

# 주행거리·운전성향연동형 자동차보험(UBI)의 도입에 관한 논의

- 영국보험협회의 실무지침서(Practice Guide)를 중심으로 -

한 병 규\*

<차례>

- |                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| I. 들어가며                            | IV. 주요 시사점 |
| II. UBI(Usage Based Insurance)의 현황 | V. 마치며     |
| III. 영국보험협회의 실무지침서                 |            |

주제어: 주행기반자동차보험, 텔레매틱스보험, 주행거리연동형보험, 운전성향연동형보험, 운행특성

<국문초록> 최근에 우리나라에서도 주행거리·운전성향연동형 자동차보험(Usage Based Insurance; 이하 UBI)이 출시된다는 보도가 있었다. UBI는 영국, 이탈리아, 미국 프랑스, 독일 등 전통적으로 자동차보험 환경이 성숙되어 있는 주요 국가에서는 이미 상당한 대중적인 인기를 누리고 있다. 통계에 의하면 2020년에는 전세계 자동차보험시장의 15% 이상을 UBI가 점하게 된다고 한다. 이들 국가에 비해 우리는 여러 사정상 도입이 늦어졌다. 본고에서는 이들 국가 중, 특히 영국, 미국, 일본의 도입 상황과 시장현황에 대하여 주목하였다. 영국은 본격적으로 UBI가 판매된 2009년부터 최근에 이르기까지 급속한 성장세를 보이고 있다. 영국이 짧은 기간 동안에 성장세를 이룬 것은 자동차보험료가 비교적 높은 청년층에 마케팅을 집중하였고, 대형손해보험회사의 직접 판매보다는 보험브로커, 가격비교웹사이트에 의한 판매방식이 주요한 이유로 꼽힌다. 이러한 시장형성에 힘입어 영국보험협회에서는 2013년 4월 UBI에 관한 업계 실무지침서(Practice Guide)라 할 수 있는 “Selling Telematics Motor Insurance Policies(A Good Practice Guide)”를 발표한다. 동 지침서는 UBI와 관련하여 소비자 보호에 주된 중점을 두고 보험회사, 정보제공자, UBI판매자, 브로커, 가격비교웹사이트 등 UBI를 제공하고 유통시키는 모든 관련종사자 등을 대상으로 하는 것이 특징이다. 주요 내용인 데이터보호법(Data Protection Act 1998)의 준수, 제3자의 텔레매틱스 정보 이용 절차, 소

\* 고려대학교 법무대학원 강사/ 법학박사

- 논문접수일(2016.06.10), 심사개시일(2016.06.14), 게재확정일(2016.06.28)

비자에 대한 계약조건의 명확한 설명, 투명하고 객관적인 보험의 판매 및 관리 등은 이제 막 UBI를 태동하는 우리에게 관련법규, 모델약관을 제정함에 있어서 시사하는 바가 매우 크다는 점을 확인할 수 있었다. 또한 미국에서는 UBI를 세계최초로 개발한 Progressive사의 선도적 역할에 힘입어 최근에는 중소형손해보험회사부터 대형손해보험회사에 이르기까지 자동차 보험을 판매하는 대부분의 손해보험회사에서 UBI를 판매하고 있을 정도로 상당한 대중성을 이뤘다. 상품의 트렌드는 초창기의 PAYD방식에서 PHYD방식으로 진화 하였고, 사생활 침해의 논란으로 GPS 기능이 탑재되지 않은 상품, OBD포트에 의하지 않은 스마트폰어플리케이션에 의한 상품 등 다양한 텔레매틱스 상품이 개발 출시되고 있다. 본고에서는 영국과 미국의 현황 외에 일본의 도입논의와 최근의 상황 또한 비중 있게 다루었다. 아베내각은 2013년 6월 14일 발표한 ‘세계최첨단IT국가창조선언’을 기치로 하여 ‘세계에서 가장 안전하고 친환경적인 경제적 교통사회의 구현’의 일환으로 UBI를 적극적으로 도입·운영하기로 결정하였다. 일본 정부의 정책적 지원과 규제완화에 따라 최근 들어 아이오이손해보험(あいおいニッセイ同和損保), 소니손해보험(ソニー損保), 손보재팬닛폰코아(損保ジャパン日本興亞)사 등 일본에서도 대형 손해보험회사를 중심으로 다양한 UBI상품을 개발·출시하고 있다. 아직 영국과 미국에 비해서는 시장인지도와 상품구성에 있어서 초기 단계라 평가할 수 있다. 얼마 전 우리나라에서도 특정 통신사와 결합한 UBI상품이 출시되었고 잇따라 대형손해보험회사와 외국계손해보험회사를 중심으로 UBI의 출시가 임박했다는 언론보도가 이어진다. 이러한 상황에서 UBI에 관한 도입논의는 시의적절하다고 본다. 본고에서는 외국의 현황, 특히 영국 보험협회의 실무지침서를 중심으로 UBI에 대한 이해와 이에 부합하는 규제·감독의 기본적인 틀을 다지는데 있어서 고려해야할 여러 쟁점을 고찰 하였다. UBI의 올바른 제도정착을 위한 도입논의를 함에 있어서 ①사생활 침해(개인정보보호와 위치보호의 문제), ②보험요율의 투명성의 제고, ③모델약관의 정비를 우선적인 논의 대상으로 하였다.

## I. 들어가며

Usage Based Insurance(이하 UBI라 함)는 운전자의 주행거리를 기초하여 보험료를 산출(보험료의 할인)하는 ‘주행거리연동형(Pay As You Drive: 이하 PAYD라 함) 방식과 주행거리를 포함하여 가속도, 급정지 등의 운전자의 운전습성에 기초한 데이터에 의거하여 보험료의 할인을 산출하는 ‘운전성향연동형(Pay How You Drive: 이하 PHYD라 함) 방식’으로 나뉜다. 이러한 방식들은 실제 운전자의 주행 형태를 기반으로 보험료를 산출하는 개념이기 때문에, 이들을 포괄하여 ‘Usage Based Insurance’ 또는 ‘Telematics Insurance’라 부른다.<sup>1)2)</sup> 쉽게 말하면, 차량에 장

착된 통신단말기를 통해 수집된 운전자 개인의 주행거리나 운전특성과 같은 운전자의 개별적인 운전정보를 취득 분석하여 그 정보를 바탕으로 보험료를 산출하는 개념으로 운전자의 개별적 리스크에 대응한 상세한 보험료 설정을 가능하게 한다. UBI는 운전자의 운행특성(Driving Behaviour)이 고려되어 보험료가 산정되기 때문에<sup>3)</sup>, ①운전자 입장에서는 정확한 보험료 책정이 가능하며, ②운행거리가 적거나 안전운전을 하는 저위험 드라이버에게는 보험료 할인혜택이 주어지며, ③국가적으로 교통사고 감소, 도로정체의 해소, 차량 배출가스 감소에 기여하며, 뿐만 아니라 ④사고발생시 충돌상황이나 정황을 정확하게 알 수 있고, ⑤제동력·속도 및 시간 등의 운전데이터를 분석하여 보험범죄를 탐지 및 적발하는데 있어서도 효과적인 것으로 알려져 있다. 1992년 미국의 Progressive사의 실증실험을 개시한 이후에 현재 미국을 비롯한 영국, 독일, 이탈리아 등의 유럽에서는 UBI시장이 형성되어 있을 정도로 보편화 되어 있으며, 최근에는 일본과 우리나라에서 UBI를 잇따라 출시하는 등 동아시아에서도 UBI에 대한 관심이 뜨거워지고 있다. 그러나 대다수의 UBI상품은 GPS 기능을 탑재하고 있어서 도입 초기부터 사생활 침해에 따른 문제가 끊임없이 야기 되었고, OBD포트에 탑재한 디바이스로 인한 기계적인 결함의 문제<sup>4)</sup>, 사이버 해킹<sup>5)</sup> 등 기존의 자동차보험에서 생각할 수도 없었던 새로운 위험

- 1) 이외에도 ‘Distance-Based Vehicle Insurance’; ‘Mileage-Based Insurance’; ‘Per-Mile Premiums’; ‘Black Box Insurance’ 등의 명칭이 통용되고 있다.
- 2) 텔레매틱스(Telematics)란, 통신(Telecommunication)을 의미하는 ‘tele’와 정보과학 (Informatics) 을 의미하는 ‘matics’의 합성어이다. 사전적 개념으로 “텔레매틱스(telematics)는 무선통신과 GPS(Global Positioning system) 기술이 결합되어 자동차에서 위치 정보, 안전 운전, 오락, 금융 서비스, 예약 및 상품 구매 등의 다양한 이동통신 서비스 제공을 의미한다.  
좀 더 넓은 의미에서 원격진료(Telemedicine) 및 원격검진(Telemetry)를 포함하여 지칭하기도 한다.”  
<<https://ko.wikipedia.org>> 2016. 5. 25 검색
- 3) 이하의 UBI의 장점에 대해서는, NAIC, “Usage-Based Insurance and Telematics”, 2016. 6. 6  
<[http://www.naic.org/cipr\\_topics/topic\\_usage\\_based\\_insurance.htm](http://www.naic.org/cipr_topics/topic_usage_based_insurance.htm)> 2016. 6. 7 검색
- 4) 미국 메사추세츠 주에 거주하는 James Manning는 Progressive사를 상대로 디바이스 장치의 결함을 주장하는 소송을 제기하였다. 그는 자신의 PT Cruiser를 몰고 자녀를 학교에 등교시키는 도중 갑자기 자동차의 시동이 꺼지는 경험을 했다. 사고조사 결과 차량의 기계적인 이상은 발견되지 않았지만, 이에 Manning은 Progressive사의 ‘Snapshot’ 이 시동 결함의 원인이라고 주장하였다. 자동차의 OBD포트는 원래 자동차정비사가 진단기 접속을 통하여 자동차의 상태를 점검하기 위해 만들어진 만큼 추가적인 OBD장치를 OBD포트에 설치할 경우 자동차의 기계적인 결함을 유발할 수 있다고 본 것이다. Manning의 주장에 대해 Progressive사는 ‘Snapshot’의 결함을 공식적으로는 인정하지 않았으나 자동차수리비명목으로 600달러를 보상하는 것으로 하여 사건을 마무리했다. 미국언론사인 CBS Boston의 2015년 5월 18일자 기사에 의하면 Progressive사는 그동안 8,121건의 기기관련 고객 불만이 접수되었으며, 총 58만 달러를 보상금을 지급한 것으로 한 것으로 보도하였다. 이에 대해 Progressive사

이 대두되었다. 따라서 동 보험을 본격적으로 도입하기에 앞서 이에 대한 문제점을 파악하고 관련 법제의 동향을 살펴보는 것은 중요한 시사를 갖는 것이다. 우리는 여러 사정상 동 보험에 대한 시장출시가 늦어졌고, 이에 따른 도입논의 역시 부족하였다.<sup>6)</sup> 따라서 후발주자로서 도입 선진국에 대한 최근의 동향 파악은 필수 불가결한 논의라 할 것이다. 이하에서는 UBI에 대해 영국과 미국, 일본의 시장 현황에 대해 개괄적으로 살펴본 후, 특히 이들 국가의 다양한 UBI 상품 검토를 우선하고자 한다. 아울러, 2013년 4월 발표한 영국보험협회의 실무지침서(Practice Guide)를 참고하여 우리의 법제와 보험환경에 부합하는 규제·감독의 기본적 기틀을 다지는 것에 본 연구의 목적을 두고자 한다.

---

는 2008년 디바이스장치에 의한 UBI 서비스 도입 이후 무려 2백 5십만명이 동 상품을 안전하게 이용하였고, 자동차시동이 꺼지는 것과 같은 자동차의 기계적 문제는 UBI 디바이스 장치와는 아무런 연관이 없다는 입장이다. 또한 2013년 플로리다에서는 Progressive사의 'Snapshot'이 자동차의 배터리 방전을 촉진시킨다고 주장하며 집단소송을 제기하였다. 법원에서는 집단소송 요건에 해당되지 않는다는 이유로 각하되었지만, 여전히 소비자들의 불만은 지속적으로 야기되는 것으로 알려져 있다. Ryan Kath, "I-Team: Drivers Say Insurance Device Put Them In Danger On The Road", CBS Boston, May 18 2015

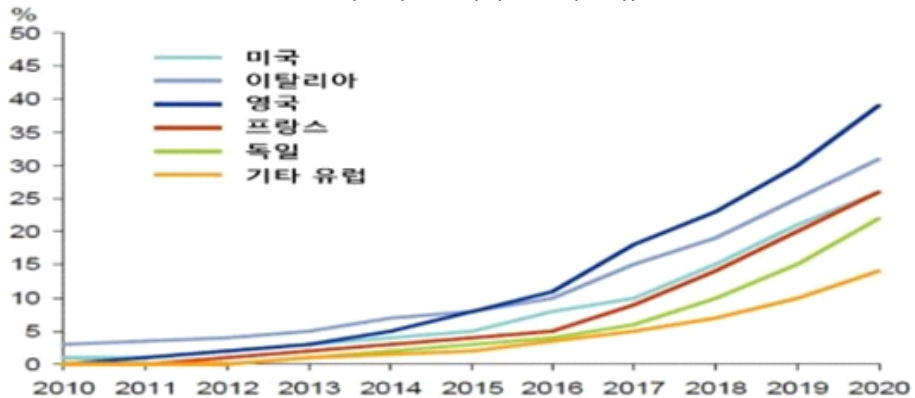
- 5) 이스라엘의 'Argus Cyber Security(사이버보안연구단체)'는 원격지에서 OBD서비스회사 Zubie사(미국 사우스캐롤라이나에 본사를 둔 OBD 제조 및 IT서비스 회사)를 해킹하여 자동차의 잠금장치를 해제하고 엔진, 브레이크, 조향장치 등을 조정할 수 있게 하는 해킹에 성공했다고 밝혔다. 이들은 Zubie에서 메인서버와 통신시 보안처리가 되지 않는다는 점을 발견하였고, 서버를 가장하여 자동차에 악성코드를 심을 수 있었다. OBD 장치를 통해 자동차의 기능을 제어할 수 있는 CAN bus(Controller Area Network bus)에도 접근이 가능하므로 원격지에서도 자동차의 조정에 성공한 것이다. 해커들은 이외에도 차량의 위치파악과 운전자의 운전형태는 물론 OBD에 저장된 정보까지 빼낼 수 있다고 한다. 이에 대해 Zubie사에서는 즉각적인 조치로 보안 문제를 해결하였다고 발표하였지만, 여전히 사이버보안에 대한 우려는 계속되고 있다. Thomas Fox-Brewster, "Zubie: This Car Safety Tool 'Could Have Given Hackers Control Of Your Vehicle'", Forbes, Nov 7 2014
- 6) 주요 선행연구로는, 기승도·김대환·김혜란, "주행거리에 연동한 자동차보험제도 연구", 연구보고서 2009-06, 보험연구원, 2010. 1

## II. UBI(Usage Based Insurance)의 현황

### 1. 해외 동향

#### (1) 세계시장

<표-1> 자동차보험에서 UBI의 점유율<sup>7)</sup>



아직까지 전세계 자동차보험시장에서 UBI 가입율은 1%미만일 정도로 보급률이 극히 저조하다고 할 수 있다. 그러나 유럽, 아시아, 미국을 중심으로 하여 2020년에는 전세계 자동차보험시장의 15%까지 증가할 정도로 보급률이 빠르게 증가할 것으로 예상된다.<sup>8)</sup> 또한 <표-1>에서와 같이 영국, 이탈리아, 미국, 프랑스, 독일 등 전통적으로 자동차보험 환경이 성숙되어 있는 주요 보험선진국에서는 2020년을 기점으로 하여적게는 25%에서 많게는 40%까지 UBI의 보급이 예측되고 있을 정도로 그 가파른 성장세가 주목 받고 있다. UBI는 본고에서 주요 비교국가로 다루는 미국과 영국 뿐 아니라 영국, 이탈리아, 프랑스, 독일 등 여러 국가에서 다양한 상품으로 출시되고 있다.<sup>9)</sup>

7) Deloitte 資料 3 -텔레매틱스等を活用した安全運轉促進保険による事故の削減について海外調査報告, 第7回自動車関連情報の利活用に關する將來ビジョン檢討會, 2014. 9. 30, 5頁

8) Ernst & Young, "Usage Based Insurance: The New Normal ?", July 2015. p 1

9) 이들 국가 이외에도 캐나다, 호주, 남아프리카 등에서도 이용되고 있고, 아시아에서는 중국과 일본, 남미의 멕시코에서도 본격적으로 도입을 준비하고 있는 것으로 알려져 있다. Ptolemus Consulting Group, "USAGE-BASED INSURANCE Global study -Catch up with the telematics revolution-", October, 2013. p 73

## (2) 미국

UBI는 미국의 Progressive사가 주행거리연동형(PAYD) 실증실험을 개시한 1992년부터 시작되었다고 할 수 있다. Progressive사는 UBI를 최초로 출시한 이후 지속적으로 상품을 개선해 왔으며 현재는 제4세대에 해당하는 ‘Shapshot’을 판매하고 있다. 미국보험정책연구원(CIPR)의 보고서<sup>10)</sup>에 의하면 UBI는 개인의 운전습관 변화를 통해 최대50%까지 할인된 가격을 제시함으로써 리스크가 낮은 우량고객을 모집할 수 있는 혁신적인 보험으로 인식되고 있으며, 앞으로 빠른 확산이 전망되고 있다.<sup>11)</sup> 2014년 기준으로 미국에서 자동차보험을 판매하는 원수보험료 상위10개사 중에서 Berkshire(GEICO)사와 Farmers사를 제외하고 대다수의 보험회사들이 UBI보험을 판매하고 있다.<sup>12)</sup> 현재의 트렌드는 Progressive사가 처음 시도한 1992년 당시의 PAYD방식의 UBI보험에서 지금과 같은 PHYD방식으로 전환되고 있다. 대부분의 UBI보험에는 운전진단피드백과 사고예방경보, 길안내서비스, 도난차량 추적서비스 등이 부가서비스로 제공된다. 이하에서는 UBI보험의 선구자라 할 수 있는 ‘Progressive사와 미국내 자동차보험 판매량 1,2위를 다투는 초대형보험회사인 ‘State Farm사와 ‘Allstate사가 내놓은 UBI상품을 중심으로 살펴본다.

