

CH_VB 88.489 vom 26. September 1988

Bundesverwaltung, 1988-09-26, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.489

FR: CH_VB 88.489 du 26 septembre 1988

IT: CH_VB 88.489 del 26 settembre 1988

Volltext

26. September 1988 529 Interpellation Onken tungsratsmitglieder und der Geschäftsführer gegenüber Aktionären und Gläubigern auf Vorsatz und auf grobe Fahrlässigkeit beschränkt. Wir ersuchen Sie, diesen Kommissionsbeschluss abzulehnen und dem Minderheitsantrag zuzustimmen, der den neuen Absatz Ibis streichen will. Der Kommissionsbeschluss ist dem Anliegen der Aktienrechtsrevision - wie dies Herr Kuchler zu Recht betont hat - diametral entgegengesetzt. Er durchbricht das schweizerische Haftpflichtsystem und würde den Unternehmensschutz, den Gläubigerschutz und den Aktionärsschutz wesentlich schwächen. Der Kommissionsbeschluss würde, wie gesagt, erstens unser schweizerisches Haftpflichtsystem durchbrechen. Dieses geht in Artikel 41 und in Artikel 99 OR vom Grundsatz aus, dass der Schädiger grundsätzlich für jeden Verschulden einzustehen hat. Auch der Arbeitnehmer ist dem Arbeitgeber für den Schaden, den er absichtlich oder fahrlässig verursacht hat, verantwortlich. Es gibt noch eine ganze Menge andere Beispiele, die ich Ihnen jetzt nicht noch aufzählen möchte. Der Beschluss schwächt zweitens den Unternehmens- und den Gläubigerschutz. Erfahrungsgemäss scheut der Verwaltungsrat davor zurück, gegen fehlbare Organe vorzugehen, besonders dann, wenn diese Organe selber Mitglied des Verwaltungsrates sind. In solchen Fällen hilft einzig die Klage des Aktionärs auf Geltendmachung des sogenannten mittelbaren Schadens, d. h. die Klage auf Leistung von Schadenersatz an die Gesellschaft. Es liegt im Interesse des Unternehmens und der Gläubiger, dass diese Klagemöglichkeit nicht noch zusätzlich erschwert wird. Denn die Ausübung dieses Klagerechtes ist sowieso ein altruistisches Unterfangen, weil der Aktionär von einem allfälligen Prozentsatz nicht direkt profitieren kann. Die Argumente, die für diesen Beschluss ins Feld geführt wurden, halten wir für nicht stichhaltig. So wird geltend gemacht, die Vorlage auferlege den Organen unrealistische Aufgaben. Das Gegenteil trifft zu. Der Entwurf hat die Pflichten des Verwaltungsrates in Artikel 716a eher gemildert. Wenn Sie den Katalog der sogenannten unübertragbaren Aufgaben mit dem geltenden Recht vergleichen, sehen Sie, dass er nichts enthält, was nicht schon das geltende OR direkt oder indirekt vorschreibt. Die Stellung des Geschäftsführers wird in Artikel 754 Absatz 2 des Entwurfs zudem wesentlich erleichtert, indem er bei befugter Kompetenzdelegation nur noch für die notwendige Sorgfalt bei der Auswahl, Instruktion und Ueberwachung haftet. Diese schon gemilderte Haftung darf nun nicht noch zusätzlich beschränkt werden, sonst wäre es wirklich so, wie Peter Noli in seinem satirischen Büchlein «Der kleine Macchiavelli» über die Manager schreibt, nämlich dass deren Verantwortung eine Legende sei. Der Entwurf verlangt von den Verwaltungsräten und den Geschäftsführern nichts Unmögliches. Professor Forstmoser beurteilt in seinem Buch «Die aktienrechtliche Verantwortung» die Haftungsanforderungen folgendermassen: «Betrachtet man die aufgeführten Regeln, dann kann man feststellen, dass vom Verwaltungsrat nichts Unzumutbares verlangt wird. Gefordert ist, dass das getan wird, was auch ein sorgfältiger Einzelunternehmer tun würde.»

