



99.036

**Strassenverkehrsgesetz.****Änderung****Loi sur la circulation routière.****Modification**

## CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 23.03.00

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.01 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.06.01 (FORTSETZUNG - SUITE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 25.09.01 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 27.11.01 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 03.12.01 (DIFFERENZEN - DIVERGENCES)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 14.12.01 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 14.12.01 (SCHLUSSABSTIMMUNG - VOTE FINAL)

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ziel der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Zahl der Opfer des Strassenverkehrs soll vermindert werden. Im Durchschnitt sterben in der Schweiz jede Woche elf Menschen bei Verkehrsunfällen. Die meisten Unfälle haben menschliches Versagen als Ursache, sei es zu schnelles Fahren oder Fahren in angetrunkenem Zustand. Deshalb setzen die Massnahmen der vorliegenden Revision auch beim Faktor Mensch an.

Die Massnahmen sollen eine bessere Disziplin im Strassenverkehr schaffen. Dazu sind in erster Linie eine bessere Ausbildung und die Steigerung des Verantwortungsbewusstseins der Strassenverkehrsteilnehmer erforderlich. Zudem soll auch wirksam gegen Lenkerinnen und Lenker, welche den Verkehr gefährden, vorgegangen werden. In diesem Sinne enthält die Vorlage drei Massnahmenpakete, nämlich das erste Paket "Bessere Fahrausbildung", das zweite Paket "Wiederholungstäter sollen härter bestraft werden" und ein drittes Paket, welches sich gegen Fahrzeuglenker richtet, die unter dem Einfluss von Alkohol, Betäubungs- oder Arzneimitteln ein Fahrzeug lenken.

Zum ersten Paket: Eine bessere Fahrausbildung soll dazu beitragen, dass sich diejenige Gruppe von Fahrzeugführern und -führerinnen, die die höchste Unfallbeteiligung aufweist, künftig sicherer in den Verkehr einfügen kann. Statistisch ist erwiesen, dass Fahranfängerinnen und -anfänger zwischen 18 und 24 Jahren ein zweieinhalbmal grösseres Unfallrisiko aufweisen als ältere Verkehrsteilnehmer. Der Strassenverkehrsunfall ist gar die häufigste Todesursache junger Erwachsener.

Der Bundesrat will eine Zweiphasenausbildung ins Gesetz aufnehmen. Die erste Phase wird mit einem Fahrausweis auf Probe abgeschlossen; diese Probezeit dauert drei Jahre. Macht der Lenker in dieser Zeit Fahrfehler, kann der Ausweis entzogen oder die Probezeit verlängert werden. In der Probezeit ist zudem gemäss der Fassung des Bundesrates eine Weiterbildung obligatorisch. Dies ist die zweite Ausbildungsphase, in welcher insbesondere der Verkehrssinn weiterentwickelt werden soll. Wird die Probezeit erfolgreich bestanden, wird der Führerausweis definitiv erteilt.

Zum zweiten Paket: Die zweite Gruppe, die durch die Vorlage speziell angesprochen wird, sind die Wiederholungstäter. Lenkerinnen und Lenker mit dem definitiven Fahrausweis, die innert bestimmter Fristen wiederholt verkehrgefährdende Widerhandlungen begehen, sollen härter angefasst werden. Es werden gesamtschweizerisch einheitliche Mindesttarife für die Anordnung von Administrativmassnahmen festgelegt, die für den Wiederholungsfall stufenweise verschärft werden und bis zum unbefristeten Führerausweisentzug führen. Das ist das so genannte Kaskadensystem.

AB 2000 S 207 / BO 2000 E 207

Das dritte Paket richtet sich gegen Personen, die wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss fahrunfähig sind. Gegen diese soll wirksamer vorgegangen werden können. Zur besseren Entdeckung von an-





getrunkenen Fahrzeugführern und -führerinnen sollen Atemluftkontrollen auch ohne Anzeichen von Angetrunkenheit durchgeführt und gesamtschweizerisch einheitliche Untersuchungs-massnahmen eingeführt werden können.

Der Entwurf enthält ausserdem Bestimmungen zur Anpassung an das Recht der Europäischen Gemeinschaft und einzelne weitere Anliegen, nämlich: Die Übertragung der Kompetenz zur Anordnung von örtlich begrenzten Verkehrsmassnahmen auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse von den Kantonen auf den Bund, die Übertragung der Rechtsprechungskompetenz im Bereich der örtlichen Verkehrs-anordnung vom Bundesrat auf das Bundesgericht bzw. auf eine Rekurskommission, die Schaffung gesetzlicher Grundlagen für die Koordination der Verkehrsinformation und noch einige weitere, eher untergeordnete Änderungen.

In der Vernehmlassung fand der Entwurf bei einer Mehrheit der Teilnehmenden grundsätzliche Zustimmung. Die wichtigsten materiellen Änderungen gegenüber dem Vernehmlassungsentwurf sind die folgenden: Für Fahren unter Betäubungsmittel-einfluss wird nicht allgemein eine Nullgrenze eingeführt, sondern nur für bestimmte, die Fahrfähigkeit herabsetzende Substanzen (Betäubungs- oder Arzneimittel). Der Bundesrat wird die Liste nach dem jeweiligen Stand der medizinischen Wissenschaft erlassen.

Die zentrale Erhebung und Zurverfügungstellung der von den Kantonen und vom Bund benötigten Fahrzeugdaten wird beibehalten, auch wenn künftig teilweise auf die Erteilung einer schweizerischen Typengenehmigung verzichtet wird. Ich verweise diesbezüglich auf Seite 16 der Botschaft.

Aufgrund der vom 9. April bis 17. Juli 1998 durchgeführten Vernehmlassung zur Herabsetzung der Blutalkohol-Promillegrenze wird im vorliegenden Entwurf vorgeschlagen, dass die Sanktionen für Fahren im angetrunkenen Zustand je nach Höhe der Blutalkoholkonzentration unterschiedlich ausgestaltet werden sollen.

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat sich an sechs Sitzungstagen mit dem Geschäft befasst. Zu den Sitzungen waren jeweils Experten eingeladen, die sich vor allem mit der Praxis des Führerausweises befassten.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, auf die Vorlage einzutreten.

**Hofmann** Hans (V, ZH): Mit der vorliegenden Änderung des Strassenverkehrsgesetzes – ich denke dabei insbesondere an die zweiphasige Ausbildung der Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker – wird ein altes Anliegen der Kantone erfüllt. Ich war als Polizeidirektor Ende der achtziger Jahre Mitglied einer Arbeitsgruppe der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), welche zuhanden des Bundesrates einen entsprechenden Vorschlag erarbeitete. Unser Vorschlag wurde nach intensiver Kommissionsarbeit vom Plenum der Konferenz verabschiedet und im Jahre 1990 mit dem Antrag auf möglichst rasche Umsetzung an den Bundesrat weitergeleitet. Heute – rund zehn Jahre später – liegt nun die entsprechende Gesetzesänderung vor. Sie entspricht in diesem Punkt praktisch unverändert dem damaligen Vorschlag der Kantone. Ich bedaure sehr, dass dies so lange dauerte, ging es doch um eine von allen Seiten geforderte Verbesserung der Verkehrssicherheit. Sollte ich wieder einmal die Aussage hören, die Bundesmühlen würden langsam mahlen, so weiss ich heute, dass das stimmt. Oder – vielleicht positiver ausgedrückt -: Was lange währt, wird endlich gut. Mit diesen Anträgen wollten die Kantone die Verkehrssicherheit weiter verbessern. Die Unfallstatistiken zeigten bereits damals ein erfreuliches Bild. Die Zahl der Unfälle, aber auch jene der Verletzten oder Getöteten Personen, zeigten nach unten. Die Fahrzeuge wurden dank technischem Fortschritt immer sicherer. Beim Strassenbau und -unterhalt unternahmen die Kantone grosse Anstrengungen, um Unfallschwerpunkte auszumerzen und das Strassennetz immer sicherer zu machen. Der Risikofaktor Mensch – unser Kommissionspräsident hat es gesagt – blieb aber unverändert.

Insbesondere die jungen oder neuen Lenker waren am Unfallgeschehen weit überproportional beteiligt; das ist auch heute noch so. Annähernd die Hälfte der schweren Unfälle mit toten oder schwer Verletzten Menschen werden von jungen Lenkern in den ersten drei Jahren ihrer Fahrpraxis verursacht. Das muss nicht sein. Hier liegt ein Verbesserungspotenzial, das es auszunützen gilt. Durch Strassenverkehrsunfälle verlieren auch heute noch jährlich rund 600 Menschen – das entspricht der Einwohnerzahl eines stattlichen Dorfes – ihr Leben. Über 25 000 Menschen – das entspricht schon der Einwohnerzahl einer Stadt – werden jährlich verletzt, rund die Hälfte davon schwer. Allzu oft sind die Opfer oder auch die Verursacher junge Menschen.

Diesem Umstand, diesen leider klaren Fakten, wollte damals die KKJPD mit ihren Vorschlägen entgegenwirken, ohne jemanden am Autofahren zu hindern und ohne dabei Massnahmen zu treffen, die alle Fahrzeuglenker gleichermassen betrafen. Wir haben auch verschiedene ausländische Modelle geprüft, z. B. das so genannte "Flensburger Modell" mit dem Punktführerschein, wo ein Lenker bei jeder Übertretung eine Anzahl Punkte verliert – je nach der Schwere des Vergehens mehr oder weniger –, bis dann der Führerausweis ganz weg ist. Solche Systeme haben wir für unser Land verworfen. Mit diesem Modell der Ausbildung in zwei Phasen und dem Führerausweis auf Probe während der ersten drei Jahre wird das Ziel, die Verkehrssicherheit



weiter zu verbessern, am besten erreicht.

Persönlich bin ich überzeugt, dass dank diesen Massnahmen viele Menschenleben gerettet und viele Unfälle mit Schwerverletzten auf unseren Strassen vermieden werden können. Das und nichts anderes war damals unser Ziel und es ist auch heute das Ziel des Bundesrates.

Die weiteren beantragten Änderungen des Strassenverkehrsgesetzes, die Massnahmen bezüglich der Fahruntauglichkeit infolge von Alkohol-, Drogen- oder Medikamentenkonsum wie auch die administrativen Vereinfachungen wurden in der Vernehmlassung von den Kantonen weitgehend begrüsst.

Die Kommission ist einstimmig auf die Vorlage eingetreten, hat jedoch verschiedene Änderungen vorgenommen. Insbesondere ging uns die kaskadenartige Verschärfung beim Entzug des Führerausweises zu weit. Den Administrativbehörden der Kantone wäre kaum noch ein Ermessensspielraum geblieben; das haben wir geändert.

In der Kommission standen wir etwas unter Zeitdruck. Persönlich hätte ich gerne in einer vertieften zweiten Lesung noch den einen oder anderen Punkt genauer hinterfragt. Vielleicht wäre auch da oder dort eine weitere Präzisierung möglich gewesen. Da aber zwei Drittel der Kommissionsmitglieder auf Ende der letzten Amtszeit zurücktraten, wollten wir die begonnene Beratung in der alten Zusammensetzung zu Ende führen, um nicht nochmals von vorne beginnen zu müssen. Das war auch richtig so.

Wir sind bei diesem Geschäft Erstrat und werden nach der Behandlung im Nationalrat sicher Gelegenheit haben, auf das eine oder andere zurückzukommen.

In diesem Sinne bitte ich Sie, auf die Vorlage einzutreten und in der Detailberatung den Anträgen der Kommission bzw. der Mehrheit zuzustimmen.

**Gentil Pierre-Alain (S, JU):** La modification de la loi que nous examinons ce matin pose le problème classique de la relation entre le but et les moyens. Sur le but, tout le monde est d'accord. Il s'agit de renforcer la sécurité sur les routes et de sanctionner plus sévèrement les automobilistes qui mettent en danger la vie d'autrui. Sur les moyens, par contre, les vues peuvent diverger et il existe assurément plusieurs manières de parvenir à de bonnes solutions.

Au sein de la commission, après examen du projet présenté par le Conseil fédéral, une très large majorité a estimé que, d'une part, la majorité des automobilistes circulent correctement et ne présentent pas de risques majeurs pour eux-mêmes et pour autrui – il faut tenir compte de cette majorité –,

AB 2000 S 208 / BO 2000 E 208

d'autre part, qu'une minorité de récidivistes doit faire l'objet de mesures plus sévères, parce que les statistiques montrent qu'ils mettent sérieusement en danger la vie d'autrui et, enfin, que quelques catégories de conducteurs, par exemple les débutants, doivent faire l'objet d'un suivi plus sérieux que ce n'est le cas aujourd'hui. La commission a ainsi élaboré un système de sanctions, qui tient compte de ces différentes populations d'automobilistes et qu'a présenté notre président tout à l'heure.

J'aimerais insister en quelques mots sur le problème particulier de l'alcool au volant, qui a retenu l'attention de la commission. Comme vous avez pu le constater, la commission propose de différencier les taux d'alcoolémie en distinguant état d'ébriété et alcoolémie qualifiée. Les taux exacts devraient être définis par le Conseil fédéral (nous aurons à discuter de cette question puisque proposition est faite de conférer au Parlement cette compétence), mais nous avons estimé qu'il convenait de nuancer l'application de la loi pour les taux d'alcoolémie se situant entre 0,5 et 0,8 pour mille de ceux s'appliquant pour une alcoolémie dépassant le taux de 0,8 pour mille.

Dans cette affaire, nous touchons à deux symboles sociaux très importants, qui sont l'automobile en tant que telle, et la consommation d'alcool comme facteur social. Les données statistiques relatives aux accidents, dont vous avez pu prendre connaissance dans le message, sont de notre point de vue suffisamment parlantes pour justifier des mesures renforcées dans le domaine de l'alcoolémie au volant.

Les modalités proposées par la commission ont le mérite d'accentuer la répression pour les conducteurs qui présentent des dangers réels pour la circulation, et de réserver un certain équilibre pour ceux qui présentent moins de danger et qui n'ont pas de passé chargé en ce domaine.

L'équilibre entre la prévention et la répression est assurément un art délicat. La commission ne prétend pas avoir réalisé un chef d'oeuvre, mais je pense qu'elle a mis en place un système cohérent qui s'inspire de la volonté de distinguer la majorité des automobilistes qui ne présentent pas de problèmes dans la circulation, de la minorité d'entre eux qui causent des problèmes et méritent des sanctions plus élevées que c'est le cas actuellement.



