

Herr Ständerat Schoch hat gemeint, die verfassungsrechtliche Frage, die wir in bezug auf die Zulässigkeit einer Sperrfrist für die Weiterveräusserung nicht landwirtschaftlicher Grundstücke aufgeworfen haben, könnte Ausdruck einer gewissen Mutlosigkeit des Bundesrates sein. Das ist es wirklich keineswegs. Aber nachdem ich dieses neue Gutachten gelesen hatte, das in vielen Punkten neue Argumente brachte, war es für mich ein Gebot der notwendigen Transparenz und Offenheit, Sie auf dieses Problem aufmerksam zu machen. Die eidgenössischen Räte werden das entscheidende Wort zu diesen Fragen zu sagen haben und werden dann, je nach der Beurteilung der Dringlichkeit, auch darüber entscheiden müssen, ob man Artikel 89bis BV wird anrufen müssen oder nicht. Hier ist noch nicht präjudiziert. Ich wollte Ihnen lediglich die Probleme, die gestellt sind, einfach offenlegen.

In diesem Sinne bin ich Ihnen dankbar, wenn Sie den Anträgen des Bundesrates Folge leisten.

#### *Motion Rhinow*

**Präsident:** Die Punkte 2 bis 5 werden als Motion entgegengenommen, die Punkte 1 und 6 als Postulat.

Der Motionär ist mit dieser Umwandlung von Punkt 1 und Punkt 6 einverstanden.

*Ueberwiesen gemäss Antrag des Bundesrates  
Transmis selon la proposition du Conseil fédéral*

#### *Motion Schmid*

**Präsident:** Der Bundesrat ist bereit, die Motion in den Punkten 2, 3a und 4 als Motion entgegenzunehmen und die Punkte 1 und 3 Litera b und c als Postulat.

*Ueberwiesen gemäss Antrag des Bundesrates  
Transmis selon la proposition du Conseil fédéral*

#### *An den Nationalrat – Au Conseil national*

#### *Postulat Schmid*

**Präsident:** Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

*Ueberwiesen – Transmis*

88.867

### **Interpellation Flückiger**

#### **Auto-Haftpflichtversicherung. Prämienerhöhung**

#### **Primes RC autos. Moyens d'enrayer l'augmentation des coûts**

#### *Wortlaut der Interpellation vom 15. Dezember 1988*

Die Prämien der Haftpflichtversicherung für Autofahrer werden auf den 1. Januar 1989 um 10 bis 14 Prozent ansteigen. Diese Erhöhung entspricht der Kostenentwicklung der Schadenfälle und wurde vom Bundesamt für Privatversicherungswesen genehmigt. Sie ist folglich begründet, auch wenn sie von den Versicherungsnehmern als nicht unerheblicher Teuerungsfaktor empfunden wird. Diese fragen sich, wohin die Kostenexplosion in diesem Bereich noch führen mag. Eine Antwort ist erforderlich, wenn sich nicht gar geeignete Massnahmen zur Eindämmung der festgestellten Teuerung aufdrängen.

Kann der Bundesrat deshalb die Eidgenössische Konsultativkommission für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder eine unabhängige Arbeitsgruppe damit beauftragen, nach Mitteln zur Stabilisierung der Jahresprämien für die Auto-Haftpflichtversicherung zu suchen?

#### *Texte de l'interpellation du 15 décembre 1988*

Les primes d'assurances responsabilité civile des détenteurs de véhicules automobiles subiront une augmentation de 10 à 14 pour cent dès le 1er janvier 1989.

Cette augmentation, agréée par l'Office fédéral des assurances privées, découle de la hausse des coûts des sinistres. Elle est donc fondée, bien qu'elle soit ressentie comme un facteur de renchérissement non négligeable par les utilisateurs qui se demandent jusqu'où ira l'escalade des prix en cette matière. Une réponse s'impose, sinon des mesures propres à enrayer l'inflation constatée.

Dès lors, le Conseil fédéral peut-il mandater soit la Commission fédérale consultative, soit un groupe de travail neutre pour rechercher les moyens de stabiliser le montant annuel des primes d'assurances RC autos?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ducret, Jaggi, Roth (3)

**M. Flückiger:** Mon interpellation pose le problème des prix en matière d'assurance responsabilité civile automobile, dès lors que les augmentations de primes RC autos se sont répétées ces dernières années, pour subir une nouvelle et importante hausse en 1989. Il est donc temps de se demander si le système de fixation des primes fonctionne encore à satisfaction de la législation en vigueur depuis 1974. Selon la réponse donnée à cette question, le Conseil fédéral pourra être amené à prendre les dispositions nécessaires pour parvenir à une stabilisation des primes d'assurance responsabilité civile automobile. Tels sont en substance les motifs et objectifs de l'interpellation que j'ai l'honneur de développer.

