

การคิดเบี้ยประกันภัยรถยนต์ตามการใช้จริงด้วย Telematics



ที่มาภาพ: www.actuarialpost.co.uk



โดย ชุลีกร แต่โสภภาพงษ์
สำนักงานอัตรารับประกันวินาศภัย

การประกันภัยรถยนต์ด้วยการคิดเบี้ยประกันภัยตามการใช้จริง หรือ Usage-Based Insurance (UBI) นับว่าเป็นนวัตกรรมใหม่ของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ด้วยเทคโนโลยีที่ชื่อว่า Telematics เป็นการนำข้อมูลจากตัวจับสัญญาณไร้สายที่ทำหน้าที่คอยตรวจสอบและควบคุมภายในระบบขับเคลื่อนและโครงสร้างกลไกของรถยนต์ ผสมเข้ากับกระบวนการประมวลผลข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ เทคโนโลยีการระบุตำแหน่ง (Location Technology) และเทคโนโลยีการสื่อสารแบบโมบายล์ (Mobile Communication Technology) เพื่อเก็บข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เอาประกันภัย แล้วส่งข้อมูลเหล่านี้กลับมายังบริษัทประกันภัยแบบ real time เพื่อนำข้อมูลเหล่านี้ไปวิเคราะห์หาค่าอัตรารับประกันภัยให้ตรงตามพฤติกรรมการขับขี่ของผู้เอาประกันภัยหรือตามความเสี่ยงภัย ช่วยลดความสูญเสีย และทำให้สามารถประเมินค่าสินไหมทดแทนได้ตามจริงมากยิ่งขึ้น

การทำงานของ Telematics คือการดูแลและตรวจสอบพฤติกรรมการขับขี่ Telematics เป็นเครื่องมือวัดตามข้อมูลที่ฝั่งรับประกันภัยสนใจ ได้แก่ ระยะทางไมล์ จำนวนครั้งในการขับขี่ สถานที่ที่ผู้ขับขี่จะไป (ข้อมูลจาก GPS) ความเร็ว ความรุนแรงในการหยุดรถ การเลี้ยวตรงมุม และการทำงานของถุงลมนิรภัย โดยผู้เอาประกันภัยต้องยินยอมที่จะให้ข้อมูลเหล่านี้ ด้วยข้อมูลเหล่านี้บริษัทประกันภัยสามารถประเมินและคิดค่าเบี้ยประกันภัยตามจริงของแต่ละผู้เอาประกันภัย เช่น ผู้ขับขี่คนหนึ่งขับรถโดยใช้ระยะทางไกลและความเร็วสูง บริษัทประกันภัยจะคิดอัตรารับประกันภัยสูงกว่าผู้ขับรถโดยใช้ระยะทางสั้นและความเร็วต่ำ เป็นต้น





ที่มาภาพ: www.confused.com

ประเทศสหรัฐอเมริกาเริ่มต้นใช้ UBI มาแล้วประมาณสิบปี เช่น บริษัท Progressive Insurance และบริษัท General Motors Assurance (GMAC) เริ่มต้นด้วยการให้ส่วนลดตามระยะทางไมล์ ซึ่งเก็บข้อมูลระยะทางไมล์จากการผสมผสานเทคโนโลยี GPS และระบบเซลลูลาร์ (cellular systems) นอกจากนี้ UBI ยังให้ประโยชน์ในด้านอื่น ๆ เช่น การค้นหาพายุที่ถูกละเลยให้กลับคืนมา และไม่ใช้เพียงใช้ข้อมูลระยะทางไมล์ แต่ยังใช้ข้อมูลลักษณะการขับขี่รถว่าเป็นอย่างไรและเมื่อไรจึงมีการขับรถ เป็นผลให้มีแนวคิดของการใช้ UBI ที่หลากหลายแบบ เช่น จ่ายเบี้ยตามการขับรถ (Pay-as-You-Drive : PAYD) จ่ายเบี้ยตามวิธีการขับรถ (Pay-How-You-Drive : PHYD) จ่ายเบี้ยตามระยะทางหรือลักษณะทางที่ขับรถ (Pay-as-You-Go : PAYG) เป็นต้น

