



Bern, 9. Dezember 2022

Umsetzung der Motion 20.4339 UREK-N («Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren»)

Anpassung von zwei Artikeln des Strassenverkehrsgesetzes und von vier Verordnungen

Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Dokumentnummer: ASTRA-D-BE8C3401/1054



Übersicht

Mit der vorliegenden Revisionsvorlage sollen:

- das Erzeugen von vermeidbarem Lärm durch Motorfahrzeuge und lärmrelevante Manipulationen einfacher und strenger bestraft werden können, u.a. mit einem Führerausweisentzug;
- eine ausserordentliche Prüfungspflicht bei lärmrelevanten Fahrzeugmanipulationen eingeführt werden;
- die Möglichkeit geschaffen werden, dass der Bund zusätzliche Verkehrslärmkontrollen durch die kantonalen Vollzugsbehörden finanziert.

Ausgangslage

Die Klagen aus der Bevölkerung von Personen, die sich durch den Verkehrslärm und dessen Lärmspitzen gestört fühlen, haben in den letzten Jahren zugenommen. Gemäss dem Bundesamt für Umwelt (BAFU) sind in der Schweiz mehr als eine Million Personen übermässigem Strassenlärm ausgesetzt. Der Verkehrslärm verursachte im Jahr 2019 insgesamt externe Kosten von 2'830 Mio. Fr., davon entfallen rund 1'569 Mio. Fr. auf die Gesundheit. Der Strassenverkehr ist gemäss dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) für rund 80 % dieser Kosten verantwortlich¹.

Das Schweizer Recht kennt nebst den fahrzeugseitigen Vorschriften auch Vorschriften, welche die korrekte Verwendung der Fahrzeuge betreffen. Das Strassenverkehrsrecht verlangt, dass Fahrerinnen und Fahrer von Motorfahrzeugen jede vermeidbare Lärmbelästigung zu unterlassen haben. Wer mit seinem Fahrzeug unnötigen Lärm erzeugt, kann verzeigt werden. Auch Personen, die ihre Fahrzeuge illegal abändern, werden bestraft. Die entsprechenden Vorschriften finden sich im Artikel 42 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetz² (SVG), in Artikel 33 der Verkehrsregelnverordnung³ (VRV), in Artikel 53 Absatz 4 und Artikel 219 Absatz 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge⁴ (VTS). Die Kontrolle und Durchsetzung der geltenden Vorschriften liegen in der Zuständigkeit der Kantone.

Die Motion UREK-N (20.4339 «Übermässigen Motorenlärm wirksam reduzieren») wurde am 1. Juni 2021 überwiesen. Die Kommissionen nimmt die Anliegen des gleichentags zurückgezogenen Postulats Vogler (19.4254; «Übermässigen Motorenlärm endlich wirksam reduzieren») sowie der beiden am 21. Juni 2021 zurückgezogenen parlamentarischen Initiativen Suter (20.443; «Mit Lärmblitzern gegen unnötigen Fahrzeuglärm vorgehen») und 20.444; «Endlich wirksam gegen lärmende Motorräder vorgehen») auf. Mit der Motion 20.4339 wird vom Bundesrat u. a. die Erarbeitung von Massnahmen auf Gesetzes- und Verordnungsstufe verlangt. Diese Massnahmen sollen einerseits die bessere Sanktionierung der Verursachenden von übermässigem Lärm sowie eine stärkere Einschränkung der Verwendung von lärmigen Bauteilen beinhalten. Andererseits ist auch die Intensivierung der polizeilichen Kontrollen von Verkehrslärm, analog der Vereinbarung des Bundes mit den kantonalen Polizeien für die Schwerverkehrskontrollen, zu prüfen.

¹ [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, ARE, 2021](#)

² SR 741.01

³ SR 741.11

⁴ SR 741.41

Inhalt der Vorlage

Die vorliegende Revision beinhaltet Massnahmen zur einfacheren und strengeren Sanktionierung bei geräuschrelevanten Fahrzeugmanipulationen sowie bei Verursachung von unnötigem Verkehrslärm. Dies entspricht auch dem Wunsch der Vollzugsbehörden nach einfacher zu vollziehenden Rechtsgrundlagen.

Im SVG werden zwei Änderungen vorgeschlagen. Einerseits soll das Verursachen von vermeidbarem Lärm als leichte Widerhandlung eingestuft werden. Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführern, die vermeidbare, störende Lärmemissionen verursachen, soll deswegen neu der Lernfahr- oder Führerausweis entzogen werden können.

Andererseits soll die rechtliche Grundlage für eine finanzielle Unterstützung durch den Bund geschaffen werden. Die finanzielle Unterstützung ist sowohl für eine quantitative wie auch für eine qualitative Intensivierung der Verkehrslärmkontrollen durch die kantonalen Vollzugsbehörden vorgesehen.

Zudem werden auf Verordnungsstufe mehrere Massnahmen vorgeschlagen:

Der Einbau eines Ersatzschalldämpfers soll Fahrzeuge wie Motorräder, die nicht unter das Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen zwischen der Schweiz und der EU⁵ (MRA) fallen, nicht lauter machen dürfen, als es für die Serienproduktion des betreffenden Modells nachgewiesen wurde. Dies, auch wenn das Fahrzeug mit dem neuen Schalldämpfer die geltenden Grenzwerte in der Schweiz noch einhalten würde. Präzisierende Informationen sind unter Ziffer 1.4, 2.4 und Ziffer 4.1 zu finden.

Fahrzeuge, an welchen mehrmals Manipulationen bezüglich des Geräuschverhaltens durch die Polizei nachgewiesen werden, sollen über einen Zeitraum von zwei Jahren fünf Mal zur Nachprüfung aufgeboten werden. Das mehrfache Aufgebot innerhalb dieser Frist soll bewirken, dass unerlaubte Manipulationen nicht unmittelbar nach einer Nachprüfung durch die Fahrzeughalterin oder den Fahrzeughalter wieder vorgenommen werden.

Die Verhaltenweisen, welche in Artikel 33 VRV als Erzeugung von vermeidbarem Lärm nicht abschliessend gelistet sind und bereits heute sanktioniert werden können, sind seit dem Jahr 1963 unverändert. Der Beispielkatalog wird modernisiert und gewisse weitere Tätigkeiten, die unnötigen Lärm verursachen, werden im Katalog ausdrücklich erwähnt. Die unerlaubten Verhaltensweisen werden weiterhin vergleichsweise abstrakt beschrieben und nicht abschliessend aufgezählt. Die explizite Erwähnung der neuen, nicht abschliessenden Tatbestände soll die Vollzugsbehörden unterstützen, die entsprechenden Verhaltensweisen zu sanktionieren.

Für lärmrelevante Fahrzeugmanipulationen und das Erzeugen von unnötigem Lärm durch das Fahrverhalten sollen die Ordnungsbussentatbestände erweitert werden. Der heutige Handlungsspielraum der Vollzugsbehörden bei der Beurteilung von Lärmdelikten soll jedoch möglichst nicht eingeschränkt werden, indem (zu) viele neue Tatbestände in die Ordnungsbussenverordnung⁶ (OBV) eingeführt werden. Dies, weil bei Ordnungsbussenverfahren Administrativmassnahmen wie die Verwarnung oder ein Führerausweisentzug ausgeschlossen sind. Die Motion 20.4339 fordert einfachere (Ordnungsbusse) und härtere Sanktionen zugleich. Die vorgeschlagene Neuregelung konzentriert sich deshalb darauf, einige vergleichsweise leicht feststellbare Manipulationen und oft zu beobachtende Verhaltensweisen, die unnötigen Lärm verursachen, in einem Ordnungsbussen-Tatbestand zu regeln.

⁵ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen; SR 0.946.526.81.

⁶ SR 314.11

Inhaltsverzeichnis

	Erläuternder Bericht zur Änderung von zwei Artikeln des Strassenverkehrsgesetzes und von vier Verordnungen	5
1	Grundzüge der Vorlage.....	5
1.1	Modernisierung der Ausführungsbestimmung zu vermeidbarem Lärm	5
1.2	Verwarnung oder Entzug des Lernfahr- oder Führerausweises wegen Erzeugens von vermeidbarem Lärm	6
1.3	Finanzielle Unterstützung zur Intensivierung von Verkehrslärmkontrollen	6
1.4	Verbot von lärmsteigernden Fahrzeugänderungen innerhalb der rechtlichen Lärmgrenzwerte	7
1.5	Einführung der ausserordentlichen Prüfungspflicht bei geräuschrelevanten Fahrzeugmanipulationen.....	8
1.6	Einfachere Bestrafung bei lärmrelevanten Fahrzeugmanipulationen und lärmverursachenden Fahrmanövern	9
2	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	11
2.1	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)	11
2.2	Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SKV)	11
2.3	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV)	11
2.4	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).....	13
2.5	Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV).....	16
3	Auswirkungen.....	18
3.1	Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund	18
3.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete.....	18
3.3	Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft	18
3.4	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	19
4	Rechtliche Aspekte	19
4.1	Vereinbarkeit mit internationalen Pflichten der Schweiz	19

Erläuternder Bericht zur Änderung von zwei Artikeln des Strassenverkehrsgesetzes und von vier Verordnungen

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Modernisierung der Ausführungsbestimmung zu vermeidbarem Lärm

Ausgangslage

Nach Artikel 42 Absatz 1 SVG haben Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer jede vermeidbare Belästigung von Strassenbenutzerinnen und -benützern sowie der Anwohnerschaft, unter anderem durch Lärm, zu unterlassen. Im Unterschied zu den Ausrüstungsvorschriften des Strassenverkehrsrechts, die regeln, wie laut Fahrzeugteile (Motoren, Auspuffanlagen usw.) sein dürfen, zielt Artikel 42 Absatz 1 SVG auf lärmverursachendes Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ab. Diese haben sämtliche lärmigen Handlungen zu unterlassen, für die aus objektiver Sicht keine zwingende Notwendigkeit besteht.