Schliesslich darf ich Ihnen in Erinnerung rufen, was Professor Walter Hug bereits 1934 gesagt hat: «Die Kompetenz und Verfügungsmacht findet ihr natürliches Korrelat in der Verantwortlichkeit, und je grössere Werte dem Geschäftsführer anvertraut sind, um so grösser muss die Verantwortlichkeit sein. Gerade von den Mitgliedern der Verwaltung einer Aktiengesellschaft, die zum Treuhänder über fremdes Vermögen bestellt sind, muss verlangt werden, dass sie die ihnen übertragenen Pflichten mit der Sorgfalt eines ordentlichen Geschäftsmannes erfüllen und für jede schuldhafte Versäumung oder Verletzung derselben haftbar gemacht werden können.» Ich ersuche Sie deshalb nochmals eindringlich, dem Ministerialantrag von Frau Jaggi zuzustimmen und zum Bundesrätlichen Konzept zurückzukehren. Abstimmung - Vote Für den Antrag der Mehrheit 9 Stimmen Für den Antrag der Minderheit (Streichen) 27 Stimmen GesamtAbstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Gesetzentwurfes 34 Stimmen (Einstimmigkeit) Abschreibung - Classement

Präsident: Der Bundesrat beantragt gemäss Seite 1 der Botschaft die Abschreibung der Motion 78.566 Aktienrecht. Zustimmung - Adhésion An den Nationalrat - Au Conseil national #ST# 88.489 Interpellation Onken Strassentransporte mit mehr als 28 Tonnen Transports routiers supérieurs à 281 Wortlaut der Interpellation vom 16. Juni 1988

1. Ist dem Bundesrat bekannt, dass die Bewilligungspraxis für Massengütertransporte mit mehr als 28 Tonnen im grenznahen Verkehr zu teilweise untragbaren Situationen geführt hat? 2. Sind die betroffenen Kantone in dieser Sache je angehört worden, und befriedigt die Koordination insgesamt? 3. Aus welchem Grund werden die unmissverständlichen Voraussetzungen für Ausnahmegewilligungen von übergewichtigen Strassentransporten, wie sie etwa in der Ergänzung vom 3. Juni 1985 zu den «Weisungen des EJPD vom 5. Juni 1980 über den grenzüberschreitenden Verkehr mit nicht gesetzeskonformen Fahrzeugen» umschrieben sind, nicht konsequent durchgesetzt? 4. Ist dem Bundesrat bekannt, dass selbst die Bestimmung über den «Umschlagplatz im grenznahen Gebiet» elegant umgangen wird, und wie nachhaltig ist die vorgesehene «notwendige Ueberwachung», für die das Bundesamt für Polizeiwesen in Zusammenarbeit mit Dritten zu sorgen hat? 5. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass der Gesetzesauftrag gemäss Artikel 9 Absatz 8 Strassenverkehrsgesetz (Ausnahmen nur für Fahrzeuge, «die wegen ihres besonderen Zweckes unvermeidbar höhere Masse und Gewichte erfordern») von dieser largen Bewilligungspraxis für Massengütertransporte glatt unterlaufen wird? Texte de l'interpellation du 16 juin 1988

1. Le Conseil fédéral sait-il que la pratique voulant que l'on autorise des véhicules de plus de 28 tonnes pour le transport des marchandises en vrac dans la zone frontalière conduit par endroits à des situations intenable? 2. A-t-on consulté les cantons touchés et veillé suffisamment à la coordination? 3. Pourquoi ne respecte-t-on pas plus strictement les conditions mises à l'octroi de l'autorisation exceptionnelle de convois lourds, telles qu'elles sont clairement formulées dans le complément du 3 juin 1985 aux directives du Département de justice et police du 5 juin 1980 concernant le trafic transfrontalier au moyen de véhicules non conformes aux prescriptions légales? 4. Le gouvernement sait-il que l'on tourne avec élégance la disposition relative aux places de transbordement proches de la frontière? Exerce-t-on avec le soin nécessaire la surveillance qui incombe en la matière à l'Office fédéral de la police, en collaboration avec des tiers? 5. Le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis que la pratique très libérale adoptée pour le transport des marchandises en vrac viole l'article 9, alinéa 8 de la loi sur la circulation routière, qui ne permet des dérogations qu'en faveur de véhicules qui, en raison de l'usage spécial auxquels ils sont destinés, doivent nécessairement avoir des dimensions ou des poids supérieurs?

