

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-36 · 2026. 8. 24 ~ 8. 28

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 8 월 31 일 (월) · Week 36

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.

EXECUTIVE SUMMARY

핵심 판단

이번 주, 산업의 질문은 “누가 더 잘 달리는가”에서 “누가 허가하고, 누가 원가를 통제하며, 누가 공급 총량을 결정하는가”로 옮겨갔다.

8월 마지막 주는 로보택시 산업에서 기술 시연이 뉴스의 중심에서 한 걸음 물러난 주로 기록될 만합니다. 이번 주의 주요 사건은 하나같이 차량이 얼마나 잘 달리는가에 관한 것이 아니라, 그 차량을 누가 허가하고, 그 주행의 원가를 누가 통제하며, 도로 위에 몇 대를 올릴지를 누가 결정하는가에 관한 것이었습니다. 8월 26일 국회 본회의를 통과한 자율주행자동차법 개정안은 시범운행지구 지정 권한을 국토교통부 장관에서 시·도지사로 내려보냈고, 미국에서는 네바다주가 12개월간 최대 8,000 대라는 허가 총량을 열었으며, Waymo는 자사 로보택시에 이미 탑재되어 있던 5 나노 자체 설계 반도체의 존재를 공개했습니다.

세 사건은 서로 다른 대륙, 서로 다른 층위에서 벌어졌지만 하나의 구조를 공유합니다. 권한이 이동하고 있다는 것입니다. 시범 구역의 지정 권한은 중앙에서 지방으로, 연산 원가의 통제권은 범용 반도체 공급자에서 서비스 운영자 자신에게로, 그리고 공급 총량의 결정권은 — 적어도 한국에서는 — 기존 운송 면허 체계와의 협상 테이블 위로 내려앉았습니다. 산업의 승부처가 주행 성능이라는 공학의 영역에서 제도 설계와 원가 구조라는 경영·정책의 영역으로 옮겨갔다는 뜻입니다.

실무적 함의는 비교적 분명합니다. 앞으로 로보택시 사업의 성패를 가르는 변수는 자율주행 소프트웨어의 성능 지표가 아니라, 마일당 원가를 어디까지 낮출 수 있는가와 기존 운송 면허 체계와 어떤 방식으로 결합할 것인가라는 두 개의 질문에 놓여 있습니다. 다음 주 예정된 테슬라 사이버캡(Cybercab) 공개와 서울시 자율주행 호출 플랫폼 사업자 선정은 각각 그 두 질문에 대한 첫 번째 답안이 될 것입니다.

섹션별 핵심 판단

· SECTION 01 · 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

로보택시 경쟁은 주행 성능 단계를 지나 마일당 원가 경쟁에 진입했습니다. Waymo의 자체 실리콘과 Tesla의 공격적 요금은 같은 문제에 대한 서로 다른 해법입니다.

▪ SECTION 02 · 규제·정책

규칙 제정이 늦어질수록 예외 승인이 사실상의 규칙 역할을 합니다. 미국은 예외로, 한국은 법 개정으로 같은 공백을 메우고 있습니다.

▪ SECTION 03 · 노동 전환

한국에서 무인 공급의 첫 관문은 기술 인증이 아니라 면허입니다. 기존 면허 가치를 보전하는 설계가 도입 속도를 결정합니다.

▪ SECTION 04 · 도시 거버넌스

지정 권한을 내려보내는 일과 관리 역량을 내려보내는 일은 다른 문제입니다. 이번 법 개정은 전자를 해결했습니다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

8 월 24 일(월)부터 28 일(금)까지, 국내외에서 확인된 여섯 개의 신호.

01 자율주행자동차법 개정안 국회 본회의 통과 (8 월 26 일)

시범운행지구 지정 권한이 국토교통부 장관에서 시·도지사로 확대되어, 지방정부가 지역 수요에 따라 상시 지정할 수 있게 되었습니다. 반기 단위였던 지정 주기가 사실상 사라집니다.

02 서울시 자율주행 호출 플랫폼 차기 사업자 모집 마감 (8 월 24 일)

티머니·서울택시운송사업조합 연합, 카카오모빌리티, 현대차, 쏘카 계열이 3,000 대 규모로 성장할 시장의 호출 계층을 두고 경합하는 구도가 만들어졌습니다.

