



Berne, le 31 mars 2021

Adaptation des amendes pour les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence

Rapport du Conseil fédéral
en réponse au postulat 19.4113 Aebischer du
24 septembre 2019

Résumé

Le postulat 19.4113 Aebischer « Adaptation des amendes pour les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence » charge le Conseil fédéral d'évaluer les dispositions relatives aux peines et aux conditions de répression pour les conducteurs de véhicules du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane, en tenant compte de l'avis des milieux concernés. Cette évaluation permettra au Conseil fédéral de proposer une adaptation des dispositions légales afin qu'à l'avenir, les conducteurs des services d'urgence puissent bénéficier davantage d'allègements de peine, voire d'une exemption de peine, en cas d'infractions aux règles de la circulation routière commises lors d'interventions d'urgence.

Afin d'évaluer la situation juridique, l'Office fédéral des routes (OFROU) a demandé un avis de droit au professeur Wolfgang Wohlers, docteur en droit et spécialiste du droit pénal. Selon cet expert, les bases légales existantes sont suffisantes pour que les infractions proportionnées aux règles de la circulation routière commises par des conducteurs de véhicules de service lors d'interventions d'urgence ne donnent pas lieu à des peines, ni au retrait du permis de conduire ; en cas d'infractions disproportionnées aux règles de la circulation routière, l'autorité pénale peut atténuer la peine et, dans ce cas, l'autorité administrative peut réduire la durée minimale du retrait de permis. Selon l'avis de droit, en cas d'infractions disproportionnées à la circulation routière commises durant des courses officielles urgentes, les tribunaux prononcent toujours des peines se situant dans la partie inférieure du cadre légal, sans toutefois jamais faire usage, pour autant qu'on puisse en juger, de la possibilité d'atténuer la peine et donc de réduire la peine minimale. L'expert estime par conséquent qu'il existe une certaine nécessité d'agir en la matière.

L'intervention requise sera réalisée dans le cadre de la révision partielle en cours de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01). Conformément au projet mis en consultation, un excès de vitesse particulièrement important ne sera plus automatiquement considéré comme un délit de chauffard : il appartiendra aux tribunaux d'apprécier le cas concret. Si l'acte a été commis par négligence ou s'il n'y avait pas un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, le délit de chauffard ne sera pas retenu. En outre, il n'y aura plus de peine privative de liberté minimale si les faits constitutifs du délit de chauffard sont établis. Ainsi, les autorités pénales pourront dorénavant n'infliger qu'une peine pécuniaire. Pour les délinquants primaires, la durée minimale du retrait du permis de conduire sera abaissée de 24 à 6 mois.

Les milieux concernés au sens du postulat (services d'urgence) soutiennent largement les observations faites dans l'avis de droit. De même, ils saluent expressément l'adaptation proposée du « délit de chauffard » dans le contexte des interventions urgentes. Ils formulent cependant les exigences supplémentaires suivantes : ils demandent d'une part qu'il soit à l'avenir obligatoire (et non plus seulement possible) pour le juge d'atténuer la peine lorsque les conducteurs n'ont pas observé la prudence requise, d'autre part que seule soit déterminante, pour l'évaluation de l'excès de vitesse, la différence par rapport à la vitesse qui aurait été appropriée pour l'intervention du point de vue du conducteur au moment de l'excès de vitesse.

Le Conseil fédéral renvoie à la motion 17.3520 Graf-Litscher (adoptée). Celle-ci exige que l'autorité cantonale puisse autoriser sous certaines conditions les conducteurs professionnels à effectuer des courses en vue de l'exercice de leur profession pendant la durée d'un retrait de permis. Il est prévu de donner aux autorités cantonales la compétence de permettre par exemple à un policier de continuer à conduire le véhicule de patrouille malgré le retrait du permis de conduire. Le Conseil fédéral soumettra à la discussion une proposition de modification du droit en ce sens en 2021, dans le cadre d'une consultation.

Le Conseil fédéral est en outre disposé à proposer, dans le cadre de la révision partielle en cours de la LCR, la modification de la loi demandée par les milieux concernés en vue d'obliger les autorités pénales à atténuer systématiquement la peine lors de l'évaluation d'infractions disproportionnées aux règles de la circulation routière qui ont été commises durant des courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques. Cette modification permettra de tenir compte de la situation particulière des

courses urgentes. Une réduction de la durée minimale du retrait du permis de conduire sera ainsi toujours admise pour ces infractions.

Le Conseil fédéral est d'avis que les modifications ci-dessus permettent de tenir compte largement des demandes fondées des services d'urgence.

En cas d'excès de vitesse très important, il est pratiquement impossible de justifier le risque d'accident mortel par un gain de temps minime, et ce même lorsque le bien menacé que les services d'urgence entendent protéger est aussi précieux que la vie ou l'intégrité corporelle d'autres usagers de la route. Si le juge était autorisé dans ces cas à considérer simplement la différence par rapport à la vitesse qui aurait été appropriée pour l'intervention, il ne serait plus possible d'évaluer de façon adéquate le degré d'illicéité d'un comportement disproportionné. Ainsi, il serait envisageable qu'un délit de chauffard disproportionné commis lors d'une course urgente soit à l'avenir sanctionné seulement par une amende d'ordre, alors que les particuliers sont passibles d'une peine privative de liberté. Le but visé, à savoir de toujours tenir compte de la situation particulière des interventions urgentes lors de l'évaluation de la punissabilité des conducteurs, serait alors largement dépassé. Il faudrait parler d'un privilège accordé aux conducteurs de véhicules effectuant des interventions d'urgence vis-à-vis des particuliers, privilège impossible à justifier de manière convaincante.

Avant d'examiner le privilège considérable ainsi demandé par les milieux concernés et la limitation du pouvoir d'appréciation du juge, le Conseil fédéral entend d'abord évaluer les effets de l'adaptation du délit de chauffard faite dans le cadre de la révision en cours de la LCR, de la proposition formulée dans le présent rapport d'obliger le tribunal à atténuer la peine et de la mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher « Non à une double sanction des conducteurs professionnels ! ».

Table des matières

1. Contexte	1
1.1 Postulat 19.4113 Aebischer	1
1.2 Initiative parlementaire 19.416 Lüscher	1
1.3 Procédure suivie pour l'exécution du mandat	1
2. Conclusions de l'avis de droit	1
2.1 Mandat	1
2.2 Contenu de l'avis de droit	1
2.3 Postulat Aebischer	2
2.4 Initiative parlementaire Lüscher	3
2.5 Conclusion de l'avis de droit	3
3. Objets en lien étroit avec le postulat Aebischer	4
3.1 Autres interventions allant dans le même sens	4
3.1.1 Motion 17.3520 Graf-Litscher « Non à une double sanction des conducteurs professionnels ! »	4
3.1.2 Motions 19.4067 Feller et 19.4068 Rochat « Adapter Via sicura pour que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure »	4
3.2 Modifications législatives envisagées	4
3.2.1 Révision du « délit de chauffard »	4
3.2.2 Mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher	5
4. Examen des autres mesures nécessaires par l'OFROU	5
4.1 Proposition soumise à la discussion pour l'art. 100, ch. 4, LCR	5
4.1.1 Obligation d'atténuer la peine	5
4.1.2 Modification du critère de référence pour juger les excès de vitesse	6
4.1.3 Modification de l'art. 100, ch. 4, LCR afin de mettre en œuvre les possibilités d'adaptation décrites aux ch. 4.1.1 et 4.1.2	6
4.2. Faits déterminants pour la justification – aucune mesure nécessaire	7
4.3 L'exemption de peine n'a pas lieu d'être élargie	7
4.4 Retrait du permis de conduire	8
5. Avis des milieux concernés	8
5.1 Large adhésion	8
5.2 Propositions concrètes pour l'adaptation de l'art. 100 LCR	9
6. Avis du Conseil fédéral	9

1. Contexte

1.1 Postulat 19.4113 Aebischer

Dans le cadre du postulat « Adaptation des amendes pour les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence », le Parlement a chargé le Conseil fédéral d'évaluer les dispositions relatives aux peines et aux conditions de répression des conducteurs de véhicules du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane. Le Conseil fédéral est invité à consulter les milieux concernés à ce sujet, en particulier la Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police, et les associations de personnel des services d'urgence. Sur la base de cette évaluation, il doit formuler des recommandations en vue d'adapter les dispositions légales.

1.2 Initiative parlementaire 19.416 Lüscher

L'initiative parlementaire 19.416 Lüscher « Pour une meilleure appréciation des circonstances prises en compte par les conducteurs de véhicules du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane lors de courses d'urgence » est directement liée au postulat Aebischer. Son auteur propose de modifier l'art. 100, ch. 4, de la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR ; RS 741.01) : le conducteur d'un véhicule de service ne sera pas punissable s'il a enfreint les règles de la circulation routière ou des mesures spéciales relatives à la circulation lors d'une intervention d'urgence et que cette violation était proportionnée eu égard aux circonstances. En cas de comportement disproportionné, les conducteurs resteront cependant punissables. Pour juger de la prudence imposée par les circonstances, il conviendra de prendre en considération les faits tels qu'ils étaient connus du conducteur ainsi que la représentation qu'il pouvait en avoir au moment d'agir. Si la violation des règles de la circulation routière était disproportionnée, le juge atténuera librement la peine infligée et devra même exempter le conducteur de toute peine si l'accomplissement de la mission était d'intérêt public.

L'auteur de l'initiative demande également des allègements en ce qui concerne les mesures administratives : désormais, l'autorité pourra réduire la durée minimale du retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire même si la peine n'est pas atténuée. En outre, le permis de conduire des conducteurs de véhicules de service ne sera jamais retiré si l'infraction a été commise dans l'accomplissement d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques. Tout comme le postulat, l'initiative parlementaire vise donc une atténuation des peines, voire une exemption de peine pour les conducteurs de véhicules d'intervention.

1.3 Procédure suivie pour l'exécution du mandat

Différentes clarifications juridiques ont été nécessaires pour établir le rapport demandé dans le cadre du postulat. Monsieur Wolfgang Wohlers, docteur en droit et professeur de droit pénal à la faculté de droit de l'Université de Bâle, a été mandaté pour élaborer un avis de droit en la matière. Le présent rapport dresse une synthèse des conclusions de cet avis de droit, présente le point de vue des milieux concernés et évalue la nécessité d'agir sur le plan législatif.

2. Conclusions de l'avis de droit

2.1 Mandat

L'avis de droit avait pour objet de donner un aperçu de la situation juridique actuelle et d'évaluer celle-ci en tenant compte de la motivation du postulat. Il s'agissait en particulier de formuler également des recommandations en vue de l'adaptation des dispositions légales dans le sens des deux interventions Aebischer et Lüscher avec, en toile de fond, la question de savoir dans quelle mesure il est possible d'atténuer les peines (jusqu'à l'exemption) en cas d'interventions officielles urgentes tout en respectant la proportionnalité par rapport à la nécessité de punir et en maintenant la fonction de la sanction.

2.2 Contenu de l'avis de droit

L'expert décrit le dilemme auquel sont actuellement confrontés les conducteurs de véhicules d'intervention. Ceux-ci doivent d'une part respecter les prescriptions du droit de la circulation routière dans l'intérêt de la sécurité, d'autre part être sur place le plus rapidement possible en cas d'intervention urgente. Ils se prévalent dès lors de droits spéciaux et ne respectent pas les prescriptions en matière de vitesse. Le problème est aggravé par le fait que dans le droit en vigueur, un excès de vitesse

particulièrement important constitue un délit de chauffard, un crime passible d'une peine privative de liberté d'un à quatre ans (art. 90, al. 3 et 4, LCR).

Dans la perspective du postulat Aebischer et de l'initiative parlementaire Lüscher, l'expert analyse tout d'abord à quelles conditions les infractions routières commises par des conducteurs de véhicules de service effectuant des interventions d'urgence doivent être considérées comme proportionnées selon le droit en vigueur. À cet effet, il analyse la jurisprudence en la matière et aborde la question de la nécessité de procéder à une réforme.

L'expert examine ensuite les conséquences d'une violation disproportionnée des règles de la circulation routière pour le conducteur. Dans ce cadre, il opère une distinction entre la peine au sens propre et la mesure administrative que représente le retrait du permis de conduire. Là encore, une analyse de la jurisprudence pertinente permet à l'expert de discuter un éventuel besoin de réforme.

Enfin, l'expert tire les conclusions pertinentes des analyses effectuées.

2.3 Postulat Aebischer

Selon l'avis de droit, l'évaluation des bases légales existantes montre que les infractions à la circulation routière commises par les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence peuvent être justifiées par l'art. 100, ch. 4, LCR, les art. 14 et 17 du code pénal du 21 décembre 1937 (CP ; RS 311.0) ainsi que par la défense d'intérêts légitimes, et rester impunies.

L'expert retient que le critère décisif pour tous les motifs justificatifs entrant en ligne de compte est le respect de la proportionnalité : des violations simples et graves des règles de la circulation routière se justifient lorsque le conducteur du véhicule de service a fait preuve de la prudence imposée par les circonstances. Une peine n'est prononcée que si l'acte ne saurait être justifié, en raison des risques disproportionnés engendrés. C'est le cas lorsque l'intervention des services d'urgence provoque des risques concrets pour la vie et l'intégrité corporelle d'autres usagers de la route, lorsque la course officielle constitue un « délit de chauffard » au sens de l'art. 90, al. 3 et 4, LCR ou qu'elle s'avère disproportionnée pour d'autres raisons.

Selon l'expert, en l'absence de justification, une atténuation de la peine est également envisageable en cas de violation disproportionnée des règles de la circulation routière : le tribunal peut réduire d'éventuelles peines minimales, voire passer à un genre de peine qui n'est pas prévu dans l'énoncé de fait légal. Concrètement, il serait même possible de sanctionner un délit de chauffard d'une peine pécuniaire ou d'une amende (art. 100, ch. 4, LCR en relation avec l'art. 48a CP). Les bases légales existantes seraient donc en principe suffisantes pour tenir compte de la situation particulière des conducteurs de véhicules de service.

S'agissant de la jurisprudence, l'expert indique que dans la pratique, en cas de violations graves et disproportionnées des règles de la circulation routière dans le cadre d'interventions des services d'urgence, les tribunaux infligent des peines pécuniaires avec sursis assorties d'une amende. Pour les infractions considérées comme des violations qualifiées et disproportionnées des règles de la circulation routière (délits de chauffard), les tribunaux infligent des peines privatives de liberté avec sursis qui se situent à la limite inférieure du cadre légal ordinaire. Sur la base des trois arrêts du Tribunal fédéral analysés dans le cadre de l'avis de droit et dans lesquels il est question d'une réduction de peine au sens de l'art. 100 al. 4 LCR pour un délit de chauffard, ils ne font en revanche pas usage de la possibilité de réduire la peine en-deçà de la peine minimale, que ce soit en cas de violations graves des règles de la circulation routière ou en cas de délits de chauffard.

À la connaissance de l'expert, il n'existe pas de jurisprudence publiée relative à la durée du retrait de permis des conducteurs de véhicules de service. Il rappelle que selon le droit en vigueur, le retrait du permis de conduire n'est pas prononcé lorsque l'infraction commise dans le cadre d'une course officielle était proportionnée. Par contre, le permis de conduire doit être retiré si la violation des règles de la circulation routière est disproportionnée. Dans ce cadre, il est possible de retirer le permis de conduire pour une durée inférieure à la durée minimale si le tribunal pénal a fait usage de la possibilité d'atténuer la peine en application de l'art. 100, ch. 4, LCR. Dans cette optique, la réduction de la durée du retrait du permis de conduire dépend donc de l'atténuation de la peine.

2.4 Initiative parlementaire Lüscher

L'auteur de l'initiative demande tout d'abord que la question de l'existence d'un motif justificatif au sens de l'art. 100, ch. 4, LCR soit appréciée sur la base des circonstances connues de l'auteur au moment d'agir. De l'avis de l'expert, cette proposition correspond déjà au droit en vigueur.

Il en va de même, aux yeux de l'expert, de la proposition de l'auteur de l'initiative selon laquelle le juge doit pouvoir atténuer la peine selon sa libre appréciation si une justification au sens de l'art. 100, ch. 4, LCR n'entre pas en ligne de compte car le conducteur du véhicule de service n'a pas fait preuve de la prudence imposée par les circonstances.

Au contraire, la proposition de renoncer à toute peine lorsque la course urgente était dans l'intérêt public, notamment en cas d'interpellation d'auteurs d'infractions contre la vie et l'intégrité corporelle (par ex. meurtre, lésion corporelle) ou contre le patrimoine, apporterait un changement par rapport au droit en vigueur. Cette exemption de peine ne s'appliquerait toutefois que si le conducteur d'un véhicule de service avait accepté de faire courir des risques disproportionnés aux autres usagers de la route. Pour l'expert, il paraîtrait plutôt surprenant de renoncer à la peine dans une situation de ce genre, d'autant plus qu'il ne s'agit pas de couvrir les cas dans lesquels la situation se présente ultérieurement sous un autre jour qu'au moment où la personne a dû agir. En effet, l'appréciation concerne toujours la situation telle qu'elle se présentait à la personne et non telle qu'elle se présente au moment de la décision du tribunal pénal.

Selon l'avis de droit, une autre modification par rapport au droit en vigueur résulterait de la proposition de supprimer l'art. 16, al. 3, 2^e phrase, LCR, étant donné que l'on ferait disparaître les durées minimales impératives du retrait de permis pour tous les conducteurs, et non pas seulement pour les conducteurs de véhicules de service, ce qui reviendrait à transformer fondamentalement le système en cascade applicable au retrait d'admonestation. Or, l'expert ne voit aucun besoin d'en arriver là pour trouver une solution à la situation des conducteurs de véhicules de service, puisque la durée minimale du retrait de permis peut déjà être réduite pour ces derniers selon le droit en vigueur, si la peine pour violation des règles de la circulation routière a été atténuée (art. 16, al. 3, 2^e phrase, et art. 100, ch. 4, LCR).

La version proposée de l'art. 100, ch. 4, LCR entraînerait une suppression généralisée du retrait d'admonestation en cas d'infractions à la circulation routière commises dans le cadre de courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques, et ce pour tous les genres d'infractions, y compris les délits de chauffard ou les violations graves des règles de la circulation ayant eu pour effet de mettre concrètement en danger la vie et l'intégrité corporelle d'autres personnes en violation du principe de proportionnalité.

2.5 Conclusion de l'avis de droit

Selon le droit en vigueur, les violations proportionnées des règles de la circulation routière commises par des conducteurs de véhicules de service effectuant des interventions d'urgence ne donnent pas lieu à des peines, ni au retrait du permis de conduire (art. 100, ch. 4, LCR). Si ces conducteurs commettent des violations disproportionnées des règles de la circulation routière, l'autorité pénale peut atténuer la peine et l'autorité administrative peut réduire la durée minimale de retrait du permis de conduire. Lorsqu'ils sanctionnent les infractions à la circulation routière commises dans le cadre de courses d'urgence, les tribunaux s'en tiennent toujours à des peines qui se situent dans la partie inférieure du cadre légal. Les cas de violations graves des règles de la circulation routière au sens de l'art. 90, al. 3 en relation avec l'al. 4, LCR (délits de chauffard) commises dans le cadre de courses officielles sont problématiques. Les tribunaux prononcent des peines privatives de liberté avec sursis qui se situent à la limite inférieure du cadre légal mais ne font jusqu'à maintenant pas usage de la possibilité d'atténuer la peine en-deçà de la peine minimum pour les délits de chauffard. On peut y voir un argument en faveur d'une révision des éléments constitutifs de l'infraction prévus à l'art. 90, al. 3 en relation avec l'al. 4, LCR.

Une adaptation législative plus poussée ne serait nécessaire que si le privilège accordé aux conducteurs de véhicules prioritaires devait aller jusqu'à l'exemption de toute sanction même en cas de mise en danger concrète d'autres usagers de la route par un comportement disproportionné.

3. Objets en lien étroit avec le postulat Aebischer

3.1 Autres interventions allant dans le même sens

Outre le postulat Aebischer et l'initiative parlementaire Lüscher, d'autres interventions déposées ces dernières années demandent également des allègements pour les conducteurs des services d'urgence sur les plans du droit pénal et du droit administratif. Vu leur connexité matérielle, ces interventions sont également traitées dans le présent rapport.

3.1.1 Motion 17.3520 Graf-Litscher « Non à une double sanction des conducteurs professionnels ! »

La motion 17.3520 Graf-Litscher (adoptée) demande que l'autorité cantonale puisse autoriser les conducteurs professionnels à effectuer des courses en vue de l'exercice de leur profession pendant la durée d'un retrait de permis. Il s'agit de mieux différencier le niveau privé et le niveau professionnel lors du retrait de permis. En plus de se voir retirer le permis de conduire, les personnes qui conduisent des véhicules à titre professionnel risquent souvent de perdre leur poste de travail. Il s'agit d'atténuer ce risque afin que toutes les personnes concernées ressentent des effets comparables en cas de retrait du permis de conduire.

La procédure de consultation relative à la mise en œuvre de la motion est prévue pour 2021.

3.1.2 Motions 19.4067 Feller et 19.4068 Rochat « Adapter Via sicura pour que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 kilomètres à l'heure »

Les deux motions identiques chargent le Conseil fédéral d'adapter le programme de sécurité routière « Via sicura » de manière à ce que les services d'urgence puissent accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris lorsque la vitesse est limitée à 30 km/h. Elles ont été déposées alors que le canton de Vaud et la ville de Lausanne avaient annoncé qu'ils allaient abaisser la vitesse maximale à 30 km/h la nuit sur certaines routes afin de réduire le bruit engendré par le trafic.

Le Conseil fédéral est conscient du conflit d'intérêts entre l'accomplissement rapide de la mission et le respect des règles de la circulation routière. Il estime toutefois que la demande formulée dans ces motions, à savoir l'extension considérable de l'exemption de peine pour les services d'intervention, constitue un trop grand risque en l'absence d'examen approfondi.

C'est pourquoi il a proposé de rejeter les deux motions et d'examiner la revendication qu'elles formulaient dans le cadre du présent rapport.

3.2 Modifications législatives envisagées

Les modifications législatives ci-après, qui sont déjà envisagées, tiennent compte de préoccupations qui découlent du postulat Aebischer et des interventions susmentionnées.

3.2.1 Révision du « délit de chauffard »

Conformément au droit en vigueur, tout excès de vitesse tel que défini à l'art. 90, al. 4, LCR (par ex. dépassement de 50 km/h en cas de limitation à 50 km/h) est automatiquement constitutif d'un délit de chauffard au sens de l'art. 90, al. 3, LCR. Dans ce cas, la loi prévoit une peine privative de liberté d'au moins un an et un retrait du permis de conduire d'au moins deux ans.

