

## 【 주간이슈 】

## 주요국의 주행거리 연동 자동차보험 도입 현황과 시사점

기승도 전문연구위원, 김대환 부연구위원, 김혜란 연구원

- 지구온난화 방지를 위해 전세계 국가들이 노력하고 있는 가운데 국내에서도 녹색성장, 녹색금융 등이 최근 사회적 이슈로 부각되고 있음.
  - 이에 따라 녹색 보험제도 중 하나인 주행거리 연동 자동차보험 제도에 대한 관심이 각국에서 점증하고 있는 상황임.
- 주행거리 연동 자동차보험 제도는 주요 14개 국가에서 실시되고 있으며, 주로 보험회사가 특화 상품으로 개발·판매하고 있는 것으로 조사됨.
  - 주행거리 연동 자동차보험 제도를 도입하고 있는 국가는 미국, 일본, 영국 등 14개국이며, 미국에서 시작된 동제도가 점점 확대되는 추세임.
  - 해외 주행거리 연동 자동차보험 제도의 유형은 ‘선불제로 하는 방법’, ‘변동제로 하는 방법’, ‘선 주행거리 구매 방법’의 3가지 범주로 구분할 수 있으며, 전면적 도입보다는 단계적으로 실시되고 있는 것으로 파악됨.
- 동 제도 도입의 장애요인인 ‘확인장치 비용문제’, ‘특허문제’, ‘법적 장벽문제’ 중에서 ‘확인장치 비용문제’가 우리나라에서 해결해야할 주요 과제로 판단됨.
- 우리나라에서 주행거리 연동 자동차보험제도가 성공적으로 도입되기 위해서는 우선적으로 다음의 3가지 측면에서 검토가 필요함.
  - 주행거리 확인비용 최소화 방법과 관련 비용의 부담주체 결정, 주행거리 연동 자동차 보험료의 할인·할증 폭의 결정 방안이 마련되어야 함.
  - 동 제도의 운영방법인 ‘선불제로 하는 방법’, ‘변동제로 하는 방법’, ‘선 주행거리 구매 방법’의 허용범위 결정이 필요할 것임.
  - 전면 도입 또는 보험회사 자율 도입 등 동 제도의 도입방향에 대한 검토가 필요함.

본고는 연구담당자의 의견이며, 보험연구원의 공식 견해가 아님을 밝힙니다.

## 1. 검토배경

- 1997년 12월 일본 교토에서 ‘선진국 온실가스 감축의무’를 합의한 교토의정서 채택 이후 유엔 차원에서 지구온난화 방지를 위해 적극적으로 노력하고 있으며, 범지구적 노력은 지속될 것으로 전망됨.
  - 온실가스 감축노력은 1896년 스웨덴 화학자 Sante Arrhnius가 처음 온실가스로 인한 지구 온난화를 경고하면서 시작됨.
  - 유엔 차원의 노력은 1992년 기후변화협약(UNFCCC)체결 및 1997년 12월 교토의정서 채택으로 본격화됨.
  - 온실가스 의무감축 대상국은 1차 의무감축기간(2008~2012) 내에 선진국 전체의 1990년 온실가스 배출 총량 수준보다 평균 5.2%를 감축해야 하며, 우리나라는 2013년부터 의무감축 대상국이 될 것이 확실시 되고 있음.
  
- 범지구적 온실가스 감축노력에 맞추어 우리나라도 온실가스 배출을 줄일 수 있는 다양한 대책이 시행되어야 함.
  - 2006년 우리나라 온실가스 배출규모를 보면, 대부분의 온실가스가 에너지 부문에서 배출되고 있으며, 과반이상이 에너지 산업과 제조업 및 건설업 분야에서 배출됨.
  - 2006년 기간 중에 배출된 전체 온실가스의 17.6%가 수송부문에서 발생한 것임.

