

Herrn
Dr. Max Friedli
Direktor
Bundesamt für Verkehr (BAV)
3003 **Bern**

Bern, den 13. Mai 2003

Umsetzung von EU-Rechtsakten – Änderung der VTS und der STUV sowie Einführung des digitalen Fahrtschreibers

Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS (Fédération Routière Suisse) ist die Dachorganisation der Automobilwirtschaft und des privaten Strassenverkehrs. Der Strassenverkehrsverband FRS umfasst rund 40 Verbände aus der Automobil- und Strassenwirtschaft sowie aus den zahlreichen schweizerischen Strassenbenützer- und Fahrlehrerorganisationen. Wir erlauben uns – obwohl nicht offiziell zur informellen Konsultation eingeladen –, zur Umsetzung von EU-Rechtsakten in Schweizer Recht mittels Änderung der VTS und der STUV sowie zur Einführung des digitalen Fahrtschreibers Stellung zu nehmen, und äussern uns zu den vorliegenden Entwürfen bzw. Berichten wie folgt:

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

Grundsätzlich befürworten wir technische Kontrollen, wenn Sie der Hebung der Sicherheit im Strassenverkehr bzw. der noch besseren Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften dienen. Keinesfalls aber dürfen diese Kontrollen schikanös oder diskriminierend sein. Wir legen grossen Wert darauf, dass die technischen Unterwegskontrollen nach Massgabe der EG-Richtlinie

2000/30 stattfinden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang insbesondere auf den in der Erwägung der genannten EG-Richtlinie unter Punkt 10 genannten Grund:

(10) Die zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge sollten anhand eines gezielten Konzepts ausgewählt werden, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen; zugleich sollten hiermit die Wirksamkeit der behördlichen Kontrollen erhöht und die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Transportunternehmen so gering wie möglich gehalten werden.

In diesem Zusammenhang erachten wir es als Aufgabe des Bundes, zu gewährleisten, dass in allen Kantonen die gleichen Kontrollkriterien herrschen und diese einheitlich gehandhabt werden. Mehrfachkontrollen von Fahrzeugen, die durch mehrere Kantone fahren, sind unbedingt zu vermeiden.

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

Es ergibt unseres Erachtens Sinn, dass nicht nur bei den EU-Mitgliedstaaten, sondern auch bei nicht EU-Ländern gegenseitig auf eine Fahrerbescheinigung verzichtet werden kann, sofern die Möglichkeit besteht, dies durch bilaterale Verträge mit den betreffenden Staaten zu vereinbaren.

Art. 7 Abs. 3

Bemerkung: Der Begriff „einschlägige Vorschriften“ ist sehr pauschal formuliert. Für den Vollzug in Sachen Fahrerbescheinigung wäre es zweckmässig, dass vor Einführung der Verordnung die nötigen Unterlagen und Dokumente bestimmt und festgelegt werden, die für den Antrag einer Fahrerbescheinigung bzw. im Falle einer Kontrolle vorliegen müssen. Ansonsten muss der Arbeitgeber und/oder der Fahrer zahllose Dokumente und Bestätigungen bei Sozialversicherern, Fremdenpolizei, Wohngemeinden, kantonalen Behörden, Handelsregisterämtern, Betreibungsämtern usw. einholen bzw. im Fahrzeug mitführen, um den Kontrollorganen belegen zu können, dass die „einschlägigen Vorschriften“ eingehalten werden.

Art. 10 Abs. 2

Bemerkung: Leasingfahrzeuge stehen weder im Eigentum des Lenkers noch dessen Arbeitgebers. Es müsste klar festgelegt werden, welche Dokumente in diesem Fall vom Fahrer mitzuführen sind.