Dans le cadre de la révision partielle en cours de la LCR, le Conseil fédéral a proposé les modifications ci-après desdites dispositions dans le cadre de la procédure de consultation menée du 12 août au 12 décembre 2020 :

- L'automatisme selon lequel les excès de vitesse mentionnés dans la loi constituent systématiquement un délit de chauffard est supprimé. En cas d'excès de vitesse particulièrement important conformément à l'art. 90, al. 4, LCR, le tribunal pénal doit toujours vérifier au cas par cas si les faits constitutifs du délit de chauffard sont établis.
- Selon l'adaptation de l'art. 90, al. 3, LCR proposée dans le cadre de la révision partielle en cours de la LCR, les éléments ci-après doivent être réunis cumulativement pour qu'il y ait délit de chauffard :

- Une ou plusieurs règles de la circulation routière élémentaires doivent avoir été enfreintes au point de faire courir un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort. L'application du délit de chauffard présuppose donc que même en cas d'excès de vitesse particulièrement important, la survenance d'un danger concret ou même d'une blessure d'autres usagers de la route soit particulièrement évidente en raison de circonstances particulières telles que le moment de la journée, la densité du trafic ou les conditions de visibilité, et que sa nonréalisation ne soit due finalement qu'au hasard (danger abstrait et accru qualifié).
 - L'acte doit avoir été commis intentionnellement. L'intention doit se rapporter d'une part à la violation des règles de la circulation routière élémentaires et d'autre part au fait que cette violation expose à un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort (double intention).
- Il est prévu de renoncer à une peine minimale en cas de délit de chauffard, de sorte qu'il sera possible d'infliger une simple peine pécuniaire. Les tribunaux disposeront ainsi de la marge de manœuvre leur permettant de décider librement de l'ampleur de la peine à infliger dans le cas concret.
 - Pour les délits de chauffard, il est prévu de réduire de deux ans à six mois la durée minimale du retrait du permis de conduire. L'art. 16c, al. 2, let. a^{bis}, LCR sera adapté en conséquence. En cas de délit de chauffard, la durée minimale du retrait du permis de conduire restera donc toujours deux fois supérieure à celle du retrait de permis en raison d'une infraction grave ordinaire, pour laquelle elle est de trois mois.

Les exigences relatives au délit de chauffard sont donc assouplies dans le cadre de la révision partielle en cours de la LCR. Ce délit ne sera plus obligatoirement retenu, même en cas d'excès de vitesse particulièrement important. De plus, la peine minimale sera abandonnée si le délit de chauffard est avéré, de sorte que l'autorité pénale pourra dorénavant se contenter d'infliger une peine pécuniaire. Cette modification législative vaut pour tous les conducteurs de véhicules et s'applique donc également aux conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des courses urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques. L'abandon d'une peine privative de liberté minimale permet de résoudre le problème décrit dans l'avis de droit du professeur Wohlers selon lequel les autorités pénales n'ont pas réduit la peine privative de liberté minimale en cas d'infractions constitutives de délits de chauffard.

3.2.2 Mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher

La motion 17.3520 Graf-Litscher (adoptée) demande que l'autorité cantonale puisse autoriser les conducteurs professionnels à effectuer des courses en vue de l'exercice de leur profession pendant la durée d'un retrait de permis.

Une adaptation du droit en ce sens donnerait aux autorités cantonales la compétence de tenir compte des besoins des services d'urgence et de leurs conducteurs et, par exemple, de permettre à un policier de continuer à conduire le véhicule de patrouille malgré le retrait du permis de conduire.

La mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher fera l'objet d'une procédure de consultation en 2021.

4. Examen des autres mesures nécessaires par l'OFROU

4.1 Proposition soumise à la discussion pour l'art. 100, ch. 4, LCR

D'après les premières déclarations des services d'urgence, l'adaptation du délit de chauffard ne suffit pas, à elle seule, à couvrir dans une mesure suffisante les besoins exprimés. L'OFROU a donc examiné d'autres possibilités de modification du droit en vue de la discussion avec les milieux concernés.

En plus de l'adaptation du délit de chauffard et des propositions de modification liées à la motion 17.3520 Graf-Litscher, les adaptations législatives ci-après permettraient de tenir compte des demandes des services d'urgence.

4.1.1 Obligation d'atténuer la peine

Actuellement, si le conducteur d'un véhicule prioritaire effectuant une intervention d'urgence viole les règles de la circulation routière de manière disproportionnée et qu'une exemption de peine est donc

inenvisable, l'autorité pénale a la possibilité d'atténuer la peine. Comme l'a montré l'avis de droit, les autorités pénales ne font toutefois pas toujours usage de cette possibilité, en particulier en cas de délit de chauffard.

Une possibilité serait donc d'obliger les autorités pénales à atténuer la peine de manière appropriée afin de tenir compte de la situation particulière des courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques.

4.1.2 Modification du critère de référence pour juger les excès de vitesse

En outre, on pourrait concrétiser l'obligation d'atténuer la peine en cas de délits de vitesse et proposer qu'à l'avenir, la différence déterminante pour juger les excès de vitesse disproportionnés des conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence ne soit plus celle entre la vitesse signalisée et la vitesse effective, mais l'écart entre la vitesse qui aurait été appropriée pour l'intervention du point de vue des conducteurs au moment de la réception de l'ordre d'intervention et la vitesse effective. Exemple :

À l'heure actuelle, si un policier conduit à 75 km/h dans une zone limitée à 30 km/h, les autorités pénales sanctionnent un excès de vitesse de 45 km/h. Si cet excès était disproportionné, elles partent du principe qu'il s'agit d'un délit de chauffard et atténuent éventuellement la peine. À l'avenir, le critère de référence pourrait ne plus être la vitesse signalisée, mais celle qui aurait été adaptée du point de vue du conducteur au moment où il a reçu l'ordre d'intervention, compte tenu du lieu et du but de l'intervention, de l'état de la route, de l'heure, etc. Si une vitesse de 60 km/h aurait été indiquée pour l'intervention alors que le policier se déplaçait à 75 km/h, l'autorité pénale jugera uniquement l'excès de vitesse de 15 km/h.

4.1.3 Modification de l'art. 100, ch. 4, LCR afin de mettre en œuvre les possibilités d'adaptation décrites aux ch. 4.1.1 et 4.1.2

Initialement, l'art. 100, ch. 4, LCR comportait uniquement une réglementation pour les conducteurs de véhicules prioritaires qui avaient donné les signaux d'avertissement nécessaires et observé la prudence que leur imposaient les circonstances particulières. Lesdits conducteurs n'étaient alors pas punissables. En 2016, le Parlement a complété la disposition en prévoyant notamment une possibilité d'atténuer la peine pour les conducteurs qui n'avaient pas observé la prudence nécessaire. Depuis le 1^{er} août 2016, la disposition a la teneur suivante :

Si le conducteur d'un véhicule du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane enfreint les règles de la circulation ou des mesures spéciales relatives à la circulation lors d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques, il n'est pas punissable s'il fait preuve de la prudence imposée par les circonstances. Lors de courses officielles urgentes, le conducteur n'est pas punissable uniquement s'il a donné les signaux d'avertissement nécessaires ; il n'est exceptionnellement pas nécessaire de donner ces signaux d'avertissement si ceux-ci compromettent l'accomplissement de la tâche légale. Si le conducteur n'a pas fait preuve de la prudence imposée par les circonstances ou s'il n'a pas donné les signaux d'avertissement nécessaires lors d'une course officielle urgente, la peine peut être atténuée.

Aux fins de la mise en œuvre des possibilités d'adaptation mentionnées aux ch. 4.1.1 et 4.1.2, la dernière phrase du ch. 4 pourrait être supprimée et un nouveau ch. 5 pourrait être introduit avec la teneur suivante :

Si lors d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques, le conducteur n'a pas fait preuve de la prudence imposée par les circonstances ou s'il n'a pas donné les signaux d'avertissement nécessaires lors d'une course officielle urgente, la peine est atténuée de manière appropriée. Pour les excès de vitesse, seule est déterminante la différence par rapport à la vitesse qui aurait été appropriée compte tenu des circonstances connues du conducteur.

Un nouveau ch. 5 de l'art. 100 LCR tel que ci-dessus permettrait de signaler clairement que la peine doit impérativement être atténuée de manière appropriée. En ce qui concerne les excès de vitesse, il permettrait d'établir que la sanction doit se fonder sur la différence entre la vitesse effective et la vitesse qui aurait été appropriée au vu des circonstances concrètes. Pour déterminer la vitesse appropriée, il faudrait se baser comme jusqu'à présent sur les circonstances ayant décidé le conducteur à intervenir immédiatement au moment donné.

L'approche ci-dessus permettrait de tenir compte par analogie d'un point soulevé dans l'initiative parlementaire 19.416 Lüscher et de garantir que les conducteurs effectuant des courses officielles urgentes ne soient pas logés à la même enseigne que les conducteurs qui ne sont pas en mission officielle. Elle permettrait en particulier de satisfaire la demande formulée dans les motions 19.4067 Feller et 19.4068 Rochat, à savoir que les services d'urgence doivent pouvoir accomplir leur travail dans les conditions requises par leur mission, y compris dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h pendant la nuit, sans devoir craindre des sanctions disproportionnées et injustifiées.

Un aspect potentiellement problématique de l'approche ci-dessus est qu'il ne serait plus possible de tenir compte du fait que l'excès de vitesse disproportionné a lieu dans une situation où le risque pour les autres usagers de la route est déjà accru.

4.2 Faits déterminants pour la justification – aucune mesure nécessaire

La violation des règles de la circulation routière et des mesures relatives à la circulation lors de courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques est justifiée lorsque le conducteur fait preuve de toute la prudence imposée par les circonstances et qu'il donne les signaux d'avertissement nécessaires, pour autant que ces derniers ne compromettent pas l'accomplissement de la tâche légale.

L'analyse de la jurisprudence effectuée dans l'avis de droit du professeur Wohlers a confirmé que les tribunaux apprécient déjà l'état de fait sur la base des circonstances qui ont décidé les conducteurs de véhicules prioritaires à agir comme ils l'ont fait sur le moment et non sur la base des circonstances connues des autorités de poursuite pénale et du tribunal a posteriori. Il n'y a donc pas lieu d'adapter l'art. 100 LCR sur ce point comme le demande l'initiative parlementaire 19.416 Lüscher.

4.3 L'exemption de peine n'a pas lieu d'être élargie

Les motifs justificatifs et les motifs d'atténuation de la peine actuels (art. 100, ch. 4, LCR, art. 14 et 17 CP, justification par la défense d'intérêts légitimes), les modifications envisagées concernant le délit de chauffard (révision partielle de la LCR) et la mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher permettent de tenir compte dans une mesure suffisante des intérêts légitimes des services d'urgence et des demandes formulées dans le cadre des interventions parlementaires. Une adaptation de l'art. 100 LCR (obligation d'atténuer la peine et concrétisation de l'atténuation de la peine en cas d'excès de vitesse) comme indiqué au ch. 4.1.3 ci-dessus permettrait en outre de garantir que les conducteurs de véhicules prioritaires n'aient pas à craindre une peine disproportionnée et injustifiée, même si l'excès de vitesse s'avère disproportionné, par exemple en cas de limitation de la vitesse à 30 km/h.

Il convient de ne pas donner suite aux demandes qui vont plus loin dans l'exemption de peine, comme celles formulées dans l'initiative parlementaire Lüscher visant à exempter le conducteur de toute peine lorsque l'accomplissement de la tâche était dans l'intérêt public. On peut partir du principe que ce n'est que dans des cas très rares et exceptionnels que les courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques ne peuvent pas être justifiées par un intérêt public. Une proposition dans le sens indiqué ci-dessus aurait pour conséquence qu'un conducteur effectuant des courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques devrait être régulièrement acquitté même en cas de grave manquement aux devoirs de prudence qui lui incombent. Ce résultat irait trop loin, car il ne pourrait pas être justifié par les intérêts légitimes des services d'urgence et conduirait à une inégalité de traitement incompatible avec les principes de l'État de droit. Un régime de cet ordre remettrait en cause le principe constitutionnel de la proportionnalité de l'activité de l'État et reviendrait en pratique à donner carte blanche pour des interventions irresponsables et disproportionnées, lors desquelles les dommages collatéraux seraient tolérés de par la loi.

Il est important que l'action policière soit toujours proportionnée. Instaurer dans la loi l'acceptation d'une action étatique disproportionnée, comme demandé dans l'initiative parlementaire 19.416 Lüscher, serait extrêmement problématique. Par ailleurs, le principe de la proportionnalité sert à décider quel risque peut être pris dans une situation donnée et procure ainsi protection et sécurité aux policiers. Évaluer si un acte est proportionné ou non n'a rien d'inhabituel pour ces derniers, qui au contraire doivent régulièrement se poser la question, par exemple lorsqu'il s'agit du recours à la force.

4.4 Retrait du permis de conduire

Conformément à l'art. 100, ch. 4, LCR, le permis de conduire n'est pas retiré en cas de violation proportionnée des règles de la circulation routière et des mesures relatives à la circulation lors d'une course urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques.

Si la violation des règles de la circulation routière et des mesures relatives à la circulation n'était pas proportionnée car le conducteur du véhicule de service n'a pas fait preuve de la prudence requise, le conducteur fait certes l'objet d'une sanction, mais la peine peut être atténuée et, dans ce cas, la durée minimale du retrait de permis peut être réduite.

L'une des propositions de la révision partielle de la LCR consiste à réduire la durée minimale du retrait du permis de conduire de deux ans à six mois en cas de délit de chauffard. Les circonstances du cas d'espèce doivent être prises en considération lors de la fixation de la durée du retrait de permis. La nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile est expressément mentionnée dans la loi parmi les circonstances à prendre en considération. En outre, la motion 17.3520 Graf-Litscher (adoptée) demande que les courses en vue de l'exercice de la profession restent autorisées dans un certain cadre malgré le retrait du permis de conduire.

Si l'approche selon laquelle la peine doit impérativement être atténuée de manière appropriée en cas de violation disproportionnée des règles de la circulation routière (ch. 4.1.1) était retenue, les autorités administratives pourraient à l'avenir réduire la durée minimale du retrait de permis dans tous les cas.

Si l'on retenait également l'approche consistant à considérer que seule la différence entre la vitesse effective et la vitesse qui aurait été appropriée au vu des circonstances connues du conducteur au moment des faits est déterminante pour évaluer la punissabilité en cas d'excès de vitesse disproportionné, ce nouveau critère de référence devrait également être pris en considération pour un éventuel retrait du permis de conduire. Le Conseil fédéral recommande toutefois de ne pas adopter cette approche.

Les demandes qui vont plus loin, comme celle formulée dans l'initiative parlementaire 19.416 Lüscher pour que le permis de conduire ne soit pas retiré aux conducteurs de véhicules prioritaires ayant commis une infraction lors d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques, ne sont pas nécessaires pour permettre aux services d'intervention d'accomplir leurs tâches. Si une disposition en ce sens était adoptée, il ne serait pratiquement plus possible de retirer le permis de conduire, même pour des infractions lors desquelles la prudence requise a été ignorée de manière flagrante. Un tel privilège serait contraire au principe de proportionnalité de l'État de droit.

5. Avis des milieux concernés

5.1 Large adhésion

L'OFROU a soumis son projet (ch. 1 à 4 du présent rapport) aux services d'urgence et à leurs associations de personnel pour avis du 4 au 30 novembre 2020, selon les exigences du postulat.

Les acteurs ci-après ont rendu un avis :

- Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse (CCPCS)
- Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police (CCDJP)
- Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté de Liechtenstein (CCCS)
- Interassociation de sauvetage (IAS)
- Fédération Suisse des Fonctionnaires de Police (FSFP)
- Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP)
- Administration fédérale des douanes (AFD)
- Association Suisse des Ambulanciers (ASA)

Plusieurs d'entre eux ont indiqué avoir rédigé leur prise de position de façon coordonnée. Les milieux concernés adhèrent largement aux observations faites dans l'avis de droit du professeur Wohlers. Ainsi, les services d'urgence saluent expressément les adaptations relatives au délit de chauffard (art. 90 LCR) proposées dans le cadre de la procédure de révision en cours. Pour les milieux intéressés, il est

nécessaire d'agir avant tout au niveau de l'art. 100, ch. 4, LCR. S'ils soutiennent sur le principe l'orientation suivie par l'OFROU dans ses propositions soumises à la discussion (ch. 4.1), ils suggèrent d'autres formulations. De plus, l'ASA et l'AFD demandent une adaptation de l'aide-mémoire du DETEC concernant l'utilisation des feux bleus et des avertisseurs à deux sons alternés (précision relative aux interventions nocturnes, mention de la douane).

5.2 Propositions concrètes pour l'adaptation de l'art. 100 LCR

La CCPCS, la CCDJP, l'IAS et la CSSP proposent de supprimer la dernière phrase de l'art. 100, ch. 4, LCR et de compléter la réglementation par les chiffres suivants :

Nouvel art. 100, ch. 5 :

En cas d'excès de vitesse commis lors de courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques, seule est prise en considération la différence par rapport à la vitesse qui aurait été appropriée pour l'intervention.

Nouvel art. 100, ch. 6 :

Lors de l'évaluation des infractions aux règles de la circulation routière, les courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques doivent être considérées de façon à atténuer la peine, même si le conducteur a fait naître durant celles-ci un danger disproportionné ou n'a pas fait preuve de la prudence imposée par les circonstances.

Pour la CCPCS, l'IAS et la CSSP, il est évident que le devoir de diligence, la proportionnalité et l'adéquation de la vitesse doivent toujours être évalués *ex ante* du point de vue du conducteur. La CCDJP demande pour sa part que cet élément soit mentionné expressément dans le nouvel art. 100, ch. 5 (ajout de « au vu des circonstances connues du conducteur » avant « pour l'intervention »). La CCPS souligne elle aussi que c'est la vitesse qui paraissait appropriée pour l'intervention sur la base des circonstances connues du conducteur au moment de l'excès de vitesse qui devrait être déterminante, et non celle au moment de la réception de l'ordre d'intervention. La FSFP propose que les conducteurs des véhicules du service du feu, du service de santé, de la police ou de la douane qui enfreignent les règles de la circulation routière ou des mesures spéciales relatives à la circulation lors d'une course officielle urgente ou nécessaire pour des raisons tactiques ne soient pas punissables s'ils ont donné les signaux d'avertissement nécessaires et n'ont pas mis concrètement en danger, par leur comportement, la vie et l'intégrité corporelle d'autres usagers de la route. Dans le cas contraire, la peine doit pouvoir être atténuée. Quant à l'AFD, elle souligne que l'approche consistant à évaluer à l'avenir les excès de vitesse disproportionnés commis par les conducteurs de véhicules prioritaires effectuant des interventions d'urgence sur la base de la différence entre la vitesse qui aurait été appropriée pour l'intervention et la vitesse effective sera très difficile à mettre en œuvre et ne conduira en aucun cas à la sécurité juridique pourtant urgemment requise.

6. Avis du Conseil fédéral

À l'instar du professeur Wohlers, le Conseil fédéral estime que les bases légales existantes sont suffisantes pour que les infractions proportionnées aux règles de la circulation routière commises par des conducteurs de véhicules de service lors d'interventions d'urgence ne donnent pas lieu à des peines ni au retrait du permis de conduire. De même, il juge convenable la réglementation actuelle selon laquelle la peine peut être atténuée si des infractions disproportionnées aux règles de la circulation routière sont commises durant ces courses et que la durée minimale du retrait de permis peut être réduite le cas échéant. Cependant, il a aussi conscience que les autorités pénales ne font pas toujours usage de la possibilité d'atténuer la peine lorsqu'elles sanctionnent des infractions disproportionnées aux règles de la circulation routière commises lors de courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques et que cela pose problème. En effet, sur la base de seulement trois arrêts du Tribunal fédéral¹ dans lesquels il est question d'une réduction de peine au sens de l'art. 100 al. 4 LCR pour un délit de chauffard, ces autorités ne semblent pas prononcer de peines en deçà de la limite inférieure du cadre légal, ni recourir à un autre genre de peine. Par le passé, certains conducteurs de véhicules prioritaires ont donc été punis d'une peine privative de liberté en application du délit de chauffard. Le Conseil fédéral comprend le point de vue des services d'urgence, qui estiment que les tribunaux ne tiennent pas toujours

¹ 6B_1102/2016; 6B_1224/2019; 6B_755/2020.

suffisamment compte des circonstances particulières des courses urgentes. D'un autre côté, il convient d'éviter que les tribunaux ne doivent prononcer des peines si basses qu'elles ne correspondent plus à la faute commise, en particulier lorsque la diligence requise a été négligée.

Le Conseil fédéral entend remédier au problème tout d'abord en adaptant le délit de chauffard dans le cadre de la révision en cours de la LCR. Il propose qu'à l'avenir, les tribunaux n'appliquent plus automatiquement le délit de chauffard en cas d'excès de vitesse particulièrement important (par ex. dépassement de 50 km/en localité), mais soient tenus de procéder à une évaluation au cas par cas. Si l'acte a été commis par négligence ou s'il n'y avait pas un grand risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort, le délit de chauffard ne sera pas retenu. En outre, il n'y aura plus de peine privative de liberté minimale si les faits constitutifs du délit de chauffard sont établis. Ainsi, les autorités pénales pourront dorénavant aussi n'infliger qu'une peine pécuniaire. Pour les délinquants primaires, la durée minimale du retrait du permis de conduire sera abaissée de 24 à 6 mois. Le Conseil fédéral part du principe que grâce à ces modifications, les conducteurs de véhicules prioritaires ayant commis des excès de vitesse importants ne seront d'une part plus automatiquement jugés coupables de délits de chauffard et qu'ils seront d'autre part punis bien moins sévèrement qu'aujourd'hui en cas de délit de chauffard avéré.

Par ailleurs, en 2021, le Conseil fédéral soumettra à la discussion une proposition de modification du droit dans le cadre de la mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher « Non à une double sanction des conducteurs professionnels ! ». Cette motion demande que les courses en vue de l'exercice de la profession restent autorisées à l'avenir sous certaines conditions même durant un retrait du permis de conduire. Ainsi, les autorités cantonales pourraient par exemple permettre à un policier de continuer à conduire le véhicule de patrouille malgré le retrait de son permis de conduire.

Enfin, le Conseil fédéral est disposé à proposer, dans le cadre de la révision partielle en cours de la LCR, la modification de loi demandée par les milieux concernés en vue d'obliger les autorités pénales à atténuer systématiquement la peine lors de l'évaluation d'infractions disproportionnées aux règles de la circulation routière commises durant des courses officielles urgentes ou nécessaires pour des raisons tactiques. Le Conseil fédéral entend garantir de la sorte que la situation particulière des courses urgentes sera toujours prise en considération. Ainsi, les autorités compétentes pourront aussi toujours réduire la durée minimale du retrait du permis de conduire pour ces infractions routières. Cette modification permettrait aussi d'assurer une cohérence avec la réglementation du code pénal qui prévoit l'atténuation obligatoire de la peine en présence d'un motif en ce sens.

Le Conseil fédéral estime que les modifications juridiques ci-dessus permettront en principe de tenir suffisamment compte des intérêts légitimes des services d'urgence.

En cas d'excès de vitesse très important, il est pratiquement impossible de justifier le risque d'accident mortel par un gain de temps minime, et ce même lorsque le bien menacé qui doit être protégé par les services d'urgence est aussi précieux que la vie ou l'intégrité corporelle d'autres usagers de la route. Si, comme le demandent les milieux concernés, le juge ne tenait plus compte à l'avenir dans ces cas que de la différence par rapport à la vitesse qui aurait été adaptée pour l'intervention, il ne serait plus possible d'apprécier convenablement le degré d'illicéité d'un acte disproportionné. Ainsi, il serait envisageable qu'un délit de chauffard disproportionné commis lors d'une course urgente soit à l'avenir sanctionné seulement par une amende d'ordre, alors que les particuliers sont passibles d'une peine privative de liberté. Le but visé, à savoir de toujours tenir compte de manière appropriée de la situation particulière que représentent les interventions urgentes lors de l'évaluation de la punissabilité des conducteurs de véhicules, serait largement dépassé ou poursuivi jusqu'à l'absurde du point de vue de la sécurité routière. Il faudrait alors parler d'un privilège accordé aux conducteurs de véhicules effectuant des interventions d'urgence vis-à-vis des particuliers, privilège impossible à justifier de manière convaincante.

