

도로교통법 시행규칙

<목 차>

1. 운전면허 취소·정지 처분 기준

소관부처 및 작성자 인적사항	소관부처	경찰청	작 성 자	이름	이의준
	담당부서 (과)	교통기획과		직급	경감
	국장	이서영		연락처	02-3150-0659
	과장	이용관		이메일	acepollej@police.go.kr

2026. 07. 04. 작성

정책책임자 직위 : 국장 성명 : 이서영 (서명)

< 규제 개요 >

기본 정보	1.규제사무명	운전면허 취소·정지 처분 기준		
	2.규제조문	도로교통법 시행규칙 제91조		
	3.위임법령	도로교통법 제93조		
	4.유형	강화	5.입법예고	2026.08.03~2026.09.11
규제의 필요성	6.추진배경 및 정부개입 필요성	- 교통위반 행위에 대한 범칙금·벌점 부과는 중한 위반행위 위주로 이루어지고 있으나 실제 발생하는 사고는 방향지시등 미점등, 안전띠·안전모 미착용 등 교통 기본행위 위반에서 시작되고 있음. - 방향지시등 점등은 에티켓을 넘어 주변 운전자와의 소통 및 예측 가능성을 확보하는 기본행위이며, 안전띠·안전모 착용은 생명과 직결되는 필수 요소임에도 현행은 범칙금만 부과되고 벌점이 없어 운전면허 행정처분과 연계되지 않는 제재의 공백이 존재함. - 또한 교통사고 사망 통계 기산일이 30일임에도 벌점 부과는 72시간 이내 사망(90점)과 72시간 이후 사망(중상 15점)으로 달리 적용되어, 동일한 사망 결과에 대해 불공평한 처분이 발생하고 있으며, 아울러 피해가 심각한 교통사고처리 특례법상 중상해도 3주 이상 진단 상해에 포함되어 일률적으로 중상 벌점 15점만 부과되는 것은 공공의 위험과 피해 정도를 고려하지 못한 처분임.		
	7.규제내용	① 방향전환·진로변경·회전교차로 진입·진출 시 신호 불이행(도로교통법 §38①) 벌점 10점 신설 ② 자동차(이륜자동차 제외) 운전자의 좌석안전띠 미착용(§50①) 벌점 10점 신설 ③ 이륜자동차 및 원동기장치자전거(개인형 이동장치 제외) 운전자의 인명보호 장구 미착용(§50③) 벌점 10점 신설 ④ 개인형 이동장치 운전자의 자전거도로 및 「도로법」에 따른 도로 운전 시 인명보호 장구 미착용(§50④) 벌점 10점 신설 ⑤ 교통사고 사망 벌점(90점) 기산일을 “사고발생 시부터 72시간 이내 사망”에서 “30일 이내 사망”으로 변경 ⑥ 피해자가 「교통사고처리 특례법」 제4조제1항 단서 제2호에 해당하는 상해(중상해)를 입어 운전자에 대하여 송치 결정이 있을 때 벌점 40점 신설		
	8.피규제집단 및 이해관계자	안전수칙 관련 벌점: 일반운전자 전체가 아니라, 해당 위반행위(신호 불이행, 안전띠·안전모 미착용)로 실제 적발되어 통고처분·벌점 부과 대상이 될 가능성이 있는 운전자		

		사망 기산일 30일 통일: 교통사고로 피해자를 사고 발생 후 30일 이내에 사망하게 한 운전자(특히 72시간 이후 30일 이내 사망 사건의 가해 운전자, 연평균 약 389명 추가) 교통법상 중상해 벌점 40점: 교통사고처리 특례법상 중상해를 야기하여 송치 결정 대상이 된 운전자 이해관계자: 교통사고 피해자 및 유가족, 보험업계, 단속을 담당하는 경찰관서																				
		<table><tr><th colspan="2">유 형</th><th>인원수 또는 규모</th></tr><tr><td>피규제자</td><td>방향전환 · 진로변경 등 신호 불이행 운전자</td><td>2023년 40,425건 / 2024년 37,525건 / 2025년 27,541건 연평균 약 35,164건</td></tr><tr><td>피규제자</td><td>좌석안전띠 미착용 운전자</td><td>2023년 329,628건 / 2024년 370,788건 / 2025년 382,408건 연평균 약 360,941건</td></tr><tr><td>피규제자</td><td>이륜자동차, 원동기장치자전거 등(PM포함) 안전모 미착용 운전자</td><td>2023년 95,129건 / 2024년 100,636건 / 2025년 71,712건 연평균 약 89,159건</td></tr><tr><td>이해관계자</td><td>72시간 이후 30일 이내 사망자</td><td>2023년 360명 / 2024년 395명 / 2025년 410명 연평균 약 388명</td></tr><tr><td>피규제자</td><td>교통사고처리 특례법상 중상해를 야기하여 송치 결정 대상이 된 운전자</td><td>교통법상 중상해 사고 연간 약 5천~1만 명 내외 추정 (25년 기준) 이 중 일부 사건 송치 결정</td></tr></table>			유 형		인원수 또는 규모	피규제자	방향전환 · 진로변경 등 신호 불이행 운전자	2023년 40,425건 / 2024년 37,525건 / 2025년 27,541건 연평균 약 35,164건	피규제자	좌석안전띠 미착용 운전자	2023년 329,628건 / 2024년 370,788건 / 2025년 382,408건 연평균 약 360,941건	피규제자	이륜자동차, 원동기장치자전거 등(PM포함) 안전모 미착용 운전자	2023년 95,129건 / 2024년 100,636건 / 2025년 71,712건 연평균 약 89,159건	이해관계자	72시간 이후 30일 이내 사망자	2023년 360명 / 2024년 395명 / 2025년 410명 연평균 약 388명	피규제자	교통사고처리 특례법상 중상해를 야기하여 송치 결정 대상이 된 운전자	교통법상 중상해 사고 연간 약 5천~1만 명 내외 추정 (25년 기준) 이 중 일부 사건 송치 결정
유 형		인원수 또는 규모																				
피규제자	방향전환 · 진로변경 등 신호 불이행 운전자	2023년 40,425건 / 2024년 37,525건 / 2025년 27,541건 연평균 약 35,164건																				
피규제자	좌석안전띠 미착용 운전자	2023년 329,628건 / 2024년 370,788건 / 2025년 382,408건 연평균 약 360,941건																				
피규제자	이륜자동차, 원동기장치자전거 등(PM포함) 안전모 미착용 운전자	2023년 95,129건 / 2024년 100,636건 / 2025년 71,712건 연평균 약 89,159건																				
이해관계자	72시간 이후 30일 이내 사망자	2023년 360명 / 2024년 395명 / 2025년 410명 연평균 약 388명																				
피규제자	교통사고처리 특례법상 중상해를 야기하여 송치 결정 대상이 된 운전자	교통법상 중상해 사고 연간 약 5천~1만 명 내외 추정 (25년 기준) 이 중 일부 사건 송치 결정																				
	9.규제목표	교통 기초질서 위반행위에 대하여 범칙금 외에 운전면허 벌점을 부과함으로써 미준수 관행을 개선하고 교통사고를 예방하며, 교통사고 인적피해 벌점 체계를 사망 통계 기준(30일) 및 피해의 실질적 중대성(중상해)에 부합하도록 정비하여 동일한 피해 결과에 대한 처분의 형평성을 확보하는 것을 목표로 함.																				
규제의 적정성	10.영향평가 여부	기술영향평가	경쟁영향평가	중기영향평가																		
		해당없음	해당없음	해당없음																		
	11.비용편익 분석 (정성분석)	해당없음																				
기타	12.규제일몰제	대분류	소분류																			
		일몰설정 예외기준	1. 국제조약 등에 따라 동일하게 적용 되어야 하는 규제	미해당																		
			2. 국가의 질서 유지 및 국민생명 · 안전과 직접 관련된 규제	미해당																		
			3. 사회통념상 보편적으로 통용되는 규범적 성격의 규제	미해당																		