<표 1> 2006 우리나라 부문별 온실가스 배출량 및 구성비

(단위: 천tCO<sub>2</sub>eq.)

| 구분      |           | 순배출량    | 구성비   |
|---------|-----------|---------|-------|
| 에너지 부문  | 에너지산업     | 179,647 | 31.6% |
|         | 제조업 및 건설업 | 149,940 | 26.4% |
|         | 수송        | 99,841  | 17.6% |
|         | 기타에너지     | 76,005  | 13.4% |
|         | 소계        | 505,433 | 88.9% |
| 산업공정 부문 |           | 63,659  | 11.2% |
| 농업 부문   |           | 15,091  | 2.7%  |
| 토지이용 부문 |           | -31,165 | -5.5% |
| 폐기물 부문  |           | 15,358  | 2.7%  |
| 합계      |           | 568,376 | 100%  |

자료 : 에너지경제연구원(www.keei.re.kr)

□ 수송부문의 온실가스 줄이기 방안으로 전기차 및 수소전기차 등 온실가스를 배출하지 않은 자동차개발과 자동차운행을 줄이는 두 가지 방안이 있을 수 있는데 자동차운행을 줄이는 것이 가장 효율적인 방법으로 판단됨.

○ 연간 신차 대수는 전체 승용차대수의 약 8%수준에 지나지 않고, 신차 중에서 대다수가 가솔린 및 경유차인 점을 감안하면 환경친화적인 자동차의 개발보급 보다는 자동차 운행거리를 줄일 수 있는 방안이 온실가스를 줄이는데 더 효율적인 방법으로 판단됨.

<표 2> 승용차등록대수 중에서 내수비율

(단위: 천대)

| 연도   | 승용차등록대수(A) | 신차대수(B) | 구성비(C=B/A) |
|------|------------|---------|------------|
| 2005 | 10,759     | 914     | 8.50%      |
| 2006 | 11,219     | 936     | 8.34%      |
| 2007 | 11,637     | 986     | 8.47%      |

자료: 1) 국토해양부 웹사이트(<http://www.moct.go.kr>)의 자동차등록대수 통계  
 2) 한국자동차공업협회 웹사이트(<http://www.kama.or.kr>)의 자동차 내수차량(국산차) 대수

□ 이와 더불어 온실가스 줄이기의 효과적 방법 중 하나인 주행거리 연동 자동차보험 제도를 도입하는 나라가 점점 많아지는 추세이므로, 본 연구에서는 해외의 주행거리 연동자동차보험 제도(또는 상품)의 사례를 조사·연구하여 제도 도입에 필요한 시사점을 제시하고자 함.

## 2. 주행거리 연동 자동차보험 제도 개념과 주요국의 운영현황

### 가. 주행거리 연동 자동차보험 제도의 개념

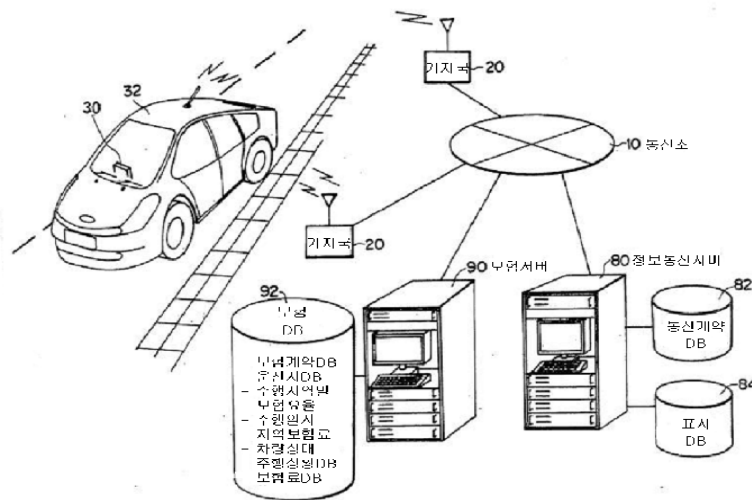
□ 주행거리 연동 자동차보험 제도(Pay-As-You-Drive: PAYD)는 보험회사가 실시간으로 운전자에게 자신의 운전한 거리(주행거리)와 보험료를 알려줌으로써 운전자가 운행거리를 줄이도록 유도하는 제도임(운전자는 자동차 보험료를 절감하기 위하여 운행거리를 줄이려고 함).

