

(사)모빌리티&플랫폼 협회 정책연구실

WEEKLY | Insight Edition

Vol. 2026-31 · 2026. 7. 20 ~ 7. 24

MOBILITY WEEKLY REVIEW

주간 모빌리티 리뷰

Insight Edition · 주간 인사이트 리뷰

발행일 2026 년 7 월 27 일 (월) · Week 31

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

무인 공급의 스위치를 누가 쥐는가 – 계약·면허·조례가 동시에 재협상 테이블에 올랐다

이번 주(7월 20일~24일)의 사건들은 서로 다른 대륙, 서로 다른 층위에서 벌어졌지만 하나의 질문으로 수렴합니다. 무인 차량의 공급을 늘리고 줄이는 스위치를 최종적으로 누가 쥐고 있는가. 웨이모는 우버와의 독점 계약을 끝내겠다고 통보했고, 중국은 석 달간 멈춰 세웠던 로보택시 면허 발급을 다시 열었으며, 워싱턴 D.C.는 3년에 600만 달러라는 가격표를 붙인 조례안을 놓고 노동조합과 대치했습니다. 계약·면허·조례라는 세 개의 장치가 같은 주에 동시에 흔들린 것은 우연이 아닙니다.

공통점은 이렇습니다. 지난 2년간 로보택시의 확장 속도를 결정한 것은 기술의 성숙도였지만, 이번 주부터는 그 속도를 결정하는 변수가 계약의 만기, 면허의 재개 조건, 조례의 총량 상한으로 옮겨 갔습니다. 기술은 이미 '가능한가'의 문제를 지나 '얼마나 많이, 어디까지, 누구의 허락을 받고'의 문제로 넘어왔습니다. 테슬라의 2분기 영업이익률이 1.4%까지 내려앉은 것도 같은 이야기의 다른 얼굴입니다. 확장은 이제 기술 과제가 아니라 자본과 제도의 과제입니다.

지난 호(W30)에서 저희는 '규제의 무게중심이 진입 허가에서 운영 책임으로 이동하고 있다'고 진단했습니다. 이번 주 중국의 면허 재개 방식 – 산업 전체 안전점검을 마친 뒤 도시별·사업자별로 선별 재개 – 은 그 진단을 가장 선명하게 검증한 사례입니다. 면허는 한 번 통과하면 끝나는 문이 아니라, 언제든지 다시 잠글 수 있는 밸브가 되었습니다.

섹션별 핵심 판단

- 01 비즈니스 모델·플랫폼 경쟁** 플랫폼은 공급이 희소할 때만 강하다 – 웨이모의 우버 이탈은 집계자에서 공급자로의 권력 이동을 알린다.
- 02 규제·정책** 면허는 문이 아니라 스위치가 되었다 – 중국의 3개월 동결과 선별 재개가 새로운 표준을 제시했다.
- 03 노동 전환** 전환 비용의 청구서를 누가 받을지 정해지지 않으면 혁신은 도착하지 않는다 – D.C.의 600만 달러는 그 답의 초안이다.

04 도시 거버넌스 도시는 도로를 소유하지만 운행 데이터는 소유하지 않는다 — 탬파에서 두 사업자가 처음 겹쳤다.

WEEK'S HIGHLIGHTS

이번 주 주요 이슈

2026 년 7 월 20 일(월) ~ 7 월 24 일(금) 사이 발생한 사건 중 구조적 함의가 큰 여섯 가지

01 웨이모, 우버와의 오스틴·애틀랜타 독점 계약 종료 통보 (7 월 24 일)

2028 년 1 월부터 자체 앱으로 전환하겠다는 의사를 우버에 전달했습니다. 피닉스 협력은 올해 초 이미 종료됐고, 이 소식에 우버 주가는 장중 4.8%까지 밀렸습니다.

