

84.045

**Kantonsverfassungen. Gewährleistung  
Constitutions cantonales. Garantie  
(OW, SH, TG)**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 16. Mai 1984 (BBI II, 411)  
Message et projet d'arrêté du 16 mai 1984 (FF II, 430)

*Antrag der Kommission*

Art. 1 Ziff. 3

Streichen

*Proposition de la commission*

Art. 1 ch. 3

Biffer

**M. Aubert**, rapporteur: L'Assemblée fédérale est saisie d'une demande de garantie pour la révision de trois constitutions cantonales, celle d'Obwald, celle de Schaffhouse et celle de Thurgovie.

Votre commission, qui s'est réunie hier dans une très petite formation – le président, le chef du département et son collaborateur –, vous propose ce qui suit et qui coïncide avec les propositions de la Commission du Conseil national: la révision de la constitution du canton d'Obwald ne pose aucun problème, la garantie peut être accordée. Il en est de même pour la révision de la constitution du canton de Schaffhouse.

En revanche, il y a un problème en ce qui concerne la révision de la constitution de Thurgovie, parce que nous avons appris que cette révision a fait l'objet d'un recours de droit public au Tribunal fédéral.

Je ne veux pas entrer ici dans l'examen de la difficile question des rapports entre l'Assemblée fédérale et le Tribunal fédéral, mais il a paru à la Commission du Conseil national, comme à celle de votre conseil, dans sa petite formation, qu'il valait mieux surseoir à l'octroi de la garantie à la constitution de Thurgovie jusqu'à ce que le Tribunal fédéral se soit prononcé.

En résumé, garantie pour Obwald et pour Schaffhouse, sursis à la garantie pour Thurgovie.

**Bundesrat Friedrich**: Ich bitte Sie, dem Antrag des Kommissionspräsidenten zu folgen. Obwalden und Schaffhausen sind völlig problemlos. Bei der Verfassungsänderung des Kantons Thurgau ist noch eine staatsrechtliche Beschwerde beim Bundesgericht anhängig, und es scheint uns nicht richtig zu sein, vor Erledigung der staatsrechtlichen Beschwerde die Gewährleistung auszusprechen. Ich bitte Sie also, dem Antrag von Herrn Ständerat Aubert zu folgen.

*Eintreten ist obligatorisch*

*L'entrée en matière est acquise de plein droit*

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Art. 1 und 2**

**Titre et préambule, art. 1 et 2**

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes

37 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

82.545

**Motion des Nationalrates (Günter).  
Mindestalter für Führer  
von Motorfahrzeugen. Heraufsetzung  
Motion du Conseil national (Günter).  
Cyclomotoristes. Relèvement de l'âge minimum**

Beschluss des Nationalrates vom 15. Dezember 1983  
Décision du Conseil national du 15 décembre 1983

*Wortlaut der Motion*

Der Bundesrat wird aufgefordert, die nötigen Massnahmen zu treffen, damit das Mindestalter von Führern von Motorfahrzeugen neu auf 16 Jahre festgelegt wird.

Die Ausnahmeregelung (gemäss VZV, Art. 28, Abs. 2) ist der neuen Altersgrenze anzupassen und sinngemäss beizubehalten. Insbesondere soll sie in der Phase nach Schulabschluss bei noch nicht erreichtem 16. Altersjahr grosszügig angewendet werden.

*Texte de la motion*

Le Conseil fédéral est chargé de prendre les dispositions nécessaires en vue de porter à 16 ans l'âge minimal pour conduire un cyclomoteur.

La clause dérogatoire de l'article 28, 2<sup>e</sup> alinéa, OAC, sera maintenue tout en étant adaptée à la nouvelle limite d'âge. Elle sera notamment appliquée avec largesse à ceux qui, ayant terminé leur scolarité, n'auront pas encore atteint l'âge de seize ans.

**M. Schaffter**, rapporteur: Le 15 décembre dernier, dans des circonstances un peu singulières, la salle du Conseil national s'étant subitement vidée des deux tiers après un vote nominal qui concluait un débat de deux jours, la Chambre du peuple a accepté par 39 voix contre 30, soit à une participation de 34,5 pour cent, une motion Günter visant à relever de 14 à 16 ans l'âge minimum prescrit pour être autorisé à conduire un cyclomoteur. Le vote était alors en opposition avec une déclaration écrite du Conseil fédéral qui avait préconisé le rejet de la motion.

Il nous appartient aujourd'hui de trancher l'affaire. Dans sa séance du 13 août, notre commission, que j'ai eu l'honneur de présider, a examiné le pour et le contre et a décidé, à l'issue de la discussion, de vous proposer, par 8 voix contre 3, de rejeter la motion du Conseil national. Les motifs de cette décision sont d'ordre juridique et pratique.

Sur le plan juridique, la validité de la motion peut être contestée. En effet, en l'acceptant, le Parlement intervient dans le domaine d'une compétence que la loi délègue au Conseil fédéral. C'est pourquoi la recevabilité de la motion est loin d'être garantie. Il est vrai qu'au Conseil national, personne n'en a parlé et que le Conseil fédéral n'est pas entré en lice sur ce point. Peut-être le fera-t-il aujourd'hui, s'il le juge nécessaire? Il donnerait ainsi satisfaction à certains de nos collègues de la commission qui se sont interrogés à ce sujet.

