

Mitunterzeichner – Cosignataires: Berger, Bonny, Butty, Candaux, Cevey, de Chastonay, Cottet, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Darbellay, Dubois, Eggly-Genève, Etique, Fischer-Sursee, Gehler, Giudici, Gloor, Grassi, Iten, Jeanneret, Massy, Perey, Pini, Revaclier, Riesen-Fribourg, Rime, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter, Segmüller (32)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le sursis à une mesure de retrait du permis de conduire n'est pas admis par la jurisprudence dans la teneur actuelle de la LCR (cf. notamment JT 1967 I p. 394).

De manière bien indirecte, la LCR connaît, il est vrai, une sorte de substitut au sursis, à savoir l'avertissement. Un avertissement n'est cependant possible que pour les cas de peu de gravité au sens de l'article 16, alinéa 2 LCR. Dans la pratique on peut cependant douter sérieusement que l'avertissement joue le rôle que le législateur a voulu lui donner à l'époque. Dans de très nombreux cas, son caractère quasi automatique le fait passer presque inaperçu; son effet dissuasif est ainsi pour le moins réduit.

Cette situation est critiquable à plus d'un titre:

– L'argument juridique, selon lequel le retrait du permis n'est pas une peine proprement dite mais uniquement une mesure administrative, n'est guère convaincant. Il n'y a en effet aucun doute que le retrait du permis de conduire est ressenti comme une véritable peine, qui dans certains cas revêt même un caractère prépondérant par rapport à d'autres sanctions pénales qui l'accompagnent en particulier l'amende (cf. Bussy-Rusconi «Code suisse de la circulation routière» p. 58).

– Certains automobilistes ont un besoin professionnel de leur véhicule à moteur. Le retrait du permis les frappant peut avoir pour eux des conséquences totalement disproportionnées, notamment la perte de leur emploi, à la faute commise ou aux conséquences de cette faute.

– L'institution du sursis au retrait du permis, loin d'être une mesure de clémence inappropriée, offrirait un double avantage:

– à l'égard du conducteur ayant à se reprocher un manquement tout à fait occasionnel et isolé, ce système offrirait plus de souplesse et permettrait mieux de tenir compte des circonstances propres à chaque situation. Il aurait d'autre part pour effet d'offrir un avertissement dont le poids se ferait sentir durablement (soit pendant un délai d'épreuve) et engagerait ainsi le conducteur à redoubler de prudence à l'avenir. Il n'y a à cet égard aucune raison de penser que les motifs de prévention ayant conduit le législateur à adopter l'article 41 CPS ne soient pas tout autant pertinents en matière de permis de conduire.

– à l'égard du conducteur récidiviste, le système présenterait dans les faits une sévérité accrue puisque les durées de retrait (celle du retrait avec sursis et celle du retrait découlant de la nouvelle infraction) seraient immédiatement cumulées.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral reconnaît le bien-fondé de la motion qui vise à rendre le retrait du permis de conduire plus flexible et mieux adapté dans des cas particuliers au principe de la proportionnalité. Le Département fédéral de justice et police a déjà tenu compte de la requête de l'auteur de la motion, en ce sens qu'il évoque expressément ce problème dans la procédure de consultation qu'il prépare actuellement pour réviser certaines dispositions de la loi fédérale sur la circulation routière (LCR).

Etant donné qu'il faut d'abord attendre les résultats de cette procédure de consultation, le Conseil fédéral est prêt à accepter l'intervention sous forme de postulat. Il n'hésitera pas à proposer une modification de la LCR dans le sens proposé par l'auteur de la motion si cette proposition rencontre une large approbation dans la procédure de consultation.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

84.403

Motion der LdU/EVP-Fraktion

Abgase der Motorfahrzeuge. Jährliche Kontrolle

Motion du groupe AdI/PEP

Gaz d'échappement des véhicules automobiles.

Contrôle annuel

Wortlaut der Motion vom 23. März 1984

Der Bundesrat wird ersucht, im Sinne einer Sofortmassnahme zur Abgasreduktion Vorschriften zur generellen Durchführung von jährlichen Kontrollen der Motor- (d. h. der Zünd- und Vergaser-)einstellung zu erlassen.

Texte de la motion du 23 mars 1984

Le Conseil fédéral est chargé d'édicter, à titre de mesure d'urgence visant à réduire les émissions de gaz d'échappement, des prescriptions concernant le contrôle annuel du réglage du moteur (à savoir de l'allumage et du carburateur).

Sprecher – Porte parole: Biel

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Im Rahmen der Sofortmassnahmen, welche zu einer Schadstoffreduktion in der Luft beitragen können, erscheint es angebracht, die Einstellung der 2,5 Millionen in Verkehr stehenden Fahrzeuge periodisch zu überprüfen und notfalls einregulieren zu lassen. Mangelhaft eingestellte Motoren ziehen nämlich unweigerlich einen gesteigerten Treibstoffkonsum und damit auch einen höheren Ausstoss an schädlichen Abgasen nach sich. Leider halten sich die meisten Fahrzeugbesitzer kaum oder nur ungenügend an die vom Fahrzeughersteller erlassenen Servicevorschriften. Auch scheinen es zahlreiche Markenvertretungen mit der Wartung bzw. mit der Reglage der Gemischaufbereitungs- und Zündanlagen bei den ihnen anvertrauten Wagen nicht besonders genau zu nehmen.

