



15.413

**Parlamentarische Initiative**

**Regazzi Fabio.**

**Via sicura.**

**Rasche Beseitigung der Exzesse  
und unerwünschten Nebeneffekte  
des Raserdelikts**

**Initiative parlementaire**

**Regazzi Fabio.**

**Via sicura.**

**Supprimer rapidement les excès  
et les effets secondaires indésirables  
associés au délit de chauffard**

**Iniziativa parlamentare**

**Regazzi Fabio.**

**Via sicura. Rimozione rapida  
degli eccessi e degli  
effetti collaterali indesiderati  
del reato di pirateria della strada**

*Vorprüfung – Examen préalable*

**CHRONOLOGIE**

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.12.15 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.06.16 (VORPRÜFUNG - EXAMEN PRÉALABLE)

*Antrag der Mehrheit*

Der Initiative keine Folge geben

*Antrag der Minderheit*

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Lehmann, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie)  
Der Initiative Folge geben

*Proposition de la majorité*

Ne pas donner suite à l'initiative

*Proposition de la minorité*

(Wobmann, Binder, Giezendanner, Hurter Thomas, Killer Hans, Lehmann, Quadri, Regazzi, Rickli Natalie)  
Donner suite à l'initiative

**Präsidentin** (Markwalder Christa, Präsidentin): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

**Regazzi Fabio** (C, TI): Im Rahmen des Pakets Via sicura hat eine Mehrheit des Bundesparlamentes im Juni 2012 die Einführung des "Raser-Verbrechens" im Strassenverkehrsgesetz gutgeheissen, das mit sehr strengen Mindeststrafen versehen wurde: ein Jahr Gefängnis auf strafrechtlicher Ebene und zwei Jahre Führeraus-





weisentzug auf Verwaltungsebene. Natürlich war die Absicht lobenswert. Man wollte gegenüber den Fahrern, die sich verantwortungslos benehmen, ein starkes Signal geben. Man wollte sie exemplarisch bestrafen.

In der Praxis muss man leider feststellen, dass es vor allem normale Fahrer sind, die keine Vorstrafen im Bereich des Strassenverkehrs aufweisen, die einmal die zulässige Höchstgeschwindigkeit krass missachten und dann als Raser verurteilt werden. Der Richter hat keinen Ermessensspielraum, wie das das Bundesgericht bestätigte. Der Gesetzestext ist klar, und Absatz 4 von Artikel 90 des Strassenverkehrsgesetzes stellt eine unwiderlegbare gesetzliche Vermutung dar. Es ist von keiner Bedeutung, ob der Lenker alleine auf einer breiten Strasse war, bei strahlendem Wetter fuhr und niemanden konkret einer Gefahr aussetzte. Ebenso wenig ist die Schwere seines Vergehens von Bedeutung. Die Sanktion muss lauten: ein Jahr Gefängnis, zwei Jahre Führerausweisentzug.

In Tat und Wahrheit ist man an folgendem Punkt angelangt: Fahrer, die nichts mit gefährlichen Kriminellen ohne Skrupel

**AB 2015 N 2218 / BO 2015 N 2218**

zu tun haben, werden auf übermässig strenge Art und Weise als Raser verurteilt. Einige haben deswegen auch ihre Arbeit verloren.

Ebenfalls zu bedauern ist, dass das Raserdelikt in der Rechtsordnung echte Inkohärenzen geschaffen hat, die für die Strafverfolgungsbehörden bei der Umsetzung zu Problemen führen. Zum Beispiel sieht das Strafgesetzbuch eine Mindeststrafe von einem Jahr Gefängnis im Falle von Vergewaltigung vor, und es sieht 180 Tagessätze im Falle von Raub mit einer Schusswaffe vor. Es handelt sich hierbei um besonders gewalttätige Straftaten, die bei den Opfern unauslöschliche Spuren hinterlassen. Die Mindeststrafe für Raser wird sogar angewendet, wenn kein Unfall stattfand, es also kein Opfer gab. Sie wird sogar angewendet, wenn niemand durch die Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit konkret einer Gefahr ausgesetzt wurde.