02 중국, 석 달 만에 로보택시 신규 면허 발급 재개 (7 월 23 일)

3 월 31 일 우한에서 바이두 로보택시 100 여 대가 동시에 멈춘 사고 이후 4 월부터 중단됐던 면허 발급이, 산업 전체 안전점검을 마친 뒤 도시별로 다시 열렸습니다.

03 테슬라 2 분기 실적: 매출 282 억 달러, 영업이익률 1.4% (7 월 22 일)

매출은 시장 예상을 10% 이상 웃돌았지만 주당순이익은 크게 밀렸습니다. 영업비용이 47% 늘며 영업이익률은 1 년 전 4.1%에서 1.4%로 내려앉았습니다.

04 테슬라, 올랜도·탬파로 로보택시 서비스 확대 (7 월 22 일)

탬파는 7 월 8 일 웨이모가 신규 진출을 예고한 도시이기도 합니다. 서로 다른 센서 구성과 안전 기준을 가진 두 사업자가 같은 도시에서 처음으로 겹치게 됐습니다.

05 미 도로교통안전국(NHTSA)의 응급현장 대응 해법 제출 시한, 이번 주 만료

7 월 4 일 샌프란시스코 정체에서 웨이모 차량 다수가 배터리 방전으로 건인된 사건 이후, 규제 당국은 사업자들에게 7 월 말까지 개선안을 제출하도록 요구했습니다.

06 테슬라, 콜롬비아·칠레 안전 오퍼레이터 채용 공고 (7 월 24 일)

미국 밖으로 로보택시 서비스를 넓히려는 첫 구체적 신호입니다. 반면 유럽에서는 완성차 업체들의 상용 로보택시 진입이 여전히 지연되고 있습니다.

SECTION 01

웨이모가 우버를 떠나는 이유

플랫폼은 공급이 희소할 때만 강하다

핵심 판단

웨이모가 오스틴과 애틀랜타에서 우버와의 독점 관계를 끝내고 2028년 1월부터 자체 앱으로 승객을 받겠다고 통보한 것은 단순한 계약 분쟁이 아닙니다. 지난 3년간 우버는 기술을 직접 개발하지 않고도 산업의 중심에 서는 전략으로 성공해 왔습니다. 그 전략의 전제는 무인 차량이 희소하고 그 희소한 공급을 팔아 줄 수요 집계자가 필요하다는 것이었는데, 이번 주 그 전제가 흔들렸습니다.

다만 반대 방향의 힘도 같은 주에 드러났습니다. 테슬라의 2분기 영업이익률이 1.4%까지 떨어진 것은 자체 브랜드로 승객과 직접 만나겠다는 선택이 얼마나 비싼지를 보여줍니다. 두 사건을 겹쳐 읽으면, 다음 국면은 기술 경쟁이 아니라 고객 관계의 소유권을 둘러싼 자본 경쟁이 될 가능성이 큼니다.

분석

우버는 2020년 자율주행 개발 부문을 매각한 뒤, 직접 기술을 만드는 대신 모든 개발사의 차량을 자기 앱에 태우는 길을 택했습니다. 잘 작동하는 전략은 대개 그 성공의 조건이 사라질 때 가장 빠르게 무너집니다.

수요 집계의 가치는 공급이 부족할 때 극대화된다

중개자의 협상력은 중개 대상이 희소할수록 커집니다. 무인 차량이 수십 대뿐일 때는 승객을 확보한 앱이 절대적 우위를 갖지만, 웨이모가 11개 도시에서 주당 50만 회를 소화하면 공급 자체가 브랜드가 됩니다. 승객은 이제 '아무 차'가 아니라 '웨이모'를 부릅니다. 브랜드 위험은 중개자가 지고 통제권은 공급자가 갖는 비대칭이 관계를 잡아먹었습니다.

