

## Elfte Sitzung – Onzième séance

Donnerstag, 23. März 1995, Vormittag  
Jeudi 23 mars 1995, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: Kuchler Niklaus (C, OW)

**Präsident:** Ich begrüsse Sie zu unserer heutigen Sitzung. Zu Beginn möchte ich Ihnen den Beschluss der Koordinationskonferenz bezüglich der Gedenkstunde zum 50. Jahrestag des Endes des Zweiten Weltkrieges« bekanntgeben.

Die Koordinationskonferenz hat folgende Beschlüsse gefasst: Die Gedenkfeier wird am Sonntag, 7. Mai 1995, durchgeführt, und zwar in zwei Teilen. In einem ersten Teil findet im Parlamentsgebäude eine kurze, feierliche Sondersitzung des Parlamentes statt. Die Gedenkfeier soll dazu dienen, dafür zu danken, dass die Schweiz vom brutalen Krieg verschont geblieben ist. In einem anschliessenden zweiten Teil nimmt das Parlament die Einladung der Landeskirchen und der christlich-jüdischen Arbeitsgemeinschaft zur Teilnahme an der Gedenkstunde im Berner Münster an. Die detaillierte Einladung und die Einzelheiten werden Sie so rasch als möglich erhalten.

94.088

### Strassenverkehrsgesetz und Versicherungsaufsichtsgesetz. Änderung

#### Loi sur la circulation routière et loi sur la surveillance des assurances. Modification

Botschaft und Gesetzentwürfe  
vom 19. Oktober 1994 (BBl 1995 I 49)  
Message et projets de loi  
du 19 octobre 1994 (FF 1995 I 49)

#### Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

**Uhlmann Hans (V, TG),** Berichterstatter: Die beantragte Änderung des Strassenverkehrs- und des Versicherungsaufsichtsgesetzes betrifft insbesondere die Liberalisierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Dieser Versicherungszweig ist heute einer der am stärksten regulierten. Im weiteren hat die Vorlage zum Ziel, das heutige Niveau beim Geschädigten-schutz sowie die Voraussetzungen für die Weiterführung des bestehenden grenzüberschreitenden Systems der Versicherungsdeckung zu erhalten. Schliesslich sollen die Gesetze europakompatibel ausgestaltet werden.

Diese Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bezweckt bekanntlich den Schutz der Geschädigten vor finanziellen Beeinträchtigungen durch Motorfahrzeuge sowie den Schutz des Fahrzeughalters vor Vermögensschäden aus einem Schadenfall. Der Abschluss der Versicherung ist angesichts des hohen Gefahrenpotentials im motorisierten Strassenverkehr für jeden Fahrzeughalter obligatorisch.

Dieser Versicherungszweig ist im wesentlichen dadurch gekennzeichnet, dass das Bundesamt für Privatversicherungswesen gestützt auf die von den Versicherern vorgelegten Statistiken und Tarifberechnungen einen verbindlichen Einheitstarif genehmigt. Die Liberalisierung dieses Versicherungs-

zweigs wurde erstmals im Rahmen des Programms zur Anpassung des Bundesrechts an den Europäischen Wirtschaftsraum (Eurolex) vorgeschlagen und darauf in die Swissex-Vorlage aufgenommen. Im Rahmen der Behandlung des Swissex-Programms wurden eine Motion und ein Postulat gleicher Stossrichtung überwiesen.

Zum Inhalt der Vorlage: Die Liberalisierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung hat im wesentlichen die Aufhebung der verbindlichen Einheitstarife sowie der präventiven und systematischen Genehmigungspflicht von allgemeinen Versicherungsbedingungen zur Folge. Nebst der Liberalisierung ist vorgesehen, den Deckungsumfang an das EU-Recht anzupassen. Dies hat zur Folge, dass künftig der als Passagier mitfahrende Fahrzeughalter bei Personenschäden den Personen, die im gleichen Fahrzeug mitfahren, gleichgestellt und damit im Vergleich zu heute bessergestellt ist. Eine vollumfängliche Anpassung an die EU-Norm hätte aber zur Folge, dass der Lenker, der nicht gleichzeitig Fahrzeughalter ist, schlechtergestellt würde. Da das entsprechende EU-Recht nur Mindeststandards enthält, kann auf diese Anpassung verzichtet werden, ohne dass dabei die Europakompatibilität der Vorlage eingeschränkt wird.

Der Entwurf enthält im weiteren die gesetzliche Pflicht für alle Versicherer, einem nationalen Versicherungsbüro mit eigener Rechtspersönlichkeit sowie einem nationalen Garantiefonds beizutreten. Dieses Versicherungsbüro muss die von ausländischen Fahrzeugen in der Schweiz verursachten Schäden decken und das nationale Versicherungsbüro im Unfallstaat entschädigen, wenn schweizerische Fahrzeuge im Ausland an Unfällen beteiligt sind.

Diese Regelung soll verhindern, dass infolge der Liberalisierung bei der Übernahme von im öffentlichen Interesse liegenden Lasten eine Entsolidarisierung eintritt. Auch soll sie ermöglichen, dass diese Aufgabe weiterhin von den Versicherern und nicht von einer staatlichen Stelle übernommen wird. Der nationale Garantiefonds seinerseits muss die Schadendeckungsansprüche der Geschädigten erfüllen. Dadurch sollen das heutige Niveau beim Geschädigtenschutz und das bestehende grenzüberschreitende System der Versicherungsdeckung – ich erinnere an die «Grüne Karte» – erhalten bleiben.

Als Bemessungsgrundlage für die finanzielle Beteiligung des Versicherers an diesen beiden Einrichtungen dient nicht mehr das Prämienvolumen, sondern ausschlaggebend sind die Anzahl und die Art der versicherten Risiken.

Eine weitere Änderung betrifft die Aufhebung des Gleichwertigkeitsvorbehaltes bei einem Schadenfall im Ausland. Der Bundesrat stellte in bezug auf die Anspruchsberechtigung bis anhin darauf ab, ob die Schadendeckung, die schweizerischen Geschädigten im Ausland gewährt wurde, in etwa dem schweizerischen Niveau entsprach. Diese Praxis, die im Ausland immer weniger Verständnis fand, wird nun aufgehoben. Inskünftig soll gemäss EU-Praxis massgebend sein, ob Schweizer bzw. in der Schweiz wohnhafte ausländische Geschädigte im betreffenden Land eine Inländerbehandlung erfahren (sogenanntes Gleichbehandlungsprinzip).

Nach geltendem Recht wird für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung eine Konsultativkommission eingesetzt. Die Aufrechterhaltung dieser Kommission wäre mit der heutigen Liberalisierung der Märkte nicht vereinbar. Aus diesem Grunde soll sie abgeschafft werden, jedoch noch so lange weiterbestehen, bis das heutige System des Einheitstarifs in versicherungstechnischer Hinsicht liquidiert ist.

