

【 주간이슈 】

교통사고처리특례법의 일부 위헌에 따른 영향 및 시사점

기승도 전문연구위원

이승준 부연구위원

□ 교통사고처리특례법은 교통사고의 신속한 회복, 국민생활의 편익을 촉진하기 위하여 1981년에 법률 제3490호로 제정(1982.1.1시행)되었음.

○ 동 법률의 영향으로 대인배상 II의 가입률('07.3월 기준 94.8%)은 증가함.

□ 최근 (2009. 2.26)에 헌법재판소는 교통사고처리특례법 제4조1항의 내용 중 중상해사고에 대하여는 위헌이라고 판결함.

□ 교통사고처리특례법 중 일부내용의 위헌 결정으로 다음과 같은 영향의 발생이 예상됨.

○ 운전자가 안전운전 및 교통법규를 준수하려고 노력하는 계기가 될 경우, 자동차사고발생을 감소로 전체 사회적 비용 감소효과가 발생할 것으로 예상됨.

- 이와 더불어 자동차사고에 대한 경찰 신고가 늘어날 경우 경사고를 유도한 이후 보험금을 지급받는 경우와 같은 보험사기는 줄어들 가능성이 있음.

- 그러나 중상해 피해자의 입원 증가 가능성, 영업용 개인소유 자동차 운전자의 합의처리 지연에 따른 영업손실 증가 등은 사회적 비용 증가의 원인이 될 수 있음.

○ 운전자(가해자) 및 피해자가 자동차사고를 경찰에 신고하는 경향이 증가할 경우, 자동차사고를 처리해야 하는 교통사고처리행정비용이 증가할 수 있음.

○ 자동차사고율이 줄어들 경우 보험회사 입장에서는 다소 손해액 절감의 혜택을 얻을 수 있을 것이나 그 영향은 향후 추이를 지켜볼 필요가 있음.

- 상쇄효과* 및 운전자의 교통사고처리특례법 위헌에 대한 기억 감소효과 등으로 사고발생률이 감소하는 효과가 제한적으로 나타날 수 있음.

* 상쇄운전(offset behavior) :

- 예를 들면 ABS 브레이크 장착을 의무화한다고 가정하면, 운전자는 자동차의 성능을 과신하여 자동차 속도를 높일 수 있음. 이 처럼 두 가지 상황이 상쇄효과를 내어 자동차 사고율이 줄어들지 않는 효과임.
- 교통사고처리 특례법과 관련해서는 형사합의금을 강화하는 보험상품이 너무 많아질 경우, 형사합의금을 보장하는 상품을 가입한 운전자는 교통사고처리특례법의 중상해에 대한 형사처벌을 두려워하지 않을 수 있는 등의 상태가 발생함.

□ 교통사고처리특례법 일부 내용 위헌판결로 예상되는 영향을 바탕으로 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있음.

- 첫째, 전체 사회적 비용이 유지 또는 감소될 수 있도록 중상해 기준을 명확히 할 필요가 있음.
- 둘째, 보험회사들은 교통사고처리특례법의 일부 내용 위헌판결의 영향이 통계에 나타난 이후 그 효과를 보험료 조정에 반영하여야 할 것임.
- 중상해 피해자의 입원 증가로 인한 치료비 및 휴업손해액 증가로 손해액이 증가될 개연성과 교통사고처리특례법 위헌판결의 효과가 상쇄될 수 있는 현상이 발생할 수 있음.
- 셋째, 교통사고처리특례법의 일부 내용 위헌판결로 예상되는 자동차사고 발생률 감소효과를 상쇄하지 않는 범위 내에서 운전자(가해자)의 경제적 부담을 경감시킬 수 있는 상품개발 및 판매 필요
- 예를 들면, 보험회사는 동 법률변경에 따른 자동차사고 감소효과가 희석되지 않는 범위 내에서 형사합의 지원금을 지급하는 보장내용을 설정(예를 들면, 공제금액을 설정하거나 보상한도를 정하는 정액급부 상품개발 등)하여야 할 것임.