Avant d'examiner l'octroi d'un pareil privilège aux conducteurs de véhicules prioritaires ainsi qu'une telle limitation du pouvoir d'appréciation du juge, le Conseil fédéral entend d'abord évaluer les effets de l'adaptation du délit de chauffard faite dans le cadre de la révision en cours de la LCR, de la proposition formulée dans le présent rapport d'obliger le juge à atténuer la peine et de la mise en œuvre de la motion 17.3520 Graf-Litscher « Non à une double sanction des conducteurs professionnels ! ». Pour le Conseil fédéral, un tel privilège ne servirait en outre pas les intérêts de la sécurité routière.

Annexe :

- Avis de droit du professeur Wolfgang Wohlers du 5 juin 2020
- Avis des milieux concernés

Rechtliche Abklärung im Hinblick auf den Postulatsbericht in Erfüllung des Postulats von Matthias Aebischer (19.4113)

erstellt im Auftrag des
Bundesamts für Strassen ASTRA
Welpoststrasse 5
3015 Bern

durch

Professor Dr. Wolfgang Wohlers
Professor für Strafrecht an der
Juristischen Fakultät der Universität Basel
Spittelstrasse 26
5632 Buttwill (AG)

Inhaltsverzeichnis

A. Einleitung.....	4
I. Auftrag	4
II. Ausgangslage	5
1. Rechtsgrundlagen zur Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten	7
a) Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG	7
b) Rechtfertigung nach allgemeinen Rechtfertigungsgründen	8
2. Rechtsgrundlagen betreffend die Rechtsfolgen von Verkehrsdelikten	9
a) Strafen.....	9
b) Führerausweisentzug	11
III. Inhalt des Berichts	14
B. Die Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten	15
I. Anwendbare Rechtfertigungsgründe und ihr Verhältnis zueinander	15
II. Art. 100 Ziff. 4 SVG	16
1. Vorliegen einer dringlichen Dienstfahrt	17
2. Geben der erforderlichen Warnsignale	19
3. Wahrung der nach den Umständen erforderlichen Sorgfalt.....	20
III. Art. 14 StGB.....	23
1. Voraussetzungen der Rechtfertigung	23
2. Anwendungsbereich der Rechtfertigung über Art. 14 StGB	24
IV. Art. 17 StGB.....	25
1. Notstandslage.....	25
2. Angemessenheit der Notstandshandlung	26

V. Wahrnehmung berechtigter Interessen.....	28
VI. Schlussfolgerungen	29
1. Betreffend die parlamentarische Initiative Lüscher	29
2. Betreffend das Postulat Aebischer	29
C. Rechtsfolgen bei im Dienst begangenen Verkehrsdelikten	31
I. Strafen	31
II. Führerausweisentzug.....	33
D. Antworten auf die vom Auftraggeber gestellten Fragen.....	34
I. Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative Lüscher	34
II. Bezogen auf das Postulat Aebischer	35
III. Bezogen auf die im Schreiben des ASTRA vom 10. März 2020 aufgeworfenen Fragen.....	37
E. Anhang: Literaturverzeichnis.....	41

A. Einleitung

I. Auftrag

Mit dem Postulat 19.4113 «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» wird der Bundesrat gebeten, die Bestimmungen zur Höhe der Strafen sowie zur Strafbarkeit der Führerinnen und Führer von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen unter Einbezug der Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und –direktoren sowie der Personalverbände der Blaulichtorganisationen zu evaluieren. Basierend auf der Evaluation sollen Empfehlungen für eine Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen unterbreitet werden. Der Nationalrat hat das Postulat am 20.12.2019 angenommen.

Mit der Parlamentarischen Initiative 19.416 «Bessere Würdigung der Umstände, die Führerinnen und Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen Dienstfahrten berücksichtigen mussten» wird vorgeschlagen, Art. 100 Ziff. 4 SVG anzupassen und auf drei Ziffern (Art. 100 Ziff. 4, 5 und 6 SVGneu) aufzuteilen. Zusätzlich soll Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG gestrichen und Art. 16 SVG durch einen Absatz 4 ergänzt werden, der bestimmt, dass Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis nicht entzogen wird wegen Verkehrsdelikten, die während einer dringlichen Dienstfahrt begangen worden sind.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat den Unterzeichner mit einer Rechtsabklärung zur Verhältnismässigkeit der Bestrafung von Fahrzeugführern bei Strassenverkehrsdelikten auf dringlichen Dienstfahrten der Feuerwehr, Polizei, Zoll oder Sanität beauftragt. Die rechtliche Abklärung soll im Hinblick auf den zum Postulat Aebischer zu erstellenden Postulatsbericht

«einen Überblick über die heutige rechtliche Situation geben und diese, mit Blick auf die Begründung des Postulats, wie gefordert evaluieren... Insbesondere soll der Bericht auch Empfehlungen zur Anpassung der gesetzlichen Bestimmungen im Sinne der (beiden hier genannten) Vorstösse enthalten» (Schreiben ASTRA vom 10. März 2020).

«Beide Vorstösse zielen auf die Milderung der Strafen oder gar Strafbefreiung der Führer von Einsatzfahrzeugen. Dies führt zu der Frage, wie weit eine solche Milderung von Strafen (bis hin zur Strafbefreiung) im Falle dringlicher Dienstfahrten überhaupt ausfallen darf, um noch verhältnismässig zum Strafbedürfnis zu sein und schliesslich die Funktion der Bestrafung noch zu erfüllen. Es stellen sich konkret, neben dem Auftrag zum Verfassen des Postulatberichts, die folgenden Fragen:

- Dürfen zur Verhinderung/Verfolgung auch von Übertretungen Gesetze missachtet werden? Wenn ja, dürfen dabei ebenfalls nur Übertretungen begangen werden oder auch Vergehen und Verbrechen?
- Wann sind Dringlichkeitsfahrten der Einsatzkräfte mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht mehr verhältnismässig?
- Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ausgeschlossen wird?
- Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ganz sicher gegeben ist?
- Könnte eine Strafbefreiung der Einsatzkräfte beispielsweise über den Dienstbefehl erfolgen?»

(Schreiben ASTRA vom 10. März 2020)

II. Ausgangslage

Die Führerinnen und Führer von Führerinnen und Führer von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen sind bei Notfalleinsätzen der Situation ausgesetzt, dass sie einerseits im Interesse der Strassenverkehrssicherheit den Anforderungen des Strassenverkehrsrechts zu entsprechen haben, sie aber andererseits bei Notfalleinsätzen gehalten sind, möglichst schnell vor Ort einzutreffen, was zur Folge hat, dass Sonderrechte in Anspruch genommen und Geschwindigkeitsvorschriften nicht beachtet werden können.¹ Die Problematik ist dadurch verschärft worden, dass massive

¹ HUMBEL/KOBLER/MEYER, 242.

Geschwindigkeitsverstösse nach (derzeit noch)² geltendem Recht sogar als Verbrechen einzustufen und mit einer Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren zu bestrafen sind (Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG).³

Dem Dilemma, dass bei Notfalleinsätzen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht immer beachtet werden können und gegebenenfalls auch Vortrittsrechte anderer Verkehrsteilnehmer zurücktreten müssen, dies aber eine Gefährdungslage erzeugt, die signifikant über die mit dem Strassenverkehr üblicherweise einhergehende Gefährdung hinausgeht, wird nach geltendem Recht dadurch Rechnung getragen, dass die Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen im Notfalleinsatz sich auf spezifische Rechtfertigungsgründe berufen können. Neben der speziell auf Dienstfahrten von Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen zugeschnittenen Regelung von Art. 100 Ziff. 4 SVG können aber auch allgemeine Rechtfertigungsgründe zur Anwendung kommen. Kommt im Einzelfall eine Rechtfertigung nicht in Betracht, kann bezogen auf Fahrerinnen bzw. Fahrer eines Dienstfahrzeugs im Notfalleinsatz unter der seit dem 1. August 2016 in Kraft befindlichen neuen Fassung des Art. 100 Ziff. 4 SVG zumindest eine Strafmilderung erfolgen.

Neben eine etwaige Strafsanktion tritt im Anschluss an ein Verkehrsdelikt die Administrativmassnahme des Führerausweisentzuges (sog. Warnentzug). Der Warnentzug ist in einem Kaskadensystem geregelt, bei dem sich die Entzugsdauer wesentlich durch die rechtliche Qualifikation der in Frage stehenden Zuwiderhandlung bestimmt und bei dem – je nach Qualifikation unterschiedliche lange – Mindestentzugsdauern zwingend einzuhalten sind.

² Zur geplanten Revision des «Rasertatbestands» vgl. WOHLERS/SCHORRO, 864 ff.

³ Vgl. hierzu auch bereits WELTE, 25.

1. Rechtsgrundlagen zur Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten

a) *Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG*

Verkehrsdelikte, die von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Rahmen von Notfallfahrten begangen werden, können nach der speziellen Bestimmung des Art. 100 Ziff. 4 SVG gerechtfertigt werden. In ihrer ursprünglichen, bis zum 31. Juli 2015 in Kraft befindlichen Fassung hatte diese Norm folgenden Inhalt:

«Der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeuges ist auf einer dringlichen Dienstfahrt wegen Missachtung der Verkehrsregeln und der besonderen Anforderungen für den Verkehr nicht strafbar, sofern er die erforderlichen Warnsignale gab und alle Sorgfalt beobachtete, die nach den besonderen Verhältnissen erforderlich war.»

Seit dem 1. August 2016 hat die Norm folgenden Inhalt:⁴

«Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, wenn er alle Sorgfalt walten lässt, die nach den Umständen erforderlich ist. Auf dringlichen Dienstfahrten ist die Missachtung nur dann nicht strafbar, wenn der Führer zudem die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung einer gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Führer nicht die Sorgfalt walten lassen, die nach den Umständen erforderlich war, oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so kann die Strafe gemildert werden.»

⁴ Zur Notwendigkeit der Einbeziehung der polizeitaktisch ohne Warnsignale durchgeführten dringlichen Dienstfahrten vgl. bereits HUMBEL/KOBLE/MEYER, 280 ff.; zu den der Reform vorausgehenden parlamentarischen Vorstößen und deren Würdigung vgl. WELTE, 25 ff.; zur Begründung der Reform vgl. die Botschaft zur Änderung des Zollgesetzes, BBl 2015, 2883, 2924 f.

Der Unterschied der neuen gegenüber der alten Fassung der Norm besteht zum einen darin, dass neben die tradierte Kategorie der dringlichen Dienstfahrten nun die weitere Kategorie der Dienstfahrten tritt, bei denen die bei einer dringlichen Dienstfahrt notwendigen Warnsignale nicht eingesetzt werden können, weil dies dem Erfolg der Dienstfahrt entgegenstehen würde (sog. Dienstfahrten, bei denen aus polizeitaktischen Gründen auf die Abgabe der Warnsignale verzichtet wird).⁵ Die zweite Neuerung besteht darin, dass in den Fällen, in denen eine Rechtfertigung nicht in Betracht kommt, weil die Führerin bzw. der Führer die erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat, eine Strafmilderung vorgenommen werden kann.⁶

Die Neufassung der Norm stellt gegenüber der älteren Fassung das mildere Gesetz i.S. von Art. 2 Abs. 2 StGB dar und ist deswegen rückwirkend auch auf Taten anwendbar, die vor dem Inkrafttreten der neuen Fassung begangen worden sind.⁷

b) Rechtfertigung nach allgemeinen Rechtfertigungsgründen

Die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz können sich neben Art. 100 Ziff. 4 SVG auch auf allgemeine Rechtfertigungsgründe berufen. In Betracht kommt hier zunächst der Rechtfertigungsgrund nach Art. 14 StGB:

«Wer handelt, wie es das Gesetz gebietet oder erlaubt, verhält sich rechtmässig, auch wenn die Tat nach diesem oder einem andern Gesetz mit Strafe bedroht ist.»

Des Weiteren kann ein rechtfertigender Notstand nach Art. 17 StGB vorliegen:

⁵ Vgl. Botschaft, BBl 2015, 2925; dies betrifft in der Praxis zum einen Fahrten im Rahmen einer polizeilichen Observation (vgl. den Fall des KGer FR vom 18.1.2011, 501 2010-37/38 = FZR 2011, 48) und zum anderen Nachfahrmessungen (vgl. den Fall des KGer SG vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3 = CAN 2016, 187 = GVP 2015 Nr. 52).

⁶ Botschaft BBl 2015, 2925; vgl. BGer vom 12.12.2017, 6B_1102/2016, E. 6.2; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 2.3; BGer vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, 6B_1250/2019, E. 3.4.1 f.

⁷ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.2; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.1.3.

«Wer eine mit Strafe bedrohte Tat begeht, um ein eigenes oder das Rechtsgut einer anderen Person aus einer unmittelbaren, nicht anderes abwendbaren Gefahr zu retten, handelt rechtmässig, wenn er dadurch höherwertige Interessen schützt.»

Und schliesslich können sich Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen auch noch auf den zwar ungeschriebenen, aber gleichwohl (nahezu) allgemein anerkannten Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen berufen.

2. Rechtsgrundlagen betreffend die Rechtsfolgen von Verkehrsdelikten

a) Strafen

Bei den Verkehrsdelikten, die von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen im Rahmen von Dienstfahrten begangen werden, handelt es sich in der Regel um Verkehrsregelverletzungen (Geschwindigkeitsüberschreitungen, ungenügender Abstand, Rechtsüberholen, Rotlichtverstösse). Diese Verstösse werden tatbestandlich von Art. 90 SVG erfasst, der seinerseits drei Stufen unterscheidet:

Verkehrsregelverletzung	Anwendungsbereich	Strafraahmen
einfache (Abs. 1)	Vorsätzlicher oder fahrlässige Verletzung einer Verkehrsregel ohne konkrete oder erhöht abstrakte Gefährdung Dritter	Busse bis zu maximal 10'000,-- CHF
grobe (Abs. 2)	Vorsätzliche oder (grob) fahrlässige Verletzung einer wichtigen Verkehrsregel mit hieraus resultierender erhöht abstrakter oder konkre-	Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe (3-180 Tagessätze)

	ter Gefährdung Dritter	
qualifiziert grobe (Abs. 3 i.V.m. Abs. 4)	Vorsätzliche Missachtung elementarer Verkehrsregeln und hierdurch bewirkte qualifiziert erhöht abstrakte oder konkrete Gefährdung Dritter	Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren

Die Untergrenze des in einem Straftatbestand vorgesehenen Regelstrafrahmens kann unterschritten werden, wenn ein Strafmilderungsgrund i.S. von Art. 48a StGB vorliegt. Bei dringlichen Dienstfahrten kann sich ein derartiger Strafmilderungsgrund insbesondere aus Art. 100 Ziff. 4 SVG ergeben.⁸ Liegt ein Strafmilderungsgrund vor, ist das Gericht nach Art. 48a Abs. 1 StGB nicht an eine im Straftatbestand eigentlich angedrohte Mindeststrafe gebunden und es kann nach Art. 48a Abs. 2 StGB auch auf eine Straftat erkennen, die in dem in Frage stehenden Straftatbestand gar nicht vorgesehen ist.

Bezogen auf den Straftatbestand der Verkehrsregelverletzung ergeben sich im Hinblick auf die einfache Verkehrsregelverletzung keine Auswirkungen, weil Art. 90 Abs. 1 SVG auch schon vom Regelstrafrahmen her nur Busse vorsieht. Bei der groben und der qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung ergeben sich im Falle des Vorliegens eines Strafmilderungsgrundes folgende Konsequenzen:

Art. 90 Abs. 2 SVG	Es kann statt auf eine Geld- oder Freiheitsstrafe auch auf eine Busse erkannt werden.
Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG	Es kann eine Freiheitsstrafe von weniger als einem Jahr verhängt werden; statt einer Freiheitsstrafe kann auch auf eine Geldstrafe oder auf eine Busse erkannt werden.

Von einer Bestrafung kann abgesehen werden, wenn es sich bei dem in Frage stehenden Verkehrsdelikt um einen besonders leichten Fall i.S. von Art. 100 Ziff. 1 SVG handelt oder wenn die Voraussetzungen für eine Anwendung der Art. 52 ff. StGB gegeben sind.

⁸ Vgl. hierzu oben A.II.1.a).

b) *Führerausweisentzug*

Als Administrativmassnahme schliesst sich an die Begehung eines Verkehrsdeliktes ein – regelmässig zeitlich befristeter – Führerausweisentzug an (sog. Warnentzug; vgl. Art. 16 Abs. 2 SVG i.V.m. Art. 16a ff. SVG). Ein Standardfall, in dem ein Warnentzug zur Anwendung kommt, ist die Begehung einer Verkehrsregelverletzung, die nicht mehr im Ordnungsbussenverfahren geahndet werden kann.

Ein Warnungsentzug unterbleibt, wenn eine Verkehrsregelverletzung zwar tatbestandlich gesehen vorliegt, diese aber gerechtfertigt ist. Das Bundesgericht hat dies bereits mehrfach ausdrücklich für ein wegen Notstands i.S. von Art. 17 StGB gerechtfertigtes Verkehrsdelikt entschieden,⁹ gleiches muss aber z.B. auch für ein Verkehrsdelikt gelten, das über Art. 100 Ziff. 4 SVG gerechtfertigt ist.

Der Warnungsentzug ist in einem mehrstufigen Kaskadensystem geregelt, bei dem das Vorhandensein eines ungetrübten automobilistischen Leumunds bzw. das Bestehen von Vorbelastungen entscheidende Bedeutung hat:

Stufe der Zuwiderhandlung	Ungetrübter automobilistischer Leumund	Bei Vorbelastung(en)
qualifiziert schwer	Mindestens 2 Jahre (Art. 16c Abs. 2 lit. a ^{bis} SVG)	«für immer» (Art. 16d Abs. 3 lit. b SVG)
schwer (Art. 16c Abs. 1 SVG)	Mindestens 3 Monate (Art. 16c Abs. 2 lit. a SVG)	Mindestens 6 Monate (Art. 16c Abs.)
mittelschwer (Art. 16b Abs. 1 SVG)	Mindestens 1 Monat (Art. 16b Abs. 3 SVG)	Mindestens 4 Monate (Art. 16b Abs.)
leicht (Art. 16a Abs. 1 SVG)	Verwarnung (Art. 16a Abs. 3 SVG)	Mindestens 1 Monat (Art. 16a Abs.)
besonders leicht (Art. 16a Abs. 4 SVG)	Keine Massnahme (Art. 16a Abs. 4 SVG)	

⁹ BGer vom 16.11.1992, 6A.58/1992, E. 4.a); BGer vom 16.2.1998, 6A.107/1997, E. 2.a); BGer vom 4.9.2007, 1C_4/2007, E. 2.2; BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2.; BGer vom 17.1.2013, 1C_345/2012, E. 2.1 m.w.H.; BGer vom 28.10.2015, 1C_171/2015, E. 3.5; vgl. auch RÜTSCHÉ, in: BSK SVG, Vor Art. 16-17a N 45, 48, 61 ff.

Im Kaskadensystem der Art. 16a-c SVG werden die verschiedenen Stufen von Verkehrsregelverletzungen grundsätzlich wie folgt eingeordnet:

Zu widerhandlung	Verkehrsregelverletzung
qualifiziert schwer	Vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln, die das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern begründet hat (Art. 16c Abs. 2 lit. a ^{bis} SVG)
schwer	Grobe Verletzung von Verkehrsregeln, die eine ernstliche Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16c Abs. 1 lit. a SVG)
mittelschwer	Verletzung von Verkehrsregeln, die eine Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft oder in Kauf nimmt (Art. 16b Abs. 1 lit. a SVG)
Leicht	Verletzung von Verkehrsregeln, die eine geringe Gefahr für die Sicherheit anderer hervorruft, wenn den Täter nur ein leichtes Verschulden trifft (Art. 16a Abs. 1 lit. a SVG)
besonders leicht	Verletzung von Verkehrsregeln, wobei eine besonders geringe Gefahr für die Sicherheit anderer geschaffen wird und den Täter nur ein besonders leichtes Verschulden trifft ¹⁰

Die Einordnung in das Kaskadensystem wird durch die rechtliche Qualifikation des Verkehrsdelikts nach Art. 90 SVG in gewissen Grenzen vorherbestimmt, das Kaskadensystem ist aber feiner gegliedert als die Abstufung zwischen den Straftatbeständen der einfachen, groben und qualifiziert groben Verkehrsregelverletzung. Dies hat zur Folge, dass eine grobe Verkehrsregelverletzung i.S.v. Art. 90 Abs. 2 SVG grund-

¹⁰ BGer vom 2.12.2005, 6A.52/2005, E. 2.2.3; Mizel (2006), 59; WEISSENBERGER, Art. 16a N 33.

sätzlich als eine schwere Zuwiderhandlung i.S. von Art. 16c SVG einzustufen ist,¹¹ während eine einfache Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 1 SVG sowohl eine leichte als auch eine mittelschwere Widerhandlung i.S.v. Art. 16a oder 16b SVG darstellen kann.¹²

Grundsätzlich können konkrete Umstände des Einzelfalls die Zuordnung verändern, wobei insbesondere das individuelle Verschulden von Bedeutung ist.¹³ In der Praxis wird allerdings sowohl das Hintereinanderfahren mit ungenügendem Abstand als auch das Rechtsüberholen auf der Autobahn regelmässig als schwer Zuwiderhandlung eingestuft.¹⁴ Und insbesondere bei Geschwindigkeitsverstössen wird eine weitgehend schematische Handhabung praktiziert. Insoweit ergibt sich folgendes Bild:¹⁵

Zuwiderhandlung	Geschwindigkeitsverstoss		
	innerorts	Ausserorts	Autobahn
Qualifiziert schwer	Es gelten die Geschwindigkeitslimiten des Art. 90 Abs. 4 SVG, bei denen es auf die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit ankommt		
Schwer	25 km/h und mehr	30 km/h und mehr	35 km/h und mehr
Mittelschwer	21-24 km/h	26-29 km/h	31-34 km/h
Leicht	16-20 km/h	21-25 km/h	26-30 km/h
Besonders leicht	15 km/h und weniger	20 km/h und weniger	25 km/h und weniger

Die konkrete Länge des Führerausweisenzuges richtet sich gemäss Art. 16 Abs. 3 Satz 1 SVG nach den Umständen des Einzelfalls, wobei «namentlich die Gefährdung der Verkehrssicherheit, das Verschulden, der Leumund als Motorfahrzeugführer sowie die berufliche Notwendigkeit, ein Motorfahrzeug zu führen» zu beachten sind.

¹¹ BGE 132 II 234 E. 3.1; BGer vom 30.7.2002, 6A.30/2002, E. 1.2; BGer vom 28.3.2007, 6A.86/2006, E. 3; BGer 21.12.2009, 1C_355/2009, E. 2.1; vgl. auch MIZEL (2006), 33, 35 und 61.

¹² BGE 135 II 138E. 2.4; BGer vom 30.7.2002, 6A.30/2002, E. 1.2; BGer vom 28.3.2007, 6A.86/2006, E. 3; BGer vom 21.12.2009, 1C_355/2009, E. 2.1; MIZEL (2006), 34.

¹³ Vgl. WEISSENBERGER, Vor Art. 16a-c N 5.

¹⁴ Vgl. nur RÜTSCH/WEBER, in: BSK SVG, Art. 16c N 12 f. m.w.H.

¹⁵ Vgl. hierzu auch RÜTSCH, in: BSK SVG, Art. 16 N 101 ff.; MIZEL (2006), 57 ff.

Gemäss Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG gilt jedoch, dass die vom Gesetz vorgesehene Mindestentzugsdauer nicht unterschritten werden darf,¹⁶ es sei denn, es ist eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG vorgenommen worden.

