

Prämiendifferenzierung in der Kfz-Versicherung: Willkür oder gerechtfertigte Risikoabschätzung?

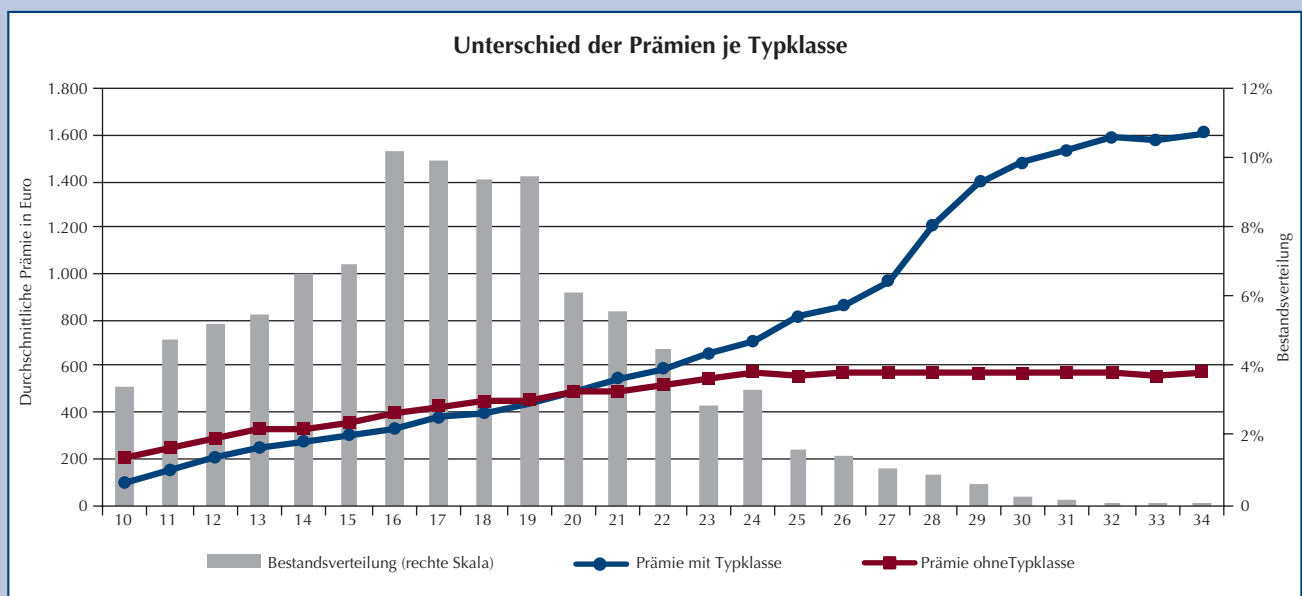
Die politische Diskussion um eine potenzielle Diskriminierung von Versicherten fand im vergangenen Jahr in der deutschen Politik einen vorläufigen Höhepunkt durch die Beschäftigung des Petitionsausschusses mit einer unterstellten Altersdiskriminierung in der Kfz-Versicherung. In einer Pressemeldung des Deutschen Bundestages vom 13. Februar 2019 heißt es hierzu: „Der Petitionsausschuss fordert mehr Transparenz seitens der Versicherungswirtschaft bei der Festlegung der zu zahlenden Versicherungsprämie, um einer willkürlichen Diskriminierung von Versicherten vorzubeugen.“ Die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) hat im Juli 2020 festgestellt, dass „die altersabhängige Tarifierung in der Autoversicherung auf anerkannten Prinzipien risikoadäquater Kalkulation beruht und somit § 20 Absatz 2 Satz 2 Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG) entspricht“.