§ การคิดค่าเบี้ยประกันภัย

การคิดค่าเบี้ยประกันภัยของ UBI แตกต่างจากการคิดค่าเบี้ยประกันภัยโดยทั่วไป ปกติการคิดค่าเบี้ยประกันภัยขึ้นอยู่กับผลการศึกษาของข้อมูลที่ผ่านมาและสร้างปัจจัยตามข้อมูลที่เก็บได้ เช่น ประวัติการขับขี่ (เคยประสบอุบัติเหตุทางรถยนต์หรือไม่ ความรุนแรงของอุบัติเหตุ) ข้อมูลส่วนบุคคล (อายุ เพศ และสถานภาพ) ประเภทพาหนะ สถานที่อยู่อาศัย การใช้พาหนะ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ผ่านมา ขอบเขตความรับผิดชอบ และการรับผิดชอบส่วนแรก เป็นต้น ซึ่งส่วนลดของการคิดเบี้ยประกันภัยโดยทั่วไปมักถูกจำกัดด้วยการคิดตามประเภทพาหนะ ประเภทประกันภัย การทำประกันภัยบริษัทเดิม มีเครื่องมือป้องกันภายในรถ เช่น ถุงลมนิรภัย การขับรถเป็นช่วงเวลา และการขับรถเฉพาะไป-กลับ ระหว่างบ้านและที่ทำงาน เป็นต้น

ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่คิดว่าเบี้ยประกันภัยโดยทั่วไปเป็นค่าตายตัวที่ประเมินทุกปีและจ่ายตามที่คิดประจำทุกปี ทุกครั้งปี ทุกไตรมาส อย่างไรก็ตาม มีการศึกษาที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ค่าความเสียหาย (loss cost) และระยะทางไมล์ โดยเฉพาะปัจจัยการคิดอัตราเบี้ยประกันภัย (เช่น ประเภทความคุ้มครองและพื้นที่ที่เกิดเหตุ) ดังนั้น หลายโปรแกรมของ UBI จะคิดค่าเบี้ยประกันภัยจากระยะทางไมล์ โดยผสมตัวแปรปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นปัจจัยคิดเบี้ยประกันภัยโดยทั่วไปจากที่กล่าวไปในเบื้องต้นเข้าไว้ด้วย UBI นั้นมีประโยชน์ที่สามารถใช้ข้อมูลจากพฤติกรรมการขับขี่ในปัจจุบัน มากกว่าจะใช้ข้อมูลทางสถิติและข้อมูลการขับขี่ที่มาจากเหตุการณ์และแนวโน้มในอดีต ทำให้การคำนวณค่าเบี้ยประกันภัยมีราคาตามเฉพาะบุคคลและมีความแม่นยำมากขึ้น

§ ประโยชน์จากการใช้ UBI

โปรแกรม UBI ให้ประโยชน์มากมายแก่บริษัทประกันภัย ผู้บริโภค (ผู้เอาประกันภัย) และสังคม โดยการคิดค่าเบี้ยประกันภัยที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงในการขับขี่หรือตามสมรรถนะรถยนต์ของแต่ละคน และทำให้บริษัทประกันภัยประเมินราคาเบี้ยประกันภัยได้แม่นยำมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้เอาประกันภัยที่มีประวัติการขับขี่ที่มีความเสี่ยงต่ำ และยังทำให้ผู้เอาประกันภัยสามารถควบคุมราคาเบี้ยประกันภัยด้วยการลดระยะทางไมล์ของการขับขี่และยังปรับนิสัยการขับขี่ให้เพิ่มความปลอดภัย นำไปสู่การลดอุบัติเหตุ ปัญหาการติด และการปล่อยควันเสียของรถยนต์ ซึ่งนับเป็นประโยชน์ต่อสังคม

การใช้ UBI นั้นช่วยบริษัทประกันภัยประเมินความเสี่ยงและปรับราคาเบี้ยประกันภัยได้เหมาะสมยิ่งขึ้น เพราะสามารถเก็บข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่เพื่อคาดการณ์ความเสี่ยงที่ว่าจะเกิดขึ้น ทำให้ฝ่ายรับประกันภัยสามารถแบ่งกลุ่มผู้ขับขี่ตามความเสี่ยง ฝ่ายรับประกันภัยสามารถเสนออัตราเบี้ยประกันภัย ค่ารับผิดชอบส่วนแรก และความคุ้มครองเพิ่มเติมได้เหมาะสมตามกลุ่มความเสี่ยง นอกจากนี้ ยังสามารถประเมิน