Mitunterzeichner-Cosignataires: Bubrer, Jaggi, Miville, Piller, Seiler, Uhlmann (6)

Onken: Ich möchte vorausschicken, dass das Problem, das ich hier anschneide, kein regionales Problem ist. Es stellt sich fast überall entlang der Grenze, wenn auch mit unterschiedlicher Schärfe. Es macht etwa dem Kanton Schaffhausen zu schaffen, es belastet die Grenzregion des Kantons Zürich, wo zu eben diesem Thema eine Interpellation im Kantonsrat eingereicht worden ist, und es belastet insbesondere die Grenzregion des Kantons Thurgau, und zwar mit einer Schärfe, die so nicht länger hingenommen werden kann. Ich spreche von den Ausnahmegewilligungen für übergewichtige Strassentransporte, namentlich für Massengütertransporte mit mehr als 28 Tonnen im grenznahen Verkehr. Betrachten wir zunächst einmal die Situation, wie sie sich im Raum Kreuzungen, den ich natürlich besonders gut kenne, darstellt. Da fahren also täglich bis zu 170 übergewichtige Lastenzüge durch die Stadt Konstanz, passieren die Grenze mit einer Ausnahmegewilligung, die sie am Zoll einholen, winden sich durch die Stadt Kreuzungen, kriechen den Seerücken hoch und fahren dann ins Innere unseres Kantons. Ebenso viele Lastenzüge kehren natürlich auch wieder zurück, scheppernd und quietschend, meist am Geschwindigkeitslimit oder darüber, breitspurige, auftrumpfende Kolosse, denen kein Schleichweg verborgen bleibt. Diese Lastwagen führen Kies aus dem süddeutschen Raum in die Schweiz ein. Im vergangenen Jahr sollen es 27 000 - man muss sich diese Zahl einmal vergegenwärtigen! - dieser übergewichtigen, also bis zu 40 Tonnen schweren Lastenzüge gewesen sein, die die Kreuzlinger Grenzübergänge passiert haben. Sie haben rund eine halbe Million Tonnen Kies, Sand, Splitt und anderes auf diese Weise importiert. Die Chauffeure arbeiten sozusagen im Akkord. Für rücksichtsvolles Fahren bleibt natürlich keine Zeit. Die Motoren heulen, die Auspuffrohre qualmen, es wird voll drauflosgeblöht. So werden Strassentransporte zur modernen Plage. Sie belästigen die Bevölkerung - kein Zweifel - mit Lärm und Gestank, sie verängstigen Schulkinder durch ihr rücksichtsloses Fahren, sie verstopfen Strassen und behindern den Verkehr, sie lassen ganze Quartiere erzittern und verursachen zunehmend und nachprüfbar Gebäudeschäden. Sie denken vielleicht, ich übertreibe. Ich, übertreibe nicht, es ist genau so, wie ich es hier beschrieben habe. Und die Belastung von Menschen und auch von Umwelt hat hier eine Form angenommen, die, wie gesagt, von der Bevölkerung so nicht länger akzeptiert wird. Nun könnte man vermuten, dass die Bevölkerung diese «Heimsuchung» einfach hinnehmen muss, etwa weil die gesetzliche Bestimmungen eine andere Bewilligungspraxis für solche übergewichtigen Transporte gar nicht zulassen. Das Bundesgesetz für den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 sieht in Artikel 9 Absatz 8 vor, dass der Bundesrat nach Anhören der Kantone Ausnahmen von diesen Höchstmassen und Höchstgewichten, die dort umschrieben sind, nur für jene Fahrzeuge vorsehen kann, die «wegen ihres besonderen Zweckes unvermeidbar» - auf dieses Wort ist vor allem Wert zu legen: «unvermeidbar» - höhere Masse und Gewichte erfordern. Zur Auslegung dieser gesetzlichen Bestimmung, die an und für sich schon recht eindeutig ist, gibt es einerseits die Verordnung über die Strassenverkehrsregeln vom 13. November 1962 und andererseits die Weisungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements vom 5. Juni 1980 über den grenzüberschreitenden Verkehr mit nichtgesetzeskonformen Fahrzeugen, in denen das Nähere und die Zuständigkeiten geregelt werden. Und es gibt dazu die Weisungen, die das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement am 5. Juni 1985 zu erlassen sich veranlasst sah, weil nämlich die Auswirkungen dieser Aufweichung des gesetzlichen Auftrages und der gar lockeren Bewilligungspraxis allmählich sichtbar und auch spürbar wurden. Diese Weisung muss ich nun etwas ausführlicher zitieren. Der erste Satz lautet: «Fahrten mit

