



K163-0758

Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Verordnungsänderungen

1. Änderung der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) vom 27. Oktober 1976

Ersatz von Ausdrücken

Künftig wird an Stelle der Begriffe «Zulassungsbehörde» und «Behörde» im ganzen Erlass einheitlich der Begriff «kantonale Behörde» verwendet. «Kantonale Behörde» schliesst die Administrativmassnahmenbehörden ein. Auch diese werden - wie die Zulassungsbehörden - mit Fragen der Fahreignung konfrontiert.

Artikel 7

Absatz 1^{bis}

Wird aus Anhang 1 VZV hierher transferiert, weil dieser neben den medizinischen Mindestanforderungen keine anderen Vorschriften enthalten soll.

Absatz 3

Für den Entscheid, ob von den medizinischen Mindestanforderungen abgewichen werden darf, genügt eine fachärztliche (punktuelle) Untersuchung – im Gegensatz zur heute in der Praxis oft vertretenen Meinung – nicht. Zum Beispiel kann der Augenarzt oder die Augenärztin zwar die Sehschärfe beurteilen. Wenn aber der betroffene Ausweisinhaber oder die betroffene Ausweisinhaberin gleichzeitig ein verlangsamtes Auffassungsvermögen hat, weil er oder sie an Parkinson leidet, kann die Fahreignung nur im Rahmen einer gesamtheitlichen verkehrsmedizinischen Untersuchung beurteilt werden. Ärzte und Ärztinnen, die solche Untersuchungen durchführen wollen, müssen mindestens die Bewilligung der Ausbildungsstufe 3 besitzen (Art. 47 Abs. 2 Bst. c E-VZV).

«Insgesamt nicht beeinträchtigt» ist die körperliche und psychische Leistungsfähigkeit einer Person auch, wenn sie zwar medizinische Mindestanforderungen nicht erfüllt, die Defizite (z.B. ungenügende Sehschärfe) aber kompensieren kann (z.B. indem sie beim Führen von Motorfahrzeugen eine Brille oder Kontaktlinsen trägt). In solchen Fällen verfügt die kantonale Behörde die erforderlichen Auflagen (Art. 24d VZV).

Artikel 9

Absatz 1

Für die summarische Prüfung des Sehvermögens ist keine Bewilligung in verkehrsmedizinischen Belangen notwendig. Das Sehvermögen soll von einem zur selbständigen Berufsausübung berechtigten Arzt oder einer zur selbständigen Berufsausübung berechtigten Ärztin geprüft werden. Der Begriff «Arzt» muss entsprechend angepasst werden. Die Anerkennung von ausländischen Diplomen richtet sich nach dem Medizinalberufegesetz (MedBG; SR 811.11). Ausländische Diplome für Augenoptiker und Augenoptikerinnen können in der Schweiz ebenfalls anerkannt werden.

Diplomierte Augenoptiker/innen sind Fachleute für die Korrektur von Fehlsichtigkeiten. Sie sind dazu ausgebildet, das Sehvermögen ihrer Kundschaft zu messen und bei Bedarf die Verträglichkeit von Kontaktlinsen zu testen. Nach eingehender Analyse und Beurteilung bestimmen sie die Korrektionswerte (Brillenrezept) oder passen die Kontaktlinsen an. Angesichts der fachlichen Qualifikation kann

auf die im bisherigen Recht vorgeschriebene Anerkennung durch die kantonale Behörde verzichtet werden.

Neu wird verlangt, dass der Arzt/die Ärztin oder der Augenoptiker/die Augenoptikerin in der Schweiz tätig ist. Wer im Ausland eine Ausbildung zum Arzt/zur Ärztin oder zum Augenoptiker/zur Augenoptikerin abgeschlossen hat und den Beruf in der Schweiz ausüben will, muss um die Anerkennung (Gleichwertigkeit) seines Berufsabschlusses oder um dessen Niveaubestätigung (Zuordnung des ausländischen Abschlusses zur entsprechenden schweizerischen Bildungsstufe) bei der Medizinalberufekommission (Art. 15 MedBG) ersuchen. Damit wird gewährleistet, dass alle Ärzte/Ärztinnen und Augenoptiker/innen, die summarische Sehtests bei Motorfahrzeugführenden durchführen, eine vergleichbare Fachausbildung absolviert haben (Qualitätssicherung).

Die zwei letzten Sätze im geltenden Recht werden aus systematischen Gründen in Absatz 2 verschoben.

Absatz 2

Im geltenden Recht wird bei Personen, die sich um eine berufsmässige Ausweiskategorie bewerben, zusätzlich das Stereosehen und die Pupillenmotorik kontrolliert. Darauf kann aber aus den folgenden Gründen verzichtet werden:

Das Stereosehen ist nur für Aktivitäten im Nahbereich von Bedeutung. Es reicht allenfalls bis zum Ende der Kühlerhaube. Danach setzt das Raumsehen ein. Damit scheidet das Stereosehen als bedeutsame Sehfunktion für den Verkehrsraum aus.

Bei der Prüfung der Pupillenmotorik wird festgestellt, ob beide Pupillen entweder übermässig verengt (Miosis) oder übermässig erweitert (Mydriasis) sind. Berufschaffende und -chaffende werden vor der Erteilung eines Lernfahr- oder Führerausweises oder einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport von der kantonalen Behörde zur Untersuchung durch einen speziell ausgebildeten Arzt oder eine speziell ausgebildete Ärztin aufgebeten (vgl. Art.11a Abs. 1 Bst. a und b E-VZV). Bei dieser Untersuchung werden die Gesundheitsmängel, die zu einer Miosis oder einer Mydriasis führen, auch entdeckt. Der bisherige Absatz 2 Buchstabe b beinhaltet somit eine Doppelspurigkeit, die mit dieser Revision aufgehoben werden soll.

Absatz 3

Es wird präzisiert, dass der Zeitpunkt der Einreichung des Gesuchs massgeblich ist.

Artikel 11

Absatz 2^{bis}

Das Formular in Anhang 3 des geltenden Rechts entspricht nicht den Bedürfnissen der Praxis, wenn der kantonalen Behörde lediglich das Ergebnis einer augenärztlichen Untersuchung mitgeteilt werden soll. Dafür soll es künftig ein separates Formular geben.

Absatz 4

Neu muss der untersuchende Psychologe oder die untersuchende Psychologin eine Bewilligung der kantonalen Behörde besitzen.

Zudem wird präzisiert, dass der Zeitpunkt der Einreichung des Gesuchs massgeblich ist.

Artikel 11a

Neu wird klar definiert, wer die Untersuchungen durchführen darf.

Überschrift

Künftig gilt jeder Arzt oder jede Ärztin, der oder die eine Bewilligung für die Durchführung von verkehrsmedizinischen Untersuchungen besitzt, als «Vertrauensarzt» der kantonalen Behörde. Der Begriff «Vertrauensarzt» soll aber in der Überschrift – analog zur Überschrift von Artikel 27 E-VZV – nicht mehr verwendet werden. Zudem soll der unspezifische Sammelbegriff «Spezialuntersuchungsstelle» künftig nicht mehr verwendet werden.

Absatz 1

Berufschauffeure und -chauffeusen sollen durch einen Arzt oder eine Ärztin, der oder die mindestens die Bewilligung der Stufe 2 besitzt, untersucht werden.

Absatz 2

Die Untersuchung bei körperbehinderten oder über 65-jährigen Bewerbenden um einen Lernfahr- oder Führerausweis einer nicht berufsmässigen Ausweiskategorie soll von einem Arzt oder einer Ärztin mit mindestens einer Bewilligung der Stufe 3 durchgeführt werden, weil mehr verkehrsmedizinisches Wissen notwendig ist als bei jüngeren Bewerbenden oder Bewerbenden ohne Körperbehinderung.

Absatz 3

Während der untersuchende Arzt oder die untersuchende Ärztin auf dem heutigen Formular zur Meldung des Untersuchungsergebnisses an die kantonale Behörde (Anh. 3 VZV) nur angeben muss, ob die betreffende Person (evtl. unter Auflagen) fahrgeeignet ist oder nicht, besteht neu (Formular in Anh. 3 E-VZV, Ziff. 2) ausdrücklich die Möglichkeit, der kantonalen Behörde zu empfehlen, dass die definitive Beurteilung durch einen Arzt oder eine Ärztin mit einer Bewilligung der Stufe 3 oder 4 durchgeführt wird. Damit wird das Risiko vermindert, dass ein untersuchender Arzt oder eine untersuchende Ärztin sich dem Zwang ausgesetzt sieht, der kantonalen Behörde eine abschliessende Empfehlung betreffend Fahreignung abzugeben, obwohl er oder sie z.B. wegen eines langjährigen Arzt-Patientenverhältnisses befangen oder sein Untersuchungsergebnis nicht schlüssig ist.

Absatz 4

Mit dem Formular nach Anhang 3 teilt der Arzt oder die Ärztin der kantonalen Behörde mit, ob die betreffende Person «fahrgeeignet», «fahrgeeignet unter Auflagen» oder «nicht fahrgeeignet» ist. Lautet das Ergebnis «fahrgeeignet unter Auflagen», muss die kantonale Behörde wissen, ob – und mit welchen Mitteln – die Einhaltung der Auflage ärztlich kontrolliert werden muss. Der Zeitpunkt einer allfälligen zusätzlichen Kontrolluntersuchung muss angegeben werden, damit klar ist, in welchem zeitlichen Verhältnis der Verlaufsbericht und die zusätzliche Kontrolluntersuchung stehen. Beispiele: Das Ergebnis der zusätzlichen Kontrolluntersuchung ist zusammen mit dem Verlaufsbericht einzureichen. Der Verlaufsbericht ist nach einem halben Jahr einzureichen, wohingegen die zusätzliche Kontrolluntersuchung nach einem Jahr stattzufinden hat.

Mit welchen Mitteln die Einhaltung der Auflage nach dem ersten Verlaufsbericht / der zusätzlichen Kontrolluntersuchung ärztlich kontrolliert wird, ergibt sich aus dem Formular in Anhang 3 (Resultat der ärztlichen Fahreignungsuntersuchung, Ziff. 6), und muss daher in Absatz 4 nicht weiter geregelt werden.

