



17.3632

Motion KVF-SR.**Via sicura. Anpassungen****Motion CTT-CE.****Via sicura. Adaptations**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.12.17

Präsidentin (Keller-Sutter Karin, Präsidentin): Der Bundesrat beantragt die Annahme der Motion.

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: En 2010, le Conseil fédéral a présenté au Parlement les projets relatifs à Via sicura accompagnés du message y relatif. Cette volonté partait d'un constat récurrent, et le Conseil fédéral estimait que le trafic routier coûtait la vie à toujours trop de personnes et que l'on devait mettre en oeuvre diverses mesures pour réduire le nombre de tués, qui était encore de 350 à l'époque, sur les routes. Des mesures ont donc été nécessaires et prises pour renforcer la sécurité de notre mobilité.

En outre, ces propositions ont été renforcées suite à une réelle volonté populaire, notamment de lutte contre les délits routiers graves constatés dans plusieurs grandes villes de notre pays, et suivies par le lancement en 2010 d'une initiative populaire "Protection contre les chauffards", finalement retirée par la suite. Le Parlement s'est saisi de ce dossier et, après quelques modifications importantes apportées en particulier par notre chambre, a adopté la révision de la loi sur la circulation routière le 15 juin 2012. Cette révision prévoyait vingt mesures spécifiques. Par le retrait de l'initiative précitée et en l'absence de demande de référendum, le Conseil fédéral a décidé de la mise en oeuvre par étapes les différents éléments du programme. Ainsi, par exemple, le délit de chauffard a été introduit le 1er janvier 2013; l'obligation de recours des assureurs est entrée en vigueur début 2015, alors que les éléments liés à des enregistreurs de données ou aux éthylotests antidémarrage ne sont pas encore mis en oeuvre.

Force est de constater que, si les axes forts en matière de sécurité routière étaient devenus nécessaires, certaines de ces mesures ont pu rapidement se montrer problématiques. Ainsi, des propositions ont été déposées par plusieurs parlementaires pour les adapter. C'est le cas notamment de l'initiative parlementaire Addor 15.500, "Via sicura. Non à une triple peine!", qui vise à supprimer l'obligation pour les assureurs de recourir. C'est également le cas de la motion Gschwind 15.3125, "Via sicura. Rétablir la proportionnalité des sanctions pénales et administratives", qui a pour but de rendre aux juges leur marge d'appréciation pour fixer la peine lors d'un important excès de vitesse. Je mentionnerai encore l'initiative parlementaire Rieder 17.413, "Via sicura. Retour au bon sens", qui vise à supprimer la peine plancher d'un an qui sanctionne les grands excès de vitesse. Par ailleurs, la commission a préavisé par le passé sur diverses demandes – et en particulier sur celle du conseiller national Regazzi, par le truchement de son initiative parlementaire 15.413, "Via sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard" – de revoir l'article 90 alinéas 3 et 4 de la loi sur la circulation routière ainsi que l'article 16c alinéa 2.

Réagissant à cette demande et estimant que la réflexion devait être approfondie, notre conseil a suivi les recommandations de sa commission qui, par voie de postulat, a accepté le 8 juin 2016 de demander un rapport d'évaluation du programme Via sicura en vue d'une révision éventuelle de la loi. Ce rapport nous a été remis le 20 juin dernier et il a fait l'objet d'une attention particulière de la part de notre commission, le 29 août dernier. On relève notamment que, dans le cadre du rapport du Conseil fédéral, quatre mesures ont eu un impact significatif sur la réduction du nombre des victimes d'accidents. En particulier, l'interdiction de consommer de l'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, l'obligation d'allumer les phares en journée, la mise en oeuvre du délit de chauffard et enfin les mesures d'infrastructure ont porté leurs fruits.

Dans ce même rapport et faisant suite à la demande de la commission, le Conseil fédéral avance plusieurs propositions de modification législative. Tout d'abord, il considère que le délit de chauffard pourrait ne plus être appliqué de manière systématique, mais laissé à l'appréciation des juges. Pour ce même délit de chauffard, il propose également de supprimer la peine minimale d'emprisonnement d'une année et, enfin, de réduire





la durée minimale du retrait de permis de conduire de 24 à 6 mois. Considérant que cela ne diminue pas les peines maximales encourues mais ne fait que donner davantage de marge d'appréciation aux autorités judiciaires et administratives, le Conseil fédéral est d'avis que de telles adaptations ne devraient pas diminuer l'efficacité de la mesure d'origine sur la réduction des accidents.

