



「교통사고처리 특례법」의 문제점 및 개선방안

황현아 연구위원

요약

■ 「교통사고처리 특례법」은 교통사고 가해자가 자동차 종합보험 또는 공제에 가입한 경우 공소제기를 제한함으로써 자동차 종합보험 가입을 유도하고 이를 통해 피해자 보호에 기여하였음. 그러나 이로 인해 형법 및 도로교통법의 취지가 유명무실해지고, 인명경시풍조가 만연해졌다는 비판이 있어 왔음. 이러한 문제점들을 해결하기 위해서는 「교통사고처리 특례법」의 부분 개정을 통해 업무상과실치상에 대해서는 원칙적으로 공소제기가 가능하도록 하되 상해의 정도가 경미한 경우는 기소 대상에서 제외하는 것이 바람직하다고 봄.

■ 「교통사고처리 특례법」(이하 ‘교특법’)은 교통사고로 인한 상해사고, 대물사고에 대해 공소권을 제한하고 있음.

- 교통사고 가해자가 자동차 종합보험이나 공제에 가입한 경우 또는 피해자의 처벌불원 의사가 있는 경우에는 원칙적으로 기소가 제한되고, 예외적인 경우¹⁾에만 기소가 가능함.
 - 교특법은 자동차 종합보험 가입 확대를 통해 교통사고 피해를 신속히 회복하고 국민 편익을 증진하기 위하여 도입된 제도임.

■ 그러나, 교특법에 의한 기소 제한으로 인해 형법 및 도로교통법의 취지가 유명무실해지고, 피해자 보호도 오히려 약화되며, 인명경시풍조 등 교특법에 대한 부정적 인식이 확산되는 경향이 있음.

- 교통사고에 의한 인명 사상의 경우 형법상 업무상 과실치사상에, 재물손괴의 경우 도로교통법 위반에 해당됨에도 불구하고 보험 또는 공제에 가입된 경우에는 교특법에 의해 기소가 면제됨.
- 교통사고 가해자는 마땅히 그에 대한 형사 책임을 져야 함에도 불구하고, 교특법으로 인해 교통사고 범죄가 사실상 비범죄화됨에 따라 물질만능주의와 인명경시풍조가 확산될 수 있다는 우려가 많음.
- 결국, 교특법이 피해자가 아닌 가해자를 과도하게 보호하고, 그로 인해 피해자 보호라는 본래의 법 취지에 역행하는 결과가 초래된다는 비판이 제기됨.

1) 예외적인 경우는 뺑소니, 음주측정거부, 생명에 대한 위험이 발생한 경우, 기타 11개 중대위반에 해당하는 경우 등임.

■ 이러한 문제점들을 해결하기 위해 국회안전교통포럼에서 교통법 개정안 마련을 위한 전문가 토론회가 개최(2016년 7월 20일)된 바 있으며, 동 토론회에서 다음과 같은 방안들이 제시됨.

● (제1안) 교통법 전면 폐지 방안

- 교통법을 전면 폐지하되, 전과자 양산, 사법기관 업무 증가, 종합보험 가입유인이 사라짐에 따른 피해자 보호 공백 발생 등의 문제점을 보완하기 위해 (i) 상해의 정도가 경한 경우 형을 면제하는 방안, (ii) 경미한 사건에 적용할 간이절차를 도입하는 방안, (iii) 「자동차손해배상 보장법」(이하 ‘자배법’)의 이원적 책임²⁾을 유지하되 책임보험금 한도(1억 5천만 원)를 상향하거나, 자배법의 배상 한도를 “모든 손해”로 통일하여 일원화하는 방안 등의 보완책을 마련

● (제2안) 종합보험 면책을 물적 피해에 한정하는 방안

- 도로교통법 제151조³⁾ 위반 시, 즉 대물사고의 경우에만 공소제기를 제한하고, 업무상과실치사상의 경우에는 공소를 제기할 수 있도록 하는 방안