○ 운전자의 평균주행거리에 따라 운전자별로 보험료를 차등화 하는 것도 주행거리 연동자동차 보험제도라고 할 수 있으나, 보다 적극적인 의미의 주행거리

자동차보험 제도는 ‘실시간으로 운전자에게 주행거리 정보를 제공함으로써 운전자의 운전 행태가 변화되도록 하는 제도’라고 할 수 있음.

- 즉, 적극적 의미의 주행거리 연동 자동차보험 제도의 개념은 운전자의 주행거리 정보가 무선통신 등의 정보 전달장치에 의해서 보험회사 또는 정보통신회사에 집적되고, 보험회사는 집적된 정보를 이용하여 보험료를 산출하여 운전자에게 실시간으로 운전자의 평균주행거리(또는 급가속정도, 평균 운전속도 등도 포함될 수 있음) 및 자동차보험료를 제공하는 것임.

<그림 1> 자료전송 및 집적시스템



#### 나. 미국의 주행거리 연동 자동차보험 제도 도입 현황<sup>1)</sup>

□ 주행거리 연동 자동차보험 제도는 자동차보험료를 절감하려는 의도로 미국에서 처음 도입방안이 논의됨.

- 1970년대 초반에 메릴랜드 주에서 주행거리 연동 자동차보험 제도 도입이 처음 검토되었으며, 주행거리 연동 자동차보험제도로 캘리포니아에서 Pay-At-The-Pump 제도를 제안함.
- 캘리포니아에서는 소송증가로 급증한 보험금 때문에 늘어나는 보험료를 줄이기 위한 방안의 하나로 1988년 무과실보험(No-Fault Insurance)을 포함한 4가지의 개혁과제가 제안되었고, 이 중 Proposition 103만이 통과되었음.

1) 주행거리 연동 자동차보험 제도가 처음으로 논의되기 시작되었으며, 가장 활발하게 현재에도 논의되고 있는 미국의 현황의 논의과정을 중점적으로 살펴보고 기타 주요국의 경우는 현재 도입된 제도의 특징을 간단히 살펴봄.

- 1988년 캘리포니아 주 의회를 통과한 Proposition 103에 포함된 내용에는 보험료를 20%인하하도록 요구하는 것과 ‘연간 운행거리’를 자동차보험 요율 산출 요소로 승인하는 것이 포함됨.
- Proposition 103에 포함된 내용을 법률화하는 작업이 늦어지자 일부 의회의원은 보험료를 줄이는 수단으로 Pay-At-The-Pump를 제안함.

□ 1990년대 이전 당시의 기술수준으로는 진정한 의미의 PAYD를 도입할 여건이 되지 않아, 대안으로 Pay-At-The-Pump가 제안되었지만 여러 가지 단점이 있어서 정착되지 못하였음.

- Pay-At-The-Pump는 모든 운전자가 주유소(pump)에서 보험담보를 구매하고 등록비(registration fee)를 운전자가 지불하도록 하는 것임.
  - 이 방식은 무보험운전의 가능성을 제거할 수 있고, 보험금(claim) 이외에 지급되는 돈을 절감할 수 있다고 생각되었음.
- 그러나 Pay-At-The-Pump는 ‘운전자의 개인 운전행태에 따른 위험도 차이를 반영하기 곤란함’, ‘자동차의 연비 등의 차이로 인한 주행거리 차이를 균형화시키는 절차가 번잡함’ 등의 단점과, 동 제도가 도입되면 캘리포니아 관광산업이 타격을 입을 것이라는 우려로 시행되지 못함.
- 이와 더불어 경제학적 입장에서 경제학자들은 Pay-at-the-Pump의 방법이 총 주행비용을 증가시키고 주행거리의 감소규모가 크지 않다<sup>2)</sup> 고 지적 함.

□ 1990년대 이후 IT산업의 발달과 함께 Pay-At-The-Pump와 같은 과거 주행거리 연동 자동차보험 제도의 단점을 극복할 수 있는 진정한 의미의 주행거리 연동 자동차보험 제도의 시행여건이 마련됨.