Cela dit, il est clair que si l'aspect juridique a été laissé à l'arrière-plan, c'est que des raisons pratiques évidentes militent en faveur du rejet de la motion. Rappelons tout d'abord que lorsque le Conseil fédéral, en 1960, a abaissé l'âge limite de 16 à 14 ans, il a du même coup abaissé de 40 à 30 kilomètres à l'heure la vitesse maximale autorisée. A ces deux abaissements parallèles, il y avait un motif: permettre aux élèves des écoles secondaires et aux apprentis des régions campagnardes et montagnardes d'acquérir une faculté de déplacement conforme aux progrès de la technique vélocipédique moderne, et apte à leur faciliter à la fois et leurs études, et leur vie familiale. Ce motif est encore valable aujourd'hui.

Certes, les arguments ne manquent pas dans les rangs des motionnaires. On invoque le bruit, les nuisances de toute sorte, la pollution de l'atmosphère, les déformations de la colonne vertébrale, l'incitation à commettre des larcins, les accidents bénins ou graves, voire mortels. Or, rien de tout cela n'est spécifique au fait que les jeunes roulent à vélomoteur à 14 ans plutôt qu'à 16. La grande majorité de votre commission s'en est convaincue, comme elle s'est convaincue que le relèvement de la limite d'âge à 16 ans serait une mesure inapplicable après vingt-cinq ans du régime actuel. Une telle décision en effet aurait plus l'air d'un alibi que d'une réelle approche des problèmes de la jeunesse. On interdit, puis on se lave les mains! Alors que l'on ne tiendrait pas compte, ce faisant, des besoins réels: tant il est vrai que les enfants des campagnes et des montagnes qui font parfois plus de vingt kilomètres par jour pour se rendre à leur école ou à leur place d'apprentissage seraient les seuls à pâtir d'une mesure rétrograde. Il y aurait quelques exceptions à faire, concéder les motionnaires! Des exceptions qui, hors des concentrations urbaines, deviendraient très rapidement la règle. On ne légifère pas dans de telles conditions.

Que les autorités des villes incitent, par l'abaissement du prix et l'encouragement pédagogique, les jeunes de 14 à 16 ans et plus à emprunter les transports publics, à la bonne heure! On ne peut qu'encourager une telle tendance. Mais là où les transports publics n'existent pas, où ils sont pratiquement inutilisables à cause de leurs horaires, il est indispensable que les jeunes puissent utiliser un engin motorisé. Pour éviter une loi inapplicable sans d'innombrables exceptions, pour ne pas créer une inégalité de plus entre les villes et les campagnes, pour ne pas donner à la jeunesse le sentiment qu'on la considère comme irresponsable, votre commission vous propose de rejeter la motion du Conseil national.

**Miville:** Die Stellungnahme zu dieser Motion fällt mir nicht leicht. Ich anerkenne durchaus die Berechtigung jener Argumente, welche sich gegen die Motion richten, indem sie auf die Schwierigkeiten hinweisen, die jungen Leuten in ländlichen Gebieten entstehen, wenn sie weite Wege, zu ihren Berufsschulen beispielsweise, zurückzulegen haben. Dieser Einwand ist nicht leicht zu nehmen.

Dennoch, in Abwägung sämtlicher Gesichtspunkte, gelange ich dazu, dieser Motion zuzustimmen, und ich möchte Ihnen sagen, weshalb: Zunächst sind für mich hier Überlegungen des Umweltschutzes doch nicht gerade gänzlich unmassgeblich. Man mag einwenden, diese Mofas und Mopeds der 14- bis 16jährigen, die seien ja nur ein kleiner Ausschnitt von allem, was sich auf unseren Strassen abspielt. Aber wir sind im Hinblick auf unsere Umwelt in eine Situation geraten, die mich dazu veranlasst, auch kleine Massnahmen gutzuheissen. Man hat auch bezüglich der Beschränkung des Tempos innerorts und auf Autobahnen vielleicht mit einem gewissen Recht gesagt, das sei ja nicht das Entscheidende zum Beispiel bezüglich des Waldsterbens. Dennoch habe ich auch jenen Massnahmen gegenüber meine Sympathie bekundet, denn es war möglicherweise doch eine kleine Einschränkung all dessen, was heute unsere Natur bedroht. So neige ich dazu, auch hier einer freilich kleinen Einschränkung des motorisierten Verkehrs zuzustimmen.

Im weiteren habe ich die Unterlagen studiert, die sich auf die gesundheitlichen Auswirkungen – Wirbelsäule usw. – des Mopedfahrers in jungen Jahren beziehen, und ich kann nur sagen: Diese Unterlagen und diese Nachweise erscheinen mir glaubwürdig. Es ist wahrscheinlich gesundheitlich nicht gerade das Gescheiteste für einen so jungen Menschen, auf einem Mofa herumzufahren.