Uebermassen und Uebergewichten sind nach Artikel 9 Absatz 8 des Strassenverkehrs-gesetzes auf das Unerlässliche zu beschränken.» Schon da müsste man eigentlich sagen: Stop! Sie sind nicht auf das Unerlässliche zu beschränken, sondern sie sind auf jene Fahrten zu beschränken, die wegen ihres besonderen Zweckes unvermeidbar höhere Masse und Gewichte erfor- dern. Das ist bereits eine sehr wichtige Nuance; belassen wir es aber beim «Unerlässlichen». Weiter wird in dieser Wei- sung unmissverständlich zum Ausdruck gebracht, dass kein Rechtsanspruch auf solche Ausnahmegewilligungen bestehe und dass sie insbesondere dann verweigert werden können, wenn 1. die Transporte erheblich stören (es wird gesagt: «infolge ihrer Häufigkeit») - das ist bei den geschilderten Fällen und namentlich im Kanton Thurgau natürlich in höchstem Masse der Fall - und die Wahl eines anderen Verkehrsmittels, zum Beispiel Bahn oder Schiff, möglich ist. Dies gilt - so wird beigefügt - insbesondere für häufige Transporte von Mas- sengütern. Mit anderen Worten: Weder die den Gesetzesspielraum aus- weitenden Interpretationen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes in seinen Weisungen noch die trok- kene Bestimmung im Strassenverkehrsgesetz selbst decken die Tatsache, dass in dem geschilderten Beispiel von Kreuz- ungen täglich 150, 160, ja bis zu 170 übergewichtige und überdimensionierte Fuhren Kies über die Grenze gekarrt werden. Und wir fragen uns alle in der Region, sehr geehrte Frau Bundesrätin, weshalb diese Plage denn nicht endlich abgestellt wird. Ich denke, es gibt keine Rechtfertigung dafür. Die einzige, die sich finden liesse, wäre vielleicht die Frage nach der Alternative. Dass die Transporte in Zukunft mit den zugelas- senen 28-tönnigen Fahrzeugen noch häufigen werden, ist natürlich auch keine akzeptable Alternative; das sieht jeder ein. Die einzige Lösung ist die Verlagerung auf die Schiene. Solche Transporte müssen mit der Bahn durchgeführt wer- den: sicher, störungsfrei und umweltschonend. Und diese Lösung ist auch möglich! Wo sie nicht möglich ist, ist sie schleunigst zu verwirklichen. Doch - wie gesagt - selbst diese Hintergrundüberlegung, die noch eine gewisse Plausi- bilität hat, würde die meines Erachtens eindeutige Rechts- lage an und für sich nicht ändern. Im übrigen muss klar festgehalten werden, dass das Unterbinden der wirtschaft- lich günstigeren Transporte mit 40-Tonnen-Lastwagen den Strassentransport verteuern würde und damit die Bahn wirt- schaftlich attraktiver und konkurrenzfähiger machen könnte. Die übrigen Fragen meiner Interpellation sind klar und bedürfen keiner näheren Begründung. Besonders interes- siert mich, wie in dieser Sache die Koordination mit den Kantonen funktioniert, nachdem das Bundesamt für Polizei- wesen ja im Einvernehmen mit den befahrenen Kantonen zu entscheiden hat. Und ich möchte wissen, wie die «genü- gende polizeiliche Ueberwachung» zum Tragen gebracht wird und worauf sie sich überhaupt bezieht. Etwa darauf, dass die Distanz der Fahrten und die Beachtung dieser Radialzonen kontrolliert wird? Es ist nämlich offensichtlich und jedermann weiss es, dass die Chauffeure, weil sie wis- sen, dass nicht kontrolliert wird, immer wieder über diese Radialzonen hinaus fahren. Oder etwa auf verschärfte Geschwindigkeitkontrollen entlang dieser Transportach- sen? Oder darauf, dass beispielsweise die Lastenzüge bis an die Radialzone fahren, dort den Anhänger stehen lassen, nachher mit dem Lastwagen weiterfahren, entladen zurück-

