

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-30 · 2026. 7. 13 (월) - 7. 17 (금)

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 7 월 20 일 (월) · Week 30

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, 로보택시의 최전선은 도로가 아니라 회의장이었다

7월 13일(월), 워싱턴 D.C. 의회 교통·환경위원회 청문회장에는 80여 명의 증인이 줄을 섰다. 로보택시 상업 운영을 허용하는 법안 하나를 놓고 웨이모와 우버, 노동조합과 장애인 단체, 안전 전문가와 싱크탱크가 하루 종일 공방을 벌였다. 흥미로운 것은 대립의 구도다. 다른 도시에서는 한 앱 안에서 손을 잡고 있는 우버와 웨이모가, 규칙을 정하는 자리에서는 정반대의 미래를 놓고 충돌했다. 이 장면은 이번 주를, 나아가 2026년 하반기 로보택시 산업을 압축한다. 경쟁의 축이 "누가 더 잘 달리는가"에서 "누구의 규칙이 채택되는가"로 이동한 것이다.

나흘 뒤인 7월 17일(금), 미국 도로교통안전국(NHTSA)은 자율주행차가 도로 위에서 지켜야 할 "행동 역량(behavioral competencies)" 기준을 만들기 위한 규칙 제정에 착수했다. 규제의 질문이 "허용할 것인가"에서 "어떻게 행동해야 하는가"로 바뀌는 순간이다. 라이더·레이더 장착을 의무화하려는 뉴저지 법안까지 겹쳐 보면, 규제는 이제 기술의 바깥에서 안으로 들어오고 있다.

지난 주(W29) 리뷰에서 우리는 웨이모의 4개 도시 동시 확장을 근거로 "공급 확장의 속도가 제도 정비의 속도를 앞지르고 있다"고 진단했다. 이번 주는 그 격차에 대한 제도의 응답이 시작된 주였다. 그리고 같은 시간 한국에서는 개인택시 조합의 자율주행 실증 참여를 허용하는 법안과 서울 상암 레벨 4 실증 준비가 진행 중이다. 기존 면허 체계를 토대로 무인 공급을 통합하는 설계, 즉 갈등의 비용을 선제적으로 낮추는 경로가 한국 앞에 놓여 있다.

섹션별 핵심 판단

- 01 플랫폼 전쟁의 다음 라운드는 앱 화면이 아니라 법조문 위에서 벌어진다.
- 02 규제의 질문이 "허용"에서 "행동"으로 바뀌었다 — 규칙이 기술의 내부로 들어간다.
- 03 전환 비용의 지불자가 정해지기 전까지, 전환은 완결되지 않는다.
- 04 도시가 로보택시에게 내주는 것은 도로가 아니라 질서에 대한 신뢰다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

2026 년 7 월 13 일(월) - 7 월 17 일(금)

01 D.C. 의회, 로보택시 상업화 법안 첫 청문회 (7/13)

80 여 명이 증언대에 선 하루짜리 청문회. 허가제 도입, 500 만 달러 보험, 8 개 워드(ward) 균등 서비스 요건이 담긴 법안을 놓고 찬반이 정면으로 갈렸다. 상업 서비스 개시는 빨라야 2028 년 1 월이다.

02 우버의 "하이브리드 네트워크" 의무화 로비 전면 공개 (7/13)

로보택시가 인간 기사와 같은 호출 플랫폼 위에서만 운행하도록 의무화하자 우버의 입법 로비가 공개되면서, 사업 파트너인 웨이모와의 규제 전쟁이 수면 위로 드러났다.

03 NHTSA, 자율주행차 "행동 역량" 기준 규칙 제정 착수 (7/17)

긴급차량 대응, 경찰 지시 준수 등 자율주행차가 도로에서 보여야 할 행동 표준을 사전에 정의하는 연방 규칙 작업이 시작했다. 현 행정부 임기 내 완성이 목표다.

04 뉴저지, 로보택시 센서 최소 기준 법안 발의

카메라 외에 라이다·레이더 등 추가 센서를 의무화하는 법안. 통과되면 주(州) 차원에서 최소 센서 요건을 규정하는 첫 사례가 된다. 카메라 단일 체계를 고수해 온 테슬라를 겨냥한 입법이다.

05 웨이모 로보택시, 차내 범죄 행위 승객을 경찰에 신고

무인 차량이 사람의 개입 없이 승객을 신고한 사건이 알려지며, 자동 신고의 안전 효용과 프라이버시·감시 우려가 동시에 제기됐다.