Tout d'abord, il y a lieu de rappeler qu'en vertu de l'article 45 de la loi fédérale sur la surveillance des institutions d'assurances privées, il appartient à la Commission consultative fédérale pour l'assurance responsabilité civile des véhicules à moteur, d'examiner les calculs et propositions des assureurs. La commission formée d'experts indépendants, de représentants des associations d'usagers de la route et de représentants des assureurs travaille en présence d'observateurs de l'Office fédéral des assurances privées, office qui veille à la fiabilité de la statistique commune des assureurs, constituant la base de calculs légalisés par l'ordonnance concernant le calcul rétrospectif dans l'assurance RC pour véhicules à moteur, base de calculs qui sert à élaborer le coût de la prime annuelle.

La Commission consultative examine les décomptes annuels des compagnies et analyse l'évolution des recettes et dépenses pour les trois grands groupes de véhicules, voitures de tourisme, motocycles, camions et autres véhicules. Inutile ici d'entrer dans le détail du procédé de détermination des primes, lequel répond aux exigences d'un système de contrôle des prix strictement réglementé, ce qui permet d'affirmer qu'il ne saurait être question de douter de la pertinence arithmétique ou comptable d'une augmentation des primes après que l'autorité de surveillance aura donné son accord.

J'ai pris connaissance du rapport de la commission concernant les tarifs 1989, consulté la Commission des cartels, l'Association suisse des transports routiers (un grand club d'usagers, autrement dit de défense des consommateurs) et, comme de juste, l'Association suisse des assureurs responsabilité civile et automobile connue sous le sigle d'ARCA. La nécessité de modifier l'assurance RC autos s'impose, comme ces contacts m'ont permis de le constater.

En outre, différents articles de presse m'ont confirmé dans l'idée que les assurés sont préoccupés par l'escalade du coût des primes. Quelque chose se passe dans le domaine des assurances qui appelle une attention politique.

J'emprunte aux différentes sources que je viens de citer les éléments de synthèse suivants: La prime moyenne est restée stable de 1973 au début des années quatre-vingt. A ce moment, elle a pu être abaissée, grâce à l'utilisation, conformément aux dispositions légales, de réserves importantes. A partir de 1984 la prime a commencé d'augmenter. A l'heure actuelle, les assurés paient une part de prime servant à reconstituer les provisions pour fluctuations, frais et sécurité désignés par le sigle FFS dans lesquelles on avait puisé. Ce rattrapage obligé génère une partie de l'augmentation mal acceptée par les assurés. Est-ce à dire qu'à un moment donné on a omis d'accorder suffisamment de soin à une décision, de sorte que l'on paie le prix fort? Il appartient à la Commission consultative ainsi qu'aux compagnies de répondre et d'apprécier si, le fait qu'en 1983 et 1984 les assurés n'ont payé que les deux tiers de la prime globale, la différence étant financée par prélèvement sur les réserves accumulées entre 1978 et 1982, ne joue pas aujourd'hui un rôle négatif, insuffisamment évalué hier.

A ce facteur connu d'augmentation pour 1989 viennent s'ajouter d'autres éléments, tels l'accroissement important des dépenses pour sinistres en 1987 et, en particulier, des frais de guérison. L'ARCA indique à ce sujet que le montant des prestations versées aux personnes lésées dépend essentiellement du niveau du salaire, en particulier en ce qui concerne les indemnités pour perte de gain et à des blessés, les capitaux d'invalidité et les prestations de survivants ainsi que les frais hospitaliers et les frais de réparation des véhicules. En revanche, la courbe du nombre des sinistres n'a pas dépassé la hausse de l'effectif des véhicules mis en circulation. C'est déjà cela de pris!

Voilà pour l'essentiel des causes à prendre en considération pour le calcul du coût des sinistres, en conséquence du coût de la prime. J'ajouterai toutefois cet élément non négligeable: le mode de calcul des primes concède aux assureurs, par prime, environ 23 pour cent de coûts administratifs et 3 pour cent de bénéfices. Partant, lorsque le volume des primes payées par les détenteurs de véhicules à moteur augmente, les frais administratifs et le bénéfice augmentent de manière automatique dans les mêmes proportions. Ainsi, le taux des frais effectifs n'a plus de relation directe avec le volume des primes, qui augmente chaque année de manière importante.