I. 검토배경

- 교통사고처리특례법(이하 “교특법”이라 함)은 운전자가 자동차보험 대인배상 II*를 가입하도록 유도하기 위하여 1981년에 법률 제3490호로 처음 제정(1982.1.10이후 시행)되었음.

* 대인배상 II : 자동차손해배상 보장법의 의무가입 한도(사망기준 1억원)를 초과하는 사고(피해자의 死傷)를 보장하기 위하여 만들어진 담보(일명 종합보험)

- 동 법 제3조 제3항 및 제4조 제1항에 따르면, 사망사고, 뺑소니, 음주운전, 신호 위반 등 중대교통법규위반으로 발생한 자동차사고를 제외한 사고의 경우에는 중상사고의 경우라 하더라도 운전자가 대인배상 II에 가입하고 있으면 운전자에게 공소를 제기할 수 없도록 한 것임.
- 운전자가 대인배상 II에 가입하고 있는 경우 중상사고에 대하여도 형사상 책임을 면제해 주는 동 법률의 영향으로 대인배상 II의 가입률은 증가하였고, 최근('97.3) 기준으로 가입률이 94.8%임.

<표 1> 자동차보험에서 대인배상 II 가입률

(단위 : 천대)

구분		'04.3	'05.3	'06.3	'07.3
전체	대인 I (A)	13,529	13,795	14,308	14,799
	대인 II (B)	12,566	12,938	13,535	14,033
	가입률(C=B/A)	92.9%	93.8%	94.6%	94.8%
자가용	대인 I (D)	13,020	13,275	13,760	14,216
	대인 II (E)	12,071	12,430	12,997	13,470
	가입률(F=E/D)	92.7%	93.6%	94.5%	94.8%

주 : 영업용의 공제 실적이 제외된 자동차보험 전체실적 자료임.

자료 : 보험개발원, 『손해보험통계연감』, 각 년도

- 그러나 최근 (2009. 2.26)에 헌법재판소는 교특법 제4조 1항의 본문 중 ‘중상해’ 발생의 경우에도 종합보험 가입 등을 이유로 공소를 제기할 수 없도록 규정한 부분에 대하여 위헌이라고 결정함.

<표 2> 헌법재판소 판결내용(일부)

헌법재판소는 2009.2.26에 ‘교통사고처리 특례법 제4조 1항 본문 중 업무상 과실 또는 중과실로 인한 교통사고로 말미암아 피해자로 하여금 중상해(신체의 상해로 인하여 생명에 대한 위험이 발생하거나 불구 또는 불치나 난치의 질병에 이르게 한 경우)에 공소를 제기할 수 없도록 한 부분이 헌법에 위반 된다’고 선고하였다.

- 중상사고에 대하여 동 조항의 내용을 위헌으로 판시한 이유는 동 법률조항으로 ‘중상사고임에도 가해자가 성실하게 피해자 보호를 하지 않는 사회현상의 만연’, ‘중상사고의 경우에는 과잉금지원칙*에 위배’ 등임.

* 과잉금지 원칙 : 국민의 기본권을 제한하는 법률은 △목적의 정당성 △방법의 적절성 △법익의 균형성 △제한의 최소성 등을 준수해야 한다는 원칙

- 기존에는 운전자가 대인배상 II를 가입한 경우에는 행정적 책임만 부담하면 되었으며, 헌법재판소의 위헌판결로 형사상 책임도 부담하게 됨.

<표 3> 위헌판결 이후 대인배상 II 가입운전자의 부담해야할 책임 변화

구분	기존	위헌판결 이후
행정적 책임	○	○
형사적 책임	×	○(중상해)
민사적 책임	×	×

주 : 운전자(가해자)는 법률적으로 민사적 책임을 부담해야하나, 본 표에서는 민사적 책임의 주요 사항인 경제적 부담을 보험으로 해결한다는 의미에서 민사적 책임 부담이 없는 것으로 표시함.