### 가) Progressive사의 “Snapshot”

Progressive사<sup>13)</sup>는 2008년 미국 내 7개주에서 안전운행과 주행거리가 짧은 운전자를 대상으로 보험료의 최대60%까지 할인율을 적용하는 PAYD방식의 “My

10) NAIC-CIPR, “Usage-Based Insurance and Vehicle Telematics : Insurance market and Regulatory Implications”, March 2015

11) 미국에서 UBI에 가입한 경험이 있는 운전자의 비율이 2013년 2월 4.5%에서 2014년 7월 8.5%로 증가하였다. Tower Watson, “Usage-Based Insurance” U.S Consumer Survey, July 2014

12) 野村總合研究所總, “自動車保險の新たな展開-UBIが可能にする付加価値の高いサービス-”, 2014. 10, 16頁

13) Progressive사는 1937년 창업이후 사업의 매체를 일관되게 자동차보험으로 하고 있다. 2013년 수입보험료 기준으로 90% 가까이를 개인용 자동차보험에 의존하고 있으며, 미국 전체 9위, 개인용 자동차보험 시장에서는 전체 4위 규모의 대형 손해보험회사라 할 수 있다. 이 회사는 독립대리점을 통한 마케팅 방식과 전화나 인터넷에 의한 다이렉트 판매를 혼용하여 매출을 올리고 있는 것으로 알려져 있다. 이하의 Progressive사의 동향 및 “Snapshot”에 대해서는 損保ジャパン日本興亞總合研究所, “革新的という名の米國損保の動向 “Progressive” 社の動向”, Global Insurance Topics Vol. 30, 2014. 11. 15, p 1-2頁

Late”를 출시하였다. Progressive사는 동 상품을 시판하기 앞서 시행테스트 등을 수차례 거쳤다. 제1차 시행테스트의 참가자들은 평균 주행거리가 13% 가까이 줄어들게 되어 자동차보험료를 최대25%까지 할인 받았다. 그러나 대당500달러라는 Autograph등의 송신비용 등을 Progressive사가 부담하는 구조였기 때문에 운영비용 등의 문제로 제1차 테스트는 2001년 7월부터 종료되었다. 이후 2004년 8월 제1차 테스트의 결과를 기반으로 하여 미네소타 주의 5000명의 참가자를 대상으로 제2차 테스트를 시행하였다. 동 사는 제2차 테스트 결과에 의해 평일과 주말을 나누어 주행시간대별 위험도를 보험료에 반영할 수 있게 되었다.<sup>14)</sup> 2차 테스트의 참가자들은 일률적으로 다음 년도의 보험료를 5%를 할인 받았고, 주행 데이터가 양호한 운전자의 경우에는 최대 22.5% 까지 할인을 적용 받았다. 동 상품은 상기의 2차례의 테스트를 거치고 상품성을 인정받게 되어, 2008년 6월 마침내 “My Late”라는 상품으로 전격 출시되었다. “My Late”를 가입한 고객은 “My Late”의 OBD2를 우편 등으로 받고 이를 피보험자동차의 차체진단포트(On-Board Diagnostic Port)<sup>15)</sup>에 장착하고 평소와 같이 운전을 하면 OBD2에 피보험자동차의 운전주행에 관한 데이터가 축적되게 되는 방식이었다.<sup>16)</sup> “My Late”는 타사(예를 들면 GMAC사의 “OnStar”)의 상품과는 다르게 GPS기능이 없는 것을 소비자에게 크게 어필하였다.

이는 과거 1차 테스트에서 제기된 GPS 기능으로 인한 소비자들의 불안감(사생활 침해) 해소차원에서 해당기능을 삭제토록 한 것인데, Progressive사에서는 이러한 점을 중점적으로 부각시키는 마케팅을 펼쳤다. 당시의 “My Late”는 전 세대의 “Tripsenser”의 기기보다 수집된 운전데이터를 휴대전화의 네트워크를 통해 무선

14) “시속 75마일 이상으로의 운전시간이 전체의 0.1%미만인 경우는 5%의 할인을 얻을 수 있으며, 0.75%이상의 경우는 5%의 할증이 된다. 0.1%이상, 0.75% 미만의 경우에는 할인 할증이 적용되지 않는다. 이상의 할인을 상정방법에 따를 때, 예컨대 위험도가 낮은 시간대에만 연간 3,000마일을 운전하고 시속 120Km 이상의 속도로 운전하지 않으면 22.45%(참가할인5% +주행거리+ 주행거리할인 「15%-3000마일×0.00085%)+고속운전 할인 할증(5%)= 22.45%)의 할인을 적용받을 수 있게 된다.” 이에 대한 할인 할증율의 대해서는 田中 博之, “PAYDについて - 實走行距離連動型自動車保険の海外での事例を中心として-”, 公益財団法人 損害保険事業總合研究所 「損保總研レポート」 第73号, 2005. 9, 8-9頁

15) 미국에서는 1996년 이후 출시된 자동차에 차체진단포트(On-Board Diagnostic Port)가 의무적으로 설치되어 있다.

16) 佐藤 智行, “PAYD(走行距離連動型自動車保険)-米國カリフォルニア州の導入を巡る議論を中心として-”, 公益財団法人 損害保険事業總合研究所 「損保總研レポート」 第87号, 2009. 3, 58頁

으로 송신할 수가 있고, 운전자 또한 주행거리에 따른 운전습관 리포트를 인터넷 등을 통하여 피드백 할 수 있는 등 기능면에서 많은 개선을 이뤘다. 동 상품은 주(州)마다 다르지만, 최대 60%의 할인율을 적용 받을 수 있었고, 급가속과 급정지 등의 좋지 않은 운전자의 경우에는 기본할증에 추가로 9%의 할증을 부과하였다.<sup>17)</sup> Progressive사는 이러한 PAYD방식의 “My Late”상품을 종료하고, 2011년 3월 새로운 방식인 PHYD방식의 “Snapshot”상품을 출시하기에 이른다. “Snapshot”은 2015년 4월 기준으로, 주행거리가 적거나 안전운전을 하는 계층을 타겟으로 미국내 46개주(州)에서 판매되고 있으며, 수입보험료는 약 26억 달러(총 수입 보험료의 약14%), 가입 고객은 250만명에 이른다고 한다.<sup>18)</sup> 본고에서 Progressive사의 텔레매틱스 자동차보험의 동향에 대해서 비교적 자세하게 소개하는 이유는 동사는 미국 뿐 아니라 UBI시장의 마켓리더로 불리기 때문이다. 그러한 이유는 ①타사보다도 선제적으로 UBI시장을 예측하였고, ②정확한 요율산출을 위한 방대한 주행거리데이터를 보유하고 있으며, ③UBI에 대해 무려 598건의 특허를 출원한 것 등을 거론할 수 있겠다.<sup>19)</sup>

#### 나) State Farm사의 “Drive Safe & Save”<sup>20)</sup>

State Farm사는 “Drive Safe & Save”라는 상품명으로 2011년부터 UBI를 판매하고 있다. State Farm사는 다양한 형태의 차재장치를 사용할 수 있는 게 특징이다. GM사 전용의 “OnsStar”와 Ford사 전용의 “SYNC”의 자동차 회사의 차량의 경우에는 차량 출고시 장착된 내장형 기기를 이용할 수 있을 뿐만 아니라<sup>21)</sup>, State Farm사의 전용 차재장치는 “InDrive”<sup>22)</sup>를 사용할 수 있다. “InDrive”에 의한 계약인 경우에는 주행거리와 운전속도 등도 보험료 계산을 위해서 이용되고 있다.<sup>23)</sup> 동 기기<sup>24)</sup>는 GPS 기능 뿐 아니라 통신기능이나 차량진단기능도 있으며,

17) 佐藤 智行, 앞의 자료, 59頁

18) Progressive, Destination Ahead-The Progressive Corporation 2014 Annual Report. March, 2015

19) <<https://www.progressive.com>>의 내용을 古橋 喜三郎, “米國のテレマティクス自動車保險”, 公益財団法人 損害保險事業總合研究所 「損保總研レポート」 第111号, 2015. 5, 32頁에서 재인용

20) 이하의 State Farm사의 동향 및 “Drive Safe & Save” 상품에 대한 설명은 古橋 喜三郎, “米國のテレマティクス自動車保險”, 公益財団法人 損害保險事業總合研究所 「損保總研レポート」 第111号, 2015. 5, 34-35頁

21) 자동차 메이커의 내장형기기를 이용한 계약에 대해서는 주행거리가 적은 계층을 타겟으로 삼고 있으며, 주행거리에만 의거하여 보험료 설정을 정하고 있다.

22) “InDrive”를 통해서 수집되는 데이터

차량도난시 추적 서비스, 차량진단서비스 휴대전화의 핸드프리 기능이 있다. “Drive Safe & Save”의 특징은 여러 가지 옵션과 부가가치 기능을 이용하여 높은 할인율을 제공하고 있다. 또한 일부 주(오하이오 주)에서만 가능하긴 하지만 “InDrive”와 스마트폰에서도 운전행동 등을 확인할 수 있도록 스마트폰어플리케이션이 제공되기도 한다.<sup>25)</sup> 보험료의 할인은 주(州)마다 다르지만 “InDrive”에서 수집된 주행거리나 엑셀조작, 급브레이크 등의 운전행동에 관한 데이터를 이용해서 최대 50%의 할인율을 적용하여 보험료를 산정한다.<sup>26)</sup> (보험료 산출의 평가는 6개월의 운전행동으로 산출됨)

다) Allstate사의 “Drivewise”<sup>27)</sup>

Allstate 사의 “Drivewise” 는 2011년 일리노이 주에서 발매되어, 오하이오 주 및 에리조나 주로 판매를 확대하여 현재는 미국내 46개 주에서 판매하고 있다. 동사는 주행거리가 적은 운전자를 대상으로 공격적인 마케팅을 펼친다. 차재부착형 기기를 OBD2 포트에 장착시키는 방식으로 주행거리나 엑셀, 브레이크 등의 운전행동 데이터<sup>28)</sup>를 수집한다. 피보험차량의 주된 보험료 산출항목은 ①주행거리, ②운전시간, ③급브레이크, ④급브레이크, ⑤시속 130Km 이상의 고속주행

수집되는 데이터	수집되지 않는 데이터
·주행일시 ·주행거리 ·운전속도(시속 80마일- 약 130Km을 초과하는지 체크) ·엑셀 조작 및 브레이크 조작 ·좌우의 턴 조작 ·주행 장소단 길 안내 서비스나 차량도난시 도난차의 발견등에만 사용됨)	·주행 장소의 제한속도 초과 유무

<<https://www.statefarm.com>>의 내용을 古橋 喜三郎, “米國のテレマティクス自動車保険”, 公益財団法人 損害保険事業總合研究所 「損保總研レポート」 第111号, 2015. 5, 35頁에서 재인용

- 23) 그러나 일부주(캘리포니아주, 메릴랜드주, 뉴욕주)에서는 주행거리만이 보험료계산에 이용된다.
- 24) InDrive 기기는 차량의 OBD2 포트에 장착하는 기기와 차량의 선바이저에 설치하는 기기, 두가지 종류로 구성되어 있다.
- 25) 스마트폰어플리케이션 서비스는 2006년 이후에 출시된 차량내장형기기에 탑재한 차로 Bluetooth 시스템이 가능한 차에 한정된다.
- 26) 이때 운전행동의 계속 결과 위험 리스크가 높다고 평가되어도 기준이 되는 기본보험료는 증액되지 않는다.
- 27) 이하의 Allstate사의 “Drivewise”에 대해서는 <<https://www.allstate.com/drive-wise.aspx>> 2016. 3. 5 검색
- 28) Allstate 사의 “Drivewise” OBD2 포트에 장착하는 차체 부착형 기기를 통해 수집하는 방식만을 사용한다. 운전행동 데이터는 1회의 운전마다 무선통신에 의해 보험회사 측에 전송된다.

등을 들 수 있다. 보험계약을 체결하면 10%의 보험료 기본할인이 이뤄지고, 이후 운전자의 운전행태에 따라 최대 30%까지 할인을 추가로 받을 수 있다.(보험료 산출의 평가는 12개월간의 운전행동으로 산출됨) 이 때 운전자의 주행거리 요소는 매우 중요한 부분을 차지한다. 연간 1만 2000마일(약 1만 9,300Km)이하의 운전자는 할인율에 많은 영향을 미치는 특징을 갖는다.<sup>29)</sup>

(3) 영국

<표-2> 영국 UBI의 계약건수, 출시상품<sup>30)</sup>

FY	계약건수(年)	출시상품
2009	12,000건	Coverbox, ikube
2010	35,000건	Coverbox, Insure the Box, ikube
2011	100,000건	Coverbox, Insure the Box, ikube, Co-op, Autosaint, Ingenie, Marmalade
2012	180,000건	Coverbox, Insure the Box, ikube, Co-op, Autosaint, Ingenie, Fair Pay, Marmalade, AA, Swinton
2013	296,000건	Coverbox/Drivestar, Insure the Box, ikube/FairPay, Co-op, Autosaint, Ingenie, Marmalade, AA, Carrot, Hastings Direct, iGo4, Aviva, E-sure/Sheilas Wheels, Co-operative, Direct Line

수집되는 정보	수집되지 않는 정보
<ul style="list-style-type: none"> <li>·주행거리</li> <li>·주행일시(운전 시작시간 및 종료시간)</li> <li>·운전속도(시속 80마일. 약 130Km을 초과하는 지 체크)</li> <li>·차량식별번호</li> <li>·평균속도</li> <li>·주행 중의 차량의 방향성</li> <li>·연속적인 가속 및 감속의 회수</li> <li>·과격한 속도변화의 회수</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>·주행시의 운전자</li> <li>·주행 장소</li> <li>·주행 장소의 제한속도 초과 유무</li> <li>·위치정보(GPS 미탑재)</li> </ul>

29) "Drivewise" 의 주행거리에 따른 할인율

연간 주행거리	할인율
1만 2,000 Mile 이하	대
1만 2000 Mile ~ 1만 5,000 Mile 이하	중
1만 5000 Mile ~ 1만 8,000 Mile 이하	소
1만 8000 Mile 을 초과하는 계약자	없음

30) BIBA, "BIBA Research on Telematics Market", January 2014

2014년 1월 영국보험중개사협회(British Insurance Broker's Association)에서 발표한 UBI 판매량에 의하면 2009년 12,000건, 2010년 35,000건, 2011년 100,000건, 2012년은 180,000건, 2013년 296,000건으로 기하급수적으로 그 판매량이 늘어나고 있다.<sup>31)</sup> 원래 영국 자동차보험시장은 보험회사간의 경쟁이 심하고 소비자 역시 보험회사와 장기간 계약을 유지하기 보다는 가격 지향적으로 보험회사를 변경하는 것으로 알려져 있다.<sup>32)</sup> 또한 최근에는 인터넷 가격비교사이트(Aggregator)를 통한 판매방식이 유행하고 있으며, 영국의 Datamonitor사에 의하면 자동차보험을 구입하기 앞서 약 77%가 가격비교사이트에 의해 가격, 상품 등에 대한 정보를 사전에 확인하고 있다는 조사결과<sup>33)</sup>가 있을 정도로 개인용자동차보험 시장의 환경이 급격히 변화되고 있다.