그러나 자본은 여전히 플랫폼 편이다

독립 선언이 곧 승리는 아닙니다. 테슬라의 2분기 매출은 예상을 10% 이상 웃돌았지만 영업비용이 47% 급증하며 영업이익률은 1.4%로 주저앉았습니다. 시장은 확장의 속도보다 원가를 먼저 계산했습니다. 자체 앱 전환은 고객 획득 비용까지 떠안는다는 뜻입니다.

한국적 함의 — 호출앱과 면허는 이미 결합되어 있다

한국의 구조는 여기서 결정적으로 다릅니다. 승객과의 접점은 플랫폼이 갖되 운행의 법적 자격은 면허가 보장하는 이중 구조가 이미 작동합니다. 미국의 힘겨루기가 순수한 사적 계약의 문제라면, 한국에서는 그

조정이 면허 제도라는 공적 틀 안에서 이뤄질 수 있습니다. 기존 면허 체계를 토대로 무인 공급을 통합하면 계약 분쟁이 반복적으로 만드는 서비스 중단과 요금 변동의 위험을 상당 부분 흡수할 수 있습니다. 다만 면허가 '무인 차량이 어느 플랫폼에 어떤 조건으로 연결되는가'까지 규율하도록 제도의 해상도를 높여 둘 필요가 있습니다.

배경

- 7월 24일 FT 보도 — 웨이모가 오스틴·애틀랜타에서 2028년 1월부터 자체 앱 운영 의사를 우버에 통보. 계약은 2028년 5월 만료.
- 우버·웨이모의 피닉스 협력은 올해 초 종료. 보도 직후 우버 주가는 장중 최대 4.8% 하락.
- 웨이모는 미국 11개 도시에서 주당 약 50만 회 유료 운행, 차량 약 4,000대 규모.
- 7월 22일 테슬라 2분기 — 매출 282.4억 달러, 조정 EPS 0.33달러(예상 0.49하회), 영업이익률 1.4%, 영업비용 43.5억 달러(+47%).
- 테슬라 무인 누적 주행 38만 마일 이상, 2개 주 6개 도시.

SECTION 02

중국이 면허를 다시 켜다

면허는 문이 아니라 스위치가 되었다

핵심 판단

중국이 7월 23일 로보택시 신규 면허 발급을 재개한 방식은 앞으로 각국이 참고하게 될 규제 문법의 원형에 가깝습니다. 3월 31일 우한에서 바이두 로보택시 100여대가 동시에 멈추자 당국은 4월부터 신규 면허를 전면 동결했고, 6월 말 산업 전체 안전점검을 마친 뒤에야 도시별·사업자별로 선별 재개했습니다. 면허가 한 번 통과하면 끝나는 관문이 아니라, 필요할 때 잠그고 조건이 충족되면 다시 여는 밸브로 작동한 것입니다.

미국도 방향은 같습니다. 도로교통안전국이 요구한 응급현장 대응 개선안 제출 시한이 바로 이번 주 만료됩니다. 형태는 달라도 결론은 같습니다. 규제의 초점이 '들어오게 할 것인가'에서 '계속 굴러가게 둘 것인가'로 옮겨 갔습니다.

분석

지난 호(W30)에서 저희는 규제의 무게중심이 진입 허가에서 운영 책임으로 이동하고 있다고 진단했습니다. 이번 주 중국의 결정은 그 진단이 한 국가의 특수한 사정이 아님을 보여줍니다.

동결과 재개 사이의 석 달이 남긴 것

우한에서 벌어진 일은 개별 차량의 고장이 아니었습니다. 100여대가 거의 동시에 멈췄다는 것은 원인이 차량이 아니라 그 위의 관제·통신·소프트웨어 계층에 있었음을 뜻합니다. 자율주행 함대는 원격 지원과 소프트웨어 배포를 공유하는 하나의 유기체여서, 한 지점의 결함이 전체로 즉시 전파됩니다. 당국이 개별 제재가 아니라 산업 전체 동결을 택하고 재개 역시 선별적으로 진행한 것은 이 구조를 정확히 겨냥한 조치입니다.