Hinzu kommen die – insbesondere für Stadtbewohner – nachteiligen Erscheinungen, die sich aus dem reichlichen Mofagebrauch dieser Jahrgänge ergeben. Die Unzufriedenheit über diese Auswirkungen ist gross. Wir haben ihnen in einem bestimmten Mass Rechnung zu tragen.

Was nun die Argumente anbelangt, von denen ich eingangs gesagt habe, sie seien nicht auf die leichte Schulter zu

nehmen, so darf immerhin darauf hingewiesen werden, dass ja Schulen aller Art, zum Beispiel Berufsschulen, selbst wenn sie entlegen waren, auch schon besucht worden sind zu Zeiten, als es diese Vehikel noch nicht gegeben hat. Es ist also nicht ganz unmöglich, auch in der heutigen Zeit, sich zum Beispiel eines Fahrrades zu bedienen oder zu Fuss zu gehen. Wo dies völlig unmöglich ist oder eine unzumutbare Beanspruchung darstellen würde, muss halt trotz allen Schwierigkeiten, insbesondere beim kantonsgrößenüberschreitenden Verkehr dieser Art, mit Bewilligungen ausgeholfen werden.

Es ist zu sagen, dass es Schüler gibt unter 14 Jahren, die vor dem gleichen Problem stehen. Sie müssen sich auch mit Fahrrädern oder mit ihren Füßen behelfen.

Ich habe in der Kommission ein Erlebnis erzählt, das mir im November letzten Jahres grossen Eindruck gemacht hat. Ich war in einer Stadt in Norddeutschland, es könnte Braunschweig gewesen sein, ich weiss nicht mehr genau wo. Ich ging zum Gymnasium hin, und zwar eigentlich, weil mich dieses Gymnasium als Baudenkmal interessierte. Dann sah ich aber rund um dieses Gymnasium in einem weiten Umkreis eine unwahrscheinliche Zahl von Fahrrädern. Ich erblickte nirgend auch nur ein motorisiertes Zweiradfahrad. Das fiel mir auf, und ich fragte einige Schüler, die da zusammenstanden: Wie ist denn das bei Euch, ist denn hier das Mofa noch nicht erfunden? Fährt denn hier niemand mit dem Mofa oder mit dem Moped zur Schule? Oder ist es verboten? Hierauf sagten mir diese Schülerinnen und Schüler folgendes: «Ja, vor einigen Jahren gab es die schon noch, und verboten ist hier gar nichts. Aber es hat sich bei uns einfach die Überzeugung restlos durchgesetzt: Man kommt mit dem Fahrrad in die Schule und nicht mehr mit dem Moped und nicht mehr mit dem Mofa, wegen des Umweltschutzes. Es ist nicht verboten, mit einem motorisierten Fahrzeug zu kommen, aber wer das täte, würde bei seinen Kameradinnen und Kameraden etwas scheel angesehen.»

Das scheint mir eine Haltung zu sein, die sich in Zukunft durchsetzen müsste. Die Motion des Nationalrates weist in diese Richtung. Deshalb stimme ich ihr zu.

**Steiner:** Als Angehöriger der Kommissionmehrheit bin ich gegen eine Überweisung dieser Motion. Bereits die Rechtslage verbietet eine Zustimmung, wie dies Herr Präsident Schaffter richtig ausgeführt hat. In der Strassenverkehrszulassungsverordnung VZV, Artikel 28, hat der Bundesrat und nicht das Parlament vor acht Jahren in Ausübung seiner Kompetenz das Mindestalter für Führer von Motorfahrzeugen auf 14 Jahre festgesetzt und damit die seit 16 Jahren bestehende Rechtslage bestätigt. Wenn das Parlament dies ändern will, muss dem Bundesrat diese Kompetenz wieder entzogen werden. Die damit untaugliche Motion übersieht dies. Damit wäre das Schicksal dieser Motion aus rechtlichen Gründen bereits besiegelt.

Zur Vermeidung allfälligen weiteren Unheils in dieser Sache gestatte ich mir indessen noch folgende Anmerkungen in vier Punkten:

1. Die Geschichte dieser Materie: Ursprünglich wurden Fahrräder mit Hilfsmotor den Motorrädern rechtlich gleichgestellt. Mit den technischen Verbesserungen, den Wünschen aus dem Volk und nach ausländischem Beispiel wurden nach dem Zweiten Weltkrieg die Verwendungsbedingungen erleichtert; das Mindestalter zum Fahren betrug 16 Jahre. Die weitere technische Entwicklung zu Kleinmotorrädern, unter anderem mit besserer Federung, erforderte eine rechtliche Anpassung. Hier hat der Bundesrat wiederum, und nicht das Parlament, mit Wirkung ab 1. Januar 1961 unter anderem das Mindestalter herabgesetzt von 16 auf 14 Jahre. Damals standen aber auch als Möglichkeiten 15 Jahre oder 13 Jahre zur Diskussion. Es muss gesagt werden: Ein Vorteil dieser Vierzehnjahresgrenze bestand und besteht auch heute unter anderem in der Gleichstellung mit den Führern landwirtschaftlicher Motorfahrzeuge, was für ländliche Gegenden grosse Bedeutung hat.

