

중국의 'AI+자동차' 생태계 확대와 규제 고도화에 따른 국내 자동차 OEM·부품사의 대응 과제

2026.10.01

■ 뉴스레터 인사이트

- 산업지원 정책과 강제표준이 동시에 진행되어 산업 육성과 안전·적합성 관리 병행이 요구됨.
- 2027년 L2 조합운전보조 및 L3·L4 자율주행 강제표준 시행으로 적합성 입증 부담이 커짐.
- 데이터 국외이전, 사고·리콜 책임 및 로그·변경이력 등 증거보존을 하나의 제품 거버넌스로 연결할 필요가 있음.

■ 핵심 요약

- 중국의 자동차 산업정책은 이제 AI 창업 생태계 육성, 지능형 커넥티드 신에너지차 산업 고도화, 강제 안전표준, 데이터 국외이전, OTA·리콜 및 제품책임을 하나의 규제 체계로 결합하는 단계에 진입함.
- 중국 내 자동차 산업의 경쟁 기준이 '빠른 기능 탑재'에서 '기능의 안전성과 규제 적합성을 지속적으로 입증할 수 있는 제품 거버넌스'로 이동하고 있음.
- ¹공업정보화부는 2026년 8월 「인공지능 중소기업 창업 지원계획(2026~2028년)」(공문 번호: 工信厅企业〔2026〕31号)에서 3년간 과학기술형·혁신형 중소기업 1만 개 이상을 새로 육성하고 AI 분야 '전정특신 소거인(专精特新“小巨人”)' 기업 수가 2,000개를 넘도록 육성하며, 국가급 AI 오픈소스 커뮤니티인 AtomGit, '1인 기업' 및 지능 네이티브 기업의 성장을 지원한다는 목표를 제시함.
- 이와 관련하여 9개 부처는 「**지능형 커넥티드 신에너지차 산업 발전 제15차 5개년 계획**」을 통해 **AI 모델과 AI 에이전트를 자동차 산업에 우선 적용하는 방향**을 공식화함. 이 계획은 2030년 중국 내 신에너지 승용차와 상용차의 신차 판매 비중을 각각 70%와 40%로 높이고, 자율주행 기능 탑재 차량의 규모 있는 적용을 추진한다는 중장기 산업목표를 설정함.
 - ⇒ ²중국 완성차사가 로컬 AI 칩·소프트웨어·데이터 기업을 활용해 개발주기를 단축하는 동시에, 2027년부터 L2 조합운전보조와 L3·L4 자율주행에 대한 강제 국가표준이 순차 시행되고, '사고 / 결함 / OTA / 데이터 국외이전'에 관한 OEM의 입증 및 관리책임도 강화된다는 점이 핵심임.
 - ⇒ 산업지원과 별개로 안전규제는 이미 강행규범 중심으로 전환되고 있음. 조합운전보조 시스템에 관한 GB 47955-2026은 2027년 1월 1일, L3·L4 자율주행 시스템에 관한 GB 44721-2026은 2027년 7월 1일부터 적용됨.
- 2026년 「자동차 데이터 국외이전 안전지침(2026년판)」은 중요데이터, 개인정보 및 민감 개인정보의 국외이전 경로를 자동차 산업의 주요 업무 분야별로 구체화하고 9개 면제사유를 제시하였음. 다만, 면제는 데이터 해외이전에 관한 안전평가·표준계약·인증이라는 전치절차에 관한 것이며, 데이터 최소화, 적절한 처리근거, 고지·동의, 보안 및 기록관리 의무까지 일괄 면제하는 것은 아님.

