

Herrn Bundesrat
Moritz Leuenberger
Vorsteher UVEK
Bundeshaus Nord
3003 **Bern**

Bern, den 1. September 2000

C:\Eigene Dateien\Politik\Vernehmlassungen\2000\VOLandverkehr_Vnl.doc\pk

Verordnungen und Verordnungsänderungen für die Umsetzung des Landverkehrsabkommens der Schweiz mit der Europäischen Gemeinschaft

Vernehmlassungsantwort des Schweizerischen Strassenverkehrsverbandes FRS

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend der Verordnungen und der Verordnungsänderungen für die Umsetzung des Landverkehrsabkommens der Schweiz mit der Europäischen Gemeinschaft Stellung nehmen zu können, und äussern uns zu den vorliegenden Entwürfen der Ausführungserlasse wie folgt:

I. Verordnung über die Kontingente für 40-Tonnen-, Leer- und Leichtfahrzeugen (Kontingentsverordnung)

1. Grundsatzbemerkungen

Unseres Erachtens gilt es, folgende Grundsätze zu beachten:

- Freie Wahl des Verkehrsträgers
- Absolut diskriminierungsfreie Umsetzung
- Verzicht auf die Einführung einseitiger mengenmässiger Beschränkungen
- Befolgung des Prinzips der Reziprozität
- Implementierung einer grösstmöglichen Transparenz

Nebst der Einhaltung oben genannter Grundsätze gilt es in erster Linie, die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer (Transport-)Wirtschaft bzw. Transportunternehmen zu gewährleisten. Dies bedeutet auch, dass der Vollzug der Verordnung so einfach und so praxisorientiert als möglich

über die Bühne gehen muss. Eine allfällige Aufblähung des Verwaltungsapparats ist unter allen Umständen zu vermeiden.

Dem Vernehmen nach sind Experten von SBB, Hupac, Cargo Forum Schweiz (CFS), Astag und BAV einhellig zum Schluss gekommen, dass eine Änderung des Modalsplits zugunsten der Bahn mittels einer Bahnbindung der 40-Tonnen-Bewilligungen nicht erreicht werden kann. Wir teilen diese Auffassung. Vielmehr würde eine solche Bahnbindung eine massive Wettbewerbsverzerrung im Transportmarkt sowie eine Ungleichbehandlung der verschiedenen Regionen der Schweiz nach sich ziehen. Dies aufgrund der unterschiedlichen Erschlossenheit beim kombinierten Verkehr. Ebenfalls käme es durch eine Bahnbindung zu einer Ungleichbehandlung der Schweizer Camionneure mit jenen in den 15 EU-Mitgliedstaaten.

Fazit: Die Kontingentsverordnung muss so liberal als möglich umgesetzt werden. Deshalb sind überall die liberalsten Varianten zu bevorzugen.

2. Fragebogen

2.1 Definition Binnentransport

- a) **Variante 4** ist die einzig faire, ausgewogene, praxisorientierte und kontrollierbare Lösung im Hinblick auf den Binnentransport. Nur mit dieser Variante ist gewährleistet, dass der Binnentransport – auf den die Schweizer Wirtschaft notabene angewiesen ist – gegenüber dem grenzüberschreitenden, alpenquerenden Transitverkehr nicht schlechter gestellt wird. Letzter soll bekanntlich gemäss Verkehrsverlagerungsgesetz (VVG) in grossem Umfang von der Strasse auf die Schiene verlagert werden. Es ist nach Ansicht des Strassenverkehrsverbands FRS nicht nachvollziehbar, ja sogar paradox, dass der Entwurf einer Kontingentsverordnung Varianten vorsieht, aufgrund welcher der Binnentransport gegenüber oben erwähntem Transitverkehr schlechter gestellt wird.
- b) Unbeschränkte Anzahl Fahrten.
- c) Nein. Dies ist keinesfalls erwünscht.

