

79.001

Strassenverkehrsgesetz (Sicherheitsgurten; Typenprüfungsergebnisse).

Aenderung

Circulation routière (ceintures de sécurité; résultat de l'homologation).

Modification

**Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale**

Verhandlungen des Nationalrates und des Ständerates

Délibérations du Conseil national et du Conseil des Etats



DOKUMENTATIONSDIENST DER BUNDESVERSAMMLUNG
SERVICE DE DOCUMENTATION DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

79.001

Strassenverkehrsgesetz (Sicherheitsgurten; Typenprüfungsergebnisse).

Aenderung

Circulation routière (ceintures de sécurité; résultat de l'homologation).

Modification

Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale

Verhandlungen des Nationalrates und des Ständerates

Délibérations du Conseil national et du Conseil des Etats



DOKUMENTATIONSDIENST DER BUNDESVERSAMMLUNG
SERVICE DE DOCUMENTATION DE L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

INHALTSVERZEICHNIS

	<u>Seiten</u>
1. Uebersicht über die Verhandlungen	II
2. Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen	III
3. Rednerliste	VI
4. Schwerpunkte der Diskussion	VII

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
1. Résumé des délibérations	II
2. Résumé détaillé des délibérations	III
3. Liste des orateurs	VI
4. Elements essentiels du débat	VII

1. Uebersicht über die Verhandlungen
Résumé des délibérations

× 102/79.001 n Strassenverkehrsgesetz (Sicherheitsgurten;
Typenprüfungsergebnisse). Änderung

Botschaft und Gesetzesentwurf vom 17. Januar 1979 (BBl I, 229) über die Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (Veröffentlichung der Typenprüfungsergebnisse; Pflicht zum Tragen von Sicherheitsgurten).

N *Basler, Auer, Bratschi, Cantieni, Chopard, Duboule, Dürr, Feigenwinter, Felber, Flubacher, Friedrich, Ganz, Gautier, Klöter, Meizoz, Nebiker, Spreng, Tochon, Wilhelm* (19)

S *Weber, Affolter, Arnold, Debétaz, Dobler, Generali, Genoud, Meier, Miville, Stefani, Stucki* (11)

A. Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Art. 12 Abs. 4)

1979 17. September. Beschluss des Nationalrates abweichend vom Entwurf des Bundesrates.

1979 11. Dezember. Beschluss des Ständerates abweichend vom Beschluss des Nationalrates.

1980 4. März. Beschluss des Nationalrates: Zustimmung.

1980 21. März. Beschluss des Nationalrates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1980 21. März. Beschluss des Ständerates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt I, 1204; Ablauf der Referendumsfrist: 30. Juni 1980

B. Bundesgesetz über den Strassenverkehr (Art. 57 Abs. 5)

1979 18. September. Beschluss des Nationalrates nach Antrag der Kommission.

1979 11. Dezember. Beschluss des Ständerates: Zustimmung.

1980 21. März. Beschluss des Nationalrates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

1980 21. März. Beschluss des Ständerates: Das Bundesgesetz wird in der Schlussabstimmung angenommen.

Bundesblatt I, 1203; Ablauf der Referendumsfrist: 30. Juni 1980

× 102/79.001 n Circulation routière (ceintures de sécurité; résultats de l'homologation). Modification

Message et projet de loi du 17 janvier 1979 (FF I, 217) concernant la modification de la loi sur la circulation routière (publication des résultats de l'homologation; port obligatoire des ceintures de sécurité).

N *Basler, Auer, Bratschi, Cantieni, Chopard, Duboule, Dürr, Feigenwinter, Felber, Flubacher, Friedrich, Ganz, Gautier, Klöter, Meizoz, Nebiker, Spreng, Tochon, Wilhelm* (19)

E *Weber, Affolter, Arnold, Debétaz, Dobler, Generali, Genoud, Meier, Miville, Stefani, Stucki* (11)

A. Loi sur la circulation routière (art. 12, 4^e al.)

1979 17 septembre. Décision du Conseil national modifiant le projet du Conseil fédéral.

1979 11 décembre. Décision du Conseil des Etats avec des divergences.

1980 4 mars. Décision du Conseil national: Adhésion.

1980 21 mars. Décision du Conseil national: La loi est adoptée au vote final.

1980 21 mars. Décision du Conseil des Etats: La loi est adoptée au vote final.

Feuille fédérale I, 1182; délai d'opposition: 30 juin 1980

B. Loi sur la circulation routière (art. 57, 5^e al.)

1979 18 septembre. Décision du Conseil national selon la proposition de la commission.

1979 11 décembre. Décision du Conseil des Etats: Adhésion.

1980 21 mars. Décision du Conseil national: La loi est adoptée au vote final.

1980 21 mars. Décision du Conseil des Etats: La loi est adoptée au vote final.

Feuille fédérale I, 1183; délai d'opposition: 30 juin 1980

2 Detaillierte Uebersicht über die Verhandlungen
Résumé détaillé des délibérations

Seiten/pages

21. Nationalrat

Conseil national

.1 Eintretensdebatte

Débat sur l'entrée en matière

Antrag der Kommission	Proposition de la commission	1
Nichteintretensantrag Soldini	Proposition Soldini de ne pas entrer en matière	1
Basler, <u>Berichterstatter</u>	Basler, <u>rapporteur</u>	1
Wilhelm, <u>Berichterstatter</u>	Wilhelm, <u>rapporteur</u>	3
Forel, Fraktionssprecher PdA/PSA	Forel, porte-parole PdT/PSA	5
Nebiker, Fraktionssprecher SVP	Nebiker, porte-parole UDC	6
Gautier, Fraktionssprecher Liberale und Evangelische	Gautier, porte-parole libéral et évangélique	6
Allgöwer, Fraktionssprecher LdU	Allgöwer, porte-parole indépendant	7
Spreng, Fraktionssprecher FDP	Spreng, porte-parole RDC	8
Feigenwinter, Fraktionssprecher CVP	Feigenwinter, porte-parole PDC	9
Felber, Fraktionssprecher SP	Felber, porte-parole PS	10
Christinat		10
Landolt		11
Barras		12
Schalcher		12
Pagani		12
Zbinden		13
Mugny		14
Duboule		14
Auer		14
Basler, <u>Berichterstatter</u>	Basler, <u>rapporteur</u>	15
Wilhelm, <u>Berichterstatter</u>	Wilhelm, <u>rapporteur</u>	15
Furgler, <u>Bundesrat</u>	Furgler, <u>conseiller fédéral</u>	16
.2 <u>Detailberatung</u>	<u>Discussion par article</u>	19
A. Veröffentlichung der Typenprüfungsresultate	A. Publication des résultats de l'homologation	19
B. Pflicht zum Tragen von Sicherheitsgurten	B. Port obligatoire des ceintures de sécurité	21
Antrag der Kommission	Proposition de la commission	21

Nichteintretensantrag Soldini : Rückzug	Proposition Soldini de ne pas entrer en matière : retrait	21
Eintreten	Entrée en matière	21
Antrag Feigenwinter	Proposition Feigenwinter	22
Antrag de Chastonay	Proposition de Chastonay	22
Feigenwinter		22
Basler, <u>Berichterstatter</u>	Basler, <u>rapporteur</u>	22
Wilhelm, <u>Berichterstatter</u>	Wilhelm, <u>rapporteur</u>	22
Furgler, <u>Bundesrat</u>	Furgler, <u>conseiller fédéral</u>	22
Abstimmung über Antrag der Kommission/Antrag Feigenwinter de Chastonay	Vote concernant la proposition de la commission/proposition Feigenwinter	23 23
Soldini		24
Thévoz		25
Basler, <u>Berichterstatter</u>	Basler, <u>rapporteur</u>	25
Wilhelm, <u>Berichterstatter</u>	Wilhelm, <u>rapporteur</u>	25
Furgler, <u>Bundesrat</u>	Furgler, <u>conseiller fédéral</u>	25
Abstimmung	Vote	27
.3 <u>Gesamtabstimmung</u>	<u>Vote sur l'ensemble</u>	27
.4 <u>Abschreibung von Motionen</u>	<u>Classement de motions</u>	27

22.	<u>Ständerat</u>	<u>Conseil des Etats</u>	
.1	<u>Eintretensdebatte</u>	<u>Débat sur l'entrée en matière</u>	31
	Antrag der Kommission	Proposition de la commission	31
	Weber, <u>Berichterstatter</u>	Weber, rapporteur	31
	(Beratungsweise)	(Ordre des délibérations)	33
	Genoud		33
	Miville		34
	Furgler, <u>Bundesrat</u>		34
.2	<u>Detailberatung</u>	<u>Discussion par article</u>	36
	Eintreten	Entrée en matière	36
	A. Veröffentlichung der Typenprüfungsresultate	A. Publication des résultats de l'homologation	36
	B. Pflicht zum Tragen von Sicherheitsgurten	B. Port obligatoire des ceintures de sécurité	37
	Antrag der Kommission	Proposition de la commission	37
	Abstimmung	vote	37
	Gesamtabstimmung	Vote sur l'ensemble	37
23.	<u>Differenzen</u>	<u>Divergences</u>	41
	<u>Nationalrat</u>	<u>Conseil national</u>	
	A. Veröffentlichung der Typenprüfungsresultate	A. Publications des résultats de l'homologation	41
	Beschluss	Décision	43
24.	<u>Schlussabstimmung</u>	<u>Vote final</u>	43

3. Rednerliste - Liste des orateurs

Nationalrat - Conseil national

Allgöwer	7
Auer	14
Barras	12
<u>Basler, Berichtstatter:</u>	1, 15, 20, 22, 25, 41
de Chastonay	23
Chopard	20, 33
Christinat	10
Duboule	14, 22
Feigenwinter	9, 22
Felber	10
Forel	5
<u>Furgler, Bundesrat:</u>	16, 22, 25
Gautier	6
Landolt	11
Mugny	14
Nebiker	6
Pagani	12
Schalcher	12
Soldini	21, 24
Spreng	8
Thévoz	25
<u>Wilhelm, rapporteur:</u>	3, 15, 20, 22, 25
Zbinden	13

Ständerat - Conseil des Etats

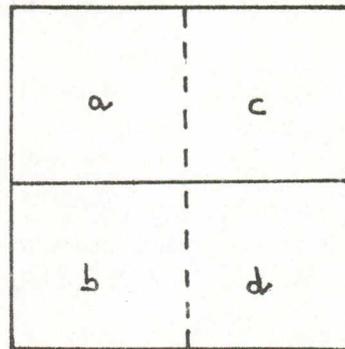
<u>Furgler, Bundesrat:</u>	34, 37
Genoud	33
Miville	34
<u>Weber, Berichtstatter:</u>	31, 36, 37

4. Schwerpunkte

Elements essentiels

Seitenunterteilung

Repartition de la page



Die Zahlen beziehen sich auf die Seiten, die Buchstaben auf die Seitenunterteilung.

Les chiffres se rapportent aux pages, les lettres à la subdivision des pages.

- | | |
|--|---------------------------------|
| A. <u>Aufteilung der Vorlage des Bundesrates in zwei getrennte Bundesbeschlüsse</u>
<u>Séparation de la proposition du Conseil fédéral en deux arrêtés fédéraux</u> | 2a/6c/20d/21/31b |
| B. <u>Gurten- und Schutzhelmobligatorium</u>
<u>Port obligatoire des ceintures de sécurité et du casque protecteur</u> | |
| 1. <u>Helmobligatorium</u>
<u>Port obligatoire du casque protecteur</u> | 5d/6a/15d/19a/32d/36c |
| 2. <u>Schutzwirkung von Sicherheitsgurten</u>
<u>Efficacité des ceintures de sécurité</u> | |
| - Allgemein | 2bc/2d/7b/10d/12a/16ab/17a/23d |
| - Généralités | 25b/26c/32cd/33a/33d/35d |
| - Wissenschaftliche Beweisbarkeit | 7b/7d/10d/14b/15ab/23d/24cd/33a |
| - Possibilité d'en donner la preuve scientifique | 33d/34d/35a |
| - Kritik an den Expertenberichten | 6c/11a/15a/16a/18d |
| - Critiques des rapports d'experts | |
| - Allfällige Gefährlichkeit der Gurten | 6a/17d/32cd/33b/33d/35b |
| - Les risques que la ceinture peut entraîner | |
| - Entscheid des Einzelnen infolge Unsicherheit über die Schutzwirkung ? | 12b/14c/15ab/25b/33d |
| - La décision doit-elle être prise par l'individu en raison de l'incertitude quant à l'efficacité ? | |

- Unfallstatistik 6a/7a/8a/11d/12c/14d/15a/17a/
- Statistique des accidents 24a/32ab

 - Vergleiche mit dem Ausland 7a/8a/12a
- Comparaison avec l'étranger

 - Gurten-Tragquote 18a/25a/26a/32c/33a/35a
- Quote-port des ceintures de sécurité
dans les chiffres statistiques
3. Obligatorium
Port obligatoire
- Notwendigkeit 6ab/12a/17ab/23d/25b/32a/33a/35b
- Nécessité 36b

 - Strafrechtliche Norm für den
Selbstschutz 3b/12d/14ab/18cd/25b
- Une règle de droit pénal en vue
de l'auto-protection de l'individu

 - Schutz der Beifahrer und der anderen
Verkehrsteilnehmer 6ab/14c/15c/32d
- Protection des passagers et des autres
usagers de la route

 - Polizeiliche Durchsetzung, Dunkelziffer 9cd/25c
- Contrôle de l'utilisation par la police,
pourcentage de cas non élucidés
4. Haftung/Versicherung
Responsabilité/assurances 6a/9b/10b/14d/17bc/22/23ab/26ab
5. Andere Massnahmen zur Unfallverhütung (als
Alternativen zum Gurtenobligatorium) 11cd/12ab/14b/17d/18ab/24b
Autres mesures en vue de la prévention
des accidents (comme solution de rechange
du port obligatoire de la ceinture)
6. Volkswirtschaftliche und soziale Kosten 6a/7a/7c/8ab/11bc/14b/15c/32a/35b
(siehe auch unter Nr. 10, persönliche
Freiheit)
Coûts économiques et sociaux
(voir sous No 10 également, liberté
individuelle)

7. Schutz des Lebens 4d/6a/8b/17b/18d/35b
Protection de la vie humaine
8. Einschränkung der persönlichen Freiheit
Limitation de la liberté individuelle :
- im allegemeinen 10a 16a/16d/18bc/23cd/26bd/32d
 - en général 33d/35d

 - im Verhältnis zur Tätigkeit Autofahren 15cd/18c/23c/36a
 - comparée à l'action de rouler en auto-
mobile

 - im Verhältnis zu den sozialen Kosten 7c/12d/19a/32ab/34a/
 - comparée aux coûts sociaux

 - im Verhältnis zum Schutz des Lebens 6b/ 14a/16d/19ab/26c
 - comparée à la protection de la vie humaine

 - in anderen Bereichen (z.B. Flugzeug,
Arbeitsrecht, übrige Strassenverkehrs-
vorschriften) 5d/6a/10a/13d/18c/26d/36a
 - dans d'autres domaines (tels que : droit
du travail, navigation aérienne, autres
règles de la circulation routière)

 - Bevormundung des Bürgers 7cd/8b/11c/15cd/18d/24b/34a
 - Mise sous tutelle de l'individu
9. Meinungsverchiedenheit deutsche-romanische
Schweiz 4d/8b/11c/13d/16a
Divergence de vues entre la Suisse alleman-
de et la Suisse latine
10. Referendum 4c/8a/10a/15c/15d
Référendum

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 17.9.1979
Séance du 17.9.1979

70.001

**Strassenverkehrsgesetz (Sicherheitsgurten;
Typenprüfungsergebnisse). Aenderung
Circulation routière (ceintures de sécurité;
résultat de l'homologation). Modification**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 17. Januar 1979 (BBI I 229)
Message et projet de loi du 17 janvier 1979 (FF I 217)

Antrag der Kommission

Bundesgesetz A und B
Eintreten

Antrag Soldini

Bundesgesetz B
Nichteintreten

Proposition de la commission

Loi A et B
Entrer en matière

Proposition Soldini

Loi B
Ne pas entrer en matière

Basler, Berichterstatter: Dieser Bundesbeschluss befasst sich mit zwei verschiedenen Themen. Zum einen ist es die Veröffentlichung der Lärm- und Abgaswerte, wie sie bei der Typenprüfung von Motorfahrzeugen durch die eidgenössische Polizeiabteilung festgestellt werden. Die Frage, ob Abgas- und Lärmwerte von Neuwagen veröffentlicht werden sollen, ist durch jene nationalrätliche Kommission bejaht worden, welche den Grundsatzbericht des Bundesrates über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge vom 20. November 1974 behandelte. Diese Kommission hat so-

gar in einer am 3. Oktober 1975 überwiesenen Motion den Bundesrat verpflichtet, den Artikel 12 des Strassenverkehrsgesetzes dahingehend zu ergänzen, dass Bund und Kantone die Ergebnisse der Typenprüfung auf Anfrage hin bekanntzugeben haben und sie auch veröffentlicht werden können. Durch die zweite Gesetzesänderung soll der Bundesrat vorschreiben dürfen, dass Autoinsassen die Sicherheitsgurten benutzen müssen und Führer und Mitfahrer von Motorrädern Schutzhelme zu tragen haben.

Unsere Kommission hat sich gefragt, ob diese beiden Gesetzesänderungen nicht in zwei getrennten Bundesbeschlüssen dem Rat und damit auch dem Souverän vorgelegt werden sollen, weil vermutlich nur gegen das Gurten- und Schutzhelm-Obligatorium das Referendum ergriffen würde. Die Kommission hat diese Frage abklären lassen und die Antwort erhalten, dass dies rechtlich möglich wäre; es liege in Ermessen des Rates, diesen Grundsatzentscheid zu fällen. Gegen eine Aufteilung spricht folgendes: Würde das Strassenverkehrsgesetz teilrevidiert oder gar neu geschaffen, so würden wir es nicht in unbestrittene und umstrittene Beschlüsse aufteilen. Andererseits gibt hier die Aufteilung in zwei getrennte Beschlüsse dem Parlament und vor allem dem Bürger die Möglichkeit, sich differenzierter zu äussern: Die eine Gesetzesänderung betrifft den Umweltschutz, die andere die Unfallfolgen. Typenprüfresultate geben dem Bürger mehr Information und verbessern seine Entscheidungsunterlagen, während die Gurtenpflicht seine Entscheidungsfreiheit einschränkt. Ihre Kommission hat sich mit 13 zu einer Stimme für die Aufteilung der Strassenverkehrsgesetzesänderung in zwei voneinander unabhängige Bundesbeschlüsse entschieden.

Zu den Typenprüfresultaten: Würde der Bund die ohnehin bei jeder Typenprüfung festzustellenden Lärm- und Abgaswerte veröffentlichen, so könnte er praktisch kostenlos einen Beitrag zum Umweltschutz leisten. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement darf aber Typenprüfresultate nicht ohne referendumpflichtige Gesetzesergänzung freigeben. Das Amt verlangt und besitzt umfassende Informationen der Hersteller, die bis zu Konstruktionszeichnungen gehen. Diese technischen Informationen gehören zur wirtschaftlichen Geheimsphäre; sie unterliegen dem Datenschutz, der zur Erhaltung eines freien Wettbewerbs auch nötig ist. Aus diesen Überlegungen heraus hat der Bundesrat nicht den Motionstext schlechthin zur Gesetzesergänzung benutzt, der die Resultate der Typenprüfung gesamthaft veröffentlichungsfähig machen will, sondern sich auf die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge beschränkt. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, also von uns, die Grenzen der Amtsverschwiegenheit zu ziehen. Die Meinung der Kommission geht mit dem Bundesrat dahin, dass sie nicht über das für den Zweck notwendige Mass hinaus gelockert werden sollen, und das sind hier die umweltbezogenen Daten über Lärm und Abgase. Dieser Beschluss war in der Kommission unbestritten und wurde mit 15 : 0 Stimmen gutgeheissen. Auf die Frage des zu wählenden Textes komme ich in der Detailberatung zurück.

Zunächst einige Erläuterungen zur Wirkungsweise von Sicherheitsgurten. Fahrzeuginsassen werden zu 60 Prozent durch Frontalzusammenstösse verletzt, zu 20 Prozent durch seitliche Stösse und zu je 10 Prozent durch Heckauffahrten und Fahrzeugüberschläge.

Wer frontal mit einem gleich schweren Fahrzeug gleicher Geschwindigkeit aus der Gegenrichtung zusammenstösst, erleidet die gleiche Verzögerung, wie wenn er gegen eine feste Mauer fährt. Schon mit 25 km/h Fahrgeschwindigkeit entspricht der Aufprall einem freien Fall aus 2,5 m Höhe, bei doppelter Geschwindigkeit sogar aus 10 m Höhe, weil die Energie mit dem Quadrat der Geschwindigkeit zunimmt. Ob und wie man diesen Sturz überlebt, hängt vom Sprungtuch ab, in das man fällt: Alle seriengefertigten Personenwagen sind so konstruiert, dass der Wagenvorderteil sich stauchen lässt. Dadurch wird die Auffangtiefe vergrössert und Energie plastisch absorbiert. Der Autositz-

raum wird gleichsam aufgefangen, scharf abgebremst. Bis zu etwa 50 km/h Aufprallgeschwindigkeit bleibt dieser Sitzraum noch intakt. Angegurtete Personen haben dabei gute Ueberlebenschancen, weil sie nicht gegen die Zellwand stossen. Der volle Verzögerungsweg wirkt sich für Unangegurtete nicht aus. Sie sind einem grausamen Aufprall auf die Wagenfront ausgesetzt und tragen entsprechend hässliche Verletzungen davon.

Wer schon aus Haushöhe auf einen Haufen Strohballen zu fallen riskiert – und das ist der Vergleich für Autoinsassen – sollte die Strohschichtstärke nicht verringern und sich die Aufschlagstelle nicht noch mit Lenksäule, Armaturenbrett und Frontscheiben auslegen lassen.

Warum soll aber das Gurtentragen obligatorisch werden? Diese Frage lässt sich in der Schweiz durch einen einmaligen Grossversuch beantworten: Seit dem 1. Januar 1971 müssen in der Schweiz alle Neuwagen mit Sicherheitsgurten auf den vorderen Sitzplätzen ausgerüstet sein. Trotz Appellen der Verkehrsverbände, der Polizeiabteilungen, des Bundesrates wie der Fachleute blieb der Anteil jener, welche vorhandene Gurten auch wirklich ins Schloss stecken, bei 35 Prozent. Aber im gurtenpflichtigen Jahr 1976 beobachtete man einen Gurtenbenutzungsgrad von 85 Prozent. Es starben auch 65 Autoinsassen weniger als im Vorjahr, die Zahl der schwerverletzten Insassen sank um 657 und die der leichtverletzten um 957. Da bei allen andern Verkehrsteilnehmern die Unfallzahlen leicht anstiegen, darf diese Reduktion für die Autoinsassen dem Obligatorium zugeschrieben werden. Und werden die Produktionsausfälle – hier als reine gleichbleibende Löhne – zu den Medizinal- und Verwaltungskosten dazugeschlagen, so entstehen volkswirtschaftliche Kosten von rund 600 000 Franken für einen tödlich Verunfallten, 50 000 Franken für einen Schwerverletzten und 2000 Franken für einen Leichtverletzten. Das gibt zusammen eine Kosteneinsparung infolge reduzierter Unfallopfer an Autoinsassen von 75 Millionen Franken gegenüber dem Vorjahr.

Viele beachtenswerte Untersuchungen stammen von den Doktoren Walz und Niederer, die am Gerichtsmedizinischen Institut der Universität Zürich und dem Institut für Biomedizinische Technik der Universität und ETH Zürich tätig sind. Diese Institute werden von den Professoren Hartmann und Anliker geleitet. Seit Abschluss unserer Kommissionsarbeit habe ich mich wiederholt mit ihnen über die Wirksamkeit von Gurten unterhalten. Mich beschäftigte die nur 12- oder 13prozentige Verringerung getöteter Autoinsassen – trotz kräftigem Unterschied in der Gurtentragquote dieser beiden Jahre. Im Jahre 1976 waren nämlich 85 Prozent der Tragpflichtigen in den 91 Prozent mit Gurten ausgerüsteten Wagen angeschnallt. Das bedeutet, dass 77 Prozent aller Autoinsassen angegurtet herumfahren, gegenüber nur 30 Prozent im Vorjahr, als 508 Autoinsassen ums Leben kamen.

Mit dem auf Seite 12 der Botschaft angegebenen Verhältnis der Sterbewahrscheinlichkeiten von 1 zu 5 zwischen angegurtet und unangegurtet hätte im Jahre 1976 ziemlich genau eine Halbierung der Zahl der getöteten Autoinsassen entstehen müssen. Auch mit einer vorsichtig niedrig eingesetzten Gurtenwirksamkeit, wie sie die zitierten Zürcher Experten annehmen, nämlich dass in zwei gleich grossen Kollektiven Angegurteter und Nichtangegurteter sich die Todeszahlen wie 1 zu 2 verhalten, hätten 1976 doch etwa 140 Autoinsassen weniger ihr Leben verlieren sollen als im Vorjahr.

Wie folgern daraus, dass das Kollektiv der gurtenablehnenden Fahrer eine höhere Unfallhäufigkeit aufweist als jenes der Gurtenträger. Wir könnten das als blosser Feststellung zur Kenntnis nehmen, wenn es sich beim Autofahren um eine von Mitmenschen losgelöste Tätigkeit handeln würde, wie etwa Klettern, Tauchen oder Deltafliegen. Aber beim Autofahren steuern wir eine Tonne Stahl mit hohen Geschwindigkeiten über Strassen, die mit Fussgängern, Radfahrern und entgegenkommenden Fahrzeugen zu tei-

len sind. Wer das mit Risikofreude tut, gefährdet dabei Mitmenschen!

Wir üben in unserer Gesellschaft Toleranz, lassen jedem seine Eigenverantwortung, ja sein Recht auf passive Sterbehilfe. Aber um so heftiger reagieren wir gegenüber uns auferlegten, durch andere uns aufgezwungene Risiken. Der Grossversuch Schweiz mit der Gurtentragungspflicht 1976 zeigt, dass es unter den 15 Prozent der auch bei Tragpflicht gurtenablenhenden Autofahrern noch eine Teilmenge verantwortungsloser Autofahrer gibt, die häufiger und in folgenschwere Unfälle verwickelt ist als die grosse Mehrheit der Motorfahrzeugführer. Es sind die Auslebertypen, die in eigenartiger Angstlust sich die Nerven kitzeln, sich aber von Gurten in ihrer Mobilität beeinträchtigt fühlen. Daher wird die ironische Fallbeschreibung eines berühmten Professors für Unfallchirurgie in seiner Vorlesung doppelsinnig und vielleicht noch beissender, wenn er sagt: «Hier ist wieder ein vom Auto angefahrener Fussgänger mit den typischen Beinbrüchen in der Kniegegend. Diesmal befand sich der Verletzte nicht auf dem Zebrastreifen: Er war auf dem Trottoir. Und nun, Studenten, welche Frage stellen Sie zuerst? ... Richtig: War der Fahrer angegurtet oder nicht?»

Wir haben einen Fonds für Unfallverhütung. Er wird aus einer 3/4prozentigen Abgabe aus Haftpflichtversicherungsprämien gespiesen und erhält so jährlich etwa 5 Millionen Franken. Ich schlage vor, dass daraus eine vertiefte Studie über das hier angedeutete Problem der gurtenablenhenden Ausleber gemacht werde. Denn die Anzeichen verdichten sich, dass eine kleine Zahl Motorfahrzeugführer ein unverhältnismässig hohes Risiko eingehen – sie gefährden sich und die Mitbenützer der Verkehrswege.

Ich fasse zusammen: Es werden folgende Einwände gegen das Gurtenobligatorium aufgeführt: Berücksichtigen wir die Fülle der Ver- und Gebote, welche unser menschliches Zusammenleben regeln, so ist das Gurten- und Schutzhelmobligatorium eine weitere Verhaltensvorschrift. Es ist zudem eine Bestimmung, die vorwiegend dem Selbstschutz dient. Bisher zielten Vorschriften dahin, dass jedermann sich so verhalte, dass er andere in der ordnungsgemässen Strassenbenützung weder behindere noch gefährde. Man möge wohl die Ausrüstung der Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten vorschreiben und ihre Benützung empfehlen, aber nicht unter Strafandrohung befahlen. Und schliesslich: wem wir nämlich die hohe Verantwortung am Steuer zubilligen, die er gegenüber seinen Mitmenschen trägt, dem sollten wir auch die Fähigkeit zubilligen, Gefahren für die eigene Gesundheit zu beurteilen und Vorkehrungen selbst zu treffen.

Für das Gurten- und Schutzhelmobligatorium spricht aber, dass an diesem billigen und wirksamen Selbstschutz ein öffentliches Interesse besteht. Zum einen deshalb, weil in einem Unfallablauf weniger Unschuldige gefährdet werden. (Denn die Reaktionsfähigkeit bei Kollision wird durch getragene Gurten erhöht.)

Zum andern, weil die Mehrzahl der Bürger nicht in der Lage ist, alle Folgen aus einem Verkehrsunfall selbst zu tragen. Unfallversicherungen, Spitalbauten, Heime, Invaliden- und Hinterlassenenrenten beruhen auf dem Solidaritätsprinzip. Man kann also nicht den Schutz des Sozialstaates geniessen, ohne seinen eigenen Beitrag zur Schandenminderung zu leisten.

Aus diesen Gründen und gestützt auf die umsichtig erstellte Botschaft, die wir Herrn Direktor Schürch verdanken, empfiehlt Ihnen die Kommission mit 12 gegen 1 Stimme bei 2 Enthaltungen, dem Bundesbeschluss über das Gurtenobligatorium und die Helmttragungspflicht zuzustimmen.

Wilhelm, rapporteur: Le problème qui nous est posé aujourd'hui est au premier chef celui d'élaborer des bases légales pour deux problèmes distincts: l'un incontesté, l'autre contesté davantage, surtout dans certains milieux spécialisés, en Suisse romande et en Suisse italienne plus particulièrement.

Dans sa séance du 30 avril 1979 à Berne, votre commission a pris en l'espèce des décisions claires qu'elle vous propose de ratifier. Normalement ces objets, importants au demeurant, auraient dû être traités par notre conseil lors de sa session d'été, mais vous connaissez tous les impératifs du calendrier, la surcharge de nos sessions parlementaires, surtout à la veille d'élections, et le poids d'échéances politiques telles que nos élections fédérales du 21 octobre prochain, ou d'autres affaires telles que la perspective d'un scrutin fédéral sur la TVA, qui a connu le sort que vous savez, mais qui a occupé cependant tout l'état-major politique suisse.

Cette conjoncture est néanmoins fort regrettable et même scandaleuse. Si les échéances normales de cette affaire avaient pu être respectées, il est vraisemblable et même certain, d'après les statistiques, que des vies humaines, des blessures, des larmes, du sang auraient pu être économisés, ce dont nous reparlerons plus tard, mais qui pèse et doit peser sur notre conscience de parlementaires élus du peuple qui, par serment et par définition, devraient être non seulement conscients et désireux d'économiser les deniers publics, mais surtout désireux d'économiser la vie et l'intégrité physique des hommes, des femmes, des enfants que nous représentons ici.

En bref, il s'agit tout d'abord de la publication des résultats des homologations en matière de gaz d'échappement des voitures et du bruit de celles-ci. La révision proposée de l'article 12 de la loi sur la circulation routière a pour but d'habiliter le Conseil fédéral à divulguer et à publier les volumes de gaz et de bruit émis par des véhicules à moteur et constatés lors des homologations. En effet, les milieux s'occupant de la protection de l'environnement ont demandé à plusieurs reprises que le simple citoyen puisse savoir, lorsqu'il acquiert un véhicule à moteur, quelles en sont les normes, les volumes, les proportions d'émission de gaz d'échappement et de bruit. Ce nouveau label de qualité et de commercialisation est moderne et intéressant en ce qu'il tend à préserver l'homme et son milieu naturel en général des atteintes nuisibles ou incommodantes. Or le corollaire de ce postulat exige que l'acheteur soit informé avec précision des nuisances produites par chaque véhicule, mais pour l'heure ce postulat est impossible à réaliser puisque la législation interdit aux autorités de publier et de divulguer les quantités et volumes de gaz d'échappement et de bruit produits par tel ou tel véhicule.

Il convient donc d'assurer les bases légales nécessaires, ce que la commission a accepté à l'unanimité dans la forme souhaitée par le Conseil fédéral à l'article 12, 4e alinéa, de la loi qui nous est soumise aujourd'hui. Une formule plus impérative de M. Chopard a été repoussée par 9 voix contre 7, au gré du principe de la proportionnalité qui commande de choisir des mesures permettant d'atteindre l'objectif visé en portant le moins possible atteinte aux intérêts en jeu, eu égard par exemple au secret professionnel.

N'oublions pas non plus que la Suisse produit peu de véhicules à moteur et qu'elle doit pratiquement se référer aux accords internationaux ou continentaux en la matière. Elle ne saurait dès lors dicter sa loi *urbi et orbi*, malgré ses interventions judiciaires et souvent courageuses au Conseil de l'Europe et ailleurs encore.

