



17.3632

## **Motion KVF-SR.**

### **Via sicura. Anpassungen**

## **Motion CTT-CE.**

### **Via sicura. Adaptations**

#### CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.12.17

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.02.18

#### *Antrag der Mehrheit*

Annahme der Motion

#### *Antrag der Minderheit*

(Guhl, Allemann, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Ablehnung von Ziffer 3 der Motion

#### *Antrag der Minderheit*

(Rytz Regula, Allemann, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Ablehnung der Motion

#### *Proposition de la majorité*

Adopter la motion

#### *Proposition de la minorité*

(Guhl, Allemann, Grossen Jürg, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André, Rytz Regula)

Rejeter le chiffre 3 de la motion

#### *Antrag der Minderheit*

(Rytz Regula, Allemann, Hadorn, Hardegger, Maire Jacques-André)

Rejeter la motion

**Le président** (de Buman Dominique, président): Vous avez reçu un rapport écrit de la commission.

**Regazzi** Fabio (C, TI), pour la commission: Réunie le 15 janvier 2018, la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil a procédé à l'examen de la motion intitulée "Via sicura. Adaptations", déposée le 29 août 2017 par la commission soeur du Conseil des Etats.

Cette motion charge le Conseil fédéral d'entreprendre plusieurs modifications du paquet Via sicura, et ce sur trois points:

"1. La réglementation concernant les délits de chauffard est corrigée, en prévoyant une marge d'appréciation pour le juge dans les cas de négligence, en abrogeant la peine privative de liberté d'un an au minimum et en réduisant la durée minimale de retrait du permis.

2. L'obligation de recours des assureurs prévue à l'article 65 alinéa 3 LCR est transformée en un droit de recours.

3. Les mesures relatives aux enregistreurs de données et aux éthylomètres antidémarrage sont abandonnées." La commission propose, par 17 voix contre 5 et 2 abstentions, d'adopter la motion.

Le dépôt de la motion dont nous discutons aujourd'hui n'est pas dû au hasard. C'est le résultat d'un long débat, avec plusieurs interventions et initiatives parlementaires déposées depuis que le Parlement a adopté le paquet Via sicura en 2012. Je citerai en particulier la motion Gschwind 15.3125 et les initiatives parlementaires Addor 15.500, Rieder 17.413 et Regazzi 15.413.





Ce paquet a conduit à l'introduction de l'infraction dite "délit de chauffard" dans la loi sur la circulation routière, qui était entre autres soumise à des peines minimales très strictes: un an de prison au niveau pénal et deux ans au niveau administratif.

L'intention était louable. Le législateur voulait donner un signal fort aux conducteurs qui se comportent de façon irresponsable. Dans la pratique cependant, il s'est malheureusement avéré que c'était surtout des conducteurs normaux, qui n'avaient pas de casier judiciaire dans le domaine de la circulation routière, et qui, dans beaucoup de cas, une fois dans leur vie, avaient commis une violation flagrante de la limitation de vitesse et avaient alors été condamnés comme chauffards, avec toutes les conséquences que cela entraînait.

Il est également regrettable que le programme Via sicura ait créé une réelle incohérence dans le système juridique, ce qui pose des problèmes aux autorités chargées de l'application de la loi et de sa mise en oeuvre. Permettez-moi de vous rappeler qu'à l'initiative parlementaire 15.413, que j'avais déposée en 2015, "Via sicura. Supprimer rapidement les excès et les effets secondaires indésirables associés au délit de chauffard", notre conseil avait donné suite à une confortable majorité. Le Conseil des Etats n'y avait par contre pas donné suite, mais, en même temps, il acceptait le postulat 16.3267, "Evaluation du programme Via sicura", élaboré par notre commission soeur. Ce postulat chargeait le Conseil fédéral de procéder à une évaluation de Via sicura et, le cas échéant, d'apporter les modifications législatives correspondantes.

Le Conseil fédéral a publié son rapport le 14 avril 2017. En résumé, il estime positif, d'une part, l'effet du paquet Via sicura sur la sécurité routière, dans l'ensemble. D'autre part, le Conseil fédéral reconnaît la nécessité d'adapter certaines mesures qui se sont avérées disproportionnées ou inefficaces. A la suite de ces conclusions, à l'instar du Conseil des Etats et du Conseil fédéral, la majorité de la commission a tiré un bilan globalement positif des cinq années qui se sont écoulées depuis l'entrée en vigueur des premières mesures de Via sicura. Elle estime toutefois, comme le Conseil fédéral et comme la commission du Conseil des Etats, que des correctifs sont nécessaires, en particulier en ce qui concerne le délit de chauffard.

Tout d'abord, la majorité de la commission est de l'avis, qu'il s'agisse de la norme pénale ou de la norme administrative réprimant les chauffards, qu'elles devraient être corrigées afin qu'une certaine proportionnalité soit rétablie. En effet, à ses yeux, les conducteurs n'ayant aucun antécédent judiciaire dans le domaine de la circulation routière font aujourd'hui souvent l'objet de sanctions excessives. De plus, la majorité de la commission relève que la législation actuelle donne au juge une marge de manoeuvre trop restreinte. Par conséquent, la motion vise à ce que la réglementation concernant le délit de chauffard soit adaptée, en prévoyant une marge d'appréciation pour le juge dans les cas de négligence, notamment en abrogeant la peine privative de liberté d'un an au minimum et en réduisant la durée minimale du retrait du permis, comme je le prévoyais d'ailleurs dans mon initiative parlementaire.

