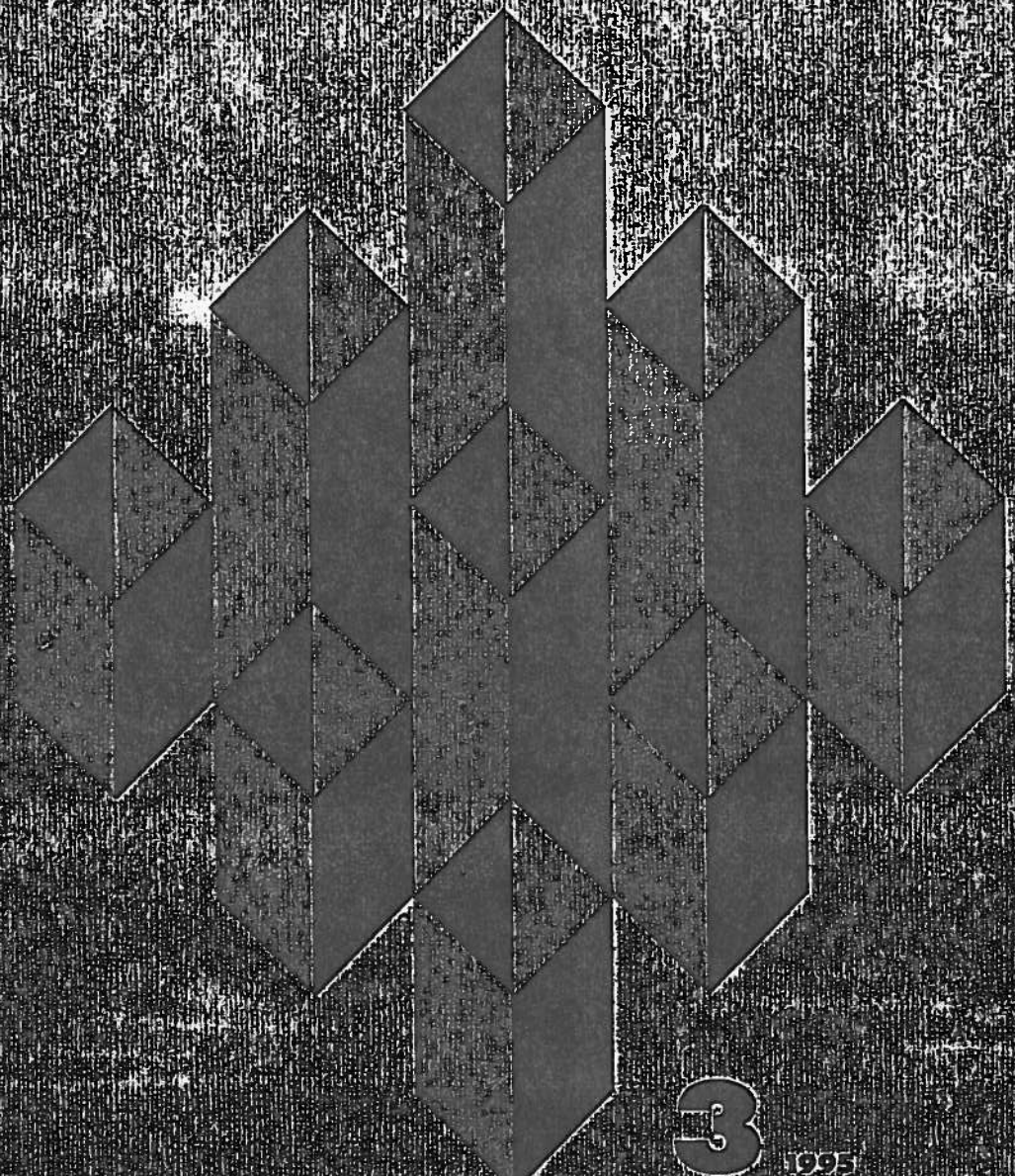
22.9.21-10

EMBARGO

Veröffentlichungen der Schweizerischen Kartellkommission und des Preisüberwachers

Publications de la Commission suisse des cartels et du préposé à la surveillance des prix



3 1995

Kantonalbanken
Motorfahrzeug-Haftpflicht- und Kaskoversicherung

Banques cantonales
Assurances RC et casco auto

Untersuchung

Abwerbeverzicht bei der Motorfahrzeug-Haftpflicht- und Kaskoversicherung (Originaltext)

Die Versicherungsbedingungen in der Haftpflichtversicherung sind durch das Strassenverkehrsgesetz[5], das Versicherungsvertragsgesetz (VVG)[6] und das VAG und die VMHV weitgehend vorgegeben. Der Einheitstarif präjudiziert einen minimalen Deckungsumfang, wobei die Gesellschaften theoretisch frei wären, diesen zu erweitern.

