

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-37 · 2026.08.31 – 09.04

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 9 월 7 일 (월) · Week 37

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

차량은 나왔다. 이제 병목은 기술이 아니라 '누가 소유하고, 누가 승인하고, 누가 옆에 앉는가'를 정하는 제도 설계로 옮겨갔다.

이번 주는 로봇택시 산업이 '만들 수 있는가'의 질문을 사실상 끝내고 '어떤 구조로 굴릴 것인가'의 질문으로 넘어간 주였다. 9월 3일 테슬라가 운전대와 페달이 없는 사이버캡을 오스틴 공공도로에 투입했고, 같은 날 미국 도로교통안전국(NHTSA)은 이 차량의 안전기준 자기인증 근거를 들여다보는 감사(AQ26002)를 열었다. 테슬라는 출시 당일 제3자 플릿 구매 의향서를 받기 시작했고, 웨이모는 처음으로 30억 달러 이상의 부채 조달에 나섰으며, 우버는 전체 인력의 10%를 줄여 로봇택시에 투자하겠다고 밝혔다. 런던에서는 웨이브와 우버가 교통국(TfL) 면허를 가진 기사를 동승시키는 방식으로 영국 첫 자율주행 호출 서비스를 열었다.

이 사건들을 한 줄로 꿰면 하나의 그림이 나온다. 차량을 만드는 문제는 제조사가 풀었지만, 차량을 누가 소유하고(플릿 구매), 누가 승인하며(자기인증과 감사), 누가 운영·동승하는가(면허 기사·플릿 매니지먼트)의 문제는 아직 시장이 아니라 제도가 풀어야 할 영역으로 남아 있다는 것이다. 지난 주(W36) 리뷰에서 '센서 논쟁은 기술 논쟁의 외피를 쓴 원가·책임 논쟁'이라고 진단했는데, 이번 주는 그 책임 논쟁이 규제기관의 공식 절차로 옮겨간 첫 주로 기록될 것이다.

한국에 주는 함의는 분명하다. 서울 강남의 로봇택시 확대, 포니.ai 200대 도입 계획 모두 '자기인증 → 허가 → 운영 주체'라는 동일한 경로를 지나야 한다. 그 경로를 기존 택시 면허 체계 위에 설계할수록 이해관계자 충돌은 작아지고 실제 상용화는 빨라진다는 것이 이번 주 해외 사례가 보여 준 공통 교훈이다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁** 제조사가 운영을 내려놓고 플랫폼이 부채를 끌어오는 순간, 로봇택시는 '기술 벤처'에서 '자산 산업'으로 성격이 바뀐다.
- 02 규제·정책** 자기인증은 면허가 아니다. NHTSA 감사는 무인차의 승인 권한이 여전히 규제기관에 있음을 확인한 사건이며, 한국의 자기인증 절차에도 같은 질문이 따라온다.
- 03 노동 전환** 무인화의 첫 구조조정은 운전석이 아니라 관리직에서 왔고, 운전석의 전환은 면허 기사의 '안전요원화'라는 완충 경로로 진행되고 있다.

04 도시 거버넌스 도시는 차량을 승인하는 곳이 아니라 운영 조건을 설계하는 곳이다.

오스틴·런던·서울 모두 '어디까지, 누구를, 어떤 조건으로'를 정하는 권한을 쥐고 있다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

여섯 개의 사건, 하나의 방향 – 무인 공급의 병목이 제도 설계로 이동했다

01 테슬라 사이버캡, 오스틴 상용 투입 (9/3)

운전대·페달·미러가 없는 2 인승 전용 차량이 공공도로에 나왔다. 텍사스 무인 운행 등록 420 대 중 45 대가 사이버캡이며, 행사는 비공개·소규모로 치러졌다.

02 NHTSA, 사이버캡 자기인증 감사 착수 (9/3-4)

연방 안전기준(FMVSS) 자기인증의 기술 근거를 조사하는 감사(AQ26002)가 출시 당일 열렸다. 대상 차량 약 1,000 대. 2022 년 족스 선례가 있다.

