

Frau Bundesrätin  
Doris Leuthard  
Vorsteherin EVD  
Bundeshaus Ost  
3003 Bern

Bern, 16. März 2007

## **Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse**

### **Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

---

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS (vormals Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS – Fédération routière suisse FRS) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs in der Schweiz. **strasseschweiz** umfasst rund 35 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen helvetischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Seine wichtigsten Trägerorganisationen sind: TCS (Touring Club Schweiz); auto-schweiz (Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure); AGVS, Autogewerbeverband der Schweiz; ACS (Automobil Club der Schweiz) und ASTAG (Schweizerischer Nutzfahrzeugverband).

Da die Teilrevision des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse (THG), insbesondere dessen Erweiterung durch das so genannte Cassis-de-Dijon-Prinzip, wesentliche Teile unserer Mitglieder unmittelbar betrifft, erlauben wir uns – obwohl nicht offiziell zur Mitwirkung eingeladen –, im Rahmen der entsprechenden Vernehmlassung Stellung zu nehmen, und äussern uns zum vorliegenden Entwurf wie folgt:

**strasseschweiz kann den vorliegenden THG-Entwurf grundsätzlich befürworten und begrüsst es, dass ein zusätzliches Instrument zum Abbau technischer Handelshemmnisse – das „Cassis-de-Dijon-Prinzip“ – im THG verankert werden soll.**

Das schweizerische Produktrecht kennt diverse Abweichungen vom in der Europäischen Union (EU) geltenden Recht. Diese Abweichungen führen zu technischen Handelshemmnissen. Der Verband **strasseschweiz** nimmt daher in Abstimmung mit den Eingaben seiner Mitgliedsorganisationen insbesondere zum – den Vernehmlassungsunterlagen beiliegenden – Bericht „Überprüfung der Abweichungen im schweizerischen Produktrecht vom in der EG geltenden Recht“ Stellung.

In besagtem Bericht sind nur jene Abweichungen aufgeführt, die auf strengere schweizerische Vorschriften zurückzuführen sind. Zudem wurden nur jene technischen Vorschriften überprüft, die das Anbieten, das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme betreffen. **strasseschweiz** konzentriert sich dabei auf jene Abweichungen, die im Zusammenhang mit dem privaten Strassenverkehr stehen und die gemäss den Anträgen der einschlägigen Bundesämter beibehalten werden sollen.

Namentlich sind dies:

- Geräuschbeschränkungen von Arbeitsmotorwagen: Die Schweiz verfügt über strenge Lärmvorschriften, die EU kennt diesbezüglich keine Verordnungen/Richtlinien.
- Zulassung für Messgeräte für Dieselrauch und für Abgasprüfgeräte für Feuerungsanlagen: Die in Art. 8 der Verordnung über Abgasmessgeräte aufgeführten Messgeräte für Dieselrauch sind in der einschlägigen EG-Richtlinie nicht geregelt.
- Striktere Abgas-, Lärm- und Sicherheitsvorschriften für Motorfahräder und bestimmte motorisierte Invalidenfahrstühle.
- Energieetikette für Personenwagen: Die EG-Richtlinien betreffen nur den Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die Schweiz schreibt zusätzlich die Angabe der Energieeffizienzkategorien vor.

Eine der Trägerorganisationen von **strasseschweiz**, der Touring Club Schweiz (TCS), verlangt, dass nur noch die Bestimmung punkto Energieetikette beibehalten werden soll. Die anderen hiervor erwähnten Abweichungen seien demnach fallen zu lassen. Dieser Auffassung ist auch eine andere Trägerorganisation von **strasseschweiz**: auto-schweiz plädiert ebenfalls für die Beibehaltung der Energieetikette. Der einzige Grund, diese Vorschrift aufzuheben, ist laut auto-schweiz die allfällige Einführung einer gleichwertigen Regelung in der EU.

