

responsabilité lorsque, en tant que propriétaire de véhicule ou d'entreprise, ou en qualité de maître d'oeuvre, il devrait être tenu pour responsable des dommages causés par ses auxiliaires.

Etant donné que le Conseil fédéral s'est déclaré d'accord d'examiner l'ensemble des problèmes posés par l'initiative et par le contre-projet de notre commission, dans le cadre des travaux préparatoires en vue de la révision de l'ensemble de la législation touchant à l'assurance-accidents et à la responsabilité civile, la commission a décidé de présenter ses propositions sous forme de motion, élaborée elle aussi par Mme Blunsky et dont le texte vous a été soumis.

Dans la motion, on entend limiter l'application des dispositions particulières de la responsabilité civile aux deux points suivants: en premier lieu, la limitation du droit aux prestations, soit dans le texte: «les prétentions en dommages-intérêts et en tort moral qui ne sont pas couvertes par l'assurance-accidents»; deuxièmement, la limitation des cas d'application, dans le texte: «dans certains cas». Ce sont deux éléments qui ont été soulignés par le Conseil fédéral comme essentiels. Cette motion a été retenue par la commission, par 10 voix sans opposition et avec 2 abstentions. En conclusion, la commission vous propose de rejeter l'initiative parlementaire de M. Leuenberger et d'accepter la motion qu'elle vous présente.

Leuenberger Moritz: Drei Bemerkungen: Erstens danke ich den beiden Berichterstattern und der ganzen Kommission, dass sie sich in diese sehr komplizierte Materie eingearbeitet und derart gründlich darüber rapportiert haben. Ich danke ihr auch, dass sie bemerkt hat, dass hier eine Ungerechtigkeit vorliegt, die der Gesetzgeber gar nie wollte. Ich kann mit dem Antrag der Kommission leben. Es ist ein Kompromiss. Natürlich hätte ich lieber die Ueberweisung der parlamentarischen Initiative gehabt. Sie wäre vor allem sofort als Gesetz in Kraft getreten.

2. Herr Bundesrat Egli ist jetzt nicht da. Ich kann Ihnen aber mitteilen, dass der Bundesrat über die Motion getagt hat. Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

3. Die Initiative und die Motion wollen auch erreichen, dass Berufsunfälle vermindert werden. In diesem Zusammenhang habe ich eine andere Motion eingereicht (Arbeitsunfälle. Beizug der Polizei), eine Motion vom 5. Februar 1985. Ich muss mich an die Adresse des Bundesrates ausdrücklich darüber beschweren, dass diese Motion von ihm bis heute noch nicht beantwortet ist. Es ist ein «Motiönlein», einige Zeilen lang. Ich verlange nur, dass bei einem Arbeitsunfall, gleich wie bei einem Strassenverkehrsunfall, die Polizei zur Abklärung des Sachverhaltes beigezogen wird.

Wir wissen alle, dass eine Motion, wenn sie zwei Jahre lang nicht behandelt wurde, aus Abschied und Traktanden fällt. Und nun ist ein Jahr verstrichen, und der Rat kann die Motion noch nicht einmal traktandieren. Der Bundesrat möge diese Sache bitte schleunigst an die Hand nehmen.

Allenspach: Ich stimme den Kommissionsanträgen zu, gestatte mir aber dennoch eine Bemerkung.

