

SEPTEMBER 2008

RISK NEWS-LETTER

INHALT

- ▶ **Erhöhter Druck auf Kfz-Zulieferer**
- ▶ **Corporate Compliance**
Berücksichtigung steuer- und aufsichtsrechtlicher Vorschriften im Rahmen internationaler Versicherungsprogramme
- ▶ **Aktion oder Reaktion?**
Strategien für sich verändernde klimatische Rahmenbedingungen
- ▶ **Motorfahrzeug-Excess-Deckung**
Möglichkeiten der weltweiten Absicherung von Kraftfahrtrisiken
- ▶ **Dunkle Wolken am Horizont**
oder: das Ende des Prämienverfalls in der Kreditversicherung

RISK-MANAGEMENT

ERHÖHTER DRUCK AUF KFZ-ZULIEFERER

Wer dieser Tage die Zeitung aufschlägt und dort Überschriften liest wie „BMW will 4 Mrd. sparen“ und ähnliches, der stellt sich die Frage, wie solche gewaltigen Summen erzielt werden sollen. Personalabbau allein reicht dafür nicht aus. Die höhere Kundenzufriedenheit und die Reduzierung der Gewährleistungskosten, die mit der Steigerung der Konkurrenzfähigkeit der Kfz-Hersteller beabsichtigt sind, sollen nach deren Willen zu einem nicht geringen Anteil von der Zulieferindustrie finanziert werden. Dafür sprechen aus unserer Sicht in letzter Zeit verstärkte Anzeichen.

Diese Anzeichen zeigen sich auf zwei Ebenen: einmal in der Schadenabwicklung. Belastungsanzeigen werden häufig nach kurzer Vorankündigung und ohne ausreichende Begründung einfach vollzogen. Die tatsächliche Klärung des Versicherungsanteils des Zulieferteils soll später erfolgen, während der Kfz-Hersteller bereits im Besitz von Geldbeträ-

gen ist, die ihm möglicherweise nach der Rechtslage gar nicht zustehen. In diesen Fällen unterstützen wir unsere Kunden mit aktivem Schadenmanagement.

Zum anderen stellen wir eine Tendenz zur weiteren Ausarbeitung der auch bisher schon existierenden Qualitätssicherungsvereinbarungen fest, die versuchen, den Zulieferanten fest vereinbarte Kostenpauschalen aufzuerlegen, sobald Abweichungen auftreten. Da diese Zusatzvereinbarungen auf dem bisher bereits existierenden Vertragswerk – häufig einem komplizierten Geflecht aus Einkaufsbedingungen, Zielvereinbarungen u. a. – aufbauen, lesen sie sich auf den ersten Blick relativ harmlos und scheinen Regelungen zur Haftung nicht zu enthalten. Doch man muss den Zusammenhang sehen.

Als Faustregel gilt: Wir bieten unseren Kunden an, vertragliche Vereinbarungen in Abstimmung mit dem Versicherer auf mögliche deckungsschädliche Inhalte überprüfen zu lassen. Unter bestimmten Voraussetzungen, die inzwischen von Wirtschaftsverbänden, vom BDI und auch vom VDA detailliert ausgearbeitet wurden, können Kostenpauschalen und im Voraus festgelegte Verantwortungsanteile von Versicherungsschutz begleitet werden. Auch bisher ist es tatsächlich bereits so gewesen, dass bestimmte Zulieferteile mit dem OEM gemeinsam entwickelt wurden. Bevor Sie sich vertraglich festlegen, empfehlen wir jedoch im Gespräch mit uns und dem Versicherer eine individuelle Klärung der Versicherbarkeit im Einzelfall herbeizuführen und auf diesem Wege u. U. auch die Argumente für eine Nachverhandlung der verlangten Formulierungen zu erreichen. ■



CORPORATE COMPLIANCE

BERÜCKSICHTIGUNG STEUER- UND AUFSICHTSRECHTLICHER VORSCHRIFTEN IM RAHMEN INTERNATIONALER VERSICHERUNGSPROGRAMME



und sowohl Vertriebs- als auch Produktionsstandorte ins Ausland verlagerten, sahen sich gezwungen, dem zentralen Sicherheitsbedürfnis der Muttergesellschaft gerecht zu werden.