ความเสียหายจากอุบัติเหตุได้แม่นยำขึ้น และลดการฉ้อฉลในการประกันภัย เนื่องจากสามารถวิเคราะห์ข้อมูลการขับขี่ระหว่างที่มีอุบัติเหตุ เช่น การหยุดรถอย่างแรง และกะทันหัน ความเร็วรถ และเวลา เป็นต้น การใช้ UBI ด้วย Telematics ทำให้บริษัทประกันภัยสามารถเพิ่มแรงจูงใจแก่ผู้ขับขี่ให้ปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่ให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เพื่อให้ได้ราคาเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าหรือได้รับส่วนลดจากการขับขี่ที่มีความเสี่ยงต่ำ และยังได้รับความสนใจจากผู้ขับขี่รายใหม่ที่มีพฤติกรรมการขับขี่ดี และไม่ยอมจ่ายเบี้ยประกันภัยแพง ให้มาเป็นลูกค้า ซึ่งเป็นการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจ นอกจากนี้ การใช้ Telematics ยังช่วยปรับปรุงกระบวนการด้านสินไหมทดแทน ข้อมูลการขับขี่จากอุปกรณ์ที่ติดกับตัวรถยนต์จะไปที่แอปพลิเคชันของฝั่งบริษัทประกันภัยเมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ทำให้เพิ่มความรวดเร็วและประสิทธิภาพในการตรวจสอบสินไหมทดแทนมากยิ่งขึ้น โดยรับข้อมูลแบบ real time สามารถตรวจสอบเบื้องต้น เช่น การหยุดรถกะทันหัน ความเร็วและเวลา

เป็นต้น หรือในระหว่างที่มีอุบัติเหตุ บริษัทประกันภัยจะประเมินความเสียหายได้แม่นยำมากขึ้นและช่วยลดการฉ้อฉลและข้อขัดแย้งระหว่างคู่กรณี และยังเพิ่มความปลอดภัยด้วยการช่วยลดอุบัติเหตุและการขโมยรถยนต์ จากข้อมูลเวลาแบบ real time ณ ตอนรถถูกขโมย เพราะว่ามีกรเก็บข้อมูลการติดตามการเคลื่อนย้ายของรถยนต์ ช่วยลดขั้นตอนการพิจารณารับประกันภัยเนื่องจากการปิดข้อมูลหรือพฤติกรรมที่เปลี่ยนไปของผู้เอาประกันภัย ช่วยปรับปรุงพฤติกรรมของผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยง และปรับปรุงการจดจำแบรนด์ต่อผู้บริโภค สามารถรักษาผู้เอาประกันภัยรายเดิมไว้ได้ จากการศึกษาของสถาบัน Brookings Institute การลดระยะทางไมล์ในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับการลดลงของอุบัติเหตุบนท้องถนนและต้นทุนค่าสินไหมทดแทน ค่าเบี้ยประกันภัยที่แปรผันตามระยะทางไมล์ก็มีผลให้ผู้ขับขี่จำกัดการใช้พาหนะ ซึ่งสัมพันธ์กับการลดลงของต้นทุนความเสียหาย

สำหรับผู้ขับขี่หรือผู้เอาประกันภัย สามารถลดต้นทุนการประกันภัยรถยนต์ด้วยเบี้ยประกันภัยที่ลดลง ซึ่งส่วนลดมาจากบริษัทประกันภัย และช่วยปรับปรุงพฤติกรรมการขับขี่หรือการลดระยะการขับขี่ ในปี ค.ศ. 2014 ผลการศึกษาประจำปีของ LexisNexis เรื่อง Telematics ในประกันภัย พบว่า 78% มีผู้ตอบสนองต่อส่วนลดที่ได้จากบริษัทประกันภัยถ้ามีการติดตั้ง Telematics นอกจากนี้ ยังช่วยกระตุ้นให้ผู้บริโภคเพิ่มความปลอดภัยด้วยการเพิ่มนิสัยการขับขี่อย่างปลอดภัย ตามการศึกษาของ LexisNexis พบว่า Telematics นำไปใช้ในการติดตามพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่น เป็นส่วนเสริมที่ได้รับความนิยมสูงถึง 56% ของผู้ตอบแบบสอบถาม ทำให้สามารถติดตามลูก ๆ ของพวกเขาได้ พ่อแม่จะได้รับประโยชน์จากการแจ้งข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ของลูก ๆ ส่วนผู้ขับขี่ที่เป็นวัยรุ่นก็เหมือนมีผู้ให้ความรู้เรื่องพฤติกรรมการขับขี่ที่เป็นความเสี่ยง Telematics ยังช่วยเสนอเส้นทางที่มีประสิทธิภาพที่สุด ประหยัดต้นทุนค่าเชื้อเพลิงและค่าดูแลรักษาเครื่องยนต์อีกด้วย

