

## CH\_VB 92.3118 vom 9. Oktober 1992

Bundesverwaltung, 1992-10-09, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_92.3118](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_92.3118)

FR: CH\_VB 92.3118 du 9 octobre 1992

IT: CH\_VB 92.3118 del 9 ottobre 1992

### Volltext

9. Oktober 1992 N 2207 Interpellation Wlck 7. Anderweitige Aenderungen der Aufsichtsregelung auf Ge- setzes- oder Verordnungsstufe sind nicht geplant Auch in die- sem Zusammenhang ist zu bedenken, dass die Konzeption der Stiftungsaufsicht in der Schweiz einen betont föderativen Charakter hat Ferner ist darauf hinzuweisen, dass im Bereich der ausserobligatorischen beruflichen Vorsorge keine Ober- aufsicht weder des Bundesrates noch des Bundesamtes für Sozialversicherung besteht Immerhin werden diese Bundesoberaufsichtsbehörden im Bereich des BVG die Entwicklung in der Praxis weiterhin auf- merksam verfolgen und allenfalls die notwendigen Weisun- gen erlassen. Daneben obliegt es der jeweils zuständigen Auf- sichtsbehörde, die im Interesse der beruflichen Vorsorge der Versicherten notwendigen Massnahmen zu treffen. Präsident: Der Interpellant beantragt Diskussion. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion 54 Stimmen Dagegen 38 Stimmen Verscho- ben - Renvoyé #ST# 92.3118 Interpellation Wick Durchsetzung der bestehenden Tempolimiten Respect des limitations de vitesse Wortlaut der Interpellation vom 19. März 1992 Die Elektrowatt-Studie hat ergeben, dass die Einhaltung der bereits bestehenden Tempolimiten auf Autobahnen und Kan- tonsstrassen einen grösseren Beitrag zur Reduktion des Som- mersmogs bringen würden, als der Versuch mit Tem- po 100/70 vom Juli/August 1991 tatsächlich erreichte. Die Durchsetzung der Tempolimiten kommt auch der Mehr- zahl der autobenützenden Bürgerinnen und Bürgern entge- gen, die sich an die Limiten halten und dann ärgerlicherweise beständig überholt werden. Der Ruf nach verstärkten Kontrollen scheitert an den begrenz- ten personellen Möglichkeiten der Kantone. Automatische Ueberwachungsgeräte sind aus technischen Gründen meist nur imstande, die Fahrzeuge von hinten zu erfassen, so dass es unmöglich wird, den tatsächlichen Fahrer oder die tatsäch- liche Fahrerin zu ermitteln. Falls der angeschriebene Halter den Rechtsweg ergreift, entstehen Kosten, die weit über die allfälligen Busseneinnahmen hinausgehen. Alle diese Pro- bleme erscheinen im Sinne einer effizienten Durchsetzung der Geschwindigkeitslimiten zugunsten von Verkehrssicherheit, Verbesserung des Verkehrsflusses und vor allem auch Redu- zierung der Umweltbelastung ohne weiteres lösbar. Eine hohe Akzeptanz für die Durchsetzung der bestehenden Tempolimi- ten darf bei den meisten Mitbürgern und Mitbürgerinnen vor- ausgesetzt werden. Folgende Massnahmen sind denkbar: Neben den Ordnungs- bussen für Fahrer könnte ein zweiter bedeutend höherer Tarif für Halter eingeführt werden, falls diese den Fahrer nicht be- kanntgeben wollen. Eine namhafte Busse sollte für den Tatbe- stand «unlesbares Fahrzeugschild» eingeführt werden, ebenso für Warnung vor Ueberwachungsaktionen zum Bei- spiel durch Funk (sehr beliebt bei zu schnell fahrenden Last- wagen!). Der Unterzeichnete fragt den Bundesrat an: - ob ersieh diesen Ueberlegungen anschliessen kann; - ob erfolgreich gewillt ist, in diesem oder ähnlichen Sinne aktiv zu werden; - ob die Ueberwachungsaufgabe mit automatischen Geräten nicht an Private übertragen werden könnte. Texte de l'interpellation du 19 mars 1992 L'étude

