

CH_VB 90.599 vom 29. August 1990

Bundesverwaltung, 1990-08-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_90.599

FR: CH_VB 90.599 du 29 août 1990

IT: CH_VB 90.599 del 29 agosto 1990

Volltext

Postulat Scherrer 388 N 11 mars 1991 Ce problème pourrait être atténué par la pose de microphones fixes ou par des prescriptions plus détaillées quant au bon usage du Natel.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 29. August 1990 Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 août 1990 Dans sa réponse à l'interpellation que l'auteur du postulat avait déposée, le 9 mars 1988, sur le thème «Téléphone dans les voitures et sécurité» (88.351), le Conseil fédéral a déjà développé, de manière détaillée, son point de vue concernant l'usage des radios-téléphones et les questions qui en découlent. Il est toujours d'avis qu'il ne serait pas indiqué d'édicter des prescriptions détaillées sur l'utilisation des radios-téléphones, ne serait-ce qu'en raison des différences qui existent entre les modèles d'appareils quant à leur mode d'utilisation. Au demeurant, les règles générales du droit de la circulation routière régissant les devoirs de la prudence sont tout à fait suffisantes (art. 31, al. 1 et 3, de la loi sur la circulation routière, RS741.01; art. 3, lrai., de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière, RS741.11). En outre, une enquête récente effectuée auprès des cantons d'une certaine importance a révélé qu'aucun accident imputable à une utilisation incorrecte du radio-téléphone n'était à déplorer, bien que plus de 100 000 appareils de ce genre soient maintenant en service. C'est pourquoi, même au vu de la situation actuelle dans ce domaine, il s'avère inutile de mettre sur pied une commission d'experts neutres.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat. Abstimmung - Vote Für Ueberweisung des Postulates 38 Stimmen Dagegen 47 Stimmen #ST# 90.599 Postulat Scherrer Emissionsgrenzwerte für leichte Motorwagen Emissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1990 Der Bundesrat wird eingeladen, die in der «Verordnung über die Abgasemissionen leichter Motorwagen» (FAV1) vom 22. Oktober 1986 für den 1. Oktober 1990 vorgesehene Verschärfung der Abgasemissionen leichter Motorwagen der Gruppe II mit Selbstzündungsmotoren aufzuschieben, bis der Stand der Technik die Einhaltung des Partikelgrenzwertes von 0,162 g/km in Verbindung mit dem NOx-Grenzwert von 1,1 g/km ermöglicht. Texte du postulat du 21 juin 1990 Le Conseil fédéral est prié d'ajourner le renforcement des dispositions concernant les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères du groupe II équipées d'un moteur à allumage par compression - renforcement prévu pour le 1er octobre 1990 dans l'ordonnance du 22 octobre 1986 sur les émissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères (OEVI) - jusqu'à ce que les progrès techniques permettent de respecter à la fois la valeur limite fixée pour les particules (0,162 g/km) et celle fixée pour les oxydes d'azote (1,1 g/km). Mitunterzeichner-Cosignataires: Dreher, Friderici (2) Schriftliche Begründung - Développement par écrit «Aufschub der in der FAV1 für den 1. Oktober 1990 vorgesehenen Emissionsgrenzwerte für leichte Motorwagen der Gruppe II mit Selbstzündungsmotoren» Der Stand der Motorentechnik ist so weit fortgeschritten, dass die am 1. Oktober 1988 in Kraft gesetzten Emissionsgrenzwerte von allen leichten Motorwagen der Gruppe II eingehalten werden.