- 헌법재판소의 위헌판결로 ‘중상해’에 대한 정의가 명확히 정해지지 않은 상황에서 검찰은 ‘중상해’에 대한 임시 적용기준을 발표함.

- 검찰이 발표한 중상해 기준에 따르면, 판례를 기준으로 심각한 영구손상으로 중상해의 범위를 한정하고, 의학전문가 등의 의견을 종합적으로 감안하여 최종적으로 판단하기로 함.
- 그리고, 향후 중상해에 대한 구체적인 기준을 정할 때 각계 전문가 및 이해관계자들의 의견을 참조하기로 함.

<표 4> 검찰의 중상해 기준

‘△ 뇌 또는 주요 장기에 대한 중대한 손상’, ‘△ 사지(四肢) 절단 등 신체 중요부분의 상실·중대변형 또는 시각·청각·언어·생식 등 신체 기능의 영구 상실’, ‘△ 사고 후유증으로 인한 중증의 정신장애, 하반신 마비 등 완치 가능성이 희박한 중대 질병을 초래한 경우’ 등으로 크게 3가지로 정하고 치료기간, 노동력 상실률, 의학전문가의 의견, 사회 통념 등을 종합적으로 고려해 개별 사안에 따라 합리적인 판단

자료 : 검찰청 홈페이지(<http://www.spo.go.kr>)의 보도자료(2009.2.27)

□ 헌법재판소의 위헌결정으로 운전자의 운전행태, 자동차보험을 판매하고 있는 보험회사 등 자동차 운전과 관련된 사회 각 분야는 많은 영향을 받을 것으로 예상됨.

- 따라서 본 보고서에서는 헌법재판소의 위헌 결정이 운전자의 운전행태 및 자동차보험 산업에 어떠한 영향을 미칠지를 검토하고 시사점을 도출하고자 하였음.

II. 교통사고처리특례법 일부조항 위헌결정으로 예상되는 영향

1. 운전자에게 미치는 영향

□ 운전자의 안전운전(조심운전)을 유도할 것으로 예상

- 중상사고에 대하여는 운전자가 형사적 책임을 지게 되므로 운전자는 사고를 내지 않으려는 노력(안전운전 노력)이 증가할 것으로 예상됨.
- 이에 따라 동 교통법 일부내용 위헌판결로 중상사고 등 심각한 사고가 줄어드는데 다소 영향을 줄 수 있을 것으로 예상됨.

□ 운전자의 일반법규위반 준수를 유도할 것으로 예상

- 자동차사고로 인한 사회적 위험도의 크기는 일반교통법규위반의 경우에도 큰 것으로 분석됨.

<표 5> 교통법규위반 원인별 사회적 비용 상대도

구분		사고빈도	사고심도	사회적비용
중대법규 위반	I 유형	1.148**	1.043**	1.208**
	II 유형	1.239**	0.976	1.223**
일반법규위반		1.145**	1.033**	1.195**
무위반		1.000	1.000	1.000

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

2) I 유형은 무면허, 뺑소니 및 음주운전이고, II 유형은 속도위반 등 교통사고처리 특례법의 중대교통법규위반 항목 중 I 유형을 제외한 법규위반임.

자료 : 기승도, 『자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안』, 보험연구원, 2009.2, p109

○ 교통법의 일부 내용이 위헌인 것으로 결정됨에 따라 운전자들이 일반교통법규도 더욱 준수하려는 경향을 보일 것으로 보임.

- 일반교통법규도 준수하려는 경향이 증가되면 자동차사고로 인한 사회적 비용(자동차사고 발생률 및 1사고당 손해액)도 줄어드는 효과가 나타날 것임.

□ 중상사고를 야기한 운전자의 경우 형사합의를 해야 하는 부담이 늘어날 것으로 예상됨.

○ 기존에는 중상사고라 하더라도 대인배상 II 가입시 운전자에게 공소를 제기할 수 없었으나, 변경된 교통법에 따라 운전자는 공소를 제기당하지 않으려 형사합의를 반드시 해야 함.

