

Kommission für Verkehr und  
Fernmeldewesen des Nationalrats  
CH-3003 Bern

Per E-Mail an:  
[VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch](mailto:VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch)

30. September 2020

**Stellungnahme economiesuisse: 17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!**

Sehr geehrter Herr Kommissionspräsident  
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 5. Juni 2020 haben Sie uns eingeladen, bezüglich der im Betreff genannten Initiative zu einem Vorentwurf zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

Als Dachverband der Schweizer Wirtschaft vertritt economiesuisse rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt etwa zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 kantonale Handelskammern sowie zahlreiche Einzelfirmen. Alle diese Mitglieder sind an einem leistungsfähigen und sicheren Verkehrssystem interessiert, das wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Ansprüchen gleichermaßen Rechnung trägt.

Obwohl das Grundanliegen eines sicheren alpquerenden Schwerverkehrs nachvollziehbar ist, lehnt economiesuisse die vorliegende Initiative sowie den Umsetzungsvorschlag der KVF-NR vollumfänglich ab. Zum einen ist der gesetzliche Handlungsbedarf ungenügend begründet. Weder die Notwendigkeit (Nachweis der signifikanten Häufung von Unfällen im Transitverkehr), noch das Verbesserungspotential der vorgeschlagenen Lösung sind ausreichend untersucht worden. Zum anderen fehlt die eigentlich erforderliche Regulierungsfolgenabschätzung, welche die Effizienz und Verhältnismässigkeit der beabsichtigten Massnahmen untersucht (Relation der wirtschaftlichen Kosten zum Mehrwert). Letztlich hat die Kommission eine unbefriedigende Konstellation geschaffen, da sowohl gegen den Umsetzungsvorschlag als auch gegen die, gemäss erläuterndem Bericht, verworfene Alternative ausschliessende Vorbehalte bestehen. Stattdessen spricht sich economiesuisse für die bisherige Ausrichtung der technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge am EU-Recht aus, wie dies im Landverkehrsabkommen vorgesehen ist.

Seite 2

Stellungnahme economiesuisse: 17.304 Standesinitiative. Sichere Strassen jetzt!

Eine ausführliche Begründung dieser Position finden Sie im beiliegenden Fragebogen. Ergänzend unterstützen wir integral die Stellungnahmen unserer Mitglieder, sowie jene des Nutzfahrzeugverbands ASTAG.

Herzlichen Dank für die Berücksichtigung unserer Argumente. Bei Rückfragen stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse  
economiesuisse

Kurt Lanz  
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer  
Projektleiter Infrastrukturen

- Beilage erwähnt



## Umsetzung Kt. Iv. Tl. 17.304 Sicherere Strassen jetzt! Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes

### Fragebogen

#### Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton  Verband  Organisation  Übrige

Absender:

economiesuisse – Verband der Schweizer Unternehmen

Hegibachstrasse 47

8032 Zürich

#### Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- und PDF-Dokument bis am 30.09.2020 an folgende E-Mail-Adresse: VL-Standesinitiative-TI@astra.admin.ch

1. Sind Sie damit einverstanden, dass für schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport auf den Transitstrassen im Alpengebiet nach Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1994 über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet bezüglich Assistenzsysteme besondere Anforderungen gelten sollen?  
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /  
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

economiesuisse lehnt die Initiative sowie den Umsetzungsvorschlag der KVF-NR vollumfänglich ab. Drei Gründe sind hierfür ausschlaggebend:

- Der gesetzliche Handlungsbedarf ist ungenügend begründet:** Weder gibt es Anzeichen oder Untersuchungen, die auf eine besondere Unfallhäufigkeit im alpquerenden Schwerverkehr hinweisen, noch wurde der genügende Nachweis erbracht, dass die von der KVF-NR gewünschten technischen Vorkehrungen die Verkehrssicherheit effektiv verbessern. Die Notwendigkeit solcher Nachweise wären gem. Gutachten von Prof. Dr. Epiney im Sinne der Verhältnismässigkeit notwendig (siehe Ziffer 42).
- Keine Regulierungsfolgeabschätzung, keine Berücksichtigung der Marktentwicklung:** Für die betroffenen Unternehmen hätte die vorgeschlagene Änderung des SVG potenziell einschneidende Folgen. Durch die Delegationsnorm und die mögliche Anwendung der Regelung über den alpquerenden Verkehr hinaus sind zudem weitreichende wirtschaftliche Implikationen zu erwarten. Auch gibt es keine Analyse zum Einfluss der Marktentwicklung im Bereich der Assistenzsysteme im Schwerverkehr (z.B. ob die Regulierung von der Marktentwicklung in den nächsten Jahren überholt wird). Angesichts dieser Umstände ist der Verzicht auf eine Regulierungsfolgeabschätzung nicht nachvoll-

ziehbar. economiesuisse ist der Ansicht, dass der Verzicht auf eine Regulierungsfolgeabschätzung nicht mit den rechtlichen Anforderungen an den gesetzgeberischen Prozess vereinbar ist. Art. 170 BV, Art. 111 Abs. 3 und Art. 141 Abs. 2 des Parlamentsgesetzes sowie eine entsprechende Richtlinie des Bundesrates halten detailliert und verbindlich fest, dass Massnahmen des Bundes auf ihre Wirksamkeit zu prüfen sind. Das SECO stellt auf seiner Website hierfür sogar eine Checkliste bereit.

3. **Keine gangbare Umsetzungsvariante:** Die Kommission hat einen Umsetzungsvorschlag vorgelegt, der zwar auf die inländischen Transportunternehmen Rücksicht nimmt, jedoch gemäss begleitendem Gutachten europarechtswidrig ist. Die von der Kommission verworfene Alternative ist wiederum europarechtskonform, jedoch volkswirtschaftlich nicht gangbar. Die Kommission hat damit eine Konstellation geschaffen, in der in jedem Fall keine realistische Umsetzungsvariante existiert. Dies ist grundsätzlich unbefriedigend und keine gute Basis für einen gesetzgeberischen Prozess. economiesuisse spricht sich dafür aus, dass die Weiterentwicklung der technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge weiterhin über den bewährten Weg des Landverkehrsabkommen und in Abstimmung mit der massgebenden EU-Regulierung erfolgt. Das EU-Recht sieht insbesondere keine Nachrüstungspflicht vor – es gelten die jeweils zum Erstimmatrikulationszeitpunkt bestehenden technischen Anforderungen.

Ergänzend sind aus der Sicht von economiesuisse folgende Punkte zu beachten:

- Das Potential für einen Sicherheitsgewinn im alpquerenden Schwerverkehr auf Seiten der Infrastruktur ist unbestritten. Entsprechend sollte darauf fokussiert werden, etwa durch eine möglichst schnelle Umsetzung des Sanierungstunnels am Gotthard.
- Es gibt berechtigte technische und juristische Zweifel an der Zweckmässigkeit der vorgeschlagenen Vorschriften. Insbesondere wird der erzielbare Sicherheitsmehrwert der geforderten Fahrassistenzsysteme im Schwerverkehr falsch eingeschätzt. Sowohl nach EU- als auch nach Schweizer Recht sind Notbrems- und Spurhalteassistenzsysteme bereits seit dem 1. November 2015 obligatorisch. Einerseits dürfte im von der Kommission vorgesehenen Zeitrahmen (2027) die Marktentwicklung und -durchdringung entsprechend vorwärtsgehen, so dass die Initiative ins Leere läuft. Andererseits ist nicht absehbar, dass weitere verfügbare Assistenzsysteme (z.B. Rückfahr- oder Abbiegeassistenz) im Transitverkehr einen signifikanten Effekt im Bereich der Sicherheit erzielen. Damit dürfte die Initiative auch aus technischer Sicht ihr Ziel verfehlen.
- Letztlich gilt es zu betonen, dass das begleitende Gutachten von Prof. Dr. Epiney klare Aussagen zur Kohärenz der geplanten Massnahmen trifft (Ziffer 41): Es muss der eindeutige Nachweis erfolgen, dass die vorgesehene Massnahmen die Verkehrssicherheit spezifisch im Transitverkehr erhöht. Die Erbringung des Nachweises für den gesamten Strassenverkehr wäre nicht ausreichend. In diesem Sinne entbehrt die vorgesehene Regelung einer ausreichenden Grundlage.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass schwere Motorwagen zum Sachen- oder Personentransport, bei deren Typengenehmigung beziehungsweise ersten Fahrzeugprüfung ein Assistenzsystem noch nicht obligatorisch war, ab dem Zeitpunkt, ab dem ein Assistenzsystem für die Erteilung der entsprechenden Typengenehmigung des Fahrzeugs erstmals obligatorisch wurde, nur noch fünf Jahre lang ohne dieses Assistenzsystem auf den Transitstrassen im Alpengebiet verkehren dürfen?  
(Art. 45a Abs. 1 und 2 E-SVG)

