



K163-0758

Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen

1. Änderung der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11)

1.1 Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss (Umsetzung der Motion 14.3876 Guhl)

Artikel 2a

Absatz 1 Buchstabe c

Im geltenden Recht ist das Fahren unter Alkoholeinfluss «im Gütertransport mit schweren Motorwagen» verboten. Diese Formulierung hat in der Praxis unterschiedliche Interpretationen hervorgebracht. So ist heute vom Wortlaut her nicht klar, welche Promillegrenze gilt, wenn ein Lastwagenführer oder eine Lastwagenführerin ohne Ladung fährt. Befindet er oder sie sich dann nicht (mehr) «im Gütertransport» oder gehört die leere Rückfahrt eben doch auch zum «Gütertransport» (wie dies zum Beispiel beim Nacht- und Sonntagsfahrverbot oder bei den ARV-Bestimmungen der Fall ist)? Doch selbst wenn man dies klar unterscheiden könnte, müsste eine eindeutige Abgrenzung zwischen «Gütertransport» und «Leerfahrt» getroffen werden, was beinahe unmöglich erscheint. Sollen z.B. leere Paletten oder Befestigungsmaterial wie Zurrgurten als Transportgüter gelten? Und was wäre mit zurückgenommenem Verpackungsmaterial?

Nach der vorgeschlagenen Änderung sind diese Fragen einfach zu beantworten, weil das künftige «Alkoholverbot bei schweren Gütertransporten» grundsätzlich immer dann gelten soll, wenn ein schwerer Motorwagen geführt wird, der zum Gütertransport zugelassen ist. Es handelt sich um Lastwagen, Sattelschlepper und Traktoren mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t. Das Verbot soll generell gelten, d.h. auch wenn die Fahrzeuge keine Güter mitführen bzw. ohne Auflieger oder Anhänger unterwegs sind. Dies rechtfertigt sich nicht nur wegen den schwierigen Abgrenzungsfragen, sondern auch, weil leere schwere Motorwagen ebenso wie beladene ein hohes Betriebsgewicht aufweisen können und mit Geschwindigkeiten bis zu 80 km/h unterwegs sein können. Das Gefährdungspotential, das sich durch Masse mal Geschwindigkeit ergibt, ist kaum geringer als bei schweren Motorwagen, die Güter mitführen.

Absatz 2 Buchstabe a

Nach dem geltenden Recht werden Fahrten von Angehörigen der Feuerwehr mit schweren Motorwagen (z.B. schweren Tanklöschfahrzeugen), auf denen Güter (z.B. Löschschaum) mitgeführt werden, unter «Gütertransporte mit schweren Motorwagen» subsumiert und unterstehen damit dem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss.

Gemäss der Motion Guhl hat sich diese Regelung in der Praxis als zu einschneidend erwiesen, da bei unvorhergesehenen grösseren Rettungseinsätzen der Feuerwehren, aber auch anderer Blaulichtorganisationen (z.B. Sanität, Polizei), oft nichtdiensthabende Personen aufgebeten werden müssen. Dies kann zu Problemen führen, da diese nicht mit einem Einsatz rechnen müssen und daher im Zeitpunkt des Rettungseinsatzes möglicherweise eine Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille¹ oder mehr aufweisen. Ein Lösungsansatz wäre die Einbindung der Fahrer und Fahrerinnen in einen Pikett-

¹ In dieser Vorlage wird immer auf die geltende Blutalkoholkonzentration Bezug genommen. Ab Inkrafttreten der beweissicheren Atemalkoholprobe gelten zusätzlich zu den Blutalkoholgrenzwerten die Grenzwerte für die Atemalkoholkonzentration (0,05 mg/l).

dienst. Dies wäre für die Feuerwehren jedoch mit einem erheblichen organisatorischen und finanziellen Aufwand verbunden und würde die bereits heute nicht einfache Rekrutierung von Freiwilligen noch zusätzlich erschweren. Mit der Motion Guhl wird deshalb verlangt, dass für Personen, die zum Führen von Fahrzeugen bei unvorhergesehenen Rettungseinsätzen aufgeboden werden, obwohl sie keinen Dienst haben, die ordentliche Promillegrenze von 0,50 gelten soll. Buchstabe a schafft die geforderte Ausnahme.

