

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagnote	Unfallverhütung, Revision des Unfallversicherungsgesetzes (UVG)
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Caroni, Flavia
Eperon, Lionel
Heidelberger, Anja
Meyer, Luzius
Rohrer, Linda
Schnyder, Sébastien
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Caroni, Flavia; Eperon, Lionel; Heidelberger, Anja; Meyer, Luzius; Rohrer, Linda; Schnyder, Sébastien; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Unfallverhütung, Revision des Unfallversicherungsgesetzes (UVG), 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Verkehr und Kommunikation	2
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	3
Luftfahrt	4
Umweltschutz	4
Naturgefahren	4
Sozialpolitik	5
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	5
Gesundheitspolitik	5
Sozialversicherungen	5
Unfallversicherung	6

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
SGK-SR	Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Ständerates
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SGK-NR	Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Nationalrates
SPK-NR	Staatspolitische Kommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAG	Bundesamt für Gesundheit
IV	Invalidenversicherung
BAV	Bundesamt für Verkehr
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
KVG	Bundesgesetz über die Krankenversicherungen
BV	Bundesverfassung
BVG	Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge
UVG	Bundesgesetz über die Unfallversicherung
KVAG	Krankenversicherungsaufsichtsgesetz
SUST	Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AVS	Assurance-vieillesse et survivants
CSSS-CE	Commission de la sécurité sociale et de la santé publique du Conseil des Etats
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CSSS-CN	Commission de la sécurité sociale et de la santé publique du Conseil national
CIP-CN	Commission des institutions politiques du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFSP	Office fédéral de la santé publique
AI	Assurance-invalidité
OFT	Office fédéral des transports
EEE	l'Espace économique européen
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
LAMal	Loi fédérale sur l'assurance-maladie
Cst	Constitution fédérale
LPP	Loi fédérale sur la prévoyance professionnelle vieillesse, survivants et invalidité
LAA	Loi fédérale sur l'assurance-accidents
LSAMal	Loi sur la surveillance de l'assurance-maladie
SESE	Service suisse d'enquête de sécurité

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.01.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'accident de télécabine de Riederalp (VS), en décembre 1996, qui avait coûté la vie à une personne et reconnu un fonctionnaire fédéral coupable d'homicide par négligence, a servi d'élément déclencheur au projet du Conseil fédéral de créer une agence nationale de sécurité. En effet, les autorités, qui devraient d'après la loi procéder à des contrôles intensifs, ne parviennent qu'en partie à s'acquitter des tâches qui leur incombent, dans la vérification des installations, véhicules et appareils, aux différents stades du projet, au terme de l'homologation ou durant l'exploitation, alors que leur nombre et leur complexité ne font que croître. En outre, le genre et l'intensité des contrôles ne sont pas suffisamment déterminés en fonction des risques et varient d'un office à l'autre du DETEC. Il s'avère ainsi nécessaire de traiter les mêmes risques de la même manière. Les producteurs, les exploitants et les experts mandatés par l'Etat assument la responsabilité de tâches de sécurité qui, aux termes de la loi, sont du ressort de la Confédération. Partagées et dispersées, les responsabilités sont de ce fait diluées et il est par conséquent de plus en plus difficile de délimiter les responsabilités en cas de sinistres. Afin de satisfaire à l'exigence d'une séparation claire des tâches de sécurité et des autres tâches incombant à l'Etat et afin également d'adapter les normes helvétiques à la pratique, le Conseil fédéral a jugé nécessaire de **réorganiser tout le secteur de la sécurité technique**.

Mis en consultation en automne, l'avant projet pour une nouvelle loi fédérale sur le contrôle de la sécurité technique poursuit deux objectifs principaux. Premièrement, la Confédération doit disposer d'un instrument permettant de garantir à l'avenir la sécurité. Toutes les tâches incombant à l'Etat et assumées pour l'heure par les offices fédéraux, les inspections qui leur sont rattachées ou les cantons, seront regroupées dans un centre d'excellence qui prendra la forme d'une Agence suisse de la sécurité technique. L'agence de sécurité technique sera gérée par un conseil, dont les membres seront des experts de la sécurité technique nommés par le Conseil fédéral. L'agence devra en principe couvrir ses coûts. Elle prélèvera des redevances, des émoluments de surveillance et touchera des compensations pour ses tâches d'intérêts publics. Deuxièmement, il s'agit de ramener à l'essentiel les tâches de l'Etat: législation, surveillance par le contrôle du marché et les sondages, harmonisation des exigences de sécurité pour les installations, véhicules et appareils ou parties d'appareil (composants) relevant de la compétence du DETEC, contrôle direct de l'Etat pour certaines grandes installations (énergie nucléaire, barrages et conduites de grande envergure). La responsabilité des exploitants sera renforcée et définie de manière très précise. Le modèle prévoit trois niveaux de sécurité qui nécessitent des contrôles d'intensité variable, en fonction du risque encouru lors de la construction et de l'exploitation. Le premier groupe d'installations, de véhicules et d'appareils est celui à risque potentiel faible, il regroupe notamment les véhicules, la fabrication de matériaux à basse tension et la construction de véhicules à moteur. La responsabilité des contrôles nécessaires en incombera au producteur et à l'exploitant. Ils doivent établir une déclaration de conformité à l'intention de l'autorité d'agrément, certifiant par là que leurs installations, leurs véhicules, leurs appareils ou leurs composants ont été construits ou utilisés conformément aux prescriptions légales et à l'état de la technique. Le deuxième groupe concerne les risques moyens, comme par exemple les exploitations d'installations à basse tension et certains transports par câbles. Le contrôle de conformité aux prescriptions techniques de sécurité devrait incomber à un organisme indépendant, public ou privé. Le troisième groupe est celui des risques potentiels élevés, refermant par exemple les centrales nucléaires ou les conduites à grande envergure. L'Etat continuera à en assumer directement la surveillance et leur conformité aux prescriptions, à la construction et à l'exploitation.¹