Rolf Grädel, Staatsanwalt des Kantons Bern und Präsident der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz, hebt diese Inkohärenzen ebenfalls hervor. Die Rasergesetzgebung habe, sagt er, zu einem gewissen "Missverhältnis" geführt. Delikte, in welchen Personen bloss potenziell gefährdet worden seien, seien unter Umständen deutlich strenger zu beurteilen als Fälle mit Verletzungsfolgen. Zudem sei der Ermessensspielraum der Richter bei den Raserdelikten massiv eingeschränkt worden. Damit könnten sie den konkreten Umständen im Einzelfall nicht mehr gerecht werden, sagt Herr Grädel, der dadurch Verständnis für meinen Vorstoss gezeigt hat.

Interrogé dans un article de "La Liberté" au sujet de Via sicura, Fabien Gasser, procureur général du canton de Fribourg, a déclaré: "Cette peine plancher d'un an est peu cohérente avec l'ensemble du système. Pour un procureur, il est difficile de concevoir que la peine soit la même pour un excès de vitesse ou pour un viol ... On arrive à un point où rouler vite devient pratiquement un des pires comportements criminels que l'on puisse imaginer en Suisse."

Die vorliegende Initiative hat zum Ziel, die negativen Auswirkungen der Massnahmen gegen Raserdelikte, die ausdrücklich nicht erwünscht waren, zu korrigieren, ohne diese Massnahmen in ihrem Wesen zu ändern, und zwar durch die Aufhebung der Mindeststrafe gemäss Artikel 90 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes und die Korrektur von Artikel 90 Absatz 4. So gibt man dem Richter seine Ermessensfreiheit zurück.

Dagegen müssen die Richter immer die Möglichkeit haben, diejenigen Fahrer sehr hart bestrafen zu können, die sich verantwortungslos verhalten und konkret das Risiko eingehen, Unfälle mit Schwerverletzten oder Todesopfern zu verursachen. Der wesentliche Inhalt des Verbrechens sowie die Maximalstrafe gemäss Artikel 90 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes bleiben folglich unverändert.

Meine parlamentarische Initiative strebt auf Verwaltungsebene das gleiche Ziel an. Die Mindestdauer des Führerausweisentzugs ist hier beibehalten, aber sie ist von 24 auf 6 Monate reduziert, das ist das Doppelte der Mindestdauer, die für den Fall eines schweren Vergehens vorgesehen ist. Zurzeit ist sie achtmal länger! Auch hier gibt man den Behörden einen Ermessensspielraum zurück, der sich kohärent in das bestehende System einfügt.

En partant d'une bonne intention, à savoir punir les véritables délinquants routiers qui provoquent des morts et des blessés, on a créé un délit de chauffard qui peut littéralement et aveuglément broyer la vie de conducteurs ordinaires, qui n'ont rien de criminels sans scrupules. Le délit de chauffard pose de vrais problèmes de mise en oeuvre pour les autorités, car il est incohérent par rapport au reste de l'ordre juridique. La sévérité des sanctions, selon les circonstances, choquent l'opinion publique. Il est temps pour nous de corriger cela.

Ziel meiner parlamentarischen Initiative ist es also nicht, Raser im eigentlichen Sinn des Wortes zu schützen oder das Rasergesetz zu kippen. Es geht vielmehr darum, das Verhältnismässigkeitsprinzip und eine gewisse Kohärenz wiederherzustellen. Seien wir ehrlich: Mit Via sicura sind wir zu weit gegangen, und jetzt müssen wir



den Mut haben, diesen Fehler zu korrigieren.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, meiner parlamentarischen Initiative Folge zu geben.

**Wobmann** Walter (V, SO): Mit Via sicura wollte man bekanntlich die Raserexzesse im Strassenverkehr härter bestrafen, damals aufgrund extremer Unfälle. In diesem Zusammenhang ist aber das Bussenregime massiv verschärft worden, sodass man sagen kann, dass klar über das Ziel hinausgeschossen wurde. Es kann doch nicht sein, dass die strafrechtliche Behandlung des Raserdelikts strenger geregelt ist als beispielsweise die Gefährdung des Lebens gemäss Artikel 129 des Strafgesetzbuches. Hier stimmt einfach das Verhältnis nicht, auch wenn extremes Rasen natürlich hart bestraft werden soll – das ist für mich auch klar. Die Verhältnismässigkeit stimmt nicht.

Derzeit sind richterliches Ermessen und die Berücksichtigung der Umstände gar nicht möglich. So haben mir mehrere Richter gesagt, dass sie die momentanen Vorgaben auch falsch fänden und diese für sie fast unerklärbar seien. Die einmalige Übertretung des Gesetzes durch einen unbescholtenen Bürger kann gleich zur Zerstörung von dessen Existenz führen. So etwas wollen Sie doch ganz bestimmt nicht.