Bei Artikel 44 Absatz 2 des Unfallversicherungsgesetzes, welcher den Haftpflichtanspruch des Versicherten gegenüber dem Arbeitgeber nur bei absichtlicher oder grobfahrlässiger Herbeiführung eines Betriebsunfalles, nicht aber bei leichter Fahrlässigkeit zulässt, handelt es sich um einen Grundsatz, der sinngemäss im Kranken- und Unfallversicherungsgesetz seit dessen Erlass im Jahre 1911 enthalten gewesen war. Die Einführung dieses Versicherungssystems basierte auf dem Gedanken, es an die Stelle der Arbeitgeberhaftpflicht treten zu lassen. Die volle Beitragspflicht des Arbeitgebers – übrigens auch für Unfälle, die durch einen Arbeitnehmer zu verantworten sind – findet deshalb ihre Entsprechung in der Haftpflichtbegrenzung. Andernfalls hätte die Betriebsunfallversicherung, insbesondere im Rahmen eines umfassenden Obligatoriums in der bestehenden Form kaum ihre Berechtigung. Ein Nebeneinander von Versicherungssystem und Arbeitgeberhaftpflicht würde faktisch einen Zwang auf doppelte Versicherung ausüben,

hätte doch der Arbeitgeber und allenfalls wohl auch der Arbeitnehmer zusätzlich eine Haftpflichtversicherung abzuschliessen. Entsprechende Kostensteigerungen liegen auf der Hand. Sie könnten auch durch ein System, wonach Leistungen der Unfallversicherung auf den Schadenersatzanspruch anzurechnen sind, kaum eliminiert werden. Insbesondere würden die administrativen Komplikationen ebenfalls ins Gewicht fallen.

Ich bitte den Bundesrat, diese Ueberlegungen bei der Behandlung der Motion, der ich nicht opponiere, zu berücksichtigen.

Präsident: Die Kommission beantragt, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben.

Angenommen – Adopté

Präsident: Sie beantragt ferner, ihre Motion zu überweisen. Der Bundesrat ist bereit, die Motion entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

85.543

Motion Graf
Geschwindigkeitsüberschreitung.
Entkriminalisierung
Limitations de vitesse.
Décriminalisation des infractions

Wortlaut der Motion vom 17. September 1985

Seit der Einführung von Tempo 80/120 beziehungsweise von «50 generell» innerorts hat die Zahl der wegen Gesetzesverletzungen im Strassenverkehrsbereich, vor allem auch der wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen kriminalisierten Bürgerinnen und Bürger massiv zugenommen.

Selbst völlig unbescholtene Verkehrsteilnehmer – mit beispielsweise 20 und mehr Jahren ungetrübter Fahrpraxis – werden unter den neu eingeführten Vorschriften vermehrt straffällig, da unser Justizsystem dem einwandfreien automobilistischen Leumund viel zu wenig Rechnung trägt. Diese Fälle häufen sich in letzter Zeit so stark, dass sich Massnahmen zur Abhilfe aufdrängen.

Der Bundesrat wird deshalb beauftragt,

1. zur Schaffung eines nach einheitlichen Kriterien ausgestaltenden Registers für alle Urteile wegen Vergehen und Uebertretungen im Strassenverkehr, die ausschliesslich in dieses Register einzutragen sind, Hand zu bieten. Die Eintragungsgrenzen sollen der Geldentwertung Rechnung tragen und nicht kleinlich bemessen werden. Gelöschte Strafen sind aus dem Register definitiv zu entfernen.

2. die nötigen Schritte zur Einführung eines Punktesystems für Verstösse gegen Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes zu unternehmen und damit gleichzeitig eine eidgenössisch einheitliche Regelung betreffend den Entzug des Führerausweises und die Verwarnung zu ermöglichen.

Texte de la motion du 17 septembre 1985

Depuis que la vitesse est limitée à 120 km/h sur les autoroutes, à 80 km/h en dehors des localités et à 50 km/h dans les localités, le nombre des infractions aux règles de la circulation routière – notamment celui des citoyens qui sont condamnés pour avoir dépassé les vitesses maximales – a fortement augmenté.

Depuis que ces nouvelles prescriptions sont entrées en vigueur, il arrive beaucoup plus fréquemment que même des usagers de la route tout à fait irréprochables – qui ont conduit pendant 20 ans ou plus sans avoir connu le moindre

incident – soient passibles d'une peine; en effet, même lorsqu'un automobiliste n'a jamais commis d'infraction grave aux règles de la circulation, on n'en tient guère compte dans notre système juridique.

