

Mobility Legal Updates (2)

2026. 1. 2.

법무법인(유) 린 모빌리티팀은 자동차 산업 분야의 최신 뉴스, 법령 및 규제 동향을 모니터링하여 주기적으로 고객에게 뉴스레터를 발송해 드립니다. 본 뉴스레터의 저작권은 법무법인(유) 린에게 있으며, 출처를 표시할 것을 조건으로 비상업적 용도에 한하여 자유롭게 이용할 수 있습니다(CC BY-NC).

법무법인(유) 린 모빌리티팀은 이번 뉴스레터를 통해 정부가 2025. 11. 26. 발표한 자율주행자동차 산업 경쟁력 확보를 위한 구체적인 방안에 관하여 현행 법제와의 비교·분석을 통해 그 의미가 무엇인지 소개해 드립니다.

자율주행차 산업 경쟁력 제고 방안: R&D 지원, 제도·인프라 정비

실증규모 확대, 규제 합리화, 제도·인프라 정비 등 자율주행차 제도 개선 추진 계획

본 뉴스레터에서는 정부가 2025. 11. 26. 발표한 「자율주행차 산업 경쟁력 제고 방안」에 관한 뉴스레터(1)에 이어서, 위 방안에서 나온 내용 중 R&D 지원, 제도·인프라 정비 부분에 대해서 다루겠습니다.

1. R&D 지원

정부는 자율주행자동차 기술, 생산 R&D 지원 확대를 발표하였습니다. 지원방안은 다음과 같이 크게 다섯 가지입니다.

- **GPU 공급:** 자율주행차 전용 GPU를 확보·지원하고, AI 학습센터를 조성하는 등 자율주행 기업의 R&D 지원

- **기술 개발 지원:** AI가 학습한 데이터를 바탕으로 스스로 판단·제어하는 E2E(End-to-End)¹기술 개발 지원
- **핵심부품 생산망 지원:** 자율주행차에 특화된 차체 플랫폼, 반도체 등 핵심부품 개발로 국내 자율주행차 생산망 구축 지원
- **해외협업 촉진:** 자율주행 기술의 해외공동연구를 위한 국가핵심기술 수출 심사 간소화
- **인력양성 지원:** 기술개발인력 확충을 위해 자율주행차 등 첨단분야 인재양성을 희망하는 대학(원) 대상 학생정원 증원·배정

GPU 공급 방안은 지난 2025. 10. 정부가 엔비디아로부터 총 26만여장의 GPU를 공급받는다라는 계획에 기반을 둔 지원책으로 보입니다.

한편, 법률적으로 해외협업 촉진 지원이 의미가 있습니다. 현행 산업기술보호법은 국가로부터 연구개발비를 지원받아 개발한 국가핵심기술을 보유한 대상기관(산업기술을 보유한 기업·연구기관·전문기관·대학 등)이 해당 국가핵심기술을 외국기업 등에 매각 또는 이전 등의 방법으로 수출하고자 하는 경우에는 미리 산업통상부장관의 승인을 얻어야 한다고 정하고 있습니다(제11조). 정부의 위 해외협업 촉진 지원 방안은 해외공동연구를 위하여 기술 이전 등 수출이 필요한 경우, 그 수출의 승인 등에 관하여 심사를 간소화하겠다는 것으로 이해됩니다.

2. 제도·인프라 정비

가. 도로교통법 등 정비

현행 도로교통법은 사고 등에 관한 책임 주체를 “운전자”라고 정하고 있습니다. 특별한 사정이 없는 한, 도로교통에 관한 책임은 “운전자”가 부담하게 됩니다.

그러나 이러한 현행 법률 체계에서는 운전자가 없거나 운전자의 조작이 필요 없는 고도화된 자율주행자동차 운행에 있어 사고가 발생할 경우, 그 책임 주체를 정하기 곤란합니다. 사고는 발생하였으나, 책임을 질 운전자가 사실상 없다고 볼 수 있기 때문입니다.

