

Herrn  
Werner Jeger  
Vizedirektor  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 Bern

Bern, 10. Dezember 2007

## **Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrs- kontrollverordnung**

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

---

Sehr geehrter Herr Vizedirektor  
Sehr geehrte Damen und Herren

**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 Strassenbenutzer- 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 der Verband **strasseschweiz** bzw. ein Teil seiner Mitglieder von der neuen Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA) direkt betroffen ist, danken wir Ihnen für die Einladung, im Rahmen der entsprechenden Anhörung Stellung nehmen zu können, und äussern uns zum vorliegenden Dokument wie folgt:

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS kann sich grundsätzlich mit der neuen VSKV-ASTRA einverstanden erklären.** Unsere Stellungnahme stützt sich dabei auf die im Rahmen einer Umfrage bei uns eingegangenen Eingaben unserer direkt betroffenen

Mitglieder, insbesondere unsere Trägerorganisationen Touring Club Schweiz (TCS) sowie Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (Astag), ab. Wir bitten Sie, unsere Detailbemerkungen bzw. Änderungs- und Ergänzungsanträge dem nachfolgenden, von Ihnen vorgegebenen Fragebogen zu entnehmen.

## Fragebogen

1. **Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den allgemeinen Bestimmungen in Kapitel 1 VSKV-ASTRA (Art. 1-6)**

Zu Artikel:	Bemerkungen:
Art. 6	Dem Datenschutzgesetz und dessen Verordnungen ist bei der digitalen Übertragung von Mess- und Bilddaten Nachachtung zu verschaffen. Wir verweisen diesbezüglich auf die vom TCS vorgeschlagene Neuformulierung von Art. 6.

- 2.1 **Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den Ausführungsbestimmungen betreffend die Geschwindigkeitskontrolle und Rotlichtüberwachung in Kapitel 1 VSKV-ASTRA (Art. 7-11 und Anhang 1; gestützt auf Art. 9 Abs. 1 Bst. a und Abs. 2 SKV)**

Zu Artikel:	Bemerkungen:
Art. 7 Bst. d	<p><b>Art. 7 Bst. d sowie die entsprechenden Weisungen (Beilage 2, Ziff. 17-19) sind ersatzlos zu streichen.</b></p> <p><b>strasseschweiz</b> spricht sich grundsätzlich gegen Abschnittsgeschwindigkeitskontrollen (AGK) aus. Wir verweisen diesbezüglich auf die Begründung des TCS:</p> <p><i>A la suite du Prof Hans Giger («Rechtliche Situation bezüglich GPS-Systemen mit Standortangaben über Radaranlagen», SJZ 103 (2007) p. 165ss, en particulier p. 167), il convient de rappeler que le législateur n'a en aucune manière voulu un contrôle global, généralisé et permanent du respect des limitations de vitesse par les usagers. Or les CVT, a fortiori s'ils sont autorisés en série, vont clairement dans ce sens: un contrôle potentiellement permanent et général du comportement routier. Il s'agit d'une atteinte à la liberté individuelle et à la sphère privée, avec les problèmes de protection des données que cela peut engendrer.</i></p> <p><i>Les contrôles routiers en général, et de vitesse notamment, doivent rester ponctuels, et ciblés sur les comportements qui compromettent la sécurité et sur les endroits dangereux (cf. art. 5 al. 1 OCCR). Il convient d'éviter les contrôles systématiques d'infractions de moindre importance (notamment faibles excès de vitesse, en particulier sur des voies rapides), dont l'effet est certes remarquable pour les caisses de l'Etat, mais est marginal en terme de sécurité routière. L'introduction des CVT va à l'encontre de ces principes.</i></p> <p><i>La proposition prévoit que ces contrôles peuvent être faits au moyen d'installations provisoires ou permanentes. En pratique, les autorités risquent fort d'opter pour des installations permanentes (à l'instar des radars disposés à intervalles réguliers sur le tronçon Lausanne–Genève). Une fois les emplacements des tronçons contrôlés connus, le risque est qu'un automobiliste qui a roulé un peu trop vite en début de tronçon, sans mettre en danger la circulation routière (ou qui, distrait, croit avoir roulé trop vite), compense (peut-être excessivement) en réduisant sa vitesse sur la fin du tronçon, ce qui est de nature à perturber la fluidité du trafic.</i></p> <p><i>Par ailleurs, un tel système sanctionnera sur tout le trajet contrôlé un automobiliste qui par exemple accélérera brièvement au-delà de la limite pour effectuer un dépassement,</i></p>

