Handeln auf eigenes Risiko

SB-Modelle | Flotten setzen vermehrt auf höhere Eigentragung in der Kasko oder zahlen diese Schäden selbst. Auch in der KH hat der Selbstbehalt Einzug gehalten. Das weckt steuerliche Begierden beim Gesetzgeber.

Die Selbstbeteiligung (SB) in der Kasko ist in Unternehmen ein beliebtes Instrument, die Versicherungsbeiträge zu steuern und Eigenverantwortung im Bereich der Flottenversicherung zu stärken. Denn sobald Fuhrparkleiter an dieser Stellschraube drehen, können sie auf die Prämien und Aufwendungen direkt Einfluss nehmen. In den vergangenen Jahren haben Flottenbetreiber ihre SB vor allem erhöht, um drohenden Prämiensteigerungen bei schlechten Schadenverläufen entgegenzuwirken. Aber auch die Versicherer fordern verstärkt höhere SB und üben damit Druck auf die Versicherungsnehmer in den Vertragsverhandlungen bzw. Sanierungsgesprächen aus.

SB-Modelle in der Kasko | So manche Unternehmen wagen daher spürbare Einschnitte in der Kasko-SB oder trennen sich gar von der Kasko und wickeln den Bereich in Eigenregie ab (siehe Pfalzwerke-Porträt „Positive Rückkopplung" S. 94 ff.). In Funktionsfuhrparks fällt dies allerdings deutlich leichter als in Motivationsfuhrparks (siehe Capgemini-Porträt „Eine Frage der Balance", S 106 f.). Gleichwohl besteht in beiden Modellen meist noch Spielraum.

Wie hoch die optimale Kasko-SB ist, hängt sowohl von den betriebswirtschaftlichen Voraussetzungen als auch von den individuellen Risiken in der jeweiligen Flotte ab. Als grobe Faustformel gilt: Je mehr Einheiten der Fuhrpark zählt, desto eher lohnt sich die Steigerung der SB. Prinzipiell schneiden Unternehmen ihre Modelle aber stets auf den eigenen Bedarf zu. Während zum Beispiel internationale Großkonzerne die Kraftfahrthaftpflicht (KH) für die Flotten ihrer deutschen Töchter in internationalen Versicherungsprogrammen einbetten und die Kaskoschäden selbst zahlen, vereinbaren deutsche Mittelständler nicht selten hohe SB in der Kasko von 1.000 Euro und mehr.

In der Praxis gehen damit die am häufigsten vorkommenden Schadensarten wie Glasschäden, Parkrempler und Rangierschäden ebenfalls auf eigene Rechnung. Die Versicherer werden folglich nur noch bei größeren Kaskoschäden, Totalschaden und Diebstahl des Firmenwagens vom Versicherungsnehmer in die Pflicht genommen.

SB in der KH | Unabhängig davon sind nicht nur mit der SB in der Kasko, sondern inzwischen auch mit einer möglichen SB in der KH rechtliche Fallstricke verbunden (siehe Interview „Gefahren im Griff halten", S. 104 f.). Darüber hinaus werden bei der KH-SB derzeit die Karten neu gemischt, weil die Regierung die KH-SB nun besteuern will. Was in den Kfz-Versicherungsverträgen zwischen Unternehmen mit großen Flotten und Versicherern ein elementarer Bestandteil ist, gerät damit ins Kippen. Denn die Bundesregierung hat hierzu Ende Mai den Gesetzentwurf zur Änderung des Versicherungssteuergesetzes und des Kraftfahrzeugsteuergesetzes eingebracht, der ab dem 1. Januar 2013 gelten soll. Die erste Lesung hat bereits vor der Sommerpause stattgefunden. Der Entwurf geht demnächst in die Beratung und für den 15. Oktober ist laut Pressestelle der Bundes-FDP eine Anhörung angesetzt.

