

GEWERKSCHAFTSKORRESPONDENZ
PRESSEDIENST DES SCHWEIZERISCHEN GEWERKSCHAFTSBUNDES

gk

2.56

3000 Bern 23, Postfach 64
26. August 1976

J A H R G A N G 1976 Nr. 27

Zur Fahrzeughaftpflicht-Initiative des VPOD:

Unwirksame Aufsicht

(gk) In Bern gibt es ein Eidg. Versicherungsamt (EVA). Es beschäftigt 28 Personen und sollte fast 100 private Gesellschaften der verschiedensten Versicherungszweige mit einem Prämientotal von 15 Milliarden Franken pro Jahr beaufsichtigen.

Auch das Motorfahrzeughaftpflicht-Geschäft fällt unter die Aufsicht des EVA. Der Bund hat zwar zurecht diese Versicherung obligatorisch erklärt, verzichtete aber zuunrecht darauf, eine eigene Versicherung anzubieten. Er überliess das Feld den privaten Gesellschaften; für sie wurde die obligatorische Fahrzeughaftpflicht zu einem fetten Geschäft mit Staatsgarantie. Der Bund begnügte sich mit der Aufsicht durch das EVA.

Vertrauen ist gut - Kontrolle ist besser

Dem Fahrzeughalter blieb jahrelang nichts anderes übrig, als die von den Gesellschaften geforderten Prämien zu zahlen und der Aufsicht des EVA zu vertrauen. Dieses Verhältnis der Vertrauensseligkeit änderte sich 1971 schlagartig.

Auf den 1. Januar 1971 hatten die Versicherungsgesellschaften den Fahrzeughaltern eine Prämienenerhöhung von 10 Prozent aufgebremst. Ein paar Monate später verlangten sie auf den 1. Januar 1972 einen neuen Prämienaufschlag bis zu 38,5 Prozent. Diese Forderung war nun auch dem EVA zuviel; es bewilligte "nur" eine Prämienenerhöhung von 18 Prozent. Innert Jahresfrist stiegen somit die Prämien um 28 Prozent.

Nun platzte dem Volk der Kragen; es hagelte Proteste. Die SPS sammelte über 80'000 Unterschriften für eine Petition, mit welcher der Bundesrat dringend ersucht wurde, "keine Erhöhung der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung zuzulassen, solange sich die Versicherungsgesellschaften weigern, ihre Zahlen öffentlich zu publizieren und die Höhe ihrer Rückstellungen zu begründen".

Bundesgericht rügte das EVA.

Das genaue Studium der recht undurchsichtigen Berichte des EVA brachte zu Tage, dass die Versicherungen enorme Rückstellungen angehäuft hatten und dass die Prämienenerhöhungen nicht nötig gewesen wären. Im Verlaufe der 60er Jahre stiegen die Rückstellungen von 117 Prozent der jährlichen Prämieinnahmen (die Reserven waren also um 17 % höher als die Summe aller Prämien) auf 181 Prozent der Prämien im Jahre 1970. Diese Rückstellungen in der Höhe von 950 Mio Franken machten fast das Dreifache der Schadenzahlungen im gleichen Jahr aus (335 Mio Fr.). In den 950 Mio Franken waren 300 Mio Franken an Schwankungs- und Solvabilitätsrückstellungen (auch Superrückstellungen genannt) enthalten. Darüber stellte das Bundesgericht in einem Urteil vom Februar 1972 fest:

"Immerhin wird die Aufsichtsbehörde künftig darüber zu wachen haben, dass allenfalls immer noch vorhandene Ueberschüsse der Schwankungs- und Solvabilitätsrückstellungen nicht weiter an-

steigen. Dulden, dass solche auf Irrtümer vergangener Jahre zurückzuführende Ueberschüsse noch weiter ansteigen, hiesse in der Tat, einen Missbrauch der Versicherer decken."

Es ist offensichtlich, dass die Interessen der Versicherungsnehmer bei der Aufsicht des EVA zu kurz kommen. Die Schuld dafür liegt in der Aufgabenstellung an das Amt: es muss gleichzeitig die Versicherten schützen und die Zahlungsfähigkeit der Versicherer gewährleisten. Im Zweifelsfall entscheidet es sich für die Versicherungen, denn es will sich nicht dem Vorwurf aussetzen, wegen der Bewilligung zu geringer Prämien sei eine Gesellschaft in Konkurs geraten.

Die VPOD-Initiative

Diesen unbefriedigenden Zustand, den auch die Revision des Versicherungsaufsichts-Gesetzes aus dem Jahre 1885 (!) nicht verbessert, beseitigt die VPOD-Initiative. Sie verlangt eine bundeseigene Fahrzeughaftpflicht-Versicherung, die einerseits den Versicherungsnehmer vor Uebervorteilung schützt und andererseits dem Bund dank eigener praktischer Erfahrung vollständige Einsicht in das Geschäft mit dieser obligatorischen Versicherung gewährt. Der Text der Initiative lautet:

"Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung eine eigene Versicherung zur Deckung der Haftpflicht für Motorfahrzeuge und Fahrräder einrichten."

Zur Verwirklichung dieser neuen Verfassungsbestimmung stehen zwei Wege offen: Der Bund kann entweder eine Konkurrenzanstalt zu den privaten Versicherungsgesellschaften oder eine Monopolanstalt für die Fahrzeughaftpflicht schaffen. Der Entscheid darüber ist dem Gesetzgeber überlassen.

Die privaten Versicherungsgesellschaften kämpfen mit dem Schlagwort der Verstaatlichung gegen eine bundeseigene Versicherung. Im Text der Initiative ist jedoch mit keinem Wort von der Verstaatlichung privater Versicherungsgesellschaften die Rede.

Bei einer bundeseigenen Konkurrenzanstalt ist die Verstaatlichung privater Gesellschaften unlogisch, weil dann gar keine Konkurrenz mehr vorhanden ist.

Aber auch bei einer Monopolanstalt des Bundes werden keine privaten Versicherungsunternehmen verstaatlicht; ihnen wird lediglich das Motorfahrzeug- und Fahrradhaftpflicht-Geschäft entzogen. Es bleiben ihnen noch genügend andere Versicherungsgeschäfte. Die Motorfahrzeughaftpflicht macht nur einen kleinen Teil des Gesamtgeschäftes aus. Bei der "Zürich"-Versicherung sind es beispielsweise nur 7,4 Prozent, gemessen am in- und ausländischen Unfall-/Schaden-Geschäft 1974.

Der Versicherungsnehmer, der endlich zu seinem Recht kommen will, lässt sich vom Verstaatlichungs-Geschwätz nicht beirren. Für ihn gilt:

Statt fette Geschäfte mit Bundesgarantie ein vom Bund garantierter Versicherungsschutz. Deshalb unterstützt er die VPOD-Initiative.