Il convient de citer à cet égard la récente réponse du Conseil fédéral à notre collègue genevois Robert Tochon en date du 12 septembre 1979, qui dit, en page 383: «Faute d'appareils efficaces, les prescriptions s'appliquant aux nouveaux véhicules constituent pour le moment le moyen principal de lutter contre la pollution de l'air par les véhicules automobiles.» Le Conseil fédéral a tenu compte de ce fait dans sa décision du 11 juillet 1979 concernant les prescriptions à établir sur les gaz d'échappement émis par des voitures automobiles légères. Le Conseil fédéral envisage de réduire sensiblement en deux nouvelles étapes la teneur en CO, HC et NOx – les trois composants nocifs –

de ces gaz. Et le Conseil fédéral continue en ces termes: «La teneur en CO des gaz émis par les véhicules en circulation peut, lors des contrôles subséquents, dépasser de 1 pour cent la teneur volumétrique en CO mesurée au régime du ralenti, qui est inscrite sur la fiche d'homologation ou dans le permis de circulation sans jamais excéder toutefois 4,5 pour cent.» Cette réglementation est beaucoup plus sévère que celle des autres pays qui ne prévoient qu'une seule valeur maximale pour tous les véhicules. Il est inutile, continue le Conseil fédéral, de délivrer une attestation. En effet les organes de contrôle – service des automobiles, police de circulation – connaissent les valeurs individuelles autorisées pour chaque type de véhicule.

Je tiens à relever aussi que la commission, à l'unanimité et d'entente avec le représentant du Conseil fédéral, vous propose de dissocier les articles 12, 4e et 5e alinéas, de la loi en question, pour des raisons évidentes de pragmatisme politique en matière référendaire spécialement.

Reste maintenant précisément l'objet de l'article 57, 5e alinéa, de la révision de la loi en cause, qui prévoit que le Conseil fédéral pourra prescrire aux occupants de véhicules automobiles l'usage de ceintures de sécurité et obliger conducteur et passager des véhicules à deux roues motorisés à porter un casque protecteur. Selon son message du 17 janvier 1979, le Conseil fédéral est convaincu que le port obligatoire des ceintures est le seul moyen d'en augmenter sensiblement le taux d'utilisation et de diminuer par là, dans une forte mesure, le nombre des tués et des blessés parmi les occupants des voitures. Quant au port du casque pour les usagers des véhicules à deux roues motorisés, il constitue un moyen efficace d'atténuer les risques de blessure en cas d'accident. «S'il devait s'avérer – dit le Conseil fédéral toujours – que l'usage volontaire du casque n'augmente pas suffisamment, le gouvernement fédéral pourrait en déclarer le port obligatoire pour ceux qui utilisent de tels véhicules ou certaines catégories de ces véhicules.»

Or la procédure de consultation a démontré que la grande majorité des cantons, des organisations et des partis politiques étaient en faveur de cette modification de la loi sur la circulation routière. Votre commission a abouti aux mêmes conclusions puisque, lors du vote final, cet article 57 de la loi sur la circulation routière a été approuvé par 12 voix contre 1 et 2 abstentions.

Cet objet suscite de vives passions, de vives controverses depuis de longues années, mais on peut dire aussi à son sujet que jamais peut-être un tel problème n'aura été aussi sérieusement étudié, aussi bien sur le plan public que sur le plan privé. Pensons par exemple aux si puissantes associations routières, et cela aussi bien en Suisse qu'à l'étranger.

Sur le plan suisse, rappelons quelques faits. En mars 1975, le Conseil fédéral rend obligatoire le port des ceintures de sécurité à partir du 1er janvier 1976. Le 2 septembre 1977, en revanche, le Tribunal fédéral, par sa cour de cassation pénale, admet le recours d'un automobiliste valaisan qui avait été condamné à une amende pour n'avoir pas porté sa ceinture de sécurité. Cet ukase judiciaire annula pratiquement la décision du Conseil fédéral, même si nous n'avons pas encore en Suisse de juridiction constitutionnelle. L'an dernier, en 1978 donc, les Chambres fédérales acceptaient la motion de notre collègue bâlois Felix Auer qui demandait la réintroduction immédiate du port obligatoire de la ceinture de sécurité et du casque pour les motocyclistes. En conséquence, le 17 janvier dernier, le Conseil fédéral publie le message qui fait l'objet de notre débat d'aujourd'hui et qui propose le fondement juridique adéquat aux modifications prévues. A notre avis, ce message est excellent, il fournit une bonne synthèse des arguments touchant à la matière.

Par souci de rationalisation parlementaire, je m'en voudrais de répéter les énoncés du message précité mais également de ne point apporter ici mon témoignage sin-

cère – sans vouloir singer l'Armée du Salut et certains de ces témoins de confession dite spontanée – et cela qu'il y ait ou non la perspective de référendum populaire en la matière et d'élections fédérales imminentes. En effet, dans une affaire aussi délicate, il convient de conserver la tête froide et de se garder des passions. Celles-ci sont pourtant inévitables car sur l'échiquier sont en présence d'une part les intérêts matériels notoires des fabricants d'automobiles – fort heureusement il n'y en a pas en Suisse – et d'autre part les intérêts de tous les milieux concernés qui forment une corporation impressionnante mais statistiquement moins importante que dans les pays voisins.

Il n'empêche que le mot de «lobby» automobile direct ou indirect n'est point un vain mot et il convient pour moi d'en tenir compte en tant qu'homme politique qui se doit de se spécialiser exclusivement dans l'intérêt général, dans le bien commun, au gré même de la volonté populaire et du serment qui est prêté en ce conseil, au début de chaque élection ou de législature.

Néanmoins, tout bien pesé et après mûres réflexions, il nous apparaît que la cause est largement entendue et que, si les chiffres et les statistiques prêtent souvent à discussion, une opinion définitive peut en être tirée aujourd'hui, spécialement depuis le fameux arrêt du Tribunal fédéral du 2 septembre 1977, libéralisant le port de la ceinture de sécurité.

En effet, depuis cet arrêt, le nombre des tués sur la route a augmenté de quelque 18 pour cent chez les automobilistes et leurs passagers. Dès lors, mon avis est qu'il faut protéger les automobilistes et les motocyclistes «malgré eux» et cela sans aucune velléité paternaliste: il s'agit effectivement d'un choix de société et, personnellement, je ne crains pas de clivage entre Suisse alémanique et Suisse latine, comme il a été dit en séance de commission.

Le problème est de savoir si l'on place le respect de la vie humaine au premier plan ou si l'on admet un certain laxisme, dangereux à mon avis. Sans les droits de l'homme et surtout le respect dont ils doivent faire l'objet, comment notre civilisation helvétique ou même celle de l'Occident, pourrait-elle subsister? Le port de la ceinture de sécurité est en soi un problème mineur mais qui se trouve monté en épingle de façon négative par certains milieux, sous des motivations diverses et souvent assez peu honorables. Or il convient de répéter que l'efficacité des ceintures de sécurité aussi bien en Suisse qu'à l'étranger réduit de 50 pour cent le nombre des lésions corporelles. Cet argument est le seul déterminant, à mon avis. L'intérêt économique peut et doit souvent être considéré mais lorsqu'il est mis en balance avec la vie humaine envisagée de manière intrinsèque, il n'est alors point d'ambages ni de tergiversations qui subsistent. L'honneur et le privilège d'une civilisation c'est bel et bien de sauvegarder la vie humaine dès ses origines et jusque sur la route quoi que l'on en dise.

Au cours des discussions de notre commission en la matière, j'ai personnellement été frappé des réactions de notre éminente collègue, Mme Spreng, qui, par expérience professionnelle et personnelle, est d'autant plus favorable à l'obligation du port de la ceinture de sécurité – reviendra-t-elle à la tribune, pour le réaffirmer? – que c'est le seul moyen, selon elle, d'inciter les gens à s'attacher et j'approuve pleinement sa conclusion.

Sans vouloir jouer au pédagogue, force est bien de reconnaître là un aspect pédagogique au problème du port de la ceinture de sécurité, qui n'est point assez invoqué dans les milieux officiels. Entrer dans une automobile devrait représenter une sorte de prise de conscience brève et profonde de ses responsabilités, un temps d'arrêt comme le cheval devant l'obstacle si l'on peut dire, une sorte même d'entrée en religion: il faut penser alors à ce que l'on peut faire, spécialement au volant. Pour certains, utiliser l'automobile équivaut à manger un petit pain, c'est une simple routine. Or, ne serait-ce que le temps d'un éclair, l'usager devrait effectivement au départ réfléchir au fait

que l'engin qu'il utilise est et doit demeurer un moyen de transport et non pas un symbole de prestige ou d'orgueil, ou de défoulement d'inhibitions multiples.

Ce véhicule, en effet, peut devenir un véritable obus qui tue, qui blesse autrui, soit à l'intérieur soit à l'extérieur du véhicule, et qui tue et qui blesse soi-même ou autrui au gré de la conscience ou de l'inconscience du conducteur. Faut-il produire des exemples? Les tribunaux, les médecins, les experts de la circulation peuvent illustrer le fait à loisir.

La conclusion, c'est que l'introduction du port de la ceinture de sécurité économise du sang, des larmes, il y a suffisamment d'études scientifiques à disposition aussi bien en Suisse qu'à l'étranger pour le prouver. En conséquence, on ne saurait parler de limitation induite de la liberté personnelle lorsque l'on oblige le chauffeur à perdre une ou deux secondes pour boucler sa ceinture.

Ce n'est point là une austérité exagérée pour l'usager. Tout au contraire, puisque le droit à la vie tous azimuts est et doit être l'honneur et le privilège de notre civilisation. Ce choix effectivement est un choix de société. La sauvegarde de la vie humaine au maximum doit passer avant un minimum de réglementation, qui est accepté d'ailleurs sans discussions en pratique dans une vingtaine de pays occidentaux où le port de la ceinture de sécurité est déjà obligatoire. Or les Suisses voudraient-ils de nouveau se distinguer par leur rousseauisme ou leur égoïsme? Bien sûr, il y a encore des progrès à faire. Dans un avion par exemple – et tout le monde maintenant l'utilise, que ce soit en vacances ou non – personne ne met en cause l'obligation du port de la ceinture. Pourquoi ne saurait-il en être de même pour l'automobile et pourquoi y a-t-il encore tant de systèmes différents en l'affaire? On parle de coussins d'air, de ceintures s'ajustant automatiquement lorsque l'on ferme la porte et, malgré les progrès effectués spécialement par le système du rouleau automatique, la diversité à mon sens est encore trop grande et l'Etat a certainement là un rôle de régulateur et de normalisateur à remplir dans ce domaine.

Si le système mécanique, pratique et matériel est effectivement perfectible, son principe à notre sens ne saurait être remis en cause fût-ce par un référendum populaire, vu les valeurs respectives mises sur la balance. C'est pourquoi je vous invite, à l'instar de votre commission, à dépassionner le problème posé et à voter en toute confiance la modification de la loi sur la circulation routière qui est en cause.

M. Forel: C'est sans équivoque que le Parti suisse du travail et le Parti socialiste autonome se prononcent en faveur de la modification de la loi sur la circulation routière tant en ce qui concerne le bruit et les nuisances des voitures publiables lors de leur homologation qu'en ce qui a trait à l'obligation du port de la ceinture de sécurité pour les automobilistes et l'usage du casque protecteur pour les véhicules motorisés à deux roues.

Nous aimerions cependant ajouter quelques commentaires et précisions en faveur de ces modifications qui ne sont pas mentionnées dans le message du Conseil fédéral. Je pense qu'il va sans dire que le contrôle du bruit des gaz d'échappement s'étend à tous les véhicules automobiles, y compris les cars, camions, motos et vélomoteurs; ce sont par définition des véhicules «auto mobiles» dans le sens littéral du terme. Tout à l'heure, M. le rapporteur de langue française disait qu'on ne construisait pas de véhicules en Suisse; or on construit bel et bien des camions.

D'autre part, le 5e alinéa de l'article 57, le plus controversé dans le public, parle de «dispositifs de retenue (ceintures de sécurité ou systèmes analogues)». Or, à nos yeux de médecin et d'usager de la route, nous osons espérer que dans l'expression de «systèmes analogues» sera inclus l'appui-tête incorporé solidement dans le dossier des sièges avant.

Hélas! dans le message, il n'est question que de collisions frontales ou latérales, des risques d'éjection, d'immersion ou de feu. La seule allusion à l'appui-tête est la citation du titre de la thèse du Dr Walz qui, je me permets de le traduire très librement, dit ceci: «L'influence des ceintures de sécurité et des appuis-tête sur les blessures des automobilistes.» S'il est vrai que les collisions frontales ou latérales sont de loin les plus fréquentes, la collision par derrière représente un pourcentage tout de même important et ses conséquences sont souvent dramatiques. Ce qu'on appelle, en langage populaire chez nous le «coup du lapin», c'est-à-dire la violente projection de la tête en arrière dans une collision venant de derrière, peut provoquer non seulement des fractures de la colonne cervicale mais aussi des lésions souvent irréversibles, voire mortelles, de par la moelle épinière.

D'autre part, l'appui-tête des dossiers des places antérieures d'un véhicule participe à la sécurité des passagers arrière et avant, en excluant pratiquement les chocs des têtes l'une contre l'autre lors de collisions frontales ou la traversée jusqu'à la vitre avant des passagers assis derrière. Nous serions donc heureux que le Conseil fédéral inclue expressément dans sa notion «ceinture de sécurité ou systèmes analogues» l'appui-tête obligatoire sur les sièges avant. Notons, en passant, que l'appui-tête se généralise dans les nouvelles voitures et que bon nombre de véhicules qui ne l'ont pas encore peuvent cependant l'adapter facilement. Il nous semble qu'appui-tête et ceinture de sécurité devraient donc être absolument liés l'un à l'autre, d'autant plus que les seuls petits inconvénients de l'appui-tête sont: une légère diminution de la visibilité en marche arrière et une légère restriction de vue pour les passagers arrière. Mais, à notre connaissance, il n'y a pas d'opposition valable à une telle mesure de sécurité.

Nous vous le disions pour l'appui-tête, il y a de légers inconvénients. Il y en a de même pour la ceinture de sécurité. Lorsqu'elle était obligatoire, il y a quelques années, des médecins ont vu apparaître dans leur cabinet de consultation certaines personnes qui, à notre avis, devaient être dispensées de la ceinture, soit momentanément, soit définitivement. Nous pensons, par exemple, aux porteurs de «pace maker», aux claustrophobes connus, aux opérés thoraciques récents, etc.; ces exceptions sont admises, du reste, si on lit attentivement le message fédéral. Mais que dire de Madame qui – nous l'avons entendue de nos propres oreilles – ne voulait pas froisser son jabot et de l'autre qui craignait que son manteau de vision ne s'use trop rapidement sur les épaules. Mais venons-en à l'essentiel du pseudo-problème de liberté. Dans les mesures de sécurité imposées aux automobilistes, il y a par exemple l'interdiction aux enfants en bas âge d'être assis sur le siège avant, même si leur papa le désire. Y a-t-il eu des protestations de la part des usagers? Non pas. Mais cette mesure qui est aussi liberticide et d'une utilité si évidente que personne n'a eu l'audace ou le manque du sens du ridicule pour évoquer à son sujet les droits de l'homme.

Lesquels de nos inattachables, de nos détachés, lorsqu'ils prennent l'avion – tout à l'heure, M. le rapporteur de langue française le soulignait – ne mettent-ils pas leur ceinture? S'ils ne la mettaient pas par principe, le commandant de bord les ferait sans doute sortir avant le départ de l'avion.

Mais soyons encore plus clair. Le port du casque est obligatoire sur certains chantiers. Est-ce qu'on s'occupe de la liberté des maçons ou des manœuvres qui, surtout l'été, transpirent dessous? Que dire des souliers renforcés ou des souliers montants exigés dans certaines usines ou entreprises de génie civil où on se sentirait si bien en espadrilles? Que dire des dispositions de sécurité pour protéger les doigts des scieurs, des tourneurs, systèmes de protection qui pourtant ralentissent les cadences? Que dire des lunettes face aux meules, que dire des masques face au danger de la silicose? Pourtant, là aussi, il s'agit des doigts, des orteils, des yeux, des poumons des privés et

d'individus! A-t-on vu un seul médecin ou avocat plaider la liberté de prendre le risque d'être amputé, de se faire écraser les orteils? Non pas. Mais là, il ne s'agit que de travailleurs et non pas d'une certaine élite pour laquelle la notion de liberté est absolue. Pour eux, les lois de protection de la santé et de la prophylaxie sont juste bonnes pour les autres. Du reste ils ne s'opposent pas au port du casque pour les deux roues, parce que ce genre de transport ne les concerne pas! Or le message le laisse entendre: la perte évitable d'une vie, d'une capacité de travail est ressentie par l'ensemble de la population. Il faut être atteint d'une sacrée couche de débilité mentale en affirmant qu'ayant pris la précaution de s'assurer aux maximum, cela donne le droit de prendre des risques. En effet, les dépenses des assurances-vie ou invalidité retombent finalement bel et bien sur l'ensemble des cotisants.

Enfin un dernier point avant de conclure: le message dit que le conducteur d'un véhicule ne saurait être responsable du fait que son passager ne s'attache pas. Nous n'en sommes pas du tout convaincus car, en cas d'accident, c'est bel et bien le conducteur qui est responsable de ses passagers, surtout s'il est fautif d'un sinistre. Qu'il y ait un, mettons même – ce qui est hautement discutable – deux pour cent de morts ou d'invalides où la ceinture peut avoir joué un rôle négatif, son obligation se justifie pleinement et entièrement. Toutes les arguties statistiques n'y changeront rien. Nous vous invitons donc à accepter ce message fédéral dans son intégrité tout en attendant quelques explications complémentaires du Conseil fédéral.

Nebiker: Das ist einer der wenigen Fälle, in denen ich mit Herrn Kollega Forel vollständig einverstanden bin; auch das sollte man erwähnen. Sogar unsere ganze Fraktion ist mit ihm einverstanden, denn auch wir stimmen diesen zwei Gesetzesänderungen zu und beantrage Ihnen, ebenfalls zuzustimmen.

Die Veröffentlichung der Typen-Prüfungsergebnisse könnte ein Beitrag zum Umweltschutz sein, und die Möglichkeit für das Obligatorium zum Tragen der Sicherheitsgurten ist sicher ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die SVP-Fraktion stimmt hauptsächlich aus folgenden drei Gründen zu:

1. Es ist eine Sache der Achtung vor dem Leben, und zwar vor dem eigenen Leben und vor dem Leben der Mitfahrer. Demgegenüber ist die Einschränkung der persönlichen Freiheit unverhältnismässig gering. Es ist unverantwortlich, dass man diese beiden Dinge, die miteinander überhaupt nicht vergleichbar sind, in Beziehung bringt.
2. Es ist in unserem öffentlichen Interesse, dass möglichst wenig Verletzte und Tote beim Verkehr vorkommen. Sie schaffen nicht nur grosses persönliches Leid, sondern es entstehen auch grosse volkswirtschaftliche Schäden. Es ist eindeutig erwiesen, dass Gurten Leben schützen können und dass mit Gurten die Unfälle weniger schwer sind. Es ist ebenso erwiesen, dass man mit der Freiwilligkeit leider nicht durchkommt. Es bleibt also nur das Obligatorium. Der Staat hat die Pflicht, seine Bürger zu schützen, wenn sie es nicht von sich aus machen.
3. Es liegt auch im Interesse des Verkehrsteilnehmers selbst, nicht nur, dass er selbst sein eigenes Leben schützt, sondern auch, dass der andere, der am Verkehr teilnimmt, geschützt und angegurtet ist. Denn jederzeit kann ich als Verkehrsteilnehmer schuldig oder unschuldig in einen Unfall verwickelt werden, und dann habe ich ein grosses Interesse daran, dass der Schaden möglichst gering ist und dass wenn möglich keine Menschenleben gefährdet werden. Es ist nicht nur eine Frage der Versicherung, sondern es ist auch eine Frage der moralischen Belastung, wenn man in so etwas verwickelt wird. Es ist schade, dass sich das Obligatorium nicht schon beim ersten Anlauf durchgesetzt hat. Seither sind einige Menschenleben unnötig geopfert worden, und ich hoffe, dass gegen die Gesetzesvorlage das Referendum nicht ergriffen

wird, so dass möglichst bald das Obligatorium tatsächlich in Kraft tritt.

M. Gautier: Le groupe libéral et évangélique est loin d'approuver certains aspects des projets qui nous sont soumis.

Pour ce qui est de l'arrêté A, il le soutiendra et il votera le texte de la majorité de la commission. Je tiens à ce propos à remercier le représentant du Conseil fédéral de ne pas s'être opposé devant la commission à ma proposition visant à diviser en deux arrêtés le texte unique qui nous était proposé.

Quant à l'arrêté B, le problème est beaucoup plus délicat. L'introduction dans la loi sur la circulation routière d'une disposition permettant d'introduire l'obligation de porter la ceinture de sécurité se heurte à la nette opposition de notre groupe. Je voudrais faire valoir quelques-uns des nombreux arguments qui nous amènent à nous y opposer.

Pour justifier l'introduction de cette obligation, le Conseil fédéral se fonde d'une part sur différents travaux scientifiques et en particulier sur le rapport intitulé «Analyse des accidents par rapport aux ceintures de sécurité» commandé par le Département fédéral de justice et police à une équipe de chercheurs et appelé communément rapport Walz, d'autre part sur une série de statistiques. Or ni ce rapport ni ces statistiques ne sont indiscutables. Le rapport Walz, tout d'abord, mérite bien quelques critiques, même si l'Automobile-Club de Suisse l'a honoré d'un prix.

Je ne suis pas un spécialiste en matière de statistiques, même si l'Automobile-Club de Suisse l'a honoré d'un prix. cours d'analyse statistique. Aussi ai-je pris la précaution, avant de venir ici, de confronter mes réactions à celles d'un statisticien universitaire, qui m'a confirmé les critiques suivantes concernant la méthode de ce rapport:

1. Le nombre des cas étudiés – 410 – est beaucoup trop faible;
2. On en a exclu tous les cas légers puisqu'on n'a considéré que les cas où il y a eu hospitalisation;
3. On n'a procédé qu'à une seule étude et, de ce fait, il n'existe aucune possibilité de comparaison ou de référence;
4. Dans un certain nombre de cas, on s'est fondé non sur des constatations objectives, mais sur un questionnaire rempli par la victime, c'est-à-dire sur un document éminemment subjectif.

Ces quatre défauts du matériel statistique font que les renseignements de départ sont imprécis ou tout au moins d'une précision douteuse. Par contre, le rapport aboutit à des conclusions d'une extrême précision puisqu'on y discute à un centième de pour cent près, violant ainsi la règle élémentaire de l'analyse scientifique selon laquelle le résultat d'une étude ne peut en aucun cas être plus précis que les éléments qui lui ont servi de base. On ne peut pas, par exemple, si l'on désire déterminer la taille moyenne d'une population, mesurer celle-ci avec une toise de la précision d'un centimètre et donner le résultat en fractions de millimètre. Ce serait absurde, mais c'est un peu ce qu'ont fait les auteurs du rapport Walz.

Ce rapport a certainement été élaboré avec beaucoup de sérieux par des gens compétents et de bonne foi. Il a cependant le défaut considérable de donner des conclusions incompatibles, par leur prétendue précision, avec l'imprécision des données de base. Qui veut trop prouver ne prouve rien.

Pour en terminer avec ce rapport, je voudrais poser une question à M. le conseiller fédéral Furgler. Alors que ce rapport a été réalisé par l'Université de Zurich et l'École polytechnique fédérale de Zurich, ces deux instituts ont chargé de la partie statistique de l'étude une entreprise privée, soit la Wirtschafts-Mathematik AG. Je n'arrive pas à comprendre les raisons qui ont pu pousser deux universités suisses disposant chacune d'un institut de statistiques à confier l'analyse de leurs résultats à une institution non

universitaire. Dieu sait que je n'ai rien contre les entreprises privées, mais cela n'enlève-t-il pas à l'étude son caractère de travail universitaire?

Quant aux statistiques, qui démontrent l'efficacité de la ceinture par la diminution des morts et des blessés dans les pays qui connaissent l'obligation, elles laissent songeurs ceux qui les étudient de près. Il est vrai par exemple qu'en France, en trois ans d'obligation, de 1973 à 1976, le nombre des morts a diminué de 11,4 pour cent et celui des blessés de 7,8 pour cent, mais durant cette même période, en Italie, qui ne connaît pas l'obligation, le nombre des morts a diminué beaucoup plus fortement (50 pour cent de plus qu'en France) et la diminution des blessés est deux fois plus élevée que celle qu'on a enregistrée en France, alors que le parc automobile augmentait deux fois plus rapidement en Italie qu'en France.

Autre constatation, pendant ces trois années d'amélioration en France, la diminution du nombre des morts et des blessés est la même proportionnellement pour les passagers des sièges arrière, non ceinturés, que pour ceux des sièges avant, dûment ficelés. Il n'existe hélas point de statistiques suisses à cet égard, mais la statistique française doit être sérieuse puisqu'elle émane du Ministère des transports qui, lui, est favorable à l'obligation du port de la ceinture de sécurité et qu'elle porte sur 843 000 victimes, à côté desquelles les 410 du rapport Walz ne nous paraissent pas très sérieuses. D'autre part, est-ce qu'il était vraiment nécessaire de reprendre dans le message ce qu'on nous a déjà dit il y a trois ans en réponse à une interpellation, à savoir que «les quelques objections formulées à l'encontre des ceintures de sécurité n'ont aucune valeur scientifique et sont insoutenables» (p. 12 du message). Pour écrire cela, il faut être rudement persuadé du bien-fondé de la thèse officielle et doué d'une certaine dose d'outrecuidance car cela signifie que tous ceux qui émettent quelque réserve quant à la totale efficacité et à l'innocuité du port de la ceinture sont des non-scientifiques.

Quand on sait cependant que de telles réserves ont été faites par un Aloys Werner, professeur à la Faculté de médecine de Genève et directeur de la clinique de neurochirurgie de cette ville, ou par le professeur Sicard, de la Faculté de médecine de Paris, pour ne citer que deux parmi beaucoup d'autres, on s'étonne que le Conseil fédéral leur dénie toute valeur scientifique. Il est possible que, si notre gouvernement avait eu connaissance des actes du 35e Congrès international de langue française de médecine légale et de médecine sociale tenu à Dijon en 1977 et qui, pendant deux jours, a discuté des conséquences du port de la ceinture, il aurait été un peu moins agressif dans ses conclusions.

Qu'on me comprenne bien. Je ne prétends pas, pas plus du reste que les auteurs que j'ai cités, que le port de la ceinture de sécurité ne présente aucun avantage. Je la porte du reste probablement beaucoup plus souvent que certains partisans farouches de l'obligation. Je pense que, dans de nombreux cas, elle protège efficacement; que dans des cas aussi nombreux, elle est inefficace et que ce n'est que très rarement qu'elle aggrave les conséquences de l'accident, que ce soit dans le 1 pour cent des cas, comme on le dit en général, ou 0,65 pour cent comme le dit le rapport Walz, cela n'a aucune importance. Je constate qu'il est difficile de prouver scientifiquement son efficacité et encore plus son innocuité. Après le rapport Walz, nous sommes dans la même situation qu'avant: nous avons l'impression que la ceinture est efficace, mais nous n'avons pas de preuve scientifique sérieuse.

Or il me paraît très difficile de fonder une obligation sur une impression. Admettons cependant un instant l'efficacité. Celle-ci n'est en tout cas valable que pour le porteur de la ceinture. Dire, comme les auteurs du message, qu'elle protège le voisin contre les chocs latéraux ou évite la perte de maîtrise du véhicule et se baser sur ces cas qui, s'ils existent, représentent au maximum 1 pour cent

des accidents, me paraît être de la haute acrobatie intellectuelle. Le seul intérêt, pour autrui, que présente la ceinture de sécurité est d'ordre financier. C'est le coût social des accidents, dont le Conseil fédéral attend qu'il diminue de 80 à 100 millions si l'on réintroduit l'obligation. C'est là un argument à première vue solide.

Mais peut-on réellement limiter, si peu que ce soit, la liberté individuelle pour protéger les assureurs qu'ils soient sociaux ou privés? On dira que cette atteinte est très faible comparée aux résultats qu'elle procurerait. Je ne suis pas entièrement persuadé que cette proportionnalité soit exacte, car l'atteinte est réelle et l'efficacité – je le répète – est sujette à caution. Autant je crois qu'on peut limiter la liberté individuelle pour protéger des tiers, autant j'ai peine à concevoir qu'on veuille «désresponsabiliser» l'individu en le protégeant de force contre lui-même. Je crois aussi, et surtout, que le peuple suisse commence à en avoir pardessus la tête de se voir ligoter par les paragraphes de lois et de règlements. Il l'a prouvé souvent lors des dernières votations populaires. C'est aussi un facteur dont il faut tenir compte. M. le conseiller fédéral Furgler, alors président de la Confédération, à Noël 1977, devant les caméras de la Télévision romande, a déclaré qu'il était l'ennemi de la multiplication des lois lorsqu'elles n'étaient pas indispensables. Je pense qu'il serait possible ici de renoncer à cette loi dont la nécessité est mise en doute, et d'éviter ainsi un nouveau mouvement d'humeur de l'électeur. D'autre part, si l'on s'engage sur la voie consistant à réglementer tout ce qui cause des frais aux assurances, jusqu'où ira-t-on? Faudra-t-il interdire ou, au moins, réglementer le ski de descente dont le coût pour les assurances augmente d'année en année? Et que dire du sport comme le vol delta ou la varappe, même si certains conseillers fédéraux ne font pas mystère qu'ils la pratiquent, et des habitudes nuisibles à la santé, l'alcoolisme, le tabagisme, voire certaines habitudes alimentaires? Il y a un an, j'ai assisté à un colloque consacré à la médecine préventive. A propos de l'alimentation et des progrès que l'on devrait faire à ce sujet, un sérieux professeur de diététique nous a dit: «Messieurs, il faut absolument qu'on crée un office fédéral de l'alimentation qui, une fois par semaine, dictera au peuple suisse les menus qu'il devra préparer pour la semaine suivante.» Eh bien! moi, je regrette, je ne veux pas aller jusque-là. On n'y est pas encore, mais c'est je crois ici que commence le choix de société dont parlait le rapporteur de langue française tout à l'heure. Non, je crois qu'il n'est pas possible d'imposer à tous un mode de vie sans risques, ni d'imposer aux automobilistes une mesure dont l'efficacité est probable, mais on ne sait pas trop dans quelle proportion, qui est parfois – même si c'est très rare – dommageable, et qui n'a pour justification qu'une éventuelle diminution des coûts sociaux.

Je dois conclure. Mes critiques contre l'obligation de porter la ceinture ont peut-être été très dures. Mais j'ai l'excuse d'y avoir été quelque peu provoqué par l'exagération des louanges que le Conseil fédéral lui adresse dans son message. Il fallait faire une moyenne.

J'ai dit à la commission que je m'abstiendrai lors du vote, parce que c'est au peuple suisse qu'il appartient de trancher pour finir. Ce n'est un secret pour personne que la demande de référendum est pratiquement déjà prête. Je crains cependant que, lors d'un vote populaire, nous n'assions à un clivage tout à fait regrettable entre la Suisse alémanique et la Suisse latine. C'est pourquoi je préférerais que le «non» vienne de ce Parlement; je voterai, de même que le groupe libéral et évangélique, avec M. de Chastonay.

Allgöwer: Ich habe diesen Sommer einige Wochen im Spital verbracht. Ich hatte Gelegenheit, mit Leuten, die selber einen Unfall erlebt hatten, zu reden. Ich konnte mit Aerzten, mit dem Pflegepersonal reden, und ich konnte die Leute in der Intensivstation selber beobachten. Das Urteil ist überall gleich, bei den Aerzten, beim Pflegepersonal

und bei den Verunfallten: Dieses Obligatorium ist notwendig. Ich verstehe nicht, dass ein Arzt wie Herr Gautier dagegen auftreten kann. Ich weiss es nicht: Hat er als Arzt gesprochen oder als welscher Parlamentarier, der wiedergewählt werden möchte?

Ich glaube, wir müssen uns hüten, dass wir in einer solchen Frage – wie das Herr Gautier am Schluss getan hat – das Referendum als Drohung anzuführen. Es soll ruhig ergriffen werden, wenn es einzelnen Leuten nicht passt, dass hier ein Obligatorium eingeführt wird. Wenn es uns ernst ist mit der Bekämpfung der Verkehrsunfälle und vor allem ihren Folgen, dann, glaube ich, ist die Antwort klar.

Es berührt merkwürdig, wenn ich den Worten von Herrn Gautier folge: Auf der einen Seite sagt er zwar, dass die Statistik, auf die sich der Bundesrat stützt, angezeigt und richtig sei, trotzdem bringt er ihr Misstrauen entgegen. Andererseits aber kommt er mit Statistiken aus andern Ländern, aus Frankreich und Italien, ohne sie gleich kritisch zu betrachten wie die schweizerische Statistik. Das geht nun nicht, Herr Gautier. Wir dürfen nicht einfach die Zahl der Unfälle miteinander vergleichen, sondern müssen uns an den Folgen orientieren. Niemand kann bestreiten, dass die Folgen «ohne Gurt» wesentlich schwerer sind, und zwar in jeder Beziehung, psychisch und körperlich. Wenn wir die Sache ernsthaft prüfen, müssen wir uns um die Frage kümmern, ob diese Folgen verringert oder gar vermieden werden können. Beim Fahren ohne Gurt sind die Folgen so schwer, dass sie zum Aufsehen mahnen. Wenn ein Zwanzigjähriger schwer verunfallt und zum Krüppel wird, kann dies für die Öffentlichkeit Kosten von ungefähr einer Million Franken bringen. Deshalb ist die Öffentlichkeit aufgerufen, hier nun für Abhilfe zu sorgen. Es ist nicht etwa so, dass nun jeder – wie beim Bergsteigen – eventuelle Unfälle selber berappen kann, sondern es ist eben so, dass die Öffentlichkeit herangezogen werden muss, um diese schweren Folgen bei Gehirn- und andern Schädigungen einigermassen zu beheben oder die Leute wieder in eine vernünftige Tätigkeit einzugliedern.

