

Bundesrat im Umweltschutzgesetz (Art. 64) anzuweisen, das bestehende Ordnungsrecht zum SVG kritisch zu überprüfen und allfällige Mängel oder Lücken so rasch als möglich zu beheben. Bei den leichten Motorwagen konnten die nötigen Anpassungen bereits abgeschlossen werden (Abgasverordnung und BAV). Bezüglich der Anforderungen an die Emissionsbegrenzung bei den Abgasen von schweren Motorwagen, Motorrädern und Motorfahrrädern wurden Lücken erkannt. Sie sollen gemäss Luftreinhalte-Konzept des Bundesrats geschlossen werden. Zur Realisierung des ersten Schritts liegt dem Bundesrat bereits ein konkreter Antrag vor.

Auch das Umweltschutzgesetz weist die Kompetenz zum Erlass von Emissionsvorschriften dem Bundesrat zu. Artikel 12 sieht nämlich vor, dass die Beschränkung der Emissionen durch Festlegung von Emissionsgrenzwerten usw. auf dem Verordnungsweg erfolgen soll. Somit ist der Erlass von emissionsbegrenzenden Vorschriften nach beiden Gesetzen Sache des Bundesrats. Die einschlägigen Verordnungen werden dabei in jedem Falle den Grundsätzen beider Bundesgesetze entsprechen müssen und im besonderen mit den Anforderungen des Umweltschutzgesetzes zu harmonisieren sein. Bei dieser Sachlage besteht kein Anlass, das Strassenverkehrsrecht auf Gesetzesstufe abzuändern.

Die Kompetenznormen in Artikel 8 Absatz 2 SVG und Artikel 12 USG genügen somit, um auf dem Verordnungsweg den Interessen der Umweltschutzgesetzgebung im Strassenverkehr Nachachtung zu verschaffen. Die Motion ist daher sowohl aus rechtlichen als auch aus tatsächlichen Gründen abzulehnen.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion abzulehnen.

**Frau Grendelmeier:** Ich kann es ganz kurz machen. Wir haben heute ein paar Stunden eigentlich über all das diskutiert. Unsere Motion beinhaltet nichts anderes als das, was Frau Leutenegger Oberholzer vorgeschlagen hat, nämlich dass man das Strassenverkehrsgesetz auf die Umweltverträglichkeit hin durchkämmt und anpasst. Das Umweltschutzgesetz wäre also ein übergeordnetes Gesetz. Sie haben das abgelehnt, und damit ist diese Motion von uns aus auch erledigt.

86.572

### **Motion (Eggli-Winterthur)-Neukomm**

#### **Strassenverkehrsgesetz.**

#### **Revision von Artikel 25**

#### **Loi sur la circulation routière.**

#### **Révision de l'article 25**

#### *Wortlaut der Motion vom 24. September 1986*

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Revision von Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i des Strassenverkehrsgesetzes in dem Sinne zu unterbreiten, dass bei der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer (Chauffeurverordnung) keine nachträglichen Geschwindigkeitskontrollen aufgrund der Einlageblätter der Tachographen erfolgen dürfen.

#### *Texte de la motion du 24 septembre 1986*

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre au Parlement un projet de révision de l'article 25, 2e alinéa, lettre i, de la loi sur la circulation routière, qui préciserait que, lors du contrôle de la durée du travail et du repos des conducteurs

professionnels (ordonnance sur les chauffeurs), il est interdit d'utiliser les feuilles d'enregistrement des tachygraphes pour des contrôles de vitesse effectués après coup.

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Bratschi, Braunschweig, Bundi, Chopard, Euler, Fehr, Gloor, Hubacher, Lanz, Meyer-Bern, Nauer, Neukomm, Renschler, Rubi, Stamm Walter, Stappung, Wagner (17)

#### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Nach Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i SVG vom 19. Dezember 1958 kann der Bundesrat Geräte zur Aufzeichnung der Fahrzeit, der Geschwindigkeit und dergleichen vorschreiben. Er schreibt solche Einrichtungen namentlich zur Kontrolle der Arbeitszeit berufsmässiger Motorfahrzeugführer sowie allenfalls für Fahrzeuge von Personen vor, die wegen zu schnellen Fahrens bestraft werden.

