

Namentliche Gesamtabstimmung
Vote sur l'ensemble, par appel nominal

Für Annahme des Entwurfes stimmen – Acceptent le projet:
Bär, Baumberger, Bäumlín, Bircher Peter, Bischof, Bodenmann, Borradori, Bühler Simeon, Bühlmann, Bürgi, Caccia, Camponovo, Carobbio, Caspar-Hutter, Cavadini Adriano, Chevallaz, Columberg, Comby, Daepp, Danuser, Deiss, Dettling, Dormann, Dreher, Ducret, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Eggly, Engler, Epiney, Fankhauser, Fasel, Fehr, von Felten, Fischer-Seengen, Fritschí Oscar, Giger, Goll, Gonseth, Grendelmeier, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Grossenbacher, Haering Binder, Hafner Ursula, Hari, Heberlein, Herczog, Hess Otto, Hildbrand, Hollenstein, Jäggi Paul, Jöri, Keller Anton, Kern, Kühne, Ledergerber, Leemann, Lepori Bonetti, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Loeb François, Maeder, Marti Werner, Meyer Theo, Misteli, Nabholz, Nebiker, Oehler, Pini, Poncet, Raggenbass, Rechsteiner, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Ruffy, Rutishauser, Scheurer Rémy, Schmid Peter, Schmidhalter, Schnider, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Sieber, Spoerry, Stalder, Steiger Hans, Steiner Rudolf, Strahm Rudolf, Theubet, Thür, Vetterli, Vollmer, Weder Hansjürg, Weyeneth, Wick, Wyss William, Zbinden, Züger, Zwygart (101)

Dagegen stimmen – Rejetent le projet:
Bortoluzzi, Diener, Fischer-Häggingen, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Giezendanner, Jenni Peter, Leuba, Mamie, Moser, Ostermann, Schmied Walter, Stamm Judith, Steinemann (15)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:
Allenspach, Eymann Christoph, Graber, Mauch Rolf, Meier Hans (5)

Abwesend sind – Sont absents:
Aguet, Aregger, Aubry, Baumann, Béguelin, Berger, Bezzola, Binder, Blatter, Blocher, Bonny, Borel François, Borer Roland, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bühler Gerold, Bundi, Cincera, Couchepin, Darbellay, de Dardel, David, Fischer-Sursee, Früh, Gobet, Gysin, Hafner Rudolf, Hämmerle, Hegetschweiler, Hess Peter, Hubacher, Iten Joseph, Jaeger, Jeanprêtre, Keller Rudolf, Leu Josef, Maitre, Maspoli, Matthey, Mauch Ursula, Maurer, Meier Samuel, Miesch, Mühlemann, Müller, Narbel, Neuenschwander, Perey, Philipona, Pidoux, Rebeaud, Robert, Rohrbasser, Ruf, Rychen, Sandoz, Savary, Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Schwab, Segmüller, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Stucky, Suter, Tschäppät Alexander, Tschopp, Tschuppert Karl, Wanner, Wiederkehr, Wittenwiler, Wyss Paul, Ziegler Jean, Zisyadis, Zwahlen (78)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:
Haller (1)

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 Ständerat – Au Conseil des Etats

92.453

**Parlamentarische Initiative
(Gonseth)
Externe Kosten
von Verkehrsunfällen
Initiative parlementaire
(Gonseth)
Coûts externes
des accidents de la circulation**

Kategorie IV, Art. 68 GRN – Catégorie IV, art. 68 RCN

Wortlaut der Initiative vom 18. Dezember 1992

Artikel 36ter Absatz 1 der Bundesverfassung wird durch einen neuen Buchstaben g erweitert, welcher festlegt, dass Beiträge an die Kosten der Verkehrsunfälle ausgerichtet werden, welche nicht durch die Verursacher von Verkehrsunfällen selbst gedeckt sind.

Texte de l'initiative du 18 décembre 1992

L'article 36ter alinéa 1er de la Constitution fédérale est complété par une lettre g prévoyant le versement de contributions aux coûts des accidents de la circulation, lorsque ces coûts ne sont pas couverts par les personnes ayant causé ces accidents.

Wanner Christian (R, SO) unterbreitet im Namen der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 18. Dezember 1992 reichte Nationalrätin Gonseth eine parlamentarische Initiative in der Form der allgemeinen Anregung ein.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates, welcher dieses Geschäft zur Prüfung zugewiesen wurde, gab am 17. August 1993 der Initiantin Gelegenheit, sich zu ihrem Vorstoss zu äussern.

Begründung der Initiantin (Zusammenfassung)

Mit meiner Initiative will ich erreichen, dass die externen Kosten der Verkehrsunfälle internalisiert werden. Wer Auto fährt, lässt andere mitbezahlen – das ist eine allgemein anerkannte Tatsache. Nach wie vor gestritten wird über die Höhe der Gesamtkosten des motorisierten Verkehrs und über die externen, also über die nicht von den Verursachern selbst gedeckten Kosten. In der Vergangenheit hat der politische Wille gefehlt, solche Kosten einzubeziehen, worauf man sich bis heute mit dem Erstellen von Studien und Gegenstudien begnügte.