Artikel 33 VRV konkretisiert das Verbot von Belästigungen durch vermeidbaren Lärm auf Verordnungsstufe, indem er in den Buchstaben a bis h verschiedene unnötige und vermeidbare lärmige Tätigkeiten von Fahrzeuglenkerinnen und -lenkern, Mitfahrenden und Hilfspersonen beispielhaft – und damit nicht abschliessend – aufzählt. Die Verordnungsbestimmung ist seit dem Inkrafttreten der VRV am 1. Januar 1963 unverändert geblieben. Die Vollzugsbehörden erachten die Bestimmung im Grundsatz aber nach wie vor als praxistauglich. Dies liegt daran, dass der Beispielkatalog einerseits wichtige unnötigen Lärm verursachende Tätigkeiten aufführt, andererseits mit der vergleichsweise offenen Formulierung sowie der nichtabschliessenden Aufzählung den zuständigen Behörden den nötigen Handlungsspielraum einräumt, um auch auf neuere Phänomene reagieren zu können. Grossmehrheitlich wünschen die Vollzugsbehörden, dass der Beispielkatalog modernisiert wird und gewisse weitere Verhaltensweisen, die unnötigen Lärm verursachen, im Katalog ausdrücklich erwähnt werden.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die vorgeschlagene Neuregelung lässt die Grundstruktur des geltenden Artikels 33 VRV unberührt. In der Einleitung soll weiterhin in allgemeiner Weise festgehalten werden, dass die Verkehrsteilnehmenden jeglichen vermeidbaren Lärm zu unterlassen haben. Wegfallen soll der Einschub, wonach «namentlich in Wohn- und Erholungsgebieten und nachts» kein vermeidbarer Lärm erzeugt werden darf. Dadurch soll zum einen dem Lärmschutz künftig mehr Gewicht beigemessen und zum anderen Missverständnissen betreffend den Anwendungsbereich der Bestimmung vorgebeugt werden. Dass in Wohnquartieren – auch mit Blick auf das Verursachen von Lärm – besonders rücksichtsvoll zu fahren ist, ergibt sich zudem auch aus Artikel 41a VRV.

Die unnötigen Lärm verursachenden Verhaltensweisen sollen weiterhin vergleichsweise allgemein beschrieben und beispielhaft (d.h. nicht abschliessend) aufgezählt werden. Die zuständigen Behörden werden also auch in Zukunft verschiedenste Sachverhalte den Tatbeständen der Rechtsnorm unterordnen können, womit den mannigfaltigen Formen von möglicher Lärmverursachung Rechnung getragen wird. Neu soll der Katalog von Artikel 33 mit einigen Tatbeständen ergänzt werden, allen voran mit solchen im Zusammenhang mit Fahrmodi, die unnötigen Lärm verursachen (Sportmodus und ähnliche) sowie mit unnötigem Lärm der Auspuffanlagen (neue Bst. f und g). Mit der ausdrücklichen Erwähnung der Fahrmodi soll dieser Thematik, die in den letzten Jahren in der Praxis immer mehr zum Problem geworden ist, auch in rechtlicher Hinsicht die nötige Bedeutung zugesprochen werden. Weiter wird vorgeschlagen, einige Tatbestände zu streichen, die heute nicht mehr von grosser Relevanz sind (insbesondere die geltenden Bst. f und g). Wegen der nicht abschliessenden Aufzählung führt die Streichung dieser Tatbestände aber nicht dazu, dass sie nicht mehr geahndet werden können.

Aufgrund der vorgeschlagenen Modernisierung des Artikels sind nicht mehr relevante Verhaltensweisen weggefallen und neue, in der Praxis immer häufiger zu beobachtende Verhaltensweisen, dazugekommen. Als Folge davon soll die Reihenfolge lärmverursachender Verhaltensweisen zwecks besserer Verständlichkeit sowie Gliederung angepasst werden.

1.2 Verwarnung oder Entzug des Lernfahr- oder Führerausweises wegen Erzeugens von vermeidbarem Lärm

Ausgangslage

Das Parlament soll eine Grundlage dafür schaffen, dass Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer, die vermeidbaren Lärm erzeugen, als Erstäterinnen und Erstäter verwarnt und als Wiederholungs-täterinnen und -täter mit einem Führerausweisentzug von mindestens einem Monat sanktioniert werden können. Dies bedarf einer Anpassung des Katalogs in Artikel 16a Absatz 1 SVG, der alle möglichen leichten Widerhandlungen abschliessend aufzählt, bei deren Vorliegen eine Verwarnung oder ein Ausweisentzug erfolgt.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Wer als Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer vermeidbaren Lärm erzeugt, soll neu als Erstäterin bzw. Erstäter verwarnt werden. Begeht sie oder er innert zwei Jahren seit dieser Verwarnung erneut eine leichte Widerhandlung, wie das Erzeugen vermeidbaren Lärms, droht ein Führerausweisentzug von mindestens einem Monat.

Die Neuregelung stützt sich auf die Verkehrsregel von Artikel 42 Absatz 1 SVG, wonach die Fahrzeugführenden jede vermeidbare Belästigung von Strassenbenützenden und Anwohnenden, namentlich durch Lärm, zu unterlassen sowie das Erschrecken von Tieren möglichst zu vermeiden haben. Was vermeidbarer Lärm bedeutet, ist bereits heute in Artikel 33 Absatz 1 der VRV in einer nicht abschliessenden Auflistung möglicher Lärmemissionen konkretisiert. Diese Konkretisierung kommt auch bei der Anwendung des neuen Artikels 16a Absatz 1 Buchstabe d zum Tragen.

Eine Gefährdung Dritter durch den vermeidbaren Lärm wird nicht vorausgesetzt. Dies ist mit dem Kaskadensystem beim Führerausweisentzug vereinbar. Bereits heute gibt es Entzugstatbestände wie beispielsweise das Führen eines Motorfahrzeuges trotz Warnungsentzug des Führerausweises (Art. 16c Abs. 1 Bst. f SVG), die keine Gefährdung von Dritten voraussetzen.

Ausgeschlossen von einer Verwarnung sowie von einem Lernfahr- oder Führerausweisentzug nach Artikel 16a Absatz 1 Buchstabe d sind Widerhandlungen, bei denen das Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz vom 18. März 2016⁷ (OBG) anwendbar ist und für die in der OBV eine Ordnungsbusse vorgesehen ist (vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG). Heute sind dies das unnötige Vorwärmen oder Laufenlassen des Motors eines stillstehenden Fahrzeugs (Ziff. 326.1, 326.2 und 603 OBV). Mit vorliegendem Revisionspaket sollen weitere Ordnungsbussentatbestände für das Erzeugen von vermeidbarem Lärm hinzukommen. Anwendbar ist die neue Bestimmung somit auf Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften, die im ordentlichen Strafverfahren erledigt werden (Strafbarkeit nach Art. 90 SVG).

1.3 Finanzielle Unterstützung zur Intensivierung von Verkehrslärmkontrollen

Ausgangslage

Der Vollzug des Strassenverkehrsrechts und damit auch die Durchführung von Verkehrslärmkontrollen liegt in der Kompetenz der Kantone. Im Rahmen des allgemeinen Vollzugs gibt es keine Möglichkeit, dass der Bund die Kantone zu spezifischen Vollzugstätigkeiten verpflichten kann. Die aufgrund der Motion zu prüfende Intensivierung der Verkehrslärmkontrollen bzw. deren finanzielle Förderung durch den Bund kann ausschliesslich auf Basis einer freiwilligen Vereinbarung erfolgen. Wie von der Motion **20.4339** angeregt, dient das Modell der Leistungsvereinbarungen im Bereich der Schwerverkehrskontrollen als Ausgangsbasis und ist auf die Bedürfnisse im Bereich der Verkehrslärmkontrollen zugeschnitten.