		경제규제 여부기준	4. 국민과 기업의 경제활동에 대한 규제	미해당
			5. 경제활동에 직접영향을 주는 규제	미해당
		일몰설정 세부기준	6. 피규제자의 규제부담이 매우 큰 규제	미해당
			7. 한시적 목적을 위한 규제이거나 주기적인 검토가 필요한 규제	미해당
		일몰설정여부	일몰조문	연장여부
		재검토행	제91조	연장
		일몰유형	일몰설정기간	일몰주기
		재검토행	20260601~20290531	3
	13. 우선허 용 · 사후 규제 적용여부	해당없음		

〈조문 대비표〉

현 행		개 정 안																																						
3. 정지처분 개별기준 가. (생략)		3. 정지처분 개별기준 가. (현행과 같음)																																						
32. <신 설>		32. 자동차등의 운전자의 신호 불이행(방향전환 등, 진로변경 또는 회전교차로 진입·진출 시) (10점)																																						
33. <신 설>		33. 자동차(이륜자동차는 제외한다) 운전자의 좌석안전띠 미착용 (10점)																																						
34. <신 설>		34. 이륜자동차 및 원동기장치자전거(개인형 이동장치는 제외한다)운전자의 인명보호장구 미착용 (10점)																																						
35. <신 설>		35. 개인형 이동장치 운전자가 자전거도로 및 「도로법」에 따른 도로를 운전할 때 인명보호장구 미착용 (10점)																																						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">구 분</th><th>별 점</th><th>내 용</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center; vertical-align: middle;">인적 피해 교통 사고</td><td>사망 1명마다</td><td style="text-align: center;">90</td><td>사고발생 시부터 72시간 이내에 사망한 때</td></tr> <tr> <td>중상 1명마다</td><td style="text-align: center;">15</td><td>3주 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고</td></tr> <tr> <td>경상 1명마다</td><td style="text-align: center;">5</td><td>3주 미만 5일 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고</td></tr> <tr> <td>부상신고 1명마다</td><td style="text-align: center;">2</td><td>5일 미만의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고</td></tr> </tbody> </table>		구 분		별 점	내 용	인적 피해 교통 사고	사망 1명마다	90	사고발생 시부터 72시간 이내에 사망한 때	중상 1명마다	15	3주 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고	경상 1명마다	5	3주 미만 5일 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고	부상신고 1명마다	2	5일 미만의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">구 분</th><th>별 점</th><th>내 용</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5" style="text-align: center; vertical-align: middle;">인적 피해 교통 사고</td><td>사망 1명마다</td><td style="text-align: center;">90</td><td>사고발생 시부터 30일 이내에 사망한 때</td></tr> <tr> <td>중상해 1명마다</td><td style="text-align: center;">40</td><td>피해자가 「교통사고처리 특례법」 제4조제1항 단서 제2호에 해당하는 상해(이하 '중상해라 한다')를 입어 운전자에 대하여 송치 결정이 있을 때</td></tr> <tr> <td>중상 1명마다</td><td style="text-align: center;">15</td><td>3주 이상의 치료(중상해는 제외한다.)를 요하는 의사의 진단이 있는 사고</td></tr> <tr> <td>경상 1명마다</td><td style="text-align: center;">5</td><td>3주 미만 5일 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고</td></tr> <tr> <td>부상신고 1명마다</td><td style="text-align: center;">2</td><td>5일 미만의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고</td></tr> </tbody> </table>		구 분		별 점	내 용	인적 피해 교통 사고	사망 1명마다	90	사고발생 시부터 30일 이내에 사망한 때	중상해 1명마다	40	피해자가 「교통사고처리 특례법」 제4조제1항 단서 제2호에 해당하는 상해(이하 '중상해라 한다')를 입어 운전자에 대하여 송치 결정이 있을 때	중상 1명마다	15	3주 이상의 치료(중상해는 제외한다.)를 요하는 의사의 진단이 있는 사고	경상 1명마다	5	3주 미만 5일 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고	부상신고 1명마다	2	5일 미만의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고
구 분		별 점	내 용																																					
인적 피해 교통 사고	사망 1명마다	90	사고발생 시부터 72시간 이내에 사망한 때																																					
	중상 1명마다	15	3주 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고																																					
	경상 1명마다	5	3주 미만 5일 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고																																					
	부상신고 1명마다	2	5일 미만의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고																																					
구 분		별 점	내 용																																					
인적 피해 교통 사고	사망 1명마다	90	사고발생 시부터 30일 이내에 사망한 때																																					
	중상해 1명마다	40	피해자가 「교통사고처리 특례법」 제4조제1항 단서 제2호에 해당하는 상해(이하 '중상해라 한다')를 입어 운전자에 대하여 송치 결정이 있을 때																																					
	중상 1명마다	15	3주 이상의 치료(중상해는 제외한다.)를 요하는 의사의 진단이 있는 사고																																					
	경상 1명마다	5	3주 미만 5일 이상의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고																																					
	부상신고 1명마다	2	5일 미만의 치료를 요하는 의사의 진단이 있는 사고																																					

I. 규제의 필요성 및 대안선택

1. 추진배경 및 정부개입 필요성

(1) 방향전환 · 진로변경 · 회전교차로 진입 · 진출 시 신호 불이행 벌점 10점 신설

- 현행 도로교통법 제38조제1항에 따른 신호(방향지시등) 불이행은 승용차 기준 범칙금 3만원만 부과되고 벌점이 없어 운전면허 행정처분과 연계되지 않는 제재의 공백이 있음.
- 방향지시등 미점등은 주변 운전자의 예측 가능성을 낮추어 차로변경 사고 · 접촉사고 위험을 높일 뿐 아니라, 도로교통공단의 「보복운전의 원인과 유형분석」('21)은 방향지시등 미점등을 보복운전의 주요 원인으로 지목하고 있음.
- 또한 안실련 · 삼성화재 교통안전문화연구소 조사('26)에 따르면 방향지시등은 여전히 '나중에 켜도, 안 켜도 되는 신호'로 인식되어 51.7%가 이를 지키지 않는 것으로 나타났고, 한국교통안전공단 교통문화지수 실태조사('25) 기준 방향지시등 점등률은 75.74%로 신호 준수율(96.65%) 등 다른 지표에 비하여 현저히 낮은 수준에 머물러 있어 자발적 준수를 기대하기 어려운 만성적 미준수 관행을 개선하기 위해 벌점 부과를 통한 행정처분 연계가 필요함.

(2) 자동차 운전자의 좌석안전띠 미착용 벌점 10점 신설

- 좌석안전띠 미착용은 단순 질서위반이 아니라 교통사고 시 사망 · 중상 위험을 직접적으로 높이는, 생명보호와 직결된 사안임.
- 한국도로공사 통계에 따르면 고속도로 교통사고 사망자 중 안전띠 미착용률은 '21년 26.9%, '22년 22.4%, '23년 17.2%, '24년 22.0%, '25년 16.0%로 최근 5년 평균 20.9%에 달함
- 전 좌석 안전띠 의무화 7년이 경과하였음에도 뒷좌석 착용률은 30% 미만에 머물고('25. 10. 언론보도), 교통문화지수 기준 안전띠 착용률도 85.38%('25)에 그침. 안전띠 미착용 단속(통고처분)은 '25년 382,408건으로 전체 단속의 22.4%를 차지할 만큼 위반이 상시적으로 발생하고 있어, 범칙금만으로는 착용을 유도하기에 한계가 있고 행정처분 강화가 필요함.

(3) 이륜자동차 및 원동기장치자전거 운전자의 인명보호장구 미착용 벌점 10점 신설

- 이륜자동차·원동기장치자전거는 차체 보호구조가 없어 사고 시 운전자가 직접 노출되며, 안전모 미착용은 두부손상 등 중대한 인명피해 가능성을 높임. 안전모 미착용 단속은 '25년 71,712건에 이르는 등 위반이 지속되고 있음.
- 안전모 착용은 생명과 연관된 필수 요소임에도 현행은 범칙금 2만원만 부과되어 제재 실효성이 부족하므로 벌점 신설이 필요함.