Seit dem Inkrafttreten von Via sicura sind viele Personen auf mich zugekommen, um mir ihren Fall zu schildern. Inzwischen sind sogar zwei Vereine gegründet worden: ASAVS in der Westschweiz und Via Humana in der Deutschschweiz. Sie planen zurzeit eine Volksinitiative mit einem ähnlichen Inhalt wie demjenigen dieser parlamentarischen Initiative.

Mit Via sicura hat man bekanntlich in mehreren Bereichen über das Ziel hinausgeschossen. So mussten bereits Korrekturen vorgenommen werden, beispielsweise bei der Promillegrenze für Fahrer bei Blaulichtorganisationen. Die Regelung war in der Praxis nicht anwendbar gewesen. Sie wird jetzt zum Glück wieder zurück zur alten Fassung korrigiert. Aber auch dazu brauchte es einen politischen Vorstoss.

Sie sehen also: Es besteht Handlungsbedarf. Wir wollen aber nicht die gesamte Rasergesetzgebung kippen, das möchte ich hier ganz klar betonen. Vielmehr wollen wir mehr Verhältnismässigkeit bei der Bemessung des Strafmasses. Damit könnte auch die Glaubwürdigkeit der Massnahmen im Rahmen von Via sicura insgesamt massiv erhöht werden.

Ich bitte Sie, meinem Minderheitsantrag zuzustimmen und der Initiative Folge zu geben.

**Piller Carrard** Valérie (S, FR), pour la commission: La Commission des transports et des télécommunications de notre conseil a procédé à l'examen préalable de l'initiative parlementaire Regazzi 15.413, "Via sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard", le 16 novembre 2015. Elle vous invite, par 13 voix contre 9 et 1 abstention, à ne pas y donner suite.

L'initiative prévoit de modifier les articles suivants de la loi fédérale sur la circulation routière: article 16c alinéa 2 lettre abis et article 90 alinéas 3 et 4.

Pour l'auteur de l'initiative, le caractère "mécanique" des mesures contre les chauffards conduit à des résultats disproportionnés, voire choquants, qui sèment le doute dans le public quant à la crédibilité de l'ensemble du train de mesures Via sicura et, plus généralement, quant à l'adéquation de la réaction de l'Etat face aux délits routiers. Il souhaite toutefois maintenir le délit de chauffard et les peines maximales encourues, tout en rendant aux tribunaux et aux autorités administratives la marge d'appréciation nécessaire pour que les sanctions puissent être adaptées aux circonstances concrètes du délit.

Il propose de supprimer la peine minimale prévue à l'article 90 alinéa 3 de la loi sur la circulation routière, de supprimer l'automatisme de la sanction qu'entraîne l'article 90 alinéa 4 de cette loi et de réduire la mesure administrative qu'est le retrait du permis de conduire à l'article 16c alinéa 2

AB 2015 N 2219 / BO 2015 N 2219

lettre abis et de la ramener à six mois au moins, au lieu des deux ans actuellement inscrits dans la loi.

Pour la majorité de la commission, il n'est pas souhaitable d'effectuer une révision de ces dispositions, adoptées en 2012, qui ont fait leurs preuves. Toutefois, la majorité de la commission reconnaît que la comparaison entre les mesures pénales en question et celles punissant d'autres délits révèle un certain déséquilibre, mais elle considère que la suppression de cette incohérence relève de la responsabilité de la Commission des affaires juridiques. Eu égard aux victimes notamment, la commission est d'avis que la condamnation des chauffards prévue dans les dispositions en vigueur est appropriée et qu'il n'est pas indiqué de minimiser les délits de chauffards en diminuant leurs peines.

La volonté du peuple de condamner les chauffards avec la fermeté requise, qui a été à maintes reprises exprimée, doit continuer à être mise en oeuvre de manière efficace. Aussi, lors de notre discussion en commission, nous avons pris connaissance du fait que la Commission des affaires juridiques attendait un rapport sur la pro-



portionnalité de différentes sanctions. La minorité de la commission estime que les peines introduites en 2012, dans le cadre de Via sicura, sont disproportionnées, car elles ne permettent plus aux autorités compétentes de prendre en considération les circonstances concrètes du délit.

Par conséquent, au nom de la commission, je vous invite à ne pas donner suite à la présente initiative parlementaire.

