

Walter Renschler

KURZREFERAT ZUR V P O D - I N I T I A T I V E

Motto:

"MEHR SCHUTZ STATT DIVIDENDEN"

V P O D - I N I T I A T I V E

April 1972:

Initiative mit 62'000 Unterschriften eingereicht.

T E X T :

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

WAS DIE INITIATIVE VERLANGT:

Sie will, dass der Fahrzeughalter beim Bund die Haftpflichtversicherung zu gerechten Bedingungen abschliessen kann, denn schliesslich ist die Fahrzeughaftpflicht durch Gesetz obligatorisch vorgeschrieben (übrigens völlig zu recht). Der Fahrzeughalter soll nicht mehr gezwungen sein, mit der Erfüllung seiner gesetzlichen Pflicht zugleich die Gewinne der privaten Versicherungsgesellschaften zu finanzieren.

Sich versichern ist	GUT
gut versichert ist	BESSER
eine Versicherung	
des Bundes ist	AM BESTEN

Nach dem Wortlaut des Volksbegehrens kann der Bund entweder eine Konkurrenzanstalt zu den privaten Versicherungsgesellschaften oder eine Monopolanstalt für die Fahrzeughaftpflicht schaffen. Der Entscheid über die Form der bundeseigenen Versicherung ist dem Gesetzgeber überlassen.

WAS DIE INITIATIVE NICHT VERLANGT:

Im Text ist 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" sind es 7,4 Prozent, bei der "Basler" 13,2 Prozent und bei der "Winterthur" 15,7 Prozent, gemessen am in- und ausländischen Unfall-/Schaden-Geschäft 1974. (Auf die Unfall- und Schadenversicherungen ihrerseits fällt etwas mehr als 50 Prozent des gesamten Geschäftsvolumens der privaten Versicherungsgesellschaften.)

Mangels besserer Argumente beharren die Gegner der Initiative auf dem Schlagwort von der Verstaatlichung. Wie unsinnig dieser Vorwurf ist, zeigt ferner folgender Vergleich:

In der Existenz der Kantonalbanken sieht auch niemand die Verstaatlichung des Bankwesens. Den privaten Banken bleiben - genauso wie den Versicherungen - noch mehr als genug gewinnbringende Geschäfte.

WESHALB DER VPOD SEINE INITIATIVE LANCIERTE:

Die politische Zielsetzung:

Nach dem Zweckartikel der Statuten unterstützt der VPOD u.a. die Bestrebungen zum Aufbau der Gemeinwirtschaft. Unter der Gemeinwirtschaft versteht der VPOD "eine Volkswirtschaft, die durch ihre Organisation und Planung in der Lage ist, die privaten Interessen den allgemeinen Interessen unterzuordnen..." (Arbeitsprogramm 1964, S.30)

Gerade im Versicherungswesen, und insbesondere in der obligatorischen Fahrzeughaftpflicht, ist für uns das Allgemeininteresse vorrangig. Deshalb vertreten wir die Auffassung, dass die Haftpflicht für die 2,1 Millionen Motorfahrzeuge und die 2,2 Millionen Fahrräder (mit oder ohne Motor) im öffentlichen Dienst besser aufgehoben sind als bei der profitorientierten Privatwirtschaft.

Der äussere Anlass:

Massive Prämienenerhöhung in den Jahren 1971/1972:

auf 1. Januar 1971	um 10 %
auf 1. Januar 1972	um 18 %
innert Jahresfrist	um 28 %

(die in der Unfalldirektoren-Konferenz zusammengeschlossenen Versicherungen wollten sogar auf 1. Januar 1972 30-38,5 % mehr, je nach Kategorie)

FOLGE: heftige öffentliche Kritik:

- SPS-Petition mit 80'000 Unterschriften
- Verwaltungsbeschwerden
- Parlamentarische Vorstösse
- VPOD griff zu stärksten Volkswaffe: Initiative

WAS IN DER FOLGE GESCHAH:

Bundesrat setzte Studienkommission ein und beauftragte die Schweiz.Kartellkommission mit der Abklärung der Wettbewerbsverhältnisse in der Motorhaftpflicht-Branche.