(4) 개인형 이동장치 운전자의 인명보호장구 미착용 벌점 10점 신설

- 개인형 이동장치(PM)는 이륜자동차와 마찬가지로 운전자 신체가 외부에 노출되는 교통수단으로서, 안전모 미착용 시 사고에 따른 두부손상 등 중대한 피해 위험이 큼.
- 도로교통법 제50조제4항은 자전거도로 및 「도로법」에 따른 도로 운전 시 인명보호 장구 착용을 의무화하고 있으나 범칙금 2만원(벌점 없음)만 부과되고 있음.
- PM 이용 확산에 대응하여 동일한 안전의무 위반에 대한 제재의 정합성을 확보하고 착용을 유도하기 위해 벌점 신설이 필요함.

(5) 교통사고 사망 벌점 기산일을 72시간 이내에서 30일 이내로 변경

- 교통 사망사고 통계 기준은 2000년 OECD 기준에 맞추어 72시간에서 30일로 변경되었음에도, 벌점 부과 기산일은 여전히 72시간으로 남아 있어 72시간 이후 30일 이내 사망자에 대해서는 중상 벌점 15점만 부과되는 처분 불균형이 발생하고 있음
- 실제 용산구 내 택시기사의 중앙선 침범 사고에서 피해자가 사고 29일 후 사망하였음에도 운전자에게 중상 벌점(15점)만 부과되어 면허취소가 이루어지지 못한 사례가 언론(시사저널, 2026. 5. 14.)에 보도된 바 있음.
- 최근 3년간 교통사망사고(30일 기준) 연평균 2,540명 중 72시간 이내 사망은 2,152명(84.7%), 72시간 이후 30일 이내 사망은 388명(15.3%)으로, 동일한 사망 결과의 약 15%가 낮은 처분을 받는 불형평이 매년 반복되고 있어 기산일 통일이 필요함.

(6) 교통사고처리 특례법상 중상해 발생 시 벌점 40점 신설

- 교통사고처리 특례법상 중상해는 진단 주 수가 아니라 생명에 대한 위험, 불구, 불치나 난치 등에 대한 의사의 소견으로 판단되며, 같은 법 제4조제1항 단서 제2호에 따라 보험가입 특례 적용이 배제되는 중대한 피해임.
- 그럼에도 현행은 3주 이상 진단 상해를 모두 '중상'으로 보아 일률적으로 15점만 부과함으로써 공공의 위험과 피해 정도가 심각한 중상해를 고려하지 못하고 있음. 피해의 실질적 중대성에 상응하는 행정책임을 부과하기 위하여, 3주 이상 상해(15점)와 구별되는 중상해 벌점 40점 신설이 필요함.

2. 규제 대안 검토 및 선택

① 대안의 내용 및 선택 근거

- (대안 비교) 규제·비규제 및 강화된 규제의 3개 대안을 비교함.

구분	대안명	주요 내용	장단점 및 검토의견
대안 1	현행 유지 및 교육·홍보 강화(비규제)	범칙금 현행 유지, 캠페인·교육으로 자발적 준수 유도	(장점) 규제 신설 부담 없음 (단점) 방향지시등 점등률 75%대 정체, 안전띠 미착용 단속 연 38만 건 지속 등 자발적 준수의 한계 명확 (검토) 실질적 행동 변화를 이끌어 내기 어려움
대안 2	벌점 부과 신설 및 인적피해 벌점 체계 정비(규제-선택안)	신호 불이행·안전띠·안전모 미착용에 벌점 10점 신설, 사망 기산일 30일 통일, 중상해 40점 신설	(장점) 금전적 제재를 넘어 운전면허 행정처분과 연계하여 경각심 고취, 기존 벌점 10점·40점 항목과의 형평성 제고, 사망 처분 불균형 해소 (단점) 운전자 부담 증가, 단속 현장 마찰 우려 (검토) 공익 확보를 위한 가장 실효적이고 합리적인 수단임

대안 3	형사처벌 강화 또는 즉시 면허정지 (강화된 규제)	위반 시 형사입건 또는 즉시 정지 처분	(장점) 강력한 억제력 (단점) 기초질서 위반의 성격에 비해 과도한 처벌로 비례원칙 위배 우려 (검토) 위반 정도에 비해 처벌이 지나치게 가혹할 수 있음
------	--------------------------------	--------------------------	---

- (선택 근거) 현행 범칙금 제도는 운전자들이 단순한 '비용'으로 인식하여 억제력이 부족하므로, 운전면허 자격에 직접 영향을 주는 벌점 제도를 통해 실질적 행동 변화를 유도하는 대안 2가 과잉금지원칙을 위배하지 않으면서 경각심을 고취하는 가장 합리적인 수단임. 사망·기산일 통일과 중상해 벌점 신설은 새로운 의무의 창설이 아니라 기존 인적피해 벌점 체계 내에서 처분 기준의 정합성·형평성을 회복하는 것이므로 규제 강도 측면에서도 최소한의 개입에 해당함.

② 이해관계자 의견수렴

이해관계자 명	일시 · 장소 · 방법	제시의견
일반운전자	설문조사, 26년 삼성화재 교통안전문화연구소	방향지시등, 여전히 '나중에·안켜도 되는 신호'로 인식, 51.7% 안지켜

3. 규제목표

- (기초질서 확립) 방향지시등 점등률·안전띠 착용률·안전모 착용률 등 교통 기초질서 준수율 제고 및 이를 통한 교통사고(보복운전·차로변경 사고 포함) 예방하고, 고속도로 교통사고 사망자 중 안전띠 미착용률(5년 평균 20.9%)의 지속적 감소
- (행정처분 형평성 확보) 동일한 사망·중상해 결과에 대한 행정처분 형평성 확보 및 교통사망사고 통계 기준(30일)과 행정처분 기준의 정합성 확보

II. 규제의 적정성

1. 목적·수단 간 비례적 타당성

가. 방향전환·진로변경·회전교차로 진입·진출 시 신호 불이행 벌점

- (목적의 정당성) 신호(방향지시등) 점등 의무는 도로교통법 제38조 제1항에 명문화된 기본 안전의무로서, 주변 운전자와의 소통과 예측 가능성 확보를 통해 국민의 생명·신체 및 도로교통 안전을 보호하려는 정당한 공익 목적임.
- (수단의 적정성) 운전면허 벌점은 운전면허 취소·정지 판단의 기초 자료로 활용되는 제재 수단으로(도로교통법 시행규칙 제91조, 대법원 94누2190 참조), 범칙금을 넘어 운전자의 심리적 경각심을 고취하고 법규 준수를 유도하는 일반예방 효과 달성에 적합한 수단임.
- (침해의 최소성) 새로운 의무를 창설하는 것이 아니라 이미 법률상 존재하는 의무의 이행력을 높이는 것이며, 벌점 수준도 안전의무를 포괄하는 일반조항인 안전운전 의무위반(§48①, 10점)에 맞춘 최저 수준(10점)임. 별표 28 (주) 제3호 개정을 통해 자동차등을 운전한 경우에 한하여 부과함을 명시하여 적용 범위를 명확히 함.
- (법익균형성) 벌점은 형사처벌보다 완화된 행정상 제재이고 면허정지·취소는 벌점 누산(처분벌점 40점 이상 시 1점당 1일 정지) 및 절차를 거쳐 이루어지므로, 방향지시등 미점등이 초래하는 보복운전·대형사고 위험 방지라는 공익에 비해 사익 제한이 과도하다고 보기 어려워 규제의 필요성이 인정됨.

나. 자동차 운전자의 좌석안전띠 미착용 벌점 10점 신설

- (목적의 정당성) 좌석안전띠 착용 의무(§50①)는 사고 시 사망·중상 위험을 낮추는 생명보호 조치로서, 고속도로 사망자 중 미착용률이 5년 평균 20.9%에 이르는 현실(한국도로공사)을 고려할 때 국민 생명 보호라는 목적의 정당성이 큼.
- (수단의 적정성) 안전띠 의무화 7년이 경과하였음에도 착용률이 정체된 상황에서, 범칙금(3만원)만으로는 유도 효과가 부족하므로 면

허 행정처분과 연계된 벌점 부과는 착용률 제고에 적합한 수단임.

