HUK-COBURG

Telematik-Tarife: Datennutzung und Haftungsrisiken

Frankfurt am Main, 27. September 2016

HUK-COBURG

Inhaltsübersicht

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Inhaltsübersicht

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft

- Begriffsbestimmung: Telematik – Verbindung von **Tele**kommunikation und Infor**matik**
- Telematik-Tarife nutzen Verkehrsdaten zur Tarifierung
- Pay as you drive durch Erfassung von Fahrverhaltensdaten
  - Messung und Auswertung von Uhrzeit sowie von Positions- und Beschleunigungsdaten
  - Ermittlung von abgeleiteten Werten (Dauer der Fahrt; befahrene Straßen)
  - Feststellung von Verkehrsverstößen
  - Ermittlung evaluierender Merkmale (Beschleunigungs- und Bremsverhalten)
- Auswertung des Fahrverhaltens zur Tarifierung
- Rückmeldung an Fahrer – Möglichkeit zur Beeinflussung des Fahrverhaltens durch Incentivierung und Ermöglichung von Selbstkontrolle
- Telematik-Angebote sind geeignet, den Kontakt zu Versicherungsnehmern zu verbessern

Technische Aspekte von Telematik-Tarifen

HUK-COBURG

- Telematik-Tarife sind ein technikgebundenes Produkt – erforderlich sind zentrale und dezentrale Datenverarbeitungseinrichtungen
  - Telematikeinrichtungen zur Datenerhebung und -übertragung
  - Rechenzentrumsinfrastruktur zum Datenempfang, zur Datenverarbeitung und zur Datenauswertung
- Verfügbare Quellen für Telematikdaten
  - Festverbaute Technik der Kfz-Hersteller
  - Erfassung über Smartphone des Nutzers
  - Bereitstellung einer Telematikeinheit durch Versicherer

Inhaltsübersicht

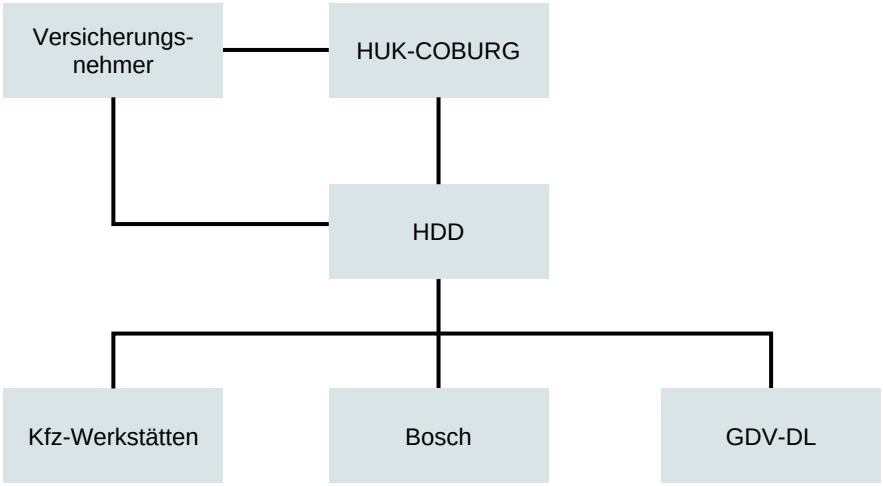
HUK-COBURG

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Smart Driver Programm der HUK-COBURG

- Smart Driver Programm basiert auf detaillierter Markt- und Anforderungsanalyse
  - Fokus auf junge Fahrer
  - Datenermittlung durch festeingebaute Telematikeinheit
- Kooperation mit Robert Bosch GmbH für Telematikeinheit und Backend
  - Bosch ist Technologiepartner – Bosch erhält keine Daten der Versicherungsnehmer
  - Tarifierung erfolgt unmittelbar durch HUK-COBURG
- HUK-COBURG Datenservice und Dienstleistungen GmbH (HDD) als konzernangehöriger Dienstleister
- Einführung von Telematik-Tarifen ist Herausforderung für Versicherer und Technologiepartner

Smart Driver Programm der HUK-COBURG (Schema)



Inhaltsübersicht

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz I

- Daten aus Telematikanwendungen haben vielfältiges Nutzungspotential
  - Nutzung durch Versicherungsunternehmen selbst
  - Kommerzielle Verwertung durch Dritte
  - Zugriff durch Justizbehörden und Unfallbeteiligte
- Aber: Fahrverhaltensdaten sind sensible personenbezogene Daten
- Erforderlich ist datenschutzkonforme Umsetzung
  - Enge Zusammenarbeit mit internem Datenschutzbeauftragtem
  - Berücksichtigung des Datenschutzes bereits im Design der Lösung
- Bei Verstoß gegen Datenschutzvorschriften drohen empfindliche Sanktionen

Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz II

HUK-COBURG

- Information und Einwilligung der Betroffenen erforderlich
- Erfasste Telematik-Daten unterliegen der Zweckbindung
- Sicherheit der Telematikdaten
  - Verarbeitung durch externe Dienstleister im Wege der Auftragsdatenverarbeitung
  - Gewährleistung der Datensicherheit in Telematikeinheit, bei Übertragung und Speicherung
  - Sicherung gegen Manipulation
- Umgang mit sensiblen personenbezogenen Daten gehört seit jeher zu den Aufgaben der Versicherer
  - Spezifische Haftungsrisiken bei Telematik-Tarifen sind nicht erkennbar

Inhaltsübersicht

HUK-COBURG

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung

HUK-COBURG

- Unfallmeldedienst als zusätzliche Assistenzleistung bei Telematik-Tarifen
  - Benachrichtigung von Rettungsdiensten im Notfall bei gleichzeitiger Übermittlung der Fahrzeugkoordinaten
  - Technische Anforderungen werden durch typische Telematik-Tariflösung bereits erfüllt
- Vorteile des Unfallmeldedienstes
  - Erhöhung der Sicherheit
  - Erstkontakt zum Versicherungsnehmer – zusätzliche Assistenzleistungen können im Pannenfall angeboten werden
- Überblick über Funktion der Unfallmeldung
  - Permanente Messung von Beschleunigungswerten zur Unfallerkennung
  - Übermittlung von Unfalldaten an Leitstelle
  - Kontaktversuch zum Fahrer und Entscheidung über Benachrichtigung von Rettungsdiensten

Haftungsrisiken beim Unfallmeldedienst

HUK-COBURG

- Fehlfunktionen des Unfallmeldedienstes bedingen unterbliebene oder verzögerte Rettung der Fahrzeuginsassen
- Unfallmeldedienst ist neuartiges Produkt, das besondere Anforderungen an die Versicherungswirtschaft stellt
  - Technische Komplexität der erforderlichen Systeme
  - Mit Leben und körperlicher Unversehrtheit stehen höchste Rechtsgüter in Rede
- Ein ständig verfügbarer absolut fehlerfrei arbeitender Unfallmeldedienst ist aus technischen Gründen nicht realistisch
  - Funktionsstörung der Telematikeinheit
  - Fehlender GPS-Empfang, fehlende Mobilfunkabdeckung
  - Menschliches Versagen
- Analyse der Haftungsrisiken und Identifikation von Maßnahmen zur Risikominimierung erforderlich

Inhaltsübersicht

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Vertragliche Haftung beim Unfallmeldedienst I

- Haftung für Fehlfunktionen des Unfallmeldedienstes – Einstandspflicht bei gescheiterter oder verzögerter Rettung der Fahrzeuginsassen
- Grundlage der Haftung ist ein Verstoß gegen vertragliche Pflichten
  - Maßgeblich ist die konkrete vertragliche Abrede: Bereitstellung des Unfallmeldedienstes
- Haftung für Rettung bzw. erfolgreiche Unfallmeldung bei Rettungsdienst im Einzelfall?
  - Erfolgshaftung für Rettung?
  - Erfolgshaftung für Benachrichtigung von Rettern?
- Ergebnis: Unfallmeldedienst bietet keine Funktions- oder Sicherheitsgarantie
  - Versicherer übernimmt keine Erfolgshaftung für Rettung der Unfallbeteiligten oder erfolgreiche Benachrichtigung der Rettungsdienste

Vertragliche Haftung beim Unfallmeldedienst II

- Zu beachten sind aber hohe Schutzgüter und Vertrauensstellung des Versicherungsunternehmens
  - Trotz fehlender Erfolgshaftung besteht vertragliche Funktionsverantwortung – untaugliches Telematiksystem erfüllt die vertraglichen Anforderungen nicht
  - Geschuldet ist ein zur erfolgreichen Unfallmeldung grundsätzlich **geeignetes Unfallmeldesystem**
- Zusätzliche Aufklärungs- und Hinweispflichten gegenüber Versicherungsnehmern
- Verschuldensabhängige Haftung des Versicherungsunternehmens
  - Haftung für eigenes Verschulden
  - Verschuldenszurechnung von Erfüllungsgehilfen (§ 278 BGB)

Vertragliche Haftung beim Unfallmeldedienst III

- Keine Haftung für unbeherrschbare Leistungsfaktoren
  - Mobilfunkabdeckung, GPS-Signal
- Keine Haftung für Konstruktions- oder Herstellungsfehler der Telematikeinheit
- Im Haftungsfall Kompensation für Gesundheitsschäden und Tod
- Geschützter Personenkreis umfasst grundsätzlich alle Kfz-Insassen
  - Versicherungsnehmer, Fahrer und Fahrzeuginsassen
  - Kein Schutz für Dritte