Was mir bei Herrn Gautier aufgefallen ist: dass nun wieder gesagt wird, es sei die Freiheit im Spiel. Ich bin auch dafür, dass man die Freiheitsfrage immer wieder aufwirft. Ich bin nicht dafür, dass man beispielsweise durch den Staat die Heizabrechnungen kontrollieren lässt. Ich bin nicht dafür, dass man Bestimmungen für zurückgetretene Bundesräte erlässt. Ich bin nicht dafür, dass man auf unzähligen Gebieten x kleine Vorschriften erlässt, die eine Einschränkung der Freiheit bringen. Aber hier handelt es sich nicht um die Freiheit des einzelnen, sondern um das Erhalten des Lebens. Wir kennen für die Erhaltung des Lebens schon viele Vorschriften in unserer gesamten Gesetzgebung; es ist darum nichts Neues, wenn wir in der Strassenverkehrsgesetzgebung eine Vorschrift erlassen, die uns vor üblen Folgen einer falsch verstandenen Freiheit schützt.

Man bringt gerne das Beispiel des Bergsteigens, indem man sagt, dort habe jedermann das Recht, die Eigernordwand hinaufzugehen, wenn er es kann. Aber das ist eine Angelegenheit, die ihn persönlich betrifft, die ihn nicht auf einem Verkehrsplatz in Konfrontation bringt mit andern Verkehrsteilnehmern und damit eine Verunsicherung des gesamten Verkehrs herbeiführt. Man verhängt nicht den Verzicht auf Autofahren, sondern eine Schutzmassnahme gegen die Gefährdung des Fahrers und anderer Verkehrsteilnehmer. Daher ist es falsch, wenn wir hier nun wieder mit dem Freiheitsbegriff operieren.

Es ist auch falsch, Herr Gautier, wenn Sie nun sagen, es könnte ein neuer Gegensatz zwischen den welschen und den deutschsprechenden Eidgenossen entstehen. Ich glaube, wir sollen nicht Sachprobleme zu ethnischen Problemen umbiegen, wir wollen das Leuten überlassen, die das international und national viel besser können; ich will keine Namen nennen. Sondern wir wollen doch diese Sachprobleme sachlich betrachten und eine Lösung su-

chen, die sowohl den Welschen wie den Deutschsprechenden vor schlimmen Folgen schützt.

Die Frage, die wir hier miteinander gesetzlich regeln wollen, ist eine Angelegenheit, die wir im Interesse einer Humanisierung unseres gesamten Lebens durchführen wollen. Es gibt noch andere Probleme. Aber wenn denn schon auf die Wahlen hin die Umweltschutzfragen, die Atomfragen usw. immer wieder in den Vordergrund gerückt werden, wo man ferne, theoretische Gefahren als real betrachtet, dann ist es wohl angezeigt, dass wir die realen Gefahren, die heute bestehen, sofort beheben wollen. Diese realen Gefahren, mit denen wir fertig werden müssen, sind eine Angelegenheit, die wir mit dieser Gesetzesnovelle in Ordnung bringen können.

Deshalb ist es an uns, hier nun einen mutigen Entschluss zu fassen, unabhängig von den Referendumsdrohungen und unabhängig von andern Einwendungen. Es geht hier um den Schutz des Lebens. Es geht darum, dass wir nun diesen Schutz bejahen und die notwendigen Vorkehrungen treffen. Wenn wir hier Ja sagen, dann haben wir einen Schritt in Richtung grösserer Sicherheit unseres Lebens getan, in Richtung einer Humanisierung. Deshalb ist unsere Fraktion einstimmig für diese Vorlage. Sie betrachtet sie als eine notwendige Massnahme, der wir zustimmen müssen. Hier steht der Schutz des Lebens im Vordergrund. Darum sollte das Ja selbstverständlich sein.

Mme Spreng: Le message du 17 janvier sur la circulation routière nous propose deux modifications de la loi fédérale du 19 décembre 1958. Votre commission a décidé de sérier les problèmes et de les traiter séparément. Premièrement, à l'article 12, de donner connaissance, sur demande, des quantités de bruit, de gaz d'échappement émises par les véhicules automobiles et constatées lors de leur homologation. Deuxièmement, à l'article 57, de pouvoir prescrire des dispositifs de retenue, ceintures de sécurité ou systèmes analogues et, d'autre part, d'exiger le casque protecteur pour le conducteur et le passager des véhicules à deux roues équipés d'un moteur.

En ce qui concerne la question du bruit et des gaz d'échappement, le secret de fonction avait été opposé à la divulgation des indications requises. Mais n'oublions pas que le Conseil national et le Conseil des Etats ont accepté en 1975 déjà une motion de la commission du Conseil national demandant de faire connaître, sur demande, les résultats des expertises. D'autre part, le nouvel article 24 septies de la constitution, donne mandat à la Confédération de combattre la pollution de l'air et du bruit. Il paraît donc nécessaire de divulguer les renseignements se rapportant au bruit et aux gaz émis, le but étant de faire prendre conscience à l'acheteur d'un véhicule de la nécessité de protéger l'environnement. Nous ne voulons plus continuer, en achetant une voiture, à acheter un chat dans le sac.

Quant à l'article 57, dès le 1er janvier 1971, seules sont admises à la circulation les voitures de tourisme équipées de ceintures de sécurité. Or, celles-ci furent de moins en moins utilisées malgré toutes les objurgations, malgré tous les articles dans les journaux. En 1975, le Conseil fédéral rendit obligatoire le port de la ceinture, voyant qu'un article de loi était indispensable à la généralisation de l'utilisation. Cette décision fut cassée par un jugement du Tribunal fédéral; il s'agit aujourd'hui de lui donner une base légale, indiscutable.

Le port de la ceinture de sécurité n'est pas une question de liberté personnelle. Pour moi, la liberté, le libéralisme sont des qualités morales et intellectuelles, elles exigent avant tout de soutenir, autant que possible, les droits, la liberté du prochain et de savoir prendre soi-même ses responsabilités. Or les résultats des experts sont concluants, les accidents graves ou mortels sont plus fréquents sans la ceinture. Pour le chauffeur même et les passagers, 94 pour cent des accidents sont atténués, 6 pour cent sont aggravés par le port de la ceinture. Le chauffeur projeté en avant lors d'accidents même légers,

après avoir oublié d'attacher sa ceinture, peut être la cause d'accidents et de blessures graves pour des tiers. Nous sommes avant tout responsables pour autrui.

Mais nous avons parfois mauvaise mémoire quand il s'agit d'attacher notre ceinture. Que celui qui hésite aille visiter un service de neurochirurgie dans un de nos hôpitaux. Je l'ai fait la semaine dernière. C'est un cauchemar. Une forte majorité de blessés jeunes, accidentés d'autos ou de motos, fractures du crâne avec des séquelles physiques et psychiques souvent définitives, paralysés des membres inférieurs ou même du corps entier, tous accidentés n'ayant pas mis leur ceinture ou porté leur casque pour la moto. Je ne pense pas que cela ait été un hasard, cela correspondait du reste aux dires des experts. Même si les chiffres d'experts ne coïncident pas toujours, si le port de ceintures et de casques pouvait éviter un nombre restreint de ces malheurs affreux pour le blessé et pour toute sa famille, il vaudrait la peine d'accepter cette loi, en pensant également aux frais considérables qu'entraînent pour la communauté ces blessés souvent invalides à vie. Les journaux français annonçaient hier 40 000 tués dans l'année. Combien y a-t-il d'invalides à vie? Est-ce vraiment un sujet qui mérite autant de passion? N'attachons-nous pas nos ceintures quand nous rentrons dans un avion, sans penser à autre chose et sans aucune souffrance? Détachons-nous plutôt de quelques idées préconçues. Si ce n'était que pour empêcher dix paralysés, je dirais même un seul paralysé, il vaudrait la peine que nous fassions l'effort d'attacher nos ceintures dans nos voitures. Votre commission a accepté du reste les trois projets à une forte majorité, même à l'unanimité pour les casques.

Au nom du groupe radical-démocratique, dans sa majorité, je vous demande de suivre ses décisions.

Felgenwinter: Ich spreche im Namen der CVP-Fraktion und kann Ihnen für den Beschluss A, die Veröffentlichung der Typenprüfungsergebnisse, die einstimmige Fraktionsmeinung bekanntgeben; wir glauben, dass es vernünftig ist, diese Ergebnisse zu veröffentlichen. Wir stimmen also zu.

Zur Frage der Gurtentragungspflicht bin ich zwar Fraktions-sprecher, aber recht eigentlich ohne Fraktion, denn die Fraktion hat nur mit hauchdünner Mehrheit zugestimmt und gesagt, es solle ein Obligatorium aufgestellt werden, das den Autofahrer und den Mitfahrer verpflichtet, die Sicherheitsgurten zu tragen. Ich halte das weiter an sich nicht für tragisch. Wir haben in unserer Fraktion meinnungsfreiheit, und wir können niemanden zwingen, für sein eigenes Heil, seinen eigenen Vorteil zu handeln. Ich glaube, man kann auch dem Volk nicht die Ueberzeugung aufzwingen, dass es etwas für seinen eigenen Vorteil und für seinen eigenen Schutz tun muss. Ich glaube, man kann hier darüber streiten; ich persönlich bin zwar der Auffassung, dass es keine vernünftigen Gründe gibt, um hier kein Obligatorium festzusetzen. Aber jemanden mit Vernunftgründen überzeugen, der etwas für eine Glaubenssache hält, ist wahrscheinlich ein Ding der Unmöglichkeit. Ich befürchte, dass der gleiche Effekt auch draussen im Volk auftreten wird. Es sind zwar die Ergebnisse von Untersuchungen vorhanden, die alle dafür sprechen, dass es sinnvoll ist, die Sicherheitsgurten zu tragen. Wir haben ja auch seit 1970 die Ausrüstungsvorschriften, die festlegen, dass jedes Fahrzeug mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sein muss. Es ist wirklich komisch, wenn man die Automobilindustrie dazu verpflichtet, die Fahrzeuge mit Sicherheitsgurten auszurüsten und dann diese Sicherheitsgurten einfach Zierde des Wagens bleiben, ohne dass sie benutzt werden. Ich glaube, dass sich der Widerstand bei dieser Frage der Sicherheitsgurten eigentlich nicht so sehr gegen die Verpflichtung richtet, Sicherheitsgurten zu tragen, sondern vielmehr, dass bei Verletzung dieser Pflicht eine strafrechtliche Sanktion erfolgen muss, dass nämlich diese 20er-Bussen bezahlt werden müssen. Das geht im Volk nicht so ganz ein, obwohl die Ergebnisse der Tragquote eigentlich aufhorchen lassen; vor allem in der deutschen

Schweiz ist diese ja sehr hoch, höher als in der welschen Schweiz und im Tessin.

Man könnte sich fragen, ob in dieser Situation nicht auch eine Zwischenlösung tragbar wäre: Jetzt versucht man das Problem nämlich auf dem strafrechtlichen Weg zu lösen, indem man sagt: «Es wird bestraft, wer diese Sicherheitsgurten nicht trägt.» Man könnte sich aber auch fragen – diese Frage ist wohl berechtigt –, ob man das eigentlich nicht auf zivilrechtlichem Wege lösen soll, indem man sagt: «Es besteht eine Pflicht zum Tragen der Sicherheitsgurten. Es kann zwar jeder sich dieser Pflicht entschlagen; er muss aber dann die Konsequenzen tragen, wenn dieses Nichttragen der Sicherheitsgurten dazu geführt hat, dass ein entstandener Schaden grösser geworden ist, als wenn er die Sicherheitsgurten getragen hätte.» Mit andern Worten: man greift auf die zivilrechtlich bestehende Schadenminderungspflicht des Verletzten zurück, wie das in Artikel 44 des Obligationenrechts für das allgemeine Zivilrecht geregelt ist und sagt dann: Wenn nachweisbar ein Schaden entstanden ist, der kleiner geworden wäre, wenn man die Gurten getragen hätte, dann soll der Verletzte eben die Konsequenzen tragen. Das hat das Eidgenössische Versicherungsgericht bereits unter der Herrschaft des ersten provisorischen Gurtentragungsbliatoriums gemacht, indem es gesagt hat, es sei eine Pflicht, Gurten zu tragen. Diese Pflicht kann nicht nur eine strafrechtliche Folge haben, sondern auch eine zivilrechtliche. Man hat im betreffenden Fall die Schadenersatzleistung um 10 Prozent gekürzt. Ich frage mich, ob nicht auf diesem Weg das Problem zu lösen wäre. Es gibt hier nämlich eine grundsätzliche Ueberlegung: das ist die Frage der Vollzugskontrolle.

Wie wollen Sie eigentlich der Polizei zusätzlich noch die Aufgabe übertragen, das Gurtentragen zu kontrollieren? Das hat man zwar am Anfang gemacht, aber die Ergebnisse waren eher dürftig; vor allem auch in der welschen Schweiz ist die Polizei im Grunde genommen von sich aus dazu übergegangen, auf diese etwas lästige Angelegenheit zu verzichten. Die Dunkelziffer dürfte sehr, sehr gross sein. Man kann nicht übersehen, dass es sich dabei nicht um eine Norm handelt, wo die Sicherheit von dritten Strassenverkehrsteilnehmern zur Diskussion steht, sondern es handelt sich um eine Norm, wo die eigene Sicherheit auf dem Spiele steht. Wenn ich die Rechtsfahrpflicht verletze, gefährde ich selbstverständlich den Strassenverkehr, jeden andern Verkehrsteilnehmer. Trage ich aber die Gurten nicht, dann gefährde ich keinen andern Verkehrsteilnehmer, sondern nur mich selbst. Ich frage mich deshalb, warum das unter Strafe gestellt werden sollte, insbesondere mit Blick auf die Problematik der Vollzugskontrolle. Ich glaube, dass es nicht einfach angeht zu sagen: wir haben keine Angst vor dem Referendum. Ich glaube, man würde das Kind mit dem Bade ausschütten; denn ich habe Zweifel daran, ob in einer Referendumsabstimmung wirklich das Volk diese Einsicht für sein eigenes Wohl an den Tag legt und begreift, dass man hier etwas vorschreibt, das an sich vernünftig ist. Stellen wir aber beispielsweise ein Gurtenobligatorium auf, ohne strafrechtliche Sanktion, ohne diesen «Bussenzwanziger», der nicht anders zu handhaben ist als der «Parkplatzzwanziger», dann besteht doch eine gewisse Möglichkeit, dass im Laufe der Zeit die Ueberzeugung Platz greift, es sei etwas Sinnvolles, Vernünftiges und im Falle der Nichteinhaltung auch etwas, das ans Portemonnaie des Schweizers geht. Der Schweizer ist bekanntlich am Portemonnaie sehr empfindlich. Ich möchte die gesellschaftspolitische Komponente dieses Problems keineswegs herunterspielen, aber ich glaube, man darf doch auch wieder nicht den Standpunkt vertreten, als ob es hier um die Gesellschaft als solche, um grosse soziale Probleme gehe. Es geht im Einzelfall um Leben, es geht um dauernde Invalidität; aber Sie können das nicht völlig verhindern, sicher nicht dadurch, dass Sie Bussen aussprechen. Aber Sie können mindestens im Bürger die Ueberzeugung langsam zu wecken versuchen, dass es sinnvoll ist, Gurten zu tragen. Der Bundesrat sollte

in dieser Situation unter Umständen auch einen Schein-graben, der zwischen deutsch und welsch entstehen könnte, zu verhindern versuchen und prüfen, ob auf dem Weg einer *lex imperfecta* die Angelegenheit nicht ebenso sinnvoll gelöst werden könnte. Das war nicht die Meinung der Fraktion. Die Fraktion hat hier keine geschlossene Meinung, jedenfalls keine Meinung, die wir als Fraktionsmeinung deklarieren könnten. Es war meine persönliche Meinung. Aber ich bitte gleichwohl, sie in Betracht zu ziehen.

M. Felber: On a voulu faire du port de la ceinture de sécurité un motif de division entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. C'est, me semble-t-il, une simplification pour le moins grossière. Il y a évidemment, dans l'ensemble de notre pays, des opposants et des partisans, qu'ils soient Suisses alémaniques ou Suisses romands.

Le référendum qui est d'ores et déjà annoncé, nous l'attendons tous, sans nous faire beaucoup de soucis ni de scrupules. Cette affaire n'est pas un problème de dogme politique. Le problème du port de la ceinture est celui de la sécurité et non pas celui de l'atteinte à la liberté personnelle. En effet, ceux-là même – et plusieurs des orateurs qui m'ont précédé à cette tribune l'ont rappelé – qui estiment leur libre choix mis en cause par une telle obligation ne refusent pas ou n'hésitent pas à porter une ceinture lorsqu'ils montent dans un avion de ligne ou même lorsque l'obligation leur en est faite avec leur propre voiture dans un pays voisin. Ils ne renoncent pas, pour autant que je sache, à des déplacements avec leur voiture à l'étranger. Pourtant leur liberté reste totale: ils pourraient prendre le train.

Le groupe socialiste considère que le port de la ceinture de sécurité n'est en définitive pas plus attentatoire à la liberté individuelle que de très nombreuses règles relatives à la circulation routière. Il reconnaît que les statistiques et les avis de nombreux spécialistes – statistiques et avis qui pourront toujours être mis en cause par d'autres statisticiens, d'autres spécialistes qui, à leur tour, seront repoussés – de la lutte contre les accidents ainsi que de médecins, nous ont convaincus de l'utilité du port de la ceinture de sécurité. Nous savons bien sûr aussi, hélas! que ce port peut causer dans certains cas, rares heureusement, des dommages spéciaux. Nous voudrions être sûrs que la Confédération ne pourra pas être poursuivie dans ces cas-là pour avoir ordonné une mesure qui aurait mis en danger celui qui s'y serait soumis. Je crois que M. le conseiller fédéral Furgler avait déjà répondu à cette question lors de la séance de commission, il est bon que cela soit encore précisé.

Le groupe socialiste constate aussi que la multiplicité des types de ceintures limite indiscutablement la sécurité que l'on attend d'elles. Il souhaite que l'équipement des véhicules soit réalisé selon un type si possible unifié et compte tenu aussi des appuis-tête: c'est un instrument qui nous paraît aller de pair avec une ceinture de sécurité. En outre, il est évident que certaines de ces ceintures ne sont ni pratiques ni véritablement utiles et qu'elles peuvent, dans certains cas, être dangereuses. Nous sommes donc également très attentifs au fait que le Conseil fédéral, dans son message, parle de moyens et non pas seulement de ceinture de sécurité; cela signifie, et nous le souhaitons, que les chercheurs et les spécialistes de l'équipement automobile pourront aller plus loin dans leurs recherches et le plus rapidement possible mettre à disposition un instrument certainement plus efficace et, en tout cas, plus indiscutable.

Nous estimons également que le port du casque pour les conducteurs de véhicules à deux roues équipés d'un moteur est utile pour prévenir des accidents et surtout des suites graves à ces accidents.

C'est donc, comme vous le constatez, Monsieur le Conseiller fédéral, non pas dans un enthousiasme délirant mais cependant avec suffisamment de conviction, sinon à l'unanimité, que le groupe socialiste estime les mesures que vous nous proposez, utiles aux usagers de la route

parce qu'elles contribueront à une amélioration de l'équipement des véhicules et c'est dans cet esprit-là qu'il acceptera les propositions de modification de l'article 57 de la loi sur la circulation routière. Notre groupe est également favorable à l'introduction d'un alinéa 4 nouveau à l'article 12 de cette même loi; il considère en effet comme équitable que les usagers aient la possibilité de connaître les performances ou contre-performances des véhicules qui sont mis sur le marché, offerts à leur usage et que l'on croit toujours parfaits si l'on suit la publicité de chaque marque.

Mme Christinat: Je m'exprime uniquement sur l'article 57, 5e alinéa, lettre a, des arrêtés qui nous sont soumis.

Le message du Conseil fédéral sur le port obligatoire des ceintures de sécurité avance des arguments plus que discutables et me laisse une étrange impression. Le ton employé est doctoral, prétentieux et souvent même inutilement agressif. Je relève entre autres ces quelques affirmations surprenantes: «Les spécialistes – quels spécialistes? – sont unanimes à reconnaître que les ceintures correctement portées offrent une protection efficace. Les quelques objections formulées à leur encontre n'ont aucune valeur scientifique et sont insoutenables. Les centres de recherches sérieux – il y en a donc qui ne le sont pas! – sont unanimes à reconnaître l'efficacité de la ceinture. Il est inadmissible d'opposer des descriptions dramatiques de cas individuels qui n'ont pas été analysés à fond aux études scientifiques faites dans le monde entier.» En d'autres termes, pour le Conseil fédéral, le port de la ceinture de sécurité ne doit même pas se discuter puisque les arguments de ceux qui osent se permettre d'être d'un autre avis n'ont aucune base scientifique. On retrouve d'ailleurs l'adjectif «scientifique» une dizaine de fois dans le message, ce qui tendrait à démontrer que les opposants ne font vraiment pas le poids.

Cet acharnement à vouloir faire croire à tout prix que la ceinture n'offre que des avantages, a un côté désagréable. Une honnêteté élémentaire aurait voulu que le Conseil fédéral expose les motifs qui le poussent à proposer le port de la ceinture de sécurité tout en n'en cachant pas les défauts. Un jugement nuancé, même s'il aboutissait à la même conclusion, aurait été plus objectif.

Je rappelle, afin que ma position soit bien claire, que je ne m'oppose pas à ce que les voitures soient équipées de ceintures de sécurité; ce que je trouve contestable, c'est uniquement le fait d'obliger l'ensemble des automobilistes à se soumettre au port obligatoire de la ceinture et de punir ceux qui n'obtempéreraient pas. Il est vrai que les accidents de la route constituent l'un des fléaux des temps modernes. Il est par conséquent normal que les autorités cherchent à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour les prévenir.

Dans le cadre de la prévention des accidents, l'éducation des conducteurs, la répression des infractions et les mesures prises dans le domaine de la santé publique pour guérir les blessés sont les trois principaux piliers. En ce qui concerne la prophylaxie des accidents, les autorités sanitaires et le gouvernement ne peuvent prendre des mesures contraignantes que si deux conditions sont remplies: lorsque la mesure envisagée est totalement sans danger ou lorsque les avantages certains l'emportent de très loin sur les inconvénients éventuels. Or l'obligation de boucler la ceinture ne remplit pas ces deux conditions car, quoi que l'on en dise, cet accessoire est loin d'être inoffensif et n'augmente en rien la sécurité du trafic.

Le Conseil fédéral semble s'être basé sur trois postulats: l'absence de ceinture de sécurité serait dangereuse pour le conducteur et les passagers avant, les statistiques démontreraient que l'utilisation des ceintures diminue le nombre et la gravité des blessures, enfin les ceintures, une fois bouclées, seraient pratiquement inoffensives. Or on est loin de la réalité et tous les médecins ne pensent pas comme les super-experts invoqués par le Conseil fédéral: nombreux sont ceux qui estiment que ces trois pos-

tulats sont si chancelants qu'il est impossible d'en tirer un argument quelconque en faveur du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Sur le plan médical, si l'on en croit certains praticiens, il n'y a pas davantage de raisons d'obliger les automobilistes à mettre leur ceinture qu'il y en aurait à leur interdire de le faire. Selon le rapport du 29 mars 1976 du Dr Walz, qui sert de support à toute l'argumentation médicale du Conseil fédéral, les blessures caractéristiques dues au port de la ceinture sont les plaies contuses dans la région où passe la ceinture et, le cas échéant, les lésions ou déchirures du foie, de la rate, des intestins et du pancréas ainsi que des fractures des côtes, de la clavicule ou du sternum. C'est déjà un beau tableau de chasse. Des dommages corporels sévères, dus à la ceinture, ne sont probables que dans moins de 0,65 pour cent des cas, conclut le Dr Walz. Ce taux, qui est certainement très inférieur à la réalité, a été contesté par d'autres autorités médicales. Sans doute nous sommes ici en pleines querelles d'experts. Il n'y a cependant aucune raison de croire aveuglément les uns et de refuser d'examiner les arguments des autres.

Le message ne peut contester que plusieurs personnes qui avaient attaché leur ceinture ont péri brûlées dans leur voiture, car c'est malheureusement vrai. Mais il ressort immédiatement que les accidents analysés ont permis de mettre en évidence que les passagers ne connaissent pas le fonctionnement du système d'ouverture de la ceinture. Il souligne également que les personnes ayant porté secours étaient également incapables de décrocher les boucles des ceintures parce qu'il s'agissait de modèles désuets et compliqués. Ces suppositions que les experts fédéraux trouvent sans doute scientifiques, confirment que l'on a rendu obligatoire le port de modèles désuets et compliqués. Que les ceintures aient été améliorées – et c'est la moindre des choses – ne change rien au problème, d'autant plus que le Conseil fédéral lui-même reconnaît que des améliorations techniques peuvent encore être apportées aux ceintures, ce qui veut dire qu'elles ne sont pas parfaites.

Le chapitre du message consacré aux aspects juridiques est également déconcertant. Il rappelle que le Tribunal fédéral des assurances a confirmé la pratique de la Caisse nationale d'assurances selon laquelle les prestations assurées doivent être réduites lorsqu'un automobiliste, victime d'un accident, ne s'était pas attaché. La CNA justifie sa pratique parce qu'elle considère qu'il s'agit d'une violation des règles élémentaires de prudence admises par tout le monde et que la ceinture de sécurité correctement portée offrirait dans la plupart des cas une protection efficace contre les blessures. Les théories de la CNA sont sujettes à caution. Le fait qu'elle a décidé arbitrairement que l'automobiliste non attaché a contribué à créer le dommage n'est pas déterminant, même si le Tribunal fédéral des assurances lui donne curieusement raison. Il y a d'ailleurs quelque chose qui cloche dans le raisonnement des partisans du port obligatoire des ceintures de sécurité. En effet, un automobiliste accidenté qui n'a pas bouclé sa ceinture peut voir réduire les prestations de son assurance parce qu'il a paraît-il commis une grave négligence, tandis que cette même grave négligence ne serait punie que d'une amende d'ordre de 20 francs. Ce n'est pas sérieux. Si le non-bouclage de la ceinture de sécurité est puni d'une amende d'ordre de 20 francs, l'amende la plus légère, c'est que l'infraction est bénigne. Dans ces conditions, les prétentions de la CNA et plus tard sûrement celles des autres assurances sont certainement disproportionnées à la faute.

Le Conseil fédéral dit encore que si l'obligation de porter la ceinture était réintroduite, on pourrait s'attendre à une nouvelle réduction des coûts sociaux des accidents de 80 à 100 millions de francs par rapport à l'année précédente, millions correspondant aux sommes que le citoyen devrait payer sous forme de primes pour les assurances-acci-

dents et les assurances-maladie ou encore sous forme d'impôts, subventions de l'Etat en faveur des hôpitaux, des caisses-maladie, des services ou organisations de secours.

Mais pourquoi deux poids deux mesures? Pourquoi ne parle-t-on pas des accidents de ski, ou de haute montagne, tout à fait évitables, car personne n'est obligé de faire du ski ou de la haute montagne, dont les séquelles coûtent également très cher à la collectivité et aux sociétés d'assurances. Pourquoi ne parle-t-on pas des produits engendrant la dépendance dont l'usage excessif et l'abus entraînent eux aussi des coûts sociaux importants (assurances-maladie, subventions de l'Etat en faveur des hôpitaux)? Pourquoi ne parle-t-on pas de l'alcool au volant, unanimement reconnu comme l'un des principaux facteurs des accidents graves de la circulation, dont les séquelles économiques sont supportées par la collectivité? Il est certain que tout doit être entrepris pour diminuer le nombre et la gravité des accidents d'automobile. Mais il est loin d'être certain que cette prévention passe par la ceinture de sécurité. Je crois qu'il vaudrait mieux éduquer les automobilistes en les rendant attentifs aux risques d'accidents provoqués par la non-observation des règles de la circulation et de la signalisation routière. Il vaudrait mieux envisager des examens de conduite à intervalles réguliers au lieu de lâcher les conducteurs dans la nature pour le restant de leurs jours sous le prétexte qu'ils ont obtenu leur permis de conduire, car ce qui est valable pour la machine (contrôle technique du véhicule) l'est certainement aussi pour l'homme. Il vaudrait mieux abaisser le taux d'alcoolémie à zéro pour mille, ce qui diminuerait certainement le nombre et la gravité des accidents car les chauffards et les alcooliques sont autant dangereux avec que sans ceinture. Il vaudrait mieux infliger des peines beaucoup plus sévères aux inconscients éthyliques ou non qui sont des dangers publics. De cette façon et mieux qu'avec la ceinture, on arrivera à réduire sensiblement le nombre des accidents et la gravité des blessures qu'ils entraînent. L'obligation du port de la ceinture avec sanctions pénales à la clé a ceci de particulier que, parmi toutes les mesures relatives à la prophylaxie des accidents, c'est la seule qui ait été édictée non pas sur proposition des responsables de la santé, mais par des instances administratives, parfaitement incompétentes en matière de santé. Si c'est bien la police qui interdit de se baigner dans des eaux polluées, elle le fait sur demande des autorités sanitaires.

Quant aux mesures visant à réduire le nombre des accidents dans les fabriques, elles sont du ressort de la médecine du travail. Encore une fois, il ne s'agit pas d'être pour ou contre la ceinture, la seule question qui se pose est l'obligation de la porter. Ceux qui l'ont prônée, puis imposée et qui la défendent encore aujourd'hui, en se basant sur des arguments qu'ils appellent scientifiques et en abusant des statistiques et des extrapolations ne convaincront que ceux qui veulent bien se laisser convaincre. La liberté individuelle s'arrête là où commence celle d'autrui, déclare le Conseil fédéral dans son message. En ce qui me concerne, je pense que la liberté ne s'use que quand on ne s'en sert pas. Et c'est au nom de cette liberté que je dis «non» au port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Landolt: Zu der Vielzahl der Argumente, ob pro oder kontra Gurten- und Helmobligatorium, möchte ich nichts mehr hinzufügen. Ich erachte die Einführung dieser Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz als zwingend notwendig. Was mich beschäftigt, ist die Frage, ob mit diesen Massnahmen die Zahl der Unfälle verringert wird. Für das Jahr 1978 wurden 66 500 Strassenverkehrsunfälle registriert. Wird diese Zahl mit dem Obligatorium, sich anzuschallen und für die Zweiräder einen Helm zu tragen, sinken? Wird damit ein einziger Unfall, eine einzige Kollision verhindert? Wird auch nur ein einziger Motorradfahrer weniger verunfallen, weil er über das Strassenbord getragen wird und dann vielleicht als Para- oder Tetraplegiker ein schreckliches

Dasein fristet? Ich weiss, Herr Bundesrat, Sie werden mir den Paragraphen zitieren, worin gefordert wird, dass die Geschwindigkeit den Strassenverhältnissen anzupassen ist, und viele Fahrzeuglenker – die meisten – bemühen sich, das zu tun. Ich glaube von mir so wie Sie alle von sich, ein guter Fahrer zu sein. Sie, Herr Bundesrat, sind bekanntlich ein sehr guter, aber seien wir ehrlich: können wir immer beurteilen und genau feststellen, ob unsere Fahrweise richtig und den Strassenverhältnissen angepasst war? Sind wir nicht oft der Meinung, der Gesetzgeber müsse dem Fahrzeuglenker vermehrte Hilfe anbieten, weil dieser oft überfordert ist? Ich kann Ihnen hier zwei Sätze aus einem Brief des Direktors der Chirurgischen Universitätsklinik Zürich zitieren, der mir in diesem Zusammenhang geschrieben hat: «Ich halte das Gurten- und Helmobligatorium für eine sekundäre Massnahme. Weitaus wichtiger ist die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h innerorts und 80 km/h ausserorts. Die Geschwindigkeit auf der Autobahn fällt weniger ins Gewicht.» Und weiter: «Der Zweck gesetzlicher Massnahmen muss darin bestehen, in erster Linie Unfälle zu verhüten und nicht die Unfälle als solche zu dulden und allein ihre Folgen zu verringern oder wenigstens so zu tun als ob.»

Diese Sätze sind klar und eindeutig und bedürfen keines Kommentars. Ich möchte deshalb gerne wissen, welche Ueberlegungen den Bundesrat davon abgehalten haben, zu Beginn dieses Sommers Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuführen. Im Rahmen der Bestrebungen, Energie zu sparen, standen sie doch im Bereich des Möglichen. Es hätten gleichzeitig zwei Forderungen erfüllt werden können: Neben dem Sparen von Energie hätte die Zahl der Verkehrsunfälle drastisch gesenkt werden können.

Die Gesundheit und die leibliche Unversehrtheit gehören zu den höchsten Gütern des Menschen. Es muss alles getan werden, diese zu erhalten. Persönlich bin ich gegen eine generelle Einführung von stark reduzierten Geschwindigkeiten. Ich glaube, dass mit der vermehrten Festlegung von differenzierten Geschwindigkeitslimiten, die auf exponierten Strecken, zum Beispiel auf Wohnstrassen, gar nur 30 Kilometer betragen sollten, das Ziel, von dem wir träumen, erreicht werden könnte: Senkung der Unfallzahlen. Die verschiedenen Möglichkeiten dazu sind bekannt und soeben auch von Madame Christinat aufgezählt worden: bessere Ausbildung, bessere Disziplin der Lenker, Beseitigung von Gefahrenquellen wie Niveauübergänge und dergleichen, bessere technische Instandhaltung der Fahrzeuge usw. Eine ausserordentlich wichtige Möglichkeit aber ist die verbindlich vorgeschriebene, differenzierte Geschwindigkeit. Müsste diese im Interesse der Erhaltung von Leib und Leben nicht vermehrt den Polizeidirektoren empfohlen, von diesen dann befohlen und schliesslich kontrolliert werden?