Art. 8 Abs. 1	<p><i>avant de reprendre une vitesse proche de la limitation. Un tel comportement n'est pas nécessairement dangereux en terme de sécurité routière, mais permet sur des routes ordinaires (trafic bidirectionnel) de limiter la durée du trajet parcouru sur la moitié gauche de la chaussée, et sur autoroute de ne pas gêner les usagers qui roulent à une vitesse plus élevée sur la voie de dépassement.</i></p> <p><b>strasseschweiz</b> beantragt, Art. 8 Abs. 1 wie folgt zu ergänzen: «Dagegen ist es unzulässig, voraussetzungslos anhand der Fahrtschreiberaufzeichnungen nachträglich die in einem beliebigen Zeitpunkt gefahrene Geschwindigkeit zu kontrollieren.»</p> <p>Wir verweisen auf die Begründung der Astag:</p> <p><i>Sowohl in der aktuellen Weisung (Technische Weisung über Geschwindigkeitskontrollen im Strassenverkehr) als auch im Weisungsentwurf über die polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr ist dieser Satz enthalten. Dieser wichtige und für uns zentrale Satz ist auch in die VSKV-ASTRA aufzunehmen.</i></p>
Art. 8 Abs. 2	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, Art. 8 Abs. 2 wie folgt zu ergänzen: «Die Geschwindigkeitsübertretung wird als massiv qualifiziert, wenn das Resultat der Nachfahrmessungen vor der Korrektur durch das METAS mehr als 35 km/h (innerorts), mehr als 40 km/h (ausserorts und auf Schnellstrassen) sowie mehr als 45 km/h auf Autobahnen beträgt.»</p> <p>Wir verweisen auf die Begründung des TCS:</p> <p><i>D'une part, la notion de dépassement de vitesse «massif» ne correspond à aucune catégorie légale et doit donc être précisée, pour éviter des interprétations divergentes. Les chiffres repris correspondent aux seuils au-delà desquels l'excès de vitesse est considéré comme grave au niveau pénal et administratif, additionnés de 10 km/h (estimation de la correction, cf. art. 9 OOCRR).</i></p> <p><i>D'autre part, les contrôles par véhicules suiveurs sans système calibré nécessitent une correction de mesure «au cas par cas» de l'Office fédéral de métrologie (METAS), cf. art. 9 al. 1 lit. e OOCRR. Cette procédure est donc coûteuse, que ce soit en temps ou en argent. Un certain temps s'écoulera inévitablement jusqu'à ce que l'on puisse indiquer à l'automobiliste l'ampleur du dépassement de vitesse, ce qui n'est pas satisfaisant. Finalement, on ne peut pas exclure que METAS considère que la mesure n'est pas suffisamment fiable, et donc inutilisable. Dans ces circonstances, ce type de contrôle doit rester exceptionnel et doit être limité aux violations crasses de la vitesse autorisée.</i></p>
Art. 9 Abs. 1 Bst. b	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, dass bei Lasermessgeräten bei einem Messwert bis 100 km/h ein Wert von 5 km/h statt 3 km/h abzuziehen ist. Wir unterstützen diesbezüglich die im Nationalrat hängige Motion Mörgeli (06.3193).</p>
Art. 9 Abs. 1 Bst. d Ziff. 1-3	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, bei mobilen Messungen (Moving Geschwindigkeitsmessungen) die aktuellen Messkorrekturwerte, namentlich 7, 8 und 9 km/h (Ziff. 6 der geltenden Weisungen) statt der vorgeschlagenen 6,7 und 8 km/h abzuziehen.</p>
Anhang 1	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, dass im Anhang 1 zu Art. 9 Abs. 1 Bst. d die in der geltenden Weisung (Ziff 7.3) angeführten Messkorrekturwerte bei Nachfahrkontrollen übernommen werden. Diese sollen neu ohne jegliche Begründung herabgesetzt werden.</p>