JA

NEIN

keine Stellungnahme /  
nicht betroffen

<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Das EU-Recht sieht vor, dass die technischen Anforderungen bei der erstmaligen Immatrikulation eines Fahrzeugs ausschlaggebend sind. Nachrüstungen sind prinzipiell nicht vorgesehen. Es gibt keinen Grund von dieser Handhabung im Sinne eines «Swiss finish» abzuweichen. Die Frist von fünf Jahren scheint ausserdem willkürlich gesetzt und nimmt keinen Bezug auf den heutigen Fahrzeugpark im In- und Ausland oder die gängigen Investitionszyklen der Branche.</p>		
<p>3. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte, die für die Wirtschaft der Südschweiz oder des Wallis von besonderer Bedeutung sind, sowie für mit diesen Transporten direkt zusammenhängende Leerfahrten eine längere Frist vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 3 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wie bei Frage 1 ausgeführt, lehnt economiesuisse die Vorlage vollumfänglich ab. Die Problematik der Ausnahmeregelung veranschaulicht die Dysfunktionalität des Vorhabens: Es handelt sich um einen Swiss Finish, der ohne Ausnahmen und Sonderregeln nicht funktionieren kann. Aus wirtschaftlicher Sicht wäre diese Ausnahme notwendig, sofern die Kommission die Vorlage tatsächlich weiterverfolgt. Massnahmen im Transitverkehr sollten möglichst nicht verzerrend auf den Schweizer Binnenmarkt wirken. Im Sinne der EU-Regulierung wäre in diesem Fall jedoch gar keine Frist vorzusehen, sondern maximal ein Stichtag für Neuimmatrikulationen (siehe Antwort auf Frage 2).</p>		
<p>4. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat nach Anhörung der betroffenen Kantone die Ausrüstungspflicht aus Sicherheitsgründen auf weitere Strecken ausdehnen kann? (Art. 45a Abs. 4 E-SVG)</p>		
<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Es ist in keiner Weise ersichtlich, warum dem Bundesrat via Delegationsnorm eine derart einschneidende Regulierungskompetenz zukommen soll. Die für den alpenquerenden Güterverkehr vorgebrachten Einwände gelten für weitere Strecken in noch stärkerem Ausmass.</p>		
<p>5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Bundesrat für bestimmte Fahrzeuge Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht vorsehen kann? (Art. 45a Abs. 5 E-SVG)</p>		
<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
<p>Bemerkungen / Änderungsantrag:</p> <p>Wie bei Frage 1 und Frage 3 ausgeführt, lehnt economiesuisse die Vorlage vollumfänglich ab. Auch hier erzeugt der Swiss Finish einen ineffizienten Bedarf nach Sonderregeln und Ausnahmen.</p>		

	Sofern die Kommission die Vorlage weiterverfolgt, sind Ausnahmen insofern unumgänglich, dass gewisse Fahrzeuge aufgrund ihres Anwendungsbereichs und ihrer Eigenschaften gar nicht im Sinne des Regulators erfasst werden könnten (z.B. Schneeräumungsfahrzeuge).
--	---