Der Schlussbericht vom April 1991 zur Studie «Soziale Kosten von Verkehrsunfällen in der Schweiz», welche im Auftrag des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen erstellt wurde, gibt nun Auskunft über die enormen, auf die Allgemeinheit überwälzten Kosten der Verkehrsunfälle. Nach dieser Studie haben sich 1988 im Strassenverkehr 493 000 Unfälle ereignet. Dabei wurden 963 Personen getötet und 110 000 Personen verletzt. In diesen Zahlen ist auch die sogenannte «Dunkelziffer» enthalten.

Die Berechnungen ergeben, dass diese Strassenverkehrsunfälle Schäden von 5,3 Milliarden Franken verursachen. Davon werden knapp 1,5 Milliarden Franken oder fast 30 Prozent nicht von den Verursachern der Verkehrsunfälle selbst gedeckt. Bezüglich dieser Unterdeckung unterscheiden sich Personen- und Güterverkehr kaum. Aus der Sicht der Verkehrsträger werden fast 0,8 Milliarden Franken oder rund 15 Prozent der Gesamtkosten auf die Allgemeinheit abgewälzt.

Die jährlichen Kosten sind seit dieser Studie noch weiter angestiegen. Die neuesten Zahlen vom Juli 1993 sprechen von 6,6 Milliarden Franken sozialen Kosten bei Strassenverkehrs-

unfällen für das Jahr 1991; dies bedeutet einen Anstieg von 1,3 Milliarden Franken in drei Jahren, obwohl die Zahl der Unfälle zurückgegangen ist.

Von den Kosten, welche nicht durch die Unfallverursacher selbst getragen werden, müssen die öffentlichen Haushalte in Form von Subventionen an die Spitäler, von Justiz- und Polizeikosten einen beträchtlichen Anteil übernehmen. Zudem tragen einerseits die unschuldigen Unfallopfer oder deren Angehörige einen grossen Teil dieser nicht gedeckten Kosten und andererseits die Mitglieder von Personenversicherungen, denen durch Verkehrsunfälle höhere Prämien angelastet werden.

Zu den in der Strassenrechnung ausgewiesenen Kosten kommen sodann externe Kosten, welche sozialisiert, also auf die Allgemeinheit abgewälzt werden, hinzu, wie z. B. für Luftverschmutzung, Lärm, Bodenverbrauch, Verlust von intakten Naturlandschaften, Zerschneiden von Lebensräumen, Schäden an Gebäuden und Kulturgütern, Energieverschleiss usw.

Nach dem Prinzip, wonach der Verkehr seine vollen Kosten selbst übernehmen muss, ist es notwendig, dass zukünftig diese externen Kosten der Verkehrsunfälle von den Verursachern selbst übernommen werden und die Allgemeinheit damit entlastet wird. Nur wenn die Preise für die Inanspruchnahme von Verkehrsmitteln deren gesamte Kosten widerspiegeln, ist von den Verbrauchern ein volkswirtschaftliches Verhalten zu erwarten. Die externen Kosten sollen deshalb den Verursachern über die Treibstoffzölle angelastet werden.

Artikel 36ter der Bundesverfassung zählt im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr aus Treibstoffzollerträgen zu finanzierende Aufgaben im einzelnen unter den Buchstaben a bis f auf. Das Treibstoffzollgesetz sorgt für die Umsetzung. Mit diesen Bundesverfassungsartikeln wird der Teufelskreis der engen Zweckbindung des Treibstoffzollgesetzes nur für den Strassenbau gebrochen, indem die Einnahmen aus Umweltschutz- und Landschaftsschutzmassnahmen z. B. für Lärmschutz verwendet werden können.

Mit meiner parlamentarischen Initiative will ich, dass dieser Artikel 36ter durch Buchstabe g derart erweitert wird, dass die externen Kosten von Strassenverkehrsunfällen zweckgebunden aus dieser Kasse der Allgemeinheit rückvergütet werden können. Die externen Unfallkosten von 1,5 Milliarden Franken ergäben eine zweckgebundene Benzinverteuerung über den Zolllzuschlag von 20 Rappen pro Liter. Trotz der kürzlich erfolgten Benzinverteuerung hat die Schweiz nach Luxemburg und England noch immer das billigste Benzin in Europa. Eine weitere Erhöhung ist deshalb auch im internationalen Vergleich zumutbar.

Wozu die zusätzlichen Treibstoffzollgelder verwendet werden, müsste nach Annahme meiner Initiative im Treibstoffzollgesetz detailliert geregelt werden. Die Ecoplan-Studie gibt klar Auskunft darüber, wo die externen Kosten anfallen, wohin demnach auch die entsprechenden Gelder zurückfliessen sollten. Ich denke da vor allem an unsere Sozialversicherungen, also Krankenkassen, Unfallversicherungen, Taggeldversicherungen, AHV und IV. Ein weiterer Schritt Richtung Kostenwahrheit wäre, wenn die Kosten von den Verursachern selbst und nicht mehr von den Prämien der Allgemeinheit beglichen würden.

Die Abstimmungsanalyse der Treibstoffzollzulage hat gezeigt, dass das Volk bereit ist, gerechtfertigte Benzinpreiserhöhungen in Kauf zu nehmen. Es wäre auch möglich, die Gelder für die SBB zu verwenden, da diese verkehrssicherer sind. Eine weitere, vielleicht etwas utopische Möglichkeit wäre die Unterstützung eines Frauenprojektes; die Männer verursachen rund 73 Prozent aller Unfälle, also wesentlich mehr als Frauen mit knapp 23 Prozent.