03 테슬라, 로보택시 운영시간 주 7 일 06 시~22 시로 확대 (8 월 27 일)

하루 전인 8 월 26 일에는 무감독(unsupervised) 운행 차량이 “훨씬 많아졌다”고만 밝히고 구체 대수는 공개하지 않았습니다. 9 월 3 일 사이버캡 공개를 앞둔 사전 정지 작업으로 읽힙니다.

04 Waymo 자체 설계 5 나노 반도체 공개의 파장 확산

TSMC 5 나노 공정, 1,000 TOPS 급 연산 성능. 차량 한 대당 하드웨어 원가를 2 만~2 만 5 천 달러로 추정하는 분석이 이어지며 논점이 성능에서 원가로 이동했습니다.

05 네바다 클라크 카운티, 12 개월간 최대 8,000 대 상업 운행 허가 발효

테슬라 5,000 대, Waymo 1,000 대를 포함한 허가 총량이 열렸습니다. 단일 카운티 기준으로는 지금까지 가장 큰 규모의 무인 공급 승인입니다.

06 NHTSA, 2028 년 안전 규칙 시한과 Zoox 예외 승인의 병존

연방 규칙은 2028 년을 목표로 제정 중인데, Zoox 는 연 2,500 대 규모 예외 승인으로 이미 라스베이거스에서 유료 운행을 시작했습니다. 예외가 규칙보다 먼저 도착했습니다.

SECTION 01

원가라는 새로운 전장

가격표는 기술 성숙도를 가장 정직하게 반영하는 지표입니다.

핵심 판단

로보택시 경쟁의 승부처는 이미 주행 성능에서 마일당 원가로 이동했습니다. 이번 주 드러난 Waymo와 테슬라의 행보는 정반대로 보이지만, 실제로는 동일한 문제 — 태울수록 손실이 줄어드는 구조를 어떻게 만들 것인가 — 에 대한 두 가지 해법입니다. Waymo는 연산 원가를 수직계열화로 낮추고, 테슬라는 요금을 먼저 낮춰 수요를 확보한 뒤 규모로 원가를 따라잡습니다.

지난 호(W35)에서 저희는 네바다의 대규모 허가과 Waymo의 반도체 공개를 두고 “허가 총량이 기술 검증 속도를 앞지르기 시작했다”고 진단했습니다. 이번 주 테슬라의 운영시간 확대와 대수 비공개는 그 흐름이 공급 측에서 구체화되는 사례입니다.

분석

자율주행 산업의 초기 10년은 “달릴 수 있는가”를 증명하는 시간이었습니다. 그 질문은 대체로 닫혔습니다. 이제 남은 질문은 “남길 수 있는가”이며, 이는 공학이 아니라 회계의 질문입니다. 이번 주의 사건들은 모두 이 손익계산서의 서로 다른 줄을 겨냥하고 있었습니다.

실리콘으로 내려간 원가 경쟁

Waymo가 공개한 자체 설계 반도체는 TSMC 5나노 공정으로 제조되며 1,000 TOPS 이상의 연산 성능을 낸다고 알려졌습니다. 성능 수치보다 중요한 것은 이 칩이 이미 운행 중인 차량에 탑재되어 있었다는 사실입니다. 범용 GPU를 사서 쓰던 단계에서 전용 칩을 설계해 쓰는 단계로 넘어갔다는 것은, 연산 원가의 결정권을 반도체 공급자에게서 회수했다는 뜻입니다. 차량 한 대당 하드웨어 원가는 2만~2만 5천 달러로 추정되는데, 이 숫자가 내려가는 만큼 손익분기 가동률도 내려갑니다.

요금을 먼저 낮추는 쪽의 선택

테슬라는 반대편에서 접근합니다. 2026년 초 기준 샌프란시스코 만안 지역 평균 요금은 8달러대로 경쟁사의 절반 안팎이었고, 거리 단가로는 3분의 1 수준이라는 분석도 있었습니다. 원가가 낮아서가 아니라 초기 점유율을 사기 위한 보조금 성격이 강하며, 15년 전 Uber와 Lyft가 걸었던 길과 같습니다. 8월 27일 운영시간을 주 7일 06시~22시로 늘린 것은 가동률을 끌어올리려는 조치로, 요금을 먼저 낮춘 쪽이 반드시 밟아야 하는 수순입니다.