- 인터넷의 발달, GPS개발, 무선통신의 상용화 및 컴퓨터 능력 확대 등으로, 운전자의 주행거리를 측정하여 실시간으로 보험료를 계산·제시할 수 있는 여건이 마련됨.
- 이러한 여건의 성숙에 힘입어 미국의 Progressive사는 2008년 6월부터 MyRate라는 상품명으로 주행거리 연동 자동차보험 상품을 시장에 판매하기 시작함.

2) Bordoff, J.E., Noel, P.J., "Pay-As-You-Drive Auto Insurance- A Simple way to Reduce Driving-Related Harms and Increase Equity". Preliminary Draft, www.hamilton project.org, 2008  
 Litman, T., "Pay-As-You-Drive Pricing and Insurance Regulatory Objectives", Journal of Insurance Regulation, Vol 23, 2005, pp.35-53  
 Parry, Ian W.H., 2005, "Is Pay-as-You-Drive Insurance a Better Way to Reduce Gasoline Than Gasoline Taxes," AEA Papers and Proceedings 95 (2): 287-93(May)

□ 미국의 여러 주에서는 주행거리 연동 자동차보험제도의 도입을 제한하는 기존의 보험법을 개정하고 있는 추세임.

- 텍사스는 2002년에 처음으로 주행거리 연동 자동차보험 제도가 가능하도록 House Bill 45를 통과시킴.
- 2003년에는 오리건(Oregon)주에서 House Bill 2043을 승인하였는데, 이 법률에는 PAYD상품을 판매하는 보험회사에게 증권 당 100불의 세금 Credit를 제공하는 내용이 포함되었음.
- 캘리포니아 주 의회도 2006년 7월 14일 운전자의 주행거리를 자동차보험료 산출요소로 허용하는 법률을 통과시켰으나, 동 법률만으로는 진정한 의미의 주행거리 연동 자동차보험 제도를 도입하기 어려웠음.
- 캘리포니아 주 의회는 기존의 법률을 보완하여 PAYD상품이 개발·판매될 수 있는 법률을 2009년 10월에 통과시켰음.

#### 다. 국가별 상품(제도)의 특징 비교

□ 현재 주행거리 연동 자동차보험 제도는 미국을 포함한 14개국에서 상품형태로 판매되고 있음.

- 현재 미국에서는 Progressive, GMAC, MileMeter Insurance Company 3개의 보험회사에서 주행거리 연동 자동차보험 상품을 제공하고 있음.
  - Progressive는 MyRate라는 이름으로 주행거리 연동 상품을 13개 주에서 판매하고 있는데, 동 방식은 실시간으로 주행거리 정보를 수집하여 보험료를 계산하고, 계산된 보험료와 주행거리 정보를 운전자에게 인터넷으로 제공함.
  - GMAC은 온스타(OnStar)<sup>3)</sup>서비스에 가입한 자동차를 대상으로 주행거리 연동 자동차보험 상품을 판매하고 있으며, 온스타 서비스가 제공되는 34개주에서 주행거리 연동상품을 판매함.
  - MileMeter Insurance Company는 주행거리에 따라 보험료를 차등화하는 per(by)-mile-car insurance라는 상품을 판매하는데, 동 상품은 운전자가 주행거리를 구매하는 방식으로 운영되는 것이며, 판매지역은 Texas로 한정됨.
- 미국 이외에 일본, 영국, 호주 등 아래 표와 같이 13개 나라에서 PAYD상품이 판매되고 있음.

3) 온스타(OnStar)는 텔레메틱스를 이용하여 운전자의 운행경로, 도난감지, 응급상황에 대한 대처 등의 운전지원 서비스를 제공하는 회사임.

