

**Verstaatlichung
der
Autoversicherung**

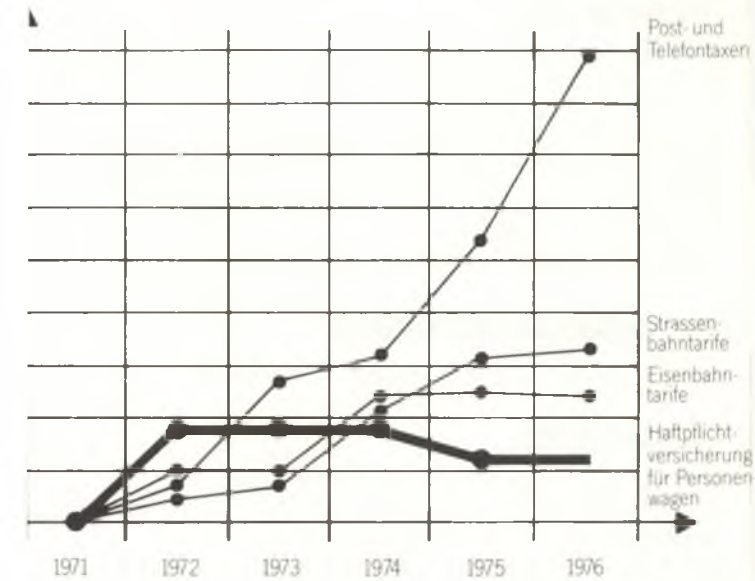


Nein

am 26. September

Schweizerisches Aktionskomitee gegen
unnötige Verstaatlichungen
Postfach 502, 8034 Zürich

Die bisherige Ordnung ist konsumentenfreundlich



Die Tabelle vergleicht die Entwicklung der Haftpflichttarife für Personenkraftwagen mit derjenigen verschiedener staatlicher Betriebe. Ausgangspunkt ist das Jahresmittel 1971 = 100.

Bei den Eisenbahntarifen ist die Erhöhung der SBB-Tarife per 27. Okt. 1976 noch nicht berücksichtigt.

Die Berechnung der Prämien:

Das heutige System lässt sich durch drei Stichworte charakterisieren:

- Vorkalkulation
- Allgemeine Nachkalkulation für die ganze Branche
- Individuelle Nachkalkulation pro Gesellschaft

Was heisst das?

Vorkalkulation

Entscheidend für die Höhe der Prämien sind vor allem die Unfallkosten. Auf Grund der Gemeinschaftsstatistik und von Schätzungen über die Entwicklung der künftigen Unfallkosten werden die Prämien für das jeweils nächste Jahr errechnet.

Allgemeine Nachkalkulation

Am Schluss eines jeden Jahres wird rückblickend festgestellt, ob die Berechnungen den tatsächlichen Unfallkosten entsprachen. Überschüsse werden den Versicherten bei der Festsetzung der nächsten Prämie gutgeschrieben.

Individuelle Nachkalkulation

1971 hat das Eidg. Justiz- und Polizeidepartement eine Studiengruppe zur Prüfung der aktuellen Fragen der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung eingesetzt. Einer Empfehlung dieser Studiengruppe folgend schlägt der Bundesrat in einem Gesetzesentwurf vor, das Berechnungssystem noch durch eine individuelle Nachkalkulation pro Gesellschaft zu ergänzen: Erzielt eine Gesellschaft im Wettbewerb einen Gewinn von mehr als 3 Prozent, so hat sie daran ihre Versicherten in Form von Rückvergütungen zu beteiligen.

So setzen sich 100 Franken Prämie zusammen:

74 Fr.

für Schadenaufwendungen

Eine Staatsversicherung müsste hier gleichviel aufwenden, es sei denn, sie verschlechtere ihre Leistungen oder werde massiv mit Steuergeldern subventioniert. Die Höhe der Schadenaufwendungen ist nämlich das Resultat des Unfallgeschehens auf der Strasse.

23 Fr.

für Dienstleistungen, Betriebskosten und Steuern

Eine Staatsversicherung hätte mindestens gleich hohe Kosten, ausser sie baue die Dienstleistungen wie persönliche Beratung, individuelle Schaden erledigung, Grüne Karte usw. ab, oder werde steuerfrei erklärt. Dann müssten die Bürger diesen Ausfall durch mehr Steuern ausgleichen.

3 Fr.

Sicherheitsmarge und Gewinn

Eine Staatsversicherung braucht ebenfalls Überschüsse. In der Botschaft des Bundesrates heisst es dazu: «Sie könnte zur Aufnung der unumgänglichen Schwankungsreserven auf die Erzielung von Überschüssen nicht verzichten.»

Verstaatlichung der Autoversicherung

Nein

am 26. September

Schweizerisches Aktionskomitee gegen unnötige Verstaatlichungen
Postfach 502, 8034 Zürich

Am 26. September

haben Volk und Stände zu dem vom Schweizerischen Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) lancierten «Volksbegehren zur Einführung einer Haftpflichtversicherung für Motorfahrzeuge und Fahrräder durch den Bund» Stellung zu nehmen. Es verlangt folgenden neuen Verfassungsartikel:

«Art. 37^{bis} Abs. 3

³ Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung eine eigene Versicherung zur Deckung der Haftpflicht für Motorfahrzeuge und Fahrräder einrichten.»

Hauptziel der initiative sind Verstaatlichung und Monopolisierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung.

Bundesrat, Parlament und Strassenverkehrsverbände empfehlen den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, die Initiative abzulehnen. Der Nationalrat hat dies mit 110 gegen 32 Stimmen, der Ständerat sogar mit 37 gegen 0 Stimmen beschlossen.