Ist nun also alles gut? Nein! Natürlich ist rein formal mit der Feststellung der Aufsicht zumindest das Tarifiermerkmal „Alter des Versicherungsnehmers“ in der Kfz-Versicherung offiziell rehabilitiert. Auf der anderen Seite vermissen unsere als Repräsentanten der Bevölkerung gewählten Abgeordneten im Petitionsausschuss offenbar generell eine transparentere Preisfindung: „... sollten vielmehr gesetzliche Regelungen geschaffen werden, die vorsehen, dass die Risikobewertung der Versicherten künftig auf unabhängigen Daten basiert. Es könne nicht sein,

dass die entsprechenden Datensätze aus der Versicherungswirtschaft selbst stammen, heißt es in der Beschlussempfehlung. Daher sei es erforderlich, Regelungen zu schaffen, die die Versicherungswirtschaft zu mehr Transparenz bei der Prämiegestaltung verpflichten. Die Versicherten müssten erkennen können, wie sich die Höhe der Prämie zusammensetzt ...“, heißt es in der besagten Pressemitteilung des Bundestages. Eine Idee, woher denn „unabhängige Daten“ zur Tarifierung kommen sollen, wenn nicht aus der Versicherungswirtschaft selbst, wird nicht vorgeschlagen. Wie auch? Denn außerhalb der Versicherungswirtschaft gibt es nun einmal kaum Daten hierzu.

Tarifierung benötigt belastbare Daten

Eine sehr nahe liegende Möglichkeit, die in der oben zitierten Pressemitteilung geforderte Transparenz bei der Prämiegestaltung herzustellen, besteht darin, bei der Prämienberechnung weniger Faktoren zu verwenden. In diesem Beitrag zeigen wir auf, welche ungewünschten Auswirkungen dieses Vorgehen haben kann. Hierzu fokussieren wir uns auf die Vollkaskoversicherung. Einer der wesentlichen Treiber bei der aktuellen Form der Prämienberechnung ist die Typklasse. In einer marktweiten Studie empfiehlt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) jährlich, wie die ca. 31.000 unterschiedlichen Pkw auf Deutschlands Straßen risiko-



gerecht in die Typklassen 10 bis 34 eingestuft werden können. Wesentliches Einstufungskriterium sind hierbei die beobachteten und zukünftig erwarteten Schadenkosten der entsprechenden Fahrzeuge. Die Typklasseneinstufung des GDV ist für die Versicherungsunternehmen unverbindlich. Dennoch wird sie nahezu durchgängig verwendet, da sie eine statistisch signifikante Trennung unterschiedlicher Gruppen entsprechend ihres Schadenverlaufs ermöglicht.

Neben der Typklasse verwenden Versicherer in Deutschland typischerweise weitere risikodifferenzierende Merkmale wie: Regionalklasse, jährliche Fahrleistung, Anzahl schadenfreier Jahre, Nutzerkreis, Nutzeralter, Alter des Fahrzeugs bei Erwerb, Fahrzeughalter, Berufsinformationen (Tarifgruppe), Selbstbeteiligung etc.

Lassen Sie uns nun gemeinsam ein Gedankenexperiment anstellen: Was passiert, wenn wir einen ersten Schritt in Richtung transparentere Prämiengestaltung gehen und das Merkmal Typklasse nicht mehr zur Preisfindung heranziehen? Dazu betrachten wir ein typisches Portefeuille von Vollkaskoversicherten. Die Verteilung auf die Typklassen 10 bis 34 ist in der Abbildung anhand der grauen Balken dargestellt (korrespondierend zur vertikalen Achse auf der rechten Seite der Grafik). Durchschnittliche Vollkaskoprämien je Typklasse, berechnet mit einem typischen Tarif eines deutschen Versicherungsunternehmens, sind anhand der blauen Kurve abzulesen (korrespondierend zur vertikalen Achse auf der linken Seite der Grafik). Wir sehen, dass die Spannbreite der Prämien ganz enorm ist, von ca. 150 Euro Durchschnittsprämie in Typklasse 11 bis hin zu 1.500 Euro in Typklasse 30. Wichtig ist die Feststellung, dass es sich um Durchschnittsprämien für diese Typklassen handelt, denn auch die Zusammensetzung der Risiken einer einzelnen Typklasse kann bezüglich der anderen Tarifmerkmale signifikant variieren.