En plus, en reprenant l'initiative parlementaire Addor 15.500, la motion propose aussi que l'obligation de recours des assureurs, prévue à l'article 65 alinéa 3 de la loi fédérale sur la circulation routière, soit transformée en un droit de recours.

Enfin, elle considère certaines mesures, comme celle relative aux éthylomètres antidémarrage ou aux enregistreurs de données, disproportionnées et trop compliquées à appliquer. En d'autres mots, le rapport coût/bénéfice ne justifie pas de maintenir ces mesures.

Une minorité Guhl propose de rejeter le chiffre 3 de la motion, s'opposant ainsi à l'abandon des mesures relatives aux enregistreurs de données et aux éthylomètres antidémarrage. Elle est de l'avis que ces deux instruments se sont avérés efficaces à l'étranger et pourraient permettre d'éviter des accidents en Suisse aussi. Elle soulève par ailleurs que l'efficacité de ces mesures ne peut être évaluée tant qu'elles n'ont pas été introduites en Suisse.

La minorité Rytz Regula s'oppose à l'intégralité de la motion. A ses yeux, il ne convient pas d'abandonner ou de supprimer, quelques années seulement après l'entrée en vigueur de Via sicura, des mesures qui ont fait leurs preuves. Elle estime en outre que les derniers arrêts prononcés par le Tribunal

AB 2018 N 54 / BO 2018 N 54

fédéral prouvent que les juges disposent aujourd'hui déjà d'une marge de manoeuvre suffisante.

Par ces considérations, au nom de la Commission des transports et des télécommunications de notre conseil, je vous invite à adopter la motion 17.3632.

**Bühler** Manfred (V, BE), für die Kommission: Die Motion 17.3632 ist am 29. August 2017 von der KVF-SR eingereicht worden. Die Motion kommt nicht von ungefähr, sondern basiert auf den Erkenntnissen des Bundesrates in seinem Evaluationsbericht vom 14. April 2016 zu Via sicura.

Das Gesetzespaket Via sicura ist am 15. Juni 2012 vom Parlament angenommen worden. Es enthält einen



ganzen Strauss von Massnahmen, welche von der Prävention zur besseren Durchsetzung der bestehenden Regeln bis zu Infrastrukturmassnahmen und natürlich zu Repression gehen. Im Publikum sind allerdings vor allem die repressiven Massnahmen ein Thema, so auch in der Politik. Wir diskutieren diese Themen seit einigen Jahren in diesem Parlament, so zum Beispiel mit der Motion meines jurassischen Kollegen Gschwind 15.3125, welche den Bundesrat beauftragen will, "einen Gesetzentwurf zur Aufhebung von Artikel 90 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes in der Fassung Via sicura vorzulegen, damit die Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederhergestellt wird". Diese Motion ist vom Nationalrat am 21. September 2016 angenommen worden, der Ständerat hat sie noch nicht behandelt. Ich erinnere auch noch an die parlamentarischen Initiativen Addor 15.500, Regazzi 15.413 und Rieder 17.413.

Wir wissen, dass seit dem Beschluss des Via-sicura-Pakets eine Abnahme der Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten feststellbar ist. Das ist gut so und freut uns alle. Allerdings gehen gewisse Massnahmen zu weit und haben wohl nur wenig Wirkung auf die Verkehrssicherheit und die Opferzahlen. Um genau solche Punkte geht es hier.

Die Motion enthält drei Punkte. Erstens sollen bei einem fahrlässigen Raserdelikt die Mindeststrafe von 12 Monaten Freiheitsstrafe und die Mindestdauer des Führerscheinentzugs von 24 Monaten herabgesetzt werden. Diese Korrektur ist nach Ansicht der Mehrheit der Kommission notwendig, weil die damalige Verschärfung über das Ziel hinausgeschossen ist. Es sind nämlich in der Praxis viele Fälle von Ersttätern aufgetaucht, welche gemäss Via sicura bei einem Raserdelikt absolut unverhältnismässig hart bestraft werden. Man wollte Raser im Sinne von unbelehrbaren Wiederholungstätern härter bestrafen. In der Realität trifft es vor allem weitgehend unbescholtene Bürgerinnen und Bürger. Das soll korrigiert werden, indem die Mindeststrafen aufgehoben werden. Notabene: Die Maximalstrafen werden nicht geändert, Wiederholungstäter kann man also nach wie vor sehr scharf verurteilen. Aber der Richter wird gegen unten wieder einen Ermessensspielraum haben, so dass die Einzelfallumstände wieder berücksichtigt werden können. Ein Ersttäter auf einer leeren Autobahn bei guter Witterung, der niemand ausser sich selbst konkret gefährdet oder der eine temporäre Temporeduktion übersehen hat, soll nicht übermässig verurteilt werden.