Ces derniers temps, les cas de ce genre se font si nombreux qu'il s'impose de prendre des mesures pour y remédier. Le Conseil fédéral est par conséquent chargé:

1. d'autoriser la création d'un registre, conçu selon des critères uniformes, dans lequel figureraient toutes les condamnations pour infraction ou contravention aux règles de la circulation routière, condamnations qui devraient être inscrites exclusivement dans ce registre. En fixant la limite à partir de laquelle une amende doit être inscrite dans le registre, on tiendra compte de la dépréciation de la monnaie et on se montrera assez large. Les condamnations radiées doivent disparaître définitivement du registre;
2. d'engager les travaux préparatoires visant à introduire un système de points pour les infractions à des dispositions de la loi sur la circulation routière, ce qui permettrait d'avoir en Suisse une réglementation uniforme en matière de retrait de permis et d'avertissement.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Ammann-Bern, Basler, Blocher, Bonny, Bratschi, Bremi, Bühler-Tschapina, Bürer-Walenstadt, Butty, Candaux, de Chastonay, Cincera, Cotti Flavio, Couchepin, Darbellay, Dubois, Dupont, Eggenberg-Thun, Etique, Feigenwinter, Fischer-Hägglingen, Flubacher, Frei-Romanshorn, Frey-Neuchâtel, Früh, Gehler, Geissbühler, Giger, Hari, Hess, Hofmann, Houmard, Hunziker, Iten, Jeanneret, Jung, Lüchinger, Martin, Müller-Scharnachtal, Müller-Wiliberg, Nef, Neuenschwander, Oehler, Ogi, Perey, Pfund, Revaclier, Rime, Röthlin, Rubi, Rutishauser, Schnyder-Bern, Schüle, Schwarz, Spälti, Uhlmann, Villiger, Weber-Schwyz, Wellauer, Wyss (61)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Die erwähnte unerfreuliche Entwicklung hat in letzter Zeit dazu geführt, dass ein immer grösser werdender Teil der Schweizer Bevölkerung wegen Verstössen gegen das SVG bestraft und ins kantonale und oft sogar ins eidgenössische Strafregister aufgenommen werden muss. Dabei sind beide Register seinerzeit zur Eintragung gemeinrechtlicher Delikte geschaffen worden.

Sowohl bezüglich des Registereintrags als auch der Administrativmassnahmen kommt dies einer unverhältnismässigen Kriminalisierung der fehlbaren Automobilisten gleich. Es stellt sich daher zwingend die Frage, ob dies Sinn und Zweck eines Gesetzes beziehungsweise einer Rechtsordnung sein kann und soll.

Als unbefriedigend erweist sich sodann auch die heutige Praxis, wonach

- praktisch bei jeder SVG-Kontravention ein Administrativverfahren eingeleitet wird,
- die Kantone diesbezüglich eine sehr unterschiedliche Praxis aufweisen,
- selbst der automobilistisch einwandfreie Leumund oft auch in Bagatellfällen die Anordnung von Massnahmen nicht verhindert.

Es gibt indessen in bezug auf die Administrativmassnahmen (Führerausweisentzug/Verwarnung) ausländische Modelle, die sich bewährt haben und die aufzeigen, dass es durchaus Möglichkeiten gibt, diesem Malaise beizukommen:

So sind beispielsweise in den USA und in der BRD Regelungen in Kraft, wonach der einzelne Verkehrsteilnehmer bei Verstössen im Strassenverkehr im Massnahmenbereich nicht sofort gemassregelt wird, sondern erst dann, wenn durch wiederholte Uebertretungen des Gesetzes ein Tatbestand gesetzt ist, welcher eine Massnahme rechtfertigt. Dadurch wird es möglich, dass bewährte Verkehrsteilnehmer, denen einmal ein Fehler unterläuft, nicht sofort bestraft werden.

Diese Modelle liessen sich sinngemäss auch auf unsere Verhältnisse übertragen.