Wenn man die Geschichte dieses Artikels kennt, weiss man, dass dieser Artikel im Parlament, von den Chauffeuren, aber auch den Arbeitgebern recht umstritten war. Die Chauffeure und ihre Vertreter verlangen durch die Einführung der Tachographen eine bessere Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften, befürchten aber, dass nach Monaten bei der Kontrolle durch die Behörden noch Fahrfehler, so u. a. auch leichte Geschwindigkeitsübertretungen, gebüsst werden.

Die Vertreter der Chauffeure, darunter der damalige Nationalrat Hermann Leuenberger, aber auch der Motionär konnten unter Berufung auf den Bundesrat und das EJPD darauf hinweisen, dass der Tachograph nur zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit diene, wobei allerdings folgende Ausnahmen gelten:

Der Tachograph kann auch als Beweismittel über die Fahrweise des Chauffeurs bei einem Verkehrsunfall beigezogen werden, oder wenn die Polizei beim Nachfahren bei Lastwagen der Ansicht ist, der Chauffeur fahre zu schnell. In beiden Fällen kann sich der Tachograph für den Chauffeur auch positiv auswirken.

Die eidgenössischen Behörden haben sich an diese Zusage gehalten und sogar immer wieder auf den erwähnten Sinn dieser Vorschrift hingewiesen. So nahm die Eidgenössische Polizeiabteilung in einem Bericht vom 31. August 1970 über «Einbau des Fahrtschreibers in Taxis mit städtischer Sonderregelung für Taxiführer – Eine Notwendigkeit oder über-spitzter Formalismus?», auf den in einem Kreisschreiben des EJPD vom 15. Oktober 1970 verwiesen wird, u. a. zu den Einwänden des Taxi- und Mietwagenhalterverbandes Stellung. Sie führte aus, dass die Befürchtung, «der Fahrtschreiber werde zu einer systematischen Kontrolle über die Einhaltung der Innerorts-Geschwindigkeit 'missbraucht', unbegründet sei. Sie hielt sodann fest, der Fahrtschreiber diene primär der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit und sei ein zweckmässiges Mittel zur Untersuchung und Bekämpfung der vielen Taxiunfälle; dagegen gehe es nicht an, «anhand der Einlageblätter des Fahrtschreibers nachträglich und systematisch die gefahrene Geschwindigkeit zu überprüfen und Taxiführer zu verzeigen, deren Fahrweise nicht zu Beanstandungen Anlass gab». Gemäss den Weisungen des EJPD vom 11. September 1972 über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr wurde der Fahrtschreiber nicht vorgeschrieben, «damit nachträglich nach Geschwindigkeitsverletzungen gesucht werden kann, die nicht anderweitig bereits festgestellt wurden», wäre dies doch «mit dem Sinn und Geist der BAV und der Chauffeurverordnung, in der das Fahrtschreibererfordernis vor dem Erlass der BAV verankert war, nicht vereinbar». Gemäss den Weisungen des EJPD vom 28. Juni 1984 über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr, welche die Weisungen vom 11. September 1972 ersetzen, darf die Fahrtschreiberaufzeichnung «nur herangezogen werden, wenn eine offensichtliche Geschwindigkeitsverletzung festgestellt wird (z. B. durch Nachfahren mit einem Fahrzeug ohne geeichten Geschwindigkeitsmesser), ohne dass ein anderes, zuverlässiges Beweismittel zur Verfügung steht. In einem solchen Fall kann das Einlageblatt als Beweismittel dienen und nötigenfalls behändigt werden».