Ob und in welcher Form die vorgeschlagenen Regelungen zur Besteuerung der KH-SB kommen, ist folglich noch offen. Die

Foto: Michael Rosskothen/Fotolia

inhaltlichen Neuerungen stellen die Versicherer und versicherungsnehmenden Flottenbetreiber jedoch schon jetzt vor Herausforderungen. Denn die Situation stellt sich momentan wie folgt dar: Bisher wird auf das bezahlte Versicherungsentgelt die Versicherungssteuer erhoben. Haben Unternehmen eine SB in der KH vereinbart, welche zur Senkung des Versicherungsbeitrags geführt hat, ist dies ohne Belang gewesen – auch wenn die Finanzbehörden versucht haben, eine gerichtliche Klärung und Änderung herbeizuführen (siehe auch BFH „SB in der KH/Frei von Versicherungssteuer", S. 105), sodass auch die KH-SB zur Berechnung der Versicherungssteuer einbezogen wird. Der BFH hat dem eine Absage erteilt.

Steuer auf KH-SB unter Beschuss | Der Regierungsentwurf greift dieses Ansinnen auf und will für die Besteuerung der KH-SB eine gesetzliche Grundlage schaffen. Dabei sollen die KH-SBen, die im tatsächlichen Schadensfall zum Tragen kommen, auch dem Versicherungsentgelt hinzugerechnet und mit Versicherungssteuer belegt werden.

Dagegen regt sich aber nach wie vor Widerstand, obwohl mit dem Mai-Vorschlag die Regierung bereits eine deutliche Änderung im Vergleich zum ursprünglichen Referentenentwurf aus dem Bundesfinanzministerium vollzogen hat, welcher die komplett vereinbarte, aber letztlich fiktive KH-SB zur Grundlage der Berechnung einbeziehen wollte. Der abgemilderte Vorschlag kommt von verschiedenen Seiten ins Kreuzfeuer, unter anderem aus den Reihen der Regierungskoalition. So bemerkt etwa Hermann Otto Solms, Vorsitzender des Arbeitskreises für Wirtschafts- und Finanzpolitik der FDP-Bundestagsfraktion, in einer offiziellen Erklärung, dass die Besteuerung des Selbstbehalts in der Kfz-Haftpflicht nicht im Einklang mit den Zielen der Koalition stehe, weil dies nicht nur eine zusätzliche Steuerbelastung darstelle, sondern auch eine weitere Komplizierung des Steuerrechts, die zu erheblichem Verwaltungsaufwand führen würde. Deshalb erwarte er eine Korrektur.

Dass die Besteuerung der SB-KH kommt, scheint deshalb immer unwahrscheinlicher. Sollte sie jedoch umgesetzt werden, hat das vielschichtige Konsequenzen für Versicherungsnehmer und -geber. Es sei denn, Unternehmen entwickeln Lösungen in Verbindung mit Riskmanagement (siehe hierzu Interview „Gefahren im Griff halten", S. 104 f.).

Derzeit bieten allerdings nur noch wenige Flottenversicherer die SB-KH an. In einer Umfrage unter den großen Anbietern haben lediglich die Allianz, Ergo, HDI-Gerling sowie die R+V angegeben, solche Modelle zu vereinbaren. Dabei betont etwa die HDI-Gerling, dass diese entbehrlich würden, wenn die geplante Änderung des Versicherungssteuergesetzes umgesetzt wird. Die R+V ergänzt außerdem, dass bei entsprechenden Vereinbarungen gemessen an der individuellen Flottengröße der anteilige Versicherungssteuersatz berechnet und diese Kosten ins Pricing einfließen würden.

Alle anderen Umfrageteilnehmer erteilen der SB-KH eine klare Absage und verweisen großteils auf die Regierungspläne zur Besteuerung. Hierzu zählen Alte Leipziger, AXA, Basler, Gothaer, Provinzial Rheinland, Signal Iduna, VHV, Württembergische und Zurich. Kommt das Gesetz, stünde das Modell wohl vor dem Aus. | *Annemarie Schneider*