

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	20.04.2024
Thème	Sans restriction
Mot-clés	Prévention d'accidents
Acteurs	Sans restriction
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1990 - 01.01.2020

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

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

Citations préféré

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Eperon, Lionel; Meyer, Luzius; Rohrer, Linda; Schnyder, Sébastien; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Prévention d'accidents, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 20.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Energie	1
Politique énergétique	1
Transports et communications	2
Trafic routier	2
Chemin de fer	3
Trafic aérien	4
Protection de l'environnement	4
Dangers naturels	4
Politique sociale	5
Santé, assistance sociale, sport	5
Politique de la santé	5
Assurances sociales	5
Assurance-accidents	5

Abréviations

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SGK-NR	Kommission für soziale Sicherheit und Gesundheit des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BV	Bundesverfassung
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
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
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
SUVA	Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
Cst	Constitution fédérale
SESE	Service suisse d'enquête de sécurité

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Energie

Politique énergétique

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 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

Transports et communications

Trafic routier

POSTULAT
DATE: 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

ÉTUDES / STATISTIQUES
DATE: 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
DATE: 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

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 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

Chemin de fer

AUTRE
DATE: 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

AUTRE
DATE: 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

AUTRE
DATE: 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

AUTRE
DATE: 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

Trafic aérien

POSTULAT

DATE: 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 Lärmmissionen 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

Protection de l'environnement

Dangers naturels

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE

DATE: 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

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 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

RELATIONS INTERNATIONALES

DATE: 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

Politique sociale

Santé, assistance sociale, sport

Politique de la santé

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 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

INITIATIVE PARLEMENTAIRE
DATE: 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

Assurances sociales

Assurance-accidents

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.¹⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.¹⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 22.09.2010
LÜZIUS 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.²⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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.²¹

-
- 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) BBl, 2008, S. 5395 ff.
 - 19) AB NR, 2009, S. 1213 ff.
 - 20) AB NR, 2010, S. 1422 ff.
 - 21) NZZ, 2.3.11.