

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-33 · 2026.08.03 – 08.07

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 8 월 10 일 (월) · Week 33

Weekly Review 는 한 주간 로보택시·자율주행·모빌리티 플랫폼 분야에서 발생한 개별 사건들을 비즈니스 모델·규제·노동 전환·도시 거버넌스라는 네 개의 렌즈로 재조명합니다. 뉴스 자체보다 뉴스와 뉴스 사이의 연결선, 사건의 표면보다 사건을 작동시키는 구조에 주목합니다.

본 호는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료입니다. 산업과 정책의 흐름을 하나의 서사로 엮어, 의사결정자가 다음 한 주의 좌표를 잡을 수 있도록 돕습니다. 매주 월요일 발행됩니다.

이번 호의 단일 서사

로보택시의 승부처는 이번 주를 기점으로 소프트웨어에서 대차대조표와 제도로 옮겨갔다.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

기술을 증명하는 국면은 끝났고, 자본과 면허와 노동이 값을 매기는 국면이 시작됐다

이번 주(8월 3일~7일)에는 층위가 전혀 다른 세 개의 사건이 한꺼번에 겹쳤습니다. 아마존 계열 죽스(Zoox)가 미국 도로교통안전청(NHTSA)의 안전기준 면제를 받아 8월 10일부터 라스베이거스에서 유료 운행을 시작한다고 밝혔고, 우버는 2분기 실적발표에서 자율주행 생태계에 100억 달러를 투입해 12만 대를 배치하겠다고 선언했으며, 무브(Moove)라는 이름의 플릿 운영사가 2억 5천만 달러를 조달해 기업가치 21억 달러를 인정받았습니다. 서로 무관해 보이는 세 사건은 사실 같은 질문에 답하고 있습니다. 누가 차량을 소유하고, 누가 그 차량을 굴리며, 누가 승객의 수요를 쥐는가.

지난주(W32) 본지는 "연방은 가속 페달을, 주·지방은 브레이크를 밟고 있다"는 이중 구조를 진단했습니다. 이번 주 그 진단은 반전이 아니라 고착의 방향으로 진전됐습니다. 8월 5일 캘리포니아 팀스터스(Teamsters)가 주 차량국(DMV)을 상대로 자율주행 트럭 규제의 경제영향 평가 누락을 문제 삼아 소송을 제기하면서, 제동은 여론의 영역에서 법정의 영역으로 넘어갔습니다. 연방은 진입을 열고, 주와 지방은 운영 조건을 붙이는 역할 분담이 미국 자율주행 거버넌스의 기본 골격으로 굳어지고 있습니다.

한국에 주는 함의는 분명합니다. 기술 준비도보다 제도 설계의 완성도가 실질적 확산 속도를 결정하는 국면에 들어섰습니다. 기존 택시 면허 체계를 흔들지 않으면서 무인 공급을 그 위에 통합·이행하는 설계, 그리고 전환 비용을 사후 분쟁이 아니라 사전 계량으로 처리하는 절차가 지금 필요한 두 가지입니다.

섹션별 핵심 판단

- 01 경쟁의 승부처가 알고리즘에서 대차대조표로 이동했습니다 — 개발·소유·운영·수요의 4계층 분업이 표면화됐습니다.
- 02 면제(exemption)는 규칙이 아니지만, 반복되는 면제는 사실상의 규칙이 됩니다 — 속도를 얻는 대신 예측가능성을 잃습니다.
- 03 노동계의 전선이 안전 논쟁에서 행정절차 논쟁으로 옮겨갔고, 이 전선이 훨씬 강력합니다.
- 04 도시의 실질적 통제권은 인허가가 아니라 연석(curb)과 정류장이라는 물리적 공간에 있습니다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

2026 년 8 월 3 일(월)부터 8 월 7 일(금)까지, 여섯 개의 장면

01 죽스, 8 월 10 일부터 라스베이거스 유료 운행 개시

NHTSA 가 8 개 연방자동차안전기준(FMVSS)에 대해 2 년·연 2,500 대 규모의 면제를 부여하면서, 조향장치와 페달이 없는 차량이 처음으로 상업 운송에 투입됩니다.