**Leuenberger** Moritz (, ): Ich erinnere mich bei dieser Vorlage an den Absturz einer Crossair-Maschine Anfang dieses Jahres. Dabei sind elf Leute umgekommen. Es herrschte nationale Trauer. Ein Vertreter des Bundesrates besuchte die Trauerfeier im Münster von Basel, die direkt am Fernsehen übertragen wurde. Das hat unser ganzes Land mitgenommen.

Auf der Strasse sterben jede Woche zehn bis elf Personen, und das nehmen wir einfach so hin, das akzeptiert unsere Gesellschaft. Das ist aber ein Tribut, den wir nicht zu zahlen bereit sein dürfen. Unsere Bemühungen müssen dahingehen, dass wir keine Verkehrstoten mehr haben. Das mag vielen als utopisches Ziel erscheinen, umso mehr, als eine Expertengruppe 1993 gesagt hat, das Ziel sei, die Zahl der Verkehrstoten auf 350 im Jahr zu reduzieren. Letzten Endes müssen wir aber doch alles daransetzen, alle Unfallopfer zu vermeiden. Da hat die Technik sicher das Ihre dazu beigetragen, wobei sie vor allem die Insassen eines Automobils schützt, z. B. mit Airbags, mit Sicherheitsgurten usw. Zum Teil sind die Karosserien etwas "fussgängerfreundlicher" gemacht worden. Das hatte sicher auch eine Verminderung der Verkehrstopfer zur Folge, ebenso die Tatsache, dass schneller gebremst werden kann, sowie die Signalisation durch die lokalen Behörden, die Tempo-30-Zonen usw.

Das alles verhindert Unfälle, aber Hauptursache für Strassenverkehrsunfälle ist und bleibt der Mensch am Steuer. Beinahe alle Unfälle sind auf menschliches Versagen zurückzuführen. Das kann man bei jedem Unfall und vor allem bei den Unfällen mit tödlichem Ausgang erkennen: Hauptursache ist der Mensch.

Wie kann der Gesetzgeber das menschliche Verhalten beeinflussen? Wir haben mit dieser Vorlage versucht, einen Schritt in diese Richtung zu machen. Ich möchte der Kommission, die das Gesetz vorbereitet hat, meinen Dank aussprechen. Vielleicht war unsere Vorlage etwas zu kompliziert und wirkte zum Teil auch etwas kriminalisierend. Dabei möchte ich betonen, dass wir das gar nicht wollen. Es ist nicht unser Ziel, Automobilisten, die Fehler machen, zu kriminalisieren, sondern wir möchten einerseits im Bereich Ausbildung handeln und andererseits ein Massnahmensystem aufbauen, das bewirken soll, dass die Zahl der Unfälle abnimmt.

Sie konnten soeben in den Zeitungen lesen, dass im Kanton Aargau ein junger Sportler wegen zu schnellem Fahren sein Leben lassen musste. Gesetzgeberisch interessiert daran, dass Neulenker das grösste Gefahrenpotenzial bilden, vielleicht auch deswegen, weil es in aller Regel junge Leute sind, bei denen die Lebenslust, das Aggressionspotenzial und das mangelnde Verantwortungsbewusstsein noch stärker ausgeprägt sind. Deswegen möchten wir bei der Ausbildung, bei der Schärfung des Bewusstseins, was Geschwindigkeit multipliziert mit Masse alles erreichen kann, ansetzen. Wir sind froh, dass Sie uns darin unterstützen.

Die Systematik der Vorlage wurde von Herrn Hess dargelegt. Es hat keinen Sinn, dass ich das wiederhole. Wir kommen bei der Detailberatung darauf zurück. Ich bin froh, dass Sie uns in diesen Bemühungen unterstützen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

## **Strassenverkehrsgesetz Loi fédérale sur la circulation routière**

*Detailberatung – Examen de détail*

### **Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### **Titre et préambule, ch. I introduction**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

### **Art. 2 Abs. 3bis**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### **Art. 2 al. 3bis**

*Proposition de la commission*





Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Es geht hier um die Übertragung der Kompetenz zur Anordnung von Verkehrsmassnahmen auf Nationalstrassen 1. und 2. Klasse von den Kantonen auf den Bund sowie um die Übertragung der Rechtsprechungskompetenz im Bereich dieser Massnahmen vom Bundesrat auf das Bundesgericht bzw. die Rekurskommission des UVEK als richterliche Vorinstanz.  
Hier beantragt Ihnen die Kommission einstimmig Zustimmung zum Entwurf.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 3 Abs. 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 3 al. 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Es wird hier beantragt, die Rechtsprechungskompetenz im Bereich der örtlichen Verkehrsanordnung vom Bundesrat an das

AB 2000 S 209 / BO 2000 E 209

Bundesgericht zu übertragen. Nach geltendem Recht ist der Bundesrat für die Behandlung von Beschwerden gegen letztinstanzliche kantonale Entscheidungen zuständig, die die so genannten funktionellen Verkehrsanordnungen betreffen.

Das Bundesgericht lehnt die Übertragung der Rechtsprechungskompetenz unter Hinweis auf die Mehrbelastung und die anstehende Totalrevision des Bundesrechtspflegegesetzes ab. Es handelt sich hier aber um etwa 15 Fälle pro Jahr. Zudem ist es verfahrensrechtlich ökonomischer, diese Fälle durch das Bundesgericht beurteilen zu lassen, da in diese Verfahren oftmals staatsrechtliche Beschwerden hineinspielen.  
Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 10 Abs. 3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 10 al. 3**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Artikel 10 Absatz 3 soll aufgehoben werden. Damit entfällt die zwingende Vorschrift, dass ausser dem Lernfahrausweis die Ausweise unbefristet Gültigkeit haben müssen. Die Regelung der Gültigkeitsdauer soll künftig dem Bundesrat obliegen, damit er beispielsweise bei einer Übernahme der EG-Regelung betreffend die Führerausweise eine heute in der EG mögliche generelle Befristung einführen könnte.

Auch hier beantragt Ihnen die Kommission, dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 12**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: In Artikel 12 wird der Begriff "Typenprüfung" durch den Begriff "Typengenehmigung" ersetzt. Zudem wird der Bundesrat in Absatz 3 dazu ermächtigt, unter zwei Bedingungen



auf eine schweizerische Typengenehmigung von Motorfahrzeugen und Motorfahrzeuganhängern zu verzichten. Ein Verzicht ist möglich, wenn eine ausländische Typengenehmigung vorliegt, zu deren Erteilung Ausrüstungs- und Prüfungsvorschriften angewendet worden sind, die den schweizerischen Vorschriften gleichwertig sind und wenn die vom Bund und den Kantonen benötigten Daten zur Verfügung stehen.  
Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Entwurf.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 13 Abs. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 13 al. 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Der Bundesrat kann den Verzicht auf die Einzelprüfung von typengenehmigten – alte Fassung: typengeprüften – Fahrzeugen vorsehen. Auch hier beantragen wir Zustimmung zum Entwurf.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 14**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 2*

....

b. nicht über .... Motorfahrzeugen ausreicht;

....

*Abs. 2bis*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Berger*

*Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

(die Änderung betrifft nur den französischen Text)

**Art. 14**

*Proposition de la commission*

*Al. 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

(la modification ne concerne que le texte allemand)

*Al. 2bis*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Berger*

*Al. 2*

....

b. qui n'ont pas les aptitudes physiques ....

*Abs. 2 – Al. 2*

**Berger** Michèle (R, NE): Je propose de remplacer le terme "capacités" par "aptitudes". C'est un terme que l'on retrouve dans le message du Conseil fédéral sous les commentaires de l'article 14. Le terme "aptitude à conduire" est bien défini et on le retrouve également à l'article 15a alinéa 5: "attestant de son aptitude à conduire". J'estime donc que ce terme devrait être changé en français et figurer dans la loi.

J'ai une petite remarque encore pour le Conseil fédéral: je suis quelque part frustrée de voir que la notion de "dépendance" ne figure pas dans la loi. Dans le message, on nous dit bien que c'est à la médecine et à la



psychologie de définir les notions de "dépendance" excluant l'aptitude de conduire. Mais il est un peu frustrant de ne pas trouver cette définition dans la loi.

**Präsident** (Schmid Carlo, Präsident): Wir wollen einmal die Französischkenntnisse des Kommissionssprechers prüfen und ihn zu einer Stellungnahme einladen.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich habe soeben zu meinem Sitznachbarn gesagt, es wäre vermutlich überheblich, wenn ich sagen würde, Frau Berger habe Recht. Vielleicht kann mir Herr Bundesrat Leuenberger da ein bisschen nachhelfen.

**Leuenberger** Moritz (, ): Ich bin mit dieser Ergänzung einverstanden. Aber, wie Sie wissen, bin ich kein "Hirsch" in Französisch. (*Heiterkeit*) Ich habe schon immer eher die Auffassung vertreten, dass die Romands solche redaktionellen Fragen hier unter sich bereinigen sollen. Ich habe während des Votums von Frau Berger gesehen, dass sich sämtliche "lateinischen Köpfe" wohlwollend und zustimmend gesenkt haben. Das hat mich in der Auffassung bestärkt, dass dieser Antrag wohl unterstützt werden muss.

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission/Berger*  
*Adopté selon la proposition de la commission/Berger*

*Abs. 2bis – Al. 2bis*  
*Angenommen – Adopté*

**Art. 15 Abs. 5**  
*Antrag der Kommission*  
Streichen

AB 2000 S 210 / BO 2000 E 210

**Art. 15 al. 5**  
*Proposition de la commission*  
Biffer

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Die Ergänzung des bestehenden Absatzes 5 soll dem Bundesrat die Kompetenz geben, für die Ausbildung der Motorfahrzeugführerinnen und -führern eine zweite Ausbildungsphase einzuführen. Diese Kompetenz ist eine klare Neuerung. Die Kommission beantragt Ihnen, den zweiten Satz von Absatz 5 zu streichen und das Anliegen dann in Artikel 15a Absatz 3 aufzunehmen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 15a**  
*Antrag der Kommission*  
*Abs. 1, 2*  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 3*  
*Mehrheit*

Der Führerausweis wird nach Ablauf der Probezeit unbefristet erteilt, sofern der Inhaber an den vom Bundesrat vorgeschriebenen Weiterbildungskursen in gefahrenerkennendem und -vermeidendem sowie umweltschonendem Fahren teilgenommen hat.

*Minderheit*

(Hess Hans, Danioth, Loretan)

Der Führerausweis wird nach Ablauf der Probezeit unbefristet erteilt, sofern er nicht verfallen ist. (Rest des Absatzes streichen)

*Abs. 4*





Der Führerausweis auf Probe verfällt mit:

- a. der zweiten Widerhandlung, die zum Entzug des Ausweises führt;
- b. dem Ablauf der Probezeit.

*Abs. 5, 6*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Epiney*

*Abs. 3*

.... sofern der Inhaber an den unter der Verantwortung speziell qualifizierter Fahrlehrer durchgeführten Weiterbildungskursen in gefahrenerkennendem und -vermeidendem sowie umweltschonendem Fahren teilgenommen hat.

#### **Art. 15a**

*Proposition de la commission*

*Al. 1, 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 3*

*Majorité*

A la fin de la période probatoire, le permis de conduire est délivré pour une période illimitée si son titulaire a suivi les cours de formation complémentaire prescrits par le Conseil fédéral dans le but de mieux reconnaître et éviter les dangers sur la route, et de ménager l'environnement.

*Minorité*

(Hess Hans, Danioth, Loretan)

A la fin de la période probatoire, le permis de conduire est délivré pour une durée illimitée s'il n'est pas échu. (Biffer le reste de l'alinéa)

*Al. 4*

Le permis de conduire à l'essai échoit lorsque:

- a. son titulaire commet une seconde infraction entraînant un retrait;
- b. la période probatoire est échu.

*Al. 5, 6*

*Angenommen – Adopté*

*Propositions Epiney*

*Al. 3*

.... complémentaire dispensés sous la responsabilité de moniteurs de conduite spécialement qualifiés dans le but de mieux reconnaître et éviter les dangers sur la route et de ménager l'environnement.

*Abs. 1, 2 – Al. 1, 2*

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 3 – Al. 3*

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Den Antrag der Mehrheit vertritt in gegenseitiger Absprache Herr Hofmann.

**Hofmann** Hans (V, ZH), für die Kommission: In Artikel 15 Absatz 3 wird die zweiphasige Ausbildung der Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker verankert. Er ist ein Eckpfeiler dieses Systemwechsels. Ohne diesen Artikel fällt das wichtigste Element zur Vermeidung von Strassenverkehrsunfällen durch Neulenker dahin. Es bliebe nur noch der Führerausweis auf Probe, und das genügt eindeutig nicht, sonst hätten wir heute nicht diese weit überproportionale Beteiligung von jungen, d. h. neuen Fahrzeuglenkern vor allem an den schweren Unfällen mit toten und schwer verletzten Menschen.

Es kann heute jemand Fahrstunden nehmen und dann die Fahrprüfung bestehen. Er ist jedoch noch nie nachts bei Regen Auto gefahren, auch noch nie auf schneebedeckter oder vereister Strasse. Er ist noch gar nie in eine gefährliche Situation geraten, in der richtiges Reagieren überlebenswichtig ist. Er hat noch zu wenig Übung



in der Erkennung und Vermeidung von Gefahren. Die Fahrtechnik ist vor allem für schwierige Situationen noch ungenügend ausgebildet. Deshalb ist eine Weiterbildung gerade in der Erkennung von Gefahren in den verschiedensten Situationen oder auch in der Fahrtechnik – man nennt solche Kurse landläufig Schleuderkurse – von grosser Wichtigkeit. Viel zu viele schwere Unfälle ereignen sich, weil der meist noch unerfahrene junge oder neue Lenker die Herrschaft über sein Fahrzeug verliert. Wir können leider jede Woche solche Berichte in den Zeitungen lesen.

Nur als Beispiel erwähne ich einen leider häufig vorkommenden Fall. Ein junger Lenker fährt oft die gleiche Kurve in der Nähe seines Wohnortes. Er tastet sich von Passage zu Passage näher ans Limit heran, und zum Schluss hat er diese Kurve mit beispielsweise 90 Stundenkilometern gut im Griff. Er fährt sie täglich so, für ihn ist es eine so genannte "90er-Kurve". Wenn er dann zum ersten Mal auf der gleichen Strecke unterwegs ist, jedoch noch vier Kollegen in seinem Auto hat, passiert der schwere Unfall. Es ist dann eben eine Kurve, die er vielleicht noch mit 70 oder 80 km/h hätte fahren müssen, denn mit fast 400 Kilogramm Zuladung in seinem sonst relativ leichten Fahrzeug werden ungeheure Fliehkräfte wirksam, welche er völlig unterschätzt oder meist gar nicht berücksichtigt hat. Leider ist es dann oft zu spät, um aus dieser Erfahrung einen Nutzen ziehen zu können, so leider auch beim tragischen Unfall, bei dem diese Woche im Kanton Aargau drei Männer ihr noch junges Leben verloren haben.