Deliktische Haftung beim Unfallmeldedienst

HUK-COBURG

- Neben vertraglicher Haftung ist auch eine deliktische Haftung nach § 823 Abs. 1 BGB denkbar
- Mögliche Haftungsgrundlage ist die Verletzung von Verkehrspflichten
- Innerbetriebliche Abläufe sind so zu organisieren, dass Schädigungen möglichst vermieden werden
  - Deliktsrechtliche Haftung für fehlende Eignung
  - Verletzung von Instruktions- und Warnpflichten
  - Verletzung der Produktbeobachtungspflicht bzw. der Pflicht zum Rückruf
- Verschuldensabhängige Haftung
- Regelmäßig keine Haftung nach Produkthaftungsgesetz

Inhaltsübersicht

HUK-COBURG

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   - a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   - b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   - c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Verantwortlichkeit des Vorstands

HUK-COBURG

- Entscheidung über Einführung des Unfallmeldedienstes ist als grundsätzliche unternehmenspolitische Entscheidung durch Vorstand zu treffen
- Auch Entscheidung über Rückruf wird im Regelfall dem Vorstand obliegen
- Für Vorstandsentscheidungen gilt der Sorgfaltsmaßstab nach § 93 Abs. 1 Satz 1 AktG
  - Vorstandsmitglieder haben bei ihrer Geschäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden
- Maßstab für individuelle Verantwortlichkeit ist die sog. Business Judgement Rule (§ 93 Abs. 1 Satz 2 AktG)
- Vorstand darf auch geschäftliche Risiken eingehen
- Erforderlich ist eine angemessene Information des Vorstands, um die Entscheidung abzusichern

Inhaltsübersicht

HUK-COBURG

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst

HUK-COBURG

- Bei verzögerter oder ausbleibender Rettung ist auch eine Strafbarkeit wegen fahrlässiger Körperverletzung oder fahrlässige Tötung denkbar
  - Mögliche Sorgfaltspflichtverstöße
    - Inverkehrbringen eines ungeeigneten oder wirkungslosen Produktes
    - Verletzung von Instruktions- und Warnpflichten
    - Versäumnis eines Rückrufs
- Individuelle Verantwortlichkeit von Mitarbeitern und Angehörigen der Leitungs- und Führungsebene
  - Mögliche Strafbarkeit setzt individuelle Vorwerfbarkeit voraus

Inhaltsübersicht

HUK-COBURG

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Maßnahmen zur Minimierung von Risiken

HUK-COBURG

- Haftungsrisiken können durch verschiedene Maßnahmen minimiert werden
- Einrichtung adäquater Organisationsstrukturen und Risikoprozesse
- Vorgelagerte Funktionsprüfung und Risikobewertung
- Pflicht zur laufenden Überwachung im Betrieb
  - Informationssammlung
  - Reaktionspflicht
- Beachtung der Hinweis- und Informationspflichten gegenüber Versicherungsnehmern
  - Information über Funktionsgrenzen und -einschränkungen
  - Notwendigkeit eigene Rettungsbemühungen zu ergreifen
- Defensive Formulierung des vertraglichen Leistungsversprechens

Inhaltsübersicht

HUK-COBURG

1. Telematik-Tarife in der Versicherungswirtschaft
2. Smart Driver Programm der HUK-COBURG
3. Nutzung von Fahrverhaltensdaten und Datenschutz
4. Unfallmeldedienst als Mehrwertleistung
   a. Zivilrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
   b. Verantwortlichkeit des Vorstands
   c. Strafrechtliche Haftung beim Unfallmeldedienst
5. Maßnahmen zur Minimierung von Risiken
6. Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

Fazit – Zusammenfassung wesentlicher Thesen

- Telematik-Tarife ermöglichen individualisierte risikobasierte Tarifierung
- Technische Umsetzung von Telematik-Tarifen muss Anforderungen des Datenschutzes beachten
- Beachtung des Datenschutzes stellt allerdings keine grundlegend neue Herausforderung für Versicherungsunternehmen dar
- Besondere Herausforderungen ergeben sich, wenn Telematik-Tarife mit einem Unfallmeldedienst kombiniert werden
- Versicherungsunternehmen tragen Verantwortung für grundsätzliche Eignung des Unfallmeldesystems. Bei einer Verletzung der entsprechenden Sorgfaltspflichten drohen Haftungsrisiken.
- Gefahr einer Haftung kann durch Maßnahmen zur Risikoermittlung, -bewertung und -mitigation adressiert werden

Vielen Dank!

Dr. Jörg Etzkorn
Leiter Recht und Compliance HUK-COBURG