02 우버, 자율주행 생태계에 100 억 달러·12 만 대 커밋

2 분기 총예약액 580 억 달러(전년 대비 22% 증가), 최근 12 개월 잉여현금흐름 100 억 달러 첫 돌파. 자율주행 서비스 도시는 7 곳에서 연말 15 곳으로 확대할 계획입니다.

03 무브(Moove), 2 억 5 천만 달러 조달 — 기업가치 21 억 달러

무바달라가 주도한 시리즈 C. 웨이모의 피닉스·마이애미·라스베이거스 플릿을 운영하는 이 회사는 런던 진출과 함께 웨이모 차량의 '직접 매입'까지 계획하고 있습니다.

04 캘리포니아 팀스터스, 주 차량국(DMV) 제소

8 월 5 일 앨러미다 카운티 상급법원에 제소. 자율주행 대형트럭 규제가 경제영향 평가 절차를 건너뛰었으며, 20 만 명이 넘는 상용 트럭 운전자에 대한 영향을 과소 추정했다는 주장입니다.

05 웨이모, 델러스 대기자 명단 폐지

8 월 4 일 델러스 서비스를 전 주민과 방문객에게 개방했습니다. 초대 기반 실증에서 조건 없는 공공 이동수단으로 넘어가는 전형적인 전환 신호입니다.

06 조비-아톰스, 항공·지상 겸용 교통 허브 네트워크 제휴

조비 에비에이션이 트래비스 캘러닉의 아톰스와 손잡고 플로리다·뉴욕·텍사스·캘리포니아를 중심으로 에어택시와 자율 지상차량이 함께 쓰는 허브망 구축·금융에 나섭니다.

SECTION 01

자산은 누가 들고, 수요는 누가 쥐는가

자율주행 경쟁의 승부처는 알고리즘에서 대차대조표로 옮겨갔다

핵심 판단

로보택시 산업은 이번 주를 기점으로 '기술을 증명하는 산업'에서 '자본을 조달하고 자산을 운용하는 산업'으로 성격이 바뀌었습니다. 죽스의 유료 운행 개시가 기술의 종착점이라면, 우버의 100 억 달러와 무브의 2 억 5 천만 달러는 그 다음 경기의 시작점입니다.

핵심 질문은 더 이상 "누가 더 잘 주행하는가"가 아니라 "누가 차량이라는 무거운 자산을 자기 재무제표에 얹고, 누가 그 자산이 만들어내는 시간당 수익을 최적화하며, 누가 최종 수요를 통제하는가"입니다. 세 역할이 한 회사 안에 있을 필요는 없다는 것이 이번 주가 보여준 사실입니다.

분석

이번 주 세 건의 발표를 시간 순으로 늘어놓으면 서로 다른 뉴스처럼 보입니다. 그러나 이를 하나의 가치사슬 위에 포개어 보면 동일한 구조가 드러납니다. 자율주행 소프트웨어를 만드는 층, 차량이라는 자산을 소유하는 층, 그 차량을 실제로 굴리고 정비하는 층, 그리고 승객의 호출을 모으는 층. 지금까지 업계는 이 네 층을 한 회사가 모두 떠안는 수직통합을 당연한 전제로 삼아왔지만, 이번 주의 자금 흐름은 정반대 방향을 가리킵니다.

수직통합의 신화가 갈라지는 자리

웨이모는 여전히 기술과 서비스를 함께 쥐고 있지만, 피닉스.마이애미.라스베이거스의 플릿 운영은 이미 무브라는 외부 사업자에게 넘어가 있습니다. 차량 세차, 충전, 정비, 배차 대기 공간 확보 같은 일은 인공지능 문제가 아니라 부동산과 인건비와 교대 근무표의 문제이며, 이 영역에서는 규모의 경제가 소프트웨어와는 전혀 다른 방식으로 작동합니다. 기술 기업이 굳이 잘할 이유가 없는 일이 분리되기 시작한 것입니다.

