



Sachstand

Einzelfragen zum Fahrerlaubniswesen

Einzelfragen zum Fahrerlaubniswesen

Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 011/22
Abschluss der Arbeit: 3. März 2022
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Bau und Stadtentwicklung

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Begleitetes Fahren ab 16 Jahren	4
2.1.	Aktuelle Rechtslage	4
2.2.	Gegenwärtige Reformdiskussionen	6
2.2.1.	EU-Ebene	6
2.2.2.	Nationale Ebene	7
3.	Einsatz von Telematik im Straßenverkehr	8
3.1.	Allgemeines	8
3.2.	Rechtliche Schranken	10
3.2.1.	Allgemeine Geschäftsbedingungen	10
3.2.2.	Versicherungsvertragsrecht	11
3.2.3.	Datenschutzrecht	12

1. Fragestellung

Den Wissenschaftlichen Diensten des Deutschen Bundestages wurden mehrere Einzelfragen in Bezug auf das „Begleitete Fahren“ ab 16 Jahren und den Einsatz von Telematik im Straßenverkehr gestellt.

2. Begleitetes Fahren ab 16 Jahren

2.1. Aktuelle Rechtslage

Wer in Deutschland auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf gemäß dem Straßenverkehrsgesetz (StVG)¹ der **Fahrerlaubnis** durch die zuständige Fahrerlaubnisbehörde.² Die Fahrerlaubnis darf in der deutschen Rechtsdiktion nicht mit dem **Führerschein** verwechselt werden: Der Führerschein ist lediglich der mittels öffentlicher Urkunde amtlich bescheinigte Nachweis der Erteilung der Fahrerlaubnis.³

Das **Mindestalter** zur Fahrerlaubniserteilung bestimmt sich abhängig von der jeweiligen Fahrerlaubnisklasse nach § 10 der auf Basis des StVG erlassenen [Rechts-]Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV)⁴. Danach gilt für die Fahrerlaubnis für reguläre Personenkraftwagen (Klasse B) ein Mindestalter von 18 Jahren, das in verschiedenen Fällen auf 17 Jahre abgesenkt ist. Letzteres ist insbesondere möglich, wenn der Fahrerlaubnisinhaber während des Führens des Kraftfahrzeugs von mindestens einer namentlich benannten Person, die bestimmten Anforderungen genügt, begleitet wird („**Begleitetes Fahren**“).⁵ Die Voraussetzungen des Begleiteten Fahrens normiert § 48a FeV (auf Grundlage von § 6e StVG)⁶. Die Absenkung des Mindestalters für Fahrerlaubnisse der Klasse B ist für unter 17-Jährige – wie generell die Unterschreitung des Mindestalters für Fahrerlaubnisse – nur **in einzelnen Härtefällen** und nur mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters möglich.⁷

Obleich sich das jeweilige Mindestalter zum Erhalt einer Fahrerlaubnis aus dem deutschen Recht ergibt, ist dessen Festlegung **keine autonome Entscheidung des deutschen Gesetz- bzw.**

1 Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3108) geändert worden ist, abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/stvg/> (letzter Abruf dieser und aller weiteren Internetquellen: 3. März 2022).

2 § 2 Abs. 1 Satz 1 StVG. Zur Anerkennung ausländischer Fahrerlaubnisse, § 2 Abs. 11 StVG.

3 § 2 Abs. 1 Satz 3 StVG. Näher Hühnermann, in: Burmann/Heß/Hühnermann/Jahnke, Straßenverkehrsrecht, 27. Auflage 2022, § 2 StVG Randnummer 1.

4 Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/fev_2010/.

5 § 10 Abs. 1 Satz 1 lfd. Nr. 5 FeV.

6 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Auflage 2021, § 6e StVG Randnummer 15.

7 § 74 Abs. 1 und 2 FeV.

Verordnungsgebers. Stattdessen setzt die Festschreibung – wie überhaupt die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen – **europarechtliche Vorgaben** um, konkret die Richtlinie (RL) 2006/126/EG („**3. Führerscheinrichtlinie**“)^{8,9} Art. 4 Abs. 4 Buchstabe b) am Ende RL 2006/126/EG setzt das Mindestalter für die Klasse B auf 18 Jahre fest; Art. 4 Abs. 6 Buchstabe d) RL 2006/126/EG gestattet allerdings den Mitgliedstaaten das Mindestalter auf 17 Jahre zu senken. Die Absenkung des Mindestalters auf 17 Jahre durch die Mitgliedsstaaten wird dabei **nicht an sachliche Bedingungen geknüpft**, etwa an eine Form von Begleitetem Fahren.

