

OLIVER BECKER

Aufsichtsrechtliche
Rahmenbedingungen für
Telematik-Tarife in der
Kfz-Versicherung

*Schriften zum
Recht der Digitalisierung
10*

Mohr Siebeck

Schriften zum Recht der Digitalisierung

Herausgegeben von

Florian Möslein, Sebastian Omlor und Martin Will

10



Oliver Becker

Aufsichtsrechtliche
Rahmenbedingungen für
Telematik-Tarife in
der Kfz-Versicherung

Mohr Siebeck

Oliver Becker, geboren 1992; Studium der Rechts- und Wirtschaftswissenschaften an der Universität Mannheim; 2015 LL.B.; 2018 Erstes juristisches Staatsexamen; Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Privatversicherungsrecht, Wirtschaftsrecht und Rechtsvergleichung der Universität Mannheim; 2019 Forschungsaufenthalt an der University of Cambridge (UK); 2021 Promotion; derzeit Referendariat am Oberlandesgericht Karlsruhe.
orcid.org/0000-0002-1836-0974

Gedruckt mit Unterstützung der Johanna und Fritz Buch Gedächtnis-Stiftung, Hamburg
Zugleich Dissertation Universität Mannheim, 2021

ISBN 978-3-16-161092-9 / eISBN 978-3-16-161093-6
DOI 10.1628/978-3-16-161093-6

ISSN 2700-1288 / eISSN 2700-1296 (Schriften zum Recht der Digitalisierung)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2022 Mohr Siebeck Tübingen. www.mohrsiebeck.com

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für die Verbreitung, Vervielfältigung, Übersetzung und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Das Buch wurde von Gulde Druck in Tübingen aus der Times New Roman gesetzt, auf alterungsbeständiges Werkdruckpapier gedruckt und von der Buchbinderei Spinner in Ottersweier gebunden.

Printed in Germany.

Meiner Oma

Vorwort

Die vorliegende Arbeit wurde im Frühjahrs-/Sommersemester 2021 von der Abteilung Rechtswissenschaft der Fakultät für Rechtswissenschaft und Volkswirtschaftslehre der Universität Mannheim als Dissertation angenommen. Das Manuskript wurde im November 2020 fertiggestellt, Rechtsprechung, Literatur und Entwicklungen auf dem Telematik-Versicherungsmarkt konnten für die Drucklegung bis Ende Juli 2021 berücksichtigt werden.

Das Entstehen des vorliegenden Buches haben zahlreiche Personen und Institutionen unterstützt. Ihnen bin ich zum Dank verpflichtet. Mein besonderer Dank gilt dabei aus mehreren Gründen meinem Doktorvater Herrn Professor Dr. Oliver Brand, LL.M. (Cantab.). Zunächst schulde ich ihm Dank für die Betreuung meiner Arbeit und die rat- und tatkräftige Unterstützung in allen Belangen, die mein Promotionsvorhaben betrafen. Darüber hinaus danke ich ihm dafür, dass ich als sein studentischer und wissenschaftlicher Mitarbeiter so vieles lernen und erleben durfte. Die Zeit an seinem Lehrstuhl war großartig und in vielerlei Hinsicht Schule für meinen weiteren Lebensweg. Sie wird mir unvergesslich bleiben.

Herrn Professor Dr. Mark Makowsky gebührt Dank für seine hilfreichen Ratschläge und die zügige Erstellung des Zweitgutachtens, Herrn Professor Dr. Friedemann Kainer für die Übernahme des Vorsitzes in meinem Rigorosum. Herrn Professor Dr. Florian Möslein, LL.M. (London), Herrn Professor Dr. Sebastian Omlor, LL.M. (NYU), LL.M. Eur. und Herrn Professor Dr. Dr. Martin Will, M.A., LL.M. (Cantab.) danke ich für die Aufnahme meiner Arbeit in die Schriftenreihe „Schriften zum Recht der Digitalisierung“.

Der Konrad-Adenauer-Stiftung schulde ich Dank für die weitreichende finanzielle und ideelle Förderung, die ich während meines Studiums und meiner Promotion erfahren durfte. Sie hat mir vieles ermöglicht. Ebenso zu danken ist der Johanna und Fritz Buch Gedächtnis-Stiftung für die großzügige finanzielle Unterstützung bei der Drucklegung und der Stiftung zur Förderung der Versicherungswissenschaft an der Universität Mannheim für die Auszeichnung meiner Arbeit mit ihrem Dissertationspreis.

Darüber hinaus danke ich Axel Becker und Ralph Stichler für die Durchsicht des Manuskripts. Ihre Anmerkungen haben meine Arbeit zu einer besseren gemacht. Bedanken möchte ich mich auch bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbei-

tern des Lehrstuhl Brand. Ohne sie wäre meine Zeit am Lehrstuhl weit weniger besonders und die Arbeit an meiner Dissertation deutlich beschwerlicher gewesen. Besonders danke ich in diesem Zusammenhang Annika Bührle – die Tasse sagt die Wahrheit: Sie ist mein Lieblingsprofi.

Mein letzter und größter Dank gilt meinen Eltern Axel und Bärbel Becker, meiner Oma Gerda Steiner und meiner Freundin und Gefährtin Corina Santacruz. Sie haben nicht nur die Fertigstellung dieser Arbeit, sondern auch mich als Person auf jede nur erdenkliche Weise und in wirklich außerordentlichem Maße unterstützt. Für ihre Ermunterungen und ihren Zuspruch, für ihr Vertrauen und ihr Interesse, für ihre Geduld und ihr Verständnis sowie für alles andere danke ich ihnen aus tiefstem Herzen. Meiner lieben Oma ist dieses Buch gewidmet.

Mannheim, im Juli 2021

Oliver Becker

Inhaltsübersicht

Vorwort	VII
Inhaltsverzeichnis	XIII
Abkürzungsverzeichnis	XXI
Einleitung	1
A. Problemaufriss	1
B. Stand der Forschung und Fragestellung der Arbeit	6
C. Gang der Darstellung	9
1. Kapitel: Grundlagen	11
A. Die Kfz-Versicherung	11
B. Grundbegriffe der Prämienkalkulation	13
C. Klassischer Tarifierungsansatz in der Kfz-Versicherung und Kritik	14
D. Telematik-Tarifierungsansatz in der Kfz-Versicherung	17
E. Nachteile und Potentiale von Telematik-Tarifen	30
F. Zusammenfassung	44
2. Kapitel: Anwendbarkeit des VAG auf Anbieter von Telematik-Tarifen	47
A. Anbieter von Telematik-Tarifen und klassischen Versicherungsprodukten	50
B. Auf Telematik-Tarife spezialisierte Anbieter	50
C. Telematik-Servicedienstleister und datenverarbeitende Unternehmen	65
D. Zusammenfassung	67

3. Kapitel: Outsourcing	69
A. Übertragung von Telematik- und Datendienstleistungen als Outsourcing	70
B. Übertragung von Telematik- und Datendienstleistungen als wichtiges Outsourcing	81
C. Folgen der Einordnung als Outsourcing	85
D. Zusammenfassung	92
4. Kapitel: Das Verbot versicherungsfremder Geschäfte	95
A. Telematik-Tarife als Tarife mit verhaltensabhängiger Tarifierung	99
B. Gewähren nicht-nutzungsverhaltensabhängiger Prämienrabatte in Geld	99
C. Anbieten zusätzlicher Telematik-Dienstleistungen	100
D. Zurverfügungstellen von Telematik-Hard- oder -Software	107
E. Zurverfügungstellen von Gutscheinen für Drittanbieterleistungen	121
F. Datenweitergabe, Datenhandel und Anbieten datengestützter Dienstleistungen	126
G. Einschalten eines Drittunternehmens	137
H. Zusammenfassung	146
5. Kapitel: Gleichbehandlungsgebote	149
A. Diskriminierungsverbot nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz	151
B. Gleichbehandlungsgebot für Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit	175
C. Gleichbehandlungsgebote aus dem Recht der Kfz-Haftpflichtversicherung	195
D. Allgemeiner versicherungsrechtlicher Gleichbehandlungsgrundsatz	204
E. Zusammenfassung	218

6. Kapitel: Das Sondervergütungsverbot nach § 48b VAG	223
A. Nutzungsverhaltensabhängiger Prämienrabatt in Geld- oder Gutscheinform	227
B. Prämienrabatt in Geld- oder Gutscheinform anlässlich der Übermittlung von Telematik-Daten	233
C. Geld-, Gutschein- oder Sachprämie anlässlich des Vertragsabschlusses	234
D. Anbieten zusätzlicher Telematik-Dienstleistungen	242
E. Zurverfügungstellen von Telematik-Hard- und -Software zur Vertragsdurchführung	244
F. Zusammenfassung	251
7. Kapitel: Die Erfüllbarkeit der Verpflichtungen aus den Versicherungsverträgen	255
A. Telematik-Tarife mit Daten als Versicherungsprämie	256
B. Telematik-Tarife mit reinen Bonus- oder unausgewogenen Bonus-Malus-Modellen	263
C. Zusammenfassung	264
Schluss	267
A. Thesenförmige Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse . .	267
B. Praxishinweise	278
C. Gesetzgeberischer Handlungsbedarf	283
Literaturverzeichnis	285
Sachregister	307

