

VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

DIE ABÄNDERUNG DES STRASSENVERKEHRSGESETZES (SVG)

Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport

Vernehmlassungsfrist: 31. März 2018

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ministerium.....	4
Betroffene Stellen	4
1. Ausgangslage	5
2. Begründung der Vorlage.....	6
3. Schwerpunkte der Vorlage	6
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	8
5. Verfassungsmässigkeit / Rechtliches.....	36
6. Regierungsvorlage	37

ZUSAMMENFASSUNG

Das geltende Strassenverkehrsrecht wurde aus der Schweiz rezipiert. Entsprechende Änderungen in der Schweiz werden grundsätzlich auch in den liechtensteinischen Rechtsbestand übernommen. Seit 2006 erfuhr das Strassenverkehrsgesetz jedoch keine wesentlichen inhaltlichen Änderungen mehr, obwohl in der Schweiz zahlreiche Revisionen in Kraft traten. Aufgrund der traditionell engen rechtlichen und administrativen Verflechtung in diesem Bereich ist eine Annäherung an die schweizerische Rezeptionsvorlage angezeigt. Dadurch kann zum einen die Verkehrssicherheit mit bestimmten Massnahmen, wie beispielsweise einem Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss für bestimmte Fahrzeuglenkergruppen, die generelle Verpflichtung von Motorfahrzeugen zum Fahren mit Licht am Tag sowie die konkreten Mindestalter für Radfahrer und für Führer von Tierfuhrwerken verbessert werden. Zum anderen wird namentlich mit einer legislativen Überarbeitung der Bestimmungen über die Erteilung der Führerausweise (ohne inhaltliche Änderungen) die Zusammenarbeit mit der Schweiz vereinfacht.

Zudem soll die Gelegenheit genutzt werden, um praxisbedingte Anpassungen im Strassenverkehrsgesetz vorzunehmen. Vor allem sollen einzelne wichtige Regelungen, die derzeit lediglich auf Verordnungsstufe normiert sind, auf Gesetzesstufe gehoben werden, so beispielsweise die Möglichkeit, die Zulässigkeit des Opportunitätsprinzips bei geringfügigen Widerhandlungen und die Befugnisse der Verkehrspolizei.

ZUSTÄNDIGES MINISTERIUM

Ministerium für Infrastruktur, Wirtschaft und Sport

BETROFFENE STELLEN

Amt für Bau und Infrastruktur

Landespolizei

Motorfahrzeugkontrolle

Vaduz, 19. Dezember 2017

LNR 2017-1314

1. AUSGANGSLAGE

Das liechtensteinische Strassenverkehrsrecht orientiert sich traditionsgemäss am Schweizerischen. Revisionen in den einschlägigen Rechtsvorschriften wurden in der Vergangenheit grundsätzlich rezipiert. Die letzte grössere Revision erfuhr das Strassenverkehrsgesetz im 2006, als das Fahren unter Betäubungs- und Arzneimiteleinfluss dem Fahren in angetrunkenem Zustand gleichgestellt wurde und diverse Anpassungen im Bereich der Fahrzeugmasse und -gewichte sowie bei den Vorschriften zur Typengenehmigung erfolgten.¹

In der Schweiz erfuhr das Strassenverkehrsgesetz zwischenzeitlich mehrere, zum Teil grössere Revisionen. Demgegenüber erfolgten in Liechtenstein seit 2006 inhaltlich nur zwei kleinere Anpassungen, nämlich im Jahr 2009 (Umsetzung der fünften Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie im Rahmen der EWR-Mitgliedschaft)² und im Jahr 2011 (Abschaffung der Fahrradvignette)³.

Aufgrund der engen rechtlichen und auch administrativen Verflechtung mit der Schweiz im Strassenverkehrsbereich erachtet die Regierung den Zeitpunkt als passend, einen grundsätzlichen Nachvollzug der schweizerischen Revision der

¹ Vgl. Bericht und Antrag Nr. 8/2006. In Kraft getreten mit LGBI. 2006 Nr. 154 am 1. August 2006.

² Vgl. Bericht und Antrag Nr. 137/2008.

³ Vgl. Bericht und Antrag Nr. 81/2011.

Strassenverkehrsgesetzgebung – soweit sinnvoll – vorzunehmen. Zudem ergibt sich aus der Praxis in bestimmten Bereichen dringender Handlungsbedarf.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Aufgrund der engen Zusammenarbeit mit der Schweiz im Strassenverkehrsreich, namentlich im Signalisation-, Führer- und Fahrzeugwesen⁴, ist der liechtensteinische Rechtsbestand nach Möglichkeit an den Schweizerischen anzugleichen. Aus diesem Grund ist insbesondere die sprachliche Anpassung der Bestimmungen über die Erteilung und den Entzug der Führerausweise geboten.

Zudem soll mit bestimmten Massnahmen, wie die Übernahme eines Alkoholverbots für bestimmte Gruppen von Fahrzeuglenkern oder die Verpflichtung zum Fahren mit Abblendlicht am Tag die Verkehrssicherheit erhöht werden.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

Die gegenständliche Vorlage beinhaltet im Wesentlichen zwei Bereiche. Zum einen sollen bestimmte präventive Massnahmen eingeführt werden, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Es handelt sich dabei namentlich um folgende Punkte:

- Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss für bestimmte Fahrzeuglenkergruppen;
- generelle Verpflichtung von Motorfahrzeugen zum Fahren mit Licht am Tag⁵.

⁴ Vgl. insbesondere das Abkommen über den Strassenverkehr zwischen dem Fürstentum Liechtenstein und der Schweizerischen Eidgenossenschaft, LGBl. 2015 Nr. 200.

⁵ Vgl. dazu die nachfolgenden Ausführungen zu Art. 38 Abs. 1, 2 und 2^{bis} dieses Entwurfes.

Zum anderen soll die Gelegenheit genutzt werden, ebenfalls legislatisch, administrative und praxisbedingte Anpassungen vorzunehmen. Es handelt sich dabei insbesondere um folgende Vorschläge:

- Neugliederung und sprachliche Anpassung der Bestimmungen betr. die Erteilung der Führerausweise, wobei inhaltlich keine Änderungen vorgenommen werden sollen;
- konkrete Mindestalter für Radfahrer sowie für Führer von Tierfuhrwerken;
- Zusammenführung der Regelung über die Verkehrspolizei sowie deren wesentlichen Befugnisse auf Gesetzesstufe: Derzeit ist nur ein kleiner Teil der Befugnisse im Strassenverkehrsgesetz geregelt (vgl. Art. 2 Abs. 3 und Art. 50 SVG). Der weitaus grössere Teil der Kompetenzen der Verkehrspolizei ist auf Verordnungsstufe normiert (vgl. z.B. Art. 90 f und Art. 102 ff VZV);
- Einführen des Opportunitätsprinzips für geringe Widerhandlungen auf Gesetzesstufe: Widerhandlungen gegen die Strassverkehrsvorschriften werden ausserhalb des Ordnungsbussenverfahrens hauptsächlich⁶ als gerichtlich strafbare Übertretungen nach der Strafprozessordnung geahndet. Weder das Strassenverkehrsgesetz noch die Strafprozessordnung sehen dabei die Möglichkeit vor, wonach Polizeiorgane fehlbare Fahrzeuglenker verwarnen bzw. ermahnen können. Dies ist dem Konzept des

⁶ Daneben werden einzelne Widerhandlungen auch im Verwaltungsstrafverfahren durch die Landespolizei bzw. die Gemeindevorsteher verfolgt, insbesondere Widerhandlungen gegen die Parkierungsvorschriften, Missachtung von Fahrverboten sowie Widerhandlungen, die von Radfahrer, Fussgänger und Reiter begangen wurden (vgl. Art. 98 Abs. 1 Bst. a SVG iVm der Verordnung betr. den Erlass von Verwaltungsstrafboten durch die Landespolizei bei Übertretungen von Verkehrsvorschriften, LGBL. 1978 Nr. 26, bzw. der Verordnung betr. den Erlass von Verwaltungsstrafboten durch den Gemeindevorsteher bei Übertretungen von Verkehrsvorschriften, LGBL. 1997 Nr. 148). Diese Verfahren richten sich nach dem Landesverwaltungspflegegesetz, LGBL. 1922 Nr. 24, welches selbst ebenfalls keine Möglichkeit einer Verwarnung durch Polizeiorgane vorsieht.

Strassenverkehrsgesetzes von 1978 entsprechend lediglich auf Verordnungsstufe geregelt.⁷

Die mit dieser Vorlage einhergehenden Änderungen auf Verordnungsstufe werden in einem nächsten Schritt angegangen.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

Zu Art. 13 – Fahreignung und Fahrkompetenz

Wie die meisten Bestimmungen im Strassenverkehrsgesetz wurden auch die Regelungen über die Erteilung und den Entzug des Lern- und Führerausweises aus der Schweiz rezipiert. Zwischenzeitlich hat die Schweiz jedoch diesen Bereich verschiedentlich überarbeitet. So wurden 2005 diverse Verschärfungen eingeführt, so namentlich den Führerschein auf Probe und die Einführung eines Kaskadensystems bei Administrativmassnahmen.⁸ Im Jahr 2013 wurden schliesslich die Bestimmungen über das Führerwesen sprachlich und systematisch überarbeitet, ohne jedoch inhaltliche Änderungen vorzunehmen.

Die Regierung schlägt nun vor, diese rein redaktionellen Anpassungen der Rezeptionsvorlage⁹ zu übernehmen, ohne jedoch inhaltlich eine Verschärfung der aktuellen Rechtslage vorzunehmen. Die Übernahme dieser formellen Änderungen gebietet sich zum einen aus dem Umstand, dass die im Strassenverkehrsgesetz verwendete Begriffe nicht immer konsistent verwendet werden¹⁰, und zum Teil

⁷ So sieht Art. 102 Abs. 2 VZV u.a. vor, dass die Landespolizei verkehrserziehend wirkt. Daraus lässt sich die Ermächtigung ableiten, fehlbare, nicht schwer die Verkehrssicherheit gefährdende Fahrzeugführer über ihr Fehlverhalten aufzuklären, statt sie zwingend zur Anzeige zu bringen.

⁸ Unterteilung der Widerhandlungen in leichte, mittelschwere und schwere mit Erhöhung der Entzugsdauer und Verschärfungen im Wiederholungsfall (vgl. dazu auch Bericht und Antrag Nr. 8/2006).

⁹ Vgl. Art. 14, 14a, 15b, 15d, 15e, 16d und 17 chSVG.

¹⁰ So wird z.B. in Art. 13 Abs. 2 Bst. c SVG der Begriff „Fahreignung“ in medizinischem Zusammenhang (Suchterkrankung) genannt, wogegen in Art. 13 Abs. 3 SVG damit die mangelnde Kompetenz zum Führen eines Fahrzeugs gemeint ist.

thematisch zusammengehörende Regelungen in unterschiedlichen Bestimmungen normiert sind. Zum anderen bedingt auch die enge Zusammenarbeit insbesondere in den Bereichen Theorieprüfung, Expertenausbildung sowie Mitarbeit in Fachgremien und gemeinsame Nutzung von Informationssystemen die Verwendung einheitlicher Begriffe.

In Art. 13 wird zunächst vorgeschlagen, die zentralen Voraussetzungen, die für das Führen eines Motorfahrzeugs erforderlich sind, nämlich die „Fahreignung“ und die „Fahrkompetenz“, analog der Rezeptionsvorlage¹¹ im Gesetz ausdrücklich zu erwähnen (Abs. 1). Dabei beinhaltet der Begriff „Fahreignung“ die persönlichen, der Begriff „Fahrkompetenz“ die fachlichen Voraussetzungen an den Motorfahrzeugführer. Was die Begriffe konkret beinhalten, wird in den Abs. 2 und 3 positiv aufgezählt.

Zu Art. 13a – Lernfahrausweis

Es wird vorgeschlagen, die Grundsätze betreffend die Erteilung eines Lernfahrausweises zentral wie in der Rezeptionsvorlage¹² in einer eigenen, neu zu schaffenden Bestimmung zusammenzufassen. Derzeit sind diese in verschiedenen Artikel auf unterschiedlichen Stufen geregelt, vor allem in Art. 13 SVG (Lernfahr- und Führerausweis) und Art. 15 VZV. Inhaltlich sind keine Änderungen zu bisherigen Regelung vorgesehen.