미국도 같은 방향으로 움직이고 있다

미국의 접근은 형식상 온건해 보입니다. 면허를 동결하는 대신 리콜을 요구하고 집행 권한을 예고합니다. 그러나 실질은 다르지 않습니다. 올해 웨이모는 침수 도로와 고속도로 공사구간 진입 문제로 각각 수천 대를 리콜했습니다. 특히 규제 당국이 응급 상황을 '드물거나 극단적인 예외 사례가 아니다'라고 못 박은 대목이 중요합니다. 업계가 기대 온 '엣지 케이스' 방어 논리를 정면으로 거부한 것입니다.

총량과 안전은 같은 손잡이의 양면이다

이 흐름은 국내 제도 설계에 직접적인 시사점을 줍니다. 면허 총량제는 흔히 공급을 묶어 두는 장치로만 이해되지만, 무인 운행 시대에는 문제가 생겼을 때 신속하게 공급을 줄일 수 있는 장치라는 정반대의 기능도 갖습니다. 기존 면허 체계를 토대로 무인 공급을 통합하는 설계가 새 범주를 병행 운영하는 설계보다 위기 대응에서 우월할 수 있는 이유입니다.

배경

- 3월 31일 우한에서 바이두 아폴로고 100여 대 동시 운행 정지. 이를 계기로 4월부터 신규 면허 발급 중단.
- 6월 말 안전점검 완료 후 7월 23일부터 일부 도시에서 발급 단계적 재개(블룸버그). 모멘타의 선전 시범 허가가 초기 사례로 거론.
- 미 도로교통안전국은 7월 8일 응급 대응 실패를 '기능적 결함'으로 규정, 7월 말까지 개선안 제출을 요구.
- 웨이모는 6월 고속도로 공사구간 진입으로 약 3,900대, 5월 침수 도로 진입으로 약 3,800대를 리콜.
- 주크스는 6월 20일 라스베이거스 화재 현장 진입 사고 후 105대 전량 자발적 소프트웨어 리콜.
- 국내 시범운행지구는 전국 17곳. 국토교통부는 6월 17일~7월 27일 「국가공간정보 기본법 시행령」 입법예고.

SECTION 03

워싱턴 D.C.가 매긴 가격표

전환의 청구서를 누가 받을지 정해지지 않으면 혁신은 도착하지 않는다

핵심 판단

워싱턴 D.C. 시의회가 심의 중인 조례안은 미국에서 가장 비싼 규제 틀로 불립니다. 3년 허가에 600만 달러, 시험주행 25만 마일, 보험 500만 달러, 초기 200대 상한, 마일당 15센트의 세금. 언뜻 진입장벽의 나열이지만 핵심은 다른 곳에 있습니다. 이 수수료의 상당 부분이 자동화로 일자리를 잃을 위험에 놓인 호출 운전자들의 전환 훈련 재원으로 설계되어 있다는 점입니다.

저희는 이를 '전환 비용의 내부화'로 읽습니다. 이익은 사업자가 가져가고 비용은 사회가 떠안는 구조를 두면 정치적 반대는 사라지지 않습니다. 2026년 일곱 개 주에서 유사 법안이 모두 무산된 것이 그 증거입니다. 청구서를 명시적으로 붙이면 논쟁은 '허용할 것인가'에서 '얼마에 허용할 것인가'로 바뀌고, 후자는 타협이 가능한 논쟁입니다.

분석

7월 13일 청문회장 밖에는 노조 조합원들이 모였고, 안에서는 리프트 측이 현금자동입출금기가 은행원을 없애지 않았다는 비유로 공존을 주장했습니다. 양쪽 모두 상대를 설득하지 못했습니다. 주목할 것은 이 대립이 아니라 그것을 우회하려 한 조례안의 설계입니다.