Mit den wenigen vorgesehenen obligatorischen Weiterbildungskursen – man spricht von etwa drei Kursen – kann der junge Lenker diese Erfahrung gefahrlos machen, und zwar nicht nur mit Videoaufnahmen im Theorie-raum, sondern auch im praktischen Unterricht auf der Übungspiste. Ein ähnlicher Horrorunfall könnte vielleicht vermieden werden. Es gäbe weitere, einleuchtende Beispiele, welche die Notwendigkeit dieser Zweiphasen-ausbildung unterstreichen würden. Solche Kurse werden heute als Administrativmassnahme bei wiederholter, starker Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als Strafe verordnet. Ich habe solche Kurse von Amtes wegen visitiert.

Am Morgen traf ich jeweils auf fünf oder sechs schlecht gelaunte, missmutige junge Fahrzeuglenker. Schon beim theoretischen Unterricht – Gefahrenerkennung, Kurventechnik,

**AB 2000 S 211 / BO 2000 E 211**

Bremstechnik –, welcher lebendig und professionell geführt wurde, nahm das Interesse sichtlich zu, und am Abend nach den praktischen Erfahrungen war die Gruppe geradezu begeistert. Jedes Mal erhielt ich das gleiche Feedback, nämlich, es sei hochinteressant gewesen und man sei froh, dass man zu dieser Ausbildung verpflichtet worden sei. Sie habe einem die Augen geöffnet, und man habe wertvolle Erfahrungen gemacht und werde fortan ein Fahrzeug sicher verantwortungsbewusster lenken.

Neu sollen diese Kurse von den Automobilclubs wie TCS und ACS durchgeführt werden, selbstverständlich durch speziell qualifizierte Fahrlehrer und Fahrtrainer. In diesem Punkt rennt der Antrag Epiney sicher offene Türen ein. Zum Teil soll dieser Unterricht auf bereits bestehenden Anlagen oder auf neuen Anlagen stattfinden, für welche die Planung in einigen Regionen bereits weit fortgeschritten ist.

Wie mir die entsprechenden Präsidenten der Clubs noch letzte Woche versichert haben, sollen diese Weiterbildungskurse von den Automobilclubs möglichst günstig, also ohne Gewinn, sondern als kostendeckende Dienstleistung angeboten werden.

Wenn Sie heute diesen wichtigen Artikel 15 Absatz 3 streichen, dann beerdigen Sie die Idee der zweiphasigen Führeraus-bildung. Dieses wichtigste Instrument zur Vermeidung von schweren Verkehrsunfällen durch jugendliche Fahrzeuglenker und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für uns alle muss jedoch unbedingt erhalten bleiben.

Im Namen der Kommissionsmehrheit – der Entscheid fiel mit 7 zu 3 Stimmen – bitte ich Sie, bei Artikel 15 Absatz 3 der Fassung der Mehrheit zuzustimmen.

**Hess** Hans (R, OW): Nach meiner Beurteilung und der Beurteilung der Minderheit sind solche Weiterbildungskurse wenig sinnvoll, wenn ein Führerausweis grundsätzlich erteilt ist. Man muss davon ausgehen, dass derjenige, der die Fahrprüfung bestanden hat, grundsätzlich die Voraussetzungen für ein gefahrloses Lenken eines Motorfahrzeuges erfüllt. Nur wenn er während der Probezeit versagt, kann man auf die Sache zurückkommen. Es ist zu befürchten, dass solche Weiterbildungskurse einfach die Fortsetzung der vorherigen Ausbildung sind – einer Ausbildung, die zuvor erfolgreich abgeschlossen wurde. Zudem zieht diese Regelung einen grossen administrativen Aufwand nach sich.

Ich spreche hier wohl für eine Minderheit der Kommission, bin aber überzeugt, dass ich für eine Mehrheit von Jugendlichen spreche, die bemüht sind, sich während der Probezeit ohne zusätzlichen Ausbildungsaufwand klaglos zu verhalten. Diese Mehrheit ist aber in diesem Rate nicht vertreten. Ich betone ausdrücklich, dass ich



selbstverständlich dafür bin, dass Lenker, die sich während der Probezeit nicht klaglos verhalten, solche Kurse besuchen müssen.

Ich begreife an sich, wieso sich die grossen Verbände und die Fahrlehrer für diese vom Bundesrat vorgeschlagene Regelung einsetzen. Diese Organisationen sind ja die einzigen, die solche Kurse – gegen entsprechendes Entgelt – anbieten. Ich glaube nicht, wie Kollege Hofmann, dass es der Beerdigung einer sinnvollen Lösung gleichkommt, wenn wir den Rest des Absatzes streichen. Ich bin der festen Überzeugung, dass es auch ohne diesen zusätzlichen Ausbildungsaufwand geht.

**Epiney Simon (C, VS):** Ce projet de loi recueille non seulement l'appui de la commission, mais également celui des professionnels de la conduite et en particulier de la Fédération romande des écoles de conduite, que je préside.

Avec ce projet, le Conseil fédéral a voulu limiter la marge d'appréciation des autorités administratives cantonales, à la fois afin d'assurer l'égalité de traitement et également afin d'augmenter la sécurité routière. Pour le Conseil fédéral, plus une réglementation est importante sur le plan de la sécurité routière, plus le législateur doit l'expliquer de manière claire dans la loi, et non pas la déléguer dans le cadre d'une législation d'application. C'est dans le sillage de cette philosophie qui est cohérente que s'inscrit ma proposition.

Après avoir passé son permis, l'élève-conducteur est soumis à une période d'incubation, à une phase probatoire de trois ans. Pendant cette phase, il va suivre un cours de formation continue. Il va acquérir des automatismes, apprendre à maîtriser des situations, il va corriger ses défauts. Il existe donc une continuité entre la formation avant le permis et le perfectionnement de la deuxième phase. Il est donc indispensable que les moniteurs de conduite, qui sont spécialement formés à cet effet et qui auront suivi une formation complémentaire dans les écoles de conduite reconnues, dispensent également ces cours et non pas des moniteurs sauvages, des fonctionnaires ou des moniteurs étrangers qui ne seraient pas formés, voire des enseignants d'un autre type.

L'élève-conducteur choisira en principe un moniteur avec lequel il va pouvoir poursuivre sa formation, parce que des liens étroits se sont tissés entre eux. Pour cette raison, il doit être prévu dans la loi, et non pas dans les ordonnances, que ce sont des moniteurs particulièrement qualifiés qui doivent avoir la responsabilité d'organiser ces cours, et non pas le simple moniteur qui ne prend pas la peine de se perfectionner. Il faut donc du professionnalisme, de la diligence pour améliorer la formation et, par voie de conséquence, la sécurité routière.

Personne ne conteste, en effet, que malgré les 600 morts que nous déplorons chaque année sur les routes suisses, la formation à la conduite est bonne; mais elle a tendance à se péjorer, car les élèves veulent suivre moins de cours, veulent les concentrer sur une courte période, alors que l'assimilation des cours nécessite du temps et est un facteur de sécurité. Vous l'avez appris tout à l'heure, c'est la classe d'âge entre 18 et 24 ans qui est celle qui occasionne le plus d'accidents, avec environ 17 pour cent, alors que la classe entre 25 et 39 ans n'occasionne que 8,5 pour cent des accidents, la classe entre 40 et 59 ans 6 pour cent des accidents et la classe de plus de 60 ans 11 pour cent des accidents. L'âge donc, tout comme d'ailleurs le manque d'expérience, contribuent à l'important risque d'accidents pour les jeunes conducteurs.

Certains travaux de recherche attribuent d'ailleurs les accidents à des erreurs de maniement des véhicules, à une conduite inadaptée par rapport à d'autres usagers de la route, ainsi que par rapport à l'environnement routier, voire tout simplement, dans certains cas, également à cause du style de vie inhérent à la jeunesse. Tout le monde s'accorde dès lors à dire qu'un système de formation routière bien conçu peut améliorer la sécurité des jeunes conducteurs, notamment par un accès échelonné à la conduite, où des professionnels particulièrement qualifiés peuvent contrôler régulièrement les expériences acquises, corriger les défauts par des interventions sporadiques et faciliter l'assimilation des connaissances.

Pour ces raisons, je vous invite à soutenir ma proposition qui contribuera sans aucun doute à l'amélioration de la formation, de l'enseignement et, donc, de la sécurité routière à laquelle nous sommes toutes et tous attachés.

**Hess Hans (R, OW), für die Kommission:** Dem Antrag Epiney dürfen wir nicht zustimmen. Wir würden hier eine spezielle Qualifikation der Fahrlehrer vornehmen und damit auch eine neue Kategorie von Fahrlehrern einführen. Das wollen wir nicht, Herr Hofmann hat das richtig bemerkt: Es kann nicht bloss um die Weiterführung von Fahrausbildung gehen, sondern das muss tiefer gehen. Ich beantrage Ihnen, den Antrag Epiney abzulehnen.

**Schmid Samuel (V, BE):** Auch ich lege meine Interessenbindung offen: Ich bin Präsident des nationalen Ausschusses der Fahrlehrer. Man kann die Intervention damit auch als Aktion zugunsten grösserer Marktanteile



dieser Familienbetriebe ansehen. Allein, damit griffe man zu kurz. Ich bin deshalb froh, dass der Kommissionssprecher in aller Deutlichkeit zum einen den langen Leidensweg dieses Systemwechsels, zum anderen die auf jahrelanger Erfahrung der Strassenverkehrsämter und Polizeidirektionen beruhende

**AB 2000 S 212 / BO 2000 E 212**

Theorie beschrieben hat, dass ein zweistufiges Ausbildungsverfahren Platz greifen muss.

Zur Markttheorie der Minderheit: Es handelt sich hier nämlich um ein Problem, bei dem der Markt über den Preis nur ein ungenügendes Korrektiv abgibt; es gibt auch andere Beispiele dafür. Das heisst, das Preis-Leistungs-Verhältnis kann nicht an den üblichen Kriterien gemessen werden. Die Ausbildung und die Vermittlung von Erfahrung sind nämlich keine vom Markt unmittelbar messbaren Güter. In anderen Gebieten bestehen derartige Qualitätsvorschriften, beispielsweise dort, wo es um die öffentliche Gesundheit geht. Hier geht es um die öffentliche Sicherheit. Im Ausbildungsbereich für Fahrschüler tummeln sich derzeit verschiedene Leute, denn der Beruf ist nicht geschützt. Jeder von uns kann sich demnächst als Fahrlehrer an den Markt begeben. Er hat dann gewisse Anforderungen zu erfüllen. Aber die qualitative Kontrolle einer konkreten Weiterbildung, die ermöglicht, auch in diesem zweistufigen Ausbildungsbereich tätig zu werden, muss ausdrücklich gefordert werden.

Die von Herrn Bundesrat Leuenberger im Eintretensvotum beschriebene Zielsetzung, wonach wir danach trachten müssen, jeden Unfall zu vermeiden und damit jedes gefährdete Leben zu retten, gebietet eigentlich, dass diese zweistufige Ausbildung auch von qualifizierten Leuten durchgeführt wird. Denn damit, einfach die Kurse vorzuschreiben, ist es nicht getan. Das nützt nur etwas, wenn die Lehrerinnen und Lehrer auch etwas taugen. Deshalb bin ich der Überzeugung, dass man dem Antrag Epiney zustimmen muss, wenn das System wirklich erfolgreich sein soll. Der Kommissionssprecher hat ja auch darauf hingewiesen, dass er wahrscheinlich offene Türen einrenne.

Es stellt sich höchstens die Frage, ob dies dann auf Gesetzesstufe vorzuschreiben sei oder ob nicht Bundesrat Leuenberger eine entsprechende Erklärung abgeben könnte, dass die Qualitätsvorschrift in der Verordnung sichergestellt wird. Ich bin der Auffassung, dass wir uns hier im Bereich der Handels- und Gewerbefreiheit befinden, dass also eine Gesetzesgrundlage notwendig ist, um dann auch über die Verordnung eine entsprechende Vorschrift durchsetzen zu können.

Ich bitte Sie also, dem Antrag Epiney zuzustimmen und den Antrag der Minderheit abzulehnen.

Selbstverständlich kann man sagen: Wenn der Ausweis erteilt ist, ist er erteilt, und dann steht er nicht mehr zur Diskussion. Allein, die Macht des Faktischen spricht eine andere Sprache. Entweder ist die Ausbildung zu kurz – aber dann haben wir diese Junglenker in der längeren Ausbildungszeit auch auf der Strasse –, oder es gibt eine Zwischenstufe, wie sie jetzt vorgeschlagen wird. So oder so sind wir bei den jungen Lenkerinnen und Lenkern in einer höheren Risikostufe; also tun wir gut daran, das System der zwei Stufen einzuführen.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag abzulehnen und dem Antrag Epiney zuzustimmen.

**Leuenberger** Moritz (, ): Zunächst zum Antrag Epiney: Ich bin auch der Meinung, dass es qualifizierte Fachleute sein müssen, wenn Fahrlehrer zum Zug kommen. Wir werden das in der Verordnung auch regeln. Aber die Beschränkung der Auszubildenden auf Fahrlehrer ist etwas, was wir nicht möchten. Diese Weiterbildungskurse sollen auch von Verkehrspsychologen, vielleicht auch von Polizeibeamten, von Vertretern der Verkehrsverbände – ACS, TCS, VCS – durchgeführt werden können. Es geht in dieser Weiterbildung nicht nur darum, dass jemand neben dem Lenker sitzt, mitfährt und die Fahrtechnik lehrt. Es geht auch um Verkehrspsychologie, vielleicht auch um Physik. Daher möchten wir einen breiteren Kreis zulassen.

Es ist im Moment eine Arbeitsgruppe daran, die weiteren Details zu regeln. Daher muss ich Sie ersuchen, den Antrag Epiney abzulehnen.

Ich ersuche Sie aber auch, den Antrag der Minderheit Hess Hans abzulehnen, und verweise auf das sehr engagierte Votum von Herrn Hofmann. Ich bin ihm dankbar dafür. Es würde tatsächlich eine wichtige Säule dieser Reform einstürzen, wenn diese Weiterbildung nicht garantiert würde.