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	VII
Inhaltsübersicht	IX
Abkürzungsverzeichnis	XXI
Einleitung	1
A. Problemaufriss	1
B. Stand der Forschung und Fragestellung der Arbeit	6
C. Gang der Darstellung	9
1. Kapitel: Grundlagen	11
A. Die Kfz-Versicherung	11
B. Grundbegriffe der Prämienkalkulation	13
C. Klassischer Tarifierungsansatz in der Kfz-Versicherung und Kritik	14
D. Telematik-Tarifierungsansatz in der Kfz-Versicherung	17
I. Grundidee: Telematik-Daten zur nutzungsverhaltensabhängigen Tarifizierung	17
II. Umsetzung der Grundidee	17
1. Überblick	17
2. Datenerhebung	18
3. Datenauswertung	20
4. Nutzungsverhaltensscore als Tarifierungsmerkmal	22
5. Vertragsgestaltung: Einheits- und Trennungsmodell	25
III. Modifikation der Grundidee: Telematik-Daten als Versicherungsprämie	27
IV. Erweiterung der Grundidee: Anbieten zusätzlicher Telematik- Dienstleistungen	29
E. Nachteile und Potentiale von Telematik-Tarifen	30

I.	Nachteile	30
II.	Potentiale	33
	1. Risikoadäquatere Prämien	34
	2. Senkung des versicherten Risikos	38
	3. Eindämmung von Versicherungsbetrug und verbesserte Sachverhaltsaufklärung	42
	4. Anbieten zusätzlicher Telematik-Dienstleistungen	43
F.	Zusammenfassung	44
2. Kapitel: Anwendbarkeit des VAG auf Anbieter von Telematik-Tarifen		47
A.	Anbieter von Telematik-Tarifen und klassischen Versicherungsprodukten	50
B.	Auf Telematik-Tarife spezialisierte Anbieter	50
	I. Risikoübernahme	51
	II. Risikoausgleich	52
	III. Entgeltlichkeit	61
	IV. Ergebnis	65
C.	Telematik-Servicedienstleister und datenverarbeitende Unternehmen	65
D.	Zusammenfassung	67
3. Kapitel: Outsourcing		69
A.	Übertragung von Telematik- und Datendienstleistungen als Outsourcing	70
	I. Vereinbarung zwischen Versicherer und Drittem	72
	II. Dritter als Dienstleister des Versicherers	73
	1. Versicherer als Dienstleistungsempfänger	73
	2. Versicherungsnehmer als Dienstleistungsempfänger	73
	III. Aufsichtsrelevanz – versicherungstypische Dienstleistung	74
	1. Erhebung und Auswertung der Telematik-Parameter	77
	2. Auswertung von Kfz-Nutzungsverhaltensdaten im Falle eines Unfalls	78
	3. Analyse von Kfz-Nutzungsverhaltensdaten für versicherungs- mathematische Zwecke	78

4. Erbringung zusätzlicher Telematik-Dienstleistungen an den Versicherungsnehmer	79
5. Bereitstellen und Betrieb einer App oder von Telematik- Hardware	81
B. Übertragung von Telematik- und Datendienstleistungen als wichtiges Outsourcing	81
C. Folgen der Einordnung als Outsourcing	85
I. Überblick	85
II. Sicherstellen der ordnungsgemäßen Ausführung der ausgelagerten Tätigkeit	86
III. Sicherstellen einer wirksamen Aufsicht	87
IV. Besondere Anforderungen bei wichtigen Ausgliederungen	87
V. Zusätzliche Anforderungen bei der Ausgliederung von Schüsselfunktionen	89
VI. Besonderheiten in Bezug auf Telematik-Tarife	89
D. Zusammenfassung	92
4. Kapitel: Das Verbot versicherungsfremder Geschäfte	95
A. Telematik-Tarife als Tarife mit verhaltensabhängiger Tarifierung	99
B. Gewähren nicht-nutzungsverhaltensabhängiger Prämienrabatte in Geld	99
C. Anbieten zusätzlicher Telematik-Dienstleistungen	100
I. Zusätzliches finanzielles Risiko	101
1. Kosten der Bereitstellung der Dienstleistungen	102
2. Kosten wegen nicht- oder schlechtleistungsbedingter Schadensersatzansprüche	103
3. Kosten infolge von Verstößen gegen Datenschutz- und Datensicherheitsrecht	105
4. Zwischenergebnis	106
II. Funktionaler Zusammenhang	106
III. Ergebnis	107
D. Zurverfügungstellen von Telematik-Hard- oder -Software	107
I. Zum Ermöglichen der verhaltensabhängigen Tarifierung	108
II. Für sonstige Zwecke	109
1. Zusätzliches finanzielles Risiko	110

a) Kosten der Bereitstellung und Ausbesserung von Hard- und Software	110
b) Kosten infolge mangelbedingter Schadensersatzansprüche	111
aa) Bei Hardwareüberlassungen	111
bb) Bei Softwareüberlassungen	116
c) Zwischenergebnis	118
2. Funktionaler Zusammenhang	118
III. Ergebnis	120
E. Zurverfügungstellen von Gutscheinen für Drittanbieterleistungen . . .	121
F. Datenweitergabe, Datenhandel und Anbieten datengestützter Dienstleistungen	126
I. Datenweitergabe innerhalb des Konzerns	126
II. Datenweitergabe an einen Verband	130
III. Datenhandel mit dritten Unternehmen	132
1. Zusätzliches finanzielles Risiko	133
2. Funktionaler Zusammenhang	135
3. Ergebnis	135
IV. Erbringen datengestützter Dienstleistungen für Dritte	136
V. Ergebnis	136
G. Einschalten eines Drittunternehmens	137
I. Unabhängiges Drittunternehmen als Dienstleister	138
II. Beteiligung an einem Unternehmen und Einschalten desselben als Dienstleister	140
1. Beteiligung an einem Unternehmen	141
2. Unternehmen, an dem eine Beteiligung besteht, als Dienstleister	145
III. Ergebnis	145
H. Zusammenfassung	146
5. Kapitel: Gleichbehandlungsgebote	149
A. Diskriminierungsverbot nach dem Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetz	151
I. Telematik-Tarife lediglich für junge Fahrer	153
1. Vorliegen einer unmittelbaren Benachteiligung wegen des Alters	153
2. Rechtfertigung einer unmittelbaren Benachteiligung wegen des Alters	155

a) Maßstab der Rechtfertigung	155
b) Rechtfertigung nach § 20 Abs. 2 S. 2 AGG	159
c) Rechtfertigung nach § 20 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 AGG	161
3. Ergebnis	165
II. Unterschiedliche Prämienhöhen innerhalb des Telematik-Tarifs	165
1. Unmittelbare Benachteiligung	165
2. Mittelbare Benachteiligung	165
III. Unterschiedliche Prämienhöhen im Telematik-Tarif und im klassischen Tarif	172
IV. Ergebnis	174
 B. Gleichbehandlungsgebot für Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit	175
I. Grundlagen	175
II. Telematik-Tarife lediglich für junge Fahrer	182
III. Unterschiedliche Prämienhöhen innerhalb des Telematik-Tarifs	185
IV. Unterschiedliche Prämienhöhen im Telematik-Tarif und im klassischen Tarif	186
1. Reine Bonusmodelle	187
a) Vorliegen einer Ungleichbehandlung	187
b) Rechtfertigung einer Ungleichbehandlung	191
2. Bonus-Malus-Modelle	192
3. Zwischenergebnis	194
V. Ergebnis	194
 C. Gleichbehandlungsgebote aus dem Recht der Kfz-Haftpflicht- versicherung	195
I. Gleichbehandlungsgebot aus § 5 Abs. 3 PflVG	196
1. Telematik-Tarife lediglich für junge Fahrer	198
2. Unterschiedliche Prämienhöhen innerhalb des Telematik-Tarifs	200
3. Unterschiedliche Prämienhöhen im Telematik-Tarif und im klassischen Tarif	200
4. Ergebnis	201
II. Allgemeiner Gleichbehandlungsgrundsatz in der Kfz-Haftpflichtversicherung	202
 D. Allgemeiner versicherungsrechtlicher Gleichbehandlungsgrundsatz	204
I. Existenz und Begründung	205
1. Analoge Anwendung geschriebener Gleichbehandlungsgebote	207