Ein Vertrauensarzt oder eine Vertrauensärztin darf zwar einer amtlichen Behörde grundsätzlich keine medizinischen Daten (Verlaufsbericht) mitteilen, da er oder sie an das Arztgeheimnis gebunden ist. Die minimale Auskunft, zu der er oder sie verpflichtet werden kann, ist, ob jemand fahrgeeignet ist oder nicht. Weitere Auskünfte darf er oder sie nur mit Zustimmung der betreffenden Person geben. Im Anwendungsbereich des Strassenverkehrsrechts darf aber davon ausgegangen werden, dass die betreffenden Ausweisinhaber/innen der Bekanntgabe ihrer medizinischen Daten zustimmen, weil sie sich den Verfahrensschritten, die für die Erteilung des Führerausweises oder der Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport vorgeschrieben sind (z.B. Verlaufsbericht) freiwillig unterziehen.

Absatz 5

«Epileptiker» ist eine veraltete Bezeichnung. Da es weder einen «Spezialarzt für Epilepsie» noch einen «Facharzt für Epilepsie» gibt, muss auch diese Formulierung angepasst werden.

In der Praxis wird in der Regel ein Formular der Schweizerischen Liga gegen Epilepsie verwendet. Der ärztliche Bericht sollte alle Bestandteile dieses Formulars enthalten.

Artikel 11a^{bis}

Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe e SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 verlangt vom Bundesrat, das Vorgehen bei Zweifeln an der Fahreignung zu regeln.

Artikel 11a^{ter}

Ein negatives Untersuchungsergebnis kann für Bewerbende um einen Lernfahrausweis, einen Führerausweis oder eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport weitreichende Konsequenzen haben. Im aus ihrer Sicht schlimmsten Fall dürfen sie kein Motorfahrzeug führen. Daher müssen sie eine zusätzliche Untersuchung bei einem anderen Arzt oder einer anderen Ärztin verlangen können. Es handelt sich um die gleiche Regelung wie bei einem nicht akzeptierten Untersuchungsergebnis einer periodisch vorgeschriebenen verkehrsmedizinischen Untersuchung (Art. 27^{ter} Abs. 1 E-VZV).

Artikel 11b**Absatz 1 Buchstaben a, b und c**

Grundsätzlich (Bst. a und c) ist bei allen Verdachtsgründen fehlender Fahreignung in einem ersten Schritt eine medizinische Untersuchung anzuordnen. Der Gutachter oder die Gutachterin beurteilt die verkehrsmedizinische Relevanz einer Krankheit und entscheidet zuhanden der kantonalen Behörde, ob allenfalls weitere spezielle Abklärungen (z. B. verkehrspsychologische Untersuchung, Kontrollfahrt, Funktionsprobe) für den definitiven Entscheid betreffend Fahreignung notwendig sind.

Von diesem Grundsatz ausgenommen sind die Fälle (Bst. b), in denen von Beginn an eine charakterliche Problematik im Vordergrund steht. Hier kann die betroffene Person direkt an einen Verkehrspsychologen oder eine Verkehrspsychologin zur Begutachtung überwiesen werden. Diese müssen von der kantonalen Behörde zugelassen sein, d.h. eine Bewilligung nach Artikel 51 E-VZV erhalten haben.

Der Begriff «medizinisch» in Buchstabe a schliesst auch die «psychische Eignung» ein, die im bisherigen Recht in Buchstabe b am falschen Ort geregelt war.

Der Begriff «psychische Eignung» in Buchstabe b ist «medizinische Eignung» und damit vom neu formulierten Buchstaben a abgedeckt. Die «psychiatrische Untersuchung» in Buchstabe b ist Teil der Medizin und gehört daher ebenfalls in den Buchstaben a. Dies soll im neuen Recht korrigiert werden.

Absatz 1 Buchstabe d

Nur formelle Änderung gestützt auf die Änderung vom 19. Dezember 2008 des Schweizerischen Zivilgesetzbuches¹, die am 1. Januar 2013 in Kraft getreten ist. Dabei ist an die Stelle der Vormundschaft, der Beiratschaft und der Beistandschaft für Erwachsene das einheitliche Rechtsinstitut der Beistandschaft getreten. Bei Minderjährigen blieb die Vormundschaft auch im neuen Recht erhalten. Das Nachfolgeinstitut der vormaligen «Entmündigung» ist die «umfassende Beistandschaft»².

Absatz 2

Nur formelle Änderung, vgl. die Erläuterungen zur Überschrift von Artikel 11a E-VZV.

Artikel 11c Absatz 3

Der Begriff «medizinisch» im geltenden Recht ist unpräzis. Welche medizinischen Gutachten gemeint sind, soll im neuen Recht besser zum Ausdruck kommen, indem die Verfassenden (Ärzte und Ärztinnen mit einer Bewilligung der Stufen 1 – 4) ergänzt werden. Zusätzlich zu den Gutachten müssen die ärztlichen Berichte in die Vorschrift aufgenommen werden (vgl. Art. 11a Abs. 2^{bis} E-VZV: «Verlaufsbericht» und Art. 11a Abs. 5 E-VZV: «Bericht eines Facharztes mit Weiterbildungstitel Neurologie»).

Damit der Artikel sprachlich sauber aufgebaut ist, soll auch der Begriff «verkehrspsychologische» (Gutachten) im geltenden Recht gestrichen und stattdessen die Personen erwähnt werden, die verkehrspsychologische Gutachten erstellen.

Künftig bezeichnet die kantonale Behörde die Untersuchungsstellen, indem sie die Bewilligung der Ausbildungsstufen 1, 2, 3 oder 4 (zur Durchführung von verkehrsmedizinischen Fahreignungsuntersuchungen) oder die Bewilligung nach Artikel 52 E-VZV (zur Durchführung von verkehrspsychologischen Fahreignungsuntersuchungen) erteilt. Der Satzteil «einer von der kantonalen Behörde bezeichneten Untersuchungsstelle» wird entsprechend ersetzt.

¹ <http://www.admin.ch/ch/d/as/2011/725.pdf>.

² Botschaft vom 28. Juni 2006 zur Änderung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Erwachsenenschutz, Personenrecht und Kindesrecht): <http://www.admin.ch/ch/d/ff/2006/7001.pdf>.

Neu sollen die Gutachten und Berichte nur noch anerkannt werden müssen, wenn sie nicht älter als drei Monate sind. Damit wird bei den Anerkennungs dauern eine Übereinstimmung mit Artikel 11 Absatz 4 VZV (Gesuch um einen Lernfahrausweis nach der Annullierung des Führerausweises auf Probe) erreicht.

Artikel 24b

Absatz 1

Heute werden alle besuchten Kurse im SARI (System für Administration, Registrierung und Information) der Vereinigung der Strassenverkehrsämter registriert. Deshalb verzichten in der Praxis einige Kantone auf das Einreichen der Bescheinigung auf dem Gesuchsformular nach Anhang 4a. Der neu vorgeschlagene dritte Satz trägt diesem Vorgehen Rechnung. Die Kantone sollen aber heute noch nicht dazu verpflichtet werden, auf die Einreichung der Bescheinigung auf dem Gesuchsformular zu verzichten.

Absatz 2

Nach dem geltenden Recht müssen Inhaber/innen eines Führerausweises auf Probe, die die Weiterbildung während der Probezeit nicht besucht haben, die Weiterbildung in einer Nachfrist von drei Monaten nachholen. Nach dem Ablauf der dreimonatigen Nachfrist kann die Weiterbildung nur noch gestützt auf eine Ausnahmeverfügung des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) nachgeholt werden (Art. 150 Abs. 6 VZV).

Gestützt auf die praktischen Erfahrungen ist die Nachfrist zu knapp bemessen. Eine Verlängerung durch das ASTRA ist zudem nur in absoluten Härtefällen möglich, d.h. wenn das Versäumnis des Kursbesuchs nicht im Verschulden des Ausweisinhabers oder der Ausweisinhaberin liegt (z.B. bei längeren Krankheiten, schweren Verletzungen, langen Studienaufenthalten im Ausland) oder wenn die Person durch die erneute Ausbildung und Prüfung stark betroffen ist (z.B. mangelnde Sprachkenntnisse, so dass die Theorieprüfung nicht bestanden werden kann). Die Verweigerung des nachträglichen Kursbesuches kann somit sehr harte Konsequenzen haben, nämlich den Ausschluss über längere Zeit vom motorisierten Individualverkehr und dies auch dann, wenn keinerlei Widerhandlungen vorliegen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist diese Strenge nicht notwendig, denn die Neulenkenden dürfen bis zum Nachholen der Weiterbildung nicht fahren. Aus diesen Gründen schlagen wir vor, dass die «reguläre» Nachfrist auf zwei Jahre ausgedehnt wird. Dadurch könnten ohne manchmal schwierig zu erbringende Begründung viele unnötige Härtefälle vermieden werden.

Artikel 24f Absatz 2 Satz 3

Im dritten Satz wird der offene Ausdruck «in der Regel» durch den klaren Hinweis auf den vorbehaltenen Artikel 24h Absatz 2 E-VZV ersetzt.

Artikel 24g Absatz 2

Mit dem Inkrafttreten der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV; SR 741.521) am 1. September 2009 wurde die Mindestausbildung für Lastwagenführende durch die Prüfung zum Erwerb des Fähigkeitsausweises für den Gütertransport ersetzt. Seither wird das Mitführen des Fähigkeitsausweises in Artikel 10 Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01) vorgeschrieben. Der zweite Absatz von Artikel 24g ist daher gegenstandslos und kann aufgehoben werden.

Artikel 24h

Führerausweise sind grundsätzlich unbefristet gültig. Der Bundesrat kann aber für Personen mit Wohnsitz im Ausland Ausnahmen vorsehen (Art. 15c Abs. 1 und 2 SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012). Wir schlagen vor, dass der Bundesrat von dieser Möglichkeit in Artikel 24h Gebrauch machen soll.