Nebst der Internalisierung der externen Unfallkosten verfolge ich mit meiner Initiative noch das Ziel, den Blutzoll auf unseren Strassen zu verringern. Die Zahl der Verkehrstoten und -verletzten ist unwahrscheinlich hoch und bedeutet unermessliches Leid für die Betroffenen und deren Angehörige. Die Suva-Statistik zeigt, dass der Freizeitverkehr mehr schwere und tödliche Unfälle zur Folge hat als die gesamte Arbeitstätigkeit. Die Strassenverkehrsteilnehmer haben es mit der Überwälzung der Kosten selbst in der Hand, durch vorsichtiges

Fahren den zweckgebundenen Treibstoffzollzuschlag möglichst gering zu halten.

Erwägungen der Kommission

In einer eingehenden Diskussion hielt die Kommission dazu folgendes fest:

Die Kommissionsmehrheit stimmt den Erwägungen der Initiantin grundsätzlich zu und begrüsst die Initiative als Möglichkeit, einen ersten Schritt Richtung Kostenwahrheit zu machen. Die Allgemeinheit würde von den durch Unfälle entstandenen Kosten entlastet, indem diese den Verursachern selber überbunden werden. Wie diese Internalisierung der externen Kosten umzusetzen ist, wird Gegenstand der Detailprüfung bei der Ausarbeitung einer konkreten Vorlage sein müssen.

Die Kommissionsminderheit vertritt demgegenüber die Auffassung, dass die Bevölkerung nicht bereit wäre, eine nochmalige Verteuerung des Benzins in Kauf zu nehmen, um so weniger, als dies im besonderen auch die Randregionen übermässig belasten würde. Sodann müsste auch die Wettbewerbsfähigkeit der Schweiz leiden, da letztlich die Wirtschaft die zusätzlichen Kosten eines solchen Treibstoffzollzuschlags zu übernehmen hätte.

Wanner Christian (R, SO) présente au nom de la Commission des transports et des télécommunications (CTT) le rapport écrit suivant:

Le 18 décembre 1993, M^{me} Gonseth, conseillère nationale, a déposé une initiative parlementaire sous la forme d'une demande conçue en termes généraux.

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil national, qui a été chargée de l'examen de cet objet, a entendu l'auteur de l'initiative le 17 août 1993.

Développement de l'auteur de l'initiative (résumé)

Mon initiative vise à internaliser les coûts externes des accidents de la circulation. Personne n'ignore que la collectivité doit participer aux frais occasionnés par les automobilistes. Une controverse subsiste quant au montant des coûts globaux entraînés par le trafic des véhicules à moteur ainsi que sur les coûts externes, soit les coûts non couverts par les auteurs d'accidents. La volonté politique d'internaliser ces coûts a fait défaut jusqu'ici, tandis que l'on se contentait d'effectuer des études contradictoires. Le rapport final d'avril 1991 intitulé «Coûts sociaux des accidents de la circulation en Suisse», rédigé sur mandat du Service d'étude des transports, met en évidence les coûts énormes que les accidents de la circulation entraînent pour la collectivité. Selon ce rapport, 493 000 accidents de la circulation routière se sont produits en 1988, causant 963 morts et 110 000 blessés. Ces chiffres tiennent compte des cas échappant aux statistiques.

D'après les estimations, ces accidents ont entraîné des coûts totalisant 5,3 milliards de francs, dont 1,5 milliards de francs, soit près de 30 pour cent, ne sont pas couverts par les auteurs des accidents. Ce découvert concerne aussi bien le trafic des marchandises que celui des personnes, à part sensiblement égales. De ce découvert, près de 0,8 milliard de francs, soit environ 15 pour cent du coût total, sont reportés sur la collectivité.

Les coûts annuels ont cependant poursuivi leur progression depuis la publication de cette étude. Les chiffres les plus récents de juillet 1993 se montent à 6,6 milliards de francs de coûts sociaux pour les accidents de la circulation en 1991, ce qui équivaut à une augmentation de 1,3 milliards de francs en l'espace de 3 ans malgré le recul du nombre des accidents.

Sur l'ensemble des coûts non couverts par les auteurs d'accidents, une part considérable est supportée par les finances publiques sous forme de subventions aux hôpitaux et de contribution aux frais de justice et de police. Les victimes innocentes des accidents ou leurs proches supportent eux-mêmes une part importante du découvert, de même que l'ensemble des affiliés aux assurances de personnes, qui doivent verser des cotisations plus élevées en conséquence des accidents.

Aux coûts des accidents de la route s'ajoutent des coûts externes socialisés, c'est-à-dire supportés par la collectivité, entraî-

nés notamment par la pollution de l'air, le bruit, l'érosion, la dégradation de paysages préservés jusqu'ici et d'espaces vitaux, les atteintes aux édifices historiques et biens culturels, l'épuisement des réserves énergétiques, etc.