- (침해의 최소성) 이륜자동차를 제외한 자동차 운전자 본인의 미착용에 한정하고, 벌점도 기초질서 위반 수준(10점)으로 설계함. 자동차등을 운전한 경우에 한하여 부과함을 (주) 제3호에 명시함.
- (법익균형성) 안전띠 미착용은 교통사망사고 상당 부분에 영향을 미치고 있어(한국도로공사 고속도로 교통사고 통계), 착용 유도로 얻는 생명 보호의 공익이 벌점 10점이라는 불이익보다 크므로 과잉규제가 아니며 타당함.

다. 이륜자동차·원동기장치자전거 운전자의 인명보호장구 미착용 벌점

- (목적의 정당성) 안전모 착용 의무(\$50③)는 사고 시 두부손상 등 치명적 피해를 방지하기 위한 것으로 목적의 정당성이 인정됨.
- (수단의 적정성) 연간 7만 건 이상 단속되는 상시적 위반행위에 대하여 벌점을 통한 운전자격 관리 강화는 착용 유도에 적합한 수단임.
- (침해의 최소성) 운전자 본인의 미착용에 한정하며(개인형 이동장치는 별도 호로 규율), 기존 유사 위반행위와 같은 최저 수준의 벌점(10점)을 부과함.
- (법익균형성) 이륜차 사고의 인명피해 중대성에 비추어 착용 확보라는 공익이 사익 제한보다 크므로, 비례원칙에 부합함.

라. 개인형 이동장치 운전자의 인명보호장구 미착용 벌점 10점 신설

- (목적의 정당성) PM 운전자의 신체 노출 구조상 안전모 착용(\$50④)은 생명·신체 보호에 직결되는 의무로서 목적이 정당함.
- (수단의 적정성) 이륜자동차와 동일한 위험 구조를 가진 PM에 대하여 동일한 제재 체계를 갖추는 것은 제도의 정합성과 예방 효과 측면에서 적합함.
- (침해의 최소성) 자전거도로 및 「도로법」에 따른 도로를 운전할 때로 적용 범위를 법문상 한정하고 있으며, 벌점 수준도 10점으로 최소화함.

- (법익균형성) 두부손상 등 중대한 피해 예방이라는 공익이 크므로, 규제의 필요성과 적정성이 인정됨.

마. 교통사고 사망 별점 기산일 30일 통일

1) 목적의 정당성

- 현행 별표 28은 “사고발생 시부터 72시간 이내에 사망한 때”에 한하여 사망 별점 90점을 부과하고, 72시간 이후 30일 이내에 사망한 경우에는 중상 별점 15점만 부과함. 이에 따라 가해 운전자의 위반행위와 피해의 결과(사망)가 동일함에도, 피해자의 생존 기간이라는 운전자가 좌우할 수 없는 우연한 사정에 의해 처분이 90점과 15점으로 여섯 배 차이 나는 구조적 불형평이 발생하고 있음. 실제 용산구 내 택시기사의 중앙선 침범 사고에서 피해자가 사고 29일 후 사망하였음에도 중상 별점 15점(면허정지 상당)만 부과된 사례가 보도된 바 있음(시사저널, 2026. 5. 14.).
- 행정처분은 “같은 것은 같게” 취급하여야 한다는 평등원칙(헌법 제11조)의 요청상, 동일한 사망 결과에 대하여 동일한 처분 기준을 적용하는 것은 헌법적으로 정당한 목적임. 아울러 우리나라 교통 사망사고 통계는 2000년 OECD 기준에 맞추어 기산일을 72시간에서 30일로 변경하였으므로, 국가가 ‘교통사고 사망’으로 집계·관리하는 사건과 행정처분상 ‘사망’으로 평가하는 사건의 범위를 일치시켜 법체계의 정합성을 확보하는 것 역시 정당한 입법 목적에 해당함.

2) 수단의 적정성(적합성)

- 본 개정은 사망 별점의 점수(90점)나 처분의 종류를 강화하는 것이 아니라 기산일이라는 시간적 요건만을 통계 기준(30일)과 일치시키는 것임. 처분 불균형의 원인이 기산일의 불일치 그 자체에 있으므로, 기산일 통일은 목적(형평성·정합성 확보)과 수단이 직접 대응하는 가장 적합한 수단임. 대법원은 행정법규 위반에 대한 제재조치는 행정목적 달성을 위하여 필요한 범위 내에서 인정된다고 판시한 바 있고(대법원 1998. 3. 27. 선고 97누20236 판결 참조), 본

개정은 이미 존재하는 사망 벌점 제도의 적용 범위를 그 제도의 본래 취지(사망 결과에 대한 책임 부과)에 맞게 정비하는 것이므로 그 필요 범위를 벗어나지 아니함.

2) 침해의 최소성

- 첫째, 본 개정은 새로운 의무나 새로운 제재 유형을 창설하지 아니하고, 기존 사망 90점 체계를 유지한 채 기산일만 정비함. 둘째, 별표 28 비고 규정상 ① 교통사고 발생 원인이 불가항력이거나 피해자의 명백한 과실인 때에는 행정처분을 하지 아니하고, ② 쌍방 과실 등 사고 유형별 감경 구조가 그대로 적용되므로, 비난가능성이 없거나 낮은 운전자에게 일률적으로 90점이 부과되는 것이 아님. 셋째, 사망과 위반행위 사이의 인과관계는 교통사고 조사 절차를 통해 확인된 사건에만 적용되며, 30일이라는 기간도 무한정 확장이 아니라 국제적으로 통용되는 통계 기준에 한정된 것임. 넷째, 개정 규정은 시행일 이후 발생한 교통사고부터 적용하는 행위시법주의를 따름으로써 수범자의 신뢰와 예측 가능성을 침해하지 아니함. 이보다 완화된 대안(예: 72시간 이후 사망에 중간 점수 신설)은 동일한 사망 결과에 대한 차등 취급을 존속시켜 목적을 달성할 수 없으므로, 기산일 통일은 목적 달성에 필요한 최소한의 조치임.

4) 법익균형성

- 보호되는 공익은 ① 동일한 사망 결과에 대한 처분 형평성의 회복, ② 사망사고 야기 운전자에 대한 적절한 자격 검증을 통한 국민의 생명·신체 보호, ③ 통계 기준과 처분 기준의 정합성 확보를 통한 법제도 신뢰 제고로서 매우 중대함. 반면 침해되는 사익은 연평균 약 389명(30일 이내 사망자의 15.3%)의 가해 운전자가 15점 대신 90점 처분을 받게 되는 것인데(경찰청 교통사고 통계 기준), 이는 72시간 이내 사망 사건의 가해 운전자가 현행에서도 부담하는 것과 동일한 수준의 불이익임. 벌점은 형사처벌보다 완화된 행정상 제재이고, 면허정지·취소는 처분별점 40점 이상 시 1점당 1일 정지, 누산점수 초과(1년 121점, 2년 201점, 3년 271점) 시 취소라는 누산·절차를 거쳐 이루어지며(도로교통법 시행규칙 별표 28), 이의

신청·행정심판 등 구제 절차도 완비되어 있음. 따라서 사망이라는 결과의 중대성과 형평 회복이라는 공익에 비추어 사익 제한이 과도하다고 보기 어려움.

5) 검토의견

- 본 항목은 제재의 신설·강화가 아니라 이미 존재하는 사망 벌점 체계의 시간적 적용 요건을 통계 기준과 일치시키는 정합성 회복 조치로서, 새로운 과잉 제재에 해당하지 아니하고 평등원칙과 비례 원칙에 모두 부합함. 규제의 필요성과 적정성이 인정됨.

바. 교통법상 중상해 벌점 40점 신설

1) 목적의 정당성

- 교통사고처리 특례법상 중상해는 진단 주 수라는 형식적 기준이 아니라 「생명에 대한 위협, 불구, 불치나 난치」 등에 대한 의사의 소견으로 판단되는 상해로서, 같은 법 제4조제1항 단서 제2호는 피해자가 중상해에 이른 경우 보험·공제 가입에 따른 공소제기 특례의 적용을 배제하고 있음. 즉 입법자는 형사법 영역에서 이미 중상해를 일반 상해와 질적으로 구별되는 중대한 피해로 평가하고 있음에도, 행정처분 영역에서는 3주 이상 진단 상해와 중상해를 구별하지 않고 일률적으로 중상 벌점 15점만 부과하고 있어, 피해의 실질적 중대성과 공공위험성이 처분에 반영되지 못하는 평가의 공백이 존재함. 형사법상 평가와 행정처분상 평가의 이러한 불일치를 해소하고, “다른 것은 다르게” 취급하여야 한다는 평등원칙의 요청에 따라 피해 결과에 상응하는 단계적 행정책임(사망 90점 — 중상해 40점 — 중상 15점 — 경상 5점 — 부상신고 2점)을 설계하는 것은 정당한 목적임.