2.2 Bindung an die Bahnbenutzung

- a) **Variante B3** (keine Bindung an das Bahnangebot) ist zu favorisieren. In Artikel 5 VVG ist zwar mit einer „Kann“-Formulierung die Verknüpfung der 40-Tonnen-Bewilligungen an Bahntransporte stipuliert. Jedoch wird nun im erläuternden Bericht zur vorliegenden Kontingentsverordnung festgehalten, dass Berechnungen des Bundes und der Bahnen betreffend Verkehrsverlagerung darauf hindeuten würden, dass die Wirkung der Bahnbindung der 40-Tonnen-Bewilligungen auf den Modalsplit weniger gross sein dürfte, als dies seinerzeit in einer ersten Einschätzung vom Parlament angenommen worden sei. Verkehrsexperten von Seiten der Verladerschaft sowie des Schienen- und Strassengüterverkehrs sind gleicher Meinung: Durch eine Bahnbindung werden weder im unbegleiteten kombinierten Verkehr (UVK) noch im begleiteten kombinierten Verkehr (BVK) vermehrt Güter von der Strasse auf die Schiene umgelagert. In bezug auf den Wagenladungsverkehr besteht sogar die Gefahr, dass eine Bahnbindung kontraproduktiv wirken könnte und Anreize geschaffen würden, vermehrt Güter auf der Strasse zu transportieren. Kommt hinzu, dass die EU keine Bahnbindung für die 40-Tonnen-Kontingente kennt. Somit würden die Schweizer Transporteure einmal mehr ungleich behandelt und die Schweizer Wirtschaft benachteiligt. Gegen die Bahnbindung spricht ausserdem der absehbare komplizierte und aufwändige Voll-

zug sowie die Tatsache, dass es bei den Möglichkeiten zur Bahnbenützung grosse regionale Unterschiede gibt. Transportunternehmer aus Regionen ohne Anschluss an den kombinierten Verkehr (Westschweiz, Bergregionen) wären diskriminiert.

- b) Nein.
- c) Gemäss VVG ist sowohl der Handel mit als auch die unentgeltliche Weitergabe von Kontingenten untersagt.
- d) Nein.

2.3 Abgaben

- a) Ja.
- b) Pauschal.

2.4 Sonstiges

Art. 3 Abs. 2

Dass das Kontingent der Leer- und Leichtfahrten für Schweizer Transportunternehmer nur 22'000 Bewilligungen (entspricht zehn Prozent des EU-Kontingents) umfassen soll, ist u.E. ungerecht, willkürlich und verletzt den Grundsatz der Gleichbehandlung sowie der diskriminierungsfreien Umsetzung. Dadurch werden Schweizer Camionneure Marktanteile verlieren, die sie nach 2004 schwerlich zurückgewinnen können.

Antrag: Das Kontingent der Leer- und Leichtfahrten für Schweizer Transportunternehmen beträgt von 2001 bis 2004 analog des der EU gewährten Kontingents 220'000 Bewilligungen pro Jahr.

Es wäre zudem interessant zu wissen, welche Güter im Rahmen von Leer- und Leichtfahrten transportiert werden dürfen oder ob allenfalls die Art des Gutes gar keine Rolle spielt. Kann z.B. ein 28-Tonnen-Fahrzeug, das mit Autos beladen ist, auch zum stark ermässigten Tarif der Leer- und Leichtfahrten die Schweiz transitieren?

Art. 7 Abs. 5 bzw. Art. 8 Abs. 7

Streichen, da obsolet. Gemäss Abs. 3 bzw. Abs. 5 muss der Transport binnen zweier Monate seit der Ausstellung der Bewilligung begonnen haben. Diese Bestimmung genügt.

Art. 9 Abs. 1

Welches sind die Verteilungskriterien auf der die Tabelle im Anhang 1 fusst? Müsste der Verteilschlüssel nicht auf der Anzahl schwerer Motorfahrzeuge für den Gütertransport basieren, die zur Zeit auf 28 Tonnen Gesamtgewicht immatrikuliert sind?

Art. 10 Abs. 3

Streichen.

Art. 16 Abs. 3

Das Rückerstattungsverfahren bringt einen beträchtlichen administrativen (Zeit-)Aufwand für den Transportunternehmer, aber auch für die Verwaltung mit sich. Diesbezüglich ist der ausländische Camionneur, in dessen Fahrzeug kein Erfassungsgerät eingebaut ist, besser gestellt. Der

FRS stellt sich zudem die Frage, wie das Rückerstattungsverfahren bei einem ausländischen Fahrzeug **mit** eingebautem Erfassungsgerät über die Bühne geht.