우버의 100 억 달러는 투자가 아니라 보험료에 가깝다

우버는 자율주행 기술을 직접 개발하지 않습니다. 대신 파트너를 늘리고, 차량 배치를 약속하고, 자본을 선제적으로 투입합니다. 다라 코스로샤히 최고경영자가 웨이모의 제품을 "인상적"이라고 평가하면서도 "단일 파트너에 지나치게 의존하고 싶지 않다"고 덧붙인 대목이 이 전략의 요약입니다. 12 만 대라는 숫자는 공급 능력의 선언인 동시에, 기술 공급자가 수요 계층을 건너뛰고 직접 소비자에게 가는 것을 막는 방어선입니다.

무브의 등장은 '인프라 계층'이 값을 인정받았다는 신호다

13 개국 4 만 2 천 대 규모의 차량을 운용하던 이 회사가 21 억 달러 가치를 인정받았다는 사실은, 시장이 플릿 운영을 단순 하청이 아니라 독립적인 인프라 사업으로 재평가하기 시작했음을 뜻합니다. 특히 웨이모 차량을

직접 매입하겠다는 계획은 기술 기업이 자산의 무게를 덜어내고 운영사가 그 무게를 떠안은 역할 재배치가 이미 협상 테이블에 올라와 있다는 증거입니다.

배경

- 죽스는 NHTSA의 임시 면제를 근거로 8월 10일부터 라스베이거스에서 유료 로보택시 운영을 시작한다고 8월 5일 밝혔다.
- 우버 2분기 총예약액은 580억 달러로 전년 대비 22% 증가했고, 4개 분기 연속 20% 이상 성장을 기록했다.
- 우버의 최근 12개월 잉여현금흐름은 처음으로 100억 달러를 넘어섰으며, 자율주행 서비스는 7개 도시에서 운영 중이다.
- 무브는 무바달라가 주도하고 워브캐피털·이온퍼시픽이 공동 주도한 시리즈 C에서 2억 5천만 달러를 조달했다.
- 무브는 조달 자금으로 자율주행 플릿 관리 사업을 확장하고 약 350명을 추가 채용할 계획이다.
- 루시드는 14억 달러 규모 비용 절감 계획을 발표하면서 우버·누로와의 로보택시 프로그램을 회생 전략의 축으로 제시했다.

SECTION 02

면제가 쌓이면 제도가 된다

속도를 얻는 대가로 예측가능성을 내주는 거래가 진행 중이다

핵심 판단

죽스에 부여된 면제는 형식상 개별 기업에 대한 한시적 예외이지만, 실질적으로는 '조향장치 없는 차량도 상업 운송이 가능하다'는 선례를 만든 사건입니다. 후속 사업자들은 이제 법을 바꾸지 않고도 같은 경로를 밟을 수 있습니다.

다만 면제 방식은 규칙을 만들지 않은 채 예외만 축적하는 구조입니다. 사업자에게는 빠른 진입을, 사회에는 낮은 예측가능성을 남깁니다. 한국이 참고해야 할 지점은 미국의 속도가 아니라, 미국이 지금 치르고 있는 이 비용의 성격입니다.

분석

미국 도로교통안전청은 죽스에 8개 연방자동차안전기준에 대한 2년간의 임시 면제를 부여했습니다. 죽스 차량에는 운전대도 페달도 백미러도 없기 때문에 필요했던 조치입니다. 다만 이 면제의 파급력은 죽스에 그치지 않습니다. 운전자가 없는 차량에 인간용 조작장치를 요구하는 규정이 불필요하다는 판단이 한 번 내려진 이상, 테슬라의 2인승 사이버캡을 비롯한 후속 차량들도 같은 논리를 원용할 수 있게 됐습니다.

면제는 규칙의 대체재가 아니라 규칙의 유예다

면제 방식의 장점은 명확합니다. 입법 과정을 거치지 않고도 기술 변화에 대응할 수 있습니다. 그러나 면제는 기한이 있고, 수량 한도가 있으며, 부여 기준이 사례별로 축적될 뿐 성문화되지 않습니다. 2년 뒤 갱신 여부가 행정부의 판단에 달려 있다는 사실은 사업자에게는 자본 조달의 불확실성으로, 도시에는 서비스 지속성의 불확실성으로 전가됩니다. 지금의 속도는 미래의 예측가능성을 담보로 빌려온 것입니다.