Gemäss der von zwei Expertengruppen geleiteten Vorarbeiten wären derartige Abgaskontrollen, für deren Durchführung die Kantone zuständig wären, im kommenden Jahr realisierbar. Nach absolvierter Überprüfung bzw. Einstellarbeit würde das betreffende Fahrzeug alsdann mit einer gut sichtbaren «Abgasvignette» versehen.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

Anlässlich der vorgeschriebenen periodischen Fahrzeugnachprüfungen (in der Regel alle drei Jahre; gewisse Fahrzeugarten alle Jahre) wird bei Motorwagen mit Benzinmotoren auch eine Überprüfung des zulässigen Kohlenmonoxid-Gehaltes im Leerlauf vorgenommen (Art. 83 Abs. 1 und Anhang 3 der Verordnung vom 27. August 1969 über Bau und Ausrüstung der Strassenfahrzeuge; SR 741.41). Dies hat sich als ungenügend erwiesen. Der Bundesrat hat deshalb das Eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement schon vor einiger Zeit beauftragt, zusammen mit den Kantonen und den Organisationen des Autogewerbes ein wirksameres Programm zur Abgasnachkontrolle der im Verkehr stehenden Fahrzeuge in die Wege zu leiten. Die Arbeiten dazu sind im Gange, und es wird noch dieses Jahr ein umfassendes Vernehmlassungsverfahren durchgeführt.

Obwohl der Bundesrat mit der Grundidee der Motion, ein wirksameres Abgasnachkontrollprogramm einzuführen, einig geht, kann die Motion aus rechtlichen Gründen nicht

als solche entgegengenommen werden. Eine Motion kann den Bundesrat nur beauftragen, «in bestimmter Richtung einen Gesetzes- oder Beschlussentwurf vorzulegen». Der Erlass von Bau- und Ausrüstungsvorschriften der Motorwagen fällt indessen nach Artikel 8 des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01) in die Zuständigkeit des Bundesrates. Wo der Gesetzgeber den Bundesrat zur Rechtsetzung ermächtigt, also im sogenannten delegierten Rechtsetzungsbereich, können dem Bundesrat auf dem Wege einer Motion nicht verbindliche Gesetzgebungsaufträge erteilt werden. Die Motion der LdU/EVP-Fraktion soll indessen als Postulat entgegengenommen werden.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

83.948

Motion Schüle

Emissionsabgabe. Reduktion

Droit de timbre d'émission. Réduction

Wortlaut der Motion vom 15. Dezember 1983

Der Bundesrat wird ersucht, den eidgenössischen Räten den Entwurf für eine Teilrevision des Bundesgesetzes über die Stempelabgaben vom 27. Juni 1973 zu unterbreiten. Im Rahmen dieser Gesetzesänderung sollen insbesondere die folgenden beiden Anliegen verwirklicht werden:

1. Herabsetzung der in Artikel 8 auf 3 Prozent festgelegten Emissionsabgabe auf Beteiligungsrechten auf 1 Prozent.
2. Neufassung der Bestimmungen über die Stundung und den Erlass der Abgabeforderung in dem Sinne, dass Sanierungen zum Zwecke der Weiterführung des Betriebes von der Emissionsabgabe grundsätzlich ausgenommen werden.

Texte de la motion du 15 décembre 1983

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres un projet portant révision partielle de la loi du 27 juin 1973 sur les droits de timbre (LT).

Cette modification de la loi doit notamment prendre en considération les deux requêtes ci-après:

1. Réduction – à 1 pour cent – du droit d'émission sur les droits de participation, lequel est fixé à 3 pour cent par l'article 8.
2. Nouvelle formulation des dispositions sur le sursis et la remise du droit, en ce sens que, par principe, seraient exemptées du droit d'émission les opérations d'assainissement effectuées en vue de maintenir l'exploitation d'une entreprise.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Allenspach, Ammann-Bern, Aregger, Aubry, Blocher, Bonny, Bremi, Cevey, Couchepin, Coutau, [Delamuraz], Eisenring, Eppenberger-Nesslau, Etique, Feigenwinter, Flubacher, Frey-Neuchâtel, Früh, Giger, Giudici, Houmard, Hunziker, Kopp, Künzi, Loretan, Lüchinger, Mühlemann, Nef, Ogi, Pfund, Pidoux, Revaclier, Spälti, Spoerry, Steinegger, Stucky, Vetsch, Villiger, Wanner, Weber-Schwyz, Wyss (42)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Zur Erhaltung einer gesunden Wirtschaft und zur langfristigen Sicherung der Arbeitsplätze wie auch zur Erleichterung des unumgänglichen Strukturwandels sind günstige Rahmenbedingungen erforderlich. Die heutigen zentralen Pro-