Le Conseil fédéral propose également la transformation du recours de l'assurance responsabilité civile, qui passerait d'une obligation, selon la législation en vigueur, à un droit, considérant que l'obligation n'est plus nécessaire et ne présente pas véritablement d'utilité en matière de sécurité routière. En effet, cette mesure a très peu d'impact, voire aucun, sur le comportement de l'automobiliste.

Dans le cadre de son rapport, le Conseil fédéral soumet également à la discussion l'éventualité d'abandonner l'enregistrement de données pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse et l'utilisation d'éthylotests antidémarrage, mesures qui font partie du programme Via sicura, mais qui n'ont pas encore été mises en oeuvre. Les travaux préliminaires montrent en effet que le coût est disproportionné, que ces mesures n'auraient pas l'utilité attendue et que cela n'atteindrait que très peu de personnes.

Enfin, le Conseil fédéral propose également d'étendre l'usage diurne des phares aux vélos électriques rapides, mais il parle bien d'une recommandation et non d'une obligation. Cette thématique a fait l'objet d'une discussion en commission, qui est très attentive à l'usage des vélos électriques rapides qui peuvent rouler de 25 à 45 kilomètres à l'heure. On constate d'ailleurs une augmentation sensible des accidents qui parfois, malheureusement, coûtent la vie aux cyclistes.

La commission s'est donc réunie le 29 août 2017 afin de discuter du rapport et de prendre position. Nous avons notamment entendu Monsieur Jürg Röthlisberger, directeur de l'Office fédéral des routes, ainsi que Monsieur Borloz, porte-parole de la commission soeur du Conseil national, et Monsieur Rieder, qui a défendu son initiative parlementaire 17.413.

Lors de la discussion, les membres de la commission ont salué la qualité du rapport présenté par le Conseil fédéral et l'ouverture à des adaptations des mesures les plus problématiques. En outre, les problématiques liées à la circulation des vélos, et en particulier des vélos à assistance électrique, ont également fait l'objet d'une discussion approfondie. De ce côté-là, les travaux de l'Office fédéral des routes se poursuivent également, notamment par la prévention et éventuellement par le biais de la promulgation d'ordonnances.

En ce qui concerne les modifications réclamées par les initiatives parlementaires Addor et Rieder, ainsi que par la motion Gschwind, votre commission a relevé que le rapport du

AB 2017 S 933 / BO 2017 E 933

Conseil fédéral va également dans le même sens. Ainsi, il y a un accord sur le fond, mais il ne reste plus qu'à décider de la forme à adopter pour parvenir à inscrire ces modifications dans la loi. Après discussion, votre commission a tout d'abord pris la résolution d'adresser une lettre au Tribunal fédéral visant à obtenir une correction de la jurisprudence, permettant davantage de marge d'appréciation pour les juges, et évitant donc l'application de sanctions disproportionnées d'ici à l'entrée en vigueur de la modification législative en projet.

Enfin, votre commission a également décidé, à l'unanimité, de déposer une motion réclamant des modifications législatives pondérées et exposées dans le rapport d'évaluation publié par le Conseil fédéral, tenant compte du fait que le travail sera plus efficient avec une motion qu'avec une initiative parlementaire. Aussi est-il proposé d'adapter au plus vite la législation plutôt que d'attendre une révision plus large de la loi sur la circulation routière. En parallèle, elle a décidé la suspension de l'examen de la motion Gschwind et des deux initiatives parlementaires, tant les souhaits des auteurs sont repris dans la motion. Leur avenir dépendra bien sûr de notre décision.