플랫폼 계층의 자리는 어디로 가는가

차량과 소프트웨어를 모두 가진 사업자가 요금까지 직접 정하기 시작하면, 그 사이에서 수요를 중개하던 플랫폼의 몫은 구조적으로 줄어듭니다. Uber 가 30 개 이상의 자율주행 기업과 제휴하며 100 억 달러 이상을 투입하겠다고 밝힌 것, Lyft 가 Waymo 와 내슈빌에서 하나의 차량군을 공유하는 방식을 택한 것은 모두 이 압력에 대한 대응입니다.

배경

- Waymo 가 TSMC 5 나노 공정 기반 자체 설계 반도체를 공개(8 월 20 일 전후). 1,000 TOPS 이상 성능, 센서 원시 데이터 처리와 전단 추론 담당. 하드웨어 원가는 대당 2 만~2 만 5 천 달러로 추정.
- 테슬라, 8 월 26 일 무감독 운행 차량이 “훨씬 많아졌다”고 발표(구체 대수 비공개). 8 월 27 일 운영 시간을 주 7 일 06 시~22 시로 확대.
- 테슬라 텍사스 등록 자율주행 차량 규모가 Waymo 텍사스 차량군의 37% 수준에 도달(8 월 27 일 기준).
- 2026 년 초 기준 평균 요금: Waymo 약 19.7 달러, Uber 약 17.5 달러, Lyft 약 15.5 달러. Waymo 의 프리미엄은 2025 년 중반 30~40%에서 13% 수준으로 축소.
- Uber 는 30 개 이상 자율주행 기업과 제휴, 2026 년 말까지 15 개 도시 목표. Waymo 는 7 월 피닉스 제휴 종료.

SECTION 02

예외가 먼저 도착하는 규제

규칙 제정이 늦어지면, 예외 승인이 그 자리를 대신 채웁니다.

핵심 판단

같은 주에 미국과 한국은 규제 공백을 정반대 방식으로 메웠습니다. 미국은 연방 규칙을 2028 년 목표로 미뤄둔 채 개별 예외 승인과 주(州) 단위 허가로 공급을 열었고, 한국은 법률 개정을 통해 지정 권한 자체를 재배치했습니다. 전자는 빠르지만 누적된 예외가 사실상의 규칙이 되는 문제를 놓고, 후자는 느리지만 판단의 근거를 법률에 남깁니다.

정책 설계자의 관점에서 볼 때, 예외 승인의 총량이 일정 임계를 넘으면 사후에 만들어지는 규칙은 이미 형성된 산업 구조를 추인하는 문서가 되기 쉽습니다. 규칙의 시점은 그 자체로 정책 수단입니다.

분석

규제는 흔히 “허용할 것인가 말 것인가”의 문제로 이해되지만, 실무에서 더 중요한 변수는 “무엇을, 언제, 어떤 형식으로 결정하는가”입니다. 이번 주 미국과 한국은 이 세 변수를 각각 다르게 설정했습니다.

규칙보다 먼저 도착한 예외

NHTSA(미국 도로교통안전국)는 자율주행차 성능에 관한 연방 안전 기준을 2028 년까지 마련하겠다는 일정을 두고 있습니다. 그런데 Zoox 는 연 2,500 대 규모, 2 년 기한의 임시 예외 승인을 받아 8 월 10 일부터 라스베이거스에서 유료 운행을 시작했습니다. 운전대와 페달이 없는 차량이 규칙보다 먼저 도로에 나온 것입니다. 예외 승인은 개별 사안에 대한 행정 판단이지만, 그것이 반복되면 다음 사업자의 기대 수준이 되고, 결국 규칙 초안의 출발점이 됩니다.

주(州)가 여는 공급 총량

네바다 교통당국이 클라크 카운티에서 12 개월간 최대 8,000 대 규모의 상업 운행을 승인한 것은 연방 규칙의 부재를 주 단위 허가가 대체하고 있음을 보여주는 사례입니다. 테슬라 5,000 대, Waymo 1,000 대라는 배분은 안전성 검증 결과가 아니라 신청 규모와 사업 계획에 따라 정해진 것으로 이해되며, 여기서 “허가 총량”이라는 개념이 사실상 산업 정책의 도구로 사용되기 시작했다는 점에 주목할 필요가 있습니다.