Zu Art. 14 – Sachüberschrift sowie Abs. 3 und 4

Art. 14 regelt nebst der Ausbildung von Motorfahrzeugführern auch deren Weiterbildung. Aus diesem Grund soll dies ebenfalls in der Sachüberschrift zum Ausdruck kommen.

¹¹ Vgl. Art. 14 chSVG.

¹² Vgl. Art. 14a chSVG.

In den Abs. 3 und 4 erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die am 1. Januar 2008 in Kraft getretene neue Fahrlehrerverordnung¹³, indem der Begriff „Fahrlehrerausweis“ durch „Fahrlehrerbewilligung“ ersetzt wird.

Zu Art. 14a – Führerausweis

Die Regelung des geltenden Art. 13 Abs. 1 Satz 1 SVG ist aufgrund der vorgeschlagenen Trennung der Vorschriften zum Lernfahr- und Führerausweis in einen eigenen, neuen Artikel zu überführen.¹⁴

Zu Art. 14b – Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz

Gründe, die für die Einleitung einer Fahreignungsuntersuchung sprechen, sind vielfältig. Zur Beurteilung der Frage, in welchen Fällen eine Abklärung der Fahreignung erforderlich ist, orientiert sich die Motorfahrzeugkontrolle am schweizerischen Leitfaden „Verdachtsgründe fehlender Fahreignung; Massnahmen; Wiederherstellung der Fahreignung“¹⁵ für die Administrativ-, Justiz- und Polizeibehörden. Darin werden die häufigsten Tatbestände, die eine Fahreignungsuntersuchung als angezeigt erscheinen lassen, aufgeführt. Es handelt sich dabei vor allem um Alkohol- und Betäubungsmittelabhängigkeit, schwere Verkehrsregelverletzungen sowie bestimmte Krankheiten oder schwere Unfallverletzungen, die das sichere Führen von Motorfahrzeugen ausschliessen könnten.

In der Schweiz werden die wichtigsten Tatbestände neu auf Gesetzesstufe beispielhaft aufgeführt. Die Regierung erachtet es ebenfalls als erforderlich, die Gründe, die zu einer Fahreignungsuntersuchung führen können, insbesondere aus Gründen der Transparenz und Rechtssicherheit in eine rechtsverbindlich

¹³ LGBl. 2007 Nr. 359.

¹⁴ Die Formulierung orientiert sich an Art. 15b Abs. 1 chSVG.

¹⁵ Leitfaden vom 26. April 2000, zusammengestellt von der Expertengruppe Verkehrssicherheit des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), abrufbar unter http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2000-08-03_235_d.pdf (02.10.2017).

Form zu überführen. Jedoch geht die Regierung davon aus, dass gestützt auf die Kompetenz in Art. 99 Abs. 1 SVG, wonach die Regierung mit der Durchführung des Strassenverkehrsgesetzes beauftragt ist und dazu die nötigen Durchführungsverordnungen erlassen kann, eine Regelung auf Verordnungsstufe angemessen ist¹⁶, zumal der Alkoholgrenzwert – anders als in der Schweiz¹⁷ – ebenfalls in einer Regierungsverordnung vorgegeben ist.¹⁸

Art. 14b orientiert sich an Art. 15d chSVG und bestimmt in Abs. 1 zunächst als Grundsatz, dass bei Zweifel an der Fahreignung einer Person, diese einer Fahreignungsuntersuchung zu unterziehen ist. Solche Zweifel können z.B. auftreten, wenn Fahrzeuglenker festgestellt werden, die einen Blutalkoholgehalt von 2.0 ‰ oder mehr aufweisen, oder unter Einfluss von Betäubungsmitteln, die ein hohes Abhängigkeitspotenzial aufweisen¹⁹, ein Fahrzeug führten. Zweifel an der Fahreignung können aber auch dann auftreten, wenn ein Fahrzeuglenker schwerwiegende Verkehrsregelverletzungen begeht, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen. Ein entsprechender Katalog mit beispielhafter Aufzählung der wichtigsten Fälle soll durch die Regierung auf Verordnungsstufe erlassen werden.

Abs. 2 übernimmt unverändert die Regelung des geltenden Art. 13 Abs. 4 SVG. Als Spezialnorm ermächtigt sie die Ärzte ausnahmsweise vom Berufsgeheimnis abzuweichen und Personen, bei denen medizinische Gründe ein sicheres Führen von Motorfahrzeugen verunmöglichen könnten, der zuständigen Administrativ-

¹⁶ Auch das geltende Recht regelt im Zusammenhang mit der Prüfung der Fahrkompetenz auf Gesetzesstufe lediglich den Grundsatz, dass bei Bedenken über die Eignung eines Führers, dieser einer neuen Prüfung zu unterziehen ist, ohne jedoch auf dieser Stufe die Tatbestände, die diese Bedenken hervorrufen könnten, aufzuführen (vgl. Art. 13 Abs. 3 SVG). Ausführungen dazu finden sich auch in diesem Bereich auf Verordnungsstufe (vgl. Art. 28 f VZV).

¹⁷ In der Schweiz ist der Alkoholgrenzwert in der Verordnung der Bundesversammlung vom 21. März 2003 über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr, SR 741.13, geregelt.

¹⁸ Vgl. Art. 2 Verkehrsregelverordnung (VRV), LGBl. 1978 Nr. 19.

¹⁹ Z.B. Kokain, Heroin, Amphetamin.

behörde bzw. ihrer eigenen Aufsichtsbehörde zu melden. Dabei ist ein Verdacht ausreichend.

Während Abs. 1 und 2 die Fahreignung als persönliche Voraussetzung²⁰ betreffen, regelt Abs. 3 das Vorgehen beim Verdacht mangelnder Fahrkompetenz (fachliche Eignung)²¹, indem die Bestimmungen des Art. 13 Abs. 3 SVG und Art. 28a Abs. 1 VZV leicht modifiziert zusammengeführt werden. Bestehen Zweifel, so kann eine Kontrollfahrt, eine Theorieprüfung, eine praktische Führerprüfung oder eine andere geeignete Massnahme wie eine Aus- oder Weiterbildung oder eine Nachschulung durchgeführt werden.

Zu Art. 14c – Sperrfrist nach Fahren ohne Ausweis

Aufgrund der systematischen Neugliederung der Bestimmungen über den Lernfahr- und den Führerausweis wird die Regelung des Art. 13 Abs. 2a SVG analog der Rezeptionsvorlage²² unverändert als eigener Artikel geführt.

Zu Art. 15 Abs. 2

Art. 15 Abs. 2 in der geltenden Fassung regelt, dass der Führer- oder Lernfahrerausweis entzogen werden kann, wenn der Führer Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Verkehr gefährdet oder andere belästigt hat. In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden. Derzeit ist jedoch nicht geregelt, in welchem Umfang bzw. für wie lange eine verfügte Verwarnung bei der Festsetzung einer neuerlichen Massnahme zu beachten ist. Die Praxis orientiert sich an der schweizerischen Regelung²³ und berücksichtigt die vorangegangenen zwei Jahre. Wurde bei der Beurteilung eines leichten Falls in den letzten zwei Jahren

²⁰ Erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit, Suchtfreiheit, charakterliche Eignung (vgl. Art. 13 Abs. 2 dieses Entwurfs).

²¹ Kenntnis der Verkehrsregeln, Fahrzeugbeherrschung (vgl. Art. 13 Abs. 3 dieses Entwurfs).

²² Vgl. Art. 15e Abs. 1 chSVG.

²³ Vgl. Art. 16a Abs. 2 chSVG.

gegen denselben Lenker keine Massnahme verfügt (auch keine Verwarnung), so kann die Motorfahrzeugkontrolle eine Verwarnung prüfen. Im entgegengesetzten Fall ist ein Ausweisentzug von mindestens einem Monat zu verfügen.²⁴ Die gegenständliche Vorlage soll genutzt werden, eine entsprechende Präzisierung ins Gesetz aufzunehmen. Weiter soll die bisherige Praxis der MFK, gemäss welcher in besonders leichten Fällen auch auf eine Verwarnung verzichtet werden kann, gesetzlich explizit geregelt werden.

Zu Art. 16 – Sachüberschrift, Abs. 1 Bst. c, Abs. 1^{bis}, 2 und 3

Derzeit wird der Entzug der Ausweise in den Art. 15 und 16 SVG geregelt. Dabei werden die beiden Entzugsarten „Warnentzug“²⁵ und „Sicherungsentzug“²⁶ nicht getrennt behandelt. Aus systematischen Gründen sollen diese beiden Entzugsarten analog der Rezeptionsvorlage in eigenen Artikeln geregelt werden.

Art. 16 regelt neu ausschliesslich den Warnentzug. Entsprechend ist die Sachüberschrift anzupassen sowie die Abs. 1^{bis}, 2 und 3 aufzuheben, die Regelungen zum Sicherungsentzug beinhalten.

In Abs. 1 Bst. c soll bei dieser Gelegenheit eine Klarstellung vorgenommen werden, wonach die Mindestentzugsdauer von sechs Monaten nur dann einschlägig wird, wenn es sich bei der zweiten Widerhandlung um eine schwere Widerhand-

²⁴ Vgl. Art. 16 Abs. 1 Bst. a SVG.

²⁵ Beim Warnungsentzug handelt sich um einen befristeten Entzug des Führerausweises mit dem Zweck, den Betroffenen zu ermahnen, sich künftig an die Verkehrsvorschriften zu halten (siehe Art. 29 Abs. 2 VZV). Der Warnungsentzug hat verkehrserzieherischen und präventiven Charakter. Er soll den fehlbaren Fahrzeuglenker zu mehr Sorgfalt und Verantwortung erziehen und von weiteren Verkehrsdelikten abhalten. Ein Warnungsentzug, stets für eine bestimmte Dauer ausgesprochen, kommt daher nur in Betracht, wenn die Fahreignung des Lenkers klar bejaht werden kann. Bei Zweifeln an der Fahreignung darf nicht einfach ein Warnungsentzug mit Auflagen verfügt werden (vgl. Urteil des Verwaltungsgerichtshofs vom 22. Februar 2014, VGH 2014/001, Erw. 3.).

²⁶ Sicherungsentzüge dienen der Sicherung des Verkehrs vor ungeeigneten Führern (Art. 13 Abs. 2 Bst. b, c und d SVG iVm Art. 29 Abs. 1 VZV iVm Art. 29 Abs. 2 SVG). Sie werden verfügt, wenn der Führer aus medizinischen oder charakterlichen Gründen, wegen Trunksucht oder anderer Süchte oder wegen einer anderen Unfähigkeit zum Führen von Motorfahrzeugen nicht geeignet ist.

lung (gem. Bst. b oder b^{bis}) handelt. Nach dem Wortlaut wäre dies auch nach einer zweiten, leichten Widerhandlung möglich, was aber nicht die Intention dieser Bestimmung ist und sogar eine Verschärfung zu den viel strengeren Regelungen in der Schweiz darstellen würde.

Als Warnentzug soll zukünftig ein Führerausweisentzug einzig aufgrund einer Widerhandlung im Inland möglich sein. Die derzeitige Regelung in Art. 29 Abs. 4 VZV, wonach bei Aberkennungen liechtensteinischer Führerausweise durch ausländische Behörden die Motorfahrzeugkontrolle zu prüfen hat, ob eine Massnahme gegenüber dem Fehlbaren zu ergreifen ist, ist aufzuheben.

Zu Art. 16a – Führerausweisentzug wegen fehlender Fahreignung

Aufgrund der vorgeschlagenen neuen Gliederung werden in dieser Bestimmung die Regelungen der Art. 16 Abs. 1^{bis} und Abs. 2 SVG zum Sicherungsentzug in einem eigenen Artikel zusammengefasst, wobei eine sprachliche Anpassung an die schweizerische Regelung vorgeschlagen wird. Insbesondere der Begriff „Probezeit“ in Art. 16 Abs. 1^{bis} Satz 2 verwirrt, handelt es sich doch bei diesem so bezeichneten Zeitraum faktisch um eine Sperrfrist.