<표 3> 외국의 주행거리 자동차보험 적용 사례

| No | 시행국가       | 내용   |
|----|------------|--|
| 1  | 일본         | PAYD (Aioi) - 2005년 이후로 운영되는 Aioi식의 PAYD로 도요타 G-Books 단말기를 사용하는 도요타와의 파트너십으로 발전됨. G-Book 단말기는 GPS이상의 것으로 하나의 장치로 인터넷과 전화통신이 됨.   |
| 2  | 영국         | Coverbox (Wunelli Limited) - 2009년 1월에 출시된 영국의 PAYD는 언제 어디에서 어떻게 주행했는지 주행 자료를 수집하기 위해서 GPS장치를 사용하며, 보험료는 이 자료로 계산됨.  |
| 3  | 호주         | Pay As You Drive (Real Insurance) - 호주의 Pay As You Drive는 다른 나라들과 약간 차이가 있음. 이 상품은 GPS장치에 의존하지 않고, 소비자가 주행기록계를 보고해주는 것에 의존하며, 고객들이 사전에 주행거리를 구매함.                                  |
| 4  | 남아프리카 공화국  | Pay As You Drive (Hollard Insurance) - Hollard의 첫 PAYD 상품은 남아공에서 시작되었으며, 보험료는 개인의 리스크 프로파일을 기초로 월 고정비용과 주행거리(km)에 기초하여 월 변동비용으로 구성됨. 주행거리는 GPS장치에 의해 추적되며, 차가 도난당했을 때도 GPS장치가 사용됨. |
| 5  | 네덜란드 (벨기에) | (Polis Direct) - 자동차 법정 차량검사(연1회)시 기록된 주행거리 자료를 이용함. 사용자는 미리 보험료의 90%를 지불하고 검사 후에 주행을 덜 했을 때 환불을 받거나, 약관에 허락된 최대 주행거리(km)를 초과하면 추가부담을 해야 함. 벨기에와 같은 모형임.                           |
| 6  | 이스라엘       | Aryeh - 주행거리(mileage)자료는 월별로 차에 설치된 소형무선장치에 의해 수집되며, 가솔린을 넣기 위해 주유소를 찾을 때마다 주유소에 설치된 수신기에서 자료를 수집함.  |
| 7  | 오스트리아      | SafeLine (Uniqua) - 표준 GPS 장치에 충돌탐지기술이 부합된 장치를 사용함. 이 장치는 사고를 탐지하자마자 원조가 빨리 이루어지도록 Austrian motoring organisation OAMTC에 경보를 발함.   |
| 8  | 독일         | (WGV) - 독일 보험사는 보험차량의 위치와 속도를 수집하기 위해 GPS 장치를 이용하며, 제한 속도를 초과 여부 등의 자료를 수집함.   |
| 9  | 이탈리아       | SaraFreeKm (SARA) - 이탈리아의 PAYD는 정확하게 주행거리(km)를 계산하기 위해 위성에 의존하는 GPS장치를 이용함.  |
| 10 | 스페인        | Pago Por Uso (MAPFRE) - 스페인의 "Pay Per Use"보험은 젊은 운전자에게 적합하며, 스페인 안에서 주행거리(km), 주행도로형태, 여행 평균 길이, 시간대, 장소에 의존함.   |
| 11 | 프랑스        | (Aviva) - 영국에서 PAYD를 운영한 회사와 같은 회사로 2008년 말 프랑스에서도 비슷한 프로그램을 출시함. 프랑스 PAYD는 차에 설치된 GPS를 통해 개별 운전자의 움직임을 추적한다는 것에서 거의 영국과 비슷함.  |
| 12 | 캐나다        | iPAID (Aviva)- 정확하게 주행거리(km)에 따라 보험료를 지불하는 것은 아니지만, 주행거리와 보험료의 상관관계가 존재하므로 PAYD로 분류됨. 차에 여행시작과 끝, 주행거리와 여행기간, 급제동과 급정거 수를 측정하는 장치가 장착되어, 보험회사와 할인을 위해 이 자료를 공유할 수 있음.              |

자료: [www.payasyoudrive.com.au](http://www.payasyoudrive.com.au)

- 이상의 외국에서 도입된 주행거리 연동 자동차보험 제도를 보면, 주행거리 연동 자동차보험 제도가 ‘선불제로 하는 방법’, ‘변동제로 하는 방법’, ‘선 주행거리 구매 방법’의 3가지 범주가 있는 것으로 분석됨.
  - ‘선불제로 하는 방법’은 과거 평가대상기간 중의 평균 주행거리에 따라 계산된 보험료를 보험기간 시작시점 이전에 납입하는 방법임.
  - ‘변동제로 하는 방법’은 운전자의 주행거리를 실시간으로 집계하여 보험료를 산출하고, 산출된 보험료를 운전자에게 통보하여 주기적으로 자동차보험료를 납입하는 방법임.
  - ‘선 주행거리 구매방법’은 운전자가 운전하고자 하는 주행거리를 미리 구매하고, 운전자는 구매한 운행거리만큼만 운전하는 방법임.
  
