



Q372-1016

7.12.2017

Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers

Chauffeurverordnung (ARV 1) sowie weitere Verordnungen zur Umsetzung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers»)

Erläuternder Bericht

Übersicht

Mit vorliegendem Bericht gehen die Verordnungen in die Vernehmlassung, die im Zusammenhang mit der Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers» angepasst werden müssen. Die schweizerischen Vorschriften werden damit an das weiterentwickelte europäische Recht angepasst. Mit den neuen Fahrtschreibern wird die Bedienung für die Anwender vereinfacht, die Sicherheit gegenüber Manipulationen erhöht und die Kontrollen durch die Vollzugsbehörden optimiert.

Ausgangslage

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Schutz der Arbeitnehmenden und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen müssen im Strassentransportgewerbe Mindeststandards betreffend Arbeits- und Ruhezeiten für die Chauffeure und Chauffeusen eingehalten werden. Für die Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften werden aktuell analoge und digitale Fahrtschreiber eingesetzt. Bezüglich der technischen Anforderungen an die Fahrtschreiber wird in der Schweiz, aber auch international¹ auf die einschlägige Regelung der Europäischen Union² abgestellt. Die Europäische Union hat die Vorschriften zum Fahrtschreiber zwischenzeitlich weiterentwickelt. Zusätzlich zu den schon gebräuchlichen analogen und digitalen Fahrtschreibern soll eine neue Generation des digitalen Fahrtschreibers, der sogenannte «intelligente Fahrtschreiber», eingeführt werden. Der «intelligente Fahrtschreiber» verfügt unter anderem über eine Anbindung an das globale Satellitennetz, über eine Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen und ermöglicht den Vollzugsbehörden für die Triage bei Verkehrskontrollen die Abfrage von bestimmten Daten über eine Funkverbindung. Ziel der neuen Fahrtschreibervorschriften³ ist die Vereinfachung der Bedienung für die Anwender und Anwenderinnen, die Verbesserung der Sicherheit gegenüber Manipulationen und die Förderung wirksamer Kontrollen. Die Schweiz ist wegen ihrer Lage mitten in Europa auf einen möglichst hindernisfreien Zugang zum Europäischen Strassentransportmarkt angewiesen. Deshalb sollen die Regelungen ins Schweizerische Recht übernommen werden.

Die beiden Arbeits- und Ruhezeitverordnungen⁴ umschreiben die Ausnahme für Ambulanz- und Krankentransportfahrzeuge unterschiedlich. Das führt zunehmend zu Schwierigkeiten bei der Anwendung. Von Vollzugsseite wurde angeregt, die beiden Bestimmungen anzugleichen.

¹ Europäisches Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR; SR **0.822.725.22**).

² Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Strassenverkehr, ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

³ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrten-schreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1; Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrten-schreibern und ihren Komponenten, ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1; Verordnung (EU) 2016/130 der Kommission vom 1. Februar 2016 zur Anpassung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr an den technischen Fortschritt, ABl. L 25 vom 2.2.2016, S. 46; Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen, ABl. L 15 vom 22.1.2016, S. 51.

⁴ Verordnung vom 19. Juni 1996 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR **822.221**) und Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR **822.222**).

Inhalt der Vorlage

Die Übernahme der neuen technischen Anforderungen an die Fahrtschreiber aus dem europäischen Recht und die Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers» haben an einer Vielzahl von Verordnungen des Strassenverkehrsrechts, unter anderem der ARV 1, kleinere oder grössere Anpassungen zur Folge.

Der vorliegende Bericht befasst sich mit den Änderungen im Zusammenhang mit der Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers». Für Erläuterungen zu weiteren Änderungen der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)⁵, der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)⁶, der Verkehrsversicherungsverordnung (VVV)⁷ vom 20. November 1959 und der Verkehrszulassungsverordnung (VZV) vom 27. Oktober 1976⁸ siehe auch den Erläuternden Bericht *Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers, Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)*.