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

POSTULAT
DATUM: 01.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat trois **motions concernant la sécurité routière**. Le premier texte, de E. Ledergerber (ps, ZH) (Po. 89.724) propose l'introduction du permis de conduire à points; pour chaque infraction, le contrevenant se verrait retirer un certain nombre de points et, lorsque ceux-ci seraient épuisés, le permis serait retiré pour un certain temps et le conducteur obligé de repasser l'examen de conduite. Le second, déposé par F. Lanz (ps, LU) (Po. 90.672), vise à une révision de la loi sur les amendes d'ordre, pour qu'elles puissent être infligées au détenteur du véhicule lorsque le contrevenant n'est pas connu, et que seules celles de plus de 100 francs soient inscrites au registre cantonal des peines. Le troisième (Po. 89.796), ayant pour auteur J. Ziegler (ps, GE), demande au Conseil fédéral d'obliger les camions circulant sur les routes suisses à s'équiper d'un dispositif latéral de protection (consistant en la fixation de deux barres latérales) permettant ainsi de réduire le nombre des victimes chez les usagers de véhicules à deux roues.²

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 31.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Alors qu'en **1991**, pour la première fois, le **nombre de morts** sur les routes est passé au-dessous de la barre des 900 pour s'établir à **860** (-10% par rapport à 1990), **en 1992**, cette tendance s'est encore accentuée; **830 personnes** (-4% par rapport à 1991) ont perdu la vie sur les routes suisses, ce qui constitue le chiffre le plus bas depuis 40 ans. Si le nombre total des accidents a augmenté de 2'000 pour se situer à 80'000, le nombre de blessés a également diminué (-2%). Notons que le nombre d'accidents mortels ayant pour cause une consommation excessive d'alcool fut en hausse.³

POSTULAT
DATUM: 08.05.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2017 fragte Nationalrat Page (svp, FR) in einem Postulat, ob eher **ein Arztzeugnis oder eine Eignungsprüfung für Autofahrerinnen und Autofahrer über 75 Jahre** sinnvoll sei. Zur Zeit der Einreichung stand in den Räten die Behandlung einer Gesetzesänderung an, die aus einer parlamentarischen Initiative Reimann (svp, AG) hervorgegangen war und den Startzeitpunkt der ärztlichen Beurteilung der Fahrtüchtigkeit von Personen über 70 Jahren betraf. Pierre-André Page ging es jedoch nicht um die Periodizität, mit welcher die Fahreignung ärztlich getestet wird, sondern darum, dass die ärztliche Fahreignungsprüfung durch einen Fahrttest ersetzt werden könnte – bei einem Fahrttest sei die praktische Fahreignung besser zu erkennen als in der Arztpraxis. Während die Gesetzesänderung zur Heraufsetzung des Alters der periodischen Kontrolluntersuchung der Fahrtüchtigkeit noch 2017 angenommen wurde, blieb das Postulat Page unbehandelt, bis es im Mai 2019 abgelehnt wurde: Nationalrat Reimann wehrte sich als Direktbetroffener gegen eine neue obligatorische Fahrprüfung für Autolenker über 75 Jahren und Bundesrätin Sommaruga hielt daran fest, dass es um die Fahreignung gehe und diese medizinisch festgestellt werden müsse. Der Rat lehnte das Postulat mit 151 gegen 19 Stimmen (bei 6 Enthaltungen) ab.⁴

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Nationalrat Mauro Tuena (svp, ZH) forderte mit einer im Dezember 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative die **Zulassung von allen anerkannten Ärztinnen und Ärzten zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen**. Der Initiant ortete im Strassenverkehrsgesetz und in der Verkehrszulassungsverordnung zuviel Bürokratie: Eine in der Verordnung vorgeschriebene Weiterbildung für zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassene Ärztinnen und Ärzte sei kompliziert und teuer. Die Regelung der Zulassung führe «zu einer absurden und ausufernden Pathologisierung der betroffenen Verkehrsteilnehmer und zu einer völlig unverhältnismässigen Aufblähung der Disziplin Verkehrsmedizin». Nationalrat Tuena schlug stattdessen vor, dass alle anerkannten Ärztinnen und Ärzte zu verkehrsmedizinischen Untersuchungen zugelassen werden sollten.

Der Mehrheitsantrag der KVF-NR hiess, der Initiative keine Folge zu geben, eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) wollte Folge geben.

In der Ratsdebatte vom 11. Juni 2019 äusserte sich auch der als Arzt und Ratsmitglied von Tuena in seinem Votum adressierte Pierre-Alain Fridez (sp, JU): Er hielt fest, die aktuelle Regelung entlaste die Ärzteschaft und schütze sie davor, Fehler zu begehen. Eine Mehrheit im Rat hielt eine Spezialisierung der Ärzte für verkehrsmedizinische Untersuchungen weiterhin für sinnvoll. Mit 102 zu 76 Stimmen (1 Enthaltung) beschloss der Rat, der Initiative keine Folge zu geben.⁵

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 20.08.2019
NIKLAUS BIERI

Nachdem ein Zugbegleiter der SBB Anfang August 2019 bei einem Arbeitsunfall tödlich verletzt worden war, berichteten andere Angestellte der SBB ebenfalls von erlebten Zwischenfällen mit dem Einklemmschutz bei den Türen von Passagierwagen. Der Unfall und die Berichte, sowie die öffentliche Kritik am Betrieb der letzten Wochen – sich häufende Verspätungen und Zugausfälle waren ein wiederkehrendes Thema in den Medien – hätten beim Personal zu einem Vertrauensverlust gegenüber der SBB-Führung geführt, war der Tagespresse zu entnehmen. Dass auch Berichte über frühere Zwischenfälle mit Türen an die Öffentlichkeit gelangten und diesbezüglich keine Sofortmassnahmen ergriffen worden waren, vermochte das Vertrauen auch nicht zu stärken.