Konkrete Massnahmen:

1. Senkung der Kosten und Gewinnmargen von 31,5 auf 26 Prozent.

2. Verzinsung der Schadenbedarfs-Rückstellungen und Prämieinnahmen zugunsten der zukünftigen Prämienberechnung.

Was vorher vorenthalten wurde, zeigen folgende Zahlen für 1974:

Zinsen auf Prämieinnahmen	15,3 Mio.F
Zinsen auf Schadenbedarfs-Rückstellungen	<u>48,5 Mio.F</u>
Total	63,8 Mio.F

3. Teilweise Verzinsung der übrigen Rückstellungen.

Allerdings nur bis 25 % der Prämieinnahmen (SUS-Rückstellungen = Schwankungs-, Unkosten und Sicherheitsrückstellungen)

1974:	
SUS-Rückstellungen	149 Mio.Fr.
nicht verzinste Super-Superrückstellungen	<u>105 Mio.Fr.</u>
totale Bilanzverstärkungen	254 Mio.Fr.

4. Verfeinerte Prämienkalkulation

in drei Stufen:

gemeinsame prospektive
Prämienberechnung,
globale Nachkalkulation und
individuelle Nachkalkulation.

5. Konsultativkommission

(Postulat Renschler vom
16.Juni 1971).

6. Die bereits 18 (!) Jahre

dauernde Revision des Versi-
cherungs-Aufsichtsgesetzes
aus dem Jahre 1885 wird
vorangetrieben.

7. Keine Prämienenerhöhung seit
1972.

Es ist höchst zweifelhaft, dass
dieser Zustand nach der allfälligen
Ablehnung der Initiative anhält.

WARUM AN DER INITIATIVE FESTGEHALTEN WIRD:

Existenz der Initiative hat zwar dazu beigetragen, dass die erwähnten Resultate zustande kamen. Diese genügen jedoch nicht: teils Scheinerfolge; vor allem aber bleiben die Grundprobleme ungelöst.

Zu den Scheinerfolgen zählen:

1. Trotz behördlicher Limitierung der Gewinne auf 3 % der Nettoprämien sind unkontrollierbare Profite möglich:

Bei 825 Mio.Fr. Prämieinnahmen 1974 machen 3 % Gewinn immerhin rund 25 Mio.Franken aus.

Der Bundesrat behauptet, ein höherer Gewinn könne nicht entstehen, was zugleich bedeutet, dass die Gewinne ganz genau erfassbar sein müssen. Der stellvertretende Generaldirektor der Schweiz.Rückversicherungs-Gesellschaft, Dr.W.Diehl, weiss es besser. Er schrieb in seiner Dissertation:

"In keinem andern Wirtschaftszweig ist.....
die verhältnismässige Aussagekraft des Jahres-
gewinnes so fragwürdig wie im Versicherungswesen."

Tatsächlich können auf verschiedene Arten höhere Gewinne erzielt werden, beispielsweise:

- durch Einsparungen auf den "amtlich bewilligten" Verwaltungskosten von 23 Prozent der Prämien,
- durch Zinserträge auf Rückstellungsverstärkungen, die über 25 Prozent der Prämieinnahmen liegen,
- durch zusätzliche Zinsen auf Prämienüberträgen,
- durch Uebergewinne, von denen die Versicherungen einen Viertel behalten können,
- durch Bildung stiller Reserven aus alten Prämieinnahmen und unverbrauchten Rückstellungen.