Absatz 2 Buchstabe b

Vor dem Hintergrund der Umsetzung der Motion Guhl hat der Schweizerische Verband für Landtechnik das Begehren gestellt, für die Landwirtschaft ebenfalls eine Ausnahme vom Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss vorzusehen. Die Erfahrungen seit Inkrafttreten des Verbots des Fahrens unter Alkoholeinfluss auf bestimmten Fahrten bzw. mit bestimmten Fahrzeugen hätten gezeigt, dass Landwirte im Verlauf der täglichen Bewirtschaftung ihres Landwirtschaftsbetriebs im gleichen Arbeitsprozess unterschiedlichen Promillegrenzwerten unterstehen, abhängig von der Art des Fahrzeuges und dessen Einsatz. Dies schaffe Unsicherheiten. Es wird zudem vorgebracht, dass die Schaffung einer Ausnahme für Fahrten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gerechtfertigt sei, da diese Fahrzeuge nur mit geringen Geschwindigkeiten unterwegs seien. Unter Berücksichtigung dieser Argumentation und insbesondere der Tatsache, dass das mit tieferen Geschwindigkeiten einhergehende Gefährdungspotential (Masse mal Geschwindigkeit) entsprechend geringer ist, sollen deshalb neu einerseits Fahrten mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 45 km/h beträgt, andererseits aber auch Fahrten mit den übrigen Fahrzeugen mit geringer Höchstgeschwindigkeit vom Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss ausgenommen werden.

Absatz 2 Buchstabe c

Eine weitere Problemzone bilden Fahrzeuge, mit denen grundsätzlich auch Gütertransporte durchgeführt werden dürfen, deren Hauptzweck aber eine anderer ist, nämlich Arbeiten irgendeiner Art zu verrichten. Diese Fahrzeuge werden nach Artikel 13 Absatz 2 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) den «Arbeitsmotorwagen» gleichgestellt. Auch hier ergeben sich in der Praxis Schwierigkeiten. Bedeutet «gleichgestellt», dass ein Lastwagen damit zum «Arbeitsfahrzeug» wird (und somit die 0,50-Promillegrenze gilt) oder bleibt er ein Lastwagen (unter untersteht somit dem Alkoholfahrverbot)?

Da diese Fahrzeuge einen andern Hauptzweck haben als Gütertransporte, wird vorgeschlagen, die Führer und Führerinnen dieser Fahrzeuge gleich zu behandeln wie diejenigen von reinen Arbeitsmotorwagen und sie deshalb ebenfalls vom Alkoholverbot auszunehmen.

Absatz 3

Entspricht dem bisherigen Absatz 2.

1.2 Zulassung von Rundstreckenrennen mit Elektromotorfahrzeugen (Umsetzung der Motion 14.3761 Derder)

Artikel 94 Absatz 3

Die Motion Derder verlangt, für Elektromotorfahrzeuge eine Ausnahme vom Verbot für öffentliche Rundstreckenrennen vorzusehen. Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 5. Dezember 2014 in Aussicht gestellt, bei Annahme der Motion das Anliegen in der Verkehrsregelnverordnung zu verankern, was hiermit vorgeschlagen wird.

Artikel 95 Absatz 5

Der Bundesrat hat auch dargelegt, dass er den Anliegen der Verkehrssicherheit Rechnung tragen wolle. Daher wird vorgeschlagen, dass bei der Bewilligung - zusätzlich zu den bereits bestehenden Kriterien nach Artikel 52 Absatz 3 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und Artikel 95 VRV - zwingend eine Höchstgeschwindigkeit festzulegen ist. Die kantonale Bewilligungsbehörde muss zudem mittels geeigneter Auflagen sicherstellen, dass die Einhaltung der verfügbaren Höchstgeschwindigkeit kontrolliert und durchgesetzt wird. Dieses Kriterium wird heute für bewilligungspflichtige motorsportliche Veranstaltungen in der Praxis bereits gelegentlich verwendet, für Rundstreckenrennen mit Elektromotorfahrzeugen soll es zwingend erforderlich sein.

2. Änderung der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV; SR 741.31)

Artikel 58 Beitragspflicht und Bemessung

Die Vorschriften über die Finanzierung des Nationalen Versicherungsbüros (NVB) und des Nationalen Garantiefonds (NGF) schränken den Handlungsspielraum des NVB und des NGF bei der Ausgestaltung der Beiträge und bei der Überprüfung der korrekten Beitragserhebung unnötig ein. Zu diesem Schluss kommen sowohl das NVB und der NGF, welche die Höhe der Beiträge bestimmen, als auch die für die Genehmigung der Beiträge zuständige Eidgenössische Finanzmarktaufsicht (FINMA; Art. 76a Abs. 2 SVG).

Absatz 1

Der Kreis der von der Beitragspflicht ausgenommenen Fahrzeughalter- und halterinnen wird mit dem Verweis auf Artikel 76a Absatz 4 SVG neu präziser umrissen als bisher in Artikel 59 Absatz 1.