III. Inhalt des Berichts

Der vorliegende Bericht ist so strukturiert, dass zunächst die Frage analysiert wird, unter welchen Voraussetzungen die Verwirklichung von Verkehrsdelikten durch Fahrerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz nach geltendem Recht als gerechtfertigt anzusehen ist (nachfolgend Kapitel C.). Hierzu wird zunächst die einschlägige Rechtsprechung analysiert und sodann die Frage diskutiert, ob sich diesbezüglich ein Reformbedarf ergibt.

In einem zweiten Schritt geht der Bericht der Frage nach, welche Konsequenzen sich im Falle einer nicht eingreifenden Rechtfertigung für die Fahrzeuglenkerin bzw. den Fahrzeuglenker ergeben, wobei zwischen der Bestrafung im eigentlichen Sinne und der Administrativmassnahme des Führerausweisentzuges differenziert wird (vgl. unten Kapitel D.). Auch hier wird nach einer Analyse der einschlägigen Rechtsprechung ein etwaiger Reformbedarf diskutiert.

Das abschliessende Kapitel E. fasst die im Hinblick auf die Parlamentarische Initiative Lüscher und das Postulat Aebischer gewonnenen Erkenntnisse zusammen und geht auf die Fragen ein, welche von der Auftraggeberin gestellt worden sind.

¹⁶ BGer vom 7.9.2006, 6A.38/2006, E. 3.1.2; BGer vom 23.11.2006, 6A.61/2006, E. 4.3 f.; BGer vom 16.5.2008, 1C_275/2007, E. 4.5 f.; BGer vom 24.7.2008, 1C_7/2008, E. 7; BGer vom 31.3.2009, 1C_424/2008, E. 4.6; BGer vom 1.9.2009, 1C_130/2009, E. 2.2; BGer vom 17.9.2009, 1C_22/2009, E. 2.5; vgl. auch RÜTSCH, in: BSK SVG, Art. 16 N 91 ff.; kritisch hierzu – bezogen auf die Fälle, in denen Verfahrensfehler vorliegen – WEISSENBERGER, Art. 16 N 28, 32 f. sowie Vor Art. 16a-c N 10.

B. Die Rechtfertigung von Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten

I. Anwendbare Rechtfertigungsgründe und ihr Verhältnis zueinander

Wie bereits im Rahmen der Darstellung der Ausgangslage aufgezeigt, können sich die Fahrerinnen und Fahrer von Dienstfahrzeugen im Notfalleinsatz zum einen auf den Rechtfertigungsgrund von Art. 100 Ziff. 4 SVG berufen, zum anderen aber auch auf allgemeine Rechtfertigungsgründe, wobei hier neben dem Handeln aufgrund eines Gesetzes (Art. 14 StGB) auch ein rechtfertigender Notstand (Art. 17 StGB) sowie eine Rechtfertigung infolge der Wahrnehmung berechtigter Interessen in Betracht kommen kann.

Soweit mehrere Rechtfertigungsgründe in Betracht kommen, kann sich der Täter auf jeden einzeln stützen, d.h. eine Rechtfertigung der Tat ist schon dann anzunehmen, wenn auch nur einer von mehreren in Betracht kommenden Rechtfertigungsgründen gegeben ist. Eine bestimmte Reihenfolge, in der Rechtfertigungsgründe zur Anwendung kommen, besteht grundsätzlich nicht; etwas Anderes gilt nur im Hinblick auf Rechtfertigungsgründe, die eine spezielle Regelung für eine bestimmte Situation begründen und die deshalb als *lex specialis* vorrangig zur Anwendung kommen. Die allgemeinen Rechtfertigungsgründe kommen dann nur nachrangig zur Anwendung – und dies auch nur dann, wenn die speziellere Rechtfertigungsnorm keine abschliessende Regelung begründet.

Bezogen auf Verkehrsdelikte, die von den Fahrerinnen und Fahrer von Dienstfahrzeugen begangen werden, handelt es sich bei Art. 100 Ziff. 4 SVG um eine *lex specialis* zu den Art. 14 StGB¹⁷ und Art. 17 StGB.¹⁸ Hieraus folgt, dass Verkehrsdelikte,

¹⁷ Vgl. BGE 141 IV 417 E. 3.2; BGer vom 23.12.1997, 6A.95/1997, E. 3.b); BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.1; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.3; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.1; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.1.3; KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.1.2; RÜTSCHKE, in: BSK SVG, Art. 16 N 62; GIGER, Art. 100 N 22; JEANNERET, Art. 100 N 178; KESHELA-VA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 38; WEISSENBERGER, Art. 100 N 24; NIGGLI/MAEDER, 73; WELTE, 18.

die von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen begangen werden, vorrangig nach Art. 100 Ziff. 4 SVG zu beurteilen sind. Scheidet eine Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG aus, kann sich eine Rechtfertigung aber subsidiär über Art. 14 StGB¹⁹ bzw. über Art. 17 StGB oder auch über den Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen ergeben.

II. Art. 100 Ziff. 4 SVG

Bei Art. 100 Ziff. 4 SVG, der davon spricht, dass der Täter sich «nicht strafbar» macht, handelt es sich nach heute wohl nicht mehr bestrittener Auffassung um einen Rechtfertigungsgrund.²⁰ Die Rechtfertigung setzt in objektiver Hinsicht voraus, dass drei Voraussetzungen erfüllt sind:

- 1) Es handelt sich bei der Fahrt, in deren Verlauf Verkehrsdelikte begangen werden, um eine dringliche Dienstfahrt.
- 2) Es werden während der Fahrt die erforderlichen Warnsignale, d.h. Blaulicht und Wechselklanghorn gegeben.
- 3) Die Fahrzeuglenkerin bzw. der Fahrzeuglenker lässt alle Sorgfalt walten, die nach den Umständen erforderlich ist.

¹⁸ Vgl. BGE 113 IV 126 E. 2.b); BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; KGer FR vom 23.5.2015, 501 2015 41, E. 3.d)cc) = FZR 2015, 294, 299; BezirksGer Liestal vom 5.3.1996, E. 6 = SG 1996 Nr. 1090; JEANNERET, Art. 100 N 178; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 38; NIGGLI/MAEDER, 73; SCHILD TRAPPE, 645.

¹⁹ Botschaft BBl 2015, 2925; BGE 141 IV 417 E. 3.2; BGer vom 23.12.1997, 6A.95/1997, E. 3.b); BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.2; BGer 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.5; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.4; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.1.3; KGer FR vom 18.1.2011, 5012010-37/38, E. 2.b)aa); KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 3.3; KGer SG vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3, E. 3.e) = CAN 2016, 187 = GVP 2015 Nr. 52; RÜTSCHKE, in: BSK SVG, Art. 16 N 62; GIGER, Art. 100 N 22; JEANNERET, Art. 100 N 179; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 51; WEISSENBERGER, Art. 100 N 25, SCHAFFHAUSER, Band III, N 2280; WELTE, 18 und 22.

²⁰ HUMBEL/KOBLER/MEYER, 255 f.; JEANNERET, Art. 100 N 183; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 15; vgl. auch KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 59 m.w.H. zu abweichenden Auffassung im älteren Schrifttum.

Hinzukommen muss dann noch ein (ungeschriebenes) subjektives Element, nämlich der Wille, durch die Inanspruchnahme der Vorrechte ein legitimes Ziel zu verfolgen.²¹

1. Vorliegen einer dringlichen Dienstfahrt

Eine Dienstfahrt liegt vor, wenn eine Fahrt in Erfüllung der öffentlichen Aufgaben der Feuerwehr, der Sanität, der Polizei oder des Zolls ausgeführt wird.²² Dringlich ist die Dienstfahrt dann, wenn es darum geht, Menschenleben zu retten oder bedeutende Sachwerte zu erhalten, wobei entscheidend ist, «dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrößerung der Schäden bewirken können».²³ Dies ist z.B. bei einem medizinisch indizierten dringlichen Krankentransport in ein Spital der Fall – und dies auch dann, wenn keine Lebensgefahr besteht.²⁴ Typische Fälle sind des Weiteren die Fälle von Sanitätsfahrzeugen, die zu einem Unfallort gerufen werden,²⁵ Polizeifahrzeuge, die Verkehrsteilnehmer verfolgen, um einen andauernden massiven Geschwindigkeitsverstosses zu unterbinden,²⁶

²¹ Vgl. JEANNERET, Art. 100 N 171; WELTE, 21 f.

²² Botschaft BBl 2015, 2925; JEANNERET, Art. 100 N 159; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 48; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16, WELTE, 18; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 240.

²³ BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.1; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.4; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.1; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 2.1; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3; BGer vom 12.12.2017, 6B_1102/2016, E. 3; BGer 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.3; KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 2.1; JEANNERET, Art. 100 N 161; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 49; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 241; SCHAFFHAUSER, Band I, N 901; SCHULTZ, 71; WELTE, 19; vgl. auch Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 21. Oktober 2019, Ziff. 1.

²⁴ Vgl. BGE 113IV 126 E. 2.c); WELTE, 19.

²⁵ Vgl. BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.2.

²⁶ BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; vgl. auch BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997, E. 4; WELTE, 19.

sowie Verkehrsdelinquenten, die unter Begehung weiterer Verstösse vor der Polizei flüchten.²⁷

Keine dringliche Dienstfahrt liegt vor, wenn Polizeibeamten an einen Tatort gerufen werden, um eine (Diebstahls-)Anzeige aufzunehmen, wobei der Täter nicht mehr vor Ort anwesend ist,²⁸ wenn ein Polizeibeamter eine Kollegin ins Spital fährt, damit diese dort ihren verunglückten Vater besuchen kann,²⁹ oder wenn ein Strassenverkehrsverstoss bereits beendet ist und es «nur noch» darum geht, den jetzt wieder vorschriftsmässig fahrenden (und nicht auf der Flucht vor der Polizei befindlichen) Fahrer zu identifizieren und festzunehmen.³⁰

Die Einschätzung der Dringlichkeit der Dienstfahrt hat auf der Grundlage des Erkenntnisstandes des vor Ort handelnden Täters zu erfolgen (ex ante-Perspektive). Entscheidend ist, wie sich die Sachlage dem Fahrzeugführer «im Zeitpunkt ihres Einsatzes bzw. im Zeitpunkt der Erteilung eines Einsatzbefehls darbietet».³¹ Die Verbindlichkeit der ex ante-Perspektive folgt aus dem Umstand, dass der Täter auf der Basis einer Prognose handeln muss, deren Basis notwendigerweise nur die im Zeitpunkt des Handelns zur Verfügung stehenden Informationen sein können. Selbst dann, wenn man grundsätzlich auf eine objektive Sichtweise abstellen wollte, wäre der hiervon abweichende individuelle Erkenntnisstand des Täters jedenfalls über Art. 13 StGB verbindlich, der bestimmt: «Handelt der Täter in einer irrigen Vorstellung über den Sachverhalt, so beurteilt das Gericht die Tat zu Gunsten des Täters nach dem Sachverhalt, den sich der Täter vorgestellt hat.»³²

Das Bundesgericht hat in einem Fall, in dem die Annahme der Täter, es gehe um das Abfangen gewaltbereiter und gefährlicher Täter auf der Flucht, durch keine kon-

²⁷ Vgl. KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.3.2.b) und c).

²⁸ BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.2 f.; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 2.1; KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 2.1; WEISSENBERGER, Art. 100 N 27.

²⁹ BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 2.3.

³⁰ BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, Erw. 4.3.1 f. und 4.4.1; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.4; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; BGer vom 20.7.2015, 6B_1102/2015, E. 2.1; Welte, 19.

³¹ Merkblatt UVEK (Fn. 23), Ziff. 1; KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.2.2.b); HUMBEL/KOBLER/MEYER, 261; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 49.

³² So JEANNERET, Art. 100 N 172.

kreten Anhaltspunkte getragen, sondern – aus der Sicht des Gerichts – eine reine Hypothese war, auf die objektive Situation abgestellt.³³ Dieser Entscheid stellt aber nicht die Verbindlichkeit der ex ante-Perspektive in Frage, sondern ist damit zu erklären, dass sich die Einlassung der Polizeibeamten aus der Sicht des Gerichts als Schutzbehauptung darstellte und diesen in Tat und Wahrheit durchaus bewusst war, dass es sich bei den konkret verfolgten Personen allenfalls theoretisch um besonders gefährliche und gewaltbereite Täter handeln könnte.

2. Geben der erforderlichen Warnsignale

Grundsätzlich haben Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer dann, wenn sie während einer dringlichen Dienstfahrt Vorrechte für sich in Anspruch nehmen wollen, besondere Warnsignale abzugeben. Die Frage, welche Warnsignale wann abzugeben sind, ist näher in einem Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklaghorn des UVEK vom 21. Oktober 2019 geregelt.³⁴

Warnsignale müssen während einer dringlichen Dienstfahrt grundsätzlich nicht erst dann gegeben werden, wenn Geschwindigkeitslimiten überschritten werden, sondern vielmehr generell, also während der gesamten dringlichen Dienstfahrt.³⁵ Grundsätzlich müssen beide Arten von Warnsignalen kumulativ gegeben werden, zur Nachtzeit kann es jedoch in bestimmten Situationen ausreichen, nur Blaulicht einzusetzen,³⁶ wobei dann allerdings auch keine Vorrechte in Anspruch genommen werden dürfen.³⁷ Die Frage, ob eine Rechtfertigung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG auch dann in Betracht kommt, wenn entweder nicht beide Warnsignale gegeben oder diese nicht vor-

³³ Vgl. BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.2.1; BGer vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, 6B_1250/2019, E. 4.

³⁴ Vgl. Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklaghorn vom 21. Oktober 2019.

³⁵ BGer vom 20.3.2018, 1C_117/2017, E. 7.

³⁶ Vgl. BGE 113 IV 126 E. 2; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16; WELTE, 20.

³⁷ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.3; Merkblatt UVEK (Fn. 34), Ziff. 2; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 262; WELTE, 19.

schriftsgemäss verwendet werden, hat das Bundesgericht in seiner Rechtsprechung zum alten Recht soweit ersichtlich stets offengelassen.³⁸

Für das jetzt geltende Recht gilt, dass eine Rechtfertigung auch dann in Betracht kommt, wenn die Abgabe der eigentlich erforderlichen Warnsignale unterbleibt, weil dies der Erfüllung einer gesetzlichen Aufgabe entgegenstehen würde. Einschlägige Fallgestaltungen sind zum einen Nachfahrmessungen³⁹ und zum anderen polizeiliche Observationen.⁴⁰ Werden in anderen Situationen die erforderlichen Warnsignale nicht gegeben, kann nach der heute geltenden Fassung des Art. 100 Ziff. 4 SVG zumindest eine Strafmilderung erfolgen.

3. Wahrung der nach den Umständen erforderlichen Sorgfalt

In materieller Hinsicht ist entscheidend, dass Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer während einer dringlichen bzw. polizeitaktisch notwendigen Dienstfahrt die Sorgfalt walten lassen, «die nach den Umständen erforderlich ist». Mit der über dieses Merkmal erfolgenden Inbezugnahme des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit⁴¹ wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Inanspruchnahme von Sonderrechten besondere Gefahren für die Verkehrsteilnehmer erzeugt, die nach den allgemeinen Regeln Vorrang hätten; dieser besonderen Gefahrenlage haben die Fahrzeugführerin bzw. der Fahrzeugführer des Dienstfahrzeuges durch besondere Sorgfalt zu kompensieren.⁴²

³⁸ Vgl. BGE 113 IV 126 E. 2.a); BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.1; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 3.4; JEANNERET, Art. 100 N 156 f.

³⁹ Vgl. BGE 141 IV 317; BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009; Kantonsgericht SG vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3 = GVP 2015 Nr. 52 = CAN 2016, 187.

⁴⁰ Vgl. Kantonsgericht FR vom 18.1.2011, 501 2010 37/38 = FZR 2011, 48: Tempoexzess, der begangen wurde, um die Übergabe von Kokain observieren und die involvierten Personen anhalten zu können.

⁴¹ Vgl. BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; KGer FR vom 8.3.2017, 501 2016 130, E. 4.1; SCHAFFHAUSER, Bd. III, N 2278; a.A. KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 55: Es handele sich um ein ungeschriebenes eigenständiges Merkmal; vgl. auch WEISSENBERGER, Art. 100 N 28.

⁴² Vgl. BGer vom 12.5.1995, 6S.33/1995, E. 2; BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997, E. 3.b); BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; OGer BE, I. Strafkammer

Das Mass der anzuwendenden Sorgfalt ist umso höher, je wichtiger die verletzte Verkehrsregel für die Verkehrssicherheit ist.⁴³ Hieraus folgt, dass bei Kreuzungen besondere Sorgfalt gefordert ist.⁴⁴ Das Hineinfahren in eine Kreuzung ohne Wechselklanghorn ist per se nicht sorgfaltsgemäss.⁴⁵ Insbesondere bei Rotlichtverstössen wird ein sehr hohes Mass an Sorgfalt verlangt.⁴⁶ Dies bedeutet konkret, dass die Führerin/der Führer eines Dienstfahrzeuges, die/der bei Rotlicht in eine Kreuzung einfährt, so langsam fahren muss, dass ihm ein Anhalten möglich ist, wenn andere Verkehrsteilnehmer die Warnsignale übersehen oder nicht beachten.⁴⁷ Bei einer mehrspurigen Kreuzung bedarf es eines Hineintastens «Spur-um-Spur», gegebenenfalls kombiniert mit einem Sicherheitshalt.⁴⁸ Die den Umständen nach gebotene Sorgfalt hat der Fahrer gewahrt, der in eine Kreuzung hineinfährt, nachdem er festgestellt hat, dass der eigentlich bevorrechtigte Querverkehr angehalten hat, wobei er dann mit einem Fahrzeug kollidiert, dessen Lenker den anhaltenden Querverkehr überholt.⁴⁹

vom 24.5.1967, ZBJV 1970, 386 f.; OGer ZH vom 24.4.1972, E. I.c) = SJZ 70 (1974), 89, =ZR 72 (1973), 182; Jeanneret, Art. 100 N 166; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 57; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16; WEISSENBERGER, Art. 100 N 26; SCHAFFHAUSER, Band III., N 2278; SCHUBARTH, 558; SCHULTZ, 71; WELTE, 20.

⁴³ BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997 E. 3.b); BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.1; BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; JEANNERET, Art. 100 N 166; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 58; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16; WEISSENBERGER, Art. 100 N 26; MIZEL (2005), 236; SCHUBARTH, 558; WELTE, 20.

⁴⁴ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.1.3.

⁴⁵ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.2 f.

⁴⁶ BGer vom 12.5.1995, 6S.33/1995, E. 2; BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; KESHELAVA/DANGUBIC, in: BSK SVG, Art. 100 N 58; Merkblatt UVEK (Fn. 34), Ziff. 4.

⁴⁷ BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.3.2; Merkblatt UVEK (Fn. 34), Ziff. 4; Jeanneret, Art. 100 N 168; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 276 ff.; WELTE, 21.

⁴⁸ BGer vom 18.7.2013, 6B_738/2012, E. 2.4.1; kritisch hierzu RUSCH, 239 f. sowie WEISSENBERGER, Art. 100 N 27: überzogene Sorgfaltsanforderungen, die Pflichten der anderen Verkehrsteilnehmer werden zu wenig berücksichtigt und letztlich der Erfolg von Notfalleinsätzen gefährdet.

⁴⁹ Vgl. BGer vom 4.8.2003, 6S.162/2003, E. 3.2; zustimmend WEISSENBERGER, Art. 100 N 27.

Im Übrigen lässt sich der Rechtsprechung entnehmen, dass stets die Verkehrssituation sowie die Witterungsbedingungen zu beachten sind.⁵⁰ Nachfahrten im regen Morgenverkehr mit hoher Geschwindigkeit und zu niedrigem Abstand sind nicht zu rechtfertigen.⁵¹ Das Hervorrufen konkreter Gefährdungen für andere Verkehrsteilnehmer kann nicht mehr Ausdruck der zu wahrenden Sorgfalt sein.⁵² Umstritten ist, ob eine Raserfahrt i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG wegen des damit einhergehenden Risikos eines tödlichen Ausgangs gerechtfertigt werden kann.⁵³

Zu beachten sind auch die Gründe für und der daraus resultierende Grad der Dringlichkeit.⁵⁴ Wenn sich nach einem Verkehrsunfall bereits eine Ambulanz an den Unfallort begibt und der Täter nicht mehr vor Ort ist, ist es unverhältnismässig, wenn ein Polizeifahrzeug einen Rotlichtverstoss begeht.⁵⁵

Auch bei der Beurteilung der Frage, ob der Täter die nach den Umständen erforderliche Sorgfalt gewahrt hat, ist auf den Sachverhalt abzustellen, wie er sich für den Täter im Zeitpunkt seines Handelns dargestellt hat (vgl. Art. 13 StGB).⁵⁶

⁵⁰ JEANNERET, Art. 100 N 166; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 280; SCHULTZ, 72; WELTE, 20.

⁵¹ WELTE, 28 unter Verweis auf die Fälle BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 2.3; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3.

⁵² BGer vom 6.6.2000, 4C.3/1997, E. 3.b); OGer BE, I. Strafkammer vom 24.5.1967, ZBJV 1970, 386 f.; JEANNERET, Art. 100 N 166; MAURER, in: Donatsch, Art. 100 N 16; MIZEL (2005), 233; SCHAFFHAUSER, Band III, N 2278; WELTE, 20; vgl. auch SCHUBARTH, 557; vgl. aber auch WEISSENBERGER, Art. 100 N 26: Rechtfertigung nur in ganz seltenen Fällen.

⁵³ Eher verneinend BGer vom 12.12.2017, 6B_1102/2016, E. 6.1; BGer vom 17.1.2019, 6B_1161/2018, E. 1.2.2; BGEr vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, E. 3.1; vgl. auch BGer vom 17.1.2018, 6B_1161/2018, E. 1.2.3; MIZEL (2013), 198; WELTE, 28 f.; a.A. KGer BL vom 13.12.2016, 460 16 139, E. 3.3.2 für eine Raserfahrt zur Verfolgung eines flüchtenden Motorradfahrers, wobei es aber nicht zu einer konkreten Gefährdung gekommen ist (E. 3.3.2.e).

⁵⁴ KGer FR vom 18.1.2011, 5012010-37/38, E. 2.b)aa); KGer FR vom 23.5.2015, 501 2015 41, E. 3 f)aa) = FZR 2015, 294, 301; GIGER, Art. 100 N 24; JEANNERET, Art. 100 N 167; vgl. auch BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.3; MIZEL (2005), 239.

⁵⁵ BGer vom 20.4.2018, 6B_1302/2017, 6B_1303/2017, E. 3.4.

⁵⁶ Vgl. GIGER, Art. 100 N 24; MIZEL (2005), 242.

III. Art. 14 StGB

1. Voraussetzungen der Rechtfertigung

Art. 14 StGB stellt eine Blankettnorm dar; eine Rechtfertigung setzt voraus, dass der Täter so handelt, «wie es das Gesetz gebietet oder erlaubt».⁵⁷ Unstreitig ist, dass eine Rechtfertigung dann eintritt, wenn sich der Täter auf eine Handlungsermächtigung stützen kann, die sich aus dem Polizeirecht oder aus dem Strafprozessrecht⁵⁸ ergibt. Umstritten ist, ob es ausreichend ist, dass sich der Täter nicht auf eine gesetzliche Handlungsermächtigung, sondern auf einen Dienstbefehl stützen kann.⁵⁹ Während letzteres in der Literatur kritisch gesehen wird,⁶⁰ soll nach h.M. auch in diesen Fällen Art. 14 StGB zur Anwendung kommen.⁶¹ Bezogen auf Verkehrsdelikte, die von den Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen bei Notfalleinsätzen begangen werden, kommt es entscheidend darauf an, ob das Verhalten im konkreten Einzelfall dem sowohl für das Polizeirecht als auch für das Strafprozessrecht verbindlichen Grundsatz der Verhältnismässigkeit entspricht.⁶²

⁵⁷ KGer FR vom 18.1.2011, 5012010-37/38, E. 2.c)aa)bbb); WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 14 N 1.