**Béglié Claude (C, VD):** Madame Piller Carrard, les sanctions devant être proportionnelles à l'infraction commise, ne considérez-vous pas disproportionnée le fait qu'un chauffard n'ayant pas causé d'accident soit sanctionné d'une peine privative de liberté minimale incompressible d'un an, ce qui correspond à la peine minimale prévue en cas de brigandage avec arme à feu? Ce sont tout de même des délits d'une importance différente.

**Piller Carrard Valérie (S, FR),** pour la commission: Tout à fait. Comme je l'ai expliqué dans mon intervention, pour qu'une personne soit condamnée à une peine privative de liberté, il faut par exemple que, sur un tronçon limité à 80 kilomètres à l'heure, elle roule à 140 kilomètres à l'heure. Il faut donc atteindre une limite extrême pour écoper d'une peine privative de liberté. D'un point de vue purement personnel, j'ai soutenu en commission la position défendue par Monsieur Regazzi par rapport à la peine plancher d'un an. J'étais prête à supprimer cette peine minimale d'un an. Comme on en a discuté, c'est à la Commission des affaires juridiques de traiter à présent cette question.

**Rime Jean-François (V, FR):** Madame Piller Carrard, je vous ai bien écoutée, mais ne pensez-vous pas qu'on utilise ces excès de vitesse comme pompe à fric, comme on dit en bon français? Lorsque l'on voit les différences qui existent entre les cantons quant au nombre de radars à disposition et quant à la place accordée aux amendes dans les budgets cantonaux, ne considérez-vous pas que l'on dépasse la simple prévention et que les amendes sont devenues synonymes de rentrées d'argent importantes pour les cantons?

J'avais fait une proposition, bien sûr refusée, qui consistait à donner cet argent à l'assurance-vieillesse et survivants au lieu de le donner aux cantons, puisque l'AVS a aussi besoins d'argent. Que pensez-vous de cette proposition?

**Piller Carrard Valérie (S, FR),** pour la commission: Je ne pense pas que les cantons utilisent ces amendes pour remplir leurs propres caisses.

**Addor Jean-Luc (V, VS):** On a introduit Via sicura pour protéger les victimes de la route. Mais, c'est Via sicura qui a provoqué le plus de victimes jusqu'à présent, des victimes sociales, professionnelles et familiales. Alors, après s'être occupé à juste titre des victimes de la route, l'heure n'est-elle pas venue de s'occuper aussi des victimes de Via sicura?

**Piller Carrard Valérie (S, FR),** pour la commission: La seule différence qu'il y a entre les victimes de la route et les victimes de cette loi, c'est que les personnes qui sont victimes de Via sicura savaient ce qu'elles risquaient en roulant à une vitesse excessive, au contraire de celles qui traversaient simplement la route sur un passage piéton, et qui se sont fait écraser. Ces dernières subissent aussi des conséquences sociales, à mon avis des conséquences plus importantes que les victimes de Via sicura.

**Walti Beat (RL, ZH),** für die Kommission: Die parlamentarische Initiative Regazzi wurde am 17. März 2015 eingereicht und am 16. November 2015 von der Kommission im Rahmen der Vorprüfung beraten. Die Kommission empfiehlt Ihnen mit 13 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben.

Kollege Regazzi will mit seiner Initiative die Strafbestimmungen zum Raserdelikt im Strassenverkehrsrecht anpassen, die im Zuge der Via-sicura-Gesetzgebung eingeführt wurden und seit Anfang 2013, also seit gut zwei Jahren, in Kraft sind.

Wer in einer 30er-Zone mit 70 Stundenkilometern unterwegs ist und erwischt wird – hören Sie bitte zu –, ist heute gemäss Artikel 90 Absätze 3 und 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) zwingend mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr zu bestrafen, und gemäss Artikel 16c Absatz 2 Litera abis SVG ist ihm oder ihr der Führerausweis für mindestens zwei Jahre zu entziehen. Gleiches gilt für Raser, die in einer 50er-Zone, also innerorts, mit mehr als 100 Stundenkilometern unterwegs sind, für solche, die in einer 80er-Zone, also ausserorts, mehr als 140 Stundenkilometer fahren, und für solche, die auf der Autobahn, wo eine Beschränkung auf 120 Stundenkilometer signalisiert ist, mit mehr als 200 Stundenkilometern fahren.