En conclusion, je tiens à relever l'important travail accompli en matière de sécurité routière. Si en 2009, lors de la genèse du programme Via sicura, 349 personnes avaient perdu la vie sur la route, l'année passée ce nombre s'élevait encore à 216. Derrière ces chiffres se trouvent autant de victimes, des familles et des proches, et nous ne sommes pas indifférents à leur douleur. Mais cette évolution à la baisse, fruit d'une volonté et d'efforts communs, peut légitimement nous réjouir. Les modifications que nous réclamons par le biais de notre motion de commission ne visent donc pas à nuire à ces efforts sur le plan de la sécurité, mais simplement à apporter les légères corrections sur lesquelles il semble que nous soyons, ainsi que le Conseil fédéral, tous d'accord, afin de garantir une application juste et équitable du droit.

Jositsch Daniel (S, ZH): Ich erlaube mir, obwohl ich nicht Mitglied der zuständigen Kommission bin, das Wort zu diesem Vorstoss zu ergreifen, weil ich damals Mitglied des Komitees der sogenannten Raser-Initiative war. Sie war ja mitverantwortlich dafür, wenn ich das so sagen darf, dass die Bestimmung damals in Via sicura integriert worden ist.



Die Initiative – Sie erinnern sich – war so erfolgreich, dass sie gar nicht zur Abstimmung kam. Ihr Anliegen wurde in die Gesetzgebungsarbeiten integriert, weil sie von einer breiten Allianz von ganz links bis ganz rechts, von Grün bis SVP unterstützt wurde. Man war damals unisono der Meinung, dass man etwas gegen Raser-Exzesse unternehmen muss, denn Raser-Exzesse wurden als besonders verwerflich eingeschätzt und werden wahrscheinlich auch heute noch so eingeschätzt, weil durch unnötiges Übertreiben im Strassenverkehr, durch unnötige Manöver Menschenleben in Gefahr gebracht werden und grauenhafte Unfälle passiert sind. Das gilt natürlich auch heute noch.

Insofern gilt nach meiner Einschätzung, dass es zwar richtig ist, dass wir die Zahl der Verkehrstoten minimieren konnten. Ich glaube, in den Siebzigerjahren waren wir noch bei 1700 oder über 1700 Verkehrstoten und konnten diese Zahl bis heute auf 216 minimieren. Jetzt kann man sich darüber freuen, aber 216 Verkehrstote, das bedeutet natürlich immer noch mehr als einer pro zwei Tage und ist eigentlich immer noch zu viel. Insofern bin ich eigentlich der Meinung, dass man am Niveau, das wir haben, festhalten sollte, dass wir das Sicherheitsniveau eher noch ausbauen sollten. Ich bin auch der Meinung, dass es etwas fragwürdig ist, wenn man eine Gesetzesvorlage macht und damit erreicht, dass eine Initiative zurückgezogen wird, und sie dann nur wenige Jahre danach quasi wieder abbaut. Das scheint mir dann doch etwas den Geschmack des Unlauteren zu haben.

Nichtsdestotrotz – und deshalb ergreife ich das Wort und mache keinen Antrag – halte ich die Zielrichtung des Vorstosses für richtig, und zwar aus rechtsstaatlichen Gründen. Wir haben damals diese Strafbestimmung so eingeführt und haben dabei aus den Augen verloren, dass es Situationen gibt, in denen eine gewisse Verhältnismässigkeitsprüfung stattfinden muss. Deshalb muss man vermutlich zugeben, dass wir damals einen Fehler gemacht haben, im guten Willen etwas übertrieben haben und dem Richter in der Praxis jede Möglichkeit einer Verhältnismässigkeitsprüfung genommen haben.

Mir persönlich wurde damals bei der Abstimmung über die Durchsetzungs-Initiative immer gesagt, ich würde hier für Einzelfallprüfung und für Härtefälle kämpfen, aber bei Via sicura seien wir knallhart, da werde nicht einmal die Fahrlässigkeit ausgenommen. Von dem her muss ich sagen: Es gehört vielleicht auch zum politischen Alltag oder zum politischen Leben, dass man einsieht, dass man mit etwas zu weit gegangen ist. Das ist uns hier meiner Ansicht nach passiert. Insofern, glaube ich, ist die Stossrichtung der Motion der KVF richtig. Auch aus der Sicht derjenigen Personen, die damals für die Einführung dieser Bestimmung verantwortlich waren – auch ich zähle mich zu dieser Gruppe –, bin ich der Meinung, wir müssten aus den Erfahrungen lernen und hier korrekterweise sagen, dass die Motion richtig ist und wir etwas zurückbuchstabieren müssen.