Es ist ja nicht so, dass bei einem Unfall nur einfach eine Verkehrsregel verletzt wird, sondern gerade hinter Unfällen von Junglenkern steht oft eine völlig falsche Einschätzung der Verkehrssituation, vielleicht eine völlige Unterschätzung der Geschwindigkeit oder eine Unterschätzung der Wirkung, die die Masse Auto, potenziert mit der Geschwindigkeit, erreichen kann, sowie das fehlende Feeling, um sich auf eine Verkehrssituation einstellen zu können. Das ist das Problem, das wir mit diesen Kursen in den Griff bekommen möchten.

Fast jeder Beruf – darauf hat Herr Schmid hingewiesen, und ich muss ihm beipflichten –, dessen Ausübung mit Gefahren für Dritte verbunden sein kann, besteht nicht nur aus der Theorie, sondern eben auch aus der Praxis. Einen Arzt lässt man auch nicht direkt aus dem Labor an den Operationstisch, sondern er begleitet



zuerst für lange Zeit erfahrene Kollegen. Ein Automobilist oder eine Automobilistin üben eine Tätigkeit aus, die mit grossen Gefahren verbunden ist. Deswegen soll diese Ausbildung nicht nur auf die Zeit beschränkt werden, in der der Fahrlehrer daneben sitzt, im Notfall bremsen kann und so eine psychologisch wichtige, hemmende Wirkung auf den Lenker neben ihm ausübt. Der Lenker soll auch mit Kursen begleitet werden, wenn er ganz alleine, ohne Autorität neben ihm auf dem Beifahrersitz, unterwegs ist.

Das ist ein ganz zentraler Punkt dieser Vorlage, weswegen ich Sie um Ablehnung des Antrages der Minderheit Hess Hans ersuche.

Der ADAC fordert das für Deutschland auch; alle Verkehrsverbände haben diese Weiterbildung gefordert.

#### *Abstimmung – Vote*

##### *Eventuell – A titre préliminaire*

Für den Antrag der Mehrheit .... 26 Stimmen

Für den Antrag Epiney .... 10 Stimmen

##### *Definitiv – Définitivement*

Für den Antrag der Mehrheit .... 24 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit .... 9 Stimmen

#### *Abs. 4 – Al. 4*

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Die Änderung der Kommission beinhaltet eine Verdeutlichung in dem Sinne, dass ausdrücklich gesagt wird, dass der Führerausweis auf Probe verfällt, wenn die Probezeit abgelaufen ist und der definitive Ausweis nicht erteilt worden ist. Es geht dabei inhaltlich nicht um mehr.

#### *Angenommen – Adopté*

#### *Abs. 5, 6 – Al. 5, 6*

#### *Angenommen – Adopté*

### **Art. 16**

#### *Antrag der Kommission*

##### *Abs. 2*

Nach Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz (SR 741.03) ausgeschlossen ist, wird der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen oder eine Verwarnung ausgesprochen.

##### *Abs. 3, 4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

### **Art. 16**

#### *Proposition de la commission*

##### *Al. 2*

Lorsque la procédure prévue par la loi sur les amendes d'ordre (RS 741.03) n'est pas applicable, une infraction aux prescriptions sur la circulation routière entraînera le retrait du permis d'élève-conducteur ou du permis de conduire ou le conducteur fera l'objet d'un avertissement.

AB 2000 S 213 / BO 2000 E 213

#### *Al. 3, 4*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich erlaube mir einige einleitende Bemerkungen. Die Änderungen in den Artikeln 16a und folgende sehen optisch relativ umfangreich aus. Im Grunde wollte man aber nur erreichen, dass der Führerausweiszug in leichten Fällen – auch wenn sie wiederholt vorkommen – nicht obligatorisch wird, da mit einer solchen Regelung übers Ziel hinausgeschossen würde. Zudem sollten Strafen für leichte Vergehen, die jedem auch noch so vorsichtigen Fahrzeughenker einmal passieren können, nicht derart harte



Sanktionen zur Folge haben, wie es der Bundesrat vorsieht. Entsprechend zieht sich die Regelung durch diese Artikel.

Im Antrag der Kommission wird unter Einbezug der Angetrunkenheit nun klar definiert, was eine leichte, mittelschwere und schwere Widerhandlung gegen das SVG ist. Gemäss dem Antrag der Kommission wird das Kaskadensystem neu auf die schweren und mittelschweren Widerhandlungen beschränkt. Zudem führt der Tatbestand "Fahren im angetrunkenen Zustand" nicht mehr in jedem Fall zu einem Führerausweisentzug. Schliesslich soll dadurch die Abgrenzung zwischen den Ordnungsbussen-Tatbeständen und den Widerhandlungen, die zu einer Administrativmassnahme führen können, im Gesetzestext deutlicher sichtbar werden. Das führt zu einem dreistufigen System, wobei als Unterscheidungskriterium neben der Blutalkoholkonzentration massgebend ist, ob eine weitere Widerhandlung begangen worden ist oder nicht.

Daraus ergibt sich folgende Lösung: Werte von 0,8 Promille und mehr gelten als schwere Widerhandlung; Werte zwischen 0,5 und 0,79 Promille werden als mittelschwere Widerhandlung taxiert, wenn zusätzlich noch eine mindestens leichte Widerhandlung gegen das SVG begangen wurde; Werte zwischen 0,5 und 0,79 Promille werden als leichte Widerhandlung eingestuft, wenn nur dieser Tatbestand vorliegt. Diese Abstufung nimmt Bezug auf die Strafsanktionen in Artikel 91; dort wird nämlich für die Strafandrohung zwischen qualifizierter Blutalkoholkonzentration und nicht qualifizierter Blutalkoholkonzentration unterschieden. Dasselbe soll auch beim Führerausweisentzug gelten. Ich verweise im Weiteren auf die Seiten 10 und 34 der Botschaft.

In Artikel 16 Absatz 2 wurde der Text vereinfacht und die Abgrenzung zu den Ordnungsbussen-Tatbeständen ausdrücklich wiederholt. Mehr wird dort nicht gesagt.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 16a**

*Antrag der Kommission*

*Titel*

Verwarnung oder Führerausweisentzug nach einer leichten Widerhandlung

*Abs. 1*

Eine leichte Widerhandlung begeht, wer:

- a. durch Verletzung von Verkehrsregeln eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft und wen dabei nur ein leichtes Verschulden trifft;
- b. in angetrunkenem Zustand, jedoch nicht mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration (Art. 55 Abs. 6 Bst. a) ein Motorfahrzeug lenkt und dabei keine anderen Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften begeht.

*Abs. 2–4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 16a**

*Proposition de la commission*

*Titre*

Avertissement ou retrait du permis de conduire après une infraction légère

*Al. 1*

Commet une infraction légère la personne qui:

- a. en violant des règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée;
- b. conduit un véhicule automobile en état d'ébriété mais sans un taux d'alcoolémie qualifié (art. 55 al. 6 let. a) et qui, ce faisant, ne commet pas d'autres infractions aux règles de la circulation routière.

*Al. 2–4*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: So liegt jetzt die Definition der leichten Widerhandlung vor. Folgende Überlegung hat dazu geführt, die Fassung des Bundesrates abzuändern: Es muss möglich sein, bei einer nicht qualifizierten Blutalkoholkonzentration von einem obligatorischen Führerausweisentzug abzusehen, nämlich dann, wenn keine erschwerenden Umstände hinzukommen.

In Artikel 16a Absatz 1 Buchstabe b soll nicht mehr jedes Fahren in angetrunkenem Zustand ab 0,5 Promille zu einem Entzug führen. Wenn dabei keine weitere Widerhandlung gegen das Strassenverkehrsgesetz begangen



wird, so handelt es sich um eine so genannt leichte Widerhandlung, für die in der Regel eine Verwarnung ausgesprochen wird. Mit einem Führerausweisentzug werden allerdings Wiederholungstäter rechnen müssen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 16b**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

....

b. in angetrunkenem Zustand, jedoch mit einer nicht qualifizierten Blutalkoholkonzentration (Art. 55 Abs. 6 Bst. a) ein Motorfahrzeug lenkt und dabei zusätzlich eine leichte Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften begeht;

....

*Abs. 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Wicki*

*Abs. 3*

Bei berufsmässigen Motorfahrzeugführern kann die Mindestdauer von Absatz 2 unterschritten werden, wenn eine mittelschwere Widerhandlung im Sinne von Absatz 1 Buchstabe a begangen wurde.

**Art. 16b**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

....

b. qui conduit un véhicule automobile en état d'ébriété mais sans un taux d'alcoolémie qualifié (art. 55 al. 6 let. a) et qui, en plus, commet une infraction légère aux règles de la circulation routière;

....

*Al. 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Wicki*

*Al. 3*

Pour les conducteurs professionnels, les durées minimales prévues à l'alinéa 2 peuvent être diminuées si une infraction moyennement grave a été commise au sens de l'alinéa 1er lettre a.

*Abs. 1, 2 – Al. 1, 2*

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 3 – Al. 3*

**Wicki Franz (C, LU):** Bei meinem Antrag, bei Artikel 16b einen neuen Absatz 3 und bei Artikel 16c einen neuen Absatz 5 einzufügen, geht es um die Möglichkeit, dass bei Berufschauffeuren die Mindestdauer für den Ausweisentzug unterschritten werden kann, wenn der Führerausweis ihnen bei

AB 2000 S 214 / BO 2000 E 214

Wiederholung entzogen wird. Die schweizerische Regelung des Führerausweisentzuges ist im internationalen Vergleich besonders streng. Diese strenge Regelung hat durchaus ihre Berechtigung, denn mit dem Führerausweisentzug kann in Bezug auf die Verkehrssicherheit eine besonders hohe Wirkung erzielt werden.

Bei Berufschauffeuren, die für den Erwerb des Führerausweises strengere Bedingungen erfüllen müssen und die während ihrer Berufsausübung auch strenger kontrolliert werden, führt die Regelung aber zu eigentlichen Berufsverboten. Berufsverbote treffen Berufsleute besonders hart; wir müssen uns fragen, ob wir diese Massnahme gesetzlich wirklich so festhalten wollen. Wird z. B. ein Taxichauffeur des Nachts auf der Autobahn rund um Bern mit 110 statt mit 80 km/h erwischt, so wird ihm der Ausweis für mindestens einen Monat eingezogen; das ist richtig. Wird er dann nach anderthalb Jahren dabei erwischt, dass er länger als die vorgeschriebene Arbeitszeit gefahren ist, dann wird der Ausweis für vier Monate eingezogen. Passiert ihm ein Jahr



später ein Auffahrunfall, so ist er für fünfzehn Monate ohne Arbeit. Er steht dann bereits vor der Androhung, dass er seinen Beruf auf unbestimmte Zeit nicht mehr ausüben darf, wenn ihm in den folgenden zehn Jahren noch etwas geschieht.

Berufsschauffeure fahren nicht nur mehr als andere Verkehrsteilnehmer, sie müssen auch mehr Vorschriften einhalten und unterliegen strengeren Strafbestimmungen; dadurch ist für die Verkehrssicherheit genügend getan. Berufsschauffeure allzu schnell noch mit Berufsverbot zu bestrafen, ist unverhältnismässig. Denn gerade hier wirkt die administrative Massnahme wirklich wie eine Strafe, die zu jener des Richters noch dazukommt. Der Grundsatz "ne bis in idem" – für das Gleiche keine zweite Strafe – scheint dadurch verletzt zu sein. Daher sollte den Behörden in den Artikeln 16b und 16c die Möglichkeit gegeben werden, auf die besondere Empfindlichkeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer betreffend den Führerausweisenzug Rücksicht zu nehmen und allenfalls die Mindestentzugsdauer zu unterschreiten. Selbstverständlich sind das Fahren in angetrunkenem Zustand oder unter Betäubungs- und Arzneimitteleinfluss und Delikte wie Fahrerflucht und Fahren trotz Ausweisenzugs dabei auszunehmen. Diese Vergehen lassen Zweifel an der charakterlichen Eignung eines Motorfahrzeugführers für seinen Beruf aufkommen und sind eine unannehmbare Verletzung der Verkehrssicherheit. Hier braucht es keine Ausnahme.

Aus diesen Überlegungen beantrage ich Ihnen, in den Artikeln 16b und 16c der Vorlage die Möglichkeit einzuführen, dass die Behörde auf die besondere Strafempfindlichkeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer Rücksicht nehmen kann. Es ist dann immer noch im Ermessen der Behörde, ob sie sich an den Mindesttarif halten will. Mit dieser Regelung ist es möglich, dem einzelnen Fall gerecht zu werden. Für den Berufsschauffeur oder die Berufsschauffeuse bedeutet ja der Fahrausweisenzug praktisch eine strafrechtliche Massnahme. Daher muss auch das Verschulden richtig gewürdigt werden.

Für den Berufsschauffeur ist der Besitz oder Nichtbesitz des Führerausweises eine Existenzfrage, und zwar für ihn selber und für seine Familie. Daher rechtfertigt es sich, eine einzelfallgerechte Regelung ins Gesetz aufzunehmen und diese Möglichkeit der Flexibilität einzuführen.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen und möchte noch daran erinnern: Kollege Hofmann hat als Mitglied der vorberatenden Kommission erwähnt, da und dort hätte man lieber eine flexiblere Regelung gehabt; man habe unter Zeitdruck handeln müssen; hier haben wir einen Anwendungsfall, wo eine flexible Lösung wirklich richtig ist.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Dieser Antrag lag der Kommission nicht vor. Ich verweise auf Artikel 33 der Verkehrszulassungsverordnung. Da wird von der "beruflichen Notwendigkeit" gesprochen, während Kollege Wicki jetzt von der "berufsmässigen Notwendigkeit" spricht. Ich gehe davon aus, dass er mit diesem Begriff die Taxi- und Lastwagenfahrer meint, die berufsbedingt fahren; das ist eine klare Einschränkung. Ich meine, wenn dieser Antrag bei Artikel 16b Absatz 3 der Kommission vorgelegen hätte, hätte man ihm in der Tendenz, in der wir beraten haben, zustimmen können. Bei Artikel 16c Absatz 5 habe ich dann mehr Mühe.

**Gentil** Pierre-Alain (S, JU): Je vous demande de rejeter la proposition Wicki, qui me semble renfermer un paradoxe un peu particulier. Dans son développement, M. Wicki a justement indiqué qu'un chauffeur professionnel victime d'un retrait de permis subit une peine plus lourde que le citoyen ordinaire, qui peut se passer de son véhicule pour l'exercice de sa profession. Sur ce point précis, M. Wicki a raison, mais sa conclusion est un peu paradoxale.

En effet, les chauffeurs professionnels, par le fait qu'ils sont plus souvent sur la route, ont une responsabilité personnelle plus grande dans le trafic. C'est pour cette raison qu'on les soumet à des règles plus strictes. Il me semble alors tout à fait contradictoire de prétendre que les gens qui sont le plus présents sur la route, qui sont donc statistiquement les plus exposés à causer des accidents ou à y participer, doivent être mis au bénéfice de règles particulières en ce qui concerne les sanctions auxquelles ils seraient soumis.

