



16.3267

Postulat KVF-SR.

Evaluation von Via sicura

Postulat CTT-CE.

Evaluation du programme Via sicura

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.06.16

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)

16.3267

Le président (Comte Raphaël, président): Le Conseil fédéral propose d'adopter le postulat.





15.413

Antrag der Kommission

Der Initiative keine Folge geben

Antrag Rieder

Der Initiative Folge geben

Proposition de la commission

Ne pas donner suite à l'initiative

Proposition Rieder

Donner suite à l'initiative

Le président (Comte Raphaël, président): Vous avez reçu un rapport écrit de la commission.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: L'initiative parlementaire Regazzi 15.413, "Via sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard", remet en cause le fait que le juge ne peut pas apprécier la faute et adapter la sanction. L'auteur précise qu'il y a lieu toutefois de 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 et à la

AB 2016 S 407 / BO 2016 E 407

nature du comportement fautif du coupable. L'auteur demande de modifier les articles 16c alinéa 2 lettre abis et l'article 90 alinéas 3 et 4 de la loi fédérale sur la circulation routière.

A l'article 16c alinéa 2 lettre abis, il est demandé de supprimer, tout simplement, la peine minimale pour permettre l'appréciation du juge en fonction du lieu et du délit.

Par ailleurs, il est demandé de supprimer l'automatisme de la sanction qu'entraîne l'article 90 alinéas 3 et 4, qui établit la présomption irréfutable que les conditions du délit de chauffard sont réunies, sans permettre au juge de tenir raisonnablement compte des circonstances exactes du délit, du risque créé, ni de la volonté du coupable.

La commission a longuement débattu. On peut rappeler que plusieurs parlementaires ont déjà réagi sur Via sicura. Les véhicules à feux bleus, en particulier, ont fait l'objet de nombreuses discussions. Plusieurs parlementaires sont intervenus sur des éléments relevant de l'application de la loi, que ce soit à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national ou à celle de ce conseil. Certains éléments ont semblé particuliers du point de vue de l'application de Via sicura. Mais il y a lieu aussi de rappeler que le Parlement, et en particulier ce conseil, a renforcé, en son temps, des propositions du Conseil fédéral. Je rappelle à cet égard que Via sicura a été accepté en 2012, et modifier des dispositions si rapidement n'est pas d'usage. Aussi la commission estime-t-elle que les dispositions adoptées en 2012, dans le cadre du programme Via sicura, qui reprenaient plusieurs objectifs de l'initiative populaire "Protection contre les chauffards" (12.053) et de nombreuses interventions parlementaires, ne peuvent être révisées sans une appréciation globale du programme. Elle insiste en particulier sur la nécessité de respecter la volonté du peuple, qui s'est manifestée notamment au travers du dépôt de cette initiative populaire.

En outre, pour la commission, il n'est pas possible d'évaluer tous les effets des mesures qui ont été prises en 2012. Aussi, pour cette raison et au regard des nombreuses interventions portant sur la sécurité routière en suspens, la commission est d'avis, à l'unanimité, qu'il ne faut pas donner suite à cette initiative parlementaire. Toutefois, considérant la demande qui y est formulée, elle reconnaît que des comparaisons entre les mesures pénales en question et celles punissant d'autres délits révèlent un certain déséquilibre. De plus, elle considère que l'automatisme de la sanction voulu par la loi sur la circulation routière, qui prive les tribunaux et les juges en particulier de toute marge d'appréciation, est contestable du point de vue de l'Etat de droit.

Elle estime toutefois que la suppression de cette incohérence et de cet automatisme relève de la Commission des affaires juridiques. A cet effet, il y a lieu de rappeler que le Conseil national a demandé au Conseil fédéral d'élaborer un rapport sur la proportionnalité des différentes sections présentes dans notre droit. La commission estime qu'un rapport global est nécessaire avant qu'une modification structurelle spécifique ne soit apportée à la loi, en particulier sur les deux articles spécifiés par l'auteur de l'initiative, à savoir l'article 16c alinéa 2 lettre



abis et l'article 90 alinéas 3 et 4 de la loi sur la circulation routière.

Compte tenu de cette réflexion, la commission a décidé, à l'unanimité, de ne pas se rallier à la décision du Conseil national qui, pour mémoire, a donné suite à l'initiative parlementaire par 113 voix contre 72 et 4 absentions, alors même que la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national avait recommandé de ne pas y donner suite. Toutefois, notre commission a déposé un postulat visant à l'évaluation du programme Via sicura.

Le Conseil fédéral nous a informés que les rapports demandés par notre postulat ainsi que par celui de la Commission des affaires juridiques devraient être disponibles au printemps de l'année prochaine. Cela nous permettra, à partir de l'année prochaine, au sein de nos commissions respectives, tant de la Commission des affaires juridiques que de la Commission des transports et des télécommunications, de garder un oeil sur toute évolution de l'application du programme Via sicura.