Der Unfall und die daraus erwachsene Verunsicherung beim Personal wurde von den Medien zusammen mit den – von den Medien im Juli 2019 gehäuft gezeigten – Verspätungen, Stellwerkstörungen, Baustellen und Zugausfällen als «**SBB-Krise**» dargestellt. Verschiedene Medien stellten aufgrund der «Krise» auch Andreas Meyer als SBB-CEO in Frage. Dieser betonte zwar die Aussergewöhnlichkeit des Todesfalls und zeigte Verständnis für die Trauer des Personals, er wies aber auch darauf hin, dass es immer wieder herausfordernde Situationen gegeben habe und ein «gewisses Risiko» ständig mitfahre. Der öffentliche Druck wurde Mitte August so gross, dass die Führung der SBB von den Verkehrskommissionen beider Kammern zu Hearings eingeladen wurden. Am 19. August stand SBB-Chef Meyer der KVF-SR Rede und Antwort. Er legte dar, dass überstürzte Sofortmassnahmen den Bahnverkehr gefährlicher machen würden, dass aber der Einsteigeablauf des Zugpersonals überprüft werde.⁶

ANDERES
DATUM: 23.08.2019
NIKLAUS BIERI

Am 21. August publizierte die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST einen Zwischenbericht zum **tödlichen Unfall eines SBB-Zugbegleiters**, der Anfang August in der Türe eines abfahrenden Zuges eingeklemmt und mitgeschleift worden war. Die SUST fand gleich mehrere Fehler, sowohl bei der Schliessvorrichtung, beim Einklemmschutz als auch beim Kontrollsystem. So wurde etwa der Einklemmschutz bei einigen untersuchten Türen zu früh deaktiviert, was ein Einklemmen von Körperteilen ermöglicht. Das Kontrolllämpchen für das Schliesssystem leuchtete im Führerstand in einigen Fällen auch auf, wenn noch nicht alle Türen korrekt geschlossen waren. Aufgrund dieser Befunde empfahl die SUST dem Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde, sowie der SBB, Massnahmen zu ergreifen.

Das BAV verlangte schon am 23. August, dass die SBB mit einem Plan aufzeigten, wie die Sicherheitssysteme überholt würden.

Die SBB gab bekannt, sie hätten seit dem Unfall gut 384 Züge kontrolliert und dabei bei insgesamt 1536 Türen 512 Mängel festgestellt. Zwar seien nicht alle Mängel sicherheitsrelevant, doch in immerhin 66 Fällen war der Einklemmschutz fehlerhaft. Ende August wurde bekannt, dass es offenbar schon seit längerer Zeit häufige Reparaturen an den Türsystemen gegeben hat und das auch in internen Berichten von den Problemen mit dem Einklemmschutz die Rede war.⁷

ANDERES
DATUM: 04.09.2019
NIKLAUS BIERI

Am 4. September 2019 gab Andreas Meyer seinen **Rücktritt als SBB-CEO** bekannt. Er wolle spätestens per Ende 2020 seinen Posten abgeben. Sein Rücktritt sei schon seit längerem geplant und stünde nicht in Zusammenhang mit dem tödlichen Unfall eines Zugbegleiters Anfang August. Der SBB-CEO habe seine Rücktrittspläne bereits im Frühling mit der Verkehrsministerin Sommaruga besprochen.⁸

ANDERES
DATUM: 23.09.2019
NIKLAUS BIERI

Als **Reaktion auf den tödlichen Unfall** eines SBB-Zugbegleiters Anfang August 2019 gab die SBB im September bekannt, das Einsteigeprozedere für das Zugpersonal zu ändern. So würden Zugbegleiter von Zugkompositionen mit dem Einheitswagen IV – dem Unfallwagen – neu erst einsteigen und dann mit einer SMS an den Lokführer die Abfahrtsbereitschaft mitteilen. Da aber bei rund einem Fünftel der Bahnhöfe die Abfahrtsbereitschaft an festinstallierten Kästen auf dem Bahnsteig mitgeteilt wird, kann das neue Prozedere nicht überall eingesetzt werden. Die SBB wollen bis 2024 sämtliche Schliesssysteme der Einheitswagen IV überholen und rechnen dabei mit Kosten von CHF 20 bis 30 Mio.⁹

Luftfahrt

POSTULAT
DATUM: 05.03.2019
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat zur **Überprüfung der Bewilligungspraxis bei Flugshows**, eingereicht von Nationalrätin Feri (sp, AG) im März 2017, sollte den Bundesrat verpflichten, die Durchführung von Flugshows einzuschränken, zu verbieten oder zumindest das Bewilligungsverfahren zu verschärfen. Die Postulantin begründete ihren Vorstoss mit dem Unfallrisiko, den aus Unfällen resultierenden Kosten sowie den Lärmemissionen und der Luftverschmutzung. Der Bundesrat beantragte die Ablehnung des Postulats, da für eine Bewilligung schon heute die Einhaltung hoher Sicherheits- und Umweltauflagen nötig sei. Ein Verbot von Flugshows erachte die Regierung als «unverhältnismässig». Im Nationalrat, der das Postulat im März 2019 behandelte, stimmten nur gerade die Fraktionen der Grünen und der SP für das Postulat, welches mit 133 zu 55 Stimmen (keine Enthaltungen) abgelehnt wurde.¹⁰

Umweltschutz

Naturgefahren

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 04.02.1990
SERGE TERRIBILINI

L'**ordonnance sur la centrale nationale d'alarme**, mise en consultation en 1989, est entrée en vigueur le 3 décembre. Elle doit organiser les activités, principalement informatives, de cet organe pour les cas où se produiraient des accidents chimiques et nucléaires ou des ruptures de barrages.¹¹