Absatz 1

Berufsmässige Chauffeure und Chauffeusen mit Wohnsitz im Ausland, die in der Schweiz immatrikulierte Motorfahrzeuge führen, müssen sich der periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchung unterziehen. Wegen des fehlenden Wohnsitzes in der Schweiz können die Aufgebote zur Untersuchung aber oft nur schwer zugestellt und so die medizinische Abklärung in der Praxis nicht immer

durchgesetzt werden. Weil die regelmässige Abklärung der Fahreignung bei Berufsfahrer und -fahrerinnen für die Strassenverkehrssicherheit wichtig ist, soll auf Antrag der Kantone der Führerausweis bei ausländischem Wohnsitz befristet werden. Mit der Befristung muss der ausländische Chauffeur oder die ausländische Chauffeuse nun selber besorgt sein, die verkehrsmedizinische Untersuchung rechtzeitig zu besuchen, ansonsten sein oder ihr Ausweis verfällt.

Absätze 2 und 3

In einzelnen Staaten können aus dem Ausland zugezogene Personen keinen nationalen Führerausweis im Umtauschverfahren erwerben. Stattdessen wird ihnen gestattet, den ausländischen Führerausweis weiter zu verwenden. Geht dieser verloren oder wird er zerstört, besitzt die betreffende Person keinen Führerausweis mehr. Die Bestätigung über die in der Schweiz erworbenen Fahrberechtigungen, welche die Zulassungsbehörde des ehemaligen Wohnsitzkantons ausstellen dürfte, wird im Ausland häufig nicht anerkannt. In diesen Fällen soll der ehemalige Wohnsitzkanton einen befristeten Führerausweis ausstellen dürfen.

Gliederungstitel vor Artikel 26 und Einleitungssatz zu Artikel 27 Absatz 1

Artikel 25 Absatz 3 Buchstaben e und f SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 ermächtigen den Bundesrat, Vorschriften über die Durchführung von «Fahreignungsuntersuchungen» zu erlassen. Aus formellen Gründen wird daher der Begriff «Kontrolluntersuchungen» durch «periodische Fahreignungsuntersuchungen» ersetzt.

Artikel 27

Absatz 1 Buchstaben a und b

Nur redaktionelle Änderungen.

Absatz 1 Buchstabe c

In der Praxis müssen sich Motorfahrzeugführende nicht nur nach schweren Unfallverletzungen oder nach schweren Krankheiten vom Vertrauensarzt oder von der Vertrauensärztin der kantonalen Behörde untersuchen lassen. Diese Pflicht gilt auch für Motorfahrzeugführende mit schweren Unfallverletzungen oder schweren Krankheiten. Die Formulierung im geltenden Recht («nach schweren Unfallverletzungen oder schweren Krankheiten») kann bei wortwörtlicher Interpretation aber auch dazu führen, dass sich Motorfahrzeugführende mit schweren Unfallverletzungen oder Krankheiten keinen periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchungen unterziehen müssen. Buchstabe c wird entsprechend präzisiert.

Absatz 2

Heute können die kantonalen Behörden die periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchungen der über 70-Jährigen an Vertrauensärzte oder -ärztinnen (Amtsärzte/Amtsärztinnen) oder an die behandelnden Ärzte und Ärztinnen (Hausärzte/Hausärztinnen) übertragen. Diese Unterscheidung ist künftig nicht mehr massgebend. Entscheidend ist vielmehr, dass die periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchungen künftig schweizweit anhand objektiver und standardisierter Kriterien und durch entsprechend ausgebildete Fachpersonen (Arzt oder Ärztin mit mindestens der Bewilligung der Stufe 1, vgl. Art. 47 Abs. 2 Bst. a i.V.m. Art. 48 Abs. 1 E-VZV) durchgeführt werden. Um die Hausärzte und Hausärztinnen von ihrem Interessenkonflikt zu entlasten, sollen spezialisierte Zweituntersuchungsstellen (Ärzte/Ärztinnen, die mindestens eine Bewilligung der Stufe 3 besitzen) geschaffen werden. Die Hausärzte und Hausärztinnen hätten dann bei Zweifeln an der Fahreignung in allen Kantonen die Möglichkeit, die zu untersuchende Person an eine solche Stelle zu überweisen (Art. 27a Abs. 1 E-VZV und Art. 47 Abs. 2 Bst. c Ziff. 4 i.V.m. Art. 48 Abs. 3 E-VZV).

Künftig soll die Übertragung der periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchungen von Motorfahrzeugführenden mit oder nach schweren Unfallverletzungen oder schweren Krankheiten an den behandelnden Arzt oder die behandelnde Ärztin nur noch zulässig sein, wenn letzterer oder letztere mindestens Inhaber/in der Bewilligung der Stufe 3 ist (Art. 47 Abs. 2 Bst. c Ziff. 3 i.V.m. Art. 48 Abs. 3 E-VZV).

Absatz 3 Buchstabe a

Gestützt auf Artikel 15c Absatz 3 SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 könnte die kantonale Behörde die Gültigkeitsdauer des Führerausweises bei allen Personen befristen, bei denen die Fahreignung wegen bestehender Beeinträchtigungen häufiger kontrolliert werden muss. Wir schlagen vor, dass die kantonale Behörde nur bei solchen Personen von der Kompetenz Gebrauch machen darf, bei denen keine Gewähr besteht, dass sie sich freiwillig dem strengeren Untersuchungsrythmus unterziehen.

Absatz 3 Buchstabe b

Neu wird präzisiert, dass die kantonale Behörde nicht ohne Weiteres «in anderen Fällen» periodische verkehrsmedizinische Untersuchungen anordnen kann. Vielmehr muss die Anordnung einer periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchung aus Gründen, die in Absatz 1 nicht aufgezählt werden, sachlich gerechtfertigt sein. Beispiel für Anwendungsfälle aus der Praxis: Die kantonale Behörde veranlasst bei einem über 70-jähriger Ausweisinhaber auf Grund einer ärztlichen Meldung (Verlaufsbericht nach Anh. 3, Ziff. 6.1) eine nächste verkehrsmedizinische Untersuchung vor der normalen Frist nach VZV.

Absatz 4

Die Formulare sind neu gestaltet, vgl. die Erläuterungen zu den Anhängen 2 und 2a.

Absatz 5

Neu ist, dass das Ergebnis einer augenärztlichen Untersuchung mit einem Formular nach Anhang 3a bekannt zu geben ist. Diese Regelung stellt sicher, dass nicht alle betroffenen Personen für die Überprüfung des Sehvermögens zum Augenarzt oder zur Augenärztin müssen. Wenn zum Beispiel der behandelnde Arzt oder die behandelnde Ärztin eine kantonale Bewilligung für die Durchführung von Fahreignungsuntersuchungen besitzt, überprüft er oder sie auch das Sehvermögen und hält seine oder ihre Beurteilung in einem Formular nach Anhang 3 fest. Sollte aber wegen eines unklaren Befundes eine augenärztliche Untersuchung notwendig sein, so wäre das Ergebnis dieser Untersuchung auf einem Formular nach Anhang 3a einzureichen.

Absatz 6

Es wird präzisiert, dass der Umfang einer verkehrsmedizinischen Untersuchung ausgedehnt oder eingeschränkt werden kann.

Die Formulare sind neu gestaltet, vgl. die Erläuterungen zu den Anhängen 2, 2a und 3.

Absatz 7

(Unverändert. Wird nur der Vollständigkeit wegen aufgeführt.)

Artikel 27^{bis}

Absatz 1

Am häufigsten werden über 70-jährige Ausweisinhaber/innen untersucht. Führt eine Untersuchung zu keinem eindeutigen Ergebnis oder möchte der untersuchende Arzt oder die untersuchende Ärztin einem langjährigen Kunden die negative Botschaft nicht selber eröffnen, wird vorgeschlagen, dass eine Zweituntersuchung durch einen Arzt oder eine Ärztin mit Bewilligung der Stufe 3 durchgeführt wird.

Absatz 2

Regelt das Verfahren bei einem nicht eindeutigen Untersuchungsergebnis in allen Fällen, die nicht unter Absatz 1 (über 70-jähriger Ausweisinhaber/innen) fallen.

Absatz 3

Können die Zweifel nach den Absätzen 1 und 2 nicht ausgeräumt werden, muss die kantonale Behörde eine verkehrsmedizinische Untersuchung durch einen Arzt oder eine Ärztin mit dem Fachtitel «Verkehrsmediziner SGRM» anordnen.

Absätze 4 und 5

Vgl. Erläuterungen zu Artikel 11a^{bis} Absätze 2 und 3 E-VZV.

Artikel 27^{ter}

Absätze 1 und 2

Das Ergebnis einer Fahreignungsuntersuchung kann sehr weitreichende Konsequenzen für die betroffenen Ausweisinhaber/innen haben. Im für sie schlimmsten Fall dürfen sie kein Motorfahrzeug mehr führen. Die untersuchten Ausweisinhaber/innen müssen daher die Möglichkeit haben, eine Untersuchung durch einen Arzt oder eine Ärztin mit einer höheren Ausbildungsstufe (bzw. ein Obergutachten) zu verlangen, wenn sie mit dem Ergebnis einer periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchung nicht einverstanden sind.

Artikel 27^{quater}

Absatz 1

Bei körperbehinderten Menschen ist es längst üblich, ihre Mobilität wenn immer möglich zu erhalten, indem die kantonalen Behörden zum Beispiel (umfangreiche) technische Fahrzeuganpassungen bewilligen. Solche Spielräume stünden ihnen nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsrechts auch bei anderen medizinisch bedingten Defiziten zur Verfügung, werden aber in der Praxis nicht von allen Kantonen ausgeschöpft. In der Verordnung soll deshalb der Anspruch der Ausweisinhaber und Ausweisinhaberinnen auf Prüfung der im Absatz 2 aufgelisteten Beschränkungen als mildere Alternative zur gänzlichen Aufhebung der Fahrberechtigung erwähnt werden. Voraussetzung für eine Prüfung ist ein befürwortendes Zeugnis eines Arztes der Stufe 3.