M. Barras: L'introduction de l'obligation du port de la ceinture de sécurité est indiscutablement une atteinte à la liberté individuelle du citoyen. Introduire une disposition de ce genre dans notre appareil législatif consiste à admettre, pour la première fois dans notre histoire, le bien-fondé d'une mesure dont le seul but est de protéger non pas le tiers, mais le sujet même de cette mesure. S'il est peut-être défendable de permettre à l'autorité de limiter le libre arbitre d'un individu dans le seul et unique intérêt de ce dernier, il est en revanche inadmissible de tolérer cette restriction lorsqu'elle n'est pas accompagnée de toutes les garanties de sécurité, comme c'est précisément le cas des dispositions qui nous sont proposées. Le Conseil fédéral l'admet d'ailleurs très objectivement en déclarant, à la page 22 de son message: «Si la ceinture de sécurité, dans certains cas, se révèle bénéfique, il est des accidents où ce même accessoire non seulement n'est d'aucune utilité, mais provoque des lésions et tue.» Dans ces conditions, j'estime qu'aucune décision administrative ou législative, aucun acte gouvernemental ne peut se substituer au libre arbitre de chacun. Cela étant, il n'est pas possible d'admettre le raisonnement du Conseil fédéral

lorsqu'il prétend que l'atteinte à la liberté est minime. On pourrait à la rigueur partager ce point de vue, admettre certaines restrictions à la liberté de chacun face à un instrument qui garantit la sécurité dans tous les cas. Or nous n'en sommes pas là. La ceinture de sécurité peut tuer, notamment dans certaines catégories d'accidents: voiture en feu, chute dans un cours d'eau, etc. Obliger dans ces conditions un citoyen à porter un accessoire alors même qu'il peut légitimement justement craindre ce genre d'accident me paraît parfaitement inadmissible.

On prétend également réduire sensiblement les coûts sociaux par le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Je suis très sensible à une argumentation de ce genre, encore qu'elle demande à être confirmée. Mais ne serait-ce pas là s'engager dans une voie dangereuse car, avec un tel raisonnement, on pourrait interdire la pratique du ski, ou de certains sports dont on connaît le coût social élevé, à toute personne ne possédant pas par exemple un minimum de qualités athlétiques.

On peut prévoir aussi l'interdiction de la cigarette et la consommation de son petit verre de pomme.

On prétend également que les statistiques révèlent que le nombre des accidents de la route a augmenté à la suite de la suppression de l'obligation du port de la ceinture.

Il ne faudrait pas tirer des conclusions trop hâtives. Il est néanmoins intéressant et étonnant de consulter les statistiques mondiales des accidents de la route. Tous les pays cités voient le nombre des victimes de la route diminuer et cela dans des proportions quasi identiques alors même que tous les pays ne connaissent pas, et de loin, le port obligatoire de la ceinture. D'autre part, si les statistiques révèlent que le nombre des accidents graves augmente avec la suppression de l'obligation, aucune étude ne nous renseigne sur le nombre des accidents graves et des morts qui auraient été évités sans le port de la ceinture de sécurité.

Même si l'on admet que le projet du Conseil fédéral et des auteurs de la motion part d'une bonne intention, il n'en reste pas moins que c'est une nouvelle contrainte pour le citoyen. La multiplicité d'arrêtés, d'ordonnances, d'interdiction nous enlève jour après jour nos derniers lambeaux de liberté. On laisse de plus en plus le bétail en stabulation libre, contrairement au système entravé, et on voudrait attacher tout un peuple dans les voitures!

Schalcher: An der 175-Jahr-Feier der Zürcher Kantonspolizei hat Professor Nef von der Universität Zürich, ein guter Kenner des Verwaltungs- und Polizeirechts, einen Vortrag gehalten über «Polizeirecht heute». Dabei hat er die polizeirechtlichen Grundsätze herausgearbeitet und herausgestellt, dass es ein fundamentaler polizeirechtlicher Grundsatz sei, dass die Polizei den einzelnen nicht vor sich selbst zu schützen habe, sondern vor Dritten, und als schlechtes Beispiel hierfür das Gurtenobligatorium erwähnt. Meiner Ansicht nach genügt es, obligatorisch vorzuschreiben, dass jeder Wagen mit Gurten ausgerüstet sein muss, damit jeder Insasse, der das will, sich anschnallen kann. Mehr braucht es meiner Meinung nach an gesetzlichem Zwang nicht. Das übrige ist eine Sache der Aufklärung, sonst müsste man logischerweise auch das Rauchen verbieten, denn das gefährdet nachgewiesenermassen noch viel mehr. Bei einem weitergehenden Zwang müssten zweifellos auch die Ausnahmen – zum Beispiel auf Pass-Strassen und dergleichen – geregelt werden. Ich jedenfalls würde mich auf Pass-Strassen und in ähnlichen Situationen, zum Beispiel auch entlang von Seen und Flüssen, Zwang hin oder her, auf jeden Fall abgurten, weil mir dort das Angegurttsein aufgrund meiner Praxiserfahrung viel zu gefährlich wäre.

Pagani: Il problema dell'utilizzazione obbligatoria delle cinture di sicurezza è di quelli che appassiano il cittadino perchè lo toccano direttamente dettandogli una norma di comportamento imperativa e per di più in un settore,

quello della guida di un'automobile, in cui ognuno si ritiene maestro. L'ampio dibattito odierno e quello ancora maggiore che ha visto impegnati, prima d'oggi, i mezzi di informazione, le statistiche allestite in numero insolitamente rilevante nell'intento di dimostrare tutto ed il contrario di tutto e, per finire, i sondaggi d'opinione hanno chiaramente evidenziato come il tema delle cinture, per sé di portata e di importanza non trascendentali, ha suscitato interesse specifico nella gran parte dei cittadini ed ha originato profonde divergenze di valutazione. Pur apprezzando genericamente l'utilità delle cinture, senza possedere a riguardo la fede certissima, quasi messianica, di certi loro fautori, sono fermamente contrario a renderne obbligatorio l'uso, apprendomi tale misura disequilibrata nel rapporto tra i vantaggi conseguibili per la collettività e le rinunce imposte al singolo cittadino. Ritengo quindi far difetto il criterio della proporzionalità che deve giustificare gli interventi restrittivi dello Stato nella sfera privata dei cittadini. Senza ripetere le molte e pertinenti argomentazioni proposte dagli oppositori dell'obbligo, esporrò solo alcuni dei motivi che hanno determinato il mio convincimento. Nella valutazione di tesi contrastanti, appare indispensabile evidenziare la preminenza che ogni interlocutore dà a certi fatti o a determinati argomenti per un giudizio sulle relative conclusioni. Così di fronte a chi ritiene preminente l'osservanza scrupolosa di norme di prudenza, e da questo profilo l'automobilista allacciato fa subito l'impressione del conducente disciplinato e corretto, io privilegio invece la guida come tale, realizzabile in forma ottimale solo se il conducente è messo a suo agio senza le costrizioni della cintura che in particolari condizioni potrebbero addirittura favorire una guida pericolosa. D'inverso, con il cappotto, la cintura limita notevolmente la libertà di movimento e crea inutile nervosismo, fattore altamente negativo per la sicurezza di guida. Ancora, prima di pensare ai modi per ridurre le conseguenze di un incidente, ritengo indispensabile e preminente preoccuparsi di evitare gli incidenti stessi, ciò che impone di porre il conducente nelle condizioni migliori per una guida corretta e responsabile liberandolo quindi da ogni fattore di disturbo e di impedimento.

In secondo luogo considero l'obbligatorietà dell'uso delle cinture, una inaccettabile intrusione dello Stato nella sfera personale dell'individuo, senza un'apprezzabile interesse della collettività che la potrebbe giustificare. Più che risparmiare alla collettività una partecipazione alle spese di cura, così come si sostiene, il provvedimento mira alla protezione del conducente. Ora io nego allo Stato il diritto di dettare al cittadino regole imperative di comportamento. Lo Stato ha sì il compito di disciplinare la convivenza, ma travalicherebbe i limiti della propria competenza se pretendesse di imporre al cittadino dei modi di comportamento non strettamente dettati da esigenze della collettività e destinati unicamente a proteggere il cittadino dagli effetti di un suo comportamento. Se così non fosse si finirebbe molto lontano e ne soffrirebbe il principio della libertà personale intesa anche come possibilità di scelta e quindi di opzione per il fatto o per la cosa meno utile o forse anche nociva al singolo. La scelta per esempio per un piatto piccante anziché per il più sano pasto insipido o la scelta per un buon risotto al dente anziché per il più digeribile piatto di riso scotto. Si è parlato della pericolosità dell'automobile, indubbiamente non a torto. Si è forse trascurato di rilevare che il pericolo non è ancora criterio sufficiente per giustificare interventi dello Stato limitativi della libertà personale. Altre manifestazioni collettive e individuali esprimono un potenziale di rischio notevole senza che si pensi a interventi statali. La pratica dello sci presenta fattori altissimi di rischio che annualmente si traducono in una impressionante serie di incidenti anche gravi. Ciò nonostante a nessuno è ancora balenata l'idea di prescrivere, così come per gli sciatori professionisti della discesa libera, l'uso obbligatorio del casco. Che poi andrebbe esteso anche ai fondisti. I colleghi ed amici Sig-

mund Widmer e Martin Bundi e Massimo Pini, che con me partecipano solitamente alla Maratona Engadinese, sanno benissimo che la discesa dallo Statzersee su Pontresina, attraverso il bosco e su pista solitamente gelata, presenta rischi non minori di una discesa dal Corviglia. Ma li vedete, cari colleghi, i 12 000 della maratona con il casco? Certo aumenterebbe lo spettacolo: ma solo quello.

Termino con un rilievo di ordine generale attinente la struttura del nostro Stato e la convivenza confederale. Un sondaggio d'opinioni condotto dalla «Weltwoche» ha evidenziato che l'obbligo di allacciare le cinture è largamente condiviso nella Svizzera di lingua tedesca mentre appare decisamente avversato in terra romanda e ticinese.

Una volta di più romandi e ticinesi hanno la sensazione di dover sottostare alla volontà della maggioranza alemannica e per di più su di un tema che certo non investe né compromette i destini dello Stato ma che toccando la sfera della libertà personale è tale da sollecitare la particolare sensibilità dei latini.

Mi chiedo se sia saggio esasperare i motivi di divisione e di frattura che pure esistono nella nostra composita società imponendo l'opinione della maggioranza su un tema di comportamento personale e di non grande rilevanza, ad una minoranza che non l'accetta perché non ne avverte l'utilità. Meglio, molto meglio e maggiormente saggio, a mio parere, rinunciare ad imporre una norma di incerta utilità male accettata, non compresa, e cercare invece di acquisire liberi consensi con il metodo democratico del convincimento.

M. Zbinden: Je me limiterai au problème du port obligatoire de la ceinture de sécurité et je m'efforcerai d'éviter des répétitions. Je m'adresserai à vous en français pour une raison que vous découvrirez tout de suite.

La discussion ou plutôt la passion provoquée par le port obligatoire de la ceinture de sécurité m'inquiète sur deux points. Tout d'abord, même si certains milieux le contestent, il est indéniable que la ceinture de sécurité permet de réduire le nombre d'accidents mortels ainsi que le nombre de blessés gravement atteints.

Dans mon activité professionnelle, je rencontre trop d'invalides, notamment des jeunes, qui sont atteints de façon définitive à la suite d'accidents de la circulation; les drames personnels et les tragédies familiales sont trop nombreux pour que je ne sois pas favorable à toutes les possibilités, y compris la ceinture, qui permettent de réduire les accidents provoqués par le trafic routier. Je voudrais pouvoir vous montrer un certain nombre d'invalides, ou vous conduire dans un centre pour tétraplégiques à Genève ou à Bâle, et vous comprendrez que si la ceinture peut éviter une victime sur dix, il se justifie de la rendre obligatoire.

Les adversaires du port obligatoire de la ceinture de sécurité invoquent la liberté personnelle de chaque conducteur mais ils admettent le port obligatoire du casque pour les motocyclistes qui sont notamment des jeunes, et dans l'avion ils suivent scrupuleusement les ordres des hôtesses souriantes qui obligent tous les passagers à attacher leur ceinture. Cette réaction fanatique contre le port obligatoire de la ceinture semble avoir son origine non pas dans la ceinture comme telle mais plutôt dans la lutte contre toute contrainte, contre toute obligation surtout lorsqu'elle nous arrive de Berne.

J'en viens à ma deuxième préoccupation. La réaction négative est particulièrement prononcée dans la partie française et italienne de notre pays. En effet, selon une statistique, deux Suisses allemands sur trois accepteraient le port obligatoire de la ceinture, alors que chez les Suisses romands il n'y a qu'un tiers qui s'en accommoderait. On est en présence d'une détermination frappante des Latins contre la ceinture. Il serait vain de ne pas voir cette réalité. Il serait également très regrettable si un clivage, voire un fossé entre Romands et Tessinois d'une part, et Allemands d'autre part, allait se creuser pour une question qui n'en vaut semble-t-il pas la chandelle. Si ce projet

faisant obligation de porter la ceinture était ratifié par les Chambres contre une majorité de Romands et de Tessinois et si un éventuel référendum, provenant particulièrement de ces régions, était rejeté par la majorité du peuple suisse, nous imposerions alors notre volonté à une minorité qui n'est pas convaincue de la nécessité de porter cette ceinture et qui n'admet pas que l'on y oblige ceux qui s'y refusent.

C'est ainsi que je demande à ceux qui font une opposition obstinée à cette ceinture de sécurité de ne pas perdre de vue les innombrables tués, invalides et blessés qui avaient refusé de porter cette ceinture mais aussi de ne pas mettre en cause une entente inestimable entre les différentes régions linguistiques. Si je dois choisir entre la liberté au volant de la voiture et les nombreux invalides ensuite d'accidents de circulation, croyez-moi je n'hésite pas un instant à renoncer à cette pseudo-liberté. Mais de grâce ne mettez pas en cause l'entente nationale qui nous est chère à toutes et à tous.

M. Mugny: Nous parlons aujourd'hui de l'obligation de porter la ceinture de sécurité. A ce sujet, je voudrais rappeler, après un certain nombre d'orateurs et d'une façon peut-être un peu plus personnelle, quelques éléments du problème. Tout d'abord, celui qui veut assumer un risque le fait librement, même un risque d'accident: celui qui monte dans une voiture, un car, un train ou un avion, celui qui chemine sur un trottoir – à ce sujet rappelons que 40 pour cent environ des victimes d'accidents de la circulation sont des piétons – celui qui pratique un sport, monte sur un bateau ou fait de la montagne, celui même qui emprunte un escalier, ou prend son bain s'expose à un risque d'accident plus ou moins important, il est vrai. Mais ce risque existe car la vie elle-même est un risque, elle comporte en tout cas le risque pour chacun d'entre nous de la quitter un jour.

L'Etat ne peut donc intervenir pour sauver l'automobiliste contre lui-même que si trois conditions sont remplies. D'abord, si un intérêt public prédominant est en jeu, ensuite si l'efficacité de la ceinture est indiscutable et enfin si la ceinture est inoffensive pour celui qui la porte. Ici, l'intérêt public se mesure à une question d'argent. Puisque celui qui porte ou ne porte pas la ceinture ne prend un risque que pour lui-même, il ne met en tout cas pas en jeu la vie ou la santé des autres. Ce risque, c'est que les assurances-accidents ne remboursent pas à l'Etat la totalité des dépenses. Donc diminuer la gravité des accidents et le nombre des décès ou des invalidités, c'est aussi soulager la communauté d'une partie de ses charges. Mais il faut reconnaître que ce but peut être atteint par d'autres moyens, en particulier en aménageant les primes des assurances RC et accidents.

Deuxièmement, est-ce que la ceinture de sécurité est efficace dans tous les cas? Sur ce terrain-là, nous assistons à des batailles d'experts. De prime abord, il est très difficile, voire impossible de dire, dans certains cas, si les victimes d'accident portaient ou ne portaient pas la ceinture de sécurité. Souvent les victimes ne le savent pas elles-mêmes. Comment, par conséquent, peut-on tirer des conclusions d'une manière générale à partir de statistiques? Je ne mets pas en cause ceux qui ont établi les statistiques mais je dis simplement que les statistiques sont globales et, par conséquent, discutables dans leurs conclusions.

Il semble en tout cas admis que dans certaines situations, en particulier dans les collisions frontales et encore entre 60 et 90 km/h seulement, la ceinture de sécurité peut avoir l'avantage de préserver la santé de ceux qui la portent. Pour le reste, il est admis aussi que dans un certain nombre de cas, et c'est la troisième proposition, la ceinture de sécurité a des conséquences négatives, en particulier au moment où des accidents provoquent des chutes dans les rivières, au moment où une voiture prend feu et dans certains accidents de montagne. Un de mes amis a vu un automobiliste dans une voiture qui brûlait. Cet automobi-

liste faisait des efforts pour sortir de la voiture, il n'est pas arrivé à détacher la ceinture de sécurité, il est mort dans cet accident. Il faut donc admettre que la ceinture de sécurité, si elle présente des avantages dans certains cas, peut aussi avoir des effets négatifs dans d'autres cas.

Dans ces conditions, nous pouvons nous demander si, en tant que parlementaires, nous avons le droit de faire un choix, c'est-à-dire que, parce qu'il y a 3, 4, 5 ou 6 pour cent des victimes d'accident qui seront mieux protégées par la ceinture, en condamner 1, 2, 3 ou 4 pour cent d'autres à être plus gravement atteintes à cause de la ceinture qu'elles auraient été obligées de porter. Personnellement, je me refuse à faire ce choix. J'admets que celui qui veut porter la ceinture la porte mais j'admets que celui qui ne veut pas la porter en assume le risque pour lui-même.

En tout cas, personnellement, je ne me reconnais pas le droit d'imposer à quelqu'un de prendre des risques qu'il ne veut pas assumer lorsque ces risques, pour un certain nombre de cas et même si le pourcentage est limité, peuvent être très graves dans leurs conséquences.

Dans ces conditions, il est préférable d'assumer l'inconvénient d'avoir des coûts sociaux plus importants que l'on peut résoudre autrement d'ailleurs, plutôt que, par une obligation, de mettre en danger dans un certain nombre de cas la santé des automobilistes. Je refuserai donc l'obligation de porter la ceinture de sécurité.

M. Duboule: Nous savons d'avance que ce problème sera tranché par le peuple dans le cadre d'un inévitable référendum. Nous serons ainsi le seul peuple au monde à nous prononcer en cette matière, et c'est bien ainsi.

Comme ce sujet ne présente aucun aspect politique, je pense que l'on peut l'aborder avec toute la sérénité désirable, même à la veille d'une consultation électorale. Après avoir bien réfléchi, je crois qu'il est opportun de donner au Conseil fédéral la possibilité de décréter l'obligation de porter la ceinture de sécurité. Si je prends la parole après de très nombreux orateurs, ce n'est pas pour dresser la liste des avantages ou des inconvénients qui militent ou non en faveur de cette obligation, mais pour attirer l'attention des autorités sur le cas des passagers, spécialement des enfants qui sont appelés à monter dans une voiture. A mon avis, si l'obligation ne devait concerner que le seul conducteur, je pense que j'y serais opposé puisque, là, on peut parler de la responsabilité personnelle de l'intéressé qui a le droit de prendre le risque de ne pas porter la ceinture. Mais dans le cas des passagers, le conducteur ne peut plus ignorer sa responsabilité civile à leur endroit, il ne peut donc plus parler de la violation de ses propres droits individuels. L'idée qu'une tierce personne qui monte dans votre voiture va peut-être rester paralysée toute sa vie, doit constituer une réflexion permanente pour le conducteur qui se voit ainsi contraint de faire respecter tout ce qui peut sauvegarder la vie et l'intégrité corporelle de ce passager.

J'en viens pour terminer au cas des enfants, qui ne me paraît toujours pas réglé. Pour les enfants en bas âge, jusqu'à 3 ans, il existe un siège spécial que l'on fixe à l'arrière de la voiture – et qui est généralement mal fixé! – mais pour l'enfant de 3 à 12 ans il n'y a rien puisqu'il faut avoir 12 ans pour être assis à l'avant et qu'ainsi l'enfant doit se trouver à l'arrière sans aucune protection convenable. Il serait dès lors indiqué que le département se penche sur cet aspect du problème, qui est en réalité beaucoup plus important que la question que nous traitons aujourd'hui.

Auer: Sie können mindestens nach den bisherigen Erkenntnissen zweierlei nicht bestreiten: nämlich, dass erstens Gurten alles in allem nützlich sind, und dass zweitens der Appell an die Vernunft nicht genügt. Natürlich kann man die Zahlen verschieden interpretieren. Aber wenn nach Einführung des Gurtenobligatoriums bei den Pw-Lenkern und Mitfahrern auf den Vordersitzen die Zahl der Verletzten um 11 Prozent und jene der Toten um

13 Prozent zurückgegangen ist (1975/76), und wenn sie nach der Aufhebung des Obligatoriums wieder um 9 bzw. 19 Prozent zugenommen hat (1977/78), dann ist das eine Korrelation, die nun wahrlich als signifikant zu bezeichnen ist. Natürlich beeinflussen auch andere Ursachen das Unfallgeschehen, aber hier ist das Ausmass der Veränderung derart gross, dass Sie es als Beweis annehmen müssen.

Nun sagte Herr Landolt und fragte dialektisch: «Geht die Unfallhäufigkeit dank der Sicherheitsgurten zurück?» Nein, die Unfallhäufigkeit vermindert sich nicht, sondern zurück geht die Schwere der Unfallfolgen. Die Folgen sind weniger schwer; der Unfall selbst hat andere Ursachen. Merkwürdig an der Kritik von Herrn Gautier und Frau Christinat ist doch, dass sie zwar in den Schlussfolgerungen sagen, die Gurten seien nützlich, sie seien nur gegen den Zwang. Aber in der Begründung kritisieren sie Statistiken, spielen allfällige negative Auswirkungen des Gurtentragens hoch, sie stören sich an dem Wort «wissenschaftlich», die Untersuchungen werden in Zweifel gezogen, und man vergleicht dann mit Rauchen und Alkohol. Wissenschaftlich? Das Wort «wissenschaftlich» – Herr Bundesrat – kommt in der Tat etwas häufig vor in Ihrem Bericht. Man erweckt damit nicht überall unbedingt Glauben.

Natürlich ist es problematisch, wenn gesagt wird, in 0,65 Prozent der Fälle schade der Gurt und in 99,35 Prozent nütze er. Diese Kommastellen sind auch gar nicht relevant; relevant ist, dass der Nutzen grösser ist als der Schaden, ob nun im Umfang von 1 oder 3 Prozent. Und wenn die Gurten qualitativ besser werden, wird der Prozentsatz noch sinken. Das Entscheidende ist doch, dass der Nutzen grösser ist als der Schaden. Nun, Herr Gautier, von einem Kollektiv von tausend Menschen, das an Blinddarm erkrankt, sterben im Durchschnitt 150, und 850 kommen mit dem Leben davon. Wegen den 150 lassen sich alle tausend operieren. Davon aber sterben sechs an den Folgen der Operation. Von diesen sechs wären fünf nicht gestorben, wenn man sie nicht operiert hätte. Sind mithin die Chirurgen die Mörder dieser fünf?

Es geht doch auch hier um ein Abwägen der Risiken. Man macht selbstverständlich bei schweren Unfällen und Operationen Bluttransfusionen. In der «Schweizerischen Aerztezeitung» – deren Lektüre ich Ihnen vermehrt empfehle, Herr Gautier, denn es sind darin viele Artikel über die Nützlichkeit der Sicherheitsgurten erschienen – wird ausgeführt, dass jedes Jahr in der Schweiz zwischen 15 und 35 Menschen an den Folgen von Bluttransfusionen sterben. Trotzdem machen wir Tausende von Bluttransfusionen, damit Menschen nicht verbluten. Oder nehmen Sie das Impfen. Auch hier gibt es als Folge des Impfens eine Anzahl Tote. Auch jedes Medikament hat Nebenwirkungen. Herr Barras sagte, man dürfe das Obligatorium nur einführen, wenn 100 Prozent Sicherheit ist, wenn dadurch wirklich keine negativen Folgen eintreten könnten. Diese 100 Prozent Sicherheit gibt es aber nicht, kann es nicht geben!

Der Appell an die Vernunft: Hier sind die Meinungsumfragen zwar wissenschaftlich richtig, aber in der Aussage problematisch. In Frankreich zum Beispiel haben sich 79 Prozent der Autofahrer für das Obligatorium ausgesprochen, aber zur gleichen Zeit haben nur 27 Prozent Gurten getragen, weshalb dann auch in Frankreich das Obligatorium eingeführt wurde. Appell an die Vernunft? In der Schweiz ist trotz der angeblichen Einsicht nach Aufhebung des Obligatoriums die Tragquote tatsächlich sehr stark zurückgegangen. Sie ist merkwürdigerweise auf den Autobahnen am höchsten, obwohl gerade hier die Unfallgefahr am geringsten ist. Wenn einer auf der Autobahn mit 130 km/h irgendwo hineinfährt, dann nützen nämlich die Gurten in der Regel auch nichts. Den grössten Nutzen hat die Gurte im Innerortsverkehr. Dort hat sie praktisch 100 Prozent Wirkung, wenn die Geschwindigkeiten eingehalten werden.

Einen Zweifel anerkenne ich als berechtigt, nämlich die Frage, ob der Staat das Recht hat, in die persönliche Frei-

heit einzugreifen. Aber es heisst das Pferd am Schwanz aufzäumen, wenn Sie diese Frage mit der Kritik an der Nützlichkeit der Gurten verbinden. Zum materiellen Nutzen kommt auch ein moralischer. Wiegt eigentlich – die Frage ist von Herrn Zbinden gestellt worden –, wiegt eigentlich die persönliche Freiheit hier mehr als menschliches Leben? Oder, wie es in der Kommission gesagt worden ist: Freiheit bedeutet nicht, jede Dummheit machen zu dürfen, vor allem nicht Dummheiten zulasten anderer, denn die andern bezahlen es mit.

Und nochmals zu Herrn Barras: Sie sagten, der Staat schütze nur den Fahrer selbst. Nein, er schützt auch den Mitfahrer, denn bei einer leichten Kollision wird der Lenker dank Gurten nicht ohnmächtig und verliert nicht die Herrschaft über das Fahrzeug. Die Gurten schützen mithin auch andere Verkehrsteilnehmer, und – wie es Herr Nebiker sagte – ich selbst habe ein Interesse daran, dass der andere Verkehrsteilnehmer Gurten trägt; dass, wenn es zum Unfall kommt, die Schäden kleiner sind.

Noch ein Letztes: Der Vergleich mit dem Bergsteigen, mit dem Deltasegeln, mit dem Alkohol, mit dem Rauchen. Vor allem gibt es da – im Gegensatz zur Gurte – kein derart probates Mittel, um die Gefahren zu reduzieren, wie die Sicherheitsgurte im Autoverkehr. Zudem ist die Zahl der Unfälle bzw. der Umfang an Schäden wesentlich kleiner. Der entscheidende Unterschied ist jedoch folgender: Wenn Sie die Sicherheitsgurten tragen, dann erleiden Sie keinen realen Verzicht. Sie fahren ja trotzdem Auto. Aber das Bergsteigen, das müssten Sie verbieten. Man würde durch ein staatliches Verbot einen Verzicht aufzwingen. Dasselbe gilt beim Rauchen oder beim Trinken.

Zum Schluss: Mir machen die Unterschiede in den Auffassungen von Deutschschweiz und Romandie tatsächlich Sorgen. Georges Duplain hat im letzten Sonntagsblatt der «Neuen Zürcher Zeitung» einen Leitartikel geschrieben. Sich auch auf Peter Dürrenmatt stützend, ist die Quintessenz etwa: Die Romands sind politisch nach Bern gerichtet und kulturell grösstenteils nach Frankreich. Und ein anderer grosser Romand... erklärte kürzlich: «Sans la France nous sommes rien.» Nun hat Frankreich das Obligatorium eingeführt. Und da doch das Auto Bestandteil der Kultur ist... , glaube ich, dass hier von Paris aus eine positive Wirkung auch auf das Welschland ausgehen wird. In diesem Sinne hoffe ich, dass das Referendum auch in der Romandie abgelehnt wird.

Basler, Berichterstatter: Die Meinungen sind gemacht. Ich habe, Herr Bundesrat, noch ein kleines Anliegen, das an mich herangetragen worden ist. Bezüglich Helmtragen haben wir schon in der Kommission festgestellt, dass diese Pflicht für Führer von Motorfahrrädern umstritten ist. Motorfahrräder sind gleich gebaut wie die Fahrräder, und ihre Höchstgeschwindigkeit ist auf 30 km/h beschränkt. Von der Direktion der Polizeiabteilung habe ich vernommen, dass man in absehbarer Zeit nicht beabsichtige, Fahrer von Motorfahrrädern zu verpflichten, Schutzhelme zu tragen. Darf ich Sie bitten, Herr Bundesrat, diese Zusicherung in Ihrem Votum zu bestätigen? Es würde zur Beruhigung gewisser Kreise dienen.

M. Wilhelm, rapporteur: Cette discussion était intéressante: elle démontre que les positions sont prises et que, finalement, c'est bien le peuple qui tranchera. Cela ne me déplaît pas, au contraire, parce que sous cette coupole, si l'on avait toujours peur du référendum ou d'un scrutin populaire, on ne ferait jamais rien! C'est pourquoi le spectre – ou la perspective, selon les cas – d'un scrutin populaire sur ce problème de ceinture de sécurité obligatoire ne doit pas nous causer un traumatisme; au contraire, je pense que la campagne de vote aussi bien en Suisse latine qu'en Suisse alémanique permettra de clarifier beaucoup de choses et de préciser bien des notions.

Bien sûr, l'affaire est assez compliquée. Les spécialistes, les techniciens, les scientifiques sont rarement d'accord entre eux, à l'instar des juristes, des médecins, c'est con-

nu, et j'ai aussi lu passablement de revues et d'expertises citées en particulier par M. Gautier. Je dois dire qu'elles ne m'ont pas beaucoup convaincu et je me base en tout cas sur les études citées par le Conseil fédéral, faites en Suisse ou surtout à l'étranger. Il me semble en effet qu'à l'étranger l'effort de clarification a été plus grand qu'en Suisse autant par les Touring-clubs, les ACS, etc. que par les gouvernements et les administrations publiques.

Evidemment, comme dans toute règle, il peut y avoir des exceptions. Je connais aussi des cas tels que celui cité par M. Mugny, par exemple, où le port de la ceinture de sécurité a été plus négatif que positif, mais cela ne doit pas signifier que la règle, en soi, soit mauvaise aussi bien pour l'offensive quand un véhicule joue à l'obus – si je peux m'exprimer ainsi – que pour la défensive, quand c'est un véhicule autre que le sien qui agresse. D'autre part, en ce qui concerne la notion de liberté individuelle, comme l'a dit Mme Spreng, elle réside d'abord dans le cœur, l'âme, les facultés intellectuelles et morales; elle ne saurait être mise en danger par une minime restriction sous la forme d'une ceinture de sécurité. Soyons quand même un peu sérieux!

Quant au souci référendaire d'un clivage entre la Suisse alémanique et la Suisse latine – je suis évidemment aux premières loges comme Jurassien et même, vous le savez, à une frontière très délicate – je ne le partage pas. C'est d'abord un problème de conscience, de sécurité personnelle et, comme M. Felber l'a dit tout à l'heure, la ceinture de sécurité automobile n'est pas plus attentatoire à la liberté que beaucoup d'autres règles. Et demain, les humains, même ligotés dans leur voiture – ce qui peut-être évitera que cette voiture ne devienne leur cercueil, ne l'oublions pas – seront encore dans une stabulation libre – tel que la préconise notre ami Louis Barras – et, de toute manière, leur dignité de citoyens, d'êtres humains, et leur liberté ne seront pas agressées de ce fait.

Bundesrat Furgler: Die beiden Vorlagen wurden in dieser Debatte begreiflicherweise nicht gleich gewichtet, ist doch die zweite umstritten, die erste aber kaum. Es liegt mir daran, einleitend festzuhalten, dass mit der Vorlage zu Artikel 12 des Strassenverkehrsgesetzes (Veröffentlichung der Ergebnisse der Typenprüfung) der Bundesrat Bezug nimmt auf seinen Bericht vom 20. November 1974 an die Bundesversammlung. Damals hat der Bundesrat versprochen, zu prüfen, ob Abgas- und Lärmwerte veröffentlicht werden sollten, und aus Umweltschutzkreisen wurde verlangt – auch in Ihrem Rat –, dass sowohl Abgas- als auch Lärmwerte von Motorfahrzeugen zu einem Qualitätsmerkmal der Motorfahrzeuge gemacht werden sollten, um der Lebensqualität zu dienen, d. h. um den Käufern von Autos Anhaltspunkte zu geben, wie sie sich entscheiden sollten.