Pour pousser jusqu'à l'absurde – je le reconnais – votre raisonnement, on pourrait dire que le taux d'alcoolémie toléré pour des représentants qui vendent des apéritifs devrait être un peu plus élevé parce que, comme ils vont de restaurant en restaurant en proposant leur marchandise, ils ont une certaine habitude de la consommation d'alcool. Ils le supportent donc un peu mieux et on devrait admettre qu'ils aient un taux d'alcoolémie un petit peu plus élevé, sans que cela soit répréhensible. On pourrait prétendre aussi que les gens qui font de la compétition automobile ont peut-être l'habitude de conduire à des vitesses plus élevées que vous et moi et que, par conséquent, il n'est pas très grave qu'un adepte du rallye, pendant ses loisirs, conduise un petit peu plus vite que les vitesses autorisées.

Ce n'est pas ce que vous avez dit, mais votre raisonnement, en le poussant à l'absurde, conduit à ça. Les chauffeurs professionnels ont des responsabilités plus grandes que les autres usagers de la route. C'est la



raison pour laquelle on ne peut pas être plus indulgent avec eux qu'avec le reste des automobilistes. Ils doivent accepter d'être jugés à l'aune commune et prendre des précautions plus importantes que les autres, même si une condamnation pour eux est plus grave.

Je vous prie de rejeter la proposition Wicki.

**Berger Michèle (R, NE):** Personnellement, je ne voterai pas non plus la proposition Wicki. Cependant, je peux comprendre l'intention qu'a M. Wicki en pensant aux chauffeurs dont la profession est justement de conduire. Et ce que je lui suggère, c'est de retirer éventuellement sa proposition aujourd'hui, de la soumettre sous forme de motion ou de postulat, de façon à ce que cet amendement puisse retourner à la commission et que celle-ci puisse en décider. Il est vrai qu'il n'a pas été discuté dans la commission.

Il y a une notion éthique qui est introduite dans cette proposition et je trouve difficile de prendre une décision la concernant, en séance plénière. Personnellement, je ne peux pas appuyer cette proposition aujourd'hui.

**Wicki Franz (C, LU):** Ich begreife die Einwendungen, die ich von Ihnen, Herr Gentil, gehört habe, durchaus. Ich bin auch der Meinung, dass die berufsmässigen Chauffeure auf der Strasse eine grössere Verantwortung haben. Aber Sie wissen als Fahrzeuglenker selbst: Es kann auch Ihnen aus Unachtsamkeit ein Unfall passieren, und dann kommen Sie mit diesem Gesetz in Kollision. Der berufsmässige Chauffeur ist dieser Gefahr vermehrt ausgesetzt. Deshalb scheint es mir richtig, dass wir eine flexiblere Lösung finden. Ausdrücklich habe ich erwähnt – da ist mein Antrag ganz klar –, dass es in Bezug auf Alkohol keine Diskussion gibt. Solche Fantasien, solche Überlegungen – die Sie mir allerdings auch nicht

**AB 2000 S 215 / BO 2000 E 215**

unterschoben haben – haben hier keinen Platz. Wenn Sie diesem Antrag zustimmen, haben die nationalrätliche Kommission und der Nationalrat als Zweirat die Möglichkeit, das noch näher anzuschauen, wenn es notwendig ist. Ich glaube nicht, dass wir das auf einem anderen Weg lösen möchten.

Ich beantrage Ihnen, hier zuzustimmen.

**Leuenberger Moritz (, ):** Ich bitte Sie, den Antrag Wicki abzulehnen. Er durchbricht ein wesentliches Element, das dieses Gesetz prägt. Er bringt nämlich ein subjektives Element des Fahrzeuglenkers hinein, dasjenige des Berufschauffeurs.

Es gäbe auch andere subjektive Elemente, wenn etwa ein Automobilist Ärger im Beruf oder in der Familie hat, furchtbar aufgeregt ist und deswegen einen Fehler macht. Ihn wollen wir nicht anders behandeln als irgendeinen, der aus schierer Nachlässigkeit einen Fehler macht.

Dieses Gesetz ist kein Strafgesetz, es geht nicht um Schuld und Sühne der Fahrzeuglenker, sondern es hat die Sicht der Opfer und des Strassenverkehrs selber, der funktionieren muss. Wir wollen mit diesem Massnahmensystem alle Fahrzeuglenker gleich behandeln, auch wenn sie subjektiv aus völlig verschiedenen Ursachen dazukommen, eine Regel zu verletzen. Schon beim Eintreten habe ich gesagt, es gehe nicht um die Kriminalisierung. Im Strafrecht kann der Richter sagen: Ja, ich habe Verständnis, du bist zum Beispiel Chauffeur oder du hast an diesem Tag etwas Schreckliches erlebt, deshalb bekommst du eine mildere Strafe. Beim Berufschauffeur geht es andererseits aber auch nicht an, dass er wegen einem solchen Entzug seine Stelle verliert. Das ist aber eine obligationenrechtliche Frage. Da geht es um die Frage des Kündigungsschutzes, darum, dass keine fristlose Entlassung erfolgen darf. Es ist das gleiche Prinzip wie bei der klassischen Argumentation im Fall eines Tellerwäschers: Einem Tellerwäscher, der tagaus, tagein Teller waschen muss, kann einmal ein Teller auf den Boden fallen; deshalb darf er nicht gerade entlassen werden. Die ständige Arbeit kann zu Nachlässigkeit führen, das kann im Strassenverkehr auch der Fall sein. Deshalb darf der Chauffeur nicht von diesen Massnahmen ausgenommen und besser behandelt werden, im Gegenteil: Er ist ja der, der ständig auf der Strasse ist und damit auch ein grösseres Gefahrenpotenzial schafft.

Im Übrigen ist eine ähnliche Forderung im Rahmen einer Parlamentarischen Initiative Steinemann (97.434) gestellt worden; der Nationalrat hat ihr im Dezember 1998 keine Folge gegeben. In dieser Frage Hoffnungen auf den Nationalrat zu setzen, ist nicht unbedingt realistisch.

Ich ersuche Sie um Ablehnung des Antrages Wicki.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Wicki .... 16 Stimmen

Dagegen .... 15 Stimmen

**Art. 16c**





*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

....

b. in angetrunkenem Zustand mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration (Art. 55 Abs. 6 Bst. a) ein Motorfahrzeug führt;

....

*Abs. 2–4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Wicki*

*Abs. 5*

Bei berufsmässigen Motorfahrzeugführern kann die Mindestdauer unterschritten werden, wenn eine schwere Widerhandlung im Sinne von Absatz 1 Buchstabe a begangen wurde.

**Art. 16c**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

....

b. qui conduit un véhicule automobile en état d'ébriété avec un taux d'alcoolémie qualifié (art. 55 al. 6 let. a);

....

*Al. 2–4*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Wicki*

*Al. 5*

Pour les conducteurs professionnels les durées minimales peuvent être diminuées si une infraction grave a été commise au sens de l'alinéa 1er lettre a.

*Abs. 1–4 – Al. 1–4*

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier liegt eigentlich nur die konsequente Durchführung der Änderungen in den Artikeln 16, 16a und 16b vor. Entsprechend wurde Artikel 16c angepasst; er regelt das Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer qualifizierten Blutalkoholkonzentration. Mehr wird hier nicht gesagt.

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 5 – Al. 5*

**Wicki** Franz (C, LU): Ich habe meine Begründung zu Artikel 16c bereits ausgeführt. Herr Bundesrat Leuenberger hat vorhin das schöne Beispiel des Tellerwäschers gebracht. Wenn dem Tellerwäscher ein Teller herunterfällt, wird er in der Küche vielleicht für etwas anderes eingesetzt. Aber wofür wollen Sie den Berufschaffeur einsetzen? Das ist sein Beruf, und Sie nehmen ihm die Existenzgrundlage weg. Daher ist es meines Erachtens richtig, wenn der Einzelfall geprüft wird.

**Leuenberger** Moritz (, ): Ich ersuche Sie jetzt, nochmals abzustimmen, obwohl es dieselbe Formulierung ist, und halte an meinem Ablehnungsantrag fest.

Der Verlust des Ausweises für einen Monat ist eben nicht existenzgefährdend. Ich habe gesagt, dass ein Betroffener nicht entlassen werden darf. Er wird es ja auch nicht, denn er kann irgendwo anders eingesetzt werden, sei es als Beifahrer, sei es im Magazin, oder er nimmt eben einen Monat Ferien. Das ist gang und gäbe, das ist auch heute schon so.

Eine zweite Schwierigkeit, die ich vorhin nicht erwähnt habe, ist die folgende: Wer ist denn eigentlich ein "berufsmässiger" Chauffeur? Wie grenzen Sie das ab? Ich erinnere mich an ein Bundesgerichtsurteil gegen Clay Regazzoni, der auch von sich sagte, er sei berufsmässiger Autolenker. Er bekam eine Busse, und ihm wurde der Führerausweis entzogen, weil er mit 100 Stundenkilometern durch ein Tessiner oder Bündner Dorf gebraust war. Regazzoni ging bis vor Bundesgericht und sagte, er sei als Rennfahrer Berufschaffeur; wenn er mit 100 Stundenkilometern durch ein Dorf brause, sehe er schon rechtzeitig, wenn ein Kind auf die Strasse komme, dann könne er noch bremsen. Wäre Regazzoni jetzt ein Berufschaffeur oder nicht?



Ich ersuche Sie, den Antrag abzulehnen.

**Wicki** Franz (C, LU): Herr Bundesrat, so können Sie nicht argumentieren. Wir geben der Behörde die Möglichkeit, die Umstände wirklich zu berücksichtigen. Wenn Regazzoni selig durch eine Strasse brauste – selig in seiner Art zu fahren –, (*Heiterkeit*) dann ist es ganz klar, dass die Behörde die Umstände richtig anschauen würde. Haben Sie Vertrauen in die Behörden.

**Plattner** Gian-Reto (S, BS): Hier geht es um grobe Verletzungen von Verkehrsregeln, die eine ernsthafte Gefahr für die Sicherheit anderer darstellen. Das darf auch ein berufsmässiger Motorfahrzeugführer einfach nicht machen – er ganz besonders nicht! Das bezieht sich ja nur auf die schweren Widerhandlungen, und die sind eben so definiert. Ich habe noch ein gewisses Verständnis für den armen Taxichauffeur, dem es passiert, dass er mit 110

AB 2000 S 216 / BO 2000 E 216

Stundenkilometern statt mit 80 fährt und dabei noch einen Auffahrunfall hat – es passiert ihm immer alles, er hat aber selber gar nichts gemacht .... (*Heiterkeit*) Meinetwegen: Da kann ich noch sagen: vielleicht; das ist eine Kann-Vorschrift. Aber bei groben Verletzungen von Verkehrsregeln durch einen Berufsmann, die eine ernsthafte Gefahr für die Sicherheit anderer darstellen, würde ich schon sagen: Der soll sich das vorher überlegen; wenn er weiss, dass er beruflich auf dieses Einkommen angewiesen ist, dann soll er eben nicht so fahren.

Stellen Sie sich einen Chirurgen vor: Wenn ich ein Messer nehme und zu Hause das falsche Brot anschneide, nämlich nicht das alte, das noch hätte gegessen werden sollen, sondern das neue, dann habe ich mein Messer eben falsch eingesetzt, und das ist meine Sache. Aber wenn der Chirurg als Berufsmann das falsche Bein abschneidet, sollte man nicht einfach sagen, ihm sei halt dasselbe passiert wie dem Plattner mit dem Brot.

Ich bitte Sie, die Grenze zwischen den beiden Anträgen zu ziehen. Es handelt sich nicht zweimal um das gleiche Problem.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Wicki .... 1 Stimme

Dagegen .... 31 Stimmen

**Art. 16d**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 17**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Epiney*

*Abs. 1*

.... an einer Nachschulung unter der Verantwortung speziell qualifizierter Fahrlehrer teilgenommen hat. Die Mindestentzugsdauer ....

**Art. 17**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Epiney*

*Al. 1*

....routière dispensés sous la responsabilité de moniteurs de conduite spécialement qualifiés. La durée ....

**Präsident** (Schmid Carlo, Präsident): Der Antrag Epiney ist zurückgezogen.





*Angenommen gemäss Antrag der Kommission  
Adopté selon la proposition de la commission*

**Art. 19 Abs. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 19 al. 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Eine kurze Bemerkung: Die Änderung besteht nur darin, dass nicht mehr auf Artikel 292 StGB verwiesen werden soll, sondern dass die Strafbestimmung im SVG selber eine Grundlage erhält. Neu kommt hinzu, dass das Führen von Tierfuhrwerken durch vorschulpflichtige Kinder ebenso verboten sein soll wie das Rad fahren.

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 21**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 22 Abs. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 22 al. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Escher** Rolf (C, VS): Ich habe eine Frage zu einem Problem, das insbesondere auch den öffentlichen Verkehr auf der Strasse betrifft. Dabei lege ich vorerst meine Interessenbindung offen: Ich bin Unternehmensleiter der Furka-Oberalp-Bahn, die eine kleinere Busflotte betreibt, vor allem im Bereich des öffentlichen Linienverkehrs. Gemäss Artikel 22 SVG ist die Erteilung der Fahrzeugausweise Sache des Standortkantons.

In der alten Fassung hatte der Bund die Kompetenz, für Bundesfahrzeuge den eidgenössischen Fahrzeugausweis vorzusehen, nicht nur für Militärfahrzeuge also, sondern auch für Post- und SBB-Fahrzeuge. In der nun vorgeschlagenen Fassung wird diese Ausnahmekompetenz auf die Militärfahrzeuge beschränkt.

In der Botschaft finden wir dazu einen einzigen Satz, der wie folgt lautet: "Von diesen Änderungen ist die Befreiung der Bundesfahrzeuge von der kantonalen Steuerpflicht .... nicht berührt." Meine Nachfragen bei den zuständigen Ämtern haben ergeben, dass diese der Ansicht sind, dass auch in Zukunft in diesem Sinne die Fahrzeuge von SBB und Post als Bundesfahrzeuge bewertet werden.