Diese Grundsatzfrage – 16 oder 14 Jahre – hat der Bundesrat beim Erlass dieser bereits erwähnten Zulassungsverordnung per 1. Januar 1977, also vor sieben Jahren, unter allen Aspekten neu geprüft und mit guten Gründen an der Grenze von 14 Jahren seit 1. Januar 1961 festgehalten.

2. Die Beweisführung des Motionärs zur Änderung ist zum Teil subjektiv, zum Teil nicht zwingend und zum Teil nicht zureichend. So sollte man die Verhältnisse in den ländlichen Regionen nicht vergessen, wenn man sich über den sogenannten Töfflilärm in Bern und Zürich beklagt – heute auch in der ehrenwerten Stadt Basel. Die angestrebte Gesundheitspolitik – auch von Herrn Kollege Miville angeführt – kann wohl kaum in dieser Art von Verkehrsvorschriften verpackt werden. Das Abschieben von Haltungsschäden auf die 14- bis 16jährigen Töfflfahrer ist einseitig. Wenn –, dann muss ich dem entgegenhalten, dass ausgeführt wird, die medizinischen Befunde bei den Aushebungen sprächen Bände – gemäss Text der Motionsbegründung – ich über genau gegenteilige Zahlen verfüge, inbegriffen Vergleiche über die Zunahme des Mofabestandes einerseits gegenüber einer Abnahme der Untauglich- oder Hilfstauglichkeitsziffer andererseits.

Ich gestatte mir, in diesem Zusammenhang eine Institution vor dem verbalen Grossangriff des Motionärs in Schutz zu nehmen, eine Institution, die sich nicht wehren kann. Die BfU, Beratungsstelle für Unfallverhütung, ist weder eine halbstaatliche Organisation noch eine Behörde, die massiv vom Bund unterstützt wird – siehe Wortlaut der Motionsbegründung –, sondern eine privatrechtliche Stiftung. Und die Mittel für die mir als segensreich bekannte Tätigkeit stammen aus Privatassekuranz, SUVA und öffentlich-rechtlichem Fonds für Unfallverhütung im Strassenverkehr. Und wenn diese Institution auf Anfrage der Parlamentsdienste ihre Stellungnahme zur Frage Töfflialter bekannt gab, so hat das auch nichts zu tun mit einer vom Motionär beanstandeten Kampagne. Eine solche hat nie stattgefunden.

Ich komme zum dritten und wichtigsten, aber kürzesten Argument: die Schwachstelle mit der Ausnahmeregelung für gewisse Gebiete.

Was hier dem Motionär vorschwebt, ist gar nicht praktikabel und öffnet der Willkür, der Rechtsungleichheit und Rechtsunsicherheit Tür und Tor. Was sagen zum Beispiel kontrollierende Polizeiorgane, wenn derartige Ausnahmefälle die Kantongrenze überfahren, besonders ausserhalb von Schulwegbedürfnissen?

Zum vierten und letzten Aspekt: das politische und psychologische Moment. Diese vorgeschlagene Strafaktion passt nun wirklich schlecht in unsere momentane Umweltsituation. Wir Erwachsenen werden mit diesem Problem kaum fertig, erbringen bezüglich motorisierter Bequemlichkeit nur minimale Opfer und wollen uns nun mit unserem schlechten Gewissen schadlos halten an den 14- bis 16jährigen, ausgerechnet an einer Altersgruppe, die keine politische Vertretung und auch keine Lobby hat, sich also überhaupt nicht wehren kann. Aber denken kann diese Altersgruppe, und dabei auch die gegenwärtigen Anstrengungen ihrer erwachsenen Vorbilder sehen, im Sexualbereich unseres Strafrechts das Schutzalter zu senken und nun also gleichzeitig das entsprechende Alter beim Mofafahren zu erhöhen, ohne dass hier ein Missbrauch nachgewiesen wäre.

Fazit: Der Ständerat hat allen Anlass, diesen mit 39 zu 30 Stimmen wenig repräsentativ zustande gekommenen Entscheid des Nationalrates mit einem Nein zu korrigieren und dem Bundesrat und den vollziehenden Kantonen diese «Strafaufgabe» zu ersparen.

**M. Brahier:** Je ne vais pas m'attarder sur les raisons juridiques, laissant cela aux spécialistes. Je relèverai les aspects psychologiques et pratiques. Dans un pays comme le nôtre où nous jouissons d'un régime de liberté et de progrès, il est toujours très difficile de supprimer un droit acquis. Il est d'autant plus difficile de le supprimer que c'est à des jeunes qu'on va le faire, ce qui laissera indéniablement penser qu'il y a injustice ou tout au moins qu'il n'y a pas équité. Ce n'est

pas en décrétant des interdits et en mettant des barrières que l'on apportera des solutions aux problèmes que connaît la jeunesse.

Il est vrai que, suivant les régions, la question peut être appréciée différemment. Certes, les villes connaissent des difficultés extrêmement sérieuses, mais les campagnes aussi. Je crois que nous devons tenir compte des réalités: A la campagne, le cyclomoteur est indéniablement un véhicule indispensable; nous n'avons pas la chance d'avoir à disposition des transports publics tels que ceux qui desservent les grandes villes.