Zu Art. 16b – Wiedererteilung der Führerausweise.

Die vorgeschlagene Regelung orientiert sich an Art. 17 chSVG und übernimmt den Inhalt von Art. 16 Abs. 3 SVG, wobei die Norm übersichtlicher gestaltet werden soll. Abs. 1 beinhaltet die Wiedererteilung nach einem Warnentzug, Abs. 2 nach einem Sicherungsentzug.

Abs. 3 regelt, wann ein für immer entzogener Führerausweis wieder erteilt werden kann. Die diesbezüglichen Voraussetzungen sind in Art. 22 SVG vorgegeben. Abs. 4 entspricht Art. 16 Abs. 3 Satz 3 SVG und stellt klar, dass der Führerausweis wieder zu entziehen ist, wenn Auflagen verletzt werden oder das in die Person gesetzte Vertrauen missbraucht wurde. Die Motorfahrzeugkontrolle wird ent-

scheiden müssen, wie lange ein solcher Entzug zu dauern hat und ob allenfalls neue Nachweise für die Fahreignung erbracht werden müssen.

Zu Art. 18 Abs. 1 und 2

Die heutige Regelung in Art. 18 Abs. 1 SVG knüpft die Berechtigung zum Radfahren nicht an ein bestimmtes Alter, sondern an den Beginn der Schulpflicht. Aus Rechtssicherheitsgründen soll analog der Schweiz²⁷ ein konkretes Mindestalter festgeschrieben werden, ab welchem ein Kind ohne Begleitung mit einem Fahrrad auf Hauptstrassen fahren darf. Es wird vorgeschlagen, die Grenze mit dem vollendeten sechsten Altersjahr, also dem sechsten Geburtstag, festzusetzen (Abs. 1).

Abs. 2 erfährt lediglich redaktionelle Anpassungen.

Zu Art. 20 Abs. 1 und 2

Auch die Erlaubnis zum Führen von Tierfuhrwerken knüpft aktuell an die Schulpflicht an. Tierfuhrwerke sind Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb, inbegriffen Schlitten, die für den Tierzug eingerichtet sind. Es erscheint aber angemessen, das Mindestalter für das Führen von Fuhrwerken auf 14 Jahre anzuheben. Ab diesem Alter dürfen beispielsweise auch landwirtschaftliche Motorfahrzeuge geführt werden. Mit diesem Vorschlag wird ebenfalls einem Votum eines Landtagsabgeordneten anlässlich der ersten Lesung zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes im Jahr 2006 entsprochen, welcher ebenfalls aus Gründen der Verkehrssicherheit die Anhebung auf beispielsweise 14 Jahre forderte.²⁸

Abs. 2 erfährt lediglich redaktionelle Anpassungen.

²⁷ Vgl. Art. 19 Abs. 1 chSVG.

²⁸ Vgl. Landtagsprotokoll vom 16. März 2006, S. 241.

Zu Art. 23 Abs. 3 Bst. f und g

Inhalt und Umfang der Fahreignungsuntersuchungen sowie das entsprechende Verfahren werden heute insbesondere gestützt auf Art. 13 Abs. 2 und 3 und Art. 23 Abs. 3 Bst. a iVm Art. 99 Abs. 1 SVG durch die Regierung auf Verordnungsstufe geregelt.²⁹ Dabei orientiert man sich grundsätzlich an den entsprechenden schweizerischen Ausführungsbestimmungen. In der Schweiz sind die Kantone für den Vollzug der Strassenverkehrsvorschriften zuständig. Dieser Umstand führte dazu, dass es für die Durchführung dieser Fahreignungsuntersuchungen keine schweizweiten einheitlichen Regelungen gab, was zu unterschiedlichen Qualitätsstandards führte. Um hier einen einheitliches Qualitätsniveau sicherzustellen, trat mit 1. Juli 2016 eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes in Kraft³⁰, die dem Bund nun auch die Kompetenz zur Verfahrensregelung überträgt. In diesem Zusammenhang wurde auch die Kompetenz des Bundesrates zur Festlegungen von Inhalt und Umfang der Fahreignungsuntersuchungen ausdrücklich im Gesetz aufgeführt.

Um in diesem Bereich weiterhin deckungsgleich mit der Schweiz zu sein bietet es sich an, diese Änderung formell ebenfalls zu übernehmen. Dies insbesondere aufgrund des Umstandes, dass für komplexe verkehrsmedizinische Fragestellungen (z.B. unklarer Bewusstseinsverlust mit Unfallfolge) wie bisher spezialisierte Verkehrsmediziner aus der Schweiz beigezogen werden müssen.

Die Bst. f und g des Art. 23 Abs. 3 sehen nun ausdrücklich (derzeit ergibt sich dies aus den vorerwähnten Bestimmungen) vor, dass die Regierung den Inhalt und den Umfang der Fahruntersuchungen sowie die Mindestanforderungen an die Personen, die Fahruntersuchungen durchführen, das Untersuchungsverfahren und die Qualitätssicherung mit Verordnung regelt.

²⁹ Vgl. insbesondere Art. 9 Abs. 1, Art. 11a f, Art. 27, Art. 123a und Anhang 1 VZV.

³⁰ Art. 25 Abs. 3 Bst. e und f chSVG idF AS 2012 6291.

Zu Art. 25 Abs. 2

Aufgrund des Zollvertrages verrichten schweizerische Zollorgane grenzpolizeiliche Aufgaben auch auf liechtensteinischem Hoheitsgebiet, die es unter Umständen erforderlich machen können, die besonderen Vortrittsrechte in Anspruch zu nehmen. Bisher waren diese Sonderrechte der Zollorgane im auch in Liechtenstein anwendbaren schweizerischen Zollgesetz geregelt. Im Rahmen einer Revision des Zollgesetzes hat die Schweiz jedoch diese Bestimmung aufgehoben und stattdessen die Zollorgane im Strassenverkehrsgesetz der Polizei, Sanität und Feuerwehr gleichgestellt. Um auch den in Liechtenstein tätigen Zollorganen die besonderen Vortrittsrechte weiter zu ermöglichen, ist Art. 25 Abs. 2 entsprechend anzupassen.

Zu Art. 29 Abs. 2^{bis} und 2^{ter}

Die EU-Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten, für Fahrschüler sowie Inhaber des Führerausweises auf Probe den Blutalkoholgrenzwert auf 0,2 ‰ zu senken³¹. Bereits eine grosse Zahl der EU-Mitgliedstaaten hat einen solchen 0,2 ‰- oder sogar 0,0 ‰-Grenzwert für Neuliker oder bestimmte Gruppen von berufsmässigen Fahrzeugführern eingeführt, so auch Österreich³² und Deutschland³³.

Die Regierung möchte diesen Vorschlag analog der Schweiz³⁴ übernehmen und für bestimmte Personengruppen die Möglichkeit vorzusehen, mittels Verordnung ein Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss zu erlassen. Die vorgeschlagene Neuregelung würde Fahrzeugführer betreffen, denen im Strassenverkehr eine

³¹ Empfehlung der Kommission vom 17. Januar 2001 über die maximal zulässige Blutalkoholkonzentration (BAK) bei Kraftfahrern, ABL. L 34 vom 14.02.2001, S. 31.

³² Vgl. § 4 Abs. 7 österreichisches Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz, FSG), BGBl. I Nr. 120/1997, idgF.

³³ Vgl. § 24c Abs. 1 deutsches Strassenverkehrsgesetz (StVG), BGBl. 1952 I S. 837, idgF.

³⁴ Vgl. Art. 31 Abs. 2^{bis} und 2^{ter} chSVG.

erhöhte Verantwortung zukommt (berufsmässiger Personenverkehr, Lastwagen- und Gefahrguttransporte, Fahrlehrer, Begleitpersonen von Fahrschülern) oder die noch über wenig Erfahrungswissen im Strassenverkehr verfügen (Fahrschüler). Die Regierung soll nur für die abschliessend in Abs. 2^{bis} aufgezählten Personengruppen ein solches Verbot mittels Verordnung einführen können. Für alle anderen Personengruppen, also vor allem für Führer von Personenwagen, soll der Alkoholgrenzwert bei 0,8 ‰ verbleiben.

Zu beachten ist, dass diese vorgeschlagene Regelung nicht vollkommen neu ist. So gilt dieses Verbot bereits heute für Fahrlehrer.³⁵ Des Weiteren ist der Genuss alkoholischer Getränke während der Arbeitszeit und innert sechs Stunden vor Beginn der Arbeit den berufsmässigen Führern und den Führern im Nebenberuf von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport untersagt.³⁶ Mit der vorgeschlagenen Anpassung der aktuellen moderaten Regelung soll die Verkehrssicherheit weiter erhöht werden.

Für die Beurteilung, bei welchen Fahrten der Führer unter das Verbot fällt, unter Alkoholeinfluss ein bestimmtes Fahrzeug zu lenken, ist zu berücksichtigen, dass mit dieser Norm die Verkehrssicherheit verbessert werden soll. In Bezug auf den Gütertransport mit schweren Motorwagen bedeutet dies, dass die von diesen Fahrzeugen für die Verkehrsteilnehmenden ausgehende erhöhte Betriebsgefahr angemessen zu berücksichtigen ist. Aus diesem Grund sind sämtliche Fahrten mit einem Transportmotorwagen³⁷ von mehr als 3,5 t Gesamtgewicht erfasst, somit auch Leer- und Rückfahrten. Die Unterscheidung zwischen berufsmässig und nicht berufsmässig ist bei der Beurteilung eines Gütertransports unerheblich.

³⁵ Vgl. Art. 17 und 28 Abs. 1 Bst. a Fahrlehrerverordnung, LGBl. 2007 Nr. 359.

³⁶ Vgl. Art. 2 Abs. 4 VRV.

³⁷ Zur Definition vgl. Art. 11 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS), LGBl. 1996 Nr. 143.

Für Begleiter von Lernfahrten auf Motorwagen – unabhängig ob diese Funktion gewerblich als Fahrlehrer oder als Privatperson übernommen wird – ist beachtlich, dass es sich hierbei um keine normalen Beifahrer handelt. Vielmehr sind diese Bedingung dafür, dass sich der Fahrschüler überhaupt hinter das Steuer eines Motorwagens setzen darf. Der Begleiter hat nämlich dafür zu sorgen, dass die Lernfahrt gefahrlos durchgeführt wird und der Fahrschüler die Verkehrsvorschriften nicht verletzt (vgl. Art. 14 Abs. 1 und 2 SVG). Dazu muss er auf Lernfahrten grundsätzlich neben dem Führer Platz nehmen und wenigstens die Handbremse leicht erreichen können (vgl. Art. 28 Abs. 2 VRV).³⁸ Daraus ergibt sich, dass der Begleiter in bestimmten Fällen in das Führen durch den Lernfahrer eingreifen muss, sei es z.B. durch bremsen (mit der Handbremse) und durch Herumreißen des Steuers. Des Weiteren ist er auch für strafbare Handlungen aus Lernfahrten verantwortlich, wenn er Pflichten verletzt hat, die ihm als Folge der Übernahme der Begleitung oblag (vgl. Art. 95 Abs. 3 erster Satz SVG). Der Begleiter ist somit von Gesetzes wegen an der Führung des Fahrzeuges beteiligt und gilt demzufolge in dieser Funktion auch als Motorfahrzeugführer im Sinne des Strassenverkehrsgesetzes. Dieses Verständnis entspricht auch der bestätigten Rechtsprechung des schweizerischen Bundesgerichts.³⁹

Als Folge dessen hat sich der Begleiter auch den Untersuchungen zur Feststellung der Fahrfähigkeit (vgl. Art. 51 SVG) zu unterziehen bzw. erfüllt bei deren Verweigerung die Strafnorm des Art. 86a Abs. 1 SVG. Wird die Funktion des Begleiters von Lernfahren in nicht fahrfähigem Zustand übernommen bzw. wird dabei das Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss gem. dem gegenständlichen Vorschlag missachtet, kann dies auch zu einer Administrativmassnahme führen. Die Wider-

³⁸ Aus diesem Grund muss der Begleiter auch über gewisse Erfahrung als Fahrzeuglenker verfügen. Das Strassenverkehrsgesetz gibt diesbezüglich vor, dass der Begleiter auf Lernfahrten auf Motorwagen mindestens 23 Jahre alt sein und seit wenigstens drei Jahren den entsprechenden Führerausweis besitzen muss (vgl. Art. 14 Abs. 1 SVG).

³⁹ Vgl. BGE 128 IV 272.

handlung dürfte in der Regel als leichte Widerhandlung iSd von Art. 16 Abs. 1 Bst. a SVG qualifiziert werden, wenn dabei keine weitere Verletzung der Strassenverkehrsvorschriften begangen wurde, so dass unter den Voraussetzungen des Art. 15 Abs. 2 Satz 2 dieses Entwurfs wie in der Schweiz⁴⁰ auch mit einer Verwarnung das Auslangen gefunden werden kann.

Das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren, bedeutet, dass der Grenzwert so nahe bei Null festgesetzt wird, dass ein „Herantrinken“ an einen Grenzwert unmöglich wird und die Verhaltensanweisung einfach und verständlich lautet: „Trinken oder Fahren“. Der von der Regierung festzusetzende Grenzwert (Abs. 2^{ter}) wird nicht bei 0,00 ‰ liegen, da gemessene Werte unter 0,10 ‰ analytisch nicht mehr einwandfrei quantifiziert werden können. In der Schweiz gilt seit dem 1. Januar 2014 für die gegenständliche Gruppe der Fahrzeugführer ein Alkoholgrenzwert von 0,1 ‰.⁴¹

Zu Art. 38 Abs. 1, 2 und 2^{bis}

Die Schweiz hat die Verpflichtung für Motorfahrzeuge, auch tagsüber mit Licht zu fahren⁴², aufgrund verschiedener Studien eingeführt⁴³, die belegen, dass das Fahren mit Licht am Tag einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten kann.⁴⁴ „Übersehen des Unfallbeteiligten“ sei danach bei 50 Prozent der Kollisionen am Tag zumindest eine Mitursache für den Unfall. Bei Kollisionen an Kreuzungen steige dieser Wert sogar auf 80 Prozent. Wie psychologische Experimente zeigten, verbessert sich die Sichtbarkeit von Fahrzeugen mit Licht am Tag. Problematische Fahrbewegungen anderer Fahrzeuge im peripheren

⁴⁰ Vgl. Art. 16a Abs. 1 Bst. c chSVG.

⁴¹ Art. 2a Abs. 2 chVRV.

⁴² Vgl. Art. 41 Abs. 1 chSVG.

⁴³ Vgl. BBl 2010 8475.

⁴⁴ Österreich kannte diese Pflicht auch, hat sie aber nach kurzer Zeit auf 1. Januar 2008 wieder abgeschafft. Dies unter anderem mit der Begründung der zusätzlichen CO₂-Belastung.

Sehbereich würden früher wahrgenommen. Ebenso werde deren Distanz und Geschwindigkeit korrekter eingeschätzt. Weil Motorfahrzeuge dank dem Licht allgemein schneller erkennbar seien und den Lenkern somit mehr Zeit bleibe, die übrigen Verkehrsteilnehmer zu erkennen, wirke sich die Verwendung der Lichter auch auf diese positiv aus. Fussgänger, Radfahrer könnten ihrerseits Gefahren früher erkennen und dementsprechend reagieren. Die zum Teil geäusserten Bedenken bezüglich der Sichtbarkeit von schwächeren Verkehrsteilnehmern würden in den Studien nicht bestätigt. Aus Sicht der Regierung sprechen diese Studien auch dafür, das Fahren mit Licht am Tag ebenfalls in Liechtenstein einzuführen.

In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu beachten, dass in der EU bzw. im EWR neue Typen von Personenwagen und Lieferwagen seit dem 7. Februar 2011 nur noch eine EG-Typengenehmigung oder eine nationale Betriebserlaubnis (EU-Länder) erhalten, wenn sie über Tagfahrlichter verfügen.⁴⁵ Fahrzeuge, die aus der EU nach Liechtenstein bzw. in das gemeinsame Zollgebiet Liechtenstein/Schweiz importiert werden, sind somit bereits mit Tagfahrlichtern ausgerüstet. Eine Verhaltensregel, die das Einschalten des Abblendlichts vorschreibt, ist demzufolge nur für Motorfahrzeuge erforderlich, die noch nicht entsprechend ausgerüstet oder nachgerüstet sind.

Art. 32 Abs. 5 VRV empfiehlt bereits heute, die Abblendlichter oder die Tagfahrlichter bei Motorfahrzeugen auch tagsüber einzuschalten. Die Erfahrung zeigt, dass bereits heute eine Vielzahl von Motorfahrzeugführer diesen Ratschlag befolgen. Eine Steigerung und damit eine bessere Ausschöpfung des Sicherheitspo-

⁴⁵ Richtlinie 2008/89/EG der Kommission vom 24. September 2008 zur Änderung der Richtlinie 76/756/EWG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger zwecks Anpassung an den technischen Fortschritt, ABl. L 257 vom 25.9.2008, S. 14.

tenzials lassen sich somit nur noch mit der Einführung eines Obligatoriums erreichen.

Die Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag gemäss dem vorgeschlagenen Abs. 1 beschränkt sich auf Motorfahrzeuge. Ausgenommen sind somit Fahrräder, Rollstühle, Handwagen, Anhänger und fahrzeugähnliche Geräte. Diese sind nach den geltenden Rechtsvorschriften nicht verpflichtet, ausstattungsgemäss über ein Licht zu verfügen.

Abs. 2 beinhaltet grundsätzlich die geltenden Regelung sowie die entsprechenden Ausführungen auf Verordnungsstufe (vgl. Art. 32 Abs. 1 VRV), Abs. 2^{bis} entspricht dem aktuellen Abs. 1 Satz 2.

Zu Art. 47 Abs. 2 und 3

Die Aufgabe der Verkehrspolizei obliegt grundsätzlich der Landespolizei.⁴⁶ Das Strassenverkehrsgesetz beinhaltet im Zusammenhang mit Normen, die an die Polizei adressiert sind, unterschiedliche Begriffe („Polizei“, „Landespolizei“, „Verkehrspolizei“⁴⁷), wobei diese aber nicht stringent verwendet werden. Im Zuge dieser Revision soll die Begriffe korrekt gewählt werden. Ist eine Norm an sämtliche Polizeibehörden gerichtet, soll der Begriff „Polizei“ als Oberbegriff verwendet werden, in allen anderen Fällen „Landespolizei“.

Für die Tatbestandsaufnahme bei Verkehrsunfällen ist ausschliesslich die Landespolizei zuständig. Die Gemeindepolizei ist dazu weder ausgebildet noch verfügt sie über die notwendige Ausrüstung. Folglich ist in den Abs. 2 und 3 der Begriff „Polizei“ durch „Landespolizei“ zu ersetzen.

⁴⁶ Vgl. Art. 2 Abs. 1 Bst. f Polizeigesetz, LGBl. 1989 Nr. 48, und Art 107 VZV.

⁴⁷ Zum Begriff „Verkehrspolizei“ vgl. auch die Erläuterungen zu Art. 50.

Zu Art. 50 – Verkehrspolizei

Wie vorstehend bereits ausgeführt, obliegt der Vollzug der Verkehrspolizei grundsätzlich der Landespolizei. Der Gemeindepolizei kommt vor allem im Bereich der Verkehrsregelung (Art. 25 SVG) sowie bei der Ahndung von Widerhandlungen im vereinfachten Verfahren nach dem Ordnungsbussengesetz⁴⁸ eine gewisse Kompetenz zu. Die Regelungen über die Verkehrspolizei finden sich heute vor allem auf Verordnungsstufe (vgl. Art. 102 ff VZV). Die Regierung schlägt nun aufgrund der Bedeutung der Verkehrspolizei vor, die Grundsätze dazu im Gesetz zu regeln.

Die Abs. 1 und 2 entsprechen den Regelungen in Art. 102 Abs. 1 und 2 VZV. Derzeit können auch die schweizerischen Zollorgane anlässlich der Grenzkontrolle gestützt auf Art. 108 VZV verkehrspolizeiliche Fahrzeug- und Ladungskontrollen sowie die Kontrolle der Führer durchführen. Nachdem nun die Verkehrspolizei auf Gesetzesstufe geregelt werden soll, ist für diesen Bereich eine Verordnungskompetenz aufzunehmen.

Abs. 2 normiert wie derzeit Art. 102 Abs. 2 VZV, dass die Landespolizei helfend und verkehrserziehend wirkt, Widerhandlungen verhindert, Fehlbare verzeigt und Ordnungsbussen nach dem Ordnungsbussengesetz erhebt. Die Formulierung „wirkt helfend und verkehrserziehend“ meint, dass die Landespolizei nach dem Grundsatz „Die Polizei dein Freund und Helfer“ in Ausübung der Verkehrspolizei helfend in das Verkehrsgeschehen eingreift. Das Tatbestandselement „verkehrserziehend wirken“ beinhaltet einerseits den Auftrag, die Verkehrsteilnehmer zu korrektem Verhalten zu erziehen und anderseits die Ermächtigung, fehlbare, jedoch die Verkehrssicherheit nicht grob gefährdende Fahrzeugführer über ihr

⁴⁸ LGBl. 1995 Nr. 179.

Fehlverhalten aufzuklären, statt sie zur Anzeige zu bringen. Insoweit normiert dieser Tatbestand das Opportunitätsprinzip für geringfügige Widerhandlungen.

Schliesslich beinhaltet der Auftrag an die Verkehrspolizei, Widerhandlungen zu verhindern und Fehlbare nach festgestellten Widerhandlungen zu verzeigen. Diese Formulierung umschreibt die beiden Grundsätze, wonach die Polizeiorgane in erster Linie präventiv und erst in zweiter Linie repressiv wirken sollen. Die Polizei hat folglich einen offensichtlich angetrunkenen Fahrzeugführer an der Benutzung seines Fahrzeugs zu hindern; sie soll ihn also nicht „ans Steuer setzen lassen“, um ihn nach einigen Metern Fahrt anzuhalten und die vorgesehenen Sanktionen zu ergreifen.⁴⁹

Abs. 3 übernimmt inhaltlich die Regelungen des Art. 102 Abs. 3 VZV, wonach die Landespolizei regelmässig Verkehrskontrollen durchzuführen hat. Die Landespolizei ist somit ermächtigt, ohne konkreten Anlass eine Verkehrskontrolle durchzuführen. Es obliegt auch dem Ermessen des handelnden Beamten, welche Verkehrsteilnehmer er einer Kontrolle unterziehen will. Das Nähere zu den Kontrollen wird die Regierung auf Verordnungsstufe regeln.

Zu Art. 50a – Besondere Befugnisse der Landespolizei

Abs. 1 hebt die Befugnis des Art. 103 VZV über die Ausweiskontrolle ohne Kompetenzerweiterung auf Gesetzesstufe. Die Kontrolle der Führer- und Fahrzeugausweise sowie besonderer Ausweise⁵⁰ und Bewilligungen sind danach auf öffentlichen Strassen⁵¹ jederzeit zulässig (Bst. a). Befindet sich das Fahrzeug nicht

⁴⁹ Vgl. auch Art. 95 Abs. 1^{bis} dieses Entwurfs.

⁵⁰ Z.B. Fähigkeitsausweis zum gewerbsmässigen Personen- oder Gütertransport auf der Strasse nach der Chauffeurzulassungsverordnung, LGBl. 2008 Nr. 76.

⁵¹ Öffentlich sind Strassen, wenn sie nicht ausschliesslich privatem Gebrauch dienen (Art. 1 Bst. b VRV), d.h. Verkehrsflächen, die jedermann benützen kann, auch wenn sie nicht allen Kategorien von Benützern offen stehen. Dabei ist der Begriff der öffentlichen Strasse weit auszulegen (z.B. auch Plätze, Brücken, Wander- und Waldwege) und kann unter Umständen auch einen privaten Vorplatz umfassen (vgl. dazu ausführlich z.B. *Weissenberger*, Kommentar SVG und OBG, 2. Auflage, Zürich/St. Gallen 2015, Art. 1 RN 5 ff).

mehr im öffentlichen Verkehr⁵², so besteht die Pflicht zur Vorweisung dieser Dokumente nur noch dann, wenn die Kontrolle zur Überprüfung der Zulassungsvoraussetzungen des Fahrzeugs bzw. des Lenkers in einem zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem Unfall oder einer Widerhandlung gegen die Strassenverkehrsvorschriften erfolgt (Bst. b). Dies kann z.B. nach einem Verkehrsunfall mit Fahrerflucht der Fall sein, wenn der Lenker im Zuge der Ermittlungen erst an seinem Wohnort angetroffen werden kann.

Die Abs. 2 bis 5 entsprechen dem geltenden Art. 50 Abs. 1 bis 4 SVG, wobei einzig der Begriff „Polizei“ durch „Landespolizei“ ersetzt wurde (vgl. dazu oben zu Art. 47).

Neu ist Abs. 6. Hiermit soll analog der Rezeptionsgrundlage⁵³ für die Landespolizei die Rechtsgrundlage geschaffen werden, um bei Fahrzeugen, die dem Personenbeförderungsgesetz⁵⁴ oder dem Strassentransportgesetz⁵⁵ unterstehen, geeignete, in Abs. 6 des Entwurfs taxativ aufgezählten Massnahmen ergreifen zu können. Die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr sowie die Durchführung eines regelmässigen Personenlinienverkehrs bedarf einer Bewilligung nach den genannten Rechtsvorschriften. Bewilligungsvoraussetzung ist unter anderem auch, dass der Bewilligungswerber Gewähr für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen bietet⁵⁶, insbesondere über die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der Nutzfahrzeuge sowie die technischen Anforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge⁵⁷. Zur

⁵² Also nicht mehr auf einer öffentlichen Strasse iSd Art. 1 Bst. b VRV, z.B. in einer nur für die Bewohner zugänglichen Tiefgarage eines Mehrfamilienhauses.

⁵³ Vgl. Art. 54 Abs. 6 chSVG.

⁵⁴ LGBl. 1999 Nr. 37.

⁵⁵ LGBl. 2006 Nr. 185.

⁵⁶ Vgl. z.B. Art. 11 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz.

⁵⁷ Vgl. Art. 6 Abs. 1 Bst. c Ziff. 2 Strassentransportgesetz.

Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Sicherstellung, dass diese Bewilligungsvoraussetzungen auch während der Bewilligungsausübung eingehalten werden, kann mit dieser Ergänzung die Weiterfahrt verhindert werden, sofern die Landespolizei beispielsweise einen schwerwiegenden Verstoss gegen die Vorschriften feststellt. Die Formulierung als Kann-Bestimmung gewährleistet ein verhältnismässiges Vorgehen im Einzelfall.

Zu Art. 51 Abs. 1^{bis} und 2

Art. 51 regelt die Feststellung der Fahruntfähigkeit. Nach geltender Rechtslage darf die Landespolizei Voruntersuchungen zur Feststellung der Fahruntersuchung nur durchführen, wenn entsprechende Anzeichen dazu feststellbar sind (z.B. Alkoholgeruch, lallende Stimme, auffällige Fahrweise). Die Regierung schlägt nun mit dieser Vorlage ebenfalls vor, für bestimmte Personengruppen, namentlich Personen, die den konzessionierten oder den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen, Personen, die berufsmässig Personentransporte oder mit schweren Motowagen Gütertransporte durchführen, Fahrlehrer, Inhaber des Lernfahrausweises sowie Personen, die Lernfahrten begleiten, das Fahren unter Alkoholeinfluss vollständig zu verbieten (vgl. Art. 29 Abs. 2^{bis} dieses Entwurfs). Bei geringem Alkoholkonsum sind die Symptome, wie sie typischerweise ab 0,8 ‰ auftreten, aber nicht feststellbar. Aus diesem Grund ist es unabdingbar, dass zur Überprüfung der Fahruntfähigkeit für diese bestimmte Personengruppen von Fahrzeugführern die verdachtsfreie Atem-Alkoholkontrolle eingeführt wird, wie sie die Schweiz schon seit 2005 kennt. Abs. 1^{bis} sieht darum vor, dass bei Fahrzeugführer nach Art. 29 Abs. 2^{bis} auch ohne Anzeichen von Fahruntfähigkeit einem Atemalkoholtest unterzogen werden können.

In Abs. 2 wird eine Ergänzung eingefügt, wonach die Blutprobe auch anzuordnen ist, wenn der Verdacht besteht, dass eine Person das Verbot nach Art. 29 Abs. 2^{bis}, unter Alkoholeinfluss zu fahren, missachtet hat. Die Feststellung der Alko-

lisierung ist in Liechtenstein nur mittels Blutprobe (idR nach vorgängig positivem Atemalkoholtest) möglich.⁵⁸

Zu Art. 86 Sachüberschrift und Abs. 2

Aufgrund der vorgeschlagen Einführung eines Verbots für bestimmte Fahrzeuglenker, unter Alkoholeinfluss ein Fahrzeug zu führen (vgl. oben zu Art. 29), ist in Art. 86 die entsprechende Strafbestimmung (als Übertretung mit Busse bis zu 20'000 Franken) einzuführen und die Sachüberschrift entsprechend anzupassen.

Zu Art. 90 Sachüberschrift und Abs. 1

Art. 90 erfährt lediglich redaktionelle Anpassungen ohne inhaltliche Änderungen (Nummerierung in Buchstaben, Anpassung der Sachüberschrift).

Zu Art. 91 Sachüberschrift und Abs. 1

Analog Art. 90 sind auch bei Art. 91 rein redaktionelle Anpassungen ohne inhaltliche Änderungen vorzunehmen (Nummerierung in Buchstaben, Anpassung der Sachüberschrift).

Zu Art. 92 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 2

Art. 92 SVG beinhaltet Straftatbestände im Zusammenhang mit der missbräuchlichen Verwendung von Ausweisen und Kontrollschildern, die (zum Teil) auch vom Strafgesetzbuch (StGB)⁵⁹ erfasst sind.⁶⁰ Abs. 2 sieht für diesen Fall der Konkur-

⁵⁸ In Österreich und in der Schweiz wird zur Feststellung der Fahruntfähigkeit wegen Angetrunkenheit grundsätzlich die beweissichere Atem-Alkoholprobe eingesetzt. Die Blutprobe wird nur noch ausnahmsweise als Beweismittel angeordnet. Ziel dieser Vorgehensweise ist es, nebst Kostenersparnissen, insbesondere auf Eingriffe in die körperliche Integrität des Betroffenen zu verzichten. Vor allem aber soll damit die Bearbeitungszeit einer solchen Widerhandlung durch die Polizei verkürzt werden, damit die Polizei mehr Zeit für weitere Kontrollen hat. Letzteres Argument wird jedoch dadurch relativiert, dass ein für beweissichere Atem-Alkoholproben geeignetes Messgerät rund CHF 7'000.00 kostet und zudem aufgrund seiner Grösse nicht geeignet ist, ständig in einem Patrouillenfahrzeug mitgeführt zu werden. Aus diesem Grund werden diese Atem-Alkoholproben vor allem auf Polizeiposten und nicht auf der Strasse durchgeführt.

⁵⁹ LGBl. 1988 Nr. 37.

renz vor, dass die Bestimmungen des Strafgesetzbuchs keine Anwendung finden; die Bestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes verdrängen somit das Strafgesetzbuch. Der Grund dieses Vorrangs des Strassenverkehrsgesetzes lag bei dessen Erlass 1978 darin, dass zum damaligen Zeitpunkt allfällig konkurrierende Bestimmungen im Strafgesetz (StG)⁶¹ ebenfalls als Übertretungen klassifiziert waren.⁶² Insofern gab es damals, was die Sanktionen bei den identen Straftatbeständen betrifft, zwischen Strafgesetz und Strassenverkehrsgesetz keine wesentliche Unterscheidung.

Dies ist heute anders. Art. 92 SVG sieht vor, dass Widerhandlungen als Übertretung mit einer Busse bis zu 50'000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten, bestraft werden. Demgegenüber wären die entsprechenden Widerhandlungen unter Anwendung des Strafgesetzbuches als Vergehen mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder einer Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen⁶³ (§ 231 StGB) bzw. mit einer Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren (§§ 223, 224 StGB) zu sanktionieren. Zudem werden diese Vergehen bei einem Schuldspruch ins Strafregister eingetragen, was bei Übertretungen nicht der Fall ist.⁶⁴

⁶⁰ Bst. a: Verwendung fremder Ausweise und Kontrollschilder (§ 231 Abs. 1 StGB: Gebrauch fremder Ausweise); Bst. c: Überlassung eigener Ausweise oder Kontrollschilder (§ 231 Abs. 2 StGB: Gebrauch fremder Ausweise); Bst. e: Kontrollschilder verfälschen oder falsche zur Verwendung herstellen (§§ 223 Abs. 1, 224 StGB: Fälschung besonders geschützter Urkunden); Bst. f: falsche oder verfälschte Kontrollschilder verwenden (§§ 223 Abs. 2, 224 StGB: Verwendung falscher oder verfälschter besonders geschützter Urkunden).

⁶¹ Österreichisches Strafgesetz vom 27. Mai 1852 über Verbrechen, Vergehen und Übertretungen, eingeführt im Fürstentum Liechtenstein mit Verordnung vom 7. November 1859, Z. 11.746, welches am 1. Januar 1989 durch das aktuelle Strafgesetzbuch ersetzt wurde.

⁶² Vgl. auch *Stotter*, fStGB, ex jure Verlag, 1988, S. 342.

⁶³ Vgl. zur Geldstrafe § 19 StGB. Die Höhe des Tagessatzes beträgt je nach den persönlichen und wirtschaftlichen Verhältnissen zwischen 10 Franken und 1'000 Franken.

⁶⁴ Vgl. Art. 2 Abs. 1 Gesetz über das Strafregister und die Tilgung gerichtlicher Verurteilungen, LGBI. 1974 Nr. 330.

Die heutige Rechtslage führt aus Sicht der Regierung zu nicht gewollten Ungleichbehandlungen. Verfälscht beispielsweise ein Jugendlicher einen Schülerausweis bzw. generell jemand eine Urkunde, wird dieser wegen des Vergehens der Urkundenfälschung nach § 223 StGB bestraft.⁶⁵ Der Strafraumen sieht dabei Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr vor und das Urteil wird im Strafregister eingetragen. Demgegenüber wird jemand, der ein Kontrollschild verfälscht, also eine besonders geschützte Urkunde iSd § 224 StGB, „bloss“ wegen Übertretung bestraft, wobei der Strafraumen eine Busse bis zu 50'000 Franken vorsieht. Eine Eintragung dieser Übertretung ins Strafregister erfolgt nicht.

Die Regierung schlägt nun vor, diese nicht gewollte⁶⁶ Privilegierung im Bereich des Strassenverkehrs aufzuheben. Das Strafgesetzbuch soll Vorrang haben, wenn ein und derselbe Sachverhalt sowohl vom Strafgesetzbuch als auch von den Strafbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes erfasst ist, was jedoch in bestimmten Fällen (vgl. Fussnote 60) zu – kriminalpolitisch gewollten – Verschärfungen der Sanktionen führt. Zur Umsetzung dieses Vorschlags wäre in Abs. 1 der Einleitungssatz entsprechend anzupassen und Abs. 2 ersatzlos aufzuheben.

Zu Art. 93 – Signale und Markierungen

Art. 93 erfährt zunächst eine redaktionelle Anpassungen ohne inhaltliche Änderungen (Nummerierung in Buchstaben, Begriffsanpassung „Landespolizei“; vgl. dazu auch oben zu Art. 47 SVG).

Nach Art. 93 SVG wird wegen Übertretung mit Busse bis zu 20'000 Franken (im Uneinbrinlichkeitsfall mit Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten) bestraft, wer vor-

⁶⁵ Der Vollständigkeit halber sei darauf hingewiesen, dass bei Jugendstrafverfahren das Jugendgerichtsgesetz, LGBl. 1988 Nr. 39, zur Anwendung gelangt, wonach im Bereich der Sanktionen privilegierende Sonderbestimmungen für Jugendliche vorgesehen sind.

⁶⁶ Es ist auch zu beachten, dass Art. 92 Abs. 2 SVG ausdrücklich auf das „Strafgesetz“ und nicht auf das „Strafgesetzbuch“ verweist.

sätzlich ein Signal versetzt oder beschädigt und wer vorsätzlich ein Signal oder eine Markierung entfernt, unleserlich macht oder verändert (Bst. a), wer eine von ihm unabsichtlich verursachte Beschädigung eines Signals nicht der Landespolizei meldet (Bst. b), und wer ohne behördliche Ermächtigung ein Signal oder eine Markierung anbringt (Bst. c). Wie sich aus der Gesamtheit der genannten Tatbestände ergibt, bezweckt diese Norm den strafrechtlichen Schutz der durch Art. 4 Abs. 1 SVG vorgesehenen Signale und Markierungen. Da diese Zeichen der Regelung des Verkehrs und allgemein der Verkehrssicherheit dienen, soll durch die erwähnten Verbote und Gebote eine Beeinträchtigung dieser allgemeinen Verkehrssicherheit verhindert werden.⁶⁷ Geschütztes Rechtsgut ist somit allgemein die Verkehrssicherheit.

Das vorsätzliche Beschädigen eines Signals erfüllt aber auch den Straftatbestand der Sachbeschädigung nach § 125 StGB. Geschütztes Rechtsgut ist in diesem Fall das Eigentum. Der Strafraum dieses Vergehens liegt bei Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen. Wird durch die Beschädigung zumindest eine abstrakte Gefährdung für den Verkehr geschaffen, ist diese gar als schwere Sachbeschädigung iSd § 126 Abs. 1 Ziff. 5 StGB zu qualifizieren.⁶⁸ Der Strafraum beträgt in diesem Fall Freiheitsstrafe bis zu zwei Jahren oder Geldstrafe mit bis zu 360 Tagessätzen. Das geschützte Rechtsgut ist in diesem Fall nicht nur das Eigentum, sondern auch die öffentliche Sicherheit und beim Beispiel des Verkehrssignals die Sicherheit des Verkehrs. Insofern stehen diese Regelungen in Konkurrenz zueinander. Aufgrund von Art. IX Abs. 1 Strafrechtsanpassungsgesetz⁶⁹ geht in so einem Fall die Regelung des Art. 93 SVG vor. D.h., eine Sanktionierung des Täters erfolgt „nur“ wegen der Verletzung des Rechts-

⁶⁷ Vgl. BGE 105 IV 261.

⁶⁸ Vgl. *Fabrizy*, StGB⁸, § 126 RN 5.

⁶⁹ LBGI. 1988 Nr. 38.

guts „Verkehrssicherheit“. Nicht berücksichtigt wird dabei die Verletzung des Rechtsguts „Eigentum“. Art. 93 SVG sieht für diese als Übertretung definierte Widerhandlung eine Busse bis zu 20'000 Franken vor.

Beschädigt der Täter hingegen vorsätzlich ein Signal auf einem Privatweg (z.B. ein privates Schild „Privatweg“ oder „Privatparkplatz“), wird er wegen des Vergehens der Sachbeschädigung nach § 125 StGB verfolgt; der Strafraum beträgt Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder Geldstrafe bis zu 360 Tagessätzen.

Die Praxis zeigt, dass dadurch ungewollt Personen, die ein Verkehrssignal vorsätzlich beschädigen, gegenüber Personen, die sonst eine Sachbeschädigung begehen, privilegiert werden. Diese Ungleichbehandlung möchte die Regierung ändern. Es wird darum vorgeschlagen, dass allenfalls einschlägige Bestimmungen des Strafgesetzbuches ergänzend Anwendung finden, weshalb neu ein Abs. 2 eingefügt wird, der ein Vorbehalt für die Bestimmungen des Strafgesetzbuches vorsieht. Wird durch die vorsätzliche Beschädigung des Signals die Verkehrssicherheit nicht abstrakt gefährdet⁷⁰, so soll der Täter nach § 125 StGB und Art. 93 Bst. a SVG verfolgt werden. Liegt jedoch eine abstrakte Gefährdung des Verkehrs vor⁷¹, so soll der Täter ausschliesslich die §§ 125, 126 Abs. 1 Ziff. 5 StGB verantworten, da in diesem Fall der Unrechtsgehalt des Art. 93 Bst. a SVG bereits miterfasst ist.

Die ergänzende Anwendung der Bestimmungen des Strafgesetzbuches ist im Übrigen auch nach der schweizerischen Rezeptionsvorlage möglich.⁷²

⁷⁰ Was u.U. bei der Beschädigung des Hinweissignals Nr. 4.09 „Sackgasse“ (vgl. Art. 45 Signalisationsverordnung, LGBI. 1980 Nr. 65) vorliegen kann. Ob eine abstrakte Gefährdung der Verkehrssicherheit vorliegt, ist jedoch immer am konkreten Einzelfall zu beurteilen und nicht ausschliesslich an der Art des Signals (Hinweissignal, Gefahrensignal, Vorschriftsignal, etc.).

⁷¹ Beispielsweise bei der vorsätzlichen Beschädigung des Gefahrensignals Nr. 1.23 „Kinder“ (vgl. Art. 11 Signalisationsverordnung) oder des Vorschriftsignals Nr. 2.02 „Einfahrt verboten“ (vgl. Art. 18 Signalisationsverordnung).

⁷² Vgl. *Giger*, SVG⁸, Art. 98 RN 1 und 2.

Zu Art. 94 Abs. 2 Bst. a

In dieser Bestimmung sind aufgrund einer Änderung im schweizerischen Zollgesetz (vgl. auch oben zu Art. 25) auch die Fahrzeuge des Zolls aufzunehmen. Dagegen sollen die Fahrzeuge der „Bergrettung“ nicht mehr ausdrücklich genannt werden, da diese aufgrund eines legislativen Versehens aufgenommen wurden⁷³. Bei der Bergrettung handelt es sich um eine Organisation des Bevölkerungsschutzes, wie z.B. auch bei den Samaritern.⁷⁴ Diese Rettungs- und Hilfsdienste können jedoch unter den Begriff „Feuerwehr“ als ursprünglich einzige Bevölkerungsschutzorganisation subsumiert werden. Entsprechendes gilt für Notfallärzte, die unter den Begriff der „Sanität“ fallen.⁷⁵ Redaktionell soll die Bestimmung an Art. 25 Abs. 2 angeglichen werden.⁷⁶

Zu Art. 95 Abs. 1, 1^{bis} und 4

Derzeit gilt auch im SVG-Bereich das Legalitätsprinzip, was zur Folge hat, dass grundsätzlich sämtliche festgestellten SVG-Widerhandlungen auch zu ahnden sind.⁷⁷ Ein solches „Zero-Tolerance-Vorgehen“ wird von der Bevölkerung nicht verstanden. Auch ist dies im Rahmen der Verkehrserziehung nicht erforderlich. Derzeit kann ein Vorgehen nach Augenmass unter allfälligem Verzicht einer Busenausstellung nur indirekt aus dem allgemeinen Aufgabenkatalog der Verkehrspolizei in Art. 102 Abs. 2 VZV abgeleitet werden (vgl. dazu auch die obigen Ausführungen zu Art. 55), wobei dies aber lediglich auf Verordnungsstufe geregelt ist. Art. 95 Abs. 1 zweiter Satz SVG („[...] *in besonders leichten Fällen wird von der Strafe Umgang genommen* [...]“) bzw. Art. 146 LVG („[...] *die Regierung kann in*

⁷³ Vgl. auch die Art. 25 Abs. 2 und 95 Abs. 4 SVG, wo diese Fahrzeuge bzw. deren Lenker nicht ausdrücklich genannt werden.

⁷⁴ Vgl. Art. 18 und 19 Bevölkerungsschutzgesetz, LGBl. 2007 Nr. 139.

⁷⁵ Vgl. zu demselben Verständnis die Weisung des ASTRA vom 06.06.2005 zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn, abrufbar unter: http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2005-06-06_475_d.pdf (02.10.2017).

⁷⁶ Reihenfolge der Fahrzeuge mit besonderen Warnsignale.

⁷⁷ Vgl. §§ 2 Abs. 3 und 10 Abs. 1 Strafprozessordnung (StPO), LGBl. 1988 Nr. 62.

geringen Verwaltungsstrafsachen statt einer Strafe eine Verwarnung aussprechen [...]") richten sich an die Strafbehörde, nicht aber an die Landespolizei.⁷⁸ In der Praxis sehen sich die Polizeiorgane somit immer wieder mit der Frage konfrontiert, ob sie nach dem Legalitätsprinzip einzuschreiten und die Widerhandlung an die Staatsanwaltschaft anzuzeigen haben, oder ob auf eine solche nach dem Opportunitätsprinzip verzichten werden darf und stattdessen die Person zu korrektem Verhalten „ermahnt“ werden kann. Eine Fehleinschätzung kann straf- und disziplinarrechtliche Konsequenzen haben. Zum Schutz der Polizeiorgane soll nun eine ausdrückliche Ermächtigung auf Gesetzesstufe geschaffen werden, die bei geringfügigen Widerhandlungen ein Vorgehen nach dem Opportunitätsprinzip zulässt.

Abs. 1^{bis} dieses Entwurfs übernimmt im ersten Satz grundsätzlich den Strafausschlussgrund des geltenden Abs. 1 Satz 2, wobei dieser sprachlich an § 42 StGB angepasst werden soll. Ist das Verschulden gering und sind die Folgen einer Übertretung unbedeutend, so ist die Tat nicht strafbar. In diesen Fällen kann die Staatsanwaltschaft, und wenn diese bereits einen Bestrafungsantrag gestellt hat, das Landgericht, bzw. im Verwaltungsstrafverfahren die Verwaltungsbehörde, das Verfahren mangels Strafbarkeit einstellen. Im zweiten Satz wird diese Kompetenz auch den Organen der Landes- und Gemeindepolizei erteilt; d.h., sie können in solchen Fällen von der Anzeigeerstattung an die Staatsanwaltschaft bzw. von der Verhängung einer Ordnungsbusse absehen, sollen aber den Täter nach Möglichkeit in geeigneter Weise auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens aufmerksam machen. Eine ähnliche Regelung findet sich auch im österreichischen Rechtsbestand.⁷⁹

⁷⁸ Vgl. auch LES 1999, 38.

⁷⁹ Vgl. § 50 Abs. 5a des österreichischen Verwaltungsstrafgesetzes, BGBl. Nr. 52/1991, wonach ein Polizeiorgan von der Einhebung einer Geldstrafe mit Organstrafverfügung absehen kann, wenn die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und

In Abs. 4 erfolgt eine redaktionelle Anpassung aufgrund einer Änderung im schweizerischen Zollgesetz (vgl. auch oben zu Art. 25).

Zu Art. 97 Abs. 1^{bis}

Insbesondere aufgrund der im EWR-Acquis enthaltenen Vorschriften zur Harmonisierung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften für Motorfahrzeugführer⁸⁰ ist Liechtenstein verpflichtet, im Inland festgestellte Widerhandlungen, die im Ausland begangen worden sind und noch nicht verfolgt wurden, in Liechtenstein zu ahnden. Die Umsetzung dieser Vorgaben erfolgte bisher nur auf Verordnungsebene⁸¹ gestützt auf die Art. 52, 97 und 99 SVG. Diese Vorlage soll genutzt werden, dem Stufenbau entsprechend, eine ausreichend konkrete Verordnungskompetenz für die Regierung vorzusehen.

Zu Art. 99 Abs. 5, 7 und 10

Es wird vorgeschlagen, die Kompetenzen der Regierung zum Abschluss völkerrechtlicher Verträge im Bereich des Strassenverkehrs in einem neuen Art. 99f zusammenzufassen (vgl. unten). Aus diesem Grund sind die Abs. 5, 7 und 10 in Art. 99 aufzuheben.