ประโยชน์ที่ได้จาก Telematics สำหรับผู้บริโภคมีผลต่อสังคม นั่นคือเพื่อให้เบี้ยประกันภัยลดต่ำลง ผู้ขับขี่จึงลดระยะทางในการขับขี่ลง ทำให้ลดจำนวนรถบนท้องถนน ลดการจราจรติดขัด ลดต้นทุนโครงสร้างระบบจราจร ลดต้นทุนการบริโภคเชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของพาหนะต่าง ๆ นอกจากนี้ การใช้ Telematics ของบริษัทประกันภัยยังช่วยผู้ขับขี่ให้ขับรถอย่างปลอดภัย เป็นผลให้จำนวนอุบัติเหตุลดลง สร้างความปลอดภัยบนท้องถนนแก่ประชาชนทุกคน จากงานวิจัยของสถาบัน Brookings พบว่าระยะไมล์ของพาหนะขับขี่ลดลงไป 8% จากระยะไมล์การเดินทางท่องเที่ยวตามปกติ ผู้ขับขี่ได้หลีกเลี่ยงการเดินทางจากการขับขี่รถยนต์ด้วยตนเองไปเป็นการคมนาคมทางอื่นแทน ผลวิจัยดังกล่าวยังเชื่อมโยงไปถึงการลดลงของจำนวนอุบัติเหตุและการจราจรติดขัดบนท้องถนน แน่แน่นอนว่าช่วยลดการบริโภคเชื้อเพลิง และที่ยิ่งดีไปกว่านั้นคือการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลง จากระยะไมล์ที่ลดลงไป 8% คิดเป็นการลดลงของการปล่อยคาร์บอนประมาณ 126 ตัน หรือประมาณ 2% ของการปล่อยคาร์บอนทั้งหมดในประเทศสหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ. 2006 หรือคิดเป็น 4% ของการบริโภคเชื้อเพลิงที่ลดลงไป

§ ความท้าทายในการนำ Telematics มาใช้ในโปรแกรม UBI

การติดตามระยะทางไมล์และข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ด้วยโปรแกรม UBI มีส่วนเพิ่มความกังวลแก่ผู้บริโภคในเรื่องการรูดค่าข้อมูลความเป็นส่วนตัว จึงเกิดคำถามขึ้นว่าบริษัทประกันภัยมีความสามารถมากน้อยแค่ไหนในเรื่องการดูแลความปลอดภัยของข้อมูลที่ได้รับไปอย่างไรก็ตาม ผู้บริโภคเริ่มรู้สึกกังวลน้อยลงว่าบริษัทประกันภัยจะนำข้อมูลไปใช้ในทางที่ผิด เนื่องจากบริษัทประกันภัยทำให้ผู้บริโภคมั่นใจว่ามีการจำกัดการรับข้อมูลและมีการเก็บข้อมูลที่ปลอดภัย ไม่มีการแชร์ข้อมูลระหว่างบริษัทประกันภัย หรือกลุ่มคนภายนอก เช่น ตำรวจ หรือบริษัทการตลาด เป็นต้น นอกจากนี้ ในสหรัฐอเมริกา บางรัฐ เช่น California ออกเป็นกฎหมายเพื่อระบุขอบเขต

ว่าข้อมูลจำเป็นระดับใด เพื่อใช้ในการติดตามการขับขี่ด้วยอุปกรณ์ชนิดนี้ เป็นต้น

การสร้างโปรแกรม UBI ให้เกิดขึ้นจริงสำหรับบริษัทประกันภัย เพื่อใช้ประโยชน์ Telematics ได้สูงสุด จำเป็นต้องมีทุนและแหล่งข้อมูลจำนวนมาก เนื่องจากโปรแกรม UBI ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีอย่างมาก เพื่อช่วยในการเก็บข้อมูลที่ต้องตอบสนองได้ตลอดเวลา นอกจากนี้ UBI นับเป็นเรื่องใหม่ ดังนั้น ยังมีความไม่แน่นอนในการเลือกและแปลข้อมูลการขับขี่ และความไม่แน่นอนของข้อมูลว่าควรเข้าไปบูรณาการกับข้อมูลที่มีอยู่แล้วหรือโครงสร้างการคิดราคาใหม่ของผลิตภัณฑ์เพื่อให้ได้ผลกำไรอย่างไร มีสิ่งหนึ่งที่สำคัญคือ การแปลงข้อมูลผู้ขับขี่ความเสี่ยงต่ำด้วยโปรแกรม