Hinter dieser Kompetenz für die Erteilung des Fahrzeugausweises durch die Kantone steht aber noch Einiges mehr. Es geht hier nicht nur um den Ausweis, sondern auch um die Erstzulassung und die periodischen Nachprüfungen der Fahrzeuge, bei der Erstzulassung beispielsweise um die Prüfung einer neuen mobilen Rollstuhlrampe in einem solchen Fahrzeug. Mit Ausnahme der Militärfahrzeuge würden sowohl die Erstzulassung als auch die Nachprüfung der Fahrzeuge des Bundes – darunter fallen eben auch jene des öffentlichen Verkehrs – durch die 26 Kantone erfolgen und nicht wie bis anhin durch das BAV.

Hinzuzufügen ist, dass das Departement gegenwärtig die Konstituierung einer nationalen Sicherheitsagentur mit dem schönen Kürzel Nasa prüft. In diesem Projekt will der Bund zusammen mit den Kantonen abklären, ob vorhandene Synergien sinnvoll genutzt werden können. Dabei wird allenfalls auch die Frage der Zulassung und Prüfung der Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr geprüft werden. Nicht vergessen sollte man, dass das



BAV heute als Konzessionierungsbehörde die Führungsrolle bei der Sicherheitsaufsicht über alle Transportmittel des öffentlichen Verkehrs wahrzunehmen hat, auch über den konzessionierten Linienverkehr auf der Strasse. Ziel wird es wohl sein, diese Aufsicht gesamtschweizerisch mit einheitlichen Prüfungsnormen und einer einheitlichen Sicherheitsphilosophie zu vollziehen. In diesem Sinne hätte ich gerne die Erläuterungen des Bundesrates gehört, und vielleicht wird sich dann allenfalls, je nachdem wie diese Antwort ausfällt, auch der Zweitrat kurz damit befassen müssen.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich werde Ihnen zum Schluss beantragen, dass sämtliche Vorstösse, die auf Seite 1 der Botschaft aufgeführt sind, abgeschrieben

AB 2000 S 217 / BO 2000 E 217

werden, mit Ausnahme der Motion Loretan Willy (95.3400). Das ist die Motion, die dieses Thema behandelt. Es liegt ja kein Antrag vor, aber ich kann jetzt Kollege Escher auf einen späteren Zeitpunkt vertrösten, wo das Problem wieder aufgegriffen wird.

**Leuenberger** Moritz (, ): In der Tat geht es um diese Motion Loretan Willy, von der wir sagen müssen, dass sie noch nicht vollständig umgesetzt ist. Wir streben an, dass all diese Fahrzeugprüfungen bei den Kantonen gemacht werden, auch diejenigen für Postautos; aber dieser Teil ist noch nicht umgesetzt. Die geplante Sicherheitsagentur hat vorläufig einen neuen Namen. Wir wollen sie wahrscheinlich "Institut für technische Sicherheit" nennen, damit wir nicht in namensrechtliche Kollision mit der Behörde in den USA kommen. Wir wollen ein System der akkreditierten Prüfungsstellen kreieren, so dass das zwar die kantonalen Stellen sein können, aber auch andere. Es wäre z. B. möglich, dass ein Fahrzeughalter, der an der Grenze zu einem anderen Kanton wohnt, sein Fahrzeug im Nachbarkanton überprüfen lassen kann. Es wäre auch möglich, dass mobile Prüfstationen geschaffen würden, wie das im Kanton Waadt bereits der Fall ist. Es wäre nach unserem Projekt also möglich, das Monopol der kantonalen Prüfstellen aufzubrechen. Aber der Bund selber will die Prüfungen nicht durchführen; soweit er das heute noch tut, will er sie abgeben.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 23 Abs. 3**

*Antrag der Kommission*

Unverändert

**Art. 23 al. 3**

*Proposition de la commission*

Inchangé

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Bei Artikel 23 Absatz 3 geht es eigentlich nur darum, die bisherige Regelung aufrechtzuerhalten, nämlich dass fünf Jahre genügen, nicht – wie gemäss Bundesrat – zehn Jahre. Die Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 2 Stimmen, hier den Entwurf des Bundesrates abzulehnen und beim geltenden Recht – also fünf Jahren – zu bleiben.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 25 Abs. 3bis**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 25 al. 3bis**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier muss ich auch ergänzen, dass es darum geht, die 1990 in Artikel 25 Absatz 3bis SVG eingeführte Kompetenz des Bundesrates, obligatorische Weiterbildungskurse vorzunehmen, jetzt gestrichen werden kann, da das neu in Artikel 15a aufgeführt ist.

*Angenommen – Adopté*



**Art. 30bis**

*Antrag Berger*

*Titel*

Fahrnfähigkeit

*Wortlaut*

Personen, die wegen Alkohol-, Betäubungsmittel- oder Arzneimitteleinfluss oder aus anderen Gründen nicht über die erforderliche körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verfügen, gelten während dieser Zeit als fahrnfähig und dürfen kein Fahrzeug führen.

**Art. 30bis**

*Proposition Berger*

*Titre*

Incapacité de conduire

*Texte*

Toute personne qui n'a pas les capacités physiques ni psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de produits pharmaceutiques ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir.

**Berger** Michèle (R, NE): C'est en lisant le titre de l'article 31, "Maîtrise du véhicule", que je me suis dit qu'il valait mieux sortir l'alinéa 2, qui concerne davantage l'incapacité de conduire, de l'article 31. Il me semble illogique de mettre l'incapacité de conduire sous le titre "Maîtrise du véhicule".

C'est pourquoi je propose un article 30bis, qui reprend l'alinéa 2 de l'article 31 – on a ainsi la définition de l'incapacité de conduire –, et de biffer l'alinéa 2 dans l'article 31 pour garder uniquement les définitions de la maîtrise du véhicule.

**Präsident** (Schmid Carlo, Präsident): Wenn ich Sie richtig verstehe, handelt es sich nicht um eine materielle Änderung, sondern um eine systematisch bessere Einordnung im Gesetz.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich halte an der Fassung der Kommission fest. Man kann im Zweitrat ohne weiteres prüfen, das neu einzuordnen.

**Leuenberger** Moritz (, ): Es besteht inhaltlich kein Unterschied; das ist richtig. Systematisch gesehen würde ein eigener Tatbestand betreffend die Fahrnfähigkeit geschaffen; das ist eigentlich das Neue. Ich bin nicht in der Lage, Ihnen jetzt zu sagen, ob das so viel besser ist. Wenn Sie es aufnehmen, schaffen Sie einen Tatbestand, mit dem sich der Nationalrat und wir auseinander setzen können.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Berger .... 11 Stimmen

Dagegen .... 14 Stimmen

**Art. 31 Abs. 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Berger*

Streichen

**Art. 31 al. 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Berger*

Biffer

*Angenommen gemäss Antrag der Kommission*

*Adopté selon la proposition de la commission*



**Art. 32 Abs. 3, 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 32 al. 3, 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich kann einfach darauf hinweisen, dass die vorgesehene Gutachtenpflicht neu in Absatz 3 enthalten ist. Somit kann Absatz 4 aufgehoben werden.

*Angenommen – Adopté*

AB 2000 S 218 / BO 2000 E 218

**Art. 55**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Antrag Stadler*

*Abs. 5bis*

Das Parlament legt in einer Verordnung der Bundesversammlung fest, bei welcher Blutalkoholkonzentration unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Fahrunfähigkeit im Sinne dieses Gesetzes angenommen wird (Angetrunkenheit) und welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gilt.

*Abs. 6*

....

a. Streichen

**Art. 55**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Proposition Stadler*

*Al. 5bis*

Le Parlement fixe dans une ordonnance de l'Assemblée fédérale le taux d'alcoolémie à partir duquel les conducteurs sont réputés être dans l'incapacité de conduire au sens de la présente loi (état d'ébriété), indépendamment de toute autre preuve et de tout degré de tolérance individuelle à l'alcool, et il définit le taux d'alcoolémie qualifiée.

*Al. 6*

....

a. Biffer

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Hier muss ich einige Ausführungen machen. In Absatz 1 wird die Polizei neu ermächtigt, systematische Atemluftkontrollen, d. h. verdachtsfreie Atemproben, durchzuführen. Danach muss jede Fahrzeugführerin und jeder Fahrzeugführer jederzeit damit rechnen, auf Alkoholkonsum kontrolliert zu werden. Die Atemprobe soll ihren Charakter als Vorprobe behalten und nicht die Blutprobe als gerichtlich verwertbaren Beweis ersetzen.

Gemäss Absatz 2 können neben der Atemprobe weitere Voruntersuchungen, die vom Bundesrat geregelt sein müssen, durchgeführt werden. Denkbar sind in diesem Zusammenhang Urin-, Speichel-, und Schweisstests, die Rückschlüsse auf den Konsum von Arznei- und Betäubungsmitteln zulassen.

In Absatz 3 wird die bundesrechtliche Grundlage geschaffen, um bei Verdacht auf Fahrunfähigkeit wegen Betäubungs- und Arzneimittelkonsum eine Blutprobe nehmen zu können. Da die Atemprobe nicht gegen den Willen einer kontrollierten Person durchgeführt werden kann, müssen unterstützende Zwangsmassnahmen zur Verfügung gestellt werden. Wer sich der Durchführung einer Atemprobe widersetzt, entzieht oder den Zweck der Massnahme vereitelt, dem ist eine Blutprobe abzunehmen.



Absatz 4 stellt klar, dass Blutproben auch zwangsweise, also gegen den Willen der verdächtigten Personen, abgenommen werden können. Dies lässt sich allerdings nur beim Vorliegen von wichtigen Gründen rechtfertigen.

Absatz 6 enthält eine Reihe von Kompetenzdelegationen an den Bundesrat. Buchstabe a beauftragt ihn, wie bisher festzulegen, bei welcher Blutalkoholkonzentration Fahruntfähigkeit im Sinne des Gesetzes angenommen wird. Buchstabe b verschafft dem Bundesrat die Möglichkeit, für Betäubungs- und Arzneimittel festzulegen, bei welchen Konzentrationen im Blut stets Fahruntfähigkeit im Sinne des Gesetzes angenommen wird. Gemäss Buchstabe c erhält der Bundesrat die Kompetenz, die Einzelheiten über das Vorgehen bei der Atemalkoholprobe, den weiteren Voruntersuchungen sowie bei der Blutprobe, über die Auswertung dieser Proben und über die zusätzliche ärztliche Untersuchung der der Fahruntfähigkeit verdächtigten Person zu regeln.

Zudem soll er gemäss Buchstabe d vorschreiben können, dass die gewonnenen Blutproben, sowie allenfalls Haar- und Nägelproben und dergleichen hinsichtlich einer die Fahreignung der betroffenen Personen herabsetzenden Sucht ausgewertet werden. Diese Untersuchungen liefern noch nicht den Beweis für die fehlende Fahreignung. Sie sind aber geeignet, Hinweise zu geben, damit die betroffenen Personen ärztlich untersucht werden können.

Ich darf hier festhalten, dass in der Kommission über die Streichung von Absatz 6 Buchstabe a diskutiert wurde. Es stellte sich die Frage, ob man diese Grenzwerte auf der Stufe Gesetz regeln soll. Die Befürworter der gesetzlichen Regelung argumentierten, dass dies im Hinblick auf das Misstrauen der autofahrenden Bevölkerung angezeigt sei. Es wurde der Antrag gestellt, in diesem Sinne Buchstabe a zu streichen und die Grenzwerte in Artikel 91 SVG aufzunehmen. Die Mehrheit der Kommission, wenn auch nur mit dem Stichentscheid des Präsidenten, folgte den Überlegungen des Bundesrates, nämlich, dass die Festlegung dieser Grenzwerte primär auf rechtsmedizinischen Erkenntnissen betreffend die Wirkung von Alkohol auf den menschlichen Organismus beruhe. Eine Verankerung auf Gesetzesstufe würde es erschweren, allfällige neue Forschungsergebnisse mit der nötigen Flexibilität zu berücksichtigen.

Die Kommission beantragt Ihnen mit 7 zu 6 Stimmen, dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

*Abs. 1–5 – Al. 1–5  
Angenommen – Adopté*

*Abs. 5bis, 6 – Al. 5bis, 6*

**Präsident** (Schmid Carlo, Präsident): Herr Stadler beantragt, Absatz 6 Buchstabe a in Absatz 5bis umzuwandeln.

**Stadler** Hansruedi (C, UR): Ich unterbreite Ihnen hier einen Antrag, erlaube mir aber folgende Vorbemerkungen: Alkoholisierte Personen fahren schlechter, riskanter und zum Teil schneller. Fahren in angetrunkenem Zustand spielt deshalb bei Unfällen mit Todesfolgen auch häufig eine Rolle – diesbezüglich gibt es nichts zu bagatellisieren. Ich persönlich habe von der Absicht des Bundesrates, den Grenzwert auf 0,5 Promille hinunterzusetzen, mit Befriedigung Kenntnis genommen. Dies ist ein klares Zeichen nach aussen, und mindestens dies sind wir den Verkehrsopfern auch schuldig. Ich persönlich unterstütze einen solchen Grenzwert auch. Wenn Sie persönlich Kontakte mit Opfern oder Angehörigen von Opfern haben, ist jede Zahl hinter dem Komma zu hoch. Legen Sie uns einen entsprechenden Antrag vor, Herr Bundesrat.

Eine andere Frage ist jedoch, auf welcher Gesetzgebungsstufe ein solcher Grenzwert festzulegen ist. Absatz 6 delegiert diese Kompetenz an den Bundesrat. Wir müssen uns fragen: Ist dies richtig? Eine Festlegung des Grenzwertes auf Gesetzesstufe wäre durchaus diskussionswürdig. Nach Artikel 164 Absatz 1 der Bundesverfassung sind alle wichtigen rechtsetzenden Bestimmungen in der Form eines Bundesgesetzes zu erlassen. Wenn wir kritisch betrachten, was das Parlament auf Gesetzesstufe so alles erlässt, kann der Festlegung der Promillegrenzwerte sicher eine bestimmte Gesetzeswürdigkeit zugesprochen werden.

Gegen eine Regelung auf Gesetzesstufe wird etwa angeführt, dass bei einem Abstimmungskampf nur dieser Punkt diskutiert würde, und zwar emotional. Dies kann aber kein Argument bei der Entscheidung der Frage sein, auf welcher Rechtsetzungsstufe eine Bestimmung zu erlassen ist. Ich lasse das Misstrauen der Autofahrenden Bevölkerung nämlich auch nicht als Argument dafür gelten, dass etwas auf Gesetzesstufe zu regeln ist. Die Diskussion auf Parlamentsstufe dürfen wir auch nicht scheuen, würden wir uns doch damit selber qualifizieren. Weiter wird geltend gemacht, dass bei einer Regelung auf Bundesratsstufe ermöglicht wird, schneller auf Forschungsergebnisse zu reagieren.