06 한국, 개인택시 자율주행 전환 지원법 발의 후 논의 확산

개인택시 조합의 자율주행 실증 참여를 허용하는 자율주행자동차법 개정안(7/6 발의)을 계기로, 면허 기반 전환 모델의 수익 배분·안전 기준 논의가 이번 주 본격화됐다. 서울 상암 레벨 4 실증은 11 월 예정.

SECTION 01

규칙을 설계하는 자가 시장을 설계한다

플랫폼 전쟁의 다음 라운드는 앱 화면이 아니라 법조문 위에서 벌어진다

핵심 판단

우버가 D.C.에서 벌이고 있는 로비는 단순한 법안 반대가 아니다. 차량 한 대 없이 "매칭의 관문"을 소유하는 것으로 성장해 온 플랫폼이, 무인 공급의 시대에도 그 관문을 유지하기 위해 제도 자체를 설계하려는 시도다. 웨이모가 직영 앱과 자체 차량으로 관문을 우회하기 시작하자, 우버는 기술이 아니라 규칙으로 응수했다. "로보택시는 인간 기사가 함께 있는 호출 네트워크 위에서만 운행해야 한다"는 하이브리드 의무화 주장이 그것이다. 이 싸움의 승패는 알고리즘이 아니라 조례와 법률의 문구에서 갈릴 것이며, 그 결과는 D.C.를 넘어 각국 도시의 표준이 될 가능성이 높다.

분석

이번 주 공개된 우버의 로비 전략을 뜯어보면, 플랫폼 기업이 자율주행 시대를 어떻게 준비하는지가 선명하게 드러난다. 핵심은 세 겹의 구조다.

파트너에서 입법 경쟁자로

우버와 웨이모는 오스틴과 애틀랜타에서 여전히 한 앱 안의 파트너다. 그러나 피닉스 파트너십은 지난 5월 조용히 종료됐고, 두 회사는 이제 D.C. 의회에서 서로 반대편에 서서 증언했으며, 런던에서도 정면 대결을 예고하고 있다. 협력과 경쟁이 공존하는 "프레너미" 관계의 무게중심이 빠르게 경쟁 쪽으로 기울고 있다.

하이브리드 네트워크의 경제학

우버는 "자율주행차 1대가 기사 약 4명을 대체한다"는 수치와 혼잡·접근성 문제를 내세워, 소비자가 인간 기사와 로보택시를 한 앱에서 선택할 수 있어야 한다고 주장한다. 명분은 소비자 선택권과 노동 보호지만, 구조적으로 보면 로보택시 사업자가 우버류(類) 플랫폼을 거치도록 강제하는 순간 수수료 관문이 보존된다. 청문회에 선 싱크탱크가 이를 "규제 포획(regulatory capture)" 시도라고 비판한 이유다. 과거 "규제 우회"의 대명사였던 우버가 이제 "노동과의 타협"을 말하며 규칙 설계의 주도권을 노린다는 점이야말로, 이 산업이 어느 단계에 들어섰는지를 보여주는 지표다.

웨이모의 응수, 규모와 안전의 언어

웨이모는 주당 50만 건의 유료 운행과 11개 도시라는 규모, 그리고 "700건의 부상 사고를 예방했다"는 자체 안전 데이터를 지렛대로 도시와의 직접 관계를 구축하고 있다. D.C.에서는 5·7 워드 서비스센터에 수천만 달러

투자과 수백 명 고용을 약속했다. 플랫폼을 거치지 않고 도시 정치와 직접 계약하겠다는 이 전략은 하이브리드 의무화가 성립하는 순간 무력화된다. 두 회사가 물러설 수 없는 이유다.

배경

- 7/13 TechCrunch, 우버의 D.C. 로비 전략 단독 보도 — 하이브리드 네트워크 의무화 요구, 5 월 백서 이후 입법 활동 본격화
- 우버-웨이모 피닉스 파트너십은 5 월 조용히 종료(6/29 보도), 오스틴·애틀랜타 파트너십은 유지 중
- 우버는 전 세계 30 개 이상 자율주행 기업과 제휴, 데이터 사업부 "AV Labs" 신설, 올해 최대 15 개 도시 확장 계획
- 웨이모는 미국 11 개 도시에서 주당 50 만 건 이상 유료 운행, 지난 주 4 개 도시 추가 확장 발표
- 양사는 런던 시장에서도 정면 대결 예정(우버-웨이브 연합 대 웨이모)

SECTION 02

규제가 기술의 내부로 들어간다

이제 규제는 "허용할 것인가"가 아니라 "어떻게 행동할 것인가"를 묻는다

핵심 판단

7월 17일 NHTSA의 행동 역량 규칙 제정 착수는 미국 자율주행 규제의 방향 전환을 알리는 신호다. 지금까지 연방 규제는 진입 허가와 사고 후 조사라는 양 끝단에 머물렀다. 이제 규제는 차량이 도로 위에서 보여야 할 행동, 즉 긴급차량에 길을 내주고 경찰의 수신호를 이해하는 능력 자체를 사전적으로 정의하고 시험하는 단계로 들어간다. 운전면허 시험이 사람의 행동 역량을 검증하듯, 무인 시스템에게도 같은 질문이 던져지는 것이다. 여기에 특정 센서를 지정하는 뉴저지 법안까지 더하면, 규제가 성능 기준을 넘어 기술 구성에까지 개입하기 시작했다는 흐름이 읽힌다. 산업에는 부담이지만, 역설적으로 이 기준들이 통과 가능한 기업에게는 가장 강력한 진입장벽이자 신뢰 자산이 된다.

분석

이번 주 규제 흐름은 연방·주·특별구 세 층위에서 동시에 움직였다. 각 층위가 겨냥하는 지점이 서로 다르다는 점이 중요하다.

연방: "행동 역량"이라는 새로운 규제 대상

NHTSA는 공개 의견 수렴을 거쳐 자율주행차의 행동 역량을 정의하고 이를 측정할 시험 방법을 만들 계획이며, 현 행정부 임기 내 완성을 목표로 한다. "무엇을 갖췄는가"가 아니라 "어떻게 행동하는가"를 기준으로 삼기 시작한 것은 자율주행 규제가 성숙 단계로 진입하고 있다는 뜻이다. 지난 주 초동대응 방해 금지 지침이 사후 경고였다면, 이번 주 규칙 제정은 사전 표준화다. 일주일 사이에 규제의 시제가 과거형에서 미래형으로 바뀌었다.

주(州): 기술 중립에서 기술 지정으로

뉴저지의 센서 의무화 법안은 "정부는 목표만 정하고 수단은 기업이 고른다"는 기술 중립 원칙에서 이탈해, 라이더·레이더라는 특정 수단을 법에 명시하려 한다. 악천후·저시야 환경의 중복 안전장치라는 명분은 설득력이 있지만, 기술 지정 규제는 혁신의 경로를 고정시키는 부작용도 함께 갖는다. 이 법안의 진행 경과와는 다른 주들이 카메라 단일 체계를 어떻게 다룰지 가늠하는 리트머스 시험지가 될 것이다.

도시: 허용하되, 조건을 촘촘하게

D.C. 법안은 금지도 방임도 아닌 제 3 의 설계를 보여준다. 교통국(DDOT)의 허가제, 최소 500 만 달러 배상책임보험, 8 시간·72 시간 사고 보고 의무, 백업 전원 장치, 그리고 다운타운만이 아닌 8 개 워드 전역의 균등 서비스 계획까지. 상업 운행 개시를 2028 년 1 월 이후로 못박아 준비 기간을 확보한 점도 눈에 띈다. 허용의 속도를 늦추는 대신 조건의 밀도를 높이는 방식은, 향후 다른 대도시 조례의 참조 모델이 될 가능성이 크다.

배경

- 7/17 NHTSA, 자율주행차 "행동 역량" 식별·시험을 위한 규칙 제정 계획 공개 — 공공·업계 의견 수렴 예정
- NHTSA 모리슨 청장, 긴급출동 방해는 "용납 불가" — 긴급 현장 인식·지시 준수 개선 지시(7/8)와 연속선상
- 뉴저지 의회, 카메라 외 라이다·레이더 등 추가 센서 의무화 법안 발의 — 주 차원 최소 센서 요건으로는 최초 수준
- D.C. 법안(찰스 앨런 발의): DDOT 허가제, 보험 500 만 달러, 사고 보고 8/72 시간 의무, 상업 운행은 2028 년 1 월 이후
- 무핸들·무페달 전용 설계 차량의 인증 기준 논의도 병행 — 연방 안전기준(FMVSS) 개정 검토 단계

SECTION 03

전환의 청구서는 누구에게 가는가

전환 비용의 지불자가 정해지기 전까지, 전환은 완결되지 않는다

핵심 판단

D.C. 법안의 마일당 0.15 달러 주행세는 단순한 세금이 아니다. 수입의 절반은 대중교통에, 나머지는 일자리를 잃을 위험에 놓인 기사들의 교육과 전직 지원에 쓰인다. 로보택시가 만드는 이익의 일부를 로보택시가 밀어내는 사람들에게 되돌리는, 전환 비용의 내재화 장치다. 같은 시기 한국의 개인택시 자율주행 전환 지원법은 다른 경로를 보여준다. 사후 보상이 아니라 사전 참여, 기존 면허 보유자를 전환의 객체가 아니라 주체로 세우는 설계다. 두 경로의 공통 전제는 하나다. 전환 비용의 지불자를 정하지 않은 채 밀어붙이는 전환은, 결국 청문회장과 거리에서 더 비싼 값을 치른다.

분석

이번 주 D.C. 청문회는 자율주행을 둘러싼 노동 논쟁의 축소판이었다. "일자리 킬러"라는 팻말과 "이동의 독립"이라는 증언이 같은 회의장에서 부딪혔다.

"일자리 킬러"와 "독립"이 부딪힌 청문회장

팀스터스와 서비스노조(SEIU), 우버·리프트 기사들은 의사당 앞 집회와 증언을 통해 법안이 기사들의 생계를 위협한다고 반대했다. 반면 미국시각장애인협회 등 장애인 단체는 로보택시가 주는 이동의 독립을 이유로 찬성했다. 노동 보호와 교통 약자의 접근권이라는 두 정당한 가치가 정면으로 충돌하는 구도이며, 어느 한쪽을 기각하는 방식으로서는 법안이 통과되기 어렵다. 결국 입법의 성패는 두 가치를 연결하는 재원과 이행 설계에 달려 있다.

주행세라는 이름의 전환 기금

마일당 0.15 달러가 비싸다는 업계의 반발에도 불구하고, 이 설계가 담고 있는 원리는 주목할 가치가 있다. 자동화의 수혜자가 자동화의 비용 일부를 부담하고, 그 재원이 밀려나는 노동의 재훈련으로 흐르게 하는 것. 논점은 이미 "일자리가 사라지는가"에서 "사라지는 일자리의 비용을 어떻게 나누는가"로 이동했다.

한국형 경로: 면허를 토대로 한 통합

국내 택시 24 만 6 천여 대 가운데 개인택시는 16 만 4,731 대로 66.8%를 차지한다. 이 압도적 비중의 주체를 실증 단계에서부터 배제한 채 로보택시를 도입하는 시나리오는 현실적이지 않다. 개인택시 조합을 적합성

승인 대상에 포함시키려는 자율주행자동차법 개정안이 의미 있는 이유다. 기존 면허 가치를 보전하는 토대 위에서 신규 무인 공급을 통합해 가는 이 설계는, 이해관계자 충돌을 최소화하며 혁신의 실질적 구현 속도를 오히려 높이는 경로다. 남은 과제는 수익 배분 구조와 안전관리 기준, 면허 가치 보전 방안의 구체화다.

배경

- D.C. 청문회에 노동계·장애인 단체·안전 전문가 등 80 여 명 증언, 팀스터스·교통노조는 의사당 앞 집회 개최(7/13)
- D.C. 법안의 VMT 주행세: 마일당 0.15 달러, 수입의 50%는 대중교통, 잔여분은 위험 노출 기사 교육·전직 지원에 배정
- 우버, "AV 1 대 = 기사 약 4 명 대체" 데이터 인용, 노동단체 수십 곳과 보호 협약 체결 이력 강조
- 박용갑 의원, 개인택시 자율주행차 전환 지원법 대표발의(7/6) — 운송사업자단체를 적합성 승인 대상에 포함
- 개인택시연합회는 4 월 현대차·휴맥스모빌리티 등과 MOU, 한국 자율주행 누적 실증거리는 약 1,300 만 km(미·중은 1 억 km 이상)

SECTION 04

도시는 질서를 요구하기 시작했다

도시가 로보택시에게 내주는 것은 도로가 아니라 질서에 대한 신뢰다

핵심 판단

이번 주의 세 장면 — 무인차 단속에 애플 먹는 경찰의 표준화 요구, 승객을 스스로 경찰에 신고한 웨이모 차량, 그리고 8 개 워드 전역의 균등 서비스를 인허가 조건으로 내건 D.C. 법안 — 은 서로 다른 뉴스처럼 보이지만 하나의 질문으로 수렴한다. 운전자가 사라진 차량은 도시의 질서, 즉 치안·긴급대응·형평과 어떤 계약을 맺을 것인가. 기술 실증이 끝나가는 도시일수록 이 계약서의 문구가 사업의 성패를 가른다. 11 월 상암 레벨 4 실증을 앞둔 서울은 이 계약서를 백지에서 설계할 수 있는, 많지 않은 도시 중 하나다.

분석

로보택시가 도시에 늘어날수록, 차량과 도시 시스템이 마찰하는 접점도 함께 늘어난다. 이번 주는 그 접점들이 한꺼번에 드러난 주였다.

초동대응, 무인 시대의 마지막 관문

월스트리트저널이 보도한 경찰의 고충은 구체적이다. 딱지를 땔 운전자가 없고, 사고 현장을 우회하라는 수신호를 이해하지 못하며, 차량을 이동시키려면 회사 핫라인과 원격 상담원을 거쳐야 한다. 기존 도로교통 법규가 전제해 온 "운전자"라는 책임 주체가 사라진 자리에서, 절차의 공백이 그대로 노출되고 있는 것이다. NHTSA 가 초동대응 능력을 규제의 최우선 순위로 끌어올린 배경이며, 일상 주행 실력이 아니라 예외 상황 대응력이 상업화의 마지막 관문이 되고 있다.

차량이 시민을 신고할 때

웨이모 차량이 차내 범죄 행위를 감지해 경찰에 신고한 사건은, 자율주행이 만들어내는 전혀 새로운 유형의 질문을 던진다. 자동 신고는 승객과 시민의 안전을 높이는 장치인가, 아니면 이동 공간 전체를 감시 인프라로 바꾸는 시작인가. 명확한 것은 이 판단을 개별 기업의 내부 정책에 맡겨둘 수 없다는 점이다. 차내 데이터의 수집 범위, 신고의 요건과 절차, 기록의 보존과 접근 권한은 공적 규범의 영역으로 옮겨져야 한다.

형평, 인허가의 새 언어 — 그리고 서울의 기회

D.C. 법안이 수익성 높은 다운타운만이 아니라 8 개 워드 전역의 균등 서비스 계획을 요구한 것은, 도시가 로보택시를 교통 복지의 도구로 재정의하기 시작했다는 신호다. 서울의 상암 레벨 4 실증(11 월 예정)은 아직

기술 검증 단계에 있지만, 초동대응 프로토콜·차내 데이터 규범·서비스 형평 기준을 실증 설계에 처음부터 심을 수 있는 기회이기도 하다. 갈등을 겪은 뒤 규범을 만든 미국의 순서를, 한국은 뒤집을 수 있다.

배경

- WSJ, 무인차 단속·사고 현장 통제에서 경찰이 겪는 절차적 공백 심층 보도 — 핫라인·원격 상담 의존 실태
- NHTSA, 긴급 현장 인식·지시 준수·긴급활동 비방해를 자율주행 기업에 지시 — 복수의 방해 사례가 계기
- 웨이모 차량, 차내 범죄 행위 승객을 자동 신고 — 안전 효용 대 프라이버시·감시 논쟁 점화
- D.C. 법안, 8 개 워드 균등 서비스·백업 전원·사고 보고를 인허가 조건화, 웨이모는 5·7 워드 서비스센터 투자 약속
- 서울시, 11 월 상암 레벨 4 로보택시 실증 예정(안전관리자 동승, 앱 호출 개방), 국토부는 8 개 지자체 시범운행지구 지원

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 이렇게 지켜볼 필요가 있습니다

01 D.C. 법안의 수정 방향

청문회 이후 위원회 수정안에서 주행세 세율, 로봇택시 총량 조항, 그리고 우버가 요구한 하이브리드 관련 문구가 어떻게 조정되는지 확인이 필요합니다. 이 법안은 시 단위 로봇택시 조례의 국제 참조 모델이 될 가능성이 높은 만큼, 국내 제도 설계 논의에서도 조문 단위의 추적이 바람직합니다.