2. Die Konsultativkommission wahrt die Interessen der Versicherten nicht:

- keine Entscheidungsbefugnisse,
- Schutz der Versicherten-Interessen im Auftrag nicht erwähnt,
- Prüfung der Kalkulationen auf Grund frasierter Zahlen,
- mangelndes Fachwissen auf seiten der Versicherten-Vertreter (Vertrauensleute der Strassenverbände wie ACS, TCS)

Die ungelösten Kernprobleme sind:

1. Die Fahrzeughaftpflicht ist für die privaten Versicherungen wegen des Obligatoriums ein fettes Geschäft mit Bundesgarantie geblieben. Dabei handelt es sich nicht um den Umsatz des Krämerladens an der Ecke: es geht um ein Milliarden-Geschäft:

Nettoprämien im Schweizer Geschäft 1974:

825 Mio.Fr.

Gesamte Bilanzrückstellungen 1974:

1,4 Mrd.Fr.

Weil zu hohe Prämien verlangt werden, sind auch die Rückstellungen viel zu hoch. Der unabhängige Experte J. Britschgi, ehemaliger TCS-Direktor, meint dazu: "Als übermässig kann man Bilanzreserven bezeichnen, die höher sind als 120 Prozent der jährlichen Prämieinnahmen." 1974 waren insgesamt 435 Mio.Fr. über die 120 Prozent hinaus zurückgelegt. Damit hätte im gleichen Jahr die Hälfte der Prämien (insgesamt 825 Mio.Fr.) bezahlt werden können.

Die Fahrzeughaftpflicht hilft mit, die Kapitalmacht der Versicherungen zu verstärken; wie gefährlich gross diese bereits ist, ergibt sich aus folgenden Zahlen:

Prämieinnahmen der schweizerischen Privatassekuranz aus dem in- und ausländischen Gesamtgeschäft (Unfall- und Schadenversicherungen, Lebensversicherungen, Rückversicherungen) im Jahre 1974:

15,4 Mrd.Fr.

Die Kapitalanlagen der privaten Versicherungen betragen 1974:

38,5 Mrd.Fr.

(fast die Hälfte der Arbeitnehmereinkommen im gleichen Jahr)

Das Versicherungswesen spielt eine gewichtige Rolle in der schweizerischen Wirtschaft. Seine Verflechtung mit Grossbanken und Industriekonzernen wird ersichtlich, wenn man beispielsweise die Verwaltungsräte der "Zürich", "Winterthur" und "Basler" durchleuchtet. In ihnen sind u.a. sechsmal die Kreditanstalt, die Ciba-Geigy und die Alusuisse, fünfmal die BBC und die Bankgesellschaft, viermal der Bankverein und die Nestlé, dreimal die Sulzer und zweimal Georg Fischer und Escher-Wyss vertreten.

2. Trotz staatlicher Aufsicht durch das Eidg.Versicherungsamt (EVA) keine vollständige Einsicht und Kontrolle möglich:

- 28 Beamte können nicht fast 100 Versicherungsgesellschaften mit jährlichen Prämieinnahmen von über 15 Mrd.Franken überwachen.
- Gemeinschaftsstatistik wird von einer am Geschäft interessierten Seite, nämlich der "Winterthur", erstellt.
- Unerfüllbare Aufgabenstellung:
 - einerseits
Schutz der Versicherungsnehmer,
 - andererseits
Gewährleistung der Zahlungsfähigkeit
der Versicherungsgesellschaften.

Konsument muss zu kurz kommen, denn das Amt wird der zweiten Aufgabe mehr Beachtung schenken; es will sich nicht dem Vorwurf aussetzen, wegen mangelnder Aufsicht sei eine Gesellschaft in Konkurs gegangen.

Beweis für diese Behauptung: Von höchster Stelle - durch das Bundesgericht - wurde das EVA in einem Urteil vom Februar 1973 gerügt:

"Immerhin wird die Aufsichtsbehörde künftig darüber zu wachen haben, dass allenfalls immer noch vorhandene Ueberschüsse..... nicht weiter ansteigen. Dulden, dass solche auf Irrtümer vergangener Jahre zurückzuführende Ueberschüsse noch weiter ansteigen, hiesse in der Tat, einen Missbrauch der Versicherer decken."