2. Besonderes Verhältnis der Versicherungsnehmer untereinander und zu ihrem Versicherer	208
3. Die Optimierungsfunktion der Versicherung	215
4. Zwischenergebnis	217
II. Ergebnis	218
E. Zusammenfassung	218
6. Kapitel: Das Sondervergütungsverbot nach § 48b VAG	223
A. Nutzungsverhaltensabhängiger Prämienrabatt in Geld- oder Gutscheinform	227
I. Nutzungsverhaltensabhängiger Prämienrabatt in Geld	227
II. Nutzungsverhaltensabhängiger Prämienrabatt in Gutscheinform	231
III. Ergebnis	232
B. Prämienrabatt in Geld- oder Gutscheinform anlässlich der Übermittlung von Telematik-Daten	233
C. Geld-, Gutschein- oder Sachprämie anlässlich des Vertragsabschlusses	234
I. Geldprämien	235
II. Gutscheinprämien	240
III. Sachprämien	240
IV. Ergebnis	241
D. Anbieten zusätzlicher Telematik-Dienstleistungen	242
E. Zurverfügungstellen von Telematik-Hard- und -Software zur Vertragsdurchführung	244
I. Der Vertragsdurchführung dienende und für diese erforderliche Gegenstände	245
II. Der Vertragsdurchführung nicht dienende Gegenstände	245
III. Der Vertragsdurchführung dienende, aber für diese nicht erforderliche Gegenstände	246
1. Vorliegen einer Sondervergütung	246
2. Ausnahmetatbestand des § 48b Abs. 4 S. 1 VAG	248
3. Zwischenergebnis	250
IV. Ergebnis	250
F. Zusammenfassung	251

7. Kapitel: Die Erfüllbarkeit der Verpflichtungen aus den Versicherungsverträgen	255
A. Telematik-Tarife mit Daten als Versicherungsprämie	256
I. Fehlende Geldprämieeinnahmen	256
II. Möglichkeiten der Kompensation fehlender Geldprämien- einnahmen	256
1. Monetarisierung der Telematik-Daten	257
2. Subvention von Verträgen mit Daten als Versicherungsprämie	259
III. Ergebnis	262
B. Telematik-Tarife mit reinen Bonus- oder unausgewogenen Bonus-Malus-Modellen	263
C. Zusammenfassung	264
 Schluss	 267
A. Thesenförmige Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse	 267
I. Grundlagen	267
II. Anwendbarkeit des VAG auf Anbieter von Telematik-Tarifen . .	268
III. Outsourcing	269
IV. Das Verbot versicherungsfremder Geschäfte	270
V. Diskriminierungsverbote und Gleichbehandlungsgebote	272
VI. Das Sondervergütungsverbot nach § 48b VAG	275
VII. Die Erfüllbarkeit der Verpflichtungen aus den Versicherungs- verträgen	277
B. Praxishinweise	278
I. Grundidee: nutzungsverhaltensabhängige Tarifierung	278
II. Modifikation der Grundidee: Daten als Versicherungsprämie . .	280
III. Erweiterung der Grundidee: Anbieten zusätzlicher Telematik- Dienstleistungen	280
IV. Bereitstellen von Telematik-Gegenständen	281
V. Einschalten eines Dritten zur Vertragsdurchführung	281
C. Gesetzgeberischer Handlungsbedarf	283
 Literaturverzeichnis	 285
Sachregister	307

Abkürzungsverzeichnis

a. A.	anderer Ansicht
a. E.	am Ende
a. F.	alte Fassung
a. G.	auf Gegenseitigkeit
a. M.	am Main
ABIDA	Assessing Big Data
Abs.	Absatz
AcP	Archiv für die civilistische Praxis
AG	Aktiengesellschaft; Amtsgericht
AGB	Allgemeine Geschäftsbedingungen
AGBG	Gesetz zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen
AGG	Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz
AKB	Allgemeine Bedingungen für die Kfz-Versicherung
AktG	Aktiengesetz
allg.	allgemein
ALR	Allgemeines Landrecht für die preußischen Staaten gültig ab 1.6.1794
App	Application
Art.	Artikel
AuslPflVG	Gesetz über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
AVB	Allgemeine Versicherungsbedingungen
Az.	Aktenzeichen
BaFin	Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht
BAG	Bundesarbeitsgericht
BAV	Bundesaufsichtsamt für das Versicherungswesen
BB	Betriebs-Berater
BeckOGK	Beck-Online Großkommentar zum Zivilrecht
BeckOK	Beck'scher Online-Kommentar
Begr.	Begründung; Begründer
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BGH	Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidungen des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BIBA	British Insurance Brokers' Association
BKV	Bundesverband Deutscher Versicherungskaufleute
BoS	Board of Supervisors
bspw.	beispielsweise
BT	Bundestag
BTDrucks	Drucksachen des Deutschen Bundestages

Buchst.	Buchstabe(n)
BVerfG	Bundesverfassungsgericht
BVerfGE	Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
bzw.	beziehungsweise
C	Entscheidung des Gerichtshofs der Europäischen Union (Abkürzung innerhalb des Rechtsprechungszitats)
CMA	Competition and Markets Authority
Co.	Compagnie; Compagnon
D&O	Directors-and-Officers
DB	Der Betrieb
Dez.	Dezember
DÖV	Die Öffentliche Verwaltung
Dr.	Doktor
DSGVO	Datenschutzgrundverordnung
DStR	Deutsches Steuerrecht
DVO	Durchführungsverordnung
e.V.	eingetragener Verein
eCall	emergency call
ECLI	European Case Law Identifier
EG	Erwägungsgrund; Europäische Gemeinschaft
EGBGB	Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche
EIOPA	European Insurance and Occupational Pensions Authority
EIOPA-LL	European Insurance and Occupational Pensions Authority-Leitlinien
ErfK ArbeitsR	Erfurter Kommentar zum Arbeitsrecht
etc.	et cetera
EU	Europäische Union; European Union
EuCML	Journal of European Consumer and Market Law
EuGH	Europäische Gerichtshof
EuZW	Europäische Zeitschrift für Wirtschaftsrecht
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
f.	folgende
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
ff.	folgende
FKBP	Fahr/Kaulbach/Bähr/Pohlmann
FMA	Finanzmarktaufsichtsbehörde Österreich
Fn.	Fußnote
FS	Festschrift
GB BAV	Geschäftsbericht des Bundesaufsichtsamts für das Versicherungswesen
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GDV	Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
GG	Grundgesetz
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GPR	Zeitschrift für Gemeinschaftsprivatrecht
GPS	Global Positioning System
grds.	grundsätzlich

GRUR	Gewerblicher Rechtsschutz und Urheberrecht
GRUR Int.	Journal of European and International IP law
h. M.	herrschende Meinung
HaftPflG	Haftpflichtgesetz
HdV	Handwörterbuch der Versicherung
HGB	Handelsgesetzbuch
Hrsg.	Herausgeber
Hs.	Halbsatz
i. V. m.	in Verbindung mit
ID	Identifikationsnummer
IDD	Insurance Distribution Directive
IT	Informationstechnik
JZ	Juristenzeitung
KalV	Verordnung über die versicherungsmathematischen Methoden zur Prämienkalkulation und zur Berechnung der Alterungsrückstellung in der privaten Krankenversicherung (Kalkulationsverordnung)
KBP	Kaulbach/Bähr/Pohlmann
Kfz	Kraftfahrzeug
KfzPflVV	Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung
KG	Kommanditgesellschaft
KGaA	Kommanditgesellschaft auf Aktien
km	Kilometer
KVAV	Verordnung betreffend die Aufsicht über die Geschäftstätigkeit in der privaten Krankenversicherung (Krankenversicherungsaufsichtsverordnung)
LMRKM	Loewenheim/Meessen/Riesenkampff/Kersting/Meyer-Lindemann
LVM	Landwirtschaftlicher Versicherungsverein Münster
m. w. N.	mit weiteren Nachweisen
MaGo	Mindestanforderungen an die Geschäftsorganisation von Versicherungsunternehmen
MMR	Zeitschrift für IT-Recht und Recht der Digitalisierung
MüKo	Münchener Kommentar
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
No.	numero
Nr.	Nummer
NStZ	Neue Zeitschrift für Strafrecht
NZA	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht
NZA-RR	Neue Zeitschrift für Arbeitsrecht – Rechtsprechungs-Report
NZG	Neue Zeitschrift für Gesellschaftsrecht
NZV	Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht
OBD	On-Board-Diagnose
OdW	Ordnung der Wissenschaft
OHG	offene Handelsgesellschaft
OLG	Oberlandesgericht
PAYD	Pay-as-you-drive
PWP	Perspektiven der Wirtschaftspolitik
PflVG	Pflichtversicherungsgesetz
PHYD	Pay-how-you-drive
PKV	Private Krankenversicherung