영국의 UBI시장은 출범한지가 얼마 되지 않은 상황에서 비교적 짧은 기간 동안 매우 높은 성장세를 보이고 있다. 주된 판매계층은 자동차보험료가 높은 청년층에서 이뤄지고 있으며, 점차 장년층으로 판매가 확대될 조짐을 보이고 있다. 영국은 미국에서와는 다르게 대형손해보험회사의 참여보다는 보험브로커에 의해 기획 판매되는 상품이 많다는 것이 특징이다.<sup>34)</sup> 이하에서는 초기 시장진입에 성공한 Towergate사(보험브로커회사)의 'iKUBE', UBI를 특화하여 설립한 'Insure the Box'사의 'Insure the Box', 끝으로 대형손해보험회사인 'Aviva'사가 만든 'RateMyDrive' 순으로 영국의 UBI 상품을 살펴본다.

31) BIBA, "BIBA Research on Telematics Market", January 2014

32) Accenture컨설팅사의 조사에 의하면, 자동차보험의 계약자를 대상으로 보험계약기간에 대해 조사한 결과 응답자의 68%가 현재 가입하고 있는 계약 전이 가입한지 3년 미만인 것으로 회답했다고 한다. Accenture, "UK Moter Insurance : At the Crossroads? Why business as usual is not the option" June 2012, p. 6

33) Datamontior, "UK Private Moter Insurance 2012" September 2012, p.12

34) 영국에서는 보험회사가 상품을 개발 제공하는 케이스 뿐 아니라, 보험브로커가 보험상품을 기획하고, 보험회사는 언더라이팅 및 리스크의 인수만을 하는 케이스도 있다. 또한 보험브로커가 상품을 기획하는 케이스의 경우에는 보험회사가 중도에 바뀌는 케이스도 발생한다. 일반소비자에게는 보험회사브랜드보다는 보험상품명이나 보험브로커명이 브랜드로서 인식되고 있다. 또한 영국에서는 우리나라와 일본과는 다르게 손해보험 상품의 보험요율, 특징에 대해서 허가·제출 등의 규제가 없다. 이에 대해서는 佐川 果奈英, "텔레매틱스自動車保險-イギリスにおける動向を中心として-", 公益財団法人 損害保險事業總合研究所 「損保總研レポート」第101号, 2012. 10, 44頁

가) 보험브로커 Towergate사<sup>35)</sup>의 'iKUBE<sup>36)</sup>'

iKUBE는 학생, 청년층을 주력대상으로 판매하는 UBI상품이다. 보험료 할인은 ①급가속, ②급정지, ③평균 속도, ④운전성향, ⑤주/야간의 운전시간 등을 분석하여 결정된다. 특히 iKUBE 솔루션은 자동차가 오후 11시부터 새벽 5시까지를 사고발생이 매우 높은 위험시간으로 분류하여 동 시간에 운전을 하지 않는 운전자에게 최대 40%까지 보험료를 할인하기도 한다.<sup>37)</sup> 그러나 위험시간에 운전하는 경우에는 추가요금을 부과한다.<sup>38)</sup> iKUBE기기 OBD2에 탈착하는 방식이며, 추가로 장착비용(£199)이 부과된다. iKUBE 데이터 역시 사생활 침해 등을 의식하여 운전시간과 운전방법 만이 수집된다. 동 데이터는 회사로 전송되며, 고객은 이를 다시 인터넷으로 확인할 수 있다. 부가서비스로는 GPS기능, 운전피드백, 도난차량추적서비스 등을 제공한다. 이외에 iKUBE의 특징으로는 운행거리 증가에 따른 추가요금을 부과하지 않으며, 면허는 영국 및 EU면허, 국제면허증을 갖추고 있어야 하며, 해외운전(EU지역)의 경우에는 최대 90일의 이용이 가능하다.

나) UBI전문 보험회사 'Insure the Box'사의 'Insure the Box'<sup>39)</sup>

Insure the Box사는 UBI 상품을 전용으로 판매하는 회사다. 동사는 2010년 6월에 설립되었고, 중장년층 보다는 젊은 층, 주행거리가 적은 층을 대상으로 마케팅에 힘쓰고 있다. 'Insure the Box'라는 브랜드가 사명이자 상표로 사용하고 있다. 상품은 3가지의 사용량을 선택해야 한다. 예를 들어 ①주행거리가 6000마일, ②8000마일, ③10000마일 등의 플랜을 선택하는 방식으로 가입하여야 한다. 동 상품의 보험료 할인율은 크게 주행거리와 운전성향에 의해 결정되며, OBD2

35) Towergate사는 전세계 보험브로커 매출 순위 상위 20위내에 꾸준히 랭킹 되고 있는 대형 보험브로커 회사이다. 2014년 11월 기준으로 전 세계 14위 임. Insurance Journal, "World's Top 15 Commercial Lines Brokers Write 43% of Business: Finaccord", November 12, 2014

36) <<http://www.ikubeinsurance.com/>> 2016. 2. 2 검색

37) 17세부터 25세까지의 청년층을 티켓으로 하고 있고, 금지시간을 준수하는 운전자에게 저렴한 보험료를 제시하고 있다. <<http://www.telematics.com/ikube-case-study>> 2016. 2. 5 검색

이름	연령	운전 지역	직업	차량	타사 보험료	ikube 보험료
Jiggins	17	Hayling Island, Hampshire	공부, 아르바이트	Citroen Saxo 1.1 Desire	£ 3,000	£ 1,460

38) ①오후 11시부터 11시 29분까지는 £ 50, ②오후 11시 30분부터 11시 59분까지는 £ 75, ③ 00시 04시 59분까지는 £ 100의 추가요금이 부과된다.

39) <<https://www.insurethebox.com/>> 2016. 2. 5 검색

기기에 의해 ①주행거리, ②주행시간(주/야), ③도로의 종류, ④급가속, ⑤급정지, ⑥고속도로 주행거리, ⑦전체 주행거리, ⑧휴식 횟수 등의 데이터를 수집·분석하여 비교적 운전이 양호한 것으로 판단될 때에는 1개월마다 100마일이 보너스로 주어진다. 보너스마일리지의 장점은 안전운전을 촉구하는 기능을 갖게 하는데, 당일의 운전량, 운전속도, 휴식여부 등이 고려되어 운전자로 하여금 주의를 환기시키는 역할을 하게 된다. 보너스마일리지는 연간 1200마일 마일리지까지 적립된다. 적립된 마일리지는 다음연도로 이관시킬 수 있게 하여 동상품의 재가입을 하도록 유도하고 있다.<sup>40)</sup>

#### 다) 대형 보험사 'Aviva사'(舊 Norwich Union)<sup>41)</sup>의 'RateMyDrive'

Aviva사는 2012년 8월 'RateMyDrive'라는 영국 최초의 스마트폰어플리케이션을 이용한 UBI를 출시한다. Aviva사는 영국의 대형손해보험회사로서 청년층 뿐 아니라 중장년층까지도 판매대상으로 하고 있다. Aviva사는 이전에도 2006년 10월 'PAYD'라는 GPS기능이 탑재된 차재형 기기를 탑재한 초기형 UBI를 시장에 내놓은 바 있다. 당시의 'PAYD'상품은 GPS기능에 의한 사생활 침해가 문제되어 상품 기획 당시 예상했던 판매량(年 10만건)에 훨씬 못 미치는 1만여 건 정도의 판매실적만을 남기고 2008년 6월 전격 판매정지가 결정되었다.<sup>42)</sup> 판매중지는 ① 차재장치가 GPS기능이 탑재되어 있어서 운전자의 주행지점이 항시 파악됨에 따라 사생활의 침해의 걱정을 갖는 고객층이 계약체결을 회피했다는 것, ②당시의 'PAYD'상품은 포괄보상 담보로 되어 있었기 때문에 보험료 자체가 저렴하지 못했던 것으로 분석되었다.<sup>43)</sup> Aviva사는 판매중지된 'PAYD'와는 다른 방식의 UBI를 고안하는데 그러한 결과물이 'RateMyDrive'의 개발로 이어졌다. 동사가 새롭게 출시한 'RateMyDrive'는 엑셀조작이나 브레이크 조작 등 운전자의 운전특성만의 정보만으로 합계 200마일까지 정보량으로 보험료 할인이 결정된다.<sup>44)</sup> 이는 사생

40) 그러나 보너스로 부여된 마일리지는 보험가입시 선택한 6,000마일, 8,000마일, 10,000마일의 부분에 대해서는 다음연도(갱신년)로 이관되지 않는다.

41) <<http://www.aviva.co.uk/>> 2016. 2. 9 검색

42) Bob Howard, "Insurer Stops 'Pay as You Drive,'" BBC News, June 14, 2008의 내용을 佐川 果奈英, "텔레매틱스自動車保險-イギリスにおける動向を中心として-", 公益財団法人 損害保險事業總合研究所「損保總研レポート」第101号, 2012. 10, 51頁에서 재인용

43) 佐藤 智行, "PAYD(走行距離連動型自動車保險)-米國カリフォルニア州の導入を巡る議論を中心として-", 公益財団法人 損害保險事業總合研究所「損保總研レポート」第87号, 2009. 3, 62頁

활 침해의 우려를 배제하기 위한 방책이라 할 수 있다. 신상품인 ‘RateMyDrive’는 운전자가 어느 시간대에 어느 장소에서 운전하는 지 여부에 대해서는 정보를 수집하지 않고, 수집해야 하는 200마일을 달성함에 있어서도 운전자가 운전의 기록을 남기고 싶지 않을 때에는 스마트폰의 어플리케이션을 작동시키지 않아도 되는 특징이 있다.<sup>45)</sup>

(4) 일본

2013년 6월 14일 아베내각(第2次 安倍晋三内閣)은 “세계 최첨단 IT 국가창조 선언”을 각의결정(閣議決定)하였다.<sup>46)</sup> 해당 부서인 ‘IT종합전략본부’에서는 향후 5년간(2020년까지) 세계 최고수준의 IT활용사회를 실현하는 것을 목표로, ①혁신적인 신산업, 신서비스 창출 및 전체산업의 성장을 촉진하는 사회, ②건강하고 안심하는 세계에서 가장 안전한 재해에 강한 사회, ③공공서비스가 원 스톱으로 누구나 언제 어디서 이용할 수 있는 사회를 기치로 지향해야 할 국가정책안을 수립하였다. 이 부분에 있어서 “세계에서 가장 안전하고 친환경적인 경제적 교통 사회의 구현”을 테마로 UBI에 대해 주목하기 시작했다.<sup>47)</sup> 해당부서인 국토교통성은 자동차 관련정보의 활용을 통한 새로운 서비스의 창출산업의 혁신 등을 위한 구체적인 대안으로 UBI를 적극적으로 도입, 운영하기로 결정하였다. 이러한

44) RateMyDrive 어플리케이션 구조

조작방법	수집되는 정보
① 차를 출발할 때 스마트폰의 화면에 표시된다. 「Let's Go」 버튼을 누른다	이하의 운전자의 정보합계가 200마일에 달하기까지 수집한다. -엑셀 조작 -브레이크 조작 -커브 조작
② 목적지에 도착하면 화면에 표시된다. 「Stop」 버튼을 누른다.	

자세한 내용은 佐川 果奈英, “テレマティクス自動車保険-イギリスにおける動向を中心として-”, 公益財団法人 損害保険事業総合研究所 「損保總研レポート」 第101号, 2012. 10, 53頁

45) ‘RateMyDrive’는 200마일의 운전특성에 의해 보험료가 결정되기 때문에 합계 주행거리가 200마일에 못 미치는 경우에는 보험료 전적을 받지 못한다.

46) 이하의 “세계 최첨단 IT 국가창조선언”에 대한 내용은

<<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20130614/siryou1.pdf>> 2015. 11. 10 검색

47) 이후 2차례의 (2014년 6월 24일 개정, 2015년 6월 30일) 수정이 이뤄져 ‘내각관방 정보 통신 기술(IT)종합 전략실’에서는 2014년도 시책의 진척상황을 도시하고, 2015년에는 이후의 시책 수정내용에 대해 공정보표를 통해 지침사항을 확인하고 있다. 高度情報通信ネットワーク社會推進戦略本部, “世界最先端IT 國家創造宣言 工程表”, 首相官邸, 平成27年 6月 30日

<<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20150630/siryou3.pdf>> 2015. 11. 10 검색

논의의 일환으로 ‘자동차관련정보의활용에대한미래비전검토회<sup>48)</sup>가 창설되어 2014년 2월 24일 제1회 검토회의<sup>49)</sup>가 개최되고, 2014년 12월 10일 최종 정리가안 결정되기 까지 약 10개월간 10차례의 논의가 이뤄졌다.<sup>50)</sup>

일본정부에서는<sup>51)</sup> UBI에 관한 구체적 대응책을 마련하고 있다. 첫째, UBI에 대한 본격적인 보급을 위해서 사고감소 등을 효과적으로 검증하여 UBI에 대한 사회적 인지도를 향상시키는 것을 중요한 과제로 보고 있다. 둘째, UBI의 도입에 따른 고가의 비용을 경감시키는 방안으로 운전정보를 활용한 신개념의 서비스의 창출의 시너지 효과를 감안하여 다른 자동차 정보와의 연계방법을 고려하고 있다. 예컨대, 차매의 우려가 있는 운전자를 조기발견하거나, 성인자녀의 운전행태의 정보를 부모에게 제공하거나, 에코 드라이브정보를 제공하여 운전상황을 반영한 중고차 매매사업 등과 연계하는 방법을 채택하여 자동차정보의 부가가치를 극대화하려는 방안을 검토하고 있다. 셋째, 현재 각 보험회사 등은 각사마다 다른 전략으로 통신 기기를 운용하여 운전 데이터를 취득하고 관리·평가하는 시스템이 각사마다 다른 양상을 보이고 있는 문제를 착안하여, 자동차업체 또는 기기 메이커, 보험회사 등 사이에 공유화된 데이터 관리기법을 개발하여 비용절감의 효과를 가지려 노력을 기울이고 있다. 넷째, UBI는 위험한 운전에 임하는 운전자는 보험료가 상대적으로 고액이 됨에 따라 UBI의 보험혜택을 받을 수 없을 우려가 있고 이는 임의보험 미가입자의 양산을 가져올 수 있기 때문에 기존보험과 보험료의 리스크 교차의 상한을 설정하는 등 임의보험 미가입자 대책을 강구하고 있다. 다섯째, UBI의 특성상 운전자의 개인정보보호에 노출될 우려가 있기

48) 방대하고 다양한 자동차 관련 정보를 융합한·자동차 빅 데이터의 활용을 통한 신산업·서비스의 전개와 IT를 활용한 자동차 관련 절차에 더욱 편리·향상 등에 대한 중장기적이고 폭 넓은 관점에서 미래의 자동차 관련 정보의 활용이 지향해야 할 모습을 정리하기 위해 2014년 2월 위원회를 설치하고 동 검토를 계속하고 있다.