In der Vernehmlassung fand die angestrebte Liberalisierung grösstenteils ein positives Echo. Die Mehrzahl der Stellungnahmen begrüsst die verkehrserzieherische Wirkung, welche der freie Wettbewerb auf diesem Gebiet entfaltet, weil nämlich inskünftig Fahrer, die einen hohen Schadenaufwand verursachen, höhere Prämien zu zahlen haben. Allerdings wurde auch die Befürchtung geäußert, dass es für den Konsumenten in Zukunft schwieriger sei, die durch die Liberalisierung zu erwartende Vielzahl von Versicherungsangeboten zu überblicken.

Von den meisten Vernehmlassungsteilnehmern wurde der sogenannte Kontrahierungszwang abgelehnt, der nach ihrer

Auffassung gegen die Handels- und Gewerbefreiheit sowie die Vertragsfreiheit verstösst. Die Kommission hält es nicht für nötig, auf dessen Einführung zu beharren, weil nach ihrer Auffassung den Versicherungsnehmern eine solche Versicherung über eine risikogebundene Prämie ermöglicht werden soll.

Die Kommission befasste sich mit dieser Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. und 20. Januar und vom 23. und 24. Februar 1995. Sie beantragt Ihnen, auf die Vorlage einzutreten und die Entwürfe mit der von ihr angebrachten Änderung (Vorlage B, Art. 53a Abs. 4 neu) anzunehmen. Ich werde bei der Detailberatung auf die einzige Änderung, die unsere Kommission vorschlägt, eingehen. Es geht um einen speziellen Absatz betreffend die Kündigung des Versicherungsvertrages bei Beendigung des Systems der einheitlichen Prämientarife in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, der allerdings, wie wir es bereits aufgrund der verschiedenen Anträge wissen, wahrscheinlich noch einiges zu reden geben wird. Aber ich verzichte darauf, in der Eintretensdebatte auf ihn einzugehen.

**Koller Arnold**, Bundesrat: In den letzten Jahren haben bedeutende Umwälzungen im Bereich des Versicherungsrechts stattgefunden. Diese Veränderungen haben zum Ziel gehabt, einerseits das schweizerische Recht dem europäischen Recht anzupassen, andererseits ist eine Erneuerung auch dieses Wirtschaftszweigs mittels Deregulierung angestrebt worden. Wesentliche Schritte in dieser Richtung haben Sie bereits im Rahmen des Swisslex-Programms getan, das im Jahre 1993 vom Parlament verabschiedet worden ist.

Mit der Vorlage, die Sie heute beraten, soll ein weiterer Schritt in Richtung Liberalisierung des Versicherungswesens erfolgen. Es geht dabei um die Deregulierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die von allen Versicherungszweigen heute noch am stärksten reguliert ist. Sie haben seinerzeit den Bundesrat mit einer Motion beauftragt, die Liberalisierung in dem Sinne vorzunehmen, dass der gesetzlich geregelte Einheitstarif sowie die präventive Genehmigungspflicht für Tarife und der Allgemeine Versicherungsbedingungen aufgehoben werden.

Im weiteren hat Ihre Kommission für Verkehr- und Fernmeldewesen mit einem Postulat eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes verlangt. Danach sollen sich die Ansprüche der bei einem Unfall geschädigten Insassen eines in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeuges gegenüber dem Haftpflichtigen und dessen Versicherung nach dem EU-Recht richten.

Da beide Vorstösse die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung betreffen, hat der Bundesrat ihre Umsetzung in der heute zur Beratung anstehenden Botschaft zusammengelegt.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bezweckt bekanntlich zur Hauptsache den Schutz der durch die Motorfahrzeuge Geschädigten sowie den Schutz des Halters vor Vermögensschäden, die durch die Verursachung eines Schadenfalles entstehen können. Die Vorlage sorgt nun dafür, dass das heutige Niveau beim Geschädigtenschutz trotz der eingeleiteten Liberalisierung erhalten bleibt. Sie schafft auch die Voraussetzungen dafür, dass das bestehende grenzüberschreitende System der Versicherungsdeckung, die sogenannte Grüne Karte, weitergeführt werden kann.

Bezüglich der Details der Vorlage brauche ich hier nicht vorzugreifen.

Hingegen möchte ich im Rahmen des Eintretens eine kurze Würdigung vornehmen und vor allem darauf hinweisen, dass die Deregulierung gerade in diesem Bereich im Rahmen der Versicherungsaufsicht natürlich auch ihren gerechtfertigten Preis hat: Nach dem Inkrafttreten der Vorlage am 1. Januar 1996 wird in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung völlige Tariffreiheit herrschen. Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wird so dereguliert, wie dies heute bereits für die meisten anderen Versicherungszweige in der Schadenversicherung bereits der Fall ist. Die Vorlage entspricht damit dem längerfristigen Ziele des Bundesrates, den Wettbewerb in der Versicherungswirtschaft im Interesse der Konsumenten zu fördern und die Liberalisierungen, wie sie in der Europäischen Union bestehen, auch in der Schweiz Schritt für Schritt zu realisieren.

Die Vorlage erreicht zudem, entsprechend dem parlamentarischen Auftrag, die Anpassung der Versicherungsdeckung an das EU-Recht. Gleichzeitig gelingt es ihr, trotz der eingeleiteten Liberalisierung, den Schutz der Versicherten weiterhin zu gewährleisten und den grenzüberschreitenden Versicherungsschutz im Rahmen der bestehenden internationalen Vereinbarungen weiterzuführen.

Für den einzelnen Versicherungsnehmer bewirken die vorgeschlagenen Gesetzesänderungen ein Prämienniveau – und das wird für die Versicherungsnehmer sehr wichtig sein –, das sich verstärkt am Risiko orientieren wird. Der Prämienunterschied zwischen einem guten Fahrer ohne Schadenbelastung und einem einen hohen Schaden verursachenden Fahrer wird voraussichtlich, nach den Gesetzen des Marktes, zu Recht bedeutend grösser ausfallen als im heutigen Bonus-Malus-System. Die Vorlage dürfte somit nicht zuletzt einen Anreiz auch zum unfallfreien Fahren schaffen und damit eine erzieherische Wirkung haben.

Lassen Sie mich nun aber auf das Revers der Medaille, auf die unbedingt nötige Intensivierung der Versicherungsaufsicht, kurz eingehen, eine Sorge, die ich vor allem in meiner Verwaltung habe, ist doch die Änderung auch mit Folgen beim Personal verbunden. Seit Menschengedenken beruht die Versicherungsaufsicht in der Schweiz im wesentlichen auf der obligatorischen präventiven Prüfung der Allgemeinen Versicherungsbedingungen und der Tarife. Sie gewährleistete, dass die Gesellschaften genügend Prämien einnahmen und angemessene Rückstellungen bildeten. Der Markt war klar in Lebensversicherungsgesellschaften, Schadenversicherungsgesellschaften und Rückversicherungsgesellschaften aufgeteilt, Kartelle sorgten für einen straff organisierten Versicherungsmarkt.

