Spies: M2M: Zu scharf gebremst? Ihr Smartphone könnte Sie bald bei Ihrer Kfz-Versicherung anschwärzen ZD-Aktuell 2013, 03539

M2M: Zu scharf gebremst? Ihr Smartphone könnte Sie bald bei Ihrer Kfz-Versicherung anschwärzen

Dr. Axel Spies ist Rechtsanwalt in der Kanzlei Bingham McCutchen LLP in Washington DC und Mitherausgeber der ZD.

Zu diesem Thema gab es eine lesenswerte Diskussion im Beck-Blog: Aufhänger war ein Artikel in Spiegel-Online v. 16.4.2013. Darin wird berichtet, dass zumindest ein Mobilfunkbetreiber in Deutschland bis Ende 2013 eine neue drahtlose Technologie einführen will, die das Fahrverhalten von Autofahrern erfasst. Andere würden an dem Thema arbeiten.

Das Ziel sind flexiblere Versicherungstarife, dazu soll ein Modul im Auto eingebaut werden. Dieses Gerät soll dann Informationen zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, Bremsverhalten oder Nachtfahrten erfassen. Diese Daten würden über Mobilfunk an die KFZ-Versicherungsgesellschaft übertragen, um das Fahrverhalten des Kunden mittels eines internen Systems (Scoring) zu bewerten. Angeblich funktioniert das System auch per Smartphone-App. Der Bundesbeauftragte für den Datenschutz, *Peter Schaar,* habe u. a. moniert, dass es sich „im Grunde [...] um eine freiwillige Vorratsdatenspeicherung des Kfz-Halters" handele.

Die Maschine-zu-Maschine-Kommunikation (M2M) war schön häufiger Thema im Beck-Blog – z. B. bei der Datenerfassung durch Stromzähler. Die Anbieter sehen für die Kfz-Datenerfassung die „ausdrückliche Zustimmung" (wohl der Halter, nicht der individuellen Fahrer) vor. Standortdaten würden nicht gespeichert. Die Diskussion im Blog drehte sich u. a. um die Frage, ob diese Nutzung der Standort- und Verkehrsdaten datenschutzrechtlich zulässig ist.

Die Kommentatoren im Beck-Blog weisen u. a. darauf hin, dass z. B. in Großbritannien ein Pilotprojekt mit der *AIG Group* und *Vodafone* zu einer solchen Datenerfassung angelaufen sei. Die eigentlichen Probleme, so ein Kommentator, lägen im Bereich des Arbeitnehmerdatenschutzes, wenn also der Arbeitgeber als Halter die Daten der Fahrer auswertet, und in der Intransparenz des Bewertungssystems. Ein anderer Kommentator führt an, dass, um eine Geschwindigkeitsübertretung feststellen zu können, das Gerät zwangsläufig auch die genaue Position feststellen müsse. Und das sei der Punkt, an dem alle Ermittlungsbehörden und Geheimdienste sich zufrieden zurücklehnen und sich über die detaillierten Bewegungsprofile freuen könnten. Wenn die Überwachung via Versicherungsgebühren erst einmal eingeführt werde, würde es nicht lange dauern, bis man sich persönlich, mittels des Moduls anmelden müsse, damit auch immer nachgehalten

werden kann, wer gefahren ist. Dem wurde entgegengehalten, dass niemand die Ressourcen habe, all diese Daten wirklich auszuwerten – was wiederum ein anderer Kommentator energisch bestritt.

Ein anderes Problem in diesem Zusammenhang ist, wer in die Datenerfassung konkret i. S. d. BDSG einwilligen muss (Halter oder Fahrer) und die Frage, ob eine Einwilligung „freiwillig" erfolge, wenn man anderenfalls befürchten müsse, in der Versicherung hochgestuft zu werden. Hierzu gab es einen weiteren ausführlichen Kommentar, wonach das Pay-As-You-Drive-Konzept eine logische und notwendige Entwicklung hin zum vernetzten Fahrzeug (connected car) sei. Der Versicherungsnehmer werde für verkehrsgerechtes Verhalten belohnt und könne direkt davon profitieren.

Laut Pressemitteilung des Mobilfunkbetreibers würden die Daten nicht direkt an den Versicherer als Einzeldaten übermittelt, sondern es werde aus den Daten und somit aus dem Fahrverhalten des Fahrzeugnutzers ein Punktewert auf einer Skala (Score) ermittelt, welcher dem Versicherer zur Bestimmung des Tarifs zur Verfügung gestellt werde. Dabei, so der Kommentator, sollen keine Geopositionen oder ähnliche verkehrsspezifische Daten dem Versicherer übermittelt werden. Der Schluss läge allerdings auf der Hand, dass derjenige, der sich nicht einem solchen Konzept der Erfassung des Fahrverhaltens anschließe, mit höheren Versicherungstarifen rechnen müsse. Das könne eine finanzielle Beeinträchtigung des „freiwilligen" Entschlusses zur Teilnahme an dem Konzept bedeuten. Der Kommentator schlägt vor, die Grenze dort zu ziehen, wo ein Tarif für Pay-As-You-Drive-Verweigerer eine sittenwidrige Höhe im Vergleich zu den sonstigen Tarifen erreiche. Unter dieser Schwelle beinhalte das vorgestellte Konzept einen Vorteil sowohl für den Versicherer als auch für den Versicherungsnehmer.