⁷ SR 314.1

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Mit der Schaffung einer rechtlichen Grundlage im SVG wird die Möglichkeit des Abschlusses von Leistungsvereinbarungen mit den Kantonen zur quantitativen und qualitativen Intensivierung von Verkehrslärmkontrollen geschaffen.

Dazu wird ein neuer Artikel 53b SVG eingefügt, der diesen Grundsatz auf Gesetzesstufe etabliert. Es handelt sich dabei um eine Kann-Vorschrift; das heisst, die Ausrichtung von Beiträgen des Bundes zur Intensivierung von Verkehrslärmkontrollen setzt eine entsprechende Bereitschaft der Kantone voraus. Die vertragliche Umsetzung dieser Intensivierung erfolgt im Rahmen von Leistungsvereinbarungen. Der neue Artikel 5a der Strassenverkehrskontrollverordnung⁸ (SKV) beschreibt diesen Grundsatz auf Verordnungsstufe.

Die jeweiligen Inhalte der einzelnen Leistungsvereinbarungen werden Ergebnis einer flächendeckenden Bedürfnisanalyse und anschliessender Verhandlungen mit den Kantonen sein. Die Leistungsvereinbarungen sollen sowohl die Möglichkeit zur quantitativen Intensivierung bzw. zu einer Steigerung der Anzahl Verkehrslärmkontrollen als auch zu einer qualitativen Intensivierung bzw. einer effektiveren Kontrolle mittels geeigneter Messgeräte vorsehen.

1.4 Verbot von lärmsteigernden Fahrzeugänderungen innerhalb der rechtlichen Lärmgrenzwerte Ausgangslage

In der Schweiz gelten in Bezug auf die Geräuschemissionen von Strassenfahrzeugen die internationalen Grenzwerte und Messverfahren. Internationale Typengenehmigungen zu Bauteilen (nach EU- und/oder UNECE-Recht) werden daher im nationalen Recht der VTS anerkannt. Damit erfüllt die Schweiz nicht zuletzt ihre Verpflichtungen aus dem Abkommen zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen⁹ (MRA) und der Schweizer Rahmengesetzgebung über die technischen Handelshemmnisse¹⁰ (THG).

Nur wenige Fahrzeugtypen nutzen im Originalzustand die erlaubten Lärmgrenzwerte maximal aus. Durch den Einbau von typengenehmigten Austauschteilen, die Motorengeräusche weniger gut dämpfen als die Originalen, können Fahrzeuge heute daher lauter werden, ohne die Grenzwerte zu überschreiten.

Ausnahmslos verboten sind bereits heute alle Änderungen, die zu einer Überschreitung der gesetzlichen Lärmgrenzwerte führen. Entsprechend geänderte und ohne Nachprüfung weiterverwendete Fahrzeuge können von den Vollzugsbehörden beanstandet werden.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Der vorliegende Regelungsentwurf soll für Fahrzeuge wie Motorräder, die nicht in den Geltungsbereich des MRA zwischen der Schweiz und der EU fallen (Kapitel 12 und 13), ein nationales Verbot von legalen, aber unnötigen Lärmsteigerungen über die Anerkennung internationaler Genehmigungen stellen. Die Vorschriften der VTS beziehen sich auf das Fahrzeug und nicht auf die Bauteile. Verboten wird daher in erster Linie die Weiterverwendung der Fahrzeuge nach dem Einbau von lärmsteigernden Teilen. In der Konsequenz sollen entsprechende internationale Ersatzteiltypengenehmigungen nicht mehr in jedem Fall anerkannt werden, obschon sie gültig sind und den Vorschriften entsprechen. Die Bestimmung hat die Wirkung eines relativen Verbots, welches auf die Geräuschemissionen der Fahrzeugmodelle im Originalzustand abstellt. Allerdings ist die Neuregelung nicht auf die Ersatz-Schalldämpferanlagen von EU-genehmigten und unter das MRA fallenden Fahrzeuge wie Motorwagen und EU-genehmigte land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen anwendbar. Unter die Neuregelung fallen ausschliesslich nicht dem MRA unterstellte Fahrzeuge (das sind insbesondere Motorräder). Wenn die Ersatz-Schalldämpferanlagen von diesen nicht dem MRA unterstellten Fahrzeugen lärmsteigernd im Vergleich zur Ursprungsconfiguration ist, verweigert der vorgeschlagene Regelungsentwurf die Anerkennung von internationalen Genehmigungen.

⁸ SR 741.013

⁹ SR 0.946.526.81

¹⁰ SR 946.51

Konkret wird der bisherige Artikel 53 Absatz 3 zur besseren Verständlichkeit in zwei Absätze (Absatz 3 und Absatz 3^{bis}) aufgeteilt und mit zwei Präzisierungen ergänzt. Die inhaltliche Verschärfung findet sich in einem neuen Absatz 3^{ter}. Die Detailerläuterungen zur Vorschrift sind unter Ziffer 2.4, Artikel 53 Absatz 3–3^{ter} VTS zu finden.

Nicht nur die Zulassung von entsprechend geänderten Fahrzeugen, die nicht unter das MRA fallen, soll in der Schweiz verboten werden, sondern auch das Anbieten und Vertreiben von lärmsteigernden Fahrzeugteilen. Da sich das Verbot auf die effektiven Lärmemissionen der zugelassenen Fahrzeuge und verkaufsaktiven Modelle stützt, müssen die entsprechenden Daten aus Schweizer- und EU-Typengenehmigungen dem Zubehör- und Ersatzteilhandel zugänglich sein. Dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) soll deshalb die Kompetenz eingeräumt werden, diese Daten den Vollzugsbehörden in anonymisierter Form zugänglich zu machen.

Eine Umgehung der Vorschriften durch die Erlangung spezieller Typengenehmigungen, die das in der Schweiz erlaubte Geräuschniveau maximal ausreizen, ist unwahrscheinlich. Solche Typengenehmigungen könnten nur vom Originalhersteller in einem EU-Mitgliedstaat erlangt werden. Da dies einzig aufgrund des Schweizer Marktes gemacht werden müsste und zudem in erster Linie dem Zubehörhandel und nicht dem Hersteller selbst dienen würde, dürften die wirtschaftlichen Interessen der Hersteller gering sein.

Diese Austauschteile können das Antriebsgeräusch von Fahrzeugen erhöhen. Ein Anstieg des Lärmpegels kann sich auf die Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner auswirken. Zur Feststellung der Wirksamkeit der Massnahme wurden Fahrgeräusche von Personenwagen mit Benzinmotor eines Herstellers mittel- bis hochpreisiger Fahrzeuge mit Sitz in der EU ausgewertet. Verglichen wurden die im Genehmigungsverfahren ermittelten Fahrgeräusche mit den gesetzlichen Grenzwerten. Die gemessenen Fahrgeräusche und die Lärmgrenzwerte sind unterschiedlich (70 bis 74 dB (A)) und generell höher bei stark motorisierten Fahrzeugen.

Es wurde festgestellt, dass bei Sportlimousinen, die die höchsten Grenzwerte haben, kaum Potential für legale Lärmsteigerungen besteht. Diese nutzen nämlich die Grenzwerte bereits mit der Originalausstattung maximal aus. Bei gut motorisierten Alltagsfahrzeugen (mittlere bis hohe Grenzwerte) liegt das Potential für legale Lärmsteigerungen bei zwei bis drei Dezibel. Schwach bis mittel motorisierte Fahrzeuge nutzen die (niedrigeren) Grenzwerte häufig bereits weitgehend aus, womit das Potential für legale Lärmsteigerungen unterhalb von zwei Dezibel liegt.

Das ASTRA kann den Vollzug durch die Kantone unterstützen, indem es Teile, die nachweislich und in jedem Fall zu lauterem Motorengeräusch führen, gestützt auf Artikel 31a Absatz 1 Buchstabe b und Absatz 2 der Verordnung vom 19.6.1995¹¹ über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV), mit einem Verkaufsverbot belegt und dieses veröffentlicht.

Die Beweggründe für die verschiedenen Rechtsanpassungen liegen im Schutz der Gesundheit der Menschen. Unter diesem Gesichtspunkt muss die Massnahme hinsichtlich ihrer Verhältnismässigkeit und der Verträglichkeit mit internationalen und bilateralen Abkommen beurteilt werden. Zu den internationalen Auswirkungen siehe Ziffer 4.1.