연방은 진입을, 주·지방은 조건을 — 역할 분담의 고착

지난주 본지가 진단했던 "연방 가속, 주·지방 제동"의 구도는 이번 주 반전되지 않고 오히려 형태를 갖췄습니다. 연방은 차량이 도로에 나올 수 있는지를 정하고, 주와 지방정부는 그 차량이 어떤 조건에서 굴러갈 수 있는지를 정하는 분업입니다. 지난달 샌프란시스코 시장이 주 규제당국에 규칙 강화를 요청하고 연방 하원의원이 전국 최소 안전기준 법안을 발의한 것도 같은 축 위에 있습니다.

한국형 해법 — 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위의 공급 통합

국내 논의는 로보택시를 기존 택시 면허 체계 안에 둘 것인가를 두고 갈려 있습니다. 본 연구실은 기존 면허·총량 체계를 토대로 삼되 그 위에 무인 공급분을 단계적으로 통합·이행하는 설계가 현실적이라고 봅니다.

면허를 별도 트랙으로 신설하면 진입은 빨라 보이지만 기존 사업자와의 충돌이 사후 분쟁으로 누적되고, 결과적으로 실질 확산은 오히려 지연됩니다. 면허 가치가 보전된다는 신호가 먼저 있어야 협상이 시작됩니다.

배경

- NHTSA는 7월 30일 죽스에 8개 연방자동차안전기준에 대한 2년 임시 면제를 부여했고, 연 2,500대까지 상업 운행이 가능해졌다.
- 면제 이전 죽스는 기술 실증 목적의 운행만 허용됐으며 요금을 받을 수 없었다.
- 케빈 멀린 연방 하원의원은 자율주행 운영사에 대한 전국 최소 안전기준 수립을 지시하는 법안을 발의했다.
- 국토교통부는 무인 자율주행 허가 요건으로 최소 1만 5천 km 주행 실적, 원격 관제, 시스템 이중화, 비상 대응 체계를 제시했다.
- 국내 자율주행 시범운행지구는 5월 15일 기준 17개 시·도 34개 구역이며, 8개 지자체 지원 사업에 30억 원이 투입된다.
- 로보택시를 기존 택시 총량제 안에 들지, 별도 면허 체계로 설계할지를 두고 업계 간 이견이 지속되고 있다.

SECTION 03

노동은 안전이 아니라 절차를 걸었다

일자리는 기술이 아니라 규칙 제정 과정에서 사라진다

핵심 판단

캘리포니아 팀스터스의 소송에서 주목해야 할 것은 소송의 승패가 아니라 전선의 이동입니다. 노동계는 "자율주행이 위험하다"는 안전 프레임에서 "규칙을 만드는 절차가 법을 지키지 않았다"는 행정절차 프레임으로 무기를 바꿨습니다.

이 전환이 중요한 이유는, 행정절차법은 기술의 옳고 그름을 묻지 않기 때문입니다. 절차를 지켰는지만 묻습니다. 산업이 아무리 안전 데이터를 쌓아도 이 질문에는 답이 되지 않습니다.

분석

8월 5일 캘리포니아 팀스터스는 앨러미다 카운티 상급법원에 주 차량국을 상대로 소송을 제기했습니다. 쟁점은 자율주행 대형트럭이 안전한가가 아니라, 지난 4월 채택된 규제가 경제적 영향을 연구하고 공개할 의무를 우회했는가입니다. 노조는 규제의 1년차 경제적 영향이 5천만 달러를 넘을 수 있어 더 엄격한 심사를 거쳐야 했으며, 차량국이 "단 한 개의 일자리도 사라지지 않는다"고 추정된 것은 20만 명이 넘는 주 내 상용 트럭 운전자의 현실과 맞지 않는다고 주장합니다.

"일자리 감소 없음"이라는 추정이 만든 취약점

규제 당국이 고용 영향을 0으로 놓는 순간, 그 추정 자체가 소송의 표적이 됩니다. 낙관적 추정은 정치적으로는 부담을 줄이지만 법적으로는 방어선을 약화시킵니다. 자율주행 대형트럭 규제라는 사안에서 고용 영향이 정확히 0이라는 주장은 상식적으로도 방어하기 어렵고, 이 취약점이 절차 위법 주장의 입구가 되었습니다. 전환 비용을 인정하지 않는 규제는 전환 비용을 소송 비용으로 되돌려받습니다.