Der Initiant und die Kommissionsminderheit, wir haben es jetzt mehrfach gehört, kritisieren, dass den Gerichten wegen der unwiderlegbaren gesetzlichen Vermutung, dass es sich bei diesen zitierten Tempoüberschrei-



tungen immer um eine "besonders krasse Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit" handle – auf Amtsdeutsch heisst das Rasen so –, jedes Ermessen in der Beurteilung des Einzelfalls entzogen werde. Es könne nicht ausgeschlossen werden, dass in Einzelfällen, die zu keiner konkreten Gefährdung Dritter geführt hätten, wegen der gesetzlichen Mindeststrafe unverhältnismässige Urteile gefällt werden müssten. Die lange Dauer des Führerausweisentzuges könne zudem im Leben der Verurteilten eine sogenannte soziale Disruption zur Folge haben, wenn diese z. B. für die Arbeit auf ein Auto angewiesen sind und als Folge der Verurteilung die Arbeitsstelle verlieren. Entsprechend verlangt die Initiative eine Streichung der Mindestdauer der Freiheitsstrafe bei Raserdelikten und eine Reduktion der minimalen Ausweisentzugsdauer auf sechs Monate. Keine Veränderung wird hinsichtlich der Höchststrafen beim Raserdelikt angestrebt.

Die Kommissionsmehrheit sieht im Grundsatz durchaus die Problematik des fehlenden Ermessens der Gerichte und die Gefahr unverhältnismässiger Strafen im Einzelfall. Auch in anderen Rechtsgebieten – prominent z. B. im Zusammenhang mit der Ausschaffung krimineller Ausländer – ist das Verhältnismässigkeitsprinzip eine zu Recht intensiv diskutierte rechtsstaatliche Grundsatzfrage.

In der Kommissionsberatung zur Sprache gekommen ist auch die mögliche Unverhältnismässigkeit insbesondere der Mindeststrafen im Vergleich zum Strafmass anderer Straftatbestände; die Vorredner haben dies auch bereits ausgeführt. Dieses Thema ist jedoch bereits vom Bundesrat aufgegriffen worden. Allfällige Inkonsistenzen bei den Strafmassen verschiedener Tatbestände können aber nur in einer Gesamtschau beseitigt werden und nicht durch das selektive Herumschrauben beim Raserdelikt.

Doch bei aller Sorge über mögliche Unverhältnismässigkeiten darf auch nicht vergessen werden, dass es sich bei den aufgezählten Raserdelikten um wirklich sehr krasse Fälle von extremen Tempoexzessen handelt. Die erwähnten Geschwindigkeiten liegen derart krass ausserhalb dessen, was

#### AB 2015 N 2220 / BO 2015 N 2220

andere Verkehrsteilnehmer vernünftigerweise erwarten und worauf sie sich einstellen müssen, dass es schwerfällt, sich Situationen vorzustellen, in denen für unbeteiligte Dritte kein sehr grosses Gefährdungspotenzial geschaffen würde. Es dürften entsprechend auch sehr wenige Anwendungsfälle sein, in denen die scharfen Strafen wirklich nicht gerechtfertigt sind.

Hinzu kommt, last, but not least, eine gewichtige demokratiepolitische Überlegung: Die Rasergesetzgebung wurde in ihrer aktuellen Form als "Gegengeschäft" zum Rückzug einer eingereichten Volksinitiative beschlossen. Treu und Glauben in der direkten Demokratie und im parlamentarischen Gesetzgebungsprozess gebieten, dass nicht kurz nach Inkraftsetzung von Massnahmen das Rad der Zeit wieder zurückgedreht wird. Oder wie möchten wir Initiantinnen und Initianten zukünftig einen Rückzug ihrer Volksinitiative schmackhaft machen, wenn sie damit rechnen müssen, dass sich das vermeintliche Entgegenkommen des Gesetzgebers innert kürzester Zeit sozusagen wieder in Luft auflöst?

Aus all den genannten Gründen beantragt Ihnen die Kommissionsmehrheit, der vorliegenden parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben.

**Präsidentin** (Markwalder Christa, Präsidentin): Die Kommissionsmehrheit beantragt, der parlamentarischen Initiative keine Folge zu geben. Eine Minderheit beantragt, der Initiative Folge zu geben.

#### *Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 15.413/12820)

Für Folgegeben ... 113 Stimmen

Dagegen ... 72 Stimmen

(4 Enthaltungen)

*Schluss der Sitzung um 13.00 Uhr*

*La séance est levée à 13 h 00*

#### AB 2015 N 2221 / BO 2015 N 2221