Die Bedeutung der vorgesehenen Aenderung darf also nicht gering veranschlagt werden. Die Forderung der Umweltschutzkreise und auch einer seinerzeitigen Motion unterschieden sich zwar in ihrer Tragweite: Publikation der Lärm- und Abgaswerte einerseits, Freigabe aller Typenprüfungsergebnisse andererseits. Ich erinnere mich an Vorstösse von Herrn Kaufmann. Wir haben die Auswirkungen dargelegt und dann auch den Schluss gezogen, dass der Gesetzgeber sich auf die Bekanntgabe der Lärm- und Abgaswerte beschränken sollte. Ich empfinde den Fortschritt, den wir in diesem Bereiche nunmehr antreffen können, erwähnenswert, und er wird ohne Zweifel dem ratsuchenden Publikum in diesem Lande helfen.

Damit zur zweiten Vorlage: Gurten- und Helmtragepflicht, Revision von Artikel 57. Die Ausgangslage in wenigen Stichworten: Korrekt getragene Sicherheitsgurten sind und bleiben ein sehr wirksames Mittel gegen Verletzung bei Unfällen. Lassen Sie sich noch einmal durch den Kopf gehen, was wir hier schon aufgrund der Ergebnisse von Studien in allen chirurgischen Kliniken dieses Landes vernommen haben, und Sie werden mir beipflichten. Daran ändert eine ganz, ganz kleine Zahl von Unfällen, die durch Gurten leichter oder überhaupt erst entstehen können,

nichts. Ich werde aufgrund der klaren Frage von Herrn Felber noch einmal darauf zurückkommen: Gibt es nicht eine Haftpflicht des Staates für solche kontraproduktive Wirkungen der Gurten in einzelnen Fällen?

Seit dem 1. Januar 1971 wurden in der Schweiz nur noch Personenwagen zugelassen, die mit Sicherheitsgurten für die Vordersitze ausgerüstet sind. Am 1. Januar 1976 wurde diese Einbaupflicht auch für Lieferwagen und Kleinbusse verordnet. Die Anforderungen an die Gurten wurden verschärft, so dass heute nur noch Sicherheitsgurten eingebaut werden dürfen, die einfach zu bedienen sind und den Benutzer nicht gefährden. Die meisten unter Ihnen sind Automobilisten, und Sie haben den Weg, den hier die Gurtentechnik zurückgelegt hat, selbst verfolgen können. Sie werden mir beipflichten, wenn ich sage, dass sich der heutige Automobilist, mit einer modernen Rollgurt ausgerüstet, ohne weiteres die ihm nötig erscheinenden Bewegungen ausführen kann, und zwar einwandfrei. Trotz allen Empfehlungen in Presse, Radio und Fernsehen – für die ich mich bedanke – konnte die geringe Zahl der Gurtenbenutzer nicht genügend erhöht werden; trotz Grosseinsatz auch der Automobilverbände – für deren Einsatz ich mich ebenfalls bedanke. Aus diesem Grund führte das Justizdepartement bereits Ende 1972 ein Vernehmlassungsverfahren zur Einführung einer obligatorischen Vorschrift auf dem Verordnungsweg durch. Diese fand weitgehend Zustimmung. Nach Abklärung technischer Probleme kam man zum Schluss, dass ein Obligatorium verantwortbar sei. Auf den 1. Januar 1976 wurde, gestützt auf Artikel 57 SVG, die Pflicht zum Gurtentragen auf dem Verordnungsweg (Art. 3a VRV) eingeführt. Anschliessend kam es zur Zwischenphase mit dem bundesgerichtlichen Urteil vom 2. September beziehungsweise 5. Oktober 1977. Ich habe gestützt darauf unverzüglich Weisung erteilt, und die Kantonsregierungen haben sofort veranlasst, dass nach dem Urteil keinerlei Sanktionen gegen diejenigen ergriffen wurden, die die Gurten nicht getragen haben. Weil aber da und dort Fragen an mein Departement und an den Bundesrat gestellt wurden, ob denn hier nicht gleichsam die Sorgfaltspflicht beim Legiferieren verletzt worden sei, lege ich Gewicht darauf, hier eine kleine Zwischenbemerkung zu machen. Herr Professor Huber, der hervorragende Staatsrechtslehrer und frühere Bundesrichter, hat im Zusammenhang mit dem Entscheid des Bundesgerichtes, den ich selbstverständlich, wie es sich für einen Angehörigen einer anderen Gewalt gehört, nicht kritisiere, folgendes festgehalten: «Trifft, wie gesagt,» – ich komme auf die Freiheitsfrage nachher noch zu sprechen – «das Gurtenobligatorium nicht die Freiheit des Autoführers und seines Beisassen, sondern als Schutzmassnahme nur die formellen Gesichtspunkte der Gewaltentrennung und der Abgrenzung von Gesetz und Verordnung, und besitzt es neben der Verhütung besonders schwerer Unfälle und Unfallverletzungen noch andere Vorzüge (Höhe der Versicherungs- und Haftpflichtentschädigungen und Tieferhaltung der Versicherungsprämien), so erhebt sich folgende Frage: Ist da nicht angezeigt, die Ermächtigungen zur Rechtsetzung durch den Bundesrat im Strassenverkehrsgesetz grosszügiger und weitherziger auszulegen als in Fällen von Freiheitsbeschränkungen? Unter anderem kann man sich fragen, ob nicht am Ende das Gurtenobligatorium nur ein Anhängsel der Pflicht sei, das Fahrzeug vorne mit Gurten auszurüsten, einer Pflicht, die unseres Wissens nie als gesetz- und verfassungswidrig angefochten wurde.

Denn wenn vorhandene Gurten nicht benützt werden, sind sie zwecklos. Die Gurtensysteme sind im Laufe der letzten Zeit auch vervollkommen worden, sie sind heute nicht nur sicherer und wirksamer, sondern auch bequemer zu handhaben. Weil das Strassenverkehrsgesetz den Bundesrat auch ermächtigt, beim Auftreten neuer technischer Einrichtungen – zu denen doch wohl auch solche Verbesserungen gehören – schon vor dem Eintreffen der Gesetzesänderungen provisorisch die notwendigen rechtsetzenden Massnahmen zu beschliessen, hätte die Beanstandung der

Verordnung vielleicht auch aus diesem Grund beim Bundesgericht unterbleiben können.» Er folgert dann, dass das Bundesgericht es in jedem Fall in der Hand gehabt hätte, bis zum Erlass einer gesetzlichen Norm die beanstandete Verordnungsvorschrift provisorisch in Kraft zu lassen.

Mir lag daran, Ihnen aufzuzeigen, dass der vielzitierte Artikel 57 dem Bundesrat tatsächlich mit dem Strassenverkehrsgesetz die Kompetenz gibt, unter der Marginalie «Ergänzung der Verkehrsregeln» weitere Verkehrsvorschriften zu erlassen. Ich wollte Ihnen das noch einmal in Erinnerung rufen, denn in engstem Zusammenhang damit wurde seinerzeit doch wohl das, was jetzt zur Diskussion steht, eingeführt. Das ist nun Geschichte.

Was aber nicht Geschichte ist, ist die Folgerung, die es aus der neuen Situation zu ziehen galt. Trifft die Prämisse zu – und alle gerichtsmedizinischen und neurochirurgischen Kliniken bestätigen es –, dass die Schutzwirkung der fest angelegten Sicherheitsgurten gross ist, dass die Gefahr, mit Gurten verletzt zu werden, sehr gering ist, dass heute, nach Abschaffung der obligatorischen Norm, die Zahl der Benützer enorm zurückgegangen ist – aufseherregend zurückgegangen ist –, dann musste sich der Bundesrat fragen, ob er das alles einfach in Kauf nehmen dürfe oder ob er nach Abhilfemassnahmen suchen müsse. Er entschied sich für die Abhilfe. Hier gestatte ich mir, bevor ich auf die Hauptfrage eingehe, ob das mit unserer Freiheitsordnung vereinbart werden kann – dazu sind besonders kritische rechtspolitische, gesellschaftspolitische und staatspolitische Fragen gestellt worden, ich werde darauf zurückkommen –, auf die verschiedenen Einzelfragen einzutreten. Zuerst zu Herrn Forel. Ich beginne mit der Gruppe derjenigen, die die Vorlage unterstützen. Ich darf ihm die Antwort mit Bezug auf die Kopfstütze geben.

Es gibt heute in der neuen Automobilproduktion keine mir bekannte Firma mehr, die das Obligatorium des Einbaus nicht ohne staatliche Vorschriften übernommen hätte. Nur weil dem so ist, glaubten wir es verantworten zu können, Ihre von uns geteilte Auffassung nicht durch eine Sondernorm abzustützen. Würde sich das ändern, so könnten wir jederzeit durch die Verordnung, in der die Ausrüstungsvorschriften enthalten sind, die nötigen Bestimmungen einführen. – Ihre zweite Frage, wie das systeme analogue zu werten sei, habe ich – ich glaube es wenigstens – auch richtig gedeutet. Wir wollen für alle technischen Verbesserungen offen sein. Wir haben die amerikanischen Versuche mit aufblasbaren Stoffen studiert. Dieses Modell ist technisch noch nicht ganz ausgereift. Aber selbst wenn man nicht Ingenieur ist, glaube ich sagen zu dürfen, dass in Richtung der Vervollkommnung der Gurten oder der Stabilisierung des Fahrers und Beisitzers auf beiden Sitzreihen weitere Fortschritte erzielt werden, die ganz in Richtung Ihrer eigenen Aussage gehen, und wir werden sie genau so, wie wir jetzt dem Parlament einen Antrag stellen, dannzumal unter diesem jetzt vorgeschlagenen Artikel subsumieren können. Es geht tatsächlich darum, Menschenleben zu schützen; ich habe Ihre diesbezüglichen Ausführungen mit voller Ueberzeugung auch zu den meinen gemacht. Sie waren Mitursache für das, was in der Botschaft steht. Es ist denn für mich auch nicht überraschend, dass doch die Mehrzahl der Aerzte in diesem Saal – ich erinnere an das Votum von Frau Spreng – mit genau gleichem Nachdruck aufgrund ihrer Erfahrung als Aerzte die Ueberzeugung vertritt, hier müsse von Staates wegen eine Rahmenvorschrift aufgestellt werden, wenn wir nicht zuschauen wollen, wie Hunderte von Menschen sterben, und zwar Selbstfahrende, Mitfahrende oder aber in einem andern Auto durch den Unfall in Mitleidenschaft gezogene Menschen. Ich hoffe, damit Ihre Fragen beantwortet zu haben.

Sie erkennen, dass die drei Hauptüberlegungen von Herrn Nebiker und seiner Fraktion auch von uns geteilt werden. Die Frage, die Herr Feigenwinter in den Raum stellte: «Wie steht es mit der Sanktion?», hat uns ebenfalls beschäftigt.

Ich habe mir sogar vorgenommen, auch mit Blick auf die Beratungen im Zweitrat, der Frage noch vertieft nachzugehen, ob eventuell durch die Obligatorischerklärung ohne eigentliche Sanktion der Pegelstand wieder angehoben werden könnte, mit andern Worten die Zahl der Mitmenschen in diesem Staat, welche die im Auto eingebauten Sicherheitsgurten auch tatsächlich zweckdienlich benutzen. Ich möchte Ihnen ganz offen jetzt schon sagen, dass es eine Schwierigkeit gibt. Sie haben sie selbst verspürt; Artikel 90 des Gesetzes belegt Verstösse gegen das Gesetz mit Sanktionen, mit Haft oder aber mit Busse. Ich zitiere: «Wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Haft oder Busse bestraft.» Nach Absatz 2 kann über den, der durch grobe Verletzung der Verkehrsregeln sich schuldig gemacht hat, eine Gefängnisstrafe verhängt werden. Ich muss Ihnen das als Anwalt, der selbst mit dem Strassenverkehrsgesetz viel zu tun hat, nicht sagen, aber ich wollte es dem Rat offenlegen, nachdem Sie die Frage stellten. Vermutlich müsste durch eine Spezifizierung, die aber jetzt nicht aus dem Aermel geschüttelt werden kann, dieses Problem beim Zweitrat noch einmal behandelt werden.

Ich habe mich auch mit meinen Kollegen an der Justizministerkonferenz über die Möglichkeit eines solchen Vorgehens unterhalten. Es gibt nämlich Staaten, wie zum Beispiel die benachbarte Bundesrepublik, die auf diese Weise vorgegangen sind, heute aber bezeichnenderweise eher überlegen, ob sie nicht doch auch eine Bussensanktion einbauen sollten. Ich komme anhand von Urteilen noch einmal kurz darauf zurück. Herr Felber hat ebenfalls eine sehr bedeutsame Frage gestellt, die vor allem für die Minorität unter Ihnen – ich nehme es wenigstens an, es sei eine Minorität; ich hoffe nicht, dass ich mich täusche – bedeutsam ist. Es handelt sich um die Frage, ob man wegen der eher bescheidenen Gefahrenquelle – wir haben sie nie verniedlicht –, wonach in Extremsituationen ein Unfall oder eine Verletzung entstehen könnte, weil jemand eine Gurte trägt, nicht bis zu einer Haftpflicht des Staates gehen müsste. Ich darf ihm mit Nein antworten, werde aber auch diese Frage noch einmal ganz sorgfältig bis zum Zweitrat weiterbearbeiten. Wir haben, als wir uns mit diesen Problemen befassten, an verschiedenes gedacht. Unter anderem hat Herr Auer hier bereits Einzelheiten von Vorschriften erwähnt, die der Staat mit Blick auf das *bonum commune*, auf die grosse Zahl der Einwohner, treffen muss, die aber in Einzelfällen tatsächlich auch Negativwirkungen haben könnten. Wir sind auf ein Beispiel gestossen, das mir hier gleichsam, *per analogiam*, erwähnenswert erscheint. Sie haben in sehr vielen Heilmittelvorschriften Verpackungsgebote, staatliche Verpackungsvorschriften, hauptsächlich aus der Ueberlegung, dass damit die Heilmittel den Kindern nicht zugänglich sein sollten. In den Vereinigten Staaten wurde ein Fall vor den Gerichten durchgespielt, wo folgendes geschehen ist: Ein Mann, der das Heilmittel brauchte, kam wegen des Zeitverlustes beim Öffnen (Ursache: eine sehr sorgfältige Verpackung im Interesse der Kinder) nicht mehr dazu, rechtzeitig das Medikament zu sich nehmen zu können. Er starb, und es erfolgte ein Haftpflichtprozess gegen den Staat. Aus Ueberlegungen, die Ihnen Herr Auer oder die ich Ihnen jetzt selbst kurz zusammengefasst haben, kam das Gericht dazu, eine staatliche Haftpflicht eindeutig abzulehnen. Ich wiederhole: Wie in allen Vergleichen ist auch hier eine sorgfältige Abwägung der Verschiedenheiten beider Objekte, um die es geht – hier Gurten, dort Verpackung –, vorzunehmen; trotzdem ist die Idee ohne Zweifel für beide Rechtsanwendungsfälle die gleiche. Noch einmal sage ich Ihnen, dass ich mich dieses Problems erneut annehmen werde.

Sodann wurde von Herrn Landolt die Frage in den Raum gestellt, ob denn nicht, wie er von einem Direktor einer chirurgischen Klinik gehört hat, diese Hilfsmassnahmen zwar gut seien, aber an allererster Stelle eine Tempore-

duktion vorgenommen werden sollte. Dank Ihrer Mithilfe ist immerhin im Laufe dieses Jahrzehnts auf Nationalstrassen, auf Ausserortsstrassen und innerorts eine Tempofixierung erfolgt auf 130, 100 und 60. Wenn Sie mir noch wenige Minuten Ihrer kostbaren Zeit und Aufmerksamkeit schenken, kann ich noch beifügen, dass wir auch sehr bald den Versuch mit 50 km durchführen werden, dies entgegen einzelnen Artikeln, die ich mit grosser Aufmerksamkeit, aber auch mit etlicher Ueberraschung gelesen habe, wo man mir Zaudern und anderes vorwirft: Verschiedene Definitionen mögen auf mich zutreffen, aber ich glaube nicht, dass ich besonders dem Zauderer verwandt bin. Ich darf hier sagen, dass mir aus staatspolitischen Gründen bei der Abklärung der Versuchsprobleme eine grosse Sorge erwachsen ist, die ich noch nicht überwunden habe. Es hat sich nämlich in der ganzen Westschweiz kein Kanton bereitgefunden, Versuchsgebiete zu bezeichnen. Ich wollte an und für sich einen gesamtschweizerischen Versuch, damit hier nicht das Wort von einer Aufteilung der Schweiz in den lateinischen Raum und in den deutschsprachigen Raum, das man auch mehrmals hörte, wiederum aufgegriffen werden könnte. Das ist die einzige Ursache, weshalb der Versuch nicht bereits angeordnet worden ist. Kommen wir zu keinem Ergebnis, so werde ich vermutlich mit den partnerschaftlich bereiten Kantonen beginnen müssen, in der Hoffnung, dass ich doch noch einzelne Ortschaften aus der Westschweiz für Versuche freigestellt erhalte, immer unter der Oberhoheit der Kantone.

Herr Landolt darf ich also sagen: Das kommt. Mit Bezug auf die Energiesituation durfte ich vor den Sommerferien, nach der letzten Bundesratssitzung, erklären, weshalb wir nicht auf Autobahnen von 130 auf 100, ausserorts auf 80 und innerorts generell auf 50 gegangen sind: Wir hätten uns auf das Kriegsvorsorgegesetz abstützen müssen. Das setzt aber wiederum ehrlicherweise voraus, dass die Energieversorgung nicht gesichert oder doch stark gefährdet ist. Wir können die Norm, die wir hier in unserem Gesetz in Artikel 32 haben, nicht unnötig strapazieren. Ich habe ja seinerzeit, als ich Ihnen 130, 100 und 60 als Entscheid des Bundesrates mitteilte, gesagt, dass der Bundesrat seine Kompetenz (er beschränkt die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge auf allen Strassen) mit diesen Grenzwerten als sinnvoll bemessen werte. Um aber weitere Erfahrungen zu sammeln, kommt nun der Versuch mit den 50. Mal hüh, mal hott, das scheint mir keine gute Politik zu sein. Wir wollen nun die 50-km-Erfahrungen sammeln und nachher zu diesem Thema erneut Stellung nehmen.

Ich möchte aber noch folgende Feststellung anknüpfen. Schon heute dürfen nach Artikel 32 die vom Bundesrat festgesetzten Höchstgeschwindigkeiten herauf- oder aber herabgesetzt werden, wenn die zuständigen kantonalen Behörden – und bezüglich Nationalstrassen des JPD – der Meinung sind, ein anderes Tempo sei der Strasse, der Verkehrslage angemessen. Mit dem Artikel 32, den ich hier zitiert habe, rufe ich Ihnen abschliessend auch die Schlüsselnorm des ganzen Strassenverkehrsgesetzes in Erinnerung, weil Sie mir die Ueberleitung zum Freiheitsproblem gestattet. Sie lautet, wie Sie als Fahrer alle wissen: Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Es kann keine Rede davon sein, dass der Fahrer das Recht hat, unbeschadet der Sichtverhältnisse, unbeschadet der Strassenverhältnisse und unbeschadet seines Befindens die Höchstwerte 60, 100 oder 130 einfach auszufahren. Auch das verdient wieder einmal deutlich gemacht zu werden.

Nun noch ganz kurz zur Gruppe der Opponenten. Schwergewichtig Herr Gautier, Madame Christinat, Herr Pagani, Monsieur Barras: Beschränken wir durch ein Obligatorium in unerlaubter Weise die Freiheit des einzelnen Menschen in diesem Staat? Ich habe auf Artikel 32 verwiesen, und ich darf Ihnen sagen, dass ich mir selbst die Hausaufgabe

nicht so leicht gemacht habe. Zusammen mit meinen Mitarbeitern haben wir das Problem sehr einlässlich untersucht und ausgelotet. Sie kennen die Verpflichtung des Staates, durch leitende Grundsätze für die öffentliche Ordnung gleichsam Rahmenvoraussetzungen zu schaffen, innert derer der einzelne seine Freiheitsrechte gebrauchen kann. Und wenn ich an Freiheitsrechte denke, so meine ich alle: von der rechtsgeschäftlichen Freiheit bis zum Persönlichkeitsrecht. So wie ich Herrn Gautier verstanden habe, ist die Gestaltung des Lebens nach eigenem Gutdünken Ausdruck des Persönlichkeitsrechts, dementsprechend auch das Angurten. Er selbst hätte zwar – in Kenntnis seiner Fahrpraxis – doch beifügen können, dass er mit seinem Auto, ohne dagegen zu demonstrieren, vielen Fahr- und Sicherheitsvorschriften – von der Bremse bis zum Rücklicht – unterworfen ist. Ich schliesse daraus, dass er im Prinzip Beschränkungen in Kauf nimmt, die ja letzten Endes nichts anderem dienen als der Sicherheit der Persönlichkeit, die Auto fährt oder als Beifahrer mitbetroffen ist. Hören Sie, was hier der bereits einmal erwähnte Professor Huber in vorzüglicher Weise sagt: «Das Gurtenobligatorium kann nicht als Eingriff in die persönliche Freiheit getadelt werden. Die Freiheit der Bewegung im Raum, die dem Menschen durch die persönliche Freiheit unter anderem gewährleistet ist, ist beim Autoführer und seinem vorderen Mitfahrer ohnehin und nach ihrem eigenen Willen dadurch vorübergehend tatsächlich ausgeschaltet, dass sie während des Fahrens an ihre Sitzplätze gebunden sind. Die Verpflichtung zur Benützung der Gurten stellt – und das ist entscheidend, so Professor Huber – «eine Schutzmassnahme dar. Dass in einer Schutzmassnahme auch der Gedanke des Schutzes gegen sich selbst und die eigene Unvorsicht und Nachlässigkeit enthalten sein darf,» – hier wende ich mich an Herrn Schalcher – «ist im modernen Polizeirecht, auch Verkehrspolizeirecht, seit langem anerkannt. Es ist ein irgeleitetes Freiheitsverständnis, das sich hier auf persönliche Freiheit berufen will. Wenn man sich im Flugzeug – wie Herr Basler und Herr Wilhelm es erwähnt haben – «vor dem Start und dem Landen und bei unruhigen Luftverhältnissen auch in der Luft auf der Strecke anschnallen, oder wenn man sich auf Bergtouren an exponierten Stellen und auf Klettertouren auf Weisung des Bergführers anseilen muss, begreift das nicht jedermann als unerlässliche Schutzvorkehrung und nicht als Freiheitsbeschränkung?» So ein früherer Bundesrichter, Herr Professor Huber, Bern.

Meine Damen und Herren, ich vermag vermutlich diejenigen unter Ihnen, die das nicht wollen, mit diesen Sätzen nicht zu überzeugen, aber es lag mir daran, Ihnen sichtbar zu machen, dass wir nicht einfach aus dem Aermel Normen schaffen, um den Freiheitsraum des Mitbürgers zu beschränken. Und es gilt für mich persönlich, was für jeden meiner Mitarbeiter gilt; bei jeder Gesetzesrevision heisst Satz 1: Brauchen wir eine solche Norm? und, wenn ja, kann nicht mit der Schaffung dieser Norm auf eine andere verzichtet werden? Ich glaube also, dass das wohlverstandene Freiheitsempfinden, das mit der Persönlichkeit, der freien Persönlichkeit in einem freien Staat, untrennbar verbunden bleibt, nach unserer Verfassung, aber auch nach Artikel 27 des Zivilgesetzbuches, durchaus in sinnvoller Interpretation dieses Freiheitsraumes die Schutzvorschrift, die wir Ihnen unterbreiten, in unserem Recht zulässt.

Herr Gautier hat mir noch die Frage gestellt, warum denn Herr Walz tätig geworden sei und warum nicht die Universität Zürich und die ETH abschliessend all diese Untersuchungen erledigt haben. Ich darf ihn wie folgt orientieren: Der Auftrag ging an das gerichtsmedizinische Institut der Universität Zürich und das Institut für biomedizinische Technik der Universität Zürich und der ETH. Mir schienen das Partner für die Abklärung aller tatbestandlichen Gegebenheiten, wie ich bessere gar nicht hätte finden können. Und diese haben nun von ihrem durchaus bestehenden Freiheitsraum Gebrauch gemacht und für die stati-

stischen Fragen die spezialisierte Firma Wirtschafts-Mathematik AG Zürich beigezogen. Ich vermag darin nichts Unrechtes zu erkennen. Und ich darf Sie beruhigen, weil Sie ja auf die Paragraphenflut hingewiesen haben. Wir werden die soeben geschilderte Selbstdisziplin, die im Interesse des Rechtsstaates liegt, ohne Zweifel durchhalten. Vor die Wahl gestellt, keine Norm oder eine Schutznorm, kamen wir zum Entscheid: Wir brauchen eine Norm, weil ich mit einer gewissen Bestürzung feststellen musste, dass auch in diesem Staat, der die freiwillige Tätigkeit ja sehr gross schreibt – und mit Recht –, ohne eine solche Norm zum Schaden der Volksgesamtheit und Tausender von Familien die Sicherheitsmöglichkeit nicht ausgenützt wird. Die «coûts sociaux»: Ich bin mit Ihnen, Madame Christinat, durchaus einverstanden, dass hier noch grosse Probleme von uns gemeistert werden müssen; nur würde ich anders argumentieren als Sie. Mir scheint die im Zusammenhang mit den «coûts sociaux» von uns vorgeschlagene Massnahme doch auch eine äusserst bedeutsame zu sein. Die übrigen Betrachtungen nehme ich sehr gern auch für andere Möglichkeiten mit.

Herrn Barras durfte ich bereits sagen, dass wir nicht die Freiheitsordnung unnötig beschränken, sondern dass wir abzuwägen hatten zwischen den minimalen Schäden, die entstehen können durch Gurtentragen und dem ausserordentlich grossen Nutzen, der entsteht, wenn man sie trägt. Herr Präsident Basler hat mir noch die Frage gestellt, ob mit Bezug auf die Schutzhelme an ein baldiges Obligatorium für die Mofafahrer gedacht sei. Das ist nicht der Fall. Wir möchten allerdings auch diesen Fahrern und Fahrerinnen empfehlen, sich damit auszurüsten, weil wir feststellen: Wer den Schutzhelm trägt, geniesst im heutigen Verkehrsfluss einen viel höheren Schutz.

Meine Damen und Herren, wenn Sie nun entscheiden, vergessen Sie bitte eines nicht. Wir haben über Persönlichkeitsrechte gesprochen, wir haben über Freiheitsrechte gesprochen. Ich versuchte darzustellen, dass diese Schutznorm sich sehr wohl mit unserem Persönlichkeitsbegriff und mit dem damit untrennbar verbundenen freiheitlichen Inhalt, den wir nötig haben, um als Menschen zu leben, verbinden lässt. Aber was in der Debatte nicht angesprochen worden ist, ist die Tatsache, dass dem Motorfahrzeug gewisse Gefahren inhärent sind, genauso wie der Eisenbahn und dem Flugzeug. Natürlich immer mutatis mutandis, bei jedem Verkehrsmittel verschiedene Gefahren. Aber das ist ja auch die tiefere Ursache, weshalb wir überhaupt im Strassenverkehrsgesetz und in den Vollzugsverordnungen Sicherheitsvorkehrungen für den Betrieb dieser Automobile vorschreiben mussten, weshalb Sie alle – und ich auch – alle drei Jahre unsere eigenen Fahrzeuge wieder der Motorfahrzeugkontrolle vorführen müssen.

Weil nun eben das Auto in diesem Sinne auch ein gefährliches Vehikel sein kann, schien uns die Ausrüstung mit Gurten unerlässlich, und wenn diese Ausrüstung sinnvoll sein soll, dann sollte man sie gebrauchen, damit sie überhaupt zum Tragen kommt. (Wörtlich zu nehmen!) Auch damit wir alle vor Ungemach bewahrt bleiben. Diesen kleinen Hinweis auf die einem mobilen Gerät innewohnenden Gefahren wollte ich doch noch machen.

Zum Schluss: Das Eidgenössische Versicherungsgericht in Luzern hat mit Entscheid vom 8. März 1978 – wie hier bereits von der Tribüne erklärt worden ist – ganz lapidar (unter Bezugnahme auf Art. 98 Abs. 3 KUVG) festgestellt: «Das Nichttragen der Sicherheitsgurten stellt grundsätzlich eine grobe Fahrlässigkeit dar, welche eine Kürzung der Versicherungsleistungen rechtfertigt, wenn zwischen einem solchen Verschulden und dem Unfallereignis oder seinen Folgen ein adäquater Kausalzusammenhang besteht.»

In der Bundesrepublik Deutschland ist genau gleich entschieden worden. Ich zitiere aus einem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 20. März 1979 (Revision eines Urteils des Oberlandesgerichts Braunschweig): «Der Nutzen moderner Sicherheitsgurte überwiegt derart gegenüber denkbaren Nachteilen, dass ein einsichtiger und verantwort-

tungsbewusster Kraftfahrer nur dann verkehrsrichtig handelt, wenn er sich anschnallt.» Und der diesbezügliche Paragraph, der die Gurtentragungspflicht vorschreibt, «verstösst nicht gegen die Grundrechte der Handlungsfreiheit und der körperlichen Unversehrtheit.»

In Frankreich: Cour de cassation, responsabilité civile, 16 mars 1977, victime, ceinture de sécurité non attachée: Ayant constaté, pour attribuer à la victime d'un accident de la circulation une part de la responsabilité, que ses blessures correspondent à la projection en avant résultant de la violence du choc (projection qui aurait été atténuée si la victime n'avait commis la faute, qui a concouru à la production de son dommage, de ne pas attacher sa ceinture de sécurité, comme elle en avait l'obligation), les juges du fond, par ces motifs, qui échappent aux griefs d'insuffisance et d'illégalité, caractérisent l'existence, entre la faute commise par la victime et le préjudice corporel qu'elle a personnellement souffert, d'un lien de causalité qui justifie la part de responsabilité souverainement appréciée, laissée à sa charge.

Das drei Beispiele. Ich fasse zusammen.

In Abwägung aller Pro und Kontra kam der Bundesrat zur Ueberzeugung, dass wir Ihnen beantragen müssen, das Obligatorium einzuführen, das heisst, dem Bundesrat die Kompetenz zu übertragen, die Gurtentragungspflicht wieder einzuführen. Ich ersuche Sie, dieser Vorschrift Ihre Zustimmung zu geben und auch der Vorschrift, die uns ermächtigt, die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte bekanntzugeben.

A

Bundesgesetz über den Strassenverkehr Loi sur la circulation routière

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 12 Abs. 4

Antrag der Kommission

Mehrheit

(Die Aenderung betrifft nur den französischen Wortlaut)

Minderheit

(Chopard, Bratschi, Felber, Friedrich, Ganz, Meizoz, Tochon, Wilhelm)

Der Bundesrat veröffentlicht die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge.

Art. 12 al. 4

Majorité

Sur demande, la Confédération et les cantons donnent connaissance des résultats des mesures du bruit et des gaz d'échappement effectuées lors de l'homologation des véhicules automobiles. ...

Minorité

(Chopard, Bratschi, Felber, Friedrich, Ganz, Meizoz, Tochon, Wilhelm)

Le Conseil fédéral publie les résultats des mesures du bruit et des gaz d'échappement effectuées lors de l'homologation des véhicules automobiles.

Chopard, Sprecher der Minderheit: Vorerst halte ich fest, dass es mir richtig scheint, dass die Ergebnisse der Typenprüfung der Öffentlichkeit bekanntgegeben werden. Administrative Arbeit darf nicht als Hinderungsgrund angeführt werden, um dies nicht zu tun. Ich glaube, dass die Veröffentlichung der Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge von der Bevölkerung mehrheitlich befürwortet wird, und sehe darin eine gute Möglichkeit, einen echten Beitrag zum Umweltschutz zu leisten.

In der Kommission sagte Herr Bundesrat Furgler zur Frage der Veröffentlichung der Typenprüfungsergebnisse als Pflicht: Wir waren der Ansicht, dass eine Bekanntgabe auf Anfrage hin genügt. – Der Sachbearbeiter – Herr Ramseyer – räumte dann ein, eventuell könnte man mit halbjährlichen Periodicas, die dann immer wieder auf den neuesten Stand gebracht würden, dem Autokäufer diese Daten zugänglich machen. Eine Mittellösung – wurde gesagt – wäre auch, den Bundesrat zu ermächtigen, für die Veröffentlichung besorgt zu sein. Niemand bestritt, dass die Veröffentlichung zweckmässig sei. Ich bitte Sie deshalb im Namen der Minderheit, unserem Antrag zuzustimmen, das heisst der Fassung: «Der Bundesrat veröffentlicht die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge.» Ich bitte Sie, in diesem Sinne zu entscheiden und danke Ihnen.

Basler, Berichterstatter: Ob bundesrätliche Fassung oder jene der Minderheit, ist keine gewerbepolitische Entscheidung, sondern eine reine Frage darüber, wie die Resultate veröffentlicht werden sollen. Der Minderheitstext ist kurz vor Sitzungsschluss entstanden. Da die Aufgabe der Resultatsveröffentlichung auch für die Verwaltung neu ist, divergierten auch dort die Auffassungen. Ich habe wohl dem Botschaftstext meine Stimme gegeben, aber mir auch vorgenommen, diese Veröffentlichungsfrage näher zu klären. Dadurch ist in der Kommission ein 9:7-Entscheid entstanden. Hätte ich damals schon, was ich nun nach weiteren Abklärungen tue, dem Antrag Chopard zugestimmt, so wäre ein 8:8-Resultat und – mit Stichtentscheid des Präsidenten – aus dem Minderheits- ein Mehrheitsantrag geworden. Der Bundesrat hat für seine Fassung nämlich die Form des Motionstextes vom 3. Oktober 1975 übernommen, aber den Motionsgehalt wesentlich – aber gut belegt: «Bund und Kantone haben die Ergebnisse der Typenprüfung auf Anfrage hin bekanntzugeben. Die Ergebnisse können veröffentlicht werden.»