Das Bundesgericht hat mit einem Urteil vom 26. Mai 1986 trotz diesen Auslegungen der Eidgenössischen Polizeiabteilung und den damaligen Zusicherungen des Bundesrats einen Chauffeur verurteilt, dessen Geschwindigkeitsübertretungen erst nach Monaten bei einer Ueberprüfung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften festgestellt wurden. Dabei schreibt das Bundesgericht auf Seite 10 seines Urteils folgendes:

«Es vermag allerdings nicht ganz zu befriedigen, dass gegen die Lenker der mit einem Fahrtschreiber ausgerüsteten Fahrzeuge aufgrund der bei Arbeits- und Ruhezeitkontrollen anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen gemachten Wahrnehmungen ein Strafverfahren wegen früheren Ueberschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eröffnet werden kann. Der Gesetzgeber hat diese sich aus dem strafprozessualen Legalitätsprinzip und aus dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung ergebende Konsequenz möglicherweise nicht bedacht. Es kann indessen nicht die Aufgabe des Kassationshofs sein, auf dem Weg der Rechtsprechung in bezug auf die Fahrtschreiberaufzeichnungen Ausnahmen von jenen fundamentalen strafprozessualen Grundsätzen einzuführen. Es ist vielmehr Sache des Gesetzgebers, durch ein Gesetz im formellen Sinne solche Ausnahmen zu regeln, falls er dies als wünschbar erachtet. Im übrigen bleibt es den kantonalen Behörden unbenommen, in Anwendung des allenfalls im kantonalen Strafprozessrecht geregelten Opportunitätsprinzips (siehe dazu BGE 109 IV 49/50) unter Umständen von einer Strafverfolgung wegen Ueberschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abzusehen.»

Dies zeigt, dass selbst das Bundesgericht von der heutigen Situation nicht befriedigt ist. Es dürfte daher sinnvoll sein, Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i SVG so zu ändern, dass er auch rechtlich in Ordnung ist.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 8. Dezember 1986*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 décembre 1986*

Artikel 106 Absatz 2 des Strassenverkehrsgesetzes von 1958 weist den Vollzug des Gesetzes und seiner Ausführungserlasse den Kantonen zu. Artikel 130 Absatz 3 der Verkehrszulassungsverordnung verpflichtet die kantonalen Polizeiorgane zur Durchführung regelmässiger systematischer Verkehrskontrollen. Somit obliegt die Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen der nach kantonalem Recht zuständigen Polizei. Die Durchsetzung der geltenden Geschwindigkeitslimiten bei Schwerfahrzeugen – insbesondere auf Autobahnen – bietet der Polizei indessen gewisse Schwierigkeiten. Die Berufschaffere kennen die möglichen Standorte der von der Polizei verwendeten Radargeräte und warnen sich gegenseitig mit Funk usw. Ein gesetzlicher Ausschluss oder eine Einschränkung der Heranziehung der Tachoscheiben als Beweismittel würde der Polizei die Ueberwachung der Geschwindigkeitslimiten zusätzlich erschweren.

Der Zweck des Fahrtschreibers ist in Artikel 25 Absatz 2 Buchstabe i SVG nicht abschliessend umschrieben. Der Bundesrat hat in Artikel 33 Absatz 3 BAV für bestimmte Fahrzeugarten einen Fahrtschreiber zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit und zur Abklärung von Unfällen vorgeschrieben; dies ist der primäre Sinn des Fahrtschreibers. Damit wird, so führt das Bundesgericht in einem Urteil vom 26. Mai 1986 aus, festgelegt, zu welchen Zwecken die Fahrtschreiberaufzeichnungen – unabhängig vom Vorliegen des Verdachts einer strafbaren Handlung – untersucht werden dürfen. Die zitierten Bestimmungen verbieten den Behörden somit nicht, die anlässlich einer Untersuchung der Tachoscheiben gemachten Wahrnehmungen, welche mit dem Untersuchungsgegenstand (Arbeits- und Ruhezeit, Unfall) nichts zu tun haben, ebenfalls zu beachten.