- 주요국의 사례를 볼 때, 주행거리 연동 자동차보험제도 도입방식은 단계적 도입이 주를 이루고 있으며, 스페인 등에서는 젊은 운전자를 대상으로 한 목표시장 접근방식을 하고 있는 특징이 있음.
  - 거의 모든 국가가 전면적 도입보다는 단계적 도입의 방식으로, 회사별로 주행거리 연동 자동차보험 상품을 개발 판매하고 있는 형태인 것으로 분석됨.

### 3. 외국의 주행거리 연동 자동차보험 제도 장애요인

- 부르킹스 연구소(The Brookings Institute)는 미국에서 주행거리 연동 자동차보험 제도가 활성화되기 위한 장애요인으로 ‘확인비용(자료수집비용)’, ‘특허문제’, ‘법률제한’등의 3가지 문제를 지적하였음.
  - 주행거리 연동 자동차보험 제도의 개념을 볼 때, 부르킹스 연구소에서 지적한 주행거리 연동 자동차보험 활성화의 장애요인은 어느 나라에서나 봉착할 수 있는 문제로 판단됨.
  - 이 3가지 장애요인은 우리나라에서도 동일하게 직면할 수 있는 문제로 판단되므로, 부르킹스의 연구결과를 우리나라입장에서 검토할 필요가 있음.

가. 자료의 확인비용 문제

- 운전자의 주행거리 정보를 읽고, 보험회사 또는 통신회사로 정보를 전송하는데 비용이 발생함(정보를 읽는 장치비용, 정보를 전달하는 통신비용).
- 미국에서 GPS를 이용하여 정보를 수집·전달하는 장치의 비용은 제조회사 및 전송방법에 따라 다양함.
  - Sky-meter사의 경우는 설치비가 50~250달러에 달하고, 월 5달러 및 월보험료의 5~8%의 금액을 Sky-meter사에 제공하여야 함.
  - OnStar사의 경우는 GM자동차에 대해 설치비가 첫째는 무료이나 이후 월 18.95달러를 OnStar사에 제공하여야 함.

<표 4> GPS를 이용하는 경우 비용(미국)

| 제조회사      | 자료 종류          | 전송방법      | 설치비            | 월/연 비용             |
|-----------|----------------|-----------|----------------|--------------------|
| Sky-meter | 거리, 속도, 시간(기타) | GPRS/CDMA | 50~250달러       | 월5달러 + 월보험료의 5%~8% |
| OnStar    | 거리, 속도, 시간(기타) | GPS(자동)   | GM차의 경우 첫째는 무료 | 1년 이후 월 18.95달러    |

- 정보를 수집·전달하는 방법으로는 GPS를 이용하는 경우 이외에 좀 더 저렴한 방법으로 자동차의 OBD단자를 활용하는 방법, 주유소에 무선인터넷을 설치하는 방법이 있음.
- 정보 수집·전달 방법 중에서 GPS가 가장 많은 비용이 들며, 다음으로 주유소의 무선인터넷을 이용하는 경우, 가장 저렴한 방법은 자동차의 OBD단자를 이용하는 경우이나, 어떠한 방법을 사용하더라도 일정 수준의 비용이 추가된다는 점에서 주행거리 연동 자동차보험 제도 활성화의 장애요인이 됨.
  - Sky-Meter사의 기기를 이용하는 경우를 예로 들면, 설치비와 매월 지불해야 하는 비용이 보험료의 5%~8%이상이므로 정보 수집·전달장치 구입으로 인한 비용이 자동차보험료 할인액을 초과하는 경우가 발생할 수 있음.