Der Bundesrat hat wohl diese Formulierungsweise übernommen, aber den Motionsgehalt wesentlich – aber gut begründet – verändert, indem er nicht die Ergebnisse schlechthin, sondern nur die Lärm- und Abgaswerte der Öffentlichkeit zur Verfügung stellt. Nebenbei bemerkt: Das ist auch für die Informationsempfänger richtig, denn alle Ergebnisse würden bei etwa 20seitigen Prüfprotokollen für 1500 Typen rund 30 000 Protokollseiten entsprechen, die jedem Anfragenden bekanntzugeben wären. Meines Erachtens soll nun der Bund periodisch, zum Beispiel halbjährlich, die neu gemessenen Lärm- und Abgaswerte veröffentlichen. Er mag die Tabellen noch ergänzen durch die gültigen Grenzwerte und einen Auszug aus der Verordnung, welche die Prüfbedingungen umschreibt. Er kann das im Bundesblatt veröffentlichen oder der Presse als Mitteilung übergeben. Die Fachpresse und die Umweltschutzorganisationen werden die Resultate kommentieren. Falls jemand die Werte eines neuen Modells sofort kennen möchte, so kann er das beim Importeur erfragen, denn dieser erhält mit der Zulassung des neuen Typs auch die Prüfergebnisse. Der Verkäufer wird dem Käufer somit die richtige Auskunft geben, schon beim Fahrzeugkauf, denn höchstens ein halbes Jahr später werden die Werte auch amtlich beglaubigt veröffentlicht. Es soll aber nicht so sein, dass hier Anfragen an Bund und Kantone möglich werden, gleichsam Beratungsbüros für Wagenkäufer eröffnet werden. Wer nun die beiden Texte unter diesem Gesichtspunkte beurteilt, nämlich dass die Kantone nicht

auch noch Auskunftsstellen eröffnen müssen und dass sich der Bund auf die Veröffentlichung beschränke, der muss doch dem in der Fahne als Minderheitsantrag bezeichneten Text den Vorzug geben.

Nach all diesen Abklärungen beantrage ich Ihnen also persönlich, dem Minderheitstext zuzustimmen. Ich weiche dadurch vom Mehrheitsentscheid ab, der aber erstens ein Zufallsentscheid war und zweitens nur unter dem Gesichtspunkt der praktischen Veröffentlichung kurz besprochen wurde. Wir ersehen darin nicht eine graduelle Steigerung des Eingriffs in die wirtschaftliche Geheimsphäre. Es geht hier somit nicht um ein Abwägen zwischen einer Kann-Ermächtigung und einer zwingenden Muss-Vorschrift; denn für die Gesamtkommission war die Veröffentlichung der gemessenen Lärm- und Abgaswerte eine Selbstverständlichkeit, die sie mit 15 zu 0 Stimmen guthiess. Dagegen gilt es, einen grossen administrativen Mehraufwand zu verhindern. Nochmals: Dazu ist der Text der Minderheit klar und geeignet.

M. Wilhelm, rapporteur: Il y a ici une petite confusion qui s'est produite en séance de commission. Ainsi que le président de la commission vous l'a dit tout à l'heure, il se rallie maintenant à la minorité Chopard et le problème, qui s'exprime mieux en langue allemande qu'en langue française, est celui de la «Kann-Formel» ou de la «Muss-Formel».

Le texte du Conseil fédéral prévoyait que la Confédération et les cantons donnent connaissance des volumes de bruit et de gaz, sur demande seulement. Or, maintenant, la majorité de la commission vous propose de supprimer les mots «sur demande» et d'obliger simplement le Conseil fédéral à publier les résultats des mesures de bruit et des gaz d'échappement effectuées lors de l'homologation des véhicules automobiles.

A mon avis, cet article doit être compris ainsi: le Conseil fédéral, disons tous les six mois, publie les normes générales nouvelles d'un véhicule et l'acquéreur d'un véhicule peut, de son côté, se renseigner d'une manière absolument détaillée chez le concessionnaire, chez le vendeur du véhicule, ce qui permet de faire une distinction entre, d'une part, les normes générales qui doivent être respectées par l'Etat et les normes détaillées qui pourraient, éventuellement, être une cause de concurrence déloyale. Je vous invite donc à ratifier la proposition de la minorité de la commission, soit la minorité Chopard.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit	50 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	86 Stimmen

Art. 57 Abs. 5

Antrag der Kommission

Streichen

Antrag Soldini

Streichen

Art. 57 al. 5

Proposition de la commission

Biffer

Proposition Soldini

Biffer

Basler, Berichterstatter: Ihre Kommission hat sich mit 13 zu 1 Stimme für zwei getrennte Beschlüsse entschieden, damit die beiden grundverschiedenen Themen je für sich referendumsfähig werden. Die Kommission empfiehlt Ihnen hier Streichen und bewirkt damit Wiederaufnahme des gleichen Textes im Beschluss B auf der Fahnenrückseite.

Präsident: Der Bundesrat verzichtet auf das Wort. Die Kommission beantragt Streichen. Es liegt kein Gegenantrag vor.

Angenommen – Adopté

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes	136 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

B

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Loi sur la circulation routière

Antrag der Kommission

Bundesgesetz über den Strassenverkehr
Aenderung vom

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht in eine Botschaft vom 17. Januar 1979, beschliesst:

I

Das Bundesgesetz vom 19. Dezember 1958 über den Strassenverkehr wird wie folgt geändert:

Art. 57 Abs. 5

- ⁵ Der Bundesrat kann vorschreiben, dass
- Insassen von Motorwagen Rückhaltevorrichtungen (Sicherheitsgurten u. dgl.) benützen;
 - Führer und Mitfahrer von Zweirädern mit motorischem Antrieb Schutzhelme tragen.

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.

Proposition de la commission

Loi sur la circulation routière

Modification du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le message du Conseil fédéral du 17 janvier 1979, arrête:

I

La loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière est modifiée comme il suit:

Art. 57, 5e al.

- ⁵ Le Conseil fédéral peut prescrire
- Que les occupants de voitures automobiles utilisent les dispositifs de retenue (ceintures de sécurité ou systèmes analogues);
 - Que les conducteurs et passagers de véhicules à deux roues équipés d'un moteur portent un casque protecteur.

II

¹ La présente loi est soumise au référendum facultatif.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

Le président: M. Soldini a la parole pour une déclaration.

M. Soldini: Pour des raisons de pragmatisme politique, comme le disait tout à l'heure le rapporteur de langue française, et dans un but de simplification, je renonce à ma demande de ne pas entrer en matière sur la loi B. Par contre, je me rallie à la proposition de Chastonay de biffer la lettre a, 5e alinéa, de l'article 57 et je me propose d'intervenir dans la discussion de détail.

Präsident: Herr Soldini zieht seinen Nichteintretensantrag zurück. Eintreten ist damit unbestritten und beschlossen.

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I préambule

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Hier wird die Beratung dieses Geschäftes unterbrochen

Le débat sur cet objet est interrompu

Schluss der Sitzung um 19.20 Uhr

La séance est levée à 19 h 20

Zweite Sitzung – Deuxième séance

Dienstag, 18. September 1979, Vormittag

Mardi 18 septembre 1979, matin

8.00 h

Vorsitz – Présidence: Herr Generali

79.001

**Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification**

Siehe Seite 914 hiervor — Voir page 914 ci-devant

Bundesgesetz B – Loi B

Fortsetzung – Suite

Art. 57 Abs. 5

Antrag der Kommission

Siehe Seite 934 hiervor

Antrag Feigenwinter

Der Bundesrat kann, mit zivilrechtlicher Folge, vorschreiben, ...

Antrag de Chastonay

Bst. a

Streichen

Art. 57 al. 5

Proposition de la commission

Voir page 934 ci-devant

Proposition Feigenwinter

Le Conseil fédéral peut prescrire, avec des effets uniquement civils,...

Proposition de Chastonay

Let. a

Biffer

Feigenwinter: Ich habe Ihnen gestern schon gesagt, dass ich nicht ein Gegner des Gurtentragobligatoriums sei, dass es für mich keine Vernunftsgründe gebe, die von dieser Vorschrift Abstand nehmen lassen, aber dass ich daran zweifle, ob es sinnvoll sei, dieses Obligatorium auch zu pönalisieren. Ich habe Gründe dafür aufgezählt, ich möchte diese nicht mehr wiederholen. Ich habe deshalb in der Folge auch diesen Antrag eingereicht. Herr Bundesrat Furgler hat ja in seinen gestrigen Ausführungen darauf aufmerksam gemacht, dass das eine Verkehrsregel sei und dass Artikel 90 des SVG unter Strafe stellt, wer Verkehrsregeln verletzt. Also müssten wir, damit diese generelle Norm nicht zur Anwendung kommt, etwas davon sagen, dass eben nur zivilrechtliche Folgen bei Nichtbefolgung der Gurtentragungspflicht entstünden. Ich glaube, es ist richtig, wenn man davon absieht, hier Strafen auszusprechen, einmal allgemein rechtstaatlich. Es ist m. E. problematisch, einfach zu pönalisieren und dann zu glauben, dass dieser Norm Folge geleistet würde. Zum ändern aus Gründen der Vollzugsüberwachung. Wie wollen Sie überhaupt eine derart weitgehende Norm auf deren Einhaltung

prüfen? Das sind meine hauptsächlichsten Beweggründe, die dazu geführt haben, dass ich Ihnen, vermittlungsweise, den Antrag stelle, das Gurtentragen zwar obligatorisch zu erklären, aber keine strafrechtliche Sanktion daran zu knüpfen. Herr Bundesrat Furgler hat gestern auch ausgeführt, dass man in Deutschland, wo dieses Obligatorium an sich auch bestehe, aber auch nicht pönalisiert wird, schlechte Erfahrungen gemacht hat. Ich kann das nicht widerlegen, aber ich glaube, das allein ist noch kein Grund dafür, dass wir nicht auch eine solche Regelung einführen könnten. Ich halte dafür, dass man den Autofahrer überzeugen und nicht in erster Linie bestrafen muss. Wenn man Autos mit Sicherheitsgurten ausrüstet, dann soll der Autofahrer von diesen Sicherheitsgurten in seinem eigenen Interesse Gebrauch machen, und er soll nicht dadurch gezwungen werden, dass man ihm eine Busse aufrummt, wenn er sie nicht trägt. Ich glaube, man kann niemandem das eigene Heil aufzwingen. Man muss zu diesem eigenen Heil schon aus eigener Ueberzeugung gelangen, und deshalb glaube ich, dass es sinnlos ist, hier eine Strafe auszusprechen, die man im Grunde genommen nicht kontrollieren, nicht überwachen kann, wo die Dunkelziffer sehr hoch bleiben wird, denn ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand die Sicherheitsgurten anzieht, der nicht selber davon überzeugt ist, dass sie zu seinem Vorteil sich auswirken, nur deshalb, weil er eine Busse von 20 Franken bezahlen müsste.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag Folge zu leisten.

Basler, Berichterstatter: Die Frage, ob zivilrechtlich nicht auch Folgen zu tragen habe, wer bei Unfällen unangegurtet angetroffen wird, ist in der Kommission nur kurz besprochen worden. Man hat diesen Gedanken dort nicht weiter verfolgt aus zwei Gründen. Erstens ist der Beweis darüber, um wieviel die Folgen aus einem Unfall zu oder abgenommen haben, sehr schwierig. Dann aber wegen der sozialen Folgen. Es ist nicht jeder in der Lage, die Folgen aus einem Verkehrsunfall selber zu tragen. Er kann der öffentlichen Hand eben doch zur Last fallen. Wir haben deshalb darüber gar nicht abstimmen müssen, der Gedanke ist nicht weiter verfolgt worden. Wir lehnen ihn daher ab.

M. Wilhelm, rapporteur: La commission n'ayant pas eu l'occasion de se pencher sur la proposition de M. Feigenwinter, je m'exprimerai à titre personnel.

Je m'oppose à cette proposition. Elle me semble en effet contraire à la *ratio legis*, c'est-à-dire à la systématique même du projet qui nous occupe.

La loi sur la circulation routière comporte à son article 90 des dispositions pénales, ce qui est absolument normal, logique et nécessaire pour une loi de cette nature. Si l'on se fonde uniquement sur les critères du droit civil, on aboutit à des injustices et à des inégalités de traitement.

J'estime pour ma part, sous réserve des déclarations du représentant du Conseil fédéral, que cette proposition n'est pas conforme à l'esprit de cette loi ni même aux nécessités objectives qui résultent des infractions qui seraient commises.

Bundesrat Furgler: Ich dürfte mich bereits gestern kurz zu dieser wichtigen Frage äussern. An und für sich begreife ich den Antragsteller sehr wohl. Er möchte auf diese Art und Weise einen möglichst weiten Konsens in unserm Volk, also bei allen Benützern der Automobile, d. h. bei den Mitfahrenden und bei den Führern der Fahrzeuge, erwirken. Ich sagte gestern, dass ich bereit sei, dieses Problem weiter zu behandeln und bis zum Zweitrat verbindlich dazu Stellung zu nehmen. Wir haben im Botschaftsentwurf an Sie im deutschen Text auf Seite 20 und im französischen Text auf Seite 22, immer kurz vor der Stelle, wo die Ziffer 128 der Botschaft beginnt, ausgeführt, wie der Grundgedanke des Haftpflichtrechtes im Artikel 44 des Obligationenrechtes auch für diese Frage einen An-

haltungspunkt zur Lösung gibt. Ich meine das so: Sie sind nach unsern haftpflichtrechtlichen Grundnormen dann, wenn ein Schaden entsteht, immer mitbelastet an der Schadentragung, wenn Sie auch Mit-Anlass zur Schadenentstehung gegeben haben. Ein Grundprinzip des Rechtes, ein Streben nach Gerechtigkeit. Nun habe ich Ihnen in der Botschaft ausgeführt, ich darf zitieren: «Mit Urteil vom 8. März 1978 hat das Eidgenössische Versicherungsgericht die Praxis der SUVA bestätigt, wonach die Versicherungsleistungen gemäss Artikel 98, Absatz 3, des Kranken- und Unfallversicherungsgesetzes gekürzt werden müssen, wenn ein Automobilist bei einem Unfall die Sicherheitsgurten nicht getragen hat und wenn durch das Tragen der Gurten der Schaden hätte verhindert oder gemildert werden können. Die SUVA hielt auch nach dem Bundesgerichtsentscheid, wonach das Nichttragen der Sicherheitsgurten straflos bleibt, an ihrer Praxis fest, weil die Kürzungsbestimmung in Artikel 98 Absatz 3 des KUVG nicht einen Straftatbestand, sondern die Missachtung allgemein anerkannter Sorgfaltspflichten vorausgesetzt und weil korrekt getragene Sicherheitsgurten in den meisten Fällen einen wirksamen Schutz gegen Verletzungen bieten würden.» Ich lege Gewicht auf diese Zitation, weil sie Ihnen zeigt, dass auch ohne Obligatorium der Autobenutzer einen solchen richterlichen Entscheid riskiert. Ich brauche ihn nicht noch zusätzlich zu kommentieren. Er entspricht ohne Zweifel dem Suchen nach gerechten Lösungen. Ganz einfach: Wenn Sie neben sich im Automobil einen Menschen haben und dieser beim brusken Stopp in die Scheiben geschleudert wird, dann werden ihm alle Aerzte und Richter nachher sagen: «Wären Sie angegurtet gewesen, so wären Ihre Gesichtsverletzungen nicht entstanden.» – Das ein ganz einfaches Beispiel.

Wir hatten uns beim Studium der Vorlage noch nicht entschlossen, diesen Punkt einzubringen. Ich habe das in der Botschaft wie folgt dargestellt: «Eine Verminderung der Schadenersatzpflicht» – gedacht war die generelle – «infolge Nichtbenutzen von Sicherheitsgurten muss indessen als unerwünscht bezeichnet werden. Es würde dies wohl in den meisten Fällen von Verletzungen nicht angegurter Personen zu Streitigkeiten und Haftpflichtprozessen führen. Der Nachweis, ob ein Gurt überhaupt oder richtig getragen wurde, ist manchmal schwer zu erbringen.» Dann haben wir noch, wie die beiden Kommissionssprecher es darstellten, auf allfällige sozial-negative Folgen verwiesen.

Ich wollte Ihnen ganz offen diese Plus und Minus darstellen. Die Grundüberlegung von Herrn Feigenwinter scheint mir aber trotzdem so wichtig zu sein, dass ich sie unbeschadet des Entscheides, den Sie hier treffen, zur Behandlung im Zweitrat vertieft weiterbearbeiten werde. Wollten Sie – ich habe mir das gestern Nacht auch noch überlegt – eine solche Norm aufnehmen, müsste man vermutlich – bitte behaften Sie mich jetzt aber auch nicht formal-juristisch – diesen Nebensatz nicht bei Artikel 57 einbringen. Man könnte das Gurtenobligatorium so belassen, wie es jetzt in der Botschaft als Kompetenzartikel zuhanden des Bundesrates ausformuliert ist. Man müsste, so meine ich, bei Artikel 90, wo die Strafbestimmungen enthalten sind und der wie folgt lautet: «Wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Haft oder Busse bestraft» – das ist die Grundnorm –, beifügen, dass Verletzungen der Gurtenpflicht zivilrechtliche Folgen mit sich brächten.

Das, um Ihnen die ganze Tragweite sichtbar zu machen. Es hätte mich interessiert, wenn ich eine Frage an Sie stellen darf, wie vor allem die Damen und Herren aus der Westschweiz eine solche Situation bewerten, nachdem ja aus unseren Kreisen der Romandie vor allem die Gurten-tragpflicht derart bestritten worden ist. Zurzeit – ich muss das noch sagen – könnte die Idee des Herrn Feigenwinter lediglich entgegengenommen werden. Ich kann deshalb auch nicht aus der Sicht des Bundesrates einfach zustimmen.

Abs. 5 Einleitungssatz – Al. 5 phrase introductive

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	82 Stimmen
Für den Antrag Feigenwinter	33 Stimmen

Abs. 5 Bst. a – Al. 5 let. a

M. de Chastonay: Il est assez fréquent qu'un long débat sur l'entrée en matière vide en quelque sorte la substance de la discussion de détail. Les premières heures de notre session d'automne, hier, n'ont pas fait exception à la règle. Je pense qu'il subsiste tout de même une marge raisonnable d'arguments non contestés et sur lesquels la discussion a glissé très vite, marge raisonnable d'arguments qui me pousse à maintenir ma proposition de biffer purement et simplement la lettre a de l'article 57, 5e alinéa, de l'arrêté B.

Dans une récente interview télévisée concernant les problèmes posés par l'augmentation du prix de l'essence, on a décrit la voiture comme étant une forme essentielle de la liberté individuelle. Il ne fait aucun doute dès lors, et quoi qu'en pensent certains collègues qui se sont exprimés à cette tribune, qu'en matière d'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de tout autre moyen ou système analogue, nous touchons vraiment au concept même de cette liberté. D'ailleurs, en parcourant attentivement le message du Conseil fédéral, on peut lire qu'«il faut tenir compte du fait que l'obligation constitue une légère atteinte à la liberté personnelle». Le même message estime que «l'obligation imposée limite la liberté individuelle en ce qu'elle touche la liberté d'action nécessaire à protéger la santé personnelle de l'individu». Le message estime enfin que «l'atteinte à la liberté de mouvement est si minime qu'elle ne doit être jugée que sous l'angle de la proportionnalité».

En tant qu'il reconnaît dans l'obligation du port de la ceinture une atteinte à la liberté individuelle ou personnelle, le message du Conseil fédéral, en abordant la question sous l'angle de la proportionnalité, paraît singulièrement minimiser la portée et l'étendue de cette atteinte: les assurances et explications de M. le chef du Département fédéral de justice et de police, hier, n'ont pas apaisé mes craintes à cet égard.

Certes, la liberté individuelle a ses limites là où commence celle d'autrui. Certes, des limites à cette liberté sont tolérables et admissibles – on en a fait état hier – elles ne le sont cependant que si la mesure est justifiée par un intérêt public prépondérant et qu'il existe un rapport de proportionnalité raisonnable entre la restriction apportée à la liberté individuelle et les effets bénéfiques que l'on doit attendre de cette même restriction. En l'occurrence, rien n'indique que l'efficacité de la ceinture soit indiscutable. Rien n'indique non plus que la ceinture soit absolument inoffensive et qu'elle ne soit à aucun moment susceptible de causer un dommage plus grave à celui qui serait intervenu si la mesure n'avait pas été présentée de manière obligatoire. Il est en effet regrettable de constater que la ceinture de sécurité, si elle est parfois apte à réduire les conséquences de certains accidents, peut également être à l'origine de lésions parfois mortelles. Jusqu'à maintenant, et rien ne nous dit qu'on y parviendra prochainement, on n'a pas pu remédier avec succès aux défauts révélés par les divers systèmes de ceinture, aussi bien en matière de points d'ancrage qu'en matière de sangles d'attache ou de position des brides de renvoi. Il existe donc un risque à porter la ceinture.

Dès lors, malgré les éclaircissements qui nous ont été donnés à propos d'une éventuelle responsabilité de l'Etat en matière de dommages prouvés et causés directement par le port de la ceinture, ce risque, si minime soit-il, je n'oserais pas le rendre obligatoire, même si j'ai le réel souci des passagers que je transporte gratuitement ou à titre onéreux dans mon véhicule. D'ailleurs, le professeur Werner, chef de la Clinique universitaire de neuro-chirurgie

gie de l'Hôpital cantonal de Genève, dans une étude parue dans la revue *Médecine et hygiène* de 1973, a également analysé les problèmes des accidents d'automobile en rapport avec la ceinture de sécurité. Il concluait déjà, et les choses n'ont pas tellement changé en 1979, que les conducteurs et les passagers ne pouvaient savoir à l'avance, lorsqu'ils s'installaient dans une voiture, si la ceinture leur était utile ou non, voire néfaste. Tout en estimant que les inconvénients comportés par l'obligation de porter la ceinture l'emportaient sur les avantages d'une mesure législative contraignante, M. Werner, en s'opposant à l'obligation du port de la ceinture, précisait que «la prévention routière n'atteindra son double but – moindre fréquence des accidents et blessures moins graves – que le jour où elle aura obtenu des usagers de nos rues et de nos routes non pas qu'ils s'attachent en voiture mais qu'ils se conduisent eux-mêmes, au volant notamment, aussi bien qu'ils savent conduire leur véhicule».

Le dernier aspect de ma réticence au dispositif de sécurité obligatoire réside dans l'emploi qu'on a fait des chiffres statistiques concernant le nombre des accidents et, sur la foi des chiffres livrés par l'Administration fédérale, on a fait état de ce que, pour 1978, le nombre des accidents de la circulation avait singulièrement augmenté, tout en mettant en parallèle cette augmentation avec l'arrêt du Tribunal fédéral du 2 septembre 1977 annulant l'obligation du port de la ceinture. Cet avis, partagé par certains ici dans cette salle, ne tient hélas pas compte du fait que, pour la période incriminée, si le nombre des accidents de la circulation a effectivement augmenté de 3,1 pour cent, le parc automobile suisse s'est accru, lui, de 4 pour cent et lorsque l'on sait, toujours pour la même période, que le nombre des véhicules touristiques admis en Suisse a frisé le record de 48,3 millions en 1978, il faut bien en déduire que le nombre relatif des accidents a été plutôt en diminution.

Sans vouloir faire un procès d'intention à quiconque, sans vouloir ériger la ceinture en question dogmatique, je suis de l'avis que le port obligatoire de dispositifs de retenue risque de déclencher tout un processus étatique dont la population commence à être lasse. Je crains qu'avec l'obligation de la ceinture de sécurité, notre législation, en visant trop loin et trop haut, n'atteigne pas son but et la proposition de M. Feigenwinter est significative à cet égard, elle qui recherche des sanctions civiles à l'application d'une disposition obligatoire peu prisée. S'il est nécessaire, voire indispensable, de diminuer chez nous le nombre et la gravité des accidents de la route, je pense que cette diminution passe par d'autres voies que celle de la pure et simple contrainte étatique. Je vous demande donc de biffer l'alinéa incriminé, la liberté ne consistant pas à accepter avec le sourire toutes les restrictions nouvelles qu'on veut constamment lui imposer aujourd'hui.

M. Soldini: Le message du 17 janvier comprend une modification importante de la loi sur la circulation routière du 19 décembre 1958. La nouvelle réglementation préconise notamment l'introduction d'un 5e alinéa, lettre a, à l'article 57 qui donnerait au Conseil fédéral la compétence de prescrire aux occupants de voitures automobiles d'utiliser des dispositifs de retenue (ceintures de sécurité ou systèmes analogues).

Je rappelle ici que, le 10 mars 1975 déjà, le Conseil fédéral avait rendu obligatoire par une ordonnance sur les règles de la circulation, le port des ceintures de sécurité pour le conducteur et les passagers des sièges avant, et ceci sous réserve de certaines dérogations accordées aux possesseurs de voitures d'un modèle ancien comme à certains représentants des services publics. L'entrée en vigueur de cette ordonnance avait pris effet le 1er janvier 1976. Le 2 mars 1976, par le moyen d'une question écrite, je me permettais de mettre en doute la légitimité et la légalité d'une telle mesure. Mais dans sa réponse du 19 mai, le gouvernement me fit savoir qu'il entendait maintenir l'obligation du port de la ceinture dite de sécurité.

Cependant, par arrêt du 2 septembre 1977, la Cour de cassation pénale du Tribunal fédéral admit le pourvoi en nullité formé par un automobiliste qui avait été condamné à une amende pour n'avoir pas porté sa ceinture de sécurité. Par un autre arrêt, daté celui-ci du 5 octobre 1977, la Chambre de droit public de cette même autorité admettait le recours d'un autre automobiliste en concluant que le port obligatoire ne reposait sur aucune base légale et que, de ce fait, il était anticonstitutionnel. D'ailleurs, dès qu'il eut connaissance de la première décision du Tribunal fédéral, le Département de justice et police invita les organes cantonaux à ne plus poursuivre les cas d'inobservation de la prescription litigieuse.

Aujourd'hui, le Conseil fédéral propose d'introduire dans la loi sur la circulation routière le port de la ceinture de sécurité en créant une base légale inattaquable. Pour appuyer sa thèse, le gouvernement fait état de l'avis de spécialistes qui, message dixit, sont unanimes à reconnaître que les ceintures correctement portées offrent une protection efficace et prétendent que les objections formulées à leur encontre n'ont aucune valeur scientifique et sont insoutenables. Pour moi, en revanche, une telle prétention à l'infaillibilité dans un domaine encore très controversé aujourd'hui est inadmissible.

Sans vouloir engager ici une polémique stérile, je me contenterai de citer quelques avis qui me semblent aussi autorisés que les exemples fournis par le Conseil fédéral.

Le professeur Aloïs Werner, médecin-chef de la Clinique universitaire de neurologie à Genève, dont on a déjà parlé dans cette enceinte, a répondu aux constatations du Bureau de prévention des accidents qui avait alors déclaré: «Aucun accident ne sera évité par le port de la ceinture de sécurité, par contre la gravité des suites d'accident sera sensiblement atténuée.» Le professeur Werner a donc répondu par l'argumentation suivante: «Le maintien du torse contre le dossier du siège avant, appui-tête ou non, ne protège nullement mais aggrave au contraire les lésions de la colonne cervicale lorsqu'il s'agit de collisions frontales de loin les plus dangereuses lorsqu'elles sont violentes. Personne, ajoute-t-il, ne peut savoir d'avance en montant dans une voiture si la ceinture sera utile ou néfaste. Tant qu'il y aura un seul cas de blessure ou de mort dû au port de la ceinture de sécurité, il n'est pas raisonnable de la rendre obligatoire.»

D'autre part, une enquête conduite en France par M. Spycet, publiée en 1978 et intitulée «Le point sur la ceinture dite de sécurité», conclut sur cette citation du professeur Piganiol: «L'appréciation exacte du risque est mal connue et l'innocuité de la ceinture est le plus souvent surestimée.» A l'appui de cette constatation, je me permets de signaler que, récemment, des experts, qui ont examiné les décombres de l'avion suisse qui s'est abîmé en mer près de l'île de Madère, sont arrivés à la conclusion que plusieurs passagers avaient tenté en vain de se dégager de leur ceinture mais qu'ils n'avaient pu y parvenir soit parce que le verrouillage se trouvait bloqué, soit parce que, paniqués, ils avaient tiré sur leur ceinture en même temps qu'ils essayaient de la défaire. D'autre part, et sans vouloir donner de valeur absolue à une déclaration faite sous le coup de l'émotion, voici ce qu'a dit un rescapé de la tragédie routière du Bois-Noir, il y a quelques semaines: «J'ai tenté l'impossible, mais j'étais sûr que tout était vain. Ma voiture a pris feu. Etonné d'être encore vivant, j'ai crié à ma compagne; vite dehors! Nous avons pu sortir alors que la voiture flambait. Si nous avions eu la ceinture, je crois que nous aurions été carbonisés.»

J'en viens maintenant à un autre aspect de la question, plus important à mes yeux.

Lors de la procédure de consultation, engagée par le Conseil fédéral, un certain nombre de cantons et d'associations politiques et professionnelles pour la plupart de Suisse romande se sont prononcés contre la réintroduction obligatoire du port de la ceinture de sécurité. Vaud et Valais, tout en reconnaissant qu'elle peut être un moyen de protection efficace, s'élèvent contre l'obligation par

crainte d'une forte opposition de la population et parce qu'ils estiment qu'une mesure de ce genre constituerait une atteinte trop grave à la liberté personnelle. Fribourg et Genève approuvent la proposition fédérale, sous réserve que celle-ci ne soit valable qu'à l'extérieur des localités. A leur avis, chacun doit pouvoir décider librement de s'attacher ou non lorsqu'il circule en ville. Il me paraît qu'une telle argumentation est assez spécieuse et relève d'un compromis peu crédible entre la raison d'Etat et la liberté personnelle.

Il n'en reste pas moins que la mesure qui nous est proposée aujourd'hui est une entorse à un système juridique fondé sur les libertés et la responsabilité individuelles. Voici, à ce sujet, le point de vue du président de l'Association contre les abus technocratiques qui se propose de lancer éventuellement un référendum contre le nouvel article de la loi sur la circulation routière: «Une obligation légale ou une interdiction n'existait jusqu'ici qu'en fonction du bien général. Des limitations de vitesse, le contrôle de l'état du véhicule et des capacités du conducteur se justifient par un souci de sécurité publique, le contrôle des gaz d'échappement par le souci de protéger l'environnement. Mais l'obligation du port de la ceinture est d'une toute autre nature. Quoi qu'on puisse penser de la valeur de cet instrument, il est patent qu'en ne s'attachant pas, un conducteur prend une décision qui ne peut avoir aucune incidence sur la sécurité routière en général. Cette décision ne concerne que lui-même et la question qui se pose est la suivante: En vertu de quoi l'Etat s'arroge-t-il le droit d'interdire un comportement dont les effets ne pourront être dommageables que pour le seul intéressé?» Dans cette optique, je pense qu'il s'agit maintenant pour nous, législateurs, de cerner un problème délicat en analysant ce dernier sous l'angle de la liberté de l'individu, cette liberté à laquelle nul ne devrait pouvoir attenter dans la mesure où elle s'arrête à la frontière de celle d'autrui. Et je fais encore mienne cette citation du professeur Morange, de la Faculté de droit de Caen: «Le refus de port de la ceinture de sécurité, sans aucune répercussion possible sur la vie et la santé des tiers, peut être sanctionné par un Etat totalitaire, il ne saurait l'être par un Etat qui a l'ambition d'apparaître comme libéral.»

C'est pourquoi je vous demande de soutenir la proposition de M. de Chastonay et de biffer l'alinéa 5, lettre a, de l'article 57 nouveau qui modifie profondément la loi sur la circulation routière.

M. Thévoz: A l'occasion de la discussion sur la proposition de notre collègue M. de Chastonay, que j'appuie sans réserve, vous me permettez de dire encore quelques mots sur cette fameuse obligation de porter la ceinture. En guise de préambule, je tiens à déclarer que je suis personnellement un partisan convaincu du port de la ceinture de sécurité. Depuis de nombreuses années, et ceci en dépit de l'obligation première manière, j'ai pris l'habitude de m'attacher chaque fois que je prends le volant. Ce ne sont pourtant pas les statistiques d'accidents, ni les recommandations émanant de divers milieux qui sont à l'origine de cette habitude. Simplement, à mon avis, il me paraît aller de soi que le fait d'être attaché à son siège soit de nature à épargner des graves blessures en cas de collision ou de freinage d'urgence, et ceci pour les deux passagers du siège avant. Chacun est libre de contester cette évidence pour autant que ce soit à ses seuls risques et périls, mais il n'appartient pas, selon moi, à l'Etat de forcer les gens à prendre soin de leur personne malgré eux. Il n'y a donc à mon avis aucun mérite ou aucune vertu à s'attacher en prenant place dans une voiture. La prudence et je dirai même l'instinct de conservation devraient être suffisants pour amener chaque usager à observer cette discipline qui devient, du reste, vite une habitude nullement contraignante. Mais de là à décréter l'obligation générale de s'attacher, avec menaces de sanctions pénales ou civiles à l'endroit des récalcitrants, il y a un pas que je

me refuse à franchir. Ce serait à mon avis une mesure tracassière et liberticide qui apporterait surtout beaucoup de mauvaise humeur et de récriminations entre les usagers, d'une part, et les organes chargés de faire respecter la loi et de réprimer les contraventions, d'autre part. Je ne pense pas que cet état d'esprit soit de nature à inciter les automobilistes à conduire «feutré», comme l'on dit, à conduire avec le sourire et détendu pour le plus grand profit de la sécurité sur nos routes. D'autre part, je ne pense pas qu'une disposition légale à caractère tracassier soit de nature à développer l'esprit civique et le respect de nos institutions chez ceux qui jugent ces mesures superflues, voire provocantes.