○ 이에 따라 협상의 우위에 있는 피해자는 운전자(가해자)와 형사합의를 하지 않으려는 경향을 보일 것이므로, 운전자는 형사합의를 하기 위하여 많은 비용과 시간(장기간)이 소요될 것임.

2. 사회적 비용발생에 미치는 영향

□ 자동차사고로 인한 사회적 비용항목에는 자동차사고로 발생한 손해를 직접보상해주는 직접비용, 사고처리에 소요되는 행정비용, 사고처리 비효율성으로 발생하는 비용 및 사상자의 경제활동 미비에 따른 간접비용등 다양함.

□ 자동차사고로 인한 사회적 비용항목 중 사고처리 행정비용이 증가할 것으로 예상됨.

○ 자동차사고에서 피해자가 어느 정도 부상을 당하였는지는 일정시간 경과 후 나타나는 경향이 있음.

- 피해자 입장에는 자신의 피해 정도를 객관적으로 판단할 수 없으며, 중상해 사고 결정 날 경우 자신에게 유리한 입장에서 보상요구를 할 수 있다는 심리가 생길 수 있으며,

- 가해자 입장에서는 피해자가 중상해도 아니면서 무리한 요구를 할 수 있다는 인식을 할 가능성이 큼

- 이러한 양자의 입장에 따라 사고당사자들은 사소한 사고의 경우에도 경찰에 신고할 가능성이 있음.
- 따라서 경찰은 많은 자동차사고를 처리하기 위하여 교통사고 처리 인원을 늘려야만 하는 상황이 되므로, 이는 자동차사고 처리 행정비용 증가의 원인이 됨.
- 도로교통공단에서 추계한 '07 자동차사고비용 처리에 소요된 교통경찰 행정비용은 약 2,392억 원이었으며, 교통법 특례조항 일부내용 위헌판결로 교통사고처리 경찰행정력이 증가한다면 이 비용도 더 증가할 것으로 예상됨.

<표 6> 자동차사고로 인한 행정비용

(단위 : 백만원)

구분	2006년	2007년	향후
교통경찰 행정비용	249,844	239,285	239,185 + α

자료 : 도로교통공단, 『'07 도로교통사고비용의 추계와 평가』, 2008, p.73

□ 자동차사고로 발생하는 손해비용에 해당하는 사회적 비용이 일부 감소할 것으로 예상됨.

- 교통법의 일부 내용의 위헌결정으로 운전자가 안전운전을 하는 경향이 증가할 경우 자동차사고로 발생하는 손해비용이 일부 줄어들 것으로 예상됨.
- 자동차사고로 인한 손해비용 항목 중 자동차사고 발생률 감소에는 유가의 변화, 경기변동, 안전운전을 유도하는 자동차보험제도의 변화 등 여러 가지 사회적 현상이 복합적으로 작용함.
- 따라서 교통법 일부 위헌결정이 운전자의 안전운전을 어느 정도 유도할 것으로 예상이 되나 실제 효과를 파악하기 위해서는 시간이 필요함.

□ 영업용 개인소유 자동차를 운전하는 운전자의 경우 영업을 하지 못함에 따라 발생하는 영업손실은 사회적 비용 증가의 원인이 될 것으로 판단됨.

- 교통법 일부 내용 위헌결정으로 중상사고를 일으킨 영업용 자동차 운전자의 경우 형사합의 전까지 또는 형사합의가 되지 않아 구속된 기간 동안에는 운전을 하지 못하는데서 발생하는 영업손실을 부담하여야 함.

□ 보험사기로 발생하는 사회적 비용이 일부 절감될 것으로 판단됨.