In den letzten rund fünf Jahren haben sich die Anforderungen an die Versicherungsaufsicht infolge der schrittweisen Deregulierung in der Schweiz nun völlig verändert. Die obligatorische präventive Produktgenehmigung, wie wir sie heute im Bereich der Haftpflichtversicherung abzuschaffen beabsichtigen, wurde in den anderen Bereichen schon früher weitestgehend abgeschafft, die Kartelle wurden oder werden aufgelöst. Beide Massnahmen führen nach eine Studie der Schweizerischen Rückversicherungs-Gesellschaft tendenziell zu einer Verschlechterung der technischen Resultate und zu einer grösseren Volatilität der Ergebnisse. Neue Finanzinstrumente bergen bisher unbekannte Risiken, der Preis- und Produktwettbewerb nimmt natürlich infolge Deregulierung und mehr Wettbewerb zu, die Transparenz für den Kunden nimmt in einem gewissen Masse ab, die Gefahr von Insolvenzen steigt.

Die Anforderungen an die Versicherungsaufsicht sind dadurch stark gestiegen. Eine von meinem Departement eingesetzte Arbeitsgruppe unter der Leitung von Herrn Professor Meier von der Hochschule St. Gallen hat im Jahre 1993 das Amt und seine Arbeitsweise überprüft und ist zu folgenden Schlüssen gekommen: Die Effizienz der Aufsicht, d. h. das Verhältnis des Ergebnisses zu den eingesetzten Mitteln, sei bereits gut. Hingegen müsse die Effektivität, d. h. der Zielerreichungsgrad der Kontrolltätigkeit, besonders im Hinblick auf die Liberalisierung des Versicherungswesens in Europa und in der Schweiz erhöht werden. Nach Auffassung der Arbeitsgruppe reicht der Personalbestand des Amtes heute nicht aus, um die Ziele der Aufsicht, Gewährleistung der Solvenz und Schutz der Versicherten, zu erreichen. Insbesondere fragt sie sich, ob die Versicherungsgesellschaften in den künftigen, komplexeren Verhältnissen mit den heutigen Mitteln noch gesetzeskonform beaufsichtigt werden können. Sie wies insbesondere auf folgende Mängel hin, die aus der heutigen Personalsituation resultieren: ungenügende Frequenz und Tiefe der Inspektionen, unzureichende Analysen der Jahresrechnungen, fehlende Überprüfung der Kostenstruktur und der Organisation.

Neben der Auslagerung gewisser Aufsichtsaufgaben und der intensiveren Schulung der Mitarbeiter des Amtes empfahl die Arbeitsgruppe meinem Departement, die nötigen personellen Ressourcen zur Verfügung zu stellen. Wir tun zurzeit unser Möglichstes durch departementsinterne Umlagerungen, aber es war mir ein Anliegen und auch meine Pflicht, Sie auf diese

Kehrseite der Medaille der Deregulierung ausdrücklich aufmerksam zu machen. Diesen Preis zu bezahlen lohnt sich durchaus. Ich möchte keine Missverständnisse aufkommen lassen, aber das Risiko von Insolvenzen im Bereich der Versicherungen nimmt zweifellos infolge dieser Deregulierung zu und verlangt daher auch eine intensivere Versicherungsaufsicht durch die zuständigen Behörden.  
In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen*  
*L'entrée en matière est décidée sans opposition*

## A. Strassenverkehrsgesetz

### A. Loi sur la circulation routière

*Gesamtberatung – Traitement global*

#### Titel und Ingress, Ziff. I–III

#### Titre et préambule, ch. I–III

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

36 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

## B. Versicherungsaufsichtsgesetz

### B. Loi sur la surveillance des assurances

*Detailberatung – Discussion par articles*

#### Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung, Art. 8 Abs. 2bis; 20; 37; 37a; 38; 42 Abs. 1 Bst. a; 45; 53

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Titre et préambule, ch. I introduction, art. 8 al. 2; 20; 37; 37a; 38; 42 al. 1 let. a; 45; 53

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

#### Art. 53a

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1–3*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 4 (neu)*

Mit der Beendigung des Systems der einheitlichen Prämientarife in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung steht sowohl dem Versicherungsnehmer als auch dem Versicherer das Recht zu, den Versicherungsvertrag mindestens 3 Monate vor dem Ende des laufenden Versicherungsjahres auf diesen Zeitpunkt, spätestens jedoch auf den 31. Dezember 1996, zu kündigen.

*Antrag Zimmerli*

*Abs. 4 (neu)*

Streichen

*Eventualantrag Rüesch*

(falls der Antrag Zimmerli abgelehnt wird)

*Abs. 4 (neu)*

.... dem Versicherer das Recht zu, die Haftpflichtversicherung mindestens ....

Dieses Recht gilt für Haftpflichtversicherungen, die vor dem 1. Januar 1996 in Kraft getreten sind.

#### Art. 53a

*Proposition de la commission*

*Al. 1–3*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 4 (nouveau)*

La fin du système des tarifs uniformes dans l'assurance-responsabilité civile pour véhicules automobiles donne à l'assuré comme à l'assureur le droit de résilier le contrat au moins trois

mois avant la fin de l'année d'assurance en cours pour cette échéance, mais au plus tard pour le 31 décembre 1996.

*Proposition Zimmerli*

*Al. 4 (nouveau)*

Biffer

*Proposition subsidiaire Rüesch*

(au cas où la proposition Zimmerli serait rejetée)

*Al. 4 (nouveau)*

.... à l'assureur le droit de résilier l'assurance-responsabilité civile au moins ....

Cette disposition est applicable aux assurances-responsabilité civile entrées en vigueur avant le 1er janvier 1996.

*Abs. 1 – Al. 1*

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 2 – Al. 2*

**Bisig** Hans (R, SZ): An unserer Kommissionssitzung habe ich ein Gutachten von Herrn Professor Wittmann erhalten, das zum Schluss kommt, dass die Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen (SUS) nach Beendigung des Systems der einheitlichen Prämientarife überflüssig und darum in voller Höhe den Versicherten ausbezahlen seien. Er begründet seine Forderung wie folgt: «Nach der Liberalisierung haben die Versicherungen selbst für alle alten und neuen Schadenfälle, auch Katastrophen und andere unvorhersehbare Schäden, vorzusorgen. Sie können sich u. a. rückversichern und/oder finanzielle Vorsorge treffen, indem sie selbst Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen einrichten. Diese SUS sind an sich notwendig, um eine Quersubventionierung zu verhindern, die den Wettbewerb nur verzerrt. Wenn die Versicherer sich marktwirtschaftlich verhalten wollen, dann verzichten sie freiwillig auf interne Subventionen. Funktioniert das allerdings nicht, so ist diese Subventionierung zu verbieten, was eine entsprechende Überwachung erfordert.

Die Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen möchte man auch beibehalten, um die Prämien möglichst über Jahre hinweg stabil zu halten, sie nicht stark schwanken zu lassen. Ausschlaggebend für diese Argumentation ist wohl die Angst, nach der Liberalisierung würden die Prämien steigen und den Preisüberwacher auf den Plan rufen. Erfahrungsgemäss wird die Liberalisierung den Konkurrenzdruck verschärfen, Innovationen, Rationalisierungen und Restrukturierungen erzwingen. Die Folgen sind eher fallende statt steigende Prämien. Kommt es aber wider Erwarten zu einer Verteuerung, so ist das schon deshalb kein Problem, weil die Prämien nach der Deregulierung die Marktkräfte widerspiegeln. Daher gibt es überhaupt keinen Anlass, weder für das Bundesamt für Privatversicherungen noch für den Preisüberwacher, zu intervenieren.» Das war ein Auszug aus der Begründung von Herrn Professor Wittmann.