bleme der schweizerischen Wirtschaft können allein durch staatliche Beschäftigungsprogramme nicht gelöst werden. Vordringlich sind vielmehr Massnahmen, die die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit unserer Unternehmungen auf den nationalen und internationalen Märkten dauerhaft stärken. Der Staat soll die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen so ausgestalten, dass sich die der sozialen Marktwirtschaft innewohnenden Wachstumskräfte voll entfalten können. Die Entwicklung der Staatseinnahmen hängt darum auch viel weniger von den dekretierten Steuersätzen ab als von der Frage, ob sich die schweizerische Wirtschaft im international sehr hart gewordenen Wettbewerb behaupten kann. Sie vermag dies um so eher, je besser die vom Staat zu bestimmenden Rahmenbedingungen sind, zu denen eben auch eine wirtschaftsfreundliche Steuergesetzgebung als wichtiges Kernstück gehört.

Der Bund hat im Jahre 1978 die auf Beteiligungsrechten zu entrichtende Emissionsabgabe von 2 auf 3 Prozent erhöht, wobei diese Massnahme einseitig aus dem Blick der sanierungsbedürftigen Bundesfinanzen ergriffen worden ist. Damit stellte sich die Schweiz aber in Gegensatz zur Politik, die bezüglich der Eigenmittelbereitstellung von Seiten des Auslandes verfolgt wird. In den EG-Ländern beispielsweise wurde die Kapitalverkehrssteuer auf Emissionen von Aktien auf einheitlich 1 Prozent begrenzt. Wir hätten also allen Grund gehabt, bereits 1978 die umgekehrte Massnahme – Reduktion um 50 Prozent – zu beschliessen, um auch der Notwendigkeit der internationalen Konkurrenzfähigkeit unserer Wirtschaft Rechnung zu tragen.

Diese im internationalen Vergleich übersetzte Stempelabgabe auf allen Aktienemissionen ist volkswirtschaftlich überhaupt fragwürdig, weil sie die Eigenkapitalbildung steuerlich bestraft und eine falsche Unternehmungsfinanzierung durch einen überhöhten Fremdkapitalanteil fördert.

Die Emissionsabgabe sollte darum auf den in der Europäischen Gemeinschaft für Kapitalverkehrssteuern üblichen Satz von 1 Prozent gesenkt werden. Die dadurch entstehenden Ausfälle werden bescheiden bleiben, da der prohibitiv hohe Satz bisher dazu führte, dass viele Emissionen von Aktien unterbleiben und Neugründungen im Ausland getätigt worden sind. Es kann darum erwartet werden, dass die durch die Satzreduktion bedingten Steuerausfälle (theoretisch 1982: 126 Millionen Franken) dank einer verstärkten Emissionstätigkeit in engen Grenzen gehalten werden können und längerfristig ein volkswirtschaftlich positiver Nutzeffekt eintreten wird.

Besonders störend wirkt eine Erhebung der Emissionsabgabe in all jenen Fällen, da einem sanierungsbedürftigen Unternehmen dringend benötigtes neues Eigenkapital zugeführt wird. Zwar ist die Möglichkeit des Erlasses der Emissionsabgabe bereits gesetzlich vorgesehen. In der Praxis muss das zu sanierende Unternehmen jedoch zuerst in der Regel alle vorhandenen stillen Reserven aufgezehrt haben, damit die Erlasswürdigkeit als gegeben betrachtet wird. Sanierungen zum Zwecke der Weiterführung des Betriebes sollten darum grundsätzlich von einer Emissionsabgabe ausgenommen werden.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

Rapport écrit du Conseil fédéral

1. Herabsetzung der Emissionsabgabe: Der Bundesrat hat die im Jahre 1978 vorgenommene Erhöhung der Emissionsabgabe damit gerechtfertigt, dass selbst der mit Blick auf das Ausland vergleichsweise hohe Satz von 3 Prozent die Eigenfinanzierung der schweizerischen Gesellschaften kaum behindern werde. Diese Prognose hat sich als zutreffend erwiesen: Seit dem Jahre 1978 hat die Neugründung von Gesellschaften (vor allem im Bereich des Gewerbes) sich nicht verlangsamt, sondern in steigender Tendenz die Rekordzahl von 7877 im Jahre 1983 erreicht. Zudem haben seit 1978 auch die Kapitalerhöhungen zugenommen, was einen Zuwachs des Bruttoertrages der Emissionsabgabe zur Folge hatte. Die Satzerhöhung bei der Emissionsabgabe hat somit die steuerpflichtigen Neugründungen und Kapitalerhöhungen kaum erschwert. Im übrigen sieht schon das

Motion der LdU/EVP-Fraktion Abgase der Motorfahrzeuge. Jährliche Kontrolle

Motion du groupe Adl/PEP Gaz d'échappement des véhicules automobiles. Contrôle annuel

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.403
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.06.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	975-976
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 548

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.