⁵ SR 741.41
⁶ SR 741.511
⁷ SR 741.31
⁸ SR 741.51

Inhaltsverzeichnis

1.	Grundzüge der Vorlage	4
1.1.	Ausgangslage	4
1.2.	Die beantragte Neuregelung.....	6
2.	Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen.....	6
2.1.	Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1)	6
2.2.	Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufs-mässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)	8
2.3.	Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)	9
2.4.	Änderung der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) ...	11
2.5.	Änderung der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SKV)	11
2.6.	Änderung der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontroll-verordnung (VSKV- ASTRA)	12
2.7.	Änderung der Verordnung über das Fahrtschreiberkartenregister (FKRV).....	12
2.8.	Verkehrsversicherungsverordnung (VVV)	13
2.9.	Verkehrszulassungsverordnung (VZV)	13
3.	Auswirkungen	14
3.1.	Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund.....	14
3.2.	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden	14
3.3.	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt.....	14
4.	Rechtliche Aspekte	15
4.1.	Rechtsgrundlagen	15
4.2.	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	15
4.3.	Datenschutz	15

1. Grundzüge der Vorlage

1.1. Ausgangslage

National sind die Mindeststandards für die Arbeits- und Ruhezeiten von Chauffeuren und Chauffeusen in der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1⁹) und in der Verordnung vom 6. Mai 1985 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2¹⁰) festgelegt. Dort ist auch geregelt, wie die Kontrollmittel, insbesondere der Fahrtschreiber, benützt werden müssen. Die Ausrüstungspflicht mit Fahrtschreibern sowie deren Bau, Einbau und Nachprüfung werden in der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS¹¹) geregelt. Fahrzeuge, deren Führer oder Führerin der ARV 1 oder 2 untersteht, müssen für die Kontrolle, ob die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften eingehalten werden, mit einem analogen oder digitalen Fahrtschreiber nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85¹² ausgerüstet sein. Daneben regelt eine Vielzahl von Verordnungen innerhalb und ausserhalb des Strassenverkehrsrechts Einzelaspekte rund um den Themenkreis Fahrtschreiber.

Am 4. Februar 2014 hat die Europäische Union die neue Verordnung (EU) Nr. 165/2014¹³ erlassen, welche die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzt. Sie hat zum Ziel, das Fahrtschreibersystem insgesamt sicherer gegenüber Manipulationen zu machen, die Wirksamkeit und Effizienz der Kontrollen durch die Vollzugsbehörden zu verbessern und die Bedienung des Fahrtschreibers für die Benutzer zu vereinfachen. Mit der zunehmenden Digitalisierung im Verkehrssektor entstand auch das Bedürfnis, die vorhandenen Technologien zu vernetzen.

Zu diesem Zweck wird eine neue Generation des digitalen Fahrtschreibers eingeführt, der sogenannte «intelligente Fahrtschreiber». Er verfügt über eine Anbindung an ein globales Satellitennavigationssystem und kann darüber den genauen Standort des Fahrzeugs automatisch aufzeichnen. Weiter besitzt er eine CEN-DSRC-Funkschnittstelle¹⁴, welche den Vollzugsbehörden die Abfrage von abschliessend aufgezählten Daten (vgl. neuer Art. 21 Abs. 2 Strassenkontrollverordnung [SKV]¹⁵) über eine Funkverbindung erlaubt. Damit soll die Früherkennung von Manipulationen des Fahrtschreibers ermöglicht werden. Diese Abfragen sollen die Triage bei Verkehrskontrollen erleichtern und ersetzen keinesfalls die ordentliche Strassenkontrolle im Verdachtsfall. Über eine Schnittstelle kann der «intelligente Fahrtschreiber» Daten mit intelligenten Verkehrssystemen (IVS) austauschen. Externe Geräte können auf Personendaten einschliesslich der Standortdaten des Fahrzeugs aber nur zugreifen, wenn der Führer oder die Führerin, auf den sich die Daten beziehen, der Datenübertragung ausdrücklich zugestimmt hat.

Die technischen Anforderungen an den «intelligenten Fahrtschreiber» sind im Anhang I C (sogenannter «technischer Anhang I C») der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799¹⁶ der Europäischen Kommission enthalten. Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 und die Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 gelten in der Europäischen Union grundsätzlich seit dem 2. März 2016. Der Anhang I C wird in der Europäischen Union per 2. März 2019 in Kraft gesetzt. Die neuen EU-Regelungen führen dazu, dass in der Europäischen Union sämtliche ab dem 15. Juni 2019 neu zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, die von der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 betroffen sind, mit einem «intelligenten Fahrtschreiber» ausgerüstet werden müssen. Ab dem 15. Juni 2034 müssen Fahrzeuge, die innerhalb der Europäischen Union im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, mit einem «intelligenten Fahrtschreiber» aus- oder nachgerüstet werden.