## 2.2 Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:

- den „Weisungen über polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen und Rotlichtüberwachung im Strassenverkehr“ (vgl. Beilage 2; die Weisungen enthalten weitere Details im Zusammenhang mit Kapitel 2 VSKV-ASTRA)

Zu Ziffer:	Bemerkungen:
Ziff. 5	<p><b>strasseschweiz</b> schlägt – mit Verweis auf die Eingabe des TCS – vor, Ziff. 5 wie folgt zu ändern (zwei Abschnitte ersetzen den vorgeschlagenen Text):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>S'il est dérogé au principe qui consiste à renseigner sur-le-champ le conducteur du véhicule sur les faits reprochés et l'infraction commise, le détenteur sera informé en règle générale dans les 10 jours qui suivent le jour de l'infraction (date du timbre postal faisant foi). L'information porte sur les faits reprochés, le lieu, la date et l'heure de l'infraction.</i></li> <li><i>Dans tous les cas, l'information devra être parvenue au détenteur dans les 30 jours qui suivent le jour de l'infraction. A défaut, l'excès de vitesse ne peut plus être sanctionné et les documents et données (procès-verbal, documentation photographique, vidéo, mesures, etc.) doivent être détruits.</i></li> </ol> <p>Punkto Begründung wird ebenfalls auf den TCS verwiesen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>Ce n'est pas nécessairement le détenteur qui sera renseigné sur-le-champ, mais le conducteur. Par contre, c'est le détenteur qui sera informé ultérieurement.</i></li> <li><i>Si le délai pour informer le détenteur est trop long, le résultat n'est pas satisfaisant:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- le détenteur risque de ne pas se souvenir si c'est bien lui qui était au volant du véhicule, ou dans la négative, qui a conduit son véhicule à la date de l'infraction;</i></li> <li><i>- le rôle préventif et éducatif de l'amende diminue au profit de son caractère fiscal.</i></li> </ul> </li> </ol>
Ziff. 7.1 zweiter Abschnitt	<p>Beim gleichzeitigen Einsatz mehrerer Radargeräte auf derselben Strasse oder in unmittelbarer Nähe, sieht die vorgeschlagene Regelung – im Gegensatz zu Ziff. 4.1.2 der geltenden Weisung – keine Mindestabstände mehr vor. Wir verweisen deshalb auf die Forderung und die Begründung des TCS:</p> <p><i>Il convient donc:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>- soit de réintroduire les distances mentionnées à l'actuel chiffre 4.1.2;</i></li> <li><i>- soit de rajouter à la fin du second paragraphe «conformément aux instructions du fabricant», pour autant que de telles instructions existent.</i></li> </ul> <p><i>La formulation du second paragraphe laisse trop de marge d'appréciation à l'autorité de contrôle. Le risque est que le contrôle soit faussé si plusieurs radars sont utilisés simultanément au même endroit. Et donc que les automobilistes soient punis à tort, ou que qu'ils ne soient pas contrôlés malgré une vitesse excessive.</i></p>
Ziff. 7.2 (I)	<p><b>strasseschweiz</b> schlägt – mit Verweis auf die Eingabe des TCS – vor, folgende Ergänzung vorzunehmen:</p> <p><i>Les pistolets radars sans angle de mesure spécifique fonctionnant sur le mode Doppler ne doivent pas être utilisés pour des contrôles effectués de face.</i></p> <p><i>Les mesures effectués avec des pistolets radars sont moins précises que les mesures effectuées à l'aide d'un radar avec angle de mesure spécifique. De plus, l'effet Doppler en cas de contrôle effectué de face est toujours en défaveur de l'automobiliste. C'est probablement pour cette raison que l'actuelle instruction ne mentionne même pas cette possibilité.</i></p>
Ziff. 7.2 (II)	<p>Die vorgeschlagene Weisung sieht vor, dass «eine Korrektur des Messwerts nicht zulässig ist». <b>strasseschweiz</b> beantragt, diese Bestimmung ersatzlos zu streichen.</p>