- 교통사고가 발생할 경우 자동차운전자(가해자)는 경미한 사고라 할지라도 경찰에 신고하려는 경향을 보일 것으로 판단됨.
- 검찰에서 최근에 발표한 ‘영구 손상’ 수준으로 중상해 기준을 결정할 경우 자동차사고로 인한 직접손해비용의 감소효과는 다소 줄어들 것으로 예상됨
- 이상의 상황을 볼 때, 경미한 자동차사고를 유도하고 자동차운전자의 보험회사로부터 보험금을 받아내는 경우와 같은 보험사기 사고는 줄어들 개연성이 있음.

<표 7> 사회적 비용 증감효과 추정

	증감	비고
직접손해비용	↓	일부감소
행정비용	↑	증가
심리비용(피해자 및 가해자)	-	피해자의 고통이 가해자에게 일부 전환
사고처리 비효율비용	-	유지

□ 피해자의 보상금액이 증가할 개연성이 있는 것으로 판단됨.

- 중상해에 대한 판정기준이 명확하지 않아 피해자가 가해자에게 형사합의금을 받기 위하여 병원입원 기간을 늘리거나 하는 경우에는 입원기간 연장에 따른 치료비 증가, 휴업손해액 증가 등의 추가비용이 늘어날 가능성이 있음.

3. 보험회사에 미치는 영향

□ 대인배상 II의 가입률에는 큰 영향이 없을 것으로 예상됨.

- 대인배상 II를 가입하지 않을 경우에는 자동차사고 가해자(운전자)가 자동차사고로 발생하는 비용(민사상 책임)을 모두 자비로 처리해야 함.
- 그런데 피해자가 고액수입자라고 하면, 가해 운전자는 발생비용을 자비로 처리하지 못하고 파산하는 경우가 발생할 수 있음.

- 자동차보험 대인배상 II(무한보장)의 보험료 수준이 연간 약 6만원 ~ 10만원 수준인 점을 감안할 때, 앞서와 같이 만약에 발생할 지도 모르는 거대위험을 많지 않은 보험료를 절감하기 위하여 대인배상 II에 가입하지 않는 운전자는 많지 않을 것으로 예상됨.
- 자동차사고로 사망 또는 중상해가 발생하여, 가해자와 피해자 사이에 법적 분쟁(형사 분쟁)이 발생할 경우 법원 판결에서 보험가입유무가 양형에 영향을 미칠 수 있으므로 여전히 보험가입이 유리함.

<표 8> 대인배상 II(무한보장)의 보험료 수준(개인용)

(단위 : 원)

구분	소형 A	소형 B	중형	대형
대인배상 II 보험료	63,800	68,400	82,400	97,200

- 주 : 1) 기본보험료 기준이므로, 가입조건에 따라 보험료 수준에 다소 차이가 있을 수 있음.
 2) 예정손해율(약 72%수준)으로 환산한 보험료임.
 3) 대형은 세단형 기준임.

자료 : 보험개발원, 『참조순보험료 요율서』, 2008.2

- 운전자가 안전운전, 법규준수 운전을 함에 따라 사고발생을 및 1사고당 손해액이 감소할 경우 보험회사가 지급하는 보험금 규모가 일부 줄어들 수 있음.
 - 만일 보험회사가 보험료 수준을 유지하고 교통법의 일부 내용 위헌결정으로 보험금 규모가 줄어든다면 손해율이 개선될 여지가 있음.
 - 그러나 교통법이 운전자의 안전운전 의식에 어느 정도 영향을 미칠지 그리고 얼마나 사고율 저하로 이어질지 여부를 추정하기는 쉽지 않으므로, 손해율 개선규모를 추정하기가 곤란함.
 - 특히 교통법이 운전자의 기억력 감소 등으로 일시적 효과만 있는 경우에는 자동차사고 감소효과가 크지 않을 수 도 있음.
- 보험회사가 중상사고의 형사합의 과정에 도움을 주는 것과 같은 보상서비스를 강화할 경우 자동차사고 감소로 발생할 수 있는 손해율 개선효과를 사업비 증가로 일부 상쇄되는 결과가 발생할 수 있음.