En vertu du principe selon lequel le trafic doit couvrir pleinement ses coûts, les coûts externes des accidents de la circulation doivent à l'avenir être pris en charge par les acteurs des accidents, à la décharge de la collectivité. Ces coûts seront donc imputés aux personnes responsables des accidents par le biais des taxes sur les carburants. Les usagers n'adopteront un comportement solidaire que lorsque les prix découlant de l'utilisation de véhicules couvriront leurs coûts globaux. L'article 36ter de la Constitution fédérale énumère en détail aux lettres a à f les tâches en rapport avec la circulation routière financées à l'aide du produit des taxes sur les carburants. La loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants règle la mise en oeuvre de cette mesure. L'insertion de l'article 36ter a permis de rompre le cercle vicieux de l'affectation exclusive de la taxe sur les carburants à la construction des routes, dans la mesure où les recettes destinées à des mesures de protection de l'environnement et du paysage peuvent également servir par exemple à la protection contre le bruit. Mon initiative devrait permettre une extension de l'article 36ter au moyen de la lettre g, de telle sorte qu'une part de ces ressources de la Confédération soient affectées spécialement à la couverture des coûts externes des accidents de la route. Les coûts externes des accidents de 1,5 milliards de francs nécessiteraient une hausse du prix de l'essence de 20 centimes le litre. En dépit des augmentations récentes, le prix de l'essence en Suisse reste le plus avantageux d'Europe après le Luxembourg et l'Angleterre, c'est pourquoi une majoration supplémentaire serait également possible compte tenu de la situation des pays voisins.

En cas d'aboutissement de mon initiative, la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants devrait régler en détail l'usage des recettes supplémentaires afférentes aux taxes sur les carburants. L'étude réalisée par Ecoplan indique clairement les secteurs touchés par les coûts externes, lesquels devraient bénéficier d'une répartition en conséquence des contributions. Je pense avant tout à nos assurances sociales, soit les caisses-maladie, les assurances-accidents, les assurances d'indemnités journalières, l'AVS et l'AI. On pourrait réaliser un pas de plus vers la réalité des coûts si ceux-ci étaient couverts par les auteurs des accidents eux-mêmes et non plus par les primes de la collectivité. L'analyse de la votation concernant l'introduction d'une surtaxe sur les carburants a montré que le peuple était disposé à accepter des hausses justifiées du prix de l'essence. Les contributions pourraient également être versées aux CFF dans le but de promouvoir un moyen de transport présentant moins de risques. Une autre possibilité, peut-être plus utopique, serait aussi envisageable, à savoir un soutien à un projet en faveur des femmes; en effet, les hommes causent beaucoup plus d'accidents (73 pour cent) que les femmes (23 pour cent). Outre l'internalisation, mon initiative s'efforce de réduire le lourd tribut en vies humaines payé actuellement sur les routes. Le nombre des victimes des accidents de la circulation atteint des proportions démesurées; il s'accompagne de souffrances infinies pour bien des personnes touchées et leurs proches. La statistique de la CNA montre que la circulation fériée cause plus d'accidents graves et mortels que l'activité professionnelle dans son ensemble. Avec le transfert des coûts, il ne tiendrait qu'aux usagers de la circulation routière de maintenir, en adoptant une conduite en conséquence, un montant réduit de la surtaxe sur les carburants à affectation spéciale.

Considérations de la commission

Lors d'une discussion approfondie, la commission a fait les constatations suivantes:

La majorité de la commission approuve sur le fond les considérations de l'auteur de l'initiative, laquelle permettrait de réaliser un premier pas vers une réalité des coûts dans le domaine des accidents de circulation. La collectivité serait par conséquent déchargée des coûts des accidents, dans la mesure où ceux-ci seraient pris en charge par les responsables eux-

mêmes. La mise en oeuvre de l'internalisation des coûts externes devrait être réglée en détail au cours de l'élaboration d'un projet de loi.

La minorité de la commission estime par contre que la population ne serait pas disposée à accepter une nouvelle hausse du prix de l'essence, ceci d'autant plus qu'une telle mesure pèserait trop lourdement sur les régions périphériques. Elle se repercuterait sur la compétitivité de la Suisse, car les nouveaux coûts devraient être supportés en définitive par l'économie.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 10 zu 8 Stimmen (bei 2 Enthaltungen):

Mehrheit

Der Initiative Folge geben

Minderheit

(Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Schmied Walter, Seiler Hanspeter)

Der Initiative keine Folge geben

Proposition de la commission

La commission propose par 10 voix contre 8 (avec 2 abstentions):

Majorité

Donner suite à l'initiative

Minorité

(Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Fischer-Seengen, Giezendanner, Giger, Schmied Walter, Seiler Hanspeter)

Ne pas donner suite à l'initiative

Bircher Peter (C, AG), Berichterstatter: Sie haben zu dieser parlamentarischen Initiative den Bericht der Kommission erhalten. Ich beschränke mich auf sieben Schwerpunkte bzw. Erwägungen:

1. Mit eindrücklicher Regelmässigkeit stellt die Suva fest, dass der Freizeitverkehr in der Schweiz mehr schwere und tödliche Unfälle verursacht als die gesamte Arbeitstätigkeit.
2. Dass im ganzen Verkehrs- und Umweltbereich das Verursacherprinzip vermehrt und konsequent zum Tragen kommen soll, ist unbestritten.