Wenn schon gemäss Absatz 1 zur Beendigung des Systems «letzte globale und individuelle Nachkalkulationen» erfolgen, stellt sich aus meiner Sicht tatsächlich die Frage, ob diese erheblichen Mittel – es handelt sich um viele Millionen Franken – nicht den Versicherungsnehmern zustehen, soweit sie nicht zur Schadendeckung benötigt werden.

Ich gehe davon aus, Herr Bundesrat Koller, dass Sie das Gutachten Wittmann auch gelesen haben. Ich bitte Sie um eine Stellungnahme. Wenn das heute nicht möglich ist, sehe ich mindestens die Möglichkeit, dass der Zweirat diese nicht ganz unwichtige Frage behandelt und die Frage als solche aufnimmt.

**Weber** Monika (U, ZH): Ich möchte etwas zu diesen SUS-Bestimmungen sagen, insbesondere zu den Rückstellungen. Das Gutachten von Herrn Wittmann ist mir auch bekannt.

Ich finde es vorab sehr positiv, dass wir mit diesem Gesetz liberalisieren, und es wäre schade, wenn über diese Bestimmung, die in Absatz 2 enthalten ist, sich wieder eine gewisse Starrheit einstellen würde. Ich bitte gewissermassen um eine gewisse

flexible Haltung. Es ist so, dass laut der beantragten Formulierung der Bundesrat im Rahmen der letzten globalen Nachkalkulation die Höhe der Schwankungs-, Unkosten- und Sicherheitsrückstellungen, welche den Versicherungseinrichtungen als Eigenmittel zustehen, bestimmt.

Wahrscheinlich werden in der Verordnung Möglichkeiten eingeräumt, wie man vorgehen will. Ich bin sicher, dass das in der Verordnung formuliert werden muss. Ich denke, es ist wichtig, dass auf die finanziellen Gegebenheiten der einzelnen Gesellschaften Rücksicht genommen wird. Es gibt in diesem Bereich noch wachsende Gesellschaften; es ist wichtig, dass man an diese denkt, weil sie bei der Erhöhung des SUS-Satzes von 20 auf 33 Prozent zum Teil erhebliche Schwierigkeiten bekommen könnten.

Es geht also um die Rückstellungspflicht, die ich selbstverständlich nicht bekämpfe, die aber nicht konsumentenfeindlich gestaltet und die deshalb im Einzelfall vielleicht mit gewissen flexiblen Übergangslösungen ermöglicht werden sollte. Da möchte ich die Bitte anbringen, dass man auch an solche flexible Übergangsmöglichkeiten denkt und nicht wieder kartellistisch quasi zementiert, wenn man die Verordnung ausarbeitet. Ich wäre froh, wenn der Bundesrat Hand dazu bieten würde.

**Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter:** Das Gutachten Wittmann war der Kommission nicht bekannt. Es wurde dem Präsidenten auch nach der Sitzung nicht zugestellt.

Nur eine kurze Bemerkung: Bei der Ablösung des Systems muss gemäss Artikel 53a der Bundesrat festlegen, welche versicherungstechnisch notwendigen Rückstellungen auf den Zeitpunkt der Beendigung des Systems des Einheitstarifs effektiv vorhanden sein müssen. Man hat uns gesagt, dass versicherungsmathematisch untersucht wurde, wie hoch diese Rückstellungen sein sollen. Geeinigt hat man sich dann auf 33 Prozent der Prämieinnahmen. Dabei handelt es sich um einen Kompromiss zwischen dem, was das Bundesamt für Privatversicherungswesen wollte, und dem, was die Versicherungsgesellschaften wollten. Das zeigt im übrigen, dass Versicherungsmathematik keine exakte Wissenschaft ist.

Ich bin absolut damit einverstanden, dass der Zweitrat diese Frage eingehender prüft, wenn ein Gutachten vorhanden ist, das allenfalls neue Aspekte aufwirft. Hier kann uns Herr Bundesrat Koller Klarheit schaffen.

**Koller Arnold, Bundesrat:** Das genannte Gutachten von Herrn Wittmann lag uns leider auch nicht vor, auch der Verwaltung nicht. Aber ich nehme diese Anregung wie auch jene von Frau Weber Monika sehr gerne entgegen. Wir werden das im Hinblick auf die Behandlung der Vorlage im Zweitrat sicher genauer anschauen und dann darüber berichten.

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 3 – Al. 3*

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 4 – Al. 4*

**Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter:** Warum soll ein ausserordentliches Kündigungsrecht eingeführt werden? Ich möchte Ihnen die Gründe der Kommission darlegen, die zu dieser Bestimmung geführt haben.

Der Einheitstarif wird aufgehoben. Damit werden auch die Tarifberechnungen auf neue Grundlagen gestellt. Dies ist faktisch – so beurteilt die Kommission – eine Tarifänderung. Der Kunde hat also das Recht zu kündigen. Die Berücksichtigung des Kündigungsrechts im Gesetz dient allein der Rechtssicherheit. Es muss klar festgelegt werden, dass eine Kündigung erfolgen kann, auch wenn die Prämie frankenmässig allenfalls gleich bleibt. Falls dies nicht geschieht, weiss der Versicherungsnehmer natürlich nicht, was schlussendlich gilt. Ohne ein ausserordentliches Kündigungsrecht wird der Effekt der Deregulierung verzögert, und das wollte die Kommission in erster Linie verhindern. Es könnte dann nicht sofort Wettbewerb zwischen den Versicherungsgesellschaften herrschen. Der Versicherungsnehmer soll die freie Wahl haben und gleich

vom vielseitigen Angebot profitieren können. Dies kann er eben nur mit dem ausserordentlichen Kündigungsrecht.

Es wird eine rechtliche Frage sein, ob man in privatrechtliche Verträge eingreifen kann oder nicht. Ich bin überzeugt, dass uns Herr Professor Zimmerli eine andere Version darlegen wird, die übrigens auch der Bundesrat vertritt. Die Kompetenz des Bundes zur Regelung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung stützt sich auf Artikel 34 Absatz 2 der Bundesverfassung, also auf den «Versicherungsaufsichtartikel». Es sind keine Gründe ersichtlich, warum ein ausserordentliches Kündigungsrecht, wie es eben die Kommission will, nicht auf den genannten Kompetenzartikel gestützt werden könnte.