Aussi, je vous recommande de suivre notre commission.

Müller Philipp (RL, AG): Ich war damals Mitglied des Initiativkomitees der Volksinitiative "Schutz vor Rasern", genannt Raser-Initiative. Die Initiative wurde am 15. Juni 2011 eingereicht, und sie wurde im November 2012 zurückgezogen. Der Grund war damals, dass der Gesetzgeber, also das Parlament, Sie alle, die Gesetzgebung Via sicura aufgelegt hatte. Ich meine – das war auch die Diskussion in der Kommission –, dass es nach dieser kurzen Zeit gegen Treu und Glauben verstösst, wenn man jetzt den Grund des Rückzugs der Volksinitiative einfach relativiert oder gar aufhebt. Aus diesem Grund hat die Kommission – das wurde vom Kommissionsberichtersteller erwähnt – dieses Postulat, welches der Bundesrat zur Annahme beantragt, initiiert, welches die genauen Hintergründe, die Wirkungsweise von Via sicura darstellen, untersuchen soll und uns eine Grundlage bieten wird, um allenfalls zu legiferieren.

Ich möchte betonen, dass es nicht um banale Delikte in diesem Bereich geht. Natürlich, die Verhältnismässigkeit ist hier geritzt. Die meisten von uns kennen das Thema von der Debatte um die Durchsetzungs-Initiative; die Verhältnismässigkeit ist oberstes Gebot staatlichen Handelns. Bis hier bin ich einverstanden – daher auch das Postulat, welches genau das ebenfalls untersuchen soll. Wenn wir aber vom Kern des Raser-Artikels sprechen, dann sprechen wir von Geschwindigkeitsübertretungen, die nicht einfach so passieren. Das sind beispielsweise bei der 30-Kilometer-Vorschrift 70 Stundenkilometer, das wären bei der 50-Kilometer-Vorschrift, innerorts also, 100 Stundenkilometer oder mehr, bei der 80-Kilometer-Vorschrift 160 Stundenkilometer und bei der 120-Kilometer-Vorschrift 200 Stundenkilometer, die man fahren müsste, um in diesen Raser-Raster zu gelangen. Das sind keine Banalitäten, und diese Überschreitungen passieren auch nicht einfach so, auch nicht nachts um zwei Uhr, wenn die Autobahn oder welche Strasse auch immer völlig verkehrsfrei ist und so schnell gefahren werden kann, ohne dass jemand gefährdet wird.

Aus diesem Grund bin ich der Meinung, dass wir jetzt den Bericht zu diesem Postulat abwarten sollten, zu dem der Bundesrat versprochen hat, es entgegenzunehmen. Dann können wir legiferieren, und vielleicht geht die Lösung dann in eine andere Richtung. Vielleicht ist sie dann umfassender, um eben diese angemahnte Verhältnismässigkeit zu installieren. Die aktuelle Situation ist in der Tat etwas schwierig, was die Rechtsstaatlichkeit und eben auch den verfassungsmässigen Grundsatz der Verhältnismässigkeit betrifft.

Ich empfehle Ihnen daher, das Postulat zu unterstützen und die parlamentarische Initiative Regazzi abzulehnen.

Janiak Claude (S, BL): Ich kann mich weitgehend den Ausführungen von Herrn Kollege Müller anschliessen. Ich möchte einfach daran erinnern, dass Via sicura ja nicht einfach eine Idee des Bundesrates war, sondern das war ein Gegenentwurf zu einer Initiative. Diese Initiative hatte ihren Ursprung in verschiedenen gravierenden Verkehrsunfällen, Sie erinnern sich sicher daran.

Ich bin grundsätzlich einer, der es nicht gut findet, dass man immer, wenn etwas passiert, gleich nach dem Gesetzgeber ruft und glaubt, dass man mit den bestehenden Gesetzen nicht richtig reagieren kann. Ich muss zugeben, es geht mir auch ein bisschen gegen den Strich, wenn man in die Gesetzgebung Automatismen einführt, die dann eben immer das Prinzip der Verhältnismässigkeit ritzen. Man nimmt dem Richter, der Justiz auch eine gewisse Entscheidungsfreiheit weg.

In diesem Fall, Herr Müller hat es zu Recht gesagt, sind es keine drei Jahre her, seit dieses Gesetz in Kraft ist. Die Initiative wurde damals, gestützt auf diese Gesetzgebung, zurückgezogen. Aus diesem Grund können wir nicht jetzt schon wieder alles auf den Kopf stellen. Aber wir haben in der Kommission diese Diskussion geführt und gesagt, dass wir wissen wollen, wie die Auswirkungen dieser



Gesetzgebung sind. Es werden oft Einzelfälle vorgebracht, aber Herr Müller hat sehr schön aufgezeigt, was es braucht, bis jemand wirklich unter den Titel Raser fällt. Dazu braucht es schon sehr viel, das ist nicht das, was jedem einmal passieren kann. Ich nehme an, es ist schon fast allen passiert, dass sie halt eine Busse bekommen haben, weil sie mit 60 statt mit 50 Stundenkilometern gefahren sind. Das ist etwas anderes als das, was unter den Begriff Raser fällt.