- 최고인민법원의 2026년 9월 「법에 따라 인공지능 분쟁사건 심리에 관한 의견」은 운전자 보조 기능을 갖춘 차량의 결함과 운전자 과실이 결합되어 동일한 손해를 야기한 경우의 책임, 자동화 등급·성능 등에 관한 허위·오인성 홍보, 사고기록의 제출 의무의 부담 주체를 명시하였음. 이에 따라 OEM과 부품사 모두 계약상 책임배분뿐 아니라 로그·검증자료·변경이력의 생성 및 보존체계를 정비해야 함.
- 이에 따라 국내 자동차 OEM/부품 기업들은 중국 사업을 ① 시장진입과 현지 생태계 편입, ② 강제표준 적합성, ③ 사고·리콜 책임 배분, ④ 차량 데이터의 중국 내 처리와 한국 본사 이전, ⑤ 소프트웨어·모델·오픈소스의 권리 및 공급망 관리라는 다섯 축으로 재정비할 필요가 있음.
⇒ 특히, 계약상 면책이나 책임상한만으로 중국 행정기관·소비자·제3자에 대한 법정 책임을 차단할 수 없으므로, 계약 조항과 실제 개발·검증·증거보존 체계를 함께 설계해야 함.
- 국내 자동차 OEM과 부품사에 중요한 변화는 단순히 중국 로컬 경쟁자가 증가한다는 점에만 국한되지 않음. 일부 로컬 대형 테크 기업에 집중되어 온 기술 생태계가 보다 다양한 신생 중소 중국 내 협업 파트너로 확대될 여지도 높아 보이며, 이에 따른 국내 기업들의 대중국 대응 전략에도 새로운 전략적 체질 개선이 예상됨.

■ 정책 전환의 의미

- ³2026년 8월(공문 번호: 工信厅企业〔2026〕31号) 발표된 AI 중소기업 지원계획은 컴퓨팅 자원, 데이터, 적용 장면, 인큐베이팅, 오픈소스 및 전문서비스를 ‘초기→성장→확장’ 단계 전반에 공급하는 구조를 지향함.
⇒ ⁴지원계획은 AtomGit 등 국가급 AI 오픈소스 생태계를 지원하고 오픈소스 모델의 2차 개발과 산업별 적용을 촉진하며, ‘1인 기업’과 지능 네이티브 기업 같은 신규 사업주체의 성장도 지원 대상으로 제시함.
⇒ ⁵자동차 산업에서는 일반 AI 정책이 별도의 산업계획과 직접 연결됨. 「지능형 커넥티드 신에너지차 산업 발전 제15차 5개년 계획」은 2030년 중국 내 신차 판매에서 신에너지 승용차와 상용차 비중을 각각 70%와 40%로 높이고, 자율주행 기능을 갖춘 차량의 대규모 적용을 목표로 추진함. 또한, 자동차 전용 AI 모델, 차량-도로-클라우드 융합(车路云一体化), 고가치 자율주행 시나리오 라이브러리, AI 중간실증기지, 신뢰 데이터 공간 및 약 50개의 대표 적용 사안을 정책 과제로 제시하고 있음.
- 이를 종합하면, 중국의 정책 방향은 ‘소수 선도기업 지원’에서 ‘다수의 칩·알고리즘·센서·데이터·테스트·OTA 기업이 완성차 OEM을 둘러싸는 생태계 구축’으로 이동하고 있음. 이는 법적 의무 자체를 창업기업에 이전한다는 의미가 아니며, OEM이 더 많은 외부 AI 공급자를 활용하게 됨에 따라 공급망 책임, 통합 결함, 데이터 통제 및 소프트웨어 변경관리가 매우 복잡한 양상을 띠게 될 수 있음을 시사함. 공급자 수의 증가는 OEM의 규제 접점을 분산시키기보다, 진입·리콜·OTA에 관한 일차적 책임이 OEM에 집중되는 상태에서 계약·검증·증거보존의 관리대상을 늘리는 결과로 이어질 수 있음. 따라서 공급망 내 귀책·정보제공·변경승인·비용분담 기준을 계약으로 명확히 정하는 것이 더욱 중요해 짐.

■ 주요 제도 일정

구분	법적 성격·상태	핵심 내용	국내 기업에 대한 의미
인공지능 중소기업 창업 지원 계획(2026-2028)	산업지원 정책	AI 과학기술형·혁신형 중소기업 1만 개 이상 신규 육성, 소거인 기업 2,000개 이상 확대, 컴퓨팅·데이터·오픈소스·인큐베이팅 지원	로컬 AI 공급자 증가, 가격·개발 속도 경쟁 심화, 신규 제휴·투자 후보 확대
지능형 커넥티드 신에너지차	중장기 산업정책	AI 모델·에이전트의 자동차 우선 적	중국형 기술스택과 현지 데이터