Im Gegensatz zur obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bestehen bei der Voll- und Teilkaskoversicherung keine speziellen gesetzlichen Grundlagen, die für alle Versicherungsbranchen geltenden Regeln (VVG, VAG) ausgenommen. Mit Inkrafttreten des Swiss-Lex-Pakets im Versicherungsbereich am 1. Januar 1994 ist die vorgängige Kontrolle der Tarife und Versicherungsbedingungen bei den Kaskoversicherungen weggefallen.

Eine Motion der ständerätlichen Kommission für Wirtschaft und Abgaben (WAK) beauftragte zudem den Bundesrat mit der Deregulierung bei der Tarifkontrolle der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Der nun vorliegende bundesrätliche Entwurf in der Botschaft vom 19. Oktober 1994 sieht vor, dass der Einheitstarif und die Vorlage- und Genehmigungspflicht von Tarifen und Versicherungsbedingungen bis zum 1. Januar 1996 wegfallen sollen. Dies gilt sowohl für die Massenrisiken, die etwa 95% des Marktes ausmachen, wie auch für die Grossrisiken. Der Markt wäre damit mit Ausnahme des verbleibenden Obligatoriums vollständig liberalisiert bzw. den übrigen Schadenversicherungsbranchen aufsichtsrechtlich gleichgestellt. Die Kartellkommission bzw. dessen Sekretariat hat diese Deregulierung der Tarifaufsicht im Bereich der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung ausdrücklich begrüsst.

Die HMV hat denn auch im Laufe der Untersuchung schriftlich erklärt, dass sie den Beschluss mit der vollständigen Deregulierung der Tarifkontrolle bei der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung aufheben wolle.

2.2. Art. 24 und 54 VVG

Im Rahmen des vorliegenden Untersuchungsgegenstandes sind die Art. 24 und 54 VVG von Bedeutung. Art. 24 VVG statuiert den Grundsatz der Unteilbarkeit der Prämie. Dieser bewirkt, dass die Versicherungsnehmer bei einer Kündigung vor Vertragsablauf der restlichen Prämie verlustig gehen. Dies geschieht regelmässig bei gleichzeitigem Wechsel von Fahrzeug und Versicherer. Wenn der Versicherungsnehmer bei einem Fahrzeugwechsel seinem Versicherer treu bleibt, wird ihm hingegen die verbleibende Prämie angerechnet. Nur für einzelne Sachverhalte sehen die Versicherungsbedingungen regelmässig eine Ausnahme des Grundsatzes der Teilbarkeit der Prämie vor. Das ist etwa der Fall, wenn jemand nach der Aufgabe eines Fahrzeugs auf das weitere Halten eines Fahrzeugs verzichtet. In den europäischen Nachbarländern bildet dagegen die Teilbarkeit der Prämie von Gesetzes wegen die Regel. In der Lehre wird das Prinzip der Unteilbarkeit der Prämie häufig als "historisches Fossil bezeichnet, das auch der heutigen Auffassung von Vertragsgerechtigkeit widerspricht"[7].

---

5 SR 741.01

6 SR 221.229

7 Röthlin R., Der Grundsatz der Unteilbarkeit der Prämie im schweizerischen Versicherungsrecht, Aarau 1958, 60. Vgl. überdies für viele andere auch, Maurer A., Privatversicherungsrecht, Bern 1986, 271, Roelli H./ Keller M., Kommentar zum Schweizerischen Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag vom 2.4.1908, Bd. I: Die allgemeinen Bestimmungen, Art. 1 - 47, Bern 1968, 367f.