600만 달러는 진입장벽이 아니라 전환기금이다

수치들은 각각 다른 목적을 갖습니다. 25만 마일은 안전 검증, 200대 상한은 확장 속도를 조절하는 총량 장치, 마일당 15센트는 빈 차 배회가 만드는 혼잡을 가격으로 내부화하는 장치입니다. 조례안이 노린 것은 차단이 아니라, 자동화의 편익 일부를 그 편익 때문에 밀려나는 사람들에게 되돌리는 회로를 미리 만들어 두는 것입니다.

반대가 계속되는 이유는 금액이 아니라 확실성이다

그럼에도 노동조합은 반대를 거두지 않았습니다. 반대의 실질은 재원의 크기가 아니라 배분의 확실성입니다. 전환 지원은 재원을 확보하는 순간이 아니라, 그 재원이 특정 개인의 다음 일자리로 이어지는 경로가 명시되는 순간에 비로소 정책이 됩니다.

한국의 좌표 — 면허 가치 보전 위에서의 통합 설계

출발점이 다릅니다. 미국의 호출 운전자는 대체로 면허 자산을 갖지 않지만, 한국의 택시 기사와 사업자는 면허라는 자산과 그에 결부된 소득 기대를 갖고 있습니다. 명확한 권리 단위가 존재한다는 것은 오히려 유리한 설계 여지입니다. 신규 무인 차량의 운행권을 기존 면허와 연동해 발급하거나, 무인 운행 수익의 일부가 면허 가치 보전 재원으로 흘러들도록 설계하는 방식이 가능합니다.

배경

- D.C. 조례안(B26-0684)은 5 월 발의. 7 월 13 일 청문회, 표결은 올가을 예상.
- 주요 요건 — 시험주행 25 만 마일, 3 년 허가료 600 만 달러, 보험 500 만 달러, 초기 200 대 상한, 마일당 15 센트 과세, 8 개 구역 24 시간 서비스 의무.
- 허가료 일부는 자동화에 취약한 호출 운전자 직업훈련 재원으로 사용하도록 설계.
- 청문회 당일 팀스터스, 32BJ SEIU, 미국운수노조, 국제기계공노조가 반대 집회.
- 2026 년 일곱 개 주에서 유사 법안이 모두 무산. 뉴욕주는 웨이모 시험 허가가 3 월 31 일 만료 후 미갱신.
- 국내에서는 6 월 30 일 미래모빌리티 정책연구포럼에서 면허 제도 재설계가 논의됨.

SECTION 04

탬파에서 만난 두 개의 무인 차량

도시는 도로를 소유하지만 운행 데이터는 소유하지 않는다

핵심 판단

7월 8일 웨이모가 탬파 진출을 예고했고, 7월 22일 테슬라가 올랜도와 함께 탬파에서 서비스를 시작했습니다. 서로 다른 센서 구성과 안전 검증 방식, 서로 다른 사고 보고 체계를 가진 두 사업자가 같은 도로에서 처음 겹칩니다. 거버넌스가 '사업자 대 규제 당국'의 양자 관계에서 '복수 사업자가 공유하는 도시 공간의 관리' 문제로 넘어가는 전환점입니다.

문제는 도시가 이 전환을 감당할 준비가 되어 있지 않다는 점입니다. 도시는 도로의 소유자이지만 그 위에서 무슨 일이 벌어지는지에 관한 데이터는 사업자가 갖고 있습니다. 권한과 정보의 비대칭, 이것이 도시 거버넌스의 핵심 공백입니다.

분석

도시 교통 정책의 오래된 도구 상자에는 총량 관리, 시간대별 운행 제한, 구역별 진입 규제 같은 장치들이 들어 있고 지난 30년간 택시 산업을 잘 규율해 왔습니다. 그런데 로보택시 논의에서는 이 도구 상자가 거의 언급되지 않습니다.