산업 발전 제15차 5개년 계획		용, 자동차 전용 모델·신뢰 데이터 공간·차량-도로-클라우드 융합 및 적용 장면 확대	·검증 인프라에 맞춘 제품전략 필요
GB 44497-2024 자율주행 데이터 기록 시스템	강제 국가표준, 2026.1.1 시행	자율주행 활성화·종료, 개입 요청, 최소위험전략, 충돌 등 관련 데이터 기록체계	사고조사·소송을 고려한 로그 생성, 무결성, 접근 권한 및 보존 체계 필요
GB 44496-2024 자동차 소프트웨어 업그레이드 일반 기술요건	강제 국가표준, 2026.1.1 시행	차량 소프트웨어 업그레이드에 관한 일반 기술요건	OTA 개발·배포·버전관리와 형식승인·리콜 프로세스 연계 필요
GB 47955-2026 조합운전보조 시스템 안전요건	강제 국가표준, 2027.1.1 시행	조합운전보조 시스템에 대한 안전 기준	운전자 모니터링, HMI, 기능경계, 검증자료를 공급계약과 개발절차에 반영할 필요
GB 44721-2026 자율주행 시스템 안전요건	강제 국가표준, 2027.7.1 시행	L3·L4 탑재 M·N류 차량의 전 생애 주기 안전관리, 동적 운전과업, HMI·사용자 고지 및 시험 요구	신차는 시행일부터, 기존 형식 승인 차종은 시행 13개월 후부터 적용된다는 일정에 맞춘 검토 분석 필요
자동차 데이터 국외이전 안전 지침(2026년판)	8개 부처 공동 산업별 지침	자동차 업종 중요데이터 판단, 안전 평가·표준계약·인증, 9개 면제사유, 기술·관리 보호조치 제시	중국 법인·공장·차량에서 한국 본사로 전송되는 데이터 흐름을 장면별로 재분류할 필요
지능형 커넥티드차 제품 진입·리콜·OTA 관리통지	행정관리 규범, 시행 중	제품·OTA 시험검증, 기술 파라미터 신고, OTA 이중 신고, 자율주행 기능 변경 시 허가, 사고·이벤트 보고	OEM뿐 아니라 관련 자료를 제공해야 하는 부품·SW 공급자의 상시 대응체계 필요
법에 따라 인공지능 분쟁사건 심리에 관한 의견	사법재판 지침, 2026. 9. 7. 발표	제품결함 사고의 생산자·판매자 책임, 운전자 과실과 차량결함의 경합, 오인성 홍보, 사건기록 제출 근거 제시	사고 로그와 검증자료가 책임소송의 핵심 증거가 되며, 광고 문구도 분쟁 위험요소가 됨
(*)도로교통안전법 개정안	입법절차 진행 중인 초안	자율주행 활성 상태의 교통법규 위반, 보험, 데이터 조사 및 생산·수입 기업 책임에 관한 특별규정 제안	확정 법률로 오인해서는 안 되나, 향후 OEM·수입자 책임 확대를 전제로 계약과 보험을 점검할 필요

※ 유의사항 도로교통안전법 관련 내용은 2026년 8월 첫 심의에 부쳐진 개정안으로서 현행 확정법이 아님. 반면, GB 47955-2026과 GB 44721-2026은 각각 시행일이 정해진 강제 국가표준이므로, 정책 전망과 법적 의무를 구분해 대응해야 함. ※ GB 47955-2026 및 GB 44721-2026의 번호·명칭·시행일은 확정 관보 기준으로 재확인 필요함.

중국 로컬 생태계의 경쟁 구도

1) ⁶칩과 컴퓨팅 플랫폼

- 2026년 상반기 중국 자주브랜드 승용차 지능주행 칩 시장에 관한 고공스마트자동차연구원 계열 통계에서는 도심 NOA 지원 칩 시장에서 엔비디아 39.43%, 호라이즌 22.82%, 화웨이 16.89%로 상위 3개사가 약 80%를 차지한 것으로 보도됨.
- 다만, 같은 페이지 각주에 인용된 기사(지능주행 칩 전체 집계)는 호라이즌 31.94%로 1위이며 엔비디아를 추월했다고 보도하여, 두 수치는 집계 대상이 다름(도심 NOA 지원 칩 한정 vs 지능주행 칩 전체). 수치는 출처·기준일·집계범위에 따라 달라질 수 있으므로 단일 순위로 단정하지 않아야 함. 시사점은 특정 벤더의 1위 여부가 아니라, 로컬 칩 공급자의 급속한 점유율 확대와 특정 칩 생태계 종속 위험에 있음.