법률로 권한을 재배치한 한국

8 월 26 일 국회 본회의를 통과한 자율주행자동차법 개정안은 시범운행지구 지정 권한을 국토교통부 장관에서 시·도지사로 확대했습니다. 국토교통부 장관과의 협의와 지역위원회 승인을 거치되, 반기 단위였던 지정 주기가 상시 체제로 바뀝니다. 미국이 개별 차량·사업자 단위의 예외로 공간을 열었다면, 한국은 공간을

여는 권한 자체를 아래로 내려보낸 것입니다. 속도는 느려 보이지만, 판단의 근거와 책임 소재가 법률에 남는다는 점에서 제도적 내구성은 더 높습니다.

배경

- NHTSA, 자율주행차 안전 규칙 제정 완료 시한을 2028 년으로 설정. 2026 년 3 월 국가 AV 안전 포럼으로 절차 착수.
- NHTSA, Zoox 에 연 2,500 대·2 년 기한의 임시 예외를 승인. Zoox 는 8 월 10 일 라스베이거스에서 유료 운행 개시.
- NHTSA, Waymo·테슬라 등에 응급 현장 차단 문제 시정 계획 제출을 요구, 기한이 8 월 중순 도래.
- 네바다 교통당국, 8 월 20 일 테슬라·Uber·Waymo 3 사 허가를 만장일치 승인. 12 개월간 클라크 카운티 최대 8,000 대 규모.
- 한국 국회, 8 월 26 일 자율주행자동차법 등 국토교통부 소관 4 개 법안 개정안 의결. 시·도지사가 장관 협의와 지역위원회 승인을 거쳐 관할 구역 일부를 시범운행지구로 상시 지정 가능.

SECTION 03

면허라는 자산, 통합이라는 경로

기존 면허의 가치를 보전하는 설계가 무인 공급의 도입 속도를 결정합니다.

핵심 판단

한국에서 로보택시의 첫 번째 관문은 기술 인증이 아니라 면허입니다. 개인택시 면허는 서울 기준 1억 원을 넘고 일부 지역에서는 2억 원을 호가하는 실질 자산이며, 종사자에게는 노후 자산이자 사업권 그 자체입니다. 따라서 무인 공급을 기존 면허 체계 바깥에서 별도로 늘리는 설계는 자산 가치의 훼손을 통해 저항을 만들고, 결과적으로 도입을 지연시킵니다.

반대로 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 설계는 이해관계 충돌을 줄이면서 실제 도입 속도를 높입니다. 8월 24일 마감된 서울시 자율주행 호출 플랫폼 사업자 모집에 서울택시운송사업조합이 티머니와 연합해 참여를 검토한 것은, 이 통합 경로가 이미 시장에서 현실적 선택지로 작동하기 시작했음을 보여줍니다.

분석

노동 전환을 “일자리가 몇 개 사라지는가”의 문제로만 보면 정작 중요한 변수를 놓칩니다. 한국의 택시 노동은 임금 노동과 자산 소유가 겹쳐 있고, 이 때문에 전환의 설계는 고용 대책인 동시에 자산 정책이어야 합니다.

법인택시와 개인택시는 같은 사건을 다르게 본다

법인택시 업계는 구인난과 임금 압박으로 이미 수익 구조가 한계에 이르렀고, 그 결과 자율주행을 위기 돌파의 수단으로 받아들이는 방향으로 입장을 옮겨왔습니다. 반면 개인택시 업계는 무인 공급을 공급 과잉과 면허 가치 훼손의 문제로 인식합니다. 동일한 기술이 한쪽에는 인력 부족의 해법으로, 다른 쪽에는 자산 가치의 위협으로 보이는 것입니다. 정책이 이 둘을 하나의 “택시 업계”로 묶어 다루면 어느 쪽 문제도 풀리지 않습니다.

면허를 매입해 운영하는 방식의 함의

택시 업계가 일관되게 요구해 온 것은 자율주행 택시 역시 기존 택시 면허를 취득해 운영하라는 것입니다. 이 요구는 종종 진입 제약으로만 해석되지만, 다른 각도에서 보면 무인 공급을 기존 총량 안으로 흡수하는 이행 장치이기도 합니다. 신규 사업자가 면허를 매입하면 유통 면허 수가 줄어 잔여 면허의 희소성이 유지되고, 종사자는 자산을 현금화할 출구를 얻습니다. 총량을 유지한 채 그 안의 구성만 단계적으로 바꾸는 설계가 이해관계 충돌을 가장 적게 만드는 경로입니다.