도시 단위 총량 관리라는 잊혀진 도구

두 사업자가 한 도시에서 동시에 운행하면 즉시 질문이 생깁니다. 총 몇 대까지 허용할 것인가, 사업자별 배분은 어떻게 할 것인가, 한쪽에 안전 문제가 생겼을 때 그 사업자만 세울 것인가. 모두 총량 관리가 이미 답을 갖고 있는 질문들입니다. 대부분의 미국 도시는 총량 개념 없이 사업자별 허가만 관리해 도시 전체 대수를 사전에 통제하지 못합니다. 기존 면허 총량제를 유지해 온 한국은 이 지점에서 오히려 앞서 있습니다.

응급 상황이 드러낸 정보 비대칭

7월 4일 불꽃놀이로 샌프란시스코 도심이 마비됐고, 정체에 갇힌 웨이모 차량 여럿이 배터리 방전으로 견인됐습니다. 시의원이 조사 의사를 밝혔지만 그 전제가 되는 데이터는 모두 사업자 손에 있습니다. 이 비대칭을 푸는 방법은 사후 조사 권한 강화가 아니라 실시간 운행 정보 공유 의무를 사전에 부과하는 것입니다. 기술이 아니라 합의의 문제입니다.

확장의 속도는 도시가 아니라 본사에서 결정된다

테슬라가 콜롬비아·칠레에서 안전 오퍼레이터를 채용하기 시작한 것은, 확장의 의사결정이 도시가 아니라 기업 본사에서 이뤄진다는 사실을 확인시켜 줍니다. 준비되지 않은 상태에서 서비스가 먼저 들어오거나, 수지가 맞지 않으면 예고 없이 철수하는 위험이 여기서 나옵니다. 도시가 속도와 순서를 스스로 정하려면 진입 시점부터 총량과 조건을 명시하고 그 이행을 계약으로 묶어 둘 필요가 있습니다.

배경

- 7월 8일 웨이모가 샌디에이고·라스베이거스·탬파·덴버 진출 발표. 연말 일반 공개 목표.
- 7월 22일 테슬라가 올랜도·탬파로 서비스 확대. 탬파에서 두 사업자의 권역이 처음 겹침.
- 7월 4일 샌프란시스코 정체 당시 웨이모 차량 다수가 배터리 방전으로 견인. 시의원이 질의서 제출 계획을 밝힘.
- 7월 24일 테슬라가 콜롬비아·칠레에서 AI 안전 오퍼레이터 채용 공고.
- 웨이모는 현대차 아이오닉 5를 라인업에 추가할 예정(조지아 공장 생산).
- 유럽에서는 BMW·폭스바겐 등의 상용 진입이 중국 업체들에 비해 지연.

ACTION POINTS

액션 포인트

다음 한 주, 어디를 보아야 하는가 – 관전 포인트와 점검 항목

01 웨이모-우버 분리 이후의 요금 데이터를 추적할 필요가 있습니다

독점 계약이 풀린 시장에서 요금이 어떻게 움직이는지는 향후 국내 제도 설계의 중요한 실증 자료가 됩니다. 오스틴과 애틀랜타의 평균 운임, 대기 시간, 공차율 변화를 분기 단위로 축적해 두는 작업을 권합니다. 특히 자체 앱 전환을 예고한 사업자가 전환 이전 기간에 요금을 어떻게 운용하는지가 관찰 대상입니다.

02 중국의 면허 재개 조건 문서를 확보해 기준을 비교 검토할 필요가 있습니다

석 달간의 동결을 풀면서 당국이 어떤 조건을 요구했는지 – 관제 시스템의 이중화, 원격 지원 인력 배치 기준, 함대 단위 소프트웨어 배포 절차 등 – 는 국내 안전 기준을 설계할 때 직접 참고할 수 있는 자료입니다. 도시별 재개 순서와 사업자별 차등 조건도 함께 확인하는 것이 바람직합니다.

