

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-26 · 2026. 6. 22 ~ 6. 26

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 6 월 29 일 (월) · Week 26

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, 자율주행 경쟁의 무게중심은 ‘차량’에서 ‘제도’로 이동했다.

이번 주는 자율주행 산업이 하나의 문턱을 넘은 주로 기록될 만하다. 테슬라(Tesla)의 로보택시(robotaxi, 운전자 없는 자율주행 택시)가 운행 1 주년을 맞았고, 같은 주에 공개된 한 실시간 평가지수는 중국 바이두(Baidu)를 1 위, 구글 계열 웨이모(Waymo)를 2 위, 테슬라를 5 위에 올렸다. 약속의 크기가 아니라 실제로 굴러간 규모와 벌어들인 수익이 순위를 결정했다. 기술을 ‘보여주는’ 시대가 끝나가고 있다는 신호다.

그러나 같은 주의 더 깊은 흐름은 다른 곳에 있었다. 미국 교통당국은 무인차에서 브레이크 페달 의무를 없애는 규정 개정예 착수했고, 중국과 미국에서는 기존 운전 노동자들의 반발이 정책을 되돌리는 장면이 반복됐다. 차를 만드는 일은 거의 끝나가지만, 그 차를 도로 위에 굴릴 수 있게 해주는 사회적 합의 — 규제, 노동, 도시 공간, 그리고 면허 — 는 이제 막 협상 테이블에 올랐다.

요컨대 병목(bottleneck)은 실리콘에서 사회로 옮겨갔다. 다음 국면의 승자는 가장 좋은 차를 만든 기업이 아니라, 가장 적은 마찰로 제도와 통합되는 경로를 찾아낸 기업이 될 것이다. 본 호는 이번 주의 네 장면을 바로 그 하나의 좌표 위에서 읽는다.

섹션별 핵심 판단

01 순위표는 거짓말하지 않는다 — 비전이 아니라 규모와 수익이 경쟁의 새 언어가 되었다.

- 02 규제는 더 이상 브레이크가 아니다 — 미국은 물리적 브레이크 페달까지 떼어내며 가속 페달을 밟고 있다.
- 03 기술은 허가를 먼저 받지만, 사회적 동의는 가장 늦게 도착한다.
- 04 도시는 차량 ‘대수’를 막지 못했지만, ‘연석(curb)’은 여전히 도시의 것이다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

01 테슬라 로보택시 운행 1 주년

2025 년 6 월 22 일 오스틴 출범 후 1 년. 도시 전역 무인 운행으로 전환했으나 실제 무인 차량은 수십 대 수준에 머문다.

02 ‘로드 투 오토노미 인덱스’ 첫 공개

12 시간마다 갱신되는 실시간 순위에서 바이두 1 위·웨이모 2 위·테슬라 5 위. 중국 진영의 우위가 데이터로 확인됐다.

03 웨이모, 서비스 면적 1,400 제곱마일·11 개 도시로 확장

직전 대비 약 27% 확대. 연초 160 억 달러를 유치하며 기업가치 1,260 억 달러를 인정받았다.

04 미국 NHTSA, 무인차 ‘브레이크 페달 의무’ 폐지 착수

완전 무인차(레벨 4 이상) 한정. 의견수렴은 7 월 27 일까지. Part 555 면제 절차 간소화도 병행한다.

05 기존 운전 노동조합의 ‘총량 규제’ 요구 확산

광저우 호출운송 노조가 로보택시 대수 상한을 요구했고, 미국에서도 유사한 압력이 정책을 되돌렸다.

06 한국, 상암 첫 무인 로보택시 + 시범운행 30 억 지원

서울 상암에서 운전석을 비운 로보택시가 운행을 시작했고, 국토부는 8 개 지자체에 총 30 억 원을 투입한다.

SECTION 01

순위가 뒤집힌 주: 비전에서 운영으로

약속의 크기가 아니라, 굴러간 거리와 벌어들인 수익이 경쟁의 언어가 되었다.

핵심 판단

이번 주 자율주행 경쟁의 성격이 바뀌었다는 가장 분명한 증거는, ‘누가 무엇을 약속했는가’가 아니라 ‘누가 얼마나 굴렀고 얼마를 벌었는가’를 기준으로 순위를 매기는 평가지수가 등장했다는 사실이다. 그 첫 순위에서 테슬라가 5 위로 내려앉고 바이두가 1 위에 오른 것은, 자본시장이 ‘서사(narrative)’가 아니라 ‘운영 실적(operations)’으로 기업을 다시 줄 세우기 시작했다는 신호다.

지난 주(W25)에 우리는 자율주행 경쟁이 ‘기술 증명’에서 ‘수익성 증명’으로 넘어가는 국면을 진단했다. 이번 주 공개된 실시간 인덱스는 그 진단을 가장 선명하게 검증했다. 평가의 잣대가 곧 규모와 수익이었기 때문이다.

분석

한 주를 관통한 사건은 두 가지다. 하나는 테슬라 로보택시의 운행 1주년이고, 다른 하나는 ‘로드 투 오토노미 인덱스(Road to Autonomy Index)’라는 실시간 순위표의 첫 공개다. 언뜻 무관해 보이는 두 사건은 같은 이야기를 한다. 자율주행이 ‘기술을 보여주는 단계’를 졸업하고, ‘사업을 증명하는 단계’로 진입했다는 것이다.

순위표가 바꾼 것은 평가의 문법이다

새 인덱스는 연방 보고서·증권신고서·거래 데이터를 모아 운영 규모, 매출, 제조 역량, 안전 기록을 12 시간마다 갱신한다. 모두 ‘말’이 아니라 ‘숫자’로 확인되는 항목이다. 그동안 자율주행 기업의 가치는 상당 부분 ‘미래에 대한 약속’으로 매겨졌고, 약속은 검증되지 않을 때 가장 비싸다. 운영 데이터가

실시간으로 공개되는 순간 약속의 프리미엄은 깎이고 실적의 프리미엄이 그 자리를 대신한다. 평가의 문법이 미래형에서 현재완료형으로 바뀐 것이다.

두 개의 사업 모델이 갈라서고 있다

바이두로 대표되는 중국 진영은 값싼 하드웨어와 수직계열화된 제조로 ‘대당 운영 흑자’를 도시 단위로 하나씩 만들어 간다. 포니에이아이는 광저우·선전에서 차량 1 대당 흑자를 보고했고 연말까지 3,500 대로 늘리겠다고 밝혔다. 반면 테슬라는 카메라만으로 자율주행을 구현하겠다는 베팅을 1 년째 도시 한 곳에서 검증 중이다. 오스틴 전역 무인 운행을 발표했지만 실제 무인 차량은 수십 대, 출범 이후 충돌 14 건에 당국의 정보제출 요구까지 받았다. 비전의 크기와 운영의 크기 사이의 간극이 순위표에 그대로 드러났다.

웨이모의 ‘면적 확장’이 말해주는 것

웨이모는 신규 도시 진입이 아니라 ‘이미 검증된 도시 안에서 서비스 면적을 넓히는’ 전략을 택했다. 11 개 도시·1,400 제곱마일 확장, 160 억 달러 유치와 1,260 억 달러의 기업가치는 한 방향을 가리킨다. 새 시장을 여는 위험보다 작동하는 시장의 밀도를 높이는 확실성에 자본을 투입하겠다는 것이다. 자율주행은 한 도시를 깊이 학습할수록 안전과 수익이 함께 좋아지는 밀도 사업이다. 넓게 깃발을 꽂는 경쟁이 아니라 좁은 땅을 깊이 파는 경쟁으로 무게중심이 옮겨가고 있다.

배경

- 테슬라는 2025 년 6 월 22 일 오스틴에서 안전요원을 동승시킨 채 로보택시를 출범했고, 1 년 만에 도시 전역 무인 운행으로 전환했다(무인 차량은 약 20 대 안팎).
- ‘로드 투 오토노미 인덱스’가 이번 주 처음 공개돼 바이두 1 위, 웨이모 2 위, 포니에이아이·위라이드(WeRide) 상위권, 테슬라 5 위로 순위를 매겼다.
- 웨이모는 서비스 면적을 1,400 제곱마일·11 개 도시로 약 27% 확장했고, 누적 2,000 만 건 이상 유료 운행과 주당 100 만 건 목표를 제시했다.
- 포니에이아이는 1 분기 매출 약 3,430 만 달러(전년비 145% 증가)를 기록하고 광저우·선전에서 대당 운영 흑자를 보고했으나, 전체 손실은 확대됐다.
- 블룸버그는 6 월 28 일 자 기획에서 웨이모·테슬라·바이두 모두 물류·규제 난관으로 ‘예상보다 더딘 확장’을 겪고 있다고 진단했다.

SECTION 02

브레이크 페달을 떼어내는 국가

규제는 이제 위험을 막는 장벽이 아니라, 산업을 끌어당기는 설계 도구로 변신하고 있다.

핵심 판단

미국 교통당국이 무인차에서 ‘브레이크 페달 의무’를 없애는 규정 개정에 착수했다는 사실은, 규제의 역할이 근본적으로 바뀌고 있음을 상징한다. 규제는 오랫동안 ‘위험을 막는 장벽’이었지만, 이제는 ‘산업을 굴러갈 수 있도록 길을 까는 설계 도구’로 기능하기 시작했다. 국가가 문지기에서 설계자로 자리를 옮기는 중이다.

다만 이 변화는 ‘규제 완화’로 단순화될 수 없다. 브레이크 페달을 떼는 대신 제동 성능 기준은 그대로 유지되고, 의견수렴과 입법 절차가 병행된다. 핵심은 규제의 양이 아니라 ‘설계의 방향’이다. 무엇을 풀지가 아니라, 무엇을 풀고 무엇을 조이며 그 둘을 어떤 순서로 배치할지가 정책의 실력이 된다.

분석

이번 주 규제 지형에서 가장 상징적인 장면은, 사람이 운전하지 않는 차에서 사람이 쓰던 장치를 ‘법적으로’ 지우기 시작했다는 것이다. 브레이크 페달, 운전대, 사이드미러 — 인간 운전자를 전제로 설계된 안전기준들이 무인 시대의 차량에는 오히려 불필요한 부품이 된다. 규제가 기술을 따라잡는 것을 넘어, 기술을 위해 스스로를 다시 쓰기 시작했다.

‘장벽으로서의 규제’에서 ‘인프라로서의 규제’로

미국 도로교통안전국(NHTSA)은 완전 무인차(레벨 4 이상)에 한해 브레이크 페달 의무를 없애고, 변속·서리제거·와이퍼·등화장치 등 인간 운전자를 전제로 한 기준들도 함께 손본다. 제조사당 연 2,500 대로 묶여 있던 면제 절차(Part 555)도 간소화한다. 규정 하나하나가 ‘무인차를 예외로 허용하는’ 방식에서 ‘표준으로 수용하는’ 방식으로 옮겨간다. 여기에 의회의 SELF DRIVE Act(2026) 논의 초안이

더해지면 미국은 주(州)마다 제각각인 규칙의 누더기를 처음으로 연방 표준으로 꿰매게 된다. 규제가 발목을 잡는 장벽이 아니라 전국 단위 사업을 가능케 하는 인프라로 재정의되는 것이다.

그러나 ‘속도’가 곧 ‘정당성’은 아니다

규제가 가속 페달을 밟는다고 사회가 같은 속도로 따라오는 것은 아니다. 같은 주, 노동과 도시의 영역에서는 정반대의 마찰이 벌어졌다(섹션 03·04 참조). 규제 설계의 미덕은 ‘얼마나 빨리 푸느냐’가 아니라 ‘푸는 순서와 보완장치를 얼마나 정교하게 짜느냐’에 있다. 브레이크 페달을 떼는 결정이 안전 성능 기준 유지와 한 묶음으로 가는 것처럼, 공급을 여는 모든 결정은 그에 상응하는 책임·보상·전환 설계와 짝을 이뤄야 한다.

한국의 좌표: 신중하되 멈추지 않는 설계

한국은 시범운행지구를 17 곳으로 늘리고 상암에서 운전석을 비운 로보택시를 처음 굴리기 시작했다. 미국식 전면 규정 재작성과는 결이 다르지만, ‘통제된 구역에서 단계적으로 검증한다’는 한국형 접근은 그 자체로 하나의 설계 철학이다. 빠른 전면 개방이 능사가 아니라, 검증 가능한 구역에서 신뢰를 축적한 뒤 면(面)으로 넓히는 방식이다. 기존 제도를 부정하지 않고 그 토대 위에서 신규 공급을 통합하는 설계가, 역설적으로 혁신의 실질적 속도를 더 빠르게 만든다.

배경

- NHTSA는 완전 무인차에 한해 ‘수동 브레이크 페달 의무’를 폐지하는 규정 개정을 추진하며, 제동 성능·정지거리 기준은 그대로 유지한다.
- 해당 규정 개정안의 공개 의견수렴 기한은 2026년 7월 27일이며, 변속·서리제거·와이퍼·등화장치 등 3건의 무인차 관련 규정 개정도 함께 예고됐다.
- 제조사당 연 2,500대로 제한된 Part 555 면제 절차를 간소화하는 ‘AV 프레임워크’가 6월 중 발표됐다.
- 의회에서는 라타·딩글 의원이 SELF DRIVE Act(2026) 논의 초안을 공개했으며, 통과 시 자율주행 안전에 관한 첫 연방 법률이 된다.
- 한국은 자율주행 시범운행지구를 17 곳으로 확대하고, 국토부가 8개 지자체에 총 30억 원의 서비스 지원을 추진한다.

SECTION 03

허가는 빠르고, 동의는 느리다

기존 면허의 가치를 무너뜨리지 않고 끌어안은 설계만이 전환의 속도를 지킨다.

핵심 판단

이번 주의 가장 중요한 교훈은, 기술이 규제의 허가를 받는 속도와 사회의 동의를 얻는 속도가 전혀 다르다는 사실이다. 미국이 브레이크 페달을 떼어내는 동안, 광저우의 호출운송 노조는 로보택시 총량 상한을 요구했고, 미국 여러 도시에서도 기존 운전 노동자들의 반발이 정책을 되돌렸다. 허가는 행정의 일이지만, 동의는 정치와 생계의 일이다.

여기서 우리는 분명한 정책적 입장을 제시한다. 로보택시의 도입은 기존 택시 면허 체계를 ‘철폐 대상’으로 삼는 방식이 아니라, 기존 면허의 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합·이행하는 방식으로 설계되어야 한다. 그래야 전환의 마찰이 줄고, 역설적으로 혁신의 실제 구현이 더 빨라진다.

분석

지난 주(W25) 노동 전환 항목에서 우리는 자율주행의 진짜 비용이 차량 가격이 아니라 ‘동의를 비용’이라고 짚었다. 이번 주, 그 청구서가 광저우와 뉴욕에서 동시에 날아들었다. 기술적으로 가능한 일과 사회적으로 수용되는 일 사이의 간극이, 자율주행 확산의 진짜 병목임이 다시 확인됐다.

‘동의를 비용’은 미루면 더 비싸진다

광저우 호출운송 노조는 현행 규칙이 기존 운전자 생계를 지키지 못한다며 로보택시 대수 상한을 요구했고, 미국에서도 지난 겨울 샌프란시스코·시애틀·뉴욕에서 시위가 이어졌으며 한 주(州)는 우려를 수용해 시범사업 자체를 철회했다. 여론조사에서는 응답자 85%가 무인차가 일자리를 줄일 것으로 봤다. 동의의 비용은 회피한다고 사라지지 않고 뒤로 미룰수록 청구서가 커진다. 무인 공급을 일방적으로

밀어붙인 도시일수록 더 강한 역풍과 규제 후퇴를 겪었다. 전환의 속도를 결정하는 것은 기술의 성숙도가 아니라 동의의 설계다.

면허 체계는 장벽이 아니라 전환의 토대다

기존 택시 면허와 총량제를 ‘혁신을 가로막는 칸막이’로 규정하는 프레임은, 이번 주 여러 도시의 사례가 보여주듯 실패로 가는 지름길이다. 면허 가치의 급격한 훼손은 가장 조직적이고 절박한 반대 세력을 만들고, 그 반대는 결국 정책을 되돌린다. 더 현명한 길은 기존 면허의 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합하는 설계다. 무인 차량의 운행권을 기존 면허 체계와 연동하고, 면허 보유자가 전환의 수혜를 나누도록 보상·재배치 경로를 함께 까는 방식이다. 이렇게 하면 가장 강력한 반대자가 가장 협력적인 이해관계자로 바뀔 수 있다.

전환의 속도는 마찰의 함수다

역설적이지만, 기존 제도를 존중하는 설계가 혁신을 더 빠르게 만든다. 마찰이 작을수록 정책의 후퇴 가능성이 줄고, 사업자는 더 안정적인 환경에서 투자할 수 있기 때문이다. 정책연구의 역할은 면허 가치 보전, 단계적 공급 통합, 재교육·재배치 경로를 하나의 패키지로 묶어 무인화의 편익과 부담을 같은 테이블 위에 올리는 일이다. 노동 전환을 ‘제거해야 할 비용’이 아니라 ‘함께 설계해야 할 조건’으로 다룰 때, 곧 동의를 얻는 설계가 속도를 지키는 설계가 된다.

배경

- 광저우 호출운송 노조는 현행 규칙이 기존 운전자 생계를 보호하지 못한다며 로보택시 대수 상한을 요구했다.
- 블룸버그는 6 월 초 ‘중국의 로보택시 딜레마’ 기획에서 인공지능 주도권과 고용 안정 사이의 정책적 긴장을 짚었다.
- 미국에서는 지난 겨울 샌프란시스코·시애틀·뉴욕에서 호출 운전자 시위가 이어졌고, 뉴욕 주지사는 우려를 수용해 외곽 로보택시 시범사업 허용안을 철회했다.
- 퓨리서치 조사에서 응답자 약 85%가 무인차 확산이 일자리 감소로 이어질 것으로, 70%가 ‘사회에 나쁜 선택’ 또는 ‘판단 유보’라고 답했다.
- 한국은 상암에서 운전석을 비운 로보택시를 운행하기 시작했으며, 기존 면허·운송 체계와의 통합 설계가 향후 과제로 남아 있다.

SECTION 04

대수(臺數)에서 연석(緣石)으로

도시가 쥔 마지막 지렛대는 ‘몇 대인가’가 아니라 ‘어디서 멈추는가’다.

핵심 판단

이번 주 도시 거버넌스의 핵심 교훈은, 도시가 로보택시의 ‘대수’를 통제하는 권한은 잃어가지만 ‘어디서 타고 내리는가’를 통제하는 권한은 여전히 강력하다는 점이다. 캘리포니아에서 도시의 차량 수 제한 권한을 담은 법안이 좌초되는 동안, 정작 실효적인 거버넌스는 연석(curb)과 정차구역 관리에서 작동하기 시작했다.

거버넌스의 무게중심이 ‘진입 규제’에서 ‘운영 규제’로 옮겨가고 있다. 몇 대가 들어오느냐를 막는 싸움보다, 들어온 차들이 도시의 시간과 공간을 어떻게 쓰느냐를 설계하는 일이 도시 정책의 실제 전장이 된다.

분석

도시는 자율주행을 둘러싼 권한 다툼에서 한 번 패배하고 한 번 승리하는 중이다. 차량 총량을 제한하려는 시도는 산업의 반발 속에 좌절됐지만, 차량이 ‘도시의 표면’을 어떻게 사용하는지를 규율하는 권한은 오히려 강화되고 있다. 통제의 단위가 ‘대수’에서 ‘연석’으로 내려온 것이다.

총량 통제는 무너지고, 공간 통제가 떠오른다

캘리포니아에서 도시가 상업용 자율주행차 대수를 제한하고 요금 상한을 정할 수 있게 하려던 법안(SB 915)은 산업계의 강한 반대와 ‘지방 통제’ 조항 삭제 압력 속에 철회됐다. 도시가 ‘몇 대까지 허용할지’를 직접 정하는 권한은 점점 멀어진다. 그러나 같은 도시들이 다른 손으로 더 실효적인 지렛대를 쥐었다. 샌프란시스코 마켓 스트리트 시범사업은 정차 구역과 운행 시간대를 지정했고, 혼잡 구역에서는

블록마다 지정 승하차 지점을 두고 로보택시가 그곳에서만 멈추도록 하는 설계가 논의된다. 도시는 ‘진입’이 아니라 ‘정차’를 통해 흐름을 통제하기 시작했다.

연석은 21 세기 도시의 새로운 희소자원이다

로보택시가 늘어날수록 도로 위 진짜 병목은 주행 차로가 아니라 승하차가 일어나는 연석이 된다. 짧은 정차가 누적되면 보행 밀집 지역에서는 안전과 혼잡이 동시에 악화된다. 그래서 ‘어디서 멈출 수 있는가’를 정하는 권한이 도시가 흐름을 조율하는 가장 강력한 도구로 떠오른다. 이것은 단순한 교통 행정이 아니라 공간 배분의 정치다. 연석은 버스·자전거·배달·보행·로보택시가 모두 탐내는 희소자원이고, 그 배분 규칙을 누가 정하느냐가 도시의 성격을 결정한다. 도시 거버넌스의 미래는 ‘대수 상한’이라는 거친 손잡이가 아니라 ‘정차구역 설계’라는 정밀한 다이얼에 있다.

상암 모델: 통제된 구역이라는 한국의 해법

서울 상암에서 운전석을 비운 로보택시가 운행을 시작한 것은, 한국이 ‘통제된 구역에서 운영 규칙을 먼저 설계한다’는 접근을 택했음을 보여준다. 시범운행지구라는 경계 안에서 승하차·운행·안전 규칙을 축적한 뒤 면으로 넓히는 방식은, 연석 거버넌스를 처음부터 설계에 내장한다는 점에서 미국 도시들이 뒤늦게 도달한 결론과 같은 곳을 향한다. 기존 운송 체계·면허와의 충돌을 최소화하는 구역 단위 설계는 혁신을 늦추는 것이 아니라 혁신이 안착할 토대를 먼저 까는 일이며, 한국형 시범운행지구가 단순한 ‘테스트 베드’를 넘어 ‘거버넌스 모델’로 발전할 수 있는 이유가 여기에 있다.

배경

- 캘리포니아 주의회에서 도시의 자율주행차 대수 제한·요금 상한 권한을 담은 SB 915 가 ‘지방 통제’ 조항 삭제 압력 끝에 철회됐다.
- 샌프란시스코 마켓 스트리트 시범사업은 로보택시의 정차 구역과 운행 시간대를 지정하는 방식으로 운영되며, 혼잡 구역의 블록별 지정 승하차 의무화가 논의된다.
- 죽스(Zoox)는 3 월 마리나·노스비치·차이타타운 등 보행 밀집 지역으로 서비스 면적을 4 배로 확대했다.
- 서울 상암에서 국내 첫 무인 로보택시가 운행을 시작했고, 시범운행지구는 전국 17 곳으로 확대됐다.
- 국토부의 2026 년 시범운행지구 지원사업은 서울 8 억 원 등 8 개 지자체에 총 30 억 원을 배분한다.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 어디를 보아야 하는가 – 관전 포인트로 읽는 좌표.

01 실시간 평가지수의 확산을 주시할 필요가 있다

운영 규모·수익을 잣대로 삼는 인덱스형 평가가 표준이 되면 자본과 정책의 흐름도 함께 재편된다. 어떤 지표가 ‘공식 성적표’로 자리 잡는지, 그리고 국내 기업이 그 지표 위에서 어떻게 평가되는지를 미리 점검해 둘 필요가 있다.

02 NHTSA 의견수렴과 SELF DRIVE Act 의 경로를 점검할 필요가 있다

브레이크 페달 의무 폐지에 대한 의견수렴(7월 27일 마감)과 연방 입법 논의는, 미국이 무인차를 ‘예외’가 아닌 ‘표준’으로 받아들이는 분기점이다. 한국의 안전기준·규정 정비도 이 흐름과 어떻게 정합성을 이룰지 검토하는 것이 바람직하다.

03 노동 전환은 ‘면허 가치 보전’을 전제로 설계할 필요가 있다

이번 주 여러 도시의 반발은 면허 가치 훼손이 가장 강력한 저항을 부른다는 점을 보여준다. 기존 면허 체계 위에서 무인 공급을 통합하고, 면허 보유자의 전환 경로를 함께 가는 한국형 모델의 정교화를 권한다.

04 ‘연석·정차구역 관리권’의 부상에 대비할 필요가 있다

도시 거버넌스의 실질 지렛대가 ‘대수 상한’에서 ‘정차 공간 설계’로 이동하고 있다. 시범운행지구를 단순 테스트 베드가 아니라 연석 거버넌스 모델로 발전시키는 방향을 미리 준비할 필요가 있다.

SOURCES

출처

- [01] **Bloomberg.** Robotaxis: Why Waymo, Tesla, Baidu and Others Face Continued Challenges (2026-06-28)
<https://www.bloomberg.com/news/features/2026-06-28/robotaxis-why-waymo-tesla-baidu-and-others-face-continued-challenges>
- [02] **TeslaNorth.** Tesla's Robotaxi Turns 1. Here's How Far It's Actually Come. (2026-06-22)
<https://teslanorth.com/2026/06/22/tesla-robotaxi-one-year-anniversary/>
- [03] **Stockpil.** New AI-Powered Index Ranks Robotaxi Companies: Baidu Edges Waymo (2026-06)
<https://stockpil.com/robotaxi-ranking-index-autnmy-ai-china-dominance>
- [04] **Electrek.** Waymo expands robotaxi coverage more than 20% — 1,400 sq mi across 11 cities (2026-05-13)
<https://electrek.co/2026/05/13/waymo-expands-coverage-1400-square-miles-11-cities/>
- [05] **NHTSA.** AV Framework Plan to Modernize Safety Standards (2026) <https://www.nhtsa.gov/press-releases/av-framework-plan-modernize-safety-standards>
- [06] **PBX Science.** U.S. Moves to Eliminate Brake Pedal Requirement for Driverless Vehicles (2026)
<https://pbxscience.com/u-s-moves-to-eliminate-brake-pedal-requirement-for-driverless-vehicles-paving-the-way-for-robotaxis/>
- [07] **Bloomberg.** China's Robotaxi Dilemma: How to Lead in AI Without Fueling Unemployment (2026-06-04)
<https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2026-06-04/china-s-robotaxi-dilemma-how-to-lead-in-ai-without-fueling-unemployment>
- [08] **CNBC.** New York Gov. Hochul drops robotaxi service proposal for outside NYC (2026-02-19)
<https://www.cnn.com/2026/02/19/new-york-driverless-rideshare-nyc-waymo.html>
- [09] **SF Examiner.** California robotaxi regulation bill (SB 915) pulled in state Assembly (2026)
<https://www.sfoxaminer.com/news/technology/sf-won-t-have-power-to-regulate-robotaxis-anytime-soon/>
- [10] **ElectricCarsReport.** Pony.ai's Robotaxi Revenue Surges 395% in Q1 2026 (2026-05)
<https://electriccarsreport.com/2026/05/pony-ai-robotaxi-revenue-surges-395-in-q1-2026-amid-global-expansion/>
- [11] **뉴스 1.** 서울 상암서 국내 첫 '로보택시' 운영...국토부, 자율주행 서비스 확대 (2026)
<https://www.news1.kr/realestate/general/6080665>
- [12] **이투데이.** 내년 완전자율주행 상용화...글로벌 3 대 자율주행 강국 도약 (2026)
<https://www.etoday.co.kr/news/view/2559986>

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.