2) 수단의 적정성(적합성)

- 첫째, 벌점 40점이라는 수준의 선택은 기존 벌점 체계와 정합적임. 별표 28상 벌점 40점은 공동위험행위로 형사입건(§46①), 난폭운전으로 형사입건(§46의3), 승객의 차내 소란행위 방치운전(§49①제9

호) 등 공공에 대한 위험성이 높아 형사절차와 연계되는 위반행위에 부여되는 등급인바, 피해자에게 생명에 대한 위험·불구·불치 등의 결과를 실제로 발생시켜 송치 결정에 이른 중상해 사고는 그 위험성과 비난가능성에서 위 항목들과 동등하거나 이를 상회함. 둘째, 40점은 처분별점 40점 이상 시 면허정지가 개시되는 기준점으로서, 중상해 야기 운전자에 대하여 운전 자격을 실질적으로 재검증할 수 있는 최소 수준의 점수이며, 사망(90점)과 중상(15점) 사이에서 피해 등급에 비례하는 중간 단계로 기능함. 셋째, 별점은 운전면허 취소·정지처분의 기초자료로 활용되는 확립된 제재 수단이므로(대법원 94누2190 등) 목적 달성에 적합한 수단임.

3) 침해의 최소성

- 첫째, 부과 요건을 단순한 의사의 중상해 진단이 아니라 “피해자가 교통법 제4조제1항 단서 제2호에 해당하는 상해를 입어 운전자에 대하여 송치 결정이 있을 때”로 한정함. 이는 의학적 판단(의사의 소견)과 수사기관의 법적 판단(송치 결정)이라는 이중의 확인 절차를 거친 사안에만 별점이 부과되도록 하여, 진단서만으로 처분이 이루어질 때 발생할 수 있는 자의적·확장적 적용 가능성을 구조적으로 차단한 것임. 개선 논의 과정에서 ‘의사의 중상해 진단이 있는 경우’를 요건으로 하는 안이 검토되었으나, 최종 개정안은 송치 결정을 요건으로 추가함으로써 침해를 더욱 최소화하는 방향으로 설계되었음. 둘째, 개정안은 중상 별점 조항에 “(중상해는 제외한다)”를 명시하여 동일 피해에 대한 15점과 40점의 중복 부과를 배제함. 셋째, 별표 28 비고상 불가항력·피해자의 명백한 과실 시 처분 제외 규정이 그대로 적용되며, 행위시법주의에 따라 시행일 이후 사고부터 적용됨. 이보다 완화된 대안(중상해에도 15점 유지)은 피해 중대성의 반영이라는 목적 자체를 달성할 수 없고, 강화된 대안(즉시 면허취소)은 형사절차 결과가 확정되기 전 단계에서 과도한 제재가 될 수 있으므로, 40점 부과는 목적 달성이 가능한 수단 중 침해가 가장 적은 선택임.

4) 법익균형성

- 보호되는 공익은 ① 중대한 인명피해를 야기한 운전자에 대한 운전 자격의 실질적 검증을 통한 국민의 생명·신체 보호, ② 피해 등급에 비례하는 처분 체계 확립을 통한 행정처분의 형평성·신뢰성 확보로서 매우 중대함. 침해되는 사익은 중상해를 야기하여 송치 결정을 받은 운전자에게 벌점 40점(처분벌점 기준 40일 정지 상당)이 부과되는 것이나, ① 벌점은 형사처벌보다 완화된 행정상 제재이고, ② 면허정지·취소의 최종 결정은 벌점 누산 및 절차(이의신청·행정심판 포함)를 거쳐 이루어지며, ③ 벌점 발생일 이후 1년간 무위반·무사고 시 처분벌점이 소멸하는 구조(도로교통법 시행규칙 별표 28)로 제재의 영속성이 제한됨. 헌법재판소가 국민의 생명·안전 보호라는 공익의 중대성을 들어 음주운전 반복 위반자에 대한 필요적 면허취소 입법을 합헌으로 판단한 취지(헌법재판소 2019. 8. 29. 2018헌바4 결정)에 비추어 보면, 그보다 완화된 형태인 중상해 벌점 40점 부과는 공익과 사익 간의 균형을 잃지 않았다고 판단됨.

5) 검토의견

- 중상해 벌점 40점 신설은 형사법이 이미 중대한 피해로 평가하는 중상해를 행정처분 체계에도 일관되게 반영하는 것으로서, 기존 40점 항목(난폭운전·공동위험행위 등)과의 피해 중대성·형평성이 인정되고, 송치 결정 요건·중복 부과 배제·처분 제외 규정 등으로 침해의 최소성이 확보되어 있음. 따라서 비례원칙에 부합하며 규제의 필요성과 적정성이 인정됨.

2. 영향평가 필요성 등 고려사항

영향평가		
기술	경쟁	중기
해당없음	해당없음	해당없음

○ 영향평가 - 기술규제영향평가 해당없음(상품의 특성·공정·생산방법

등 기술적 측면을 규율하는 규제가 아님)

- 경쟁영향평가

해당없음(사업자의 수·범위 제한, 경쟁능력 제한, 경쟁유인 감소, 소비자 선택·정보 제한 모두 해당없음)

경쟁영향평가 점검항목	해당 여부
(A) 사업자의 수 또는 범위 제한	해당없음
(B) 사업자의 경쟁능력 제한	해당없음
(C) 사업자의 경쟁유인 감소	해당없음
(D) 소비자에게 제공되는 선택과 정보의 제한	해당없음

- 중기영향평가

해당없음(과규제자가 중소기업이 아님)

○ 기타 고려사항

- 고용친화적 규제설계

해당없음

- 시장유인적 규제설계

해당없음

- 일몰설정 여부

도로교통법 시행규칙 제141조의2에 따라 신설 별점 항목을 3년 주기 정기 재검토 대상에 포함하는 재검토행 일몰 설정이 타당함

- 우선허용·사후규제 적용 여부
해당없음

3. 해외 및 유사입법사례

○ 해외사례

(1) 방향전환·진로변경·회전교차로 진입·진출 시 신호 불이행 벌점 10점 신설

- 미국은 주별로 벌점제도가 상이하나, 뉴욕주 차량국(DMV)의 공식 운전면허 벌점표는 "그 밖의 이동 중 위반행위(any other moving violation)"에 벌점 2점을 부과하고, 일정 기간 내 벌점이 누산되면 면허정지 등 행정처분이 가능함을 안내하고 있음. 또한 보험회사가 운전기록을 바탕으로 별도의 점수체계를 운영하여 보험료를 인상할 수 있다고 설명하고 있음(New York State Department of Motor Vehicles, n.d.). 이는 미국 내 일부 주의 벌점·보험 연계형 제재 사례이며, 미국 전역의 공통제도로 단정하지 아니하고 주별 상이를 전제로 활용함이 타당함.
- 일본은 「도로교통법(道路交通法)」에 따른 교통위반별 기초점수 제도를 운영하며, 일본 경시청(警視庁)의 위반점수 일람표상 방향지시 등 신호 불이행(合図不履行)은 벌점 1점으로 분류되어 있음(Tokyo Metropolitan Police Department, n.d.-a). 일본의 점수제도는 누산점수에 따라 면허정지 또는 면허취소로 연결되는 구조이므로(Tokyo Metropolitan Police Department, n.d.-c), 방향지시등 미점등과 같은 기초질서 위반도 운전면허 행정처분 체계에 포함시키는 입법례에 해당함.
- 따라서 도로교통법 제38조제1항에 따른 신호 불이행에 벌점 10점을 부과하는 본 개정안은, 방향지시등 점등을 단순한 예절이 아니라 주변 운전자와의 소통 및 예측 가능성을 확보하는 기본 안전행위로 보아 면허 행정처분과 연계하는 해외 입법례와 방향성이 일치함.

(2) 자동차 운전자의 좌석안전띠 미착용 벌점 10점 신설

- 미국 뉴욕주 차량국의 공식 벌점표는 16세 미만 승객과 관련된 안

전장치 위반에 벌점 3점을 부과하는 것으로 제시하고, 운전자의 벌점 및 위반기록이 보험료 산정에 영향을 미칠 수 있음을 설명하고 있음(New York State Department of Motor Vehicles, n.d.). 이는 미국 일부 주의 제재방식이며, 전국 공통제도로 표현하지 아니함.

- 일본은 경시청 위반점수 일람표상 좌석안전띠 착용의무 위반을 벌점 1점으로 분류하고 있어(Tokyo Metropolitan Police Department, n.d.-a), 안전띠 착용의무를 금전제재에 그치지 않고 면허 행정처분 체계와 연결하는 사례임.
- 호주는 주·준주별로 제도가 상이하나, 뉴사우스웨일스주는 운전자가 안전띠를 착용하지 않거나 승객의 안전띠 착용을 확보하지 못한 경우 벌금과 벌점을 부과함을 안내하고(Transport for NSW, n.d.), 빅토리아주는 안전띠 미착용에 벌금 및 벌점 3점을 부과함을 안내하고 있음(Victoria State Government, n.d.). 일부 주에서는 안전띠 미착용에 벌점 4점 수준을 부과하는 것으로 안내되어 있어, "통상 3~4점, 동승자 미착용도 처벌"은 주별 상이를 전제로 기재함.
- 따라서 도로교통법 제50조제1항에 따른 좌석안전띠 착용의무 위반에 벌점 10점을 신설하는 것은, 안전띠 착용을 생명보호 의무로 보아 면허 행정처분과 연계하는 해외 제도와 정합성이 있음.

(3) 이륜자동차·원동기장치자전거 및 개인형 이동장치 운전자의 인명 보호장구 미착용 벌점 10점 신설

- 일본은 경시청 위반점수 일람표상 승차용 안전모 착용의무 위반을 벌점 1점으로 분류하고 있어(Tokyo Metropolitan Police Department, n.d.-a), 이륜자동차 등 운전자의 인명보호장구 착용의무를 면허 행정처분 체계에 포함하는 사례임.
- 호주는 주별 제도가 상이함. 퀸즐랜드주는 이륜차 안전모 관련 위반에 벌점이 부과될 수 있음을 안내하고 있고(Queensland Government, n.d.-a), 개인형 이동장치에 대해서는 안전모 착용의무와 과태료(벌금)는 두되 벌점은 부과하지 않는 방식도 병행하고

있음(Queensland Government, n.d.-b). 따라서 해외에서도 인명보호장구 착용의무를 강하게 규율하고 있으나, 개인형 이동장치의 경우 별점 부과 여부는 국가·주별 제도에 따라 상이함을 전제로 기재함.

- 따라서 도로교통법 제50조제3항(이륜자동차·원동기장치자전거) 및 제50조제4항(개인형 이동장치)에 따른 인명보호장구 착용의무 위반에 별점 10점을 신설하는 것은, 이륜차 안전모 착용의무에 별점을 부과하는 해외 입법례에 부합하며, 개인형 이동장치에 대해서도 동일한 위험 구조를 고려하여 제재의 정합성을 확보하는 것임.

(4) 교통사고 사망 별점 기산일 30일 통일

- 경제협력개발기구(OECD)는 도로교통사고 사망자를 사고 직후 또는 사고 후 30일 이내에 사망한 사람으로 측정한다고 설명하고 있으며(Organisation for Economic Co-operation and Development, n.d.), 국제교통포럼(ITF)의 국제 도로교통사고 자료(IRTAD)도 국제적으로 합의된 도로교통 사망의 정의가 사고 후 30일 이내 사망 기준임을 밝히고 있음(International Transport Forum, 2024). 우리나라 교통사망사고 통계도 과거 72시간 기준에서 위 국제 기준에 맞추어 2000년부터 30일 기준으로 변경되었음. 따라서 교통사고 사망 별점 기산일을 72시간 이내에서 30일 이내로 통일하는 것은 새로운 사망 별점 체계를 창설하는 것이 아니라, 국제 통계기준 및 국내 교통사망사고 통계 기준과 운전면허 행정처분 기준의 정합성을 확보하는 조치임.

(5) 교특법상 중상해 별점 40점 신설

- 영국은 「1988년 도로교통법(Road Traffic Act 1988)」상 위험운전 치사, 부주의운전 치사, 위험운전에 의한 중상해 등 사망·중상해 결과를 구분하여 규율하고 있으며(UK Government, n.d.), 영국 양형위원회 자료는 위험운전 치사에 대하여 의무적 운전금지와 재시험 요건이 적용될 수 있음을 안내하고 있음(UK Sentencing Council, n.d.). 이는 교통사고 결과의 중대성에 따라 운전금지 등 제재가 강화되는 사례임.

- 일본은 교통사고 결과에 따른 부가점수 제도를 두고 있으며, 사망 사고의 경우 귀책 정도에 따라 부가점수 20점 또는 13점이 부과되고(Tokyo Metropolitan Police Department, n.d.-b), 처분 전력이 없는 운전자도 누산점수 15점 이상이면 면허취소 기준에 해당함(Tokyo Metropolitan Police Department, n.d.-c). 즉 사망사고 자체에 높은 점수를 부여하여 면허취소와 연결하는 구조임.
- 미국은 주별 제도가 상이하나, 캘리포니아주 차량국은 사망 또는 중상해 사고가 발생한 경우 운전자격에 대한 조치를 할 수 있고, 사고와 운전자의 위반행위 사이의 관계를 조사하여 면허취소·정지·제한·보호관찰 또는 무처분을 결정할 수 있음을 설명하고 있음(California Department of Motor Vehicles, n.d.). 플로리다주도 사망 또는 중상해를 초래한 교통위반(음주 외)이 확정되면 면허정지 대상이 될 수 있음을 안내하고 있음(Florida Highway Safety and Motor Vehicles, n.d.).
- 독일은 「도로교통법(StVG)」 제4조의 운전적성 평가체계와 「운전면허령(FeV)」 제46조에 따라 운전자가 자동차 운전 부적합하다고 인정되는 경우 운전면허를 취소할 수 있는 구조를 두고 있음(Gesetze im Internet, n.d.). 김남철(2019)은 독일 제도가 범칙금과 함께 벌점, 운행금지, 운행일지 작성명령 등 행정조치를 병행할 수 있다고 설명하고 있어, 중대한 교통위반 또는 사고 결과에 대해 면허 행정처분을 연계하는 비교법적 근거로 활용 가능함.
- 따라서 교통사고처리 특례법 제4조제1항 단서 제2호에 해당하는 중상해에 대하여 벌점 40점을 신설하는 것은, 사망·중상해 등 사고 결과의 중대성에 상응하여 운전면허 행정처분을 부과하는 영국·일본·미국·독일의 입법례와 방향성이 일치함.

○ 타법사례

(1) 신호 불이행 벌점 10점 신설 관련

- 국내 유사입법사례로는 기초질서 위반에 대해 동일하게 벌점 10점

을 신설하는 「도로교통법 시행규칙」 개정 추진 사례가 있음. 긴급자동차에 대한 양보·일시정지 위반(도로교통법 제29조제4항·제5항) 및 긴급한 용도 외 경광등·사이렌 사용(같은 법 제29조제6항)에 대하여 각각 벌점 10점을 신설하는 별표 28 개정이 추진된 바 있음. 해당 사례는 범칙금만 부과되어 운전 자격에 대한 실질적 제재가 부족하다는 문제의식에서 출발하였고, 범칙금과 연계한 벌점 부과가 운전자의 경각심을 높이면서도 형사처벌보다 완화된 수단이라는 논리를 사용한 것으로, 본 개정안에서 방향지시등 미점등 등 기초질서 위반에 벌점 10점을 신설하는 방식과 동일한 입법 구조임.

- 또한 별표 28상 안전거리 미확보(도로교통법 제19조제2항), 안전운전의무 위반(같은 법 제48조제1항), 지정차로 통행 위반(같은 법 제14조제2항)·진로변경 방법 위반(같은 법 제19조제3항)이 이미 벌점 10점으로 규율되고 있음을 고려하면, 신호 불이행(같은 법 제38조제1항)에 벌점 10점을 부과하는 것은 형평성에 부합함.

(2) 좌석안전띠 미착용 벌점 10점 신설 관련

- 국내 유사입법례는 동일한 별표 28 체계 내에서 확인됨. 좌석안전띠 미착용(도로교통법 제50조제1항)의 범칙금은 3만원으로 지정차로 통행·진로변경 방법 위반과 범칙금 수준이 유사하므로, 벌점 10점 부과는 기존 벌점 10점 항목과의 형평성에 부합함. 따라서 본 항목은 별도의 새로운 강한 제재체계를 만드는 것이 아니라, 기존 별표 28상 기초 안전의무 위반 벌점체계에 좌석안전띠 미착용을 편입하는 입법 방식이며, 긴급자동차 관련 기초질서 위반에 벌점 10점을 신설한 선행 개정 추진 방식과도 동일함.

(3) 이륜자동차 등 및 개인형 이동장치 인명보호장구 미착용 벌점 10점 신설 관련

- 안전모 미착용(도로교통법 제50조제3항·제4항)은 현재 범칙금 2만원만 부과되고 있으나, 안전의무를 포괄하는 안전운전의무 위반(같은 법 제48조제1항)에 벌점 10점이 부과되는 점을 고려하면, 생명과 직결되는 인명보호장구 착용의무 위반에 벌점 10점을 부여하는

것은 기존 체계와의 형평성에 부합함. 이는 안전모 착용을 생명과 관련된 필수 요소로 보아, 범칙금만 부과되는 현행 제재수단을 운전면허 행정처분과 연계하는 것임.

(4) 교통사고 사망 별점 기산일 30일 통일 관련

- 국내 유사입법사례는 도로교통법 제93조 및 같은 법 시행규칙 별표 28의 운전면허 취소·정지처분 기준 체계 그 자체임. 현행 별표 28은 사고 발생 시부터 72시간 이내에 사망한 때 1명마다 별점 90점을 부과하나, 개정안은 이를 사고 발생 시부터 30일 이내에 사망한 때로 변경함. 최근 3년 평균 72시간 이후 30일 이내 사망자는 388명으로 전체 30일 이내 사망자의 15.3%이며, 이에 따라 사망 별점 부여 대상자는 연평균 약 389명 증가할 것으로 분석됨(경찰청 교통사고 통계). 따라서 본 항목은 국내 교통사망사고 통계기준과 행정처분 기준의 불일치를 해소하고 동일한 사망 결과에 대한 처분 형평성을 확보하는 국내 제도정비 사례에 해당함.

(5) 교통법상 중상해 별점 40점 신설 관련

- 국내 타법사례로는 「교통사고처리 특례법」 제4조제1항 단서 제2호가 있음. 같은 규정은 피해자가 신체의 상해로 인하여 생명에 대한 위험이 발생하거나 불구 또는 불치나 난치의 질병이 생긴 경우 보험·공제 가입에 따른 공소제기 특례의 적용을 배제하고 있어, 형사법 영역에서 이미 중상해를 일반 상해와 구별되는 중대한 피해로 평가하고 있음. 본 개정안은 이러한 중상해를 별도로 구분하여, 피해자가 위 규정에 해당하는 중상해를 입고 운전자에 대하여 송치 결정이 있을 때 별점 40점을 부과하며, 일반 3주 이상 치료를 요하는 중상은 15점으로 유지하되 중상해는 40점으로 구분함.
- 국내 유사 별점체계로는 공동위험행위로 형사입건(도로교통법 제46조제1항), 난폭운전으로 형사입건(같은 법 제46조의3), 승객의 차내 소란행위 방치운전(같은 법 제49조제1항제9호) 등 별표 28상 별점 40점 항목이 있음. 중상해 발생 행위도 이와 같이 위험성이 높은 위반행위로 보아 면허정지 처분이 가능한 별점 40점을 부여하

는 것이 타당함.

Ⅲ. 규제의 실효성

1. 규제의 순응도

○ 피규제자 준수 가능성

가. 의무 이행의 현실적 가능성

- 신호(방향지시등) 점등, 좌석안전띠 착용, 안전모 착용 의무는 이미 도로교통법 제38조제1항, 제50조제1항·제3항·제4항에 규정된 기존 의무로서, 피규제자인 운전자가 별도의 비용·설비·기술 부담 없이 운전 습관의 교정만으로 즉시 이행할 수 있는 내용임.
- 교통문화지수 실태조사('25) 기준 이륜차 승차자 안전모 착용률이 97.16%, 안전띠 착용률이 85.38%에 이르는 점(한국교통안전공단, 2025)은 대다수 운전자가 이미 해당 의무를 준수하고 있어 규제 순응이 현실적으로 가능함을 보여주며, 본 규제는 미준수 관행이 남아 있는 일부 운전자의 행동 교정을 목표로 하는 것임.

나. 벌점 부과 수준의 수용성

- 교통사고 원인행위별 적정 벌점을 실증 분석한 연구에 따르면, 교통사고 발생요인 중 인적요인이 사망자 수 기준 98.6%를 차지하여 인적요인에 대한 적절한 대책이 필요하며, 부적격 운전자에 대해 운전면허의 효력을 일시적으로 제한하는 운전면허 행정처분은 교통안전이라는 도로교통법의 목적을 달성하기 위한 효과적인 수단으로 평가됨(이상엽, 2019).
- 같은 연구는 벌점이 행정법의 일반원칙에 따라 평등성과 합리적 타당성을 확보하여야 하고 사고결과의 심각도 등 명확한 기준에 따라 배점되어야 한다고 지적하면서, 2016~2018년 전국 교통사고 자료의 통계 분석(단일표본 t-검정, Welch 분산분석)을 통해 현재 벌점이 0점인 교차로 통행방법 위반·불법유턴 등에 벌점 10점이 적정하다고 추정한 바 있음. 이는 사고 위험과 연결되는 기초질서 위반에 대하여 벌점 10점 수준의 부과가 사고결과 심각도에 비추어 과도하지 않은, 운전자가 합리적으로 수용할 수 있는 범위임을 뒷받침함(이상엽, 2019).

다. 형평성 회복을 통한 수용성 제고

- 일반적으로 안전거리 미확보는 범칙금 2만원임에도 벌점 10점이 부과되는 반면, 안전띠 미착용과 방향전환·차선변경 시 신호의무 불이행은 범칙금 3만원이 부과됨에도 벌점이 부과되지 않아 현행 범칙금과 벌점이 균형성의 측면에서 문제가 있음(이일세, 2018).
- 본 개정은 이러한 범칙금-벌점 간 불균형을 해소하는 방향의 조치이므로, 피규제자 입장에서 자의적 제재 신설이 아니라 기존 유사 위반행위(안전거리 미확보, 안전운전의무 위반 등 벌점 10점)와의 형평을 회복하는 것으로 받아들여질 수 있어 규제 수용성이 높음.

라. 사망·중상해 벌점 항목의 순응 부담

- 사망 기산일 30일 통일과 중상해 벌점 40점 신설은 운전자에게 새로운 행위의무를 부과하는 것이 아니라 사고 결과에 대한 처분 기준을 정비하는 것이므로 별도의 순응 부담이 발생하지 않음. 불가항력·피해자의 명백한 과실 시 처분 제외 규정, 중상해의 송치 결정 요건, 통고처분 이의·행정심판·행정소송 등 구제 절차가 완비되어 있어 절차적 수용 가능성이 보장됨.

마. 제도정착을 위한 대국민 홍보

- 경찰청은 '안전띠 매기·깜빡이 켜기'를 주제로 한 교통안전 공익영상 제작·송출 등 기본 안전운전 습관 집중홍보를 현장단속과 병행하여 추진할 계획으로(경찰청, 2026, 교통사고 사망자 원인 분석 및 대책), 처벌 중심이 아닌 예방·홍보 병행 방식은 피규제자의 자발적 순응을 유도하여 실제 벌점 부과 대상을 최소화하는 데 기여할 것으로 판단됨.