Unser Vorschlag, der Vorschlag der Kommission, versucht, einen Ausgleich zwischen dem Interesse der Versicherer an der Bindung der Versicherungsnehmer an die abgeschlossenen Verträge und dem Interesse der Versicherungsnehmer an der Einführung eines Kündigungsrechts zu schaffen, indem der Versicherungsnehmer ab dem Inkrafttreten der Vorlage seinen Vertrag mit einer schon heute üblichen dreimonatigen Kündigungsfrist auf das Ende des laufenden Versicherungsjahres kündigen kann. Dies wird in der überwiegenden Zahl der Fälle der 30. Juni 1996 oder der 31. Dezember 1996 sein, sofern die Änderung per 1. Januar 1996 in Kraft tritt. Daneben gibt es noch relativ wenige Verträge, deren Versicherungsjahr an irgendeinem anderen Monatsende abläuft.

Der Vorschlag der Kommission hat den Vorteil, dass die allfälligen Kündigungen nicht alle auf den gleichen Zeitpunkt, sondern über das Jahr 1996 verteilt erfolgen würden, was nach ihrer Auffassung für die Versicherer und die Strassenverkehrsämter, die ja einen grossen administrativen Aufwand befürchten, eben auch leichter zu bewältigen wäre.

Das sind kurz die Gründe, die dazu geführt haben, Ihnen diese Zwischenlösung vorzuschlagen.

**Zimmerli Ulrich (V, BE):** Lassen Sie mich zu diesem Geschäft zuerst meine Interessenbindungen offenlegen: Ich bin Mitglied des Verwaltungsrates einer mittelgrossen schweizerischen Versicherungsgesellschaft. Was ich Ihnen vortragen möchte, steht im Einklang mit der Stellungnahme der Schweizerischen Vereinigung der Haftpflicht- und Motorfahrzeug-Versicherer, also des Branchenverbandes, und ist nicht etwa bloss der Wunsch einer einzelnen Versicherungsunternehmung. Sie wurden übrigens entsprechend dokumentiert.

Die Kommission schlägt Ihnen vor, die Vorlage zur Deregulierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung mit einem ausserordentlichen Kündigungsrecht ausserhalb der vertraglich vereinbarten Termine anzureichern. Von einer «Bereicherung» der Rechtsetzung kann in diesem Zusammenhang wirklich nicht die Rede sein. Warum?

Es ist unbestritten, dass die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung dereguliert werden muss. Ich stehe voll hinter diesem überfälligen Schritt. Auch die Assekuranz stellt sich voll und vorbehaltlos dem Wettbewerb. Sie legt auch grössten Wert darauf, dass die Neuordnung auf den 1. Januar 1996 in Kraft tritt, denn sie hat keinerlei Interesse an einem nochmaligen Tariffestsetzungsverfahren unter dem Regime des gesetzlich vorgeschriebenen Einheitstarifs.

Was die Assekuranz und auch ich schlechterdings nicht verstehen können, ist aber die «überfallmässige» Einführung eines ausserordentlichen Kündigungsrechts ausserhalb jedes vereinbarten Termins. Es gibt dafür keinen sachlichen Grund. Der Deckungsumfang wird in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung nicht geändert. Das Obligatorium bleibt auch. Überdies sind ohnehin schon rund 40 Prozent der Verträge im Jahre 1996 kündbar. In diesem Zusammenhang darf ich auf das Referat des Herrn Kommissionspräsidenten verweisen. Die allgemein übliche Vertragsdauer ist gewiss nicht so, dass quasi notrechtlich eine ausserordentliche Kündigungsmöglichkeit eingeführt werden müsste, um die Versicherten auf sachgerechte Weise besonders zu schützen.

Unter diesen Umständen kommt die Einführung des von der Kommission beantragten ausserordentlichen Kündigungsrechts einem handstreichartigen Eingriff in die Vertragsfreiheit gleich. Dafür braucht es keine lange professorale Begründung.

Die Kommission fand es nicht einmal für nötig, den betroffenen Wirtschaftskreis zu konsultieren. Das tut man üblicherweise, wenn man ein Gesetz erlässt. Hätte sie dies getan, wäre ihr klargeworden, dass sie damit einen unsinnigen administrativen Leerlauf bei den Strassenverkehrsämtern in Kauf nehmen müsste – Stichwort: Mutation.

Die Kommission hätte ferner zur Kenntnis nehmen müssen, dass die vorgeschlagene Formulierung alles andere als klar ist. Dazu nur folgendes: Es besteht von vornherein nicht der geringste Grund dafür, über die Haftpflichtversicherung hinaus auch gleich die Kasko- und die Insassenversicherung diesem neuen Kündigungsregime zu unterstellen. Das tut aber die Kommission, wenn sie einfach von «Versicherungsvertrag» spricht. Weiter wäre schlechterdings nicht einzusehen, weshalb auch Vertragsverhältnisse betroffen sein sollten, die im Jahre 1996, also nach Beendigung des Systems der einheitlichen Prämientarife, entstanden sind. Also müssten mindestens jene Haftpflichtversicherungen ausgenommen werden, die nach dem 1. Januar 1996 abgeschlossen wurden. Das sind nur zwei der gravierendsten Mängel; es gäbe noch mehrere andere, die von der betroffenen Branche bei einer ordnungsgemässen Konsultation eingebracht worden wären.

Nun aber das Entscheidende: Wenn schon der Markt spielen soll, dann müsste sich auch der Gesetzgeber an die Spielregeln eben dieses Marktes halten und damit die Vertragsfreiheit respektieren. Was uns die Kommission beantragt, hat mit einem vernünftigen Konsumentenschutz, wie er der Kommission an sich am Herzen gelegen haben mag, nichts zu tun. Man wird den Eindruck nicht los, dass es sich um eine «Lex TCS» handelt. Sie haben gewiss auch vor einiger Zeit mit Erstaunen aus den Medien zur Kenntnis genommen, dass der TCS – im Lichte der Deregulierungsbestrebungen mit mehr Markt und fairer Konkurrenz für mich unverständlicherweise – eine intensive «Zusammenarbeit» seiner Mitglieder mit einer bestimmten Versicherungsgesellschaft empfohlen hat. Ich gestatte mir, diesen Begriff «Zusammenarbeit» mit einem Anführungszeichen zu versehen; Sie merken, was ich damit meine. Dazu sollte sich der Gesetzgeber meines Erachtens nicht hergeben. Wenn schon Deregulierung, dann bitte fair für alle, wie es auch der Bundesrat will.

Deshalb beantrage ich Ihnen, den von der Kommission beantragten Absatz 4 ersatzlos zu streichen, d. h., bei der bundesrätlichen Vorlage zu bleiben.

**Danioth Hans (C, UR):** Ich räume durchaus ein, dass man, je nach Interessenlage, eine unterschiedliche Sichtweise an den Tag legen kann. Wir haben uns in der Kommission bemüht, diesen sehr hart aufeinanderprallenden Interessen mit einer moderaten Fassung dieses neuen Absatzes Rechnung zu tragen, wie das der Kommissionspräsident dargelegt hat.

Der Bundesrat selber räumt ein, dass die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung heute zu den am stärksten regulierten Versicherungszweigen gehört. Das haben wir heute wieder bestätigt erhalten. Das haben wir auch schon bei der Beratung der Swisslex-Vorlagen festgestellt und deshalb Vorstösse zur Liberalisierung und Deregulierung eingereicht.