49) 제1회 검토회에서는 자동차 관련 정보의 활용 등의 현상에 대해 향후 검토해야 할 과제 및 진행 방식에 대한 총론적인 회의를 있었다.

50) 동 검토회의에서는 자동차분야의 IT화의 진전에 따른 사회적 기반현상과 활용 촉진에 대해 논의되었고, 이중 중점테마로 ①안전 OBD에 대응한 검사도구의 공용화, ②UBI를 활용한 안전운전 홍보 및 사고감소, ③자동차의 이력정보를 수집·활용한 추적서비스 전개에 의한 자동차 유통시장의 활성화, ④검사와 정비의 상관관계 분석 등을 통한 검사·정비의 고도화 효율화 등에 대해 개별 테마의 배경과 과제를 분명히 하고 향후 대처 방향성과 일본정부의 역할 등에 대해 세부적인 논의가 있었다.

51) 이하의 UBI에 대한 일본의 정책은 自動車關連情報の利活用に關する將來ビジョン檢討會, “自動車關連情報の利活用に關する將來ビジョン”, 國土交通省, 2015. 1, 19頁-21頁

때문에 UBI의 보험계약은 보험계약자의 가족정도가 피보험차량을 운전할 수 있도록 상정하고 GPS 운전정보에 대해서는 기존의 개인정보보호제도의 재검토와 정합성을 도모하면서 각 보험회사의 개별 취급방침에 대하여 검토하고 있는 등의 UBI의 활성화를 위한 환경정비를 조속한 추진계획으로 삼고 있다.

#### 가) 아이오이손해보험의 ‘つながる自動車保険’<sup>52)</sup>

2015년 4월 아이오이손해보험(あいおいニッセイ同和損保)의 ‘つながる自動車保険’을 출시하였다. 동 상품은 도요타자동차의 내비게이션을 탑재한 차량이 대상으로 판매 된다. 실제 주행거리를 바탕으로 보험료가 할인되는 형식을 취한다. 예컨대 월 주행거리가 1000Km 이하일 때에 보험료가 할인된다. 자동차에 탑재된 차량 내비게이션이나 스마트폰 또는 DCM(당사지정 통신모듈)을 통해서 취득한 차량 운행정보를 바탕으로 산정된다. 특징으로는 ①사고발생시 전용내비게이션이나 스마트폰어플리케이션을 이용하여 원터치로 사고접수를 할 수 있다. (전용사고 접수 데스크 24시간 운영), ②운전자는 상기의 내비게이션이나 어플리케이션을 통해서 차량운행정보(주행패턴, 시간, 거리, 연비 등)를 분석하고 안전운전에 이용할 수 있다. ③운전자는 내비게이션이나 어플리케이션을 통해서 매일 주행거리 대비 보험료를 확인할 수 있다. 보험계약을 유지함에 있어서 보험계약자, 피보험자 또는 피보험차량의 운행을 관리하는 자는 주행거리 정보의 보험회사의 전송을 위하여 내비게이션 및 DCM 스마트폰을 정비해야 하고 보험회사나 정보통신네트운영사에 대해 정상적으로 송신할 수 있는 상태로 유지해야 한다. 또한 보험계약이 개시한 3개월 이후 동안 주행정보가 전송되지 않는 경우에는 보험회사는 해당보험계약을 해제(解除)할 수 있다.

#### 나) 소니손해보험의 ‘착한운전캐시백형’ (やさしい運轉キャッシュバック型)<sup>53)</sup>

‘착한운전캐시백형’보험은 상품명과 같이 운전자의 바른 운전습관을 점수화 하여 UBI를 개발하였다. 급발진, 급제동의 발생 상황과 사고 리스크를 착안한 것이다. 급발진이 적은 부드러운 가속, 급브레이크가 적은 부드러운 브레이크가 좋은 평가로 이어진다. 급발진·급제동을 검지한 드라이브계수기는 “삐~”하는 특정

52) <<http://www.aioinissaydowa-tsunagaru.jp/>> 2016. 3. 5 검색

53) <<http://www.sonysonpo.co.jp/auto/cashback/>> 2016. 3. 5 검색

음이 실시간으로 알람 되고 부드럽게 발진·정지된 연속 횡수가 산정된다. 운전자는 부드러운 안전운전을 자연스럽게 의식하게 된다. 급발진과 급제동이 적을수록 점수가 오르며 최고 상위평가를 받게 되면 보험료의 최대 20%가 현금으로 환원된다. 가속도계가 탑재된 ‘드라이브계수기’ 단말기를 차량에 탑재해야 한다. 드라이브계수기로 급발진·급정지의 발생상황 등이 계측된다. 계측은 드라이브계수기에 내장된 가속도센서에 의해서 오르막, 경사가 있는 건물목, 턱 등에서 급가속 되는 경우에는 급발진으로 판정되기도 한다.<sup>54)</sup> 계측결과는 100점을 최고점수로 드라이브계수기에 표시되며 점수가 60점이상<sup>55)</sup>이면 보험료 환급대상이 된다.<sup>56)</sup> 동상품은 GPS 기능이 탑재되어 있지 않기 때문에 보험회사는 피보험차량의 위치·속도·영상·음성정보를 수집하지 않는다. 따라서 사생활 침해 문제는 전혀 발생되지 않는 장점이 있다. 드라이브계수기는 보험회사에서 무료로 대여하는 형식이며, 파손되거나 도난 되어 반납할 수 없는 경우에는 실비상당액(5,000엔)이 청구된다.

#### 다) 손보재팬닛폰코아의 ‘스마이링 로드(スマイリングロード)’

손보재팬닛폰코아(損保ジャパン日本興亜)사는 UBI보험을 판매하기에 앞서 개인용과 기업용으로 구분하여 출시하였다. 먼저 2015년 3월에 기업용 ‘스마이링로드’상품을 출시하였다.<sup>57)</sup> 기업용 상품은 엄밀히 말해 UBI보험과는 조금 다른 기업용 단체차량의 위험관리서비스라고 할 수 있다. 동시에 가입된 자동차보험을 대상으로 하여 해당기업과 월 1800엔(대당)의 이용료를 받고 일률적으로 5%의 자동차보험료의 할인을 실시한다. 동상품은 10대 이상의 차량이 가입하여야 하며, 향후 3년간 교통사고가 발생하지 않는 경우에는 우량할인율이 75%가 적용되어 납입보험료가 약 37% 절약되는 할인 구조를 취한다. 해당 서비스는 도시바(Toshiba)의 드라이브레코더(GPS, 가속도센서, 카메라, 3G통신기능)를 장착하고 여기서 취득한 차량의 주행데이터가 보험회사의 데이터센터에 송신된다. 운전자

54) 드라이브계수기를 사전에 연습하려고 할 때에는 ‘30일간 무료시험’서비스를 신청할 수 있다.

55) 계측기점수가 최대 90점 이상인 경우에 20%, 최저 60%인 경우에는 5%가 환급 된다.

90점 이상	80점~89점	70점~79점	60점~69점	59점 이하
20%	15%	10%	5%	환급 제외

56) 드라이브 점수가 60점 이상이 나와도 드라이브계수기가 설치된 지 180일 미만이거나 일일 계측시간이 20시간 미만, 유효하게 계측한 주행일수가 월 10일 미만인 경우에는 환급대상이 아니다.

57) 기업용 스마이링로드에 대해서는 <<http://www.sjnk.jp/hinsurance/smilingroad/pc/>> 2016. 4. 4 검색

는 본인의 진단결과를 스마트폰 어플리케이션에서 확인할 수 있으며,<sup>58)</sup> 회사의 운행관리자에게는 이메일로 통지한다. 매우 위험한 운전조작이 이뤄지거나 충격을 감지하는 경우에는 실시간의 화상이나 해당 장소가 회사의 운행관리자에게 즉각 전달된다. 동사는 기업용 상품의 사업 경험을 바탕으로 빅데이터 분석시스템을 활용한 개인용 상품을 개발한다.

2016년 1월에는 개인용 ‘스마이링로드’ 상품을 출시하였다.<sup>59)</sup> 동상품은 휴대용 스마이링로드(ポータブルスマイリングロード)라는 어플리케이션을 설치해야만 한다. 개인용 상품은 스마트폰으로 ①원터치 버튼으로 사고 통보(24시간 운영), ②주행 데이터를 알고리즘으로 분석한 안전운전진단<sup>60)</sup>, ③운전중의 날씨·도로사정·운전정보의 실시간 경고 등을 제공한다. 동 상품의 특징은 고객 각각의 운전특성에 따라 세분화한 빅데이터 분석기술을 통해 주행데이터와 사고데이터를 분석하여 고객에게 안전운전을 촉진하는 정보를 제공하고 실시간으로 운전 중의 위험을 실시간으로 경고하는 통신기능 갖추고 있다.

## 2. 국내 상황

### (1) 도입배경과 업계상황

얼마전 금융위원회는 규제완화를 통하여 빅데이터를 활용한 다양한 보험상품을 적극적 개발·유도한다는 정책을 밝힌바 있다<sup>61)</sup>. 이는 보험가입자의 운전습관 등을 보험료 산정시 반영하는 보험상품(UBI보험)을 개발한다는 정부의 구체적인 의지라 할 수 있다.<sup>62)</sup> 이러한 정책의 일환으로 그동안 UBI의 도입에 있어서 규

58) 보험회사는 운전자의 안전운전을 전국 순위 화하여 상위자에게 ‘Amazon’상품권 등을 부상으로 지급한다.

59) 개인용 스마이링로드에 대해서는 <<http://www2.sjnk.jp/kinsurance/smilingroad/pc/>> 2016. 4. 5 검색

60) 최적의 운전진단을 실시간으로 조연하고 운전진단의 과거 이력에 의해 운전 실력을 체크하고 해당 운전실력은 전국 순위 화 되어 실시간으로 검색할 수 있음.

61) 금융위원회 금융감독원, “보험산업 경쟁력 강화 로드맵 2015-2017”, 2015.10. 16, 20면

62) 최근의 논의는 사물인터넷에 기반을 둔 핀테크 금융정책 활성화의 방안으로 UBI에 대한 규제완화를 통하여 동 보험을 도입, 활성화 하는데 그 목적을 두고 있다. 이러한 최근의 정책과는 다르게 MB정부에서는 ‘저탄소 녹색성장을 기치로 하여 2011년 3월 탄소배출도 줄이면서 자동차보험료를 절약할 수 있는 ‘녹색자동차보험사업’을 발표한다. 동 사업은 OBD를 장착하고 1년간 2000Km정도의 운행거리를 단축한 차량에 한하여 환급금을 되돌려 주는 방식이었다. 환경부와 부산광역시수원시, 한화손해보험 등이 참여하여 2년여 간 운영되었으나, 정권이 교체되고 해당 지자체에서의 환경보호지원금 마저 끊김에 따라 자연스레 시장에서 퇴출되었다. 이어 각 손보사에서 출시한 ‘마일리

제 장벽이라 여겨졌던 보험업 감독규정(舊 제7-73조)을 2016년 4월 1일 삭제하였다.<sup>63)</sup> 기존의 규정은 보험회사에서 UBI를 출시하기 앞서 감독당국에서는 ‘객관적이고 합리적인 통계자료’에 근거하여 보험요율을 산출하여야만 했었다. 감독규정의 개정은 UBI와 같은 신규상품을 개발하는 데 있어서 늘 제약요소로 작용되던 규제를 완화한 정책이라 할 수 있다. 자동차보험상품을 새롭게 준비하려면 기본적으로 적게는 수천명 많게는 수만명 정도의 데이터가 집적되어야 상품개발이 가능하기 때문에 시장점유율이 낮은 소형보험회사보다는 대형손해보험회사의 참여가 절실하다는 지적이 있다.<sup>64)</sup> 이러한 상황에서 최근 동부화재에서는 업계최초로 UBI방식의 ‘SmartT-UBI’을 출시하였다. 이어 오는 7월에 현대해상에서도 관계기업인 현대기아차의 텔레매틱스시스템 장착차량에 한하여 ‘하이카 블루링크·유보(BlueLink·UVO)’라는 UBI보험을 출시한다고 발표하였다. 이하에서는 양사의 상품에 대해 살펴본다.

## (2) 상품현황

### 가) 동부화재의 ‘SmartT-UBI’<sup>65)</sup>

동부화재는 2016년 4월 28일 국내최초로 스마트폰 네비게이션을 활용한 UBI를 출시했다. 동상품은 국내의 높은 스마트폰 보급률에 착안해 기획된 상품으로 SK텔레콤과 전략적으로 제휴되어 개발되었다. 동 상품은 SK텔레콤의 T맵 ‘운전습관 서비스 이용에 동의하여야 하며 운전자가 500km 이상 주행할 경우 안전점수가 61점 이상일 때 가입 가능하며 가입시 5%의 보험료 할인을 받을 수 있다. 보험계약 체결시점에서 500km를 주행하지 못했을 경우 향후 500km를 달성할 때까지 가입이 제한된다. T맵에서 안내되는 안전운전 점수는 급가속, 급감속, 과속 등 운전습관에 따라 결정되며 인터넷전용 자동차보험을 가입한 뒤 주행거리 특

지 자동차보험이 기존의 녹색자동차보험과 유사한 성격과 혜택을 포함하고 있어서 녹색자동차보험의 판로는 사실상 사라졌다는 게 중론이다. 이에 대해서는 한상용, “주행거리 연동 자동차보험제도 시행의 필요성과 경제적 함의”, 『월간교통』통권161호, 한국교통연구원, 2011. 7, 48-49면; 보험매일, “녹색자동차보험 사라진다”, 2014. 9. 15 기사.

63) 제7-73조(보험요율 산출의 원칙) ①보험회사는 법 제129조에 따라 보험요율을 산출할 때 객관적이고 합리적인 통계자료를 기초로 대수의 법칙 및 통계 신뢰도를 바탕으로 하여야 한다. <삭제 2016. 4. 1>

64) 아시아투데이, “갈 길 먼 운전습관 연계 UBI자동차보험 개발”, 2015. 12. 8

65) <<http://blog.dongbu.com/302>> 2016. 5. 5 검색

약, 블랙박스 특약을 추가하면 최대 40%까지 보험료 할인혜택을 받을 수 있다. 동상품은 개인정보와 사생활 침해 우려를 의식하여 T맵에서 측정되는 모든 운행 정보는 점수 산출에만 사용하며 보험계약 체결시 본인의 동의를 받아 해당 안전 운전 점수만을 확인하는 방식이므로 개인정보 유출 등의 우려는 전혀 없다고 밝히고 있다. 동부화재에서는 최근 “별도의 기기 없이 스마트폰만으로 운전습관을 파악해 보험료를 할인해주는 점”이 긍정적으로 평가되어 손해보험협회의 배타적 사용권(6개월간)을 획득하기도 하였다.<sup>66)</sup>

#### 나) 현대해상의 ‘하이카 블루링크·유보(BlueLink·UVO)’<sup>67)</sup>

현대해상은 2016년 7월 ‘하이카 블루링크·유보(BlueLink·UVO)’상품을 출시한다고 밝혔다. 동상품은 상품은 현대기아차의 텔레매틱스시스템인 ‘블루링크(현대차)와 ‘유보(기아차)가 장착된 차량에 한해서 가입할 수 있다. 텔레매틱스 시스템을 통해 차량의 운행 정보를 수집하고, 이를 통해 사고 접수나 현장 출동 절차를 자동화함으로써 보험료를 할인한다. 텔레매틱스시스템에는 기본적인 GPS 기능이외에 차량의 에어백이 터지는 등의 사고가 발생하면 보험사에 자동으로 통보되는 무선통신기능이 탑재되어 있다. 보험료 할인은 기본 7% 할인 이외에, 연간 주행거리가 적을수록 할인율이 높아지는 마일리지 추가할인 방식을 채택하였다.<sup>68)</sup> 동상품은 별도의 청약절차가 없이 현대해상과 현대기아차 사이에 구축한 전용 전산망을 통해 보험계약자에게 별도의 고지 없이 자동으로 가입할 수 있고, 전자단말기(OBD)를 구매하거나 계기판 사진을 촬영해 보험회사로 전송하는 번거로운 절차가 없다는 것을 강조하고 있다.