Art. 18

Es wäre äusserst wünschenswert, dass die Kantone einheitliche Ausführungsbestimmungen erlassen und die kantonalen Bewilligungen einheitlichen Kriterien unterstellt würden. Hier den Föderalismus auszuleben, wäre u.E. völlig fehl am Platz.

Art. 21

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit werden frühestens im Frühling 2001 alle EU-Mitgliedstaaten die bilateralen Verträge ratifiziert haben. Es macht u.E. keinen Sinn, die Kontingentsverordnung bereits vor der endgültigen Ratifizierung per 1. Januar 2001 in Kraft setzen zu wollen.

II. Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmung im Personen- und Güterverkehr (STUV)

1. Grundsatzbemerkungen

Im erläuternden Bericht über die STUV steht: „Die Einzelheiten werden mit den interessierten Verbänden in einem noch zu erarbeitenden Prüfungsreglement aufgeführt.“ Der Inhalt dieses Reglements hängt nun sehr stark von eben dieser STUV ab, deren definitive Fassung jedoch nicht vor Ende Oktober 2000 erwartet werden kann. Somit wird die Zeit zum Erstellen eines Prüfungsreglements, das die Details festlegt, sehr knapp. Zum jetzigen Zeitpunkt bestehen nämlich weder das Prüfungsreglement und die -aufgaben noch die entsprechenden Schulungen. Die verbleibenden etwa drei Monate nach Inkrafttreten der STUV reichen nicht aus, um das geforderte Prüfungsreglement in seriöser Manier zu erstellen. Eine angemessene Übergangslösung ist u.E. unumgänglich. **Der FRS verlangt deshalb, dass das Bundesamt für Verkehr während einer Übergangszeit von zwei Jahren provisorische Zulassungsbewilligungen ausstellt. Dabei hat der Bewerber zur Erlangung einer Bewilligung den Nachweis der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie der fachlichen Eignung nicht zu erbringen. Diese provisorische Zulassungsbewilligung muss per 1. Januar 2001 grenzüberschreitende Transporte ermöglichen.**

2. Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 3 Abs. 1

Bemerkung: Die Schweizer Transportbranche besteht weitgehend aus Kleinbetrieben oder Vertragsfahrern mit ein bis fünf Fahrzeugen. Von diesen sind viele nicht verpflichtet, eine Jahresrechnung zu führen. Ein Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit bedeutet für die Transportbranche daher eine tiefgreifende Änderung. Umfassende Informationen und entsprechende Schulungen sind unabdingbar und werden viel Zeit beanspruchen. Ausserdem wird besagter Nachweis vielen Unternehmungen grosse Umtriebe und Kosten verursachen.

Art. 3 Abs. 3

Streichen. In der entsprechenden EU-Richtlinie wird zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit kein Revisorenbericht verlangt. Die STUV geht diesbezüglich also weiter als die EU-Regelung. Gemäss Obligationenrecht sind Einzelfirmen nicht verpflichtet, die Jahresrechnung durch einen Revisor prüfen zu lassen. Ausserdem würde dieser geforderte Revisorenbericht unnötige Mehrkosten mit sich bringen.

Art. 4 Abs. 1

Der FRS beantragt, dass alle Fachausweise oder Diplome, die den Erfordernissen des Prüfungsreglements genügen, als fachliche Eignung anerkannt werden. Falls nicht alle Erfordernisse durch das Diplom bzw. den Fachausweis abgedeckt sind, muss eine modulare Prüfung möglich sein.

Der FRS beantragt zudem, dass Personen, die fünf Jahre Berufserfahrung in leitender Stellung bei einer Strassentransportunternehmung nachweisen können, von der fachlichen Prüfung befreit sind.

Art. 6

Der FRS beantragt eine angemessene Übergangslösung, wie er sie bereits hievorerläutert hat.

Art. 8

Bemerkung: Die Gebühren, insbesondere Fr. 800.– für die Erteilung der Zulassungsbewilligung und Fr. 500.– für die Änderung oder Erneuerung der Zulassungsbewilligungen, sind unverhältnismässig hoch.