Si les Chambres décident néanmoins de décréter cette fameuse obligation de s'attacher, je pense que le seul mérite de cette décision serait de permettre au peuple de trancher le débat, et ceci sans appel. Dans cette perspective, je déclare d'ores et déjà que je serai du côté des opposants, tant il est vrai que le référendum ne tarderait pas à être lancé contre une telle loi. Mais si l'on veut faire l'économie de cet exercice, je vous prie d'appuyer la proposition de M. de Chastonay.

Basler, Berichterstatter: Beim Antrag de Chastonay und dem modifizierten Antrag Soldini geht es um Artikel 57 Absatz 5 Alinea a, wonach der Bundesrat vorschreiben kann, dass Sicherheitsgurten benützt werden müssen. Dem hat Ihre Kommission mit 13 zu 1 Stimme zugestimmt. Wir lehnen daher den Antrag ab.

M. Wilhelm, rapporteur: Tout a été dit hier dans le débat d'entrée en matière et je ne puis que vous répéter que votre commission, par 13 voix contre 1, vous propose de rejeter l'amendement de Chastonay.

Une simple remarque. Tout à l'heure quelqu'un a dit que l'automobile est une forme essentielle de liberté. Moi je pense qu'en Suisse nous avons de grands progrès à faire, car l'automobile est et doit demeurer un moyen et non une fin en soi. Nous avons en Suisse des progrès à faire pour ce qu'on appelle «digérer la voiture», car l'idéal, à mon sens, serait d'atteindre cette relaxation, ce calme, ce feutrage – si l'on peut dire – de la circulation automobile comme dans les pays d'Amérique du Nord, dans les pays scandinaves ou anglo-saxons où la circulation est très fluide, mais où les conducteurs sont souriants et très relaxes, parce qu'ils acceptent de bon gré aussi bien de respecter les limitations de vitesse que des obligations telles que celle de la ceinture de sécurité. Il y a là, à mon sens, des progrès que nous devrions faire encore en Suisse dans ce domaine, où il y a beaucoup trop de stress au volant, beaucoup trop de nervosité et une espèce de concurrence déloyale entre conducteurs. Le climat devrait être amélioré; j'estime que le projet de loi qui nous est soumis est bénéfique et nécessaire à cet égard.

Je vous invite donc à ratifier les propositions de votre commission.

Bundesrat Furgler: Wir haben lange versucht, ohne Obligatorium Schutzwirkung zu erzielen – im Interesse des einzelnen Menschen und im Interesse der Gemeinschaft. Bedauerlicherweise sind wir gescheitert. Wenn ich Ihnen sage, dass zwischen Februar 1976 und Mai 1979 folgendes Absinken des Tragens der Sicherheitsgurten notiert werden musste, begreifen Sie meine Aussage.

Februar 1976:

– Innerorts Deutschschweiz 90 Prozent (Prozentsatz der angegurteten Lenker); Westschweiz 87 Prozent; Schweiz im Durchschnitt 89 Prozent.

Abgesunken bis Mai 1979:

Deutschschweiz 35 Prozent; Westschweiz 9 Prozent; Tessin 10 Prozent.

Februar 1976

– Ausserorts Deutschschweiz 92 Prozent; Westschweiz 91 Prozent.

(So verschieden scheinen die lieben Schweizer diesseits und jenseits der Sarine zum Glück doch nicht zu sein).

Mai 1979:

Deutschschweiz 45 Prozent; Westschweiz 28 Prozent; Tessin 11 Prozent.

Autobahn: Februar 1976:

Deutschschweiz 96 Prozent; Westschweiz 93 Prozent.

Mai 1979:

Deutschschweiz noch 64 Prozent; Westschweiz 48 Prozent; Tessin 44 Prozent.

Wenn ich Ihnen in diesem Zusammenhang noch einmal die Stelle in Erinnerung rufe, die aus dem Urteil unseres Eidgenössischen Versicherungsgerichts in Luzern ersichtlich ist, so deshalb, weil diejenigen, die von einem abgrundtiefen Mangel an Respekt vor den Freiheitsrechten, ja sogar von der Gefahr einer Verstaatlichung sprechen – hier soeben geschehen –, dann doch noch einmal zum Nachdenken angeregt werden sollten. In diesem Urteil stützt sich – ich wiederhole – das oberste Gericht unseres Landes auf das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz, und dieses bestimmt für den Fall, dass der Versicherte den Unfall grobfahrlässig herbeigeführt hat, dass die Leistungen der Versicherungsanstalt in einem dem Grade des Verschuldens entsprechenden Ausmass reduziert werden. Nach ständiger Praxis gilt als grobe Fahrlässigkeit jedes Missachten der Regeln elementarer Vorsicht, die jeder Mensch unter gleichen Umständen vernünftigerweise zum Verhüten der nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge voraussehbaren Schadenfolgen hätte beachten müssen. Im Ausdruck «hätte beachten müssen» zeigt sich, dass es hier um gerichtlich erhobene Anforderungen und Massstäbe geht, die sich nicht nach den Vorstellungen, Gebräuchen oder allenfalls Missbräuchen unter Umständen recht breiter Bevölkerungskreise richten. Nach der Rechtsprechung kann auch eine Unvorsichtigkeit eines Motorfahrzeugführers, durch welche keine Strassenverkehrsvorschrift verletzt wird und durch die er einzig sich selber gefährdet, einen Grund zur Reduktion der Versicherungsleistungen bilden. Es muss allerdings ein rechtserheblicher ursächlicher Zusammenhang zwischen der Missachtung der Vorsichtsregeln durch den Versicherten und der Entstehung oder Verschlimmerung des Schadens vorhanden sein. Diejenigen unter Ihnen, die sich schon mit Haftpflichtrecht befassen mussten, wissen, dass im Grunde genommen vier Tatbestandselemente immer gegeben sein müssen, um einen Rechtsanspruch erheben zu können: Es muss ein Schaden, ein Kausalzusammenhang und eine Rechtswidrigkeit bestehen, und es muss noch eine Schuld dazukommen, wobei bei der sogenannten Erfolgshaftung Haftpflichten entstehen können auch ohne jedes Verschulden. Dann immer noch im gleichen Urteil: Durch ein plötzliches und unbeabsichtigtes Ereignis, das auf mehr oder weniger ungewöhnliche äussere Ursachen zurückzuführen ist, wird freilich das herbeigeführt, was in der versicherungsrechtlichen Praxis als Unfall gilt. Dieses Ereignis braucht indessen nicht notwendigerweise auf ein Verschulden des Versicherten zurückführbar zu sein. Es kann auch von andern Personen oder durch höhere Gewalt herbeigeführt worden sein. Denken Sie an die unzähligen Fälle, wo korrekt fahrende Automobilisten durch den Zusammenstoss mit dem Fahrzeug eines unkorrekt entgegenkommenden Fahrers getötet worden sind. Das Unfallgeschehen kann sehr wohl von einem andern Verkehrsteilnehmer oder aber durch schicksalshafte Vorgänge in Gang gesetzt worden sein. Der dafür nicht verantwortliche Fahrzeuginsasse kann sich gleichwohl grobfahrlässig selbst gefährden, wenn er eine nicht vorgeschriebene, aber elementare Selbstschutzmassnahme für eine ihm aufgezwungene Unfallsituation unterlassen hatte. Wie wenden Sie sich an die Gerichte, die so urteilen? Sprechen Sie dort auch von Verletzung der Freiheitsrechte? Das sind unsere obersten Gerichte, und ich meine, Sie interpretieren unsere Freiheit sehr richtig, indem Sie sagen: Freiheit ist mit Verantwortung gepaart, und zwar in jedem

einzelnen Fall. Ich finde es schade, dass man hier unsern Mitbürgern vorgaukelt, der Bundesrat gehe mit Lächeln daran, die Freiheitsrechte einzuschränken. Das ist ein Vorwurf, der mir dauernd entgegönt. Begründen Sie ihn doch bitte etwas anders als indem man einfach sagt: das ist eine Demarche gegen die Freiheit in unserem Staat. Die tiefe Absicht des Bundesrates ist, Menschen zu schützen, weniger Verkehrstote, weniger schwerwiegende Unfallfolgen, weniger Krüppel und weniger Patienten in den Spitälern. Er will, dass es den Menschen in diesem Staat besser geht. Ich frage: Ist das wirklich gegen die wohlverstandene Freiheit? Das eidgenössische Versicherungsgericht hat durch Plenarentscheid befunden, dass das Nichtanschnallen (unter Vorbehalt besonderer Umstände) als Missachtung einer elementaren, von jedermann in der betreffenden Lage und unter denselben Bedingungen einzuhaltenden Vorsichtsmassregel zu gelten hat. So das Gericht; denn die Sicherheitsgurte ist geeignet, bei plötzlicher Tempoverminderung den Anprall des Kopfes an Fahrzeuteilen zu verhindern. Hierdurch werden bei mässiger Geschwindigkeit unverhältnismässig schwere Verletzungen verhindert; bei Unfällen, die sich bei hoher Geschwindigkeit ereignen, wird ferner grössere Sicherheit geschaffen, insbesondere gegen das meist äusserst folgenschwere Hinausgeschleudertwerden aus dem Fahrzeug.

Ich bin überrascht, dass man von einem einzigen Fall spricht, der genügen würde – wenn er negative Folgen hätte –, um eine Massnahme, die sich für alle übrigen Fälle als Hilfe erweisen würde, nicht einzuführen. Handeln Sie tatsächlich so in Ihrem privaten Leben? Niemals.

Meine Bitte bei der Weiterverfolgung dieser Vorlage geht auch an alle Gegner. Mir scheint, dass selbstverständlich jeder das Recht hat, nein zu sagen; aber man sollte nicht dem Bundesrat und jenen, die die Gurtentragpflicht empfehlen, vorwerfen, sie würden den Freiheitsbereich, der in diesem Staate entscheidend ist, für den ganzen freien Staat Schweiz leichtfertig torpedieren; Normenproduzenten seien sie, gegen die es einzuschreiten gelte. Darf ich Sie fragen, ob Sie sich in Ihren Freiheitsrechten verkürzt fühlen, wenn Sie vor einer roten Ampel anhalten? Darf ich Sie fragen, ob Sie sich in Ihren Freiheitsrechten verkürzt fühlen, wenn Sie nach Gesetz und Verordnung den Fahrzeugführer als Mitfahrer nicht stören dürfen? Darf ich Sie fragen, ob Sie sich in Ihren Rechten verkürzt fühlen, wenn Sie vor einer Barriere anhalten? Darf ich Sie fragen, ob Sie sich in Ihrer Freiheit verkürzt fühlen, wenn Sie generell die Pflicht erfüllen müssen (nach Strassenverkehrsgesetz, das ich gestern zitiert habe), mit pflichtgemässer Aufmerksamkeit zu fahren?

Nach den letzten Voten habe ich das ungute Gefühl, ein völlig entspannter Dialog in dieser so wichtigen Frage sei fast nicht mehr möglich; das ist höchst bedauerlich. Kommen Sie mit mir zu den Paraplegikern, und sprechen Sie dann mit einem jungen Mann, der durch ein solches Verhalten zeitlebens (er ist 30 Jahre jünger als ich) ans Bett gefesselt sein wird. Bitte, man kann auch darüber lächeln, denn er hätte auch in irgendeiner anderen Weise in seiner körperlichen Integrität durch einen Unfall betroffen werden können. Aber hier werden Dinge vermischt, die man nicht vermischen sollte. So rufe ich Ihnen diese Sachlage noch einmal in Erinnerung und schliesse mit folgender Bemerkung (weil Sie sich angesichts der Phon-Lage in diesem Saal sicher wichtigeren Dingen zuwenden wollen):

Ich verahre mich dagegen, dass der Bundesrat die Freiheitsrechte leichtfertig verletze. Er verletzt sie nicht. Er hat hier festgestellt, zur Freiheit gehöre auch, dass möglichst viele Menschen in diesem Staat trotz den dem Auto inhärenten Risiken autofahren, mitfahren können sollten, ohne für den Rest ihres Lebens unter Unfallfolgen leiden zu müssen. Wenn man die Abwehrmassnahme kennt, die sich Gurte nennt, dann hatte der Bundesrat die Pflicht, Ihnen dieses Obligatorium zu beantragen. Es liegt in Ihrer Verantwortung, das anzunehmen oder abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	118 Stimmen	:
Für den Antrag de Chastonay	29 Stimmen	:

Abs. 5 Bst. b, Ziff. II*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Al. 5 let. b, ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Gesetzentwurfes	130 Stimmen
Dagegen	18 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats**Abschreibung – Classement*

Präsident: Bundesrat und Kommission beantragen, die beiden folgenden Motionen abzuschreiben: Motion der Nationalratskommission betreffend Ergänzung des Strassenverkehrsgesetzes und die Motion Auer (77.417) betreffend Gurten- und Schutzhelmobligatorium.

Ein Gegenantrag liegt nicht vor; Sie haben so beschlossen.

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 11.12.1979
Séance du 11.12.1979

die Eintretensdebatte gesamthaft geführt wird, während dann die Detailberatung einzeln vorgenommen werden soll.

Der Bundesrat unterbreitet uns mit Botschaft vom 17. Januar 1979 Bericht und Antrag auf Revision der Artikel 12 und 57 des Strassenverkehrsgesetzes. In Artikel 12 Absatz 4 (neu) soll die Bekanntgabe von gewissen Typenprüfungsergebnissen gesetzlich ermöglicht und geregelt werden. Mit einem neuen Absatz 5 in Artikel 57 soll der Bundesrat mit der Kompetenz ausgerüstet werden, a. das Tragen von Sicherheitsgruten in Autos obligatorisch zu erklären und b. Führer und Mitfahrer von motorisierten Zweirädern zum Tragen von Schutzhelmen zu verpflichten.

Der Nationalrat, dem die Priorität zustand, hat in der Herbstsession die Vorlage behandelt und verabschiedet. Gegenüber der bundesrätlichen Fassung hat die Grosse Kammer zwei wesentliche Änderungen vorgenommen:

1. Die zwei Neuerungen in den beiden Artikeln wurden gesondert in separate Vorlagen mit Beschlussentwürfen verpackt, um nicht das an und für sich Unbestrittene – ich denke an die Typenprüfungsergebnisse – zusammen mit Bestrittenem – Gurtentragpflicht – dem Referendumschicksal aussetzen zu müssen.

2. Die Veröffentlichung der Typenprüfungsergebnisse betreffend Lärm- und Abgaswerte wurde mit 86 zu 50 Stimmen obligatorisch erklärt. Der Bundesrat sah eine für ihn fakultative Lösung vor, wollte aber Bund und Kantone verpflichten, auf Anfrage hin Auskunft zu geben. Der Verschärfung wurde in der Schlussabstimmung gemäss Vorlage A mit 136 gegen 1 Stimme zugestimmt.

Das Gurten- und Helmtragobligatorium war an und für sich stark umstritten. Eine Minderheit wollte von einer Penalisierung absehen, indem der Bundesrat lediglich die Tragpflicht mit zivilrechtlicher Folge sollte vorschreiben können. Diese Lösung wurde mit 82 zu 33 Stimmen verworfen.

Schliesslich wurde ein Antrag, nur das Helmtragobligatorium einzuführen, nicht aber das Gurtentragobligatorium, mit 118 zu 28 Stimmen abgelehnt. Die Gesetzesvorlage B passierte in der Schlussabstimmung mit 130 zu 18 Stimmen.

Gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen zu den beiden Zielsetzungen. Zunächst zum Problem der Typenprüfungsergebnisse gemäss Absatz 4 des Artikels 12. Umweltschutzorganisationen forderten 1974 im Zusammenhang mit der Behandlung eines bundesrätlichen Berichtes über Abgase und Lärm der Motorfahrzeuge, dass für den Umweltschutz wichtige Typenprüfungsergebnisse künftig nicht mehr als Amtsgeheimnis zu behandeln, sondern regelmässig zu veröffentlichen seien. Mit einer Motion wurde der Bundesrat verpflichtet, der Bundesversammlung eine Revision von Artikel 12 mit einem neuen Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes vorzulegen, mit welcher die Freigabe der Typenprüfungsergebnisse gesetzlich geregelt werden soll. Zweck des Umweltschutzes ist es, den Menschen und seine natürliche Umwelt gegen schädliche oder lästige Einwirkungen zu schützen. Lärm und Abgase der Motorfahrzeuge gehören zu jenen Belastungen, die geradezu einer Bekämpfung rufen. Das Umweltbewusstsein kann jedoch schon beim Kauf eines Fahrzeuges dadurch gefördert werden, dass geringe Lärm- und Abgasleistung zum Qualitätsmerkmal für Motorfahrzeuge werden. Dazu braucht es Informationen über das Umweltverhalten der Fahrzeuge. Diese Information wird möglich gemacht durch die Freigabe der Typenprüfungsergebnisse. Rechtlich ist dies aber nur über eine gesetzliche Bestimmung möglich.

Eine Lösung, wie sie die bereits erwähnte Motion mit dem ausgearbeiteten Gesetzentwurf vorsah, hätte eine grosse rechtliche Tragweite, indem darin die Freigabe aller Resultate enthalten ist, unbekümmert darum, ob diese etwas mit dem Typenschein zu tun haben oder nicht. Dadurch wäre die Preisgabe von Werkgeheimnissen und Werkzeichnungen nicht nur möglich, sondern sogar zur Pflicht geworden. Dies liegt nicht im Interesse der Sache. Bei der Detailberatung werden wir uns noch zur Art der Bekannt-

79.001

**Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification de la loi**

Botschaft und Gesetzentwurf vom 17. Januar 1979 (BBI I, 229)

Message et projet de loi du 17 janvier 1979 (FF I, 217)

Beschluss des Nationalrates vom 17./18. September 1979

Décision du Conseil national du 17/18 septembre 1979

Antrag der Kommission

Eintreten

Proposition de la commission

Entrer en matière

Weber, Berichterstatter: Ich setze voraus, dass Sie einer Zweiteilung der Vorlage grundsätzlich zustimmen, dass ich meinen Bericht aber zu beiden Teilen abgebe und auch

gabe der Prüfungsergebnisse äussern müssen. Ich habe bereits erwähnt, dass der Nationalrat eine Verschärfung dieser Bestimmung vorgenommen hat. Ihre Kommission möchte nicht abschwächen, aber alles noch mehr den praktischen Bedürfnissen anpassen.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf den ersten Teil der Vorlage einzutreten und ihr in der abgeänderten Fassung zuzustimmen.

Zur zweiten Vorlage: Hier geht es um das Gurten- und Helmtragobligatorium. Das Gurtentragproblem hat in der Vergangenheit schon viel zu reden und schreiben gegeben. Ein kurzer geschichtlicher Rückblick dürfte in diesem Zusammenhang quasi als Gedächtnisauffrischung nicht schaden. Es seien folgende Feststellungen gemacht: Trotz Aufklärungsaktionen war zur Zeit der Freiwilligkeit der Benützung der Gurten wohl gestiegen, aber gesamthaft gesehen immer noch bedenklich tief. Die in den vorhergehenden zehn Jahren gemachten Erfahrungen und Untersuchungen haben ergeben, dass bei Benützung der Gurten die Zahl der bei Verkehrsunfällen entstehenden schweren Verletzungen um 70 Prozent zurückgingen und dass die Todesquote entsprechend vermindert werden konnte.

Abgesehen von grossem Leid, das durch Verkehrsunfälle entstehen kann, muss jährlich durch diese Unfälle ein volkswirtschaftlicher Schaden von zirka 1,5 Milliarden Franken hingenommen werden. Durch das Fehlen der Einsicht bei der Mehrheit drängte sich ein Obligatorium auf. Dem Einwand, dieses bedeute einen grossen Eingriff in die persönliche Freiheit des einzelnen, kann entgegengehalten werden, dass die Gemeinschaft für die aus der Unterlassung des Gurtentragens entstehenden Schäden aufkommen muss und somit die individuelle Freiheit mit den Interessen der Gesamtheit in Widerspruch steht. Der Bundesrat hatte schon früher von sich aus in Richtung Gurtenobligatorium hingewirkt. Parlamentarische Vorstösse ermunterten ihn zum raschen Handeln. So wurde auf den 1. Januar 1979 die Gurteneinbaupflicht verfügt. Nach Abklärung von rechtlichen und technischen Fragen durch die Polizeiabteilung des Justiz- und Polizeidepartementes und durch eine Arbeitsgruppe, die sich vorwiegend aus Vertretern der verschiedenen Verkehrsverbände rekrutierte, folgte die Vorschrift, dass für neu in den Verkehr gesetzte Fahrzeuge nur noch Dreipunktgurten zugelassen werden. Gleichzeitig folgte die Einbaupflicht für Lieferwagen und Kleinbusse.

Die Einführung des Gurtenobligatoriums war fällig. Die Verordnung vom 13. November 1962 über die Strassenverkehrsregeln wurde in der Folge nach einer Vernehmlassung im Jahre 1973 geändert, womit das Tragen von Gurten für die Vordersitze bei Personenwagen auf den 1. Januar 1976 obligatorisch eingeführt und das Mitfahren von Kindern unter acht Jahren auf den Vordersitzen untersagt wurde. Der Bundesrat stützte die Bestimmungen auf Artikel 57 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes ab. Die betreffende Bestimmung lautet wie folgt: «Der Bundesrat kann weitere Verkehrsvorschriften erlassen.»

Die Zahl der Gurtenbenützer verdoppelte sich. Die Zahl der Verletzten ging stark zurück. 1976 ging die Zahl der bei Autounfällen getöteten Insassen gegenüber dem Vorjahr um fast 13 Prozent zurück. Die Zahl der verletzten Personenwagenlenker verringerte sich um fast 10 Prozent. Das Obligatorium funktionierte mehr oder weniger gut, aber immerhin mit sichtbaren Erfolgen, gemessen an den rückläufigen Ziffern der Verkehrstoten und Verletzten, und zwar bis zum Herbst 1977, als der Kassationsgerichtshof des Bundesgerichtes und ein paar Wochen später die staatsrechtliche Kammer des Bundesgerichtes gestützt auf eingegangene Beschwerden entschieden, dass die Rechtsgrundlage für die entsprechende Bestimmung in der Verordnung nicht genüge.

Das Gurtenobligatorium ist keine Verkehrsvorschrift im Sinne des zitierten Artikels 57 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes. Es kann nicht vom Bundesrat verordnet

werden, sondern muss durch ein Bundesgesetz eingeführt oder darauf abgestützt werden können. Bedauerlicherweise konnte das Obligatorium nicht durch ein kurzfristiges Provisorium bis zur gesetzlichen Regelung weitergeführt werden, was im Interesse der Kontinuität wünschbar gewesen wäre. Die Disziplin ging rasch zurück, die Gurten wurden immer weniger freiwillig getragen, die Zahl der tödlich Verletzten nahm bereits 1977 um 77 Personen oder 17 Prozent zu. Diese ungewollte Entwicklung hielt leider bis heute an.

Die Kommission liess sich von folgenden Tatsachen leiten: Schon vor Einführung des Gurtenobligatoriums haben in- und ausländische Untersuchungen gezeigt, dass das Tragen von Sicherheitsgurten zwar nicht oder nur in unbedeutendem Mass zu einer Verminderung der Unfallhäufigkeit führt, wohl aber zu einer solchen der Unfallschwere, wenigstens für die Lenker und Mitfahrer von Autos. Entgegen der oft gehörten Meinung, die sich auch in der gegenüber dem Autobahn- und Ausserortsverkehr geringeren Tragquote im Innerortsverkehr manifestiert, führt das Tragen der Sicherheitsgurten gerade im Innerortsverkehr zu einer beträchtlichen Reduktion der Unfallschwere. Die Erfahrungen in der Zeit des Obligatoriums haben das eindeutig bestätigt.

Schliesslich die Vorwürfe, das Tragen der Gurten bringe auch Gefahren: Trotz der positiven Erfahrungen, mehrfach und eindeutig nachgewiesener Erfolge und der Publizität hierüber, gibt es Schauergeschichten und Legenden, die am Biertisch und anderswo über die Schädlichkeit von Sicherheitsgurten kolportiert werden. Die Insassen von sich bei einem Unfall überschlagenden Autos seien nur deshalb getötet worden, weil sie angeschnallt gewesen und deshalb nicht herausgeschleudert worden seien. Dasselbe treffe auch auf Verunfälle zu, die in Gewässer stürzten und sich wegen der Gurten nicht hätten befreien können. Bei Seitenkollisionen nützten die Gurten nicht nur nichts, sondern verursachten im Gegenteil schwere Unfallfolgen. Das Gurtenobligatorium wird vielfach als unangebrachter Eingriff in die persönliche Freiheit betrachtet, als eine staatliche Bevormundung des Menschen und als Anmassung. Der Staat habe einfach kein Recht, sich in die rein privaten Bereiche einzumischen; das Gurtenobligatorium sei ein Gesslerhut und ein weiterer Schritt in der Salamitaktik zur Beschneidung der persönlichen Freiheiten.

Abgesehen davon, dass der Nichtgurtentragende nicht nur sich selbst gefährdet, sondern auch seine Mitfahrer, weil mit den erwähnten Untersuchungen jedenfalls nachgewiesen wird, dass beim Unfall die Sicherheitsgurten die Wahrscheinlichkeit der weitem Beherrschung des Fahrzeuges erhöht, gibt es auch hier keine absolute Freiheit. Alle Freiheitsrechte sind zumindest beschränkt durch die öffentliche Ordnung. Was bezüglich der Sicherheitsgurte festgestellt wurde, gilt sinngemäss auch für ein Obligatorium des Tragens von Sturzhelmen für Motorradfahrer und Mofafahrer, sofern die Höchstgeschwindigkeit ihres Fahrzeuges eine bestimmte Grenze überschreitet. In der Bundesrepublik Deutschland zum Beispiel ist das Tragen von Schutzhelmen für Führer und Beifahrer von Kleinmotorrädern mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von über 40 Kilometern längst obligatorisch. Im Unterschied zu den Sicherheitsgurten dienen Helme ausschliesslich dem Selbstschutz. Bekannt ist die im Bundeshaus eingebrachte Petition gegen das Gurtenobligatorium, die 96 000 Unterschriften aufwies. Wir wissen also, es gibt auch Gegner des Gurtenobligatoriums.

Am Rande sei noch bemerkt, dass der Bundesgerichtsentscheid unter namhaften Juristen nicht ohne Zweifel an der Richtigkeit der Begründung hingenommen wurde. Der Bundesrat hat dennoch richtig gehandelt, indem die beanstandete Verordnungsbestimmung unter Inkaufnahme aller Folgen rückgängig gemacht wurde.

Rückblickend muss gesagt werden, dass der Sache besser gedient gewesen wäre, wenn das Bundesgericht die Ver-

ordnungsbestimmung *pro rata temporis* in Kraft gelassen hätte, bis durch einen sofortigen Erlass einer entsprechenden Gesetzesbestimmung die rechtliche Grundlage geschaffen gewesen wäre. Dieses Bedauern betreffs verpasster Gelegenheiten liegt darin begründet, dass damit dieser eklatante Abfall in der Gurtentragquote und damit auch viel Leid hätten vermieden werden können. Es gibt heute noch Leute, die glauben, durch Aufrufe und Appelle an den guten Willen der Autofahrer das Tragen der Gurten fördern zu können. Die Erfahrung der vergangenen Monate hat diese Hoffnung total zerstört. Von allen Seiten wurde versucht, mit dem Ueberzeugungsverfahren ein vermehrtes Gurtentragen zu erreichen. Der Erfolg ist praktisch gleich Null. Dies beweisen auch die allerneuesten Zahlen. Hatten wir 1976 innerorts in der Deutschschweiz eine Tragquote von 90 Prozent, betrug diese im September 1979 noch 32 Prozent. In der Westschweiz sank sie in der gleichen Zeit von 87 Prozent auf 9 Prozent und im Tessin gar von 63 Prozent auf ganze 4 Prozent. Das gibt einen gesamtschweizerischen Schnitt von noch 26 Prozent gegenüber 89 Prozent im Jahr 1976.

Den gleichen rapiden Abfall stellt man auch ausserorts fest, nämlich von 92 Prozent auf 38 Prozent im Schnitt, und zwar verschieden in den drei erwähnten Regionen. Sogar auf Autobahnen, wo man annehmen könnte, dass das Bewusstsein, das Tragen der Gurten sei wirklich nötig, besonders stark vorhanden sei, tragen lediglich noch etwas über 50 Prozent die Gurten gegenüber 95 Prozent im Jahre 1976. Dabei sollte doch die Schutzwirkung der Gurten zur Genüge bewiesen sein. Bis zu 60 Kilometer pro Stunde Geschwindigkeit bieten sie praktisch hundertprozentigen Schutz vor schweren und tödlichen Verletzungen. Die erschreckend starke Zunahme der Verkehrsunfälle mit tödlichem Ausgang oder mit schweren Körperverletzungen als Folge des Nichtgurtentragens sollte Beweis genug sein, dass rasches Handeln mehr als nötig ist.

Man ist auch dem häufig vorgebrachten Einwand, die Gefahr, durch das Tragen der Gurten schwer verletzt oder getötet zu werden, sei gross, auf den Grund gegangen. Die Untersuchungen an der Uni und an der ETH Zürich haben gezeigt, dass eine solche Gefahr tatsächlich bestehen kann. Mit 0,65 Prozent ist diese aber ausserordentlich gering. Deshalb auf ein Obligatorium zu verzichten, ist keineswegs begründet, wenn man demgegenüber jene Zahlen an Menschen betrachtet, die dank der Gurten am Leben erhalten oder vor schweren Unfallfolgen geschützt worden sind.

In diesem Zusammenhang sind wir von einem Mitbürger aus Luzern auf die Notwendigkeit eines Versicherungsschutzes für Gurtenopfer hingewiesen worden. Unser Ratskollege Munz hat dem Mann in kompetenter Art die Gründe dargelegt, warum eine solche Risikodeckung nicht ohne grosse Bedenken in Erwägung gezogen werden könnte. Ich nehme an, dass Herr Munz nötigenfalls selbst diese seine Meinung vortragen wird.

Stichwortartig sei lediglich erwähnt: Auch solche Fälle sind praktisch alle durch Versicherungsleistungen abgedeckt: Unfallversicherung, SUVA, Insassenversicherung usw.

Des weiteren wird es oft schwer sein, den Beweis zu erbringen, ob das Gurtentragen den Tod eines Lenkers oder Mitfahrers verschuldet hat oder nicht. Wahrscheinlich würden mehr Prozesse entstehen als uns lieb wäre. Der Mann hat die erste Idee fallenlassen, möchte aber, dass im Anschluss an die Einführung des Gurtenobligatoriums die Versicherungsgesellschaften motiviert werden könnten, freiwillig auch solche Fälle abzudecken, da ja auf der anderen anderen Seite durch das Gurtentragen weniger Schadenfälle zu übernehmen wären. Er denkt an ein Gentlemen's agreement zwischen Versicherungsgesellschaften und Verkehrsverbänden. Das steht allerdings heute nicht zur Diskussion. Ich lege aber Wert darauf, diese Idee hier vorzutragen, nachdem sich ein Mitbürger auf solch sympa-

tische Art zu Wort gemeldet hat und nach Lösungen suchen hilft.

Zur Aufteilung der Vorlage: Die nationalrätliche Kommission hat sich mit der Möglichkeit befasst, der Gedanke der Veröffentlichung der Typenprüfungsresultate könnte wohl beim Volk ankommen, hingegen müsse man bei den Gurten- und Helmobligatorien mit einer beachtlichen Gegnerschaft rechnen. Um nicht beides gefährden zu müssen, ist der Nationalrat den Ueberlegungen gefolgt und hat der Zweiteilung zugestimmt. Damit wird dem Bürger Gelegenheit geboten, sich differenzierter zu äussern. In unserer Kommission wurde gar die Frage ventiliert, ob nicht sogar der zweite Teil noch einmal gespalten werden müsste, nämlich in eine Vorlage für das Gurtenobligatorium und eine solche für das Helmobligatorium. Das liesse sich wohl machen, würde vom Bürger aber vermutlich nicht verstanden.

Ein Minderheitsantrag in der Kommission, auf das Gurtenobligatorium zu verzichten, d.h. es bei Streichung von Litera a im Artikel 57 und es beim Helmobligatorium bewenden zu lassen, wurde mit allen gegen eine Stimme abgelehnt.

Die Verfassungsmässigkeit ist durch die Bestimmung in Artikel 37bis Absatz 1 der Bundesverfassung gegeben. Darnach ist der Bund befugt, Vorschriften über Automobile und Fahrräder aufzustellen. Ich verweise auf die diesbezüglichen Erklärungen unter Abschnitt 41 auf Seite 24 der Botschaft.

Mit den Gesamtabstimmungen wurde bei dem Gesetzentwurf A, inklusive Abänderungsantrag, einstimmig, bei dem Gesetzentwurf B mit allen gegen eine Stimme entschieden, dem Ständerat Eintreten auf die Vorlagen und Zustimmung zu den Gesetzestexten zu beantragen.