66) 머니투데이, “동부화재, 6개월 배타적 사용권 획득.. 현대해상은 고배”, 2016.6. 7

67) 머니투데이, “현대기아차 텔레매틱스 있으면 車보험료 7% 할인”, 2016. 6. 7

68) 보도에 의하면, “예를 들어 40세 남성이 2016년식 싼타페(3257만원 기준)로 '35세 이상 한정 특약과 '부부한정특약'으로 최초 가입하면 보험료는 85만570원이다. 하지만 여기에 블루링크·유보 할인 7%(5만8610원), 마일리지 추가 할인(△1만km 이하 11만6760원 △5000km 이하 14만7910원 △3000km 이하 17만9040원), 인터넷(CM) 가입 할인(12만7585원~13만6091원)을 받으면 최대 46% 저렴한 47만6829만원에 가입할 수 있다.”고 한다.

### Ⅲ. 영국보험협회의 실무지침서

#### 1. 공표배경

영국의 UBI는 소비자나 보험업계의 데이터의 수집이나 방법, 이용 등에 대해 법규나 통일적인 기준은 없다. 2009년 이후 UBI의 판매건수가 급속도로 증가함에 따라 영국보험협회(Association of British Insurers: 이하 ABI)에서는 UBI를 이용하는 소비자에게 표준안내서와 UBI를 판매하는 보험회사와 브로커, 유통업자 등 관련업계 종사자를 대상으로 실무지침서를 공표하게 된다. 이러한 배경은 현재 관련 법령이 없는 상황에서 소비자의 UBI에 대한 이해도를 높이고, 보험회사를 포함한 관련업계 종사자들에게 그 지침적 역할을 마련하기 위한 것이라 할 수 있다. 업계를 대상으로 하는 실무지침서는 엄밀히 말해서 자발적인 규범안내서라 할 수 있다. 현재 영국 금융행위규제청(Financial Conduct Authority: FCA)과 영국 정보보호위원회(Information Commissioner's Office: ICO)에 의해 공인된 것은 아니지만, 제작 과정에서 이들 기관과 충분한 논의과정을 거친 것으로 알려져 있다.<sup>69)</sup>

#### 2. 소비자대상 표준안내서<sup>70)</sup>

소비자대상 표준안내서는 영국의 UBI에 대한 보험계약자 또는 운전자에 대해 명확한 이해를 돕기 위해 특별히 제작된 가이드스(Guidance)라 할 수 있다. UBI를 구입하거나 이용하면서, 소비자들이 보험회사와 ABI에 문의를 하거나 궁금할 수 있는 내용 중 중요한 10가지를 자세하게 기재하고 있다. a)PHYD는 무엇이고 어떻게 운영이 되는가? b)각자의 운전자의 운전습관은 보험료에 어떠한 영향을 미치는가? c)보험료 할인 이외의 부수적인 혜택은 없는지? d)사고의 위험성이 낮은 운전자가 아닌 경우에는 어떠한가? e)다른 사람 이 내 차량을 운전하는 경우에는 어떠한가? f)운전의 시간이나 장소에 제한이나, 이에 따른 추가 비용이 발생하는지? g)소비자의 텔레매틱스 정보는 안전한지? h)텔레매틱스 정보는 보험회사 이외의 어떠한 제3자에게 이용되는지? i)소비자의 텔레매틱스 정보에 관한 권리

69) ABI, "Selling Telematics Moter Insurance Policies A Good Practice Guide", April 2013. pp 2-3

70) ABI, "Pay How You Drive Moter Insurance", April 2013, pp 1-3

는 무엇인지? j)보험계약이 종료된 후에는 어떻게 되는가? 등 텔레매틱스 보험에 대해 소비자가 염려할 수 있는 여러 의문사항과 중요한 사항에 답하고 있다.

<p>a) 'PHYD'는 무엇이고 어떻게 운영이 되는가?</p>
<p>기준에 '텔레매틱스보험' 또는 '블랙박스보험'으로 알려진 'PHYD'방식은 자동차 보험 보험료를 산정함에 있어서 차량의 운행거리와 운전자의 운전습관을 고려하여 산정하게 된다. 기존의 전통적인 위험요소와 함께 GPS를 이용한 운행측정과 주행거리, 주행도로의 상태, 속도, 브레이크 이용형태 등이 고려된다. 이러한 기술은 차량에 부착된 컴퓨터의 기술이 이용되며, 보험회사에서 제작한 블랙박스와 같은 장치나 스마트폰의 어플리케이션으로 활용되기도 한다.</p>
<p>b) 각자의 운전자의 운행습관은 보험료에 어떠한 영향을 미치는가?</p>
<p>운행습관에 따른 보험료산정의 평가는 보험회사마다 차이를 두고 있기 때문에 보험계약 체결 전에 각자의 운전습관에 따른 보험회사별 보험료 산정방법에 대하여 꼼꼼한 확인이 필요하다. ①일부회사의 방식은, 일정한 운전특성 평가기간에 운전자의 운전특성이 고려되어 보험료가 산정되기도 하고 ②보험료는 보험기간동안 동일하게 유지되지만, 위험성이 적은 운전자로 평가된 경우에는 보험료 이외의 혜택이 주어지기도 하고(보험증권에 기재된 주행거리를 초과한 경우에는 추가비용을, 실제 주행거리가 정해진 주행거리에 미치지 못한 경우에는 주행제한을 무료로 연장해 주는 경우가 있다.) ③보험기간 중 안전운전을 행한 운전자에게 계약갱신시 보험료 할인을 제시하는 보험회사 등이 있다.</p>
<p>c) 보험료 할인 이외의 부수적인 혜택은 없는지?</p>
<p>보험료 할인이외의 여러 혜택은 보험회사마다 다르다. ①운전자의 주행내용 제공과 안전운행을 위한 제안과 인센티브 ②차량도난시 위치추적서비스 ③사고발생시 긴급통지서비스 ④보상청구시 청구대응 개선(PHYD정보는 객관적인 증거를 제공할 수 있고 신속한 면부책의 판단에 도움이 된다. 또한 정직한 운전자가 보험사기의 희생자가 될 수 있는 위험성을 줄여준다.</p>
<p>d) 사고의 위험성이 낮은 운전자가 아닌 경우에는 어떠한가?</p>
<p>PHYD방식의 보험료산정방식은 기존의 보험료보다 항상 저렴하다고는 할 수 없다. 야간의 특정시간에 운전하거나, 위험한 도로를 자주 운전하는 등 운전습관이 좋지 않은 경우에는 고위험군의 운전자로 분류 될 수 있다. 고위험군으로 분류된 운전자는 보험료할인 및 별도의 혜택을 받을 수 없으며, 1회에 한해 특별보험료를 부가받기도 하고 보험기간 중에도 보험회사에 의해 보험계약이 해지 될 수 있다. 따라서 보험계약 체결 전에 고위험군 분류 운전자의 운전특성이 보험료에 미치는 영향을 이해하고, 해당 보험계약이 본인에게 적합한지를 충분히 인식하여야 한다.</p>

**e) 다른 사람이 내 차량을 운전하는 경우에는 어떠한가?**

대부분의 PHYD방식은 주운전자의 운전특성 뿐만 아니라 피보험자동차의 전체적인 운행을 평가대상으로 하고 있다. 이러한 기준은 보험회사가 지정 운전자 및 피보험차량을 운전할 수 있는 모든 운전자의 운행습관을 판단하여 보험료의 할인이나 별도의 부가혜택을 산정하는데 이용된다. 평가기준은 추가 운전자 지정시 보험료가 인상되는 기존의 자동차보험과 유사하다고 할 수 있다.

**f) 운전의 시간이나 장소에 제한이나, 이에 대해 추가적인 비용이 발생하는지?**

일부 PHYD방식은 차량의 운행시간과 장소에 제약을 두고 있다. 일부의 경우 정해진 시간외에 운행이 되면 추가비용(고정)이 발생된다. 그러나 대다수의 상품은 이러한 제약이 없다. 따라서 본인에게 적합한 상품을 선택하기 위해서 다른 보험회사들의 상품과도 비교해서 고려해야한다. 또한 PHYD 방식이 블랙박스(차체형 장치)를 이용하는 경우에 장·탈착 비용이 발생될 수 있다. 특히 보험기간 초기에 보험계약을 해지하는 경우에는 보험회사가 장·탈착 비용을 청구하는 경우가 많다. 이러한 비용은 보험계약 체결 전에 명확한 설명이 있어야 한다.

**g) 소비자의 PHYD정보는 안전한지?**

보험회사는 소비자의 개인정보를 보호하기 위해 데이터보호법(Date Protection Act 1998)을 준수하여야 한다. 법률을 준수하지 아니한 보험회사는 민·형사상의 처벌(벌금)을 받을 수 있다.

**h) PHYD정보는 보험회사 이외의 어떠한 제3자에게 이용되는지?**

보험회사는 PHYD방식의 사업을 영위하기 위하여 업무의 일부를 전문회사에 위탁을 하는 경우가 많다. 위탁을 받은 회사들 또한 PHYD정보에 접속하고 공유함으로써 관련 회사로부터 제품의 파손시 수리나 특별한 혜택을 제공받는 등의 추가적인 서비스를 받고 있다. 그러나 보험회사는 보험계약 체결시 계약당사자가 아닌 모든 제3자에게 정보를 공유하기 전에 보험계약자의 동의를 얻어야 한다.(이에 대한 예외는 해당 정보가 보험사기를 탐지하고 예방하는 경우에는 예외로 한다.) 보험회사는 법원의 명령이 있거나, 보험계약자가 동의가 없는 경우에는 경찰 및 그 밖의 어떠한 정부당국에 정보를 제공할 수 없다. 대부분 PHYD방식에서는 온라인 웹 포털을 통해 소비자에게 주행상황에 대하여 규칙적인 피드백을 제공한다. 그러므로 PHYD방식의 지정운전자인 경우에는 해당 운행에 관한 정보는 웹 포털을 통해 보험계약자와 공유되고 있을 가능성이 있다.(예를 들어 보험계약자가 운전자의 부모나 배우자라 한다면, 이들은 웹 포털을 통해 운전자의 주행상황을 모니터링 할 수 있다.) 따라서 보험회사는 보험계약 체결시 지정하는 모든 운전자에게 이에 대한 동의를 얻을 필요가 있다.

**i) 소비자의 PHYD정보에 관한 권리는 무엇인지?**

대부분의 PHYD방식은 소비자에게 온라인 웹 포털을 통하여 주행이력에 관한 내용을 규칙적으로 제공하고 있다. 'Data Protection Act 1998'에 의하여 소비자는 모든 정보에 접속이 가능하며, 포털을 통해서 제공되는 그 이상의 정보를 원하는 경우에는 정보위원회의 '당사자의 정보접근요청(Subject access requests)'을 신청할 수 있다.(추가 비용이 발생된다.)<sup>71)</sup>

**j) 보험계약이 종료된 후에는 어떻게 되는가?**

PHYD방식의 상품에 따라 다르다.

- 블랙박스(차재형장치)가 설치되어 있으면 탈착의 권리는 소비자에게 있다. 탈착 시 비용이 발생하는 경우도 있는데, 보험계약자가 제거한 장치를 소유하려고 하거나 이에 관한 비용을 지불하지 않을 때에는 보험회사는 블랙박스로 데이터 송신을 중지시키거나, 데이터송신이 이뤄진 경우에도 해당 정보를 이용할 수 없도록 하고 있다.
- 스마트폰어플리케이션을 사용한 경우에는 어플리케이션을 삭제한 이상 보험회사는 이후의 정보수집이 불가능 해진다.
- 차량내장형(탈착 불가능한 장치)인 경우에는 보험회사는 피보험차량에서 전송되는 정보를 수신하지 않도록 한다.
- 보험계약이 종료된 경우에는 보험회사는 종료된 시점부터 소비자의 정보를 관할하거나 이용할 수 없다.

**3. 업계대상 실무지침서<sup>72)</sup>**

2013년 4월 영국보험협회에서 발표한 “Selling Telematics Moter Insurance Policies(A Good Practice Guide)”는 UBI에 관한 관련 업계 실무지침서(Practice Guide) 라 할 수 있다. ABI에서는 급속도로 증가하는 UBI시장에 대해 소비자보호에 충실하고 새로운 기술에 의해 창출되는 잠재성을 최대화하여 향후 안정적이고도 경쟁력 있는 UBI시장을 갖는 것을 목적으로 동 지침서의 제작배경을 밝혔다. ABI의 역할상 실무지침서는 보험회사들을 위해 제작된 것으로 이해 될 수 있지만, UBI와 관련하여 대다수 사항들이 보험회사 뿐 아니라 정보제공자, UBI 제공자, 브로커, 인터넷 비교 포털사이트 등 UBI상품을 제공하고 유통시키는 모든 관련종사자들을 대상으로 하는 것이 특징이다. 실무지침서는 크게 ①정보의

71) '당사자의 정보접근요청'에 관한 신청은 정보위원회의 웹 사이트를 이용할 수 있다.

<ICO Website: <http://ico.org.uk/forthepublic/personal information>>

72) ABI, “Selling Telematics Moter Insurance Policies A Good Practice Guide”, April 2013

이용 ②제3자에 의한 데이터의 이용(개인정보의 보호에 관한 법령준수- Date Protection Act 1998”, 정보의 관리 및 취급방법 등의 기재) ③상품판매 및 계약 관리(공정한 소비자 보호를 위해 UBI상품의 판매 및 보험계약 체결 이후의 관리, 계약이후 소비자의 피해를 최소화하기 위한 지침 등의 기재) ④해설 ⑤해당 용어의 정의 등으로 구성되어 있다.(자세한 내용은 별첨합니다)

(1) 데이터보호법(Date Protection Act 1998)의 준수<sup>73)</sup>

실무지침서는 ‘정보의 이용’에 관해 보험회사는 소비자의 개별적 텔레매틱스 정보의 수집과 이용시 법적 규정에 따라야 하고, 소비자 역시 개별적 텔레매틱스 정보를 보험회사가 책임성 있게 이용하고 안전하게 저장하는 것을 신뢰할 수 있도록 하는 포괄적 목표(Overarching objectives)를 정하고 있다. 텔레매틱스 정보를 주로 다루는 정보관리자(Data Controller)와 정보진행자(Data Professor)는 정보의 이용에 대한 소비자 측의 기대에 부응할 수 있도록 실무지침서의 지침들을 확인하고 이에 따라야 한다. 개별적 텔레매틱스 정보의 이용에 대한 소비자의 주된 쟁점대상(Issue-10건) 과 이에 따른 확인, 조치사항(Actions-20건)이 자세하게 기재되어 있다. 요약하면 a)어떠한 정보가 수집이 되며 이를 누가, 어떻게 이용하는지, 또한 이러한 정보에 대한 소비자의 권리는 무엇인지, b) 소비자가 개인별 텔레매틱스 정보 이용에 동의 하여야 하는 점, c)개인별 텔레매틱스 이용정보는 보험기간 종료 후 수집되거나 이용될 수 없다는 점, d)수집된 개인별 텔레매틱스 정보는 수집한 목적을 위해서만 사용되어야만 되는 점, e)개인별 텔레매틱스 정보는 정확하다는 점, f)개인별 텔레매틱스 정보는 필요이상으로 장기간 보존되지 않는다는 점, g) 정보 관리자는 정보 당사자의 권리를 존중한다는 점, h)개인별 텔레매틱스 정보는 동의 없이 제공될 수 없다는 점, i)정보관리자는 관련자의 정보 접근요청에 대하여 법적 의무사항을 준수하여야 한다는 점, j)개인별 텔레매틱스 정보는 안전하게 이용된다는 점 등에 대해 기재되어 있다.