Im Folgenden entwickelten sich internationale Versicherungsprogramme, die durch ihre integrierte Strukturierung in der Lage waren, neben ihrem Hauptanliegen, Versicherungsschutz für alle Konzerngesellschaften auf einem einheitlich hohen Niveau zur Verfügung zu stellen,

vermeintlich auch lokalen steuer- und aufsichtsrechtlichen Vorschriften zu genügen.

Die durch das Zusammenspiel von Mastervertrag und Lokalpolicen geprägte, klassische Form internationaler Programme steht derzeit jedoch auf dem Prüfstand.

In der aktuellen Diskussion um die Zulässigkeit klassischer, internationaler Versicherungsprogramme stehen insbesondere folgende Aspekte im Fokus:

- Unterliegt eine über den deutschen Mastervertrag gewährte DIC/DIL-

Deckung im Land der jeweiligen Tochtergesellschaft der lokalen Versicherungsaufsicht? Wenn ja, werden aufsichtsrechtliche Vorschriften durch Gewährung einer DIC/DIL-Deckung verletzt?

- Inwieweit und durch wen sind Versicherungssteuern oder ähnliche Abgaben auf solche Deckungen im jeweiligen Land abzuführen?

Brisanz erhält die Thematik insbesondere dann, wenn man sich vor Augen führt, dass eine Verletzung aufsichtsrechtlicher Vorschriften im jeweiligen Land Strafzahlungen bis zum 25-fachen der Prämie (Argentinien) oder auch Haftstrafen bis zu 3 Jahren (Portugal) nach sich ziehen kann.

...und was zukünftig geschehen wird.

Der konzeptionelle Vorstoß zweier großer Programmversicherer befindet sich derzeit in einer hitzigen Diskussion: die genannten steuer- und aufsichtsrechtlichen Hürden sollen durch eine „Versicherung des finanziellen Interesses“ der Muttergesellschaft an ihren ausländischen Tochtergesellschaften gelöst werden.

Inwieweit weitere Versicherer diesem Konzept folgen werden, bleibt abzuwarten. ■

Die Einhaltung internationaler Gesetze und Richtlinien in Unternehmen spielt nicht erst seit den großen Bilanzfälschungs- und Bestechungsskandalen der vergangenen Jahre eine große Rolle. Gleichwohl geraten Themen wie „Corporate Governance“ oder „Corporate Compliance“ immer mehr in den Fokus; selbst dort, wo man sie am wenigsten erwartet hätte: im Versicherungsbereich.

Was bisher geschah ...

Konzerne, die die Chancen der rasant voranschreitenden Globalisierung nutzen

AKTION ODER REAKTION ?

STRATEGIEN FÜR SICH VERÄNDERNDE KLIMATISCHE RAHMENBEDINGUNGEN

„Unser Klima verändert sich. Die Folgen sind nicht abzuschätzen.“

Was vor einigen Jahren noch wie eine Drohhäube der Versicherungswirtschaft anmutete, bezweifelt heute niemand mehr ernsthaft. Die beachtliche

Zunahme an Überschwemmungen, Hochwassern, Hagelstürmen, Orkanen sowie lang anhaltenden Hitze- und Kälteperioden sind allseitig beobachtbar und Indizien sich verändernder klimatischer Rahmenbedingungen.