26. September 1988 531 Interpellation Onken kommen und den Anhänger nachschleppen? Auch eine solche Umgehung der ursprünglichen Idee müsste doch eigentlich kontrolliert werden. Wird sie es, oder wird nicht kontrolliert? Schliesslich möchte ich noch darauf hinweisen, dass gerade das Problem der Kiestransporte auch eine ökologische Komponente hat. Für die rücksichtslose Ausbeutung im süddeutschen Raum werden ganze Wälder abgeholzt, und wenn zu tief gebaggert wird, was teilweise der Fall ist, kann sogar das

Grundwasser gefährdet werden. Wir dürfen auch davor nicht die Augen verschliessen und eine Sankt-Flo-rians-Politik betreiben, die vorab aus ökonomischen Interessen den Schwarzen Peter unseren deutschen Nachbarn zuspielt. Bundesrätin Kopp: Die Ausführungen von Herrn Onken und seine schriftlichen Fragen veranlassen mich, zunächst einmal einige einleitende Erläuterungen zu der schweizerischen Grenzzonenregelung zu machen und nachher auf die einzelnen Fragen einzugehen. Nach Artikel 80 Absatz 4 der Verordnung über die Strassenverkehrsregeln können im grenzüberschreitenden Verkehr Ausnahmen bis zu den im Ausland zulässigen Massen und Gewichten bewilligt werden für Fahrten zwischen der Grenze und einer Umlade- oder Lagerstelle innerhalb eines grenznahen Gebietes, das vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement umschrieben wird. Unsere Grenzzonenregelung beruht auf der Tatsache, dass in unseren Nachbarstaaten durchwegs höhere Gesamtgewichte für Fahrzeugkombinationen zulässig sind als in der Schweiz und mit dem Ausland ein reger Gütertausch auf der Strasse stattfindet. Herr Onken, es ist in vielen Fällen leider nicht so, dass ein Transport auf der Schiene möglich ist. Gerade was den Kies angeht - ich nehme an, dass die Kiestransporte ein spezieller Dorn in Ihrem Auge sind, Sie haben dieses Beispiel auch speziell erwähnt -, gehen diese Transporte zu einzelnen Baustellen, die in der Regel nicht für die Bahn erschlossen sind. Gerade beim Kies ist man auf die Strassentransporte angewiesen, und das hohe Preisgefälle zwischen den Kiesvorhaben in Süddeutschland und in der Schweiz im Verhältnis 1 zu 4 - führt natürlich dazu, dass Kies sehr oft in Süddeutschland eingekauft wird. Die im Jahre 1960 nach einer Vernehmlassung bei sämtlichen Grenzkantonen eingeführte Regelung will verhindern, dass die aus dem Ausland kommenden überschweren Fahrzeuge bei den Grenzzollämtern auf das schweizerische Gewicht von 28 Tonnen entladen müssen, was zu erheblichen Spannungen mit unseren Nachbarstaaten geführt hätte und bei den meisten Zollstellen mangels Infrastruktur gar nicht möglich gewesen wäre. Die Grenzzollämter sind zudem nicht in der Lage, sämtliche Verzollungen vorzunehmen, so dass ein beträchtlicher Teil davon in den sogenannten rückwärtigen Verzollungszentren bzw. Zollfreilagern erfolgt. Die schweizerische Grenzzone dient daher gewissermassen als Pufferzone, wo in- und ausländische Fahrzeuge mit den internationalen Gewichten ein- und ausfahren dürfen und wo allenfalls ein Teilablad erfolgen kann. Die Grenzzone umfasst grundsätzlich eine Radialzone von 10 km nach Grenzübergang - unter Vorbehalt gewisser Abweichungen. Nun zu den einzelnen Fragen, die Sie in Ihrer Interpellation aufgeworfen haben. Zum ersten Punkt: Dem Bundesrat ist bekannt, dass der grenzüberschreitende Schwerverkehr zu Belästigungen der in der Nähe von Strassenzollämtern wohnenden Bevölkerung führen kann. Er glaubt indessen nicht, dass die Grenzzonenregelung die massgebliche Ursache des teilweise starken Verkehrs ist. Gerade beim Transport von Massengütern wie Kies und ähnlichem ist der Hauptgrund vielmehr im starken Preisgefälle gegenüber dem Ausland zu suchen. Die Preisunterschiede sind so hoch, dass selbst die Verteuerung des Transportes durch eine Beschränkung auf 28 Tonnen Gesamtgewicht die Differenz nicht auszugleichen vermöchte. Anstelle der schweren Fahrzeuge würden zum Erreichen der gleichen Transportleistung etwa doppelt so viele Lastwagen eingesetzt. Zur zweiten Frage: Vor der Einführung der Grenzzonenregelung im Jahre 1960 und bei jeder Revision der Weisungen des Departementes wurde jeweils bei sämtlichen Grenzkantonen eine Vernehmlassung durchgeführt. Die Koordination zwischen den beteiligten Stellen - Bundesamt für Polizeiwesen, Oberzolldirektion und Grenzkantone - befriedigt in allen Teilen. Zu Punkt 3: Die Voraussetzungen für die Erteilung von Grenzzonenbewilligungen für überschwere Strassentransporte, wie sie in