2) 소프트웨어와 데이터

- 중국 정책은 자동차 전용 AI 모델, 자율주행 시나리오 라이브러리, 신뢰 데이터 공간 및 제조·자율주행·디지털 공급망·안전평가용 데이터 활용을 함께 추진하고 있음. 따라서 향후 경쟁력은 단품 알고리즘의 정확도뿐 아니라 중국 도로환경 데이터, 로컬 칩에 대한 최적화, OTA 속도, 현지 시험·인증자료 생성 능력 및 중국 내 데이터 폐쇄루프 구축 능력에 의해 좌우될 것으로 예상됨.

3) 경쟁구도와 진입전략

가치사슬	중국 로컬 생태계의 특징	국내 기업의 주요 위험
지능주행 SoC·도메인 컨트롤러	로컬 칩의 양산 확대와 상위 공급자 집중	단순 하드웨어 공급의 가격압박, 특정 칩 생태계 종속
ADAS·자율주행 알고리즘	로컬 데이터·OEM 공동개발·짧은 반복주기	소스코드·학습데이터 이전 요구, 기능경계 불명확
센서·액추에이터	라이다·카메라·레이더·선제동 등 로컬 공급망 확대	가격경쟁 및 인터페이스 변경비용 전가
콕핏·HMI·멀티모달 AI	개인화·능동서비스·콕핏·주행 융합(舱驾融合) 정책 지원	개인정보·음성·생체정보 처리와 과장광고 위험
에너지·열관리·모션제어	AI의 차량 제어영역 적용 확대	AI 출력이 제어결함으로 연결될 경우 제품책임 확대
제조·품질·예지보전	중소 AI 기업의 공장·공급망 진입 촉진	생산·품질 데이터 유출, 성능 미달에 따른 라인 손실
차량-도로-클라우드	차량-도로-클라우드 융합과 신뢰 데이터 공간 확대	지방별 인프라·표준 차이, 데이터 통제권 분산

■ OEM에 대한 영향

- 중국 내에서 자동차를 생산하거나 수입·판매하는 OEM은 외부 AI 벤더를 사용하더라도 제품 진입, 생산일치성, OTA, 리콜 및 소비자 고지에 관한 일차적 규제 접점에 노출됨.
- ⁷2025년의 지능형 커넥티드차 관리통지는 자동차 생산기업에 충분한 시험검증, 시스템 경계와 안전대응조치의 명확화, 기술 파라미터 신고 및 OTA 신고 의무를 부과하고, 자율주행 기능에 관한 OTA는 관련 진입허가를 받도록 요구함.
- ⁸최고인민법원의 2026년 9월 의견은 차량 결함으로 사고가 발생한 경우 생산자 또는 판매자의 제품책임을 인정할 수 있고, 운전자

보조 차량에서 운전자 과실과 차량 결함이 결합된 경우 양측에 대한 청구를 함께 인정할 수 있다는 점을 명시하였음.

⇒ 법원은 사고원인 규명을 위해 데이터 통제자에게 정확하고 완전한 자율주행·운전자 보조 사건기록 제출을 요구할 수 있으며, 자동화 등급·지능 수준·성능·용도에 관한 허위 또는 오인성 홍보도 민사책임의 근거가 될 수 있음.

- 따라서, OEM은 다음 사항을 우선 점검할 필요가 있음.

⇒ **기능분류**: 판매명칭이 아니라 실제 자동화 수준, 설계운행조건, 시스템의 동적 운전과업 범위, 운전자 감시·인수의무를 기준으로 L2와 L3·L4를 분류

⇒ **적합성 매트릭스**: 차종·트림·시장·형식승인 시점별로 표에 등재된 GB 44496·44497, GB 47955 및 GB 44721의 적용여부와 전환기한을 관리

⇒ **안전사례**: 위험분석, 안전목표, 시험 커버리지, 미충족·잔여위험, 승인 및 출시판단을 하나의 추적체계로 연결

⇒ **변경통제**: OTA·모델 가중치·보정값·데이터셋·센서 사양·HMI 문구 변경을 동일한 변경심사위원회에서 검토

⇒ **출시 게이트**: 주요 기술 파라미터 변경, 자율주행 기능 관련성, 결함 시정 목적 및 사용자 안전영향을 기준으로 허가·신고·리콜 경로를 출시 전에 확정