In Anbetracht der Grosszahl von Verurteilungen drängt sich eine Neukonzeption nach Massgabe der Motion auf. Bei

aller Notwendigkeit strikter Disziplin im Strassenverkehr und rigoroser Ahndung bei Verstössen darf nicht übersehen werden, dass jährlich Tausende von Mitbürgern in solche Verfahren einbezogen werden.

Es ist nach unserem Dafürhalten Aufgabe des Gesetzgebers, möglichst umgehend dafür zu sorgen, dass nicht jeder Bagatellfall weiterhin die erwähnten administrativen Konsequenzen auslöst und dass Verfehlungen im SVG-Bereich nicht zu Eintragungen in die für gemeinrechtliche Delikte geschaffenen Register führen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 2. Dezember 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 2 décembre 1985

1. Die vom Motionär geforderte Entkriminalisierung ist im Rahmen des Möglichen bereits mit der Einführung des Ordnungsbussen-Verfahrens im Jahre 1973 verwirklicht worden. Die Bagatellübertretungen, die nach der Ordnungsbussenliste mit einer Busse unter Fr. 50.– (ab 1.1.1986 Fr. 80.–) geahndet werden, bleiben anonym. Nur zwei die Verkehrssicherheit tangierende Uebertretungen (Nichtbeachten von Lichtsignalen, Höchstgeschwindigkeitsüberschreitungen um 11 bis 15 km/h) sind zurzeit eintragungspflichtig.

Diese Eintragungen dienen in einem allfälligen Führerausweisentzugs-Verfahren der Beurteilung des automobilistischen Leumunds; sie sollten aber nicht mehr berücksichtigt werden, wenn der Fehlbare über eine längere Zeitspanne keine Verkehrsbussen mehr aufwies.

2. Die Registrierung von Bussen unter Fr. 500.– richtet sich nach Art. 123 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV). Danach sind die Bussenurteile von Fr. 50.– (ab 1.1.1986 Fr. 80.–) bis zu Fr. 500.– in eine besondere kantonale Strafkontrolle aufzunehmen.

Ob in Zukunft an der Eintragungsgrenze von Fr. 80.– für Bussenurteile und Ordnungsbussen festzuhalten ist oder nicht, wird im Zusammenhang mit der Revision des Ordnungsbussen-Gesetzes näher zu prüfen sein.

Insoweit sie die Registrierung von Bussen bis Fr. 500.– zum Gegenstand hat, greift die Motion in den delegierten Rechtsetzungsbereich (Art. 103 Abs. 3 SVG) des Bundesrates ein; allein schon aus diesem Grunde kann sie nur als Postulat entgegengenommen werden.

3. Seit der Einführung von Tempo 80/120 und «50 generell» innerorts haben die Geschwindigkeitsüberschreitungen unbestrittenermassen zugenommen. In den meisten Fällen wurden sie jedoch im anonymen Ordnungsbussen-Verfahren geahndet. In diesem Zusammenhang ist aber auch zu beachten, dass seit Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen die Zahl der Getöteten und Verletzten fühlbar zurückgegangen ist. So gab es im 1. Halbjahr 1985 im Vergleich zu demjenigen des Vorjahres 8,7 % weniger Verletzte bzw. 25,0 % weniger Tote zu beklagen.

4. Unser Entzugssystem setzt eine Regelverletzung mit Verkehrsgefährdung voraus und berücksichtigt alle Umstände des Einzelfalles, d. h. neben dem Verschulden des Fehlbaren auch den Umfang der Verkehrsgefährdung usw. Dabei kann schon eine erstmalige Verkehrsregelverletzung je nach den Umständen einen Ausweisentzug zur Folge haben. Demgegenüber gibt das Punktesystem ein Anrecht auf mehrere Widerhandlungen, was aus der Sicht der Verkehrssicherheit bedenklich ist.

Damit das Punktesystem ohne Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit seinen Zweck zu erfüllen vermag, müssten alle Bussen, also auch die heute nicht eingetragenen Ordnungsbussen für Bagatellübertretungen, registriert werden, was mit einem unverhältnismässigen administrativen Aufwand verbunden wäre. Dies würde aber andererseits den Absichten des Motionärs um Entkriminalisierung diametral zuwiderlaufen.

Immer unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit betrachtet, erscheint unser Entzugsverfahren – von einer einzigen kantonalen Behörde ausgeübt – für unsere Verhältnisse wirkungsvoller und jedenfalls für den Betroffenen

gerechter als das geforderte Punktesystem mit einem uns fremden Schematismus. Trotz dieser Bedenken kann der Vorstoss als Postulat entgegengenommen werden.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Präsident: Herr Günter bekämpft dieses Postulat.

Günter: Wenn Sie die Motion von Herrn Graf (Geschwindigkeitsüberschreitung, Entkriminalisierung) lesen, dann sehen Sie aus der Antwort des Bundesrates, dass sie entweder erfüllt ist oder eine laufende Revision betrifft und grossteils einen Eingriff in den delegierten Rechtsetzungsbereich darstellt. Der Hauptpunkt, das Punktesystem, das die Motion verlangt, ist zu aufwendig und daher nicht durchführbar. Der Bundesrat schreibt zudem: «Immer unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit betrachtet, erscheint unser Entzugsverfahren, von einer einzigen kantonalen Behörde ausgeübt, für unsere Verhältnisse wirkungsvoller und jedenfalls für den Betroffenen gerechter als das geforderte Punktesystem mit seinem Schematismus.»

Wenn man die ganze Antwort des Bundesrates gelesen hat, gibt es nur eine Schlussfolgerung: Auch in der Form des Postulates muss die Motion abgelehnt werden. Infolgedessen verstehe ich den letzten Satz des Bundesrates nicht: «Trotz dieser Bedenken kann der Vorstoss als Postulat entgegengenommen werden.»

Nachdem das inhaltlich nicht der Fall ist, möchte ich Ihnen empfehlen, auch das Postulat abzulehnen. Geschwindigkeitsübertretungen grösseren Ausmasses sind lebensgefährliche Delikte. Ein Grossteil der Unfälle wird durch zu hohe Geschwindigkeit mitverursacht. Ich sehe nicht ein, dass man hier etwas ändern soll, vor allem wenn man weiss, dass der Ausweisentzug für die meisten Automobilisten diejenige Strafordrohung ist, die sie wirklich fürchten. Ich beantrage Ihnen, den Vorstoss auch in der Form des Postulates abzulehnen.

Präsident: Der Bundesrat ist bereit, das Anliegen der Motion Graf als Postulat entgegenzunehmen. Herr Günter bekämpft das Postulat.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Günter 39 Stimmen
Dagegen 71 Stimmen

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

Bäumlin: Ich bin mit diesem Verfahren nicht einverstanden. Es ist bis jetzt so gewesen, dass wir bestrittene Vorstösse verschoben haben, damit dann eine Diskussion stattfinden konnte. Es geht nicht, dass wir hier irgendeinen bestrittenen Vorstoss in diesem Schnellverfahren ohne eine Diskussion erledigen. Ich hätte auch etwas sagen wollen zum Antrag Günter, um ihn zu unterstützen. Ohne eine Diskussion sind unsere Entscheide über Annahme oder Ablehnung persönlicher Vorstösse nicht mehr seriös. Am Freitagmorgen können nur Vorstösse erledigt werden, die unbestritten sind. Das war bis jetzt die Usanz. Das dürfen wir nicht ändern. Ich stelle den Antrag, es sei auf die Sache zurückzukommen ohne zu entscheiden. Was jetzt entschieden worden ist, darf nicht stehenbleiben. Es darf nichts beschlossen werden ohne eine Diskussion, in der man sich zu Wort melden kann. Wenn ich mich auch gemeldet hätte oder noch ein anderes Ratsmitglied, hätten Sie die Hände verworfen und gesagt, jetzt müsse man vorwärtsmachen, es sei keine Zeit zum Diskutieren. Wir müssen schon dafür sorgen, dass das, was wir am Freitagmorgen machen, noch seriös bleibt. Ich stelle den Antrag, diese Abstimmung sei als ungültig zu erklären und es sei das Geschäft in einer späteren Session nach vorangegangener Diskussion zu verabschieden.