Die Befugnis des europäischen Gesetzgebers zur Verabschiedung von Führerscheinrichtlinien entstammt den **Europäischen Verträgen**: So stipulierte bereits der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (EGV [in der Fassung des Vertrags von Nizza])¹⁰, auf dem die aktuelle 3. Führerscheinrichtlinie basiert, die **Verfolgung einer gemeinsamen Verkehrspolitik** und ermächtigte zum Erlass hierzu dienlicher Vorschriften.¹¹ Solche Kompetenzen verleiht auch der inzwischen der anstelle des EGV geltende Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV)^{12,13} Sowohl nach EGV als auch AEUV ist das europarechtliche Rechtssetzungsinstrument der Richtlinie „für jeden Mitgliedstaat [...] hinsichtlich des zu erreichenden Ziels verbindlich, überlässt jedoch den innerstaatlichen Stellen die Wahl der Form und der Mittel.“¹⁴ Das bedeutet insbesondere auch, dass Mitgliedsstaaten **kein der Richtlinie entgegenstehendes nationales Recht** in Kraft setzen dürfen.¹⁵

Konkret bedeutet dies für die vorliegende Fragestellung: Das Mindestalter von 17 Jahren ist unionsrechtlich festgelegt und kann nicht einseitig vom deutschen Gesetz- bzw. Verordnungsgeber auf 16 Jahre herabgesetzt werden. Das Erfordernis des Begleiteten Fahrens für Minderjährige ist hingegen nicht europarechtlich determiniert und somit durch den deutschen Normgeber prinzipiell allein im Rahmen der nationalen Rechtsordnung ausgestaltbar.

-
- 8 Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (ABl. 2006 L 403 S. 18), abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:32006L0126>.
- 9 Dauer, in: Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 46. Auflage 2021, § 10 FeV Randnummer 11.
- 10 Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (konsolidierte Fassung [2002] – ABl. 2002 C 325 S. 33), abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:12002E/TXT&from=HU>.
- 11 Art. 3 Abs. 1 Buchstabe f) in Verbindung mit Art. 70, 71 EGV. Vgl. zur Rechtsgrundlage der 3. Führerscheinrichtlinie, Brenner, Befristung und Beschränkung der Fahrerlaubnis aus verfassungsrechtlicher Sicht, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 2009, S. 374.
- 12 Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (konsolidierte Fassung [2012] – ABl. 2012 C 326 S. 47), abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:12012E/TXT>.
- 13 Art. 2 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 4 Abs. 2 Buchstabe g) und Art. 90, 91 Abs. 1 Buchstabe c) AEUV. Vgl. Martinez, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 6. Auflage 2022, Art. 91 AEUV Randnummer 79.
- 14 Art. 249 Abs. 3 EGV und Art. 288 Abs. 3 AEUV.
- 15 Ruffert/Grischek u. a., Europarecht im Examen – Rechtsquellen und Rechtsetzung im Unionsrecht, Juristische Schulung (JuS) 2020, S. 413, 415 f.

2.2. Gegenwärtige Reformdiskussionen

2.2.1. EU-Ebene

Die **EU-Kommission** bereitet derzeit einen Vorschlag für die Überarbeitung der aktuellen Führerscheinrichtlinie vor.¹⁶ Dessen kommissionsinterne Annahme ist für das **4. Quartal 2022** geplant.¹⁷

Zurzeit läuft eine „Öffentliche Konsultation“ mit Bürgern und Interessenverbänden bis zum 20. Mai 2022.¹⁸ Dazu veröffentlichte die EU-Kommission im April 2021 eine „Folgenabschätzung in der Anfangsphase“ („*Inception Impact Assessment*“) mit Details zur geplanten Richtlinieninitiative.¹⁹ Eins von mehreren Zielen der Initiative ist, die Verkehrssicherheit durch die Verbesserung der Fahrfähigkeiten, des Risikobewusstseins und der allgemeinen Verkehrsschulung zu erhöhen.²⁰ Hierzu sollen unter anderem die **Auswirkungen einer Veränderung des Mindestalters in verschiedenen Fahrerlaubnisklassen und die Einführung eines Regelungsrahmens für begleitetes Fahren untersucht** werden. Eine im Januar 2022 veröffentlichte Evaluation der 3. Führerscheinrichtlinie der EU-Kommission kommt zum Ergebnis, dass die Mehrheit der konsultierten nichtstaatlichen Interessenträger die derzeitigen Mindestalter allgemein für **angemessen** erachtet.²¹ Gleichzeitig werde Begleitetes Fahren in der Fahrerlaubnisklasse B positiv bewertet und auch einige mitgliedstaatliche Behörden sprächen sich für dessen **EU-weite Regelung** aus.²² Einige Mitgliedsstaaten hätten ebenfalls das Potenzial des Begleiteten Fahrens, das Mindestalter für Fahrerlaubnisse zu senken, untersucht.²³ Insgesamt kommt die Evaluation beim Mindestalter zum zurückhaltenden Ergebnis, dass die Frage des weiterbestehenden **Ausgleichs zwischen Verkehrssicherheit und dem Mobilitätsbedarf junger Menschen** im Raum stehe.²⁴