⁵⁸ Vgl. z.B. BGer vom 10.9.2009, 6B_560/2009, E. 3.5.1, wo – bezogen auf eine Privatperson – auf das strafprozessuale Festnahmerecht abgestellt wird.

⁵⁹ Kritisch z.B. WELTE, 22; vgl. auch HUMBEL/KOBLER/MEYER, 253.

⁶⁰ NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 14 N 16; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 14 N 2 und 7; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 14 N 5; SEELMANN/GETH, N 207.

⁶¹ Vgl. z.B. BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3: Art. 14 i.V.m. dem Dienstbefehl 186 der Kantonspolizei Aargau.

⁶² BGE 107 IV 84 E. 4; BGE 141 IV 417, E. 2.3 und 3.2; BGer vom 9.5.1983, A.804/83, E. 2; BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.2; BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.5; BGer vom 10.9.2013, 6B_560/2009, E. 3.5.2; BGer vom 3.4.2013, 6B_689/2012, E. 2.4; BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.3; BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3; BGer vom 7.12.2018, 6B_372/2018, E. 3.3.2 KGer FR vom 18.1.2011, 5012010-37/38, E. 2.b)aa); Kantonsgericht St. Gallen vom 27.10.2015, ST.2015.34-SK3, Erw. II.2.c und II.3 = GVP 2015 Nr. 52 = CAN 2016, 187; WEISSENBERGER, Art. 100 N 25; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 14 N 4; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 14 N 4; WELTE, 22.

2. Anwendungsbereich der Rechtfertigung über Art. 14 StGB

Festzuhalten bleibt, dass die Massstäbe, die zur Beurteilung der Verhältnismässigkeit im Rahmen einer Rechtfertigung über Art. 14 StGB zur Anwendung kommen, denen entsprechen, die im Rahmen von Art. 100 Ziff. 4 SVG bei der Beurteilung der den Umständen nach erforderlichen Sorgfalt zur Anwendung kommen. Auch im Rahmen des Art. 14 StGB sind die Witterungsbedingungen und die Verkehrssituation zu beachten.⁶³ Das Hervorrufen einer konkreten Gefahr für Leib und Leben Dritter kann nicht als verhältnismässig angesehen werden.⁶⁴ Gleiches soll auch dann gelten, wenn es sich um eine Fahrt handelt, die vom Tempo her nur 1 km/h unterhalb der Qualifikation als Raserfahrt liegt.⁶⁵ Basis für die Beurteilung der Verhältnismässigkeit ist auch hier wieder die Situation, wie sie sich zum Zeitpunkt des Eingreifens dargestellt hat.⁶⁶ Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass dem vor Ort handelnden Beamten ein gewisser Ermessensspielraum zuzugestehen und dieser von den Gerichten zu respektieren ist.⁶⁷

Im Ergebnis bedeutet dies, dass in den Fällen, in denen die Anwendung des Art. 100 Ziff. 4 SVG daran scheitert, dass die Fahrzeuglenkerin/der Fahrzeuglenker die den Umständen nach erforderliche Sorgfalt nicht beachtet hat, eine Rechtfertigung nach Art. 14 StGB daran scheitern muss, dass dann auch die Verhältnismässigkeit des Handelns zu verneinen ist.⁶⁸ Bedeutung hat Art. 14 StGB damit allein für die Fälle, in denen Art. 100 Ziff. 4 SVG allein deswegen nicht zur Anwendung kommt, weil die nach Art. 100 Ziff. 4 SVG erforderlichen Warnsignale nicht gegeben worden sind.⁶⁹

⁶³ Vgl. BGer vom 25.9.2014, 6B_1006/2013, E. 4.4.

⁶⁴ Vgl. BGE 141 IV 417 E. 2.4.

⁶⁵ BGer vom 20.7.2016, 6B_1102/2015, E. 3.

⁶⁶ BGE 107 IV 84 E. 4.c).

⁶⁷ BGE 107 IV 84 E. 4.d).

⁶⁸ Vgl. BGer vom 14.4.2009, 6B_20/2009, E. 4.4.2: Ziel der Identitätsfeststellung rechtfertigt keine massive Geschwindigkeitsüberschreitung und zu geringen Abstand im dichten Morgenverkehr; dies gilt insbesondere dann, wenn (und weil) die Gefährdung Dritter deutlich höher war als die Gefahr, welche der verfolgte Motorradfahrer seinerseits begründet hatte; vgl. auch BGer vom 13.8.2009, 6B_288/2009, E. 3.5.

⁶⁹ Vgl. BGE 141 IV 417 E. 3.2.

Theoretisch wäre Art. 14 StGB auch dann anwendbar, wenn die Anwendung des Art. 100 Ziff. 4 SVG daran scheitert, dass es sich zwar um eine Dienstfahrt handelt, diese aber nicht dringlich ist. In diesen Fällen erscheint es aber höchst zweifelhaft, ob die Begehung von Verkehrsdelikten als Massnahmen eingestuft werden können, die mit dem Grundsatz der Verhältnismässigkeit zu vereinbaren sind.

IV. Art. 17 StGB.

Eine Rechtfertigung nach Art. 17 StGB setzt zweierlei voraus: Es muss zum einen eine nicht anders abwendbare Gefahr für ein eigenes Rechtsgut des Notstandstäters oder einer dritten Person bestehen (sog. Notstandslage) und der Notstandstäter muss handeln, um höherwertige Interessen zu wahren (Angemessenheit der Notstandshandlung).

1. Notstandslage

Notstandsfähig sind grundsätzlich alle Rechtsgüter einer Person (Individualrechtsgüter),⁷⁰ nicht aber die Interessen der Allgemeinheit bzw. des Staates als Hoheitsträger.⁷¹ Eine Notstandslage kann damit dann gegeben sein, wenn es um den Schutz von Leib und Leben, der Freiheit oder auch des Eigentums von Individuen geht. Dies ist z.B. dann der Fall, wenn die Feuerwehr zu einem Brandort oder die Sanität zu einem Unfall mit Personenschaden gerufen wird, bei dem Verletzten so schnell wie möglich ärztliche Hilfe gebracht werden muss.⁷²

Bei Einsatzfahrten von Polizeifahrzeugen liegt eine Notstandslage z.B. dann vor, wenn es darum geht, eine noch laufende Tat zu unterbinden. Anders liegt es dann, wenn die Täter den Tatort bereits verlassen haben. Hier kann allenfalls dann eine

⁷⁰ BGE 106 IV 65 E. 4; BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 5; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 4; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 3; HUMBEL/KOBLER/MEYER, 245; SCHILD TRAPPE, 644; SCHUBARTH, 557.

⁷¹ BGer vom 31.5.2010, 6B_176/2010, E. 2.1.

⁷² WELTE, 23.

Notstandslage angenommen werden, wenn die Polizei den flüchtenden Täter verfolgt, um diesem die Deliktsbeute abzunehmen. Wenn es dagegen allein darum geht, den Täter eines bereits abgeschlossenen Gewaltdelikts oder den ohne Beute flüchtenden Täter eines Eigentumsdelikts zu stellen, um ihn der Strafverfolgung zuzuführen, handelt die Polizei zum Schutz von Allgemeininteressen und kann sich nicht auf das Vorliegen einer Notstandslage berufen.⁷³

Das Vorliegen einer Gefahr ist auf der Grundlage des Erkenntnisstandes des Notstandstäters im Zeitpunkt Notstandshandlung zu beurteilen (ex ante-Perspektive).⁷⁴ Am Vorliegen einer Notstandslage ändert sich nichts, wenn sich der Gesundheitszustand im Nachhinein betrachtet als ungefährlich herausstellt.⁷⁵

2. Angemessenheit der Notstandshandlung

Liegt eine nicht anders abwendbare Gefahr⁷⁶ für ein Individualrechtsgut vor, ist des Weiteren erforderlich, dass der Notstandstäter handelt, um höherwertige Interessen zu wahren. Erforderlich ist eine Abwägung der im jeweiligen Einzelfall einander gegenüberstehenden Güter und Interessen, wobei neben dem Rang der jeweils betroffenen Rechtsgüter auch die Schwere der in Frage stehenden Beeinträchtigung und der Grad der Gefahr, in der sich die betroffenen Rechtsgüter befinden, zu beachten ist.⁷⁷ Eine Dienstfahrt, die ein tödliches Risiko begründet, kann auch über Art. 17 StGB nicht gerechtfertigt werden.⁷⁸

⁷³ HUMBEL/KOBLE/MEYER, 248.

⁷⁴ NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 11; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 3; SEELMANN/GETH, N 163.

⁷⁵ Vgl. BGE 106 IV 1 betreffend einen Krankentransport durch eine Privatperson.

⁷⁶ Zum Grundsatz der absoluten Subsidiarität vgl. BGE 116 IV 364 E. 1.b); BGer vom 16.11.1992, 6A.58/1992, E. 4.b); BGer vom 31.5.2010, 6B_176/2010, E. 2.3; BGer vom 26.6.2014, 6B_322/2014, E. 1.1; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 16; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 7; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 6; HUMBEL/KOBLE/MEYER, 246; WELTE, 24.

⁷⁷ NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 21 ff.; TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 17 N 8; WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 7; HUMBEL/KOBLE/MEYER, 250 f.; SCHILD TRAPPE, 648; WELTE, 24.

⁷⁸ BGer vom 24.1.2020, 6B_1224/2019, E. 3.1.

So kann z.B. die abstrakte Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer dadurch gerechtfertigt werden, dass eine Geschwindigkeitsüberschreitung angesichts der konkreten Umstände, zu denen unter anderem auch die Verkehrssituation und die Strassen- und Witterungsbedingungen gehören, als eine noch verhältnismässige Risikosetzung erweist.⁷⁹ An einem Schutz höherwertiger Interessen fehlt es dann, wenn der Fahrzeugführer konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer begründet.⁸⁰ Dies gilt selbst dann, wenn sein Verhalten die einzige Möglichkeit darstellt, ein in konkreter Lebensgefahr schwebendes Unfallopfer doch noch retten zu können.

Massivere Geschwindigkeitsüberschreitungen und auch Trunkenheitsfahrten sind allenfalls dann zu rechtfertigen, wenn es um den Schutz hochwertiger Rechtsgüter geht, wie insbesondere gewichtige Beeinträchtigungen an Leib, Leben und Gesundheit von Menschen,⁸¹ nicht aber dann, wenn es um die Rettung von Tieren geht.⁸² Auch dann, wenn es um Menschen geht, bedarf es Anhaltspunkte für schwerwiegende Krankheitssymptome oder lebensbedrohliche gesundheitliche Beeinträchtigungen, die ein unverzügliches Aufsuchen eines Spitals erforderlich machen.⁸³ An einer hinreichend gewichtigen Beeinträchtigung fehlt es beispielsweise bei einem Geschwindigkeitsverstoss, den ein an Durchfall leidender Fahrzeuglenker auf der Autobahn begeht, um sich auf die Toilette begeben zu können.⁸⁴

Bei der Beurteilung der Frage, ob der Täter ein höherwertiges Interesse geschützt hat, ist auf den Sachverhalt abzustellen, wie er sich für den Täter im Zeitpunkt seines Handelns dargestellt hat (vgl. Art. 13 StGB).⁸⁵

⁷⁹ Vgl. BGE 106 IV 1 E. 2.d).

⁸⁰ BGer vom 4.9.2007, 1C_4/2007, E. 2.2.

⁸¹ BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2; vgl. auch BGer vom 16.11.1992, 6A.58/1992, E. 4.b); BGer vom 16.2.1998, 6A.107/1997, E. 2.a); zur restriktiven Linie der Rechtsprechung vgl. auch MIZEL (2005), 234 f.

⁸² BGE 116 IV 364 E. 1.a); BGer vom 11.7.2003, 6A.28/2003, E. 2.2; BGer vom 16.9.2008, 1C_232/2008, E. 5.2.3; BGer vom 16.3.2010, 6B_7/2010, E. 3; NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Art. 17 N 23; WELTE, 24.

⁸³ BGer vom 16.3.2010, 6B_7/2010, E. 2.

⁸⁴ BGer vom 4.9.2007, 1C_4/2007, E. 2.2.

⁸⁵ HUMBEL/KOBLER/MEYER, 252.

V. Wahrnehmung berechtigter Interessen

Der nicht kodifizierte, gleichwohl aber nahezu allgemein anerkannte Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen⁸⁶ erfasst die Fallgestaltungen, in denen es um den Schutz von Allgemeininteressen geht oder um Verhaltensweisen, mit denen ein sozial erwünschter Zustand erst hergestellt werden soll.⁸⁷ Einschlägig ist dieser Rechtfertigungsgrund z.B. dann, wenn es der Polizei darum geht, eine Person festzunehmen, um diese der Strafverfolgung zuführen zu können.⁸⁸

In seinen Anwendungsvoraussetzungen entspricht der Rechtfertigungsgrund der Wahrnehmung berechtigter Interessen weitgehend dem rechtfertigenden Notstand: Erforderlich ist zum einen, dass die Tat den einzig möglichen Weg darstellt, auf dem ein sozial wünschenswerter Zustand erreicht werden kann (Grundsatz der strikten Subsidiarität); darüber hinaus müssen die mit der Tat einhergehenden Beeinträchtigungen offenkundig weniger schwer wiegen als die Interessen, die der Täter zu wahren sucht (Grundsatz des überwiegenden Interesses).⁸⁹ Für die auch hier wieder notwendig werdende Interessenabwägung ist wieder auf die Kriterien und Massstäbe zurückzugreifen, die auch im Rahmen des rechtfertigenden Notstands nach Art. 17 StGB von Bedeutung sind.⁹⁰ Da es bei der Wahrnehmung berechtigter Interessen nicht um den Schutz von Leib und Leben oder anderer hochwertiger Interessen geht, sondern um den Schutz von Rechtsgütern der Allgemeinheit (Gewährleistung der Funktionsfähigkeit der Strafrechtspflege), wird eine Rechtfertigung jedenfalls dann ausscheiden müssen, wenn der Täter durch sein Verhalten konkrete Gefahren für Leib und Leben Dritter begründet.

⁸⁶ Kritisch insbesondere NIGGLI/GÖHLICH, in: BSK StGB, Vor Art. 14 N 66 ff.

⁸⁷ WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 11.

⁸⁸ Humbel/Kobler/Meyer, 245; vgl. aber auch SCHUBARTH, 557: Die Befugnisse der Polizei seien abschliessend im Polizeirecht geregelt.

⁸⁹ WOHLERS, in: HK-StGB, Art. 17 N 12.

⁹⁰ TRECHSEL/GETH, in: PK-StGB, Art. 14 N 13.

VI. Schlussfolgerungen

1. Betreffend die parlamentarische Initiative Lüscher

Soweit die Parlamentarische Initiative Lüscher darauf abzielt, dass die Rechtfertigung auf der Basis der Sachverhaltsumstände zu beurteilen sein soll, wie sie dem Führer des Dienstfahrzeuges bekannt waren, wird etwas postuliert, was sowohl im Rahmen des Art. 100 Ziff. 4 SVG als auch der Art. 14, 17 StGB und der Wahrnehmung berechtigter Interessen bereits für das geltende Recht herrschende Meinung ist. Tatsächlich lassen auch die jüngeren Entscheide des Bundesgerichts nicht erkennen, dass die Anforderungen an die Sorgfaltspflicht bzw. an die Verhältnismässigkeit des Handelns «nach den Umständen gewürdigt wird, wie sie zum Zeitpunkt des Richterspruchs bekannt sind» (so aber die Begründung der Parlamentarischen Initiative). Auch in den Fällen 6B_1161/2018 sowie 6B_1224/2019, 6B_1250/2019 hat das Bundesgericht nicht auf der Basis einer ex post-Perspektive entschieden, sondern es hat lediglich berücksichtigt, dass die Annahme, es gehe um die Festnahme hochgefährlicher Täter auch aus der ex ante-Perspektive betrachtet nur eine hypothetische Annahme dargestellt hat.

Eines Eingreifens des Gesetzgebers bedarf es nur dann, wenn die vom Initianten geforderte stärkere Berücksichtigung des öffentlichen Interesses daran, «dass die Ordnungskräfte an Schauplätzen von Straftaten oder bei Unfällen so schnell wie möglich eingreifen können» so weit gehen soll, dass bei Dienstfahrten auch konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer und/oder qualifiziert abstrakte Gefährdungen («Rasenfahrten») als gerechtfertigt angesehen werden sollen.

2. Betreffend das Postulat Aebischer

Nach geltendem Recht sind die von Führerinnen und Führer von Blaulichtfahrzeugen begangenen Verkehrsdelikte gerechtfertigt, wenn die Führerinnen und Führer die nach den Umständen des Einzelfalls erforderliche Vorsicht gewahrt haben. Das Verkehrsdelikt ist dann entweder über Art. 100 Ziff. 4 SVG oder aber über Art. 14 StGB bzw. Art. 17 StGB oder die Wahrnehmung berechtigter Interessen gerechtfertigt.

Nicht gerechtfertigt sind die Verkehrsdelikte, bei denen konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer begründet werden, bei denen es sich um Fahrten handelt, die an den Massstäben des Art. 90 Abs. 4 SVG gemessen um «Raserdelikte» geht oder bei denen massive Verkehrsdelikte allein zu dem Zweck begangen werden, Fahrzeuglenker wegen eines bereits abgeschlossenen Verkehrsverstosses zur Rechenschaft ziehen zu können.

C. Rechtsfolgen bei im Dienst begangenen Verkehrsdelikten

I. Strafen

Bezogen auf die im Rahmen von Dienstfahrten begangenen Verkehrsdelikte lässt sich der Rechtsprechung des Bundesgerichts das folgende Bild entnehmen:

Entscheid	Tatgeschehen	Delikt	Sanktion
BGer 6B_20/2009 vom 14.4.2009,	Verfolgung eines Motorradfahrers, der zuvor einen Verkehrsverstoss begangen hatte, durch ein Polizeifahrzeug (Geschwindigkeitsübertretung um 35 km/h; ungenügender Abstand)	Art. 90 Abs. 2 SVG	6 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 200,-- CHF Busse
BGer 6B_288/2009 vom 13.8.2009	Nachfahrt mit Polizeifahrzeug auf der Autobahn im regen Morgenverkehr bei hoher Geschwindigkeit (113-135 km/h) und ungenügendem Abstand	Art. 90 Abs. 2 SVG	3 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 100,-- CHF Busse
BGer 6B_689/2012 vom 3.4.2013	Rotlichtverstoss bei schlechter Sicht und Nässe mit 40 km/h; Kollision mit von rechts kommenden Querverkehr	Art. 90 Abs. 1 SVG	200.—CHF Busse
BGer 6B_738/2012 vom 18.7.2013	Kollision eines Ambulanzfahrzeugs, das bei Rotlicht mit 19 km/h in eine Kreuzung einfährt und mit Motorrad kollidiert; Motorradfahrer verstirbt.	Art. 117 StGB	60 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 750,-- CHF Busse
BGer 6B_1006/2013 vom 25.9.2014	Verfolgung eines Fahrzeuglenkers, der ausserorts einen Geschwindigkeitsverstoss begangen hatte, mit einem Geschwindigkeitsverstoss innerorts (um 50 km/h)	Art. 90 Abs. 2 SVG	30 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 750,-- CHF Busse
BGer 6B_1025/2015 vom 4.11.2015 (= BGE 141 IV 417)	Nachfahrkontrolle durch ziviles Polizeifahrzeug mit Rechtsüberholen	Art. 90 Abs. 2 SVG	60 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 500,-- CHF Busse
BGer 6B_1102/2015 vom 20.7.2016 sowie BGer 6B_362/2017 vom 2.2.2018	Geschwindigkeitsverstoss innerorts (um 49 km/h) um Kollegen abzuholen und zu ihrem im Spital befindlichen Vater zu bringen	Art. 90 Abs. 2 SVG	45 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 1000,-- CHF Busse
BGer 6B_1102/2016 vom 12.12.2017	Raserfahrt innerorts (132 km/h bei erlaubten 50 km/h)	Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG	1 Jahr Freiheitsstrafe (bedingt)
BGer 6B_1302/2017,	Rotlichtverstoss mit 18 km/h durch Polizeifahrzeug (keine	Art. 90 Abs. 1	Busse von 600,--

6B_1303/2017 vom 20.4.2018	Verwendung des Wechselklanghorns)	SVG (für X) und Art. 90 Abs. 2 (für Y)	CHF (für Y) und gemeinnützige Arbeit (bedingt) (für X)
BGer 6B_1161/2018 vom 17.1.2019	Geschwindigkeitsverstoss innerorts (um 30 bzw. 42 km/h) um Täter abzufangen, die ins Ausland zu flüchten drohen	Art. 90 Abs. 2 SVG	Gemeinnützige Arbeit (bedingt) sowie 1'020,-- CHF Busse
BGer 6B_1224/2019, 6B_1250/2019 vom 24.1.2020	Raserfahrt innerorts (126 km/h bei erlaubten 50 km/h) im Rahmen einer Fahndung nach flüchtenden Tätern	Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG (1. Instanz); Art. 90 Abs. 2 SVG (2. Instanz)	1 Jahr Freiheitsstrafe (bedingt) in erster Instanz; 60 TS Geldstrafe (bedingt) sowie 2'000,-- CHF Busse (Urteil vom BGer aufgehoben)

Zu konstatieren ist, dass sich die Gerichte bei der Sanktionierung von Verkehrsdelikten, die im Rahmen von Notfallfahrten begangen wurden, stets im unteren Bereich des zur Verfügung stehenden (Regel-)Strafrahmens gehalten haben. Bei den Delikten, die als grobe Verkehrsregelverletzung einzustufen sind und die wegen Nichteinhaltung der den Umständen nach gebotenen Sorgfalt nicht gerechtfertigt werden können, werden Geldstrafen zwischen 3 und 60 Tagessätzen verhängt, wobei diese Strafen stets bedingt ausgesprochen und dann überwiegend mit einer Verbindungsbusse kombiniert werden.

Die Fälle, in denen die Gerichte Freiheitsstrafen verhängt haben, sind dadurch gekennzeichnet, dass es sich tatbestandlich gesehen um qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG («Raserdelikte») gehandelt hat. Die verhängten Freiheitsstrafen von jeweils einem Jahr (bedingt vollziehbar) halten sich wiederum am unteren Rand des Regelstrafrahmens. Ausführungen dazu, warum die Gerichte von der Möglichkeit, unter Anwendung der Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB keinen Gebrauch gemacht haben, auf eine Freiheitsstrafe von weniger als einem Jahr oder auf eine Geldstrafe oder Busse zu erkennen, sind den Entscheiden nicht zu entnehmen.

II. Führerausweisentzug

Bezogen auf den Führerausweisentzug ist von entscheidender Bedeutung, dass nach geltendem Recht die Länge des Führerausweisentzuges zwar unter Berücksichtigung der Umstände des konkreten Einzelfalls festzulegen ist (vgl. Art. 16 Abs. 3 Satz 1 SVG), dass aber die vom Gesetz vorgegebenen Mindestentzugszeiten grundsätzlich verbindlich sind (vgl. Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG).