Zwar ergibt sich aus Artikel 33 Absatz 6 BAV, dass bestimmte Fahrzeuge anstelle eines Fahrtschreibers mit einem Restwegschreiber ausgerüstet sein dürfen, der lediglich die Geschwindigkeit auf der zuletzt gefahrenen, wenigstens 250 m langen Strecke aufzeichnet. Entgegen der

Ansicht des Bundesgerichts im zitierten Entscheid hat der Gesetzgeber diese Ausnahme wohl bedacht; denn sie gilt nur für Fahrzeuge, die ausschliesslich im städtischen Linienverkehr verwendet werden, und für Fahrzeuge der Feuerwehr, Sanität und Polizei, deren Führer auf dringlichen Dienstfahrten wegen Missachtung von Geschwindigkeiten nicht strafbar sind (Art. 100 Ziff. 4 SVG); zudem unterstehen die Führer dieser beiden Fahrzeuggruppen nicht der Chauffeurverordnung. Eine Gleichstellung dieser Fahrzeuge mit den üblichen Schwerfahrzeugen oder Taxifahrzeugen, die mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen, wäre sachlich nicht gerechtfertigt.

EJPD und BAP haben anlässlich der Einführung des Fahrtschreiber-Obligatoriums immer wieder betont, dass der Fahrtschreiber nicht eingeführt wurde, um damit nachträglich systematisch die gefahrene Geschwindigkeit kontrollieren zu können. Dies gilt nach wie vor.

Für den Erlass einer gesetzlichen Vorschrift, dass die anlässlich der Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen wahrgenommenen Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht verfolgt und geahndet werden dürfen, besteht aufgrund des zitierten Bundesgerichtsentscheids kein Anlass. Die Kantone haben schon bisher in Anwendung des kantonalen Strafprozessrechts, ausser in krassen Fällen, von Strafverfolgungen wegen nachträglich festgestellter Ueberschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit abgesehen. Der Gesetzgeber sollte den Polizeiorganen die Möglichkeit, in krassen Fällen die Fahrzeugführer zur Verantwortung zu ziehen, nicht aus der Hand nehmen. Das Verfahrensrecht ist zudem kantonale Domäne; der Bundesgesetzgeber sollte nicht ohne Not in das strafprozessuale Legalitäts-/Opportunitätsprinzip und den Grundsatz der freien Beweiswürdigung eingreifen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat empfiehlt, die Motion abzulehnen.

**Präsident:** Diese Motion wurde zurückgezogen und ist somit erledigt.

87.568

**Motion Graf**

**Strengere Führerausweis-Entzugspraxis**

**Retrait du permis de conduire.**

**Application plus rigoureuse**

*Wortlaut der Motion vom 30. September 1987*

Der Bundesrat wird aufgefordert, die notwendigen Grundlagen für eine strengere Führerausweis-Entzugspraxis zu schaffen.

*Texte de la motion du 30 septembre 1987*

Le Conseil fédéral est chargé d'élaborer les bases légales permettant d'appliquer de façon plus rigoureuse le retrait du permis de conduire.

*Mitunterzeichner – Cosignataire:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Der seit den siebziger Jahren anhaltende Rückgang der Zahl von bei Strassenverkehrsunfällen verletzten und ums Leben gekommenen Personen ging 1986 in eine Zunahme über. Gleichzeitig wird auch mancherorts eine schlechtere Fahrdisziplin und eine aggressivere Fahrweise festgestellt. Diese Erscheinungen veranlassen uns, der Sicherheit im Strassenverkehr höhere Beachtung zu schenken. Sie sollten uns

## **Motion (Eggli-Winterthur)-Neukomm Strassenverkehrsgesetz. Revision von Artikel 25**

## **Motion (Eggli-Winterthur)-Neukomm Loi sur la circulation routière. Révision de l'article 25**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	08
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.572
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1988 - 15:00
Date	
Data	
Seite	222-223
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 167

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.