	<p>Wir verweisen dabei auf die Begründung des TCS:</p> <p><i>L'on présume que l'on veut exclure toute correction de mesure au sens de l'art. 9 OOCRR (si tel n'est pas la cas, la formulation n'est pas claire). Or, il ressort de la formulation du chiffre 7.2 lui-même que, a contrario, si le pistolet est orienté exactement dans la direction du véhicule contrôlé, le résultat n'est pas à l'avantage du conducteur concerné. On ne voit dès lors pas en quoi les mesures issues d'un tel contrôle ne devraient pas bénéficier des corrections prévues à l'art. 9 OOCRR.</i></p> <p><i>Si l'on veut exclure des corrections de la mesure qui seraient apportées par les responsables du contrôle (donc en plus des corrections de l'art. 9 OOCRR), il conviendrait de préciser: «Seules les corrections prévues à l'art. 9 OOCRR sont admises.»</i></p>
Ziff. 8.2	Die Bestimmung «eine Korrektur des Messwerts ist nicht zulässig» ist zu streichen oder zu präzisieren (vgl. Begründung zu Ziff 7.2 (II) hiervor).
Ziff. 11	<p>Mit Verweis auf die Stellungnahme des TCS beantragt <b>strasseschweiz</b>, folgende Ergänzung vorzunehmen (entweder generell am Anfang von Ziff. 11 oder einzeln bei den Ziff. 11.4.1.1, 11.4.2.1, 11.5.1.1, 11.5.2.1 und 11.5.3.1):</p> <p><i>En cas de contrôle au moyen d'un véhicule-suiveur, la distance entre ce véhicule et le véhicule contrôlé ne doit à aucun moment être inférieure à 2 secondes.</i></p> <p>Für die Begründung verweisen wir ebenfalls auf den TCS:</p> <p><i>La règle des «2 secondes» correspond à la distance de sécurité à respecter par rapport au véhicule qui précède, ordinairement admise (cf ATF 131 IV 133, cons. 3.1) et recommandée lors des campagnes de prévention routière.</i></p> <p><i>Il faut éviter que le véhicule contrôlé soit talonnée (de manière contraire à la loi, en ne respectant pas les distances ordinairement admises) par le véhicule suiveur et que le conducteur contrôlé soit ainsi incité, voire se sente contraint, d'augmenter sa vitesse.</i></p>
Ziff. V (Ziff. 17-19)	Wie hiervor bereits festgehalten, beantragt <b>strasseschweiz</b> , Ziff. V (Ziff. 17-19) ersatzlos zu streichen.
Ziff. 21	<p><b>strasseschweiz</b> verweist auf die Eingabe des TCS:</p> <p><i>L'on s'étonne qu'aucune mention à la «correction de mesure définie au cas par cas par l'Office fédéral de métrologie (METAS)» (cf. art. 8 al. 2 OOCRR) ne soit faite ici. Cette correction par METAS intervient-elle en plus du contrôle prévu au chiffre 21? Cela n'est pas clair et le lien entre les deux contrôles (selon chiffre 21 et par METAS) doit être précisé.</i></p>

**3. Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
**- den Ausführungsbestimmungen betr. die Kontrolle der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit in Kapitel 3 VSKV-ASTRA (Art. 12 und 13; gestützt auf Art. 9 Abs. 1 Bst. d und Abs. 2 SKV)**

Zu Artikel:	Bemerkungen:
	Keine Bemerkungen.

**4.1 Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den Ausführungsbestimmungen betreffend die Gewichtskontrolle in Kapitel 4 VSKV-ASTRA**  
 (Art. 14-16; gestützt auf Art. 9 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2 SKV)

Zu Artikel:	Bemerkungen:
Art. 15	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, dass die Forderungen der Motion Carlo Schmid-Sutter (05.3520) betreffend die Überschreitung der Achslasten, die in beiden Räten angenommen wurde, entsprechend aufgenommen wird.</p> <p><b>strasseschweiz</b> beantragt zudem, dass bei Fahrzeugen, die pulverförmige oder granuliert Stoffe in Tanks oder loser Schüttung transportieren, von Achslastmessungen abgesehen ist (analog der geltenden Weisung über polizeilicher Gewichtskontrolle mit Brücken- und Radlastwaagen).</p>

**4.2 Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den „Weisungen über polizeiliche Gewichtskontrollen mit Brücken- und Radlastwaagen im Strassenverkehr“** (vgl. Beilage 3; die Weisungen enthalten weitere Details im Zusammenhang mit Kapitel 4 VSKV-ASTRA.)