Absatz 2

Neu sollen die kantonalen Behörden den Führerausweis gegebenenfalls mit den im konkreten Fall sinnvollen Beschränkungen versehen dürfen.

Zulässig sind:

- örtliche Beschränkungen: z.B. auf eine bestimmte Strecke oder ein bestimmtes Rayon;
- zeitliche Beschränkungen: z.B. Verbot von Nachtfahrten;
- die Beschränkung auf bestimmte Strassentypen, z.B. nur Neben- oder Hauptstrassen (Verbot von Autobahnfahrten);
- die Beschränkung auf bestimmte Fahrzeugarten, z.B. nur Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h oder weniger;
- die Beschränkung auf individuell angepasste oder ausgestattete Fahrzeuge, z.B. nur Fahrzeug mit Automatikgetriebe, Rückfahrkamera, Bremsassistent usw.

Gliederungstitel vor Artikel 28

In Ziffer 131 werden die Fahreignungsuntersuchungen, die gestützt auf Artikel 15d Absatz 1 SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 in diesen Abschnitt aufgenommen werden, ergänzt.

Artikel 29 Absatz 1

Nach dem geltenden Recht kann eine Kontrollfahrt nicht nur bei Zweifeln an der körperlichen oder geistigen Leistungsfähigkeit eines Ausweisinhabers oder einer Ausweisinhaberin angeordnet werden. Sie ist auch ein geeignetes Mittel, um festzustellen, ob ein Ausweisinhaber oder eine Ausweisinhaberin die Verkehrsregeln kennt und umsetzen kann (z.B. bei einem Gesuch um Umtausch eines ausländischen Führerausweises [Art. 42 Abs. 3^{bis} VZV]).

Artikel 14 SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 enthält neu eine Definition der Fahreignung (Abs. 2) und der Fahrkompetenz (Abs. 3). Würde auch weiterhin ausschliesslich der Begriff «Eignung» verwendet, könnte dies zur (Fehl-)interpretation führen, dass eine Kontrollfahrt nur bei Bedenken an der Fahreignung angeordnet werden kann.

Bei dieser Gelegenheit soll klar zum Ausdruck gebracht werden, dass:

- solche Kontrollfahrten von der kantonalen Behörde angeordnet und durch einen Verkehrsexperten/eine Verkehrsexpertin durchgeführt werden; und
- unter welchen Voraussetzungen die kantonale Behörde eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt anordnen darf.

Artikel 29a

Absatz 1 Buchstaben a und b

Artikel 29a konkretisiert Artikel 15d Absatz 1 SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012.

Gründe für die Zweifel an der Fahreignung sind namentlich:

- Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr;
- Fahren unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln, die die Fahrfähigkeit stark beeinträchtigen oder ein hohes Abhängigkeitspotenzial aufweisen;
- Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen;
- Meldungen einer IV-Stelle oder eines Arztes über körperliche oder psychische Mängel, welche die Fahreignung beeinträchtigen.

Zum «Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr» im Speziellen:

Artikel 15d Absatz 1 SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 schreibt vor, dass bei Zweifeln an der Fahreignung einer Person wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Gewichtspromille oder mehr eine Fahreignungsuntersuchung durchgeführt werden muss. Da in diesen Fällen immer ein Gutachten erstellt werden muss, schlagen Fachkreise vor, dass diese Fahreignungsuntersuchungen nur von Ärzten und Ärztinnen durchgeführt werden dürfen, die im Besitz einer Bewilligung der Stufe 4 sind (Art. 29a Abs.1 Bst. a E-VZV).

Die Schweizerische Gesellschaft für Rechtsmedizin hat dem ASTRA schriftlich bestätigt, dass ab dem 1. Januar 2014 genügend Ärzte und Ärztinnen mit einer Bewilligung der Stufe 4 zur Verfügung stehen werden. Deshalb erübrigt sich eine übergangsrechtliche Regelung.

Absatz 2

Regelt das Verfahren bei Zweifeln an der Fahreignung, wenn sich sowohl verkehrsmedizinische als auch verkehrspsychologische Fragen stellen.

Artikel 29b

Auf anonyme Meldungen dürfen die kantonalen Behörden nicht eintreten (Abs. 1). Bei Personen, die sich identifizieren und so zu ihrer Meldung stehen, erscheint letztere als glaubwürdig. Da nur fahreignete Personen am Strassenverkehr sollen teilnehmen dürfen (Art. 14 Abs. 1 und 2 SVG), muss die kantonale Behörde Klarheit über die Fahreignung erhalten. Daher muss sie – sofern, sie keinen Bericht des behandelnden Arztes oder der behandelnden Ärztin einholen kann – eine verkehrsmedizinische Untersuchung bei einem Arzt oder einer Ärztin, der oder die die in Artikel 47 Absatz 2 E-VZV vorgeschriebene Bewilligung besitzt, anordnen.

Artikel 42 Absatz 2

Es wird die heutige Praxis klargestellt:

Nach dem geltenden Recht berechtigt der ausländische nationale oder internationale Führerausweis den Inhaber oder die Inhaberin zur Führung aller Motorfahrzeugkategorien in der Schweiz, für die der Ausweis ausgestellt ist. Diese Formulierung kann in der Praxis insbesondere dann zu Schwierigkeiten führen, wenn ein ausländischer Führerausweis zum Beispiel nur für die Kategorie B ausgestellt ist, die Kategorie B nach dem ausländischen Recht aber weitere Fahrberechtigungen beinhaltet (z.B. Motorräder der Unterkategorie A1). Bei einer allfälligen Verkehrskontrolle kann der Polizei nicht zugemutet werden, dass sie sämtliche nach dem Recht des Ausstellerstaates dem Ausweisinhaber oder der Ausweisinhaberin implizit erteilten Fahrberechtigungen kennt. Daher soll präzisiert werden, dass nur

die auf dem ausländischen Führerausweis ausdrücklich (oder mit einem in der EU harmonisierten Code) aufgeführten Fahrberechtigungen anerkannt werden, um in der Schweiz ein Motorfahrzeug zu führen.

Artikel 47

Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe f SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 verlangt vom Bundesrat, Mindestanforderungen an die Personen zu definieren, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen.

Absatz 1

Künftig sollen verkehrsmedizinische Fahreignungsuntersuchungen nur noch von Ärzten und Ärztinnen durchgeführt werden dürfen, die nach einer spezifischen Fortbildung eine entsprechende Bewilligung der kantonalen Behörde erhalten haben. Die Fortbildung ist modular aufgebaut, d.h. der Erwerb einer höheren Bewilligungsstufe setzt jeweils voraus, dass der Arzt oder die Ärztin bereits Inhaber oder Inhaberin der niedrigeren Bewilligungsstufe ist (vgl. Art. 48 Abs. 2 Bst. a und Art. 48 Abs. 3 Bst. a E-VZV). Umgekehrt kann ein Arzt oder eine Ärztin, der oder die Inhaber/in einer höheren Bewilligungsstufe ist, alle Untersuchungen durchführen, für die eine Bewilligung einer niedrigeren Stufe vorgeschrieben ist

Absatz 2 Buchstabe a

Ärzte und Ärztinnen mit der Bewilligung der Stufe 1 sollen die periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchungen bei den über 70-jährigen Ausweisinhaber/innen durchführen dürfen. Diese Ärzte und Ärztinnen sind aufgrund ihrer beruflichen Aus- und Weiterbildung (Art. 48 Abs. 1 Bst. a E-VZV) in der Lage, allfällig vorhandene Krankheiten zu erkennen. Zusätzlich müssen sie entscheiden, ob eine diagnostizierte Krankheit die Fähigkeit zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen beeinträchtigt. Das dafür notwendige spezifische verkehrsmedizinische Wissen (insbes. Kenntnis der wichtigsten verkehrsrelevanten Einschränkungen bei über 70-jährigen Fahrzeugführenden, Fähigkeit zur Beurteilung der Fahreignung gemäss den Mindestanforderungen an die «erste medizinische Gruppe» in Anh. 1 E-VZV, Kenntnis der wichtigsten administrativen Abläufe und Kenntnis des richtigen Ausfüllens der Untersuchungsformulare in den Anh. 2 und 3) können sie sich im Rahmen einer gezielten Fortbildung in der Grössenordnung eines Tages aneignen (Art. 48 Abs. 1 Bst. b E-VZV).

Absatz 2 Buchstabe b

Ärzte und Ärztinnen mit der Bewilligung der Stufe 2 sollen die erstmalige Untersuchung von Bewerbenden um einen Lernfahrausweis oder einen Führerausweis der berufsmässigen Ausweiskategorien (Car, Kleinbus, Taxi, Lastwagen) und die periodischen verkehrsmedizinischen Untersuchungen bei den Inhabern und Inhaberrinnen dieser Ausweiskategorien durchführen dürfen. Diese Ärzte und Ärztinnen müssen daher zumindest über fundierte Kenntnisse der entsprechenden Rechtsgrundlagen³ und vertiefte Basiskonzepte der Verkehrsmedizin⁴ verfügen. Dieses Wissen können sie im Rahmen einer rund zweitägigen Fortbildung erwerben (Art. 48 Abs. 2 Bst. b E-VZV).

Absatz 2 Buchstabe c

Ärzte und Ärztinnen mit der Bewilligung der Stufe 3 sollen als Erstuntersuchende einfache verkehrsmedizinische Untersuchungen durchführen, die aber bereits die Erstellung eines eigentlichen Gutachtens erfordern. Zudem sollen sie als Zweituntersuchende zum Einsatz kommen, wenn Untersuchungen durch Ärzte und Ärztinnen tieferer Stufe zu keinem eindeutigen Ergebnis gelangt sind oder diese das Ergebnis durch eine höhere Instanz absichern wollen.