Art. 54 VVG sieht vor, d
Prinzip beim Versicherer v
geschuldet, d.h. der alte un
eine neue Versicherung abs
das gleiche Risiko. Er s
Versicherungsfalls den Sch
Fahrzeugen relativiert we
Eigentümer des Fahrzeugs i

3. Markt

Der HMV gehören folgende
Continentale Allgemeine, A
Gan Incendie Accidents, Ge
Schweizerische Mobiliar, S
Northern, Phenix, La Suiss
rungen, Zürich.

Als in der Schweiz in den b
sind zu erwähnen: Altstad
VVST, Lloyds, Garanta, Ge

Marktanteile der HMV-Gese

Haftpflicht: 1988: 93.9%; 1
1993: 91.13%.

Kasko: 1988: 93.52%;
1993: 90.93%.

Der Preiswettbewerb auf de
ist durch den gesetzlich
Nachkalkulation stellt zwar ei

Die Motorfahrzeug-Haftpflicl
doch in der Schweiz ca. 4 M
von der HMV in den Hearir
Versicherers, in der Praxis se
erhöhen.

Die Motorfahrzeug-Haftpflich
sicherungen, d.h. die verschie
abgeschlossen. Der Grund lie
zeugversicherungen von den C

8 Zur grundsätzlichen Krit

Art. 54 VVG sieht vor, dass das Risiko einer versicherten Sache bei einer Handänderung im Prinzip beim Versicherer verbleibt. Die zur Zeit der Handänderung fällige Prämie wird doppelt geschuldet, d.h. der alte und der neue Eigentümer haften solidarisch. Wenn der neue Eigentümer eine neue Versicherung abschliesst, so ist er bei zwei Gesellschaften Versicherungsnehmer über das gleiche Risiko. Er schuldet die doppelte Prämie, darf sich aber bei Eintreten des Versicherungsfalls den Schaden nur einmal decken lassen. Diese Regelung kann allerdings bei Fahrzeugen relativiert werden. Entscheidend für den Versicherungsschutz ist nicht, wer Eigentümer des Fahrzeugs ist, sondern wer gemäss Kontrollschild Halter des Fahrzeugs ist[8].

3. Markt

Der HMV gehören folgende Gesellschaften an (Stand: Januar 1993): AIG, Alba, Allianz, Allianz Continentale Allgemeine, Alpina, Basler, Berner Versicherung, Elvia, Fribourgeoise Générale, Gan Incendie Accidents, Genevoise Générale, Gothaer, HDI, Helvetia Versicherungen, Limmat, Schweizerische Mobiliar, Schweizerische National, Neuchâteloise Générale, Nieuw Rotterdam, Northern, Phenix, La Suisse Assurances, UAP, Union Suisse, Vaudoise, Winterthur Versicherungen, Zürich.

Als in der Schweiz in den betreffenden Versicherungsbranchen tätige Aussenseitergesellschaften sind zu erwähnen: Altstadt, Emmentalische, Panorama, Secura, TCS Assurances, Turegum, VVST, Lloyds, Garanta, Gerling.

Marktanteile der HMV-Gesellschaften:

Haftpflicht: 1988: 93.9%; 1989: 93.54%; 1990: 92.96%; 1991: 92.81%; 1992: 91.80%; 1993: 91.13%.

Kasko: 1988: 93.52%; 1989: 93.33%; 1990: 92.93%; 1991: 92.66%; 1992: 91.69%; 1993: 90.93%.

Der Preiswettbewerb auf dem Markt der obligatorischen Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist durch den gesetzlich festgelegten Einheitstarif stark eingeschränkt. Die individuelle Nachkalkulation stellt zwar ein Wettbewerbselement dar, wirkt sich aber faktisch kaum aus.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung ist wirtschaftlich von grosser Bedeutung, gibt es doch in der Schweiz ca. 4 Mio. Fahrzeuge. Sie gilt im übrigen auch als Einstiegsbranche, was von der HMV in den Hearings aber relativiert wurde. Dies sei zwar das Marketingziel jedes Versicherers, in der Praxis sei es aber kaum möglich, die Zahl der Policen bei einem Kunden zu erhöhen.