d'Elektrowatt a montré que si les limites de vitesse actuelles étaient effectivement respectées sur les autoroutes et les routes cantonales, cela réduirait plus efficacement le smog estival que ne l'a fait effectivement l'expérience de limitation de vitesse à 100/70 km/h en juillet et août 1991. L'application des limitations de vitesse répondrait également aux souhaits de la majorité des automobilistes qui respectent les limites et que cela agace d'être constamment dépassés. Or, s'il est nécessaire de renforcer les contrôles, ce n'est souvent pas possible faute de personnel au niveau cantonal. Les radars, pour des raisons techniques, ne peuvent souvent enregistrer les véhicules que de l'arrière, rendant impossible l'identification du conducteur. Si le détenteur du véhicule fait recours, il en résulte des coûts bien plus élevés que le montant de l'amende perçue. Il semble toutefois possible de résoudre tous ces problèmes en faisant respecter plus efficacement les limites de vitesse au profit de la sécurité routière, de la fluidité du trafic et surtout de la protection de l'environnement. On peut compter sur la compréhension de la plupart des citoyens. Diverses mesures sont envisageables. Outre l'amende ordinaire infligée au conducteur, il faudrait frapper le détenteur du véhicule d'une amende plus élevée s'il refuse de révéler l'identité du conducteur. Il faudrait également instaurer une lourde amende pour ceux dont les plaques d'immatriculation sont illisibles et pour ceux qui préviennent d'autres conducteurs par radio des contrôles (pratique courante chez les conducteurs de poids lourds roulant trop vite). Les soussignés demandent au Conseil fédéral: - s'il se rallie à ces considérations, - s'il est disposé à agir dans ce sens ou du moins dans cet esprit, - si le contrôle par radars ne pourrait pas être confié à des organisations privées?

Mitunterzeichner-Cosignataires:  
Keine -Aucun Schriftliche Begründung - Développement par écrit  
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort  
Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 31. August 1992  
Rapport écrit du Conseil fédéral du 31 août 1992  
Die vom Interpellanten vorgeschlagenen Massnahmen geben zu folgenden Bemerkungen  
Anlass: 1. Ordnungsbussen für Halter, die den Führer nicht bekanntgeben wollen:  
Tatsächlich gibt es Beweisschwierigkeiten, wenn der Fahrzeughalter sich auf das Zeugnisverweigerungsrecht beruft (Familienangehörige) und den Fahrzeugführer nicht bekanntgibt. Trotzdem haben die Kantone fast einhellig eine bundesrechtliche Regelung, wie sie hier in Frage steht, im Vernehmlassungsverfahren zur letzten Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) abgelehnt. Abgesehen davon, dass eine Vorschrift, den Halter zur Bekanntgabe des fehlbaren Führers zu verpflichten, nach bundesgerichtlicher Rechtsprechung ausschliesslich strafprozessualer Natur ist (BGE 107 IV 146) und damit einen grundsätzlich durch die Kantone zu regelnden Bereich betrifft, gaben damals folgende straf- und prozessrechtliche Bedenken den Ausschlag: - Der Halter würde für eine Tat bestraft, die er ausschliesslich als in einem Strafverfahren einvernommener Zeuge begeht. Die vorgeschlagene Strafnorm diene allein der Erfassung derjenigen Person, die am leichtesten erreichbar ist, und nicht der Bestrafung des Urhebers der Verkehrsregelverletzung. Eine solche Strafnorm wäre im eidgenössischen Strafgesetzbuch (StGB) und SVG einmalig und würde zu einer Durchbrechung des grundlegenden rechtsstaatlichen Prinzips, des Verschuldensgrundsatzes, führen. - Der Vorschlag führte ferner zu einem Konflikt mit dem kantonal-prozessualen Zeugnisverweigerungsrecht. Der Eingriff in dieses Recht durch den Bundesgesetzgeber wäre gravierend und unverhältnismässig.

Interpellation Carobblo 2208 N 9 octobre 1992 Da diese Beurteilung nach wie vor gültig ist, betrachten wir die vorgeschlagene Massnahme als nicht realisierbar. Die Situation lässt sich statt dessen durch prozessual-kantonale Regelungen verbessern, die den Halter - unter

Vorbehalt des gesetzlichen Zeugnisverweigerungsrechtes - zur Bekanntgabe des Täters verpflichten. Solche Verpflichtungen bestehen bereits in einzelnen Kantonen (z. B. ZH und GR).

