

## **CH\_VB 92.453 vom 16. Juni 1994**

Bundesverwaltung, 1994-06-16, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_92.453](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.453)

FR: CH\_VB 92.453 du 16 juin 1994

IT: CH\_VB 92.453 del 16 giugno 1994

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Mit eindrücklicher Regelmässigkeit stellt die Suva fest, dass der Freizeitverkehr in der Schweiz mehr schwere und tödliche Unfälle verursacht als die gesamte Arbeitstätigkeit

#### **E. 2**

Dass im ganzen Verkehrs- und Umweltbereich das Verursacherprinzip vermehrt und konsequent zum Tragen kommen soll, ist unbestritten.

#### **E. 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 grosse Tragödien durch Unfälle verursacht werden, die materiell gar nicht erfassbar sind.

#### **E. 4**

Die Studie des EVED, welche bereits 1991 veröffentlicht wurde und auf die sich die Initiantin 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.

#### **E. 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.

#### **E. 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

**E. 7**

Auch bei - glücklicherweise - sich zurückbildenden Unfall- zahlen 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 Kom- mission: Die Mehrheit ist der Meinung, dass die erwähnten Feststellungen gewichtig seien und ein erster Schritt zur Ko- stenwahrheit im Verkehr getan werden müsse. Sie stimmt grundsätzlich den Erwägungen der Initiantin zu. Die Allge- meinheit würde von Kosten entlastet, die den Verursachern zu- gewiesen werden müssten. Die Umsetzung der Internalisie- rung 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. Be- nachteiligt, so wurde weiter erwähnt, wären bei höherer Bela- stung des Verkehrs vor allem die Bergregionen und abgele- gene Gebiete, wo viele auf das Auto als Transportmittel ange- wiesen seien und auch der Güterverkehr vermehrt auf der Strasse stattfinden müsse. Die Belastung der Wirtschaft sei nicht akzeptabel; damit wäre eine Verminderung der Wettbe- werbsfähigkeit, auch international, Tatsache. Mit 10 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen sprach sich die Kom- mission dafür aus, der Initiative Folge zu geben. Béguelin Michel (S, VD), rapporteur: Vous avez reçu un rap- port écrit très complet sur l'initiative parlementaire Gonseth re- lative aux coûts externes des accidents de la circulation. Je dois dire deux mots à propos du délai dans lequel cette ini- tiative parlementaire est traitée en plénum. L'initiative a été dis- cutée par la Commission des transports et des télécommuni- cations 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 no- vembre 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 commis- sion 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 évi- dence les conséquences négatives de l'augmentation des coûts de transport sur l'économie, en particulier dans les ré- gions 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 mitbezah- len. Das ist heute eine Binsenwahrheit Kostenwahrheit im Ver- kehr gilt allgemein als zentrales Erfordernis einer ökologisch und volkswirtschaftlich orientierten Verkehrspolitik. Meine par- lamentarische Initiative ist ein Schritt in Richtung Kostenwahrheit. Ich will die notwendige Verfassungsgrundlage schaffen, damit die externen Kosten von Verkehrsunfällen auf die Verur- sacher überwältzt 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 er- eigneten sich im Strassenverkehr 493 000 Unfälle. Dabei wur- den 963 Personen getötet und

119000 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 Personenwagen 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 Produktionsunfälle, 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 überwälzt 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 Literatur 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.

16. Juni 1994 N 1153 Parlamentarische Initiative. Kosten von Verkehrsunfällen 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 herauszubrechen 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 Frühjahrsession 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 Verzettelung der politischen Energien, was dem Anliegen der Initiatorin 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 kombinier- ten Verkehr sowie der Neat vorzunehmen. Die Initiative passt unter dem Aspekt «mehr Ausgaben, aber nicht mehr Einnah- men» 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 ver- gangenen 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 kor- rigieren, 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-Stu- die 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 Poli- zei, 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, Borto- luzzi, Bühler Simeon, BühlerGerold, Bürgi, Camponovo, Che- vallaz, Comby, Daepf, Deiss, Dettling, Dreher, Ducret, Eggly, Eymann Christoph, Fischer-Hägglingen, Fischer-Seengen, Fi- scher-Sursee, Frey Claude, Frey Walter, Friderici Charles, Frit- schi Oscar, Früh, Giezendanner, Giger, Graber, Gros Jean- Michel, Hari, Heberlein, Hess Otto, Hildbrand, Iten Joseph, Jäggi Paul, Jenni Peter, Kern, Kühne, Lepori Bonetti, Leu Jo- sef, Leuba, Loeb François, Mamie, Mauch Rolf, Miesch, Mo- ser, Nebiker, Oehler, Philipona, Poncet, Raggenbass, Rei- mann Maximilian, Rutishauser, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schmied Walter, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Spoerry, Steinemann, Steiner Rudolf, Tschuppert Karl, Verterli, 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, Bühl- mann, Caccia, Carobbio, Caspar-Hutter, Danuser, Diener, Dormann, Dünki, Eggenberger, Engler, Fankhauser, Fasel, von Feiten, Goll, Gonseth, Cross 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 Ju- dith, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Thür, Vollmer, Weder Hans- jürg, Wick, Zbinden, Züger, Zwygart (58) Der Stimme enthalten sich-S'abstiennent: Columberg (1) Abwesend sind - Sont absents: Aguet, Aubry, Baumann, Berger, Bezzola, Binder, Blocher, Bo- denmann, Borei François, Borer Roland, Brügger Cyrill, Brun- ner 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, Mas- poli, Matthey, Mauch Ursula, Maurer, Meier Samuel, Mühle- mann, Müller, Nabholz, Narbel, Neuenschwander, Perey, Pi- doux, Rebeaud, Rohrbasser, Ruf, Rychen, Sandoz, Savary,

Initiative parlementaire. Coûts externes des accidents 1154 N 16 juin 1994 Scherrer Jürg, Scherrer Werner, Schnider, Schwab, Segmül- ler, Seiler Rolf, Spielmann, Stamm Luzi, Steffen, Steinegger, Stucky, Suter, Theubet, Tschäppät Alexander, Tschopp, Wie- derkehr, 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

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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.

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