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 22.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Le projet d'**ordonnance sur la protection contre les risques majeurs**, mis en consultation par le Conseil fédéral en 1989, a trouvé un écho largement positif, et l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEP) a pu en entamer la rédaction définitive. Ce texte, tirant son origine de la catastrophe chimique de Schweizerhalle (BL) en 1986, prévoit en particulier d'astreindre les entreprises manipulant des substances dangereuses à présenter à l'appréciation des autorités cantonales des plans sur les mesures prises pour la sécurité des populations et la prévention des accidents.¹²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a signé la **Convention sur les conséquences transfrontières des accidents industriels**. Ce texte contient des dispositions visant notamment à réduire les risques d'accidents ou à surmonter ces derniers lorsqu'ils se produisent. L'accent est également mis sur l'information de la population au niveau international.¹³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.09.1995
LIONEL EPERON

Dans le cadre de l'étude "Katanos", l'Office fédéral de la protection civile a dressé un **inventaire des catastrophes** pour lesquelles la Suisse doit se tenir prête. Depuis le début des années 90, la PCI s'est en effet vue assigner la tâche de protéger et de porter assistance à la population non plus seulement lors d'un éventuel conflit armé, mais également en cas de catastrophes naturelle, sociale ou technique. Il ressort de l'étude Katanos que 60% des risques encourus en Suisse sont d'origine naturelle (séismes, inondations, avalanches), 30% d'origine sociale (épidémies, migrations), et 10% d'origine technique (accidents nucléaires ou chimiques, d'avion ou de train, rupture de barrage).¹⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.12.1995
LIONEL EPERON

Signé en mai 1995, l'**accord bilatéral négocié avec la République d'Italie** sur la coopération dans le domaine de la prévision et de la prévention des risques majeurs et de l'assistance mutuelle en cas de catastrophe naturelle ou imputable à l'activité humaine a été soumis à l'approbation du parlement par le Conseil fédéral. Ce document – qui règle en particulier les facilités accordées aux équipes de secours et à leur matériel lors du passage de la frontière entre les deux pays – prévoit une assistance sur une base volontaire et à titre gratuit. Les cantons frontaliers du Tessin, des Grisons et du Valais sont concernés par l'application de l'accord. Première des deux Chambres à se prononcer sur cet objet, le Conseil national a décidé à l'unanimité d'autoriser le gouvernement à ratifier l'accord.¹⁵

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Gesundheitspolitik

PARLAMEN­TARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.02.1990
MARIANNE BEN­TELI

Die **föderalistische Struktur unseres Gesundheitswesens** erscheint Kritikern denn auch gerade im Hinblick auf diese globalen Gesundheitsbedrohungen als **problematisch**. Etwas breiteren Spielraum für die Landesregierung könnte eine im Ständerat eingereichte parlamentarische Initiative Jelmini (cvp, TI; Pa.Iv. 90.226) bringen, die anregt, in die Bundesverfassung sei eine Bestimmung aufzunehmen, welche vorsieht, dass der Bund zum Schutze der Gesundheit und zur Verhütung von Unfällen Vorschriften erlassen und den Vollzug regeln kann.¹⁶

PARLAMEN­TARISCHE INITIATIVE
DATUM: 19.08.1991
MARIANNE BEN­TELI

Ständerat Jelmini (cvp, TI) zog seine parlamentarische Initiative für einen Artikel 24 BV zurück, welcher ermöglichen sollte, dass der Bund zum **Schutz der Gesundheit und zur Verhütung von Unfällen** Vorschriften erlassen und den Vollzug regeln kann.¹⁷

Sozialversicherungen

Sozialversicherungen

BUNDES­RATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.1992
MARIANNE BEN­TELI

Keinen Anlass zu Diskussionen gaben die **Änderungen im Krankenversicherungs- sowie im Unfallversicherungsgesetz** (92.057-30), wonach die Prämien für Männer und Frauen gleich ausgestaltet sind und eine "Leistungs­aushilfe" unter den EWR-Staaten eingeführt wird.¹⁸

MOTION
DATUM: 16.08.2019
ANJA HEIDELBERGER

Im Rahmen der Revision des Datenschutzgesetzes entschied sich die SPK-NR im August 2019, den Bundesrat mit sechs Motionen (Mo. 19.3960, Mo. 19.3961, Mo. 19.3962, Mo. 19.3963, Mo. 19.3964, Mo. 19.3965) – erstere fünf im Sozialversicherungsbereich – aufzufordern, die **Datenschutzbestimmungen in verschiedenen Bundesgesetzen zu vervollständigen**.

In der Motion 19.3960 fordert die Kommission, dass die kontrollierenden und beaufsichtigenden Organe gemäss KVAG zukünftig den privaten Krankenversicherungen die für die «Koordination ihrer Beurteilung und Berechnung von Leistungsansprüchen» nötigen Daten – inklusive Personendaten – müssen zukommen lassen können. Dieselbe Forderung stellte die Kommission in der Motion 19.3964 für die privaten Unfallversicherungen. Der Bundesrat empfahl beide Motionen zur Ablehnung, da die Datenweitergabe im KVAG und UVG mit Einwilligung der Versicherten heute schon zulässig sei. Eine generelle Ermächtigung zur Datenweitergabe unter anderem an die Zusatzversicherungen lehne er aber aufgrund der Sensibilität der Gesundheitsdaten ab.

Mit den Motionen 19.3961 und 19.3963 soll erreicht werden, dass die mit der Durchführung des UVG, des KVG und des KVAG betrauten Organe zukünftig auch Case-Management-Massnahmen durchführen könnten, die bisher nicht zu ihrem Aufgabenkatalog gehört hatten. Nach Erteilung der Berechtigung durch die Betroffenen sollten sie entsprechend auch zur Bearbeitung von Personendaten berechtigt werden. Bisher dürften Personendaten zu diesem Zweck nur ausnahmsweise und im Einzelfall bearbeitet werden, was die Wirksamkeit der Case-Management-Massnahmen reduziere. Zudem solle bei Verabschiedung der Revision des Datenschutzgesetzes eine gesetzliche Grundlage für Profiling erstellt werden. Der Bundesrat empfahl die Ablehnung der Motionen. Eine Integration des Case-Managements in den UVG-Leistungskatalog würde diese Möglichkeit, die heute nur in den wenigsten Schadenfällen zur Anwendung komme, allen versicherten Personen eröffnen, was einen «unüberschaubaren Mehraufwand» mit sich bringen würde. Da zudem die IV für Integrationsmassnahmen nach Unfällen zuständig sei, würde ein solches Case-Management-Obligatorium einen Dualismus zur IV darstellen. Schliesslich erachtete der Bundesrat die bisherigen Berechtigungen der Unfallversicherungen zur Datenbearbeitung als ausreichend. Im KVG hingegen seien zwar Case-Management-Massnahmen möglich, grundsätzlich sei dies aber Aufgabe der Leistungserbringenden, nicht der Versicherungen. Zudem seien auch hier die Berechtigungen zur Datenbearbeitung ausreichend, während ein Profiling mit den sensiblen