On peut également reprocher aux cyclomotoristes de faire du bruit, d'aller trop vite, de créer de la pollution, d'avoir parfois des conduites discutables. C'est quelquefois la réalité. Ce qui compte, ce n'est pas d'interdire – la solution de la fuite en avant est par trop facile – mais d'apporter, me semble-t-il, des solutions éducatives. Nous avons des responsabilités à plusieurs niveaux.

Il importe surtout de savoir coordonner les mesures éducatives. Je souhaiterais que la famille joue le rôle important qui lui incombe, ainsi que l'école – oh combien! –, je dirai même l'église et l'Etat. Je suis persuadé que c'est l'ensemble des mesures éducatives à ces différents niveaux qui pourront créer un climat plus favorable et améliorer la manière de conduire. Chacun pourra en bénéficier.

On a parlé des problèmes de santé. La scoliose, la cyphose et les autres déformations de la colonne vertébrale ne datent pas d'aujourd'hui. Nos grands-pères souffraient probablement déjà de ces maux pour d'autres raisons. Dans le domaine de l'éducation sportive, il y a une campagne à mener. Aux jeunes qui le souhaitent, on peut conseiller de pratiquer soit de la gymnastique ou de la marche, soit de la bicyclette.

La suppression d'un droit que l'on a accordé à des jeunes de 14 ans serait très mal ressentie; c'est une responsabilité que nous ne pouvons pas prendre. Il s'agit d'agir avec impartialité et d'éviter de créer des exceptions qui ne pourraient être interprétées comme un régime de discrimination.

Pour l'avenir, essayons d'apporter des améliorations, notamment dans un contrôle peut-être plus rigoureux des véhicules, dans le port du casque, dans la présence de signes distinctifs phosphorescents que les cyclomotoristes pourraient fort bien porter à la tombée de la nuit, lorsque la circulation dans les villes est précisément intense et que les automobiles s'éclairent avec leur code. Notre responsabilité est engagée et nous devons faire preuve du réalisme qui s'impose. Revenir en arrière serait une utopie; n'y songeons pas! Ce qui importe c'est de maîtriser le problème qui nous est posé grâce aux mesures éducatives que j'ai pris la liberté d'évoquer.

Je vous invite donc à renoncer à relever l'âge minimal pour conduire un cyclomoteur. J'espère que la majorité de ce conseil maintiendra pour les jeunes de 14 ans la réglementation en cours.

**Mme Bauer:** La motion qui nous est présentée se justifie, et je souhaite qu'elle soit acceptée, ceci pour plusieurs raisons. Je ne m'étendrai pas sur celles qui touchent à la pollution atmosphérique, au bruit causé par les vélomoteurs et aux économies de carburant qui résulteraient de l'élévation de l'âge minimal autorisé pour conduire ces véhicules. Elles ne sont certes pas négligeables, mais d'autres me paraissent plus déterminantes, plus convaincantes encore: il s'agit des raisons d'ordre médical et des raisons touchant à la sécurité des jeunes essentiellement.

Premièrement, les raisons médicales. Les médecins s'accordent à constater que la colonne de nombreux jeunes – et moins jeunes – est en mauvais état. Les causes en sont le manque d'exercice, de sport – on ne marche plus, on redoute l'effort –, une vie sédentaire donc, une position assise prolongée et les trépidations des véhicules à moteur. Or, les années se situant entre 14 et 16 ans sont parmi les plus importantes qui soient concernant la formation et la croissance.

Deuxièmement, les raisons touchant à la sécurité. Je repré-

sente ici un canton fortement urbanisé, où le taux des véhicules à moteur est, sauf erreur, le plus élevé de Suisse, l'un des plus élevés d'Europe. Les accidents de vélomoteur se succèdent à un rythme effrayant. Ce sont surtout des jeunes qui en sont victimes. Ce rythme est si effrayant que la *Tribune de Genève* a pu titrer des articles, à deux reprises en 1982 et 1984: «Vélocyclistes, arrêtez le massacre», et récemment, il y a quelques mois: «Tous les deux jours à Genève un jeune est victime d'un accident de vélomoteur.» Les chiffres suivants montrent qu'il est vrai que l'augmentation du nombre des accidents de la circulation n'est pas absolument proportionnelle à l'augmentation du nombre des véhicules. En 1968, 100 000 véhicules à Genève, les accidents ont atteint le nombre de 112. En 1983, 200 000 véhicules, on en compte 166. Je n'ose ajouter «seulement», car chaque mort, chaque blessé est de trop, à plus forte raison lorsque c'est un jeune. Dix-sept morts en 1982, vingt morts en 1983 concernant les deux-roues. S'y ajoutent tous ceux qui resteront handicapés à vie.

Par ailleurs l'intervention au sein de la commission de M. Schoch, représentant d'Appenzell, prouve que des problèmes semblables se posent aux cantons essentiellement campagnards.