Unterstreichen muss man auch noch, dass nur Fälle der Fahrlässigkeit anvisiert werden. Ein vorsätzliches Handeln wird nach wie vor hart bestraft. Das Ziel dieser Anpassung ist auch, das Raserdelikt besser und kohärenter in die Rechtsordnung einzubetten. So würden diese Fälle im System des Strafrechts ähnlich gehandhabt wie die im Strafgesetzbuch vorgesehene Gefährdung des Lebens, welche keine Mindeststrafe kennt. Zur zweiten Ziffer der Motion, gemäss der die Verpflichtung zum Rückgriff gemäss Artikel 65 des Strassenverkehrsgesetzes wieder ein Rückgriffsrecht der Versicherungen werden soll – das ist eigentlich der Inhalt der parlamentarischen Initiative Addor 15.500 -: Diese Änderung will nur den alten Zustand wiederherstellen, der lange Zeit gegolten hat. Sie ist eigentlich weitgehend unbestritten. Jedenfalls gab es in der Kommission wenig Opposition gegen diesen bestimmten Punkt. Das leuchtet auch ein, weil diese Bestimmung eigentlich sehr wenig mit der Verkehrssicherheit zu tun hat. Hier geht es nur noch darum, Täter nach einem strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Verfahren auch noch auf finanzieller Ebene zu bestrafen. Diese sogenannte "triple peine", wie es mein Kollege Addor in seiner Initiative bezeichnet hat, soll nicht eine Pflicht sein, sondern es soll ein Recht der Versicherung geben, im Einzelfall prüfen zu können, ob es Sinn macht oder nicht, Regress zu nehmen.

Zur letzten Ziffer der Motion, die besagt, es solle auf die Einführung der Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholverkehrssperren verzichtet werden: Diese Massnahmen sind noch nicht in Kraft – das wissen wir alle. Es kann vordergründig tatsächlich erstaunen, dass eine Massnahme aufgehoben werden soll, bevor sie greift. Aber die Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass dieser Schritt Sinn macht. Die Evaluation des Bundesrates hat gezeigt, dass diese Massnahmen nicht notwendig sind und dass sie sehr schwierig umsetzbar und letztlich wenig wirksam wären. Es wird zwar argumentiert, dass es im Ausland gute Erfahrungen damit gibt, aber das stimmt nicht unbedingt, weil die Voraussetzungen anders sind. Man muss zum Beispiel beachten, dass Datenaufzeichnungsgeräte von den Versicherungen, welche auf dieser Basis Rabatte gewährt haben, wieder abgeschafft werden. Diese Geräte sind recht teuer, und es stellen sich viele Fragen zur Praktikabilität und zum Datenschutz.

Zu den Alkoholverkehrssperren muss man festhalten, dass zwar im Ausland solche Systeme bestehen, aber in der Regel ein Ersatz für den Führerausweisentzug sind. In der Schweiz würden die Alkoholverkehrssperren quasi noch auf einen Führerausweisentzug folgen. Das ist ganz anders und eigentlich unverhältnismässig. Es ist nämlich bereits jetzt so, dass eine Person, welche die Alkoholverkehrssperre einbauen müsste, ein Wiederholungstäter bezüglich Alkohol am Steuer ist. Solche Personen müssen, wenn sie den Ausweis zurückhaben wollen, einen medizinischen Bericht vorlegen, wonach sie den Alkoholmissbrauch überwunden haben. Solche Berichte kann man heute nur aufgrund von sehr aufwendigen, teuren und gründlichen Abklärungen erhalten.



In solchen Fällen noch eine Alkoholfahrtsperrung draufzuschlagen ist eigentlich zu viel des Guten. Zudem darf man nicht aus den Augen verlieren, dass sowohl Alkoholfahrtsperrungen wie auch Datenaufzeichnungsgeräte sehr leicht umgangen werden können, indem man einfach das Auto eines Kollegen oder eines Familienmitglieds braucht. Summa summarum verursachen diese Massnahmen viel Aufwand für sehr wenig bis keine Wirkung, und es macht Sinn, diese gleich wieder aufzuheben, wenn man sieht, dass sie nichts bringen.

Zusammengefasst gilt es festzuhalten, dass es bei dieser Motion nicht darum geht, Via sicura wesentlich abzuschwächen oder gefährliche Raser mit Samthandschuhen anzufassen. Es geht lediglich darum, punktuell Korrekturen anzubringen, wo man über das Ziel hinausgeschossen. So wird das Sanktionssystem wieder kohärenter, und die Akzeptanz in der Bevölkerung kann nur steigen.

In der Kommission bildeten sich Minderheiten. Die erste, die Minderheit Guhl, will Ziffer 3 der Motion streichen, also die Alkoholfahrtsperrungen und die Datenaufzeichnungsgeräte beibehalten. Es sei nicht gut, wurde gesagt, eine Massnahme, welche noch gar keine allfällige Wirkung gezeigt hat, wieder zu streichen. Damit begünstige man Wiederholungstäter und notorische Fiaz-Täter.

Eine zweite Minderheit, die Minderheit Rytz Regula, will die Motion ganz ablehnen. Es wird unter anderem argumentiert, dass es nicht fair sei, die Via-sicura-Massnahmen abzuschwächen, weil das Paket, so, wie es vom Parlament geschnürt wurde, zum Rückzug der Initiative von Road Cross geführt habe. In einem solchen Kontext dürfe man nicht nach wenigen Jahren wieder das Gesetz mildern.

Die Kommission hat die entsprechenden Anträge abgelehnt, den ersten mit 14 zu 7 Stimmen bei 3 Enthaltungen und den zweiten, indem sie die Annahme der Motion mit 17 zu 5 Stimmen bei 2 Enthaltungen beschlossen hat.