Zu Art. 99c Abs. 2 Bst. a und Art. 99d Abs. 2 Bst. a

Diese Bestimmung erfährt redaktionelle Änderungen (Anpassung an den neuen Begriff „Fahrlehrerbewilligung“ statt „Fahrlehrerausweis“; vgl. auch oben zu Art. 14).

das Verschulden des Beanstandeten gering sind; eine Anzeige an die Behörde ist in diesem Fall nicht zu erstatten. Das Organ kann jedoch den Beanstandeten in einem solchen Fall in geeigneter Weise auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens aufmerksam machen.

⁸⁰ Vgl. Art. 19 (insb. Abs. 2) Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 1.

⁸¹ Art. 36 Verordnung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit der Führer von Motorfahrzeugen zum Güter- und Personentransport (ARV), LGBl. 2011 Nr. 197.

Zu Art. 99f – Völkerrechtliche Verträge

Die in verschiedenen Bestimmungen verstreuten Kompetenzen der Regierung zum Abschluss völkerrechtlicher Verträge sollen in einem eigenen Artikel zusammengefasst werden. Die vorgeschlagene Neuregelung orientiert sich an der schweizerischen Rezeptionsvorlage.⁸²

Die Abs. 1, 2 und 4 übernehmen grundsätzlich die derzeitigen Regelungen in Art. 99 Abs. 5, 7 und 10. Eine Neuerung wird jedoch in Abs. 3 vorgeschlagen. Zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr soll die Regierung die Kompetenz erhalten, mit ausländischen Staaten Verträge über die Zusammenarbeit bei Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften abzuschliessen. Die Praxis zeigt, dass eine umfassende Amtshilfe bei der Verfolgung von im Ausland begangenen Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften grundsätzlich zu mehr Verkehrssicherheit führt; auch im Inland. Die Verkehrsteilnehmer können sich einem ausländischen Strafverfahren nicht mehr ohne weiteres entziehen, was sich präventiv auf die Einhaltung der Verkehrsregeln auswirkt. Die vorgeschlagene Kompetenz zur Regelung der Zusammenarbeit soll den gegenseitigen Austausch von Fahrzeughalter-, Fahrberechtigungs- und Motorfahrzeugdaten sowie die Vollstreckung von Geldstrafen bzw. Bussen beinhalten.

Solche Verträge sind im Übrigen auch nichts Neues. Mit dem neuen Vertrag zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft, der Republik Österreich und dem Fürstentum Liechtenstein über die grenzüberschreitende polizeiliche Zusammenarbeit, der am 1. Juli 2017 in Kraft getreten ist⁸³, hat der Landtag bereits kürzlich eine Erleichterung zur Ahndung grenzüberschreitender Verkehrsregelverletzungen beschlossen. Danach ist es nun möglich, nebst dem Austausch von Fahrzeug- und Fahrberechtigungsdaten im Abrufverfahren auch Bussen oder

⁸² Vgl. Art. 106a chSVG.

⁸³ LGBI. 2017 Nr. 186.

Geldstrafen durch den Wohnsitzstaat vollstrecken zu lassen. Der ersuchende Tatortstaat wird nicht kostenpflichtig, dafür darf der vollstreckende Wohnsitzstaat den Erlös aus der Vollstreckung und die in der Entscheidung festgesetzten Kosten behalten. Erhält die Regierung die Kompetenz zum Abschluss solcher auf Strassenverkehrswiderhandlungen beschränkten Verträge, so kann sie mit den wichtigsten Staaten entsprechende Vereinbarungen abschliessen. Dadurch können deutlich mehr ausländische Fahrzeugführer bei Widerhandlungen zur Rechenschaft gezogen werden, wodurch sich die als stossend empfundene „Privilegierung“ von Personen mit ausländischem Wohnsitz vermindern liesse.

5. VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT / RECHTLICHES

Der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes stehen keine Bestimmungen aus Verfassung bzw. Gesetzen entgegen.

6. **REGIERUNGSVORLAGE**

Gesetz

vom ...

über die Abänderung des Strassenverkehrsgesetzes

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Strassenverkehrsgesetz (SVG) vom 30. Juni 1978, LGBL. 1978 Nr. 18, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 13

Fahreignung und Fahrkompetenz

1) Motorfahrzeugführer müssen über Fahreignung und Fahrkompetenz verfügen.

2) Über Fahreignung verfügt, wer:

- a) das Mindestalter erreicht hat;
- b) die erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen hat;
- c) frei von einer Sucht ist, die das sichere Führen von Motorfahrzeugen beeinträchtigt; und

- d) nach seinem bisherigen Verhalten Gewähr bietet, als Motorfahrzeugführer die Vorschriften zu beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht zu nehmen.

3) Über Fahrkompetenz verfügt, wer:

- a) die Verkehrsregeln kennt; und
- b) Fahrzeuge der Kategorie, für die der Ausweis gilt, sicher führen kann.

Art. 13a

Lernfahrausweis

1) Der Lernfahrausweis wird erteilt, wenn der Bewerber:

- a) die Theorieprüfung besteht und dadurch nachweist, dass er die Verkehrsregeln kennt;
- b) nachweist, dass er über die erforderliche körperliche und psychische Leistungsfähigkeit zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen verfügt.

2) Der Nachweis nach Abs. 1 Bst. b ist zu erbringen:

- a) von den berufsmässigen Motorfahrzeugführern: durch ein vertrauensärztliches Zeugnis;
- b) von den übrigen Motorfahrzeugführern: durch einen behördlich anerkannten Sehtest und durch eine Selbstdeklaration über ihren Gesundheitszustand.

Art. 14 Sachüberschrift, Abs. 3 und 4

Aus- und Weiterbildung von Motorfahrzeugführer

3) Wer gewerbsmässig Fahrunterricht erteilt, bedarf der Fahrlehrerbewilligung.

4) Die Regierung erlässt Vorschriften über die Ausbildung der Motorfahrzeugführer. Sie kann vorschreiben, dass ein Teil der Ausbildung durch einen Inhaber der Fahrlehrerbewilligung zu erfolgen hat. Die Regierung kann den Höchstarif für den obligatorischen Fahrunterricht festlegen.

Art. 14a

Führerausweis

Die Regierung erteilt den Führerausweis, wenn der Bewerber die vorgeschriebene Ausbildung besucht und die praktische Führerprüfung bestanden hat.

Art. 14b

Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz

1) Bestehen Zweifel an der Fahreignung einer Person, so wird diese einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen.

2) Jeder Arzt kann Personen, die wegen körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen oder wegen Süchten zur sicheren Führung von Motorfahrzeugen nicht fähig sind der Regierung oder dem Amt für Gesundheit zu melden; sie sind dabei vom Berufsgeheimnis entbunden.

3) Bestehen Zweifel an der Fahrkompetenz einer Person, so kann diese einer Kontrollfahrt, einer Theorieprüfung, einer praktischen Führerprüfung oder

einer andern geeigneten Massnahme wie einer Aus- oder Weiterbildung oder einer Nachschulung unterzogen werden.

Art. 14c

Sperrfrist nach Fahren ohne Ausweis

Wer ein Motorfahrzeug geführt hat, ohne einen Führerausweis zu besitzen, erhält während mindestens sechs Monaten nach der Widerhandlung weder Lernfah- noch Führerausweis. Erreicht die Person das Mindestalter erst nach der Widerhandlung, so beginnt die Sperrfrist ab diesem Zeitpunkt.

Art. 15 Abs. 2

2) Der Führer- oder Lernfahrausweis kann entzogen werden, wenn der Führer Verkehrsregeln verletzt und dadurch den Verkehr gefährdet oder andere belästigt hat. In leichten Fällen kann eine Verwarnung ausgesprochen werden, wenn in den vorangegangenen zwei Jahren keine Administrativmassnahme verfügt wurde. In besonders leichten Fällen kann auch auf eine Verwarnung verzichtet werden.

Art. 16 Sachüberschrift, Abs. 1 Bst. c, Abs. 1^{bis}, 2 und 3

Führerausweisentzug nach einer Widerhandlung

1) Die Dauer des Entzuges von Führer- oder Lernfahrausweisen ist nach den Umständen festzusetzen. Sie beträgt jedoch:

c) mindestens sechs Monate, wenn:

1. der Führer trotz Ausweisentzuges ein Motorfahrzeug geführt hat;
oder

2. dem Führer der Ausweis wegen einer Widerhandlung gemäss Bst. b oder b^{bis} entzogen werden muss, die er innert zwei Jahren seit Ablauf des letzten Entzuges begangen hat;

1^{bis}) Aufgehoben

2) Aufgehoben

3) Aufgehoben

Art. 16a

Führerausweisentzug wegen fehlender Fahreignung

1) Der Lernfahr- oder Führerausweis wird einer Person auf unbestimmte Zeit entzogen, wenn:

- a) ihre körperliche und geistige Leistungsfähigkeit nicht oder nicht mehr ausreicht, ein Motorfahrzeug sicher zu führen;
- b) sie an einer Sucht leidet, welche die Fahreignung ausschliesst;
- c) sie auf Grund ihres bisherigen Verhaltens nicht Gewähr bietet, dass sie künftig beim Führen eines Motorfahrzeuges die Vorschriften beachten und auf die Mitmenschen Rücksicht nehmen wird.

2) Tritt der Entzug nach Abs. 1 an die Stelle eines Entzugs nach den Art. 16, wird damit eine Sperrfrist verbunden, die bis zum Ablauf der für die begangene Widerhandlung vorgesehenen Mindestentzugsdauer läuft.

3) Dem Unverbesserlichen ist der Ausweis dauernd zu entziehen.

Art. 16b

Wiedererteilung der Führerausweise

1) Ein für längere Zeit entzogener Lernfahr- oder Führerausweis kann nach Ablauf von mindestens sechs Monaten bedingt und unter angemessenen Auflagen wieder erteilt werden, wenn das Verhalten der betroffenen Person zeigt, dass die Administrativmassnahme ihren Zweck erfüllt hat. Die gesetzliche Mindestentzugsdauer (Art. 16 Bst. d) muss jedoch abgelaufen sein.

2) Der auf unbestimmte Zeit entzogene Lernfahr- oder Führerausweis kann bedingt und unter Auflagen wiedererteilt werden, wenn eine allfällige gesetzliche oder verfügte Sperrfrist abgelaufen ist und die betroffene Person die Behebung des Mangels nachweist, der die Fahreignung ausgeschlossen hat.

3) Der für immer entzogene Führerausweis kann nur unter den Bedingungen des Art. 22 wiedererteilt werden.

4) Missachtet die betroffene Person die Auflagen oder missbraucht sie in anderer Weise das in sie gesetzte Vertrauen, so ist der Ausweis wieder zu entziehen.

Art. 18 Abs. 1 und 2

1) Kinder dürfen vor dem vollendeten sechsten Altersjahr auf Hauptstrassen nur unter Aufsicht einer mindestens 16 Jahre alten Person Rad fahren.

2) Wer an einer körperlichen oder geistigen Krankheit oder an einer Sucht leidet, die das sichere Radfahren ausschliesst, darf nicht Rad fahren. Die Regierung kann einer solchen Person das Radfahren verbieten.

Art. 20 Abs. 1 und 2

1) Wer das vierzehnte Altersjahr vollendet hat, darf Tierfuhrwerke führen.

2) Wer an einer körperlichen oder geistigen Krankheit oder an einer Sucht leidet, die das sichere Führen eines Fuhrwerks ausschliesst, darf kein Tierfuhrwerk führen. Die Regierung kann einer solchen Person das Führen eines Tierfuhrwerks verbieten.

Art. 23 Abs. 3 Bst. f und g

3) Die Regierung stellt Vorschriften auf über:

- f) Inhalt und Umfang der Fahreignungsuntersuchung sowie das Vorgehen bei Zweifelsfällen;
- g) Mindestanforderungen an die Personen, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen, an das Untersuchungsverfahren und an die Qualitätssicherung.

Art. 25 Abs. 2

2) Den Feuerwehr-, Sanitäts-, Polizei- und Zollfahrzeugen ist beim Wahrnehmen der besonderen Warnsignale die Strasse sofort freizugeben. Fahrzeuge sind nötigenfalls anzuhalten.