■ 부품사에 대한 영향

- ⁹중국 민법전상 결합제품으로 손해가 발생하면 피해자는 생산자 또는 판매자에게 배상을 청구할 수 있고, 선행 배상자는 결합 원인에 따라 다른 책임주체에게 구상할 수 있음. 제품 투입 후 결함을 발견한 생산자와 판매자는 판매중지·경고·리콜 등 보완조치를 취해야 하며, 조치를 지연하거나 충분히 시행하지 않아 손해가 확대되면 그 확대손해도 부담할 수 있음.
- 한국 부품사가 최종소비자에 대해 항상 중국법상 ‘완성차 생산자’와 동일한 지위에 서는 것은 아니지만, OEM의 구상청구, 품질보증, 리콜비용 배분, 규제조사 협조 및 계약상 손해배상 위험은 커질 수 있음. 특히, AI 모듈은 하드웨어 결합, 학습데이터 편향, 모델 성능 저하, 센서 융합, HMI, OEM 통합 및 OTA 변경이 결합되어 사고가 발생할 수 있으므로, 전통적인 ‘부품 사양 충족 여부’만으로 귀책 여부 판단은 어려울 수 있음. 따라서 계약상 책임 분담 기준(귀책 판정 프로토콜·공동 원인분석 합의)을 사양서와 별도로 문서화해야 함.
- 부품사는 견적·개발계약 단계부터 다음 자료를 확보해야 함.
 - ⇒ OEM 제공 설계운행조건, 사용·금지 시나리오, 차량 수준 안전요구 및 인터페이스 사양
 - ⇒ 버전별 시험범위, 합격기준, 알려진 한계, 잔여위험과 OEM의 수락·면제 기록
 - ⇒ OEM 또는 제3자가 통합 후 변경한 파라미터, 제어로직, 학습·검증 데이터 및 SW 이력
 - ⇒ 이상·사고 발생 시 로그 추출, 원격접근, 현물보존, 공동 원인분석 및 규제기관 제출 절차
 - ⇒ 부품 결함, 차량 통합 결함, 부적정 사용 및 외부 인프라 장애를 구분하는 원인분석 방법
 - ⇒ 공급종료·도산·제재 상황에서 소스코드, 도구, 키, 문서 및 기술인력을 확보하기 위한 지속성 조치

■ 데이터 국외이전

- ¹⁰「자동차 데이터 국외이전 안전지침(2026년판)」은 연구개발·설계, 생산제조, 자율주행, 소프트웨어 업그레이드 및 네트워크 운행 등 자동차 산업의 주요 분야별로 중요데이터 판단과 국외이전 절차를 구체화하였음.
 - ① **안전평가**: 자동차 데이터 처리자가 중요데이터를 국외로 이전하거나, 해당 연도 1월 1일부터 누적해 비민감 개인정보 100만 명 이상 또는 민감 개인정보 1만 명 이상을 국외로 이전하는 경우에는 원칙적으로 데이터 국외이전 안전평가가 요구됨.
 - ② **표준계약 또는 인증**: 중요정보기반시설 운영자가 아닌 자동차 데이터 처리자가 해당 연도 1월 1일부터 누적해 비민감 개인정보 10만 명 이상 100만 명 미만 또는 민감 개인정보 1만 명 미만을 국외로 이전하는 경우에는 중국 표준계약 체결 또는 개인정보 국외이전 인증 중 하나를 선택할 수 있음.

③ **전치절차 면제 가능성**: 자동차 데이터 처리자가 해당 연도 1월 1일부터 누적해 해외로 이전하는 비민감 개인정보가 10만 명 미만인 경우, 중국 밖에서 수집 및 생성된 자동차 관련 데이터를 중국에서 처리한 후 다시 국외로 보내되 중국 내 개인정보·중요데이터가 추가되지 않은 경우, 일정한 계약이행·긴급상황·자유무역시험구 네거티브리스트 외 데이터 등은 전치절차 면제 가능성이 있음.

데이터 흐름	우선 확인사항	실무상 주의점
중국 차량 원시 센서·주행영상을 한국 R&D센터로 전송	보행자·차량번호·얼굴, 지리정보, 중요데이터 해당 여부	‘연구개발 목적’만으로 자동 면제되지 않음
중국 공장 품질데이터를 한국 본사와 공유	VIN·작업자 정보 포함 여부, 생산·공급망 관련 중요데이터 여부	데이터셋별 필드와 결합가능성을 기준으로 판단
중국 내 학습 후 모델 가중치·통계만 한국으로 이전	모델에 개인정보가 잔존·복원 가능한지, 중요데이터가 내재되는지?	익명화·비식별화의 실효성과 재식별 위험을 문서화
한국에서 수집된 시험데이터를 중국에서 처리 후 한국으로 재전송	중국 내 개인정보·중요데이터가 추가되는지?	중국 데이터와 혼합되지 않도록 저장·처리영역 분리
글로벌 원격진단·OTA 관제	차량식별자, 위치, 고장로그, 소스코드 및 보안취약점 포함 여부	면제는 목적과 선행 보고·신고 요건을 충족해야 하며 포괄 적용 불가

- 위에서 언급한 면제는 안전평가·표준계약·인증이라는 전치절차에 한정되며, 데이터 최소수집·적법한 처리근거·고지·동의·보안 및 기록관리 의무는 존속함. 중국 자동차 데이터 규율은 ‘차량 내 처리’, ‘기본적으로 수집하지 않음’, ‘필요한 정밀도 범위’ 등의 원칙도 강조함.
⇒ 따라서, 단순히 국외이전 절차를 밟는 것에 그치지 않고, 차량·애플리케이션 단계에서 필터링하고 중국 내에서 학습한 뒤 필요한 결과만 한국으로 이전하는 아키텍처가 규제 및 영업비밀 위험을 동시에 낮출 수 있음.
- 한국 본사가 중국 법인이나 현지 서비스사에게 한국 관련 개인정보를 제공하는 구조에서는 한국 개인정보 보호법 제28조의8에 따른 국외이전 적법근거 확인이 필요한지 검토하고, 고지·동의 또는 계약이행 요건, 이전받는 자와의 보호조치 합의도 별도로 검토해야 함.
⇒ 즉, 하나의 데이터 흐름에 중국의 ‘출경’ 규제와 한국의 ‘국외이전’ 규율이 중첩될 수 있으므로, 양국 법률을 단일 데이터 맵에서 함께 검토하는 것을 권고함.

■ 거래유형별 우선과제

거래유형	가장 큰 법적 리스크	우선 조치
한국 생산 부품의 중국 OEM 직접수출	중국 강제표준 연계사양, OEM 구상·리콜, 현지 증거확보	중국용 기술부속서, 리콜비용 공식, 현지 대리인·시험기관 대응체계
중국 현지법인의 생산·납품	생산일치성, 데이터·사이버보안, 본사 보고체계	현지 데이터 맵, 중국 내 로그 저장, 본사 이전 경로, 공장 AI 벤더 통제
중국 OEM과 공동개발	배경 IP·개량기술·학습데이터 귀속, 기술이전	프로젝트별 IP 매트릭스, 접근권한, 반출승인, 종료 후 사용권
중국 AI 스타트업 투자·JV	실질지배, 핵심 IP 권원, 정부보조금, 인력의존	법률·IP·데이터·수출통제 통합실사, 창업자 의무 및 step-in 권리

중국 클라우드 기반 원격진단	국외이전, 중요데이터, 사고·취약점 보고	데이터 현지화·최소화, 면제사유별 증빙, 보안사고 공동대응
중국 내 OTA 서비스	진입허가·이중 신고(备案)·리콜 회피 판단	변경분류위원회, 릴리스 승인, 롤백, 규제 신고 체크리스트

■ 맺음말

- 중국의 AI 중소기업 육성정책은 자동차 OEM과 부품사에 더 많은 기술 선택지와 현지 협력기회를 제공함. 다만 이러한 기회를 실제 사업성으로 전환하려면 강제표준·데이터·제품책임 입증 부담을 함께 관리해야 함.
⇒ **기회**: 로컬 AI 공급자와 협력 후보가 확대되어 중국 시장에서 기술 선택폭과 현지 협력기회가 넓어짐.
⇒ **부담**: 공급자 수와 OTA 반복주기가 증가할수록 결함 원인, 데이터 통제, IP 귀속과 규제책임의 구조가 복잡해지며, 강제표준·데이터·제품책임에 관한 입증 부담도 커짐.
- L2 및 L3·L4 강제 안전표준, 제품진입·OTA·리콜 관리, 자동차 데이터 국외이전 지침 및 최고인민법원의 AI 분쟁지침은 기능경계의 명확화, 전 생애주기 위험관리, 변경의 추적성 및 사후 입증 가능성을 공통적으로 요구하므로, 중국용 제품개발·현지 데이터 아키텍처·공급·공동개발계약·광고심사·사고·리콜 및 보험을 하나의 제품 전 생애주기 거버넌스로 통합할 필요가 높아짐.
⇒ 제품 거버넌스 역량이 곧 중국 시장 접근성과 연결되므로, 기능·데이터·변경·증거보존을 지속적으로 입증할 수 있는 체계를 갖추는 것이 핵심임.