03 테슬라, 제 3 자 플릿 구매 의향서 접수 (9/3)

'사이버캡 플릿 구매', '모빌리티 허브·인프라' 항목의 관심 등록 양식을 공개했다. 자체 운영에서 판매·운영 분리 모델로의 전환 신호다.

04 웨이모, 첫 부채 조달 30 억 달러 + 3 개 도시 추가 (9/1-2)

픽코·블랙스톤·식스스트리트 등이 참여하는 무등급 대출을 협의 중이다. 주 50 만 건 유료 탑승, 14 개 도시 운영 중 덴버·샌디에이고·탬파를 추가했다.

05 웨이브·우버, 영국 첫 자율주행 호출 서비스 (9/3)

런던 전역(공항 제외)에서 TfL 면허 기사가 동승하는 감독형 자율주행 서비스를 20 대 미만으로 시작했다. UberX·Comfort 호출 시 추가 요금 없이 매칭된다.

06 KGM·SWM.ai, 강남 심야 로봇택시 확대 (9/2)

운행 구역을 강남 시범운행지구 전역 20.4 km²로 넓히고 어린이보호구역까지 포함할 계획으로 국토부 허가 절차를 밟는다. 누적 탑승 1 만 3,214 건.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

제조사가 운영을 내려놓을 때, 로보택시의 진짜 가격이 드러난다

핵심 판단

이번 주 테슬라·웨이모·우버의 결정은 방향이 달라 보이지만 같은 사실을 가리킨다. 로보택시는 더 이상 '기술을 증명하는 사업'이 아니라 '자산을 조달하고 운영을 배분하는 사업'이 되었다. 테슬라는 차량을 팔아 운영을 외부에 맡기려 하고, 웨이모는 부채로 자산을 늘리며, 우버는 인력을 줄여 그 자산을 엮을 플랫폼에 투자한다.

소유와 운영이 분리되는 순간 로보택시 산업의 구조는 기존 택시 산업의 구조, 즉 면허 사업자가 차량을 소유·운영하고 플랫폼이 수요를 매개하는 구조로 빠르게 수렴한다. 새 제도를 만드는 것보다 기존 면허 체계 위에 무인 공급을 엮는 설계가 더 현실적인 이유가 여기에 있다.

분석

지난 주(W36) 리뷰에서 웨이모의 '카메라만으로는 부족하다' 블로그를 두고 센서 논쟁이 사실상 원가 논쟁이라고 진단했다. 이번 주 사이버캡 출시는 이 논쟁을 끝내지 않았지만 무대를 옮겼다. 테슬라는 기술을 증명하는 대신 사업 구조를 먼저 바꾸는 쪽을 택했다.

사이버캡의 출시 방식이 말해 주는 것

테슬라는 생중계도 무대 발표도 없이 주주와 인플루언서 소수를 초대해 사이버캡을 공개했다. 텍사스 무인 운행 등록 420 대 중 사이버캡은 45 대다. 13 세 미만 탑승 금지, 창문 미개방, 지오펜스 운행 같은 제약이 약관과 PDF 에 흩어져 공개됐다. 이 조용한 출시는 기술적 자신감보다 규제 감사와 사고 리스크를 감안해 노출을 최소화한 상업적 계산에 가깝다. 차량은 나왔지만 서비스는 아직 실험의 영역에 있다.

판매·운영 분리: 테슬라가 택한 자산 경량화

같은 날 공개된 '로보택시 관심 등록' 양식이 이번 주 가장 구조적인 사건이다. 테슬라는 사이버캡 플릿 구매와 모빌리티 허브·인프라 제공을 원하는 사업자를 모집하기 시작했다. '개인 소유 차량의 공유'에서 출발한 머스크의 구상이 '자체 운영'을 거쳐 '제 3 자 플릿 운영'으로 귀결된 셈이며, 웨이모가 무브(Moove) 같은 플릿 운영사를 두는 구조와 같다. 제조사가 운영을 내려놓으면 차량 한 대의 손익이 운영사 장부에 드러나고, 그 장부는 기존 택시 법인과 같은 원가 항목(감가·보험·정비·관제)으로 채워진다.