In diesem Sinne beantrage ich Ihnen im Namen der Kommission, die Motion unverändert anzunehmen.

**Hadorn** Philipp (S, SO): Geschätzter Kollege Bühler, als Präsident des Blauen Kreuzes Schweiz weiss ich von

AB 2018 N 55 / BO 2018 N 55

unseren Leuten an der Front, von den Fachleuten, aus ihrer täglichen Arbeit, was Alkoholkrankheit, Alkoholmissbrauch in unserer Gesellschaft für Folgen hat. Jetzt haben wir dazu zwei Massnahmen, die wir hier diskutiert und beschlossen haben, nämlich die Fahrtsperrung wie auch die Datenaufzeichnung. Jetzt stellt die gleiche Kommission, deren Mitglied auch ich bin, mehrheitlich wiederum den Antrag, darauf zu verzichten. Sie haben dargelegt, dass die Umsetzung problematisch wäre. Wurde in der Kommission diskutiert, und könnten Sie das ein bisschen darlegen, wie sich die Situation im Vergleich zu jener vor vier Jahren bezüglich dieser Massnahmen konkret verändert hat und wie die Kommission zu diesem Schluss kam?

**Bühler** Manfred (V, BE), für die Kommission: In der Kommission ist vor allem diskutiert worden, dass man diese Massnahme effektiv als zu hart und unverhältnismässig ansieht, weil sie zusätzlich noch zu der Massnahme hinzukommt, die ohnehin greift: Wenn man eben den Alkoholtatbestand erfüllt hat, muss man eine sehr umfangreiche Abklärung durchlaufen. Das ist Ihnen sicher sehr gut bekannt. Das ist auch von den Organisationen im Via-sicura-Paket eigentlich dahingehend verschärft worden, dass man diese Abklärungen gründlicher vornimmt. Es gibt medizinische Gutachten, es gibt psychologische Gutachten. Wenn man ein Wiederholungstäter mit einem Alkoholtatbestand ist, dann muss man wirklich bereits eine sehr hohe Hürde überwinden, und dann ist eigentlich ein solches Dispositiv nicht notwendig. Und wenn jemand unverbesserlich ist, dann bekommt er einfach diesen Persilschein der Medizin nicht und darf ohnehin nicht fahren.

**Guhl** Bernhard (BD, AG): Meine Minderheit möchte Ziffer 3 dieser Motion streichen. Via sicura wurde einerseits lanciert, weil im Strassenverkehr zu viele Menschen sterben oder verletzt werden. Andererseits wurde Via sicura aufgrund der Raser-Initiative lanciert, welche ebenfalls das Ziel hatte, die Anzahl der Verkehrstoten zu reduzieren. Diese Initiative wurde nach dem Beschluss zu Via sicura zurückgezogen. Dass nun das Parlament diese Vorlage nur wenige Jahre später wieder aufweichen möchte, ist nicht nur ein Unding, sondern auch ein gewichtiger Grund, weshalb Sie meiner Minderheit zustimmen sollten.

Ziffer 3 der Motion der KVF-SR, die diese Minderheit streichen möchte, wurde quasi in diese Motion hineingeschuggelt. Warum ist das so? Basis für diese Motion war das Postulat der KVF-SR 16.3267 vom April 2016 mit dem Titel "Evaluation von Via sicura". Der Bundesrat wurde aufgefordert, die Wirksamkeit der in Kraft gesetzten Massnahmen von Via sicura zu überprüfen. Die zwei Aspekte Alkoholfahrtsperrung und Datenaufzeichnungsgeräte waren jedoch noch gar nicht in Kraft gesetzt. Wie das Astra die Wirksamkeit dieser Massnahmen hier in der Schweiz hat evaluieren können, ist mir schleierhaft, wo doch diese Massnahmen noch nicht einmal in Kraft waren.



Schon aus Prinzip muss daher diese dritte Ziffer abgelehnt werden. Es kann nicht angehen, dass man Massnahmen, die noch nicht in Kraft waren, die – wie das auch Herr Hadorn in seiner Frage angedeutet hat – das Parlament beschlossen hat und bei denen man nicht sehen konnte, wie sie tatsächlich wirken, bereits wieder aus dem Gesetz streichen möchte.

Was auch für die Streichung dieser Ziffer spricht: Im Ständerat wurde der Aspekt der Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholverkehrssperren überhaupt nicht diskutiert. Der Ständerat sprach ausschliesslich über die Mindeststrafen gemäss der ersten Ziffer.

Nach den formalen Gründen komme ich noch zu den inhaltlichen Gründen, weshalb Sie dieser Minderheit zustimmen sollten.

Zu den Datenaufzeichnungsgeräten: Diese Massnahme wird Personen auferlegt, welchen der Führerausweis wegen Überschreitens der Höchstgeschwindigkeit für mindestens 12 Monate oder auf unbestimmte Zeit entzogen wurde. Das sind keine Lämmchen: Das sind Autofahrer, die ausserorts mit 140 oder innerorts mit über 100 Kilometern pro Stunde gebrettert sind, die wiederholt mit massiv übersetzter Geschwindigkeit gefahren sind und schwerste Unfälle in Kauf genommen haben. Diese Raser dürfen nach dem Billettentzug während fünf Jahren nur Fahrzeuge lenken, die ein behördlich anerkanntes Datenaufzeichnungsgerät eingebaut haben. Meines Erachtens sollten diese Personen froh sein, dass sie überhaupt wieder Auto fahren dürfen.