Gesundheitsdaten der Versicherten nicht nötig und mit Verweis auf die Risikoselektion nicht angezeigt sei.

Mit der Motion 19.3962 sollen das BVG und das UVG sowie allenfalls zusätzliche Sozialversicherungsgesetze dahingehend geändert werden, dass die Zustimmung der Versicherten zur Bekanntgabe ihrer Personendaten auch anders als schriftlich erfolgen dürfen, da schriftliche Einwilligungen den elektronischen Geschäftsverkehr behinderten. Der Bundesrat empfahl auch diese die Motion zur Ablehnung, da die aktuelle Regelung eine Sicherheit für Unterzeichnende und Empfängerinnen und Empfänger der Willenserklärung darstelle, was bei anderen Möglichkeiten nicht gegeben sei. Hingegen sei eine elektronische Unterschrift der handschriftlichen bereits heute gleichgestellt, hänge jedoch noch von einem staatlich anerkannten elektronischen Identifizierungsmittel, wie es durch das E-ID-Gesetz geschaffen werden solle, ab.¹⁹

MOTION

DATUM: 16.12.2019
ANJA HEIDELBERGER

In der Wintersession 2019 behandelte der Nationalrat zwei Ordnungsanträge zu den Motionen 19.3960 bis 19.3964, mit denen die SPK-NR **Datenschutzbestimmungen in verschiedenen Bundesgesetzen ergänzen** wollte. So standen sich ein Ordnungsantrag Barrile (sp, ZH) und ein Ordnungsantrag Rutz (svp, ZH) gegenüber. Angelo Barrile verlangte, die Motionen von der Tagesordnung des Nationalrats vom 17. Dezember 2019 zu nehmen, da es sich dabei nicht um «rein datenschützerische Anliegen, sondern vielmehr um die Ausweitung der Kompetenzen verschiedener Versicherer» handle. Ihre Annahme hätte weitreichende Folgen im Bereich der Sozialversicherungen, weshalb die SGK-NR zuständig werden und sich damit befassen solle. Auch Gregor Rutz verlangte die Streichung der Geschäfte von der aktuellen Tagesordnung, wollte die Motionen aber nicht fix der SGK zuweisen, dieser – und anderen Kommissionen – aber die Möglichkeit zu einem Mitbericht geben und die Motionen entsprechend erst in der Frühjahrsession 2020 behandeln. Mit 104 zu 87 Stimmen folgte der Nationalrat dem Ordnungsantrag Rutz.²⁰

Unfallversicherung

POSTULAT

DATUM: 07.10.1994
MARIANNE BENTELI

Mit einem überwiesenen **Postulat** beantragte Nationalrat Vollmer (sp, BE), das Bundesgesetz von 1981 über die Unfallversicherung (UVG) sei so zu ändern, dass die **Taggelder der obligatorischen Unfallversicherung ausdrücklich dem massgebenden Lohn im Sinn des AHV-Gesetzes gleichgestellt** werden. Gleichzeitig bat er den Bundesrat, Vorschläge zu unterbreiten, wie die durch die fehlende Gleichstellung der UVG-Taggelder entstandenen AHV-Renten-Einbussen nachträglich korrigiert werden könnten.²¹

MOTION

DATUM: 03.03.2005
MARIANNE BENTELI

Im Vorjahr hatte der Ständerat gegen den Antrag des Bundesrates knapp eine Motion Jenny (svp, GL) unterstützt, welche verlangte, dass der bisher **lebenslange Anspruch auf eine UVG-Invalidenrente** mit dem Erreichen des AHV-Rentenalters durch eine AHV-Rente ersetzt wird. Damit sollte sichergestellt werden, dass UVG-Rentner (wegen des im UVG geltenden automatischen Teuerungsausgleichs) im Alter nicht besser gestellt sind als nicht verunfallte AHV-Bezüger. Vergebens hatte der Bundesrat geltend gemacht, er möchte diese Frage in der anstehenden UVG-Revision vertiefter angehen, um nicht neue Benachteiligungen zu schaffen oder das geltende Koordinationsrecht in Frage zu stellen. Der Nationalrat zeigte sich der Argumentation des Bundesrates zugänglicher und lehnte die Motion, ab, nahm dafür aber eine Motion seiner Kommission an, welche die Regierung beauftragt, die offenen Fragen abzuklären. Dieser Vorstoss wurde im Einverständnis mit dem Bundesrat auch vom Ständerat verabschiedet.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 30.05.2008
LINDA ROHRER

Im Mai veröffentlichte der Bundesrat seine **Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Unfallversicherung (UVG)**. Mit dem Inkrafttreten des UVG im Jahre 1984 wurde für sämtliche Beschäftigte in der Schweiz die obligatorische Versicherung von Berufsunfällen, Berufskrankheiten sowie Nichtberufsunfällen eingeführt. Zudem erfolgte neben der SUVA auch eine Zulassung von privaten Versicherern, Krankenkassen und öffentlichen Unfallkassen zur Durchführung der Versicherung. Auch wenn sich das UVG grundsätzlich bewährt hatte, drängte sich eine generelle Diskussion darüber seit langem auf. In neuester Zeit waren einerseits die unterschiedlichen Betrachtungsweisen und Finanzierungsanforderungen des UVG-Geschäfts der privaten Versicherungsgesellschaften und der öffentlich-rechtlichen