Auf den 1. Oktober 1990 ist nun in bezug auf die Stickoxide (NOX) und die Partikel (bei Selbstzündungsmotoren) eine weitere Verschärfung vorgesehen. Die Partikelvorschrift von 0,162 g/km kann aber in Verbindung mit dem NOx-Grenzwert von 1,1 g/km zum heutigen Zeitpunkt von praktisch keinem Hersteller erreicht werden. Dieser Umstand wird dazu führen, dass ab 1. Oktober 1990 praktisch keine leichten Nutzfahrzeuge der Gruppe II mit Dieselmotoren mehr in die Schweiz eingeführt werden können. Als einzige Alternative bieten sich Nutzfahrzeuge mit Benzinmotoren an, welche keinem Partikelgrenzwert unterliegen. Benzinmotoren verbrauchen aber 30 bis 40 Prozent mehr Treibstoff als Dieselmotoren, wodurch sich ein Zielkonflikt ergibt: Sowohl die Abgasemissionen als auch der Treibstoffverbrauch und damit der CO₂-Ausstoss sollen so tief wie möglich gehalten werden. Die ab 1. Oktober 1990 vorgesehenen Grenzwerte schliessen aber das eine oder andere aus. Wird die vorgesehene Verschärfung der Partikelemissionen in Verbindung mit der Senkung der NOx-Emissionen in die Praxis umgesetzt, wird dies dazu führen, dass leichte Nutzfahrzeuge mit Dieselmotoren (Importzahl 1989: 11 000) durch solche mit Benzinmotoren ersetzt werden. In bezug auf die Reduktion des Energieverbrauchs und des CO₂-Ausstosses wirkt sich dies kontraproduktiv aus. Die FAV 1 wurde zu einem Zeitpunkt in Kraft gesetzt, als die Reduktion der toxischen Abgase klar erste Priorität hatte. Heute aber tritt die Reduktion des CO₂, welche nur mit einer Verminderung des Treibstoffverbrauchs erreicht wird, zunehmend in den Vordergrund. Aus diesem Grund ist alles zu unterlassen, was den Gesamttreibstoffverbrauch und damit den Ausstoss von CO₂ erhöht. Ein Aufschub der für den 1. Oktober 1990 vorgesehenen Reduktion der NOX- und Partikelgrenzwerte für leichte Motorwagen mit Selbstzündungsmotoren hätte auf den Gesamtabgasausstoss aller Motorfahrzeuge praktisch keinen Einfluss. Die Verschärfung der Grenzwerte würde hingegen zu einem spürbaren Ansteigen des Gesamttreibstoffverbrauchs und parallel dazu des CO₂-Ausstosses führen. Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, die Priorität zugunsten eines möglichst tiefen Treibstoffverbrauchs zu setzen und die für den 1. Oktober 1990 vorgesehene Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für leichte Motorwagen der Gruppe II mit Dieselmotoren aufzuschieben. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. November 1990 Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 novembre 1990 Der Bundesrat hat die Uebergangsbestimmungen der Verordnung über die Abgasemissionen leichter Motorwagen vom 22. Oktober 1986 (FAV 1) am 12. September 1990 geändert. Mit dieser Aenderung wird die Uebergangsfrist für die Einführung des für den 1. Oktober 1990 vorgesehenen Partikelgrenzwertes von 0,162 g/km, der den Fahrzeugherstellern am meisten Schwierigkeiten bereitet, um zwei Jahre erstreckt. An der Verschärfung des Stickoxid-Grenzwerts auf den 1. Oktober 1990 wird dagegen festgehalten. Der Bundesrat hat somit dem Anliegen des Postulanten entsprochen, zumindest soweit dies möglich ist, ohne die Ziele des Luftreinhalte-Konzepts zu beeinträchtigen. Schriftliche Erklärung des Bundesrates Déclaration écrite du Conseil fédéral Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzuschreiben.

11. März 1991 389 Postulat Fierz Präsident: Der Bundesrat beantragt, das Postulat abzuschreiben. Der Postulant ist damit einverstanden. Abgeschrieben - Classé #ST# 90.602 Postulat Fierz Antischleuderkurse Cours antidérapage Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1990 Der Bundesrat wird gebeten, den BfU-Report Nr. 10 betreffend Erfolgskontrolle von Antischleuderkursen sowie dessen empfehlende Schlussfolgerung durch einen unabhängigen Experten in wissenschaftlicher Statistik überprüfen zu lassen. Gleichzeitig möchte er prüfen, ob nicht die Subventionierung solcher Kurse (Kursbeiträge