□ 이러한 비용장벽은 우리나라의 경우도 동일하게 적용될 수 있는데 가장 비용이 많이 드는 경우를 예로 설명하면 다음과 같음.

- FY2008년 우리나라 개인용 자동차보험의 평균보험료가 약 590 천원이므로, 이 중 주행거리 연동 자동차보험료 할인율을 10%라고 하면 연간 약6만원의 보험료를 할인받을 수 있음.
- 그런데 정보수집·전송비용이 미국의 경우에서와 같이 설치비 6만원~30만원(환율을 달러당 1200원으로 환산)이며 매월 월납기준 보험료의 5%~8%(2.5천원~4.0천원)을 추가로 지불하는 금액은 자동차보험료 할인액 평균 6만원을 초과하는 현상이 발생

#### 나. 특허문제

□ 미국에서는 프로그래시브(Progressive)사가 과거 10년 동안 Pay-As-You-Drive 라는 명칭을 포함하여 주행거리 연동 자동차보험제도 도입과 관련한 포괄적인 특허를 출원하여 진입장벽을 높여 놓았음.

- 이에 따라 주행거리 연동 자동차보험 상품을 판매하고자 하는 다른 보험회사는 특허소송 비용 때문에 동 시장에 진입하지 못하고 있음.

□ 그러나 최근 프로그래시브 사가 자사가 보유한 특허 사용을 허용할 수 있다는 전향적인 태도를 보이고 있어서, 특허문제는 향후 주행거리 연동 자동차보험 제도 도입의 장애요인이 되지 않을 개연성이 큼.

□ 우리나라의 경우에는 현재까지는 특허문제가 주행거리 연동 자동차보험 제도도입의 장벽요인이 되지 않은 것으로 조사됨.

- 우리나라 손해보험회사는 주행거리 연동 자동차보험 상품과 관련한 통계시스템 구축방법, 자료수집 방법 등의 특허를 가지고 있지 않으며, 상품과 관련한 특허를 이용하여 상품개발하지 않는 우리나라 자동차보험산업의 특성 등을 감안할 때, 특허문제는 주행거리 연동 자동차보험제도 도입의 장애요인이 되지 않을 것으로 판단됨.

#### 다. 법률제한

- 미국에서는 주법으로 주행거리 연동 자동차보험제도를 도입하는 것을 허용하지 않는 주들이 다수였음.
  - 2002년에 미국 조지아 기술연구소(Georgia Institute of Technology)에서 43개주를 조사한 바에 따르면 약 37%의 주에서 주행거리 연동자동차보험 제도를 허용하지 않고 있었던 것으로 조사됨.
- 그리고, 보험감독관들도 주행거리 연동 자동차보험 제도의 도입에 대하여 부정적인 태도를 취하고 있는 경우도 있었음.
  - 예를 들면, 테네시 주의 경우 감독관은 주행거리 연동 자동차보험제도가 소급보험료제도(retrospective rating scheme)이므로 이를 허용할 수 없다고 하였음.
  - 또한 웨스트버지니아(west virginia)에서는 모든 기간 동안 보험가입자가 자동차보험에 가입하고 있어야 하는데 주행거리 연동 자동차보험 제도는 보험기간이 단절될 수 있으므로 이를 허용할 수 없다는 입장이었음.
- 그러나 앞에서 살펴본 바와 같이 캘리포니아, 텍사스 및 오리건 주와 같이 주행거리 연동 자동차보험 제도를 허용하도록 보험법이 개정되는 추세에 있으므로 향후에는 법률문제가 주행거리 연동 자동차보험 제도 확산의 장벽이 되지 않을 것으로 예상됨.
- 우리나라의 경우를 보면, 최근에 주행거리 연동 자동차보험 제도와 유사한 “요일제 자동차보험 제도”도입이 검토되고 있는 점 등을 볼 때 법률적, 정책적 측면에서 주행거리 연동 자동차보험 제도 도입의 걸림돌은 없는 것으로 판단됨.