1.5 Einführung der ausserordentlichen Prüfungspflicht bei geräuschrelevanten Fahrzeugmanipulationen

Ausgangslage

Alle in der Schweiz mit Kontrollschildern zugelassenen Fahrzeuge unterliegen der periodischen Nachprüfung. Diese stellt sicher, dass die immatrikulierten Fahrzeuge in einem technisch guten Zustand bleiben. Werden bei Kontrollen durch die kantonalen Vollzugsbehörden Fahrzeuge geprüft, welche erhebliche Mängel aufweisen, müssen diese im Standortkanton nachgeprüft werden (Art. 34 Abs. 1

¹¹ SR 741.511

VTS). Die Fahrzeuglenkenden können Mängel am Fahrzeug vorgängig zur Nachprüfung beheben und unerlaubte Manipulationen am Fahrzeug rückgängig machen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Der vorliegende Entwurf beantragt, bei durch die Polizei gemeldeten, unerlaubten geräuschrelevanten Änderungen im Wiederholungsfall das Nachprüfungsintervall für die Zulassungsbehörden verbindlich vorzuschreiben. So sollen Fahrzeuge, welche innerhalb von zwei Jahren mehrfach aufgrund von Manipulationen bezüglich des Geräuschverhaltens gemeldet werden, über einen Zeitraum von zwei Jahren fünf Mal zur Nachprüfung aufgeboten werden. Diese Regelung soll bewirken, dass unerlaubte Manipulationen nicht unmittelbar nach einer Nachprüfung durch den Fahrzeughalter wieder vorgenommen werden.

Allerdings soll oder einer neuen Fahrzeughalterin oder einem neuen Fahrzeughalter nicht aufgrund einer allfälligen ersten Meldung für den Vorbesitzer diese Nachprüfungspflicht auferlegt werden können. Bei einem Halterwechsel entfällt deshalb diese Nachprüfungspflicht. Da kein nationales System für die Verwaltung der Prüfungsaufgebote existiert, könnte die ausserordentliche Nachprüfungspflicht durch Halterwechsel über die Kantons Grenzen nicht sichergestellt werden.

1.6 Einfachere Bestrafung bei lärmrelevanten Fahrzeugmanipulationen und lärmverursachenden Fahrmanövern

Ausgangslage

Das Ordnungsbussenverfahren stellt ein einfaches und rasches Strafverfahren dar und dient der effizienten Abwicklung von Bagatellwiderhandlungen, namentlich im Strassenverkehr. Die Bestrafung erfolgt nicht wie im ordentlichen Strafverfahren durch die Staatsanwaltschaft oder die Gerichte, sondern in Form von Ordnungsbussen durch die zuständigen Vollzugsorgane in eigener Kompetenz (Art. 2 Abs. 1 OBG). Wesentlich für das Ordnungsbussenverfahren ist unter anderem, dass es nur bei Übertretungen gegen das Strassenverkehrsrecht im Bagatellbereich zur Anwendung gelangt, die zu keiner Gefährdung oder Verletzung von Personen oder zu keinem Schaden führen (vgl. Art. 4 Abs. 3 Bst. a OBG). Sodann müssen die im Ordnungsbussenverfahren geahndeten Widerhandlungen einfach feststellbar, das heisst, der zur Beurteilung stehende Sachverhalt muss offensichtlich sein (vgl. Art. 4 OBG).

Im Unterschied etwa zu Geschwindigkeitsüberschreitungen, welche sich mit technischen Hilfsmitteln wie Radaranlagen ohne weiteres beziffern lassen, lässt sich der Lärm im Strassenverkehr heute kaum oder nur mit hohem Personal-, Zeit- und Sachaufwand messen. Hinzu kommt, dass Lärm stark subjektiv wahrgenommen wird und die Schwelle, ab welcher ein Geräusch als lärmig empfunden wird, kaum objektivierbar ist.

Im Bereich des Ordnungsbussenverfahrens sind administrative Massnahmen wie die Verwarnung oder ein Führerausweisentzug ausgeschlossen. Ebenso wenig können im Ordnungsbussenverfahren im Wiederholungsfall höhere Bussen als die in der Ordnungsbussenliste vorgesehenen Beträge ausgesprochen werden, da das Vorleben und die persönlichen Verhältnisse der beschuldigten Person nicht berücksichtigt werden (Art. 1 Abs. 5 OBG). Zudem fällt die Möglichkeit weg, hinsichtlich der Schwere der Delikte zu differenzieren, indem z. B. ein lärmiges Verhalten in einem Wohngebiet oder nachts schwerer bestraft wird als dasselbe Verhalten ausserorts oder in einem Industriegebiet. Der Höchstbetrag der Busse im Ordnungsbussenverfahren beträgt 300 Franken (Art. 1 Abs. 4 OBG)

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Der heutige Handlungsspielraum der Vollzugsbehörden bei der Beurteilung von Lärmdelikten soll möglichst nicht eingeschränkt werden, indem (zu) viele neue Tatbestände in die OBV eingeführt werden. Die vorgeschlagene Neuregelung konzentriert sich darauf, einige vergleichsweise leicht feststellbare und oft auftretende Fahrzeugmanipulationen sowie Verhaltensweisen, die unnötigen Lärm verursachen, in einem Ordnungsbussen-Tatbestand zu regeln. Wie auch bei der Neufassung von Artikel 33 VRV

liegt der Fokus darauf, das Verursachen von unnötigem Lärm mit Auspuffanlagen zu ahnden. Zu beachten ist, dass einige der vorgeschlagenen Ordnungsbussen-Tatbestände oftmals zusammen mit weiteren rechtswidrigen Verkehrsverhalten verwirklicht werden, die ihrerseits eine Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmenden zur Folge haben (etwa ein riskantes Fahrmanöver, dass zum Knallen der Auspuffanlage führt). In solchen Fällen ist das Ordnungsbussenverfahren nicht anwendbar.

Weitere geprüfte, aber verworfene Massnahme

Die noch strengere Bestrafung bei lärmrelevanten Fahrzeugmanipulationen wurde geprüft. Stellt die Polizei Fahrzeuge im Verkehr fest, die nicht zugelassen sind, deren Zustand den Verkehr gefährden oder die vermeidbaren Lärm erzeugen, kann die Polizei gemäss Artikel 54 Absatz 1 SVG bereits heute einem Fahrzeughalter den Fahrzeugausweis abnehmen und das Fahrzeug sicherstellen. Wird bei Fahrzeugmanipulationen die Verkehrssicherheit gefährdet, kann gemäss Artikel 93 SVG zudem eine Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder eine Geldstrafe ausgesprochen werden. Eine entsprechende Verschärfung des Sanktionierungsrahmens für das Verursachen von unnötigem Lärm, wobei keine direkte konkrete Gefährdung von anderen Personen besteht, wäre nicht verhältnismässig.

Ebenfalls geprüft wurde die Möglichkeit des Führerausweisentzugs bei Fahrzeugmanipulationen. Für das Fahrzeug ist allerdings der Fahrzeughalter verantwortlich, eine Sanktionierung kann mit dem Entzug des Fahrzeugausweises erfolgen. Für das Verursachen von vermeidbarem Lärm durch das Verhalten ist die Fahrzeugführerin resp. der Fahrzeugführer verantwortlich. Die entsprechende Sanktionierung durch einen Führerausweisentzug wird im Rahmen dieser Revision auch vorgeschlagen. Die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer für eine Manipulation am Fahrzeug mit einem Führerausweisentzug zu bestrafen, würde dieser Logik widersprechen. Diese Massnahme wurde deshalb nicht weiterverfolgt.

2 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

2.1 Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SVG)

Artikel 16a Absatz 1 Buchstabe d (neu)

Eine leichte Widerhandlung begeht, wer als Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer die Verkehrsregel von Artikel 42 Absatz 1 SVG verletzt und vermeidbaren Lärm erzeugt. Beispiele für im Sinne dieser Bestimmung vermeidbaren Lärm nennt Artikel 33 VRV in einer nicht abschliessenden Aufzählung. Eine Gefährdung Dritter durch den vermeidbaren Lärm wird nicht vorausgesetzt.

Mit einem Führerausweisenzug sanktioniert werden sollen nur die Fahrzeugführenden und nicht auch Mitfahrende oder Hilfspersonen, die vermeidbaren Lärm erzeugen (z. B. durch Zuschlagen von Türen etc.). Der vermeidbare Lärm kann sowohl vorsätzlich, eventualvorsätzlich oder fahrlässig erzeugt worden sein.

Artikel 53b (neu)

Die neue Gesetzesgrundlage in Artikel 53b SVG ist an die Regelung im Bereich der Schwerverkehrskontrollen (vgl. Art. 53a SVG und Art. 10 Abs. 3 SVAG) angelehnt, wird jedoch in eine Kann-Vorschrift umgewandelt. Der Bund soll die Möglichkeit haben, Kantonen, die bereit sind, ihre Verkehrslärmkontrollen quantitativ oder qualitativ zu intensivieren, Beiträge dafür auszurichten. Jeder "Mitnahmeeffekt" ist jedoch zu vermeiden, d. h. Verkehrslärmkontrollen, die bereits zur heutigen Tätigkeit einer Kantonspolizei gehören, können nicht zusätzlich vom Bund entschädigt werden, sofern keine Intensivierung damit verbunden ist.