- 당사자간 처리가 줄어든다하더라도 피해자의 손해액 규모를 평가해야 하는 보험회사의 손해사정업무에는 변화가 없을 것이므로 손해사정비용은 변하지 않을 것으로 예상됨.
- 그러나 현재 우리나라 자동차보험 시장은 경쟁이 치열한 상태에 있으므로 보험계약을 유치하기 위하여 보험회사들이 보상서비스를 강화할 개연성이 큼.
- 이 경우 보험회사 보상서비스 지출비용이 증가하는 현상이 발생할 수 있고, 이는 사업비증가로 연결되어 손해율 및 사업비율을 모두 감안한 영업수지에는 큰 영향이 없을 수 있음.
 - 즉 손해율은 개선되더라도 사업비율이 증가되어 영업수지에 큰 변화가 없을 수 있음.

III. 시사점

- 향후 교통법을 적용하기 위한 ‘중상해의 기준’은 교통사고로 인한 사회적 비용 증가 최소화, 중상해에 대한 논란의 소지가 발생하지 않도록 설정되어야 할 것으로 판단됨.
- 중상해의 기준을 강화하면 운전자의 안전운전으로 자동차사고 발생률이 일부 줄어들어 자동차사고의 직접적인 손실비용은 줄어들지만, 자동차사고 처리에 필요한 행정비용은 증가할 수 있음.
 - 중상해 판단을 모호하게 하는 기준이 결정될 경우 운전자(가해자)는 만일의 경우에 대비하기 위하여 경상사고임에도 모두 경찰에 신고하면, 이는 사회적 비용 중 교통사고처리 행정비용의 증가 원인이 될 수 있음.
- 이와 반대로 중상해 기준을 너무 엄격하게 할 경우 교통사고처리 행정비용 증가를 억제할 수 있으나, 자동차사고 발생률 감소효과가 나타나지 않아 자동차사고의 직접적 사회적 비용 감소효과가 희석될 수 있음.
- 따라서 자동차사고로 발생하는 총사회적 비용의 관점에서 동 기준의 결정이 사회적 비용의 어느 부분에 어느 정도 영향을 줄이지 여부를 종합적으로 검토한 후 사회적 비용 증가가 최소화되는 수준에서 중상해 기준을 정해야 할 필요가 있음.

□ 법률변경의 효과가 한시적일 수 있으므로, 동 효과가 지속될 수 있도록 교통법 개정이 운전자에게 미치는 영향 등을 내용으로 하는 안전운전 홍보를 강화할 필요가 있음.

○ 자동차사고를 줄이기 위하여 법률제도를 강화하는 효과가 자동차사고 감소에 일시적으로 영향을 줄 수 있으나, 효과가 지속될 지 여부를 판단하기 어려움.

- 안전운전을 유도하는 법률은 일시적으로 운전자에게 영향을 줄 수 있으나, 시간이 경과하면서 관련 내용을 망각해감에 따라 효과가 줄어들 수 있음.

- 운전자(가해자)가 자동차사고에 대비하여 형사합의금을 지원하는 상품을 가입하는 경우(특히 실비가입)에는 운전자의 안전운전 의식이 낮아져 상쇄효과가 발생하여 교통법 일부조항 위헌 판결효과가 상쇄될 개연성도 있음.

- 법률제도와 자동차사고의 관계를 연구하는 학자들 중에는 안전운전을 유도하는 법률제정이 운전자의 상쇄운전(offset behavior)* 때문에 그 효과가 없다는 연구결과¹⁾도 있음.

* 상쇄운전(offset behavior) :

- 예를 들면 ABS 브레이크 장착을 의무화한다고 가정하면, 운전자는 자동차의 성능을 과신하여 자동차 속도를 높일 수 있음. 이처럼 두 가지 상황이 상쇄효과를 내어 자동차 사고율이 줄어들지 않는 효과임.

- 교통사고처리 특례법과 관련해서는 형사합의금을 강화하는 보험상품이 너무 많아질 경우, 형사합의금을 보장하는 상품을 가입한 운전자는 교통법의 중상해에 대한 형사처벌을 두려워하지 않을 수 있는 등의 상태가 발생함.