웨이모의 부채, 우버의 감원: 성숙 산업의 문법

웨이모가 핼코·블랙스톤·식스스트리트로부터 30 억 달러 이상을 무등급 대출로 조달하려는 것은 기업 생애주기상 중요한 신호다. 주 50 만 건의 유료 탑승이라는 현금흐름이 생기자 지분이 아닌 부채로 자산을 늘릴 수 있게 됐다. 우버가 2016 년 첫 대출 뒤 3 년 만에 상장한 경로와 겹친다. 한편 우버는 3,300 명을 감원해 관리 계층을 20% 줄이고 그 재원을 로보택시에 돌리겠다고 밝혔다. 자본과 인력이 모두 '무인 공급을 엮을 플랫폼'으로 재배치되는 중이다.

배경

- 9 월 3 일 테슬라, 오스틴에서 사이버캡 상용 투입. 텍사스 무인 운행 등록 420 대 중 사이버캡 45 대. 비공개 행사, 약 15 분 키노트.
- 테슬라, 같은 날 '사이버캡 플릿 구매·모빌리티 허브·인프라' 관심 등록 양식 공개. 연 12 만 5 천 대 이상 생산 목표.
- 웨이모, 9 월 1 일 덴버·샌디에이고·탬파 개시. 약 4,000 대, 14 개 도시, 주 50 만 건 유료 탑승. 연내 20 개 도시 주 100 만 건 목표.
- 웨이모, 9 월 2 일 첫 부채 조달 협의 보도. 30 억 달러 이상, 무등급, 벤치마크 대비 500bp 이상 가산 가능성. 골드만삭스 주관.
- 우버, 9 월 2 일 3,300 명(10%) 감원 발표. 관리자 20% 축소, 라이드셰어·배달·로보택시 부문 투자 확대.

SECTION 02

규제·정책

자기인증은 면허가 아니다

핵심 판단

NHTSA가 사이버캡 출시 당일 감사(Audit Query)를 연 것은 '무인차를 시장에 내놓을 권한은 누구에게 있는가'에 대한 규제기관의 답이다. 제조사가 안전기준 적합성을 스스로 인증하더라도, 운전대·페달·미러를 전제로 쓰인 기준을 '해당 없음'으로 처리한 근거는 규제기관이 사후 검증한다. 자기인증은 시장 진입의 시작이지 승인의 끝이 아니다.

한국에도 같은 구조가 있다. 포니.ai 7세대 로보택시는 자동차관리법상 자기인증을 밟고, KGM·SWM.ai의 강남 확대는 국토부 허가를 받아야 한다. 승인 권한이 규제기관에 있다는 사실은 곧, 그 승인을 기존 택시 면허 체계와 연결해 설계할 정책 공간이 열려 있다는 뜻이다.

분석

이번 감사의 의미는 2022년 죽스(Zoox) 선례와 함께 읽어야 한다. 죽스는 운전대 없는 차량을 자기인증했고, NHTSA는 특별명령과 감사를 거쳐 2025년 시연 면제, 2026년 7월 상업 운영을 위한 Part 555 임시 면제를 내줬다. 자기인증에서 상업 운영까지 4년이 걸렸고, 종착점은 '연 2,500대'라는 수량 상한, 즉 총량 관리였다.

감사가 겨냥한 지점: '해당 없음' 판단의 근거

NHTSA는 테슬라가 어떤 기술 자료와 절차로 사이버캡의 FMVSS 적합성을 인증했는지, 특히 일부 기준이 '적용되지 않는다'고 본 근거를 조사한다. 교통부가 6월에 수동 조작 장치 요건 폐지를 제안했지만, 기관은 '개정이 끝날 때까지 기존 기준은 유효하다'고 못 박았다. 완화의 방향이 정해졌다고 해서 완화 이전의 진입이 용인되지는 않는다는 원칙이다.