2. Namhafte Busse für den Tatbestand «unlesbares Fahrzeugschild»: Nach Artikel 57 Absatz 2 und Artikel 96 der Verkehrsregelnverordnung (VRV) macht sich strafbar, wer ein Fahrzeug mit Kontrollschildern, die sich nicht «in gut lesbarem Zustand» befinden, fährt. Normalerweise wird dieser Tatbestand zwar mit einer Ordnungsbusse (20 Franken) bestraft. Steht die Widerhandlung aber im Zusammenhang mit Geschwindigkeitsüberschreitungen um 15 km/h und mehr, so findet das ordentliche Strafverfahren Anwendung, und der Strafrahmen (Busse bis 5000 Franken oder Haft) reicht bei weitem, um dieser Vorschrift Nachachtung zu verschaffen.

3. Namhafte Busse für Warnung von Ueberwachungsaktionen: In Artikel 286 StGB wird der Tatbestand der Hinderung einer Amtshandlung unter Strafe gestellt. Soweit eine Handlung geeignet ist, Ueberwachungsaktionen und Verkehrskontrollen der Polizei in diesem Sinne zu behindern, greift diese Bestimmung ein, weshalb die Formulierung eines speziellen Tatbestandes nicht nötig erscheint. Dies um so mehr, als mit Artikel 57b SVG eine weitere Konkretisierung für das Vorgehen bei Störungen von Strassenverkehrskontrollen mit Geräten und Vorrichtungen vorgenommen wurde. Hinzu kommt die Tatsache, dass die Ermittlung von Personen, die eine entsprechende Warnung per Funk verbreiten, sehr aufwendig und in den meisten Fällen gar erfolglos wäre. Dies, weil die über Funk ausgesprochenen Warnungen üblicherweise verdeckt erfolgen und den Straftatbestand somit nicht erfüllen. Selbst wenn unverschlüsselt gewarnt wird, ist fraglich, ob eine Bestrafung möglich ist. Der Betreffende kann sich auf das Grundrecht der Meinungsäusserungsfreiheit berufen, da er einen wahren Sachverhalt kundtut. Aufgrund der bestehenden rechtlichen Möglichkeiten ist daher kein neuer Straftatbestand notwendig.

4. Uebertragung der Ueberwachungsaufgabe mit automatisierten Geräten auf Private: Gemäss Artikel 106 Absatz 2 SVG sind die Kantone für den Vollzug des Strassenverkehrsrechts verantwortlich. Sie bezeichnen die zuständigen Behörden. Zur Uebertragung hoheitlicher Befugnisse an Private ist eine gesetzliche Grundlage notwendig, die im jetzigen SVG fehlt; folglich müsste zuerst das Gesetz geändert werden. Gegen eine solche Aenderung spricht in erster Linie, dass Geschwindigkeitskontrollen wegen den vielen möglichen Fehlerquellen bei der Sachverhaltsfeststellung zu den heikelsten Aufgaben der Verkehrspolizei gehören. Wenn es dem Interpolanten darum geht, trotz knappem Personalbestand der kantonalen Polizeibehörden vermehrt Geschwindigkeitskontrollen zu ermöglichen, so sollte dieses Ziel auf anderem Weg erreicht werden. Dadurch nämlich, dass die Verkehrspolizei von anderen, weniger heiklen Kontrollbereichen befreit wird, indem beispielsweise Private für die Ueberwachung des ruhenden Verkehrs eingesetzt werden. Eine entsprechende Ermächtigung an die Kantone wird zurzeit im Rahmen der Revision des Ordnungsbussengesetzes geprüft. Der Bundesrat hat sich in den letzten Jahren wiederholt mit parlamentarischen Vorstössen befasst, welche gleiche oder ähnliche Massnahmen zur Durchsetzung der bestehenden Tempolimiten zum Gegenstand hatten (z. B. 90.672 Motion Lanz: Aenderung des Ordnungsbussengesetzes; 90.804 Postulat Vollmer: Erhöhungen der Ordnungsbussen im Strassenverkehr; 89.724 Motion Ledergerber: Führerschein mit Punktesystem). Eine Reihe von Massnahmen sind denn auch bereits eingeleitet bzw. in Vorbereitung. Das am 1. Juli 1992 eröffnete Vernehmlassungsverfahren zum Ordnungsbussengesetz dauert bis zum 30. September 1992. Die vorgeschlagenen Aenderungen sollen insbesondere der Polizei ermöglichen, künftig wesentlich höhere Ordnungsbussen auszufällen. Der Bundesrat beabsichtigt