Im Gegensatz zum TCS ist auto-schweiz dafür, an den Geräuschbeschränkungen von Arbeitsmotorwagen festzuhalten. Diese Fahrzeuge basierten oft auf Fahrzeugen der Klasse N (Liefer- oder Lastwagen), deren Geräuschvorschriften mit der EU harmonisiert seien. Die Grenzwerte für Arbeitsmotorwagen sollten deshalb – insbesondere bei allfälligen künftigen Verschärfungen – so festgelegt werden, dass sie nicht über die EU-Vorschriften betreffend die Basisfahrzeuge der Klasse N hinausgehen würden.

Unser Mitglied motosuisse befürwortet wie der TCS insbesondere die Aufhebung der strikteren Abgas-, Lärm- und Sicherheitsvorschriften für Motorfahräder. Bereits heute seien nämlich die meisten Normen im Bereich der motorisierten Zweiräder den EG-Normen nachgebildet. Das „Cassis-de-Dijon-Prinzip“ sollte nun auch dort, wo die Schweiz gegenwärtig sozusagen noch ein Sonderzüglein fahre, Geltung erlangen. Damit könnte eine Vereinheitlichung der Normen erreicht und das Preisniveau gesenkt werden.

Gemäss motosuisse ist es eine Tatsache, dass die Schweiz mit den so genannten Motorfahrädern (Mofas) nach wie vor eine Produktkategorie kennt, die es in den EU-Mitgliedstaaten nicht gibt und die deshalb zu hohen Preisen eigens für die Schweiz hergestellt werden muss.

Es könne und dürfe nicht länger der Fall sein, dass die Schweiz in Bezug auf diese Produkte einen Sonderstatus einnehme. Vielmehr müsse so rasch als möglich die Gesetzgebung angepasst werden, damit Klein- und Kleinstmotorräder bzw. -roller in der Schweiz zugelassen werden könnten, sofern sie nach den Regeln der EU-Gesetzgebung zulässig sind.

Die vom Bundesamt für Strassen (Astra) vorgebrachten Lärm-, Abgas- und Sicherheitsargumente sind laut motosuisse nicht zutreffend. Es sei nicht einzusehen, weshalb motorisierte Zweiräder, deren Gebrauch in den EU-Ländern als unbedenklich angesehen wird, in der Schweiz zu Immissions- und Umweltproblemen sowie zu Sicherheitsbedenken Anlass geben sollten.

Es sei insbesondere nicht ersichtlich,

- weshalb Motorfahrrädern in der Schweiz eine Leistungsbeschränkung auferlegt wird (1,0 kW gemäss Art. 176 Abs. 1 VTS).
- weshalb spezielle Abgas- und Lärmvorschriften gelten: Die EU-Normen sind diesbezüglich ausreichend.
- weshalb Pedale erforderlich sein sollen (Art. 177 Abs. 1 VTS): Pedale ergeben an Mofas keinen Sinn und können sogar ein Unfallrisiko darstellen.
- weshalb der Durchmesser des vom Motor angetriebenen bereiften Rades mindestens 0,5 Meter betragen muss (Art. 177 Abs. 5 VTS).

In diesem Zusammenhang weist **strasseschweiz** zum wiederholten Mal darauf hin, dass unser Verband mit der geltenden Regelung betreffend die Altersvorschriften jugendlicher Führer von Motorrädern und Rollern nicht einverstanden ist. Um eine Angleichung an den EU-Standard zu erreichen, sollten für jugendliche Lenker (unter 18 Jahren) folgende motorisierte Zweiräder zugelassen werden:

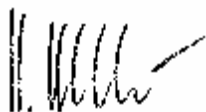
- Motorfahrräder mit technischer Angleichung an den EU-Standard (ab 14 Jahre);
- Kleinmotorräder und -roller mit einem Hubraum von 50 Kubikzentimetern (ccm) und einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h (ab 14 Jahre);
- Motorräder und Roller mit 125 ccm und einer Höchstleistung von 11 kW (ab 16 Jahre).

Da der Bundesrat Ausnahmen von den EG-Vorschriften in Zukunft nur noch äusserst restriktiv bewilligen will, sind die heutigen Abweichungen im Motorrad-, Roller- und Motorfahrrad-Bereich aufzuheben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz** – Verband des Strassenverkehrs FRS

Der Generalsekretär



Hans Koller