03 D.C. 조례안의 전환기금 조항을 국내 면허 가치 보전 설계와 대조할 필요가 있습니다

허가료를 노동 전환 재원으로 연결한 구조는 국내에서 논의 중인 면허 가치 보전 방안과 직접 비교할 만한 사례입니다. 다만 D.C.안은 수혜자와 지급 경로를 구체화하지 못해 노동계 동의를 얻지 못한 상태입니다. 국내 설계에서는 자원 확보와 배분 경로를 동시에 명시하는 접근이 필요합니다. 가을 표결 결과와 수정 조항을 계속 확인할 것을 권합니다.

04 복수 사업자 동시 운행 도시의 데이터 공개 여부를 확인할 필요가 있습니다

탐파와 올랜도는 서로 다른 기술 스택의 사업자가 같은 도로를 공유하는 첫 사례군입니다. 해당 지자체가 사업자별 운행 대수와 사고 정보를 공개하는지, 통합 관제 체계를 구축하는지가 관건입니다. 국내에서도 시범운행지구에 복수 사업자가 진입할 때를 대비해 사전에 데이터 공유 요건을 정리해 둘 필요가 있습니다.

SOURCES

출처

본 호의 사실관계는 아래 공개 보도를 바탕으로 정리·재해석했습니다

-
- [01] **Bloomberg.** Waymo Plans End of Uber Robotaxi Tie-Up, Stepping Up Rivalry (2026.7.24)
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-07-24/waymo-explores-exit-from-uber-robotaxi-partnership-ft-says>
- [02] **CNBC.** Uber and Waymo to end exclusivity arrangement in Atlanta and Austin (2026.7.24)
<https://www.cnn.com/2026/07/24/uber-and-waymo-to-end-exclusivity-arrangement-in-atlanta-and-austin.html>
- [03] **Bloomberg.** China Resumes Issuing Robotaxi Licenses After Long Freeze (2026.7.23)
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2026-07-23/china-resumes-issuing-robotaxi-licenses-after-months-long-freeze>
- [04] **CnEVPost.** China resumes issuing robotaxi licenses after months-long freeze, report says (2026.7.23)
<https://cnevpost.com/2026/07/23/china-resumes-issuing-robotaxi-licenses/>
- [05] **CNBC.** Tesla (TSLA) Q2 2026 earnings report (2026.7.22) <https://www.cnn.com/2026/07/22/tesla-tsla-q2-2026-earnings-report.html>
- [06] **Tesla Oracle.** Tesla launches Robotaxi Service in two more Florida cities (2026.7.22)
<https://www.teslaoracle.com/2026/07/22/tesla-launches-robotaxi-service-in-two-more-florida-cities/>
- [07] **Not a Tesla App.** Tesla Hints at Bringing Robotaxi Service to South America (2026.7.24)
<https://www.notateslaapp.com/news/4488/tesla-hints-at-bringing-robotaxi-service-to-south-america>
- [08] **Euronews.** The challenges companies face to launch robotaxis in Europe (2026.7.24)
<https://www.euronews.com/business/2026/07/24/the-challenges-companies-face-to-launch-robotaxis-in-europe>
- [09] **Reason.** D.C. Wants To Charge Robotaxis \$6 Million. Unions Still Say No. (2026.7.15)
<https://reason.com/2026/07/15/d-c-wants-to-charge-robotaxis-6-million-unions-still-say-no/>
- [10] **Eastern Herald.** Feds Give Robotaxi Companies a Month to Fix Emergency Failures (2026.7.13)
<https://easternherald.com/2026/07/13/nhtsa-waymo-robotaxi-emergency-responder-deadline/>
- [11] **Smart Cities Dive.** Robotaxis: The latest developments (2026.7.10 업데이트)
<https://www.smartcitiesdive.com/news/robotaxi-waymo-motional-zoox-tesla-uber-lyft/759895/>
- [12] **Newspim.** 로보택시 시대, 택시면허 어떻게...전문가들 "선제적 방향 제시해야" (2026.6.30)
<https://www.newspim.com/news/view/20260630001034>

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.