



Pressedienst Service de presse

Nr. 73

- 303 -

31.8.1976

Der Entscheid trifft Fahrer und Nichtfahrer

Zur Volksabstimmung vom 26. September 1976 über die VPOD-Initiative
von Frau Helen Meyer, Nationalrätin, Zürich

Eine Versicherungsgesellschaft hat vor einem Jahr mit der Befragung ihrer Mitglieder begonnen. Nach jedem Schadenfall wurde dem Versicherungsnehmer eine Fragekarte zugestellt. Bis heute haben 3.272 (78% der Befragten) geantwortet. Davon äusserten sich 83% als sehr zufrieden, 13% als zufrieden und nur 4% als nicht zufrieden.

Wenn dieser Publi-Test repräsentativ ist für die Situation von heute, wäre es sinnlos, den Bund mit der Errichtung einer neuen Versicherungsanstalt zu belasten. Es sei denn, er wäre in der Lage, eine noch zweckmässigere, bessere und billigere Versicherung anzubieten.

Wie viel zweckmässiger, besser und billiger wäre eine staatliche Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung?

Von den Befürwortern der Initiative wird gerne auf die AHV und auf die SUVA (Schweiz. Unfallversicherungsanstalt) als Beispiele vorbildlicher staatlicher Versicherungseinrichtungen hingewiesen. Wenn der Bund im Bereich der Sozialversicherung verschiedene Versicherungszweige selbst betreibt, dann nur deshalb, weil diese Versicherungen eine gezielte Einkommensverteilung nach sozialpolitischen Grundsätzen vorzunehmen haben. Beispielsweise eine bewusste Belastung der Reichen zugunsten der Armen.

Die MH-Versicherung soll jedoch keine solchen sozialpolitischen Zielsetzungen enthalten. Darüber sind sich alle einig. Die Voraussetzung der Zweckmässigkeit für eine Uebernahme durch den Bund ist also nicht gegeben.

Ob sich die MH-Versicherung unter der Regie einer Staatsanstalt noch besser hätte entwickeln können, als dies durch die Privatversicherer

in den letzten Jahren und Jahrzehnten geschah, ist höchst fraglich. Man denke nur an das eingeführte Bonus-Malus-System, an die Erhöhung der Versicherungssummen über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus, an die "Grüne Karte" und an die Ausdehnung des örtlichen Geltungsbereiches. Eine Staatsanstalt ist ihrer Natur nach weniger beweglich, weil Änderungen in der Regel eine Revision der gesetzlichen Grundlagen bedingen.

Billigere Prämien? Auch ein Amt kann kaum prämiengünstiger arbeiten, denn die Schadenaufwendungen (74% der Prämie) sind das Resultat des Unfallgeschehens auf der Strasse.

Bei den Verwaltungskosten (23% der Prämie) würden bei einer Monopolanstalt wohl die reinen Verkaufskosten entfallen. Dieses Minus an Verkaufskosten würde aber sehr wahrscheinlich aufgeholt durch ein Mehr bei den übrigen Verwaltungskosten. Als reiner Fahrzeug-Haftpflichtversicherer müsste der Bund nämlich mit höheren Kosten rechnen als die privaten Versicherungsgesellschaften, welche ihre Betriebsausgaben auf verschiedene Versicherungszweige verteilen können. Auch ist eine Monopolanstalt - wegen des Fehlens jeder Konkurrenz - bekanntlich nicht gezwungen, ständig nach den kostengünstigsten Arbeitsmethoden Ausschau zu halten. Ginge es aber nur um eine Wettbewerbsanstalt, müsste auch der Bund mit (hohen) Verkaufskosten rechnen.

Bleibt bei der Prämiengestaltung, welche unter staatlicher Aufsicht steht, noch die Frage nach dem Ertragsüberschuss, der 3% nicht übersteigen darf. Auf die Kalkulation eines solchen Ertragsüberschusses könnte auch der Bund nicht verzichten. Denn die für jedes Versicherungsunternehmen notwendigen Schwankungs- und Sicherheitsrückstellungen lassen sich nur aus Ueberschüssen äufnen. Sogar die SUVA musste zur Deckung ihrer Mehrausgaben für 1975 ihre aus Ueberschüssen früherer Jahre gebildeten Rückstellungen mit über 30 Mio. Franken in Anspruch nehmen.

Weshalb der Volksentscheid auch den Nichtfahrer trifft

Der Staat kann keine neue Anstalt errichten, ohne tief in den Staatssäckel zu greifen. Die SUVA zum Beispiel bekam das für damalige Verhältnisse (1918) hohe Startkapital von 10 Mio. Franken. Daneben hatte der Bund anfänglich die Hälfte der Verwaltungskosten zu übernehmen, ebenso alle Aufwendungen, welche vor der Betriebseröffnung anfielen. Er musste Prämienverbilligungen und Tauerungszulagen auf Renten finanzieren. So flossen der SUVA, in den ersten 50 Jahren ihres Bestehens, insgesamt über 350 Mio. Franken aus der Staatskasse zu. Schliesslich wurde die Anstalt - was der Steuerzahler ebenfalls wissen muss - noch mit der Porto- und Steuerfreiheit versehen, was immer zu indirekten Belastungen des Staatshaushaltes führt.

Der heutige und wohl auch der künftige Stand der Bundesfinanzen - das dürfte jedem Bürger klar sein - erlauben keine solchen Experimente. Aber auch volkswirtschaftlich gesehen wäre eine Verstaatlichung der MH-Versicherung nicht zu verantworten. Selbst jede Teilverstaatlichung führt zu einer Verminderung des Steueraustrages und

damit zu einer Mehrbelastung der übrigen Steuerzahler.

Die VPOD-Initiative ist überdies auch aus staatspolitischen Gründen abzulehnen. Schon im Zweckparagrafen der Partei-Statuten werden wir auf die Grundsätze der Subsidiarität verpflichtet, also auf das Prinzip, dass nichts einer grössern Gemeinschaft übertragen werden soll, was besser oder ebensogut von einer kleinen Gemeinschaft gelöst werden kann, und dass nichts dem Staate überbunden werden soll, was in der freien Marktwirtschaft zufriedenstellend bewältigt werden kann.

(84 Zeilen)