Es wurde erwähnt, dass der Aufwand für den Einbau dieser Datenaufzeichnungsgeräte zu gross sei. Ist das so? Polizeiautos, Feuerwehrautos, Sanitätsfahrzeuge, öffentliche Busse – all diese Fahrzeuge haben solche Geräte eingebaut, einfach mit einem Restwegaufzeichner, der im Falle eines Unfalls dann ausgewertet wird. Die Geräte, von welchen wir hier sprechen, haben einfach ein bisschen mehr Speicherkapazität und zeichnen alles auf, um es eben auch im Falle eines Unfalls dann auswerten zu können. Wer ein solches Gerät im Auto hat, wird aber – das ist der wesentliche Punkt – garantiert nicht mehr so rasen, wie er zuvor gerast ist, weil er weiss, dass in seinem Auto ein solches Gerät eingebaut ist. Das ist eine Präventivmassnahme par excellence! Herr Bühler erwähnte, dass die Versicherungen wieder von diesen Geräten abgekommen seien. Warum sind die Versicherungen von diesen Geräten abgekommen? Weil sie gesehen haben, dass es genau diejenigen jungen Autolenker sind, die sowieso korrekt fahren, die dieses Gerät haben einbauen lassen und dann von Rabatten profitiert haben. Die Versicherungen haben aus rein kommerziellen Gründen auf diese Geräte verzichtet, nicht weil sie keine Wirkung hätten.

Zu den Alkoholverkehrssperren: Wer ist von diesen Massnahmen betroffen? Das sind Autofahrer, welche wegen wiederholten Fahrens in angetrunkenem Zustand erwischt worden sind. Die sind mehrmals erwischt worden, sind also schon das erste Mal alkoholisiert herumgefahren, erwischt worden, Ausweis zwischenzeitlich weg; später sind sie nochmals erwischt worden, Ausweis wieder weg. Es sind einfach keine Lämmchen, von welchen wir bei dieser Ziffer 3 sprechen! Diese Lenker sollen nach dem Alkoholentzug während fünf Jahren mit der Alkoholverkehrssperre wieder fahren dürfen. Sie dürfen ja dann wieder fahren, einfach mit dieser Wegfahrssperre – es ist ein Vorteil, den diese Leute haben. Aus meiner Sicht sollte man solche Wiederholungstäter aufgrund der Verkehrssicherheit schon gar nicht mehr auf die Strasse lassen.

Die Kommissionssprecher haben noch die Kosten der gemäss Ziffer 3 zu streichenden Massnahmen erwähnt. Ich gehe davon aus, dass die Kosten dieser Geräte von denjenigen Autolenkern, welche die Massnahmen verursacht haben, bezahlt werden müssen. Dieses Argument lasse ich nicht gelten, schon gar nicht, wenn es um Verkehrsoffer geht.

Zusammenfassend: Alle unbescholtenen Autolenker – zum Beispiel Herr Giezendanner, der vermutlich sehr unbescholten herumfährt – müssen vor diesen zwei Massnahmen in Ziffer 3 keine Angst haben, weil diese Massnahmen wirklich nur für die Leute sind, die die Verkehrsregeln wiederholt massiv verletzt haben. Wer eine dieser Massnahmen auferlegt erhalten hat, soll froh sein, dass er überhaupt wieder Auto fahren darf. Die Massnahmen, von denen wir hier sprechen, zeigen wirklich präventive Wirkung. Sie werden Unfälle verhindern und Opfer vermeiden.

Deshalb bitte ich Sie, dem Antrag meiner Minderheit zuzustimmen.

**Giezendanner** Ulrich (V, AG): Herr Guhl, ist das nicht ein wenig scheinheilig? Denn Sie waren ja derjenige, der wollte, dass Feuerwehrfahrer in Zukunft 0,5 Promille Alkohol im Blut haben dürfen. Und noch zu Ihrer Information, Herr Guhl: Die Lastwagen haben schon seit dreissig Jahren Fahrtenschreiber. Es wird alles aufgezeichnet.

**Guhl** Bernhard (BD, AG): Ich habe fast vermutet, dass diese Frage hier kommen würde. Es ging um den Einsatz der Milizfeuerwehr – der Milizfeuerwehr, nicht der Berufsfeuerwehr; die Leute der Berufsfeuerwehr fahren mit 0,0 Promille. Beim Einsatz der Milizfeuerwehr haben wir damals beschlossen, dass der Wert auf 0,5 Promille angehoben wird wie für alle anderen Autofahrer auch. Ich will nicht, dass jemand wirklich alkoholisiert



herumfährt; da müssen Sie unterscheiden.

AB 2018 N 56 / BO 2018 N 56

**Rytz** Regula (G, BE): Die Sicherheit auf den Strassen konnte in den letzten Jahren klar verbessert werden. Das ist erfreulich, und es ist auch ein Erfolg und eine Folge des Verkehrssicherheitsprogramms Via sicura. Trotzdem sind wir noch lange nicht an unserem Ziel angekommen.