산업 측 대응의 어조가 드러내는 것

자율주행산업협회는 이 소송을 "남용적이고 경솔한 소송의 새로운 기준"이라고 논평했고, 개별 개발사들은 논평을 거부했습니다. 강한 어조는 대개 방어선이 얇을 때 나옵니다. 절차적 하자를 다투는 소송에 대해 기술의 우수성이나 안전 통계로 답하는 것은 논점이 어긋난 대응이며, 이런 어긋남이 반복되면 여론과 법정 양쪽에서 불리해집니다.

한국에 주는 함의 — 전환 비용의 사전 계량

국내에서도 무인 운행이 확대되면 동일한 질문이 제기됩니다. 다른 점은 우리에게 아직 시간이 있다는 것입니다. 고용 영향과 면허 자산 가치의 변화를 규제 설계 단계에서 계량하고, 그 비용을 감당할 자원과 이행

기간을 함께 제시하는 절차를 갖출 필요가 있습니다. 전환 비용을 명시적으로 계산에 넣는 규제가 결과적으로 더 빠르게 집행됩니다.

배경

- 캘리포니아 팀스터스는 8 월 5 일 앨러미다 카운티 상급법원에 주 차량국을 상대로 소송을 제기했다.
- 소송의 핵심 주장은 차량국이 자율주행 대형트럭 규제의 경제적 영향을 연구·공개할 법적 의무를 우회했다는 것이다.
- 차량국은 지난 4 월 말 대형 자율주행차의 시험·배치 허가 신청을 허용하는 새 규정을 채택했다.
- 노조는 규제의 1 년차 경제적 영향이 5 천만 달러를 넘을 수 있으며, 주 내 상용 트럭 운전자 20 만 명 이상이 영향권에 있다고 주장한다.
- 소송은 2026 년 4 월 자율주행차 규정의 폐지를 구하고 있다.
- 자율주행산업협회(AVIA)는 이 소송을 "남용적이고 경솔한 소송의 새 기준"이라고 논평했다.

SECTION 04

도시는 허가가 아니라 연석으로 통제한다

허용할지를 정하는 단계는 끝났고, 어떻게 대접할지를 정하는 단계가 시작됐다

핵심 판단

웨이모가 델러스에서 대기자 명단을 없앤 것은 기술 뉴스가 아니라 도시 뉴스입니다. 초대받은 사람만 타던 실험이 누구나 부를 수 있는 이동수단으로 바뀌는 순간, 도시가 관리해야 할 대상은 '자율주행차'가 아니라 '교통량과 정차 공간'이 됩니다.

이때 도시가 쥔 가장 강력한 지렛대는 인허가가 아니라 물리적 공간입니다. 어디서 승객을 태우고 내릴 수 있는가, 어디에 대기 차량을 세울 수 있는가. 연석(curb)은 협상 불가능한 유한 자원이며, 여기서 도시는 실질적 통제력을 회복합니다.

분석

델러스에서 대기자 명단이 사라진 8월 4일은 로보택시가 '체험'에서 '일상'으로 넘어간 날로 기록될 만합니다. 동시에 이번 주에는 도시의 물리적 인프라를 선점하려는 움직임도 나왔습니다. 조비 에비에이션과 트래비스 캘러닉의 아톰스가 에어택시와 자율 지상차량이 함께 쓰는 교통 허브 네트워크를 구축·금융하겠다고 발표한 것입니다. 플로리다가 전기차 충전 인프라용 연방 예산 2억 달러를 전환해 32개의 수직이착륙기 착륙장을 짓기로 한 결정과 겹쳐 읽으면, 다음 경쟁의 무대가 어디인지가 선명해집니다.