Anstalt SUVA vermehrt zu Tage getreten. Andererseits zeigte sich, dass infolge der Verschärfung des Wettbewerbes unter den Versicherern verschiedene Punkte, welche früher einvernehmlich gelöst worden waren, neu geregelt werden müssen. Weiter stellte sich heraus, dass im Zuge der Einführung der obligatorischen beruflichen Vorsorge Überentschädigungen bei den Leistungen entstanden sind. Diese müssen nach Ansicht des Bundesrates vordringlich eliminiert werden. Inhaltlich befasste sich die Botschaft mit Änderungen bei den Leistungen, der Finanzierung und Organisation des UVG-Geschäfts sowie bei den Vorschriften über die Verhütung von Berufsunfällen und Berufskrankheiten. Ferner werden die bisher vom Gesetzgeber im UVG nicht explizit vorgenommene Verankerung der Unfallversicherung der arbeitslosen Personen nachgeholt sowie die Organisation der SUVA erneuert und die ihr gestatteten Nebentätigkeiten geregelt. Die Revision des UVG wird in zwei Gesetzgebungspaketen beraten: Ein Teil zur Anpassung des Gesetzes zur Organisation der SUVA und ein anderer zu Themen, welche die versicherten Personen und alle UVG-Versicherer betreffen.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2009
LINDA ROHRER

Der Nationalrat behandelte das im Vorjahr vom Bundesrat vorgelegte **Bundesgesetz über die Unfallversicherung**. Dieses wurde in zwei Vorlagen beraten: einerseits die Fragen zur Unfallversicherung und Unfallverhütung (Vorlage 1), andererseits diejenigen zur Organisation und den Nebentätigkeiten der SUVA (Vorlage 2). Die Kommission des Nationalrates stellte den Ordnungsantrag, die Vorlage über die SUVA auszusetzen, bis ein Beschluss über das Eintreten oder Nichteintreten auf die erste Vorlage definitiv geklärt sei. Diesen Ordnungsantrag nahm der Rat, gegen den Willen der SP und GP, mit 93 zu 56 Stimmen an. Die erste Vorlage war in der Kommission gescheitert. Hauptkontroversen hatten sich dabei insbesondere um die Senkung des versicherten Verdienstes und die zukünftige Ausgestaltung des Teilmonopols der SUVA ergeben. Der Nationalrat folgte jedoch seiner Kommission nicht und beschloss mit 102 zu 80 Stimmen das Eintreten auf die Vorlage. Damit wurde das Geschäft an die Kommission des Nationalrates zur Detailberatung zurückgegeben.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.09.2010
LUZIUS MEYER

Im Vorjahr hatte der Nationalrat eine **Revision des Bundesgesetzes über die Unfallversicherung** an seine Kommission zur Detailberatung zurückgewiesen. Nun behandelte die grosse Kammer das umstrittene Geschäft erneut. Bevor nun aber die Detailberatung aufgenommen werden konnte, musste der **Nationalrat** über zwei Anträge abstimmen, welche das Geschäft, jeweils aus unterschiedlichen Gründen, an den Bundesrat zurückweisen wollten. Ein Minderheitsantrag Scherer (svp, ZG) erachtete die Rückweisung als gerechtfertigt, weil mit der Vorlage die Koordinationsprobleme mit anderen Sozialversicherungsthematiken nicht gelöst seien. Ein Einzelantrag Messmer (fdp, TG) hingegen verlangte, dass die Regierung eine neue Vorlage ausarbeiten sollte, mit dem Ziel, sich auf die notwendigsten Änderungen zu beschränken. Die grosse Kammer zeigte sich in der Frage der Rückweisung geteilt. Während die Grünen, die SP, die BDP ebenso wie ein Teil der SVP für eine Rückweisung an den Bundesrat plädierten, sprachen sich die CVP und die FDP-Fraktionen für die Beratung der Vorlage aus. Schliesslich stimmte der Nationalrat mit 108 zu 63 Stimmen für den Einzelantrag Messmer und damit für eine Rückweisung an den Bundesrat.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2011
SÉBASTIEN SCHNYDER

Les CSSSP des deux chambres ont décidé de renvoyer le projet de **révision de l'assurance accident** au Conseil fédéral afin qu'il se limite au strict nécessaire.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.06.2014
FLAVIA CARONI

Im Juni eröffnete der Bundesrat ein einmonatiges Vernehmlassungsverfahren über die Zusatzbotschaft zur **Revision des Unfallversicherungsgesetzes**. 2011 hatten die Räte die Botschaft zur UVG-Revision mit dem Auftrag an die Regierung zurückgewiesen, sich auf die strikt notwendigen Änderungen zu begrenzen. Diese umfassten im neuen Vorentwurf, an dessen Ausarbeitung die Sozialpartner beteiligt gewesen waren, nun technische Änderungen zu den Leistungen, zur Finanzierung und zur Organisation der Unfallversicherung sowie Neuregelungen betreffend der SUVA. Konkret umfasst der Entwurf unter anderem Massnahmen gegen eine potentielle Überversicherung nach Erreichen des gesetzlichen Rentenalters der Versicherten, eine Verschiebung der Regelung zur Unfallversicherung Arbeitsloser vom AVG ins UVG und die Einrichtung eines Ausgleichsfonds für Grosseereignisse. Da gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan bereits ein Rückstand vorlag, wurde ein konferenzielles Verfahren durchgeführt, um

den überarbeiteten Entwurf noch im Jahr 2014 dem Parlament unterbreiten zu können. Das Einreichen schriftlicher Stellungnahmen war ebenfalls möglich; beide Varianten wurden genutzt. Eine Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmer äusserte sich kritisch zu den gewählten Vernehmlassungsmodalitäten, insbesondere der kurzen Frist. Die Revisionsvorschläge selbst, getragen von den Sozialpartnern, der Suva und dem Schweizerischen Versicherungsverband, stiessen dagegen generell auf breite Zustimmung und es wurde betont, davon solle im Gesetzgebungsprozess möglichst nicht mehr abgewichen werden.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2015
FLAVIA CARONI

Nachdem das Dossier zuletzt im Jahr 2011 Gegenstand im Ratsplenum gewesen war, beugte sich der Nationalrat in der Sommersession erneut über die **Revision des Unfallversicherungsgesetzes**. Eintreten war unbestritten und wurde ohne Gegenantrag beschlossen. Die vorberatende SGK-NR empfahl ihrem Rat, dem Entwurf des Bundesrats in fast allen Punkte zu folgen.