3. Man redet seit Jahren von Kostenwahrheit im Verkehr und von den sogenannten externen Kosten. Immer wieder werden die Berechnung und deren Grundlagen angezweifelt. Sogenannte externe, zu Lasten der Allgemeinheit anfallende Kosten sind in der Tat schwer bezifferbar bei Lärm, Luftbelastung, Klimaveränderungen, Gebäudeerschütterungen usw. Hingegen sind Unfallkosten recht differenziert und genau bezifferbar, auch wenn selbstverständlich viel, ja unermessliches menschliches Leid und grösste Tragödien durch Unfälle verursacht werden, die materiell gar nicht erfassbar sind.

4. Die Studie des EVED, welche bereits 1991 veröffentlicht wurde und auf die sich die Initiatorin im wesentlichen beruft, aber auch verschiedene weitere Publikationen beziffern die Unfallkosten auf der Strasse auf 5,4 Milliarden Franken, wobei 1,5 Milliarden Franken nicht gedeckt seien.

Wer deckt denn diese 1,5 Milliarden Franken? Mindestens die Hälfte – so wird ausgeführt – tragen die unschuldigen Unfall-opfer oder deren Angehörige. Weiter bleiben Produktions- und Erwerbsausfälle nicht gedeckt, und der schwierigste Bereich sind die immateriellen Schäden; das ist Tatsache. Aber auch wir alle, die Allgemeinheit, zahlen über die Spitalsubventionen, die Krankenkassen und die Versicherungsprämien.

5. Vergleich Schiene/Strasse: Auf eine Kurzform gebracht wird festgestellt, dass im Vergleich Strasse/Schiene die externen Kosten bei Verkehrsunfällen folgendes Bild ergeben: für die Strasse pro Personenkilometer 1,4 Rappen, für die Schiene 0,4 Rappen. Tonnengüterkilometer – noch ein drastischeres Bild –: Strasse 1,3 Rappen, Schiene 0,1 Rappen. Die Bahn schneidet da also äusserst gut ab.

6. Nicht nur von Kosten reden, auch vom Nutzen, wird immer wieder eingewendet. Der enorme Nutzen – Mobilität, Produktivität, Verkehr als Schmiermittel der Wirtschaft usw. – kommt grossenteils den Verkehrsteilnehmern direkt zu. Der Nutzen ist also schon weitgehend internalisiert, hingegen ein wesentlicher Kostenanteil nicht.

7. Auch bei – glücklicherweise – sich zurückbildenden Unfallzahlen bleiben die ungedeckten Kosten hoch. Das wurde kürzlich wieder festgestellt, und es wurde darauf verwiesen, dass höhere Steuern und Versicherungsprämien eine Folge davon seien.

Nun zusammengefasst die weiteren Überlegungen der Kommission: Die Mehrheit ist der Meinung, dass die erwähnten Feststellungen gewichtig seien und ein erster Schritt zur Kostenwahrheit im Verkehr getan werden müsse. Sie stimmt grundsätzlich den Erwägungen der Initiantin zu. Die Allgemeinheit würde von Kosten entlastet, die den Verursachern zugewiesen werden müssten. Die Umsetzung der Internalisierung müsste allerdings noch im Detail geprüft werden.

Die Minderheit vertrat die Auffassung, eine weitere Belastung des Verkehrs sei nicht opportun. Diese müsste zwangsläufig und am praktikabelsten über den Benzinpreis geschehen; es wurde von 20 Rappen pro Liter gesprochen. Hier könne nicht schon wieder eine Erhöhung in die Wege geleitet werden. Benachteiligt, so wurde weiter erwähnt, wären bei höherer Belastung des Verkehrs vor allem die Bergregionen und abgelegene Gebiete, wo viele auf das Auto als Transportmittel angewiesen seien und auch der Güterverkehr vermehrt auf der Strasse stattfinden müsse. Die Belastung der Wirtschaft sei nicht akzeptabel; damit wäre eine Verminderung der Wettbewerbsfähigkeit, auch international, Tatsache.

Mit 10 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen sprach sich die Kommission dafür aus, der Initiative Folge zu geben.

Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Vous avez reçu un rapport écrit très complet sur l'initiative parlementaire Gonseth relative aux coûts externes des accidents de la circulation.

Je dois dire deux mots à propos du délai dans lequel cette initiative parlementaire est traitée en plénum. L'initiative a été discutée par la Commission des transports et des télécommunications le 17 août 1993 et elle a déjà été déplacée trois fois dans l'ordre du jour des sessions pour cause de surcharge. Maintenant, nous devons obligatoirement la traiter, faute de quoi nous ne respecterions pas le délai d'une année pour le traitement des initiatives parlementaires.

Bien sûr, durant cet intervalle, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a publié en novembre 1993 son premier rapport sur la vérité des coûts. Et après la décision du peuple du 20 février 1994 sur la taxe poids lourd à la prestation, ce même département de M. Ogi prépare pour la fin de l'année des propositions politiques concrètes. Donc, notre Conseil aura l'occasion d'approfondir l'ensemble de la problématique de la vérité des coûts.

Je reviens à l'initiative parlementaire Gonseth. Le 17 août 1993, par 10 voix contre 8 et avec 2 abstentions, votre commission a décidé de lui donner suite. La majorité de la commission a estimé que l'initiative représentait un bon premier pas vers la vérité des coûts. La minorité de la commission mettait en évidence les conséquences négatives de l'augmentation des coûts de transport sur l'économie, en particulier dans les régions périphériques.