Absatz 2

Im bisherigen Recht können die Beiträge nur in Form von fixen Grundbeträgen (Pauschalbeiträgen) erhoben werden (Art. 58 Abs. 2). Dies schliesst andere Möglichkeiten aus. Eine solche Einschränkung ist aber nicht zwingend. Denkbar wären z.B. auch prozentuale, in Anlehnung an die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie bemessene Beiträge. Ein Systemwechsel wäre aber kein Grund, von der Gesamtheit der Versicherungsnehmenden höhere Beiträge zu verlangen. Mit den Beiträgen wird der Aufwand finanziert, der NVB und NGF durch die Erfüllung ihres gesetzlichen Auftrages entsteht. Dieser Aufwand ist unabhängig davon, ob die Beiträge pauschal oder in anderer Form erhoben werden.

Neu sollen die Beiträge nach anerkannten Regeln der Versicherungstechnik berechnet werden. Beaufsichtigt wird diese Berechnung wie bisher durch die FINMA, die auch das Kalkulationsschema genehmigen muss. Dadurch ist eine wirksame Finanzaufsicht gewährleistet.

Artikel 59 Erhebung der Beiträge

Absatz 1

Der erste Satz von Absatz 1 übernimmt materiell unverändert Artikel 59b Absatz 2. Der zweite Satz verpflichtet die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer zur Information der Versicherungsnehmenden über die Höhe der Beiträge. Dies dürfte bereits heute die Regel sein und bedeutet für die Versicherer daher keinen Mehraufwand.

Absatz 2

Die Berücksichtigung unterjähriger Versicherungsperioden gehört zu den anerkannten Regeln der Versicherungstechnik und kann deshalb gestrichen werden.

Neu sollen NVB, NGF und die Versicherer die Zahlungsfristen für die Ablieferung der Beiträge miteinander vereinbaren, ohne dass das Bundesrecht dazu Vorschriften erlässt.

Absatz 3

Die bisher in Absatz 3 enthaltene Zinsregelung wird ersatzlos gestrichen. Stattdessen soll hier der Inhalt von Artikel 59b aufgenommen werden, allerdings nicht mehr detailliert geregelt, sondern als generelle Pflicht zur Lieferung dessen, was erforderlich ist.

Der bisherige Absatz 4 ist rein deklaratorischer Natur und wird ersatzlos aufgehoben.

Artikel 59a Mitwirkung von Behörden

Die den Behörden auferlegten Meldepflichten sind im bisherigen Recht sehr detailliert und abschliessend geregelt. Um künftig besser auf veränderte Verhältnisse reagieren zu können, sollen die Meldepflichten offener formuliert werden.

Artikel 59b

Artikel 59b kann aufgehoben werden, da die Meldepflichten der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer neu in Artikel 59 Absatz 3 geregelt werden.

3. Änderung der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) (Erhöhung der Leistung bei der Kategorie «A beschränkt»)

Artikel 15

Absatz 2

Die Motorradkategorie A ist zweistufig: Ab 18 Jahren kann die beschränkte Kategorie A erworben werden, ab 25 Jahren die unbeschränkte. Nach zwei Jahren klagloser Fahrpraxis auf einem Motorrad der beschränkten Kategorie A wird der Führerausweis der unbeschränkten Kategorie A bereits vor dem 25. Altersjahr erteilt. An diesem Grundsatz ändern die vorliegenden Vorschläge nichts.

Im geltenden Recht beträgt die höchstzulässige Motorleistung für Motorräder der beschränkten Kategorie A 25 kW. Zudem dürfen sie ein Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg aufweisen. Demgegenüber können in der Europäischen Union (EU) mit 18 Jahren Motorräder mit einer Leistung von maximal 35 kW (Klasse A2) geführt werden. Gemäss Motosuisse hat sich die Motorradindustrie nun auf die Produktion von 35-kW-Einstiegsmodellen verlegt, so dass keine neuen 25-kW-Maschinen mehr angeboten werden können. Zwar könnten die Motorradimporteure die Motorleistung auf 25 kW selbständig herabsetzen. Dies würde allerdings die kommende «Antitampering»-Gesetzgebung unterlaufen und ist daher keine Lösung. Zur raschen Behebung dieses – insbesondere für Akteure im Motorradgewerbe – rechtsunsicheren Zustands soll mit dem vorliegenden Revisionsvorschlag eine einfache Anpassung an die EU-Vorschriften ermöglicht werden: Die Leistungsgrenzen werden an jene der EU angepasst und sollen neu 35 kW bzw. 0,20 kW/kg betragen.