Die Detailberatung begann mit Entwurf 3, welcher die zentralen Bestimmungen zur Unfallversicherung und Unfallverhütung enthält. Der Bundesrat hatte diesen 2014 beschlossen, um den ursprünglichen Entwurf 1 zu ersetzen, welcher auf grossen Widerstand gestossen war. Der aktuell vorliegende Entwurf dagegen war in der Vernehmlassung 2014 sehr gut aufgenommen worden. Entsprechend waren die Bestimmungen auch im Rat relativ unbestritten, und die grosse Kammer blieb weitgehend beim Vorschlag des Bundesrates. Sie folgte ihrer Kommission jedoch darin, eine vertraglich vereinbarte Wartezeit von 30 Tagen zu erlauben, während derer ein Arbeitgeber selbst für die Taggeldzahlungen an einen verunfallten Mitarbeiter verantwortlich ist, und nicht die Unfallversicherung. Entsprechend hätten die Arbeitgeber tiefere Versicherungsprämien zu entrichten – immer unter der Voraussetzung, dass den Versicherten kein Nachteil entsteht. Die Ratslinke argumentierte vergeblich, eine solche Regelung gefährde die Sicherheit der Lohnfortzahlungen für die Arbeitnehmenden. Auch die Warnung, die Regelung schaffe Uneinheitlichkeit bei den Verträgen und dadurch einen administrativen Mehraufwand für die Versicherer, vermochte die Befürworter nicht zu überzeugen, welche mit mehr Flexibilität und Anreizen zur betrieblichen Unfallprävention argumentierten. In der Gesamtabstimmung wurde der allgemeine Teil des Unfallversicherungsgesetzes einstimmig und ohne Enthaltungen angenommen.

Keinerlei Abweichungen ergaben sich beim Entwurf 2 des Bundesrates, der die Regelungen zur Organisation und den Nebentätigkeiten der Suva umfasst. Ein Minderheitsantrag der Courten (svp, BL), der für die Suva eine schlankere und modernere Organisationsstruktur gemäss des Prinzips der Corporate Governance wollte, und damit in einigen Punkten am ursprünglichen, nicht überarbeiteten Entwurf des Bundesrates festhielt, scheiterte deutlich. Auch weiterhin sollten die Sozialpartner paritätisch und in grösserer Zahl als die Bundesvertreter in das oberste Organ der Suva, den Suva-Rat, eingebunden sein, so die Argumentation der Mehrheit. Deshalb sprachen sich alle Parteien mit Ausnahme der SVP und BDP gegen die von der Minderheit verlangte Verkleinerung des Suva-Rates aus. In der Gesamtabstimmung passierte Entwurf 2 mit 131 zu 47 Stimmen bei drei Enthaltungen. Die ablehnenden Stimmen und Enthaltungen kamen alle aus der gespaltenen SVP-Fraktion, während die anderen Fraktionen geschlossen für den Entwurf stimmten.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.2015
FLAVIA CARONI

In der Herbstsession 2015 gelangte die **Revision des Unfallversicherungsgesetzes** in den Ständerat. Wie bereits zuvor im Nationalrat war auch in der Kantonskammer Eintreten vollkommen unbestritten.

In der Detailberatung ergaben sich bei den Bestimmungen zur Unfallversicherung und Unfallverhütung (Entwurf 3) drei Abweichungen zum Beschluss des Erstrates. Dies betraf einerseits den vom Nationalrat eingefügten Absatz über die Möglichkeit einer 30-tägigen Karenzfrist bis zur Übernahme der Taggelder durch die Versicherung. Die SGK-SR beantragte, die Bestimmung wieder zu streichen. Der Kommissionsprecher argumentierte, das System schaffe neue Unsicherheiten. Zudem würde es die Bemühungen des Case Managements unterlaufen, mit dem versucht wird, die Zahl der Invaliditätsfälle nach Unfällen zu vermindern, indem frühzeitig eine Rückkehr an den Arbeitsplatz angestrebt wird. Erfahre die Versicherung erst nach 30 Tagen von dem Unfall, sei es für solche Bemühungen oft schon zu spät. Bundesrat Berset ergänzte, die Forderung sei nicht neu, sondern bereits einmal in der Vernehmlassung auf ein so gemischtes Echo gestossen, dass der Bundesrat sie fallen gelassen habe. Auch die Suva lehnte eine Karenzfrist ab. Der Rat folgte dieser Haltung und strich die Bestimmung. Ebenfalls seiner Kommission folgend fügte der Ständerat dem Gesetz einen neuen

Absatz zur Verwendung freiwerdender Reserven hinzu und schuf damit eine zweite Differenz zum Nationalrat. Die Bestimmung sollte verhindern, dass freiwerdende Reserven der Unfallversicherung zweckentfremdet werden können. Als dritte Änderung gegenüber dem nationalrätlichen Entscheid beantragte die SGK-SR ihrem Rat, einen vom Bundesrat vorgesehenen neuen Passus aus dem Gesetz zu streichen. Dieser besagt, dass die Suva in aussergewöhnlichen Situationen überschüssige Reserven abbauen kann, und dass die Modalitäten zur Reduktion der Genehmigung durch das BAG bedürfen. Es war eben diese Genehmigungspflicht, die den Unmut der Kommissionsmitglieder geweckt hatte: Bei der paritätisch verwalteten Suva gebe es keinen Anlass anzunehmen, dass Reserven auf inkorrekte Weise verwendet würden, so der Kommissionsprecher. Dieser Ansicht folgte die kleine Kammer gegen das Votum des Sozialministers, welcher erklärte, die aktuelle Situation, in der die Suva aufgrund ihrer hohen Reserven eigenmächtig die Prämien gesenkt habe, sei rechtswidrig, was durch die neue Bestimmung behoben würde.