Absatz 2 Buchstabe d

Ärzte und Ärztinnen mit der Bewilligung der Stufe 4 sollen komplexe verkehrsmedizinische Fragestellungen (z.B. unklarer Bewusstseinsverlust mit Unfallfolge oder unklarer erster Befund eines Arztes oder einer Ärztin mit einer niedrigeren Bewilligungsstufe) klären. Folglich müssen sie in der Lage sein,

³ insbes. medizinische Mindestanforderungen an die «zweite medizinische Gruppe» in Anhang 1 E-VZV, Kenntnis der wichtigsten administrativen Abläufe und Kenntnis des richtigen Ausfüllens der Untersuchungsformulare in den Anh. 2a und 3.

⁴ insbes. Fähigkeit zur Beurteilung der Fahreignung gemäss den Mindestanforderungen an die «zweite medizinische Gruppe» in Anhang 1 E-VZV, Erkennen eines problematischen Konsums von Alkohol, illegalen Drogen oder Medikamenten, Kenntnis der Indikationen für Zusatzabklärungen.

das ganze verkehrsmedizinische Spektrum abzudecken: Fahreignungs- und Fahrfähigkeitsuntersuchungen; Zusatzuntersuchungen wie z.B. eine ärztlich begleitete Kontrollfahrt; verkehrsmedizinische Ergänzungs-, Zweit- und Obergutachten.

«Alle verkehrsmedizinischen Untersuchungen und Gutachten» schliesst auch Zweituntersuchungen ein, sofern das Ergebnis der Untersuchung durch einen Arzt oder eine Ärztin, der oder die Inhaber/in der Bewilligung der Stufe 3 ist, nicht schlüssig ist.

Die Bewilligung der Stufe 4 soll daher ausschliesslich Ärzten und Ärztinnen erteilt werden, die den Fachtitel «Verkehrsmediziner SGRM» besitzen (Art. 48 Abs. 4 E-VZV). Die dafür notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten setzen einen Facharztstitel in einem für die Verkehrsmedizin relevanten Fachgebiet (namentlich Rechtsmedizin, Innere Medizin, Allgemeinmedizin, Psychiatrie und Psychotherapie, Arbeitsmedizin, Neurologie oder Praktischer Arzt FMH) sowie eine zusätzliche theoretische und praktische Ausbildung voraus. Die theoretischen Grundlagen werden in vier Ausbildungsmodulen an jeweils ein- bis eineinhalb Tagen vermittelt. Das praktische Know-How wird im Rahmen einer zweijährigen Tätigkeit an einer verkehrsmedizinischen Institution erworben. Nach dem Bestehen einer anerkannten Prüfung wird der Fachtitel «Verkehrsmediziner SGRM» verliehen.

Absatz 3

Statuiert eine Ausnahme von der Bewilligungspflicht.

Artikel 48

Absätze 1 – 4

Vgl. die Erläuterungen zu Artikel 47 Absatz 2.

Absatz 5

Dieser Genehmigungsvorbehalt versetzt das ASTRA in die Lage, bei künftigen Änderungen der verkehrsmedizinischen Fortbildungsmodulen für Haus- und Vertrauensärzte durch die SGRM feststellen zu können, ob diese auch in der geänderten Form als Voraussetzung für die Erteilung einer Bewilligung der Ausbildungsstufen 1 – 3 geeignet sind. Die Ausbildungsstufe 4 kann von der Genehmigung ausgenommen werden, da die Inhaber und Inhaberinnen dieser Bewilligung den Fachtitel «Verkehrsmediziner SGRM» erworben haben.

Artikel 49

Absatz 1

Regelt die Zuständigkeit für die Erteilung der Bewilligung. Die vorgeschlagene Regelung entspricht der Situation von Personen mit Wohnsitz im Ausland, die in der Schweiz eine Fahrlehrerbewilligung erwerben. Ihnen wird gestützt auf Artikel 6 Absatz 2 der Fahrlehrerverordnung (FV, SR 741.522) die Fahrlehrerbewilligung von demjenigen Kanton erteilt, in dem sie vorwiegend tätig sind.

Absatz 2

Die Befristung der Gültigkeitsdauer der Bewilligung stellt sicher, dass deren Inhaber oder Inhaberin sein oder ihr Fachwissen durch regelmässige Fortbildungen à jour hält (vgl. Art. 50 E-VZV).

Da die Bewilligung für die ganze Schweiz gilt, muss ein Arzt oder eine Ärztin, der oder die in einem anderen Kanton verkehrsmedizinische Fahreignungsuntersuchungen durchführen will, dort keine neue Bewilligung beantragen.

Artikel 50

Schreibt vor, welche Fortbildung besucht werden muss, damit die Gültigkeitsdauer einer Bewilligung zur Durchführung von verkehrsmedizinischen Fahreignungsuntersuchungen verlängert wird.

Artikel 51

Das Höchstalter von 70 Jahren wird auf ausdrücklichen Wunsch der kantonalen Behörden vorgeschlagen.

Artikel 52

Artikel 25 Absatz 3 Buchstabe f SVG in der Fassung vom 15. Juni 2012 verlangt vom Bundesrat, Mindestanforderungen an die Personen, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen, zu definieren.

Absatz 1

Auch verkehrspsychologische Fahreignungsuntersuchungen sollen künftig nur noch von Psychologen und Psychologinnen durchgeführt werden dürfen, die Inhaber oder Inhaberinnen einer entsprechenden Bewilligung sind.

Absatz 2

Um eine möglichst hohe Qualität der Fahreignungsuntersuchungen zu gewährleisten, soll die Bewilligung nur Verkehrspsychologen und Verkehrspsychologinnen erteilt werden, welche die hier aufgezählten Voraussetzungen erfüllen.

Artikel 53

Absatz 1

Regelt die Zuständigkeit für die Erteilung der Bewilligung. Die vorgeschlagene Regelung entspricht der Situation von Personen mit Wohnsitz im Ausland, die in der Schweiz eine Fahrlehrerbewilligung erwerben. Ihnen wird gestützt auf Artikel 6 Absatz 2 FV die Fahrlehrerbewilligung von demjenigen Kanton erteilt, in dem sie vorwiegend tätig sind.

Absatz 2

Die Befristung der Gültigkeitsdauer der Bewilligung stellt sicher, dass deren Inhaber oder Inhaberin sein oder ihr Fachwissen durch regelmässige Fortbildungen à jour hält (vgl. Art. 53 E-VZV).

Da die Bewilligung für die ganze Schweiz gilt, muss ein Verkehrspsychologe oder eine Verkehrspsychologin, der oder die in einem anderen Kanton verkehrsmedizinische Fahreignungsuntersuchungen durchführen will, dort keine neue Bewilligung beantragen.

Artikel 54

Schreibt die Weiterbildung vor, die besucht werden muss, damit die Gültigkeitsdauer einer Bewilligung zur Durchführung von verkehrspsychologischen Fahreignungsuntersuchungen verlängert wird.

Die Tatsache, dass auch eine von der VfV als gleichwertig anerkannte Fortbildung besucht werden kann, trägt der Verkehrspsychologie als verhältnismässig dynamischer Wissenschaft Rechnung. Die FSP und die VfV sind zwar, was den Inhalt der Vorschriften über die Fortbildung betrifft, immer auf dem gleichen Stand. Allerdings übernimmt die FSP zwar die jeweiligen Vorschriften von der VfV, die ihrerseits näher an den aktuellen Bedürfnissen des Marktes (z.B. Forderungen der Behörden, Stand der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse und wirtschaftliche Gegebenheiten) agiert. Die entsprechende Anpassung des Weiterbildungscurriculums zur Erlangung des Titels «Fachpsychologin/Fachpsychologe für Verkehrspsychologie FSP» ist aber sehr zeitintensiv und formal eher schwierig, weshalb sie immer nur mit grosser zeitlicher Verzögerung möglich ist.

Artikel 55

Das Höchstalter von 70 Jahren wird auf ausdrücklichen Wunsch der kantonalen Behörden vorgeschlagen.

Artikel 56

Die kantonalen Behörden sind für die Qualitätssicherung zuständig. Sie können diese Aufgabe Dritten übertragen, wie es bereits bei der Zweiphasenausbildung, der Fahrlehrerweiterbildung, der Chauffeurweiterbildung und der Gefahrgutweiterbildung der Fall ist. Die Aufgabe wurde der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) übertragen.

Artikel 151i

Absatz 1

Regelt das Übergangsrecht für Personen, die noch keinen Lernfahrausweis oder Führerausweis besitzen.

Absatz 2

Regelt das Übergangsrecht für Personen, die bereits Inhaber eines Führerausweises sind, der sie zu nicht berufsmässigen Fahrten berechtigt, und die zusätzliche Fahrberechtigungen erwerben wollen. Sofern es sich bei dieser Fahrberechtigung um eine berufsmässige Ausweiskategorie oder eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport handelt, müssen sie die neuen medizinischen Mindestanforderungen erfüllen, sofern sie das Gesuch am oder nach dem 1. Januar 2014 stellen. Dies ist wegen der grösseren Verantwortung der berufsmässigen Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen gerechtfertigt. Demgegenüber sollen Personen aus dieser Gruppe, die eine weitere nicht berufsmässige Ausweiskategorie erwerben wollen, wie bisher die alten medizinischen Mindestanforderungen erfüllen müssen. Dies gilt unabhängig vom Datum, an dem sie das Gesuch stellen.

Absatz 3

Die medizinischen Mindestanforderungen müssen auch nach der Erteilung eines Lernfahrausweises, eines Führerausweises oder einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport erfüllt sein. Absatz 3 regelt das Übergangsrecht für Personen, die bereits Inhaber eines Ausweises oder einer Bewilligung sind, aber kein Gesuch um eine zusätzliche Fahrberechtigung stellen. Bei ihnen kann die kantonale Behörde auf zwei Arten erfahren, dass sie die medizinischen Mindestanforderungen nicht mehr erfüllen. Bei Fahrzeugführenden, die der verkehrsmedizinischen Untersuchung nach Artikel 27 E-VZV unterstehen, durch das Untersuchungsergebnis. Bei den übrigen, wenn ihr eine Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften gemeldet wird und sie gestützt darauf die Fahreignung abklären lässt.