Die wichtigsten Gründe für ein Nein

Ziel der Initianten ist die volle Verstaatlichung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Aus abstimmungstaktischen Gründen lassen sie zwar im Initiativtext auch die Möglichkeit einer in Konkurrenz zu den privaten Gesellschaften stehenden staatlichen Wettbewerbsanstalt offen. Weder die eine noch die andere Lösung würde jedoch den Versicherten Vorteile bringen.

Eine Staatsversicherung wäre nicht billiger:

Die heutigen Methoden der Prämienberechnung gewährleisten den Versicherten risiko- und kostengerechte Tarife, welche in Zusammenarbeit mit Strassenverkehrsverbänden, neutralen Sachverständigen und dem Versicherungsamt erarbeitet werden. Bessere Bedingungen könnte auch eine Staatsanstalt nicht anbieten, es sei denn, sie baue die Leistungen ab.

Die Rechte der Versicherten würden eingeschränkt:

Unter der bestehenden Ordnung besitzt der Einzelne weitgehende Mitwirkungsrechte und geniesst umfassenden Schutz: Die Eidg. Konsultativkommission, in der die Strassenverkehrsverbände und neutrale Sachverständige vertreten sind, begutachtet die Tarifvorschläge der Versicherungen. Die Aufsichtsbehörde prüft die Vorschläge und entscheidet über die Tarife. Jeder Versicherte kann gegen diese Tarifverfügungen Beschwerde beim Eidg. Justiz- und Polizeidepartement und beim Bundesgericht erheben. Bei einer Staatsversicherung verlieren die Versicherten ihre Mitwirkungsmöglichkeiten und diesen Rechtsschutz. Zudem können sie ihre Gesellschaft nicht mehr wechseln.

Der Steuerzahler würde unnötig belastet:

Die vorgeschlagene Staatsversicherung erfordert mehr Bundespersonal und viel Kapital. Zudem verursacht sie über viele Jahre hinweg erhebliche Anlauf- und Aufbaukosten. Diese Mittel müsste der Bund aufbringen. Die bisherigen Steuern der Versicherungsgesellschaften würden entfallen. Der Ausfall müsste durch die Erhöhung anderer oder die Schaffung neuer Steuern kompensiert werden.

Die Verstaatlichung hätte bedeutende volkswirtschaftliche Nachteile:

Bei einer Verstaatlichung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung würden die international tätigen Schweizer Gesellschaften auch in den meisten ausländischen Staaten die Konzession zum Betrieb dieses Versicherungszweiges verlieren. Das hätte zur Folge, dass der Beitrag der Versicherer an die schweizerische Zahlungsbilanz von derzeit über 350 Millionen Franken zurückgeht.

Es geht um eine staatspolitische Grundsatzfrage:

Den Initianten geht es nicht um eine bessere oder billigere Versicherung, sondern um eine wirtschafts- und machtpolitische

Auseinandersetzung: Mit der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung soll ein erster Schritt zur Verwirklichung eines umfassenden Verstaatlichungsprogramms getan werden – mit den unvermeidlichen Nachteilen für alle Staatsbürger.

Deshalb ist die Initiative entschieden abzulehnen.

Die Behauptungen der Initianten treffen nicht zu.

Die Initianten behaupten:

Der Bund treibt den privaten Versicherungsgesellschaften ein Riesengeschäft zu.

Tatsache ist:

Das in Kraft stehende Prämienkalkulationsschema sieht für die Versicherer gesamthaft gesehen eine Marge von höchstens 3 Prozent der eingenommenen Prämien vor. Dieser Satz liegt zweifellos unter den sonst im Bereich der lebensnotwendigen Güter und Dienstleistungen üblichen Ansätzen. Es kann somit nicht die Rede davon sein, dass die Privatversicherung zu einem lukrativen Riesengeschäft kommt.

Die Initianten behaupten:

Die Öffentlichkeit hat keinen Einblick in das Zahlenmaterial.

Tatsache ist:

Versicherung ist und bleibt eine Auseinandersetzung mit Zahlen, Mathematik und Statistik. Darüber kommen staatliche wie private Versicherungen nicht hinweg.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist transparent. Seit Jahren orientieren regelmässig folgende Stellen die Öffentlichkeit:

- Eidg. Versicherungsamt
- Konsultativkommission
- Auto- und Motorradclubs
- Versicherungsgesellschaften und ihre Verbände

Die Initianten behaupten:

Eine obligatorische Versicherung gehört zum Staat.

Tatsache ist:

Die schweizerische wie die ausländische Praxis beweisen das Gegenteil. Die Mehrzahl der obligatorischen Versicherungen wird durch die privaten Gesellschaften betrieben, so etwa die Versicherung der Haftpflicht bei Luftfahrzeugen und Booten oder bei Rohrleitungsanlagen.

Diese Regelung entspricht unserer Wirtschaftsordnung, die sich auf die Handels- und Gewerbefreiheit stützt. Eine Folge dieses Grundrechtes ist das Subsidiaritätsprinzip. Danach ist die Übertragung einer Aufgabe an den Staat dann abzulehnen, wenn diese von der Privatwirtschaft vom Standpunkt des Gemeinwohls aus zur Zufriedenheit geführt wird. Bundesrat, Parlament und die massgebenden Strassenverkehrsverbände als Konsumentenvertreter sind der Meinung, bei der Durchführung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung durch die Privatassekuranz sei diese Voraussetzung erfüllt.

Darum am 26. September: Initiative über die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung:

NEIN