Mit der Abschaffung des Einheitstarifs beschreitet der Bundesrat zwar diesen aufgezeigten Weg, bleibt aber nach unserer Auffassung auf der Hälfte dieses Weges stehen. Diesen Eindruck habe ich auch aus den Ausführungen unseres Kollegen Zimmerli erhalten. Bei der Umsetzung der neuen Prinzipien der Deregulierung scheint den Bundesrat der Mut zu verlasen. Es muss den Versicherungsnehmern doch das Recht eingeräumt werden, bei diesem grundlegenden Systemwechsel seine Police zu überprüfen und von den Möglichkeiten des freien Wettbewerbs Gebrauch zu machen.

Herr Bundesrat Koller hat beim Eintreten die Worte geprägt, dass mit dem neuen System der völligen Tariffreiheit sehr wichtige Änderungen eintreten. Derart zentrale Änderungen rühren aber am Grundsatz «*clausula rebus sic stantibus*», d. h., wenn in einem Vertrag wesentliche Grundlagen geändert werden, haben die Vertragsparteien das Recht, darauf zurückzukommen. Wir haben das in einer sinnvollen – zeitlich angepassten – Lösung getan.

Die Verwaltung hat zwar im Schosse der Kommission eingewendet, die Tarifstruktur werde durch die Aufhebung des Einheitstarifs nicht a priori geändert. Das ist richtig. Wenn eine Gesellschaft ihre Strukturen selber ändere und dies Auswirkungen auf die Prämiengestaltung habe, bestehe ohnehin ein Kündigungsrecht. Höhere Prämien bei schlechten Fahrern sollen den Prämienausfall bei guten Fahrern stärker kompensieren. Warum soll also der unfallfreie Fahrer länger zu hohen Prämien verpflichtet werden?

Die Liberalisierung kann und wird zu einer stärkeren Abstufung der Prämien führen. Das haben wir heute ebenfalls bestätigt erhalten. Damit muss dem Versicherungsnehmer bei dieser Gelegenheit ein Kündigungsrecht offenstehen, nicht ein absolutes, sondern ein Recht auf freie Gestaltung. Ohne dieses ausserordentliche Kündigungsrecht wird eindeutig der Effekt zur vermehrten Liberalisierung verzögert. Damit wird wiederum, um mit den Worten von Herrn Bundesrat Koller zu sprechen, nicht nur der Liberalisierungseffekt, sondern auch der verkehrserzieherische Effekt der ganzen Prämienabstufung hinausgezögert.

Wenn wir auch an diesen wichtigen öffentlichen Aspekt denken, müssen wir dieser Lösung zustimmen. Diese Lösung zeitigt übrigens gleich lange Spiesse für beide Partner, nicht nur für den Versicherungsnehmer, sondern auch für den Versicherer. Sie nimmt auch Rücksicht auf die Bedenken der Verwaltungen in bezug auf die Motorfahrzeugkontrollen, indem längere Fristen eingebaut sind.

Mit Recht bin ich heute von Frau Weber Monika noch darauf aufmerksam gemacht worden, dass das eine Übergangsbestimmung ist, die ihre Wirkung mit der Zeit verliert. Man sollte das Ganze also nicht dramatisieren.

In diesem Sinne empfehle ich Ihnen, dem Antrag der Kommission zuzustimmen.

**Jagmetti Riccardo (R, ZH):** Gestern haben wir viel von angeblicher Praxisänderung gesprochen. Heute sind wir daran, eine einzuführen, wenn wir diesem Absatz 4 zustimmen. Wenn wir in Zukunft bei jedem Gesetz, das wir beschliessen, erklären, alle bestehenden Rechtsverhältnisse, die unter bisherigem Recht abgeschlossen wurden, seien aufhebbar, werden wir natürlich eine neue Entwicklung einleiten. Aber ich möchte Sie doch an den grundsätzlichen Aspekt erinnern, dass man eingegangene Rechtsgeschäfte damit plötzlich nicht mehr als gültig betrachtet oder als kündbar erklärt, sobald eine Gesetzesänderung eintritt.

Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen wird in Zukunft ungefähr gleich viel Geld notwendig sein wie bisher. Das Bundesamt achtete bei der Genehmigung der Tarife ja darauf, dass nur so viel an Prämien erhoben wird, wie zur Deckung der Schäden nötig ist. Vermutlich wird – soweit ich das als Ausserstehender beurteilen kann – eine stärkere Differenzierung zwischen guten und schlechten Risiken eintreten. Wenn Sie diese Bestimmung einbauen, fordern Sie die Versicherungsgesellschaften auf, ihre Dossiers durchzusehen und sämtliche schlechten Risiken zu kündigen, was auch nicht im Interesse aller Versicherten liegt. Ich weise Sie einfach auf die Konsequenzen hin. Wir sollten beim Grundsatz bleiben: *Pacta sunt servanda*; wer einen Vertrag geschlossen hat, bleibt Vertragspartner, bis der Vertrag rechtmässig aufgehoben wird. Der Gesetzgeber sollte hier nicht eingreifen.

Ich empfehle Ihnen, dem Antrag Zimmerli zuzustimmen.

**Rüesch Ernst (R, SG):** Herr Kollege Danioth möchte hier dem Konsumenten entgegenkommen, dem Versicherungsnehmer Möglichkeiten bieten. Ich bin aber der Überzeugung, Herr Danioth, dass Ihre Bestrebungen zum Schutze der Konsumenten absolut kontraproduktiv sind. Das Gegenteil wird eintreten: «Wohltat wird zur Plage.» Warum?

Ich habe keine Interessenbindung an die Schadenversicherung. Ich bin zwar Mitglied des TCS, aber ich vertrete die Interessen des TCS hier nicht. Im Gegenteil, ich bin nicht seiner Meinung. Aber ich bin in einer anderen Versicherungsbranche tätig, von dort kenne ich, was es heisst: Abschlusskosten.

Wenn wir diese Bestimmung einführen und eine Massenkündigung von beiden Seiten her stattfindet, so entstehen in der

Versicherungswirtschaft immense Kosten. Die grössten Kosten sind die Abschlusskosten, und zwar wegen den Prämien, welche die Agenten bekommen, welche abschliessen. Dieser Artikel führt ja zu einem allgemeinen Hickhack bei den Agenten, das ist vollkommen klar. Man will einander die Kunden abwerben. Diese Massenkündigungen führen zu einer ganz erheblichen Verteuerung der administrativen Kosten, und diese Kosten werden alle Versicherer auf die Versicherten abwälzen müssen – Wettbewerb hin oder her –: die Kalkulation gilt für alle.

Darum, so befürchte ich, wird letzten Endes eine Verteuerung der Versicherungsprämien eintreten. Das ist die Folge dieser Bestimmung, und das ist dann sicher nicht mehr im Interesse des Konsumenten.

Deshalb bitte ich Sie als einer, der eine solche Versicherung weiterhin und richtigerweise obligatorisch bezahlen muss, im Interesse der Versicherten, dem Antrag Zimmerli zuzustimmen.

**Danioth Hans (C, UR):** Herr Rüesch hat mich herausgefordert. Ich möchte diese Herausforderung gerne annehmen. Vorerst möchte ich Herrn Jagmetti gegenüber aber erklären, dass wir keine automatische Auflösung des Versicherungsvertrages beantragt haben, sondern es wird ein ausserordentliches Kündigungsrecht eingeführt. Von diesem ausserordentlichen Kündigungsrecht können beide Seiten mit genau gleichem Recht und genau gleichen Fristen Gebrauch machen. Es ist klar, dass jede Seite die günstigere Lösung wählen wird. Aber das ist der Markt.

Herr Rüesch, diese Wohltat ist nicht eine Plage, sondern es ist die Wohltat des freien Wettbewerbes. Ich bin erstaunt, dass das aus Ihrem Munde kommt. Ich persönlich habe keinerlei Interesse für irgendeine Versicherung. Ich versuche, möglichst unfallfrei zu fahren und günstige Prämien zu bezahlen. Aber die Interessen der Konsumenten sind vor allem die Interessen des seriösen Fahrers, der unfallfrei fährt und von dieser Deregulierung Gebrauch machen kann. Ich meine, die wichtigste Aufgabe ist es, den unfallfreien Fahrer zu ermuntern, sich weiterhin so zu verhalten und durch diesen Anreiz den Wettbewerb in den Prämien zu fördern.

**Koller Arnold, Bundesrat:** Ich glaube, die Interessenlage ist klar: Herr Danioth und die Kommission möchten die Deregulierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung möglichst rasch realisieren. Sie sehen daher im Zusammenhang mit dieser Systemänderung ein ausserordentliches gesetzliches Kündigungsrecht für beide Parteien, also für den Versicherungsnehmer wie den Versicherungsgeber, vor. Auf der anderen Seite haben Sie das Prinzip der Vertragstreue: dass man nicht ohne Not in bestehende Verträge eingreifen soll, nach dem Prinzip, wonach Verträge zu halten sind.

Ich möchte Ihnen übrigens in diesem Zusammenhang eine Episode nicht vorenthalten, die mir in jungen Jahren ungeheuer Eindruck gemacht hat. Ich war als junger Assistent dabei, als zwei Hochschulprofessoren miteinander eine schöne Liegenschaft zum Miteigentum kauften, und ich durfte damals bei der Ausarbeitung dieses Vertrages behilflich sein. Ich erinnere mich, dass im Rahmen der Bereinigung des Vertrages ein Professor zum anderen sagte, er möchte unbedingt ein Vorkaufsrecht in diesem Verträge haben. Darauf antwortete der andere Professor, es sei ja vollständig klar, das Vorkaufsrecht des Miteigentümers ergebe sich schon aufgrund des Gesetzes. Worauf dann der andere Professor – er war natürlich ein Privatrechtler – gesagt hat, er traue dem Vertrag mehr als dem Gesetzgeber. (*Heiterkeit*)

Vor diesem Problem stehen Sie heute. Der Bundesrat kam bezüglich dieses Interessenkonflikts – der hier zwischen sofortiger Realisierung eines gesetzgeberischen Zweckes und dem Prinzip der Vertragstreue zweifellos besteht – zum Schluss, dass eigentlich kein überwiegendes öffentliches Interesse vorliege, das ein solches ausserordentliches Kündigungsrecht und damit den Eingriff in bestehende Verträge rechtfertigen könne. Die Fachleute habe uns nämlich gesagt, ein Drittel der Verträge könne pro Jahr sowieso gekündigt werden, so dass innerhalb von drei Jahren auch ohne Eingriff in diese beste-

henden Verträge das gesetzgeberische Ziel erreicht werden kann. Das war die Überlegung, weshalb wir Ihnen keinen entsprechenden Vorschlag gemacht haben.

Rechtlich zulässig ist – trotz diesem älteren Privatrechtsprofessor – zweifellos beides. Im Namen wichtiger öffentlicher Interessen kann man natürlich in bestehende Verträge eingreifen. Man soll das allerdings verhältnismässig tun. Sie haben daher zwischen diesen beiden Interessen zu entscheiden. Der Bundesrat ist der Meinung, dass das Prinzip der Vertragstreue hier voranzustellen sei.

Noch ein Wort zum Antrag Rüesch: Ich bitte Sie, einen klaren Entscheid zu treffen und auf diesen Eventualantrag nicht einzutreten, weil der Versicherungsnehmer diesen kombinierten Vertrag natürlich doch als etwas Ganzes empfindet. Er möchte im Grunde genommen die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, die Insassenversicherung, die Kaskoversicherung grundsätzlich bei der gleichen Versicherung abschliessen. Deshalb bin ich der Meinung, Sie sollten eine klare Entscheidung treffen: entweder ein ausserordentliches Kündigungsrecht oder eben keines. Ich bin der Meinung, dass man diese Mittellösung nicht ins Gesetz aufnehmen sollte.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	19 Stimmen
Für den Antrag Zimmerli	17 Stimmen

**Rüesch Ernst (R, SG):** Herr Bundesrat Koller hat meinen Eventualantrag bereits beim Hauptantrag Zimmerli bekämpft. Ich möchte Ihnen einfach sagen, dass diese Einheit des Versicherungsvertrages, die Sie hier angepeilt haben, absolut nicht besteht. Ich habe meine Haftpflichtversicherung bei der Gesellschaft A und eine Versicherung für Teilkasko und Insassen bei der Gesellschaft B. Ich habe zwei Policen. Es haben noch lange nicht alle im Rahmen ihrer Versicherungsverträge für das Auto nur eine Police.

Ich finde es meinerwegen noch annehmbar, dass ich diesen Haftpflichtvertrag kündigen kann, weil wir hier nun die Liberalisierung haben. Wieso soll ich aber jetzt den Insassenvertrag auch noch kündigen können? Wieso? Das ist der Grund meines Vermittlungsantrages, dass man den Schaden der administrativen Aufwendungen hier etwas mildert.

1. Ich möchte hier in diesem Absatz 4 das Wort «Versicherungsvertrag» durch «Haftpflichtversicherung» ersetzen. Begründung: Der Grund für die Einführung des Kündigungsrechts ist nach Ansicht der Kommission in der Tatsache begründet, dass der einheitliche Prämientarif in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufgehoben wird. Also rechtfertigt das meines Erachtens allenfalls (wie die knappe Mehrheit des Rates es will) ein Kündigungsrecht für die Haftpflichtversicherung, nicht aber ein Kündigungsrecht für den Versicherungsvertrag von Kasko-, Teilkasko- oder Insassenversicherung. Das ist mein erster Kompromiss.

2. Ich möchte hier eine Bestimmung anfügen, wonach das Recht nur für Verträge gilt, die vor dem 1. Januar 1996 abgeschlossen worden sind. Es ist stossend, wenn Verträge die nach der Liberalisierung abgeschlossen werden, auch noch unter das Kündigungsrecht fallen. Damit wird dann ganz sicher ein unnötiger Apparat in Szene gesetzt, den man im Interesse der administrativen Vereinfachung und der Kosten für den Versicherten vermeiden sollte.