죽스 선례가 보여 주는 종착점: 수량 상한

죽스가 받은 면제는 '2년간 연 2,500대 추가'라는 조건부였다. 미국 연방 규제가 무인차의 상업 진입을 허용하며 택한 방식이 결국 공급 총량의 단계적 관리였다는 뜻이다. 한국의 택시 총량제가 무인 공급을 다루는 방식과 본질적으로 다르지 않다. 기존 면허 체계를 '혁신을 막는 칸막이'로 볼 것이 아니라, 무인 공급을 단계적으로 통합·이행하는 데 이미 검증된 도구로 볼 필요가 있다.

한국의 자기인증 경로와 면허 연계 설계

포니.ai·퓨처링크는 10 대로 자기인증을 마친 뒤 1 년 내 190 대를 추가할 계획이고, KGM·SWM.ai 는 강남 시범운행지구 전역 운영을 위해 국토부 허가를 기다린다. 두 사례 모두 인증·허가 이후 '누가 운영 주체인가'의 질문으로 이어진다. 퓨처링크가 택시기사의 안전운전자 참여와 택시업체의 플릿 매니지먼트를 제안한 것은 시장의 자발적 답이며, 정책은 이 답을 제도로 옮겨 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합하는 설계를 서두를 필요가 있다.

배경

- NHTSA, 9 월 3 일 자로 사이버캡 감사(AQ26002) 개시, 9 월 4 일 공표. 대상 약 1,000 대. '공개 정보에 의해 촉발'.
- 미 교통부, 6 월 25 일 무인 설계 차량의 수동 조작 장치 요건 폐지 제안. NHTSA 는 '개정 완료 전까지 기존 기준 유효' 명시.
- 테슬라, 사이버캡의 FMVSS 전면 적합 자기인증을 NHTSA 에 통보. 족스: 2022 년 자기인증 → 2023 년 감사 → 2026 년 7 월 Part 555 임시 면제(연 2,500 대) → 8 월 유료 서비스.
- 국내: 포니.ai 7 세대 10 대 자기인증 후 190 대 추가 계획(8/28). KGM·SWM.ai 강남 20.4 km² 확대는 국토부 허가 절차 예정(9/2).

SECTION 03

노동 전환

무인화의 첫 구조조정은 운전석이 아니라 관리직에서 왔다

핵심 판단

우버의 3,300명 감원은 로보택시의 노동 효과가 '기사 대체'라는 도식보다 훨씬 낫다는 것을 보여 준다. 플랫폼은 무인 공급에 투자할 재원을 자기 조직의 관리 계층에서 먼저 찾았다. 반면 운전석의 전환은 런던과 서울에서 공통적으로 '면허 기사의 안전요원화'라는 완충 경로를 밟고 있다.

두 흐름은 한 지점에서 만난다. 기존 면허 기사가 감독형 자율주행의 안전요원으로, 택시 법인이 플릿 운영사로 이행하는 경로를 제도가 명시적으로 열어 줄 때, 노동 전환의 마찰은 줄고 무인 공급의 도입 속도는 오히려 빨라진다.

분석

노동 전환을 읽을 때 흔히 '몇 명의 기사가 사라지는가'를 센다. 그러나 이번 주의 사건들은 다른 질문을 던진다. 누가 안전요원이 되고, 누가 플릿을 관리하며, 누가 그 재원을 대는가. 답은 세 도시에서 각기 다르게, 그러나 같은 방향으로 나왔다.

플랫폼 내부의 전환: 관리 계층이 먼저 줄었다

우버는 CEO 기준 7단계 이상 아래의 직위를 없애고, 1~2인 팀을 절반으로 줄이며, 관리자 수를 20% 감축했다. 명시된 목적은 '라이드셰어·배달·로보택시 투자'다. 플랫폼이 무인 공급의 매개자로 재편되면서 자기 조직을 먼저 얇게 만드는 과정이며, 운전자 감소보다 앞서 도착한 무인화의 노동 효과다. 로보택시가 만드는 고용 변화는 차량 밖, 플랫폼 조직 안에서 먼저 시작됐다.