73) ABI, *op. cit.*, pp 4-6

<p><b>쟁점 a)</b></p>	<p><b>쟁점사항 a)</b> 어떠한 정보가 수집이 되며 이를 누가, 어떻게 이용하는지, 또한 이러한 정보에 대한 권리는 무엇인지</p>
	<p>조치사항 a)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 지정된 운전가능자를 포함한 계약자와 보험계약 상담시 그들이 이해할 수 있도록 명확하고 포괄적인 정보를 제공하여야 한다.             <ol style="list-style-type: none"> <li>① 지정된 운전 가능자와 계약자의 개인별 텔레매틱스정보가 어떻게 수집되고 이용되는지,</li> <li>② 누가 개인별 텔레매틱스 정보에 접근할 수 있는지, 그리고 개인별 텔레매틱스 정보와 관련하여 그들의 권리가 무엇인지</li> </ol> </li> <li>2. 소비자에게 이들에 대한 정보 수집, 이용 그리고 정보 진행방법이 변경될 때에는 통지하여야 한다.</li> </ol>
<p><b>쟁점 b)</b></p>	<p><b>쟁점사항 b)</b> 소비자가 개인별 텔레매틱스 정보 이용에 동의 한다.</p>
	<p>조치사항 b)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. 보험계약자는 개인별 텔레매틱스 정보가 이용되는 것에 동의해야 한다.</li> <li>4. 보험증권에 여러 운전자들이 지정되어 표기된 경우에는, 보험계약자는 운전 가능한 모든 운전자들의 개인별 텔레매틱스 정보의 이용에 관한 동의 여부를 확인해야 하고, 이러한 동의는 정보수집자에 의하거나 그와 동등한 방법으로 명확하게 기재되어야만 한다.</li> <li>5. 보험자나 텔레매틱스서비스 제공자는 사고가 발생했을 때 보험계약자에게 통보를 취해야 하고, 보험계약자는 당사자를 포함한 모든 지정운전자들이 그들의 정보가 이용되는 점에 대하여 충분히 이해하고 있음을 인식하고 있어야 한다.</li> </ol>
<p><b>쟁점 c)</b></p>	<p><b>쟁점사항 c)</b> 개인별 텔레매틱스 정보는 보험기간이 종료되면 수집되거나 이용될 수 없다.</p>
	<p>조치사항 c)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>6. 보험기간이 종료된 때에는 소비자는 모든 스마트폰 어플리케이션을 삭제하여야 하지만, 소비자에게 텔레매틱스 장치를 유지할지의 여부는 확인하여야 한다.</li> <li>7. 보험기간이 종료된 때에는 차량내의 탑재된 무선인터넷 서비스 단말기가 제거되지 아니하였어도 단말기로 인한 정보는 정보관리자나 정보전달자에게 전달되지 않는다.</li> <li>8. 보험기간이 종료되었으나 단말기 장치제거가 어렵거나 정보전달을 막을 수 없을 경우에 수취한 정보가 정보관리자나 정보전달자에 의해 이용될 수 없도록 단말기와 데이터베이스간의 연결을 완전히 차단해야만 한다.</li> </ol>

<p>쟁점 d)</p>	<p><b>쟁점사항 d)</b> 개인별 텔레매틱스 정보는 수집한 목적을 위해서만 사용되어야만 된다.</p>
	<p>조치사항 d)</p> <p>9. 단말기에 수집된 정보는 소비자에게 설명한 목적을 위해서만 이용될 수 있다는 점을 소비자에게 확신을 시킬 수 있도록 합리적인 조치를 취해야만 한다.</p> <p>10. 소비자에게 설명한 목적을 위한 필요한 정보에 대해 소비자의 동의를 얻지 못하면 정보관리자에 의해서 보류되어야만 한다.</p>
<p>쟁점 e)</p>	<p><b>쟁점사항 e)</b> 개인별 텔레매틱스 정보는 정확하다.</p>
	<p>조치사항 e)</p> <p>11. 개인별 텔레매틱스 정보는 정확하다는 점을 확신시킬 수 있도록 합리적인 조치를 취해야만 한다.</p> <p>12. 부정확하다고 보여질 수 있는 정보를 적절한 방법으로 수정하고 그러한 실수가 다시 재발되지 않도록 구체적인 조치가 취해져야만 한다.</p>
<p>쟁점 f)</p>	<p><b>쟁점사항 f)</b> 개인별 텔레매틱스 정보는 필요이상으로 장기간 보존되지 않는다.</p>
	<p>조치사항 f)</p> <p>13. 정보관리자와 정보진행자는 개인별 텔레매틱스 정보를 보존하고 있을만한 뚜렷한 사업이 아닐 경우에는 전체적인 정보 또는 익명으로 된 개인별 텔레매틱스정보를 삭제해야만 한다.</p>
<p>쟁점 g)</p>	<p><b>쟁점사항 g)</b> 정보관리자는 정보당사자의 권리를 존중한다.</p>
	<p>조치사항 g)</p> <p>14. 소비자는 개인별 텔레매틱스 정보를 요청할 수 있는 권리가 있다는 것을 알아야 한다.</p> <p>15. 정보의 요청이 있는 경우에는 개인별 텔레매틱스 정보를 제공하는 비용은 기타 개인별 정보 요청시 정보관리자에 의해 적용되는 비용과 부합해야만 한다.</p> <p>16. 정보관리자는 보험증권의 관리, 보상의 처리, 보험료 산정, 보험사기를 탐지하고 예방하는 것, 그리고 소비자가 질문한 것이나 소비자가 동의했던 목적을 위해서만 접근 가능해야만 한다.</p>

<p>쟁점 h)</p>	<p><b>쟁점사항 h)</b> 개인별 텔레매틱스 정보는 동의 없이 제공될 수 없다.</p>
	<p>조치사항 h)</p> <p>17. 정보관리자는 정보당사자의 동의 없이 웹 포털이나 다른 방법에 의해 개인정보를 노출시키지 않도록 책임 있는 조치를 취해야 한다. 책임 있는 조치. ①가능한 종합적인 요약을 제공한다. ②정보관리자는 보험판매시 모든 지정 운전자들에게 개인별 텔레매틱스 정보가 제공될 수 있다는(개인별 텔레매틱스 정보는 모든 운전자들과 온라인으로 공유될 수 있다는 점) 사항에 대하여 보험계약자의 동의를 얻거나 그에 상응하는 동의를 얻어야 한다. ③보험계약자가 모든 지정운전자들이 본인과 다른 운전자들에게 개인별 텔레매틱스 정보가 제공될 수 있도록 동의했다는 것을 정보관리자가 동의를 얻거나 그에 상응한 동의를 얻어야 한다.</p>
<p>쟁점 i)</p>	<p><b>쟁점사항 i)</b> 정보관리자는 관련자의 정보접근요청에 대하여 법적 의무사항을 준수하여야 한다.</p>
	<p>조치사항 i)</p> <p>18. 보험계약자로부터 관련 정보 접근요청이 있는 경우에는 정보관리자는 보험계약자 이외의 개인들에 관한 정보가 제고되기 전에 우선적으로 지정운전자들로부터 동의를 얻어야 한다.</p> <p>19. 지정운전자가 관련정보의 접근요청이 있는 경우에는 개인정보를 제공하기 이전에 정보관리자는 다음의 동의를 얻어야 한다. ① 보험계약자, ② 개인정보와 관련 모든 지정운전자들</p> <p>20. 정보관리자에 의해서 또는 대신하여 동의를 얻거나 얻으려 했던 모든 시도는 기록되어야 한다. 요구한 동의가 이뤄지지 않는 경우에는 개인별 정보는 'Data protection Act 1998'의 Section 7(6)에 의하여 합리적으로 처리되어야 한다.</p>
<p>쟁점 j)</p>	<p><b>쟁점사항 j)</b> 개인별 텔레매틱스 정보는 안전하게 이용된다.</p>
	<p>조치사항 j)</p> <p>21. 정보관리자는 정보의 민감도에 따라 개인별 텔레매틱스 정보에 대해 효과적인 안전 기준을 적용하여야 한다.</p>

(2) 제3자의 텔레매틱스정보 이용 절차<sup>74)</sup>

실무지침서에는 제3자에 의한 개별 텔레매틱스 정보를 이용절차에 대해서 정하고 있다. 개인별 텔레매틱스 정보는 영업과 연구목적에 위해 사용하는 자들에게 매우 유용하다. a)적절한 동의를 얻은 정보가 제3자와 공유된다면 소비자가 합리적으로 이해할 수 있게 되지만, 명백한 동의가 없거나 확보된 동의와 상관없이 소비자의 합리적 기대를 넘어서는 목적으로 이용되게 되면, 소비자는 UBI에 대한 신뢰를 가질 수 없게 된다. 따라서 확인 조치사항에 이에 대한 보호조항이 기재되어 있다. b)또한 대부분의 보험회사는 UBI사업을 전개하기 위해서 각종 서비스 제공자와 계약관계가 형성되어 있다. 통상적으로 보험회사와 서비스 제공자는 정보관리자의 책임을 지게 된다. 그러나 간혹 제3자의 정보진행자가 개별 텔레매틱스 정보를 이용할 수 있다. 이러한 제3자의 책임성을 명확히 하고 정보당사자로 하여금 텔레매틱스 정보의 접촉 여부를 확인할 수 있도록 확인 조치사항을 통해 권고하고 있다. 또한 c) 정보관리자와 정보진행자는 정보의 관리의무를 명확하게 인지하고 있어야 한다. 이에 대해서도 확인조치사항에 자세하게 기재되어 있다.<sup>75)</sup>

	<p><b>쟁점사항a)</b> 개인별 텔레매틱스정보(Personal Telematics Data)는 명백한 동의 없이 관련성이 적은 제3자에게 공유되지 않는다.</p>
<p><b>쟁점 a)</b></p>	<p><b>조치사항a)</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>22. 보험계약자는 관련이 없는 제3자에게 개인별 텔레매틱스 정보가 공유되는 것에 대하여 방관하는 것보다는 이에 대해 적극적으로 관여해야만 한다.</li> <li>23. 보험계약자와 관련이 적은 제3자에게 개인별 텔레매틱스 정보가 공유되거나 이용되는 것을 주의시키도록 한다.</li> <li>24. 개인별 텔레매틱스 정보는 모든 지정운전자 또는 그들을 대표하는 보험계약자에게 동의를 얻지 않은 경우에는 제3자에게 제공되지 않는다.</li> </ol>

74) ABI, *op. cit.*, pp 6-7

75) 정보공유와 관련한 표준안내서를 구성하는 부분의 자세한 내용은 Information Commissioner's Office, "Data Sharing Code of Practice", May 2011; Skills Funding Agency, "Code of Practice for Sharing Personal Information", July 2015

<p>쟁점 b)</p>	<p><b>쟁점사항 b)</b> 정보당사자는 개인별 텔레매틱스정보에 대하여 누구와 접촉하였는지를 알수있다.</p>
	<p>조치사항b)</p> <p>25. 가능한 보험정보에는 관련자의 정보접근의 확인요청이 있는 경우에는 수반되는 과정을 명시하여야 한다.</p> <p>26. 보험계약자나 정보당사자가 관련자접근에 관한 확인을 요청을 하거나 이의를 제기할 때에는 보험정보기록지에 정보관리자를 명시하고 최초접속시점을 제공해야 한다.</p> <p>27. 예를 들어 보험계약 종료시에 계약의 첫 번째 시점이 변경되면 소비자는 그 변경에 사항에 대하여 인식하고 있어야 한다.</p> <p>28. 각 보험계약에 대하여 정보관리자는 개인별 텔레매틱스 정보를 접촉하였던 모든 제3자에 대하여 기록해둬야 한다.</p>
<p>쟁점 c)</p>	<p><b>쟁점사항 c)</b> 정보관리자와 정보진행자는 그들의 의무를 알고 있어야 한다.</p>
	<p>조치사항 c)</p> <p>29. 다수의 정보관리자가 있는 경우에 각각의 정보관리자의 역할과 의무는 'Data protection Act 1998'을 준수하여야 하며 그들의 권리를 실행할 때 정보당사자를 협조할 수 있도록 모든 정보 당사자에게 통지하고 이해시킨다.</p> <p>30. 모든 정보진행자의 책임은 정보진행자와 정보관리자에 의한 명확한 동의가 있어야 하며, 특히 개인별 텔레매틱스 정보의 안전을 유지하는 것과 관련하여 그러하다.</p>
<p>쟁점 d)</p>	<p><b>쟁점사항 c)</b> 개인별 텔레매틱스 정보는 정당한 사유 없이 정부기관과 공유할 수 없다</p>
	<p>조치사항 d)</p> <p>31. 정보관리자가 정부기관에 정보를 제공하기 위해서는 서면에 의한 절차에 따라 이뤄져야 한다. 그리고 이러한 사항은 보험계약 체결시 보험계약자에게 설명되어야 한다.</p> <p>32. 보험증권에는 개인별 정보가 어떠한 경우에 정부기관에 제공되는지에 대하여 명확히 기재되어야 한다.</p> <p>33. 모든 텔레매틱스 정보는 아래의 사항을 제외하고 법원의 명령이나 보험계약자, 정보당사자의 명확한 서면동의 없이 정부기관에 제공될 수 없다. ① 텔레매틱스 정보는 보험사기를 탐지하고 예방할 목적으로 제공된다</p>

- ②정보관리자는 정부기관의 요청시 법률에 의거하여 제공해야 한다.
  - ③정보관리자는 정부기관의 부당한 요구에 동의해서는 아니 되며, 보험계약의 일부분으로서 모든 상황에서 텔레매틱스 정보를 제공할 권리를 갖는다.
34. 보험사기를 탐지하고 예방할 목적으로 제공된 정보를 제외한 법원의 명령, 정보요청 또는 정보당사자에 의해 동의를 얻은 정보만을 정부기관에 제공할 수 있다.
  35. 정보관리자는 정부기관으로부터 정보요청을 받은 때에는 정보당사자는 법률을 준수하며 이러한 부분에서 정보관리자는 어떠한 책임도 지지 않음을 명확히 명시해야 한다.

### (3) 소비자에 대한 계약조건의 명확한 설명<sup>76)</sup>

UBI는 소비자의 운행특성(Driving Behaviour)의 결과에 따라 리스크가 반영되어 보험료가 변동하는 상품이다. 따라서 보험계약자 본인과 지정운전자들의 운행 특성에 따라 보험료가 변동되며, 추가적인 부대비용이 발생할 수도 있다. a)보험회사는 이에 대해서 소비자가 이해할 수 있도록 설명하여야 한다. b)보험회사는 피보험차량의 운행특성이 축적됨에 따라서 보험요율을 변경하게 된다. 이에 대해서 소비자가 보험료를 최소화할 수 있는 최선의 방법 또한 인식시켜야 한다. c) 일부 보험회사의 경우에는 소비자들이 좋지 않은 운행특성을 야기할 때에는 보험료 이외의 추가요금을 부과하는 경우도 있다. 예컨대, 특정 야간시간에 차량을 운행할 때마다 추가요금을 부과하는 경우가 있다. d)UBI의 상품구성은 상품마다 다른 혜택과 예외적인 조항을 두고 있기 때문에 개별 상품의 차이를 충분히 인식시킬 필요가 있다. 뿐만 아니라, e) UBI는 그 특성상 텔레매틱스더바이스(Telematics Device)가 높은 초기 비용을 차지하고 있기 때문에 그 장치를 보험회사가 별도로 청구하거나 회수하려 할 때에 보험계약 체결 시 소비자에게 충분한 설명이 있어야 한다. 또한 f)개인별 데이터 정보는 보험사고 발생시 유용하게 이용될 수 있고 g)운전자의 운행특성을 보험회사마다 개별적인 재량으로 평가할 수 있다. 예를 들어 단순한 1회의 경미한 속도위반이 있을 때에는 보험료를 인상하지 않을 수 있다.