Pro Jahr passieren auf unseren Strassen über 17 000 Unfälle mit etwa 3800 Schwerverletzten und 215 Todesopfern. Wir sind uns hier alle einig, dass jeder Unfall ein Unfall zu viel ist. Das wurde auch während der Diskussion über die zweite Gotthardröhre hier in diesem Saal ausführlich betont. Nach der Abstimmung über diese Milliardeninvestition ist der Verkehrssicherheitseifer einiger Parteien aber leider ziemlich stark erlahmt. Mehr noch: Ich habe hier eine ganze Liste von parlamentarischen Vorstössen, mit denen die Strassenverkehrssicherheit durchlöchert werden soll wie ein Emmentalerkäse. Im Mittelpunkt steht ganz klar die Abschwächung der Sanktionen gegen die Raserdelikte.

Ich muss schon sagen: Da wird doch einiges an Hartnäckigkeit aufgewendet, um den Bundesrat und das Parlament weiczuklopfen. Kaum war der Raserartikel in Kraft, gab es schon den ersten Versuch, ihn wieder abzuschwächen. Es wurde schon erwähnt: Die Motion Gschwind 15.3125 zum Beispiel verlangt, dass die Mindeststrafen für besonders krasse Missachtungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gestrichen werden sollen. Damals – damals! – hat der Bundesrat die Regelung in Via sicura noch standhaft mit Klauen und Zähnen verteidigt und sich gegen die Aufweichung des Raserartikels gewandt.

Heute, drei Jahre später, soll offensichtlich alles anders sein. In einer Evaluation stellt der Bundesrat zwar fest, dass Via sicura gut wirkt, auch im Bereich des Rasens. Wegen der neuen Rasergesetzgebung, so steht es in dieser Evaluation, werden pro Jahr mindestens 17 schwere Unfälle verhindert. Das heisst, es gibt über hundert Schwerverletzte weniger seit der Inkraftsetzung dieses neuen Gesetzes – und das ohne Milliardeninvestitionen. Trotzdem will der Bundesrat diesen sinnvollen Raserartikel nun einfach schwächen.

Auch der Ständerat hat in dieser Sache eine unerklärliche Spitzkehre gemacht. Sein Vorschlag gemäss der vorliegenden Motion geht weiter als alle Anträge zuvor. Vorher hatte auch der Ständerat die Rasergesetzgebung verteidigt. Plötzlich hat auch er sich anders entschieden, und er macht nun einen vierfachen Angriff auf die Verkehrssicherheit.

Er will neu zwischen fahrlässigem und vorsätzlichem Rasen unterscheiden. Ich hätte dann gerne, dass mir jemand mal erklärt, wie fahrlässiges Rasen genau geht. Der Ständerat will aber auch die Mindeststrafen senken, und er will aus einer Rückgriffspflicht ein Rückgriffsrecht machen. Das heisst, wer eine Vollkaskoversicherung hat, kann also auch in Zukunft aufs Gaspedal drücken und muss nicht für seine Schäden haften. Und last, but not least will der Ständerat auf die geplante Einführung von Datenaufzeichnungsgeräten und Alkoholverkehrssperren verzichten. Bernhard Guhl hat uns vorhin aufgezeigt, wie verantwortungslos dies ist.

Jeder dieser Punkte ist ein Angriff auf die Verkehrssicherheit. Und jeder dieser Punkte ist eine Veräppelung aller Bürgerinnen und Bürger, die eine Volksinitiative gegen Raserexzesse unterschrieben haben. Die Initiative wurde wegen der Versprechen der Politik zurückgezogen. Doch leider können sich nun viele Politikerinnen und Politiker an ihre Versprechen nicht mehr erinnern. Man kann sich natürlich schon fragen, wie ein so krasser Kurswechsel innerhalb so weniger Jahre möglich war.

Vordergründig geht es um ein wichtiges Thema, nämlich um den Ermessensspielraum von Richterinnen und Richtern bei der Beurteilung von Straftaten. Dieser wird bei der Rasergesetzgebung tatsächlich strapaziert. Doch das Bundesgericht hat längst einen Weg gefunden, um die von der Bevölkerung gewünschte strenge Bestrafung von Autorasern durchzusetzen, ohne den Ermessensspielraum der Gerichte auszuhebeln. Mit einem Urteil vom 13. November 2017 hat das Bundesgericht die Rechtsprechung zum Rasertatbestand präzisiert: Heute ist klar, dass die Vermutung eines Rasertatbestandes beim Vorliegen ausserordentlicher Umstände auch widerlegt werden kann. Ich glaube, das ist die notwendige Klärung auf der rechtlichen Ebene.

Wir Grünen begrüssen diese Präzisierung ausdrücklich. Für uns ist damit das Hauptziel der Motion des Ständerates bereits erfüllt – zumindest das offizielle Ziel. Doch es gibt auch noch ein inoffizielles Ziel. Sie haben es vorhin gehört, Sie haben es bei der Beratung der früheren Vorstösse gehört: Es geht nicht um den Rechtsstaat in dieser Debatte, sondern es geht darum, dass Via sicura wirkt. Es gibt mehr Prävention, und es gibt härtere Strafen, und nun klagen Sie darüber, dass es unbescholtene Bürgerinnen und Bürger – vor allem Bürger – gibt, die wegen einer einmaligen Übertretung eines Gesetzes nun plötzlich in ihrer Existenz bedroht seien.