Ich bitte Sie, der Kommission zu folgen, der Initiative keine Folge zu geben und das Postulat anzunehmen.

Rieder Beat (C, VS): Ich muss eine Interessenbindung offenlegen: Ich vertrete als Strafverteidiger hie und da einen Raser. Was mir in meiner Praxis aufgefallen ist, ist, dass wir vielleicht ein wenig ein falsches Bild des Rasers vor Augen haben. Wenn Sie vom Jugendlichen ausgehen, der in seinem Übermut auf den Kantons- oder Bundesstrassen ein Rennen verursacht, bin ich wie die Vorredner der Meinung, dass dieses Massnahmenpaket angebracht ist und wir solche Delikte hart und konsequent bestrafen müssen – das steht ausser Zweifel. Aber in der Praxis stossen wir auf Fälle von gestandenen Männern und Frauen, die sich der Raserei schuldig gemacht haben und vor enorm hohen Mindeststrafen stehen.

Sie wissen, bei diesem Massnahmenpaket haben wir eine Mindeststrafe von zwölf Monaten Freiheitsstrafe. Wenn Sie im Strafrecht mit Mindeststrafen operieren, ohne den Gerichten und Staatsanwälten einen Ermessensspielraum zu geben, ohne die konkreten Umstände des Verschuldens zu berücksichtigen, ist das falsch. Es widerspricht dem Grundsatz unseres Strafrechts – wir haben ein Strafrecht, das auf dem Verschulden basiert –, und es degradiert die Staatsanwälte und Richter zu Vollzugsbeamten. Schlussendlich führt dies zu schockierenden Ergebnissen in der Strafjustiz. Ich bin der Meinung, dass wir heute bereits wissen, wo dieses Gesetz, das die Exzesse bekämpfen soll, selber exzessiv ist.

Ich schildere Ihnen nun einen Fall aus der Praxis: Sie fahren mit Ihrer Familie aus Italien zurück aus den Ferien nach Bern. Sie fahren über den Simplon. Kurz vor dem Passübergang gibt es eine Überholstrecke. Dort haben Sie zwei Sattelschlepper vor sich. Sie überholen auf dieser Überholstrecke, beschleunigen auf 150 Stundenkilometer ausserorts. Sie sind ein Raser und werden nach den harten Richtlinien der Rasereibestimmungen verfolgt.

Jetzt ist das eigentlich Schockierende daran, dass wir in der Strafjustiz sehr viele solche Fälle haben und sehr wenige klassische Rasereifälle. Das wissen wir bereits jetzt, und die betroffenen Staatsanwaltschaften und Gerichte sind eigentlich einer Meinung: Wir brauchen dort einen Ermessensspielraum, um diese Leute gemäss ihrem Verschulden – sie haben eine Straftat begangen – zu bestrafen, aber nicht mit einer zwölfmonatigen Freiheitsstrafe. Wenn sie im Anschluss daran das Unglück haben, noch eine grobe Verkehrsregelverletzung zu begehen, also kein Rasereidelikt, haben sie ein echtes Problem. Dann wandern sie nämlich unbedingt ein Jahr ins Gefängnis. Und das trifft ganz normale Bürgerinnen und Bürger, die mit dem klassischen Bild des Rasers, das uns vorschwebt, überhaupt nichts zu tun haben.

Darum beantrage ich Ihnen hier, das Postulat sofort anzunehmen und der parlamentarischen Initiative sofort Folge zu geben. Es hindert uns nichts daran, in diesem Bereich nun etwas schneller voranzugehen, es etwas genauer zu analysieren und die Exzesse dieses Paketes zu bekämpfen. Es hindert uns nichts daran, nun Sofortmassnahmen einzuleiten, weil wir in einem Gesetzgebungsprozess stecken, der sonst mehrere Jahre dauert. Das wird dann auch in der Praxis vor den Gerichten Schaden verursachen. Geschädigt sind jene Leute, die sonst rechtschaffen sind und sich einmal ein solches Delikt haben zuschulden kommen lassen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, sowohl das Postulat als auch die parlamentarische Initiative Regazzi zu unterstützen.

16.3267

Angenommen – Adopté

15.413

Abstimmung – Vote

Für Folgegeben ... 15 Stimmen

Dagegen ... 20 Stimmen

(4 Enthaltungen)