Zu Ziffer:	Bemerkungen:
Ziff. 4.1.5 und 4.2.5	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, dass die Forderungen der Motion Carlo Schmid-Sutter (05.3520) betreffend die Überschreitung der Achslasten, die in beiden Räten angenommen wurde, entsprechend aufgenommen wird.</p> <p><b>strasseschweiz</b> beantragt zudem, dass bei Fahrzeugen, die pulverförmige oder granuliert Stoffe in Tanks oder loser Schüttung transportieren, von Achslastmessungen abgesehen ist (analog der geltenden Weisung über polizeilicher Gewichtskontrolle mit Brücken- und Radlastwaagen).</p>

**5.1 Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den Ausführungsbestimmungen betreffend die Kontrolle der Fahrzeugabmessungen mit Profilmessanlagen in Kapitel 5 VSKV-ASTRA** (Art. 17 und 18; gestützt auf Art. 9 Abs. 1 Bst. f und Abs. 2 SKV)

Zu Artikel:	Bemerkungen:
	Keine Bemerkungen.

**5.2 Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den „Weisungen über polizeiliche Kontrolle der Fahrzeugabmessungen mit Profilmessanlagen“** (vgl. Beilage 4; die Weisungen enthalten weitere Details im Zusammenhang mit Kapitel 5 VSKV-ASTRA.)

Zu Ziffer:	Bemerkungen:
Ziff. 4.1 (Höhe)	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, dass folgender Satzteil gestrichen wird:          ... (z.B. inkl. allfällig pneumatisch aufgeblasene Luftkammern zur Verhinderung von Eisbildung auf Fahrzeugplanen).</p> <p>Hingegen ist folgende Ergänzung aufzunehmen:          Die Plane muss bei der Messung glatt sein und darf nicht durch Fahrtwind aufgebläht werden. Allfällige Luftkammern zur Verhinderung von Eisbildung auf Fahrzeugplanen</p>

	müssen im entleerten Zustand gemessen werden.
Ziff. 4.2 (Breite)	<b>strasseschweiz</b> beantragt, folgende Ergänzung aufzunehmen: Die Plane muss bei der Messung glatt sein und darf nicht durch Fahrwind aufgebläht werden.
Ziff. 4.3 (Länge)	<b>strasseschweiz</b> beantragt, folgende Ergänzung vorzunehmen: Bei Fahrzeugkombinationen zählt die Länge der ganzen Fahrzeugkombination. Die Länge der einzelnen Fahrzeugkomponenten ist nicht zu berücksichtigen, wenn die Gesamtlänge nicht überschritten wird.
Ziff. 5. (Messkorrektur)	<b>strasseschweiz</b> beantragt, folgenden Satz ersatzlos zu streichen: Sie ist bei allfälligen zusätzlichen manuellen Messungen nicht anwendbar. Hingegen ist die folgende Ergänzung einzufügen: Bei manueller Messung sind die Sicherheitsmargen im gleichen Umfang wie bei Messungen mit Profilmessanlagen abzuziehen. Grund: Bei manueller Messung ist die Gefahr einer Messunsicherheit nicht kleiner als bei einer Lasermessung.

#### 6.1 Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:

- **den Ausführungsbestimmungen betreffend die Kontrolle der Fahrfähigkeit in Kapitel 6 VSKV-ASTRA** (Art. 19-38 sowie Anhänge 2 und 3; gestützt auf Art. 11, Abs. 3, 13 Abs. 3, 14 Abs. 3, 15 Abs. 1, 16 Abs. 3 und 18 SKV)

Zu Artikel:	Bemerkungen:
	Keine Bemerkungen.