호출 계층을 누가 갖는가

서울시가 8월 4일부터 24일까지 모집한 자율주행 호출 플랫폼 차기 사업자 자리를 두고 티머니와 서울택시운송사업조합 연합, 카카오모빌리티, 현대차, 쏘카 계열이 경합하는 구도가 형성됐습니다. 특히 조합이 운송 운영권과 면허·차고지·정비망을 제공하고 티머니가 결제·호출 계층을 맡는 분업 구조는, 기존 면허 보유자를 무인 공급의 상대가 아니라 인프라 제공자로 재배치하는 방식입니다. 노동 전환을 고용 보전이 아니라 역할 재배치로 푸는 접근입니다.

배경

- 서울시, 8월 4일~24일 자율주행 호출 플랫폼 차기 사업자 모집. 향후 3,000대 규모로 성장이 예상되는 시장.
- 티머니모빌리티-서울택시운송사업조합, 7월 30일 업무협약 체결. 조합이 운송 운영권·면허·차고지·정비망을, 티머니가 교통 데이터·결제 플랫폼을 담당.
- 카카오모빌리티 재신청, 현대차 재도전, 쏘카(에이펙스모빌리티) 참여 검토가 보도됨.
- 서울 개인택시 면허 시세는 1억 원을 상회하며 일부 지방은 2억 원대. 총량제 유지와 감차 사업이 희소성을 지지하는 구조.
- 미국에서는 2026~2028년 로보택시 약 1만 대 확대 시 5,000~10,000개 일자리 감소 추정이 제시되는 한편, 노동통계국(BLS)은 택시 운전 직종 11% 성장을 전망.

SECTION 04

권한은 내려갔는데, 역량은 어디에 있나

지정 권한의 이양은 출발 신호이지, 지방정부 준비의 완료 신호가 아닙니다.

핵심 판단

8월 26일 법 개정으로 시·도지사는 관할 구역을 시범운행지구로 상시 지정할 수 있게 되었습니다. 그러나 지구를 여는 권한과 그 안을 운영하는 역량은 서로 다른 문제입니다. 안전 데이터의 수집과 해석, 승하차 지점과 연석(curb)의 배분, 응급 차량과의 상호작용 규칙, 대중교통과의 노선 조정은 모두 별도의 전문 조직과 데이터 접근권을 요구합니다.

이번 개정을 두고 일부 지방정부가 “실제로 달라지는 것은 크지 않다”는 신중한 반응을 내놓은 것은 냉소가 아니라 정확한 자기 진단에 가깝습니다. 지방정부의 실행 역량을 함께 설계하지 않으면, 지정 권한의 이양은 책임의 이양으로만 귀결될 수 있습니다.

분석

도시 거버넌스의 관점에서 로보택시는 새로운 교통수단이 아니라 새로운 도로 이용자입니다. 이 이용자는 24시간 운행하고, 피로를 느끼지 않으며, 수익이 나는 곳으로 스스로 이동합니다. 따라서 도시가 관리할 대상은 차량의 안전성만이 아니라 그 차량들이 만들어내는 공간 점유와 교통량의 분포입니다.

연석과 정차, 눈에 잘 띄지 않는 병목

캘리포니아 공익사업위원회(CPUC)는 8월 중순 Waymo의 여객 운송 구역을 오كل랜드·프리몬트 등 수십 개 도시로 확대하는 안을 승인했습니다. 차량이 늘어나면 가장 먼저 포화되는 자원은 도로가 아니라 연석입니다. 승하차 지점, 대기 공간, 충전 위치의 배분은 도시가 조례와 요금으로 관리할 수 있는 영역이며, 확장 승인이 내려진 뒤에 설계를 시작하면 이미 형성된 운행 패턴을 되돌리는 비용을 치르게 됩니다.

책임의 주소를 만드는 일

캘리포니아는 2026년 7월부터 무인 차량의 법규 위반에 대해 운영사를 상대로 “자율주행차 위반 통지”를 발부할 수 있게 했습니다. 그 이전까지 통행 위반 딱지는 사람 운전자에게만 발부될 수 있었기 때문에 무인 차량은 사실상 단속의 사각지대에 있었습니다. NHTSA가 응급 현장 차단 문제에 대해 시정 계획 제출을 요구한 것도 같은 맥락입니다. 기술이 아니라 책임의 주소를 만드는 작업이 도시 거버넌스의 핵심 과제로 올라와 있습니다.