Sind die Typklassen in der Kalkulation verzichtbar?

Wie würden sich die Prämien ändern, wenn wir das Merkmal Typklasse nicht mehr zur Preisfindung heranziehen? Die Auswirkungen sind nicht offensichtlich. Tatsächlich muss man das durchkalkulieren und dabei den Einfluss der anderen Tarifmerkmale berücksichtigen. Die resultierenden durchschnittlichen Prämien je Typklasse sind in der Abbildung anhand der roten Kurve abzulesen. Es ist ein (schwächerer) Anstieg der Prämien von Typklasse 10 bis 24 zu erkennen und die dort erreichte Prämienhöhe ist dann auch für Fahrzeuge der höheren Typklassen im Schnitt ungefähr zu zahlen. Wäre die Typklasse vollständig unabhängig von den anderen Tarifmerkmalen, wie Alter oder Anzahl schadenfreier Jahre, so würde die rote Prämienlinie genau horizontal verlaufen. Der Anstieg für die Typklassen 10 bis 24 zeigt aber, dass zumindest für diese Typklassen noch wesentliche

Abhängigkeiten zu anderen Tariffaktoren existieren, die das Weglassen der Typklasse aus der Berechnung zumindest teilweise kompensieren können.

Abgesehen von solchen mathematischen Feinheiten zeigt dieses Gedankenexperiment das Folgende, wobei zu beachten ist, dass die blaue Kurve bereits eine gute Approximation der erwarteten Schadenkosten des Versicherers ist: Bei einem Tarif ohne das Merkmal Typklasse zahlen die Fahrer*innen mit Fahrzeugen in den Typklassengruppen 21 bis 34 zu wenig, die mit niedrigeren Typklassen zu viel Prämie. Ganz konkret wird ein Bolide wie der Audi R8 mit 610 PS bei einem Listenpreis von ungefähr 200.000 Euro eine Prämienreduktion um ca. 1.040 Euro jährlich erfahren. Der Fahrer eines 70 PS starken Smart fortwo, dessen Kaufpreis ungefähr zehn Prozent des Audi R8 beträgt, müsste hingegen ca. 90 Euro mehr für seinen Vollkaskoschutz zahlen als bisher:

| Fahrzeug | Typklasse 2020 | Beispielprämie bei Tarif mit Typklasse | Beispielprämie bei Tarif ohne Typklasse | Erhöhung/Absenkung |
|-------------------------|----------------|--|---|--------------------|
| Smart fortwo Cabrio 1.0 | 11 | ~ 150 Euro | ~ 240 Euro | +60 % |
| Audi R8 Plus 5.2 | 33 | ~ 1.600 Euro | ~ 560 Euro | -65 % |

Fazit

Verzicht auf Tarifierungsmerkmale ist keine Lösung

Es ist zumindest fraglich, ob die Mehrheit der Versicherungsnehmer die dargestellte massive Verschiebung der Prämien als fair ansehen würde. Und ob die Berechnung der Prämie durch das Weglassen eines Merkmals transparenter für den Kunden ist, darf ebenso angezweifelt werden.

Der Wunsch nach mehr Transparenz bei der Prämiengestaltung kann nur durch Vereinfachung von Tarifen erreicht werden. Gerade diese Vereinfachung birgt aber Tücken, die nicht auf den ersten Blick offensichtlich sind. Wir haben im Beispiel gesehen, dass das Weglassen eines statistisch signifikanten Merkmals nicht die Lösung des Problems ist, im Gegenteil: Die Entlastung erfolgt für jene, die sich Autos aus dem oberen Preissegment leisten können. Alle anderen Versicherungsnehmer werden über Gebühr belastet.