¹ 공문: 「[인공지능 중소기업 창업 지원계획\(2026-2028년\)](#)」(工业和信息化部办公厅关于印发《人工智能中小企业创业支持计划(2026-2028年)》)- 공업정보화부 판공청(工业和信息化部办公厅), 공문 번호 工信厅企业〔2026〕31号. 원문: 각 성·자치구·직할시 및 계획단열시·신장생산건설병단 중소기업 주관부문에 계획을 발행하고 실제에 맞게 이행하도록 함.

공문: 「[지능형 커넥티드 신에너지차 산업 발전 제15차 5개년 계획](#)」(工业和信息化部等九部门关于印发《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》)- 공업정보화부 등 9개 부처. 언론 보도: 「[3년간 AI 과학기술형 중소기업 1만 개 이상 육성](#)」(利好来了! 工信部发文: 三年培育超万家AI科创中小企业)- 언론 보도.

언론 보도: 「[공업정보화부 등 9개 부처, 인공지능 모델·에이전트 혁신을 추진하고 자동차 산업에 우선 적용](#)」(工信部等九部门: 推动人工智能模型、智能体等技术创新 并率先在汽车行业落地应用)- 언론 보도.

² 공문: 「[지능형 커넥티드차 제품 진입·리콜 및 소프트웨어 온라인 업그레이드 관리 강화에 관한 통지](#)」(工业和信息化部关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知)- 공업정보화부(工业和信息化部). 게재처: 국제과학기술혁신센터(国际科技创新中心). 공식 발표: 「최고인민법원, 인공지능 관련 분쟁사건 심리에 관한 의견 발표」(最高法院发布《关于依法审理涉人工智能纠纷案件的意见》)- 최고인민법원(最高人民法院).

³ 공문: 「[인공지능 중소기업 창업 지원계획\(2026-2028년\)](#)」(工业和信息化部办公厅关于印发《人工智能中小企业创业支持计划(2026-2028年)》)- 공업정보화부 판공청(工业和信息化部办公厅), 공문 번호 工信厅企业〔2026〕31号. 원문: 각 성·자치구·직할시 및 계획단열시·신장생산건설병단 중소기업 주관부문에 계획을 발행하고 실제에 맞게 이행하도록 함.

공문: 「[지능형 커넥티드 신에너지차 산업 발전 제15차 5개년 계획](#)」(工业和信息化部等九部门关于印发《智能网联新能源汽车产业发展“十五五”规划》)- 공업정보화부 등 9개 부처. 언론 보도: 「[3년간 AI 과학기술형 중소기업 1만 개 이상 육성](#)」(利好来了! 工信部发文: 三年培育超万家AI科创中小企业)- 언론 보도.

언론 보도: 「[공업정보화부 등 9개 부처, 인공지능 모델·에이전트 혁신을 추진하고 자동차 산업에 우선 적용](#)」(工信部等九部门: 推动人工智能模型、智能体等技术创新 并率先在汽车行业落地应用)- 언론 보도.

⁴ 언론 보도: 「[인공지능 중소기업 창업 지원계획 발표, 3년간 과학기술형·혁신형 중소기업 1만 개 이상 신규 육성](#)」(人工智能中小企业创业支持计划出炉 三年新培育科技和创新型中小企业1万家以上)- 언론 보도.

언론 보도: 「[공업정보화부, 인공지능 중소기업 창업 지원계획 추진](#)」(工信部推出人工智能中小企业创业支持计划)- 언론 보도.

언론 보도: 「[인공지능 중소기업 창업 지원계획\(2026-2028년\) 발행](#)」(《人工智能中小企业创业支持计划(2026—2028年)》印发)- 서장자치구 과학기술청(西藏自治区科学技术厅) 게재, 언론 보도.

⁵ 언론 보도: 「[지능형 커넥티드 신에너지차 ‘제15차 5개년’ 계획 발표](#)」(盘中利好! 智能网联新能源汽车“十五五”规划来了!)- 증권시보(证券时报), 언론 보도.