16 EU-Kommission, Internetauftritt, Artikel „Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie“, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12978-Überarbeitung-der-Führerscheinrichtlinie_de.

17 Ebenda.

18 Ebenda.

19 EU-Kommission, Folgenabschätzung in der Anfangsphase zur Überarbeitung der Führerscheinrichtlinie (*Inception Impact Assessment*), 23. April 2021, abrufbar in englischer Sprache ebenda.

20 *Inception Impact Assessment* (Fußnote 19), S. 2.

21 EU-Kommission, *Evaluation of the Directive 2006/126/EC of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 on driving licences*, 21. Januar 2022, *Staff Working Document* (SWD[2022] 17 final), S. 59, abrufbar in englischer Sprache unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/11930-Führerscheinbestimmungen-Bewertung_de. Deutsche Zusammenfassung (SWD[2022] 18 final) abrufbar ebenda.

22 Ebenda.

23 Ebenda, S. 80.

24 Ebenda.

2.2.2. Nationale Ebene

Die **Verkehrsministerkonferenz** der Bundesländer begrüßte bei ihrer Frühjahrskonferenz im April 2018 die Bereitschaft der damaligen Bundesregierung, die EU-Kommission von der Notwendigkeit eines Modellvorhabens des Begleiteten Fahrens ab 16 in Deutschland zu überzeugen, auf eine entsprechende Ermächtigungsgrundlage zur Erprobung des Begleiteten Fahrens ab 16 Jahren durch die Bundesländer hinzuwirken und entsprechende Modellprojekte zu evaluieren.²⁵ Wie aus der aktuellen Rechtslage unter 2.1. ersichtlich, besteht derzeit weiter keine solche Ermächtigungsgrundlage.

Bei ihrer letzten Tagung im Dezember 2021 beschloss die Verkehrsministerkonferenz, das Bundesverkehrsministerium²⁶ zu bitten, „eine umfassende Reform des Maßnahmensystems für Fahranfänger in Angriff zu nehmen.“²⁷ Hinsichtlich einer Absenkung des Alters für begleitetes Fahren auf 16 Jahre seien noch „**offene Fragen**“ zu klären.²⁸ Zur Thematik des Maßnahmensystems für Fahranfänger nahm die Verkehrsministerkonferenz Bezug auf einen Bericht der Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).²⁹ Dieser befasste sich nicht mit einer Verringerung des Mindestalters zum Erhalt einer Fahrerlaubnis, äußerte sich allerdings zu Erfahrungen zum Begleiteten Fahren und sprach hierzu Empfehlungen aus.³⁰ So habe das **Begleitete Fahren zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit in Zusammenhang mit Fahranfängern** geführt.³¹ Die Empfehlungen der Projektgruppe beschränken sich im Anschluss weitgehend auf die Auswahl der notwendigen Begleitperson.³²

25 Verkehrsministerkonferenz, Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 19./20. April 2018 in Nürnberg, 26. April 2018, Punkt 6.6 der Tagesordnung, abrufbar unter: <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/18-04-19-20.html?nn=4812498>.

26 Die Verkehrsministerkonferenz adressierte das „Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)“. Das Ministerium firmiert inzwischen unter dem Namen „Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)“.

27 Verkehrsministerkonferenz, Beschluss-Sammlung der Verkehrsministerkonferenz am 9./10. Dezember 2021 (als Video/Telefon-Schaltkonferenz), 15. Dezember 2021, Punkt 6.5 der Tagesordnung, abrufbar unter: <https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/21-12-09-10-vmk-telko.html?nn=4812620>.

28 Ebenda.

29 BASt, Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“, Fahranfänger – Weiterführende Maßnahmen nach dem Fahrerlaubniserwerb (Abschlussbericht), 31. Dezember 2019, abrufbar unter: <https://bast.opus.hbz-nrw.de/frontdoor/index/index/docId/2320>.