Ich bitte Sie deshalb, diesem Eventualantrag zuzustimmen.

**Uhlmann Hans (V, TG), Berichterstatter:** Die Kommission ist davon ausgegangen, dass es sich bei Artikel 53a nur um Policen der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung handelt und nicht um Policen der Insassenversicherung oder der Kaskoversicherung. Das ist im Titel von Artikel 53a ja auch so festgeschrieben.

Ich persönlich – hier kann ich nicht im Namen der Kommission sprechen – habe aber nichts dagegen, wenn das noch präzisiert wird, wie das Herr Kollega Rüesch jetzt beantragt. Mit Bezug auf den letzten Absatz, den er anfügen möchte, kann ich auch nur meine persönliche Meinung sagen. Ich glaube, es wäre sinnvoll, wenn das zugefügt würde.

Noch ein Wort zur Bemerkung in der Begründung von Herrn Kollege Zimmerli: Er hat gesagt, diese Einfügung des ausserordentlichen Kündigungsrechtes sei handstreichartig geschehen. Ich muss Ihnen hier mindestens darstellen, dass die Betroffenen sich vernehmen liessen – allerdings unaufgefordert. Aber wir haben Schreiben von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter, wir haben Eingaben der Schweizerischen Vereinigung der Haftpflicht- und Motorfahrzeug-Versicherer, und wir haben eine Eingabe des TCS. So handstreichartig wurde diese Bestimmung also nicht aufgenommen.

**Koller Arnold**, Bundesrat: Zunächst möchte ich zuhanden der Materialien – wie auch immer Sie entscheiden – klar festgehalten haben, dass dieses ausserordentliche gesetzliche Kündigungsrecht, das Sie soeben beschlossen haben, nur für Altverträge gelten kann. Es handelt sich hier um eine Übergangsbestimmung. Wir gedenken, wenn alles normal verläuft, das Gesetz auf den 1. Januar 1996 in Kraft zu setzen. Für mich ist klar, dass das nur für Altverträge und keinesfalls für Neuverträge gelten könnte. Hierin stimme ich mit Herrn Rüesch vollständig überein.

Zur anderen Frage: Rechtlich ist das möglich, Herr Rüesch; ich bin mit Ihnen ohne weiteres einverstanden. Es gibt offenbar so selektive Konsumenten – wie Sie selber sagen –, die das machen. Meine Mitarbeiter haben mir gesagt, die Regel sei doch, dass man alle Verträge bei der gleichen Versicherung habe. Aber auf diese Tatsachenfrage möchte ich mich nicht allzusehr einlassen.

#### Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	18 Stimmen
Für den Eventualantrag Rüesch	16 Stimmen

#### Ziff. II

##### Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

#### Ch. II

##### Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

#### Angenommen – Adopté

##### Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	36 Stimmen
Dagegen	2 Stimmen

#### Abschreibung – Classement

##### Antrag des Bundesrates

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

##### Proposition du Conseil fédéral

Classer les interventions parlementaires selon lettre aux Chambres fédérales

#### Angenommen – Adopté

#### An den Nationalrat – Au Conseil national

94.103

## Förderung der wissenschaftlichen Forschung im nationalen und europäischen Rahmen in den Jahren 1996–1999. Finanzierung

## Encouragement de la recherche scientifique dans le cadre national et européen pour les années 1996–1999. Financement

Botschaft und Beschlussentwurf vom 28. November 1994 (BBl 1995 I 777)  
Message et projet d'arrêté du 28 novembre 1994 (FF 1995 I 756)

#### Antrag der Kommission

Eintreten

#### Proposition de la commission

Entrer en matière

**Iten Andreas** (R, ZG), Berichterstatter: Wir behandeln eine wichtige wirtschaftspolitische Vorlage. Es handelt sich um die Botschaft und den Bundesbeschluss über die Finanzierung der Tätigkeit der Kommission zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung (KWF) im nationalen und europäischen Rahmen (Eureka) in den Jahren 1996–1999. Die KWF ist das Schlüsselinstrument der staatlichen Förderung von innovativen Projekten der Industrie. Die Kommission, die dem EVD angegliedert ist, setzt sich mehrheitlich aus Mitgliedern der Industrie und Fachleuten der Hochschulen und der Höheren Fachschulen zusammen. Ziel der Förderungstätigkeit ist es, technologische Führungspositionen der schweizerischen Wirtschaft zu erhalten, auszubauen und deren Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken.

Diese klare wirtschaftspolitische Zielsetzung unterscheidet die KWF von anderen Trägern der Forschungsförderung und von der Ressortforschung der Bundesämter. Die KWF finanziert konkret umschriebene, genau definierte Projekte, die von Wissenschaftlern und Partnern aus der Industrie ausgearbeitet wurden. An diese Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zahlt der Bund in der Regel 50 Prozent. Die Bundesbeiträge werden an öffentliche Forschungsstätten unter Einschluss der Höheren Technischen Lehranstalten (HTL) ausgerichtet.

In den Jahren 1992/93 wurden 281 Projekte unterstützt. An der Spitze der Disziplinen standen Informatik- und Mikroelektronikprojekte, gefolgt von Projekten der Materialwissenschaften, der Verfahrenstechnik und des Maschinen- und Fahrzeugbaus. An den Projekten waren die ETH Lausanne, die ETH Zürich, die HTL, die CIM-Bildungszentren, die Annexanstalten, die Universitäten und andere beteiligt.

Die WBK hat sich ausführlich mit der Botschaft befasst und sich sowohl bei einem Industriebetrieb, der Esec in Cham, als auch im Technikum Rapperswil Einblick in konkrete Projekte verschafft. Dabei konnte sie sich überzeugen, dass die Zusammenarbeit zwischen der KWF, den Schulen und den Unternehmungen sehr gut ist.

Die wirtschaftliche Bedeutung von Innovationen, die die KWF fördert, wurde uns in Cham bei der Esec klargemacht. Die Esec hat vor Jahren ein Projekt Autoline entwickelt. Autoline ist eine vollautomatische Halbleitermontagelinie für hochintegrierte Schaltungen. An dieses Projekt hat die KWF einen Beitrag von 900 000 Franken geleistet und damit zur raschen Verwirklichung beigetragen. Ohne Förderung durch die KWF wäre das Projekt nicht so schnell vorangekommen. Die Esec konnte so weltweit Leader in einem Nischenmarkt werden. Sie beliefert vor allem das Ausland; 90 Prozent der Produkte gehen in den Fernen Osten. Der Bestellungseingang aus Fernost ist beachtlich. Die Esec expandiert, sie schafft monatlich 10 neue Stellen. Sie verfügt gegenwärtig über 330 Arbeits-

## **Strassenverkehrsgesetz und Versicherungsaufsichtsgesetz. Änderung**

### **Loi sur la circulation routière et loi sur la surveillance des assurances. Modification**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
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	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.088
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.03.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	403-409
Page	
Pagina	
Ref. No	20 025 676

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.