Dazu sind die zwei folgenden Punkte zu erwähnen:



1. Eine Promillegrenze ist kein Gegenstand, der dauernd angepasst werden muss.

AB 2000 S 219 / BO 2000 E 219

2. Die Verordnung betreffend die Folgeschäden des Orkans Lothar hat uns eben erst gezeigt, dass das Parlament durchaus in der Lage ist, ein Geschäft in der gleichen Session in beiden Räten zu behandeln. Fazit: Man kann allenfalls geteilter Meinung darüber sein, ob die Promillegrenze auf Gesetzesstufe zu regeln ist. Ich neige aber zur Ansicht, dass dieser Grenzwert mindestens durch das Parlament zu fixieren und festzulegen ist, d. h. auf Verordnungsstufe, wie uns dies die neue Bundesverfassung seit dem 1. Januar 2000 in Artikel 163 Absatz 1 ermöglicht. Eine solche Verordnung der Bundesversammlung unterliegt auch nicht dem Referendum.

Die vorberatende Kommission hat noch unter dem Regime der alten Bundesverfassung getagt. Damals standen nur zwei Möglichkeiten offen, nämlich eine Regelung auf Gesetzesstufe oder die Delegation an den Bundesrat. Ich habe ein gewisses Verständnis dafür, dass man – wenn auch knapp – auf eine Regelung auf Gesetzesstufe verzichtet hat. Heute bietet uns aber, wie bereits erwähnt, die neue Bundesverfassung eine neue Möglichkeit, nämlich den Verordnungsweg durch eine Verordnung der Bundesversammlung. Diese Verordnungsstufe nimmt dabei sicher auch auf die Bedenken Rücksicht, die in der Kommission geäußert wurden. Eine Verordnung der Bundesversammlung ist auch so flexibel, dass auf veränderte Verhältnisse reagiert werden kann.

Ich bitte Sie deshalb, meinem Antrag zuzustimmen. Mein Grundanliegen ist es, dass wir die Frage der sachlich richtigen Regelungsstufe ohne Rücksicht auf die politische Brisanz einer Frage beurteilen müssen.

**David Eugen (C, SG):** Ich möchte den Antrag Stadler unterstützen. Es gibt viele Regeln, die wir hier aufstellen oder die der Bundesrat vorgibt, aber es gibt wenig Regeln, die für die Bevölkerung im alltäglichen Leben von grösster Bedeutung sind. Ich behaupte, dass die Promillegrenze eine der Regeln ist, die von sehr grosser Bedeutung sind; auch deswegen, weil damit für viele Leute grosse Schmerzen verbunden sind, weil Fahren im angetrunkenen Zustand zu toten oder schwer verletzten Personen in ihrer Familie geführt hat. Für den grössten Teil der Schweizer Bevölkerung ist es sehr wichtig, wo die Promillegrenze gezogen wird – als ein Werturteil, das wir hier fällen. Wie viel ist toleriert, wo liegt die Grenze, was ist nicht mehr toleriert?

Eine so wichtige Frage muss nach meiner Meinung nicht auf Exekutiveebene – auf Verwaltungsebene – entschieden werden, sondern sie muss öffentlich und transparent ausdiskutiert, sie muss hier im Parlament entschieden werden.

Es gibt ja auch einen Streit darüber, wo diese Grenze zu ziehen ist. Es ist durchaus richtig, wenn dieser Streit auch in die öffentliche Diskussion eingeht. Es ist heute auch klar, dass wir darüber streiten, ob wir im Prinzip bei der Grenze von 0,8 Promille bleiben oder ob wir zur Grenze von 0,5 Promille übergehen sollen. Ich bin, wie Herr Stadler, Verfechter der 0,5-Promille-Grenze. Ich finde, die Erfahrungen, die mit Fahren im angetrunkenen Zustand gemacht worden sind – in der Schweiz, aber auch international –, sprechen für diese Grenze. Es gibt auch Gründe, die man dagegen anführen kann. Diese Diskussion muss politisch und öffentlich, muss im Parlament geführt werden, und nachher muss ein entsprechender Entscheid gefällt werden.

Es ist auch ganz klar, dass ein solcher Entscheid im Bewusstsein der Bevölkerung ein viel höheres Gewicht hat, als wenn er auf einer sehr tiefen Stufe gefällt wird; denn wenn der Entscheid – wie Kollege Stadler anführt – immer wieder eine Veränderung zulässt, hat er weniger Gewicht. In den Augen vieler muss eine solche Regel für längere Zeit gültig sein, deshalb muss sie auch überzeugend begründet sein.

Der einzige Grund, der dagegen angeführt werden kann, ist ein Referendumskampf. Gerade dieser Grund ist aber beim Antrag Stadler nicht stichhaltig. Wir haben ja die Delegationsnorm im Gesetz, darüber kann allenfalls im Referendumskampf gestritten werden. Aber wenn die Delegation an die Bundesversammlung erteilt ist, entscheidet die Bundesversammlung abschliessend darüber, wo die Promillegrenze festgelegt wird. Es wird also darüber keinen Referendumskampf geben.

Aus diesen Gründen finde ich den Antrag sehr klug; er ist ausgewogen, er trägt diesen Einwänden Rechnung, ermöglicht aber auch – der Bedeutung dieser Regel entsprechend – eine Entscheidungsbildung in diesem Gremium, das schliesslich Parlament heisst und für die Gesetzgebung zuständig ist.

**Gentil Pierre-Alain (S, JU):** Je vous invite à repousser la proposition Stadler, pour les raisons suivantes.

Nous sommes bien d'accord sur le fait qu'il y a la nécessité d'une transparence dans cette affaire. Comme vient de le dire M. David, ces éléments doivent être portés à la connaissance du public, parce que cette limite a une certaine importance et concerne les gens tous les jours.

Je pars de l'idée que le fait de confier cette responsabilité au Conseil fédéral ne veut pas dire que la mesure ne sera pas publique et qu'on maintiendra secrets ces éléments. Il y aura une publicité. Du point de vue de



l'information du public, le fait que cette décision soit prise par le Conseil fédéral ou par notre Assemblée ne change pas grand-chose. De toute façon, la norme sera connue.

Il me semble que la proposition Stadler heurte un principe de proportionnalité qui signifie qu'il appartient au Parlement de définir les grands principes et qu'il appartient ensuite à l'exécutif de régler les modalités d'application. Je trouve juste et légitime que notre Conseil s'occupe de la définition des principes, par exemple de décider qu'il y a deux qualifications de l'ébriété. Une qualification d'ébriété – de 0,5 à 0,8 pour mille, pour donner un exemple –, puis d'alcoolémie qualifiée car, au-delà de la limite de 0,8, on estime que la faute est plus grave. Cela relève des compétences d'un législateur. Définir dans le détail si la limite de 0,5 pour mille doit être montée à 0,6, abaissée à 0,4, ou passer de 0,8 à 0,7 me semble, par contre, relever des compétences de l'exécutif.

Notre collègue a dit tout à l'heure que "Lothar" était un bon exemple qui montrait que notre Conseil pouvait travailler vite. C'est, au contraire, un mauvais exemple. Nous n'avons pas réglé l'affaire "Lothar" en une session. Nous avons justement dit qu'on s'occupait de l'urgent en une session, et qu'on renvoyait le reste à plus tard.

Honnêtement, je crains que notre Conseil ne soit saisi régulièrement de propositions visant à discuter du taux d'alcoolémie dans le détail et que nous ne passions un temps important à savoir si nous devons placer la limite à 0,8 ou à 0,7, parce que tel pays vient de changer sa norme, parce que tel de nos voisins a décidé que ci et que ça, ou peut-être, un peu plus prosaïquement, parce qu'il s'est passé, quelques mois avant notre séance, un accident dramatique qui conduit une proportion d'entre nous à estimer que la barre doit être élevée ou abaissée.

Pour ces raisons, je vous propose de conserver dans nos compétences la détermination des deux formes d'ébriété, une forme simple et une forme aggravée, et de confier au Conseil fédéral la possibilité de définir techniquement à quel moment la faute est grave ou moins grave.

**Leuenberger** Moritz (, ): Dieser Artikel ist ja überschrieben mit "Feststellung der Fahrnfähigkeit". Es geht um die Fahrnfähigkeit. Dazu vielleicht zuerst eine Bemerkung an Frau Berger, die eingangs der Debatte gefragt hat, warum das Wort "Abhängigkeit" nirgends in diesem Gesetz vorkomme: Wir wollten eben nur auf das Kriterium abstellen, ob jemand generell fähig oder unfähig ist, ein Fahrzeug zu lenken, und nicht auf die Abhängigkeit. In der Regel mag die Abhängigkeit von einer Droge inklusive Alkohol zu Fahrnfähigkeit führen, aber eben doch nicht immer. Zum Beispiel kann man einen Quartalstrinker als abhängig bezeichnen, trotzdem kann er in der nüchternen Phase ein Auto lenken.

Oder – ich denke an einen Fall, der Ihnen nicht unbekannt sein dürfte – jemand, der täglich abends zwei Glas Rotwein trinkt, ist vielleicht auch abhängig, aber wenn er eben abends nicht Auto fährt, sondern nur tagsüber, dann soll und

AB 2000 S 220 / BO 2000 E 220

darf er trotzdem am Steuer sein. Das Kriterium der Abhängigkeit ist also etwas heikel, und deshalb wählen wir das Kriterium der Fahrnfähigkeit.

Ich ersuche Sie, den Antrag Stadler aus zwei Gründen abzulehnen:

1. Er befasst sich nur mit dem Alkohol. Da ist natürlich die Diskussion am grössten, beim Wort "Promille" denken wir immer sofort an den Alkohol im Blut; alle wissen, worum es geht. Der Artikel regelt aber auch andere Abhängigkeiten: Haschisch, harte Drogen, und dort ist das ziemlich kompliziert, denn dort fehlen bisher die exakten wissenschaftlichen Berechnungen, und das überlassen Sie dann freundlicherweise dem Bundesrat. Der Bundesrat muss sich dann auf die Wissenschaftler verlassen und sagen: Wer Haschisch in diesem oder jenem Ausmass konsumiert, der ist fahrnfähig, und wer weniger konsumiert, ist es der nicht.

Das schafft also mal eine Ungleichbehandlung zwischen verschiedenen Süchten. Das finde ich etwas merkwürdig, denn Abhängigkeit von Heroin oder Kokain kann unter Umständen im Strassenverkehr viel gefährlicher sein als Alkoholkonsum. Die Regelung des gefährlichen Drogenmissbrauchs wird dem Bundesrat überlassen, und die Regelung des weniger Gefährlichen, das aber umso mehr öffentlich diskutiert wird, will das Parlament selbst übernehmen.

2. Wir möchten die Fahrnfähigkeit wissenschaftlich festlegen und nicht politisch entscheiden lassen. Ich zweifle nicht daran, dass dieses Parlament das auch will, und zwar umso weniger, als ich jetzt mit Genugtuung gehört habe, dass Sie alle mit der 0,5-Promille-Grenze einverstanden sind.

Ich denke aber an die Grosse Kammer: Da gab es noch in der letzten Legislatur eine Partei, die sich vor allem dem Automobil verschrieben hatte. Diese sagte z. B. deutlich, sie sei gegen eine Senkung der Promillegrenze, weil dies ihrem politischen Credo entsprach. Soll diese Promillegrenze denn je nach Wahlergebnissen ein bisschen variieren? Wenn die ehemalige Auto-Partei vorwärts macht, dann steigt der Pegel, und wenn sie



verliert, sinkt er wieder; das macht mir etwas Bauchweh.

Daher finde ich es legislatorisch richtiger, wenn die Regelung dieser Frage, die eine Fachfrage und keine politische Frage sein soll, bei der Exekutive angesiedelt wird.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag Stadler .... 15 Stimmen

Dagegen .... 20 Stimmen

**Art. 57c**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1, 2*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 3*

.... sind. Er entrichtet den Kantonen angemessene Beiträge an die Erfüllung nationaler und internationaler Aufgaben.

**Art. 57c**

*Proposition de la commission*

*Al. 1, 2*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 3*

.... voisins. Il verse aux cantons des subventions appropriées pour l'accomplissement de tâches nationales et internationales.

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Absatz 3 beauftragt den Bund, die Kantone bei der Erfüllung ihrer Verkehrsinformationsaufgabe fachlich zu beraten und logistisch zu unterstützen. Selbstverständlich hat die Kommission nichts dagegen einzuwenden.

Die Kommission beantragt Ihnen jedoch, Absatz 3 dahingehend zu ergänzen, dass der Bund den Kantonen "angemessene Beiträge an die Erfüllung nationaler und internationaler Aufgaben" zu entrichten hat. Sie ist der Meinung, dass diese Aufgaben nicht aus Kantonsmitteln finanziert werden sollen.

In Absatz 3 des Entwurfes wird zwar gesagt, der Bund unterstütze die Kantone "bei der Koordinierung von Verkehrsinformationen, die über die kantonalen oder nationalen Grenzen hinaus von Interesse sind". Vorgesehen ist dabei die fachliche, logistische, nicht jedoch die finanzielle Unterstützung. Mit der anvisierten Regelung möchte sich der Bund sinnvoller- und nötigerweise das Koordinationsrecht im Sinne des Mitsprache- und Weisungsrechtes sichern, ohne aber im Gegenzug für die unumgänglichen Massnahmen die finanziellen Konsequenzen mitzutragen.

Hingegen steht fest, dass die Kantone ohne die logistische und finanzielle Mitwirkung des Bundes gar nicht oder allenfalls schlecht in der Lage wären, das neu erarbeitete Konzept "Verkehrsinformation 2000" umzusetzen. Es ist deshalb angezeigt, dass der Bund die Kosten für die Investitionen und den Betrieb übernimmt.

**Leuenberger** Moritz (, ): Dieses Anliegen haben wir im Bundesrat tatsächlich diskutiert, weil es in der Vernehmlassung schon durch die Kantone geltend gemacht wurde. Der Bundesrat hat das Begehren aus finanziellen Gründen – es geht hier also nicht um Strassenverkehrsrecht – und im Hinblick auf die Regelungen des neuen Finanzausgleichs abgelehnt.

Daher halte ich auch an der Meinung des Bundesrates fest und ersuche Sie, in diesem Fall entsprechend abzustimmen.

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission .... 28 Stimmen

Für den Antrag des Bundesrates .... 3 Stimmen

**Art. 67**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 3*

Der Bundesrat regelt die Voraussetzungen, unter welchen der Halter anstelle des versicherten Fahrzeuges und mit dessen Kontrollschildern ein anderes Fahrzeug verwenden darf. Die Versicherung gilt ausschliesslich



für das verwendete Fahrzeug. Der Versicherer kann auf den Halter Rückgriff nehmen, wenn die Verwendung nicht zulässig war.