Je répète que la commission, par 10 voix contre 8 et avec 2 abstentions, vous demande de donner suite à l'initiative.

Gonseth Ruth (G, BL): Wer Auto fährt, lässt andere mitbezahlen. Das ist heute eine Binsenwahrheit. Kostenwahrheit im Verkehr gilt allgemein als zentrales Erfordernis einer ökologisch und volkswirtschaftlich orientierten Verkehrspolitik. Meine parlamentarische Initiative ist ein Schritt in Richtung Kostenwahrheit. Ich will die notwendige Verfassungsgrundlage schaffen, damit die externen Kosten von Verkehrsunfällen auf die Verursacher überwält werden können. Diese Kosten sind längst präzise bekannt. Sie wurden in einer Studie von Ecoplan für das Jahr 1988 detailliert und zuverlässig errechnet.

Zur Erinnerung einige Ergebnisse aus dieser Studie: 1988 ereigneten sich im Strassenverkehr 493 000 Unfälle. Dabei wurden 963 Personen getötet und 119 000 Personen verletzt. In diesen Zahlen sind auch die sogenannten Dunkelziffern enthalten. Bei der Zuordnung der Unfälle und Opfer auf unfallverursachende Kategorien wird der grösste Teil der Unfälle, nämlich 59 Prozent, durch Personenwagen verursacht. Die Perso-

nenwagen sind auch die Hauptverursacher der Todesfälle, gefolgt von den Nutzfahrzeugen.

Die sozialen Kosten dieser Strassenverkehrsunfälle beliefen sich 1988 auf 5,742 Milliarden Franken. Diese Zahl ist gemäss Studie generell abgesichert. Für 64 Prozent all dieser Kosten sind wiederum Personenwagen verantwortlich. 12 Prozent werden durch die Nutzfahrzeuge, 11 Prozent durch die Kategorie Mofa/Fahrrad verursacht. Die externen Kosten betragen 1988 1,48 Milliarden Franken, das sind rund 30 Prozent der Unfallkosten, welche nicht von den Verursachern selbst gedeckt, sondern auf die Allgemeinheit abgewälzt werden. Obwohl die Zahl der Unfälle in den Jahren seit 1988 leicht zurückgegangen ist, sind die sozialen Kosten gestiegen. 1991 betragen sie bereits 6,6 Milliarden Franken, das ist ein Anstieg von 1,3 Milliarden in nur drei Jahren.

Wo schlagen nun diese externen Kosten zu Buche? Der grösste Teil, nämlich 55,7 Prozent, betrifft Produktionsausfälle, welche über Taggelder, Invalidenleistungen, Hinterlassenenleistungen der AHV abgegolten werden. Mit 14,8 Prozent respektive 13,3 Prozent folgen die externen immateriellen und die medizinischen Heilungskosten. 14,9 Prozent machen zusammen die externen administrativen Kosten aus. Die externen Kosten werden also vorwiegend im Bereich von Sozialversicherungen auf die Allgemeinheit überwält und tragen dort zu den beklagten Kosten- und Prämiensteigerungen bei.

Zurück zu meiner Initiative: Bis heute fehlt eine Verfassungsgrundlage, damit die externen Kosten von Verkehrsunfällen auf die Verursacher selbst abgewälzt werden können; diese Lücke möchte ich nun schliessen.

Artikel 36ter der Bundesverfassung zählt im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr die aus Treibstoffzollerträgen zu finanzierenden Aufgaben im einzelnen unter den Buchstaben a bis f auf. Das Treibstoffzollgesetz sorgt für die Umsetzung. Mit meiner parlamentarischen Initiative soll Artikel 36ter BV durch eine neue Litera g erweitert werden, damit auch die externen Unfallkosten zweckgebunden aus dieser Kasse der Allgemeinheit zurückvergütet werden. Die externen Unfallkosten von 1,5 Milliarden Franken würden eine zweckgebundene Benzinverteuerung über den Zollzuschlag von zirka 20 Rappen notwendig machen.

Wofür sollen nun diese Gelder aus dem Treibstoffzollzuschlag verwendet werden? Im Detail müsste das nach Annahme meiner Initiative im Treibstoffzollgesetz geregelt werden. Ich bin aber der Meinung, dass das Geld dahin zurückfliessen müsste, wo die externen Kosten zu Buche schlagen. Darüber gibt die Ecoplan-Studie Auskunft. Es müsste vor allem in die Sozialversicherungen zurückfliessen, also Krankenkassen, Unfallversicherungen, AHV und IV.

Sie alle wissen, dass das Problem der steigenden Krankenkassen- und Unfallversicherungsprämien sowie das ungewisse Schicksal der AHV/IV der Bevölkerung unter den Nägeln brennen. Ich meine, um so mehr ist es auch ein sozialpolitisches Anliegen, dass die Prämien dieser Versicherungen für die Allgemeinheit von den externen Kosten entlastet werden, indem sie von den Verursachern selbst übernommen werden. Wir wären der Kostenwahrheit im Verkehr, aber auch im Gesundheitswesen und bei den Sozialversicherungen ein Stück näher.