3. Die Motorfahrzeughaftpflicht-Branche wird von wenigen grossen Gesellschaften beherrscht.

In der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung geben die "Winterthur" und die "Zürich" den Ton an. Gemessen an den Prämieinnahmen 1974 fällt

auf die "Winterthur" ein Marktanteil von 22,8 Prozent und

auf die "Zürich" ein solcher von 21,2 Prozent.

Zählt man die "Basler" mit 9 Prozent dazu, dann verfügen die drei grössten Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer bereits über mehr als 50 Prozent des Geschäftes. Auf rund 20 weitere Gesellschaften verteilt sich der Rest.

Obwohl die Marktbeherrschung durch drei Versicherungen den Wettbewerb bereits stark beeinträchtigt, wird er noch zusätzlich durch die Unfalldirektoren-Konferenz (UDK) eingeschränkt. Der UDK sind 20 Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherer angeschlossen; ihr "harter Kern", bestehend aus 10 Gesellschaften, verfügte 1974 über einen Marktanteil von 83 Prozent des schweizerischen Motorhaftpflicht-Geschäftes. Die drei Aussenseitergesellschaften Altstadt, Lloyd's und Secura, die nicht zur UDK gehören, sich aber an deren Beschlüsse halten, haben einen Marktanteil von bloss 7 Prozent.

Kein Wunder also, dass die Schweizerische Kartellkommission 1972 in ihrem Bericht über den Wettbewerb in der Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherung (MFHV) zu folgender Feststellung gezwungen war:

"Die Wettbewerbsverhältnisse in der MFHV-Branche charakterisieren sich dadurch, dass im Bereich der Prämien - trotz Bestehens von Aussenseitergesellschaften - kein Wettbewerb stattfindet."

Die Preisführer auf dem Fahrzeughaftpflicht-Markt geben sich grosszügig; Sie sorgen - zusammen mit dem EVA - dafür, dass die Prämien so hoch angesetzt werden, dass auch noch die schwächste Gesellschaft am Leben bleibt. Dieses Entgegenkommen macht sich bezahlt - für die Grossen; sie erzielen im Vergleich zu den kleinen und mittleren Gesellschaften höhere Gewinne, weil sie kostengünstiger arbeiten und weil ihre wesentlich grösseren Rückstellungen zusätzliche Zinsen abwerfen.

Dieses fette Geschäft ist den Mächtigen mit herkömmlichen Mitteln nicht mehr streitig zu machen. Ihre Position wird noch dadurch gefestigt, dass sie auf die Motorfahrzeughaftpflicht nicht angewiesen sind; sie macht nur einen Bruchteil ihrer gesamten Versicherungsgeschäfte im In- und Ausland aus. Wollte der Staat zum Schutz und Vorteil der Fahrzeughalter beispielsweise den freien Wettbewerb in der Fahrzeughaftpflicht zum Spielen bringen, dann könnten die grossen Gesellschaften mit ihren schier unbeschränkten Möglichkeiten die kleineren vollends aus dem Markt drängen. Es ist längst zu spät, über den Wettbewerb unter den privaten Gesellschaften ausgewogene Marktverhältnisse herbeizuführen.

Einzigste Alternative:

die VPOD-Initiative, deren Annahme eine bundeseigene Anstalt bringt.

DIE ÖFFENTLICHE HAND IST BEREITS EIN ERFAHRENER
VERSICHERUNGSTRÄGER:

Mit der bundeseigenen Versicherung für Motorfahrzeuge und Fahrräder würde die öffentliche Hand keineswegs Neuland betreten. In der Schweiz sind nämlich vier Gebiete des Versicherungswesens dem öffentlichen Dienst zugeordnet:

- die von den kantonalen Feuerversicherungsanstalten durchgeführten Feuerversicherungen,
- die von der SUVA betriebene Unfallversicherung,
- die obligatorische Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV),
- die obligatorische Invalidenversicherung (IV).