Die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung bildet in der Regel eine Einheit mit den Kaskoversicherungen, d.h. die verschiedenen Deckungen werden in einer Police beim gleichen Versicherer abgeschlossen. Der Grund liegt darin, dass laut Schätzungen der HMV 80 - 90% der Motorfahrzeugversicherungen von den Garagevertretern für den Kunden administrativ abgewickelt werden.

8 Zur grundsätzlichen Kritik in der Lehre vgl. für viele Maurer A., a.a.O, 261.

7. Beurteilung von Art. 24 und Art. 54 VVG

Art. 24 VVG sieht die Unteilbarkeit der Prämie vor. In den Versicherungsbedingungen wird nur für wenige Sachverhalte eine Ausnahme vorgesehen. Versicherungsnehmer, die während des Jahres einen Fahrzeugwechsel vornehmen wollen, sind in ihrer Wettbewerbsfreiheit dadurch erheblich beeinträchtigt, wollen sie nicht eines Teils der Prämie verlustig gehen. Bleiben sie nämlich beim gleichen Versicherer, wird ihnen die schon entrichtete Prämie für die noch verbleibende Zeitperiode (Rest des Jahres) angerechnet. Bei einem Wechsel des Versicherers verlieren sie hingegen aufgrund des Prinzips der Unteilbarkeit der Prämie diesen Betrag. Damit werden auch Newcomer erheblich behindert, die neu in den Markt eintreten möchten. Art. 24 VVG wirkt strukturerhaltend, indem diese Bestimmung den Versichererwechsel erschwert. **Die Kartellkommission empfiehlt daher dem Bundesrat, Art. 24 VVG zu revidieren und die Teilbarkeit der Prämie als Grundsatz im Gesetz zu verankern.**

Auch Art. 54 VVG erweckt wettbewerbspolitische Bedenken, indem Abs. 1 vorsieht, dass bei einer Handänderung (Eigentümerwechsel) der Versicherungsvertrag im Prinzip auf den Erwerber übergeht. Dies stellt eine Behinderung des Marktzutritts für neue Versicherer dar. Wegen der Unterscheidung zwischen Halter und Eigentümer ist die Bedeutung von Art. 54 VVG allerdings bei Fahrzeugen zu relativieren; dies ganz im Gegensatz zu anderen Gütern. **Im Hinblick auf diese anderen Güter empfiehlt die Kartellkommission jedoch dem Bundesrat, eine Revision der Bestimmung zum Abbau der Marktzutrittsschranken zu prüfen.**

8. Zusammenfassung der Empfehlungen

8.1. Empfehlung gemäss Art. 32 Abs. 1 Kartellgesetz an die Schweizerische Vereinigung der Haftpflicht- und Motorfahrzeugversicherer (HMV)

Der Beschluss betreffend Verzicht auf Abwerbungen bei Prämienanpassung in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung vom 15. Mai 1992 und insbesondere die darin vorgesehenen Konventionalstrafen sind aufzuheben.

8.2. Empfehlungen an den Bundesrat gemäss Art. 25 Kartellgesetz

Artikel 24 des Versicherungsvertragsgesetzes ist zu revidieren, und der Grundsatz der Teilbarkeit der Prämie ist neu darin zu verankern.

Es ist eine Revision von Artikel 54 des Versicherungsvertragsgesetzes zu prüfen, um die mit der Bestimmung über die Handänderung verbundenen Marktzutrittsschranken abzubauen.

bedingungen wird nur
her, die während des
werbsfreiheit dadurch
g gehen. Bleiben sie
Prämie für die noch
hsel des Versicherers
diesen Betrag. Damit
ten möchten. Art. 24
echsel erschwert. Die
revidieren und die

s. 1 vorsieht, dass bei
nzip auf den Erwerber
cherer dar. Wegen der
rt. 54 VVG allerdings
. Im Hinblick auf diese
at, eine Revision der

veizerische Vereinigung

sung in der Motorfahr-
lie darin vorgesehenen

nd der Grundsatz der

u prüfen, um die mit der
abzubauen.

Enquête

Réorientation ou débordage des assurés en cas d'adaptation des primes

(traduction du texte original)

l'assurance-responsabilité civile pour véhicules automobiles réglemente la participation aux excédents.