Präsident: Wir waren der Auffassung, dass einzig bei den Interpellationen die Diskussion verschoben wird, aber über die anderen persönlichen Vorstösse jetzt zu entscheiden sei.

Abstimmung – Vote

Für den Rückkommensantrag Bäumlin 45 Stimmen
Dagegen 70 Stimmen

85.598

Motion Carobbio
AHV. Neue Finanzierungsbasis
Mozione Carobbio
Finanziamento dell'AVS. Nuove basi
Motion Carobbio
Prélèvement AVS.
Nouvelles bases de calcul

Wortlaut der Motion vom 3. Oktober 1985

Wie verschiedene Untersuchungen zeigen, wird die Finanzierung der AHV in den nächsten Jahren auf etliche Schwierigkeiten stossen. Dies ist vor allem eine Folge der Alterung der Bevölkerung, aber auch der Abnahme der Arbeitsplätze wegen der Einführung neuer, EDV-gestützter Technologien (Computer, computergesteuerte Anlagen, Roboter) in der Produktion. Diese Entwicklung erfordert, dass die Finanzierungsgrundsätze der AHV überprüft werden.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, die Finanzierungsgrundsätze der AHV zu revidieren. Er soll dabei namentlich besondere Steuern auf dem Gewinn aus dem Vermögen, dem Grundstückhandel und dem Wertpapierhandel sowie besondere Abgaben auf Computern, Robotern und anderen elektronischen Anlagen, dank denen die Unternehmen Personal einsparen können, vorsehen.

Testo della mozione del 3 ottobre 1985

Secondo parecchi studi, il finanziamento dell'AVS incontrerà nei prossimi anni parecchie difficoltà. Questo anzitutto come conseguenza dell'invecchiamento della popolazione. Ma anche come conseguenza della diminuzione dei posti di lavoro in seguito all'introduzione, nella produzione, di nuove tecnologie legate all'informatica (ordinatori, macchine computerizzate, robot). Tale evoluzione chiede un riesame dei criteri di finanziamento dell'AVS.

Perciò i sottoscritti chiedono al Consiglio federale di rivedere gli attuali criteri di finanziamento dell'AVS prevenendo in particolare speciali imposte sui redditi della sostanza, delle attività immobiliari, del commercio di carte valori e tasse speciali sugli apparecchi elettronici come gli ordinatori, i robot, ecc. che permettono alle aziende di risparmiare personale.

Texte de la motion du 3 octobre 1985

D'après diverses études, le financement de l'AVS se heurtera à des difficultés ces prochaines années, surtout en raison du vieillissement de la population, mais aussi à cause de la diminution du nombre d'emplois due à l'introduction dans la production de nouvelles techniques liées à l'informatique (ordinateurs, machines électroniques, robots). Une telle évolution exige un réexamen des critères de financement de l'AVS. C'est pourquoi les soussignés demandent au Conseil fédéral de revoir ces critères et de prévoir en particulier des impôts spéciaux sur le revenu de la fortune, des transactions immobilières, du commerce des papiers-valeurs, ainsi que des taxes spéciales sur les appareils électroniques tels que ordinateurs, robots, etc., qui permettent aux entreprises d'économiser du personnel.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Fetz, Gurtner, Herczog, Magnin (4)

Motion Graf Geschwindigkeitsüberschreitung. Entkriminalisierung

Motion Graf Limitations de vitesse. Décriminalisation des infractions

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.543
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.12.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2235-2237
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 964

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.