Natürlich gäbe es auch weitere Möglichkeiten, um das Geld zu verwenden, beispielsweise für die Mutterschaftsversicherung. Ich komme darauf, weil Frauen viel weniger Unfälle verursachen, aber dennoch bei den Prämien und den externen Kosten gleich belastet werden wie die Männer. Männliche Personenwagenlenker waren 1991 für 77 Prozent der Unfälle verantwortlich, Lenkerinnen dagegen nur für 23. Zumindest möchte ich Sie bitten, diese Tatsache bei Ihren nächsten Diskussionen und Entscheiden über Rechte und Pflichten bei der Gleichstellung auch zu bedenken.

Leider bleibt mir nicht die Zeit, noch andere Argumente zu bringen. Ich möchte Sie bitten, diesen ersten Schritt in Richtung Kostenwahrheit bei Verkehrsunfällen zu unterstützen.

Giger Titus (R, SG), Sprecher der Minderheit: Im Namen einer starken Kommissionsminderheit bitte ich Sie, der Initiative keine Folge zu geben.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat die Arbeiten aufgenommen, um einen Gegenvorschlag zur parlamentarischen Initiative Bundi betreffend Kostenwahrheit im Verkehr zu erarbeiten. Die Kommission wird die Frage noch vor den Sommerferien behandeln.

Es ist richtig, dass das Problem der Kostenwahrheit im Verkehr umfassend angegangen wird, dass Transparenz geschaffen und – gestützt darauf – die entsprechenden Massnahmen getroffen werden. Im Lichte dieser Entwicklung ist es nicht sinnvoll, Teilbereiche herauszuberechnen und Präjudizien zu schaffen, kurz bevor dieser Problembereich umfassend abgehandelt wird. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat im August 1993 mit 10 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen der parlamentarischen Initiative Gonseth zugestimmt.

Es stellt sich die Frage, warum nur externe Unfallkosten des Strassenverkehrs durch eine Sonderfinanzierung gedeckt werden sollen. Solche externe Kosten entstehen in hohem Mass auch bei Sportunfällen, z. B. bei Ski- und Fussballunfällen usw. Warum werden diese Kosten beispielsweise nicht den Skiliftbetreibern oder anderen Sportunternehmungen angelastet? Das ist doch die Frage. Diese ungleiche Behandlung ist für uns nicht tragbar.

Warum diese Haltung, obwohl die Internalisierung der ausgewiesenen Kosten – besser die Kostenfairness – an sich unbestritten ist? Es geht nicht in erster Linie um die Internalisierung der Kosten, sondern es geht entweder um eine Entnahme von Geldern aus der Treibstoffzollkasse für einen speziellen Zweck oder um eine Treibstoffzollerhöhung. Im März 1993 haben wir der Erhöhung des Treibstoffzolls zugestimmt. Von einer weiteren Erhöhung ist bereits die Rede, man spricht ja von 25 Rappen pro Liter. Am 20. Februar dieses Jahres haben wir der Erhöhung der Schwerverkehrsabgabe und der Autobahnvignette zugestimmt.

Eine nochmalige Treibstoffzollerhöhung würde viele Kreise und vor allem diejenigen Regionen treffen, die durch den öffentlichen Verkehr sehr schlecht erschlossen sind. Würde man den Treibstoffpreis nicht erhöhen, hätte dies z. B. zur Folge, dass Mittel für die Fertigstellung der Nationalstrassen fehlen würden. Die Neat wird bekanntlich zum Teil ebenfalls aus dieser Kasse finanziert.

Der Initiative darf vor allem aus folgenden Gründen keine Folge gegeben werden: Am 20. Februar 1994 hat der Souverän einem Kompetenzartikel zur Einführung einer verbrauchs- und leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe zugestimmt. Damit liegen verfassungsmässige Grundlagen zur Anlastung aller externen Kosten des Güterverkehrs vor. Die Arbeiten für die konkrete Ausgestaltung dieser Abgaben sind also in vollem Gange. Mit einem Entwurf zu einem Bundesgesetz darf im nächsten Jahr gerechnet werden. Das Parlament hat in der Frühjahrssession 1994 zwei Motionen überwiesen, welche die rasche Einführung einer verbrauchs- oder leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe verlangen. Wie ich erfahren habe, beantragt das EVED dem Bundesrat, diese Motion anzunehmen.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht sinnvoll, einen Teilbereich der externen Kosten separat zu behandeln. Dies führt zu Doppelspurigkeiten und zu einer Verzettlung der politischen Energien, was dem Anliegen der Initiantin sicher auch nicht entspricht. Eine Ergänzung von Artikel 36ter der Bundesverfassung, wie sie Frau Gonseth vorschlägt, führt auch dazu, dass rund 650 Millionen Franken – das sind die gesamten externen Unfallkosten des Strassenverkehrs 1988 – zu Lasten anderer durch Treibstoffzollgelder finanzierter Projekte gehen würden. Dass dabei weitere Arbeitsplätze abgebaut würden, leuchtet jedermann ein.

Der Vorschlag von Frau Gonseth bringt nur mehr Ausgaben, aber nicht mehr Einnahmen. Einsparungen auf der Ausgaben-seite wären beim Nationalstrassenbau oder beim kombinierten Verkehr sowie der Neat vorzunehmen. Die Initiative passt unter dem Aspekt «mehr Ausgaben, aber nicht mehr Einnahmen» zudem schlecht zur gegenwärtigen prekären Situation der Bundesfinanzen.