#### 6.2 Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:

- **den „Weisungen betreffend die Feststellung der Fahruntfähigkeit im Strassenverkehr“** (vgl. Beilage 5; die Weisungen enthalten weitere Details im Zusammenhang mit Kapitel 6 VSKV-ASTRA.)

Zu Ziffer:	Bemerkungen:
	Keine Bemerkungen

#### 7. Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:

- **den Ausführungsbestimmungen betreffend die Kontrolle der Fahrzeuge in Kapitel 7 VSKV-ASTRA** (Art. 39 und 40 sowie Anhänge 4 und 5; gestützt auf Art. 24 Abs. 4 und 26 Abs. 5 SKV)

Zu Artikel:	Bemerkungen:
	Keine Bemerkungen.

8. **Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den Ausführungsbestimmungen betreffend die Meldungen der Kantone in Kapitel 8 VSKV-ASTRA (Art. 41 und 42; gestützt auf Art. 44 Abs. 2 und 45 Abs. 3 SKV)**

Zu Artikel:	Bemerkungen:
	<p><b>strasseschweiz</b> beantragt, dass die Meldungen punkto Resultate der Kontrollen auch den direkt am Strassenverkehr interessierten Verbänden zur Verfügung gestellt werden sollen.</p> <p>Die Astag, eine unserer Trägerorganisationen, engagiert sich stark im Bereich der Aus- und Weiterbildung der Transportunternehmer und ihrer Fahrer. Mit den Daten aus den Kontrollen wird die Möglichkeit eröffnet, mit noch gezielteren Schulungen bzw. Aus- und Weiterbildungsmassnahmen sowie Verkehrssicherheitskampagnen die Prävention mit Blick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu verstärken.</p>

9. **Konkrete Änderungsvorschläge oder sonstige Bemerkungen zu:**  
 - **den „Weisungen über die verkehrspolizeiliche Kontrolle beim Grenzübertritt“ (vgl. Beilage 6; die Weisungen enthalten u. a. Details zu verschiedenen in der VSKV-ASTRA behandelten Themen)**

Zu Ziffer:	Bemerkungen:
Ziff. 3.6.1	<p><b>strasseschweiz</b> schlägt vor, an der Bestimmung (Ziff. 3.6.1) in der geltenden Weisung festzuhalten. Wir verweisen dabei auf die Begründung des TCS:</p> <p><i>A l'entrée en Suisse d'un véhicule présentant des défauts manifestes, les organes douaniers sont selon la nouvelle instruction tenus de «veiller à ce qu'elles soient éliminées sans délai et à ce que les personnes fautives soient dénoncées, ou aviser la police pour qu'elle agisse dans ce sens». La poursuite du voyage n'est autorisée que si les défauts ont été éliminés. Ce contrôle est évidemment nécessaire.</i></p> <p><i>Si la poursuite de la route n'est possible que moyennant élimination des défauts, il ne se justifie toutefois pas d'imposer une dénonciation.</i></p> <p><i>En effet, si le véhicule non-conforme n'a pas roulé en Suisse (à l'exception du franchissement de la frontière, et éventuellement d'une course accompagnée jusqu'à un garage pour réparation), ce véhicule n'a pas mis en danger la sécurité routière en Suisse. Par ailleurs, les autorités (douanières ou policières) peuvent facturer les frais d'escorte et de temps d'attente jusqu'à la mise en conformité du véhicule.</i></p> <p><i>Finalement, si le conducteur choisit de ne pas éliminer les défauts, il ne pourra pas entrer en Suisse et les organes douaniers du pays limitrophe seront informés.</i></p> <p><i>En résumé, le conducteur ne peut que mettre son véhicule aux normes suisses, à défaut de quoi il sera sanctionné par les autorités étrangères, sur le territoire desquelles il devra circuler.</i></p> <p><i>La formulation actuelle (chiffre 3.6.1 de l'instruction actuelle) n'exclut d'ailleurs pas la dénonciation et permet une application par exemple plus souple pour les particuliers au volant de véhicules privés que pour des chauffeurs professionnels.</i></p>

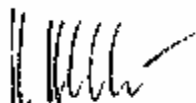
**Allfällige weitere Bemerkungen:**

Keine weiteren Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Vizedirektor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS**

Der Generalsekretär



Hans Koller