12조제3항	제12조(어린이 보호구역의 지정·해제 및 관리) ③ 차마 또는 노면전차의 운전자는 어린이 보호구역에서 제1항에 따른 조치를 준수하고 어린이의 안전에 유의하면서 운행하여야 한다.
	제12조의2제3항	제12조의2(노인 및 장애인 보호구역의 지정·해제 및 관리) ③ 차마 또는 노면전차의 운전자는 노인 보호구역 또는 장애인 보호구역에서 제1항에 따른 조치를 준수하고 노인 또는 장애인의 안전에 유의하면서 운행하여야 한다.
	제13조	제13조(차마의 통행) ① 차마의 운전자는 보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도로 통행하여야 한다. 다만, 도로 외의 곳으로 출입할 때에는 보도를 횡단하여 통행할 수 있다. ② 제1항 단서의 경우 차마의 운전자는 보도를 횡단하기 직전에 일시정지하여 좌측과 우측 부분 등을 살핀 후 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 횡단하여야 한다. ③ 차마의 운전자는 도로(보도와 차도가 구분된 도로에서는 차도를 말한다)의 중앙(중앙선이 설치되어 있는 경우에는 그 중앙선을 말한다. 이하 같다) 우측 부분을 통행하여야 한다. ④ 차마의 운전자는 제3항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 도로의 중앙이나 좌측 부분을 통행할 수 있다. 1. 도로가 일방통행인 경우 2. 도로의 파손, 도로공사나 그 밖의 장애 등으로 도로의 우측 부분을 통행할 수 없는 경우

법률	개정안 인용조문	법률 내용
		3. 도로 우측 부분의 폭이 6미터가 되지 아니하는 도로에서 다른 차를 앞지르려는 경우. 다만, 다음 각 목의 어느 하나에 해당하는 경우에는 그러하지 아니하다. 가. 도로의 좌측 부분을 확인할 수 없는 경우 나. 반대 방향의 교통을 방해할 우려가 있는 경우 다. 안전표지 등으로 앞지르기를 금지하거나 제한하고 있는 경우 4. 도로 우측 부분의 폭이 차마의 통행에 충분하지 아니한 경우 5. 가파른 비탈길의 구부러진 곳에서 교통의 위험을 방지하기 위하여 시·도경찰청장이 필요하다고 인정하여 구간 및 통행방법을 지정하고 있는 경우에 그 지정에 따라 통행하는 경우
	제15조제3항	제15조(전용차로의 설치) ③ 제2항에 따라 전용차로로 통행할 수 있는 차가 아니면 전용차로로 통행하여서는 아니 된다. 다만, 긴급자동차가 그 본래의 긴급한 용도로 운행되고 있는 경우 등 대통령령으로 정하는 경우에는 그러하지 아니하다.
	제17조제3항	제17조(자동차등과 노면전차의 속도) ③ 자동차등과 노면전차의 운전자는 제1항과 제2항에 따른 최고속도보다 빠르게 운전하거나 최저속도보다 느리게 운전하여서는 아니 된다. 다만, 교통이 밀리거나 그 밖의 부득이한 사유로 최저속도보다 느리게 운전할 수밖에 없는 경우에는 그러하지 아니하다.
	제18조	제18조(횡단 등의 금지) ① 차마의 운전자는 보행자나 다른 차마의 정상적인 통행을 방해할 우려가 있는 경우에는 차마를 운전하여 도로를 횡단하거나 유턴 또는 후진하여서는 아니 된다. ② 시·도경찰청장은 도로에서의 위험을 방지하고 교통의 안전과 원활한 소통을 확보하기 위하여 특히 필요하다고 인정하는 경우에는 도로의 구간을 지정하여 차마의 횡단이나 유턴 또는 후진을 금지할 수 있다. ③ 차마의 운전자는 길가의 건물이나 주차장 등에서 도로에 들어갈 때에는 일단 정지한 후에 안전한지 확인하면서 서행하여야 한다.
	제25조	제25조(교차로 통행방법) ① 모든 차의 운전자는 교차로에서 우회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장 자리를 서행하면서 우회전하여야 한다. 이 경우 우회전하는 차의 운전자는 신호에 따라 정지하거나 진행하는 보행자 또는 자전거등에 주의하여야 한다. ② 모든 차의 운전자는 교차로에서 좌회전을 하려는 경우에는 미리 도로의 중앙선을 따라 서행하면서 교차로의