30 Ebenda, S. 13 ff.

31 Ebenda, S. 13.

32 Ebenda, S. 14 f.

3. Einsatz von Telematik im Straßenverkehr

3.1. Allgemeines

Der Terminus „Telematik“ – ein Kofferwort aus den Begriffen „Telekommunikation“ und „Informatik“³³ – beschreibt allgemein ein System des ständigen Austauschs zweier oder mehrerer Informationssysteme mittels Telekommunikation.³⁴

Telematik-Systeme finden in der Praxis unterschiedlichen Einsatz, etwa im Gesundheitswesen³⁵ oder verschiedenen Bereichen des Automobilverkehrs³⁶. Ein zur letzteren Gruppe gehörendes, hier näher betrachtetes Anwendungsfeld ist die **(Kfz-)Versicherungsbranche**. Dort besteht die Möglichkeit, mithilfe von Telematik Daten über das Verhalten des Versicherungsnehmers im Rahmen eines vertraglich ausgestalteten „Telematik-Tarifs“ zu sammeln.³⁷ Gemäß einer hierzu eingesetzten Projektgruppe der Verbraucherschutzministerkonferenz sind Telematik-Tarife „alle von Versicherungsunternehmen angebotenen Tarife und Programme, bei denen das Verhalten der Versicherungsnehmer in digitaler Form regelmäßig erfasst wird. Dabei werden mit technischen Mitteln wiederkehrend Daten erhoben, die im laufenden Versicherungstarif Berücksichtigung finden oder auf deren Grundlage anderweitig wirtschaftliche Vorteile gewährt werden.“³⁸ Im Gegensatz zu konventionellen Versicherungsverträgen ist der Versicherer mithilfe der Telematik in der Lage, das Verhalten des Versicherungsnehmers zu beobachten, woraus jener Erkenntnisse über das versicherte Risiko zu erhalten hofft. Liefert der Versicherungsnehmer Daten, die auf ein geringeres Risiko hindeuten, hat dies einen Prämienrabatt zur Folge, werden für das Risiko ungünstige Daten übermittelt, kann sich dies – je nach Tarif – negativ auf die Prämienhöhe auswirken.³⁹

-
- 33 Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Internetauftritt, „Telematik“, Artikel vom 1. Oktober 2021, abrufbar unter: <https://www.adac.de/produkte/versicherungen/ratgeber/telematik/>.
- 34 Koch, Zum Umgang mit fehlerhaften Prämienfaktoren in telematikbasierten Versicherungstarifen, Zeitschrift für Versicherungsrecht, Haftungs- und Schadensrecht (VersR) 2020, S. 1413, 1414.
- 35 Vgl. Kassenärztliche Bundesvereinigung, Internetauftritt, „Telematikinfrastruktur“, Artikel mit Stand: 30. August 2021, abrufbar unter: <https://www.kbv.de/html/telematikinfrastruktur.php>.
- 36 Vgl. bereits Fußnote 33.
- 37 Brand, Zulässigkeit und Ausgestaltung von Telematiktarifen, VersR 2019, S. 725.
- 38 Verbraucherschutzministerkonferenz, Projektgruppe der Arbeitsgemeinschaft Wirtschaftlicher Verbraucherschutz, Telematiktarife im Versicherungsbereich – Abschlussbericht, 18. April 2019, S. 11, abrufbar unter: https://www.verbraucherschutzministerkonferenz.de/documents/anlage-1_1559131158.pdf [Hervorhebungen diesseits].
- 39 Rudkowski, Vertragsrechtliche Anforderungen an die Gestaltung von „Self-Tracking“-Tarifen in der Privatversicherung, Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft (ZVersWiss) 2017, S. 453, 454 f.

Telematik-Tarife gründen auf einer dauerhaften Auswertung der Fahrzeugdaten des Versicherungsnehmers.⁴⁰ Im Straßenverkehr handelt es sich um Daten über das **Verhalten des Fahrzeugführers** wie etwa Geschwindigkeit, Bremsvorgänge, Sitzbelegung, Kurvenverhalten und die Betätigung von Sicherheitsgurten,⁴¹ aber auch um Daten über **verhaltensunabhängige Umwelteinflüsse**, wie etwa den genutzten Verkehrsraum (Autobahn, Landstraße), die Uhrzeit und die Witterung während der Fahrt.⁴²