Wir begrüssen den ausdrücklichen Willen gemäss dem Bericht zur STUV-Revision, mit dieser Änderung die „Grundlagen zur Einführung der Fahrerbescheinigung in der Schweiz und die Möglichkeit einer gegenseitigen zwischenstaatlichen Ausnahme vom Erfordernis der Fahrerbescheinigung“ zu ermöglichen. Mühe bekunden wir aber mit der Aussage, dass damit „(...) für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene elementaren

fairen Wettbewerbsbedingungen durch die Schaffung gleich langer Spiesse für die Schiene und die Strasse sichergestellt werden“. Diese verkehrspolitische Aussage ist unserer Meinung nach im vorliegenden Fall nicht angebracht.

III. Einführung des digitalen Fahrtschreibers

Aufgrund von unseres Erachtens wichtigen, noch offenen Fragen zu diesem Thema ist es zum heutigen Zeitpunkt äusserst schwierig, eine abschliessende Stellungnahme zu formulieren. Folgende Punkte bedürfen u.E. einer Präzisierung:

Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transport internationaux par route (AETR)

Bekanntlich wird die EG-Bestimmung für den digitalen Fahrtschreiber (VO 1360 usw.) in das AETR-Abkommen mit einer vierjährigen Übergangsfrist (2008) übernommen. Die Schweiz möchte das System des digitalen Fahrtschreibers möglichst analog der EU-Frist in Betrieb nehmen (Juli 2005). Für einheimische Chauffeure, die grenzüberschreitende Transporte durchführen, ist im Ausland der AETR massgebend. Welche allfälligen Konsequenzen ergeben sich für die betreffenden Chauffeure daraus?

Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV)

In welchen Bereichen werden die ARV-Bestimmungen angepasst? Muss die EG-Richtlinie 2002/15 übernommen werden? Falls ja, auf welchen Zeitpunkt und in welchem Umfang?

Wir gehen davon aus, dass nach wie vor keine Nachrüstungspflicht für bisherige Fahrzeuge (generelle Austauschpflicht) besteht, sondern die Umrüstung analog der EU-Regelung gehandhabt wird, das heisst bei Fahrzeugen, die nach dem 1. Januar 1996 zugelassen worden sind und deren alter Fahrtschreiber einen irreparablen Schaden aufweist.

Grossen Wert legen wir auf die Vereinheitlichung bzw. Harmonisierung mit der EU punkto Ausrüstungspflicht für leichten Motorwagen. Das heisst, **keine** Ausrüstungspflicht mit dem digitalen Fahrtschreiber für leichte Motorwagen (Art. 10 Abs. 2 VTS), schwere Personenwagen (Art. 11 Abs. 2 Bst. b VTS) und Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (Art. 15 VTS), die für berufsmässige Personentransporte verwendet werden.

Bezüglich der Organisationsform für die Kartenausgabe würden wir es begrüessen, wenn diese – oder gewisse Bereiche der Kartenausgabe – einer anerkannten privaten Organisation, welche schweizweit tätig ist und über die nötigen Präferenzen im Strassentransportwesen verfügt, übertragen werden.

Unseres Erachtens äusserst wichtig ist zudem, dass die Priorität für die Einführung des digitalen Fahrtschreibers nicht in erster Linie auf die Einhaltung eines starren Einföhrungstermins, son-

dem nach der tatsächlich vorhandenen Betriebsbereitschaft der involvierten Stellen bzw. der Infrastrukturen und des Vollzugs ausgerichtet wird.

IV. Schlussbemerkungen

Wie bereits in den Ausführungen zu den einzelnen Verordnungsänderungen erwähnt, sind diverse Punkte nicht bzw. nur unvollständig geklärt. Wichtige Fragen bedürfen noch einer definitiven Beantwortung. Aufgrund der grossen Auswirkungen dieser Verordnungsänderungen auf die Transportunternehmen erwarten wir, dass diese offenen Aspekte im bilateralen Gespräch mit dem Schweizerischen Nutzfahrzeugverband (Astag), einer Trägerorganisation des Strassenverkehrsverbands FRS, einer eindeutigen Klärung zugeführt werden.

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

Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS

Der Generalsekretär

Hans Koller