En matière de responsabilité civile, les conditions d'assurance sont essentiellement définies par la loi sur la circulation routière (LCR)[6], la loi sur le contrat d'assurance (LCA)[7], la LSA et l'OARV. Le tarif unitaire correspond à une couverture minimale, mais les compagnies d'assurance sont théoriquement libres d'élargir cette couverture.

A la différence de l'assurance RC obligatoire pour véhicules à moteur, l'assurance casco totale et casco partielle n'est régie par aucune disposition légale particulière, à l'exception des règles applicables à l'ensemble des branches d'assurance (LCA, LSA). L'entrée en vigueur du paquet Swiss Lex au 1er janvier 1994 a amené la suppression du contrôle préalable des tarifs et des conditions d'assurances dans le domaine de l'assurance casco.

De plus, la Commission de l'économie et des redevances du Conseil des Etats a chargé le Conseil fédéral, par voie de motion, d'assurer la déréglementation des tarifs obligatoires en matière d'assurance RC auto. Dans son message du 19 octobre 1994, le Conseil fédéral a présenté son projet de loi, lequel prévoit la suppression au 1er janvier 1996 de la présentation et de l'approbation obligatoires des tarifs et des CGA. Cette déréglementation concerne aussi bien les risques de masse, qui représentent 95% du marché, que les grands risques. A l'exception de la couverture minimale toujours obligatoire, le marché en question serait alors complètement libéralisé et connaîtrait les mêmes conditions en matière de surveillance que les autres marchés d'assurance choses. La Commission a expressément salué la déréglementation de la surveillance des tarifs d'assurance RC auto.

Au cours de l'enquête, l'ARCA a également déclaré par écrit qu'elle abrogerait sa convention au moment où les tarifs d'assurance RC auto seraient complètement libéralisés.

2.2. Articles 24 et 54 LCA

Il convient de considérer tout d'abord les articles 24 et 54 LCA. Le premier établit le principe de l'indivisibilité de la prime. Si un assuré résilie son contrat avant terme, le reste de la prime est perdu. C'est régulièrement le cas lorsqu'il y a simultanément changement de véhicule et de détenteur. En revanche, si l'assuré reste fidèle à son assureur lorsqu'il change de voiture, la prime résiduelle lui est créditée. Dans les conditions générales d'assurance, la prime n'est ordinairement divisible que dans de rares cas, par exemple lorsque l'assuré se défait de son véhicule et qu'il ne désire plus en avoir à l'avenir. Les pays européens qui nous entourent connaissent en revanche le principe de la divisibilité de la prime. Dans la doctrine, le principe de l'indivisibilité est souvent considéré comme un rémanent historique qui contredit au demeurant la conception actuelle de la légalité contractuelle.[8]

6 RS 741.01

7 RS 221.229

8 Röthlin R., Der Grundsatz der Unteilbarkeit der Prämie inm Schweizerischen Versicherungsrecht, Aarau, 1958, p. 60. Voir également parmi d'autres Maurer A., Privatversicherungsrecht, Berne, 1986, p. 271. Roelli H./Keller M., Kommentar zum Schweizerischen Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag vom 2.4.1908, tome I: Die allgemeinen Bestimmungen, Art. 1-47, Berne 1968, p. 367s.

Quant à l'article 54 LC
d'un changement de pr
due à la fois par l'anci
nouvelle assurance, il e
pour le même risque. Il
en cas de sinistre. Il c
moteur. La couverture d
mais en fonction du déte

3. Définition d

L'ARCA regroupe les c
Continentale Allgemeine
Accidents, Genevoise G
Nationale suisse, Neuc
Assurances, UAP, Unior

D'autres compagnies so
savoir: Altstadt, Emmen
Garanta, Gerling.