Pkw	Personenkraftwagen
PNAS	Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America
Prof.	Professor
PS	Pferdestärke
r+s	Recht und Steuern
RAV	Reichsaufsichtsamt für Versicherungswesen
RegE	Regierungsentwurf
RGBI. I	Reichsgesetzblatt, Teil I (1922–1945)
RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RL	Richtlinie
Rn.	Randnummer
Rs.	Rechtssache
S.	Satz; Seite
s.	siehe
SchlHA	Schleswig-Holsteinische Anzeigen
SGb	Die Sozialgerichtsbarkeit
SGB	Sozialgesetzbuch
sog.	sogenannt
StGB	Strafgesetzbuch
TVO	Verordnung über die Tarife in der Kraftfahrtversicherung
Tz.	Textziffer
u. a.	und andere/unter anderem
U. S.	United States
Urt.	Urteil
USA	United States of America
UWG	Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb
v.	von/vom
VA	Verwaltungsakt
VAG	Versicherungsaufsichtsgesetz
Var.	Variante
VerAfp	Veröffentlichungen des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherungen
VerBAV	Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungs- und Bausparwesen; ab 1973: Veröffentlichungen des Bundesaufsichtsamtes für das Versicherungswesen
VersR	Versicherungsrecht
VersSoVerV	Verordnung über das Verbot von Sondervergütungen und Begünstigungsverträgen in der Schadenversicherung
VersWissArch	Versicherungswissenschaftliches Archiv
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
Vol.	Volume
VP	Versicherungspraxis
VuR	Verbraucher und Recht
VVaG	Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit
VVG	Versicherungsvertragsgesetz

VW	Versicherungswirtschaft; Volkswagen
wistra	Zeitschrift für Wirtschafts- und Steuerstrafrecht
WM	Zeitschrift für Wirtschafts- und Bankenrecht, Wertpapiermitteilungen
z. B.	zum Beispiel
ZD	Zeitschrift für Datenschutz
ZEW	Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung
ZfPW	Zeitschrift für die gesamte Privatrechtswissenschaft
ZfV	Zeitschrift für das Versicherungswesen
ZVers	Zeitschrift für Versicherungsrecht
ZVersWiss	Zeitschrift für die Versicherungswissenschaft

Einleitung

A. Problemaufriss

Neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car-,¹ Bike-² und E-Scooter-Sharing,³ die Entwicklung hin zum autonomen und damit weitgehend unfallfreien Fahren,⁴ der nicht erst seit der SARS-CoV-2-Pandemie zu beobachtende Trend zum Fahrradfahren⁵ und der in den nächsten Jahren zu erwartende Markteintritt von Flugtaxiunternehmen⁶ – unsere Mobilität verändert sich. Dies hat nicht nur erheblichen Einfluss auf die Automobilbranche, auch die Unternehmen der Kfz-Versicherung

¹ Vgl. zur steigenden Bedeutung des Car-Sharings *ohne Verfasser*, ZfV 02/2017, 46 (46); *Thiele/Schmidt-Jochmann*, Studie – Geschäftsmodell der Kfz-Versicherung im Umbruch, S. 10–11; *Schmidt-Kasperek*, VW 8/2018, 26 (27); zur ökonomischen Analyse des Car-Sharings vgl. *Petersen*, Ökonomische Analyse des Car-Sharing, passim.

² Vgl. zur weltweit steigenden Verbreitung des Bike-Sharings *Statista*, Bike-Sharing legt einen Zahn zu, 4.7.2018, <https://de.statista.com/infografik/14552/anzahl-der-bike-sharer/>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021.

³ Vgl. zur steigenden Verbreitung des E-Scooter-Sharings *Unu*, Global Scooter Sharing Report, 12.11.2019, <https://cdn.unumotors.com/press/releases/de/1211-unu-sharing-report-2019-de.pdf>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021.

⁴ Momentan sind 90% der Unfälle auf menschliches Fehlverhalten, 9% auf umweltbedingte Ursachen und 1% auf technisches Versagen oder Wartungsmängel zurückzuführen, vgl. *Statistisches Bundesamt*, Verkehr auf einen Blick, S. 38; *Schlanstein*, NZV 2016, 201 (201); *Lutz*, NJW 2015, 119 (120). Durch die Entwicklung hin zum autonomen Fahren können menschliche Fehler als Unfallursache immer weiter vermieden werden, ohne dass zu erwarten ist, dass maschinenverursachte Fehler diesen Effekt ausgleichen, vgl. *Assenmacher*, ZfV 2016, 710 (711); *Schmidt-Kasperek*, VW 8/2018, 26 (28); *David-Spickermann*, ZfV 2019, 619 (619); *Christoph*, RAW 2018, 103 (105).

⁵ Vgl. zur steigenden Fahrradnutzung in Deutschland *BMVI*, Fahrrad-Monitor 2019, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/fahrradmonitor-2019.html>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021. Zum Fahrrad-Boom infolge der SARS-CoV-2-Pandemie vgl. bspw. *ZEIT online* v. 3.7.2020, <https://www.zeit.de/mobilitaet/2020-07/radverkehr-fahrrad-verkauf-boom-autos-einbruch-corona-krise>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021.

⁶ Dazu, dass Flugtaxis bereits Mitte der 2020er Jahre erste Strecken in deutschen Großstädten bedienen werden, *Köllner*, Flugtaxis sollen schon in sechs Jahren in Großstädten fliegen, *Springer Professional* v. 5.3.2019, <https://www.springerprofessional.de/mobilitaetskonzepte/multimodale-mobilitaet/flugtaxis-sollen-schon-in-sechs-jahren-in-grossstaedten-fliegen/16494150>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021.

sind betroffen. Für sie bedeuten die anstehenden Veränderungen vor allem eins: Sie werden in ihrem Kerngeschäft – der Versicherung kraftfahrzeugspezifischer Risiken – in Zukunft weniger Erlöse generieren können. Realistisch erscheint ein Rückgang der Kfz-Prämieneinnahmen von 25 bis 45 Prozent bis zum Jahr 2030.⁷ Sollten Unternehmen wie Amazon und Google mit ihrer Finanz- und Datenmacht in das Kfz-Versicherungsgeschäft einsteigen, sind deutlich gravierendere Umsatzeinbußen für die klassischen Kfz-Versicherer zu erwarten.⁸

Damit diese Entwicklung nicht zur existentiellen Bedrohung wird, müssen die Kfz-Versicherungsunternehmen Kosten einsparen und neue Umsatzquellen erschließen. Dies wird ihnen kaum mit altbewährten Angeboten und Konzepten gelingen. Entscheidend wird vielmehr sein, den Herausforderungen der Gegenwart mit den Ideen derselben zu begegnen. Zu diesen Ideen gehört vor allem die Nutzung der sich in den letzten Jahren rasant verbreitenden digitalen Technologien. Potentiale dafür liegen nicht nur in den Bereichen des Vertriebs und des Vertrags- sowie Schadensmanagements, wo Prozesse digitalisiert und – jedenfalls teilweise – automatisiert werden können, sondern auch auf dem Feld der Produktentwicklung.⁹ Insbesondere die Entwicklung neuer digitalisierter Versicherungsprodukte, die den Versicherungsnehmern besseren und individuelleren Versicherungsschutz bieten und den Versicherern Einnahmen außerhalb des klassischen Versicherungsgeschäfts ermöglichen können, erscheint vielversprechend.

Ein Beispiel für ein solches digitalisiertes Produkt sind die sogenannten „Telematik-Tarife“, die teilweise auch als „Pay-as-you-drive“- (PAYD) oder „Pay-how-you-drive“-Tarife (PHYD) bezeichnet werden.¹⁰ Dabei handelt es sich der

⁷ *Assenmacher*, ZfV 2016, 710 (712) (29–35 % bezogen auf Kfz-Haftpflichtversicherung); *ohne Verfasser*, ZfV 2016, 113 (113) (bis zu 45 % bezogen auf die gesamte Sparte der Kfz-Versicherung); *ohne Verfasser*, ZfV 2016, 484 (484) (rund 25 % in der gesamten Kfz-Versicherung).

⁸ Vgl. zur Sorge der Versicherer, dass Unternehmen wie Google oder Amazon in den Kfz-Versicherungsmarkt eintreten könnten, *Thiele/Schmidt-Jochmann*, Studie – Geschäftsmodell der Kfz-Versicherung im Umbruch, S. 45–46; vgl. auch *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 15. Kritisch dazu, dass Unternehmen wie Google und Amazon in den Versicherungsmarkt eintreten werden, *Brand*, VersR 2019, 725 (726).

⁹ Vgl. dazu, dass dies die relevanten Bereiche sind, *Meier u. a.*, ZfV 2019, 750 (750); ebenso aus der Sicht der Versicherer *Thiele/Schmidt-Jochmann*, Studie – Geschäftsmodell der Kfz-Versicherung im Umbruch, S. 41; allg. zu Potentialen und Auswirkungen der zunehmenden Technologisierung auf die Tätigkeit der Versicherer *adesso insurance solutions*, Die Zukunft der Kompositversicherung, S. 12–20 und 91–165. Zur Digitalisierung des Versicherungsvertriebs vgl. *Brand*, ZVers 2019, 3 (3–4); zu Potentialen der Digitalisierung des Schadensmanagements vgl. *Wedlich*, ZfV 2019, 436–440.