Absatz 3 soll insbesondere verhindern, dass Personen, die – eventuell schon seit Jahren – berufsmässig fahren, durch die Neuregelung in ihrer Existenz bedroht werden (Härtefall). Daher sollen Fahrzeugführer, die die strengeren Mindestanforderungen im neuen Recht nicht erfüllen, nach dem bisherigen Recht aber fahrgeeignet sind, ihre Fahrberechtigung behalten können.

Die Verkehrssicherheit wird dadurch nicht gefährdet, da die kantonale Behörde den Führerausweis nur belassen darf, solange keine Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften bekannt werden, die auf die nicht erfüllten strengeren Mindestanforderungen zurückzuführen sind.

Absatz 4

Bei den medizinischen und verkehrspsychologischen Gutachten und Berichten wird eine Verkürzung der im bisherigen Recht (Art. 11c Abs. 3) statuierten Frist für die Anerkennung vorgeschlagen (Art. 11c Abs. 3 E-VZV). Das Übergangsrecht stellt sicher, dass unter der Geltung des bisherigen Rechts verfasste Gutachten und Berichte auch weiterhin während eines Jahres gültig sind.

Absatz 5

Regelt das Übergangsrecht für Ärzte und Ärztinnen, die bereits vor dem Inkrafttreten der vorgeschlagenen Verordnungsänderung Fahreignungsuntersuchungen durchführen, und dafür künftig eine Bewilligung (der Stufen 1, 2, 3 oder 4) benötigen.

Absatz 6

Verkehrspsychologen und -psychologinnen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnungsänderung bereits berechtigt sind, selbständig Gutachten zu erstellen und diese auch selbständig zu unterzeichnen, brauchen keine zusätzliche Qualifikation, um die Bewilligung nach Artikel 51 E-VZV zu erhalten.

Absatz 7

Regelt das Übergangsrecht für Verkehrspsychologen und -psychologinnen, die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnungsänderung bereits berechtigt sind, selbständig Gutachten zu erstellen,

diese aber gestützt auf ihren Ausbildungsstand noch nicht selbständig unterzeichnen dürfen, sondern durch einen erfahrenen Verkehrspsychologen oder eine erfahrene Verkehrspsychologin supervisi- niert werden müssen.

Anhang 1

Generell:

Die bisherige Unterteilung in drei medizinische Gruppen soll zugunsten der üblichen Einteilung der EU in zwei medizinische Gruppen aufgegeben werden. Bei dieser Gelegenheit sollen auch die medizi- nische Nomenklatur und die Systematik dem heutigen Standard in der medizinischen Wissenschaft angepasst und die verkehrsmedizinische Relevanz der einzelnen Krankheiten stärker berücksichtigt werden. Daher werden die neurologischen Erkrankungen und die psychischen Störungen in eigenen Ziffern aufgeführt (alt: beide unter «Nervensystem»). Vollständig neu aufgenommen wurden der Ge- brauch von Suchtmitteln und die organisch bedingten Hirnleistungsstörungen. Die Krankheiten der «Brust- und Wirbelsäule» und der «Gliedmassen» sind gemeinsam in einer Ziffer («Krankheiten der Wirbelsäule und des Bewegungsapparates») aufgeführt. Zusammengefasst werden auch die Krank- heiten der Bauch- und Atemorgane. Die Stoffwechselerkrankungen werden aufgrund der grossen verkehrsmedizinischen Relevanz der Zuckerkrankheit ebenfalls in einer eigenen Ziffer aufgeführt. Die Mindestanforderungen an die Körpergrösse werden aufgehoben. Sie sind heute wegen der diversen Möglichkeiten für Fahrzeuganpassungen nicht mehr nötig.

Zum Seh- und Hörvermögen:

a) Sehvermögen

Die wesentlichen Neuerungen betreffen das Sehvermögen. Die Sehschärfewerte und die Gesichtsfeldgrenzen sollen sich an den europaweit üblichen Anforderungen orientieren. Dies hat für die Schweiz eine Lockerung der bisherigen Mindestanforderungen zur Folge. Bei der grossen Anzahl von Motorfahrzeugführenden, die täglich aus der EU in die Schweiz einreisen, liesse sich aber nicht be- gründen, weshalb hier strengere Mindestanforderungen gelten sollten. In zwei Fällen ist das schwei- zerische Recht aber strenger als das EU-Recht. Der erste Fall betrifft die Mindestanforderungen an die Sehschärfe der ersten medizinischen Gruppe (nicht berufsmässige Ausweiskategorien). Dort gilt heute für Einäugige eine Mindestsehschärfe von 0,8. Die Richtlinie 2009/113/EG sieht 0,5 vor. Ver- kehrsmedizinische Fachleute schlagen vor, bei dieser Personengruppe künftig eine Mindestsehschär- fe von 0,6 vorzuschreiben. Der zweite Fall betrifft die Mindestanforderungen an die Sehschärfe der berufsmässigen Führer und Führerinnen von Motorfahrzeugen. Gemäss der Richtlinie 2009/113/EG muss die Mindestsehschärfe auf dem besseren Auge 0,8 und auf dem schlechteren 0,1 betragen. Wegen der grösseren Verantwortung der berufsmässigen Fahrzeugführer und -führerinnen soll in der Schweiz für das schlechtere Auge ein Mindestwert von 0,5 gelten.

Die verkehrsmedizinische Erfahrung zeigt, dass die für die erste medizinische Gruppe vorgeschla- genen Sehschärfewerte bei beidäugigem Sehen (0,5 / 0,2) bzw. eine Sehschärfe bei Einäugigen (0,6) an sich zu niedrige Werte sind. Bei einer unsorgfältig durchgeführten Kontrolle der Sehschärfe besteht das Risiko, dass diese Werte noch unterlaufen werden. Um dies zu verhindern, soll zusätzlich ein Augenarzt oder eine Augenärztin die Sehschärfe kontrollieren, sofern bei einer ersten Kontrolle die Sehschärfe mit oder ohne Sehhilfe unter 0,7 / 0,2 beziehungsweise die Sehschärfe bei einer ein- äugigen Person unter 0,8 liegt. Eine solche Regelung kennt zum Beispiel auch Deutschland.

b) Hörvermögen

Gehörlose Einäugige sollen nicht mehr vom Fahren ausgeschlossen sein. Die Betroffenen nehmen zwar alle Informationen nur über ein Auge auf. Sie sind sich aber gewohnt, mit dieser Situation umzu- gehen, auch bei der Teilnahme am Strassenverkehr.

Für die zweite Gruppe wird neu nicht mehr verlangt, dass der Fahrzeugführer oder die Fahrzeugführe- rin die Mindestanforderungen ohne Hörgerät erfüllt. Früher empfahl sich das Tragen eines Hörgerätes für Lastwagenfahrer/innen häufig nicht. Die damals erhältlichen Hörgeräte konnten nicht zwischen dem Umgebungslärm und den Geräuschen im Fahrzeug unterscheiden. Deshalb wurden oft unange- nehme Nebengeräusche beim Fahren verstärkt, ohne dass dadurch ein Gewinn für die Verkehrssi- cherheit erzielt wurde, sondern die schwerhörigen Fahrzeugführenden eher noch irritiert wurden. Die

Hörgeräte, die heute auf dem Markt sind, sind sehr gut. Es spielt daher keine Rolle mehr, ob die Mindestanforderungen mit oder ohne Hörgerät erfüllt werden. Ausschlaggebend ist, dass die Mindestanforderungen an das Hörvermögen erfüllt sind.

Anhänge 2 und 2a

Auf Wunsch der kantonalen Behörden und von Fachleuten aus dem Bereich der Verkehrsmedizin soll es künftig zwei separate Formulare geben: eines für die erste medizinische Gruppe (nicht berufsmässige Ausweiskategorien) und eines für die zweite medizinische Gruppe (berufsmässige Ausweiskategorien). So können die zu untersuchenden Personen besser nachvollziehen, welche medizinischen Mindestanforderungen sie erfüllen müssen, und daher einen negativen Untersuchungsbefund eher akzeptieren.

Anhang 3

Das geltende Musterformular ist veraltet und kann daher seinen Zweck in der Praxis nicht mehr erfüllen. Dies hat dazu geführt, dass die kantonalen Behörden eigene Formulare kreieren mussten. Diese Situation ist unbefriedigend, da sie zu Rechtsungleichheiten und damit auch zu Rechtsunsicherheit führt. Sie soll durch das neu vorgeschlagene Musterformular beendet werden.

Beilegen von ärztlichen Berichten: vgl. die Erläuterungen zu Artikel 11a Absatz 2^{bis} E-VZV.

Anhang 3a

Auf Wunsch der kantonalen Behörden und von Fachleuten aus dem Bereich der Verkehrsmedizin soll es künftig ein eigenes Formular geben, sofern nur das Ergebnis einer augenärztlichen Untersuchung mitgeteilt werden muss. Das heutige Musterformular ist gemäss Fachkreisen für die Praxis nicht zweckmässig, da zusätzlich zum augenärztlichen Befund noch andere Untersuchungsbefunde eingetragen werden.

Das Ergebnis einer Kontrolle des Sehvermögens im Rahmen einer verkehrsmedizinischen Untersuchung soll der kantonalen Behörde auch künftig mit einem Formular nach Anhang 3 bekannt gegeben werden.

Anhang 4

Es werden die Anpassungen vorgenommen, die durch die Aktualisierung von Anhang 1 notwendig sind.

Ziffer 5.5

Im Formulateil, der das Resultat des summarischen Sehtests enthält, müssen die Änderungen nachvollzogen werden, die in Artikel 9 Absatz 2 E-VZV vorgeschlagen werden. Zudem wird explizit erwähnt, dass eine augenärztliche Untersuchung notwendig ist, falls der summarische Sehtest ergibt, dass die Mindestanforderungen an das Sehvermögen nicht erfüllt werden. Das Ergebnis dieser augenärztlichen Untersuchung wird der kantonalen Behörde mit dem Formular nach Anhang 3a E-VZV mitgeteilt (Art. 11b Abs. 2^{bis} E-VZV). Bei dieser Gelegenheit soll die Ziffer 5.5 gesamthaft benutzerfreundlicher ausgestaltet werden.