J'en arrive à quelques commentaires sur le système en lui-même et à des considérations sur les moyens à mettre en oeuvre pour l'améliorer. D'emblée, il faut relever que le système des assurances RC autos pratiqué dans notre pays n'est pas fondamentalement remis en cause. C'est plutôt une volonté de révision qui se manifeste, révision qui pourrait prendre quelque acuité dans les prochaines semaines. Il faut rappeler qu'avant l'arrêt du Tribunal fédéral, en 1973, qui mit fin au cartel des compagnies d'assurance, ces dernières s'entendaient simplement entre elles pour fixer les primes. Depuis 1973 nous avons vu que c'est l'autorité qui fixe la prime applicable par toutes les compagnies d'assurance. Les moyens financiers constitués par les primes et les intérêts des réserves sont portés dans le compte d'égalisation des tarifs ou crédités au fonds pour fluctuations, frais et sécurité. Ces réserves, lorsqu'elles sont suffisantes, sont mises à contribution pour fixer la prime.

La comparaison des primes pratiquées en Suisse à celles de l'étranger ainsi que la comparaison du niveau des primes par rapport à l'indice des prix et des salaires plaident en faveur du maintien du système suisse, satisfaisant dans l'ensemble mais qui – comme déjà dit – appelle des aménagements. J'en citerai quelques-uns qui apparaissent réalisables. Il faudrait notamment examiner la question de l'augmentation des dépenses pour sinistres. Au cours des dernières années, n'a-t-on pas dû trouver quelque 120 millions de francs en dehors des augmentations de primes, millions qui ont été prélevés sur les réserves? Il y a lieu également de tirer au clair l'influence, sur le système, des pertes élevées de liquidation des sinistres. Le procédé de fixation des frais administratifs influence, lui aussi, le système de contrôle de fixation de la prime, de ce fait il doit être parfaitement

transparent. Un contrôle effectif plus strict des frais administratifs pour aider à la transparence pourrait être confié à une fiduciaire indépendante des compagnies.

Si le système des degrés de primes fonctionne bien en général, il y aurait de bonnes raisons de le modifier dans le cas précis des conducteurs récidivistes qui ont causé des dommages de moyenne ou grande importance. Une adaptation du renchérissement des franchises irait dans le sens d'une plus grande responsabilisation. Le système prévoit une participation des assurés au bénéfice des compagnies. De 1981 à 1987, 31 millions de francs ont effectivement été ristournés aux assurés sur une encaisse de 4,6 milliards de francs, soit le 0,68 pour cent de l'encaisse. En affinant le fonctionnement des mécanismes du calcul des ristournes, on permettrait de faire jouer quelque peu la concurrence entre les compagnies, dans l'intérêt et à l'avantage des assurés.

Enfin, le réexamen du système des réserves s'impose, dès lors que des erreurs d'appréciation sont possibles qui se répercutent ensuite sur le montant des primes. Ici également, une institution extérieure aux organes officiels de contrôle pourrait être chargée d'étudier la question.

En conclusion, si je suis convaincu que les assureurs feront bon accueil à des mesures susceptibles de réduire au seul renchérissement la hausse des primes RC autos, je n'en suis pas moins persuadé que le moment est venu de rechercher un système plus souple que celui pratiqué actuellement.

Si l'on en croit les médias, l'image des compagnies d'assurance se détériorerait à telle enseigne que l'idée d'une autorité de plainte pour les assurés qui s'estiment lésés, indépendante des tribunaux ordinaire, est de plus en plus fréquemment agitée. Par ailleurs, on souhaite une liberté de marché, dans la branche, plus prononcée que jusqu'ici. Cette évolution intérieure aurait aussi pour effet de permettre aux compagnies suisses de mieux se positionner pour exercer, après 1992, dans les pays communautaires. Il y a cependant lieu de veiller à ce qu'une liberté accrue n'encourage pas trop les concentrations qui pourraient intervenir au détriment de petites compagnies, suisses romandes pour la plupart.

On conviendra que, sans être explosif, le sujet n'est pas loin d'être brûlant. En tout état de cause, sa complexité est avérée car il touche beaucoup d'intérêts pas forcément convergents. Dans la mesure où des sociétés privées jouent en l'espèce un rôle étatique, l'intervention politique se justifie et vous nous direz, Monsieur le Conseiller fédéral, quelle forme elle revêt et quelle forme elle pourra ou pourrait revêtir. Je vous en remercie d'avance.