한국 지방정부가 지금 준비해야 하는 것

개정법 시행에 맞춰 지방정부가 갖춰야 할 것은 지정 계획서가 아니라 운영 규범입니다. 최소한 세 가지가 필요합니다. 첫째, 운영사로부터 어떤 안전·운행 데이터를 어떤 주기로 받을지에 대한 표준. 둘째, 승하차 지점과 정차 공간의 지정 및 요금 부과 근거를 담은 조례. 셋째, 소방·경찰 등 응급 기관과 운영사 사이의 현장 대응 절차입니다. 이 세 가지는 시범운행지구 지정보다 앞서 준비하는 것이 바람직하며, 지정 권한을 먼저 확보한 지방정부일수록 그 필요가 더 큼니다.

배경

- 개정 자율주행자동차법으로 시·도지사가 시범운행지구를 상시 지정 가능. 기존에는 국토교통부 장관이 반기 단위로 지정. 일부 지방정부는 “실제 달라지는 것은 크지 않다”는 신중한 입장.
- 정부는 2027년 레벨 4 완전자율주행 상용화를 목표로 도시 단위 실증을 추진, 2026년 광주광역시에 자율주행차 200대 투입 계획.
- 서울은 상암 지역에서 국내 첫 로보택시 운영을 추진하며, 호출 플랫폼은 별도 사업자 선정 방식.
- 캘리포니아 CPUC, 8월 14일 Waymo 여객 운송 구역을 오كل랜드·프리몬트·헤이워드 등 수십 개 도시로 확대 승인.
- 캘리포니아, 2026년 7월부터 법 집행기관이 운영사에 “자율주행차 위반 통지”를 발부 가능. 이전에는 사람 운전자에게만 발부 가능했음.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 무엇을 어떤 각도로 볼 것인가.

01 9 월 3 일 사이버캡 공개 — 디자인이 아니라 원가와 양산 속도를 볼 필요가 있습니다

관전 포인트는 외관이나 시연 영상이 아니라 대당 제조 원가, 초기 생산 물량, 그리고 오스틴 운행 편입 시점입니다. 테슬라는 2 분기 업데이트에서 2026 년 양산 일정 문구를 뺐고, 초기 램프가 “고통스러운 만큼 느낄 것”이라는 언급도 있었습니다. 원가와 물량 수치가 제시되지 않는다면 이번 공개는 제품 발표가 아니라 서사 관리로 읽는 편이 정확합니다.

02 서울시 호출 플랫폼 사업자 선정 결과 — 운영권과 호출권의 결합 구조를 확인할 필요가 있습니다

누가 선정되었는가보다 중요한 것은 운송 운영권·면허·차고지를 가진 주체와 호출·결제 계층을 맡는 주체가 어떤 계약 구조로 묶이는가입니다. 이 구조가 향후 다른 광역시가 참조할 표준 모델이 될 가능성이 높으므로, 수수료 배분과 데이터 소유권 조항을 함께 살펴볼 필요가 있습니다.

03 개정 자율주행자동차법의 시행령·시행규칙 — 권한의 실제 폭을 확인해야 합니다

법률은 시·도지사에게 지정 권한을 주었지만, 국토교통부 장관 협의의 범위와 지역위원회 구성 요건이 하위 법령에서 어떻게 정해지는지에 따라 실질 권한의 크기가 달라집니다. 하위 법령 입법예고 시점과 내용을 추적하는 것이 바람직합니다.

04 예외 승인의 누적 속도 — 규칙을 대체하기 시작하는 지점을 점검할 필요가 있습니다

NHTSA 의 2028 년 규칙 시한과 개별 예외 승인의 누적 추세를 나란히 놓고 볼 필요가 있습니다. 예외로 운행 중인 차량 규모가 일정 수준을 넘으면, 이후 제정되는 규칙은 기존 운행 관행을 추인하는 방향으로 수렴하기 쉽습니다. 국내 제도 설계에서도 참고할 만한 선행 사례입니다.

SOURCES · DISCLAIMER

출처 및 면책

본 호에 인용된 사실관계의 출처입니다.