UBI เพื่อให้เสนอราคาเบี้ยประกันภัยที่ต่ำลงนั้นอาจมีผลกระทบต่อผลกำไรโดยรวมของบริษัทประกันภัย

แน่นอนว่าการใช้โปรแกรม UBI มีต้นทุนด้านเทคโนโลยีและฮาร์ดแวร์ ซึ่งต้นทุนโดยตรงมาจากค่าติดตั้ง ค่าบำรุงรักษาและการขนส่งอุปกรณ์ Telematics นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดเรื่องพื้นที่บรรจุข้อมูลที่วิเคราะห์ข้อมูลปริมาณมหาศาล จึงเป็นความท้าทายของบริษัทประกันภัย เครื่องมือวัดความสำเร็จของบริษัทประกันภัยคือความสามารถที่จะสร้างโปรแกรมที่มีประสิทธิภาพและมีประโยชน์ โดยไม่ผลักภาระต้นทุนไปยังผู้บริโภค ในบทความนี้ได้นำเสนออุปกรณ์ Telematics หลากหลายแบบที่มีอยู่ ดังนี้

Dongle เป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งได้เองสำหรับผู้เป็นเจ้าของรถยนต์ โดยผู้รับประกันภัยจัดหามาให้ ซึ่งมีอายุการใช้งานประมาณหกเดือน อุปกรณ์นี้เป็นที่นิยมใช้ในสหรัฐอเมริกามากที่สุด เนื่องจากต้นทุนต่ำและมีความน่าเชื่อถือสูง เป็นระบบแบบ plug and play คือสามารถเชื่อมต่อเข้ากับคอมพิวเตอร์ ทำงานได้อัตโนมัติสามารถนำกลับมาใช้ใหม่กับรถยนต์คันอื่น ๆ ต่อได้ ทำงานอัตโนมัติเมื่อเครื่องรถยนต์เริ่มทำงาน เก็บข้อมูลที่ตั้งและลักษณะการขับขี่ได้อย่างมีคุณภาพและปลอดภัย และยังผูกบริการอื่น ๆ เข้ากับระบบได้ด้วย ด้วยเหตุผลเหล่านี้ทำให้อุปกรณ์นี้เป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับผู้ที่ต้องการเข้าตลาด UBI รายใหม่ อยากรู้ก็ตาม dongle ก็ยังมีข้อเสีย นั่นคือติดตั้งได้เฉพาะกับรถยนต์รุ่นใหม่ และอาจเสี่ยงต่อการฉ้อฉล เนื่องจากเป็นอุปกรณ์ถอดออกได้ ไม่ใช่อุปกรณ์ที่ติดกับตัวรถ และเทคโนโลยีของ Dongle ล้าสมัยได้ไว (มีอายุ 12-18 เดือน)

Black Box ต้องได้รับการติดตั้งจากผู้มีความชำนาญ ได้รับความนิยมในยุโรป เพราะเป็นหนึ่งในอุปกรณ์ที่มีความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือสูงสุด สามารถใช้อุปกรณ์ black box กับ PAYD และ PHVD เหมาะสำหรับการขอข้อมูลเชิงลึกและมีรายละเอียดของข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ อุปกรณ์ black box จะถูกรวมเข้ากับเครื่องวัดความเร็วเพื่อเก็บข้อมูลประสิทธิภาพ