⁶ 기업 실적발표 자료: 「Earnings call transcript: Horizon Robotics posts strong H1 2026 growth as losses continue」 — 호라이즌 로보틱스 실적 설명 자료.

언론 보도: 「국산 지능주행 칩, 엔비디아 추월; 호라이즌 31.94% 점유율 1위」(国产智驾芯片超越英伟达!地平线31.94%份额蝉联第一:突破1500万套) - 언론 보도.

⁷ 언론 보도: 「지능형 커넥티드차 제품 진입·리콜 및 소프트웨어 온라인 업그레이드 관리 강화에 관한 통지 해설」(《关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知》解读) - 국제과학기술혁신센터(国际科技创新中心), 언론 보도.

⁸ 언론 보도: 「최고인민법원, 자율주행 및 운전자 보조 사고의 책임 구분을 명확히 함」(最高法:明晰自动驾驶及辅助驾驶交通事故责任划分) — 언론 보도.

언론 보도: 「최고인민법원, 지능주행 교통사고 배상책임을 법에 따라 인정」(最高法:依法认定涉智驾交通事故赔偿责任) — 언론 보도.

⁹ 법령: 「중화인민공화국 민법전」(中华人民共和国民法典) - 중국 전국인민대표대회(中国人大网).

법령: 「중화인민공화국 민법전(계속)」(中华人民共和国民法典(续)) — 중국 전국인민대표대회(中国人大网).

¹⁰ 공문: 「자동차 데이터 국외이전 안전지침」(工业和信息化部等八部门关于印发《汽车数据出境安全指引》) — 공업정보화부 등 8개 부처(工业和信息化部等八部门).

Shin&Kim 중국팀(China PG)

법무법인 세종의 중국팀은 한중간 기업 인수합병, 합자법인 설립 및 운영 등 각종 중국투자, 다양한 특수산업 관련 중국 현지법인 설립 및 운영, 각종 거래 관련 계약서 작성 및 자문, 한중간 국제분쟁해결 등 한중 비즈니스와 관련한 법률 수요에 대해서 종합법률 서비스를 제공하고 있습니다. 중국팀은 중국법에 정통한 한국 및 중국 변호사들이 유창한 한국어 및 중국어를 기본으로 하여 양국 간 법률제도, 사업진행 방식 및 사업환경에 대한 정확하고 깊은 이해와 풍부한 업무 경험을 바탕으로 사업구상 단계에서부터 사업 완료 단계까지 고객의 입장과 시각에서 고객의 사업전략 및 목표에 부합하는 맞춤형 법률서비스를 제공하고 있습니다. 특히, 세종은 북경, 상해에 중국 현지사무소를 운영하면서 중국 현지 상황에 적합한 법률 자문을 신속하게 제공하고 있습니다.

Shin&Kim 글로벌 비즈니스 전략센터 (GBSC, Global Business Strategy Center)

법무법인(유) 세종은 기업들의 해외 진출에 따라 직면하게 되는 각종 규제에 대한 자문과 대응뿐 만 아니라 국내외 산업정책, 인바운드/아웃바운드 시장조사, 진출 전략 수립, 규제 대응 등 글로벌 비즈니스와 관련한 토탈 솔루션 제공이 가능하도록 업무 경험이 풍부한 전문가 집단을 구성하여 글로벌비즈니스전략센터(Global Business Strategy Center: GBSC)를 출범시켰습니다. GBSC는 실무경험이 풍부한 전문가 그룹과 기업들의 글로벌 비즈니스 수행을 지원해줄 수 있는 외교·통상·산업계 출신 고문 및 전문가 그룹으로 구성되어 미국/유럽, 중국, 동남아시아 관련 프로젝트들을 수행하여 왔으며, 법무법인(유) 세종의 해외 사무소 및 현지 제휴 로펌들을 기반으로 한 글로벌 네트워크 서비스도 제공하고 있습니다.

관련구성원

김병국

전문위원

02-316-4353

bkkim@shinkim.com

이창한

전문위원

02-316-1860

chalee@shinkim.com

원중재

변호사

+86-10-8447-5343

jjwon@shinkim.com

장대훈

외국변호사

+86-10-8447-5343

dxzhang@shinkim.com

Copyright SHIN & KIM LLC. All rights reserved.