Eine **technische Umsetzung** ist auf mehrere Arten möglich. Da moderne Fahrzeuge in der Lage sind, Fahrzeugdaten zu erheben und zu speichern, ermöglicht dies dem Versicherer den **Zugriff auf den Datenkreislauf** des Fahrzeugs, meist durch den festen Einbau einer „Telematik-Box“ oder über das Smartphone des Versicherten mittels Schnittstelle zum Fahrzeug.⁴³ Auf Grundlage der Fahrdaten, die in unterschiedlicher Gewichtung berücksichtigt werden, erfolgt die Generierung eines numerischen Risikowerts („**Score**“).⁴⁴ Aus diesem ermittelt sich dann der Versicherungstarif.⁴⁵

Neben unmittelbaren Auswirkungen auf Kfz-Versicherungsverträge hat die bereits benannte Projektgruppe der Verbraucherschutzministerkonferenz ebenfalls **Erwägungen zum abstrakten Nutzen des Einsatzes von Telematik im Straßenverkehr** angestellt.⁴⁶ So könne eine solche Technik geeignet sein, das eigene Fahrverhalten zu überprüfen.⁴⁷ In Bezug auf den gesellschaftlichen Nutzen hält die Projektgruppe fest, „dass derzeit ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Einsatz von Telematik-Tarifen, defensivem Fahrverhalten und Verkehrssicherheit nicht hinreichend sicher festgestellt werden kann.“⁴⁸ So bestehe bislang [April 2019] keine valide Datenbasis, sondern lediglich erste Selbsteinschätzungen von Versicherten bzw. Untersuchungen durch Versicherungen selbst.⁴⁹ Daraus ließen sich allerdings **erste Indizien für ein vorsichtigeres Fahren**

40 Brockmeyer, in: Hoeren/Sieber/Holznapel, Handbuch Multimedia-Recht, Werkstand: 57. EL September 2021, Teil 15.5 Randnummer 38.

41 Klimke, Telematik-Tarife in der Kfz-Versicherung, Recht und Schaden (r+s) 2015, S. 218.

42 Koch (Fußnote 34), S. 1417.

43 Ebenda, S. 1415; Spittka, in: Specht/Mantz, Handbuch Europäisches und deutsches Datenschutzrecht, 2019, § 12 Randnummer 59.

44 Ebenda.

45 Eul, in: Leupold/Wiebe/Glossner, Münchener Anwaltshandbuch IT-Recht, 4. Auflage 2021, Teil 10.2 Randnummer 41.

46 Verbraucherschutzministerkonferenz (Fußnote 38), S. 39 ff.

47 Ebenda, S. 39.

48 Ebenda, S. 40.

49 Ebenda.

durch Telematik-Überwachung schließen.⁵⁰ Insgesamt sei daher eine unabhängige wissenschaftliche Studie auf Bundesebene ratsam, ob und unter welchen Bedingungen diese Dienste tatsächlich zu einer Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr für die Allgemeinheit führten.⁵¹

Zugleich wies die Projektgruppe auf Basis der potenziellen Steuerungswirkung von Telematik in Kfz auf mögliche **Ungerechtigkeiten für bestimmte Bevölkerungsgruppen** hin, beispielweise Menschen, die ihr Auto berufsbedingt nachts benutzen müssten, was zu einem schlechteren „Score“ führen könnte.⁵²

3.2. Rechtliche Schranken

Bei Telematik-Tarifen stellen sich neben praktischen auch rechtliche Fragen zur **Vereinbarkeit** mit dem **Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen** (§§ 305 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuchs [BGB]⁵³), dem **Versicherungsvertragsrecht** und dem **Datenschutzrecht**. Vorliegend nicht weiter vertieft werden versicherungsaufsichtsrechtliche Fragen.⁵⁴

3.2.1. Allgemeine Geschäftsbedingungen

Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) sind alle für eine Vielzahl von Verträgen vorformulierten Vertragsbedingungen, die eine Vertragspartei (Verwender) der anderen Vertragspartei bei Abschluss eines Vertrags stellt.⁵⁵ Falls solche Bedingungen zu wirksamen Vertragsbestandteilen werden, führt dies prinzipiell zu einer besonderen Inhaltskontrolle dieser Verträge („**AGB-Kontrolle**“). Bei den vielfach standardisierten Versicherungsverträgen ist dies normalerweise der Fall.⁵⁶

Die Inhaltskontrolle richtet sich maßgeblich nach § 307 BGB. So müssen die Telematik-Tarife für den Versicherungsnehmer **klar und verständlich formuliert sein**.⁵⁷ Insbesondere muss sich erschließen lassen, welche **Bedeutung** die mittels Telematik erhobenen Daten für das Versicherungsverhältnis haben und welche Faktoren in welcher Gewichtung den zu ermittelnden „Score“

50 Ebenda mit weiteren Nachweisen.

51 Ebenda, S. 41.

52 Ebenda, S. 40 f.

53 Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 21. Dezember 2021 (BGBl. I S. 5252) geändert worden ist, abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/bgb/>.