L'Office fédéral de la police a remis aux membres chargés d'examiner la motion différentes statistiques. Je voudrais brièvement commenter celle intitulée «Age minimal requis dans différents pays pour conduire un vélomoteur, et âge des conducteurs accidentés». Cette statistique m'inspire deux remarques. Sur les quatorze pays cités, un a opté pour 13 ans, la Pologne. Mais on doit constater que pas plus que les véhicules automobiles, les vélomoteurs n'y abondent. Quatre pays seulement ont opté pour 14 ans: l'Italie, la France, l'Espagne et la Suisse; trois pour 15 ans: la République démocratique allemande, la Suède et la Finlande et six enfin pour 16 ans: la République fédérale d'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, les Pays-Bas et la Grande-Bretagne. Ainsi, nous figurons parmi les cinq pays les plus permissibles sur quatorze, alors même que nous détenons le record du nombre de véhicules à moteur, proportionnellement au nombre d'habitants.

Il faut remarquer que c'est en 1960, il y a donc une vingtaine d'années seulement, que le Conseil fédéral a jugé bon d'abaisser de 16 à 14 ans l'âge requis pour piloter un vélomoteur. Rétrospectivement, il faut oser déclarer qu'une telle décision peut être qualifiée d'aberrante, les années soixante marquant précisément l'essor d'une motorisation incroyable. N'avons-nous pas passé de 600 000 véhicules à moteur à plus de 3 millions? Ainsi donc, les conditions de circulation s'étant profondément modifiées, il nous faut protéger les jeunes et revenir à l'âge limite de 16 ans. Je suis absolument convaincue que la grande majorité des familles nous en saura gré.

Ma seconde remarque au sujet de cette statistique concerne les classes d'âge des accidentés. Il ressort à l'évidence que la classe d'âge la plus touchée par les accidents, qu'il s'agisse des morts ou des blessés, c'est celle comprise entre 15 et 17 ans. Entre 15 et 17 ans, les accidents sont deux fois, trois fois, voire quatre fois plus nombreux que dans la classe d'âge entre 18 et 20 ans. Cela prouve que les jeunes de cette catégorie-là ne possèdent pas encore la prudence, la maturité nécessaire pour affronter les dangers de la route et qu'ils en sont, par conséquent, les victimes désignées. Leur insouciance, leur témérité, leurs excès, leur mépris des règles de la circulation en témoignent; le nombre des accidents en témoigne également!

Quelle que soit la décision de ce conseil, je voudrais – et ce sera ma conclusion – formuler quatre suggestions que j'adresserai sous forme de questions à Monsieur Friedrich, conseiller fédéral: premièrement, le Conseil fédéral est-il prêt à favoriser la création d'un véritable réseau de pistes cyclables qui soit inclus dans les programmes de construction ou de réfection des routes nationales? Deuxièmement, le Conseil fédéral n'estime-t-il pas que le port du casque est aussi nécessaire aux cyclomotoristes qu'aux motocyclistes? Envisage-t-il de prendre des mesures dans ce sens? Troisiè-

mement, le Conseil fédéral est-il prêt à encourager les cantons à organiser, dans le cadre de l'enseignement public, des cours d'information et d'éducation routière? Cela se fait, je ne l'ignore pas, dans certains cantons, mais malheureusement ces cours ne sont pas encore généralisés. Enfin, quatrièmement, le Conseil fédéral est-il prêt à encourager les cantons à favoriser les transports en commun à l'intention des écoliers, étudiants et apprentis dans les régions qui en sont encore dépourvues?

**Schönenberger:** Ich will gar nicht lange Stellung nehmen zum Problem Mofaalter 14 oder 16. Immerhin wage ich zu bezweifeln, dass die Jugendlichen ihr Mofa weniger sinnvoll verwenden als wir Erwachsene unser Auto. Was mich aber bewegt, das Wort zu ergreifen, ist die Tatsache – Herr Steiner hat bereits darauf hingewiesen –, dass wir hier im Rechtsetzungsbereich diskutieren, der in die alleinige Kompetenz des Bundesrates gehört. Das Parlament hat dem Bundesrat diese Kompetenz gegeben, und das gleiche Parlament kommt nun wieder und will dem Bundesrat Direktiven erteilen, wie er die Frage zu entscheiden habe. Dies geht einfach nicht an.

Der Ständerat hat in den letzten Jahren immer daran festgehalten, dass im delegierten Rechtsetzungsbereich Motionen gar nicht zulässig seien. Allein dieser Gedanke bewegt mich dazu, die Motion strikte abzulehnen. Es ist Sache des Bundesrates, diese Frage zu entscheiden, und nicht Sache des Parlamentes. Zweifellos wird der Bundesrat den berechtigten Begehren der Befürworter wie auch der Gegner Rechnung tragen. Ich meine, so viel Vertrauen dürfen wir zu unserem Bundesrat nun wirklich auch materiell haben, dass er noch in der Lage ist, einen solchen Entscheid zu treffen. Ich beantrage Ihnen also aus rein rechtlichen Überlegungen, diese Motion abzulehnen.