Art. 29 Abs. 2^{bis} und 2^{ter}

2^{bis}) Die Regierung kann folgenden Personengruppen das Fahren unter Alkoholeinfluss verbieten:

- a) Personen, die den konzessionierten oder den grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen (Art. 9 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz sowie Art. 4 Abs. 1 Strassentransportgesetz);
- b) Personen, die berufsmässig Personentransporte oder mit schweren Motorwagen Gütertransporte durchführen oder die gefährliche Güter transportieren;
- c) Fahrlehrern;
- d) Inhabern des Lernfahrausweises;
- e) Personen, die Lernfahrten begleiten.

2^{ter}) Die Regierung legt fest, ab welcher Atemalkohol- und Blutalkoholkonzentration Fahren unter Alkoholeinfluss vorliegt.

Art. 38 Abs. 1, 2 und 2^{bis}

1) Während der Fahrt müssen Motorfahrzeuge stets beleuchtet sein, die übrigen Fahrzeuge nur vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen.

2) Abgestellte Motorfahrzeuge und mehrspurige nicht motorisierte Fahrzeuge müssen vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen beleuchtet sein, ausser auf Parkplätzen oder im Bereich einer genügenden Strassenbeleuchtung.

2^{bis}) Die Regierung kann für bestimmte Fälle Rückstrahler anstelle von Lichtern vorsehen.

Art. 47 Abs. 2 und 3

2) Sind Personen verletzt, so haben alle Beteiligten für Hilfe zu sorgen, Unbeteiligte, soweit es ihnen zumutbar ist. Die Beteiligten, in erster Linie die Fahrzeugführer, haben die Landespolizei zu benachrichtigen. Alle Beteiligten, namentlich auch Mitfahrende, haben bei der Feststellung des Tatbestandes mitzuwirken. Ohne Zustimmung der Landespolizei dürfen sie die Unfallstelle nur verlassen, soweit sie selbst Hilfe benötigen oder um Hilfe oder die Landespolizei herbeizurufen.

3) Ist nur Sachschaden entstanden, so hat der Schädiger sofort den Geschädigten zu benachrichtigen und Namen und Adresse anzugeben. Wenn dies nicht möglich ist, hat er unverzüglich die Landespolizei zu verständigen.

Art. 50

Verkehrspolizei

1) Die Kontrolle des Verkehrs auf öffentlichen Strassen obliegt – vorbehalten der Befugnisse der Gemeindepolizei – der Landespolizei. Die Regierung kann im Zusammenhang mit der Zollkontrolle von Fahrzeugen und Ladungen durch Verordnung weitere Stellen mit Vollzugsaufgaben betrauen.

2) Die Landespolizei wirkt helfend und verkehrserziehend. Sie verhindert Widerhandlungen, verzeigt Fehlbare und erhebt Ordnungsbussen nach dem Ordnungsbussengesetz. Sie hält die Verkehrsteilnehmer zu korrektem Verhalten an und ist in diesem Zusammenhang ermächtigt, bei geringfügigen Widerhandlungen von der Strafverfolgung abzusehen. Sie nimmt weiters den Tatbestand auf bei Verkehrsunfällen, die nach Art. 47 zu melden sind.

3) Die Landespolizei führt regelmässig Verkehrskontrollen durch. Die Regierung regelt das Nähere mit Verordnung.

Art. 50a

Besondere Befugnisse der Landespolizei

1) Die Kontrolle von Ausweisen und Bewilligungen ist zulässig:

- a) jederzeit auf öffentlichen Strassen;
- b) ausserhalb öffentlicher Strassen, zur Abklärung von Widerhandlungen und Unfällen, die in einem örtlichen und zeitlichen Zusammenhang zur Kontrolle stehen.

2) Stellt die Landespolizei Fahrzeuge im Verkehr fest, die nicht zugelassen sind oder deren Zustand oder Ladung den Verkehr gefährden oder die vermeidbaren Lärm erzeugen, so verhindert sie die Weiterfahrt. Sie kann den Fahrzeugausweis abnehmen und nötigenfalls das Fahrzeug sicherstellen.

3) Befindet sich ein Fahrzeugführer in einem Zustand, der die sichere Führung ausschliesst, oder darf er aus einem andern gesetzlichen Grund nicht fahren, so verhindert die Landespolizei die Weiterfahrt und nimmt den Führerausweis ab.

4) Hat sich ein Motorfahrzeugführer durch grobe Verletzung wichtiger Verkehrsregeln als besonders gefährlich erwiesen oder hat er mutwillig vermeidbaren Lärm verursacht, so kann ihm die Landespolizei auf der Stelle den Führerausweis abnehmen.

5) Von der Landespolizei abgenommene Ausweise sind sofort der Regierung zu übermitteln; diese entscheidet unverzüglich über den Entzug. Bis zu ih-

rem Entscheid hat die polizeiliche Abnahme eines Ausweises die Wirkung des Entzuges.

6) Stellt die Landespolizei Fahrzeuge im Verkehr fest, die nicht den Bestimmungen über die Personenbeförderung oder die Zulassung als Strassentransportunternehmen entsprechen, so kann sie die Weiterfahrt verhindern, den Fahrzeugausweis abnehmen und nötigenfalls das Fahrzeug sicherstellen.

Art. 51 Abs. 1^{bis} und 2

1^{bis}) Fahrzeugführer nach Art. 29 Abs. 2^{bis} können auch ohne Anzeichen von Fahrunfähigkeit einem Atemalkoholtest unterzogen werden.

2) Eine Blutprobe ist anzuordnen, wenn Anzeichen von Fahrunfähigkeit oder der Missachtung des Verbots, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Art. 29 Abs. 2^{bis}), vorliegen.

Art. 86 Sachüberschrift und Abs. 2

Fahren in fahrunfähigem Zustand und Missachtung des Verbots, unter Alkoholeinfluss zu fahren

2) Wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten, bestraft wird, wer:

- a) das Verbot, unter Alkoholeinfluss zu fahren, missachtet;
- b) in fahrunfähigem Zustand ein motorloses Fahrzeug führt.

Art. 90 Sachüberschrift und Abs. 1

Fahren ohne Berechtigung

1) Wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten, bestraft wird, wer:

- a) ohne den erforderlichen Führerausweis ein Motorfahrzeug führt;
- b) die mit dem Ausweis im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen missachtet;
- c) ein Motorfahrzeug einem Führer überlässt, von dem er weiss oder bei pflichtgemässer Aufmerksamkeit wissen kann, dass er den erforderlichen Ausweis nicht hat;
- d) ohne Lernfahrausweis oder ohne die vorgeschriebene Begleitung Lernfahrten ausführt;
- e) bei einer Lernfahrt die Aufgabe des Begleiters übernimmt, ohne die Voraussetzungen zu erfüllen;
- f) ohne Fahrlehrerbewilligung gewerbsmässig Fahrunterricht erteilt.

Art. 91 Sachüberschrift und Abs. 1

Fahren ohne Fahrzeugausweis, Bewilligung oder Haftpflichtversicherung

1) Wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten, bestraft wird, wer:

- a) ohne den erforderlichen Fahrzeugausweis oder die Kontrollschilder ein Motorfahrzeug führt oder einen Anhänger mitführt;

- b) ohne Bewilligung Fahrten durchführt, die nach diesem Gesetz einer Bewilligung bedürfen;
- c) wer die mit dem Fahrzeugausweis oder der Bewilligung von Gesetzes wegen oder im Einzelfall verbundenen Beschränkungen oder Auflagen, namentlich über das zulässige Gesamtgewicht, missachtet.

Art. 92 Abs. 1 Einleitungssatz und Abs. 2

1) Sofern nicht ein mit einer höheren Strafe bedrohtes Vergehen oder Verbrechen des Strafgesetzbuches vorliegt wird wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 50 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten bestraft, wer:

2) Aufgehoben

Art. 93

Signale und Markierungen

1) Wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten, wird bestraft, wer:

- a) vorsätzlich ein Signal versetzt oder beschädigt und wer vorsätzlich ein Signal oder eine Markierung entfernt, unleserlich macht oder verändert;
- b) eine von ihm unabsichtlich verursachte Beschädigung eines Signals nicht der Landespolizei meldet;
- c) ohne behördliche Ermächtigung ein Signal oder eine Markierung anbringt.

2) Vorbehalten bleiben die Bestimmungen des Strafgesetzbuches.

Art. 94 Abs. 2 Bst. a

2) Wegen Übertretung mit einer Busse bis zu 20 000 Franken, im Nichteinbringlichkeitsfalle mit einer Freiheitsstrafe bis zu drei Monaten wird bestraft, wer:

- a) die besonderen Warnsignale der Feuerwehr, der Sanität, der Polizei, des Zolls oder der Bergpost nachahmt;

Art. 95 Abs. 1, 1^{bis} und 4:

1) Bestimmt es dieses Gesetz nicht ausdrücklich anders, so ist auch die fahrlässige Handlung strafbar.

1^{bis}) Ist das Verschulden gering und sind die Folgen einer Übertretung unbedeutend, so ist die Tat nicht strafbar. Unter denselben Voraussetzungen können die Landes- und Gemeindepolizei von der Verhängung einer Ordnungsbusse oder von der Erstattung einer Anzeige absehen; sie können den Täter in solchen Fällen in geeigneter Weise auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens aufmerksam machen.

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

Art. 97 Abs. 1^{bis}

1^{bis}) Die Regierung kann zur Umsetzung internationaler Verpflichtungen mit Verordnung im Ausland begangene Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit für Motorfahrzeugführer als Übertretung nach Abs. 1 für strafbar erklären.

Art. 99 Abs. 5, 7 und 10

Aufgehoben

Art. 99c Abs. 2 Bst. a

2) Das Register dient der Erfüllung folgender gesetzlicher Aufgaben:

a) Erteilung von Lernfahr- und Führerausweisen sowie Fahrlehrerbewilligungen;

Art. 99d Abs. 2 Bst. a

2) Das Register dient der Erfüllung folgender gesetzlicher Aufgaben:

a) Erteilung von Lernfahr- und Führerausweisen sowie Fahrlehrerbewilligungen;

Art. 99f

Völkerrechtliche Verträge

1) Die Regierung kann mit ausländischen Staaten Verträge abschliessen über den grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehr. Im Rahmen solcher Verträge kann sie:

a) auf den Umtausch des Führerausweises bei Wohnsitzwechsel über die Landesgrenzen verzichten;

- b) Bewilligungen vorsehen für Fahrten von liechtensteinischen und ausländischen Fahrzeugen, welche die in Art. 8 festgelegten Gewichte überschreiten; die Bewilligungen erteilt sie nur ausnahmsweise und soweit es die Interessen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes gestatten.

2) Die Regierung kann völkerrechtliche Verträge über den Bau und die Ausrüstung von Fahrzeugen, die Ausrüstung der Fahrzeugbenützer und die gegenseitige Anerkennung damit zusammenhängender Prüfungen abschliessen. Sie kann Änderungen technischer Regelungen zu solchen Verträgen übernehmen, wenn das liechtensteinische Recht nicht angepasst werden muss. Die Regierung kann auch Änderungen der Anlagen des Europäischen Übereinkommens vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse übernehmen.

3) Die Regierung kann mit ausländischen Staaten Verträge über den gegenseitigen Austausch von Fahrzeughalter-, Fahrberechtigungs- und Motorfahrzeugdaten sowie die Vollstreckung von Geldstrafen oder Bussen bei Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften abschliessen. Die Verträge können vorsehen, dass nicht vollstreckbare Geldstrafen oder Bussen in Freiheitsstrafen umgewandelt werden.

4) Die Regierung kann mit der Schweiz Vereinbarungen über die Beteiligung an der Führung und Nutzung von automatisierten schweizerischen Registern, welche mit jenen der Art. 99b bis 99d vergleichbar sind oder die Fahrzeugtypen und Fahrtschreiberkarten zum Gegenstand haben, unter Vorbehalt der Bestimmungen über den Datenschutz abschliessen.

II.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am ... in Kraft, andernfalls am Tag nach der Kundmachung.