

요약

EU 데이터법 시행으로 커넥티드 제품(Connected product)이 생성한 데이터에 대한 이용자의 접근권과 제3자와의 공유권이 확대됨. 보험업계는 이러한 변화를 환영하면서도 제3자 데이터 제공 대가의 산정 기준이 불명확하다는 점 등을 이유로 자동차 분야의 추가 규율 필요성을 제기함. 이에 유럽위원회는 후속 보완 조치를 단계적으로 추진하고 있으며, 자동차 데이터 규율에 관한 논의도 이어지고 있음

- 2025년 9월부터 EU 데이터법(Data Act)이 시행되면서 커넥티드 차량¹⁾이 생성하는 데이터에 대한 이용자 주도의 접근과 제3자 제공이 제도화됨²⁾
 - 기존에는 자동차 제조사가 제품 설계와 시스템 운영권을 바탕으로 데이터 생성·수집·제공 구조를 통제함에 따라 수리, 보험 등 후방시장 사업자의 데이터 접근이 제한되고 이용자의 서비스 선택권도 약화된다는 문제가 반복적으로 제기됨³⁾
 - EU 데이터법은 이용자 요청 시 데이터 보유자인 제조사가 이용자가 지명한 제3자(보험회사 등)에게 데이터를 제공해야 한다는 원칙(제5조)과 제3자에게 데이터 제공 시 합리적 대가를 청구할 수 있다는 원칙(제9조)을 함께 두고 있음
 - EU는 이를 통해 데이터 가치가 특정 사업자에게 집중되는 구조를 줄이고 데이터 기반 서비스와 경쟁을 확대해 공정하고 혁신적인 데이터 경제를 구축하겠다는 정책 목표를 제시함
- 보험업계는 EU 데이터법 시행 자체는 환영하면서도 제3자 데이터 제공 대가의 불투명성, 자동차 제조사와 보험회사 사이의 교섭력 불균형 등을 이유로 자동차 분야에 대한 보완 필요성을 제기함⁴⁾
 - 유럽보험연합(Insurance Europe)은 데이터 공유 촉진과 이용자 데이터 권리 강화라는 큰 방향성에 동의하며 데이터법을 이용자 중심의 데이터 경제를 진전시키는 출발점으로 평가함
 - 다만 데이터 제공 비용과 조건이 불투명하면 제3자 접근권이 실무에서 제대로 작동하지 않을 수 있다고 보고 투명한 기준과 분쟁 해결 장치 마련을 요구함
 - 특히 자동차 제조사가 데이터 보유와 제공 구조를 사실상 주도하는 상황에서는 보험회사와 후방시장 사업자가 개별 협상에서 불리할 수 있으므로 EU 전역의 일관된 집행과 추가 입법이 필요하다는 의견을 제시함

1) 커넥티드 차량(Connected Vehicle)은 차량 운행과 기능에 관한 데이터를 생성·수집하고 이를 외부 네트워크와 주고받을 수 있도록 통신 기능을 갖춘 자동차를 의미함

2) European Commission(2025. 9. 15.), "Data Act"

3) Reuters(2022. 3. 14.), "Insight: Your connected car knows you. The tussle for that data's hitting high gear"

4) Insurance Europe(2025. 9. 12.), "Independent Service Providers (ISP) group welcomes the Data Act entry into application, but cautions against deregulation"

○ 유럽위원회는 데이터법 시행일에 맞춰 자동차 데이터 가이드스를 공개해 자동차 섹터의 실무 적용을 지원했으며, 이를 계기로 데이터 범위에 관한 해석상 쟁점도 제기됨⁵⁾

- 자동차 데이터 가이드스는 자동차 제조사와 부품사, 정비업체, 보험회사 등 자동차 가치사슬 전반의 이해관계자에게 데이터법 제2장(사업자가 소비자에게 데이터 공유·제공을 하는 의무)을 어떻게 이행할지 설명하기 위한 지침임
 - 자동차 분야의 별도 가이드스가 제시된 것은 데이터법이 전 산업 공통 규범인 만큼 자동차처럼 데이터 생성 구조와 이해관계가 복잡한 분야에서는 적용 기준을 구체화할 필요가 있었기 때문으로 해석됨
- 동 가이드스는 제3자 제공 대상 데이터 범위를 원시 데이터와 1차 가공 데이터 중심으로 설명하고, 추론·파생 데이터는 제조사의 권리를 보호하는 관점에서 제공 의무 대상에서 제외함(표 1) 참조)
- 이에 따라 자동차 사고 분석이나 위험평가에 중요한 데이터가 실제 제공 대상에서 빠질 수 있다는 점이 가이드스 공개 직후 대표적인 실무 쟁점으로 부각됨
 - 예를 들어, 사고 직전 회피 제동이나 조향 판단이 적절했는지를 규명하려면, 단순 위치 데이터보다 예측 경로 결과가 사고 분석에 더 중요할 수 있음

〈표 1〉 자동차 데이터 분류 및 제3자 제공 의무 여부

데이터 분류	원어	제3자 제공 의무 여부	설명
원시 데이터	Raw data	O	• 센서나 장치에서 직접 생성·수집된 데이터를 의미함 (예: 휠 속도, 타이어 공기압, 브레이크 압력, 엔진 회전수 등)
1차 가공 데이터	Pre-processed data	O	• 필터링, 정규화 등 1차 처리를 거쳤지만, 파생·추론의 결과물은 아닌 수준의 데이터를 의미함 (예: 연료 유량과 속도를 기초로 단순 계산한 평균 연료소비량 등)
추론·파생 데이터	Inferred or derived data	X	• 제조사의 알고리즘 처리로 생성되는 결과물을 의미함 (예: 위험도 score 등) • 제조사의 영업비밀·노하우 보호 관점에서 제공 범위를 제한함

자료: European Commission(2025. 9. 12.), "Guidance on vehicle data, accompanying the Data Act"

○ 유럽위원회는 자동차 데이터 적용 과정에서 제기된 비용, 계약, 데이터 범위 관련 쟁점에 대응하기 위해 후속 보완 조치를 단계적으로 추진하고 있으며 후속 규율 논의도 이어지고 있음⁶⁾

- 유럽위원회는 2025년 11월 데이터 접근과 이용을 위한 참고용 표준계약조건 초안을 공개하고, 2025년 12월에는 데이터법 법률 지원창구를 출범시켜 기업과 이해관계자의 실무 질의를 지원하기 시작함
- 또한, 데이터법 제9조의 합리적 대가에 관한 가이드라인 초안 의견수렴을 진행하며 비용 산정 기준을 구체화해 법적 불확실성을 줄이려 하고 있음
 - 향후 합리적 대가 기준과 추가 가이드스 정비 수준에 따라 보험회사와 후방시장 사업자의 실제 데이터 활용 범위가 크게 달라질 가능성이 있음

5) European Commission(2025. 9. 12.), "Guidance on vehicle data, accompanying the Data Act"

6) European Commission(2026. 2. 2.), "Data Act - Commission seeks feedback on draft Guidelines for reasonable compensation"