런던 모델: TfL 면허 기사가 동승한다

웨이브·우버의 런던 서비스는 교육받은 TfL 면허 개인고용차량(PHV) 기사가 탑승해 감독하는 감독형 자율주행이다. 면허 기사가 운전자 자리에서 감독자 자리로 이동한 형태로, 기존 면허 체계를 건드리지 않고 자율주행을 도입한 사례다. 규제(면허), 노동(기사), 플랫폼(우버)이 충돌 없이 한 차량 안에 공존한다. 완전 무인 이행은 '규제와 준비 상태에 맞춰' 진행된다는 것이 회사의 입장이다.

서울 모델: 택시기사의 안전운전자 참여, 택시업체의 플릿 운영

퓨처링크는 초기 단계에서 기존 택시기사가 안전운전자로 참여하고 택시업체가 플릿 매니지먼트를 맡는 구조를 제안했다. 테슬라의 플릿 구매 모집, 웨이모의 무브 위탁 같은 '판매·운영 분리'가 한국에서는 기존 택시

법인의 역할로 자연스럽게 번역될 수 있음을 보여 준다. 정책은 면허 기사의 안전요원 전환 자격과 택시 법인의 플릿 운영 자격을 제도화하는 것이 바람직하다. 지난 주(W36) 진단대로 해외 무인 공급의 국내 진입은 기존 면허 체계와의 접속 설계 문제이며, 런던 사례는 그 설계가 실제로 작동함을 보여 줬다.

배경

- 우버 3,300 명 감원(9/2): 관리자 20% 축소, 1~2 인 팀 50% 감축, 엔지니어링·과학·배달 조직 통합, 원격근무 1% 미만.
- 웨이브·우버 런던(9/3): TfL 면허 PHV 기사 동승 감독형, 20 대 미만, UberX·Electric·Comfort 호출 시 추가 요금 없이 매칭.
- 테슬라 플릿 구매 모집(9/3): 플릿 운영사 시장 확대 — 무브(웨이모 피닉스·마이애미·라스베이거스), 아보모, 뉴호라이즌, 에이비스·허츠.
- 퓨처링크·포니.ai(8/28): 초기 단계 택시기사 안전운전자 참여, 택시업체 플릿 매니지먼트, 택시 공급 부족 지역 우선 투입 검토.
- 워싱턴 DC: 팀스터스 등 노조 연합이 무인차 배치 허가 법안(웨이모 대상)에 반대 증언(7 월).

SECTION 04

도시 거버넌스

도시는 차량을 승인하지 않는다, 운영 조건을 설계한다

핵심 판단

연방이 차량을 감사하고 제조사가 차량을 인증하는 사이, 실제 서비스의 형태를 결정하는 것은 도시다. 오스틴은 지오펜스와 탑승 연령을, 런던은 '공항 제외 전역'과 면허 기사 동승을, 서울은 시범운행지구 20.4 km²와 어린이보호구역 포함 여부를 정한다. 차량 승인은 국가의 일이지만 '어디서, 누구를, 어떤 조건으로'는 도시의 일이다.

세 도시의 공통점은 운영 조건이 점진적으로 넓어지되 도시가 그 속도를 쥐고 있다는 점이다. 국내 지자체와 국토부가 시범운행지구를 확대할 때, 이 조건 설계권을 기존 택시 면허·총량 관리와 하나의 체계로 묶는 것이 갈등을 줄이는 길이다.

분석

웨이모가 덴버·샌디에이고·탬파를 추가하고 뮌헨 지도 제작을 앞둔 것, 테슬라가 오스틴 한 도시에서 조용히 시작한 것, 웨이브가 런던 전역을 열도 공항을 뺀 것은 모두 도시 단위 협상의 결과다. 로보택시의 확산 속도는 기술 성숙도보다 도시가 부여하는 운영 조건의 함수에 가깝다.

오스틴: 조건이 촘촘한 조용한 출발

사이버캡은 지오펜스 안에서만, 13 세 미만 탑승 불가, 카시트 고정장치 없음, 창문 미개방이라는 조건으로 시작했다. 사고 시 문 잠금 해제·고전압 차단·원격 지원 연결 등 대응 절차도 문서화됐다. 도시 입장에서 이는 서비스 확대의 전제가 될 검증 항목의 목록이기도 하다. NHTSA 감사가 진행되는 동안 오스틴시가 어떤 추가 조건을 요구할지가 다른 도시의 기준이 될 것이다.

런던: 전역 개방과 예외 설정의 조합

TfL은 감독형이라는 조건 아래 런던 전역을 열도 공항을 제외했다. 면허 기사 동승이라는 안전장치가 있기에 지역 제한을 최소화할 수 있었고, 고밀도·고규제 구역인 공항은 별도 협상의 영역으로 남겼다. 도시가 '조건'과 '범위'를 맞교환하는 방식이며, 감독 조건이 강할수록 운영 범위를 넓게 허용하는 구조는 국내 시범운행지구 확대 논의에도 참고할 만하다.

서울: 시범운행지구 전역과 어린이보호구역

KGM·SWM.ai의 강남 확대는 강남구·서초구 일부에서 시범운행지구 전역 20.4 km²로, 그리고 어린이보호구역 포함으로 이어진다. 2024년 9월 이후 누적 1만 3,214건이라는 실적이 조건 완화의 근거가 됐다.

어린이보호구역 포함 여부는 오스틴의 '13세 미만 탑승 불가'와 대칭을 이루는 도시 거버넌스의 핵심 쟁점이다. 9월 7~8일 국토부 글로벌 모빌리티 콘퍼런스에서 시범운행지구와 레벨 4 로드맵 메시지가 어떤 조건 설계를 담을지 주목할 필요가 있다.

배경

- 테슬라 사이버캡 운영 조건: 지오펜스 내 운행, 13세 미만 탑승 불가, 18세 미만 성인 동반, LATCH 앵커 없음, 창문 완전 개방 불가.
- 웨이모: 9월 1일 덴버·샌디에이고·탬파 개시. 뮌헨 수동 주행 지도 제작 예정(2027년 독일 서비스 목표). 런던·도쿄 등 테스트 준비.
- 웨이브·우버 런던: 공항 제외 런던 전역, 감독형, 규제·수요·준비 상태에 맞춰 확대.
- KGM·SWM.ai: 강남 시범운행지구 전역 20.4 km², 어린이보호구역 포함 예정, 국토부 허가 절차. 토레스 EVX 투입, 센서 40여 개→20여 개.
- 국토부·교통안전공단·OECD ITF, 9월 7~8일 '2026 글로벌 모빌리티 콘퍼런스' 개최(서울).

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 주 관전 포인트 – 이번 주의 판단을 검증할 네 개의 좌표

01 NHTSA 감사(AQ26002)에 대한 테슬라의 대응과 텍사스 사이버캡 등록 대수 추이

감사가 죽스 방식의 장기 절차로 갈지, 교통부의 규제 개정과 맞물려 단기에 정리될지가 미국 무인차 승인 체계의 향방을 가른다. 텍사스 등록 대수가 45 대에서 얼마나 빨리 늘어나는지가 테슬라의 실제 확장 의지를 보여 주는 지표가 될 것으로 보인다.

02 웨이모 부채 조달의 최종 조건과 조달 자금의 용처

가산금리 수준과 대출 조건은 시장이 로보택시 현금흐름을 어떻게 평가하는지를 보여 주는 첫 가격표다. 자금이 차량 구매(자산)로 가는지, 도시 확장(운영)으로 가는지에 따라 판매·운영 분리 흐름의 속도가 달라질 것으로 판단된다.