Neben der Verkürzung der Abstände

zwischen solchen Extremereignissen und der gleichzeitigen Zunahme der Intensitäten dieser Ereignisse, spielt auch die zunehmende Werte- und Wertschöpfungskonzentration eine immer bedeutendere Rolle: selbst mittelschwere Hagelstürme können innerhalb weniger Minuten

enorme Sachschäden verursachen; oft gehen damit auch Betriebsunterbrechungsschäden einher, die in ihrem Ausmaß oft nicht abzuschätzen sind.

Aus den genannten Gründen wird es für Unternehmen zukünftig unerlässlich sein, sich gegen die Folgen von Elementarschäden abzusichern.

In erster Linie ist es geboten präventive Maßnahmen zur Risikovermeidung bzw. -verminderung zu ergreifen. Die getätigten Investitionen amortisieren sich spätestens im Schadenfall durch die reduzierte Schadenlast.

Erst im Anschluss hierzu sollte der Abschluss einer Elementarschadenversicherung in Erwägung gezogen werden. Bestenfalls können durch die getätigten Präventivmaßnahmen Rabattie-



rungsvorteile in der Tarifierung erzielt werden. Dies ist insbesondere dann von Bedeutung, wenn man sich vergewissert, dass die Kosten für Elementar-

schadenversicherungen auf Grund der zunehmenden Schadenbelastung in der Zukunft weiter steigen werden. ■

VERSICHERUNGS-MANAGEMENT

MOTORFAHRZEUG-EXCESS-DECKUNG

MÖGLICHKEITEN DER WELTWEITEN ABSICHERUNG VON KRAFTFAHRTRISIKEN

Was im Bereich der Betriebs- und Produkthaftpflichtversicherung sowie der Sach- und Betriebsunterbrechungsversicherung bereits seit über zwei Jahrzehnten praktiziert wird, setzt sich im Bereich der Kraftfahrtversicherung erst zögerlich durch: Die weltweit einheitliche Absicherung der zum Konzern gehörenden Kraftfahrtrisiken.

Seit Ende der 90er Jahre besteht die Möglichkeit – analog den bekannten Strukturen internationaler Haftpflicht- oder Sach/BU- Versicherungsprogramme – Kraftfahrtrisiken weltweit über ein so genanntes internationales Kraftfahrt-Versicherungsprogramm abzusichern: In den jeweiligen Sitzländern der Tochtergesellschaften werden lokale, den rechtlichen Anforderungen entsprechende Lokalpolicen ausgestellt. Über einen zentral abgeschlossenen Mastervertrag wird der Versicherungsschutz für Kraftfahrtrisiken für alle Konzerngesellschaften weltweit im Bezug auf Bedingungen und Entschädigungsgrenzen vereinheitlicht.

Wie schwer dieses Risiko für ein Unternehmen ist, hängt vom Einzelfall ab. Ein Blick zu unseren europäischen Nachbarn und den dort geltenden Mindestdeckungssummen genügt jedoch schon, um

sich ein erstes Bild zu machen:

Griechenland:	500.000 € pro Unfall für Personenschäden
Kroatien:	450.000 € für Personenschäden
Spanien:	337.000 € pro Unfall für Personenschäden

In Deutschland ist das Absicherungsniveau mit einer Mindestdeckungssumme in Höhe von 7.500.000 € pro Unfall für Personenschäden im Vergleich zum Ausland sehr hoch, wobei darüber hinaus in der Regel Verträge mit einer Deckungssumme 100 Mio. € abgeschlossen werden.

Nun wurde jedoch von den Möglichkeiten eines internationalen Kraftfahrt-Versicherungsprogramms in der Vergangenheit nur wenig Gebrauch gemacht. Oft machten die vom Versicherer vorgegebene Mindestfahrzeuganzahl oder Mindestprämie eine internationale Programmdeckung unwirtschaftlich, wenn nicht sogar unmöglich.