2.2 Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007 (SKV)

Artikel 5a Absatz 1 und 2 (neu)

Absatz 1: Die Bestimmungen lehnen sich an das Schwerverkehrskontrollregime an (vgl. Art. 46 der Schwerverkehrsabgabeverordnung). Einerseits wird klargestellt, dass eine Intensivierung Voraussetzung für Bundesbeiträge bildet. Damit soll verhindert werden, dass die bereits heute durchgeführten Verkehrslärmkontrollen vom Bund finanziert werden. Eine Intensivierung kann sowohl quantitativ (mehr Kontrollen) als auch qualitativ (Kontrollen mit "besseren" Mitteln) erfolgen.

Absatz 2: Die Beiträge, welche den Kantonen für eine Intensivierung der Verkehrslärmkontrollen zur Verfügung stehen, werden in Leistungsvereinbarungen mit dem ASTRA geregelt. Dazu werden nebst der Korps-Grösse auch die bisherigen Aufwendungen für solche Kontrollen berücksichtigt. Die Leistungsvereinbarungen sollen jeweils zeitlich befristet sein und periodisch überprüft werden.

Artikel 38

Unerlaubte geräuschrelevante Änderungen, aufgrund welchen die Polizei der Zulassungsbehörde Fahrzeuge meldet, sollen explizit aufgeführt werden. Somit werden unerlaubte geräuschrelevante Änderungen exemplarisch als erhebliche Mängel genannt. Auf die Vollzugspraxis für die Bewertung anderer Mängel hat die Änderung keinen Einfluss.

2.3 Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

Artikel 33 Einleitungssatz

Mit der vorgeschlagenen Streichung der Passage «namentlich in Wohn- und Erholungsgebieten und nachts» wird zum Ausdruck gebracht, dass unnötiger Lärm auch ausserhalb von Wohn- und Erholungsgebieten und unabhängig von der Tageszeit nicht erwünscht ist. Dem Lärmschutz wird dadurch ein höherer Stellenwert innerhalb des Strassenverkehrsrechts beigemessen. Zudem wird klargestellt, dass der nachfolgende Beispielskatalog von lärmverursachenden Verhaltensweisen nicht etwa nur in Wohn- und Erholungsgebieten oder nachts anwendbar ist. Dass in Wohnquartieren – auch mit Blick auf das Verursachen von Lärm – besonders rücksichtsvoll zu fahren ist, ergibt sich zudem auch aus Artikel 41a VRV.

Artikel 33 Buchstabe a

Das andauernde, unsachgemässe Benützen des Anlassers kann aus heutiger Sicht weggelassen werden, da dieses Verhalten insbesondere bei neueren Fahrzeugmodellen kaum mehr von Bedeutung ist. Immer häufiger werden Fahrzeuge in Verkehr gebracht, die beispielsweise ohne aktive Benützung eines Autoschlüssels (sogenannte «Keyless-Systeme») funktionieren.

Hingegen soll das unnötige Vorwärmen und Laufenlassen des Motors stillstehender Fahrzeuge weiterhin in Buchstabe a enthalten sein, da neben den Lärmemissionen auch die damit einhergehende Luftverschmutzung verhindert werden kann.

Artikel 33 Buchstabe b

Bei der Lärmentwicklung von Fahrzeugen spielt die Drehzahl des Motors eine entscheidende Rolle: Hohe Drehzahlen führen zu einem hohen Lärmpegel. Mit der vorgeschlagenen sprachlichen Präzisierung («oder») soll betont werden, dass hohe Drehzahlen des Motors sowohl im Leerlauf als auch beim Fahren in niedrigen Gängen unzulässig sind. Erstere Variante erfasst auch das unnötigen Lärm verursachende Hochdrehen des Motors bei stillstehenden Fahrzeugen.

Artikel 33 Buchstabe c

Der Tatbestand des zu schnellen Beschleunigens wird mit weiteren Beispielen ergänzt. Mit der Erwähnung von Kurven und Steigungen stehen insbesondere lärm erzeugende Fahrmanöver im Fokus, die ein unnötiges Quietschen der Reifen zur Folge haben.

Artikel 33 Buchstabe d (neu)

Zu schnelles Fahren wird nicht mehr in Buchstabe e, sondern neu in Buchstabe d wie folgt geregelt:

Metallbereifte Fahrzeuge sind in der Praxis eher selten anzutreffen, weshalb eine Streichung dieser Passage gerechtfertigt erscheint. Weiterhin unzulässig bleibt das lärmverursachende zu schnelle Fahren in Kurven und Steigungen sowie das Mitführen von unbefestigten Ladungen und von Anhängern, wobei eine kleine Anpassung redaktioneller Art vorgenommen wurde.

Artikel 33 Buchstabe e (neu)

Das fortgesetzte unnötige Herumfahren in Ortschaften wird neu in Buchstabe e und nicht mehr in Buchstabe d geregelt. Inhaltliche Änderungen sind damit jedoch nicht verbunden.

Artikel 33 Buchstabe f

Es wird vorgeschlagen, die im heutigen Buchstaben f enthaltenen Tatbestände aufzuheben.

Das lärmige Be- und Entladen von Fahrzeugen ist mit anderen lärmigen Tätigkeiten im öffentlichen Raum vergleichbar und kann anderweitig geahndet werden (z. B. auf Grundlage kommunaler Regelungen zum Lärmschutz). Aufgrund der verschärften Bestimmungen zur Ladungssicherung kommt auch dem Mitführen von Lärm erzeugenden Ladungen ohne Befestigung oder Zwischenlagen keine praxisrelevante Bedeutung mehr zu. Darüber hinaus wird dieser Sachverhalt bereits vom neuen Buchstaben d erfasst. Schliesslich entspricht das Mitführen von Kannen nicht mehr den aktuellen Lebensumständen.

Artikel 33 Buchstabe f (neu)

Viele neuere und insbesondere stark motorisierte, sportlich ausgelegte oder getunte Fahrzeuge verfügen über einen oder mehrere zuschaltbare Fahrmodi, welche unter anderem die Motorsteuerung, Abgasanlage, Federung und Steuerung sowie den Bremsvorgang beeinflussen. Einige Modi erleichtern auch das ökonomische Fahren (Eco-Modus; frühes Hochschalten der Gänge).

Andere sogenannte «Sportmodi» führen hingegen – zumindest in Zusammenhang mit einer aggressiven Fahrweise – zu erhöhten Lärmmissionen. Die Nutzung, also die Zuschaltung dieser Kategorie von lärmemittierenden Fahrmodi, soll deshalb in Ortschaften generell untersagt werden. Dabei soll der Fokus auf dem Gebrauch von Sportmodi liegen.

Artikel 33 Buchstabe g

Die im Buchstaben g erwähnten Wagentüren, Motorhauben, Kofferdeckel und weiteren Fahrzeugteile müssen gemäss Artikel 66 Absatz 4 VTS leise schliessbar sein. Gerade neuere Fahrzeuge verfügen über Mechanismen, womit sich Fahrzeugtüren und Kofferdeckel (teilweise elektronisch) leise schliessen lassen. Mit Blick auf die angestrebte Modernisierung von Artikel 33 VRV soll das laute Zuschlagen von Türen, Motorhauben und weiteren Fahrzeugteilen im Beispielkatalog nicht mehr ausdrücklich erwähnt werden. Wegen des nicht-abschliessenden Charakters des Katalogs bleibt das unnötig laute Zuschlagen aber strafbar und kann geahndet werden.

Artikel 33 Buchstabe g (neu)

Verschiedene Fahrmanöver und Einstellungen am Fahrzeug können dazu führen, dass die Auspuffanlage unnötigen Lärm verursacht. Besonders laut und störend ist beispielsweise das (meist bewusste) Auslösen von Knallen und Böllern der Auspuffanlage. Dabei werden entweder Fehlzündungen ausgelöst oder eine Fahrzeugeinstellung gewählt, welche zu einer Klappenöffnung führt, die diesen Lärm erzeugt. Das kann beispielsweise auch durch die Wahl eines entsprechenden Sportmodus bewirkt werden. Schliesslich kann dieser Lärm auch durch unnötiges Schalten oder durch abrupte Gaswegnahme ausgelöst werden. Entsprechende Fahrweisen sollen deshalb neu in den Beispielkatalog von Artikel 33 VRV aufgenommen und verboten werden.

Artikel 33 Buchstabe h

Mit der vorgeschlagenen Streichung des nicht mehr zeitgemässen Begriffs «Radioapparate» wird dem allgemeinen Bedürfnis nach einer moderneren Formulierung des Artikels 33 VRV Rechnung getragen. Die Anpassung wird sich aber nicht negativ auf den Anwendungsbereich auswirken, da der Begriff «Tonwiedergabegeräte» sehr weit zu verstehen ist und alle möglichen modernen Audio- und Videoanlagen umfasst.