02 NHTSA 의견 수렴 공고의 범위

행동 역량의 정의가 긴급대응을 넘어 학교 앞 주행, 정전 상황, 수신호 해석까지 어디로 확장되는지 살펴볼 필요가 있습니다. 기존의 폭이 곧 진입장벽의 높이를 결정하며, 국내 기업의 미국 진출과 국내 실증 기준 설계 양쪽에 직접적인 함의를 갖습니다.

03 개인택시 전환 지원법의 후속 논의

법안 통과 여부와 함께, 수익 배분 구조·안전관리 기준·면허 가치 보전 방안에 대한 논의가 병행되는지 지켜볼 필요가 있습니다. 기존 면허 체계를 토대로 무인 공급을 통합하는 설계가 이해관계자 충돌을 최소화하는 경로인 만큼, 협회 차원의 의견 정리를 준비해 두는 것이 바람직합니다.

04 우버-웨이모 상업 파트너십의 향방

규제 전선의 갈등이 오스틴·애틀랜타의 기존 파트너십 계약으로 전이되는지 관찰이 필요합니다. 파트너십의 추가 축소나 종료는 로봇택시 유통 구조가 "플랫폼 경유"에서 "직영"으로 재편되고 있다는 가장 강한 신호가 될 것입니다.

SOURCES

참고 자료

- [01] **TechCrunch.** Uber's robotaxi lobbying effort puts it on a collision course with Waymo (2026. 7. 13)
<https://techcrunch.com/2026/07/13/ubers-robotaxi-lobbying-effort-has-put-it-on-a-collision-course-with-waymo/>
- [02] **WTOP News.** 'Job killer', independence creator: Testimony on bill to allow autonomous taxis in DC (2026. 7. 13) <https://wtop.com/dc/2026/07/independence-and-protection-among-themes-discussed-during-mondays-hearing-on-autonomous-vehicles-in-d-c/>
- [03] **Axios Washington D.C.** D.C.'s first robotaxi hearing spotlights jobs, privacy and Waymo plans (2026. 7. 13) <https://www.axios.com/local/washington-dc/2026/07/13/waymo-hearing-dc-council>
- [04] **The Detroit News / Insurance Journal.** U.S. aims to set guardrails for autonomous vehicle behavior (2026. 7. 17) <https://www.insurancejournal.com/news/national/2026/07/17/877969.htm>
- [05] **Driverless Commute (Dentons).** This Week in AV News: Week of July 13 (2026. 7. 13)
<https://www.thedriverlesscommute.com/this-week-in-av-news-week-of-july-13/>
- [06] **The Wall Street Journal.** A Big Headache for Police: Getting Driverless Cars to Obey Traffic Laws (2026. 7 월) <https://www.wsj.com/business/autos/a-big-headache-for-police-getting-driverless-cars-to-obey-traffic-laws-d4a5efd2>
- [07] **Fast Company.** A self-driving Waymo just reported its own passengers to police (2026. 7 월)
<https://www.fastcompany.com/91570761/a-self-driving-waymo-just-reported-its-own-passengers-to-police>
- [08] **Not a Tesla App.** New Jersey Bill Wants Tesla to Add More Sensors to Robotaxis (2026. 7 월)
<https://www.notateslaapp.com/news/4417/new-jersey-bill-wants-tesla-to-add-more-sensors-to-robotaxis>
- [09] **쿠키뉴스.** 개인택시도 로보택시 실증 무대로...자율주행 택시판 넓힌다 (2026. 7. 8)
<https://www.kukinews.com/article/view/kuk202607070191>
- [10] **뉴스 1.** 서울 상암서 국내 첫 '로보택시' 운영...국토부, 자율주행 서비스 확대 (2026. 6 월)
<https://www.news1.kr/realestate/general/6080665>
- [11] **CNBC.** Waymo to start driverless rides in 4 more U.S. markets as expansion accelerates (2026. 7. 8)
<https://www.cnn.com/2026/07/08/waymo-starts-driverless-rides-in-san-diego-las-vegas-tampa-denver.html>
- [12] **TechCrunch.** TechCrunch Mobility: The battle over robotaxi rules (2026. 7. 19)
<https://techcrunch.com/2026/07/19/techcrunch-mobility-the-battle-over-robotaxi-rules/>

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.