Die vorgeschlagene Anhebung der Leistungsgrenze bei gleichbleibendem Mindestalter ist nicht unproblematisch, denn Motorradfahrende gehören zu jener Gruppe, die einem stark erhöhten Unfallrisiko ausgesetzt ist. Aus Sicherheitsgründen wurde deshalb im Rahmen von OPERA-3 (Projekt zur Optimierung der Fahraus- und Weiterbildung sowie Übernahme der 3. EU-Führerscheinrichtlinie²) eher für ein höheres Mindestalter plädiert. Für den vorliegenden Vorschlag spricht demgegenüber die bessere Sicherheitsausrüstung bei den neuen 35-kW-Motorrädern. Sie sind grundsätzlich mit einem ABS-System auszurüsten, was die Sturzgefahr bei starken Bremsungen erheblich vermindert. Zudem spricht auch die Gleichstellung der Schweizer Motorradfahrenden mit denjenigen der EU für den Erwerb des Lernfahrausweises ab 18 Jahren.

Die 3. EU-Führerschein-Richtlinie enthält für die beschränkte Kategorie A eine weitere Beschränkung. So dürfen die Motorräder nur von einem Motorradtyp abgeleitet sein, der höchstens die doppelte Motorleistung aufweist (also maximal 70 kW). Allerdings ist gegenwärtig völlig unklar, wie das kontrolliert werden soll, da keine entsprechenden Einträge im Fahrzeugausweis vorgenommen werden. Selbst wenn dies für neue Motorräder möglich wäre, müssten alte Fahrzeugausweise analysiert und gegebenenfalls ersetzt werden. Es wird daher vorgeschlagen, im jetzigen Zeitpunkt – wie das deutsche Recht - auf dieses Kriterium zu verzichten.

Die Anhebung der Leistungsgrenze von 25 auf 35 kW erfordert redaktionelle Anpassungen verschiedener Artikel der VZV sowie den Erlass von Übergangsbestimmungen.

Absatz 5

Anpassung der Werte an die neue Leistungsbeschränkung.

Artikel 24

Absatz 3

² Richtlinie 2006/126/EG vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein

Was für den Lernfahrausweis gilt (Art. 15 Abs. 2) gilt ebenso für den Führerausweis.

Absatz 4 Buchstabe a

Der Führerausweis für die unbeschränkte Kategorie A wird nach Bestehen der Führerprüfung mit einem Motorrad erteilt, das die Anforderungen von Anhang 12 erfüllt (Erläuterung dazu siehe unten).

Artikel 151d Absatz 7

Um zu verhindern, dass vor 2003 erteilte Führerausweise der Kategorie A1 zuerst in einen Führerausweis der Kategorie A, beschränkt auf 25 kW, umgetauscht werden müssen, bevor sie dann gestützt auf Artikel 151k Absatz 1 in die neue, auf 35 kW beschränkte Kategorie umgetauscht werden können, soll hier der direkte Umtausch ermöglicht werden. In jedem Fall muss aber beim anschließenden Erwerb der unbeschränkten Kategorie eine praktische Führerprüfung abgelegt werden.

Artikel 151k

Absatz 1

Wer einen Lernfahr- oder Führerausweis der bisherigen Kategorie A, beschränkt auf 25 kW besitzt, kann diesen prüfungsfrei in einen entsprechenden Ausweis der Kategorie A, beschränkt auf 35 kW umtauschen.

Absatz 2

Inhaber des Lernfahrausweises der Kategorie A, beschränkt auf 25 kW, müssen diesen aber nicht umtauschen und können die praktische Führerprüfung nach bisherigem Recht ablegen. Sie erhalten aber einen Führerausweis der neuen, auf 35 kW beschränkten Kategorie A.

Absatz 3

Nach zwei Jahren klagloser Fahrpraxis kann die Leistungsbeschränkung aufgehoben werden. Zu dieser Fahrpraxis wird auch die jene mit Fahrzeugen der Kategorie A, beschränkt auf 25 kW angerechnet.

Absatz 4

Wer den Lernfahrausweis nicht umtauscht, kann die Führerprüfung auch nach bisherigem Recht ablegen und muss sich nicht eigens ein Prüfungsfahrzeug, das den neuen Anforderungen entspricht, besorgen.

Anhang 12

Kategorie A (unbeschränkt)

Es wird vorgeschlagen, die gleichen Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge zu stellen, wie die EU (Hubraum von mind. 600 cm³ und Motorleistung von mind. 40 kW).

Kategorie A (beschränkt auf 35 kW).

Es wird vorgeschlagen, die gleichen Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge zu stellen, wie die EU (Hubraum von mind. 400 cm³ und Motorleistung von nicht mehr als 35 kW).