der Ergänzung vom 5. Juni 1985 zu den Weisungen des EJPD über den grenzüberschreitenden Verkehr mit nicht gesetzeskonformen Fahrzeugen umschrieben sind, werden tatsächlich durchgesetzt. Eine Verweigerung von Bewilligungen für Massenguttransporte ist nach dieser Ergänzung nur statthaft, wenn unter anderem die Wahl eines anderen Verkehrsmittels - Bahn oder Schiff - möglich ist. Entsprechende Anträge sind dem zuständigen Bundesamt für Polizeiwesen bisher nicht eingereicht worden. Zu Punkt 4: Dem Bundesrat ist nicht bekannt, dass die Bestimmung über den Umschlagplatz im grenznahen Gebiet bei Massengütertransporten umgangen wird. Dem Bundesamt für Polizeiwesen wurden weder von den Kantonen noch vom Zoll missbräuchliche Umgehungen dieser Vorschriften gemeldet. Hingegen wurde bei Polizeikontrollen schon festgestellt, dass Fahrzeugführer mit anderen Gütern bisweilen vorschriftswidrig ins Landesinnere fahren, anstatt die Ladung im grenznahen Gebiet abzuladen. Das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement hat in den Weisungen über die Grenzzonenregelung die notwendigen Anordnungen für die Kontrollen getroffen. Die Hälfte der Gebühren für Sonderbewilligungen geht an die Grenzkantone zur Abgeltung des Kontrollaufwandes. In Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Polizeiwesen hat die Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Lichtenstein ein Konzept für die Überwachung des Schwerverkehrs erarbeitet, um Umgehungen der Grenzzonenregelung systematisch und wirksam zu begegnen. Zu Punkt 5: Der Bundesrat teilt die Meinung des Interpellanten nicht, dass durch die Bewilligungspraxis für Massenguttransporte der Gesetzesauftrag gemäss Artikel 9 Absatz 8 des Strassenverkehrsgesetzes - Ausnahmen für Fahrzeuge, die wegen ihres besonderen Zweckes unvermeidbar höhere Masse und Gewichte erfordern - unterlaufen wird. Solange Transportalternativen fehlen, ist die Grenzzonenregelung im allgemeinen und für Massengüter im besonderen nach den verfassungsrechtlichen Prinzipien der Handels- und Gewerbefreiheit sowie der Rechtsgleichheit auf in- und ausländische Transporteure anzuwenden. Von einem Verbot wäre eine Verdoppelung der Massengütertransporte mit gesetzeskonformen Fahrzeuggewichten zu befürchten. Diese Praxis entspricht Artikel 9 Absatz 8 SVG. Schon in der Botschaft vom 26. Mai 1971 zur Aenderung von Artikel 9 SVG hat der Bundesrat darauf hingewiesen, dass sich die Ausnahmekompetenzen in diesem Artikel unter anderem auch auf die grenzüberschreitenden Transporte in- und ausländischer Fahrzeuge von und nach den grenznahen Gebieten beziehen müssen. Dies wurde damals vom Parlament nicht bestritten. Soweit meine Antworten zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen. Ich bin mir bewusst, Herr Onken, dass diese Sie nicht befriedigen. Ich hätte Ihnen gerne gesagt, dass wir sofort dafür sorgen werden, dass diese Transporte im grenznahen Gebiet aufhören. Ich glaube, Ihnen aber genügend dargelegt zu haben, dass das, was im Rahmen des geltenden Rechtes möglich ist, getan wird und dass mehr nicht getan werden kann. Präsident: Der Interpellant kann erklären, ob er von der Antwort des Bundesrats befriedigt ist. Onken: Frau Bundesrätin Kopp hat meine Antwort bereits selbst gegeben. Ich bin in der Tat von der Antwort nicht befriedigt. Die Bevölkerung meines Heimatkantones und