54 Hierzu ausführlich Heitzer/Bresseler, Telematik-Tarife – Versicherungsaufsichtsrechtliche Problemstellungen und Herausforderungen, in: Telematiktarife & Co – Versichertendaten als Prämiensatz, Schriftenreihe der Zeitschrift Versicherungsrecht (VersR) 2018, S. 141 ff.

55 § 305 Abs. 1 Satz 1 BGB.

56 Koch (Fußnote 34), S. 1419.

57 § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB. Vgl. auch Rudkowski (Fußnote 39), S. 465.

und somit die Versicherungsprämie beeinflussen.⁵⁸ Werden von der Fahrweise unabhängige Faktoren (wie Nachtfahrten, Stadtfahrten, Art der befahrenen Straße) berücksichtigt, so ist dies ebenfalls kenntlich zu machen.⁵⁹ Im Übrigen gilt generell, dass Klauseln den Vertragspartner des Verwenders nicht **unangemessen benachteiligen** dürfen.⁶⁰ Das hängt maßgeblich von der Klauselgestaltung im **Einzelfall** ab.⁶¹ Eine solche Benachteiligung kommt etwa in solchen Fällen in Betracht, in denen der „Score“ durch den Versicherungsnehmer nicht in gleichem Maße positiv wie negativ beeinflusst werden kann, sodass eine „Abwärtsspirale“ entsteht.⁶²

3.2.2. Versicherungsvertragsrecht

Für Versicherungsverträge gelten zudem die besonderen Regeln des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG)⁶³.

Insbesondere wird in der rechtswissenschaftlichen Literatur diskutiert, ob Telematik-Tarife von den versicherungsvertragsgesetzlichen Regelungen zur **Gefahrerhöhung** der §§ 23 ff. VVG abweichen. Ausgehend von dem Umstand, dass der Versicherungsvertrag lediglich die Risikoverteilung bei Vertragsschluss abbildet, enthalten die §§ 23 ff. VVG ein spezialgesetzliches Gefüge für **nachträgliche** Erhöhungen der Gefahr seitens oder in Kenntnis des Versicherungsnehmers. Verletzt der Versicherungsnehmer entsprechende Obliegenheiten und erhöht dies die Gefahr des Versicherungsfalls nicht nur unerheblich oder ist nicht als mitversichert anzusehen, kann der Versicherer nur unter bestimmten Voraussetzungen unter anderem die **Prämie erhöhen**.⁶⁴ Hier von abweichende Regelungen zum Nachteil des Versicherungsnehmers sind zu dessen Schutz unwirksam.⁶⁵

Im Mittelpunkt der benannten rechtswissenschaftlichen Debatte steht die Frage, inwieweit Telematik-Tarife mit der Möglichkeit der Prämienenerhöhung bei nachteiliger Fahrweise mit den §§ 23 ff. VVG zu vereinbaren ist. Dazu besteht ein **weites Meinungsspektrum**: So lehnt eine Einzelansicht bereits die Anwendbarkeit der §§ 23 ff. VVG mangels Gefahrerhöhung im Sinne von

58 Klimke (Fußnote 41), S. 218 f.

59 Ebenda, S. 219.

60 § 307 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit den Absätzen 2 und 3 BGB.

61 Koch (Fußnote 34), S. 1420.

62 Ebenda.

63 Versicherungsvertragsgesetz vom 23. November 2007 (BGBl. I S. 2631), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 11. Juli 2021 (BGBl. I S. 2754) geändert worden ist, abrufbar unter: https://www.gesetze-im-internet.de/vvg_2008/.

64 Vgl. § 23 in Verbindung mit § 27 und § 25 VVG.

65 Die Unwirksamkeit ergibt sich aus § 32 Satz 1 VVG (Piontek, in: Beck'scher Online-Kommentar VVG, 13. Edition [Stand: 5. November 2021], § 32 VVG Randnummer 12).