Die SÜDVERS-GRUPPE hat für ihre Kunden eine Möglichkeit geschaffen, die weltweit bestehenden Kraftfahrtrisiken eines Konzerns zu bündeln und in einem administrativ schlanken Konzept kostengünstig abzusichern. ■



DUNKLE WOLKEN AM HORIZONT

ODER: DAS ENDE DES PRÄMIENVERFALLS IN DER KREDITVERSICHERUNG

Nach einigen positiven Jahren mit rückläufigen Insolvenzzahlen und damit einhergehenden niedrigen Schadenquoten zeichnet sich nunmehr eine Trendumkehr ab. Während die Zahl der Firmenpleiten in Deutschland im Jahr 2007 infolge des starken Aufschwungs weiter gesunken ist, rechnen alle Kreditversicherer für 2008 mehr oder weniger mit einem Ende dieser positiven Entwicklung. Als Gründe hierfür werden in erster Linie eine mögliche (tiefere) Rezession in den USA, eine allgemein abnehmende Wirtschaftsdynamik, eine erhöhte Inflation mit steigenden Zinsen, die nur schwer absehbaren Gefahren aus der Kredit- und Sub-Prime-Krise, einem schwachen Dollar und nicht zuletzt dem stark gestiegenen Ölpreis gesehen.

Neben den vorgenannten Risiken stellen die Kreditversicherer aber noch einen weiteren Trend fest: Unternehmen aus vielen wichtigen Wirtschaftszweigen zahlen Ihre Rechnungen langsamer als zuvor. Für die Versicherer ist die allgemeine Zahlungsmoral und die damit verbundene Liquiditätssituation in vielen Unternehmen ein wichtiger Frühindikator hinsichtlich der zukünftig zu erwartenden Schadenzahlungen bzw. Forderungsausfälle.

Um nicht, wie in den Jahren 2001 – 2003, weitgehend unvorbereitet einer erhöhten Zahlungsunfähigkeit von Unternehmen gegenüberzustehen, beginnen die Versicherer mit einer frühzeitigen Risikovorsorge, das heißt im Einzelnen, einer erhöhten Bildung von Rücklagen aus Prämieinnahmen.



Nach den weitreichenden Prämienrückständen der letzten Jahre scheint somit das Ende der Nachlässe erreicht zu sein. Ein erster Versicherer spricht sogar offen von Prämienrückstellungen im Neukundengeschäft und schließt im Bestandskundenbereich ganz offiziell weitere Prämienrückstände konsequent aus.

Für unversicherte Unternehmen besteht damit zurzeit noch die einmalige Chance, sich vor einer anstehenden Trendumkehr bei der Prämienentwicklung die aktuell äußerst günstigen Marktkonditionen zu sichern, und zwar bevor die dunklen Wolken tatsächlich aufgezo-gen sind. ■

IMPRESSUM

SÜDVERS Risk-Management GmbH

HRB 4558 AG Freiburg
Ust.-ID-Nr.:
DE 214105906
Am Altberg 1-3
79280 Au bei Freiburg

Tel.: +49 (0)761 4582-0
Fax: +49 (0)761 4582-290
info@suedvers.de
www.suedvers.de

Herausgeber:
Stefan Wolfert
Paul-Heinz Haase

Tel. +49 (0)761 4582-203
Tel. +49 (0)40 374743-30

SÜDVERS GMBH Assekuranzmakler

SÜDVERS Biffe & Moos GmbH
SÜDVERS-KIEFHABER GMBH
SÜBERA GMBH Beratungsgesellschaft für betriebliche Altersversorgung
SÜBERA & KASPER GmbH
SCM KOMPASS AG
SÜDVERS Kreditversicherungsmakler GmbH
Profion GmbH
H + S Liquiditätsmanagement AG

Fotos: fotolia.com (5)

Dieser Info-Dienst der SÜDVERS-GRUPPE dient Ihrer persönlichen Unterrichtung über Neuerungen aus der Versicherungspraxis. Für den Inhalt kann trotz sorgfältiger Ausarbeitung leider keine Gewähr übernommen werden.