Postulat Béguin 532 26 septembre 1988 vielleicht auch anderer Grenzgebiete wird es ebenfalls nicht sein. Es wird zu überlegen sein, was nun bewirkt werden kann. Die Rechtslage war mir durchaus bekannt. Ich interpretiere sie aber ganz anders, als sie jetzt von Ihnen ausgelegt wurde. #ST# 88.563 Postulat Béguin Strafvollzug. Aenderung von Artikel 41 StGB Sursis. Révision de l'article 41 CP Wortlaut des Postulates vom 23. Juni 1988 Zahlreiche Praktiker des Strafrechts, seien es Behörden oder Anwälte, beklagen sich

zu Recht darüber, dass die geltenden Bestimmungen über die Gewährung oder die Verweigerung des Aufschubs des Strafvollzugs zu wenig Differenzierungsmöglichkeiten zulassen. Um diesem schweren Nachteil zu begegnen, haben einige ausländische Gesetzgeber den Begriff des «teilweisen Aufschubs des Strafvollzugs» eingeführt. Dieser gestattet dem Richter, eine Strafe auszusprechen, die allen Umständen des jeweiligen Falles gerecht wird. Danach kann ein Teil der Strafe als fest, ein anderer als dem Aufschub unterliegend erklärt werden, eine Lösung, welche die Forderungen der Strafverfolgung und jene der Wiedereingliederung miteinander in Einklang bringt. Der «teilweise Aufschub des Strafvollzugs» ist insbesondere im niederländischen (Recht vom 12.06.1915, vom 25.06.1929 und vom 15.06.1951), im belgischen (Recht vom 29.06.1964) und im französischen Recht (Gesetz vom 17.07.1970) eingeführt. Ein ähnliches Problem stellt sich beim Widerruf des Aufschubs des Strafvollzugs. Heute kann der Richter in der Schweiz nur den Aufschub des Strafvollzugs ganz widerrufen oder auf den Widerruf verzichten. Bisweilen ist der Richter von Gesetzes wegen gezwungen, einen Aufschub zu widerrufen, auch wenn die Verurteilung weit zurückliegt und wenn sich der Verurteilte in der Zwischenzeit wieder aufheben und sich in verdienstvoller Weise und mit Erfolg um seine soziale Wiedereingliederung bemüht hat. Die französische Gesetzgebung gestattet es, in solchen Fällen nur einen Teil des Aufschubes zu widerrufen. Gestützt auf die genannten Gründe und auf die guten Erfahrungen in mehreren Ländern Europas wäre es angezeigt, eine Revision von Artikel 41 des StGB zu prüfen. Der Bundesrat wird eingeladen, einen Bericht in diesem Sinne zu unterbreiten oder das vorliegende Postulat der Kommission zu überweisen, welche voraussichtlich demnächst mit der Revision des allgemeinen Teiles des StGB beauftragt wird. Texte du postulat du 23 juin 1988 De nombreux praticiens du droit pénal, qu'ils soient magistrats ou avocats, se plaignent à juste titre du manque de souplesse des règles régissant l'octroi ou le refus du sursis. Pour pallier cet inconvénient majeur, des législations étrangères ont introduit la notion de «sursis partiel» qui permet au juge de prononcer une peine adaptée à toutes les circonstances du cas d'espèce et d'en déclarer une partie ferme et une autre assortie du sursis, solution qui concilie les impératifs de la répression et ceux de la réinsertion. L'institution du «sursis partiel» est notamment connue des législations néerlandaise (lois des 12.06.1915, 25.06.1929 et 15.06.1951), belge (loi du 29.06.1964) et française (loi du 17.07.1970). Un problème similaire se pose en ce qui concerne la révocation du sursis. Actuellement, le juge suisse ne peut que révoquer l'entier de la peine qui avait été assortie du sursis ou y renoncer. Parfois, le juge est obligé par la loi à révoquer un sursis même si la condamnation est ancienne et si entre-temps le délinquant s'est ressaisi et a déjà opéré de lui-même une réinsertion sociale méritoire. La législation française permet, dans des cas de ce genre, de ne révoquer qu'une partie de la peine. Compte-tenu de ce qui précède et des expériences favorables faites dans plusieurs pays de la communauté européenne, il conviendrait d'étudier la réforme de l'article 41 du code pénal suisse. Le Conseil fédéral est donc invité à présenter un rapport allant dans le sens souhaité ou à transmettre le présent postulat à la commission qui sera vraisemblablement bientôt chargée de la révision de la partie générale du code pénal suisse. Mitunterzeichner-Cosignataires: Cavadini, Cottier, Delalay, Ducret, Flückiger, Gadiant, Gautier, Hänsenberger, Jaggi, Jelmini, Rhinow, Roth, Weber, Zimmerli (14) M. Béguin: Le sursis partiel n'est pas une idée neuve en Suisse. Il a été envisagé notamment lors des discussions qui ont précédé la révision de la partie générale du code pénal entré en vigueur le 1er juillet 1971. Il avait été question, à l'époque, de porter la quotité de la peine compatible avec le sursis d'un an à deux ans, et d'aucuns que cette