**Bundesrat Koller:** Die vom Interpellanten angesprochene Entwicklung des Schadenaufwandes bei den Personenwagen ist in der Tat beunruhigend. Eine Stabilisierung wäre im allseitigen Interesse. Entsprechende Massnahmen setzen aber die Analyse aller relevanten Faktoren voraus. Das Bundesamt für Privatversicherungswesen hat deshalb bereits mit den Vorarbeiten zu einem Forschungsprojekt begonnen, das vor allem die Probleme der typischen Unfallverursacher, insbesondere in aufsichtrechtlicher, haftpflichtrechtlicher und strassenverkehrsrechtlicher Sicht, zum Gegenstand hat.

Der Kostenzuschlag, ein zweites wesentliches Element der Prämienbestimmung, wird jährlich aufgrund der von den Versicherern nach einheitlichen Richtlinien durchgeführten Kostenuntersuchung festgelegt. Da die Kostenausscheidung bei einer Mehrbranchengesellschaft naturgemäss gewisse Schwierigkeiten bereitet, wird das Bundesamt für Privatversicherungswesen – und damit entsprechen wir offenbar auch einem Wunsch von Ihnen, Herr Ständerat Flückiger – unter Beizug externer Experten auch in diesem Bereich vertiefende Abklärungen durchführen.

Neben diesen eher mittel- und langfristig wirksamen Massnahmen sind zusätzlich als kurzfristige Massnahmen erweiterte Selbstbehaltsmöglichkeiten und eine Verbesserung des Bonus-Malus-Systems im Studium.

Der Bundesrat ist überzeugt, dass die eingeleiteten Untersuchungen und Massnahmen geeignet sind, einen Beitrag zur Stabilisierung der Jahresprämien für die Autohaftpflichtversicherung zu verwirklichen. Es wäre indes eine Illusion, wenn man meinen würde, damit hätte man auch eine Garantie gegen jede künftige Erhöhung, denn gewisse Faktoren – wie die Geldwertentwicklung, aber auch Änderungen der Rechtsprechung – liegen ausserhalb unseres Einflussbereiches.

**M. Flückiger:** Je suis satisfait de la réponse de M. le chef du Département de justice et police. Je vous renouvelle, Monsieur le Conseiller fédéral, mes remerciements.

**Präsident:** Herr Flückiger ist von der Antwort befriedigt.

88.847

**Interpellation Danioth**  
**Transport gefährlicher**  
**Güter auf Strasse und Schiene**  
**Transports de marchandises**  
**dangereuses par la route et par**  
**le rail**

*Wortlaut der Interpellation vom 13. Dezember 1988*

Mit der massiven Zunahme des Schwerverkehrs auf unseren Strassen seit Fertigstellung des Nationalstrassennetzes hat sich auch der Anteil an der Beförderung gefährlicher Güter beträchtlich erhöht, seien es feuergefährliche, explosive, radioaktive, giftige oder sonstwie für Mensch und Umwelt übermässig belastende Stoffe.

Da auch bei Bahntransporten die Kontrollmöglichkeiten aus technischen und organisatorischen Gründen eingeschränkt sind, wird hier eine noch grössere Dunkelziffer unerlaubter Transporte vermutet.

Ich ersuche daher den Bundesrat, die Problematik der Transporte gefährlicher Güter auf Strasse und Schiene umfassend zu prüfen und Bericht zu erstatten. Insbesondere bitte ich um Auskunft über folgende Fragen:

1. Ist nicht die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR) an die heutigen Bedürfnisse anzupassen und übersichtlicher zu gestalten, insbesondere aber für schwere Verstösse zu verschärfen?
2. Ist nicht für sämtliche Chauffeure dieses Transportbereiches das Bundesobligatorium für die entsprechende Spezialausbildung einzuführen, diese Ausbildung zu verbessern und zu diesem Zweck die Kurtätigkeit der Fachverbände sinnvoll zu unterstützen?
3. Ist die Schweiz bereit, in den kommenden Transitverhandlungen mit der EG die Forderung einzubringen, dass die europäischen Vorschriften für die internationale Beförderung gefährlicher Güter (ADR), die namentlich hinsichtlich Ausbildung der Chauffeure und Haftpflicht larger sind als die schweizerischen Normen, verschärft werden?
4. Ist der Bundesrat bereit, die gesetzlichen und übrigen Voraussetzungen zu schaffen, um eine wirksame und umfassende Chemiewehrorganisation entlang des Nationalstrassennetzes aufzubauen?
5. Ist der Bundesrat bereit, die Grenzkontrollen auf der Strasse und für die Bahn für Gefahrgütertransporte zu verstärken?