§ 23 VVG ab.⁶⁶ Soweit die Mehrzahl der anderen Stimmen Telematik-Tarife an den §§ 23 ff. VVG misst, gehen die Meinungen darüber auseinander, inwieweit diese eine unwirksame Benachteiligung des Versicherungsnehmers gegenüber den gesetzlichen Regeln darstellen: Eine Position vertritt dabei im Ergebnis, dass Telematik-Tarife lediglich dann mit den versicherungsrechtlichen Gefahrerhöhungsbestimmungen vereinbar sind, falls sie nur zu Nachlässen der Versicherungsprämie aufgrund der Fahrweise führen können; die Gegenansicht hält dagegen Telematik-Tarife auch mit eventueller Prämienerrhöhung für versicherungsrechtlich zulässig, soweit gleichfalls eine Chance auf niedrigere Prämien bei „vorteilhafter“ Fahrweise besteht.⁶⁷ Soweit ersichtlich, haben Gerichte zu dieser Problematik noch nicht entschieden.

3.2.3. Datenschutzrecht

Weiter ist fraglich, inwieweit der Datenerhebung und -verarbeitung durch telematische Systeme datenschutzrechtliche Grenzen gesetzt sind.

In Betracht kommen dabei insbesondere Schranken aus der in der gesamten Europäischen Union (EU) unmittelbar anwendbaren Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO)⁶⁸. Diese ist allerdings sachlich **nur anwendbar bei personenbezogenen Daten**.⁶⁹ Personenbezogene Daten im Sinne der DS-GVO sind alle Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person beziehen, etwa mittels Namen oder anderen Identitätsmerkmalen.⁷⁰ Dabei sind die technischen Abläufe der Datenverarbeitung bei Telematik-Tarifen komplex. So werden die im Fahrzeug erhobenen Daten in der Regel durch einen Subunternehmer oder eine Tochtergesellschaft des Versicherers pseudonymisiert ausgewertet, wobei dem Versicherer nur der ermittelte „Score“ übermittelt wird und dieser und Versicherungsvertrag erst beim Versicherer verknüpft werden.⁷¹ Somit entstehen **zwei getrennte Datenkreise** dergestalt, dass Fahr- und Personendaten des Versicherungsnehmers getrennt bleiben und nur der „Score“ beiden beteiligten Unternehmen zugänglich ist.⁷² Dadurch soll verhindert werden, dass ein Bewegungsprofil des Versicherungsnehmers

66 Koch (Fußnote 34), S. 1418. Dort ebenfalls zur Problematik, ob das Ausschalten der Telematik-Vorrichtung zu einer Gefahrerhöhung führt (hierzu auch Klimke [Fußnote 41], S. 222 ff.).

67 Umfassender Überblick zum Streitstand mit zahlreichen Nachweisen bei Koch (Fußnote 34), S. 1416 ff.

68 Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung), abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32016R0679>. Vgl. zur unmittelbaren Anwendbarkeit von EU-Verordnungen, Art. 288 Abs. 2 AEUV, abrufbar unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:12012E/TXT>.

69 Art. 1 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 2 DS-GVO.

70 Vgl. ausführliche Definition in Art. 4 Nr. 1 DS-GVO.

71 Koch (Fußnote 34), S. 1415 f.

72 Brand (Fußnote 37), S. 725.

erstellt wird.⁷³ Dennoch geht die wohl herrschende Literaturmeinung davon aus, dass es sich bereits aufgrund der **abstrakten Identifizierbarkeit** um personenbezogene Daten handelt.⁷⁴

Unter der Prämisse der prinzipiellen Eröffnung des sachlichen Anwendungsbereichs der DS-GVO ergeben sich verschiedene Anforderungen. So ist grundsätzlich eine – jederzeit wider-
rufliche – **Einwilligung des Versicherungsnehmers** vor der Verarbeitung seiner Daten erforderlich.⁷⁵ Einigen Literaturstimmen zufolge ist diese jedoch entbehrlich, soweit die Verarbeitung von dessen Daten ausschließlich zu seiner „Score“-Berechnung im Rahmen des Versicherungsvertragsverhältnisses erfolgt.⁷⁶ **Sonderproblem** ist somit jedoch in jedem Fall der **Umgang mit Fahrten von Dritten mit dem Fahrzeug des Versicherungsnehmers**. Hierfür ist theoretisch vor jeder Fahrt die Einwilligung des Dritten in die Datenverarbeitung gegenüber dem Versicherer notwendig, soweit diese automatisiert erfolgt.⁷⁷ Manche rechtswissenschaftliche Autoren argumentieren jedoch, dass die Einholung einer solchen Einwilligung aufgrund Überwiegens der berechtigten Interessen des Versicherers entbehrlich ist, sofern die Datenverarbeitung auch für Dritte hinreichend transparent ist und eine Abschaltmöglichkeit der Fahrtaufzeichnung im Fahrzeug zur Verfügung steht.⁷⁸ Einige Versicherer versuchen dieser datenschutzrechtlichen Problematik durch **personalisierte App-Lösungen** für Versicherungsnehmer zu begegnen.⁷⁹