2.4 Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Artikel 34 Absatz 1

Unerlaubte geräuschrelevante Änderungen, aufgrund welchen die Polizei der Zulassungsbehörde Fahrzeuge meldet, sollen explizit aufgeführt werden. Somit werden unerlaubte geräuschrelevante Änderungen exemplarisch als erhebliche Mängel genannt. Auf die Vollzugspraxis für die Bewertung anderer Mängel hat die Änderung keinen Einfluss.

Artikel 34 Absatz 1^{bis} und 1^{ter}(neu)

Fahrzeuge, an welchen innerhalb von zwei Jahren mehrfach unerlaubte geräuschrelevante Änderungen durch die Polizei rechtskräftig festgestellt werden, sollen fünf Mal nachgeprüft werden. Massgebend für die Fristberechnung ist das Datum des Polizeirapports. Der Zeitraum für die Nachprüfungen beträgt zwei Jahre und beginnt mit der ersten ausserordentlichen Prüfung. Erfahrungsgemäss bringen die Fahrzeughalter manipulierte Fahrzeuge oftmals lediglich für die kurze Zeit der Nachprüfung instand. Die hohe Prüfungsdichte von durchschnittlich 6 Monaten erhöht für die fehlbaren Fahrzeughalter den Aufwand, die unerlaubten Änderungen nach der Prüfung jeweils wieder vorzunehmen. Die Prüfungen können, müssen aber nicht, in regelmässigen Abständen erfolgen. Damit kann die Zulassungsbehörde auf Schwankungen im Prüfungsgeschäft und saisonale Stilllegungen der betreffenden Fahrzeuge Rücksicht nehmen.

Die Massnahme wird durch einen Halterwechsel aufgehoben. Sie endet bei Unterbrüchen durch Ausserverkehrsetzungen spätestens vier Jahre nach Erstattung der Meldung durch die Polizei an die Zulassungsbehörde.

Sollte im genannten Zeitraum von zwei Jahren eine ordentliche periodische Prüfung geplant sein, kann dafür eine ausserordentliche Prüfung entfallen. Dies gilt jedoch nicht für vom Fahrzeughalter angemeldete Prüfungen nach Artikel 33 Absatz 3 VTS.

Der Prüfungsumfang wird von der Zulassungsbehörde festgelegt, soll aber mindestens die emissionsrelevanten Einrichtungen umfassen. Auch Fahrzeuge, deren Führer, Führerinnen, Halter

oder Halterinnen im Ordnungsbussenverfahren bestraft wurden, können in Anwendung dieses Artikels dem Strassenverkehrsamt für die intensivierte Nachprüfung gemeldet werden.

Artikel 34a

Folgeänderung von Artikel 34 Absatz 1^{bis}. Die intensivierte Nachprüfung in der Folge von Beanstandungen von geräuschrelevanten Änderungen soll den kantonalen Prüfbehörden vorbehalten sein. Der Klammerverweis soll daher entsprechend ergänzt werden.

Artikel 36a Absatz 2

Der Artikel 36a Absatz 1 sieht vor, dass grundsätzlich wahlweise die Typengenehmigungsvorschriften der EU oder die technischen Anforderungen der VTS angewendet werden können. Auch wenn auf das internationale Recht abgestellt wird, welches in den Verordnungen TAFV 1, TAFV 2 und TAFV 3 abgebildet ist, sind jedoch bestimmte Vorschriften der VTS zu beachten. Die entsprechende abschliessende Liste in Artikel 36a Absatz 2 soll daher um die Artikel 52 Absatz 6 und 53 Absatz 3–3^{ter} erweitert werden. Damit ist die legale Umgehung der nationalen Vorschriften betreffend den Einbau von lärmsteigernden Fahrzeugteilen ausgeschlossen.

Artikel 52 Absatz 6

Bei der Entwicklung und Herstellung von Ersatz-Katalysatoren und -Partikelfiltern werden verschiedene Interessen verfolgt. Der technische Fortschritt kann es erlauben, mit einfacherem Aufbau die gleiche Wirkung zu erzielen wie die ursprünglichen Teile und damit Kosten zu sparen (z. B. Entfall eines Vorkatalysators). Andere Materialien und ein anderer Aufbau der Komponenten (z. B. Metall-Katalysatoren anstelle von Keramik-Monolithen) können aber auch eingesetzt werden, um den Abgas-Gegendruck zu reduzieren und damit die Motorleistung zu steigern.

Die Elemente des Abgasnachbehandlungssystems haben Einfluss auf die Geräuschemissionen. Nimmt diese Geräuschkämpfung aufgrund geänderter Strömungsverhältnisse ab, muss dies mit verbesserter Schalldämpfung kompensiert werden. Die ursprüngliche Dämpfungswirkung muss vom Hersteller des Ersatz-Katalysators (resp. -Partikelfilters) durch Dämpfungselemente im Bauteil oder mittels zusätzlichen Schalldämpfers sichergestellt werden.

Artikel 53 Absatz 3

Der geltende Absatz 3 wird zum besseren Verständnis aufgeteilt. Künftig soll Absatz 3 noch den bisherigen ersten Satz enthalten. Der übrige Teil des geltenden Absatz 3 soll in einen neuen Absatz 3^{bis} verschoben werden. Zum künftigen Absatz 3 wird ein zweiter Satz hinzugefügt, der klarstellt, was für von der Typengenehmigung befreiten Fahrzeuge ohne EU-Gesamtgenehmigung gilt.

Der Einbau eines Ersatz-Schalldämpfers soll das Fahrzeug grundsätzlich nicht lauter machen, als es für die Serienproduktion des betreffenden Modells nachgewiesen wurde. Massgebend sind die Messwerte aus der Typengenehmigung des Gesamtfahrzeugs (Erstausrüstung) und des Ersatzbauteils. Der Begriff «Ersatz-Schalldämpferanlagen» schliesst auch Ersatzteile und als Austauschschalldämpfer genehmigte selbstständige technische Einheiten (STE) ein.

Für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigungspflicht befreit sind (z. B. Schweizer Hersteller bis fünf Fahrzeuge pro Typ und pro Jahr, oder direktimportierte Fahrzeuge) ist die Erstausrüstung die vom Fahrzeughersteller dokumentierte Ausführung. Die Herstellerdokumentation ist letztlich auch im Typengenehmigungsverfahren die Basis für die Fahrzeugtypengenehmigung.

Artikel 53 Absatz 3^{bis} (neu)

Absatz 3^{bis} enthält künftig den bisherigen Absatz 3 ohne den ersten Satz und gibt die aktuell geltende Rechtslage wieder. Zur besseren Verständlichkeit wird neu präzisiert und ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die nach den abschliessend aufgezählten Normen genehmigten Ersatz-Schalldämpferanlagen auch weniger wirksam sein können als die Originalausrüstung. In jedem Fall müssen aber die jeweils geltenden Geräuschgrenzwerte eingehalten werden.

Die Anlage oder das Bauteil muss explizit und genau für die betreffende «Version» eines Fahrzeugmodells freigegeben sein. Die Version ist nach der Unterscheidung «Typ» und «Variante» die feinste rechtsverbindliche Unterteilung von Fahrzeugmodellen. Da Änderungen in der

Fahrzeugproduktion, die in anderen Geräuschemissionswerten resultieren, zu einer neuen «Version» des Fahrzeugs führen, ist die Zuordnung eindeutig.

Die relevanten Definitionen für die Version einer Variante/Typ sind in den einschlägigen EU-Genehmigungsvorschriften an folgenden Stellen geregelt:

- Verordnung (EU) 2018/858 Anhang I Teil B Ziffer 1.3.1 Buchstabe f;
- Verordnung (EU) Nr. 168/2013 Artikel 3 Ziffer 75 (i.V.m. Art. 29 Abs. 10);
- Verordnung (EU) Nr. 167/2013 Artikel 3 Ziffer 53 (i.V.m. Art. 24 Abs. 10).

Es ist Sache des Inverkehrbringers (Importeur, Händler) von Ersatzbauteilen, die erforderlichen Herstellerdokumente beizubringen oder gegebenenfalls Prüfungen durch eine anerkannte Schweizer Prüfstelle in Auftrag zu geben.

Artikel 53 Absatz 3^{ter} (neu)

Absatz 3^{ter} enthält die eigentliche Verschärfung der geltenden Rechtslage. Für alle Fahrzeuge, die nicht unter das MRA¹² fallen, werden die internationalen Genehmigungen, die in Absatz 3^{bis} aufgezählt sind, nur dann anerkannt, wenn die Ersatz-Schalldämpferanlagen ebenso wirksam sind wie die Erstausrüstung und daher nicht lärmsteigernd wirken. Hierzu gehören insbesondere Motorräder, aber auch andere Fahrzeuge wie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeuge. Die vorgeschlagene Verschärfung gilt (gemäss dem geltenden Artikel 4 Absatz 1 VTS) nur für Fahrzeuge, die nach dem Inkrafttreten dieser Neuregelung erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

Artikel 219 Absatz 2 Buchstabe e

Der Handel mit Bauteilen, die zu höheren Lärmemissionen von Fahrzeugen führen als die Erstausrüstung, soll mittels expliziten Straftatbestands unter Strafe gestellt werden. Gegenüber dem «Inverkehrbringen» gemäss Artikel 2 Absatz 3 des Bundesgesetzes über die Produktesicherheit¹³, schränkt die vorgeschlagene Handelsbeschränkung weniger stark ein. Erfasst werden sollen namentlich das entgeltliche Überlassen und das Anbieten der Produkte. Nicht verboten würden aber insbesondere der gewerbliche, berufliche und private Eigengebrauch.