Aus diesem Grund unterstütze ich diese Motion.

Rieder Beat (C, VS): Im Anschluss an meinen Vorredner kann ich die Motion, den Vorstoss der KVF, nur begrüßen. Wir wollen nicht die Raserdelikte schönreden oder Raser nicht verurteilen. Wir wollen nur die Exzesse, die in diesem Gesetz vorhanden sind, insbesondere die Mindeststrafe beim Raserdelikt von einem Jahr Gefängnis bedingt, den Verhältnissen anpassen. Wenn Sie die letzten Bundesgerichtsentscheide gelesen haben, z. B. gerade jenen vom 13. November 2017, dann sehen Sie die verzweifelten Versuche des Bundesgerichtes, die Verhältnismässigkeit in diesem Strafrechtsbereich wiederherzustellen – und das Bundesgericht schafft es nicht, weil der Wortlaut dieser Bestimmung klar und deutlich ist.

Daher bin ich froh, dass der Bundesrat und die KVF hier jetzt die Korrekturtaste anschlagen. Ich bitte nur, dass man dies sehr schnell macht, denn wir geraten in diesem Strafrechtsbereich nun langsam in die Situation, dass wir Wiederholungstäter haben könnten, die dann nicht mehr in den Genuss einer bedingten Gefängnisstrafe kommen, sondern eine unbedingte Gefängnisstrafe absitzen müssen. Diese Wiederholungstat ist aber nicht etwa wiederum ein Raserdelikt; ein ganz normales Verkehrsdelikt kann dazu führen, dass die bedingte Gefängnisstrafe widerrufen wird. Daher wäre ich doch froh, wenn der Gesetzgeber hier das notwendige Tempo anschlägt, um diesen Exzess des Gesetzes zu korrigieren.

Leuthard Doris, Bundespräsidentin: Auch hier hat der Bundesrat keine andere Meinung als Ihre vorberatende Kommission – es ist ein richtig angenehmer Nachmittag mit Ihnen. Es wurde auch richtig gesagt, diese Situation hat mit der Raser-Initiative ja eine Vorgeschichte. Damals, wir erinnern uns noch, gab es wirklich eine ganze Anzahl ganz tragischer Unfälle, da musste man natürlich auch als Gesetzgeber handeln. Wir haben dann schlussendlich einfach den Text der Initiative ins Gesetz aufgenommen.

Die "good news" sind effektiv, dass wir heute sehr viel weniger Unfalltote wegen Raserdelikten haben. Also, ich denke, das Gesetz und diese Initiative haben auch viel Gutes bewirkt, aber wir merken heute in der Praxis, dass vor allem die Kumulation von Mindestfreiheitsstrafe, Mindestentzugsdauer des Führerausweises und Fahrzeugeinzug und dann noch der Automatismus, wann man ein Raser ist, vor allem auch bei Delikten inner-



orts schon zu seltsamen Fällen geführt hat. Wie Herr Ständerat Jositsch gesagt hat, der Richter hat mit dem Automatismus keinen Ermessensspielraum mehr. Das sind, denke ich, Erfahrungen, aufgrund derer man das Gesetz jetzt korrigieren kann. Es ist nicht eine Einladung an die jungen Menschen auf der Tribüne, zu rasen und die Geschwindigkeiten nicht einzuhalten, aber wir sollten versuchen, bei diesen Delikten dem richterlichen Ermessen ein bisschen mehr Raum für die individuelle Beurteilung zu schenken. Der Fahrplan ist so, dass wir bis in einem Jahr, Herr Ständerat Rieder, die Vernehmlassung eröffnen würden. Das ist halt einfach, was es für die Revision des

AB 2017 S 934 / BO 2017 E 934

Strassenverkehrsgesetzes braucht. Nachher liegt es dann an Ihnen, wie schnell Sie bzw. ob Sie möglichst in dieser Legislatur mit der Revision zu Ende kommen wollen.

Angenommen – Adopté