Weiter enthält Art. 22 Abs. 1 DS-GVO das grundsätzliche Verbot der automatisierten Datenverarbeitung, die einzelnen Personen gegenüber rechtliche Wirkung entfaltet oder sie in ähnlicher Weise erheblich beeinträchtigt. Vielen Literaturstimmen zufolge fällt die automatisierte Fahrdatenerhebung und entsprechende Tarifberechnung, die bei vielen Kfz-Versicherungen als Massengeschäft erfolge, hierunter.⁸⁰ Falls der Tatbestand erfüllt ist, ist eine solche Datenverarbeitung nur bei Vorliegen einer der in Art. 22 Abs. 2 DS-GVO genannten Ausnahmen zulässig. Auch hier stellt sich – wie generell bei der Datenverarbeitung – die Frage, ob es einer ausdrücklichen Einwilligung der hiervon betroffenen Person bedarf oder ob sich Versicherer auf die Erforderlichkeit der

73 Ebenda.

74 Brockmeyer (Fußnote 40), Randnummer 45; Eul (Fußnote 45), Randnummer 42; Koch (Fußnote 34), S. 1422 mit weiteren Nachweisen zu dieser Ansicht

75 Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Buchstabe a DS-GVO. Vgl. zum Einwilligungswiderruf, Art. 7 Abs. 3 DS-GVO.

76 Dabei verweisen Eul (Fußnote 45), Randnummer 42 und Spittka (Fußnote 43), Randnummer 60 auf den Ausnahmetatbestand von Art. 6 Abs. 1 Satz 1 Buchstabe b DS-GVO. Hiernach ist die Einwilligung etwa entbehrlich, wenn die Verarbeitung für die Erfüllung eines Vertrags, dessen Vertragspartei die betroffene Person ist, erforderlich ist.

77 Rubin, Inhalt und versicherungsrechtliche Auswirkungen der Datenschutz-Grundverordnung, r+s 2018, S. 337, 344.

78 Eul (Fußnote 45), Randnummer 42 und Spittka (Fußnote 43), Randnummer 61. Ablehnend Rubin (Fußnote 77), S. 344 und Brockmeyer (Fußnote 40), Randnummer 49.

79 Hierzu näher Brockmeyer (Fußnote 40), Randnummern 49 f.

80 Brockmeyer (Fußnote 40), Randnummer 47; Eul (Fußnote 45), Randnummer 42; Rubin (Fußnote 77), S. 344.

Datenverarbeitung für die Vertragserfüllung berufen können.⁸¹ In Konsequenz ergeben sich auch in Bezug auf die Verarbeitung der Daten von Dritten vergleichbare Problemstellungen.⁸²

Unabhängig von der rechtlichen Bewertung hat die von der Bundesregierung eingesetzte **Datenethikkommission** in ihrem Gutachten von Oktober 2019 auch für Telematik-Tarife („Daten als Grundlage personalisierter Risikoeinschätzung“) verschiedene datenethische Empfehlungen formuliert.⁸³ Hiernach dürfe die Datenverarbeitung nicht den **Kern privater Lebensführung** betreffen, zwischen den verarbeiteten Daten und dem zu bestimmenden Risiko müsse ein klarer ursächlicher Zusammenhang bestehen und es dürfe sich nicht um Daten handeln, die unmittelbar Schlussfolgerungen mit Wirkung für Angehörige oder sonstige Dritte zulassen.⁸⁴ Darüber hinaus müsse maximale **Transparenz** hinsichtlich der Datenverarbeitung sowie eine **maximale Preisdifferenz** zwischen den „optimalen“ Vertragskonditionen und denen ohne entsprechende Einwilligung in die Datenverarbeitung geschaffen werden.⁸⁵

* * *

81 Art. 22 Abs. 2 Buchstaben a) und c) DS-GVO. Vgl. näher zur Problematik Brockmeyer (Fußnote 40), Randnummer 48.

82 Brockmeyer (Fußnote 40), Randnummern 49 f.

83 Datenethikkommission, Gutachten vom 23. Oktober 2019, S. 106 f., abrufbar unter: <https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/it-digitalpolitik/gutachten-datenethikkommission.html>.

84 Ebenda, S. 106.

85 Ebenda, S. 107.