- [01] 국토교통부 / GNN 뉴스. ‘자율주행차법’ 등 국토부 소관 4 개 법안 개정안 국회 본회의 통과 (2026-08-26)
<https://www.gnnnews.kr/189638>
- [02] 네이트뉴스. 지자체 ‘자율주행 시범지구 지정’...국토부 법안 통과 (2026-08-26)
<https://news.nate.com/view/20260826n33680>
- [03] 중부일보. ‘시범지구 지정권 이양’에도... 인천시 신중 “달라지는 것 없어” (2026-08)
<https://www.joongboo.com/news/articleView.html?idxno=363735020>
- [04] 한국경제. 서울 로보택시 플랫폼 두고 택시·플랫폼·카셰어링 격돌 (2026-08-17)
<https://www.hankyung.com/article/2026081753211>
- [05] 이데일리. 티머니, 서울택시운송사업조합 ‘맞손’...자율주행 택시 시대 대비 (2026-07-30)
<https://edaily.co.kr/News/Read?mediaCodeNo=257&newsId=04752726645510256>
- [06] 한국경제. 자율주행 올라타자...위기 돌파 나선 법인택시 (2026-07-01) <https://www.hankyung.com/article/2026070101951>
- [07] 뉴스 1. 서울 상암서 국내 첫 ‘로보택시’ 운영...국토부, 자율주행 서비스 확대 (2026)
<https://www.news1.kr/realestate/general/6080665>
- [08] 정책브리핑. 2027 년 레벨 4 완전자율주행 상용화...AI 모빌리티 혁신 로드맵 가동
<https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148960802>
- [09] TechCrunch. Tesla, Uber, and Waymo all get the OK to operate thousands of robotaxis in Nevada (2026-08-20)
<https://techcrunch.com/2026/08/20/tesla-uber-and-waymo-all-get-the-ok-to-operate-thousands-of-robotaxis-in-nevada/>
- [10] TechCrunch. The custom chip driving Waymo’s robotaxi ambitions (2026-08-23)
<https://techcrunch.com/2026/08/23/techcrunch-mobility-the-custom-chip-driving-waymos-robotaxi-ambitions/>
- [11] TechTimes. Waymo Discloses First Custom Chip: 5nm TSMC Silicon in Every Robotaxi (2026-08-21)
<https://www.techtimes.com/articles/325176/20260821/waymo-discloses-first-custom-chip-5nm-tsmc-automotive-silicon-every-robotaxi.htm>
- [12] thechargeport.com. Robotaxi Status August 2026 — Waymo, Tesla & Zoox (2026-08)
<https://thechargeport.com/robotaxi-tracker>
- [13] Yahoo Finance / Reuters. Tesla Cybercab to launch Sept. 3 as robotaxi bet ramps up (2026-08)
<https://finance.yahoo.com/markets/stocks/article/tesla-cybercab-to-launch-sept-3-as-robotaxi-bet-ramps-up-135557945.html>
- [14] Sidley EHS Brief. NHTSA Announces a Host of Actions on Autonomous Vehicles (2026-08-04)
<https://environmentalhealthsafetybrief.sidley.com/2026/08/04/nhtsa-announces-a-host-of-actions-on-autonomous-vehicles/>
- [15] Automotive World. NHTSA sets 2028 deadline for new robotaxi safety rulebook (2026)
<https://www.automotiveworld.com/news/nhtsa-sets-2028-deadline-for-new-robotaxi-safety-rulebook/>
- [16] California City News. Robo Taxis Get Green Light for Massive California Expansion (2026-08)
<https://www.californiacitynews.org/2026/08/robo-taxis-get-green-light-massive-california-expansion.html>
- [17] Singularity Hub. Waymo Closes in on Uber and Lyft Prices (2026-02-02)
<https://singularityhub.com/2026/02/02/waymo-closes-in-on-uber-and-lyft-prices-as-more-riders-say-they-trust-robotaxis/>
- [18] TechCrunch. Uber is building an autonomous vehicle empire (2026-08-01) <https://techcrunch.com/2026/08/01/ubers-autonomous-vehicle-deal-tracker/>
- [19] PatentPC. Autonomous Vehicles and Job Market Disruptions: Will AVs Kill or Create Jobs? (2026)
<https://patentpc.com/blog/autonomous-vehicles-and-job-market-disruptions-will-avs-kill-or-create-jobs-labor-market-data>

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.