⁹ SR 822.221

¹⁰ SR 822.222

¹¹ SR 741.41

¹² Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

¹³ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

¹⁴ Dedicated Short Range Communication (DSRC) nach den Normen für dedizierte Kurzstreckenkommunikation des Europäischen Komitees für Normung (CEN) EN 12253, EN 12795, EN 12834, EN 13372 sowie ISO 14906.

¹⁵ SR 741.013

¹⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtschreibern und ihren Komponenten, ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ist Bestandteil von Anhang I Abschnitt 2 des Landverkehrsabkommens¹⁷ zwischen der Schweiz und der Europäischen Union (im Folgenden: LVA). Die Schweiz hat sich mit dem Abschluss des Landverkehrsabkommens verpflichtet, in den Bereichen, die vom LVA erfasst werden, gleichwertige Vorschriften zu erlassen (Art. 6 und 52 Abs. 6 LVA). Die Schweiz hat ein grosses Interesse daran, ihren Transporteuren weiterhin einen möglichst hindernisfreien Zugang zum europäischen Strassentransportmarkt zu ermöglichen. Deshalb sollen auch die neue Verordnung (EU) Nr. 165/2014, welche die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ersetzt, und die Durchführungsverordnungen (EU) 2016/799¹⁸ und (EU) 2016/68¹⁹ ins Landverkehrsabkommen übernommen werden. Das bedingt, dass diese Vorschriften in der Schweiz vorgängig umgesetzt werden.

Auch das im grenzüberschreitenden Verkehr wichtige Europäische Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR²⁰) enthält keine eigenen technischen Anforderungen an Fahrtschreiber, sondern verweist aktuell noch auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Ob und wie die neuen Vorschriften der Europäischen Union ins AETR übernommen werden, ist zurzeit Gegenstand von Verhandlungen²¹ im Hauptausschuss Strassenverkehr der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Eine Übernahme ist allerdings sehr wahrscheinlich, da, wie dargelegt, auf der Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen aktuell keine eigenen technischen Anforderungen an Fahrtschreiber vorhanden sind.

Die nachfolgenden Änderungsvorschläge basieren auf dem amtlich publizierten Wortlaut der genannten EU-Verordnungen. Die EU-Kommission hat bereits einige Änderungen vorgeschlagen, die aber noch Gegenstand von Diskussionen innerhalb der EU sind. Es kann deshalb zum heutigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass bestimmte Änderungsvorschläge nochmals überarbeitet werden müssen. Wo solche Anpassungen schon absehbar sind, werden sie in den Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen erwähnt.

Daneben enthält die Vorlage noch eine Änderung der ARV 2, die auf Wunsch von Vollzugsbehörden aufgenommen wurde. Anstelle der Ausnahme für Führer und Führerinnen von Fahrzeugen, die zum Kranken- und Verwundetentransport eingerichtet und mit den besonderen Warnvorrichtungen ausgerüstet sind (vgl. Art. 4 Abs. 1 Bst. a ARV 2), soll der Wortlaut von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e ARV 1 übernommen werden (Führerinnen und Führer von Fahrzeugen, die für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind). In der Praxis führten diese unterschiedlichen Formulierungen offenbar zu ungleicher Beurteilung ähnlicher Sachverhalte. Bei der Ausnahmeregelung in der ARV 1 handelt es sich um eine Lösung, die sich bewährt hat und auch im einschlägigen internationalen²² und EU-Recht²³ bekannt ist.

¹⁷ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, SR **0.740.72**.

¹⁸ Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtschreibern und ihren Komponenten, ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1.

¹⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen, ABl. L 15 vom 22.01.2016, S. 51.

²⁰ Europäisches Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR; SR **0.822.725.22**).

²¹ Vgl. Bericht der 111. Sitzung vom 25.-26. Oktober 2016; herunterladbar (in Englisch und Französisch) unter <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc1/ECE-TRANS-SC1-406e.pdf>.

²² Europäisches Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR; SR **0.822.725.22**), Art. 2 Abs. 2 Bst. g.

²³ Art. 3 Bst. e der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. L 102 vom 11.04.2006, S. 1.