76) ABI, *op. cit.*, pp 13-14

<p>쟁점 a)</p>	<p><b>쟁점사항a)</b> 소비자들은 보험자가 운행특성에 따라 보험료를 조정한다고 이해한다.</p>
	<p>조치사항a)</p> <p>36. 보험증권에는 위험이 감소하거나 증가하는 차량무선인터넷서비스정보에 따라 보험회사에서는 보험료의 변경을 결정할 수 있고, 보험기간 어느 시점에서 이에 대한 변경이 이뤄지는지 명확히 기재해야 한다. 소비자들에게 운행특성(주행속도, 주행거리, 출발지, 경유지, 목적지, 도로 상태를 포함한 운전자의 동선) 결과에 따라 보험료의 상당한 변경이 이뤄질 수 있음을 기재 해야만 한다.</p> <p>37. 보험증권에는 어느 정도의 최고 보험료가 적용될 수 있는지, 보험료에 추가로 어느 정도의 추가 비용을 부과할 수 있는지, 파운드(£) 또는 최초 부가된 보험료에 비율(%)로서 명확히 기재하여야 한다.</p> <p>38. 보험증권에는 운행특성이 가장 좋지 못한 상황을 담보할 때의 보험료의 범위를 제시하여야 하며, 파운드(£)나 최초 부가된 보험료에 비율(%)로서 명확히 기재하여야 한다.</p> <p>39. 보험증권에는 소비자의 운행특성에 따라 얼마만큼의 보험료의 인상 또는 할인이 될 수 있는지를 기재해야 한다.</p> <p>40. 보험증권에는 소비자의 운행특성을 반영한 보험료의 변경은 소비자의 사고내역(경력)에 따라 결정될 수도 있고, 소비자의 운전 숙련도와는 관련성이 없을 수 있음을 기재해야 한다.</p> <p>41. 보험료는 각기 다른 운행특성과 운행특성의 빈도에 따라 변동될 수 있음을 소비자에게 설명하여야 한다.</p>
<p>쟁점 b)</p>	<p><b>쟁점사항b)</b> 보험료 변경방식이 변경되면 명확히 전달되어야 한다.</p>
	<p>조치사항b)</p> <p>42. 보험기간 동안 보험료의 변경방식이 변경될 수 있음을 소비자에게 명확히 설명하여야 한다.</p> <p>43. 보험료 변경방식의 변화는 소비자에게 그 내용이 전달되었을 때에만 효력이 발생하며, 소비자가 알지 못한 경우에는 소급 적용되지 않는다.</p>
<p>쟁점 c)</p>	<p><b>쟁점사항c)</b> 소비자는 보험기간 내에 추가적인 청구가 있을 수 있음을 이해한다.</p>
	<p>조치사항c)</p> <p>44. 보험증권에는 보험료뿐만 아니라 추가적인 비용도 부과될 수 있음을 기재해야 한다.</p> <p>45. 보험증권에는 최대로 추가될 수 있는 비용의 금액과 최대 부과 횟수에 대하여 기재하여야 한다.</p>

쟁 점 d)	<p><b>쟁점사항d)</b>  <b>소비자가 특별한 혜택과 예외 사항을 이해한다.</b></p>
	<p>조치사항d)</p> <p>46. 보험증권에는 개인별 텔레매틱스 정보분석을 기반으로 부여될 수 있는 특별한 혜택과 예외사항을 기재하여야 한다.</p> <p>47. UBI를 판매하는 자는 소비자에게 UBI가 기존의 보험상품과는 어떠한 차이가 있는지를 설명하여야 할 책임이 있다.</p> <p>48. 기존보험상품과 비교해서, UBI 보험료는 운행특성에 따라 변동될 수 있음을 적절한 곳에 표시하여야 한다.</p>
쟁 점 e)	<p><b>쟁점사항e)</b>  <b>소비자는 UBI가 보험계약당사자 의해 어떠한 경우에 보험계약을 취소할 수 있는지와 그에 수반되는 비용을 이해한다.</b></p>
	<p>조치사항e)</p> <p>49. 보험증권에는 계약당사자가 어떠한 상황에서 UBI를 해지할 수 있는지를 명확히 기재해야 한다.</p> <p>50. 보험증권에는 소비자가 UBI 해지할 때 발생할 수 있는 모든 비용에 대하여 기재하여야 한다.</p> <p>51. 보험증권에는 UBI를 해지하거나, 보험기간이 종료될 때에는 UBI에 의해 설치된 하드웨어에 변경이 될 수 있음을 기재해야 한다.</p>
쟁 점 f)	<p><b>쟁점사항f)</b>  <b>소비자는 개인별 텔레매틱스정보가 사고조사 시에는 어떻게 이용되는지를 이해한다.</b></p>
	<p>조치사항f)</p> <p>52. 보험증권에는 보험사고 발생하여 사고를 조사함에 있어서 차량무선인터넷 서비스정보가 어떻게 이용되는지를 기재해야 한다.</p>
쟁 점 g)	<p><b>쟁점사항g)</b>  <b>UBI는 불법적인 운행특성을 용인할 수 없다.</b></p>
	<p>조치사항g)</p> <p>53. 권장하는 운행특성과 실제 운행특성상의 허용오차는 소비자가 교통법규를 위반할 경우에 인식할 수 있는 사항과 차이가 있을 수 있음(예를 들어 제한 속도를 경미하게 초과하여 위반한 경우 등)을 설명하여야 한다.</p>

(4) 투명하고 객관적인 보험의 관리<sup>77)</sup>

UBI는 합리적이고도 명확히 규정된 범위 내에서 보험계약이 체결되고 투명하고 객관적으로 보험이 유지되어야 한다. 예컨대, a)텔레매틱스디바이스를 설치하려면 일정기간의 설치기간이 필요할 수밖에 없는데, 이때 보험기간이 개시된 경우에는 보험계약자로서는 청약철회제도(Cooling-off Period)의 기간이 제한되어 현명한 판단을 내리지 못하는 경우도 있을 수 있다. 이에 대해서 확인조치사항을 통해서 충분한 정보를 제공하고 있다.<sup>78)</sup> 더불어 소비자들이 UBI를 선택하는 이유 중에서 중요한 것이 운행특성에 따른 탄력적인 보험료의 인하(변동)을 들것인데, 이에 대해서도 객관성을 충족해야 함을 지적하고 있다. 예컨대, b)소비자 입장에서 볼 때, 보험료가 인상될 것이라고 생각하지 않았는데 인상되었거나, 인상된다고 예측하긴 하였어도 인상되는 금액이 상식 밖으로 인상되었다면 UBI에 대해 소비자의 신뢰를 저버리는 요인이 될 수 있다. 이외에 앞서 언급한 c)보험회사의 고유한 권한이지만 매우 위험한 운행습관을 가진 운전자들에게 보험계약을 해지하는 경우에도 보험회사는 이에 대해 소비자에게 명확한 경고가 있어야 하고, 보험회사의 해지권한에 대해 소비자 역시 이의를 제기할 수 있는 기회를 제공해야 한다. 끝으로 d)보험회사는 사고의 접수 등 교통사고 처리를 함에 있어서 신중을 기해야 한다.(긴급사고 통보서비스 등) 일부 UBI 특징으로 '긴급사고 통보를 강조할 정도로 어떤 상황에서는 사고통보서비스가 매우 유용하게 사용되어 간혹 생명을 지킬 수도 있다. 그러나 소비자에 대해 사고로 인한 불필요한 심려를 끼칠 수 있다. 예컨대, 적절한 확인 없이 운전자 또는 가족 등이 사고의 가피해자로 잘못 연락되거나 한다면 상당한 문제를 불러일으킬 수도 있는 것이다.

쟁 점	쟁점사항a) 보험계약자는 청약철회기간(Cooling-off Period) 동안 현명한 결정을 할 수 있다.
	a) 조치사항a) 54. UBI 보험회사는 보험계약 철회가능기간 내에 텔레매틱스디바이스를 설치

77) ABI, *op. cit.*, pp 14-15

78) 일부 UBI 경우에는 스마트폰의 어플리케이션을 통해 구입 전에 시현해 볼 수 있는 상품도 있다. (상품신청서에 '구매이전에 사용해보세요-try before you buy' 란을 체크하여 이용할 수 있다. -단 유효한 프록시(Proxy 중간서버)일 때에만 가능함. ABI, *op. cit.*, p 14

	<p>할 수 없는 경우에는 운행특성을 기준으로 보험료가 어떻게 산정되는지, 특별한 내용이 추가되는지 여부를 소비자에게 합리적으로 설명하여야 한다.</p>
쟁점 b)	<p><b>쟁점사항b)</b> 보험료의 변경은 객관적이고 투명하게 이뤄져야하고, 보험료 및추가비용이 발생될 때에는 정당하고 적절해야 한다.</p>
	<p>조치사항b)</p> <p>55. 보험료를 산정할 때에는 보험료를 인상하거나 또는 인하시킬 수 있는 운행특성을 객관적으로 측정해야 한다.</p> <p>56. 보험료를 변경하기 이전에 합리적인 오차범위 허용을 설정해야 한다.</p> <p>57. 소비자에게는 운행특성이 보험료를 산정함에 있어서 불이익한 영향을 미칠 수 있음을 사전에 설명해야 하고, 이때 설명하는 기간은 소비자가 운행 특성을 개선함으로써 보험료 산정의 불이익을 완화 또는 최소화 할 만큼의 기간이 주어야 한다.</p> <p>58. 소비자에게는 보험증권이 발급되기 전에 보험료 산정에 대해 설명되어야 한다.</p> <p>59. 소비자에게는 확정된 보험료산정에 대해서 설명해야한다. 이러한 내용은 보험계약 체결시 설명되어야 한다.</p> <p>60. 운행특성을 반영한 보험료 변경은 UBI의 기본적인 할인 이외에 실질적으로 보험계약자의 위험성을 반영하는 것으로 국한하여야 한다.</p> <p>61. 보험회사는 보험기간에 텔레매틱스디바이스를 추가로 설치하는 등의 비용이 발생할 때에는 보험회사가 산정한 총비용에 반영하여야 한다.</p> <p>62. 보험계약을 해지함으로써 발생하는 비용에 대한 청구는 공정하고 투명해야 한다.</p>
쟁점 c)	<p><b>쟁점사항c)</b> 보험계약은 불공정하게 해지하지 않는다.</p>
	<p>조치사항c)</p> <p>63. 보험회사는 보험계약에서 정하는 해지사유에 해당하는 사고가 반복되어 보험계약을 해지 하고자 할 때에는 해지 전에 운전자에게 반복된 사고로 인하여 보험계약이 해지 될 수 있음을 사전에 통지하여야 한다.</p> <p>64. 보험계약자는 보험회사의 해지처리에 대하여 이의를 제기할 수 있으며, 이의를 제기할 때에는 적어도 1건 이상의 사유를 제시하여야 한다.</p>
쟁점 d)	<p><b>쟁점사항d)</b> 교통사고가 발생한 경우에는 주의를 기울여야 한다.</p>
	<p>조치사항d)</p> <p>65. 사고 경보시(차량사고시 사고경보가 보험사에 자동으로 전송되는것)에는 서면에 의한 절차에 의해 진행되어야 한다.</p> <p>66. UBI에 사고경보가 부가된 경우에는, 보험계약자에게 사고를 통보함에 있어서 주의를 기울여야 한다.</p> <p>67. 보험계약자에게 통보가 필요한 때에는 사전에 상호동의를 있어야 한다.</p> <p>68. 사고발생시 보험계약자에게 사고통보를 할 경우에는 원만한 사고통보를 위해 특별한 교육이 선행되어야 한다. (외근 및 내근직원 포함)</p>

## IV. 주요 시사점

### 1. 사생활 침해: 개인정보보호와 위치보호의 문제

UBI는 차량에 사물인터넷(IoT)기반의 GPS가 내장된 차량정보수집장치(디바이스)를 장착하거나 스마트폰의 통신기능을 이용하여 운행정보를 실시간으로 파악한 뒤 빅데이터 기술을 활용하여 운전자의 운행패턴과 사고와의 상관관계를 분석하고 이를 토대로 보험료를 산정하는 시스템이라 할 수 있다. 보험회사가 운전자의 운행정보를 실시간으로 파악한다는 것은 ‘위치정보의 보호 및 이용 등에 관한 법률(이하 위치정보법)’에서의 ①위치정보 수집 등의 금지, ②위치정보 보호조치 및 누설등의 금지, ③개인위치정보이용, 제공의 제한 등의 “위치정보의 유출·오용·남용으로부터 사생활의 비밀 등을 보호하고 위치정보의 안전한 이용환경을 조성하여 위치정보의 이용을 활성화함으로써 국민생활의 향상과 공공복리의 증진에 이바지함을 목적으로 한다.”<sup>79)</sup>는 동 법의 제정목적에 정면으로 반하는 문제가 발생한다. 뿐만 아니라 운전자의 운행패턴과 사고와의 상관관계를 분석하고 이를 토대로 보험료를 산정하는 시스템상의 특성을 지니는 UBI는 개인정보의 수집 및 이용, 제공에 있어서 현행법상의 저촉 문제 역시 발생된다.

‘개인정보보호법’과 ‘정보통신망법’에서는 개인정보의 개념은 ‘살아있는 개인에 관한 정보로서 성명, 주민등록번호, 및 영상 등을 통하여 개인을 알아볼 수 있는 정보(해당 정보만으로는 특정 개인을 알아볼 수 없더라도 다른 정보와 쉽게 결합하여 알아볼 수 있는 것을 포함한다.)라고 정하고 있기 때문에 UBI의 텔레매틱스정보는 상기 법률 등에서 말하는 개인정보의 개념에 부합한다. 예를 들어 보험회사가 직접 정보처리자가 되어 성명, 주민등록번호, 영상 등의 데이터를 알아볼 수 있게 식별화하여 이용하거나 또는 제3자의 정보관리자에게 전달되어 비식별화되어 이용된다 하더라도 현행법상의 개인정보의 개념에는 ‘해당정보만으로는 특정 개인을 알아볼 수 없더라도 다른 정보와 쉽게 결합하여 알아볼 수 있는 것’<sup>80)</sup>이 포함되기 때문에 해당정보를 비식별화 하더라도 현행법에 저촉될 우려가 있다.<sup>81)</sup> 뿐만 아니라 UBI를 운영하는 보험회사는 직접적으로 데이터를 관리하지

79) 위치정보의보호및이용등에관한법률 제1조

80) 개인정보법 제2조 제1호

않고 외부기관(M2M Provider)에 위탁하여 데이터를 수령, 전송, 기록 등의 단계를 거치기도 하기 때문에 디바이스에 의해 수집된 데이터가 예초 정보주체가 동의한 취지와 부합하게 사용되지 않을 수도 있다.

추측건대 현행법상으로 UBI가 운용된다면, ①개인정보보호법, ②정보통신망법, ③위치정보법 등에 의해 보험회사는 거의 모든 위반행위에 대하여 형사·행정적인 처벌이 뒤따를 수 밖에 없다고 본다.<sup>82)</sup> 물론 사전 또는 사후에 정보주체에게 일일이 그 이용과 제공에 관하여 동의를 얻는 것으로 동법의 제정 취지를 살리고, 법률을 준수할 수 있다는 해석도 있을 수 있지만, 실무적으로 UBI는 사물인터넷, 빅데이터 등의 IT기술 등과 접목된 신개념의 통신 서비스라 할 것이므로, 보험계약을 체결하면서 정보주체의 사전 동의를 얻는(Opt-In) 방식으로는, UBI가 가지고 있는 다양한 서비스를 실현하기에 현실적으로 어려울 수 밖에 없다고 본다. 따라서 UBI에 대해서는 상기의 법률보다 특별법의 기능을 고려하여 보험업법의 개정이 절실히 요구된다. ‘개인정보보호법’, ‘정보통신망법’, ‘위치정보법’ 모두 일반법적 성격을 가지므로 다른 법률에 특별한 규정이 있는 경우에는 다른 법률, 특별법 규정이 우선하여 적용되기 때문이다. 따라서 차제에 보험업법에 UBI와 관련한 별도의 조문을 신설해야 한다. 참고로 본고에서 비교법 대상으로 검토한 영국보험협회의 실무지침서에서는 UBI의 정보에 의한 개인정보보호의 문제, 사생활 침해에 대한 위치정보보호의 문제에 대해서 전체 68건의 쟁점 중에서 무려 35건을 이 문제를 다루고 있을 정도로 신중을 기하고 있다. 다시 말하면, 기존의 개인정보 관련 법제에 의해 UBI의 텔레매틱스정보 등을 다루는 것 보다는 별도의 보험업법상에 해당조문을 신설하는 것이 요망된다.