대기자 명단의 폐지가 만드는 새로운 부담

서비스가 전면 개방되면 이용량은 계단식으로 뛴니다. 그리고 이용량이 뛰는 순간, 그동안 보이지 않던 문제가 한꺼번에 드러납니다. 지난 7월 4일 샌프란시스코에서 웨이모 차량들이 정체 속에서 멈춰 서고 배터리가 소진돼 주요 도로를 막았던 사건이 그 예고편이었습니다. 웨이모가 공사 구간 대응 문제로 두 달간 중단했던 고속도로 운행을 이번 주 재개한 것도, 확장과 안정성 사이의 줄타기가 계속되고 있음을 보여줍니다.

연석(curb)이 다음 병목이다

무인 차량은 운전자가 없기 때문에 이중 주차나 임의 정차의 여지가 훨씬 좁습니다. 사람이 없으니 차를 옮겨줄 사람도 없습니다. 결국 승하차 지점과 대기 공간을 도시가 지정해야 하는데, 이는 곧 도시가 자율주행 서비스의 실질적 운영 조건을 결정할 수 있다는 뜻입니다. 인허가는 한 번 내주면 되돌리기 어렵지만, 연석 배정은 매년 조정할 수 있습니다. 규제 수단으로서 훨씬 정교합니다.

서울의 좌표 — 실증 규모와 제도 설계의 시차

서울은 상암에서 운전석을 비운 국내 첫 로보택시를 운영하고, 하반기 레벨 4 택시와 내년 청계천 자율주행버스·강남 로보택시를 예고했습니다. 3대에서 출발해 2027년 10대 이상으로 늘리는 규모는

델러스나 라스베이거스와 견줄 수준이 아닙니다. 그러나 규모의 격차보다 중요한 것은 이 시차를 어떻게 쓰느냐입니다. 승하차 공간 표준, 정차 우선순위, 사고 시 대응 프로토콜을 대수가 적을 때 확정해 두면 확대 국면에서 협상력을 잃지 않습니다.

배경

- 웨이모는 8월 4일 델러스 로보택시 서비스의 대기자 명단을 폐지하고 전 주민·방문객에게 개방했다.
- 웨이모는 공사 구간 주행 우려로 두 달 넘게 중단했던 고속도로 운행을 7월 말부터 재개하기 시작했다.
- 7월 4일 샌프란시스코에서 웨이모 차량이 정체 중 방전으로 도로를 막은 사건 이후 시장이 주 당국에 규칙 강화를 요청했다.
- 조비 에비에이션은 아톰스와 에어택시·자율 지상차량 공용 교통 허브 네트워크 구축·금융 제휴를 발표했다.
- 플로리다는 전기차 충전 인프라용 연방 예산 2억 달러를 전용해 32개 수직이착륙기 착륙장을 짓기로 했다.
- 서울시는 상암에서 국내 첫 무인 로보택시를 운영 중이며, 2027년 청계천 자율주행버스와 강남 로보택시를 예고했다.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 좌표를 확인할 네 개의 관전 포인트

01 죽스의 라스베이거스 첫 주 운행 데이터를 확인할 필요가 있습니다

8월 10일 유료 운행이 시작되는 만큼, 초기 요금 수준과 평균 대기시간이 곧 공개될 것입니다. 마일당 요금이 웨이모(1.36~1.43 달러)와 테슬라(0.81 달러) 사이 어디에 놓이는지가 죽스의 사업 모델을 읽는 첫 단서가 됩니다. 가격은 전략을 숨기지 못합니다.

02 면제의 2호·3호 신청이 나오는지 지켜볼 필요가 있습니다

죽스 면제가 선례로 작동하는지는 후속 신청이 확인해 줍니다. 테슬라 사이버캡을 비롯한 조향장치 없는 차량이 같은 경로를 밟는다면, 미국의 자율주행 진입 규제는 사실상 면제 심사 체계로 전환됐다고 보아야 합니다. 이 경우 우리 제도 설계의 참조점도 함께 바뀝니다.

03 팀스터스 소송의 절차적 쟁점 처리를 추적할 필요가 있습니다

가처분 신청 여부와 차량국의 대응이 이번 주 안에 윤곽을 드러낼 수 있습니다. 법원이 경제영향 평가 의무를 어느 수준으로 해석하는지는 미국을 넘어 각국 규제 설계의 참조 기준이 됩니다. 결과보다 쟁점 정리 방식에 주목하는 것이 바람직합니다.