1.2. Die beantragte Neuregelung

Im Schweizerischen Recht werden die verschiedenen Einzelaspekte rund um den Fahrtschreiber durch verschiedene Verordnungen innerhalb und ausserhalb des Strassenverkehrsrechts geregelt. Die Übernahme der neuen technischen Anforderungen an die Fahrtschreiber ins Schweizerische Recht hat deshalb diverse grössere und kleinere Rechtsanpassungen zur Folge.

Unter anderem müssen folgende Vorschriften an die neuen Anforderungen des EU-Rechts angepasst werden: Die Kontroll- und Strafbestimmungen der ARV 1²⁴, die Einbauvorschriften der VTS²⁵, die Vorschriften betreffend Typengenehmigung von Fahrtschreibern und ihrem Zubehör in der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV²⁶), Zuständigkeiten und Abläufe in Zusammenhang mit dem Fahrtschreiberkartenregister in der Verordnung vom 29. März 2006 über das Fahrtschreiberkartenregister (FKRV²⁷) und die Vorgaben betreffend die Ausrüstung der Polizei mit Kontrollgeräten in der Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung, SKV²⁸). Daneben ergeben sich weitere geringfügige Folgeanpassungen (z.B. Begriffsanpassungen) in verschiedenen strassenverkehrsrechtlichen Verordnungen. Die Änderungen werden – soweit nicht etwas anderes vorgesehen wird – gleichzeitig mit den geänderten Fahrtschreibervorschriften in der VTS in Kraft gesetzt.

Anlässlich der Verordnungsanpassungen im Zusammenhang mit der Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers» wird ein Anliegen von Vollzugsseite aufgenommen, und die Ausnahme für Kranken- und Verwundetentransporte in der ARV 2 der Ausnahme der ARV 1 für Fahrzeuge, die für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind, angeglichen.

2. Erläuterungen zu einzelnen Bestimmungen

2.1. Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1)

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt.

Art. 13 Bst. b

Der «intelligente Fahrtschreiber» zeichnet den Standort des Fahrzeugs zu bestimmten Zeitpunkten automatisch auf. Auf diese Daten hat der Vollzug Zugriff. Aus Transparenzgründen sollen diese Aufzeichnungen explizit genannt werden.

In der EU wird zurzeit noch geprüft, ob auch die Grenzübertritte des Fahrzeugs automatisch aufgezeichnet werden sollen. Sollte diese Änderung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 durchkommen, muss Artikel 13 Bst. b entsprechend angepasst werden.

Art. 13c Abs. 1, 2 Bst. b und 5

Hier erfolgt eine sprachliche Korrektur, um klarzustellen, dass die Werkstattbewilligung nach Artikel 101 VTS gemeint ist.

Art. 13d Abs. 3

Aufgrund der neuen Sicherheitsanforderungen des Europäischen Rechts (CSM_88 Anl. 11 zur Durchführungsverordnung [EU] 2016/799) wird die Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte von heute fünf auf zwei Jahre verkürzt.

Die Verkürzung der Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte gilt in der Europäischen Union ab dem 2. März 2019 und soll auch in der Schweiz auf diesen Zeitpunkt in Kraft treten. Vor diesem Zeitpunkt

²⁴ SR 822.221

²⁵ SR 741.41

²⁶ SR 741.511

²⁷ SR 822.223

²⁸ SR 741.013

ausgegebene Unternehmenskarten behalten ihre Gültigkeitsdauer von 5 Jahren und können bis zu deren Ablauf weiter verwendet werden (vgl. die Übergangsbestimmung im neuen Art. 25 Abs. 3).

Die Verkürzung der Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte ist zurzeit noch Gegenstand von Diskussionen in der EU. Sollte die Verkürzung in der EU wegfallen, wird vorliegende Bestimmung nicht geändert. Die EU prüft, ob die Verkürzung erst ab dem 15. Juni 2019 gelten soll. Das Inkraftsetzungsdatum der Bestimmung kann deshalb noch ändern.

Art. 13e Abs. 3

Auch die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte soll an die neuen Sicherheitsanforderungen des Europäischen Rechts (CSM_88 Anl. 11 zur Durchführungsverordnung [EU] 2016/799) angepasst werden. Zu diesem Zweck wird die Gültigkeitsdauer von heute fünf auf zwei Jahre verkürzt.