¹⁰ Eingehend zu den Begrifflichkeiten PAYD und PHYD bspw. *Paik u. a.*, Der Aktuar

Grundidee nach um Kfz-Haftpflicht- und Kfz-Kaskoversicherungstarife, bei denen das Kfz-Nutzungsverhalten der versicherten Personen laufend mittels technischer Hilfsmittel aufgezeichnet und bei der Bemessung der Versicherungsprämie berücksichtigt wird. Im Kern geht es folglich darum, die Möglichkeiten der Informatik zur Ermittlung, Speicherung und Verarbeitung von Daten mit den Potentialen der Telekommunikation zu verbinden, um eine risikoverhaltensabhängige und damit risikogerechte Prämienkalkulation zu ermöglichen.¹¹ Jedenfalls theoretisch und als Modifikation dieser Grundidee ist es zudem denkbar, dass die erhobenen Telematik-Daten nicht nur zur Bestimmung der Höhe einer in Geld zu entrichtenden Versicherungsprämie dienen, sondern dass sie selbst die Versicherungsprämie oder jedenfalls einen Teil davon darstellen („Daten als Versicherungsprämie“).¹² Weiterhin sind in der Praxis Erweiterungen der Telematik-Tarifierungs-Grundidee auf der Leistungsseite zu beobachten: Versicherer nutzen die ohnehin aufgrund des Telematik-Tarifs bei den Versicherungsnehmern vorhandene Telematik-Hard- und -Software regelmäßig dazu, um ihren Telematik-tarifierten Versicherungsnehmern datengestützte Zusatzdienstleistungen, wie automatische und manuelle Unfallnotrufe,¹³ Carfinderservices¹⁴ oder Nutzungsverhaltensrückmeldedienste¹⁵, anzubieten.

2/2017, 76 (77); *Kraft/Hering*, ZVersWiss 106 (2017), 503 (508–509); *Ippisch/Thiesse*, Das Pay-as-you-drive-Konzept in der Versicherungswirtschaft, S. 3–9. In der aktuellen rechtswissenschaftlichen Diskussion hat sich der Begriff der Telematik-Tarife durchgesetzt, vgl. *Brand*, VersR 2019, 725 (725); *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 4; *Greis*, Auswirkungen der Digitalisierung auf Abschluss und Gestaltung privater Versicherungsverträge, S. 156; *Rudkowski*, ZVersWiss 106 (2017), 453 (454); *dies.*, VersR 2020, 1016 (1016 Fn. 1); *Klimke*, r+s 2015, 217 (217); *Brömmelmeyer*, r+s 2017, 225 (225); *Zurlutter*, Datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunft- und Aufklärungsobliegenheit über Kfz-Daten in der Kfz-Haftpflichtversicherung, S. 1; *Brand*, in: Brand/Baroch Castellvi, § 15 Rn. 33. Anders *Schumann*, Pay as you drive, S. 1; *Armbrüster/Greis*, ZfV 2015, 457 (457).

¹¹ Aus dieser Bestrebung ergibt sich auch der Begriff der Telematik-Tarifierung, vgl. dazu *Telschow*, VP 5/2015, 17 (17); *Morscher/Horsch*, ZfV 2016, 496 (497).

¹² Vgl. dazu *Sattler*, JZ 2017, 1036 (1036); *ders.*, in: Telematiktarife & Co. – Versicherten-daten als Prämienersatz, S. 1 (3–5).

¹³ Vgl. bspw. VHV, <https://www.vhv.de/versicherungen/kfz-versicherung/pkw-telematik>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021; HUK, Telematik Plus Bedingungen für Ihr Auto (Stand Juli 2021), S. 10.

¹⁴ So bspw. bei der VHV, <https://www.vhv.de/versicherungen/kfz-versicherung/pkw-telematik>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021.

¹⁵ Sowohl Rückmeldungen zum Kfz-Nutzungsverhalten als auch Tipps Württembergische, vgl. https://www.wuerttembergische.de/de/produkte_privatkunden/autoundmobilitaet/telematik.html, zuletzt abgerufen: 31.7.2021; zu Rückmeldungen vgl. auch bspw. VHV, <https://www.vhv.de/versicherungen/kfz-versicherung/pkw-telematik>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021; HUK,

In der Sparte der Kfz-Versicherung, die Vorreiter auf dem Feld der Telematik-Tarife ist,¹⁶ existieren in Deutschland seit 2014¹⁷ – und in anderen Ländern wie Italien, dem Vereinigten Königreich und den USA bereits deutlich länger¹⁸ – Versicherer, die solche Telematik-Tarife für Privatkunden anbieten. Aktuell sind hierzulande zwölf solcher Angebote erhältlich, wobei sich einige an alle Interessenten richten, drei nur für junge Leute abschließbar sind und zwei Tarife den Kunden jeweils eines speziellen Autoherstellers vorbehalten sind.¹⁹ Wie viele

<https://www.huk.de/fahrzeuge/kfz-versicherung/telematik-plus.html>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021; allg. dazu *Kraft/Hering*, *ZVersWiss* 106 (2017), 503 (507); *Hering/Kraft*, *ZfV* 2015, 451 (453).

¹⁶ Telematik-Tarife werden aktuell auch in der Lebens- und Berufsunfähigkeitsversicherung angeboten. Telematik-Tarifen ähnelnde Produkte existieren auch in der Hausratsversicherung. In der Krankversicherung sind Telematik-Tarife geplant, vgl. zu allem *Brand*, *VersR* 2019, 725 (725); ausführlich *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 24–30.

¹⁷ Deutscher Pionier war insoweit die Sparkassen-Direktversicherung, vgl. *Fromme*, Billigere Autoversicherung dank Blackbox, *Süddeutsche Zeitung* online v. 20.5.2015, <https://www.sueddeutsche.de/auto/telematik-tarife-bei-kfz-versicherungen-viel-ueberwachung-fuer-ein-bisschen-ersparnis-1.2486679>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021; *Kraft/Hering*, *ZVersWiss* 106 (2017), 503 (506).

¹⁸ Im Vereinigten Königreich gab es erste Tarife bereits Mitte der 1990er Jahren, in den USA führte der Anbieter Progressive 1998 das erste Kfz-Telematik-Produkt ein, vgl. *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 20; *Kraft/Hering*, *ZVersWiss* 106 (2017), 503 (506); zu den USA *Mayer*, in: *Data Management in der Versicherungswirtschaft – Geschäftsmodelle und Risiken*, S. 5 (6); zur Pionierrolle Italiens vgl. *Brand*, *VersR* 2019, 725 (725); *Pertot*, *VersR* 2018, 271 (271–272).

¹⁹ Aktuell (Stand 31.7.2021) bieten Telematik-Tarife an: ADAC (alle), vgl. <https://www.adac.de/produkte/versicherungen/autoversicherung/fahr-und-spar/>; Allianz (alle), vgl. <https://www.allianz.de/auto/kfz-versicherung/telematik-versicherung/>; DEVK (alle), vgl. <https://www.devk.de/global/apps/fahr-clever.jsp>; ERGO (junge Fahrer), vgl. <https://www.ergo.de/de/Produkte/KFZ-Versicherung/Autoversicherung>; Generali (alle), vgl. <https://www.generali.de/telematik/>; HUK-Coburg (alle), vgl. <https://www.huk.de/fahrzeuge/kfz-versicherung/telematik-plus.html> bzw. <https://www.huk24.de/telematikplus>; sijox (Signal Iduna) (junge Fahrer), vgl. <https://www.app-drive.de/>; Versicherungskammer Bayern (junge Fahrer), <https://www.vkb.de/content/versicherungen/kfz-versicherung/auto/telematik/>; VHV (alle), vgl. <https://www.vhv.de/versicherungen/kfz-versicherung/pkw-telematik/>; Württembergische (junge Fahrer), vgl. https://www.wuerttembergische.de/de/produkte_privatkunden/autoundmobilitaet/telematik.html; Mercedes-Benz Bank (alle Fahrer eines Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, oder Smart ab Baujahr 2018), vgl. <https://www.mercedes-benz-bank.de/content/mbbank/de/produkte/kfz-versicherung/telematik-autoversicherung.html>; Toyota Versicherung (alle Fahrer mehrerer Toyota Modelle), vgl. <https://www.toyota.de/finanzdienste/versicherung/telematik-versicherung>, Links jeweils zuletzt abgerufen: 31.7.2021. Vgl. auch den nicht immer vollkommen aktuellen, aber laufend aktualisierten Webseitenbeitrag von Finanztip zu Telematik-Tarifen in

Versicherungsnehmer Telematik-Angebote nutzen, ist schwer zu sagen. Belastbare Statistiken sind nicht öffentlich zugänglich und auch der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) gibt auf Nachfrage an, über keine Zahlen zu verfügen. Der Presse lässt sich entnehmen, dass bei den Marktführern²⁰ HUK-Coburg und Allianz rund 400.000 (HUK-Coburg)²¹ beziehungsweise 185.000 (Allianz)²² Kunden in Kfz-Telematik-Tarifen versichert sind. Für die anderen Anbieter werden sich erheblich geringere Zahlen ergeben.²³ Realistisch erscheinen – mit Blick auf die im Google Playstore einsehbaren Downloadzahlen der im Rahmen der Kfz-Telematik-Tarife verwendeten Apps²⁴ – pro Anbieter im Durchschnitt etwa 10.000 Kunden.²⁵ Insgesamt kann für den Privatkundenbereich von einem Telematik-Anteil im niedrigen, einstelligen Prozentbereich ausgegangen werden.²⁶ Für die Zukunft sind Marktanteile von 10–15 Prozent zu erwarten.²⁷

der Kfz-Versicherung, <https://www.finanztip.de/kfz-versicherung/telematik-tarif/>, zuletzt abgerufen: 31.7.2021.