Die Anlastung der externen Kosten wurde schon einmal im Parlament vorgeschlagen, so 1985 bei der Behandlung der Autobahnvignette. Damals sah das Parlament von einem Al-

leingang der Schweiz ab, da diese Frage auf europäischer Ebene kein Thema war. An dieser Situation hat sich in den vergangenen neun Jahren nichts geändert.

Aus diesen Überlegungen und angesichts der tatsächlichen Situation bitte ich Sie, der Initiative Gonseth keine Folge zu geben.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Giezendanner Ulrich (A, AG): Ich habe nur zwei Zahlen zu korrigieren, die tendenziös sind:

1. Frau Gonseth hat von 435 000 Verkehrsunfällen im Jahre 1993 gesprochen. Laut Statistischem Jahrbuch waren es schon 1991 nur 77 922. Das kann also nicht stimmen.
2. Herr Bircher hat von 1,4 Rappen Strassen- und 0,4 Rappen Bahnkosten pro Personenkilometer gesprochen. Das kann nicht stimmen, weil die Seetalbahn-Unfälle ganz klar der Strasse und nicht der Bahn angelastet wurden.

Persönliche Erklärung – Déclaration personnelle

Gonseth Ruth (G, BL): Herr Giezendanner, Sie haben mir nicht ganz zugehört. Ich habe das genau aus der Ecoplan-Studie zitiert; dort steht ganz genau, dass in dieser Zahl auch die Dunkelziffer inbegriffen ist. Diese Dunkelziffer schlägt eben auch zu Buche; viele Leute melden sich zwar nicht bei der Polizei, aber später beim Arzt oder im Spital, und das macht eben diese externen Kosten aus.

Namentliche Abstimmung – Vote par appel nominal

Für den Antrag der Minderheit (keine Folge geben) stimmen:

Votent pour la proposition de la minorité (ne pas donner suite):

Allenspach, Aregger, Baumberger, Bonny, Borradori, Bortoluzzi, Bühler Simeon, Bühler Gerold, Bürgi, Camponovo, Chevallaz, Comby, Daepp, Deiss, Dettling, Dreher, Ducret, Eggly, Eymann Christoph, Fischer-Häggingen, Fischer-Seengen, Fischer-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Fritsch Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Graber, Gros Jean-Michel, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hildbrand, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jenni Peter, Kern, Kühne, Lepori Bonetti, Leu Josef, Leuba, Loeb François, Mamie, Mauch Rolf, Miesch, Moser, Nebiker, Oehler, Philipona, Poncet, Raggenbass, Reimann Maximilian, Rutishauser, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Spoerry, Steinemann, Steiner Rudolf, Tschuppert Karl, Vetterli, Wanner, Weyeneth, Wittenwiler, Wyss Paul (69)

Für den Antrag der Mehrheit (Folge geben) stimmen:

Votent pour la proposition de la majorité (donner suite):

Bär, Bäumlín, Béguelin, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bühlmann, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Danuser, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberger, Engler, Fankhauser, Fasel, von Felten, Goll, Gonseth, Gross Andreas, Grossenbacher, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Herczog, Hess Peter, Hollenstein, Jöri, Ledergerber, Leemann, Leuenberger Ernst, Leuenberger Moritz, Maeder, Marti Werner, Meier Hans, Meyer Theo, Misteli, Ostermann, Pini, Rechsteiner, Robert, Ruckstuhl, Ruffy, Schmid Peter, Sieber, Stalder, Stamm Judith, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Thür, Vollmer, Weder Hansjürg, Wick, Zbinden, Züger, Zwygart (58)

Der Stimme enthalten sich – S'abstiennent:

Columberg (1)

Abwesend sind – Sont absents:

Aguet, Aubry, Baumann, Berger, Bezzola, Binder, Blocher, Bodenmann, Borel François, Borer Roland, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bundi, Cavadini Adriano, Cincera, Couchepin, Darbellay, de Dardel, David, Duvoisin, Epiney, Fehr, Gobet, Grendelmeier, Gysin, Hämmerle, Hegetschweiler, Hubacher, Jaeger, Jeanprêtre, Keller Anton, Keller Rudolf, Maitre, Maspoli, Matthey, Mauch Ursula, Maurer, Meier Samuel, Mühlemann, Müller, Nabholz, Narbel, Neuenschwander, Perey, Pidoux, Rebeaud, Rohrbasser, Ruf, Rychen, Sandoz, Savary,

Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Schnider, Schwab, Segmüller, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Stucky, Suter, Theubet, Tschäppät Alexander, Tschopp, Wiederkehr, Wyss William, Ziegler Jean, Zisyadis, Zwahlen (71)

Präsidentin, stimmt nicht – Présidente, ne vote pas:

Haller (1)

*Schluss der Sitzung um 17.50 Uhr
La séance est levée à 17 h 50*

Parlamentarische Initiative (Gonseth) Externe Kosten von Verkehrsunfällen

Initiative parlementaire (Gonseth) Coûts externes des accidents de la circulation

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.453
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.06.1994 - 15:00
Date	
Data	
Seite	1149-1154
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 156

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.