#### 4. 제도 도입을 위한 과제(시사점)

- 우리나라에서 주행거리 연동 자동차보험 제도가 성공적으로 도입되기 위해서는 앞서 자료 확인비용 문제의 해결이 중요한 요소인 것으로 판단됨.
  - 확인비용 문제는 확인비용 부담주체 및 부담의 크기, 확인비용 최소화 방법 등의 측면에서 문제해결의 방향을 잡아야 할 것임.

- 확인비용의 분담주체 측면에서는 보험가입자, 보험회사 및 정부 중에서 주행거리 연동 자동차보험 제도의 수익자가 누구이며, 수익의 정도가 얼마인지를 분석하여 비용부담의 주체를 정해야 할 것임.
- 확인비용 최소화 방법 측면에서는 GPS를 이용하는 방법, 주유소 등의 무선 인터넷을 이용하는 방법, OBD단자를 이용하는 방법 중에서 비용이 최소로 소요되는 방법을 선택하고, 이 외에도 보험회사 입장에서 비용을 최소화 할 수 있는 방법을 개발하는 노력이 필요함.

□ 주행거리 연동 자동차보험 제도의 보험료 수준을 자동차보험 요율의 안정적 운영측면과 주행거리 연동 자동차보험 제도의 효율적 운영 측면을 감안하여 합리적으로 결정되어야 함.

- 평균주행거리를 운행한 운전자 대비 운행거리가 짧은 운전자에게는 자동차보험료를 할인해주고, 주행거리가 긴 운전자에게는 자동차보험료를 할증해주는 체계로 운영하는 것을 고려할 수 있음.
  - 보험료를 할인체계(인센티브 체계)로 할지, 할증체계(페널티 체계)로 할지 아니면 할인·할증체계로 할지는 추후에 세밀한 검토가 필요하지만 현재로는 할인·할증체계가 주행거리 연동 자동차보험 제도의 효율성을 제고하는데 더 기여하는 제도일 것으로 판단됨.
- 시험연구(pilot test)등을 통해 주행거리 연동 자동차보험제도의 요율수준을 결정하는 작업이 필요함.
  - 주행거리에 따라 자동차보험사고의 위험도에 차이가 있는지 여부를 판단하고, 요율수준을 계산할 필요가 있음.
  - 요율수준은 자동차보험 제도의 안정성을 유지하면서, 주행거리 연동 자동차보험 제도의 효과를 극대화 할 수 있는 수준이 적합한 것으로 판단됨.

□ 주행거리 연동 자동차보험 제도는 ‘선불제로 하는 방법’, ‘변동제로 하는 방법’, ‘선 주행거리 구매 방법’의 3가지 방법이 있는데, 이들 방법의 허용범위를 결정하여야 할 것으로 판단됨.

- 미국에서와 같이 보험회사의 필요에 따라 보험회사가 이들 방법 중 하나를 선택하여 상품을 개발·도입하는 방법, 정책적으로 주행거리 연동 자동차보험 제도의 효과가 가장 큰 방법을 선택하여 선택된 방법을 유도하는 방법 등이 있을 것임.

- 따라서 향후 연구를 통해 주행거리 연동 자동차보험 제도의 도입효과, 시장기능 등을 감안하여 최적의 운영방법을 정하는 절차가 필요하다고 판단됨.

□ **주행거리 연동 자동차보험 제도의 전면적인 도입 또는 보험회사의 자율에 따라 도입하는 방안 등 도입방향을 연구 검토할 필요가 있음.**

- 주행거리 연동 자동차보험 제도를 전면적으로 도입할 경우는 주행거리 연동 자동차보험 제도의 도입효과가 가장 크지만, 동 제도를 선호하지 않는 가입자 문제가 있을 수 있는 등의 장단점이 있음.
- 보험회사 자율에 맞길 경우에는 특정 계층을 대상으로 한 목표시장 개념으로 도입될 개연성이 있어 전면적인 도입 방법 보다는 제도 도입의 효과가 낮을 개연성이 큼.
- 이러한 방법 간 장단점을 면밀히 확인하여 최적의 방법을 도출해야할 필요가 있다고 판단됨 **KiRi.**