**M. Ducret:** Je désire appuyer la démarche que vient de faire Madame Bauer, mais non pas quant à l'âge de 14 ans. Je crois que nous devons conserver cette liberté. Les enfants entre 14 et 16 ans sont d'ailleurs tout aussi adroits que ceux qui ont plus de 16 ans. Je ne crois pas que l'on puisse tracer une ligne absolument formelle de capacité ou d'incapacité. Les dangers courus par les enfants ainsi que les accidents qui leur arrivent sont des tragédies inacceptables. Nous ne pouvons pas accepter que la circulation routière ou toute autre chose attente à la vie des jeunes et des enfants qui sont souvent obligés d'être sur les routes parce qu'ils doivent aller à l'école. Ils roulent – même en zone urbaine – en même temps que d'autres véhicules et se mêlent à la circulation motorisée. Pour cette raison, si la motion est refusé et je la refuserai tout à l'heure – je crois qu'il faut que nous insistions suffisamment auprès du Conseil fédéral pour obtenir rapidement des mesures importantes pour la protection des cyclistes et des cyclomotoristes. Pourquoi? Il y a quelques années, la loi sur la circulation routière a été modifiée. On a notamment exigé en zone urbaine que les automobilistes circulent avec des feux de croisement. Cela fait disparaître complètement l'éclairage et la signalisation des bicyclettes et des vélomoteurs: on ne les voit plus! Il faut donc rapidement prendre des mesures qui, assez étonnamment, ont été prises pour l'armée: on a équipé par exemple – je l'ai vu à plusieurs reprises – soit des motocyclistes, soit des agents de la gendarmerie d'armée ou de la police d'armée de boudriers extrêmement lumineux. Je sais que dans certains cantons cela a également été fait pour des enfants. Il faut qu'actuellement nous donnions aussi une signalisation passive de toute première qualité aux usagers des vélomoteurs et aux cyclistes. En outre, il faut une signalisation active, les éclairages des vélos et des vélomoteurs étant parfaitement insuffisants. Il faut pouvoir faire modifier ces systèmes d'éclairage, afin qu'ils correspondent à l'éclairage général de la circulation. Entre le phare d'une automobile et le feu arrière d'un vélomoteur il y a une telle différence qu'il faut être vraiment très adroit pour distinguer ce dernier sur la route.

Ensuite, nous venons de prendre la décision d'introduire le

50 km/h en zone urbaine. Apprécier ou regretter? On constate aujourd'hui que les conducteurs de motos qui ont d'excellents freins et éclairages vont devoir circuler en ville avec des casques alors que les cyclomotoristes qui sont munis de mauvais freins et d'éclairages médiocres pourront continuer – tout en roulant à une vitesse inférieure d'à peine 20 pour cent – à circuler sans casque. Il y a là un illogisme absolument étonnant.

Il est incompréhensible que l'on n'ait pas profité de la modification de ces vitesses pour adapter dans les plus brefs délais la réglementation afin d'harmoniser les conditions liées au port du casque: il faut, soit accorder aux motocyclistes l'autorisation de ne plus porter le casque en ville, puisque les vélomoteurs n'en ont pas besoin, soit exiger – ce que je souhaiterais – que les cyclomotoristes portent un casque en ville.

Telles sont les remarques que je souhaitais faire. Je me rallie à ce qu'a dit le rapporteur de la commission ainsi qu'à ceux qui se sont exprimés en faveur du maintien de l'âge à 14 ans pour avoir le droit de circuler en vélomoteur; mais je souhaite que le Conseil fédéral prenne des mesures urgentes pour lutter contre la mort tragique de jeunes gens.

**Bundesrat Friedrich:** Was zunächst die rechtliche Seite anbelangt, so teile ich die Auffassung von Herrn Ständerat Schönenberger. Wir wollten uns aber bei der Stellungnahme zu dieser Motion nicht einfach auf rechtliche Argumente berufen, weil man uns sonst ohne alle Zweifel wieder den Vorwurf gemacht hätte, wir würden rein formaljuristisch argumentieren. Wir haben deshalb auch materiell Stellung genommen.

Sie wissen, dass der Bundesrat die Motion ablehnt. Wir sehen in der Heraufsetzung des Alters keine Lösung der Probleme, und vor allem hat uns auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung sehr deutlich gesagt: Diese Heraufsetzung wäre das Verkehrteste, was man in der heutigen Situation tun könnte.

Dann möchte ich darauf hinweisen, dass der Bundesrat eine ganze Reihe von Vorschriften erlassen hat, die sich gegen Missbräuche richten. Zunächst einmal ist durch viele technische Bestimmungen das Frisieren dieser Motorfahräder erschwert worden. Sie wissen auch, dass es eine Theorieprüfung gibt. Es braucht einen Führerausweis, es braucht ein Kontrollschild mit individueller Nummer. Es werden jährlich auch einige tausend Führerausweise entzogen; wir glauben, dass der Entzug des Führerausweises – übrigens nicht nur bei den Führern von Motorfahrädern, sondern überhaupt – das wirksamste Mittel zur Bekämpfung von Missbräuchen und verkehrswidrigem Verhalten ist.