Bezüglich des Abänderungsantrages der Kommission werde ich bei der Detailberatung das Wort ergreifen.

Präsident: Ich beantrage Ihnen die Eintretensdebatte über beide Bundesbeschlüsse gemeinsam durchzuführen und nachher die Beratung getrennt vorzunehmen.

M. Genoud: Je veux tout d'abord préciser que je ne m'en prends pas du tout à la ceinture de sécurité comme telle, qu'au contraire je la boucle régulièrement, à l'exception des circonstances où je circule sur de petits chemins de montagne et où l'expérience, hélas! pratique et douloureuse, m'a fait découvrir, dans deux cas bien précis, que les seules victimes d'accidents étaient celles qui étaient restées dans le véhicule et qui n'avaient pas eu la chance d'être éjectées. Mais je considère que, dans le cadre de l'amélioration constante de nos réseaux routiers, aujourd'hui, il est bien vrai que ce nombre de chemins sinueux a tendance à diminuer, que d'une façon générale nos routes permettent une circulation aisée et rapide et que dans ces circonstances, il est généralement préférable de boucler sa ceinture de sécurité.

Malgré cette réserve, il me semble que le problème beaucoup plus important qui doit être abordé est celui de savoir si l'atteinte à la liberté individuelle n'est pas trop grande par rapport au bénéfice qu'on peut en attendre et, d'autre part, si la fiabilité de l'appareil, de l'équipement est suffisant pour qu'on contraigne si totalement tous les automobilistes à user obligatoirement de leur ceinture de sécurité. Je crois que nous devons quand même reconnaître, selon des relations dont nous avons pu prendre connaissance, des études qui ont été faites, pas seulement chez nous, mais plus particulièrement à l'étranger, qu'il y a bien des cas où la ceinture de sécurité peut même être accusée de créer une aggravation de risques et même d'être la cause de la fin tragique d'un accident de circulation. Cette fiabilité, trop relative à elle seule, devrait nous dissuader de la rendre obligatoire. D'autre part, il me semble qu'il y a un risque non négligeable dans cette volonté de vouloir tout réglementer, même si un certain avantage général n'est pas discutable, et que cette façon de faire

pourrait nous entraîner dans la voie de réglementations toujours plus nombreuses qui, à la longue, aboutiraient à une réelle mise sous tutelle de tous les citoyens. On ose à peine imaginer, lorsqu'on évoque la réduction des coûts sociaux qu'engendrerait, selon le Conseil fédéral, le port obligatoire de la ceinture de sécurité, où pareil raisonnement pourrait nous conduire. Qu'il suffise de considérer combien coûte cher à l'économie – en frais médicaux en général – la pratique de certains sports, plus particulièrement un grand favori des Suisses, la pratique du ski. Ose-t-on penser que, pour tenir compte de ces coûts et pour viser une réduction de ces coûts sociaux, un jour on légifère pour exiger un minimum de forme athlétique pour pouvoir s'élaner sur les pistes? On peut aussi se poser la question de savoir, si l'on considère toujours cette même réduction des coûts sociaux, si on ne nous demandera pas d'interdire purement et simplement toute consommation de tabac, de boissons alcooliques et, pourquoi pas un jour, de repas de fin d'année un peu trop copieux, toutes choses qui portent atteinte à la santé et qui, par voie de conséquence, causent des frais à la collectivité.

Il me semble que toutes ces raisons font qu'il est difficilement acceptable que, pour la première fois, on s'en prenne, par une obligation contraignante, à un comportement personnel où la liberté individuelle devrait pouvoir encore être respectée, où le libre arbitre de l'intéressé devrait pouvoir demeurer la règle. Je me suis abstenu de faire une proposition de non-entrée en matière. La très touchante unanimité de la commission telle qu'elle apparaît d'après le dépliant qu'on nous a distribué m'a incité à ne pas provoquer une perte de temps, car je crois que l'issue de la cause est déjà entendue. Je tenais simplement à dire pourquoi je ne peux pas souscrire à cette modification de loi qui nous est proposée en ce qu'elle regarde le port obligatoire de la ceinture de sécurité. C'est la raison pour laquelle je voterai contre cette modification en votation finale.

Miville: Herr Genoud hat der ständerätlichen Kommission, die dieses Geschäft behandelt hat, nicht angehört. Der Standpunkt, den er heute einnimmt, ist in der Kommission von einem anderen hochgeschätzten welschen Kollegen vertreten worden. Wenn Herr Genoud unserer Kommission angehört hätte, wäre ihm ebenfalls das umfangreiche Material zugegangen, mit dem wir uns auseinandersetzen hatten. Es sind zahlreiche Untersuchungen exakter, wissenschaftlicher Art angestellt worden, die darlegen, dass die Zahl der Fälle, in denen ein Unfall wegen des Tragens der Sicherheitsgurte möglicherweise schlimmere Folgen für den Verunfallten zeitigt hat, als wenn keine Gurte getragen worden wäre, sich weit unter 1 Prozent bewegt. Unser Kommissionspräsident hat auf diese Tatsache bereits hingewiesen. Ganz eindeutig überwiegen die Unfälle, bei denen das Tragen der Gurten dazu führt, dass ein Unfall nicht schwerste Folgen nach sich zieht. In dieser Frage kann man nicht, Herr Genoud, das hohe Lied des frei einzugehenden Risikos singen. Wir haben eine menschliche Gesellschaft aufgebaut, in der jeder für den andern obligatorisch einzustehen hat. Ich verweise auf das Gesundheitswesen, die Steuern, die Sozialversicherungsbeiträge, insbesondere die AHV- und IV-Renten usw. Wir haben also ein System geschaffen, das es uns in weiten Bereichen nicht mehr erlaubt, einfach zu sagen: Ich mache, was ich will, und für allfällige Folgen, die aus meinem Verhalten resultieren, soll die Allgemeinheit aufkommen. Wenn Sie in ein Flugzeug steigen, Herr Genoud, schnallen Sie sich übrigens ebenso an wie alle andern Flugpassagiere auch, wenn das Leuchtsignal «Fasten seat belts» sichtbar wird, und wenn Sie es nicht täten, würden Sie von der Stewardess freundlich, aber bestimmt dazu angehalten.

Was ich hier ausgeführt habe, ist auch in der Sitzung der Kommission zum Ausdruck gekommen. Es lag mir deshalb daran, diese Gedanken auch jetzt, als Antwort auf das

Votum von Herrn Genoud, vorzutragen. Ich bitte Sie, auf die Gesetzesvorlage einzutreten.

Bundesrat Furgler: Die Gesetzesvorlage umfasst zwei Gegenstände. Einmal soll durch die Schaffung der gesetzlichen Grundlage zur Veröffentlichung der bei Typenprüfungen festgestellten Abgas- und Lärmwerte der Motorfahrzeuge einem berechtigten Begehren aus Umweltschuttkreisen entsprochen werden, und zum andern kann durch die Wiedereinführung der Gurtentragpflicht die Sicherheit im Strassenverkehr wesentlich erhöht werden. Zur Veröffentlichung der Ergebnisse der Typenprüfung brauche ich hier aufgrund der Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten Weber und der vermutlich stillschweigenden Zustimmung nur sehr wenige Worte zu verlieren. Es liegt dem Bundesrat daran, dass wir alle als Automobilisten, Bürger dieses Staates, problembewusst bleiben und uns zu diesem Zwecke auch vor entscheidenden Handlungen, wie Kauf eines Fahrzeuges, aufgrund dieser Werte (Abgaswerte und Lärmwerte eines Fahrzeuges) ein selbständiges Urteil bilden können. Bisher war das nur beschränkt möglich, und die vorerwähnten Umweltschuttkreise haben wegen dieser Lücke immer wieder darauf verwiesen, dass diese Qualitätsmerkmale der Motorfahrzeuge auch bekanntgegeben werden sollten. Das ist die Begründung für die Gesetzesänderung, die wir nicht als Sondervorlage bringen wollten – ich habe das seinerzeit im Nationalrat und im Ständerat erklärt –, sondern zusammen mit einer andern anstehenden Gesetzesrevision, was nun heute geschieht. Ich halte dafür, dass es sich um eine zweckmässige, allen dienende kleine Revision handelt.

Weit umstrittener ist die Gurtentragpflicht, wobei die Helmtragepflicht, gleichsam unbemerkt hier mit im Raum, ebenfalls Gegenstand dieser Vorlage bildet. Es kann nicht bestritten werden, dass korrekt getragene Gurten ein sehr wirksames Mittel gegen Verletzungen bei Unfällen sind. Sie sind die meisten selbst Automobilisten, Sie wissen das ebenso gut wie ich. Wir haben uns bemüht, nicht nur aus dem Aermel zu legiferieren, sondern wir haben hier die wissenschaftlichen Erkenntnisse mit in die Botschaft eingebracht; auf allfällig nachteilige Möglichkeiten eines solchen Obligatoriums komme ich im Zusammenhang mit der Frage von Herrn Genoud sehr gerne noch zu sprechen. Seit dem 1. Januar 1971 werden in der Schweiz nur noch Personenwagen zugelassen, die mit Sicherheitsgurten für die Vordersitze ausgerüstet sind. Am 1. Januar 1976 wurde diese Einbaupflicht auch für Lieferwagen und Kleinbusse verordnet. Die Anforderungen an die Gurten wurden verschärft, so dass nur noch Sicherheitsgurten eingebaut werden dürfen, die sehr einfach in der Bedienung sind und die den Benutzer nicht gefährden. Wer von Ihnen mit den modernen Rollgurten fährt, hat vermutlich die gleiche Erfahrung gemacht wie ich selbst: Zuerst musste man sich überwinden und jetzt gehört es fast zur Bedienung des Fahrzeuges. Man steigt ein, schützt sich und fühlt sich merkwürdigerweise gar nicht mehr ganz wohl, das heisst es fehlt Ihnen etwas, wenn man es einmal vergisst.

Nun haben wir die Erfahrung gemacht, dass trotz aller Empfehlungen in Presse, Radio und Fernsehen zu Beginn dieses Jahrzehnts die Zahl der Gurtenbenutzer klein blieb. Das führte uns im Departement und im Bundesrat dazu, Ende 1972 ein Vernehmlassungsverfahren über die Frage der Einführung eines Tragobligatoriums durchzuführen. Weitgehende Zustimmung war das Ergebnis. Wir haben noch technische Probleme geklärt, haben versicherungsrechtliche Fragen studiert, ob ein Obligatorium verantwortbar wäre. Ich komme auf die Gerichtspraxis noch zu sprechen. Und am 1. Januar 1976 – gestützt auf die ganz eindeutigen Antworten aller Befragten – hat der Bundesrat gestützt auf Artikel 57 – vom Herrn Kommissionspräsidenten bereits erwähnt – die Vorschrift erlassen; das Obligatorium wurde eingeführt. Es handelt sich dabei um jenen Artikel im Strassenverkehrsgesetz, der den Bundesrat ermächtigt, weitere Verkehrsvorschriften zu erlassen. Die

Rechtsbasis für all diese vorerwähnten Einbauvorschriften für Gurten usw. ist bisher immer unbeanstandet geblieben. Das Bundesgericht hat mit Entscheid vom 2. September 1977 bzw. 5. Oktober 1977 die Gurtenpflicht praktisch aufgehoben, indem es ausführte, Artikel 57 – vorher zitiert – gebe dem Bundesrat nicht die Kompetenz, ein Obligatorium auf dem Verordnungsweg einzuführen, es brauche eine spezielle gesetzliche Grundlage. Es ist weder meine Absicht noch meine Kompetenz, hier bundesgerichtliche Urteile zu kommentieren oder zu kritisieren. Ich darf mit Bezug auf die kritische Sonde, die angelegt wurde, auf Herrn Professor Hans Huber in einem bedeutsamen Artikel – vom 1. Februar 1978 – verweisen und auch auf eine Aussage und Monographie von Herrn Karmann in der Schweizerischen Juristenzeitung. Aber dazu möchte ich mich mit folgender Feststellung begnügen: Gut wäre es gewesen, wenn man gleichsam bis zum Erlass der Gesetzesnorm eine Uebergangsordnung in Kraft gelassen hätte, weil das enorme Absinken der Zahl der Menschen, die die Gurten tragen, auf diese Weise hätte vermieden werden können. Leider ist das nicht geschehen.

Die Wirkung war nun ganz einfach katastrophal. Wenn wir im Jahre 1976 innerorts in der Deutschschweiz eine rund 90prozentige Beachtung erzielt hatten und in der Westschweiz eine 87prozentige, also fast gleich hohe Bénéutzerquote aufweisen konnten, so ist diese bis September dieses Jahres auf rund 32 Prozent in der Deutschschweiz, in der Westschweiz auf 9 Prozent und im Tessin auf 4 Prozent abgesunken. Das ergab innerorts einen Schnitt von 26 Prozent gegenüber den 89 Prozent im Jahre 1976. Ausserorts waren es anno 1976 in der deutschen Schweiz 92 Prozent, in der Westschweiz 91 Prozent, im Tessin rund 70 Prozent. Die Gegenwerte heute: Deutschschweiz 43 Prozent, Westschweiz 27 Prozent, Tessin 7 Prozent.

Diese Zahlen sprechen Bände. Wir haben den Versuch gemacht, die Freiwilligkeit zu fördern, und wir kennen die Resultate. Diese Resultate sind nun nicht gleichsam ein Zahlenspiel der Regierung, sondern hinter diesen Zahlen verbirgt sich eine unwahrscheinliche menschliche Tragödie: all die Toten, die Hinterbliebenen und das Leid in den Familien. Ich setze das ganz bewusst an die erste Stelle; hernach natürlich auch volkswirtschaftliche Schäden in zu bestimmender Millionenziffer. Ist das alles sinnvoll? Soll man das einfach in Kauf nehmen und sich damit abfinden, dass trotz einer hervorragenden Partnerschaft aller am Strassenverkehr interessierten Verbände, die ihrerseits ihre schöpferische Kraft einsetzen, um die Menschen zum freiwilligen Tragen der Gurte anzuhalten, dass trotz dem Fehlschlag solcher Operationen und dem dadurch entstandenen Schaden nun der Bundesrat die Hände in den Schoss legen könnte, um nichts mehr zu tun? Wir haben uns das sehr lange überlegt. Aber wir kamen zur Ueberzeugung, dass das ganz einfach nicht angängig wäre.

Wir haben auch wissenschaftlich untersuchen lassen, inwieweit eine getragene Gurte nun ihrerseits kausal werden könnte für eine Körperverletzung beim Träger, eine Idee, die ja vor allem Herrn Genoud beschäftigt und die vor ihm schon in der Kommission Herrn Bourgnécht beschäftigt hat. Wir konnten nachweisen, dass eine sehr, sehr geringe – weit unter einem Prozent liegende – Zahl überhaupt in Erwähnung und Erwägung gezogen werden muss. Herr Miville hat darauf hingewiesen. Kommt aber hinzu, dass natürlich auch dort, wo ausnahmsweise dieses sehr schwer zu beweisende Etwas in einem Prozess eine Rolle spielen könnte, andere Hauptursachen zur Verletzung des Betroffenen führten. Ich denke hier vor allem an den Schlüsselartikel unseres gesamten Strassenverkehrsgesetzes, den Artikel 32, Ihnen und mir ebenso bekannt, der uns als Autofahrer schlicht und einfach verpflichtet, die Geschwindigkeit stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug, Ladung, Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen. Sie wissen ebenso gut wie ich, dass alle Tempo-Höchstgrenzen und alles, was sonst noch an Reglementen besteht, Sie nie von

diesem Schlüsselartikel des Strassenverkehrsgesetzes entbindet.

In der Diskussion über die ganz kleine mögliche Quote von Schädigungen durch Gurtentragen, muss dieser Artikel ins Zentrum gestellt werden. Wenn jemand auf einer gefährlichen Strasse, von der Herr Genoud sprach, vom Wege abkommt, ins Tobel stürzt, der Wagen überschlägt sich, und er fliegt nicht raus, dann ist es natürlich sehr leicht, zu behaupten: Weil der Betreffende nicht rausgefliegen sei, sei er gestorben, also sei die Gurte kausal am Tod beteiligt. Sie können das Gegenteil ebenfalls behaupten, denn so viele sind Ihnen und mir bekannt, die durch das Herausgeschleudertwerden, weil sie die Gurte nicht getragen haben, den Tod gefunden haben. Wo nun hier in einem konkreten Fall ein Richter notfalls sogar sagen würde: weil er die Gurte getragen hat, wurde er geschädigt, – ich kann es Ihnen ganz einfach nicht sagen; aber Sie werden mir beipflichten, und ich habe auch aus Ihrer Art Intervention entnommen, dass Sie mit mir vermutlich sogar übereinstimmen: die erste Ursache für den diesbezüglichen Schadenfall war doch das Nichtbeherrschen des Fahrzeuges. Mit andern Worten: Alle unsere Abklärungen in sämtlichen medizinischen Kreisen dieses Staates, vor allem auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse in den Intensivstationen unserer Spitäler, führten nun den Bundesrat dazu, zu sagen: Es muss verantwortet werden, hier die Gurtenpflicht einzuführen.

Ist das wirklich eine Attacke auf die persönliche Freiheit? Ich nehme diesen Gedanken sehr, sehr ernst, weil ich meine, wir haben in unserem freiheitlich geordneten Staatswesen Bürger vor uns, die eine sehr grosse Eigenverantwortung tragen, tragen wollen, tragen sollen. Hier nun aber musste ich zu dieser Frage Herrn Bourgnécht in der Kommission erklären:

«... D'autre part, il est d'intérêt public de supprimer, ou pour le moins d'atténuer, les conséquences des accidents par le port des ceintures de sécurité. On part de l'idée que le citoyen n'est pas en mesure de supporter seul toutes les conséquences d'un accident, notamment lorsque cet accident entraîne des blessures corporelles graves ou des décès. La collectivité participe, sous les formes les plus diverses, à la couverture des dommages subis par l'individu lui-même ou supporte les conséquences économiques résultant d'un décès. A cause des accidents de la circulation, les institutions de santé publique qui dépendent en premier lieu des cantons sont fortement mises à contribution. ...»

Das alles muss mitbedacht werden, wenn man unter dem Aspekt der persönlichen Freiheit, des Eingriffs in die persönliche Freiheit die heikle Frage der Verhältnismässigkeit untersucht. Es ist doch auch beachtlich, dass unsere obersten Gerichte mit Bezug auf das Tragen der Gurten zu Entscheiden gekommen sind, die einzelne unter Ihnen noch besser kennen als ich selbst. Als ein Betroffener gegen einen Entscheid der SUVA vor unserem obersten Bundesgericht in Luzern, also beim Versicherungsgericht, geltend machen wollte, dass er doch nicht mit einer Leistungskürzung vorliebnehmen müsse, hat unter Bezugnahme auf Artikel 98 Absatz 3 KUVG das Gericht erkannt: «Das Nichttragen der Sicherheitsgurten stellt grundsätzlich eine grobe Fahrlässigkeit dar, welche eine Kürzung der Versicherungsleistungen rechtfertigt, wenn zwischen einem solchen Verschulden und dem Unfallereignis oder seinen Folgen ein adäquater Kausalzusammenhang besteht.»

Ich habe in rechtsvergleichenden Studien auch die ausländischen Staaten zu Rate gezogen und deren höchstgerichtliche Entscheide. Die Zeit fehlt, um Ihnen alle diese vielen Quellen bekanntzugeben, aber ich darf Ihnen immerhin sagen, dass in genau gleicher Weise auch das höchste Gericht in Deutschland, der Bundesgerichtshof, in einem Entscheid vom 20. März dieses Jahres, der einen Vorentscheid des Oberlandesgerichtes Braunschweig betraf, feststellte: «Der Nutzen moderner Sicherheitsgurten

überwiegt derart gegenüber denkbaren Nachteilen, dass ein einsichtiger und verantwortungsbewusster Kraftfahrer nur dann verkehrsrichtig handelt, wenn er sich anschnallt.» Ich könnte Ihnen eine ganze Reihe solcher Entschiede zitieren.

Wollen wir diese Ueberlegungen höchster Richter einfach missachten, oder führen sie uns nicht vielmehr zu der Erkenntnis, die ich auch in der Botschaft auszudrücken versuchte: dass der Eingriff in die persönliche Freiheit derart minim und sogar sinnvoll ist, dass er verantwortet werden muss? Nicht wahr, wenn Sie das Auto besteigen, dann verzichten Sie mit dem Moment, wo Sie in Ihrem Führersitz Platz nehmen, auf einen ganz grossen Teil Ihrer sonstigen Bewegungsfreiheit. Noch niemand hat sich darüber beklagt. Sie sitzen eingezwängt im modernsten denkbaren Fahrzeug und können nur noch einen Teil von Bewegungen ausführen. Mit der modernen Gurte ist Sorge getragen worden, dass Sie jedes Gerät in Ihrem Fahrzeug bedienen können. Wer hier die Philosophie der unbeschränkten Freiheit einbringt, um die Vorlage zu bekämpfen, verkennt, dass er als Fahrzeugführer oder Mitfahrer auch ohne Gurtenobligatorium sehr viele Beschränkungen in Kauf nimmt, ganz einfach, weil er von A nach B fahren will. Das muss doch in Relation gesetzt werden. Ich habe im Nationalrat gesagt: Wie verhält es sich, wenn Sie bei einer Barriere halten? Ja, Sie tun es natürlich, weil es sinnvoll ist. Wie verhält es sich, wenn Sie vor einer roten Ampel halten? Sie tun es, weil es sinnvoll ist, und Sie nehmen sogar in Kauf, dass Sie, wenn Sie sie überfahren, bestraft werden. Ich füge hier bei, dass ich mich lange mit dem Gedanken getragen habe – sofern wir das Obligatorium wieder einführen –, nachher gleichsam eine *lex imperfecta* in Kauf zu nehmen, also auf die Ausfällung von Bussen zu verzichten und es einmal mit dem Obligatorium zu versuchen, wissend, dass, wer dann gegen das Obligatorium handelt, im Falle einer Rechtsstreitigkeit natürlich eine schlechtere Ausgangssituation hat. Ich habe Ihnen vorher einen Entscheid aus unserem obersten Gericht erwähnt. Leider musste ich zur Feststellung kommen, dass ich Ihnen das nicht zumuten darf, weil ich natürlich auch – und der Bundesrat als Ganzes ebenso – an Artikel 90, der die Strafbestimmungen im Bundesgesetz über den Strassenverkehr ordnet, gebunden bin, wo Sie lesen: «Wer Verkehrsregeln dieses Gesetzes oder der Vollziehungsvorschriften des Bundesrates verletzt, wird mit Haft oder mit Busse bestraft.» Also ist die sogenannte *lex imperfecta* nicht möglich, es sei denn, dass wir diesen Artikel 90 ergänzen würden. Aber eine Aenderung dieses Artikels wurde weder im Ständerat noch im Nationalrat verlangt.

Darf ich somit diesen wichtigen Fragenkreis, den in der Kommission Herr Bourgnone und hier im Rat verdienstvollerweise Herr Genoud noch einmal aufgeworfen hat, zusammenfassend so beurteilen:

Vor die Frage gestellt, nichts zu tun und diese Schädigungen, die ich Ihnen sichtbar machte, mit diesen vielen Toten, mit diesen vielen Verletzten, mit diesen vielen Querschnittgelähmten – gehen Sie ins Paraplegikerzentrum – in Kauf zu nehmen, oder aber uns allen einen ganz kleinen Eingriff zuzumuten, nämlich denjenigen, eben die Gurte tragen zu müssen, hat sich der Bundesrat für den zweiten Weg entschieden, und ich glaube sagen zu dürfen: Das ist verhältnismässig und demzufolge rechtlich in jeder Hinsicht einwandfrei.

Gestatten Sie mir abschliessend noch ein kurzes Wort zur Helmtraggpflicht: Bei den Schutzhelmen für Motorrad- und Mofafahrer sind die Probleme in etwa ähnlich gelagert wie bei den Sicherheitsgurten. Ich wiederhole demzufolge nichts, was ich bereits sagte. Es ist bekannt, dass Schutzhelme das Verletzungsrisiko bei einem Unfall stark verringern. Wir möchten hier noch einmal eine grosse Aufklärungskampagne mit allen Mitinteressierten lancieren. Darf ich bei dieser Gelegenheit auch einmal diesen Stellen, wie der Beratungsstelle für Unfallverhütung und vielen anderen, die sich für die Senkung der Unfallziffern einsetzen,

von Herzen danken. Ich glaube, dass man hier miteinander sehr viel verbessern kann.

Wenn ich daran denke, dass immer noch bloss 60 Prozent der Motorradfahrer einen Helm tragen, bei Kleinmotorrädern und Rollern ungefähr 50 Prozent, dann glaube ich, dass wir ein Interesse daran haben, diese Bestimmungen einzuführen. Ich möchte aber nachher – und das erkläre ich hier in aller Form – nicht einfach sofort durch den Bundesrat das Tragobligatorium beschliessen lassen sondern – weil uns hier viel weniger Unterlagen zur Verfügung stehen als beim Gurtenobligatorium im Automobil – den Versuch wagen, noch einmal durch grossangelegte Aufklärungskampagnen möglichst viele Motorradfahrer zum Kauf und Tragen eines Helmes zu bewegen. Sollte das auch wieder zu nichts führen, so müsste man die Norm in Kraft setzen.

Ich fasse zusammen: Die Revision des Strassenverkehrsgesetzes drängt sich auf. Ich ersuche Sie, ihr zuzustimmen.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

A

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Loi sur la circulation routière

Titel und Ingress, Ziff. I Ingress

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I préambule

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Art. 12 Abs. 4

Antrag der Kommission

Bund und Kantone geben die an der Typenprüfung festgestellten Lärm- und Abgaswerte der Motorfahrzeuge auf Anfrage bekannt. Der Bund veröffentlicht diese Werte periodisch.

Art. 12 al. 4

Proposition de la commission

Sur demande, la Confédération et les cantons donnent connaissance des résultats des mesures du bruit et des gaz d'échappement effectuées lors de l'homologation des véhicules automobiles. La Confédération publie ces résultats périodiquement.

Weber, Berichterstatter: Der Bundesrat ging bei seiner Fassung davon aus, dass durch Absatz 4 auch die Beamten des Kantons in dieser Sache vom Amtsgeheimnis entbunden werden sollten. Der interessierte Bürger findet den Weg zur kantonalen Amtsstelle besser und rascher als zu einer Bundesstelle. Wenn die Auskunft aufgrund der Typenprüfungspapiere im Kanton nicht erhältlich ist, würde sich der ganze Auskunftsdienst beim Bund konzentrieren. Beim herrschenden Personalstopp ist es wahrscheinlich nicht möglich, vermehrt Personal einzustellen. Die erwähnte Konzentration beim Bund würde aber mehr Personal benötigen. Der Bundesrat wünschte sich also eine Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen. Die periodische Veröffentlichung wäre nur im Bedarfsfall vorgesehen gewesen, also im Rahmen einer fakultativen Lösung.

Im Nationalrat verlangte nun eine Minderheit die obligatorische Veröffentlichung. Der Nationalrat ist diesen Ueberlegungen gefolgt und hat mit 86 zu 50 Stimmen zuge-

stimmt. Ich verweise auf die Verhandlungen des Nationalrates. Diese Lösung weist folgende Mängel auf:

1. Die kantonalen Stellen werden nicht einbezogen; für sie gilt die Schweigepflicht weiterhin. Auf ihre Mitarbeit muss also verzichtet werden.

2. Die Typenprüfungsergebnisse werden (zusammengefasst) periodisch veröffentlicht. Die Resultate werden unter Umständen erst Monate nach durchgeführter Prüfung bekannt. Ein Käufer müsste also vielleicht beim Kauf eines neuen Autos auf die neuesten Resultate verzichten.

Ihre Kommission will nicht mehr auf die fakultative Lösung zurückkommen und beim Obligatorium bleiben. Dies geht aus dem Wortlaut des letzten Absatzes hervor: «Der Bund veröffentlicht...»

Daneben möchte man – wie bereits erwähnt – eine rasche Information schon dann ermöglichen, wenn unmittelbar nach den Prüfungen Anfragen eintreffen und eine Veröffentlichung aus verschiedenen Gründen noch nicht möglich war. Die kantonalen Stellen sollen aus den bereits erwähnten Gründen ins Verfahren einbezogen werden. Auch für sie soll die Schweigepflicht aufgehoben werden. Die Kommission glaubt damit, gegenüber dem Nationalrat im Interesse der raschen Information nochmals eine Verbesserung anbringen zu können. Wir bitten Sie, dieser Lösung zuzustimmen.

Bundesrat **Furgler**: Der Bundesrat ist damit einverstanden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission	37 Stimmen (Einstimmigkeit)
-------------------------------	--------------------------------

Art. 57 Abs. 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Art. 57 al. 5

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Weber, Berichterstatter: Ich habe eingangs bereits erwähnt, dass die Kommission beantragt, Artikel 57 Absatz 5 zu streichen, weil wir diesen Artikel separat als Vorlage B übernehmen.

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes A	35 Stimmen
Dagegen	1 Stimme

B

Bundesgesetz über den Strassenverkehr

Loi sur la circulation routière

Titel und Ingress, Ziff. I, II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

Titre et préambule, ch. I et II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil national

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Gesetzentwurfes	31 Stimmen
Dagegen	5 Stimmen

An den Nationalrat – Au Conseil national

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 4.3.1980
Séance du 4.3.1980

79.001

**Strassenverkehrsgesetz. Aenderung
Circulation routière. Modification**

Siehe Jahrgang 1979, Seite 914 — Voir année 1979, page 914

Beschluss des Ständerates vom 11. Dezember 1979
Décision du Conseil des Etats du 11 décembre 1979

Differenzen – Divergences

A

**Bundesgesetz über den Strassenverkehr
Loi sur la circulation routière**

Art. 12 Abs. 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 12 al. 4

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Basler, Berichterstatter: Wir haben in der letzten Herbstsession zwei Aenderungen des Strassenverkehrsgesetzes behandelt: die Veröffentlichung der Typenprüfresultate sowie das Gurten- und Helmtragen-Obligatorium. Was die Typenprüfresultate anbetrifft, also Artikel 12 Absatz 4 in der Fahne, haben wir den bundesrätlichen Text abgeändert hin zur Veröffentlichungspflicht. Er ist klar und verhütet administrativen Aufwand bei periodischer Veröffentlichung der Werte, gegenüber Auskunft nur auf Anfrage hin. Der Ständerat folgte unseren Gedanken. Der zweite Satz in seiner Fassung hält das fest.

Nun unterliegen Typenprüfresultate der Amtsverschwiegenheit. Bezüglich Lärm und Abgaswerte sind wir einhellig der Auffassung, die Schweigepflicht sei aufzuheben. Durch die Fassung des Nationalrates wird aber nur der Bund zur Aufhebung des Datenschutzes über Lärm und Abgaswerte ermächtigt. Durch seinen ersten Satz in Artikel 12 Absatz 4 dehnt der Ständerat diese Ermächtigung auch auf die Kantone aus. Die Differenz besteht also darin, dass nach dem Ständerat auch die kantonalen Stellen von der Schweigepflicht entbunden werden. Die Pflicht zur Veröffentlichung bleibt aber beim Bund. Der Ständerat fasste diesen Beschluss einstimmig.

Ihre Kommission schliesst sich den Ueberlegungen des Ständerats an. Sie empfiehlt Ihnen einstimmig Zustimmung zur ständerätlichen Fassung. Die Differenz wäre damit ausgeräumt.

M. Wilhelm, rapporteur: Vous vous souvenez qu'au mois de décembre dernier, notre conseil avait modifié le texte proposé par le Conseil fédéral à l'article 12, 4e alinéa. Le Conseil des Etats a, de son côté, adopté une troisième version qui diffère de celle du Conseil national en ce sens que si la compétence de publier les résultats des mesures relatives au bruit et aux gaz d'échappement effectuées lors de l'homologation des véhicules automobiles est attribuée à la Confédération, elle peut également être attribuée aux cantons.

Le Conseil des Etats a adopté ce texte à l'unanimité et c'est également à l'unanimité que votre commission vous recommande d'adhérer à la décision du Conseil des Etats et, par là, de supprimer la seule divergence qui existe entre les textes adoptés par les deux Chambres.

Präsident: Die Kommission beantragt, dem Ständerat zuzustimmen. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt. So beschlossen.

Nationalrat
Conseil national

Sitzung vom 21.3.1980
Séance du 21.3.1980

79.001

**Strassenverkehrsgesetz (Sicherheitsgurten;
Typenprüfungsergebnisse). Aenderung**
**Circulation routière (ceintures de sécurité;
résultats de l'homologation). Modification**

Siehe Seite 58 hiervor — Voir page 58 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 11. Dezember 1979
Décision du Conseil des Etats du 11 décembre 1979

Bundesgesetz A – Loi A

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes

140 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Bundesgesetz B – Loi B

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes

Dagegen

108 Stimmen
32 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Ständerat
Conseil des Etats

Sitzung vom 21.3.1980
Séance du 21.3.1980

79.001

**Strassenverkehrsgesetz (Sicherheitsgurten;
Typenprüfungsergebnisse). Aenderung
Circulation routière (ceintures de sécurité;
résultats de l'homologation). Modification**

Siehe Jahrgang 1979, Seite 560 — Voir année 1979, page 560

Beschluss des Nationalrates vom 21. März 1980
Décision du Conseil national du 21 mars 1980

Bundesgesetz A – Loi A

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes

29 Stimmen
(Einstimmigkeit)