Damit bleiben der Erwerb und die Einfuhr, beispielsweise für den Einbau in ein Rennfahrzeug, erlaubt, auch wenn das Rennteam Angestellte hat und gewerbliche Zwecke verfolgt. Strafbar bleibt aber, wer als Fahrzeughalter oder -halterin meldepflichtige Änderungen nicht meldet (Art. 219 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 Bst. f VTS i.V.m. Art. 93 Abs. 2 SVG). Ist die legal eingeführte Auspuffanlage gemäss Angaben der Typengenehmigung lauter als die originale, liegt eine solche melde- und nachprüfpflichtige Änderung vor (Art. 34 Abs. 2 Bst. c VTS). Trotz erlaubtem Erwerb und/oder Einfuhr aus dem Ausland kann somit keine Nachprüfung erwirkt und damit keine legale Verwendung des Fahrzeugs erzielt werden.

Artikel 219a (neu)

Der Ersatzteil- und Zubehörhandel muss Zugang haben zu den effektiven, modellbezogenen Geräuschmesswerten der Originalfahrzeuge. Ohne diese Information kann das Angebot nicht korrekt deklariert und nötigenfalls eingeschränkt werden. Grundlegende Typengenehmigungsdaten von Personen- und Lieferwagen müssen gemäss Artikel 12 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2018/858¹⁴ ab dem 1. September 2022 öffentlich zugänglich gemacht werden. Für die Schweiz ist das ASTRA die für die Erteilung von Typengenehmigungen zuständige Fachbehörde und hat Zugriff auf die vollständigen Typengenehmigungsdaten. Die relevanten Emissionswerte der Geräuschmessung enthalten weder Personendaten noch Angaben zur Fahrzeugkonstruktion. Die Übernahme der Verordnung (EU) 2018/858 in das MRA ist noch nicht erfolgt. Die Modalitäten der Publikation der Daten sind daher in

¹² Kapitel 12 und 13 des Abkommens zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen, SR **0.946.526.81**.

¹³ SR 930.11

¹⁴ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14. Juni 2018, S. 1–218

einem späteren Schritt zu klären. Für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (L-Klassen) besteht derzeit auf EU-Ebene noch keine vergleichbare Verpflichtung.

Damit alle erforderlichen Daten der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden dürfen, soll dem ASTRA hierfür explizit die Kompetenz eingeräumt werden.

Da Auspuffanlagen nicht generell ein verbotenes Handelsgut sind, wäre es ohne Offenlegung der Emissionswerte für die Strafverfolgungsbehörden schwieriger nachzuweisen, dass fehlbare Händler wissentlich gehandelt haben.

2.5 Ordnungsbussenverordnung vom 16. Januar 2019 (OBV)

Ziffer 326.1 und Ziffer 326.2

Die in den beiden Ziffern enthaltenen Tatbestände können bereits heute mit Ordnungsbussen geahndet werden. Mit der vorgeschlagenen Erhöhung der beiden Ordnungsbussenbeträge von 60 Franken auf 80 Franken soll der erhöhte Stellenwert des Lärmschutzes im Besonderen und des Umweltschutzes im Allgemeinen innerhalb des Strassenverkehrsrechts unterstrichen werden. Der Betrag von 80 Franken soll auch für die nachfolgenden, neu in die Bussenliste der OBV aufgenommenen Tatbestände einschlägig sein.

Ziffer 326.3 (neu)

Fahrzeugführende, die das Gaspedal unnötig betätigen ohne wegzufahren, sollen künftig mit einer Ordnungsbusse sanktioniert werden können. Von einem «unnötigen Betätigen des Gaspedals» ist dann auszugehen, wenn diese lärmverursachende Handlung mehrmals, d.h. mindestens zweimal erfolgt.

Ziffer 326.4 (neu)

Diese Ziffer wird neu aufgeführt, da sogenannte «Kavalierstarts» nicht nur unnötig, sondern auch sehr störend sind. Damit gemeint ist ein Anfahren, bei dem durch sehr starkes Beschleunigen die Räder durchdrehen. Solches Verhalten ist angesichts der durchdrehenden Räder und der quietschenden Reifen leicht feststellbar und deshalb für die Sanktionierung im Ordnungsbussenverfahren gut geeignet.

Ziffer 326.5 (neu)

Das in Artikel 33 VRV neu ausdrücklich erwähnte Knallen und Böllern der Auspuffanlage soll unter Busse gestellt werden. Es wird ausgelöst durch unnötige Manipulationen wie abruptes Bremsen, das Herbeiführen von Fehlzündungen, Schaltvorgängen oder die Öffnung der Auspuffklappen durch Auswahl spezieller (Fahr-)Modi. Dabei sind die Geräusche leicht hör- und in der Regel dem verursachenden Fahrzeug zuordenbar. Demgegenüber eignet sich das alleinige Fahren in einem Sportmodus nicht als Tatbestand der Ordnungsbussenliste, da selbst in einem solchen Modus relativ geräuschlos gefahren werden kann.

Ziffer 409.1 (neu)

Um eine einfachere und schnellere Sanktionierung bei offensichtlichen Manipulationen an Schalldämpfern zu ermöglichen, wird ein neuer Ordnungsbussentatbestand eingeführt. Führer oder Fahrerinnen eines Motorfahrzeugs, bei welchem die vorgeschriebenen Schalldämpfereinätze gemäss Artikel 53 Absatz 1 VTS fehlen, können so direkt gebüsst werden. Insbesondere bei Motorrad-Sportschalldämpfern sind die umgangssprachlich «dB-Killer», «dB-Eater» oder «dB-Absorber» genannten Teile oft leicht zu entfernen. Werden an der Schalldämpferanlage weitere oder andere Manipulationen festgestellt, sind diese über das ordentliche Verfahren zu ahnden.

Ziffer 409.2 (neu)

Mit einer Umgehungssteuerung wird bei Turbomotoren der Effekt des Turbolochs reduziert. Das heisst, der Motor spricht beispielsweise nach einem Schaltvorgang schneller an. Hierfür muss verdichtete

Ladeluft schnell abgelassen werden. Wird die abgelassene Luft, wie von den Fahrzeugherstellern vorgesehen, in das Ansaugsystem zurückgeführt, ist das kaum hörbar. Entweicht die Luft jedoch – wie im Rallye-Sport häufig anzutreffen – durch sogenannte «Blow-Off-Ventile» direkt in den Motorraum, erzeugt das ein lautes Zischen. Diese Ventile sind im Fahrbetrieb und bei geöffneter Motorhaube gut zu erkennen und nach Artikel 53 Absatz 1 und 4 VTS verboten. Vom Straftatbestand erfasst werden zudem elektrisch betriebene Turbolader-Simulatoren, die ähnliche Ablassgeräusche erzeugen.

Ziffer 409.3 (neu)

Die Geräuschdämmung des Motorraumes hat Einfluss auf die Lärmemissionen. Fehlen Teile der Kapselung (z. B. Unterbodenabdeckung) oder Absorptionsmatten (z. B. unter der Motorhaube) soll der Fahrer oder die Fahrerin mit einer Ordnungsbusse bestraft werden können. Mit dieser Bestimmung kann exzessiver Lärm verhindert werden. Deshalb soll die Bussenhöhe gleich wie bei den übrigen Lärmtatbeständen festgelegt werden (Art. 53 Abs. 1 und 4 VTS). Da es sich in den Absätzen 1 bis 3 um verschiedene Tatbestände handelt, können die Ordnungsbussen gegebenenfalls addiert werden. Weitere unerlaubte Änderungen und bestrittene Sachverhalte sind im ordentlichen Verfahren zu sanktionieren.

Ziffer 410 (neu)

Motorfahrzeuge müssen mit einer akustischen Warnvorrichtung ausgestattet sein (Art. 82 Abs. 1 VTS), die Verwendung einer unerlaubten Warnvorrichtung durch den Fahrzeugführer kann bereits gemäss Anhang 1 Ziffer 403 OBV mit 40 Franken gebüsst werden. Für die Verwendung von manipulierten akustischen Warnsystemen in Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gemäss Artikel 82 Absatz 1^{bis} VTS sowie für weitere Tonerzeuger, welche laut Absatz 4 verboten sind, soll ebenfalls eine Ordnungsbusse ausgesprochen werden können.