an Teilnehmer, Aufwendungen für Werbung und Lehrmittel) durch den Fonds für Unfallverhütung einzustellen sei, da Kursabsolventen gemäss dieser Studie in mehr Unfälle mit Verletzten verwickelt sind. Texte du postulat du 21 juin 1990 Le Conseil fédéral est prié de faire réévaluer, par un expert en statistique indépendant, le rapport BPA no 10 concernant le contrôle de l'efficacité des cours antidérapage ainsi que la conclusion de ce rapport en vertu de laquelle ces cours seraient recommandables. En outre, il est invité à examiner si le fonds de sécurité routière ne devrait pas cesser de subventionner ces cours (contributions aux frais d'inscription ainsi qu'aux dépenses pour la publicité et le matériel d'enseignement) vu que, selon l'étude précitée, les personnes qui ont suivi les cours ont été impliquées dans un plus grand nombre d'accidents ayant fait des blessés. Mitunterzeichner - Cosignataires: Bär, Basler, Béguelin, Caccia, Daepf, Diener, Günter, Hafner Rudolf, Jeanprêtre, Kühne, Leutenegger Oberholzer, Longet, Maeder, Meier-Glatfelden, Nebiker, Petitpierre, Pidoux, Rebeaud, Rutishauser, Schmid, Spoerry, Stocker, Thür, Wiederkehr (24) Schriftliche Begründung - Développement par écrit Seit Frühjahr 1989 unterstützt der Fonds für Verkehrssicherheit anerkannte Weiterbildungskurse der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr. Gemäss dem Sekretariat seien bis 28. Mai 1990 Beiträge in Höhe von insgesamt 577 000 Franken an Kursteilnehmer ausbezahlt worden. Der Entscheid des Fonds, Weiterbildungskurse mitzufinanzieren, basiere u. a. auf dem BfU-Report Nr. 10, der 1987 publiziert wurde. Darin würden aufgrund des positiven Effekts auf das Unfallgeschehen solche Weiterbildungskurse empfohlen. Seit Jahren finanziert der Fonds auch die Werbung und die Unterrichtsmittel für die Aus- und Weiterbildung (also auch für Antischleuderkurse, s. Jahresbericht des Fonds 1988 S. 11). In diesem BfU-Report wird das Unfallgeschehen bei 1545 Absolventen der Antischleuderschule Regensdorf verglichen mit demjenigen einer gleichen Anzahl von Nichtabsolventen, und zwar für die Vierjahresperiode 1980-1983. Die Kursabsolventen hatten total mehr Unfälle mit Verletzten (26 = 1,68 Prozent) als die Nichtabsolventen (17 = 1,1 Prozent), anders ausgedrückt produzierten die Absolventen 52,7 Prozent mehr Unfälle mit Verletzten. Dieser Unterschied wird als «nicht signifikant» bezeichnet - eine Signifikanzberechnung für diese Totalzahlen findet sich im BfU-Report aber nicht. Eine Signifikanzberechnung findet sich nur bei einer Tabelle, wo die Leicht- und Schwerverletzten für Versuchs- und Kontrollgruppe getrennt aufgeführt sind, wobei kleine Zahlen entstehen, die keine Signifikanz mehr erreichen. Die Kursabsolventen hatten auch mehr Unfälle mit Sachschaden über 20 000 Franken, nämlich 8,6 Prozent aller Unfälle gegenüber nur 3,5 Prozent bei der Kontrollgruppe, während die Kontrollgruppe mehr Blechschäden aufwies. Diese Unterschiede ergaben eine schwache statistische Signifikanz (S. 40-42). Interessant ist auch, dass die Versuchsgruppe bei den besonders gefährlichen Frontalkollisionen etwas schlechter abschnitt: Frontalkollision beim Kreuzen (16,0 Prozent aller Unfälle der Versuchsgruppe gegenüber 11,4 Prozent der Kontrollgruppe), Frontalkollision beim Linksabbiegen (1,9 Prozent in der Versuchsgruppe gegenüber 0,4 Prozent in der Kontrollgruppe) sowie Frontalkollision beim Ueberholen (1,2 Prozent in der Versuchsgruppe gegenüber 0,4 Prozent in der Kontrollgruppe). In absoluten Zahlen gab es bei den Kursabsolventen 31 Frontalkollisionen und in der Kontrollgruppe 28 (diese Zahlen stehen so nicht im Report, wurden aber aus den Prozentzahlen zurückgerechnet, S. 43). In der Versuchsgruppe fand sich ein minim höherer Anteil an verschuldeten Unfällen: 52,5 Prozent gegenüber 49,1 Prozent (BfU-Report S. 44). Betreffend Zusammenhang mit Schleudern zeigte sich kein (!) Unterschied zwischen den beiden Gruppen (S. 45). Die Kontrollgruppe erreichte ihre günstigeren Zahlen trotz höherer jährlicher Fahrleistung und