Zu erwähnen sind ferner noch die Pensionskassen der öffentlichen Hand, deren guter Ruf sogar ein Werbeargument für den öffentlichen Dienst darstellt.

Diese staatlichen Versicherungen funktionieren gut.

Wem die schweizerischen Beispiele rationell und billig arbeitender Versicherungen der öffentlichen Hand nicht genügen, weil sie kein Fahrzeughaftpflicht-Geschäft betreiben, der kann sich bei ausländischen Haftpflichtversicherern überzeugen, dass es auch billiger geht.

Beim Württembergischen Gemeinde-Versicherungsverein kostet die Grundprämie für Personenwagen bis zu 15 PS 191 DM (Deckungssumme: 1 Mio.). Der Vergleichstarif in der Schweiz für dieselbe Kategorie bei derselben Deckungssumme beträgt 1976 Fr. 621.60. Angenommen, unser Fahrer befinde sich im besten Bonusbereich von 50 %, so ist die deutsche Versicherung immer noch rund 130 Franken billiger.

Hauptgrund dieser Verbilligung dürfte der geringe Anteil der Verwaltungskosten sein: 1974 betrugen sie nur 6 % der eingenommenen Prämien; bei uns werden 23 % toleriert. Selbst wenn man bei der deutschen Gesellschaft noch rund 7 % für den Schadendienst dazurechnet (bei uns ist dieser in den Verwaltungskosten enthalten), so bleibt immer noch eine Differenz von 10 %.

EIN DUTZEND VORTEILE

Ob bundeseigene Monopol- oder Konkurrenzanstalt - eine Reihe von Vorteilen, insbesondere Einsparungen, sind damit verbunden:

1. Die Macht des Unfalldirektoren-Kartells wird gebrochen.
2. Im Verwaltungsrat der bundeseigenen Anstalt werden auch die Versicherungsnehmer vertreten sein und mitentscheiden.
3. Mit einer Konkurrenzanstalt vermag der Bund endlich hinter die Kulissen des Fahrzeughaftpflicht-Geschäftes zu schauen und die privaten Gesellschaften wirksam zu kontrollieren.
4. Der optimale Risikoausgleich durch einen grossen Versicherungsbestand führt (vor allem bei einer bundeseigenen Monopolanstalt) zu Kostensenkungen.
5. Verzicht auf Profit, denn die bundeseigene Versicherung muss lediglich selbsttragend sein.
6. Ueber den Bedarf hinaus braucht die bundeseigene Versicherung keine Rückstellungen, in denen Gewinne in Form stiller Reserven versteckt werden.
7. Teure Propaganda, Versicherungsagenten und Agenturen sind nicht nötig; der Verkauf der Versicherungen könnte beispielsweise über die Postschalter erfolgen.

8. Der Schadendienst kann durch eine rationelle Organisation und Abwicklung verbilligt werden, indem beispielsweise den kantonalen Strassenverkehrsämtern Schaden-Begutachtungsstellen angegliedert werden.
9. Die Verwaltungskosten lassen sich bei einer Bundesanstalt ganz allgemein senken, wie die SUVA beweist; sie arbeitet mit 10 % statt mit 23 % Verwaltungskosten.
10. Für die vielen Fahrzeuge des Bundes - von der PTT bis zur Armee - steht eine kostengünstige eigene Versicherung zur Verfügung.
11. Kostspielige Rückversicherungen sind überflüssig; der Staat bietet Garantie genug.
12. Die bundeseigene Anstalt begnügt sich nicht nur mit tieferen Prämien; sie verhindert auch, dass die reichen Privatgesellschaften immer noch reicher werden.