*Texte de l'interpellation du 13 décembre 1988*

Depuis l'achèvement du réseau des routes nationales, le trafic de poids lourds s'est considérablement intensifié. Le transport de marchandises dangereuses s'est accru en conséquence, qu'il s'agisse de substances inflammables,

explosives, radioactives, toxiques ou de substances présentant un autre risque particulier pour l'homme et l'environnement.

Du fait de difficultés techniques et organisationnelles, les possibilités de contrôle lors de transports par rail sont limitées. On soupçonne que de grandes quantités de marchandises dangereuses échappent ainsi à tout contrôle.

C'est pourquoi j'invite le Conseil fédéral à étudier de façon approfondie les problèmes liés au transport de marchandises dangereuses par la route et par le rail et d'établir un rapport à ce sujet. Je demande en particulier des informations sur les points suivants:

1. Ne conviendrait-il pas d'adapter aux conditions actuelles l'ordonnance relative au transport des marchandises dangereuses par route (SDR) et de la rendre plus explicite? Ne conviendrait-il pas surtout d'alourdir les sanctions prévues pour les infractions graves?
2. La formation spécialisée des chauffeurs de poids lourds transportant des marchandises dangereuses ne devrait-elle pas être améliorée et rendue obligatoire au plan fédéral? Ne faudrait-il pas soutenir les associations professionnelles afin qu'elles puissent offrir une telle formation?
3. La Suisse est-elle prête à exiger, lors des prochaines discussions avec les CE sur le trafic des poids lourds, que les prescriptions de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses soient rendues plus sévères? Les normes européennes sont en effet moins strictes que les normes suisses, notamment en ce qui concerne la formation des chauffeurs et la responsabilité civile.
4. Le Conseil fédéral est-il prêt à créer des bases légales et à permettre l'aménagement effectif d'une infrastructure de défense contre les accidents chimiques qui soit efficace et qui couvre tout le réseau des routes nationales?
5. Le Conseil fédéral est-il prêt à renforcer les contrôles à la frontière des marchandises dangereuses transportées par la route et par le rail?

**Danioth:** Fahrten durch unser Land und über unsere Alpenpässe mit äusserst gefährlichen Ladungen gibt es schon seit geraumer Zeit. Die gewaltige Zunahme und die starke Internationalisierung des Schwerverkehrs haben das Problem jedoch akzentuiert und in jüngster Zeit auch einer breiteren Öffentlichkeit zum Bewusstsein gebracht.

So haben auf der Gotthard-Autobahn im Kanton Uri seit der Eröffnung des Strassentunnels im Jahre 1980 Stichproben der Polizei bisher rund 70 Verzeigungen mit rund 160 Tatbeständen ergeben. An dieser Gesamtzahl waren rund 61 Prozent ausländische Fahrzeuge beteiligt. Es gingen der Polizei dabei sehr unterschiedliche Gesetzesbrecher ins Netz. Da waren einmal die mehr oder weniger Unwissenden, die aus mehr oder weniger entschuldbarer Unkenntnis des Transportgutes oder der zulässigen Menge Uebertretungen begangen haben. Da sind aber auch die Ahnungslosen, meist ausländische Gastarbeiter, die als Chauffeure unter Ausnützung ihres Gastarbeiterstatus eingesetzt und über das riskante Transportgut oft bewusst im Unklaren gelassen oder gar getäuscht werden, die man nach dem Erfasstwerden als Schuldige hinstellen und entlassen kann.

Da sind die Raffinierten, die unter bewusster Irreführung falsche Deklarationen machen oder andere Täuschungsmanöver anwenden, um das Hundert- bis Tausendfache einer zulässigen Menge gefährlicher Güter befördern zu können. So müssen also je nach Verschulden Chauffeure oder auch Transporteure und deren Hilfspersonen ins Recht gefasst werden. Die für Chauffeure, übrige Verkehrsteilnehmer und Bewohner heraufbeschworbenen Gefahren sind allerdings in allen Fällen die gleichen.

Gerade dieser Tage ist ein weiterer schwerer Zwischenfall von der Polizei festgestellt worden: In einem holländischen Lastenzug ist bei der Kontrolle am Gotthard-Strassentunnel eine unzulässige Menge giftiger Stoffe gefunden worden. Das Fahrzeug war zudem nicht vorschriftsgemäss gekennzeichnet. Es war mangelhaft ausgerüstet, und der Chauffeur hatte die vorgeschriebene Ruhezeit massiv unterschritten.

## **Interpellation Flückiger Auto-Haftpflichtversicherung. Prämienhöhung**

## **Interpellation Flückiger Primes RC autos. Moyens d'enrayer l'augmentation des coûts**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.867
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	112-114
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 389

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.