²⁰ Vgl. Paik/Schmid, VW 5/2021, 64 (66).

²¹ Zu dieser Zahl im Frühsommer 2021 vgl. Rheinländer, VW 6/2021, 54 (54). Die HUK hat diese Zahl auf Nachfrage bestätigt.

²² Zu dieser Zahl im Frühsommer 2020 vgl. ohne Verfasser, Allianz plant Neustart im Autohaus, FAZ v. 23.7.2020, S. 17. Die Allianz wollte auf Anfrage keine Auskunft erteilen.

²³ Vgl. Paik/Schmid, VW 5/2021, 64 (66).

²⁴ Im App Store von Apple sind keine Downloadzahlen einsehbar.

²⁵ Diese Zahlen vermuten auch die Aktuare der HUK, wie sie auf Nachfrage angeben.

²⁶ Diese Angabe basiert auf einer Schätzung der HUK. Die HUK geht – wie sie auf Anfrage mitteilt – davon aus, dass sich der Telematik-Anteil am Kfz-Versicherungsvertragsbestand im Privatkundenbereich bei allen großen deutschen Versicherern aktuell im niedrigen einstelligen Prozentbereich befindet. Willis Towers Watson, Industrieversicherung MARKTspot 2020, S. 10 geht von lediglich 1 % aus, sieht aber eine steigende Tendenz; auch Pickel/Schmuttermair, ZfV 2019, 640 (640) gehen von unter 1 % im Jahr 2019 aus. Paik/Schmid, VW 5/2021, 64 (66) sprechen von unter 2 % zu Beginn des Jahres 2021. In anderen Ländern sind Kfz-Telematik-Tarife deutlich verbreiteter. In den USA soll der Telematik-Anteil an allen Kfz-Verträgen 2020 bei ca. 20 % liegen, vgl. Verbraucherschutzministerkonferenz, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 20. Im Vereinigten Königreich waren es 2016 etwa 5 %, in Italien gar 17 %, vgl. Arisov u. a., Studie – Individualisierte Versicherungslösungen in einer digitalen Welt, S. 13; zu Italien vgl. auch Padovini, in: Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz, S. 47 (62).

²⁷ Vgl. Verbraucherschutzministerkonferenz, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 23; Thiele/Schmidt-Jochmann, Studie – Geschäftsmodell der Kfz-Versicherung im Umbruch, S. 29.

B. Stand der Forschung und Fragestellung der Arbeit

Mit dem Aufkommen der Kfz-Telematik-Tarife auf dem deutschen Markt begann auch die rechtswissenschaftliche Diskussion um die Zulässigkeit solcher Tarife, die bisher zu zwei Dissertationen und zahlreichen kürzeren Literaturbeiträgen geführt hat. Zwischen 2016 und 2019 beschäftigte sich zudem eine von der 12. Verbraucherschutzministerkonferenz beauftragte Projektgruppe mit dem Phänomen der Telematik-Tarife.²⁸ Rechtsprechung zum Thema ist soweit ersichtlich noch keine ergangen.

Schwerpunkte der bisher erschienenen Literatur und der Betrachtung der genannten Projektgruppe liegen im Datenschutzrecht²⁹ – insbesondere die Dissertationen von *Zurlutter*³⁰ und *Schumann*³¹ behandeln ausschließlich oder jedenfalls allgrößtenteils diesen Bereich –, im Versicherungsvertragsrecht³² und im

²⁸ Die Projektgruppe sah es jedoch weniger als ihre Aufgabe an, Antworten auf rechtliche Fragen zu finden, sondern wollte eher die entsprechenden Fragen aufwerfen, vgl. *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 33. Einige rechtliche Fragen im Kontext von Telematik-Tarifen spricht auch der Sachverständigenrat für Verbraucherfragen des Bundesjustizministeriums in seinem Gutachten zum verbrauchergerechten Scoring an, vgl. *Sachverständigenrat für Verbraucherfragen*, Verbrauchergerechtes Scoring, S. 111–138.

²⁹ Neben den Arbeiten von *Zurlutter* und *Schumann* behandelt auch der Abschlussbericht der angesprochenen Projektgruppe das Datenschutzrecht immer wieder, vgl. *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 42–43, 45, 50–52. Vgl. zudem *Greis*, Auswirkungen der Digitalisierung auf Abschluss und Gestaltung privater Versicherungsverträge, S. 344–354; *Brand*, VersR 2019, 725 (732–733); *Rubin*, r+s 2018, 337 (343–345); *Armbüster/Greis*, ZfV 2015, 457 (459). Neben dem einfachrechtlich kodifizierten Datenschutzrecht werden auch die verfassungsrechtlichen Hintergründe, die bei der Auslegung und Anwendung des Datenschutzrechts berücksichtigt werden müssen, beleuchtet, vgl. insb. *Rudkowski*, in: FS Hamburger Seminar für Versicherungswissenschaft und Versicherungswissenschaftlicher Verein in Hamburg e.V. (2016), S. 679–692; *Lüttringhaus*, in: „Mehr Freiheit wagen“: Beiträge zur Emeritierung von Jürgen Basedow, S. 55 (68–71); *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 15–16.

³⁰ *Zurlutter*, Datenschutzrechtliche Aspekte der Auskunft- und Aufklärungsobliegenheit über Kfz-Daten in der Kfz-Haftpflichtversicherung beschäftigt sich mit datenschutzrechtlichen Aspekten der Auskunft- und Aufklärungsobliegenheit über Kfz-Daten in der Kfz-Haftpflichtversicherung am Beispiel von Unfalldatenspeichern und Telematik-Tarifen.

³¹ *Schumann*, Pay as you drive behandelt das Datenschutzrecht auf 102 Seiten, weitere 26 Seiten werden dem AGB-Recht und dem Verbot versicherungsfremder Geschäfte gewidmet.

³² Vgl. insb. *Pohlmann*, in: Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz, S. 73–116; *Greis*, Auswirkungen der Digitalisierung auf Abschluss und Gestaltung privater Versicherungsverträge, S. 254–286 und 323–343; *Ph. Koch*, VersR 2020, 1413 (1416–1418);

AGB-Recht³³. Forschungslücken bestehen, dies lässt auch der Bericht der von der 12. Verbraucherschutzministerkonferenz beauftragten Projektgruppe erkennen,³⁴ insbesondere noch im Bereich des Versicherungsaufsichtsrechts. Dieser Rechtsmaterie widmen sich die bisherigen Untersuchungen nur schlaglichthaft. Meist werden – wie bei *Klimke*³⁵, *Armbrüster/Greis*³⁶, *Stadler*³⁷, *Greis*³⁸ und im Abschlussbericht der genannten Projektgruppe³⁹ – lediglich einzelne Aspekte, oftmals die Frage, ob das Verbot versicherungsfremder Geschäfte dem Anbieten von Telematik-Tarifen entgegensteht, beleuchtet. Über Einzelprobleme hinaus-

Brand, *VersR* 2019, 725 (732, 733–736); *Lüttringhaus*, in: „Mehr Freiheit wagen“: Beiträge zur Emeritierung von Jürgen Basedow, S. 55 (62–64); *Klimke*, *r+s* 2015, 217 (220, 222–225); *Armbrüster/Greis*, *ZfV* 2015, 457 (457–459).

³³ Vgl. insb. *Rudkowski*, *ZVersWiss* 106 (2017), 453–502; *Greis*, Auswirkungen der Digitalisierung auf Abschluss und Gestaltung privater Versicherungsverträge, S. 287–322; *Schumann*, *Pay as you drive*, S. 108–121; *Ph. Koch*, *VersR* 2020, 1413 (1419–1423); *Lüttringhaus*, in: „Mehr Freiheit wagen“: Beiträge zur Emeritierung von Jürgen Basedow, S. 55 (64–68); *Klimke*, *r+s* 2015, 217 (218–221); *Armbrüster/Greis*, *ZfV* 2015, 457 (457–459); auch der Bericht der angesprochenen Projektgruppe greift das AGB-Recht immer wieder auf, vgl. *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 34–35, 45. Auch außerhalb des AGB-Rechts widmen sich einige Beiträge dem allg. Vertragsrecht, oftmals in Verbindung mit dem Datenschutzrecht. Dabei geht es meist um das Konzept „Daten als Gegenleistung“. In den jeweiligen Beiträgen werden Telematik-Tarife meist jedoch lediglich als ein Beispiel von vielen behandelt. Beiträge, die sich Telematik-Tarifen in diesem Kontext etwas ausführlicher widmen, sind bspw. *Hacker*, *ZfPW* 2019, 148–197; *Sattler*, in: *Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz*, S. 1–46.