การทำงานของรถยนต์ เช่น ความเร็ว การหักเลี้ยวรถและความรุนแรงในการเบรก เป็นต้น ตัวอุปกรณ์ black box มีตัวจับสัญญาณในตัว สามารถเชื่อมโยงไปยังหน่วยควบคุมอิเล็กทรอนิกส์ (electronic control unit : ECU) ภายในตัวจับสัญญาณของรถยนต์ นอกจากนี้ อุปกรณ์ black box ยังเหมาะกับบริการที่ชื่อว่า first notice of loss (FNOL) ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบสัญญาณกันขโมย อุปกรณ์ black box ยังสนับสนุนการติดตามพฤติกรรมการขับขี่ (Driving Behavior Data : DBD) สำหรับผู้ขับขี่ที่ยังเป็นวัยรุ่นหรือยังไม่มีประสบการณ์ อยากรู้ก็ตาม อุปกรณ์ black box เป็นแบบติดตั้งถาวร ไม่สามารถถอดออกได้ เป็นอุปกรณ์ที่นับได้ว่ามีต้นทุนในการติดตั้งสูงสุด

Embedded ในประเทศสหรัฐอเมริกา ณ สิ้นปี ค.ศ 2013 มีผู้ผลิตรถยนต์ถึง 11 แห่ง ที่มีการพ่วงอุปกรณ์ Telematics เข้ากับรถยนต์ ซึ่งทำให้เกิดบริการใหม่ เช่น การวิเคราะห์อาการรถเสียจากระยะทางไกล มีระบบนำทาง และอื่น ๆ อุปกรณ์ embedded ยังสามารถติดต่อกับ ECU ของรถยนต์ ซึ่งสามารถบันทึกและส่งข้อมูลประสิทธิภาพการทำงานของรถยนต์ จุดแข็งของอุปกรณ์ embedded คือการจัดการลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relationship Management) ให้ลูกค้าได้เห็นว่าการติดตามการขับขี่ของตนเมื่อผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลจะคิดเป็นค่าเบี้ยประกัน

ภัยเท่าไร ความท้าทายที่สำคัญของอุปกรณ์ embedded คือ มีภาระต้นทุนที่สูงขึ้นสำหรับผู้บริโภค อุปกรณ์อาจต่ำกว่ามาตรฐาน อุปกรณ์ embedded ไม่เข้ากับแอปพลิเคชันหรือบริการที่พัฒนาขึ้นใหม่ เนื่องจากอุปกรณ์ embedded ถูกติดตั้งจากผู้ผลิตรถยนต์หลากหลายแห่ง

Smartphone เป็นอุปกรณ์ล่าสุดของ Telematics ในด้านเทคโนโลยีการสื่อสารโทรคมนาคม สามารถทำงานด้วยตัวอุปกรณ์เอง หรือแค่ติดต่อเชื่อมโยงข้อมูลเข้ากับระบบรถยนต์เพื่อโอนข้อมูลไปมาระหว่าง smartphone และรถยนต์ smartphone มีตัวจับสัญญาณที่ตัวอุปกรณ์เอง เช่น GPS ตัววัดความเร็วและตัวจับทิศทาง และยังมีหน่วยความจำสำหรับจัดเก็บข้อมูล หรือ

ใช้ cloud และมีความสามารถในการสื่อสารกับเจ้าของ ผู้รับประกันภัย ไม่มีต้นทุนการติดตั้งอุปกรณ์หรือตัวรับส่งข้อมูล และยังไม่มิตันทุนที่หลักการไปยังผู้บริโภค เพราะการประมวลผลและจัดเก็บข้อมูลนั้นอยู่ในตัว smartphone เอง ถึงแม้ว่า smartphone จะมีประโยชน์อยู่มากมาย แต่สำหรับด้าน Telematics ยังไม่ได้รับความนิยมนัก และมีจุดอ่อนคือข้อมูลที่ได้จาก smartphone ยังมีคุณภาพและความน่าเชื่อถือไม่ถึงมาตรฐาน เช่น ใน smartphone ตัววัดความเร็วให้ข้อมูลที่ยังไม่สามารถวัดเทียบได้กับมาตรฐาน ตัวจับทิศทางจะให้ข้อมูลทิศทางก็ขึ้นอยู่กับตำแหน่งของ smartphone เอง ทำให้ข้อมูลทิศทาง smartphone ที่ได้ยังไม่น่าเชื่อถือ ดังนั้น ยังต้องมีการพัฒนาอีกมากหากนำมาใช้ในด้าน Telematics