Wie von verschiedenen Sprechern dargelegt worden ist, würde die Heraufsetzung des Alters natürlich vor allem die ländlichen Gebiete treffen, und das ist auch für mich ein sehr wesentliches Argument. Kinder haben da eben sehr oft einen langen Schulweg. Wenn Herr Ständerat Miville einwendet, das sei früher auch schon so gewesen, so muss man natürlich sagen, dass wir uns heute an einen anderen Komfortstandard gewöhnt haben. Was wir für uns in Anspruch nehmen, das können wir eigentlich anderen nicht sehr gut versagen. Dass man für solche Regionen Ausnahmen statuieren würde, das scheint mir völlig unpraktikabel zu sein. Das wäre auch in keiner Art und Weise kontrollierbar, wie das Herr Ständerat Steiner meines Erachtens zu Recht dargelegt hat.

Nun braucht es bei diesen Mofas natürlich polizeiliche Kontrollen. Es braucht auch – wie richtig betont wurde – erzieherische Massnahmen durch Schule und Elternhaus. Das scheint uns das bessere Vorgehen zu sein als eine Heraufsetzung des Alters. Dass Velofahren an sich gesünder ist, wird natürlich kein vernünftiger Mensch bestreiten. Aber sehen Sie, auch das ist zu Recht hervorgehoben worden: Wir können nicht mit Verkehrsvorschriften einfach Gesundheitspolitik betreiben. Ich glaube, das geht nicht an.

Nun ist vor allem von Frau Ständerätin Bauer auf die Gefahren und die Unfallhäufigkeit der Mofas hingewiesen worden. Darf ich immerhin bemerken, dass das Velofahren in Städ-

ten auch nicht ganz harmlos ist und vor allem sehr unangenehm in diesem Meer von Autos. Nach meiner Erfahrung ist es eher so, dass die Automobilisten gegenüber dem Mofa noch etwas mehr Respekt und Zurückhaltung bekunden als gegenüber dem Velo. Der Kampf gegen die Verkehrsunfälle ist eine allgemeine Aufgabe. Es sind nicht nur jugendliche Motorfahrradfahrer, die Opfer des Verkehrs werden. Diese Opfer sind sehr tragisch, ja ein Skandal. Ich finde es überhaupt skandalös, dass auf unseren Strassen jährlich 1100 Tote zu verzeichnen sind. Man muss das Problem der Verkehrsunfälle im Ganzen sehen und kann das nicht auf eine einzige Kategorie von Verkehrsteilnehmern beschränken. Nun hat mir Frau Ständerätin Bauer vier Fragen gestellt:

1. Fördert der Bundesrat Velowege? Wir haben bisher die Auffassung vertreten, dass das in erster Linie Sache der Kantone sei.

2. Soll nicht der Helm obligatorisch erklärt werden? Ich kann ein gewisses Erstaunen nicht unterdrücken, dass eine solche Anfrage nun ausgerechnet aus der Romandie kommt, wenn ich an die Reaktion auf das Gurtenobligatorium denke.

3. Wir sollten die Kantone zu Verkehrserziehungsaktionen ermuntern. Mein Bundesamt für Polizeiwesen tut das in regelmässigen Abständen immer und immer wieder. Aber die Durchführung ist Sache der Kantone.

4. Wir sollten die Kantone zu gemeinsamen Transporten von Schülern und Lehrlingen ermuntern. Auch das scheint mir eine Angelegenheit der Kantone zu sein, in die sich der Bund nicht auch noch einmischen kann.

Herr Ständerat Ducret hat dann schliesslich die Frage der Einschaltung des Lichtes bei Mofas und Velos, die ähnlich erfolgen soll wie bei Motorrädern, aufgeworfen. Ich nehme dieses Problem entgegen und werde das an meine Spezialisten weiterleiten. Ich kann materiell jetzt nicht dazu Stellung nehmen, ob das richtig sei oder nicht.

Aus den dargelegten Gründen bitte ich Sie mit Kommissionsmehrheit und Bundesrat, die Motion abzulehnen.

#### *Vote – Abstimmung*

Für Überweisung der Motion  
Dagegen

6 Stimmen  
28 Stimmen

81.078

### **Genossenschaft für Getreide und Futtermittel. Bundesgesetz Société coopérative des céréales et matières fourragères. Loi**

Siehe Seite 275 hiervor – Voir page 275 ci-devant

Beschluss des Nationalrates vom 24. September 1984

Décision du Conseil national du 24 septembre 1984

#### *Différences – Divergences*

##### **Art. 8**

##### *Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

##### *Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

**Cavelty, Berichterstatter:** Der Nationalrat hat die Differenzen beim Bundesgesetz betreffend die GGF behandelt und mit einer Ausnahme uns, dem Ständerat, zugestimmt. Dabei sind gar Worte des Lobes für uns gefallen.

Die verbleibende Differenz betrifft Artikel 8. Dieser Artikel

**Motion des Nationalrates (Günter). Mindestalter für Führer von Motorfahrrädern.  
Heraufsetzung**

**Motion du Conseil national (Günter). Cyclomotoristes. Relèvement de l'âge minimum**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	07
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.545
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.09.1984 - 09:00
Date	
Data	
Seite	509-513
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 883

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.