Ziffer 508.1 (neu)

Analog zur Ziffer 409 soll nicht nur die Fahrzeugführerin bzw. der Fahrzeugführer, sondern auch die Fahrzeughalterin bzw. der -halter eines Motorfahrzeugs sanktioniert werden können, wenn der vorgeschriebene Schalldämpfereinsatz fehlt. Dies ermöglicht den Vollzugsbehörden, auch Fahrzeuge zu sanktionieren, die in Abwesenheit des Führers oder der Führerin kontrolliert worden sind.

Ziffer 508.2 (neu)

Änderungen, wie sie in Ziffer 409.2 erwähnt sind, können bei geöffneter Motorhaube leicht erkannt werden. Bei Kontrollen an Treffen der einschlägigen Szene sollen entsprechende Änderungen auch mit einer Ordnungsbusse geahndet werden können, wenn keine Person als Fahrer oder Fahrerin des Fahrzeugs festgestellt werden kann.

Ziffer 508.3 (neu)

Auch der Halter oder die Halterin eines Fahrzeugs soll mit einer Ordnungsbusse bestraft werden können, wenn die Geräuschdämmung des Motorraumes beeinträchtigt wurde.

3 Auswirkungen

3.1 Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund

Für die Intensivierung der Verkehrslärmkontrollen gemäss Ziffer 3 der Motion wird ein jährliches Budget von insgesamt 2 Mio. Fr. veranschlagt. Auf der Basis verschiedener Annahmen (insb. heutige Grundlast der Verkehrslärmkontrollen und zugrundeliegenden Vollkosten), wurde der personelle Aufwand im Zusammenhang mit einer Intensivierung von Verkehrslärmkontrollen anhand der Umlegung der Angaben eines Referenzkantons auf sämtliche kantonalen Korpsgrössen hochgerechnet. Für eine quantitative Steigerung der Kontrollen im Umfang von rund 50 % (bei allen Kantonen) sollen demnach ca. 1,5 Mio. Fr. veranschlagt werden. Für die Unterstützung von Investitionen für eine qualitative Intensivierung (z. B. für modernere Messgeräte) sollen pro Jahr ca. 500'000 Franken zur Verfügung stehen. Eine detailliertere Budgetierung ist aufgrund der noch fehlenden Datengrundlage heute nicht möglich.

Es ist damit zu rechnen, dass die Vorbereitungsphase (flächendeckende Bedürfniserhebung bei allen Kantonen sowie anschliessende Erarbeitung aller Leistungsvereinbarungen) eine Vollzeitstelle auslasten wird. Der Aufwand dürfte – je nach Anzahl abgeschlossener Leistungsvereinbarungen – nach der anfänglichen Initiierungsphase zurückgehen und vermehrt im Zusammenhang mit dem Controlling und der Erneuerung der Vereinbarungen anfallen. Auch wenn der Aufwand mittelfristig unter einer Vollzeitstelle fallen könnte, ist vorliegend eine zusätzliche Vollzeitstelle zu planen.

Zusätzlich würde durch das Verbot von gewissen Austauschschalldämpfern und den daraus entstehenden Informations- und Überwachungsaufgaben ein zusätzlicher Bedarf von 0,5 Vollzeitstellen entstehen.

Ansonsten haben die vorgeschlagenen Massnahmen keine Auswirkungen auf den Bund.

3.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Die Kantone sind von den Massnahmen im Zusammenhang mit den Verkehrslärmkontrollen betroffen. Die rechtlichen Anpassungen, welche zu einem einfacheren und wirkungsvolleren Vollzug führen sowie die zusätzlichen Finanzmittel für die Intensivierung der Kontrollen dürften die Arbeit der Vollzugsorgane der Kantone erleichtern. Insbesondere die vorgeschlagenen Änderungen der Verkehrsregeln (Art. 33 VRV) und der OBV haben direkte Auswirkungen auf die Kontrolltätigkeit der Polizei, indem sie bei der Ahndung von Lärmdelikten im Strassenverkehr künftig vermehrt auf das vereinfachte Verfahren des OBG zurückgreifen werden können. Einzig die ausserordentliche Prüfungspflicht bei lärmrelevanten Fahrzeugmanipulationen wird für die kantonalen Strassenverkehrsämter einen zusätzlichen Aufwand mit sich bringen, da die Aufgebote nicht automatisiert versendet werden können und zusätzliche Kontrollen durchgeführt werden müssen.

Finanziell werden die zusätzlich definierten Ordnungsbussen-Tatbestände die Einnahmen der Kantone kaum wesentlich erhöhen.

Aufgrund des zu erwartenden Rückgangs lärmender Fahrweisen kann ein positiver Effekt auf die Gesundheit von Menschen, die sich in den genannten Gebieten aufhalten, eintreten.

3.3 Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen zum einfacheren und effizienteren Vollzug der Verkehrsregeln und der fahrzeugtechnischen Vorschriften durch die Kantone wird sich positiv auf die Umwelt auswirken. Indem unerwünschter Lärm im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stärker sanktioniert wird, kann die mit Lärm verbundene Belastung und Störung der Umwelt vermindert werden.

Zu beachten ist jedoch, dass durch die Aufnahme von Widerhandlungen in das Ordnungsbussenverfahren die Gefahr besteht, dass die Widerhandlungen bagatellisiert werden oder die Gesellschaft sie als «Kavaliersdelikt» empfindet. Eine weitgehende Ahndung von Widerhandlungen wegen vermeidbarem Lärm im vereinfachten Ordnungsbussenverfahren könnte auch dazu führen, dass

die in Frage stehenden Fahrzeuge nicht mehr genauer auf illegale Fahrzeugteile hin überprüft werden.

3.4 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Gemäss dem Bundesamt für Raumplanung (ARE) verursachte der Verkehrslärm im Jahr 2019 insgesamt Kosten von 2'830 Mio. Fr., davon entfallen rund 1'569 Mio. Fr. auf die Gesundheit (Behandlungskosten, Produktionsausfälle, immaterielle Kosten usw.). Der Strassenverkehr ist gemäss dem ARE für rund 80 % dieser Kosten verantwortlich¹⁵. Alle vorgeschlagenen Massnahmen zielen auf eine Verringerung von unnötigem Strassenlärm und haben somit einen positiven Effekt auf die Volkswirtschaft.

4 Rechtliche Aspekte

Die vorliegende Revision bewegt sich innerhalb des von der Bundesverfassung gesteckten Rahmens (Art. 82 BV). Die vorliegenden Rechtsanpassungen stützen sich auf die Artikel 8, 12, 13 Absatz 3 und 4, 42 Absatz 1, 89g Absatz 8, 89m Buchstabe a und 106 Absatz 1 SVG sowie Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer 7 und 11 OBG.

4.1 Vereinbarkeit mit internationalen Pflichten der Schweiz

Die Änderungen sind mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar.

Die vorgeschlagenen Änderungen berücksichtigen die internationalen Verpflichtungen der Schweiz aus dem Abkommen über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen zwischen der Schweiz und der EU¹⁶ (MRA) und beziehen sich daher nicht auf entsprechende EU-genehmigte Motorwagen und EU-genehmigte land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge.¹⁷ Durch die Nicht-Anerkennung von gegenüber der Originalausrüstung lärmsteigernden, aber international genehmigten Ersatzschalldämpfer-Anlagen für nicht dem MRA unterstellte Fahrzeuge wie Motorräder, wird hingegen ein zulässiges technisches Handelshemmnis geschaffen.

Die Anerkennung von Motorrädern und deren Bauteilen mit EU-Typengenehmigung durch die Schweiz ist einseitig. Auch die entsprechenden UN-Regelungen über Ersatzschalldämpfer im Rahmen der fahrzeugtechnischen Regelungen des UN-Übereinkommens vom 20. März 1958¹⁸ hat die Schweiz nur im autonomen Nachvollzug anerkannt. Im Rahmen der vom Gesetz über die technischen Handelshemmnisse¹⁹ (THG) verlangten Verhältnismässigkeit steht die neu vorgeschlagene Handelsbeschränkung nicht im Konflikt mit internationalen Verpflichtungen. Es besteht ein überwiegendes öffentliches Interesse, die Bevölkerung vor übermässigem Verkehrslärm zu schützen. Die vorgesehenen Massnahmen reduzieren den Lärm direkt an der Quelle. Diese Massnahmen sind teuren infrastrukturseitigen Massnahmen, wie zum Beispiel Lärmschutzwänden, vorzuziehen, die lediglich die Lärmausbreitung verringern.

§

¹⁵ [Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz, ARE, 2021](#)

¹⁶ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen; SR **0.946.526.81**

¹⁷ Aufgrund des Scheiterns des Rahmenabkommens zwischen der Schweiz und der EU wurde das Kapitel 12 des MRA nicht weiterentwickelt.

¹⁸ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Regelungen erteilt wurden; SR **0.741.411**

¹⁹ SR **946.51**