บริษัทประกันภัยต้องจัดทำข้อกำหนดหรือข้อบังคับ และต้องได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยสำหรับการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยแบบใหม่ ปกติการเพิ่มอัตราเบี้ยประกันภัยใหม่จำเป็นต้องมีข้อมูลทางสถิติเพื่อสนับสนุนโครงสร้างการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยใหม่นี้ แม้ว่าจะสามารถใช้โปรแกรม UBI ได้จริง แต่ยังคงต้องคำนึงว่าข้อมูลการขับขี่นั้นเป็นข้อมูลส่วนบุคคล จึงต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบถึงขอบเขตของข้อมูลที่ต้องการเพื่อไม่ให้กระทบกับสิทธิส่วนบุคคล นอกจากนี้ โปรแกรม UBI ควรคำนึงถึงขอบเขตความคุ้มครองของประกันภัยด้วย ไม่ควรกระทบกับค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมของเบี้ยประกันภัย การตั้งคว้านสิ้นสุดความคุ้มครองและการการันตีการต่ออายุ

\$ อนาคตของ Telematics

ตามการรายงานของ SMA Research พบว่า UBI มีการเติบโตอย่างรวดเร็วในสหรัฐอเมริกา คิดเป็น 36% ของประกันภัยรถยนต์ทั้งหมดที่คาดว่าจะใช้ Telematics ภายในปี ค.ศ. 2020 นอกจากนี้ ยังมีงานวิจัยจาก ABI คาดการณ์ไว้ว่า อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของ Telematics ที่ใช้ในการประกันภัยโดยรวมทั่วโลก เพิ่มขึ้นเป็น 81% จาก 5.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ สิ้นปี ค.ศ. 2013 เพิ่มขึ้นเป็น 107 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ณ ปี ค.ศ. 2018 และตามผลสำรวจของ CIPR ในเดือนพฤษภาคม 2014 ทั้ง 47 รัฐในสหรัฐอเมริกา ในส่วนของประกันภัยพบว่ามี 5 รัฐ ได้แก่ California, New Mexico, Puerto Rico, Virgin Islands และ Guam ได้บัญญัติกฎหมายและนโยบายการใช้ Telematics ด้วย UBI ใน 23 รัฐ มีมากกว่า 5 บริษัทประกันภัยที่มีการใช้ Telematics ด้วย UBI อย่างจริงจังในตลาดประกันภัย

การใช้ Telematics ด้วย UBI ถูกขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีที่ก้าวหน้า ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุน เพิ่มความสะดวกสบายและประสิทธิภาพในการขับขี่ การใช้อุปกรณ์ Telematics จะทำให้บริษัทประกันภัยเก็บข้อมูลการขับขี่ได้ดียิ่งขึ้น ทำให้สามารถเข้าถึงความเสี่ยงในการขับขี่แต่ละบุคคลเพื่อนำไปคิดเบี้ยประกันภัยได้ตามจริง และโปรแกรม UBI สามารถช่วยบริษัทประกันภัยสร้างผลิตภัณฑ์ที่มีความแตกต่าง สร้างความได้เปรียบเหนือกว่าคู่แข่ง และเป็นที่ต้องการ

ลูกค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ อย่างไรก็ตาม ต้องเป็นประโยชน์ต่อสังคมและได้รับอนุญาตให้เข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลจากผู้บริโภคเท่านั้นจึงจะทำให้ความต้องการของผลิตภัณฑ์ UBI บนพื้นฐาน Telematics เพิ่มขึ้นในอนาคต

บรรณานุกรม

- National Association of Insurance Commissioner (NAIC). "Usage-Based Insurance and Telematics". [ออนไลน์]. 14 ธันวาคม 2558 เข้าจาก: http://www.naic.org/cipr_topics/topic_usage_based_insurance.htm (วันที่ค้นหาข้อมูล: ธันวาคม 2558)
- Paefgen, Johannes. "Telematics Strategy for Automobile Insurers". [ออนไลน์]. พฤษภาคม 2556 เข้าจาก https://www.alexandria.unisg.ch/Person/Lukas_Ackermann/223402 (วันที่ค้นหาข้อมูล ธันวาคม 2558)
- The center for Insurance Policy and Research (CIPR). "Usage based Insurance and Vehicle Telematics". [ออนไลน์] มีนาคม 2558 เข้าจาก: http://www.naic.org/documents/cipr_study_150324_usage_based_insurance_and_vehicle_telematics_study_series.pdf (วันที่ค้นหาข้อมูล: ธันวาคม 2558)