Bei den Bestimmungen zur Organisation und den Nebentätigkeiten der Suva (Entwurf 2) nahm die kleine Kammer infolge eines von der Redaktionskommission unterstützten Einzelantrags Berberat (sp, NE) eine sprachliche Korrektur vor, welche sicherstellen sollte, dass das neue Gesetz auch in seiner französischen Ausführung für die Suva jene Bezeichnung bzw. Abkürzung verwendet, welche in der Romandie geläufig ist, nämlich CNA (Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents). Der Bundesrat hatte im Gegensatz dazu die Verwendung des Deutschen Begriffes „Suva“ (Schweizerische Unfallversicherungsanstalt) in allen drei sprachlichen Ausführungen vorgesehen. Mit diesen insgesamt vier Abweichungen ging die Vorlage vom Ständerat zurück an den Nationalrat zur Differenzbereinigung.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2015
FLAVIA CARONI

Nachdem der Ständerat in seiner Beratung der **Revision des Unfallversicherungsgesetzes** insgesamt vier Differenzen zum Erstrat geschaffen hatte, ging das Geschäft noch in derselben Woche zur Differenzbereinigung zurück an den Nationalrat. Beim Entwurf 2 schuf der Nationalrat eine Differenz zum Ständerat, indem er jene Korrektur, die die kleine Kammer zuvor bei der französischen Ausführung des Gesetzes vorgenommen hatte, einstimmig auch bei der italienischen Version beschloss. Anstoss dazu war ein Einzelantrag Cassis (fdp, TI) gewesen, welcher wiederum von der Redaktionskommission unterstützt worden war. Beim Entwurf 3 hatte der Ständerat drei substantielle Differenzen zum Beschluss des Erstrates geschaffen. Der Nationalrat schloss sich diesen Änderungen ohne weitere Debatte an.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2015
FLAVIA CARONI

Nachdem der Nationalrat all seinen Änderungen zugestimmt hatte und eine sprachliche Anpassung als letzte Differenz übrig geblieben war, beendete der Ständerat in der Mitte der Herbstsession 2015 die Differenzbereinigung zur **Revision des Unfallversicherungsgesetzes**, indem er den Entwurf ohne Gegenanträge annahm. Das Geschäft war somit bereit für die Schlussabstimmung.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2015
FLAVIA CARONI

In der Schlussabstimmung nahm der Nationalrat das **revidierte Unfallversicherungsgesetz** mit 194 zu 2 Stimmen (Entwurf 2) und 196 zu 0 Stimmen (Entwurf 3) an, es gab keine Enthaltungen. Am selben Tag nahm der Ständerat beide Entwürfe mit 43 Stimmen einstimmig und ohne Enthaltungen an. Die Referendumsfrist lief bis zum 14. Januar 2016 und verstrich ungenutzt.³²

1) DETEC, communiqué de presse, 5.9.01; LT, 6.9.01.

2) BO CN, 1991, p. 382 s.; BO CN, 1991, p. 384 s.; BO CN, 1991, p. 392 s.

3) Presse du 15.2, 28.2 et 14.8.93.

4) AB NR, 2019, S. 725 ff.

5) AB NR, 2019, S. 994 ff.

6) Blick, SGT, TA, 10.8.19; BaZ, 15.8.19; So-Bli, SoZ, 18.8.19; Blick, SGT, TA, 20.8.19

7) SUST-Zwischenbericht vom 21. August 2019; SGT, TA, 22.8.19; NZZ, 24.8.19; TA, 31.8.19; So-Bli, 1.9.19

8) CdT, NZZ, SGT, 5.9.19; LT, 6.9.19

9) TA, 24.9.19

10) AB NR, 2019, S. 60

11) JdG, 4.12.90

12) NZZ, 6.2.90; LNN, 22.3.90

13) NZZ, 19.3.92; Presse du 3.3.92

14) Presse du 5.9.95

15) BO CN, 1995, p. 2603 ss.; FF, 1995, 3, p. 1021 ss.

16) Verhandl. B. vers., 1990, IV, S. 38.

17) Verhandl. B. vers., 1991, V, S. 39.

18) Amtl. Bull. StR, 1992, S. 698 f. und 1075 f.; Amtl. Bull. NR, 1992, S. 1561 f. und 2227.; Amtl. Bull. StR, 1992, S. 699 f. und 1076;

- Amtl. Bull. NR, 1992, S. 1563 f. und 2227.
19) Mo. 19.3960; Mo. 19.3961; Mo. 19.3962; Mo. 19.3963; Mo. 19.3964
20) AB NR, 2019, S. 2275 f.
21) Amtl. Bull. NR, 1994, S. 1903.
22) AB NR, 2005, S. 143 f.; AB SR, 2005, S. 703.
23) BBl, 2008, S. 5395 ff.
24) AB NR, 2009, S. 1213 ff.
25) AB NR, 2010, S. 1422 ff.
26) NZZ, 2.3.11.
27) Ergebnisbericht des EDI über die Vernehmlassung zur Zusatzbotschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über die Unfallversicherung; LT, 20.09.14; SN, 9.07.14
28) AB NR, 2015, S. 875 ff.
29) AB SR, 2015, S. 726 ff.
30) AB NR, 2015, S. 1455 f.
31) AB SR, 2015, S. 859
32) AB NR, 2015, S. 1909; AB SR, 2015, S. 1087