○ 따라서 교통법의 일부내용 위헌판결의 효과가 지속되도록 하기 위해서는 관련 기관 및 단체에서 지속적으로 해당 내용을 홍보하는 것이 필요할 것으로 판단됨.

□ 보험회사는 교통법 일부내용 위헌판결의 효과가 어느 정도인지 통계적으로 확인한 이후에 그 효과를 효율조정에 반영하여야 할 것임.

○ 향후 운전자는 안전운전을 할 것으로 예상되지만 그 효과를 정확히 예상하기 어려움.

1) Sam Peltzman, "The Effect of Automobile Safety Regulation", *Journal of Political Economy*, 1975

동 논문에서 Peltzman은 안전운전을 유도하는 법률을 제정하더라도 상쇄효과(offseting effect)로 실제 자동차사고 위험도 감소효과가 없다는 연구결과를 발표하였음.

- 금번 위험판결은 운전자의 심리에 영향을 주는 것이지만, 동 위험판결이 어느 정도 운전자의 심리상태에 영향을 주고 그 결과로 자동차보험 사고 발생률이 어느 정도 감소할지 추정하기가 어려움.
 - 특히, 자동차사고 발생률에 영향을 줄 수 있는 제도(보험 제도 등)와 상쇄효과가 발생할 경우에는 위험판결로 자동차사고율이 낮아질 수 있는 개연성이 줄어들 수 있으며, 상쇄효과(offset effect)를 객관적(통계적)으로 추정하기 어려움.
 - o 피해자가 형사합의금을 많이 받기 위하여 병원입원을 선택할 가능성 증가, 입원기간이 늘어날 가능성으로 보험금지금액이 늘어날 수 있는 등, 교특법 위험판결효과가 손해액 증가로 연결될 개연성도 있음.
 - o 따라서 보험회사는 사고발생률 감소 가능성 및 사고당 보험금 증가 가능성이 통계에 어떻게 반영될 지 확인한 이후에 교특법 위험판결 효과가 보험료에 반영되도록 해야 할 것임.
- 보험회사는 교특법 일부내용 위험판결에 따른 사회적 비용 감소효과를 상쇄시키지 않은 범위 내에서 형사합의금을 지원할 수 있는 보험상품 개발을 검토할 필요가 있음.
- o 중상사고를 야기한 운전자(가해자)는 거액의 형사합의금을 지급해야 하는 상황이 발생하게 될 수 있음.
 - o 그러므로 보험회사들은 운전자(가해자)가 자동차사고로 발생할 수 있는 경제적 부담을 일부 줄일 수 있도록, 형사합의금을 지원해주는 보험상품 내용을 강화할 필요가 있음.
 - 다만, 동 상품의 개발로 인해 운전자가 자동차사고 감소 효과를 희석시키는 결과가 발생해서는 적절하지 않은 것으로 판단됨.
 - 따라서 보험회사는 동 법률변경에 따른 자동차사고 감소효과가 희석되지 않는 범위 내에서 형사합의 지원금을 지급하는 보장내용을 설정(예를 들면, 공제금액을 설정하거나 보상한도를 정하는 정액급부 상품개발 등)하여야 할 것임.

- 동 위헌판결로 인해 보험금 지급 패턴이 변화될 수 있으므로 보험회사는 이에 대한 준비가 필요함.
- 현행 교통법 상 공소제기를 면할 수 없는 10대 중대교통법규위반 사고 피해자의 경우에는 다른 유형의 자동차사고와 달리 피해자가 형사합의금을 많이 받기 위하여 병원입원 및 입원기간을 늘리는 경향이 있음.
- 앞으로는 중상해 사고의 경우에도 이와 같은 현상이 발생할 것으로 예상되므로 손해사정(또는 보상) 측면에서 이에 대한 대비가 필요할 것으로 판단됨.