ferner, in einer nächsten Revi- sion des SVG, die nach Abschluss der Rechtssetzungsarbei- ten für den EWR-Vertrag (Eurolex) in Angriff genommen wird, verschiedene weitere Massnahmen zur Verbesserung der Ver- kehrssicherheit (z. B. längere Entzugsdauern bei Wiederho- lungstätern) in die Vernehmlassung zu geben. In Erfüllung der Anträge der Kantone an den Bund im Rahmen der Massnah- menpläne Luftreinhaltung hat der Bundesrat ferner am 27. Ja- nuar dieses Jahres das EJPD beauftragt, weitere Massnah- men zur Geschwindigkeitsreduktion zu prüfen, wie den Ein- bau von Geschwindigkeitsreglern in Lastwagen, die Verwen- dung von Aufzeichnungen der Fahrtschreiber zur Feststellung von Geschwindigkeitsübertretungen und die Zulassung von Radarpistolen für amtliche Tempokontrollen. Zusammen mit den bereits eingeleiteten Vorkehren zur Verbesserung der Aus- und Weiterbildung der Motorfahrzeugführer und häufige- ren Verkehrskontrollen der kantonalen Behörden verspricht sich der Bundesrat von diesen Massnahmen eine Verbesse- rung der Verkehrsdisziplin. Präsident: Der Interpellant beantragt Diskussion. Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion 51 Stimmen Dagegen 42 Stimmen Verschoben - Renvoyé #ST# 92.3080 Interpellation Carobbio Direkte Bundessteuer. Gewinnungskosten Interpellanza Carobbio Imposta federale diretta. Costi aziendali Interpellation Carobbio Impôt fédéral direct. Frais professionnels Wortlaut der Interpellation vom 11. März 1992 Der Regierungsrat des Kantons Zürich hat kürzlich in einer Antwort auf eine Anfrage bestätigt, dass Schutz- und Schmier- gelder vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden können. Da nach Artikel 67 BdBSt für die Leitung und Ueberwachung des Vollzugs der direkten Bundessteuer die kantonalen Be- hörden zuständig sind, stellt sich die Frage, ob diese Abzüge - zumindest in Zürich - auch bei der direkten Bundessteuer möglich sind? Ich frage darum den Bundesrat: a Welches ist die Haltung der Eidgenössischen Steuerverwal- tung in bezug auf die Möglichkeiten, nicht belegte Geschäfts- aufwendungen abzuziehen? b. Gibt es nach der Eidgenössischen Steuerverwaltung noch in ändern Kantonen Bestimmungen, die den Abzug solcher Aufwendungen - auch wenn sie nicht belegt sind - zulassen? a Wenn ja, gedenkt die Eidgenössische Steuerverwaltung nicht allfällige interne Bestimmungen, die eine «permissive» Anwendung der Normen über den Abzug von Gewinnungsko- sten gestatten, zu ändern? d. Sollte der Bund nicht bei den kantonalen Verwaltungen in- tervenieren, um die Anwendung des Steuerrechts des Bundes bei der Berechnung der direkten Bundessteuer klarzustellen? Es sollte möglich sein, Einkünfte aus Schutz- oder Schmier- geldern entweder beim Empfänger oder - ist dieser nicht be- kannt- beim Zahlenden zu besteuern. Testo dell'interpellanza dell'11 marzo 1992 Il Consiglio di Stato del Canton Zurigo, in risposta a un'inter- pellanza, ha recentemente confermato che le tangenti e le bu- starelle possono essere dedotte dal reddito imponibile.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Wick Durchsetzung der bestehenden Tempolimiten Interpellation Wick Respect des limitations de vitesse In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1992 Année Anno Band V Volume Volume Session Herbstsession Session Session d'automne Sessione Sessione autunnale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 17 Séance Seduta Geschäftsnummer 92.3118 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 09.10.1992 - 08:00 Date Data Seite 2207-2208 Page Pagina Ref. No 20 021 725 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.