III. Verordnung über Gefahrgutbeauftragte für die Beförderung gefährlicher Güter auf Strasse, Schiene und Gewässern (Gefahrgutbeauftragtenverordnung)

Der FRS stimmt der vorgeschlagenen neuen Gefahrgutbeauftragtenverordnung grundsätzlich zu. Er fordert aber, dass die folgenden Bemerkungen berücksichtigt werden.

Bemerkungen zu einzelnen ArtikelnArt. 7 Abs. 1

Streichen. Der obligatorische Besuch einer Schulung darf nicht in der Gefahrgutbeauftragtenverordnung verankert werden. U.E. muss jeder Kandidat selber entscheiden dürfen, welche Vorbereitung er oder sie zum Bestehen der Prüfung benötigt. Bei der Berufsprüfung zum Strassentransport-Disponenten beispielsweise wird der Besuch eines Vorbereitungskurses auch nicht zwingend vorgeschrieben.

Art. 11 Abs. 3

Der FRS beantragt, dass der Schulungsnachweis um fünf Jahre verlängert werden kann, sofern der Inhaber oder die Inhaberin im letzten Jahr vor Ablauf entweder an einer Fortbildungsschulung teilgenommen und eine Prüfung oder lediglich eine Prüfung bestanden hat.

IV. Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse (SDR)

Der FRS stimmt der SDR grundsätzlich zu. Er verweist jedoch auf seine hienach gemachten Bemerkungen.

Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 34

Bemerkung: Der FRS hat gegen vernünftige Verkehrskontrollen, die der Verkehrssicherheit sowie der Sicherheit von Mensch und Umwelt dienen, prinzipiell zwar nichts einzuwenden. Das Strassentransportgewerbe darf aber nicht mittels schikanöser und unverhältnismässiger Kontrollen in seiner Arbeit, die ja nicht zuletzt im Dienst der Bevölkerung und Wirtschaft steht, behindert werden. Die Gefahr ist gross, dass unterschiedliche Organisationen die Bestimmungen von Art. 34 als gesetzliche Grundlage für unrealistische Forderungen in bezug auf Gefahrguttransporte auf der Strasse benutzen werden. Zusätzliche Kosten und Erschwernisse werden die Folgen für das auf der Strasse transportierende Gewerbe sein.

V. Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV)

Der FRS stimmt der VZV vorbehaltlos zu.

VI. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Der FRS stimmt der VTS grundsätzlich zu. Er verweist jedoch auf seine hienach angeführten Bemerkungen.

Bemerkungen zu einzelnen Artikeln

Art. 33 Abs. 3 Bst. a Ziff. 4 und 5

Bemerkung: Es ist anzunehmen, dass die Schweizer Prüfstellen die hohen Anforderungen, wie sie mit den heutigen Prüfintervallen üblich sind, beibehalten. Voraussichtlich müssen deshalb Schweizer Transportunternehmen im Vergleich zu jenen in EU-Mitgliedstaaten mit einem härteren Vollzug rechnen. Tatsache ist nämlich, dass in vielen EU-Ländern die periodisch durchgeführten Fahrzeugprüfungen sehr moderat, wenn nicht gar oberflächlich vonstatten gehen. Im weiteren wird die Umstellung auf jährliche Prüfungsintervalle bei den inländischen Transportunternehmen grosse Umtriebe und Kosten verursachen. Denn: Um dem schweizerischen Prüfungsstandard zu genügen, muss ohne jeglichen Reparaturbedarf mit einem Fahrzeugausfall von mindestens zwei Tagen pro Jahr gerechnet werden.

VII. Verkehrsregelverordnung (VRV)

Der FRS stimmt der VRV vorbehaltlos zu.

VII. Schlussbemerkungen

Für den Schweizerischen Strassenverkehrsverband FRS macht es keinen Sinn, die vorliegenden Verordnungen und Verordnungsänderungen in Kraft zu setzen, solange die bilateralen Verträge nicht von allen EU-Mitgliedstaaten ratifiziert worden sind. Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit wird der dafür ursprünglich vorgesehene Termin (1. Januar 2001) nicht eingehalten werden können. Der FRS würde es als ein erneutes Zeichen helvetischen Übereifers und vorausseilenden Gehorsams interpretieren, wenn die Ausführungserlasse zum Landverkehrsabkommen trotzdem bereits vor der endgültigen Ratifikation der bilateralen Verträge in Kraft treten würden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller