(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition Vol. 2026-45 · 10.26 ~ 10.30

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

지표와 규칙의 정의가 먼저 다투어진 한 주

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 11 월 2 일 (월) · Week 45

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(10 월 26~30 일) 소식은 공급 능력을 어떤 지표로 재는가, 무인 차량을 도로에서 어떻게 식별하게 하는가, 운영 책임을 어떤 주체에 두는가라는 '정의(定義)'의 문제가 사업·규제·제도에서 함께 부각된 것으로 읽힌다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

이번 주(10 월 26~30 일)의 장면은 '무엇을 세고, 무엇으로 알아보게 하는가'였습니다. Waymo 는 미국 현지 10 월 27 일 기존 5 개 도시에서 합계 약 250 제곱마일의 서비스 영역을 넓힌다고 밝혔고[01], 같은 날 머스크는 오스틴의 주간 주행거리를 근거로 경쟁이 '애초에 실질적인 경쟁이 아니었다'고 적었습니다[02]. 그러나 비교에 쓰인 수치는 테슬라의 특정 1 주 값과 Waymo 의 2 분기 주간 평균으로 집계기간과 통계량이 달랐고[02], 텍사스 등록부 인용 보도의 테슬라 로보택시 1,080 대는 등록 대수이지 유상 운행 대수가 아닙니다[03]. 정책연구실의 해석으로는 면적·등록·주행거리가 각각 다른 것을 재고 있어, 공급 능력을 하나의 숫자로 말하기 어려운 한 주였습니다.

규칙 쪽에서는 NHTSA 의 FMVSS 108 개정안이 10 월 26 일 연방관보에 게재(의견 마감 11 월 25 일)되었고[04], 중국 공업정보화부도 10 월 20 일 같은 취지의 등화장치 강제표준 초안을 공개했습니다[05]. 두 안 모두 표시등을 의무가 아닌 선택 장착으로 두었으며 적용 대상도 다릅니다. 한국에서는 10 월 23 일 국토교통부가 밝힌 '자율주행 서비스 사업자' 제도화 계획(2027 년 법 개정 추진)에서 기존 택시 면허와의 관계가 발표에 포함되지 않았다는 점이 다시 확인되었습니다[06][07]. 지난 주(W44)에 진단했던 '두 선두 주자의 숫자는 서로 다른 계기판'이라는 흐름은[08] 이번 주 지표 논쟁으로 이어진 것으로 읽히나, 한 주의 사례로 방향을 확정할 수는 없으며 이후 자료로 검증할 가설입니다.

정책연구실은 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 설계를 협회가 검토할 정책 대안으로 제안하되, 별도 허가 방안과 안전·요금·접근성·전직 규모라는 같은 지표로 비교 검토할 필요가 있다고 봅니다. 이는 입증된 효과가 아니라 비교 검토 대상입니다.

섹션별 핵심 판단

01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁 면적·등록 대수·주행거리는 공급 능력의 서로 다른 측면이며, 이용 경험 지표(대기시간·우회율)와 운행 실적이 함께 공개되어야 비교할 수 있습니다.

02 규제·정책 미국과 중국의 표시등 안은 색과 점등 방식을 먼저 정하되 장착은 선택에 맡겼고, 한국의 서비스 사업자 제도는 기존 택시 면허와의 관계가 비어 있어 연계형과 별도 허가형의 비교 검토가 필요하다고 봅니다.

03 노동 전환 '수백 명의 인력 필요'라는 설명은 새 직무의 존재를 보여 줄 뿐 순고용 효과를 말해 주지 않으며, 전환 규모는 측정이 선행되어야 한다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

04 도시 거버넌스 커머스시는 주가 허가한 차량에 대한 지방정부의 대응 한계를 설명했고, 일리노이에서는 주 승인 방식과 지방 권한의 관계를 정하는 법안(계류 중)을 놓고 논쟁이 이어졌습니다. 한국은 중앙 허가와 지자체 운영의 분담을 사업자 제도와 함께 설계할 필요가 있습니다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

분석기간 10/26~10/30 · 한 주를 관통하는 서사: 이번 주(10 월 26~30 일) 소식은 공급 능력을 어떤 지표로 재는가, 무인 차량을 도로에서 어떻게 식별하게 하는가, 운영 책임을 어떤 주체에 두는가라는 '정의(定義)'의 문제가 사업·규제·제도에서 함께 부각된 것으로 읽힌다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

01 Waymo, 5 개 도시 약 250 제곱마일 확대와 Alphabet 3 분기 실적

현지 10 월 27 일 발표(도시별 면적·추가 차량 수는 미공개). Alphabet Other Bets 의 3 분기(7~9 월) 영업손실은 20 억 4,700 만 달러로 10 월 확대와는 기간이 다릅니다.

02 머스크 '애초에 경쟁 아니었다'와 텍사스 등록 1,080 대

비교 수치의 집계기간·통계량이 다르며(Electrek 집계), 1,080 대는 등록부 인용 보도의 등록 대수입니다.

03 테슬라 휴스턴 영역 약 25→254 제곱마일, 첫 탑승 무료와 우회 사례

Robotaxi Tracker 추정 기준. 이용자 2 인의 장시간 우회 사례가 보도되었고 서비스 전체의 분포는 알 수 없습니다.

04 NHTSA FMVSS 108 개정안 관보 게재와 중국 표시등 초안

10 월 26 일 게재·11 월 25 일 의견 마감(제안 단계). 중국안은 12 월 19 일까지 의견 조회 중입니다.

05 국토부 '자율주행 서비스 사업자' 제도화, 기존 택시 면허와의 관계는 미정

10 월 23 일 발표 이후 보도로 세부가 확인된 한 주입니다(추진 계획이며 확정·시행된 제도가 아닙니다).

06 커머스시 순찰 강화와 일리노이 HB 4663 선점 논쟁

커머스시는 주 허가 차량에 대한 지방정부의 대응 한계를 설명했고, 일리노이 HB 4663 은 규칙위원회에 계류 중인 법안 단계입니다.

SECTION 01

비즈니스 모델·플랫폼 경쟁

같은 '규모'를 말해도 계기판이 다르면 다른 사업을 보고 있는 것이다

핵심 판단

이번 주 사업 소식의 공통점은 공급 능력을 면적(Waymo 약 250 제곱마일 확대[01], 테슬라 휴스턴 약 254 제곱마일 추정[09]), 등록 대수(텍사스 1,080 대[03]), 주행거리(머스크가 인용한 오스틴 주간 43.8 만 마일[02])로 각기 다르게 제시했다는 점입니다.

면적·등록 대수·주행거리는 공급 능력의 서로 다른 측면을 나타내며 서로 환산되지 않습니다. 운행 실적과 이용자 경험을 함께 공개해야 비교가 가능합니다. 수익성은 대당 가동률과 거점 밀도가 좌우한다는 것이 정책연구실의 가설이며, 각 사의 후속 공시로 검증할 과제입니다.

분석

규모·밀도의 경제란 한 지역에 차량과 수요가 모일수록 대기 시간이 줄고 차량당 운행이 늘어 단위 비용이 낮아지는 현상을 말합니다. 정보 비대칭이란 한쪽(여기서는 사업자)이 다른 쪽(이용자·규제기관)보다 자기 서비스의 실상을 더 많이 알고 있어, 무엇을 공개할지를 스스로 고를 수 있는 상태를 뜻합니다. 이번 주 소식은 이 두 개념으로 나란히 읽을 수 있습니다.

면적이 먼저 커지고, 이용 경험은 뒤따라 확인된다

테슬라는 현지 10 월 26 일 휴스턴 영역 확대를 알렸고, Robotaxi Tracker 는 이를 약 25 제곱마일에서 약 254 제곱마일로 추정했습니다[09]. 같은 추적 사이트의 목격 집계로는 휴스턴의 무감독 Model Y 가 34 대로, 기사의 추정치로 계산하면 대당 약 7.5 제곱마일입니다[09](검증되지 않은 크라우드 집계). 이후 10 월 28 일 Electrek 은 Tracker 운영자 1 인의 시승에서 공개 지도 안의 도심 일부에 승차 위치를 설정할 수 없었다고 보도했고[10], 10 월 29 일에는 휴스턴·댈러스 신규 이용자 앱에 '첫 탑승 무료'가 표시되고[11] 이용자 2 인의 장시간 우회 사례(두 블록 이동 약 40 분, 13 마일 출근길 탑승 후 약 80 분)가 함께 보도되었습니다[12].

정책연구실의 해석으로는 면적은 공급 능력을 보여 주는 가장 쉬운 숫자이지만 대기시간·우회율 같은 이용 경험 지표와는 다른 것을 재며, 사례 2 건으로 서비스 전체의 분포를 말할 수는 없습니다. 우회의 원인(지도·배차·승하차 제약 등)을 평가하려면 대기시간·우회율의 분포 자료가 필요합니다.

승패 선언은 지표 선택의 산물이다

머스크는 현지 10 월 27 일 X 게시글에서 Waymo 와의 경쟁이 '애초에 실질적인 경쟁이 아니었다'고 적었습니다[02]. 근거로 쓰인 수치는 테슬라 주간 안전 보고의 10 월 18 일 종료 주 오스틴 무감독 43.8 만 마일과 Waymo 안전 자료의 2 분기 오스틴 주간 평균 약 40.6 만 마일로, 한쪽은 특정 1 주의 값이고 다른 쪽은 3 개월 평균입니다[02]. 텍사스 등록 1,080 대(Cybercab 573 대·Model Y 507 대)는 TxDMV 등록부를 인용한 매체 집계이며, 매체도 등록 대수가 실제 투입 대수와 다르다고 적었습니다[03]. 지난 주(W44)에 진단했던 '두 선두 주자의 숫자는 서로 다른 계기판'이라는 흐름은[08] 이번 주 논쟁으로 이어졌다고 읽히며, 그랑프리 주말의 Cybercab 집결(현장 목격 집계 50 대 이상, 회사 발표 아님)[13]이 W44 가 제시한 '수요 밀도 시험' 가설을 뒷받침하는지는 승차 건수·대기시간이 공개되지 않아 검증을 보류합니다.

손익은 합계로만 보이고, 수요는 기업 채널과 공급망으로 이동한다

Alphabet 은 현지 10 월 28 일 3 분기(7~9 월) 실적에서 Waymo 가 속한 Other Bets 의 매출 3 억 7,200 만 달러, 영업손실 20 억 4,700 만 달러(전년 동기 14 억 2,600 만 달러)를 공시했습니다[14]. 이는 여러 사업의 합계이고 7~9 월의 값이므로 10 월 27 일에 발표된 영역 확대의 수익성과 연결해 읽을 수 없습니다. 수요 쪽에서는 Waymo 가 10 월 28 일 Waymo for Business 를 지출관리 플랫폼 Ramp 와 연동한다고 밝혔는데[15], 공개된 것은 Ramp 의 이용 기업 수와 결제액 증가율이어서 Waymo 탑승의 실제 증가분은 알 수 없습니다. 양면시장이란 이용자와 공급자 양쪽이 서로의 규모에 따라 가치를 얻는 플랫폼 구조를 말하는데, 법인 지출 연동은 출장·공항 이동처럼 시간대와 목적지가 예측되는 수요를 묶는 수단이라는 것이 정책연구실의 가설입니다. 한편 Hesai 는 10 월 29 일 보도자료에서 Yole Group 보고서를 인용해 2025 년 로보택시 라이다 점유율 62%를 발표했습니다[16](회사 보도자료 재인용 기준이며 집계 정의는 보도자료에 없습니다). 높은 점유율은 시장의 공급 집중을 점검할 이유가 됩니다. 다만 개별 사업자의 의존 위험은 공급사별 구매 비중과 대체 가능성(병행 조달 여부, 대체 부품 인증 기간, 생산거점 분산)을 함께 확인해야 하며, 단가 하락도 점유율 자체가 보여 주는 결과로 읽지 않습니다.

배경

- Waymo 는 미국 현지 10 월 27 일 로스앤젤레스·내슈빌·올랜도·샌디에이고·샌프란시스코 베이에어리어에서 일주일에 걸쳐 합계 약 250 제곱마일을 더한다고 밝혔고, 도시별 면적과 추가 차량 수는 공개하지 않았습니다[01].
- Alphabet Other Bets 의 3 분기(7~9 월) 매출은 3 억 7,200 만 달러, 영업손실은 20 억 4,700 만 달러였습니다(현지 10 월 28 일 공시)[14].
- 테슬라 주간 안전 보고 기준 10 월 18 일 종료 주 오스틴 무감독 주행은 43.8 만 마일이며, 비교된 Waymo 값은 2 분기 오스틴 주간 평균 약 40.6 만 마일입니다(Electrek 집계)[02].

- 텍사스 등록 테슬라 로보택시는 10 월 28 일 보도 기준 1,080 대(Cybercab 573 대·Model Y 507 대)로, TxDMV 등록부를 인용한 매체 집계입니다[03].
- NHTSA 특별명령 AQ26002(Cybercab 자기인증 근거 질의)의 회신 기한은 10 월 30 일로 연장되었습니다(NHTSA 9 월 29 일 메모 기준). 회신 내용의 공개 여부는 확인 과제이며, 조사 개시와 기한 도래는 결함·위법 확정이나 리콜이 아닙니다[17].
- Hesai 의 '2025 년 로보택시 라이다 점유율 62%'와 2031 년 차량군 33 만 1 천 대 전망은 Yole 보고서를 회사 보도자료가 재인용한 수치입니다[16].

SECTION 02

규제·정책

소통의 규칙은 색과 점등 방식에서 먼저 시작되지만, 누가 책임지는가는 아직 비어 있다

핵심 판단

NHTSA 의 FMVSS 108 개정안[04]과 중국 공업정보화부의 등화장치 강제표준 초안[05]은 모두 제안 단계이고, 자율주행 표시등을 의무가 아닌 선택 장착으로 두었습니다. 두 안의 적용 대상도 같지 않습니다.

한국에서는 10 월 23 일 국토교통부가 '자율주행 서비스 사업자' 제도화를 2027 년까지 추진한다고 밝혔으나 기존 택시 면허와의 관계는 발표에 포함되지 않았습니다[07][06]. 정책연구실은 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 연계형 설계를 검토 대안으로 제안하되, 별도 허가 방안과 같은 지표로 비교 검토할 필요가 있다고 봅니다.

분석

수단 규제는 장비의 사양을 직접 정하는 방식이고, 성과 규제는 달성해야 할 결과를 정하고 방법은 사업자에게 맡기는 방식입니다. 표시등 규격은 색·개수·높이를 정한다는 점에서 수단 규제의 성격이 강하며, 장착 여부를 선택에 맡긴 것은 효과 자료가 충분하지 않다는 판단과 맞물려 있다고 읽을 수 있습니다.

표시등: 색을 먼저 통일하고 의무화는 미뤘다

NHTSA 청장은 10 월 22 일 FMVSS 108(등화장치) 개정안(NPRM, Docket NHTSA-2026-1519)에 서명했고, 문서는 10 월 26 일 연방관보에 게재되어 의견 마감은 11 월 25 일입니다[04][18]. 내용은 크게 두 가지로, 수동 조작장치가 없는 차량에는 방향지시등 자동 해제·상향등 손발 전환·비상등 조작 요건의 적용 범위를 조정하고, '탑승자에게 도로 감시가 기대되지 않는 ADS 운행 상태'를 알리는 청록색 표시등은 장착할 경우의 기준(전·후·측면 합계 4~8 개, 지상 15 인치 이상, 비점멸 기준)으로 제시합니다[04][19]. 중국 공업정보화부는 10 월 20 일 L3 이상 자동운전 기능 작동 시 자동 점등되는 터키석색 표시등을 선택 장착하도록 하는 초안을 공개해 12 월 19 일까지 의견을 받으며 2028 년 1 월 1 일 시행을 권고했습니다(CnEVPost 보도 기준)[05].

정책연구실의 해석으로는 두 당국이 색과 점등 방식의 통일을 먼저 확보하고 의무화 여부를 뒤로 미룬 것으로 읽히지만, 미국안은 ADS 운행 상태를, 중국안은 L3 이상 작동 상태를 기준으로 하므로 같은 표준으로 비교할 수 없습니다. 선택 장착이므로 표시등이 없다는 사실만으로 사람이 운전 중이라고 판별할 수 없습니다.

장착률과 보행자 인지 조사는 표준화의 효과를 평가할 때 필요한 자료입니다.

인증 트랙은 별개이며, 회신 기한의 결과는 아직 알려지지 않았다

표시등 개정안과 Cybercab 의 FMVSS 자기인증 질의는 별도의 트랙입니다. NHTSA 특별명령 AQ26002 는 Cybercab 의 인증 근거를 묻고 있고 회신 기한은 NHTSA 9 월 29 일 메모 기준 10 월 30 일이었습니다[17]. 기한이 도래했다는 사실과 회신 내용은 다른 문제이며, 후속 공개자료에서 질의에 대한 회사의 설명과 조사 진행을 살펴볼 필요가 있습니다. 지난 주(W44)가 관전 포인트로 둔 '응답 기한 준수와 공개 범위'는[08] 다음 주로 넘어갑니다. 한국과 비교할 때는 같은 단계끼리 맞춰야 하며, 미국 FMVSS 와 자기인증에 대응하는 한국 제도는 자동차관리법 제 30 조의 자기인증과 「자동차 및 자동차부품의 성능과 기준에 관한 규칙」, 시험·연구 목적 운행은 같은 법 제 27 조 제 1 항 단서의 임시운행허가, 시범운행지구의 유상 여객운송은 자율주행자동차법 제 9 조의 허가·한정운수면허 특례와 연결됩니다[20].

한국: 서비스 사업자 제도화와 비어 있는 면허 관계

국토교통부는 10 월 23 일 규제합리화위원회 보고에서 원격관제·사이버보안 체계와 현장인력·안전관리책임자를 갖춘 '자율주행 서비스 사업자'를 제도화하고, 운전자·운수종사자 의무 특례의 일부를 상시 제도로 전환하는 법령 개정을 추진한다고 밝혔습니다[07]. 보도된 단계는 올해 안전관리자 탑승 실증, 2027 년 말부터 운전석을 비운 실증, 2028 년 광주 일반 시민 유상 시범운영이며, 2027 년 법 개정 추진은 계획 단계입니다[21]. 택시 면허 사업자의 참여 여부와 새 면허 체계 도입 여부는 국토부 관계자 설명 기준으로 사회적 협의체에서 논의될 사항입니다[06]. 해외 제도는 일반화하지 않고 구분해 볼 필요가 있습니다. 영국은 Automated Vehicles Act 2024 에 따라 자율여객서비스(APS)라는 별도 허가를 두고 택시·PHV 유사 서비스에는 관할 면허당국의 동의를 요구하며[22], 캘리포니아에서는 DMV 와 CPUC 의 주 차원 규제가 적용된다고 커머스시가 설명했습니다[23]. 각국은 안전·운영 책임을 명확히 하면서도 기존 운송 면허와 자율주행 전용 허가의 관계를 서로 다르게 설계하고 있으며, 한국에서는 기존 면허와의 연계 방안과 별도 허가 방안을 비교할 필요가 있습니다. 정책연구실의 제안은 연계형(기존 택시 면허 사업자가 무인 차량을 직접 운영하거나 위탁받는 설계)을 검토 대안으로 두고, 별도 허가형과 안전·요금·접근성·총량·전직 규모의 같은 기준으로 비교하는 것입니다.

배경

- NHTSA 는 FMVSS 108 개정안(NPRM)에 10 월 22 일 서명했고, 10 월 26 일 연방관보에 게재되었으며 의견 마감은 11 월 25 일입니다. 최종규칙이 아니므로 현행 의무가 바뀐 것은 아닙니다[04].
- NHTSA 보도자료는 FMVSS 108 개정안을 AV 프레임워크의 일부로 소개하며 다른 기준의 개정 제안과 면제 확대를 함께 언급했습니다(보도자료 기준)[19].
- 중국 공업정보화부의 등화장치 설치 요건 강제표준 초안은 L3 이상 터키석색 표시등을 선택 장착하게 하고 자동 점·소등을 요구하며, 12 월 19 일까지 의견을 받습니다[05].

- 국토교통부는 10 월 23 일 서비스 사업자 제도화, 의무 특례 상시화, 임시운행허가 패스트트랙을 포함한 규제 합리화 방안을 보고했습니다(정부 보도자료 기준)[07].
- 광주 실증 차량은 올해 200 대에 내년 800 대를 더해 1,000 대로 계획되어 있으며, 전국 실증도시 3,000 대 이상과 구분됩니다(뉴스핌 보도, 국토부 관계자 설명 기준)[21].
- 캘리포니아 SB 1246(2026 년 9 월 30 일 공포)은 직접 주행을 수행하는 원격운전자에게 미국 내 소재와 캘리포니아에서 유효한 운전면허를 요구하는 조항을 2028 년 7 월 1 일부터 적용합니다. 안내만 제공하는 원격지원자는 별도로 정의됩니다[24].

SECTION 03

노동 전환

새 일자리가 보인다고 해서 순고용이 늘어난다고 말할 수는 없다

핵심 판단

국토교통부 관계자는 광주에서 차량 유지·원격관제·현장 관리에 수백 명의 인력이 필요할 것이라고 설명했지만, 고용 영향 시뮬레이션은 아직 없다고 밝혔습니다[21]. 이 설명은 새 직무가 생긴다는 점을 보여 줄 뿐 택시 운전직 감소와 합친 순효과를 말해 주지 않는다는 것이 정책연구실의 해석입니다.

전환의 규모는 주장이 아니라 측정으로 정해져야 하며, 일리노이와 런던에서는 전환 조항과 일자리를 둘러싼 찬반이 각 발언 주체의 논거로 나뉘어 있습니다.

분석

과업 모형이란 일자리를 직업 단위가 아니라 과업 단위로 나누어, 기술이 어떤 과업을 대체하고 어떤 과업을 새로 만드는지 따지는 분석틀입니다. 로보택시에서는 '운전'이라는 과업이 줄고 원격관제·정비·충전·현장 대응 과업이 늘어나는데, 두 변화의 크기와 임금, 일자리가 생기는 지역이 순효과를 결정합니다.

'수백 명 필요'와 측정되지 않은 순효과

국토부 관계자는 10 월 23 일 사전 브리핑에서 광주에 차량 유지·원격관제·현장 관리 인력 수백 명이 필요할 것이라고 설명했고, 택시 수요 감소에 대비한 기존 운수업계 지원 방안을 준비 중이라고 밝혔습니다(뉴스핌 보도 기준)[21]. 수백 명은 광주 실증을 대상으로 한 인력 수요 설명입니다. 광주 차량 1,000 대 계획과 함께 제시되었으나 인력 산정의 기준 시점과 차량 수·교대 조건은 구체화되지 않았고, 전국 실증도시 3,000 대 이상과는 구분됩니다. 정책연구실의 해석으로는 새 직무의 존재와 순고용 효과는 다른 문제이며, 택시 운전직의 감소 규모, 신규 직무의 임금과 요구 자격, 전직 교육 비용, 원격지원 인력이 광주 안에 머무는지가 함께 측정되어야 합니다. 다른 곳의 채용 사례(예컨대 Waymo 내슈빌 디포의 전직 기사 채용)는 참고 사례이며 전체 순고용 효과의 증거로 확대할 수 없습니다. 정책연구실의 제안은 사회적 협의체의 내년 논의에 고용 영향 시뮬레이션을 함께 올리는 것입니다.

전환 조항과 일자리를 둘러싼 찬반은 발언 주체에 귀속된다

일리노이 HB 4663(자율주행차 파일럿 프로젝트법)을 두고 SEIU Local 1 은 '정의로운 전환' 조항이 없다는 점을, Active Transportation Alliance 는 지방정부 권한을 일부 선점한다는 점을 반대 논거로 든 것으로 보도되었고, 발의자는 사우스사이드의 첫·마지막 구간 공백을 메우는 수단으로 자율주행차를 본다고

설명했습니다(Capitol News Illinois 10 월 22 일 보도 기준)[25]. 노조는 자체 분석을 근거로 차량 1 대가 운전자 여러 명을 대체한다고 주장했으나, 분모(가동 시간·교대 수)와 비교 시점은 공개되지 않았습니다. 런던에서는 Lyft 산하 Freenow 와 Baidu 가 10 월 27 일 RT6 차량을 공개하며 2027 년 상업 개시를 목표로 밝혔고, 앱 기반 운전자·택배원 노조(ADCU)와 런던택시운전자협회(LTDA)는 일자리와 혼잡을 이유로 무인 허가에 반대하고 있습니다(Automotive World 보도 기준)[26]. 기존 종사자의 참여가 수용성과 노동 전환의 결과를 좌우한다고 단정하지 않으며, 임금·전직 규모·경쟁 영향은 별도로 비교해야 합니다.

원격 인력은 어디에 있어야 하는가

무인 운행에서 새로 커지는 과업은 원격 개입입니다. XPeng 은 8 월 실적 콜에서 클라우드 기반 원격 개입 플랫폼을 완성했다고 밝혔고(회사 발언, CnEVPost 보도 기준)[27], 캘리포니아 SB 1246 은 직접 주행을 수행하는 원격운전자의 소재와 면허 요건을 2028 년 7 월 1 일부터 적용합니다[24]. 이 조항은 안내만 제공하는 원격지원자를 별도로 정의하므로 모든 원격 업무에 대한 제한으로 읽어서는 안 됩니다.

정책연구실의 가설은 원격 인력의 소재 요건이 새 일자리가 어느 지역에 생기는지를 정하는 변수가 되며, 한국에서도 서비스 사업자의 원격관제·현장 출동 요건을 설계할 때 원격운전(차량 밖에서 직접 주행)과 원격지원(안내·판단 보조)을 구분해 자격·책임을 정할 필요가 있다는 것입니다. 이는 제도 설계 시 검토할 쟁점이며 효과가 입증된 것은 아닙니다.

배경

- 국토부 관계자는 광주에서 차량 유지·원격관제·현장 관리 인력 수백 명이 필요할 것이라고 설명했고, 고용 영향 시뮬레이션은 아직 없다고 밝혔습니다(10 월 23 일 사전 브리핑, 뉴스핌 보도 기준)[21].
- 광주 실증 차량은 올해 200 대에 내년 800 대를 더해 총 1,000 대 계획이며, 2028 년에는 일반 시민이 요금을 내는 시범운영이 예정되어 있습니다(보도된 국토부 관계자 설명 기준)[21].
- 일리노이 HB 4663 은 2026 년 3 월 27 일 하원 규칙위원회 재회부 이후 처리되지 않았으며, 11 월 거부권 회기 상정 여부는 정해지지 않았습니다[28][29].
- 런던에서 TfL 은 어느 사업자도 아직 차량인증청(VCA)에 차량을 등록하지 않았다고 확인했습니다(Automotive World 보도 기준)[26].
- XPeng 로보택시 사업부 Yoyo 는 10 월 26 일 광저우시 전역 레벨 4 시범운영 자격을 얻었다고 밝혔습니다. 2027 년 안전요원 없는 여객 서비스는 회사의 목표이며, 초대 코드로 단계적으로 개방합니다[27].
- 캘리포니아 SB 1246 의 적용일은 2028 년 7 월 1 일이며, 공포는 2026 년 9 월 30 일입니다[24].

SECTION 04

도시 거버넌스

민원은 가까운 곳으로, 권한은 먼 곳으로 간다

핵심 판단

로스앤젤레스 카운티 커머스시는 주택가 체류·야간 통행 민원에 순찰을 늘리면서도 주 허가 차량의 운행을 시가 막을 수 없다고 밝혔습니다(KTLA 10 월 29 일 보도 기준)[23]. 일리노이에서는 계류 중인 법안(HB 4663)이 지방정부 권한을 어디까지 선점하는지가 쟁점입니다[25].

정책연구실의 해석으로는 외부 비용을 받는 주체와 허가 권한을 가진 주체가 다른 구조에서 협의와 평가의 창구를 어디에 두는지가 설계의 핵심이며, 한국은 국토부의 시범운행지구 지정과 지자체 운영의 분담을 서비스 사업자 제도와 함께 점검할 필요가 있습니다.

분석

재정연방주의에서 '관할과 외부효과의 불일치'란 어떤 활동이 만드는 비용은 지역(시·카운티)이 부담하는데 이를 통제할 권한은 상위 정부(주·연방)가 갖는 상황을 말합니다. 제도적 보완성이란 허가·평가·집행·보상 같은 제도 요소가 서로 맞물려야 효과가 나고, 한 고리만 바꿔서는 의도한 결과가 나오기 어렵다는 관점입니다.

커머스시: 민원은 시가 받고 허가는 주가 한다

커머스시는 현지 10 월 28 일 성명에서 주민 민원에 따라 공공안전과 야간 순찰을 늘리고, Waymo 와 직접 소통하며 차량의 주차 위치와 시각을 기록하고, 불법 주차 차량은 다른 차량과 같이 단속·견인한다고 밝혔습니다. 시는 자율주행차가 캘리포니아 DMV 와 CPUC 의 주 차원 규제 대상이어서 주 허가를 받은 차량의 운행을 시가 막을 수 없다고 적었습니다(KTLA 보도 기준, 차량 수·기간은 성명에 없음)[23].

정책연구실의 해석으로는 주택가 체류라는 비용은 지역이 체감하는 반면, 시의 수단은 운행 자체의 금지가 아니라 교통·주차 법규 집행과 사업자 협의에 놓인다는 점이 구조의 특징입니다. 이는 시가 밝힌 권한의 범위이며 지방 권한 전반으로 일반화하지 않습니다. 한국의 시범운행지구는 국토교통부가 지정하고 지자체가 운영하는 구조이며 지자체가 지구 지정을 신청하는 당사자라는 점이 다르므로, 같은 갈등이 어떤 형태로 나타날지는 별도로 검토해야 합니다. 기존 택시 면허 사업자가 차고지·대기 장소를 이미 갖고 있어 체류 민원을 줄일 수 있는지는 연계형 설계를 별도 허가 방안과 비교할 때 넣을 수 있는 항목이지만, 검증된 효과가 아니라 비교 검토할 가설입니다.

일리노이와 잭슨빌: 선점 논쟁과 공공 셔틀의 종료

일리노이 HB 4663 은 운행설계영역을 인구 100 만 명 이상 카운티 등으로 한정하고 주 교통부(IDOT) 승인 아래 파일럿을 운영하는 법안으로, 하원 규칙위원회에 머물러 있습니다[28][29]. 찬반은 주체별로 갈려, 발의자는 대중교통 연계 연구를 요청했고 반대 측은 전환 조항 부재와 지방 권한 선점을 이유로 들었습니다(Capitol News Illinois·Daily Herald 보도 기준)[25][29]. 법안 단계이므로 허용이나 의무로 쓸 수 없습니다. 플로리다 잭슨빌에서는 News4JAX 보도에 따르면 잭슨빌교통공사(JTA)의 자율주행 셔틀 NAVI 가 소프트웨어 계약 만료로 2027 년 1 월 1 일 운행을 멈추고 JTA 는 월 약 48 만 7 천 달러의 절감을 기대하며, 한 시의원은 1 회 승차 비용이 360 달러라고 주장하며 민간 로보택시 수용을 주장했습니다[30]. 두 숫자는 각각 JTA 의 기대치와 시의원의 주장으로 귀속되며 직접 비교할 수 없습니다. 정책연구실의 가설은 지방정부가 평가와 협의를 맡을 여지를 남긴 설계가 초기 수용성을 높일 수 있다는 것이나, 운영비와 일정 지연이라는 비용을 함께 재야 합니다.

유럽과 런던: 평가를 맡는 주체와 허가권을 쥔 주체는 다르다

분석기간 직전인 10 월 23 일 그랑파리 메트로폴·Bolt·Stellantis 는 2028 년 최대 5 개 코뮌 실증, 2030 년 약 30 개 코뮌 상업 운행을 목표로 한 리빙랩 계획을 발표하면서(모두 승인 조건부) 평가 목표는 메트로폴이 관장하되 상업 운행에는 별도 승인이 필요하다고 적었습니다(Stellantis 보도자료 기준, 분석기간 직전 발표)[31]. 같은 날 프랑스 정부가 참여한 Wayve·Stellantis·NVIDIA 협약은 이해관계자 협의를 현지 운송 파트너가 주도한다고 명시했으나, 이 파트너가 기존 면허 보유 사업자라고 단정할 수 없고 협의 주도가 법적 책임의 귀속을 뜻하는 것도 아닙니다[32]. 런던에서는 TfL 의 지침이 곧 나올 것이라는 Freenow 영국 총괄의 전망이 보도되었고(Reuters 전재 기준)[33] 영국의 APS 허가는 국가 법률(Automated Vehicles Act 2024 제 82 조)에 따른 별도 허가이며, 기존 택시·PHV 법령의 일부 적용 제외는 제 83 조, 택시·PHV 유사 서비스의 관할 면허당국 동의는 제 85 조에 근거합니다[22][34]. 정책연구실의 해석으로는 한국의 서비스 사업자 제도(2027 년 법 개정 추진)가 평가·협의의 창구와 허가·책임의 소재를 어떻게 나눌지가 비교 포인트이며, 기존 면허와의 연계 방안과 별도 허가 방안의 비교는 광주 시범운영의 첫 자료와 함께 확인할 과제입니다.

배경

- 커머스시는 현지 10 월 28 일 성명에서 야간 순찰 확대와 Waymo 와의 직접 소통, 불법 주차 단속·견인 방침을 밝혔습니다(KTLA 10 월 29 일 보도 기준)[23].
- 일리노이 HB 4663 의 법안 현황상 최종 조치는 2026 년 3 월 27 일 규칙위원회 재회부입니다[28].
- JTA 의 NAVI 는 소프트웨어 계약 만료로 2027 년 1 월 1 일 운행 종료 예정이며, JTA 는 월 약 48 만 7 천 달러 절감을 기대합니다(News4JAX 보도 기준)[30].

- 그랑파리 리빙랩과 프랑스 협약은 10 월 23 일 발표로 분석기간 밖 배경자료입니다. 그랑파리 발표에는 2028 년 최대 5 개 코뮌 실증과 2030 년 약 30 개 코뮌 상업 운행 목표(모두 승인 조건부)가 있고[31], 별도의 프랑스 협약 보도자료에는 배치 시기·도시·차량 대수가 제시되지 않았습니다[32].
- 영국 APS 허가는 Automated Vehicles Act 2024 Part 5(허가 부여 §82, 기존 법령 적용 제외 §83, 면허당국 동의 §85)에 근거합니다. 초기 파일럿 허가의 예상 기간(약 12~18 개월)과 허가 유효기간 상한(5 년)은 별개입니다[22].
- 한국의 시범운행지구 유상 여객운송 특례는 자율주행자동차법 제 9 조(여객의 유상운송에 관한 특례)에 근거합니다[20].

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주의 관전 포인트

01 테슬라 NHTSA 회신(기한 10 월 30 일)의 공개 범위

회신 내용이 공개되는지, 어디까지 공개되는지가 조작장치 없는 차량의 인증 논의에 첫 자료가 될 수 있습니다. 공개 전에는 결과를 예단하지 않는 것이 바람직합니다.

02 FMVSS 108 의견 제출(11 월 25 일 마감)의 쟁점

점멸 허용 여부와 광도, 비상등 표시 범위에 사업자와 기관이 어떤 의견을 내는지 살필 필요가 있습니다. 개정안은 제안 단계이며 확정 규정이 아닙니다.

03 서비스 사업자 제도와 면허 관계의 윤곽

사회적 협의체에서 기존 택시 면허 사업자의 참여 방식이 어떻게 다루어지는지 확인할 필요가 있습니다. 연계형과 별도 허가형을 안전·요금·접근성·전직 규모의 같은 지표로 비교한 자료를 준비하는 것이 바람직합니다.

04 이용 경험 지표의 공개 여부

휴스턴을 포함한 확장 지역의 대기시간·우회율이 사업자나 규제기관 자료로 공개되는지, 런던 TfL 지침의 내용이 나오는지를 살필 필요가 있습니다. 공개되지 않더라도 그 자체를 서비스 품질의 증거로 읽지 않는 것이 바람직합니다.

SOURCES

출처

본문 인용 번호는 첫 등장 순서입니다. 각 항목에 자료 성격과 기준일을 함께 적었습니다.

[01] **Waymo.** Waymo is getting you to even more places (블로그 단문) (2026.10.27)
https://waymo.com/blog/shorts/more-places/ — 자료 성격: 1 차(회사 발표); 기준일 현지 10.27. 5 개 도시 합계 약 250 제곱마일, 도시별 면적·차량 수 미공개.

[02] **Electrek (F. Lambert).** Musk declares Tesla Robotaxi win over Waymo, but Waymo still drives 7x more (2026.10.27) *https://electrek.co/2026/10/27/musk-robotaxi-victory-waymo-austin-miles/* — 자료 성격: 2 차; 테슬라 주간 안전 보고·Waymo 안전 자료를 매체가 재집계한 값 기준. 집계기간·통계량이 서로 다름.

[03] **Drive Tesla Canada.** Tesla Adds 29 More Cybercabs, Expanding Texas Robotaxi Fleet to 1,080 (2026.10.28) *https://driveteslacanada.ca/robotaxi/tesla-adds-29-cybercabs-texas-robotaxi-fleet-1080/* — 자료 성격: 2 차; TxDMV 등록부 인용 보도 기준. 등록 대수이며 유상 운행 대수와 구분.

[04] **Federal Register / NHTSA.** Federal Motor Vehicle Safety Standards; Modernization of FMVSS No. 108 To Accommodate ADS-Equipped Vehicles (91 FR 67243, Docket NHTSA-2026-1519) (2026.10.26)
https://www.federalregister.gov/documents/2026/10/26/2026-21794/federal-motor-vehicle-safety-standards-modernization-of-fmvss-no-108-to-accommodate-ads-equipped — 자료 성격: 1 차(제안 단계 NPRM); 서명 2026.10.22, 의견 마감 2026.11.25. 최종규칙이 아님.

[05] **CnEVPost.** China proposes uniform rules for automated driving lights (2026.10.20)
https://cnevpost.com/2026/10/20/china-proposes-uniform-rules-automated-driving-lights/ — 자료 성격: 2 차(초안 단계); 공업정보화부 강제 국가표준 초안 요약 기준. 의견 마감 12.19, 시행 권고 2028.01.01.

[06] **이투데이.** 운전기사 없는 택시 시대 성큼…상용화 앞두고 제도 정비 속도 (2026.10.23)
https://www.etoday.co.kr/news/view/2639313 — 자료 성격: 2 차; 택시 면허 활용·새 면허 체계 여부는 국토부 관계자 설명 기준(미정).

[07] **국토교통부.** 자율주행자동차, 이동로봇 상용화 지원, 창업기업 서류 53% 정비 (보도자료) (2026.10.23)
https://www.korea.kr/common/download.do?fileId=198575997&tblKey=GMN — 자료 성격: 1 차(정부 보도자료, 분석기간 직전 발표); 서비스 사업자 제도화·의무 특례 상시화는 추진 계획이며 확정·시행된 제도가 아님.

[08] **(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실.** Mobility Weekly Review Vol. 2026-44 (Insight Edition) (2026.10.26)
(협회 직전 호, 분석기간 10.19~10.23) — 자료 성격: 참고(협회 직전 호); 직전 호의 진단·관전 포인트 인용.

[09] **Electrek (F. Lambert).** Tesla makes another joke of its Robotaxi geofence expansion (2026.10.26)
https://electrek.co/2026/10/26/tesla-robotaxi-houston-geofence-expansion-shape/ — 자료 성격: 2 차; 영역 면적·목격 집계 34 대는 Robotaxi Tracker 추정(매체가 검증되지 않은 추정치로 명시). 매체 표제의 평가 표현은 인용하지 않음.

[10] **Electrek.** Tesla's rocket-shaped Robotaxi map in Houston is partly 'fake' (2026.10.28)
https://electrek.co/2026/10/28/tesla-robotaxi-houston-rocket-service-area-fake/ — 자료 성격: 2 차; Robotaxi Tracker 운영자 1 인의 시승 경험 기준.

[11] **Not a Tesla App.** Tesla Offers Free Robotaxi Rides for First-Time Riders (2026.10.29)
https://www.notateslaapp.com/news/4917/tesla-offers-free-robotaxi-rides-for-first-time-riders — 자료 성격: 2 차; 신규 이용자 앱 표시를 인용한 보도 기준. 조건·확대 여부는 회사가 밝힌 바 없음.

[12] **The Next Web.** Tesla Robotaxi riders report detours after Houston service expands (2026.10.29)
https://thenextweb.com/news/tesla-robotaxi-houston-routing-problems — 자료 성격: 2 차; Business Insider·Electrek 보도를 종합한 이용자 2 인 사례. 서비스 전체 분포를 대표하지 않음.

[13] **TeslaNorth.** Tesla's Robotaxi Fleet Swarms Austin F1 Weekend With Over 50 Cybercabs (2026.10.26)
https://teslanorth.com/2026/10/26/tesla-cybercab-austin-f1-swarm/ — 자료 성격: 2 차; 50 대 이상은 현장 목격 집계이며 회사 발표가 아님. 승차 건수·대기시간 미공개.

[14] **Alphabet Inc..** Alphabet Announces Third Quarter 2026 Results (2026.10.28)
https://abc.xyz/files/doc_financials/2026/q3/2026q3-alphabet-earnings-release.pdf — 자료 성격: 1 차(공식 실적 발표); Other Bets 부문 합계, 7~9 월 기준. Waymo 단독 손익이 아님.

[15] **Skift.** Waymo Picks Ramp for Its First Business Travel Expense Partner: Exclusive (2026.10.28)
https://skift.com/2026/10/28/waymo-picks-ramp-for-its-first-business-travel-expense-integration-exclusive — 자료 성격: 2 차; Ramp 이용 기업 수·결제액 증가율은 Waymo 탑승 증가분과 다름.

[16] **Hesai Group (PR Newswire).** Hesai Leads Global Robotaxi Lidar Market with 62% Share as Robotaxi Industry Moves Toward Scale, Yole Group Reports (2026.10.29) *https://www.prnewswire.com/news-releases/hesai-leads-global-robotaxi-lidar-market-with-62-share-as-robotaxi-industry-moves-toward-scale-yole-group-reports-302923694.html* — 자료 성격: 1 차(회사 보도자료); Yole 보고서를 회사가 인용·요약한 수치(재인용 기준). 집계 정의는 보도자료에 없음.

[17] **NHTSA.** Memorandum to File IRSPO-AQ26002-19155 (Special Order AQ26002 회신 기한 연장) (2026.09.29) *https://static.nhtsa.gov/odi/inv/2026/IRSPO-AQ26002-19155.pdf* — 자료 성격: 1 차(공식 원문); NHTSA 공식 문서 기준. 회신 기한 2026.10.30. 조사 개시·기한 도래는 결함·위법 확정이 아님.

[18] **Holland & Knight.** NHTSA Closes Out 2026 with Major AV, Tire and Recall Initiatives (2026.10.29)
https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2026/10/nhtsa-closes-out-2026-with-major-av-tire-and-recall-initiatives — 자료 성격: 2 차(로펌 해설); 의견 제출 기한 안내 기준.

[19] **NHTSA.** Vehicle Lighting Updates for Automated Vehicles (보도자료) (2026.10.23)
https://www.nhtsa.gov/press-releases/vehicle-lighting-updates-automated-vehicles — 자료 성격: 1 차(분석기간 직전 발표, 배경자료); 개정안 개요와 AV 프레임워크 진행 상황은 보도자료 기준.

[20] **국가법령정보센터.** 자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 제 9 조(여객의 유상운송에 관한 특례); 자동차관리법 제 27 조 제 1 항 단서·제 30 조 (현행 법령(법률 제 21482 호 판본, 2026.06.18 시행))
https://www.law.go.kr/법령/자율주행자동차상용화촉진및지원에관한법률/제 9 조 — 자료 성격: 1 차(법령); 적용 판본은 법령정보센터 조문 이력 기준. 자동차관리법: https://www.law.go.kr/법령/자동차관리법 (제 27 조 임시운행허가, 제 30 조 자기인증).

[21] **뉴스핌.** 2028 년 광주서 무인 로보택시 달린다…정부, 자율주행 서비스 사업자 제도화 (2026.10.23)
https://www.newspim.com/news/view/20261023000323 — 자료 성격: 2 차; 사전 브리핑 관계자 설명 기준(단계별 일정·광주 1,000 대·고용 추정). 계획 단계.

[22] **legislation.gov.uk.** Automated Vehicles Act 2024, Part 5 (automated passenger services, §82·§83·§85) (2024) *https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2024/10/part/5* — 자료 성격: 1 차(법령); APS 허가는 별도 허가 체계. 택시·PHV 유사 서비스는 관할 면허당국 동의 필요.

[23] **KTLA (AOL 전재).** Los Angeles County city increases patrols amid complaints about Waymo self-driving cars (2026.10.29) *https://www.aol.com/articles/los-angeles-county-city-increases-150959000.html* — 자료 성격: 2 차(전재); 커머스시 성명 요지 기준. 차량 수·기간은 성명에 없음.

[24] **California Legislature.** SB 1246 (Chapter 1021, Statutes of 2026; §38754·§38800) (2026.09.30 공포) *https://leginfo.legislature.ca.gov/faces/billNavClient.xhtml?bill_id=202520260SB1246* — 자료 성격: 1 차(법령, 배경자료); 원격운전자 조항 적용일 2028.07.01. 원격지원자는 별도 정의.

[25] **Capitol News Illinois (B. Malevska).** Bill aims to study how self-driving vehicles can be integrated into public transit (2026.10.22) *https://capitolnewsillinois.com/news/bill-aims-to-study-how-self-driving-vehicles-can-be-integrated-into-public-transit/* — 자료 성격: 2 차; 찬반 논거는 각 발언 주체에 귀속. 기사는 HB 4663 과 대안 법안 HB 4789 를 구분해 다룸. 노조 자체 분석 수치는 분모 미공개로 인용하지 않음.

[26] **Automotive World.** Baidu and Lyft target 2027 for driverless London service (2026.10.27) *https://automotiveworld.com/news/baidu-and-lyft-target-2027-for-driverless-london-service* — 자료 성격: 2 차; TfL 확인 내용과 ADCU·LTDA 반대 입장은 보도 기준.

[27] **CnEVPost.** Xpeng wins Guangzhou robotaxi trial approval in step toward public service (2026.10.26) *https://cnevpost.com/2026/10/26/xpeng-wins-guangzhou-robotaxi-trial-approval/* — 자료 성격: 2 차; 회사 웨이보·실적 콜 인용. 2027 년 목표는 회사 목표.

[28] **Illinois General Assembly.** HB 4663 Autonomous Vehicle Pilot Project Act – Bill Status (2026.03.27 (최종 조치)) *https://ilga.gov/legislation/BillStatus?DocNum=4663&DocTypeID=HB&GAID=18&LegId=165621&SessionID=114* — 자료 성격: 1 차(법안 현황); 법안 단계. 허용·의무로 쓸 수 없음.

[29] **Daily Herald.** Will General Assembly take up bill to test self-driving vehicles? (2026.10.26) *https://dailyherald.com/20261026/autos/will-general-assembly-take-up-bill-to-test-self-driving-vehicles* — 자료 성격: 2 차; HB 4789 내용·11 월 거부권 회기 상정 가능성 기준.

[30] **News4JAX.** Tesla Robotaxis are listed as 'coming soon' to Jacksonville. When could rides start? (2026.10.26) *https://www.news4jax.com/news/local/2026/10/26/tesla-robotaxis-are-listed-as-coming-soon-to-jacksonville-when-could-rides-start/* — 자료 성격: 2 차; JTA 기대치와 시의원 주장은 각각의 주체에 귀속.

[31] **Stellantis (미디어 사이트).** Métropole du Grand Paris, Bolt and Stellantis, together, aim to bring autonomous vehicles by experimentation to Greater Paris from 2028 (2026.10.23) *https://www.media.stellantis.com/em-en/corporate/press/metropole-du-grand-paris-bolt-and-stellantis-together-aim-to-bring-autonomous-vehicles-by-experimentation-to-greater-paris-from-2028* — 자료 성격: 1 차(회사 보도자료, 분석기간 직전 발표 — 배경자료); 단계·평가 주체 문구 기준. 모두 승인 조건부 목표.

[32] **Stellantis (미디어 사이트).** Wayve, Stellantis, and NVIDIA collaborate to advance safe and responsible autonomous vehicle deployment across France (2026.10.23) *https://www.media.stellantis.com/em-en/corporate/press/wayve-stellantis-and-nvidia-collaborate-to-advance-safe-and-responsible-autonomous-vehicle-deployment-across-france* — 자료 성격: 1 차(회사 보도자료, 분석기간 직전 발표 — 배경자료); 역할 분담·협의 주도 문구 기준.

[33] Reuters (SRN News 전재). China's Baidu tests robotaxi on London streets (2026.10.23)

https://srnnews.com/chinas-baidu-tests-robotaxi-on-london-streets/ — 자료 성격: 2 차(전재, 분석기간 직전 보도); Freenow 영국 총괄의 TfL 지침 전망은 발언 귀속 기준.

[34] GOV.UK (Department for Transport). Self-driving vehicle pilot scheme: information for applicants (2026) *https://www.gov.uk/government/publications/self-driving-vehicle-pilot-scheme-information-for-applicants/self-driving-vehicle-pilot-scheme-information-for-applicants* — 자료 성격: 1 차(정부 안내); APS 신청·허가 절차 안내 기준.

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.