04 국내 무인 가이드라인의 시행 세부와 서울 하반기 일정을 점검할 필요가 있습니다

1만 5천 km 주행 실적 요건이 실제 허가 절차에서 어떻게 운용되는지, 상암 레벨 4 로보택시의 하반기 일정이 유지되는지가 관건입니다. 아울러 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 무인 공급을 통합하는 이행 설계를 지금 단계에서 구체화해 둘 것을 권합니다.

SOURCES

참고 자료

본 호에서 인용·참조한 공개 보도 및 자료

-
- [01] **TechCrunch.** TechCrunch Mobility: Zoox prepares for launch and Uber's AV empire (2026.08.09)
<https://techcrunch.com/2026/08/09/techcrunch-mobility-zoox-prepares-for-launch-and-ubers-av-empire/>
- [02] **TechCrunch.** TechCrunch Mobility: Two roads diverged — for robotaxis (2026.08.02)
<https://techcrunch.com/2026/08/02/techcrunch-mobility-two-roads-diverged-for-robotaxis/>
- [03] **TechCrunch.** Zoox to start charging for robotaxi rides in Las Vegas (2026.08.05)
<https://techcrunch.com/2026/08/05/zoox-to-start-charging-for-robotaxi-rides-in-las-vegas/>
- [04] **TechCrunch.** Moove raises \$250M to become the backbone of the robotaxi industry (2026.08.05)
<https://techcrunch.com/2026/08/05/moove-raises-250m-to-become-the-backbone-of-the-robotaxi-industry/>
- [05] **TechCrunch.** Waymo opens up robotaxi service in Dallas to everyone (2026.08.04)
<https://techcrunch.com/2026/08/04/waymo-opens-up-robotaxi-service-in-dallas-to-everyone/>
- [06] **CNBC.** Uber (UBER) Q2 2026 earnings (2026.08.05) <https://www.cnbc.com/2026/08/05/uber-stock-q2-2026-earnings.html>
- [07] **Uber Investor Relations.** Uber Announces Results for Second Quarter 2026 (2026.08.05)
<https://investor.uber.com/news-events/news/press-release-details/2026/Uber-Announces-Results-for-Second-Quarter-2026/>
- [08] **International Brotherhood of Teamsters.** Teamsters California Sues DMV to Protect Public from Driverless Truck Dangers (2026.08.05) <https://teamster.org/2026/08/teamsters-california-sues-dmv-to-protect-public-from-driverless-truck-dangers/>
- [09] **CBS Sacramento.** Teamsters sue California DMV over driverless truck rules (2026.08.05)
<https://www.cbsnews.com/sacramento/news/california-dmv-sued-by-teamsters-driverless-truck-rules/>
- [10] **TechCrunch.** Lucid's turnaround plan hinges on \$1.4B in cash savings, robotaxis (2026.08.04)
<https://techcrunch.com/2026/08/04/lucids-turnaround-plan-hinges-on-1-4b-in-cash-savings-robotaxis/>
- [11] **뉴스 1.** 서울 상암서 국내 첫 '로보택시' 운영...국토부, 자율주행 서비스 확대 (2026.02.24)
<https://www.news1.kr/realestate/general/6080665>
- [12] **오토뷰.** 국토부, 무인 자율주행차 가이드라인 마련... 로보택시 서비스 확장 가능할까 (2026)
<https://www.autoview.co.kr/ko-kr/articles/100910>
- [13] **뉴스핌.** 로보택시 시대, 택시면허 어떻게...전문가들 "선제적 방향 제시해야" (2026.06.30)
<https://www.newspim.com/news/view/20260630001034>

DISCLAIMER · 면책 조항

본 Weekly Review 는 (사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실이 발행하는 무료 인사이트 자료이며, 인용된 모든 수치·주장·기업 전략은 공개된 언론 보도 및 보고서를 바탕으로 재해석한 것입니다. 특정 투자·정책 결정의 근거로 단독 사용될 수 없으며, 오류가 발견될 경우 정책연구실로 피드백 부탁드립니다.