2. 규제의 집행가능성

○ 행정적 집행가능성

- (행정 조직 및 인력) 경찰청 교통국을 주관 부서로 하고, 전국 시·도경찰청 및 경찰서의 기존 교통단속·교통민원 인력을 활용하여 집행하므로 별도 조직 신설이나 대규모 증원이 불필요함

- (기존 단속 기반) 방향지시등 미점등·안전띠 미착용·안전모 미착용은 이미 연간 총 48만 건 이상('25년 기준: 방향지시등 27,541건, 안전띠 382,408건, 안전모 71,712건) 현장단속·공익신고를 통해 단속되고 있는 항목으로(경찰청 교통단속 통계), 벌점 부과는 기존 통고처분 절차에 벌점 등재만 추가되는 것이어서 새로운 단속 체계의 구축이 필요하지 않음
- (단속 역량의 확충) 경찰청은 이륜차 안전모 미착용에 대하여 캠퍼드 등 영상장비를 이용한 중점 단속을 실시하고 있고, 차량 번호판·위반차량 객체 인식 등 AI 영상분석 기술을 활용한 첨단 무인단속장비 개발과 후면 무인단속장비 확대('26년 1,173대), 이륜차 보도통행 단속장비 도입('26년 하반기) 등을 추진 중이며, 교통사고 빅데이터·AI 기반 교통사고 예측시스템을 통해 위험구간 순찰 강화 및 단속인력 집중 배치에 활용하고 있음.
- 이러한 단속 기술·장비의 고도화는 본 규제의 적발 가능성과 집행 일관성을 높이는 기반이 됨.
- (행정처분 운영 실적) 운전면허 행정처분은 이미 대규모로 운영되고 있는 확립된 집행 체계로서, 형사입건(연 216,606명)보다 운전면허 정지·취소(연 256,516건)가 더 많이 활용될 만큼 행정처분이 교통법규 위반에 대한 주요 제재수단으로 기능하고 있음(이상엽, 2019). 따라서 신설 벌점 항목의 처분·관리도 기존 체계 내에서 무리 없이 흡수 가능함.
- (법적 근거의 명확성) 도로교통법 제93조 및 시행규칙 제91조의 위임에 따른 별표 28 개정으로 명확한 집행 근거를 확보하며, 벌점의 배점은 운전면허 취소·정지처분의 기초자료로 제공하기 위한 것으로 그 법적 성격이 판례상 확립되어 있음(대법원 94누2190 등).
- (집행상 한계의 인식과 보완) 무인단속으로 운전자가 확인되지 않아 고용주 등에게 과태료만 부과되는 경우 벌점을 부과할 수 없어 '벌점 없이 증액된 과태료'가 반복되면 상습 위반자에 대한 제재 실효성이 저감되는 점에 착안하여, 독일이 범칙금과 함께 벌점·운행금지·운행일지 작성명령 등 행정조치를 병행하고 운전자 확인절차를 두고 있음.

- 본 개정에 따른 신설 벌점 역시 별표 28 (주) 규정상 자동차등을 운전한 경우, 즉 운전자가 특정된 현장단속 중심으로 부과되므로 이러한 한계가 일부 존재하나, 이는 벌점제도 일반의 구조적 한계로서 본 개정의 집행가능성 자체를 부정하는 사유가 아니며, 현장단속·영상단속 병행과 운전자 확인 절차의 정비를 통해 보완 가능함.

○ 재정적 집행가능성

- (전산 시스템) 벌점 등재·관리는 경찰청 통합 전산망 및 교통민원24(이파인) 시스템의 기존 벌점 관리 기능에 신설 항목 코드를 추가하는 방식으로 이행 가능하여, 기존 유지보수 예산 범위 내에서 처리할 수 있고 대규모 신규 예산 투입이 필요하지 않음.
- (단속 장비) 후면 무인단속장비 확대, 이륜차 보도통행 단속장비 도입 등 단속 장비 투자는 본 규제와 무관하게 교통사고 사망자 감소 대책의 일환으로 추진 중인 사업으로, 본 규제를 위한 추가적 재정 소요를 발생시키지 않음.
- (재정 편익) 본 규제가 목표로 하는 위반행위는 사망사고와 직결됨. 최근 5년간('21~'25) 교통사고 사망자 13,272명 중 법규위반별로 안전운전의무 불이행이 8,796명(66.3%)으로 가장 큰 비중을 차지하고, 차종별로는 이륜차 등이 2,084명(15.7%), 개인형 이동장치가 115명이며, 고속도로 사망자는 933명(7.0%)에 이름(경찰청 교통사고 통계, 2021~2025). 우리나라 인구 10만 명당 교통사고 사망자는 4.9명으로 OECD 38개국 중 25위 수준에 머물러 있어(경찰청, 2026), 기초 안전수칙 준수율 제고를 통한 사망·중상 감소는 사고처리·의료·보험 등 사회적 비용의 절감으로 이어져 집행 비용을 상회하는 편익이 기대됨.
- (실효성 종합) 범칙금만으로는 운전자가 위반을 단순한 '비용'으로 인식하여 제재 실효성이 부족하며, 벌점이 부과되지 않는 금전제재는 상습 위반자에 대한 억제력이 약할 수 있음
- 운전면허 자격과 연계된 벌점 부과는 실증연구상 사고결과 심각도에 부합하는 수준(10점)으로 설계되어 있고(이상엽, 2019), 기존 단속·전산·처분 체계를 그대로 활용할 수 있어 행정적·재정적

집행가능성이 모두 인정됨.

IV. 추진계획 및 종합결론

1. 추진 경과

- '26. 4월~'26. 6월: 벌점 부과 및 교통사고 행정처분 개선 방안 수립(경찰청)
- '26. 7. 20.: 제592회 국가경찰위원회 안전 상정
- '26. 8월~'26. 9월: 대국민 입법예고(40일), 국무조정실 규제심사, 법제처 심사를 거쳐 「도로교통법 시행규칙」 개정 추진
- 공포 후 대국민 홍보 및 안내 등 위해 6개월 후 시행 예정

2. 향후 평가계획

- 안전띠·안전모 착용률(교통문화지수) 및 관련 단속 건수 추이 점검
- 고속도로 교통사고 사망자 중 안전띠 미착용률 추이 점검
- 사망·중상해 벌점 처분 현황 및 처분 형평성 개선 효과 분석
- 평가 결과를 바탕으로 시행규칙 제141조의2에 따른 3년 주기 재검토 시 기준 보완 여부 검토

3. 종합결론

- 본 개정안은 ① 이미 법률상 존재하는 기본 안전의무(신호 점등, 안전띠·안전모 착용)의 이행력을 벌점 부과를 통해 높이는 것으로서 새로운 의무를 창설하지 아니하고, ② 벌점 10점은 안전운전의무 위반 등 기존 유사 위반행위와 같은 수준이므로 과도하지 아니하며, ③ 사망 90점은 기존 체계를 유지한 채 기산일만 30일로 통일하는 것이고, ④ 중상해 40점은 난폭운전·공동위험행위 등 기존 40점 항목과의 형평성이 인정됨. 벌점은 형사처벌보다 완화된 행정상 제재이고 면허정지·취소는 누산 및 절차를 거쳐 이루어지므로 법익침해의 정도가 과도하다고 보기 어려우며, 국민의 생명·신체 보호 및 교통질서 확립이라는 공익이 운전자가 부담하는 불이익보다 큼. 따라서 본 개정은 과잉규제가 아니며 비례원칙에 부합하고, 규제의 필요성·적정성·실효성이 모두 인정되므로 계획된 일정에 따라 시행함이 타당함.

가. 대안별 분석 비교표

분석기준년도	규제시행년도	분석대상기간 (년)	할인율 (%)	단위
			4.5	백만원, 현재가치
규제대안1 :				
영향집단		비용	편익	순비용
피규제 기업 · 소상공인	직접			
	간접			
피규제 일반국민				
피규제자 이외 기업 · 소상공인				
피규제자 이외 일반 국민				
정부				
총 합계				
기업순비용			연간균등순비용	

나. 각 대안의 활동별 비용·편익 분석 결과

<규제대안1 : >