Es stimmt, es mag Härtefälle geben. Aber bedenken Sie: Aufs Gaspedal drücken ist immer freiwillig. Opfer eines Rasers zu werden ist es dagegen nicht. Der wirkliche Härtefall entsteht durch einen Unfall. Auch ein unbescholtener Bürger kann ein Kind überfahren, und das wollen wir nicht.



Ich bitte Sie deshalb, meinem Minderheitsantrag und dem Antrag der Minderheit Guhl zuzustimmen.

**Herzog Verena** (V, TG): Kollegin Rytz, natürlich ist uns allen die Sicherheit im Strassenverkehr wichtig. Meine Frage ist nur: Wie können Sie sich dann für die Legalisierung von Cannabis einsetzen, (*Teilweise Heiterkeit*) obwohl bekannt ist – ja, Sie lachen jetzt; aber ich denke an Fälle, wo Kinder zu Schaden kommen, wegen Kiffen, die im Auto sitzen –, dass die Folgen von Cannabis, die ja viel länger im Körper anhalten, noch viel schlimmer sind als die Folgen von Alkohol? Wie können Sie das vereinbaren?

**Rytz Regula** (G, BE): Geschätzte Kollegin, das ist ja eine interessante Kombination von Themen, die Sie mir da auf den Tisch legen. Um es nur ganz kurz zu sagen, ich kann ja nicht lange ausholen: Wer Opfer eines Raserunfalls wird, wird Opfer einer Tat, die andere begehen. Wer Cannabis raucht und deswegen einen sturmen Kopf hat, ist selber verantwortlich für das, was er tut.

**Leuthard Doris**, Bundesrätin: Raserdelikte waren vor zehn Jahren, als wir das Gesetz anpassten und die Volksinitiative "Schutz vor Rasern" dann auch in das Gesetz einfloss, das grosse Thema. Schon damals haben wir, wie bei jedem Gesetz, gesagt, dass man selbstverständlich die Wirkungen prüft und evaluiert, welche Massnahmen geholfen haben und welche nicht.

Insgesamt ist es so: Via sicura mit allen Massnahmen ist ein grosser Erfolg. Wir konnten die Anzahl Unfälle reduzieren. Wir konnten die Anzahl Getötete und Schwerverletzte reduzieren. Insofern ist das Ganze sinnvoll. Wenn man aber genauer hinschaut, sieht man, dass es eben Massnahmen gibt, die sich im Laufe dieser zehn Jahre als wenig wirksam und als zu einengend herausgestellt haben. Darum geht es. Im Evaluationsbericht des Bundesrates vom Juni 2017 wurde dies aufgezeigt. Die Kommissionen von Ständerat und Nationalrat haben sich damit befasst und sind zum Schluss gekommen, dass nicht alles, was man damals beschlossen hat, Sinn macht. Die Kernelemente der damaligen Raser-Initiative bleiben aber bestehen. Das möchte ich schon auch denjenigen, die jetzt skeptisch sind, nochmals in Erinnerung rufen. Ein Raserdelikt bleibt ein Verbrechen. Es ist nicht mehr ein Kavaliersdelikt, es ist ein Verbrechen. Es bleibt damit auch die Strafobergrenze von vier Jahren Freiheitsstrafe bestehen. Das ist eine gewaltige Strafandrohung. Das ist auch richtig so. Das bleibt unangetastet.

Was wir aber in der Praxis zu wenig berücksichtigt haben, ist der Ermessensspielraum der Richter. Ein Richter ist sich gewohnt, bei jedem Straffall den Einzelfall anzuschauen. Sie erinnern sich, diese Diskussion hatten wir bei Initiativen der SVP auch schon. Da hat gerade auch die Linke gesagt, dass der Einzelfall und nicht ein Automatismus zählt und dass man nicht alles über einen Leisten schlagen darf. Die Einzelfallgerechtigkeit ist wichtig.

Hier hat die Evaluation eben auch gezeigt: Der Automatismus – das Gesetz definiert schon, welche Geschwindigkeitsüberschreitung eben automatisch ein Raserdelikt ist –, in Kombination mit der Mindestfreiheitsstrafe, in Kombination mit der Mindestdauer des Führerausweisesentzugs, meistens dann

#### AB 2018 N 57 / BO 2018 N 57

noch mit dem Einzug des Fahrzeugs, höhlt in der Summe den Ermessensspielraum des Richters praktisch aus. Der Richter kann den Einzelfall gar nicht mehr genügend berücksichtigen, weil diese Automatismen ihm strenge Fesseln anlegen.

Ich erinnere daran: Gerade in Fällen, in denen Sie in einem Quartier fahren, haben Sie die Höchstgeschwindigkeit schnell einmal um 30 Kilometer pro Stunde überschritten; dann sind Sie sehr schnell ein Raser. Auf der Hauptstrasse oder innerorts generell ist es etwas ganz anderes, wenn Sie mit 100 oder 110 Kilometern pro Stunde durchfahren.

Hier geht es um diese Einengungen. Hier soll der Richter wieder den Ermessensspielraum haben, der ihm – auch bei anderen Straftatbeständen, wie wir sie im Gesetz festgeschrieben haben – zusteht.