Dies hat zur Folge, dass bei einem Verkehrsdelikt, das sich als eine qualifiziert schwere Verkehrsregelverletzung nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG erweist, eine Einstufung als qualifiziert schwere Zuwiderhandlung zu erfolgen hat, was dann wiederum zur Folge hat, dass auch bei einem Fahrzeuglenker mit intaktem automobilistischen Leumund ein Entzug für mindestens zwei Jahre zu erfolgen hat. Handelt es sich bei dem in Frage stehenden Verkehrsdelikt um eine grobe Verkehrsregelverletzung i.S. von Art. 90 Abs. 2 SVG ist die Zuwiderhandlung als grobe einzustufen, was auch bei einem intakten automobilistischen Leumund eine Mindestentzugsdauer von drei Monaten zur Folge hat.

Die ursprüngliche Regelung, nach der die Mindestentzugsdauer in keinem Fall unterschritten werden darf, ist allerdings für die vorliegend interessierenden Fälle dringlicher Dienstfahrten bereits aufgehoben worden: Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG sieht vor, dass die Mindestentzugsdauer unterschritten werden kann, wenn eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG erfolgt.

Konkret bedeutet dies: Handelt es sich um eine Verkehrsregelverletzung, zu der es trotz Beachtung der gebotenen Sorgfalt gekommen ist, ist der Führer des Dienstfahrzeuges gerechtfertigt, was dazu führt, dass er nicht bestraft wird und auch ein Führerausweisentzug nicht in Betracht kommt. Handelt es sich um eine Verkehrsregelverletzung, zu der es gekommen ist, weil der Führer des Dienstfahrzeuges die gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat, wird der Führer des Dienstfahrzeuges bestraft, seine Strafe kann aber nach Art. 100 Ziff. 4 SVG gemildert werden. Erfolgt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG, kann die nach dem Kaskadensystem vorgesehene Mindestentzugsdauer für den Führerausweisentzug unterschritten werden; erfolgt keine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG ist die vorgesehene Mindestentzugsdauer verbindlich (Art. 16 Abs. 3 SVG).

D. Antworten auf die vom Auftraggeber gestellten Fragen

I. Stellungnahme zur Parlamentarischen Initiative Lüscher

Dass, wie von der Initiative gefordert, das Vorliegen der Voraussetzungen für einen Rechtfertigungsgrund nach Art. 100 Ziff. 4 SVG auf der Basis des Erkenntnisstandes zu beurteilen ist, den der Täter in dem Zeitpunkt hatte, als er handeln musste, entspricht dem geltenden Recht (vgl. B.II.1 sowie B.II.3).

Dass der Richter, wenn eine Rechtfertigung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG nicht in Betracht kommt, weil die Führerin/der Führer des Dienstfahrzeuges nicht die nach den Umständen erforderliche Vorsicht hat walten lassen, die Strafe nach freiem Ermessen mildern kann, entspricht ebenfalls dem geltenden Recht (vgl. Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB sowie oben A.II.2.a sowie C.I).

Eine Änderung gegenüber dem geltenden Recht ergibt sich allein aus dem vorgeschlagenen Art. 100 Ziff. 6 Satz 2 SVG, der ein gänzliches Absehen von Strafe erlaubt, «wenn sich zeigt, dass die Erfüllung der Aufgabe im öffentlichen Interesse lag, insbesondere im Fall von Festnahmen von Tätern bei Delikten gegen Leib und Leben oder bei Vermögensdelikten». Zu konstatieren ist, dass es auf diese Befugnis nur in den Fällen ankommen würde, in denen eine Rechtfertigung der im Rahmen der Dienstfahrt begangenen Verkehrsdelikte ausscheidet, also in den Fällen, in denen die Führerin/der Führer eines Dienstfahrzeuges unverhältnismässige Risiken für andere Verkehrsteilnehmer in Kauf genommen hat. Dass in einer derartigen Situation dann aber ein Absehen von Strafe in Frage kommen soll, erscheint eher fernliegend. Dies insbesondere auch deshalb, weil es ja – entgegen den Grundannahmen der Parlamentarischen Initiative – nicht darum geht, die Fälle zu erfassen, in denen sich die Situation nachträglich anderes darstellt als in dem Zeitpunkt, als der Beamte handeln musste. Wie oben bereits dargelegt, kommt es für die Beurteilung der Rechtfertigung stets darauf an, wie sich die Situation für den Beamten dargestellt hat, und nicht darauf, wie sie sich im Zeitpunkt der Entscheidung des Strafgerichts darstellt (vgl. oben B.II.1, B.II.3, B.III sowie B.IV).

Eine weitere Änderung gegenüber dem geltenden Recht ergibt sich daraus, dass durch die vorgeschlagene Streichung von Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG die verbindli-

chen Mindestentzugsdauern generell entfallen würden – und dies eben nicht nur für die Fahrerinnen und Fahrer von Dienstfahrzeugen, sondern für alle Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer. Dies würde auf eine grundlegende Umgestaltung des Kaskadensystems des Warnentzuges hinauslaufen, die im Übrigen, soweit es darum geht, eine Lösung für die Situation von Fahrerinnen und Fahrern von Dienstfahrzeugen zu finden, schon deshalb nicht erforderlich ist, weil für diese bereits im geltenden Recht die Ausnahmeregelung des Art. 16 Abs. 3 Satz 2 SVG dann zur Anwendung kommt, wenn die Strafe für eine Verkehrsregelverletzung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG gemildert wurde.

Über den vorgeschlagenen Art. 16 Abs. 4 SVG würde der Warnentzug bei Verkehrsdelikten im Rahmen von Dienstfahrten i.S. von Art. 100 Ziff. 4 SVG generell wegfallen – und dies bei allen Verkehrsdelikten, also z.B. auch bei einer Raserfahrt i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG oder bei einer groben Verkehrsregelverletzung, durch die andere Personen unter Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit konkret an Leib und Leben gefährdet worden sind.

II. Bezogen auf das Postulat Aebischer

Die Auswertung der Rechtsprechung hat ergeben, dass Verkehrsdelikte von Fahrerinnen und Fahrern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz über die Art. 100 Ziff. 4 SVG sowie die Art. 14 bzw. Art. 17 StGB und die Wahrnehmung berechtigter Interessen gerechtfertigt werden können (vgl. oben Abschnitt B).

Das entscheidende Kriterium ist bei allen in Betracht kommenden Rechtfertigungsgründen die Wahrung der Verhältnismässigkeit. Einfache und grobe Verkehrsregelverletzungen sind gerechtfertigt, wenn die Fahrer/der Fahrer des Dienstfahrzeuges die nach den Umständen gebotene Sorgfalt beachtet hat. Eine Bestrafung erfolgt nur dann, wenn die Rechtfertigung entfällt, weil unverhältnismässige Gefahren geschaffen werden. Dies ist dann der Fall, wenn durch den Blaulichteinsatz konkrete Gefahren für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer begründet werden, wenn die Dienstfahrt sich als eine «Raserfahrt» im Sinne von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG darstellt oder aus anderen Gründen als unverhältnismässig erweist – und dies auf der Basis der konkreten Umstände des Einzelfalls, wie sie sich dem Täter im Zeitpunkt seines Handelns darstellen (sog. ex ante-Perspektive; vgl. oben Abschnitt B.).

Scheidet eine Rechtfertigung aus, kommt in den Fällen des Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB eine Strafmilderung in Betracht, die dem Gericht eine Unterschreitung etwaiger Mindeststrafen sowie den Wechsel auf eine Straftat ermöglicht, die im Straftatbestand gar nicht vorgesehen ist. Konkret kann dann sogar ein Raserdelikt mit einer Geldstrafe oder gar einer Busse geahndet werden (vgl. oben Abschnitt A.II.2.a).

In der Praxis verhängen die Gerichte für grobe Verkehrsregelverletzungen im Rahmen von Blaulichteinsätzen bedingte Geldstrafen, die mit einer Verbindungsbusse kombiniert werden. Bei den Delikten, die tatbestandlich als qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen eingeordnet werden, sind bedingte Freiheitsstrafen am unteren Rand des Regelstraframens verhängt worden. Von der Möglichkeit einer Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG i.V.m. Art. 48a StGB ist bisher – soweit ersichtlich – kein Gebrauch gemacht worden (vgl. Abschnitt C.I).

Publizierte Rechtsprechung dazu, für wie lange den betroffenen Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis entzogen worden ist, sind – soweit ersichtlich – nicht vorhanden.⁹¹ Nach geltendem Recht entfällt ein Führerausweisentzug, wenn das im Rahmen einer Dienstfahrt begangene Verkehrsdelikt gerechtfertigt ist. Liegt dagegen eine tatbestandsmässige, rechtswidrig und schuldhaft begangene Straftat vor, hat ein Führerausweisentzug zu erfolgen, wobei grundsätzlich bei Vorliegen einer groben Verkehrsregelverletzung i.S. von Art. 90 Abs. 2 SVG eine Mindestentzugsdauer von mindestens einem Monat und bei einem Raserdelikt i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG eine solche von zwei Jahren grundsätzlich nicht unterschritten werden darf, es sei denn, das Strafgericht hat von der Möglichkeit einer Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG Gebrauch gemacht (vgl. oben Abschnitt A.II.2.b).

⁹¹ In einem älteren Entscheid vom 9.5.1983 (A.804/83; vgl. hierzu auch die Darstellung bei SCHAFFHAUSER, Band III, N 2279) hat das Bundesgericht es unter Geltung des alten Rechts gebilligt, dass einem Polizeibeamten, der während der Verfolgung eines verdächtigen Fahrzeugs bei einer Geschwindigkeit von 70-75 km/h auf gerade Strecke und trockener Fahrbahn bei mässigem Verkehr während eines Überholmanövers die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren hatte und schlussendlich mit einer Strassenlaterne kollidierte, der Führerausweis für einen Monat entzogen worden war.

III. Bezogen auf die im Schreiben des ASTRA vom 10. März 2020 aufgeworfenen Fragen

Frage 1: Dürfen zur Verhinderung/Verfolgung auch von Übertretungen Gesetze missachtet werden? Wenn ja, dürfen dabei ebenfalls nur Übertretungen begangen werden oder auch Vergehen und Verbrechen?

Antwort: Wenn es darum geht, Übertretungen zu verfolgen, scheidet eine Rechtfertigung über Art. 100 Ziff. 4 SVG schon aus, weil es sich nicht um eine dringliche Dienstfahrt handeln wird (vgl. oben B.II.1). Bezogen auf die anderen, in Betracht zu ziehenden Rechtfertigungsgründe wird deren Anwendung daran scheitern, dass die Begehung von Verkehrsdelikten jedenfalls dann, wenn sie mit einer erhöht abstrakten oder gar konkreten Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer einhergeht, den Grundsatz der Verhältnismässigkeit verletzen würde (vgl. B.III.-V. sowie B.II.3 [bezogen auf Art. 100 Ziff. 4 SVG]).

Frage 2: Wann sind Dringlichkeitsfahrten der Einsatzkräfte mit Blick auf die Verkehrssicherheit nicht mehr verhältnismässig?

Entscheidend ist, ob das durch die Dringlichkeitsfahrt gesetzte Risiko ein im Hinblick auf die mit der Dringlichkeitsfahrt geschützten Interessen ausser Verhältnis stehendes Risiko darstellt. Insoweit kommt es stets auf die Umstände des jeweiligen Einzelfalls an. Abzuwägen sind der Wert und die Dringlichkeit des Schutzes der Interessen, die gewahrt werden sollen, gegen den Wert und das Ausmass der Gefährdung der Interessen, die durch die Dringlichkeitsfahrt einem Risiko ausgesetzt werden. Das Ausmass des Risikos wird wesentlich durch die Umstände bestimmt, unter denen die Dringlichkeitsfahrt stattfindet (Verkehrssituation; Strassen- und Witterungsverhältnisse).

Frage 3: Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ausgeschlossen wird?

Antwort: Eine Rechtfertigung kommt unter Zugrundelegung der gefestigten Rechtsprechung dann in Betracht, wenn Führer von Blaulichtfahrzeugen keine konkreten oder qualifiziert erhöht abstrakten Gefährdungen setzen, sondern ihr Verhalten sich

in der Verletzung von Verkehrsregeln erschöpft, die eine abstrakte oder allenfalls erhöht abstrakte Gefährdung i.S. von Art. 90 Abs. 2 SVG schaffen. «Klare» Grundsätze, nach denen in diesen Fällen eine Strafbarkeit infolge Rechtfertigung ausgeschlossen ist, lassen sich aber abstrakt nicht formulieren, weil es – wie oben dargelegt – stets auf die Umstände des konkreten Einzelfalles ankommt.

Frage 4: Können klare Grundsätze festgehalten werden, wonach die Strafbarkeit der Führer von Blaulichtfahrzeugen ganz sicher gegeben ist?

Antwort: Der analysierten Rechtsprechung ist zu entnehmen, dass eine Rechtfertigung jedenfalls dann nicht mehr in Betracht kommen kann, wenn die Führer von Blaulichtfahrzeugen im Rahmen ihrer Blaulichtfahrten konkrete Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer begründen. Gleiches gilt auch dann, wenn auf der Dienstfahrt eine qualifiziert erhöht abstrakte Gefährdung i.S. von Art. 90 Abs. 3 SVG begründet wird, wie z.B. der innerorts bei normalem Verkehr begangene Tempoexzess i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG.

Problematisch – und derzeit, soweit ersichtlich, noch nicht abschliessend geklärt – ist, ob dies auch dann gilt, wenn der Verkehrsverstoss sich in einem massiven Geschwindigkeitsexzess i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG erschöpft, wie z.B. bei einer Verfolgungsfahrt nachts auf einer ansonsten leeren Autobahn. Wenn und soweit man mit dem – noch⁹² – geltenden Recht daran festhält, dass der Geschwindigkeitsexzess i.S. von Art. 90 Abs. 4 SVG «in jedem Fall» den Rasertatbestand erfüllt, weil eine Raserfahrt ein nicht mehr beherrschbares und nicht tolerables Risiko setzt, wird man Schwierigkeiten haben, die «Raserfahrt» eines Blaulichtfahrzeugs abweichend zu bewerten. Wenn man Raserfahrten von Blaulichtfahrzeugen von der Strafbarkeit ausnehmen will, muss entweder das Junktim zwischen Tempoexzess und zwingender Anwendung des Art. 90 Abs. 3 SVG i.V.m. Abs. 4 SVG aufgehoben werden – was dann aber konsequenterweise auch für andere Fahrzeuge gelten müsste und zur Folge hätte, dass Raserfahrten nur noch bei Eintritt einer konkreten Gefährdung unter Art. 90 Abs. 3 SVG zu subsumieren wären – oder man müsste einen spezifischen, allein auf Blaulichtfahrzeuge zugeschnittenen Tatbestandsausschluss bzw. Rechtfertigungsgrund schaffen. Hierbei müsste dann aber beachtet werden, dass

⁹² Zur geplanten Revision des «Rasertatbestands» vgl. WOHLERS/SCHORRO, 864 ff.

diese Regelung jedenfalls dann, wenn sie die Inkaufnahme konkreter Gefährdungen anderer Verkehrsteilnehmer rechtfertigen würde, mit den ansonsten geltenden Grundsätzen der Rechtfertigung nicht in Einklang stehen würde. Die Regelung, an welcher der Gesetzgeber zur Lösung der Problematik sinnvoll ansetzen kann, ist aber nicht Art. 100 SVG, sondern vielmehr Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG.

Frage 5: Könnte eine Strafbefreiung der Einsatzkräfte über einen Dienstbefehl erfolgen?

Antwort: Die Rechtfertigung kann über einen Dienstbefehl erfolgen, wenn man mit der wohl h.M. davon ausgeht, dass der Dienstbefehl als Ausfüllungsnorm für den Blankett-Rechtfertigungsgrund des Art. 14 StGB herangezogen werden kann. Auch dann muss sich der Dienstbefehl aber in den Grenzen halten, die durch den Grundsatz der Verhältnismässigkeit gesetzt werden. Ein Dienstbefehl, der das Eingehen konkreter Gefährdungen erlauben würde, würde diesen Voraussetzungen nicht gerecht werden. Gleiche gilt unter Zugrundelegung des geltenden Rechts auch für einen Dienstbefehl, der eigentliche Raserfahrten erlauben sollte. Die Durchführung von Raserfahrten im Rahmen von Blaulichteinsätzen bedürfte einer speziellen gesetzlichen Regelung (vgl. hierzu oben bei der Antwort auf die Frage 4).

Zusammenfassende Schlussbemerkung: Die einschlägigen Regelungen des geltenden Rechts erweisen sich grösstenteils als sachgerecht:

- Verkehrsdelikte, die unter Wahrung der den Umständen nach gebotenen Sorgfalt begangen werden, sind gerechtfertigt. Die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen werden für diese Delikte weder bestraft noch erfolgt ein Führerausweisentzug.
- Bei Verkehrsdelikten, die unter Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit begangen werden, scheidet eine Rechtfertigung aus. Die Führerinnen und Führer von Dienstfahrzeugen sind in diesem Fall zu bestrafen, die Strafe kann aber schon nach geltendem Recht über Art. 100 Ziff. 4 SVG gemildert werden. Erfolgt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziff. 4 SVG, kann die gesetzlich vorgesehene Mindestentzugsdauer für den Führerausweis unterschritten werden.

- Ein Problem stellen derzeit noch die Fälle dar, in denen im Rahmen von Dienstfahrten qualifiziert grobe Verkehrsregelverletzungen i.S. von Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG begangen werden. Hierin kann ein weiteres Argument dafür gesehen werden, den Straftatbestand des Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Abs. 4 SVG zu reformieren.

E. Anhang: Literaturverzeichnis

Basler Kommentar Strafrecht, hrsg. von Niggli Marcel Alexander / Wiprächtiger Hans, Band I, 4. Aufl., Basel 2019 (zitiert: Bearbeiter, in: BSK StGB)

Basler Kommentar Strassenverkehrsgesetz, hrsg. von Niggli Marcel Alexander / Probst Thomas / Waldmann Bernhard, Basel 2014 (zitiert: Bearbeiter, in: BSK SVG)

Donatsch Andreas, StGB Kommentar, 20. Aufl., Zürich 2018 (zitiert: Bearbeiter, in: Donatsch)

Giger, Kommentar SVG, 8. Aufl., Zürich 2014.

Humbel Fabian / Kobler Franziska / Meyer Lukas, Dringliche Dienstfahrten: Rechtliche Grundlagen und Bemessung von Sorgfaltspflichten, in: Jahrbuch Strassenverkehrsrecht 2007, 237 ff.

Jeanneret Yvan, Les disposition pénales de la Loi sur la circulation routière (LCR), Bern 2007

Mizel Cédric, De l'exigence actuelle de prudence lors des courses officielles urgentes, SJ 2005, 231 ff.

Mizel Cédric, Die Grundtatbestände der neuen Warnungsentzüge des SVG und ihre Beziehung zum Strafrecht, ZStrR 124 (2006), 31 ff.

Niggli / Maeder, Die Haftung des Motorfahrzeuginhabers für Ordnungsbussen – Von Fussbällen und Tennisschlägern, in: Probst Thoms / Werro Franz (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 21. Juli 2018, Zürich 2018, 65 ff.

Praxiskommentar Schweizerisches Strafgesetzbuch, hrsg. von Trechsel Stefan / Pilet Mark, 3. Aufl., Zürich 2018

Rusch Arnold, Haftpflichtrecht – wichtige Urteile, in: Probst Thomas / Werro Franz (Hrsg.), Strassenverkehrsrechts-Tagung 24.-25. Juni 2014, Zürich 2014, 203 ff.

Schaffhauser René, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band I: Grundlagen, Verkehrszulassung und Verkehrsregeln, Bern 2002

Schaffhauser René, Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts, Band III: Die Administrativmassnahmen, Bern 1995

Schild Trappe Grace, Verkehrsregelverletzungen und Notstandslage, Collezione Assista, 30 anni/Jahre Assista TCS SA, 1998, 642 ff.

Schubarth Martin, Polizeiliche Verfolgungsfahrt und Verfassung, in: Piermarco Zen-Ruffinen (Hrsg.), Du monde pénal, Mélanges Pierre-Henri Bolle, Basel 2006, 551 ff.

Schultz Hans, Die Strafbestimmungen des Bundesgesetzes über den Strassenverkehr vom 19. Dezember 1958, Bern 1964

Seelmann Kurt / Geth Christopher, Strafrecht Allgemeiner Teil, 6. Aufl., Basel 2016

Weissenberger Philippe, SVG, Kommentar Strassenverkehrsgesetz und Ordnungsbussengesetz. Mit Änderungen nach Via Sicura, 2. Aufl., Zürich 2015

Welte Eliane, Dringliche Dienstfahrten und Via Sicura, Strassenverkehr 2015, 16 ff.

Wohlers Wolfgang / Schorro Alexander, Die Reform des Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG, Optionen zur Reparatur einer missglückten Strafnorm, AJP 2018, 864 ff.

Wohlers Wolfgang / Godenzi Gunhild / Schlegel Stephan, Schweizerisches Strafgesetzbuch, Handkommentar, 4. Aufl., Zürich 2020 (zitiert: Bearbeiter, in: HK-StGB)

Buttwil (AG), 5. Juni 2020

(Prof. Dr. Wolfgang Wohlers)

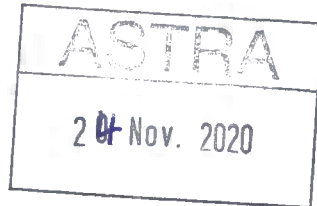


KONFERENZ DER KANTONALEN POLIZEIKOMMANDANTEN



Hus

Der Präsident



Eidgenössischen Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
3003 Bern

Bern, 18. November 2020

Antwort der Verkehrskommission KKPKS zur Fragestellung im Rahmen der Evaluation zum Postulat Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz», Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Im vorliegenden Bericht «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz» schlägt das ASTRA¹ eine Reihe von Massnahmen vor, die insbesondere das Postulat 19.4113, Aebischer, abhandeln sollen. Der Bericht trägt zudem dem Unbehagen der Blaulichtorganisationen im Zusammenhang mit Verkehrsregelverletzungen bei Dringlichkeitsfahrten Rechnung. Inhaltlich fokussieren die im Bericht festgehaltenen Vorschläge auf Änderungen des Art. 100 Ziffer 4 SVG. Sie beinhalten eine Pflicht zur Strafmilderung bei Verkehrsregelverletzungen, auch wenn diese nicht verhältnismässig sind. Zudem soll ein Massstab zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen eingeführt werden. Die Überlegungen im erwähnten Bericht des ASTRA stützen sich u.a. auf ein umfangreicheres Rechtsgutachten von Professor Dr. Wolfgang Wohlers.

Im Rahmen der Vernehmlassung von Art. 90 SVG hat die Verkehrskommission KKPKS bereits darauf hingewiesen, dass auch eine Revision des Art. 100 Ziffer 4 SVG notwendig ist und bei dieser Gelegenheit einen konkreten (abgekürzten) Vorschlag für eine mögliche Formulierung gemacht. Daher stösst das ASTRA mit seinem Berichtsentwurf bei der KKPKS offene Türen auf.

Vom Verband Schweizerischer Polizei-Beamter hat die KKPKS mit Schreiben vom 29. September 2020 ebenfalls einen Vorschlag für einen revidierten Art. 100 Ziffer 4 SVG erhalten. An dieser Stelle möchten wir nicht näher auf diesen Vorschlag eingehen. Dem berechtigten Wunsch des VSPB entsprechend, die Mitarbeitenden der Blaulichtorganisationen bei Verkehrsregelverletzungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten besser zu schützen, unterbreiten wir einen vom Vorstand der KKPKS mitgetragenen Vorschlag:

nArt. 100 Ziffer 4

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht

¹ Es handelt sich um einen Entwurf des ASTRA für einen Bericht des Bundesrats

Der Präsident

er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht.

nArt. 100 Ziffer 5

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

nArt. 100 Ziffer 6

Dringliche oder taktische Dienstfahrten sind bei der Beurteilung begangener Verkehrsregelverletzungen strafmildernd zu berücksichtigen, auch wenn der Fahrzeugführer dadurch eine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen oder er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat.