법률	개정안 인용조문	법률 내용
		중심 안쪽을 이용하여 좌회전하여야 한다. 다만, 시·도 경찰청장이 교차로의 상황에 따라 특히 필요하다고 인정하여 지정한 곳에서는 교차로의 중심 바깥쪽을 통과할 수 있다. ③ 제2항에도 불구하고 자전거등의 운전자는 교차로에서 좌회전하려는 경우에는 미리 도로의 우측 가장자리로 붙어 서행하면서 교차로의 가장자리 부분을 이용하여 좌회전하여야 한다. ④ 제1항부터 제3항까지의 규정에 따라 우회전이나 좌회전을 하기 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우에 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다. ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 신호기로 교통정리를 하고 있는 교차로에 들어가려는 경우에는 진행하려는 진로의 앞쪽에 있는 차 또는 노면전차의 상황에 따라 교차로(정지선이 설치되어 있는 경우에는 그 정지선을 넘은 부분을 말한다)에 정지하게 되어 다른 차 또는 노면전차의 통행에 방해가 될 우려가 있는 경우에는 그 교차로에 들어가는 것은 아니 된다. <개정 2018. 3. 27.> ⑥ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하고 일시정지나 양보를 표시하는 안전표지가 설치되어 있는 교차로에 들어가려고 할 때에는 다른 차의 진행을 방해하지 아니하도록 일시정지하거나 양보하여야 한다.
	제25조의2,	제25조의2(회전교차로 통행방법) ① 모든 차의 운전자는 회전교차로에서는 반시계방향으로 통행하여야 한다. ② 모든 차의 운전자는 회전교차로에 진입하려는 경우에는 서행하거나 일시정지하여야 하며, 이미 진행하고 있는 다른 차가 있는 때에는 그 차에 진로를 양보하여야 한다. ③ 제1항 및 제2항에 따라 회전교차로 통행을 위하여 손이나 방향지시기 또는 등화로써 신호를 하는 차가 있는 경우 그 뒤차의 운전자는 신호를 한 앞차의 진행을 방해하여서는 아니 된다.
	제27조	제27조(보행자의 보호) ① 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자(제13조의2제6항에 따라 자전거등에서 내려서 자전거등을 끌거나 들고 통행하는 자전거등의 운전자를 포함한다)가 횡단보도를 통행하고 있거나 통행하려고 하는 때에는 보행자의 횡단을 방해하거나 위험을 주지 아니하도록 그 횡단보도 앞(정지선이 설치되어 있는 곳에서는 그 정지선을 말한다)에서 일시정지하여야 한다. ② 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 교통정리를 하고 있는 교차로에서 좌회전이나 우회전을 하려는 경우에는

법률	개정안 인용조문	법률 내용
		신호기 또는 경찰공무원등의 신호나 지시에 따라 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다. ③ 모든 차의 운전자는 교통정리를 하고 있지 아니하는 교차로 또는 그 부근의 도로를 횡단하는 보행자의 통행을 방해하여서는 아니 된다. ④ 모든 차의 운전자는 도로에 설치된 안전지대에 보행자가 있는 경우와 차로가 설치되지 아니한 좁은 도로에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 한다. ⑤ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 보행자가 제10조 제3항에 따라 횡단보도가 설치되어 있지 아니한 도로를 횡단하고 있을 때에는 안전거리를 두고 일시정지하여 보행자가 안전하게 횡단할 수 있도록 하여야 한다. ⑥ 모든 차의 운전자는 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 곳에서 보행자의 옆을 지나는 경우에는 안전한 거리를 두고 서행하여야 하며, 보행자의 통행에 방해가 될 때에는 서행하거나 일시정지하여 보행자가 안전하게 통행할 수 있도록 하여야 한다. 1. 보도와 차도가 구분되지 아니한 도로 중 중앙선이 없는 도로 2. 보행자우선도로 3. 도로 외의 곳 ⑦ 모든 차 또는 노면전차의 운전자는 제12조제1항에 따른 어린이 보호구역 내에 설치된 횡단보도 중 신호기가 설치되지 아니한 횡단보도 앞(정지선이 설치된 경우에는 그 정지선을 말한다)에서는 보행자의 횡단 여부와 관계없이 일시정지하여야 한다.
	제28조제3항	제28조(보행자전용도로의 설치)③ 제2항 단서에 따라 보행자전용도로의 통행이 허용된 차마의 운전자는 보행자를 위험하게 하거나 보행자의 통행을 방해하지 아니하도록 차마를 보행자의 걸음 속도로 운행하거나 일시정지하여야 한다.
	제50조제3항	제50조(특정 운전자의 준수사항) ③ 이륜자동차와 원동기장치자전거(개인형 이동장치는 제외한다)의 운전자는 행정안전부령으로 정하는 인명보호 장구를 착용하고 운행하여야 하며, 동승자에게도 착용하도록 하여야 한다.
「자동차관리법」	제10조제5항	제10조(자동차등록번호판) ⑤ 누구든지 등록번호판을 가리거나 알아보기 곤란하게 하여서는 아니 되며, 그러한 자동차를 운행하여서도 아니 된다.
	제49조제1항	제49조(이륜자동차번호판의 부착의무) ① 이륜자동차는 그 후면의 보기 쉬운 곳에 국토교통부령으로 정하는 이륜자동차번호판을 붙이지 아니하고는 운행하지 못한다.