Parts de marché détenue

RC: 1988: 93.9
1993: 91.13

Casco: 1988: 93.52
1993: 90.93

Dans le domaine des as
limitée par le tarif unit
concurrentiel, mais deme

Du point de vue économ
Suisse dispose d'un pa
considère souvent cette
réputation que l'ARCA
possible de multiplier le
l'objectif commercial de t

L'assurance RC auto for
sont comprises dans la
estimations de l'ARCA, c
administrativement passé

9 Pour la critique de

Quant à l'article 54 LCA, il prévoit que le risque de la chose assurée reste chez l'assureur lors d'un changement de propriétaire. La prime échue au moment du changement de propriétaire est due à la fois par l'ancien assuré et par le nouvel assuré. Si le nouveau détenteur conclut une nouvelle assurance, il est en fait preneur d'assurance vis-à-vis de deux compagnies différentes pour le même risque. Il doit la même prime à double, mais ne jouit que d'une seule couverture en cas de sinistre. Il convient de relativiser cette réglementation dans le cas des véhicules à moteur. La couverture d'assurance est accordée non pas en fonction du propriétaire du véhicule, mais en fonction du détenteur des plaques minéralogiques.[9)]

3. Définition du marché

L'ARCA regroupe les compagnies suivantes (état: janvier 1993): AIG, Alba, Allianz, Allianz Continentale Allgemeine, Alpina, Bâloise, Bernoise, Elvia, Fribourgeoise Générale, Gan Incendie Accidents, Genevoise Générale, Gothaer, HDI, Helvetia Assurances, Limmat, Mobilière Suisse, Nationale suisse, Neuchâteloise Générale, Nieuw Rotterdam, Northern, Phenix, La Suisse Assurances, UAP, Union Suisse, Vaudoise, Winterthur Assurances et Zürich.

D'autres compagnies sont également présentes dans les branches d'assurance considérées, à savoir: Altstadt, Emmentalische, Panorama, Secura, TCS Assurances, Turegum, VVST, Lloyds, Garanta, Gerling.

Parts de marché détenues par les compagnies affiliées à l'ARCA:

RC: 1988: 93.9%; 1989: 93.54%; 1990: 92.96%; 1991: 92.81%; 1992: 91.80%; 1993: 91.13%.

Casco: 1988: 93.52%; 1989: 93.33%; 1990: 92.93%; 1991: 92.66%; 1992: 91.69%; 1993: 90.93%.

Dans le domaine des assurances RC et casco auto, la concurrence sur les prix est largement limitée par le tarif unitaire légal. Le calcul rétrospectif individuel est certes un argument concurrentiel, mais demeure pratiquement sans aucun effet dans la pratique.

Du point de vue économique, l'assurance RC auto représente une activité importante, car la Suisse dispose d'un parc automobile comptant environ 4 millions d'unités. D'ailleurs, on considère souvent cette branche d'assurance comme moyen de pénétration sur le marché - une réputation que l'ARCA a quelque peu relativisée durant les auditions. Il n'est en effet guère possible de multiplier le nombre des polices chez le même client, quand bien même il s'agit de l'objectif commercial de tout assureur.

L'assurance RC auto forme en général un tout avec l'assurance casco: les deux couvertures sont comprises dans la même police et sont conclues avec le même assureur. Selon les estimations de l'ARCA, cette situation résulte du fait que 80 à 90% des assurances auto sont administrativement passées par les concessionnaires automobiles pour le compte de leurs clients.

9 Pour la critique de fond, se référer entre autres à Maurer A., ibidem, p. 261.

La convention de l'ARCA restreint la liberté de concurrence des preneurs d'assurance sur les marchés déterminants. La compagnie qui acquiert un nouvel assuré par l'entremise de son agent doit verser une amende conventionnelle lorsque cette acquisition fait suite à une adaptation des primes. Tant la compagnie que son agent s'efforceront donc d'acquérir des assurés de manière passive. Certains preneurs, qui désiraient changer d'assureur sans autre raison, ont même été intimidés sous le couvert de la convention. Il n'est en fait pratiquement pas possible de distinguer de manière absolue entre le débauchage des assurés et le changement d'assureur dû à la propre volonté du preneur. Par conséquent, la convention agit également de manière négative sur l'ampleur de la concurrence régnant sur le marché de l'assurance RC auto, ampleur qui est déjà fortement réduite du fait du tarif unitaire. Enfin, les effets de la convention s'étendent également aux marchés des assurances annexes. D'un côté, le changement d'assureur après une adaptation des primes doit être aussi limité que possible; de l'autre, la convention de renonciation engendre une sclérose structurelle, un aspect qui doit être apprécié de manière négative.

Ladite convention entraîne par ailleurs des effets positifs, en particulier en ce qui concerne les frais - il s'agit là du but premier de cette convention. En effet, on peut s'attendre à ce que l'abolition de cette convention provoque une augmentation des changements d'assureur, avec tous les frais supplémentaires que cela entraîne au niveau des compagnies et des services publics concernés. Il convient toutefois de relativiser l'impact d'une telle augmentation du côté des assureurs. En effet, les compagnies disposent actuellement d'un système d'acquisition basé sur le principe de la commission, et leur réseau d'agents est par ailleurs très décentralisé. La protection des assurés envers les agents d'assurance n'est pas un argument recevable du point de vue du droit cartellaire. Il incombe bien plus à l'assureur de rationaliser son réseau de vente et d'éviter les abus que pourrait commettre son propre service externe.

Pour ce qui est des autres critères de concurrence, la convention n'a pratiquement aucune influence et doit être qualifiée de neutre. Toutefois, il est permis de supposer que la convention a un effet négatif sur les branches d'assurance annexes dans la mesure où elle favorise le maintien de structures inadaptées.

Au vu de ces considérations, la Commission qualifie globalement de nuisible la convention de renonciation et tout spécialement la sanction conventionnelle qu'elle prévoit.

Etant donné que les effets nuisibles l'emportent, la Commission recommande, en vertu de l'article 32, 1er alinéa LCart, d'abroger la convention de renonciation de l'ARCA, et tout particulièrement la sanction conventionnelle qu'elle prévoit.

La présente recommandation constitue également une réorientation de la pratique que la Commission a suivie jusqu'à présent en matière de renonciation au débauchage dans le secteur des assurances. La Commission attribue à cette nouvelle conception un caractère préjudiciel pour tout accord comparable tombant sous le coup de la LCart dans les autres branches d'assurance.

7. Appréciation des articles 24 et 54 LCA

L'article 24 LCA prévoit l'indivisibilité de la prime. Par ailleurs, les CGA ne prévoient que de rares exceptions à ce principe. Les preneurs d'assurance qui veulent changer de véhicule en cours d'année sont ainsi notablement atteints dans leur liberté de concurrence s'ils ne veulent

pas perdre une partie des primes déjà payées. En effet, s'ils restent auprès du même assureur, la prime leur est escomptée au pro rata jusqu'à la fin de l'année. En revanche, s'ils changent d'assureur, ils perdent ce montant à cause du principe de l'indivisibilité de la prime. Etant donné cette situation, il est également très difficile pour tout nouveau concurrent de pénétrer sur le marché en question. L'article 24 LCA a un effet conservateur dans la mesure où il empêche le changement d'assureur. **Par conséquent, la Commission recommande au Conseil fédéral de réviser l'article 24 LCA et d'introduire le principe de la divisibilité de la prime dans la loi.**

L'article 54 LCA pose également problème du point de vue de la politique de concurrence. En effet, son 1er alinéa prévoit qu'en cas de changement de propriétaire, le contrat d'assurance passe en principe à l'acquéreur. Cette réglementation limite l'accès au marché pour tout nouveau concurrent. Etant donné la distinction entre détenteur et propriétaire, il convient toutefois de relativiser l'effet de l'article 54 LCA dans le domaine des véhicules. Il en va tout autrement pour tous les autres biens. **Par conséquent, la Commission recommande au Conseil fédéral de revoir cette disposition dans le sens d'une plus grande liberté d'accès au marché.**

8. Résumé des recommandations

8.1. Recommandation en vertu de l'article 32, 1er alinéa LCart à l'Association suisse des assureurs responsabilité civile et automobiles (ARCA)

La convention du 15 mai 1992 concernant la renonciation au débauchage après adaptation des primes d'assurance RC auto et, en particulier, la sanction conventionnelle qu'elle prévoit doivent être abrogées.

8.2. Recommandations au Conseil fédéral en vertu de l'article 25 LCart

la loi

L'article 24 de l'assurance sur le contrat d'assurance doit être révisé de manière à introduire le principe de la divisibilité de la prime dans la loi.

L'article 54 de la loi sur le contrat d'assurance doit être révisé dans le sens d'une plus grande liberté d'accès au marché, notamment au niveau de la disposition régissant les changements de propriétaire.