Diese neue Regelung ist im Lichte des neuen Entwurfs von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG mit seinem Verzicht auf die 1-jährige Mindeststrafe zu sehen. Die neue Ziffer 4 des Art. 100 ist einfacher als bisher und u.E. trotzdem verständlich formuliert. Die Regelung von Ziffer 4 wird anschliessend durch die Ziffer 5 (Geschwindigkeitsdifferenz) und Ziffer 6 (Strafmilderung) ergänzt. Die Lösung mit der neuen Ziffer 5 entspricht weitgehend dem Vorschlag des ASTRA.

Die Umschreibung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen (nArt. 100 Ziffer 5) gibt dem Richter einen Ermessensspielraum. Dieser ist Bestandteil des Verhältnismässigkeitsprinzips und damit eines elementaren Rechtsstaatlichen Prinzips. Ohne den Grundsatz der Verhältnismässigkeit besteht die Gefahr, dass die Fahrzeugführer noch grössere und damit unverhältnismässige Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen. Wir sind uns bewusst, dass unser Vorschlag dieser Ziffer 5 es dem fehlbaren Fahrzeugführer im Einzelfall verunmöglicht, im Voraus genau zu wissen, wie die Geschwindigkeitsüberschreitung beurteilt wird. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass insbesondere Polizistinnen und Polizisten gelernt haben, den Grundsatz der Verhältnismässigkeit in ihrem Arbeitsalltag zu beachten.

Bereits heute könnte der Richter selbst bei einem Raserdelikt nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Art. 90 Abs. 4 SVG die Strafe im Zusammenhang mit einer Dringlichkeitsfahrt nach Art. 100 Ziffer 4 SVG mildern, und er wäre auch nicht an die Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr gebunden (vgl. Gutachten von Professor Wohlers S. 32 und S. 39). Dennoch haben wir zusätzlich eine Ziffer 6 eingefügt. Diese Bestimmung verpflichtet den Richter, die Dringlichkeitsfahrt als solche strafmildernd zu berücksichtigen. Dies kommt unseren Mitarbeitenden entgegen, ohne die Verhältnismässigkeit zu beseitigen oder gar einen Rechtfertigungsgrund für alle im öffentlichen Interesse liegenden Dringlichkeitsfahrten zu schaffen, wie dies die parlamentarische Initiative Lüscher vorschlägt.

Es versteht sich von selbst und entspricht zudem der bisherigen Rechtsprechung, dass Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und angemessene Geschwindigkeit (nArt. 100 Ziffer 5) aus der Sicht des Fahrzeugführers ex ante zu beurteilen sind.

Abschliessend sei noch auf den Führerausweisentzug hingewiesen. Die hier vorgestellte Regelung von nArt. 100 Ziffer 4, 5 und 6 wird dazu führen, dass sich diese Problematik noch weiter entschärft. Bereits heute gilt der Grundsatz, dass ein Fahrzeugführer nicht bestraft wird, wenn er sich auf einen Rechtfertigungsgrund berufen kann. Entsprechend wird ihm auch der Führerausweis nicht entzogen. Erfolgt bei Verkehrsregelverletzungen im Zusammenhang mit einer dringlichen Dienstfahrt eine Strafmilderung

Der Präsident

nach Art. 100 Ziffer 4 dritter Satz SVG, kann die Mindestdauer des Führerausweisentzugs nach Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG unterschritten werden. Würde man dem Vorschlag der Verkehrskommission mit dem überarbeiteten nArt. 100 Ziffer 4 bis 6 folgen, müsste der Verweis in Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG auf die Ziffern 5 und 6 des Art. 100 SVG angepasst werden.

Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

- *Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?*

Das Gutachten von Prof. Dr. Wolfgang Wohlers ist gut verständlich und entspricht rechtlich der gängigen Lehre und fasst zudem die Grundzüge der herrschenden Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten der Blaulichtorganisationen gut zusammen. Wir können daher den Aussagen des Gutachtens grundsätzlich zustimmen.

- *Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?*

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass richterliches Ermessen und damit eine richterliche Beurteilung an Stelle des Automatismus eingeführt werden soll.

- *Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttättern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?*

Der Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir in Anbetracht der Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten als sinnvoll. Auch die Senkung der Mindestdauer beim Führerausweisentzug bei Ersttäterinnen und Ersttättern begrüssen wir.

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?*

Ja, dies entspricht unserem Vorschlag eines neuen Art. 100 Ziffer 6 (Begründung und Details siehe oben).

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre - und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls - und der gefahrenen Geschwindigkeit?*

Ja, wir begrüssen diese Idee, würden allerdings eine unseres Erachtens einfachere Formulierung² vorschlagen.

² Siehe oben die Bemerkungen zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG



KONFERENZ DER KANTONALEN POLIZEIKOMMANDANTEN

Der Präsident

- Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Unsere Rückmeldung setzt inhaltlich voraus, dass die Straftatbestände des Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 E-SVG wie vorgesehen revidiert werden.

Freundliche Grüsse

Der Präsident

Mark Burkhard



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Email an:

Bundesamt für Strassen ASTRA
Herr Stefan Huonder
stefan.huonder@astra.admin.ch

Bern, 23. November 2020

11 / sro

Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz, Geschäftsnummer 19.4113;

Ihr Schreiben vom 4.11.20

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns zum Berichtsentwurf in Bezug auf das Postulat Aebischer zu äussern.

Der Vorstand KKJPD hat beschlossen, die Position der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS), die Ihnen mit Schreiben vom 18. November 2020 übermittelt wurde, in allen Punkten zu unterstützen.

Eine Ergänzung möchten wir lediglich in Bezug auf den Textvorschlag der KKPKS zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG anbringen. Wir schlagen die folgende Formulierung vor:

«Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die **gestützt auf den Kenntnisstand des Fahrzeugführers** für den Einsatz angemessen gewesen wäre.»

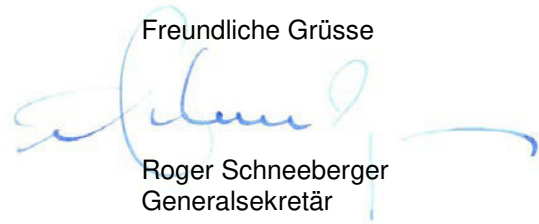
Begründung:

Im Einsatz an der Front werden Mitarbeitende in der Regel durch die Einsatzzentrale aufgeboten und mit den wichtigsten Informationen bedient. Dabei wissen die Mitarbeitenden oft nicht sicher, ob diese Informationen richtig oder falsch sind. Anschliessend müssen die Mitarbeitenden an der Front diese Informationen verarbeiten und entsprechend handeln. Es sind somit immer - zumindest teilweise – subjektive Einschätzungen der Lage vorzunehmen. Und anhand dieser oftmals unter Stress und bei unklarer Lage gefällten Entscheide sollten die Mitarbeitenden in einem späteren Verfahren auch beurteilt werden.

Ohne den gelb markierten Text würde die Angemessenheit der dringlichen Dienstfahrt im Nachhinein gestützt auf die *im Zeitpunkt des Urteils* bekannten Fakten beurteilt, was für die betroffenen Mitarbeitenden von Nachteil sein kann. Sie mussten ihre Einschätzung in Bezug auf die Dringlichkeit der Dienstfahrt allein gestützt auf die Informationen der Einsatzzentrale vornehmen. Das subjektive Verschulden muss deshalb unseres Erachtens an diesem Kenntnisstand gemessen werden.

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie der Stellungnahme der KKPKS sowie der von uns vorgenommenen Ergänzung in Bezug auf nArt. 100 Ziff. 5 SVG bei den weiteren Arbeiten Rechnung tragen.

Freundliche Grüsse



Roger Schneeberger
Generalsekretär

Kopie an:

- ▶ Vorstand KKJPD
- ▶ Generalsekretariat KKPKS



**Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien
der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein**

**Communauté de Travail des Chefs des Polices de la
Circulation de la Suisse et de la Principauté du
Liechtenstein**

**Comunità di Lavoro dei Capi di Polizia della Circolazione
della Svizzera e del Principato del Liechtenstein**

Präsident
c/o Kantonspolizei Bern
Thomas Baumgartner
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Schermenweg 5
3001 Bern
031/638 60 75
pbtb@police.be.ch

Bern, 30. November 2020

Per Mail:
Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion UVEK
Bundesamt für Strassen
Abteilung Strassenverkehr
Herrn Lorenzo Cascioni, Vizedirektor
3003 Bern

Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer „Anpassung der Bus- sen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz“, Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrter Herr Vizedirektor Cascioni
Sehr geehrter Herr Huonder

Ich beziehe mich auf Ihr Schreiben vom 04.11.2020 in obgenannter Angelegenheit.

Gerne nehme ich namens der Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein zu den von Ihnen aufgeworfenen Fragen wie folgt Stellung:

Frage 1:

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Das Gutachten von Herrn Prof. Dr. Wohlers zeigt die vorliegend interessierende Problematik sehr gut auf und den rechtlichen Schlussfolgerungen und Aussagen kann zugestimmt werden.

Frage 2:

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde? Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?

Wir begrüßen, dass der starre Automatismus von Art. 90 Abs. 4 SVG durch die vorgesehene Gesetzesänderung entfallen soll und richterliches Ermessen ermöglicht bzw. auch gefordert wird.

Den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir – gerade mit Blick auf die Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von dringlichen Dienstfahrten - als sinnvoll. Ebenso erscheint uns die vorgeschlagene Herabsetzung der Mindestentzugsdauer für den Führerausweis – aus Sicht der Blaulichtorganisationen – als angemessen.

Frage 3:

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Dieser Ansatz wird vollumfänglich unterstützt. Da die Gerichte von der in Art. 100 Ziff. 4 SVG vorgesehenen fakultativen Milderung, insbesondere bei Raserdelikten, bis anhin keinen Gebrauch gemacht haben, ist diese Änderung sehr zu begrüßen.

Dadurch wird auch sichergestellt, dass sich die Angehörigen von Blaulichtorganisationen bei dringlichen Dienstfahrten während des Einsatzes nicht unangepassten und unverständlichen straf- oder administrativrechtlichen Konsequenzen ausgesetzt sehen. Dies selbstverständlich unter Berücksichtigung des Verhältnismässigkeitsgrundsatzes, welcher für jegliches polizeiliches Handeln im Zentrum steht.

Frage 4:

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Dieser Ansatz wird vollumfänglich unterstützt. Angehörige von Blaulichtorganisation sind zur korrekten Ausübung ihrer Pflichten bei dringlichen Dienstfahrten darauf angewiesen, möglichst schnell an den Einsatzort zu gelangen. Dazu sind, im Rahmen der Verhältnismässigkeit, auch Überschreitungen der allgemeinen oder signalisierten Höchstgeschwindigkeit erforderlich. Solche der Situation angemessene Geschwindigkeitsüberschreitungen sind entsprechend durch Art. 100 Ziff. 4 SVG gerechtfertigt. Somit ist es wie vorgeschlagen sachgerecht, wenn bei dringlichen Dienstfahrten für die Strafbarkeit von Angehörigen von Blaulichtorganisationen nur die Geschwindigkeitsüberschreitung, welche nicht mehr gerechtfertigt war (Differenz), berücksichtigt wird.

Als massgebende Geschwindigkeit sollte jedoch die Geschwindigkeit gelten, **welche gestützt auf den Kenntnisstand des Fahrzeuglenkenden zum Zeitpunkt der jeweiligen Geschwindigkeitsüberschreitung für den Einsatz als angemessen galt** - und nicht die Geschwindigkeit, welche sich bei Erhalt des Einsatzbefehls ergab. Dies, da sich die jeweilige Situation im Laufe eines Einsatzes erheblich ändern kann.

Frage 5:

Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Aktuell ist kein weiterer dringlicher Anpassungsbedarf zu orten. Wir würden es sehr begrüßen, wenn wir nach Vorliegen der ausformulierten revidierten gesetzlichen Bestimmung nochmals kurz die Möglichkeit zur Rückäusserung erhalten könnten.

Wir danken Ihnen für die gewährte Möglichkeit zur Stellungnahme und die Berücksichtigung unseres Anliegens gemäss Frage 4.

Freundliche Grüsse



Thomas Baumgartner, Fürsprecher
Chef Verkehr, Umwelt und Prävention
Präsident ACVS



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
stefan.huonder@astra.admin.ch

Bern den 30. November 2020

Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz»
Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 6. November 2020 wurde im Rahmen der Evaluation zum Postulat von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» auch der Interverband für Rettungswesen zur Abgabe einer Stellungnahme eingeladen. In Koordination mit der FKS und KKPKS, senden wir gerne folgende Rückmeldung.

Im vorliegenden Bericht «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz» schlägt das ASTRA in seinem Entwurf für einen Bericht des Bundesrats eine Reihe von Massnahmen vor, die insbesondere das Postulat 19.4113, Aebischer, abhandeln sollen. Der Bericht trägt zudem dem Unbehagen der Blaulichtorganisationen im Zusammenhang mit Verkehrsregelverletzungen bei Dringlichkeitsfahrten Rechnung. Inhaltlich fokussieren die im Bericht festgehaltenen Vorschläge auf Änderungen des Art. 100 Ziffer 4 SVG. Sie beinhalten eine Pflicht zur Strafmilderung bei Verkehrsregelverletzungen, auch wenn diese nicht verhältnismässig sind. Zudem soll ein Massstab zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen eingeführt werden. Die Überlegungen im erwähnten Bericht des ASTRA stützen sich u.a. auf ein umfangreicheres Rechtsgutachten von Professor Dr. Wolfgang Wohlers.



Wir unterstützen es, die Angehörigen der Blaulichtorganisationen bei Verkehrsregelverletzungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten besser zu schützen und unterbreiten in Absprache mit der KKPKS folgenden Vorschlag:

nArt. 100 Ziffer 4

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht.

nArt. 100 Ziffer 5

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

nArt. 100 Ziffer 6

Dringliche oder taktische Dienstfahrten sind bei der Beurteilung begangener Verkehrsregelverletzungen strafmildernd zu berücksichtigen, auch wenn der Fahrzeugführer dadurch eine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen oder er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat.

Diese neue Regelung ist im Lichte des neuen Entwurfs von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG mit seinem Verzicht auf die 1-jährige Mindeststrafe zu sehen. Die neue Ziffer 4 des Art. 100 ist einfacher als bisher und u.E. trotzdem verständlich formuliert. Die Regelung von Ziffer 4 wird anschliessend durch die Ziffer 5 (Geschwindigkeitsdifferenz) und Ziffer 6 (Strafmilderung) ergänzt. Die Lösung mit der neuen Ziffer 5 entspricht weitgehend dem Vorschlag des ASTRA.

Die Umschreibung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen (nArt. 100 Ziffer 5) gibt dem Richter einen Ermessensspielraum. Dieser ist Bestandteil des Verhältnismässigkeitsprinzips und damit eines elementaren Rechtsstaatlichen Prinzips. Ohne den Grundsatz der Verhältnismässigkeit besteht die Gefahr, dass die Fahrzeugführer noch grössere und damit unverhältnismässige Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen. Wir sind uns bewusst, dass unser Vorschlag dieser Ziffer 5 es dem fehlbaren Fahrzeugführer im Einzelfall verunmöglicht, im Voraus genau zu wissen, wie die Geschwindigkeitsüberschreitung beurteilt wird. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass Fahrerinnen und Fahrer von Sanitätsfahrzeugen bei Dringlichkeitsfahrten auch heute schon den Grundsatz der Verhältnismässigkeit beachten.

Bereits heute könnte der Richter selbst bei einem Raserdelikt nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Art. 90 Abs. 4 SVG die Strafe im Zusammenhang mit einer Dringlichkeitsfahrt nach Art. 100 Ziffer 4 SVG mildern, und er wäre auch nicht an



die Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr gebunden (vgl. Gutachten von Professor Wohlers S. 32 und S. 39). Dennoch haben wir zusätzlich eine Ziffer 6 eingefügt. Diese Bestimmung verpflichtet den Richter, die Dringlichkeitsfahrt als solche strafmildernd zu berücksichtigen. Dies kommt den Fahrerinnen und Fahrer von Sanitätsfahrzeugen entgegen, ohne die Verhältnismässigkeit zu beseitigen oder gar einen Rechtfertigungsgrund für alle im öffentlichen Interesse liegenden Dringlichkeitsfahrten zu schaffen, wie dies die parlamentarische Initiative Lüscher vorschlägt.

Es versteht sich von selbst und entspricht zudem der bisherigen Rechtsprechung, dass Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und angemessene Geschwindigkeit (nArt. 100 Ziffer 5) aus der Sicht des Fahrzeugführers ex ante zu beurteilen sind.

Abschliessend sei noch auf den Führerausweisentzug hingewiesen. Die hier vorgestellte Regelung von nArt. 100 Ziffer 4, 5 und 6 wird dazu führen, dass sich diese Problematik noch weiter entschärft. Bereits heute gilt der Grundsatz, dass ein Fahrzeugführer nicht bestraft wird, wenn er sich auf einen Rechtfertigungsgrund berufen kann. Entsprechend wird ihm auch der Führerausweis nicht entzogen. Erfolgt bei Verkehrsregelverletzungen im Zusammenhang mit einer dringlichen Dienstfahrt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziffer 4 dritter Satz SVG, kann die Mindestdauer des Führerausweisentzugs nach Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG unterschritten werden. Würde man unserem Vorschlag mit dem überarbeiteten nArt. 100 Ziffer 4 bis 6 folgen, müsste der Verweis in Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG auf die Ziffern 5 und 6 des Art. 100 SVG angepasst werden.

Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Das Gutachten von Prof. Dr. Wolfgang Wohlers ist gut verständlich und entspricht rechtlich der gängigen Lehre und fasst zudem die Grundzüge der herrschenden Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten der Blaulichtorganisationen gut zusammen. Wir können daher den Aussagen des Gutachtens grundsätzlich zustimmen.

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass richterliches Ermessen und damit eine richterliche Beurteilung an Stelle des Automatismus eingeführt werden soll.

Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer



des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttättern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?

Den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir in Anbetracht der Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten als sinnvoll. Auch die Senkung der Mindestdauer beim Führerausweisentzug bei Ersttäterinnen und Ersttättern begrüssen wir.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Ja, dies entspricht unserem Vorschlag eines neuen Art. 100 Ziffer 6 (Begründung und Details siehe oben).

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre - und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls - und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Ja, wir begrüssen diese Idee, würden allerdings eine unseres Erachtens einfachere Formulierung vorschlagen (vgl Bemerkungen oben zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG).

Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Unsere Rückmeldung setzt inhaltlich voraus, dass die Straftatbestände des Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 E-SVG wie vorgesehen revidiert werden.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Interverband für Rettungswesen IVR-IAS

Roman Burkart

Geschäftsführer



VSPB · FSFP

Verband Schweizerischer Polizei-Beamter
Fédération Suisse Fonctionnaires de Police
Federazione Svizzera Funzionari di Polizia

Herr
Stefan Huonder
Wissenschaftlicher Mitarbeiter
stefan.huonder@astra.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
3003 Bern

Luzern, 1. Dezember 2020

Antwort des Verbandes Schweizerischer Polizei-Beamter VSPB zur Fragestellung im Rahmen der Evaluation zum Postulat Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz», Geschäft Nummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Der VSPB bedankt sich für die Gelegenheit, seine Meinung in dieser Fragestellung abgeben zu dürfen. Es ist für alle Polizistinnen und Polizisten in der Schweiz ein grosses Anliegen, dass die Via sicura Bestimmungen für die Blaulichtorganisationen korrigiert werden. Es kann nicht sein, dass Lebensretter anlässlich einer Dringlichkeitsfahrt das Gefängnis vor Augen haben müssen und es kann auch nicht sein, dass im Falle einer Übertretung die Strafe in einem so horrend hohen Mass ausfallen kann.

Seit längerer Zeit hat der VSPB eine eigene Arbeitsgruppe ins Leben gerufen um mögliche Lösungen auszuarbeiten. Nicht nur: im Rahmen der Führung des Sekretariates der Parlamentarischen Gruppe für Polizei- und Sicherheitsfragen haben wir auch mit verschiedenen Parlamentarierinnen und Parlamentariern dieses Problem an die Hand genommen.

Aus unserer Sicht gibt es eine klare und umsetzbare Lösung, die die Einsatzsicherheit der Fahrer der Blaulichtorganisationen gewährt und auch der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer Rechnung trägt.

Eine an der Universität Lausanne in Auftrag gegebene Studie hat einige wichtige Aussagen ans Licht gebracht, die ganz klar unsere Stellungnahme beeinflusst haben. So zum Beispiel:

- In keinem anderen Land (DE – FR – IT – AUT) werden die Geschwindigkeitsübertretungen gegenüber den Fahrern der Blaulichtorganisationen so stark und unverhältnismässig bestraft;
- Das Prinzip der abstrakten Gefährdung kann aus subjektiver Sicht der Justiz auch eine lebensrettende Dringlichkeitsfahrt nicht rechtfertigen;
- Diese Bestimmungen erhöhen den Einsatzstress massiv;
- Art. 100.4 muss auf einer konkreten Gefährdung basieren;



VSPB · FSFP

Verband Schweizerischer Polizei-Beamter
Fédération Suisse Fonctionnaires de Police
Federazione Svizzera Funzionari di Polizia

- Die Justiz muss nicht nur die Geschwindigkeit als Beweis aufnehmen, sondern auch die objektive Situation (Strasse, Zeit, Verkehr, usw.);

Daher unterbreiten wir Ihnen die vom VSPB ausgearbeitete neue Formulierung zu Art. 100.4 SVG welche auch der Parlamentarischen Gruppe für Polizei- und Sicherheitsfragen unterbreitet wurde:

Art. 100.4 Neu

- 1) Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die erforderlichen Warnsignale abgab und durch sein Verhalten keine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen hat.
- 2) Die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht. Hat der Führer eine konkrete Gefahr für Leib und Leben anderer Verkehrsteilnehmer geschaffen oder hat er auf dringlichen Dienstfahrten nicht die erforderlichen Warnsignale abgegeben, so kann die Strafe gemildert werden.

Diese Neuformulierungen haben folgende Vorteile:

- Einfache und klare Formulierung des Rahmens;
- Die Fahrer der Blaulichtorganisationen sind in der Erledigung ihres Auftrages so besser geschützt, weniger gestresst und motiviert;
- Die anderen Verkehrsteilnehmer sind weiterhin geschützt;
- Die homogene Anwendung dieser Bestimmung sollte so schweizweit greifen;

Es ist dem VSPB ein grosses Anliegen hier nochmals zu betonen, dass alle Polizistinnen und Polizisten in den Dringlichkeitsfahrten geschult werden und sie somit nicht wie alle anderen Verkehrsteilnehmer behandelt und bestraft werden dürfen. Ausserdem haben Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und eine der Situation angemessene Geschwindigkeit einen grossen Stellenwert beim VSPB.

Auch würde unser Verband es begrüssen, wenn die Polizeikörpers ihre Dienstbefehle im Bereich Dringlichkeitsfahrten schweizweit aneinander anpassen würden, um ein gemeinsames Signal nach aussen zu senden. Im Falle eines Verfahrens würde/wird diese Grundlage auch zum Zuge kommen.

Der VSPB hat am 23. November 2020 von der Position der Konferenz der Kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz KKPKS Kenntnis genommen. Der VSPB schätzt ihre Stellungnahme als positiv ein, da sie im Interesse aller Polizistinnen und Polizisten der Schweiz liegt.



Die von Ihnen gestellten Fragen kann der VSPB folgendermassen beantworten:

- *Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?*

Die Aussagen entsprechen der heutigen Rechtsprechung. Diese zeigen auch auf, dass gewisse Anpassungen dringlich notwendig sind.