geringerer Fahrpraxis (S. 25 des BfU-Reports). Bezogen auf den gefahrenen Kilometer würde also das schlechtere Abschneiden der Kursabsolventen noch deutlicher ausfallen! Die Kontrollgruppe erreichte ihre günstigeren Zahlen auch, obschon sie prozentual etwas weniger Frauen aufwies, die ja bekanntlich weniger ganz schwere Unfälle verursachen (S. 22). Vom präventivmedizinischen Standpunkt aus sind Unfälle mit Blechschäden unerheblich, und deren Verminderung kann das Durchführen und Subventionieren von Antischleuderkursen nur rechtfertigen, wenn damit keine negativen Erscheinungen verbunden sind. Der BfU-Report zeigt nun aber zusammenfassend bei den Absolventen des Antischleuderkurses etwa 50 Prozent mehr schwere Unfälle mit Verletzten und mit grossen Sachschäden, dies trotz geringerer Jahreskilometerleistung und grösserer Fahrpraxis der Absolventen! Diese Zahlen müssen in höchstem Mass zu Besorgnis Anlass geben. Es überrascht und stellt die Glaubwürdigkeit der Beratungsstelle für Unfallverhütung in Frage, wenn sie auf diese Zahlen nicht unverzüglich mit Skepsis und vertiefter Ueberprüfung reagiert hat. Wenn in der Prüfung einer anderen präventivmedizinischen Massnahme - z. B. bei einer Impfung - 50 Prozent mehr schwere Komplikationen auftreten als ohne Impfung, so müsste und würde die Zulassungsbehörde sofort mit einem Verbot einschreiten; bei nicht ganz sicherer Datenlage käme allenfalls höchstens noch ein wissenschaftlich begleiteteter und kontrollierter Einsatz in Frage, mit dem Ziel, zu hieb- und stichfesten Daten zu kommen (sog. «monitored release»). Ein solches Vorgehen wäre, da Menschenleben auf dem Spiel stehen, bei der vorhandenen Datenlage die Pflicht der BfU, der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr und auch der Leitung des Fonds für Unfallverhütung gewesen. Es sei abschliessend darauf hingewiesen, dass gemäss Artikel 2 Absatz 1 des Unfallverhütungsbeitragsgesetzes vom 25. Juni 1976 die Mittel aus den Unfallverhütungsbeiträgen zur Unfallverhütung im Strassenverkehr verwendet werden müssen. Eine Verwendung für Massnahmen, die zur Zunahme von schweren Unfällen und Verletzten führen könnte, ist somit wohl ausgeschlossen. Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 17. September 1990 Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 septembre 1990 Es ist allgemein anerkannt, dass durch eine bessere Ausbildung der Motorfahrzeugführer die Sicherheit im Strassenverkehr gefördert werden kann. Diesem Ziel dienen die den Kantonen und Verbänden im März 1990 unterbreiteten Vorschläge des EJPD für eine bessere Aus- und Weiterbildung der Motorfahrzeugführer ebenso wie die von der Schweizerischen Konferenz für Sicherheit im Strassenverkehr (SKS) anerkannten

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Postulat Scherrer Emissionsgrenzwerte für leichte Motorwagen Postulat Scherrer Emissions de gaz d'échappement des voitures automobiles légères In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1991 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 06 Séance Seduta Geschäftsnummer 90.599 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 11.03.1991 - 14:30 Date Data Seite 388-389 Page Pagina Ref. No 20 019 675 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.