## 2. 보험요율의 투명성의 제고

일반적으로 UBI를 선택하는 고객의 입장에서는 가장 떠오른 것이 운전자의 운행특성이 감안된 ‘새로운 개념의 보험료 할인’이라고 할 것이다. UBI는 우리가 전통적으로 고수했던 자동차보험의 요율구조와는 근본적으로 다른 형식의 요율산

81) 김현경, “개인정보관련 법제현황과 보험사정보보호를 위한 제언II”, 월간생명보험 2015. 12, 7면

82) 예컨대 ‘동의 없는 정보에 대하여 제3자 제공 등의 행위에 대하여 5년 이하의 징역 내지 5,000만원 이하의 벌금형에 처하도록 규정하고 있다. ‘개인정보보호법’ 제 71조 제1호 및 제2호, ‘정보통신망법’ 제71조

출 방식이 적용된다. 앞서 살펴본 각국의 UBI상품의 요율산정에 의하면 기본적으로 ①주행거리, ②운전시간, ③급가속, ④급정지, ⑤급핸들 조작, ⑥고속주행 등의 운전자의 운행특성(Driving Behaviour)에 기반을 두고, 휴식횟수(Insure the Box), 특별금지시간(iKUBE), 특정 운전지역(Snapshot, Drive Safe & Save) 등 각 보험회사마다 고유하고 특징적인 요율산정 요소를 두고 있다. 이에 대해서는 입법적으로 또는 규제적인 대응책이 필요하다. 해당 보험회사에서 특징하게 정한 과속에 의한 속도제한이나, 특정한 운전금지시간을 정하여 할증과도 같은 특별 보험료를 부과하도록 하는 것은 UBI의 특성에도 부합하고 안전운전을 환기시키는 효과 또한 기대할 수 있어서 긍정적으로 볼 수 있겠다. 그러나 영국이나 미국에서와 같이 특정지역(州) 자체의 거주나 운행을 요율산정요소에 참작하는 것은 우리의 사회적 환경과 법제에서는 쉽게 수긍하기 어렵다. 뿐만 아니라 이들 국가에서는 학력이나 직업요소 또한 요율산정에 있어서 고려되기도 하는데 이러한 운용례 역시 우리가 참고하기에는 적절치 않다. 따라서 UBI상품의 제작단계에 있어서 감독당국에서는 기본적인 운행거리, 운전속도, 급가속 등의 요소 외에 부가요소를 검토함에 있어서는 해당요소(리스크)가 어떻게 UBI요율모델과 할인에 반영되는지의 계리적 측면 이외에 환경적이고 법률적인 측면을 고려해야 할 것이다. 참고적으로 영국보험협회의 실무지침서에서도 “보험료의 변경은 객관적이고 투명하게 이뤄져야 한다.”는 전제하에 “운행특성을 반영한 보험료 변경은 UBI의 기본적인 할인 이외에 실질적으로 보험계약자의 위험성을 반영하는 것으로 국한되어야 한다.”고 하여 투명하고 합리적인 보험요율의 산정에 있어서 환경적이고 법률적인 조화를 중요하게 다루고 있다.

### 3. 보험약관의 정비

우리나라 자동차보험은 그동안 표준약관의 형식으로 정형화되어 있었다. 이는 자동차보험, 생명보험, 실손 의료보험과 같은 국민들의 실생활과 직접적으로 연관되어 있는 대표적인 가계보험을 표준화하여 보험소비자보호에 충실하고 감독규제와 함께 있어서 효율성을 기하고자 하는 취지에서 비롯된 것이라 할 수 있다. 그러나 이러한 표준약관제도가 고착화됨에 따라 다양한 신종위험에 대응할 수 있는 신상품 등의 개발이 더더지고 나아가 손해보험업계의 정체적인 현상이 초래되는 문제

가 발생하였다. 정부는 이에 대한 개선책으로 그동안 당국이 직접 규율해 왔던 표준약관(시행세칙)을 단계적으로 폐지하고 소비자보호가 필요한 규제 상품에 대해서는 약관준수 사항 등으로 규범화 한다는 정책적 변화를 도모하였다.<sup>83)</sup> 따라서 앞으로 UBI를 개발하거나 운용함에 있어서는 기존과 같은 표준약관제도가 아닌 모델약관 형식의 준수사항이 필요하다고 보여 진다. 이러한 상황에서, 그리고 UBI가 이제 막 태동한 현 시점에서 외국의 약관과 운용례는 적절한 참고가 될 것이다.

영국 보험협회의 실무지침서에서는 UBI와 관련하여 보험증권에 반드시 기재해야 하는 조치사항을 명시하고 있다. ①보험계약자를 포함한 지정운전자 모두의 동의 여부(Actions 4), ②부득이하게 개인정보가 정부기관에 제공될 때에는 그 해당 사유(Actions 32), ③보험기간 중에 위험이 변경되어 보험료의 조정이 있는 경우에는 그 변경 시기(Actions 36), ④최고보험료의 기재, 추가되는 금액이 있으면 그 금액이나 비율로 명확히 표시(Actions 37), ⑤담보 가능한 최악의 운행특성일 때의 보험료의 담보범위 그 금액이나 비율로 명확히 표시(Actions 38), ⑥운행특성에 따라 얼마만큼의 보험료의 인상 또는 할인 되는지를 기재(Actions 39), ⑦보험료의 변경은 소비자의 운전 숙련도와는 관련이 없음을 기재(Actions 40), ⑧보험증권에는 보험료뿐만 아니라 추가적인 비용도 부과될 수 있음을 기재(Actions 44), ⑨추가적인 비용 또한 최대금액과 최대 횟수를 기재(Actions 45), ⑩특별한 혜택과 예외사항을 기재(Actions 46), ⑪계약당사자의 보험의 해지사유(Actions 49), ⑫해지할 때 발생할 수 있는 비용(Actions 50), ⑬보험계약이 해지, 종료된 때에 UBI로 인해 차량 내에 설치된 하드웨어가 변경될 것들을 기재(Actions 51), ⑭보험사고 발생시에는 차량정보가 어떻게 이용되는지(Actions 52) 등에 대해서 비교적 자세히 정하고 있다.

83) 금융위원회 금융감독원, “보험산업 경쟁력 강화 로드맵 2015-2017”, 2015.10. 16, 9면

## V. 마치며

최근에 우리나라에서도 UBI(Usage Based Insurance)가 출시되었다는 보도가 있었다. 주요 보험선진국에 비해 늦은 감이 없지 않지만 매우 반가운 소식임에는 틀림없다. 일부에서는 국내와 같은 자동차보험환경에서 UBI가 기대만큼의 성과를 보여줄지에 대해서 회의적인 입장을 보이기도 한다. 그러나 분명한 것은 UBI는 본고에서 소개한 미국과 영국 일본을 제외하고도 유럽과 남미, 중국, 아프리카 등 전 세계에서 시판되고 있고, 통계에 의하면 2020년에는 개인용자동차보험 시장의 15%까지 육박할 정도로 그 성장세 또한 날로 높아지고 있다는 점을 주목할 필요가 있다. 현재 UBI가 가장 활성화되어 있다는 영국의 사례를 보면, 본격적으로 판매가 시작된 2009년도부터 2013년까지 채 몇 년이 지나지 않아 지금과 같은 시장을 형성 하였다. 이러한 점은 우리에게 시사하는 바가 매우 크다고 하겠다.

UBI는 고객의 위치정보 노출에 따른 사생활 침해 등의 역기능적인 우려보다는 안전운전자에 대한 보험료 할인과 교통사고율 감소, 보험범죄 예방 등 그 순기능적인 요소가 더 부각되는 것으로 조사되고 있다. 독특하게도 우리나라의 UBI시장은 스마트폰과 연계한 통신사와의 결합, 70%이상의 독점적인 시장 점유 지위를 누리는 자동차제조회사와의 시너지에 의해 출발하고 있다. 나아가 정부의 사물인터넷(IoT)과 금융핀테크 지원, 각종 규제완화는 UBI시장을 더욱 촉발시킬 것으로 예상된다. 정부는 자동차보험의 약관규제에 있어서 기존의 표준약관제도에서 점차적으로 민간에 의한 자율약관으로 정책변화를 도모하고 있다. 손해보험협회와 같은 준 민간기구를 통해 동 협회에서 제작한 보험약관을 금감원에서는 신고만 받는 형태로 규제를 완화하겠다는 것이다. 이는 기존과 같이 감독당국이 직접 제작부터 개정에 이르는 모든 과정을 주도했던 '표준약관제도'를 탈피하고 선진국과 같이 준 민간기구에서 공표한 '모델약관' 또는 '가이드라인'을 활용하려는 취지로 해석할 수 있을 것이다. 본고에서 고찰한 '2013년 영국보험협회의 실무지침서'는 UBI에 대한 약관제작, 관련법을 입안 등에 있어서 적절한 참고가 되리라 본다.

## 참고문헌

- 기승도·김대환·김혜란, “주행거리에 연동한 자동차보험제도 연구”, 연구보고서 2009-06, 보험연구원, 2010. 1
- 김현경, “개인정보 관련 법제 현황과 보험사 정보보호를 위한 제언Ⅱ”, 월간생명보험 2015. 12
- 금융위원회·금융감독원, “보험산업 경쟁력 강화 로드맵 2015-2017”, 2015. 10. 16
- 한상용, “주행거리 연동 자동차보험제도 시행의 필요성과 경제적 함의”, 월간교통, 통권161호, 2011. 7
- ABI, “Pay How You Drive Moter Insurance”, April 2013
- ABI, “Selling Telematics Moter Insurance Policies A Good Practice Guide”, April 2013
- Accenture, “UK Moter Insurance : At the Crossroads? Why business as usual is not the option” June 2012
- BIBA, “BIBA Research on Telematics Market”, January 2014
- Datamontior, “UK Private Moter Insurance 2012” September 2012
- Ernst & Young, “Usage Based Insurance: The New Normal ?”, July 2015
- Information Commissioner’s Office, “Data Sharing Code of Practice”, May 2011; Skills Funding Agency, “Code of Practice for Sharing Personal Information”, July 2015
- Insurance Journal, “World’s Top 15 Commercial Lines Brokers Write 43% of Business: Finaccord”, November 12, 2014
- NAIC-CIPR, “Usage-Based Insurance and Vehicle Telematics : Insurance market and Regulatory Implications”, March 2015
- NAIC, “Usage-Based Insurance and Telematics”, 6 June 2016
- Progressive, Destination Ahead-The Progressive Corporation 2014 Annual Report. March, 2015
- Ptolemus Consulting Group, “USAGE-BASED INSURANCE Global study -Catch up with the telematics revolution-”, October, 2013

- Ryan Kath, "I-Team: Drivers Say Insurance Device Put Them In Danger On The Road", CBS Boston, May 18 2015
- Thomas Fox-Brewster, "Zubie: This Car Safety Tool 'Could Have Given Hackers Control Of Your Vehicle'", Forbes, Nov 7 2014
- Tower Watson, "Usage-Based Insurance" U.S Consumer Survey, July 2014
- 牛窪 賢一, "価格比較サイトとテレマティクス自動車保険-イギリスの個人自動車保険市場における動向", 公益財団法人 損害保険事業総合研究所 「損保総研レポート」 第108号, 2014. 7
- 佐川 果奈英, "テレマティクス自動車保険-イギリスにおける動向を中心として-", 公益財団法人 損害保険事業総合研究所 「損保総研レポート」 第101号, 2012. 10
- 佐藤 智行, "PAYD(走行距離連動型自動車保険)-米國カリフォルニア州の導入を巡る議論を中心として-", 公益財団法人 損害保険事業総合研究所 「損保総研レポート」 第87号, 2009. 3,
- 佐藤 智行, "PAYD(走行距離連動型自動車保険)-米國カリフォルニア州の導入を巡る議論を中心として-", 公益財団法人 損害保険事業総合研究所 「損保総研レポート」 第87号, 2009. 3
- 損保ジャパン日本興亜総合研究所, "革新的という名の米國損保の動向 "Progressive" 社の動向", Global Insurance Topics Vol. 30, 2014. 11. 15
- 田中 博之, "PAYDについて - 実走行距離連動型自動車保険の海外での事例を中心として-", 公益財団法人 損害保険事業総合研究所 「損保総研レポート」 第73号, 2005. 9
- 野村総合研究所總, "自動車保険の新たな展開-UBIが可能にする付加価値の高いサービス-", 2014. 10
- 古橋 喜三郎, "米國のテレマティクス自動車保険", 公益財団法人 損害保険事業総合研究所 「損保総研レポート」 第111号, 2015. 5
- 首相官邸, 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部, "世界最先端IT 國家創造宣言 工程表", 2015. 6. 30
- 國土交通省, Deloitte, "資料 3 -テレマティクス等を活用した安全運轉促進保険による事故の削減について海外調査報告", 第7回自動車関連情報の利活用に関する將來ビジョン検討會, 2015. 1

國土交通省, 自動車關連情報の利活用に關する將來ビジョン檢討會, “自動車關連情報の利活用に關する將來ビジョン”, 2015. 1

머니투데이, “동부화재, 6개월 배타적 사용권 획득.. 현대해상은 고배”, 2016. 6. 7

\_\_\_\_\_, “현대기아차 텔레매틱스 있으면 車보험료 7% 할인”, 2016. 6. 7

보험매일, “녹색자동차보험 사라진다”, 2014. 9. 15

아시아투데이, “갈 길 먼 운전습관 연계 UBI자동차보험 개발”, 2015. 12. 8

<Abstract>

## Discussion about Introduction of Usage Based Insurance

- focusing on Practice Guide From 'Association of British Insurers' -

Byung Kyu Han

In recent years it reported that UBI(Usage Based Insurance) is released in Korea. UBI already enjoys considerable popularity in the major countries such as England, Italy, US, France, Germany, etc. car insurance situation is traditionally mature. Statistics indicate that UBI will control more than 15 percent of the world's auto insurance market in 2020. In Korea the introduction was delayed by varying circumstances in comparison with those countries. This article focused on the introduction circumstances and market conditions of England, USA, Japan of these countries. England shows the fastest growth since 2009 UBI sold until recently. The reason England achieved the highest growth in a short period of time is targeting the youth that pay relatively more for auto insurance, using the insurance brokers than direct sales of large insurance companies and using the sales method by the price comparison web-site. On the strength of these markets forming the British Insurance Association released "Selling Telematics Motor Insurance Policies(A Good Practice Guide)" such as a guide to UBI April 2003. The guide features that focusing on consumer protection with regard to UBI and targeting all workers provide and distribute UBI such as insurance companies, information providers, UBI sellers, brokers, price comparison web-sites. It confirmed that main details such as compliance with the Data Protection Act (Data Protection Act 1998), a third party telematics information available procedures, A clear description of the contract terms for the consumer, the sales and management of transparent and objective insurance, etc. is full of suggestions to Korea UBI is just dawning in enacting the rules and the terms. Recently on the strength of Progressive's an initiating role, most insurance company sale UBI from small and medium-sized insurance company against loss to

large-sized insurance company against loss in the USA. Trends of the product has evolved from PAYD mode to PHYD mode and the various products such as the controversial invasion of privacy that is not equipped with a GPS function products and products by smart phone applications that are independent of the OBD port, etc. are being launched development.

**Key Words** : Usage Based Insurance, Telematics Insurance, Pay As You Drive Insurance, Pay How You Drive Insurance, Driving Behaviour