Ziffer 6

Vgl. die Erläuterung zu Artikel 11b Absatz 1 Buchstabe d E-VZV.

Strafandrohung

Anpassung an den geänderten Artikel 97 SVG.

Anhang 12 Ziffer V

Motorräder mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h benötigen einen Führersitz (Art. 119 Bst. h in Verbindung mit Art. 144 Abs. 7 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, [VTS; SR 741.41]). Die vorgeschlagene Änderung gewährleistet, dass die praktische Führerprüfung für den Erwerb eines Führerausweises der Unterkategorie A1 mit einem «echten» Motorrad (und nicht mit einem Stehroller, einem Trottinett mit Benzin- oder Elektromotor oder einem ähnlichen Fahrzeug) absolviert wird.

2. Änderung der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) vom 13. November 1962

Artikel 2

Absatz 4

Das Alkoholverbot für Führer und Führerinnen, die berufsmässig Personentransporte durchführen, wird neu in Artikel 2a Absatz 1 Buchstabe b geregelt. Absatz 4 kann deshalb aufgehoben werden.

Absatz 5

Das Alkoholverbot für Führer und Führerinnen im konzessionierten oder bewilligten grenzüberschreitenden Personenverkehr wird neu in Artikel 2a Absatz 1 Buchstabe a normiert. Absatz 5 kann folglich aufgehoben werden.

Artikel 2a

Absatz 1

Nach Artikel 31 Absatz 2^{bis} des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01)⁵ kann der Bundesrat bestimmten Personen verbieten, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Von dieser Kompetenz hat der Bundesrat mit dem Erlass dieser Bestimmung Gebrauch gemacht.

Die Berufsmässigkeit der Personentransporte in Buchstabe b definiert sich nach Artikel 3 Absatz 1^{bis} der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV2; SR 822.222).

Absatz 2

Gestützt auf Artikel 31 Absatz 2^{ter} SVG⁶ legt der Bundesrat hiermit fest, ab welcher Blutalkoholkonzentration Fahren unter Alkoholeinfluss vorliegt. Der mögliche Messbereich von Atemalkoholtestgeräten liegt zwischen 0,05 und 3,00 Promille (Anhang 1 Ziffer 1 der Verordnung des EJPD über Atemalkoholmessmittel [AAMV, SR 941.210.4]). Mit der Festlegung des Grenzwertes bei 0,10 Promille soll sichergestellt werden, dass kein «Herantrinken» möglich ist, die gemessenen Werte aber dennoch analytisch einwandfrei qualifiziert werden können und beispielsweise der Verzerr von gärenden Früchten nicht bereits eine Überschreitung des Grenzwertes zur Folge hat.

Artikel 30

Wann Fahrzeuge während der Fahrt beleuchtet sein müssen, wird in Artikel 41 Absatz 1 SVG und Artikel 39 Absatz 2 VRV geregelt. Die vorliegende Bestimmung legt demgegenüber fest, welche Lichter verwendet werden müssen, wenn eine Beleuchtung erforderlich ist. Zudem werden die Ausnahmen geregelt.

Absatz 1

Vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle, bei schlechten Sichtverhältnissen und in Tunneln sind während der Fahrt grundsätzlich die Abblendlichter zu verwenden. Bei Motorfahrzeugen ohne Abblendlicht (z.B. Art. 120 Bst. c der Verordnung über technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge [VTS; SR 741.41]), sind die jeweils vorgeschriebenen Lichter zu verwenden. Das können Standlichter oder auch nicht näher bezeichnete Lichter sein (z.B. Art. 216 Abs. 1 VTS).

⁵ In der Fassung vom 15. Juni 2012 (AS 2012 6299).

⁶ In der Fassung vom 15. Juni 2012 (AS 2012 6300).

Absatz 2

Mit dieser Bestimmung soll das neue Lichtobligatorium während des Tages umgesetzt werden. Sie ist beschränkt auf Motorwagen und Motorräder. Bei diesen Fahrzeugen sind die Abblendlichter oder Tagfahrlichter zu verwenden. Vom Lichtobligatorium während des Tages ausgenommen sind Motorwagen und Motorräder, die vor 1970 erstmals zugelassen wurden, sowie die übrigen Fahrzeugarten.

Absatz 3

Bereits im geltenden Recht ist festgehalten, dass in Ortschaften auf die Fernlichter nach Möglichkeit verzichtet wird. Neu wird ein gänzlicher Verzicht auf die Fernlichter innerorts vorgeschlagen.

Neu wird in Bezug auf das Kreuzen mit anderen Verkehrsteilnehmern und Bahnen einzig festgehalten, dass rechtzeitig vom Fern- auf das Abblendlicht umzuschalten ist. Hingegen wird darauf verzichtet, diese Rechtzeitigkeit metermässig zu konkretisieren, einerseits weil diese Distanzen vom Verkehrsteilnehmer kaum eingeschätzt werden können, andererseits weil sie wesentlich von den konkreten Umständen beeinflusst werden. Nicht ausdrücklich erwähnt werden soll der Fall, in dem ein entgegenkommender Fahrzeugführer durch Ein- und Ausschalten der eigenen Fernlichter um Umschaltung auf Abblendlichter ersucht; diese Verhaltensweise ist allenfalls ein Indiz dafür, dass die Umschaltpflicht nicht rechtzeitig wahrgenommen wurde.

Absatz 4

Nebellichter und Nebelschlusslichter sollen weiterhin im bisherigen Umfang verwendet werden können. Neu wird aber nicht mehr eine maximale Sichtweite metermässig beziffert, sondern nur noch darauf hingewiesen, dass die Sicht durch Nebel etc. erheblich eingeschränkt sein muss.

Absatz 5

Vorgeschlagen wird der Verzicht auf die Pflicht, bei längerem Halten auf die Standlichter umzuschalten, da nicht alle Fahrzeuge über ein Standlicht verfügen.

Artikel 31

Absatz 1

Aus dem SVG ergibt sich, dass abgestellte Fahrzeuge nur ausserhalb von Parkplätzen und bei ungenügenden Lichtverhältnissen beleuchtet sein müssen und dass einspurige nicht motorisierte Fahrzeuge von dieser Pflicht nicht erfasst sind.

Vorgeschlagen wird, dass neu bei allen abgestellten Motorfahrzeugen anstelle von Standlichtern die Parklichter auf der Seite des Verkehrs ausreichen. Neu werden zudem die Fahrzeuge erwähnt, welche keine Stand- oder Parklichter aufweisen (z.B. Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h, Motorhandwagen). Diese haben die unter Artikel 30 Absatz 1 VRV erläuterten vorgeschriebenen Lichter zu benützen.

Absatz 2

Neu wird vorgeschlagen, dass innerorts und an einspurigen (Motor-)Fahrzeugen keine Beleuchtung erforderlich sein soll, wenn das Fahrzeug Rückstrahler aufweist.

Artikel 32

Absatz 1

Enthält die Ausnahme vom Grundsatz, wonach Anhänger und geschleppte Fahrzeuge gleichzeitig mit dem Zugfahrzeug zu beleuchten sind. Die Ausnahme findet Anwendung, wenn das Zugfahrzeug mit Tagfahrlichtern beleuchtet ist.

Absatz 2

Die Regel, wonach Arbeitslichter nur verwendet werden dürfen, solange sie für die Arbeit unerlässlich sind, wird neu auch auf die Suchlichter ausgedehnt.

Artikel 39 Absatz 2

Vorgeschlagen wird, dass in dieser Bestimmung einzig die Beleuchtungspflicht in Tunnels begründet werden soll. Welche Lichter verwendet werden müssen, ergibt sich aus Artikel 30 VRV.

Artikel 50 Absatz 3

Für das Radfahren gilt seit dem 1. Januar 2013 nur noch auf Hauptstrassen eine Alterslimite, nicht mehr aber auf Nebenstrassen. Da die Verwendung von fahrzeugähnlichen Geräten auf der Fahrbahn von Hauptstrassen ausgeschlossen ist, kann bei diesen Geräten vollständig auf eine Alterslimite verzichtet werden.

3. Änderung der Fahrlehrerverordnung (FV; SR 741.522) vom 28. September 2007

Artikel 2 Buchstabe f

Der gegenwärtige Buchstabe f widerspricht dem Berufsbildungsgesetz. Danach dürfen weder Berufsschulen anerkannt, noch ihr Besuch vorgeschrieben werden. Die Ausbildung darf nur über die Abschlussprüfung und die dafür erforderlichen Modulabschlüsse geregelt werden. Die Organisationen der Arbeitswelt (OdA) müssen sich deshalb auf die Anerkennung der Modulanbieter beschränken.

Artikel 5 und 7 Absatz 1

Neu sollen zusätzlich zum bereits bestehenden Fachausweis «Fahrlehrer/in» die Fachausweise «Motorradfahrlehrer/in» (Modulabschluss A) und «Lastwagenfahrlehrer/in» (Modulabschluss C) geschaffen werden. Der Fachausweis «Fahrlehrer/in» soll deshalb in Fachausweis «Autofahrlehrer/in» umbenannt werden.

Artikel 18, 19 und 20

Die Feststellung der Missachtung des Alkoholverbotes für Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen soll neu ausschliesslich in der Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV; SR 741.013) geregelt werden. Artikel 19 und 20 sollen deshalb aufgehoben werden. Artikel 18 verweist vorbehaltlos auf die Bestimmungen der SKV.

Anhang 1

Die Kompetenz von Modul B4 wird an die von der OdA revidierte Modulidentifikation angepasst.

4. Änderung der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR; SR 741.621) vom 29. November 2002

Artikel 10 Absatz 2

Das Alkoholverbot für Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen, die gefährliche Güter transportieren, wird neu in Artikel 2a der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) geregelt. Artikel 10 Absatz 2 wird deshalb aufgehoben.

5. Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) vom 19. Juni 1995

Aus systematischen Gründen wurde die Bestimmung zur technischen Ausrüstung von Strassenfahrzeugen, die in der Verkehrsregelnverordnung (Art. 30 Abs. 4 VRV; SR 741.11) aufgeführt war, in die dafür vorgesehene VTS transferiert. Zudem wurden Verweise angepasst.

Artikel 211 Absatz 3

Eine materielle Änderung wird einzig bei Artikel 211 Absatz 3 vorgenommen: Mehr als 1 m breite Stosskarren sollen neu eine Beleuchtung nach Artikel 120a Buchstabe a benötigen müssen. Damit werden sie hinsichtlich der Beleuchtungsvorschriften den entsprechend breiten Handwagen gleichgestellt. Mit dieser Änderung wird sichergestellt, dass die beiden vergleichbaren Fahrzeugarten bei ungünstigen Sichtverhältnissen vom übrigen Verkehr rechtzeitig erkannt werden.

6. Änderung der Strassenverkehrskontrollverordnung (SKV; SR 741.013) vom 28. März 2007

Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe i

Da in der SKV neu auf die Fahrlehrerverordnung (FV; SR 741.522) verwiesen wird, erfolgt eine entsprechende Anpassung des Abkürzungsverzeichnisses.

Artikel 5 Absatz 1

Mit dem Inkrafttreten des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG; SR 740.1) am 1. Januar 2010 wurde das Verkehrsverlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999 aufgehoben. Der Verweis auf das GVVG wird hiermit aus der Fussnote herausgelöst und in den Verordnungstext integriert.

Artikel 8

Am 1. Januar 2011 trat die Schweizerische Strafprozessordnung (StPO; SR 312.0) in Kraft, und die kantonalen Strafprozessordnungen wurden dadurch obsolet. Dementsprechend wird der Hinweis auf das kantonale Strafprozessrecht aufgehoben und durch den Verweis auf die Schweizerische Strafprozessordnung ersetzt.

Artikel 11 Absatz 6 und 12 Absatz 1 Buchstabe a Ziffern 1, 2^{bis} und 2^{ter}

Nach Artikel 31 Absatz 2^{bis} des Strassenverkehrsgesetzes (SVG; SR 741.01)⁷ kann der Bundesrat bestimmten Personen verbieten, unter Alkoholeinfluss zu fahren. Artikel 11 Absatz 6 regelt, wann die Missachtung dieses Verbots mittels Atem-Alkoholprobe als erwiesen gilt.

Personen, die dem Alkoholverbot nach Artikel 2a Absatz 1 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) unterstehen, sollen das Resultat der Alkoholprobe bis 0,49 Promille anerkennen können. Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, die das Alkoholverbot nach Artikel 17 FV ausserhalb des praktischen Fahrunterrichts (z.B. bei der Erteilung von Verkehrskundeunterricht) übertreten haben, bis 1,09 Promille. Grund dafür ist, dass die Missachtung des Alkoholverbots durch Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen ausserhalb des praktischen Fahrunterrichts als Übertretung eingestuft werden soll. Im Übertretungsbereich können die Werte jeweils unterschrittlich anerkannt werden. Bei Werten ab 1,10 Promille liegt ebenfalls eine Übertretung vor, die unterschrittliche Anerkennung ist jedoch wie bei den Motorfahrradfahrenden nicht mehr möglich, da bereits Urteilsunfähigkeit vorliegen kann.

Wird das Resultat der Atem-Alkoholprobe durch die betroffene Person nicht anerkannt ist eine Blutprobe anzuordnen. Ebenso bei Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen, die das Alkoholverbot nach Artikel 17 FV ausserhalb des praktischen Fahrunterrichts übertreten haben, das Ergebnis der Atem-Alkoholprobe nicht anerkennen oder deren Alkoholprobe einen Wert von 1,10 Promille und mehr ergibt.

Bei Personen, die dem Verbot unterstehen, unter Alkoholeinfluss zu fahren, liegt bei einem Wert von 0,50 Promille bis 0,79 Promille Fahren in angetrunkenem Zustand und bei einem Wert ab 0,80 Promille Fahren mit einer qualifizierten Alkoholkonzentration vor.

Artikel 17

Der Verweis auf das obsolete kantonale Prozessrecht wird ersatzlos gestrichen, da in Artikel 8 für die Beweiserhebung generell auf die Schweizerische Strafprozessordnung verwiesen wird.

⁷ In der Fassung vom 15. Juni 2012 (AS 2012 6299).

Artikel 30 Buchstabe c^{bis}

Die Polizei hindert Personen, die gegen das Alkoholverbot verstossen, an der Weiterfahrt.

Artikel 46 Buchstabe b und Artikel 47 Absatz 2 Buchstabe b

Aus der Konferenz der europäischen Verkehrsminister (CEMT) entstand im Jahre 2006 das International Transport Forum (ITF) der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). Die Berichterstattung erfolgt daher neu an das die CEMT ablösende ITF.

7. Änderung der Ordnungsbussenverordnung (OBV; SR 741.031) vom 4. März 1996

Ziffer 100.7

Seit dem Inkrafttreten der Chauffeurzulassungsverordnung (CZV; SR 741.521) am 1. Januar 2009 benötigen Personen, die mit Motorwagen der Kategorie D oder der Unterkategorie D1 Personentransporte durchführen wollen oder mit Motorwagen der Kategorie C oder der Unterkategorie C1 Gütertransporte, einen Fähigkeitsausweis. Dessen Erwerb wird mit dem Dokument «Fahrerqualifizierungsnachweis» ausgewiesen. Das Nichtmitführen des Fahrerqualifizierungsnachweises soll künftig, wie auch das Nichtmitführen anderer Ausweise, mit einer Ordnungsbusse von 20 Franken bestraft werden.

Ziffer 323

Ab dem 1. Januar 2014 muss auch tagsüber mit Licht gefahren werden (Art. 41 des Strassenverkehrsgesetzes [SVG; SR 741.01]⁸). Widerhandlungen gegen diese Vorschrift sollen im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden. Für Motorfahrzeugführende soll eine Busse von Fr. 40.- (vergleichbar mit dem Tatbestand «Fahren mit Standlicht bei beleuchteter Strasse nachts») erhoben werden.

Ziffer 324

Neu ist für das Fahren mit Tagfahrlicht bei beleuchteter Strasse nachts und in einem beleuchteten Tunnel eine Ordnungsbusse vorgesehen.

Ziffern 325 und 604

Anpassung von Verweisen.

8. Änderung der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV; SR 741.31) vom 20. November 1959

Artikel 8 Absatz 1 Satz 2

Bei der Abgabe der Kontrollschilder ruht die Versicherung. Der Fahrzeugausweis verbleibt beim Halter oder der Halterin. Soll das Fahrzeug nicht mehr in Betrieb genommen werden, so ist der Fahrzeugausweis annullieren zu lassen. Geschieht dies nicht, so besteht weiterhin ein gültiger Fahrzeugausweis und die Kontrollschilder dürfen nicht an einen andern Halter oder eine andere Halterin herausgegeben werden. Zu diesem Zweck können sie gesperrt werden. Gemäss geltendem Recht muss das ASTRA die Dauer festlegen. Dies ist in der Praxis aber nicht erforderlich, da die Kontrollschilder ohnehin durch den Kanton im MOFIS gesperrt werden. Die Pflicht des ASTRA kann deshalb aufgehoben werden.

Artikel 13 Absatz 2 Satz 2

Die Formulierung im geltenden Recht wird von den kantonalen Vollzugsbehörden unterschiedlich interpretiert. Die neu vorgeschlagene Formulierung bringt klarer zum Ausdruck, dass Wechselschilder

⁸ In der Fassung vom 15. Juni 2012 (AS 2012 6300).

für mehr als zwei Arbeitsmotorwagen oder Anhänger erteilt werden dürfen. Die Verwendung von mehr als einem Wechselschild oder Wechselschilderpaar ist aber auch an einem Arbeitsmotorwagen oder Anhänger nicht gestattet.

Artikel 19

Absatz 1

Die Vorschrift, dass ein besonders gekennzeichnete Versicherungsnachweis vorliegen muss, stammt noch aus der Zeit, als die Versicherungsnachweise in Papierform abgegeben wurden. Die heutigen (elektronischen) Versicherungsnachweise müssen nicht mehr besonders gekennzeichnet werden.

Absatz 4

Bei der provisorischen Immatrikulation müssen die Versicherer sicherstellen, dass die Prämie im Voraus bezahlt wird. Mit der Aufhebung von Absatz 4 wird es nicht mehr möglich sein, die Kontrollschilder wegen fehlender Versicherung einzuziehen zu lassen. Die Ausstellung von Entzugsverfügungen und Aufträgen zur polizeilichen Einziehung der Kontrollschilder ist für die kantonalen Behörden mit Zusatzarbeit und hohen Kosten verbunden. Vielfach besteht zudem die Unmöglichkeit, die Ausweise und Kontrollschilder einzuziehen, weil z.B. die Adresse nicht mehr stimmt oder sich der Halter oder die Halterin bereits wieder im Ausland aufhält.

9. Änderung der Weisungen über besondere Markierungen auf der Fahrbahn vom 19. März 2002

Ziffer 5a

Im Rahmen eines Versuchs der Stadt Zürich konnte aufgezeigt werden, dass mit der Einfärbung von Radstreifen an spezifischen Gefahrenstellen die Sicherheit der Radfahrer und Radfahrerinnen erhöht werden kann.

Vorgeschlagen wird, dass Radstreifen rot eingefärbt werden dürfen, aber nur punktuell an besonders gefährlichen Stellen. Nur so kann die volle Warnwirkung der Massnahme sichergestellt werden.

Vorgesehen ist, dass diese Massnahme auf Normebene näher spezifiziert wird.

Mit dieser Ergänzung der Weisungen wird das Begehren der Motion Glättli «Erhöhung der Sicherheit für Radfahrer durch rote Einfärbung von Radstreifen bei Gefahrenstellen» (11.4181) erfüllt.