03 국토부 '2026 글로벌 모빌리티 콘퍼런스'(9/7-8)의 정책 메시지

레벨 4 상용화 로드맵, 시범운행지구 확대, 자율주행택시 사회적 협의체 관련 발언이 나올 가능성이 있다. 기존 면허 체계와 무인 공급의 통합 설계에 관한 언급이 있는지, 운영 주체와 총량 관리 방식이 어떻게 제시되는지를 확인할 필요가 있다.

04 강남 로보택시 확대 허가과 포니.ai 자기인증의 진행, 그리고 택시업계 협력 구조

KGM·SWM.ai 의 20.4 km² 확대 허가과 포니.ai 10 대 자기인증은 국내 무인 공급의 '승인 → 운영 주체' 경로를 실제로 시험하는 사례다. 택시기사의 안전운전자 참여와 택시 법인의 플릿 운영이 제도적 형태로 구체화되는지를 지켜보는 것이 바람직하다.

SOURCES

참고 자료

-
- [01] **TechCrunch.** Feds launch investigation into Tesla's Cybercab deployment (2026-09-04)
<https://techcrunch.com/2026/09/04/feds-launch-investigation-into-teslas-cybercab-deployment/>
- [02] **NHTSA.** NHTSA Opens Investigation into Tesla Cybercab Self-Certification Following Austin Deployment (2026-09-04) <https://www.nhtsa.gov/press-releases/investigation-tesla-cybercab-self-certification>
- [03] **Electrek.** Tesla Cybercab is already under NHTSA investigation after launch (2026-09-04)
<https://electrek.co/2026/09/04/tesla-cybercab-nhtsa-investigation-fmvss-certification/>
- [04] **TechCrunch.** Tesla is asking people if they want to buy and run Cybercab fleets (2026-09-03)
<https://techcrunch.com/2026/09/03/tesla-is-asking-people-if-they-want-to-buy-and-run-cybercab-fleets/>
- [05] **TechCrunch.** No little kids allowed, and other new info about Tesla's Cybercab (2026-09-04)
<https://techcrunch.com/2026/09/04/no-little-kids-allowed-and-other-new-info-about-teslas-cybercab/>
- [06] **CNN Business.** Tesla keeps hyping robotaxis as its future. But it's trailing rival Waymo (2026-09-03)
<https://www.cnn.com/2026/09/03/business/tesla-robotaxi-cybercab-self-driving-cars>
- [07] **TechCrunch.** Waymo goes on offense ahead of Tesla's Cybercab launch (2026-09-01)
<https://techcrunch.com/2026/09/01/waymo-goes-on-offense-ahead-of-teslas-cybercab-launch/>
- [08] **Bloomberg / Transport Topics.** Waymo seeks more than \$3B in first debt deal to fund growth (2026-09-02) <https://www.ttnews.com/articles/waymo-3b-debt-deal-fund-growth>
- [09] **TechCrunch.** Uber is laying off 10% of staff, or 3,300 people (2026-09-02)
<https://techcrunch.com/2026/09/02/uber-is-laying-off-10-of-staff-or-3300-people/>
- [10] **Uber Newsroom.** Wayve and Uber launch first-ever autonomous rides in the UK (2026-09-03)
<https://www.uber.com/us/en/newsroom/wayve-on-uber/>
- [11] **뉴스핌.** KGM, 강남 로보택시 확대...2 세대 토레스 EVX 추가 투입 (2026-09-02)
<https://www.newspim.com/news/view/20260902001032>
- [12] **지디넷코리아.** 중국 로보택시 200 대 한국 온다...포니.ai, 7 세대 자율주행 택시 공급 (2026-08-30)
<https://zdnet.co.kr/view/?no=20260829235217>
- [13] **Teamsters.** DC Teamsters, Labor Coalition Demand City Council Reject Anti-Worker Waymo Bill (2026-07)
<https://teamster.org/2026/07/dc-teamsters-labor-coalition-demand-city-council-reject-anti-worker-waymo-bill/>
- [14] **뉴스서울.** 국토교통부, '2026 글로벌 모빌리티 콘퍼런스' 개막 (2026-09)
<https://newsseoul.co.kr/news/view/1065589820341015>
-

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.