● (제3안) 전치 2개월 이상 등 중상사고를 일으킨 가해자에 대해서 형사처벌을 하도록 하는 방안

- 현행 교통법 제4조 제1항 제2호의 “생명에 대한 위험이 발생하거나 불구가 되거나 불치 또는 난치의 질병이 생긴 경우”보다 그 기준을 하향조정하는 방안

● (제4안) 처벌 특례조항을 확대하는 방안

- 현재 교통법에서 정하고 있는 어린이보호구역 이외에도 특례가 적용되지 않는 구역(노인보호구역, 장애인보호구역 등)을 확대하는 방안

■ 교통법은 다른 나라에서는 찾아보기 힘든 우리나라의 특유한 제도인 바, 교통법의 입법 목적이 어느 정도 달성되었다는 공감대가 형성된 지금, 이에 대한 폐지·개정 논의가 필요한 것으로 판단됨.

● 일본, 독일, 미국은 교통사고 범죄를 다른 일반 범죄와 마찬가지로 형사처벌 대상으로 삼고 있고, 그밖에 다른 나라에서도 우리나라의 교통법과 유사한 제도는 찾아보기 어려움.⁴⁾

● 우리나라도 1982년 교통법이 시행된 이후 동법에 대한 위헌 논의가 꾸준히 제기되어 왔으며⁵⁾, 기

2) 현행 자배법은 일반 자동차와 여객 운송용 자동차 등을 구별하여 전자에 대해서는 1억 5천만 원 한도의 책임보험 가입을 의무화하는 반면 후자에 대해서는 위 한도액을 초과하는 모든 손해를 배상할 수 있는 종합보험 가입을 의무화하는 이원화 구조로 되어 있음.

3) 「도로교통법」 제151조(벌칙) 차의 운전자가 업무상 필요한 주의를 게을리하거나 중대한 과실로 다른 사람의 건조물이나 그 밖의 재물을 손괴한 경우에는 2년 이하의 금고나 500만 원 이하의 벌금에 처함.

4) 일본은 형법상 업무상 과실·중과실치사상죄(형법 제211조)로 처벌하고 있고, 독일은 형법상 과실치사죄(형법 제222조), 과실치상죄(형법 제230조), 교통위험죄(형법 제315조c), 음주운전죄(형법 제316조)로 처벌하며, 미국은 주마다 다르지만 대부분 형법에 의해 중죄로 처벌하고 있음(박상식(2012), 「교통사고처리특례법의 문제점과 개선방안에 관한 연구」, 『법학연구』, 제20권 제3호, p. 116 참조).

5) 현재 1997. 1. 16. 90헌마110결정(합헌), 현재 2009. 2. 26. 2005헌마764결정(위헌).

소가 면제되는 특례의 범위가 점점 좁혀지는 방향으로 법이 개정되어 왔음.

- 교통법은 자동차 종합보험 가입 독려를 위해 도입된 것이나, 현재는 대부분의 자동차 보유자들이 자동차 종합보험에 가입함으로써 특례법의 입법목적은 상당부분 달성된 것으로 보임.
- 이러한 점을 고려할 때 우리나라도 이제는 교통법을 폐지 내지 개정하여, 교통사고 가해자에 대해 일반적인 형사사법 절차에 따른 기소 및 처벌이 가능하도록 할 필요가 있다고 생각됨.

■ 교통법 전면 폐지보다는 업무상 과실치사상에 대해서는 원칙적으로 공소제기가 가능하도록 하되 상해의 정도가 경미한 경우는 기소 대상에서 제외하는 방향으로 부분 개정하는 것이 바람직하다고 봄.

- 도로교통법 및 업무상과실치사상에 관한 형법 규정의 실효성을 회복하고, 교통사고, 특히 인명 사상 사고에 대한 경각심을 높이기 위해서는 교통법의 폐지 내지 개정이 필요함.
- 다만, 교통법 전면 폐지는 수사기관의 업무 폭증 및 전과자 양산 등의 부작용이 우려되는 바, 전면 개정보다는 업무상 과실치사상에 대해서 원칙적으로 기소하도록 하는 부분 개정이 바람직함.
- 이러한 개정은 일반 예방적 효과를 통해 교통사고 감소에도 기여할 것으로 판단됨. [kiri](#)