¹ 자율주행 시스템에서 센서 입력(카메라·라이다 등)부터 차량 제어 출력(조향·가속·제동)까지의 전 과정을 단일 머신러닝 모델이 직접 매핑하는 방식

이에 정부는 운전자 없는 Lv4. 이상 자율주행자동차의 형사·행정제재 대상을 명확히 하기 위하여 자율주행자동차 도로운행법 제정, 도로교통법 개정을 하고, 자율주행자동차 사고시 민사상 책임소재 기준을 정립하는 방안을 추진하고자 한다고 발표하였습니다.

나. 제조물책임법 개정

제조업자는 제조물의 결함으로 생명·신체 또는 재산에 손해(그 제조물에 대하여만 발생한 손해는 제외한다)를 입은 자에게 그 손해를 배상하여야 합니다(제조물책임법 제3조 제1항).

한편, 피해자가 i) 해당 제조물이 정상적으로 사용되는 상태에서 피해자의 손해가 발생하였다는 사실 ii) 위 손해가 제조업자의 실질적인 지배영역에 속한 원인으로부터 초래되었다는 사실 iii) 위 손해가 해당 제조물의 결함 없이는 통상적으로 발생하지 아니한다는 사실 등 간접사실들을 증명한 경우에는 제조물을 공급할 당시 해당 제조물에 결함이 있었고 그 제조물의 결함으로 인하여 손해가 발생한 것으로 추정합니다(제조물책임법 제3조의2).

그러나 피해자 입장에서는 여전히 위 간접사실들의 증명이 어렵습니다. 특히 “제조업자의 실질적인 지배영역에 속한 원인”을 어떻게 증명할지에 관하여는 다양한 논의가 있습니다. 자율주행자동차의 관점에서 본다면, 자율주행을 위한 머신러닝 학습의 중간 단계는 개발자도 관여할 수 없다는 기술적 한계를 고려할 때, 피해자가 실질적으로 ii)의 간접사실을 증명하지 못할 가능성이 매우 큽니다.

이에 정부는 ii)의 간접사실 증명 없이도 제조물책임법상의 결함 추정을 인정하는 법개정을 추진할 것이라고 발표하였습니다(즉, 제조물책임법 제3조의2 제2호 삭제 추진). 또한, 법원의 제조사 자료제출명령제도 도입을 추진하겠다고 발표하였는데, 이는 제조물책임법에 위 제도에 관한 규정을 추가함으로써, 기존 민사상 증거제출명령제도에 비하여 제조사에게 더 강한 자료제출 의무를 부담하는 방식으로 이루어질 것으로 보입니다.

3. 시사점

이상에서 살펴본 정부의 「자율주행차 산업 경쟁력 제고 방안」은 사업자에게 다양한 지원을 하려고 추진하는 한편, 자율주행자동차 제조사 등의 책임 근거규정을 마련하고 자율주행자동차 결함에 관한 피해자 입증부담을 경감시키는 등 책임을 강화하고자 합니다.

정부는 「자율주행차 산업 경쟁력 제고 방안」 추진 일정을 2026년까지로 잡고 있습니다. 이에 위 방안에 따른 관련 법령의 제·개정 사항을 면밀히 살펴볼 필요가 있습니다.

법무법인(유) 린 모빌리티팀은 위 방안에 따른 관련 법령의 제·개정 사항을 계속 모니터링 하고 분석하여 도움이 될 수 있는 정보를 계속 제공하여 드리겠습니다.

법무법인(유) 린은 자동차 관련 행정 규제나 특허와 영업비밀 분쟁 등, 모빌리티 산업 분야에서 풍부한 자문과 소송 경험을 가지고 있습니다. 그 중에서도 남달리 자동차에 관심과 열정을 가지고 있는 변호사와 전문가들이 모여 모빌리티팀으로 활동하고 있습니다.

본 뉴스레터에 대해 더 자세히 알고 싶으시거나 기타 문의사항이 있으신 경우, 언제든지 **린 모빌리티팀**으로 연락하여 주시기 바랍니다:

배태준 변호사 (tjbae@law-lin.com, 010-8237-8123)

강민구 변호사 (mgkang@law-lin.com, 010-3907-9217)

김호연 변호사 (hykim@law-lin.com, 02-3477-6300)

오정필 변호사 (jpoh@law-lin.com, 02-3477-8695)