³⁴ Vgl. *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 5, 33 i. V. m. 35–36, 60, 68.

³⁵ *Klimke*, *r+s* 2015, 217 (221–222) beschäftigt sich im Bereich des Versicherungsaufsichtsrechts einzig mit dem Verbot versicherungsfremder Geschäfte.

³⁶ Auch *Armbrüster/Greis*, *ZfV* 2015, 457 behandeln in versicherungsaufsichtsrechtlicher Hinsicht lediglich das Verbot versicherungsfremder Geschäfte.

³⁷ *Stadler*, in: *Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz*, S. 169 beschäftigt sich mit Gleichbehandlungsgeboten im Kontext von Telematik-Tarifen und nimmt dabei auch (kurz) Gleichbehandlungsgebote aus dem VAG und dem AGG und das Sondervergütungsverbot des § 48b VAG in den Blick.

³⁸ *Greis*, Auswirkungen der Digitalisierung auf Abschluss und Gestaltung privater Versicherungsverträge, S. 229–243 beschäftigt sich überblicksartig mit Gleichbehandlungsgrundsätzen und dem Erfordernis der Erfüllbarkeit der Verpflichtungen aus den Versicherungsverträgen.

³⁹ Der Bericht der von der Verbraucherschutzministerkonferenz beauftragten Projektgruppe widmet sich insb. dem Verbot versicherungsfremder Geschäfte und dem Verbot von Sondervergütungen, vgl. *Verbraucherschutzministerkonferenz*, Telematiktarife im Versicherungsbereich, Abschlussbericht der Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, S. 35–36.

gehende aufsichtsrechtliche Ausführungen finden sich bei *Brand*⁴⁰ und bei *Heitzer/Brasseler*⁴¹. *Brand* widmet sich dem Versicherungsaufsichtsrecht allerdings eher aus der Perspektive der Personenversicherungen und beleuchtet deshalb insbesondere dort bestehende Besonderheiten, wie die in der Lebens- und Krankenversicherung bestehenden Gleichbehandlungsgrundsätze oder die in der Krankenversicherung aufsichtsrechtlich vorgegebenen Rechnungsgrundlagen. Andere Gesichtspunkte klammert er – wie das Outsourcing – bewusst aus⁴² oder behandelt sie, wie beispielsweise das Sondervergütungsverbot des § 48b VAG,⁴³ lediglich im Überblick. Gleiches lässt sich über den Beitrag von *Heitzer/Brasseler* sagen. Die Autoren sprechen zwar zahlreiche aufsichtsrechtliche Fragen – wie die Anwendbarkeit des VAG auf Anbieter von Telematik-Tarifen,⁴⁴ Probleme im Kontext des Verbots versicherungsfremder Geschäfte⁴⁵ und das Outsourcing⁴⁶ – an, müssen in ihren Ausführungen vor dem Hintergrund der Kürze ihres Beitrags jedoch einige Fragestellungen innerhalb und außerhalb der von ihnen untersuchten Problembereiche unberücksichtigt lassen.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, die bestehenden Untersuchungslücken zu schließen und die wesentlichen Probleme der Vereinbarkeit von Kfz-Telematik-Tarifen mit dem Versicherungsaufsichtsrecht zusammenhängend zu untersuchen. So soll die Frage beantwortet werden, ob und inwieweit das geltende Versicherungsaufsichtsrecht dem Anbieten von Telematik-Tarifen in der Kfz-Versicherung entgegensteht und ob Gesetzesänderungen erforderlich und sinnvoll sind, um Versicherern ein solches Anbieten zu ermöglichen. Im Rahmen der Untersuchung werden dabei vor allem die Idee der durch technische Hilfsmittel ermöglichten verhaltensabhängigen Prämiengestaltung sowie das in der Praxis im Rahmen von Telematik-Tarifen regelmäßig zu beobachtende Anbieten von datengestützten Zusatzdienstleistungen in den Blick genommen. Daneben wird an den relevanten Stellen auch das in der Literatur angedachte Konzept „Telematik-Daten als Versicherungsprämie“ in die Betrachtung miteinbezogen.

⁴⁰ *Brand*, VersR 2019, 725 (727–731).

⁴¹ *Heitzer/Brasseler*, in: *Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz*, S. 141–167.

⁴² *Brand*, VersR 2019, 725 (727).

⁴³ Vgl. *Brand*, VersR 2019, 725 (728–729).

⁴⁴ *Heitzer/Brasseler*, in: *Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz*, S. 141 (142–145).

⁴⁵ *Heitzer/Brasseler*, in: *Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz*, S. 141 (150–158).

⁴⁶ *Heitzer/Brasseler*, in: *Telematiktarife & Co. – Versichertendaten als Prämiensatz*, S. 141 (158–167).

C. Gang der Darstellung

Die Arbeit ist in sieben Kapitel unterteilt. Das 1. Kapitel dient dabei als Grundlagenkapitel. Hier werden zunächst einige Besonderheiten der Kfz-Versicherung sowie die konventionelle Art der Tarifierung und deren wesentliche Schwäche geschildert. Daran anknüpfend werden das Konzept der Telematik-Tarifierung und einige im Rahmen der weiteren Untersuchung relevante Vor- und Nachteile von Telematik-Tarifen dargestellt.

Das 2. Kapitel leitet die eigentliche rechtliche Untersuchung ein und soll die Frage beantworten, ob Anbieter von Telematik-Tarifen der Aufsicht nach dem VAG unterliegen. Untersucht wird dies zum einen für diejenigen Unternehmen, die „Versicherungsschutz“ im Rahmen der Telematik-Tarife anbieten und zum anderen für die Marktteilnehmer, die lediglich als Datenverarbeiter oder als Anbieter von Zusatzdienstleistungen tätig werden. In Bezug auf erstere wird entscheidend sein, ob im Kontext von Telematik-Tarifen überhaupt davon gesprochen werden kann, dass Versicherungsschutz angeboten wird, ob Telematik-Tarife also Versicherungsgeschäfte darstellen.

Ab dem 3. Kapitel wird untersucht, ob das Versicherungsaufsichtsrecht dem Anbieten von Kfz-Telematik-Tarifen entgegensteht, beziehungsweise welche aufsichtsrechtlichen Vorgaben die Versicherer beim Anbieten solcher Tarife zu beachten haben. Dabei gliedert sich die weitere Untersuchung nicht nach praktischen Fragestellungen, wie zum Beispiel der Frage nach der Zulässigkeit der nutzungsverhaltensabhängigen Tarifierung, sondern nach Rechtsinstituten beziehungsweise Rechtsvorschriften.

Kapitel 3 widmet sich der Thematik des Outsourcings, welches normativ insbesondere in den §§ 32, 23 Abs. 3; 47 Nr. 8 und 9 VAG⁴⁷ und den Art. 274, 258 Abs. 2 DVO (EU) 2015/35⁴⁸ verankert ist. Hier gilt es zu untersuchen, welche Vorgaben sich aus den speziellen Outsourcingvorschriften für Versicherer ergeben, die Daten- und Telematik-Dienstleister zur Erfüllung verschiedener Aufgaben im Rahmen eines Telematik-Versicherungsvertrags einschalten.

Das folgende 4. Kapitel beschäftigt sich mit dem Verbot versicherungsfremder Geschäfte und nimmt, obwohl zu diesem Themenkomplex bereits einige Autoren

⁴⁷ § 32 VAG transformiert die Regelungen der Art. 38 und 49 RL 2009/138/EG [Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II)] größtenteils ins deutsche Recht. Lediglich die Anzeigepflicht des Art. 49 Abs. 3 RL 2009/138/EG ist in § 47 Nr. 8 und 9 VAG umgesetzt, vgl. *Pohlmann*, in: KBP, § 32 Rn. 3.

⁴⁸ Delegierte Verordnung (EU) 2015/35 der Kommission vom 10. Oktober 2014 zur Ergänzung der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II). Weitere Anforderungen finden sich in Art. 258 Abs. 2 der DVO.

Stellung genommen haben, viel Raum ein. Dies liegt insbesondere daran, dass nicht nur die üblicherweise betrachteten Konstellationen des Bereitstellens von Telematik-Gegenständen und des Anbietens von Telematik-Zusatzdienstleistungen, sondern auch einige weitere Fallgestaltungen Berücksichtigung finden. Neben den genannten Problemfeldern wird insbesondere beleuchtet, ob § 15 Abs. 1 VAG der vermögensmäßigen Verwertung der im Rahmen des Telematik-Tarifs erhaltenen Telematik-Daten oder dem Gewähren von Rabatten in Geld- oder Gutscheinform entgegensteht und welche Besonderheiten sich in Bezug auf das Verbot versicherungsfremder Geschäfte ergeben, wenn der Versicherer Dritte zur Erfüllung eigener Vertragspflichten einschaltet.