*Abs. 4*

Aufheben

**Art. 67**

*Proposition de la commission*

*Al. 3*

Le Conseil fédéral règle les conditions dans lesquelles le détenteur peut faire usage d'un véhicule autre que celui qui est assuré en se servant des plaques de contrôle de ce dernier. L'assurance n'est valable que pour le véhicule utilisé. L'assureur a un droit de recours à l'encontre du détenteur si l'utilisation n'était pas autorisée.

*Al. 4*

Abroger

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Bei den Absätzen 3 und 4 geht es um die Einführung eines kundenfreundlichen Zulassungssystems, das in einigen Kantonen schon seit längerem praktiziert wird.

Da Motorfahrzeuge nur mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern in den Verkehr gebracht werden dürfen, muss der Halter einen Fahrzeugwechsel am Schalter des Strassenverkehrsamtes abwickeln, wenn er das neue Fahrzeug sofort benützen will. Einige Kantone tolerieren aber seit einiger Zeit die Benützung des neuen Fahrzeuges mit den bisherigen Kontrollschildern, vorausgesetzt, dass ein gültiger Versicherungsausweis vorliegt und die erforderlichen Unterlagen der Zulassungsbehörde per Post zugestellt wurden.

Diese Lösung ist kundenfreundlich. Damit werden auch unnötige Fahrten zum Strassenverkehrsamt vermieden, und der Schalterdienst wird entlastet.

Ich beantrage Ihnen, der Kommission zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

AB 2000 S 221 / BO 2000 E 221

**Art. 91**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Absatz 1: Das Fahren in angetrunkenem Zustand soll je nach Höhe der Blutalkoholkonzentration als Übertretung oder als Vergehen geahndet werden.

Absatz 2: Wer aus anderen Gründen fahrunfähig ist und im Strassenverkehr dennoch ein Fahrzeug führt, soll mit Gefängnis oder mit Busse bestraft werden.

Absatz 3: Führer von motorlosen oder schwach motorisierten Fahrzeugen werden jedoch in jedem Fall lediglich mit Haft oder Busse bestraft.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 91a**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich muss festhalten, dass bisher die Vereitelung der Blutprobe in Artikel 91 Absatz 3 SVG geregelt war. Dieser Tatbestand muss aber wegen der Differenzierung des Fahrens in angetrunkenem Zustand neu geregelt werden, da jemand, der sich vorsätzlich einer Blutprobe widersetzt, nach der alten Formulierung den gleichen Strafandrohungen gemäss Artikel 91 Absatz 1 und Absatz 2 untersteht.

Wenn die Blutprobe verweigert wird, ist ja gerade nicht bekannt, ob damit ein Vergehen oder eine Übertretung verheimlicht werden soll. Der Bundesrat ist deshalb der Auffassung, dass diese Tatbestände als Vergehen





qualifiziert werden müssen. Weiterhin als Übertretung hingegen wird die Verweigerung der Blutprobe bei Benutzung eines motorlosen oder schwach motorisierten Fahrzeuges geahndet.  
Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 94 Ziff. 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 94 ch. 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Die unabsichtlich unterlassene Anpassung an die Revision des Strafgesetzbuches vom 17. Juni 1994 wird hier nachgeholt. Auch hier beantragt Ihnen die Kommission Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 95 Ziff. 2–4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 95 ch. 2–4**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Im Randtitel wird der Hinweis auf das schwerste in diesem Artikel mit Strafe bedrohte Delikt aufgenommen, nämlich das Führen von Motorfahrzeugen trotz Ausweisentzug. Die Strafbestimmung soll verschärft und neu als Vergehen ausgestaltet werden, das mit Gefängnis oder Busse bestraft wird.

Die Kommission beantragt Ihnen, dem Entwurf des Bundesrates zuzustimmen.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 100 Ziff. 1**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 100 ch. 1**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich glaube, ich kann auf das Wort verzichten; der Artikel spricht für sich.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 104**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 3*

Aufheben

*Abs. 5*

*Mehrheit*

Unverändert

*Minderheit*





(Aeby, Gentil)  
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 104**

*Proposition de la commission*

*Al. 3*

Abroger

*Al. 5*

*Majorité*

Inchangé

*Minorité*

(Aeby, Gentil)

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Abs. 3 – Al. 3*

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: In Absatz 3 soll die Grundlage für eine eidgenössische Bussenstatistik unter der Federführung des Bundesamtes für Statistik geschaffen werden. Eine ausdrückliche Gesetzesgrundlage muss geschaffen werden, um die kantonalen Polizeiorgane zur Meldung der Ordnungsbussen zu verpflichten. Die Kommission beantragt Ihnen mit 9 zu 0 Stimmen bei 2 Enthaltungen, den Absatz zu streichen. Die Kommission ist der Meinung, dass eine Meldepflicht bezüglich der Ordnungsbussen zu einem unverhältnismässig grossen Aufwand führen würde, ohne dass dabei ein entsprechender Nutzen erzielt würde. Für diese Bestimmung besteht weder eine Notwendigkeit noch ein Bedürfnis. Zudem hat die Polizei schon heute zu wenig Personal für wirksame Verkehrskontrollen, geschweige denn für diese Meldepflicht.

*Angenommen – Adopté*

*Abs. 5 – Al. 5*

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Gemäss Absatz 5 erster Satz des geltenden Rechtes sind die Kantone dazu verpflichtet, die Namen von Fahrzeughaltern und deren Versicherern bekannt zu geben, sofern ein zureichendes Interesse glaubhaft gemacht wird.

Gemäss zweitem Satz sind die Kantone ermächtigt, das Halterverzeichnis zu veröffentlichen.

Die Mehrheit der Kommission ist hier der Meinung, dass am geltenden Recht festzuhalten ist, da das Informationsbedürfnis der Öffentlichkeit in diesem Fall gegeben ist. Die Transparenz wird durch das Verzeichnis verstärkt. Zudem wird

AB 2000 S 222 / BO 2000 E 222

das Verantwortungsbewusstsein der Lenkerinnen und Lenker durch die Veröffentlichung des Verzeichnisses erweitert.

Es gibt keinen Hinweis auf Missbrauch dieser Bestimmung. Es gibt auch keine sachlichen Gründe, auch keine Argumente bezüglich Daten- und Persönlichkeitsschutz, welche für eine Streichung dieser Bestimmung sprechen.

Zudem hat man heute schon die Möglichkeit, seinen Namen streichen zu lassen, wenn das kantonale Recht dies vorsieht.

**Gentil** Pierre-Alain (S, JU): Contrairement à l'avis de la majorité de la commission, les représentants de la minorité estiment que la publication de tels annuaires ne revêt pas un intérêt majeur. L'argument de la transparence, qui vient d'être évoqué par M. Hess, me laisse un peu sceptique.

Nous pensons au contraire que ces annuaires ont une utilité limitée. Ils servent essentiellement à satisfaire la curiosité du public et ils visent à savoir qui se trouve avec son auto, à quel endroit et à quelle heure, sans que ça soit absolument nécessaire à l'amélioration de la circulation en général, et à l'information de la population en particulier. Lorsqu'il y a des raisons évidentes d'obtenir l'adresse d'un propriétaire de voiture, par exemple quand il obstrue une rue ou qu'il est mal garé ou qu'il gêne la circulation, il est parfaitement possible de s'adresser aux autorités de police qui sont là pour ça et qui peuvent réagir avec plus d'efficacité. Cela évite



la tentation, pour la personne qui trouve qu'un véhicule est parké bizarrement, de saisir son annuaire et de téléphoner au propriétaire pour lui demander de le déplacer.

Donc, sans en faire un point central de cette révision de la loi, la minorité de la commission estime que ces annuaires ne représentent aucune utilité et qu'ils n'augmentent pas l'information de manière significative, raison pour laquelle elle vous prie de renoncer à les publier.

**Leuenberger** Moritz (, ) : Ich ersuche Sie auch, beim Entwurf des Bundesrates zu bleiben.

Beachten Sie, dass nur der zweite Satz dieses Absatzes gestrichen werden soll. Der erste Satz lautet – und der soll auch so bleiben: "Die Kantone haben, wenn ein zureichendes Interesse glaubhaft gemacht wird, die Namen von Fahrzeughaltern und ihre Versicherer bekannt zu geben."

Nun geht es nur noch darum, ob diese Nummern und die Namen der Fahrzeughalter generell in Buchform oder auf CD-ROM veröffentlicht werden können. Der Datenschutzbeauftragte hat sich dagegen gewehrt, und das, wie der Bundesrat findet, zu Recht. Der Zweck dieser Daten ist ja, dass nach einem Unfall die Haftpflichtregelung getroffen und herausgefunden werden kann, wer der Versicherer ist, wer Halter des Autos ist usw. Der Zweck dieser Daten ist auch, dass Abklärungen für ein Strafverfahren getroffen werden können.

Aber wenn diese Nummern in Buchform oder auf CD-ROM veröffentlicht werden, ist die Gefahr des Missbrauches sehr gross. Der übliche Missbrauch sieht so aus, dass vielleicht jemand mit einer Person, die er im Strassenverkehr gesehen hat und die ihm sympathisch ist, in näheren Kontakt treten will. Das kann bis hin zur sexuellen Belästigung gehen. Andere Missbrauchsarten bestehen darin, dass in Ferienorten wie Rimini durch Banden festgestellt wird, welche Automobile sich dort befinden; dann gibt es eine Rückmeldung an Einbrecherbanden in der Schweiz, die dann auf Einbruchstour gehen und in die leer stehenden Wohnungen der Fahrzeughalter einbrechen können. Mit den Daten wird auch Missbrauch für Werbung usw. betrieben.

Die Gefahr ist also sehr gross, dass diese Daten missbraucht werden. Deswegen möchten wir von deren Veröffentlichung absehen. Es gibt bereits Kantone, die das nicht mehr tun und deswegen keinen Mehraufwand haben.

**Schmid-Sutter** Carlo (C, AI) : **Präsident** (Schmid Carlo, Präsident) : War das keine Anstiftung zu einer Straftat, Herr Bundesrat?

**Leuenberger** Moritz, Bundesrat: Nein, das war eine zu einer sinnvollen Tat. (*Heiterkeit*)

*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Mehrheit .... 22 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit .... 8 Stimmen

**Art. 104b Abs. 1, 3, 4**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 104b al. 1, 3, 4**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Heute führt jeder Kanton ein eigenes Register über die Fahrberechtigungen. Diese Register enthalten Daten, die für die Kontrolle der Fahrberechtigung notwendig sind und bei jedem Kantonswechsel neu erfasst werden müssen. Dieser überflüssige Verwaltungsaufwand entfällt, wenn die Daten künftig bei der erstmaligen Erfassung in ein automatisiertes, allen Kantonen zugängliches Datensystem eingegeben werden.

Wir beantragen Ihnen Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates.

*Angenommen – Adopté*

**Art. 104c, 104d**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 104c, 104d**





*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Art. 106 Abs. 1, 4, 7, 9; Ziff. II**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Art. 106 al. 1, 4, 7, 9; ch. II**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. III**

*Antrag der Kommission*

*Abs. 1*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

*Abs. 2*

Nach den Vorschriften dieser Änderung wird beurteilt, wer nach ihrem Inkrafttreten eine leichte, mittelschwere oder schwere Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften begeht.

*Abs. 3*

Nach bisherigem Recht angeordnete Massnahmen werden nach bisherigem Recht berücksichtigt.

*Abs. 4*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. III**

*Proposition de la commission*

*Al. 1*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Al. 2*

Les dispositions de cette modification s'appliquent au conducteur qui aura commis une infraction légère, moyenne ou grave aux prescriptions sur la circulation routière après son entrée en vigueur.

*Al. 3*

La mise en oeuvre de mesures ordonnées en vertu de l'ancien droit obéit à l'ancien droit.

*Al. 4*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

AB 2000 S 223 / BO 2000 E 223

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Da die in Artikel 2 Absatz 3bis SVG als Beschwerdeinstanz vorgesehene Rekurskommission des UVEK zum heutigen Zeitpunkt noch nicht eingesetzt ist, bestimmt Absatz 1 der Übergangsbestimmungen zur Änderung des SVG, dass Verfügungen des Bundesamtes für Strassen direkt ans Bundesgericht weitergezogen werden können.

Die Kommission beantragt Ihnen mit den Änderungen in den Absätzen 2 und 3 eine klare Trennung zwischen altrechtlichen Verfahren und Verfahren nach neuem Recht, indem die nach den alten Vorschriften angeordneten Massnahmen nach altem Recht zu vollziehen sind. Demgegenüber wird nach neuen Vorschriften beurteilt, wer nach ihrem Inkrafttreten eine Widerhandlung gegen das SVG begeht.

Absatz 4 regelt, dass ein erneuter Führerausweisentzug innerhalb von fünf Jahren nach einem Warnungsentzug einen Sicherheitentzug wegen charakterlicher Nichteignung zur Folge hat. Dies lässt sich rechtfertigen, weil diesen Personen der Führerausweis bereits mehrmals entzogen werden musste.

Die Kommission beantragt Ihnen Zustimmung zu ihren Anträgen.



**Leuenberger** Moritz (, ): Ich widersetze mich den Änderungen Ihrer Kommission nicht. Aber in der Zwischenzeit ist das neue Recht in Kraft getreten, und die Rekurskommission des UVEK waltet ihres Amtes. Aber im Nationalrat werden wir dann eine saubere Lösung finden.

*Angenommen – Adopté*

**Ziff. IV**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

**Ch. IV**

*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes .... 32 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*Abschreibung – Classement*

*Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse  
gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

*Antrag der Kommission*

Die Motion 95.3400 nicht abschreiben

*Proposition du Conseil fédéral*

Classer les interventions parlementaires  
selon lettre aux Chambres fédérales

*Proposition de la commission*

Ne pas classer la motion 95.3400

**Hess** Hans (R, OW), für die Kommission: Ich habe es bereits bei der Frage von Kollege Escher erwähnt: Zum Schluss beantragt Ihnen die Kommission, mit Ausnahme der Motion Loretan Willy (95.3400, Vollzug des Strassenverkehrsrechts), die vom Ständerat am 12. Dezember 1995 und vom Nationalrat am 13. Juni 1996 überwiesen wurde, alle parlamentarischen Vorstösse abzuschreiben. Die in der Motion Loretan enthaltene Zielsetzung "Prüfung von kantonal immatrikulierten Fahrzeugen ausschliesslich durch die Kantone" wird mit der vorliegenden Revision nicht erreicht.

*Angenommen – Adopté*

*An den Nationalrat – Au Conseil national*