perspective inquiétait avaient envisagé comme remède le recours à la peine fractionnée. Toutefois, cette idée ne fut pas retenue, en raison de l'opposition marquée d'une grande partie de la doctrine aux peines de courte durée qui, selon elle, ignore les vertus curative et resocialisante que le législateur avait pieusement attribuées à l'article 37 du code pénal, qui proclame que «la réclusion et l'emprisonnement seront exécutés de manière à exercer sur le détenu une action éducative et à préparer son retour à la vie libre». Le professeur Hans Schultz, notamment, adversaire déclaré des courtes peines, est opposé, aujourd'hui encore, à l'introduction du sursis partiel. Cette opinion me paraît très théorique et éloignée de la réalité. Comme le relevait Paul-Eugène RoCHAT dans un remarquable article publié dans la Revue pénale suisse de 1978, «les critiques que l'on peut faire à rencontre de la courte peine ne sont pas infondées, mais ces défauts ne paraissent pas aussi importants qu'on l'a dit. On peut d'ailleurs se demander si les malédictions dont la courte peine est l'objet ne trouvent pas leur origine, d'une part, dans l'état qui était celui des maisons d'arrêt d'autrefois et, d'autre part, dans une croyance qui n'est plus de mise dans les effets rééducateurs des longues peines. Ces reproches sont aujourd'hui démodés». Il convient de relever, au surplus, qu'à l'heure actuelle les peines d'emprisonnement et de détention jusqu'à six mois peuvent être exécutées de manière facilitée, dans le cadre de la semi-détention, ainsi que cela résulte de l'ordonnance 3 relative au code pénal du 16 décembre 1985. Nombre de praticiens du droit pénal, qu'ils soient magistrats ou avocats, qui sont quotidiennement confrontés à la délinquance et aux délinquants, estiment que le système actuel est insatisfaisant. Selon l'article 41 du code pénal, l'octroi du sursis est possible jusqu'au prononcé d'une peine de 18 mois de privation de liberté. Pour une peine supérieure, il est exclu. La rigidité de cette règle conduit parfois les tribunaux à ne prononcer qu'une peine de 18 mois, afin que le sursis puisse être octroyé, alors que la gravité objective et subjective des infractions retenues eût appelé une peine supérieure qui, elle, n'aurait pu être que ferme. Placés devant ce que certains ont appelé le tout ou rien, les tribunaux sont donc contraints, dans certains cas, de choisir le rien, c'est-à-dire une peine de 18 mois avec sursis. Certes, en droit et en bonne doctrine, une condamnation, fût-elle avec sursis, reste une condamnation. Mais, pour bien des délinquants comme pour l'opinion publique, elle est ressentie comme une sorte d'absolution, pour ne pas dire comme une manière d'encouragement. Les témoignages des praticiens sont nombreux sur ce point.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Onken Strassentransporte mit mehr als 28 Tonnen Interpellation Onken Transports routiers supérieurs à 28 t In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1988 Année Anno Band III Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 05 Séance Seduta Geschäftsnummer 88.489 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 26.09.1988 - 17:00 Date Data Seite 529-532 Page Pagina Ref. No 20 016 846 Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung. Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale. Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.