Die Rückgriffspflicht der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer bei Unfallschäden wegen Fahrens in fahruntfähigem Zustand oder wegen Rasens soll wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Die Evaluation hat gezeigt, dass der obligatorische Rückgriff keinen wirklichen Nutzen für die Verkehrssicherheit hat. Der Bundesrat wollte mit dem obligatorischen Rückgriff verhindern, dass die Versicherer gegen einen Prämienaufschlag auf den Rückgriff bei grobfahrlässig verursachten Schäden verzichten. Weil die geltende Regelung die Rückgriffspflicht auf bestimmte Widerhandlungen beschränkt, besteht für die Versicherer diese Möglichkeit in zahlreichen Fällen aber weiterhin. Die Zweckmässigkeit der Regelung hat sich auch als fraglich erwiesen. Rückgriff nehmen müssen die Versicherer bei Unfallschäden wegen Rasens oder Fahrens in fahruntfähigem Zustand. Diese Delikte verlieren im Unfallgeschehen aber an Bedeutung, weil es immer mehr Unfälle wegen Unaufmerksamkeit oder wegen Ablenkung gibt. Bei diesen Widerhandlungen aber haben die Versicherer keine



Rückgriffspflicht.

Noch etwas zur Zahl der Unfälle: Wir sind uns sicher alle einig, dass jeder Unfall mit Körperschäden oder gar mit getöteten Menschen einer zu viel ist. Aber, Frau Nationalrätin Rytz, im Jahr 2016 hatten wir 55 000 Unfälle, wenn man alle zusammenzählt. Das ist die Statistik. Von diesen Unfällen, das muss man jetzt schon auch sehen, geschahen 1527 Unfälle infolge Geschwindigkeitseinflusses, und unter diesen 1527 Fällen, welche auf Geschwindigkeit als erste oder zweite oder dritte Ursache zurückzuführen sind, waren 20 Unfälle mit getöteten Personen. Das muss man also auch im Verhältnis zu den im Jahr 2016 insgesamt 208 bei Unfällen getöteten Personen sehen und dieser Zahl gegenüberstellen.

Insofern glauben wir, dass auch gerade hier sehr viele Massnahmen, auch die Diskussion, wahrscheinlich auch die Ausbildung, vielleicht auch Assistenzdienste bei den Fahrzeugen mitgeholfen haben, dass Via sicura effektiv erfolgreich ist. Das möchte der Bundesrat weiterziehen. Er ist aber sicher, dass der Ermessensspielraum für den Richter richtig ist, er wird weiterhin diese Unfälle sicher nicht banalisieren. Aber die Erfolge in der Statistik werden wir nicht gefährden, indem wir dem Richter mehr Ermessensspielraum geben. Deshalb stehen wir dazu, dass die erwähnten Motionen eine Annahme verdienen.

**Rime** Jean-François (V, FR): Madame la conseillère fédérale, j'ai bien écouté vos explications, mais il manque quand même un point. Ne considérez-vous pas que les progrès techniques de l'industrie automobile ont joué un rôle au moins aussi important que Via sicura dans la réduction du nombre d'accidents, et surtout, de leur gravité?

**Leuthard** Doris, conseillère fédérale: Comme je l'ai mentionné, le développement technique, notamment les systèmes d'assistance à la conduite, améliore naturellement la sécurité. C'est également le cas des voitures intelligentes: elles contribueront aussi à améliorer le niveau de sécurité.

Je suis tout à fait d'accord avec ces observations, qui ont été intégrées dans le rapport du Conseil fédéral.

**Rytz** Regula (G, BE): Frau Bundesrätin, besten Dank für Ihre Ausführungen! Ich habe eine Frage zur Geschichte dieser Vorstösse.

2015 hat ja unser Kollege Gschwind einen ähnlichen Vorstoss eingereicht; er wollte damals auch diese fixen Strafen für die Raser abschaffen. Damals hat der Bundesrat aber die Regelung im heutigen Gesetz durchs Band verteidigt und gesagt, dass man das nicht ändern müsse und dass es absolut verhältnismässig sei.

Wie kommt es dazu, dass Sie in der Zwischenzeit Ihre Meinung geändert haben?

**Leuthard** Doris, Bundesrätin: Wir haben nicht unsere Meinung geändert, sondern gesagt, dass wir uns gewohnt sind, zuerst zu untersuchen, zu analysieren und, wenn dann die Ergebnisse da sind, Postulate oder Motionen entgegenzunehmen, aber nicht vorher. Deshalb ist das eben so passiert. 2017 hat man die Analyse gemacht, hat evaluiert und ist dann zum Schluss gekommen, dass hier das richterliche Ermessen zu sehr eingeschränkt ist.

**Le président** (de Buman Dominique, président): La commission propose, par 17 voix contre 5 et 2 abstentions, d'adopter la motion. Une minorité Guhl propose d'en rejeter le chiffre 3. Une minorité Rytz Regula propose de rejeter l'intégralité de la motion. Nous allons passer au vote, en deux étapes, avec un premier vote qui opposera la proposition de la minorité Guhl à la proposition de la minorité Rytz Regula et un deuxième vote qui opposera le résultat à la majorité.

*Erste Abstimmung – Premier vote*

(namentlich – nominatif; 17.3632/16495)

Für den Antrag der Minderheit Guhl ... 126 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit Rytz Regula ... 52 Stimmen

(13 Enthaltungen)

*Zweite Abstimmung – Deuxième vote*

(namentlich – nominatif; 17.3632/16496)

Für den Antrag der Mehrheit ... 112 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit Guhl ... 73 Stimmen

(7 Enthaltungen)