Im 5. Kapitel wird untersucht, ob in der Privatversicherung zu beachtende Gleichbehandlungsgebote Telematik-Tarifen oder jedenfalls einzelnen Gestaltungsformen derselben entgegenstehen. Im Einzelnen wird betrachtet, ob und wann das am Markt teilweise zu beobachtende Anbieten von Telematik-Tarifen nur für junge Leute, das Verlangen unterschiedlicher Prämien innerhalb des Telematik-Tarifs sowie verschieden hohe Prämien im Telematik-Tarif und im klassischen Tarif gegen Diskriminierungsverbote oder gegen versicherungsrechtliche Gleichbehandlungsgebote verstoßen.

Anschließend beleuchtet das 6. Kapitel die Auswirkungen des Sondervergütungsverbots des § 48b VAG auf das Anbieten von Telematik-Tarifen. Hier gilt es zu prüfen, ob Versicherern das Gewähren von nutzungsverhaltensabhängigen und nutzungsverhaltensunabhängigen Rabatten in Geld- und Gutscheinform, das Zurverfügungstellen von Telematik-Gegenständen und das Anbieten zusätzlicher Telematik-Services durch das Verbot von Sondervergütungen untersagt ist.

Das 7. und letzte Kapitel widmet sich der Prämiengestaltung im Rahmen von Telematik-Tarifen vor dem Hintergrund des Erfordernisses, die Verpflichtungen aus den Versicherungsverträgen jederzeit erfüllen zu können. Hier wird betrachtet, ob und unter welchen Voraussetzungen das Gewähren von Telematik-Rabatten und das Anbieten von Telematik-Tarifen nach dem Konzept „Daten als Versicherungsprämie“ zu einer Beeinträchtigung der Erfüllbarkeit der Verpflichtungen aus den Versicherungsverträgen führen kann.

Anschließend an Kapitel 7 folgen eine thesenförmige Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse der Arbeit, einige Praxishinweise und eine Einschätzung, ob und inwieweit gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich sind, um ein sinnvolles Anbieten von Telematik-Tarifen am Markt zu ermöglichen.

Sachregister

- Adverse Selektion, *siehe* Antiselektion
AGB-Recht 7, 128–129, 131–132
AGG, *siehe* Diskriminierungsverbot des AGG
Allgemeiner privatversicherungsrechtlicher Gleichbehandlungsgrundsatz 204–218
Allgemeiner Unternehmenstarif 198–200
Altersdiskriminierung, mittelbare 172–174
Altersdiskriminierung, unmittelbare 153–164
– Rechtfertigung 155–164
– Tatbestand 153–155
Antiselektion 36
Ausgliederung 69–92
– Aufsichtsrelevanz 74–82
– einfache 70–81, 85–87
– Rechtsfolgen 85–92
– Schlüsselfunktionen 83, 86, 89
– wichtige 81–85, 87–88
Autonomes Fahren 1
- BaFin
– Ausgliederung 82–83
– Sondervergütungsverbot 234, 238
Beteiligung, *siehe* Unternehmensbeteiligung
Black box car insurance, *siehe* Telematik-Tarif
Bonus-Malus-Modell
– Begriff 23
– Gleichbehandlung 192–194
– gleichmäßiges 193
– unausgewogenes 263–264
– Verbreitung Ausland 24
– Verbreitung Deutschland 23
Bonus-Modell
– Begriff 23
– Erfüllbarkeit der Verpflichtungen aus den Versicherungsverträgen 263–264
– Gleichbehandlung 172–174, 186–192
- Carfinderservice, *siehe* Telematik-Dienstleistungen
Daten als Gegenleistung, *siehe* Telematik-Daten als Versicherungsprämie
Daten als Versicherungsprämie, *siehe* Telematik-Daten als Versicherungsprämie
Datenhandel
– *siehe auch* Monetarisierung von Telematik-Daten
– Verbot versicherungsfremder Geschäfte 126, 132–135
Datenschutzrecht 6, 21, 30–31, 39–40, 105, 129, 131–132, 133, 135
Diskriminierungsverbot des AGG 149–174
– Altersdiskriminierung, *siehe* Altersdiskriminierung
– Geschlechterdiskriminierung, *siehe* Geschlechterdiskriminierung
– mittelbare Benachteiligung 165–171, 172–174
– unmittelbare Benachteiligung 153–164
Einschalten eines Dritten zur Vertragsdurchführung
– Ausgliederung, *siehe* Ausgliederung
– Sondervergütungsverbot 226–227
– Verbot versicherungsfremder Geschäfte 137–145
Gefahrgemeinschaft 209–210, 214
Geschlechterdiskriminierung 165–171
Gesetzgeberischer Handlungsbedarf 283–284
Gleichbehandlungsgebot
– abgeschwächtes 195, 197–198

- allgemeiner privatversicherungsrechtlicher Gleichbehandlungsgrundsatz 204–218
- aus dem Recht der Kfz-Haftpflichtversicherung 195–204
- für Versicherungsvereine auf Gegenseitigkeit 175–195
- Gutscheine
 - Sondervergütungsverbot 231–232
 - Verbot versicherungsfremder Geschäfte 121–125
- Junge Leute
 - Altersdiskriminierung, 153–164
 - Telematik-Angebote für 4
- Kfz-Haftpflichtversicherung (Begriff) 11–12, 35–36
- Kfz-Teilkaskoversicherung (Begriff) 12, 36
- Kfz-Versicherung
 - Einzelversicherungen 11–13
 - Ursprung 10
 - wirtschaftliche Bedeutung 10
- Kfz-Vollkaskoversicherung (Begriff) 12, 36
- Klassischer Tarifierungsansatz 14–16
- Machtgefälle 209, 212–213
- Monetarisierung von Telematik-Daten 132–136, 257–259
- Moral hazard 36–37
- Moralisches Risiko, *siehe* moral hazard
- Negativauslese, *siehe* Antiselektion
- Nutzungsverhaltensrückmeldedienste, *siehe* Telematik-Dienstleistungen
- Nutzungsverhaltensscore
 - als Tarifierungsmerkmal 22–25
 - Ermittlung 21–22, 35–36
- Optimierungsfunktion der Versicherung 215–217
- Outsourcing, *siehe* Ausgliederung
- Pay-as-you-drive (PAYD) 2
 - *siehe auch* Telematik-Tarif
- Pay-how-you-drive (PHYD) 2
 - *siehe auch* Telematik-Tarif
- Prämienkalkulation in der Kfz-Versicherung 13–27
 - Grundbegriffe 13–14
 - klassischer Tarifierungsansatz 14–16
 - Telematik-Tarifierungsansatz 17–27
- Prämienrabatte
 - Begriff 229–230
 - nutzungsverhaltensabhängige 23–24, 99, 227–232
 - nutzungsverhaltensunabhängige 18, 99–100, 233–241
- Risikoausgleichskollektiv, *siehe* Gefahrengemeinschaft
- Risikorelevanz 35–36, 169–171
- Senkung des versicherten Risikos 38–41
- Sonderopfer 181–182, 191–192
- Sondervergütungsverbot 223–253
 - Fehlanreize 224, 229, 231–232, 233, 235–238
 - Geringwertigkeit 227, 234, 236, 248
 - Geschichte 223–224
 - Prämienreduzierung, dauerhafte 234, 238–240
 - Sinn und Zweck 224–225
 - Vereinbarkeit mit Europa- und Verfassungsrecht 225–226
- Telematik-Daten als Versicherungsprämie
 - Entgeltlichkeit 61–65
 - Erfüllbarkeit der Verpflichtungen aus den Versicherungsverträgen 256–263
 - Idee 27–29
 - Verbreitung 28–29
- Telematik-Dienstleistungen
 - Ausgliederung 79–80, 84
 - Idee 29–30
 - Sondervergütungsverbot 242–244
 - Verbot versicherungsfremder Geschäft 100–107
- Telematik-Gegenstände
 - Ausgliederung 81, 84
 - Sondervergütungsverbot 244–251
 - Verbot versicherungsfremder Geschäfte 107–121
- Telematik-Hardware, *siehe* Telematik-Gegenstände

- Telematik-Parameter
 - Begriff 18–19
 - Risikorelevanz 35–36, 169–171
- Telematik-Services, *siehe* Telematik-Dienstleistungen
- Telematik-Software, *siehe* Telematik-Gegenstände
- Telematik-Tarif
 - Begriff 2–3, 17–18
 - Nachteile 30–33
 - Potentiale 33–44
 - Umsetzung 17–27
 - Verbreitung 4–5
- Treu und Glauben 211–212
- Unfallnotruf, *siehe* Telematik-Dienstleistungen
- Unternehmensbeteiligung 140–144
- Usage based insurance, *siehe* Telematik-Tarif
- Verbot versicherungsfremder Geschäfte 95–148
 - Sinn und Zweck 95
 - unmittelbarer Zusammenhang 97–98
- Versicherungsbetrug 42
- Versicherungsgeschäft
 - allgemeine Definition 47–49
 - Entgeltlichkeit 61–65
 - Risikoausgleich 52–61
 - Risikoübernahme 51–52
- Verursachungsorientierung 168, 190, 192