- *Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Raser Tatbestand nicht mehr automatisch zur Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?*

Es ist natürlich zu begrüessen, wenn dieser unverhältnismässige Automatismus ausfällt. Ausserdem ist es dringlich notwendig klare Leitplanken zu setzen, damit der heute zu hohe Ermessensspielraum der Justiz abgeschwächt wird.

- *Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt wird, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?*

Hier kann aus unserer Sicht die Massnahme als positiv angeschaut werden, wenn wir davon ausgehen, dass der Vorschlag des neuen Art. 100.4 SVG des VSPB umgesetzt wird. Zu begrüessen ist daher auch die Anpassung von Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG.

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?*

In Anbetracht der Umsetzung des neu vorgeschlagenen Art. 100.4 des VSPB und wie in Abs. vorgesehen, ja.

- *Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?*

Kommt Abs. 2 vom neue vorgeschlagenen Art. 100.4 des VSPB zum Zuge, dann ja.

- *Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?*

Nein.



VSPB · FSFP

Verband Schweizerischer Polizei-Beamter
Fédération Suisse Fonctionnaires de Police
Federazione Svizzera Funzionari di Polizia

Der VSPB hofft auf eine wohlwollende Prüfung und Übernahme der vorgeschlagenen Anpassungen zu Art. 100.4 SVG und steht Ihnen weiterhin zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Emmanuel Fivaz
Vizepräsident VSPB

Max Hofmann
Generalsekretär VSPB



Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
3003 Bern

Zustellung per E-Mail an:
stefan.huonder@astra.admin.ch

Bern, 30. November 2020 / PRP

Evaluation im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz»
Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 4. November 2020 wurde im Rahmen der Evaluation zum Postulat von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz» auch die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) zur Abgabe einer Stellungnahme eingeladen.

Im vorliegenden Bericht «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrten im Notfalleinsatz» schlägt das ASTRA in seinem Entwurf für einen Bericht des Bundesrats eine Reihe von Massnahmen vor, die insbesondere das Postulat 19.4113, Aebischer, abhandeln sollen. Der Bericht trägt zudem dem Unbehagen der Blaulichtorganisationen im Zusammenhang mit Verkehrsregelverletzungen bei Dringlichkeitsfahrten Rechnung. Inhaltlich fokussieren die im Bericht festgehaltenen Vorschläge auf Änderungen des Art. 100 Ziffer 4 SVG. Sie beinhalten eine Pflicht zur Strafmilderung bei Verkehrsregelverletzungen, auch wenn diese nicht verhältnismässig sind. Zudem soll ein Massstab zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen eingeführt werden. Die Überlegungen im erwähnten Bericht des ASTRA stützen sich u.a. auf ein umfangreicheres Rechtsgutachten von Professor Dr. Wolfgang Wohlers.

Wir unterstützen es, die Angehörigen der Blaulichtorganisationen bei Verkehrsregelverletzungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten besser zu schützen und unterbreiten in Absprache mit der KKPKS folgenden Vorschlag:

nArt. 100 Ziffer 4

Missachtet der Führer eines Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- oder Zollfahrzeugs auf dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrten Verkehrsregeln oder besondere Anordnungen für den Verkehr, so macht er sich nicht strafbar, sofern er die nötige Vorsicht walten lässt und die erforderlichen Warnsignale abgibt; die Abgabe der Warnsignale ist ausnahmsweise nicht erforderlich, wenn sie der Erfüllung der gesetzlichen Aufgabe entgegensteht.

nArt. 100 Ziffer 5

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich dringlicher oder taktischer Dienstfahrten wird lediglich die Differenz zu jener Geschwindigkeit berücksichtigt, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre.

nArt. 100 Ziffer 6

Dringliche oder taktische Dienstfahrten sind bei der Beurteilung begangener Verkehrsregelverletzungen strafmildernd zu berücksichtigen, auch wenn der Fahrzeugführer dadurch eine unverhältnismässig grosse Gefahr geschaffen oder er die nach den Umständen gebotene Sorgfalt nicht beachtet hat.

Diese neue Regelung ist im Lichte des neuen Entwurfs von Art. 90 Abs. 3 und 4 SVG mit seinem Verzicht auf die 1-jährige Mindeststrafe zu sehen. Die neue Ziffer 4 des Art. 100 ist einfacher als bisher und u.E. trotzdem verständlich formuliert. Die Regelung von Ziffer 4 wird anschliessend durch die Ziffer 5 (Geschwindigkeitsdifferenz) und Ziffer 6 (Strafmilderung) ergänzt. Die Lösung mit der neuen Ziffer 5 entspricht weitgehend dem Vorschlag des ASTRA.

Die Umschreibung des Massstabs zur Beurteilung der Geschwindigkeitsüberschreitungen (nArt. 100 Ziffer 5) gibt dem Richter einen Ermessensspielraum. Dieser ist Bestandteil des Verhältnismässigkeitsprinzips und damit eines elementaren Rechtsstaatlichen Prinzips. Ohne den Grundsatz der Verhältnismässigkeit besteht die Gefahr, dass die Fahrzeugführer noch grössere und damit unverhältnismässige Risiken für sich und andere Verkehrsteilnehmer in Kauf nehmen. Wir sind uns bewusst, dass unser Vorschlag dieser Ziffer 5 es dem fehlbaren Fahrzeugführer im Einzelfall verunmöglicht, im Voraus genau zu wissen, wie die Geschwindigkeitsüberschreitung beurteilt wird. Allerdings möchten wir darauf hinweisen, dass Fahrerinnen und Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen bei Dringlichkeitsfahrten auch heute schon den Grundsatz der Verhältnismässigkeit beachten.

Bereits heute könnte der Richter selbst bei einem Raserdelikt nach Art. 90 Abs. 3 i.V.m. Art. 90 Abs. 4 SVG die Strafe im Zusammenhang mit einer Dringlichkeitsfahrt nach Art. 100 Ziffer 4 SVG mildern, und er wäre auch nicht an die Mindestfreiheitsstrafe von 1 Jahr gebunden (vgl. Gutachten von Professor Wohlers S. 32 und S. 39). Dennoch haben wir zusätzlich eine Ziffer 6 eingefügt. Diese Bestimmung verpflichtet den Richter, die Dringlichkeitsfahrt als solche strafmildernd zu berücksichtigen. Dies kommt den Fahrerinnen und Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen entgegen, ohne die Verhältnismässigkeit zu beseitigen oder gar einen Rechtfertigungsgrund für alle im öffentlichen Interesse liegenden Dringlichkeitsfahrten zu schaffen, wie dies die parlamentarische Initiative Lüscher vorschlägt.

Es versteht sich von selbst und entspricht zudem der bisherigen Rechtsprechung, dass Sorgfaltspflicht, Verhältnismässigkeit und angemessene Geschwindigkeit (nArt. 100 Ziffer 5) aus der Sicht des Fahrzeugführers ex ante zu beurteilen sind.

Abschliessend sei noch auf den Führerausweisentzug hingewiesen. Die hier vorgestellte Regelung von nArt. 100 Ziffer 4, 5 und 6 wird dazu führen, dass sich diese Problematik noch weiter entschärft. Bereits heute gilt der Grundsatz, dass ein Fahrzeugführer nicht bestraft wird, wenn er sich auf einen Rechtfertigungsgrund berufen kann. Entsprechend wird ihm auch der Führerausweis nicht entzogen. Erfolgt bei Verkehrsregelverletzungen im Zusammenhang mit einer dringlichen Dienstfahrt eine Strafmilderung nach Art. 100 Ziffer 4 dritter Satz SVG, kann die Mindestdauer des Führerausweisentzugs nach Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG unterschritten werden. Würde man unserem Vorschlag mit dem überarbeiteten nArt. 100 Ziffer 4 bis 6 folgen, müsste der Verweis in Art. 16 Abs. 3 zweiter Satz SVG auf die Ziffern 5 und 6 des Art. 100 SVG angepasst werden.

Die von Ihnen aufgeworfenen Fragen beantworten wir wie folgt:

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Das Gutachten von Prof. Dr. Wolfgang Wohlers ist gut verständlich und entspricht rechtlich der gängigen Lehre und fasst zudem die Grundzüge der herrschenden Gerichtspraxis im Zusammenhang mit Dringlichkeitsfahrten der Blaulichtorganisationen gut zusammen. Wir können daher den Aussagen des Gutachtens grundsätzlich zustimmen.

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Raseratbestand nicht mehr automatisch zu Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?

Wir begrüssen es ausdrücklich, dass richterliches Ermessen und damit eine richterliche Beurteilung an Stelle des Automatismus eingeführt werden soll.

Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Raseratbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?

Den Verzicht auf die Mindestfreiheitsstrafe erachten wir in Anbetracht der Problematik von Geschwindigkeitsüberschreitungen anlässlich von Dringlichkeitsfahrten als sinnvoll. Auch die Senkung der Mindestdauer beim Führerausweisentzug bei Ersttäterinnen und Ersttätern begrüssen wir.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Ja, dies entspricht unserem Vorschlag eines neuen Art. 100 Ziffer 6 (Begründung und Details siehe oben).

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre - und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls - und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Ja, wir begrüssen diese Idee, würden allerdings eine unseres Erachtens einfachere Formulierung vorschlagen (vgl. Bemerkungen oben zu nArt. 100 Ziffer 5 SVG).

Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Unsere Rückmeldung setzt inhaltlich voraus, dass die Straftatbestände des Art. 90 Abs.3 und Abs. 4 E-SVG wie vorgesehen revidiert werden.

Wir danken für die Gelegenheit zur Stellungnahme, bitten um Berücksichtigung unserer Anliegen und stehen für weitere Auskünfte gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Feuerwehr Koordination Schweiz FKS



MLaw Petra Prévôt
Stv. Generalsekretärin

Von: _EZV-Direktion
Gesendet: Montag, 30. November 2020 17:03
An: Huonder Stefan ASTRA; Thomann Fabienne ASTRA
Cc: Strebel Angela EZV; Zeugin Rafael EZV; Meier Medea EZV
Betreff: AW: Evaluation im Rahmen des Postulats 19.4113 von Matthias Aebischer "Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern" / Évaluation dans le cadre du postulat 19.4113 de Matthias Aebischer "Adaptation des amendes"

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir unterstützen jegliche Bemühungen, dringliche Dienstfahrten privilegiert zu behandeln. Darunter sollten nicht bloss die klassischen Einsatzfahrten mit Sondersignalen verstanden werden, sondern auch taktische Einsatzfahrten (z. B. im Rahmen einer Observation). Deren Gleichbehandlung ist daher zu begrüssen. Der Berichtsentwurf des ASTRA sowie das Gutachten von Prof. Wohlers stossen dementsprechend dem Grundsatz nach in die richtige Richtung.

Unsere Antworten auf die von Ihnen aufgeworfenen Fragen finden Sie nachstehend:

- **Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?**

Wir stimmen dem Gutachten grundsätzlich zu. Wir sind allerdings der Ansicht, dass der gesetzliche Schutz von Angehörigen von Blaulichtorganisationen – entgegen dem Gutachten bzw. dem Berichtsentwurf – nicht ausreichend ist bzw. die bestehenden gesetzlichen Grundlagen nicht genügend sind, um der speziellen Situation von Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen Rechnung zu tragen. Zudem fehlt uns eine Umschreibung möglicher Situationen im Zolllalltag. So sind wir beispielsweise verpflichtet, verdächtige Personen/Fahrzeug zu kontrollieren, wenn ein Verdacht auf eine rechtswidrige Handlung besteht (aber keine Gewissheit hinsichtlich eines Vergehens oder Verbrechens). Diesen Umstand bzw. die fehlende Möglichkeit, von vornherein Übertretungen auszuschliessen, berücksichtigt das Gutachten unseres Erachtens nur unbefriedigend.

- **Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zur Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde? Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird (Art. 90 Abs. 3 und 4 E-SVG)?**

Wir sind der Ansicht, dass das Gesetz die Möglichkeit vorsehen sollte, ausschliesslich bei Vorliegen einer im öffentlichen Interesse stehenden Einsatzsituation (inkl. taktische Dienstfahrten) den Rasertatbestand nicht anzuwenden.

Der Rasertatbestand sollte für übrige Lenkerinnen und Lenker jedoch weiterhin Geltung haben. Warum andere «Rasertatbestände» mit «Rasereinsatzfahrten» gleichzusetzen sind bzw. Angehörige von Blaulichtorganisationen nicht privilegiert behandelt werden können, erhellt sich aus dem Berichtsentwurf bzw. Gutachten nicht. Weitergehende Erleichterungen (Mindeststrafe, Mindestdauer des Führerausweisentzugs) stehen dem ursprünglichen Ziel von "Via sicura" entgegen und dürften erneut zu den vor Inkraftsetzung des Rasertatbestands vorhandenen heiklen Abgrenzungsfragen führen, weshalb diese abzulehnen sind.

- **Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörden neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?**

Auch hier unterstützen wir diesen Ansatz lediglich für die oben genannten Spezialsituationen von Einsatzkräften.

- **Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?**

Die Idee dürfte in der Praxis nur schwierig umzusetzen sein und dürfte keineswegs zur dringend notwendigen Rechtssicherheit führen.

- **Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?**

Zum Schutz der Einsatzkräfte müsste – in Übereinstimmung mit der parlamentarische Initiative Lüscher – angestrebt werden, dass Führerinnen und Führern von Dienstfahrzeugen der Führerausweis nie entzogen wird wegen Verkehrsdelikten, die während einer dringlichen oder taktisch notwendigen Dienstfahrt begangen worden sind. Alternativ ist in Übereinstimmung mit der Motion Graf-Litscher anzustreben, dass im Zusammenhang mit dringlichen Dienstfahrten im Falle einer Verurteilung eines Angehörigen einer Blaulichtorganisation wegen Widerhandlung gegen Art. 90 Abs. 1 oder 2 SVG kein Ausweisentzug zu erfolgen habe; sollte für Einsatzkräfte am Rasertatbestand weiterhin festgehalten werden, ist bei Verurteilung nach Art. 90 Abs. 3 oder 4 SVG stets auf die Festlegung einer Probezeit zu verzichten. Dieses Vorgehen sollte für die Administrativbehörden verpflichtend sein.

Schliesslich würden wir es begrüssen, wenn im Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn des ASTRA vom 21. Oktober 2019 auch der Zoll berücksichtigt werden würde.

Besten Dank und freundliche Grüsse

Nadia Fritz
Sachbearbeiterin

Eidgenössisches Finanzdepartement EFD
Eidgenössische Zollverwaltung EZV
Politischer Stab EZV

Taubenhalde 16, 3003 Bern

Tel. +41 (0)58 48 20101
nadia.fritz@ezv.admin.ch
www.ezv.admin.ch

Von: Huonder Stefan ASTRA <Stefan.Huonder@astra.admin.ch>

Gesendet: Montag, 9. November 2020 09:25

An: info@kkjpd.ch; phkb@police.be.ch; kkpks@kkjpd.ch; mail@vspb.org; u.baechtold@swissfire.ch; info@feukos.ch; info@vrs-asa.ch; vpod@vpod-ssp.ch; _EZV-Direktion <direktion@ezv.admin.ch>

Cc: Baumgartner Thomas <pbtb@police.be.ch>; Kübler Martin (Kubl) (Kubl@kapo.zh.ch) <Kubl@kapo.zh.ch>

Betreff: WG: Evaluation im Rahmen des Postulats 19.4113 von Matthias Aebischer "Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern" / Évaluation dans le cadre du postulat 19.4113 de Matthias Aebischer "Adaptation des amendes"

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir können die Frist für eine allfällige Rückmeldung bis **30. November 2020** erstrecken.

Freundliche Grüsse

Stefan Huonder

Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr
Vorschriften Verkehrsteilnehmende
Postadresse: 3003 Bern, Standortadresse: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen
Tel +41 58 463 43 13
stefan.huonder@astra.admin.ch
www.astra.admin.ch

Von: _ASTRA-V-Assistenz

Gesendet: Mittwoch, 4. November 2020 13:12

An: info@kkjpd.ch; phkb@police.be.ch; kkpks@kkjpd.ch; mail@vspb.org; u.baechtold@swissfire.ch;
info@feukos.ch; info@vrs-asa.ch; vpod@vpod-ssp.ch; _EZV-Direktion <direktion@ezv.admin.ch>

Betreff: Evaluation im Rahmen des Postulats 19.4113 von Matthias Aebischer "Anpassung der Bussen bei
Blaulichtfahrern" / Évaluation dans le cadre du postulat 19.4113 de Matthias Aebischer "Adaptation des amendes"

Sehr geehrte Damen und Herren

Bitte beachten Sie das Schreiben und die Dokumente im Anhang.

Madame, Monsieur,

Merci de bien vouloir lire attentivement le courrier et les document ci-joints.

Freundliche Grüsse,

Cordiales salutations,

Fabienne Séverine Thomann

Assistentin

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Abteilung Strassenverkehr

Stabsbereich Verkehr

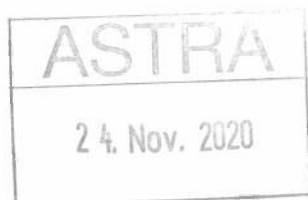
Postadresse: 3003 Bern, Standortadresse: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen

Tel +41 58 483 93 06

Fax +41 58 463 43 21

fabienne.thomann@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch



VRS Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz
ASA Association Suisse des Ambulanciers
ASS Associazione Svizzera Soccorritori
Bahnhofstrasse 7b Tel. 041 926 07 74
6210 Sursee Fax 041 926 07 99
info@vrs-asa.ch www.vrs-asa.ch

Bundesamt für Strassen ASTRA
Herr Lorenzo Cascioni
Vizedirektor, Abteilungschef
Abteilung Strassenverkehr
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Sursee, 20. November 2020

g:\c_leistung\c1_vml\vrs\01_verbandsführung\09_stellungnahmen\via
sicura\201120er_01_stellungnahme_vrs_evaluation_postulat_aebischer_via_sicura.doc

Stellungnahme im Rahmen des Postulats von Matthias Aebischer «Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz», Geschäftsnummer 19.4113

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir als Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz Stellung zum vorliegenden Postulatsbericht des ASTRA und bedanken uns für die frühzeitige Einbindung und Möglichkeit zur Stellungnahme.

Stimmen Sie den Aussagen im Gutachten Wohlers vom 5. Juni 2020 zu?

Wir stimmen im Wesentlichen den gemachten Aussagen im Gutachten zu. Das Gutachten greift alle Beurteilungskriterien und Fragestellungen auf und liefert die notwendigen Erklärungen bzw. Anpassungsvorschläge, welche auch durch die VRS unterstützt werden.

Sind Sie damit einverstanden, dass mit der Teilrevision des SVG der Rasertatbestand nicht mehr automatisch zur Anwendung kommt, auch wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit besonders krass missachtet wurde?

Nach Jahren der Rechtsunsicherheit ist eine Revision bzw. Teilrevision des Art. 90 Absatz 3 und 4-E SVG aus unserer Sicht zwingend notwendig und längst überfällig. Aktuell fährt das drohende Damoklesschwert bei jedem Blaulichteinsatz für die Fahrerin oder Fahrer im Einsatz mit. Für alle Blaulichtorganisationen ist es eine ständige Gratwanderung und ein ständiges Abwogen bezüglich der richtigen Geschwindigkeiten, um ja nicht unter den Artikel 90 Abs. 3 und 4 SVG zu fallen. Wir begrüßen daher den gemachten Anpassungsvorschlag zur Teilrevision des SVG in den genannten Artikeln.

Sind Sie weiter damit einverstanden, dass den Strafbehörden bei der Beurteilung von «Raserdelikten» ein grösserer Ermessensspielraum gewährt, die Mindestfreiheitsstrafe beim Rasertatbestand gestrichen und die Mindestdauer des Führerausweisentzugs bei Ersttäterinnen und Ersttätern von 24 auf 6 Monate gesenkt wird? (Art. 90 Abs. 3 und 4-E SVG)?

Wir sind mit der Anpassung, wie bereits oben geschrieben einverstanden. Durch das Streichen der Mindestfreiheitsstrafe fällt bei einer Strafanhörnung durch die Strafbehörden auch der bisher notwendige Pflichtverteidiger weg. Auch die Anwendung eines grösseren Handlungsspielraums

durch die Gerichte, im Fall einer unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitung, wird von uns begrüsst.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass die Strafbehörde neu die Strafe zwingend angemessen mildern müssen, wenn es nicht zu einer Strafbefreiung kommt?

Die VRS begrüsst auch diesen Änderungsvorschlag, da er letztendlich der Milderung von sozialen und beruflichen Folgen und Auswirkungen beim Beschuldigten dient, welcher im Notfalleinsatz und in Ausübung hoheitlicher Aufgaben gehandelt hat und sich auf die Art. 14 und Art. 17 SGB sowie auf Art. 100 Abs. 4 SVG berufen kann.

Unterstützen Sie den Ansatz, dass für die Beurteilung von unverhältnismässigen Geschwindigkeitsüberschreitungen von Führerinnen und Führern von Blaulichtfahrzeugen im Notfalleinsatz künftig nicht mehr die Differenz zwischen der signalisierten und der gefahrenen Geschwindigkeit massgebend sein soll, sondern die Differenz zwischen der Geschwindigkeit, die für den Einsatz angemessen gewesen wäre – und zwar aus Sicht der Fahrzeuglenkenden bei Erhalt des Einsatzbefehls – und der gefahrenen Geschwindigkeit?

Auch in diesem Punkt sieht die VRS dringenden Handlungsbedarf und kann sich hinter den gemachten Anpassungsvorschlag stellen. Der Rettungsdienst ist häufig von Geschwindigkeitsüberschreitungen betroffen, welche gerade noch gemäss der Signalisation innerorts stattfinden, der Fahrer aber bereits freie Sicht auf die anschliessende Strecke ausserorts hat. Hier sind bisher Strafverfahren nach Art. 90 Abs. 2 und auch 3 nicht selten. Als weiteres Beispiel sind die nächtlichen 30-er Zonen innerorts zur Reduzierung der Lärmemissionen anzuführen. Hier darf meistens tagsüber 50-60 Km/h gefahren werden. Die Strassen sind in der Regel breit und gut ausgebaut. Besonders hier drohten bisher Verfahren nach Art. 90 Abs. 3.

Erblicken Sie weiteren Anpassungsbedarf rechtlicher Grundlagen im Zusammenhang mit der Höhe der Strafen sowie der Strafbarkeit von Blaulichtfahrerinnen und Blaulichtfahrern bei Notfalleinsätzen?

Ggf. wäre es sinnvoll, die Aussagen im UVEK Merkblatt zum Fahren mit Blaulicht und Wechselklanghorn zu überprüfen und zu präzisieren. Der Hinweis auf die nächtlichen Einsatzfahrten mit Blaulicht, jedoch ohne Wechselklanghorn, ist gemäss unserer Einschätzung in der Praxis für Fahrerinnen und Fahrer von Blaulichtorganisationen schwierig auszulegen. Aus unserer Sicht wäre es auch angesichts der verschiedenen Motionen in der Vergangenheit, zum Thema nächtliche Lärmemissionen durch Ambulanzfahrzeuge, ein guter Zeitpunkt, dies in die aktuellen Anpassungen mit einfließen zu lassen und auch hier mehr Rechtssicherheit zu erwirken.

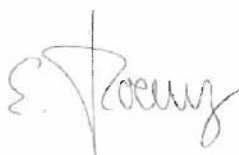
Wir danken Ihnen für die Entgegennahme unserer Stellungnahme und sind gespannt auf den weiteren politischen Weg.

Freundliche Grüsse

Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz (VRS)



Michael Schumann
Präsident



Elmar Rollwage
Mitglied Vorstand