Die Verkürzung der Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte gilt in der Europäischen Union ab dem 2. März 2019 und soll auch in der Schweiz auf diesen Zeitpunkt in Kraft treten. Vorher ausgegebene Kontrollkarten behalten ihre Gültigkeitsdauer von 5 Jahren und können bis zu deren Ablauf weiter verwendet werden (vgl. die Übergangsbestimmung im neuen Art. 25 Abs. 3).

Allenfalls wird die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte in der EU erst ab dem 15. Juni 2019 verkürzt. Anders als bei der Unternehmenskarte wird aber die Verkürzung der Gültigkeitsdauer in der EU in jedem Fall eingeführt.

Art. 14 Abs. 3 (neu)

Arbeitgebende und selbständigerwerbende Führer und Führerinnen sind schon heute gestützt auf Artikel 14 Absatz 2 ARV 1 verpflichtet, für das einwandfreie Funktionieren des Fahrtschreibers zu sorgen. Dazu gehört auch die rechtzeitige Reparatur des Fahrtschreibers, wenn dieser nicht mehr einwandfrei funktioniert. Im geltenden Wortlaut von Artikel 14 Absatz 2 ARV 1 ist dies nicht ausdrücklich verankert. Deshalb soll die Bestimmung ergänzt und an das neue Europäische Recht angepasst werden (vgl. Art. 37 Abs. 1 Verordnung [EU] Nr. 165/2014).

Art. 14b Abs. 5^{bis} (neu)

Neue Fahrtschreibertypen sollen in einer ersten Phase in der Praxis erprobt werden können, auch wenn noch keine Typengenehmigung vorliegt. Trotzdem muss sichergestellt werden, dass die Führer und Führerinnen auf solchen Testfahrten die Arbeits- und Ruhezeitvorschriften einhalten (vgl. Art. 21 Abs. 2 i.V.m. Art. 35 Abs. 2 Verordnung [EU] Nr. 165/2014). Der neue Absatz 5^{bis} umschreibt die Kontrollpflichten des Führers und der Führerin.

Die EU-Kommission prüft derzeit, die manuelle Eingabe der Grenzübertritte des Fahrzeugs vorzuschreiben. Deshalb muss unter Umständen auch noch Absatz 1 der Bestimmung angepasst werden.

Art. 17 Abs. 3^{bis} (neu)

Die Grundsätze des Daten- und Persönlichkeitsschutzes gelten selbstverständlich auch im ARV-Bereich. Durch die neuen Funktionalitäten des «intelligenten Fahrtschreibers» werden vermehrt Personendaten anfallen, insbesondere die aufgezeichneten Standortdaten des Fahrzeugs zu bestimmten Zeitpunkten (vgl. Art. 13 Bst. b). Mit der neuen Bestimmung sollen Arbeitgeber in Bezug auf ihre Pflichten im Bereich des Daten- und Persönlichkeitsschutzes sensibilisiert werden. Neu wird ausdrücklich festgehalten, dass der Arbeitgeber Personendaten der Führer und Führerinnen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der ARV 1 bei ihm anfallen, nur dafür verwenden darf, seinen eigenen Pflichten aus der ARV 1 nachzukommen. Weiter müssen die Personendaten gegen missbräuchliche Verwendung geschützt werden.

Art. 21 Abs. 2 Bst. c

Die neue Strafbestimmung bildet das Gegenstück zum neuen Artikel 14 Absatz 3.

Nicht rechtzeitiges Reparieren eines defekten Fahrtschreibers wird ausdrücklich mit einer Busse bestraft.

Art. 25

Abs. 1 und 2: Die beiden Absätze enthalten Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 30. Juni 2010, die seit dem 31. Dezember 2013 nicht mehr anwendbar sind. Sie werden deshalb aufgehoben.

Abs. 3: Der neue Absatz enthält die Übergangsregelung zu den Artikeln 13d Absatz 3 und 13e Absatz 3. Unternehmens- und Kontrollkarten, die vor dem 2. März 2019 ausgegeben wurden, behalten ihre volle Gültigkeitsdauer von 5 Jahren. Das Stichdatum für die Kartenausgabe kann allenfalls noch auf den 15. Juni 2019 verschoben werden (siehe Erläuterungen zu den eingangs erwähnten Bestimmungen).

2.2. Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt.

Art. 4 Abs. 1 Bst. a

Die geltende Regelung nimmt Führer und Führerinnen von Fahrzeugen, die zum Kranken- und Verwundetentransport eingerichtet sind, nur dann von den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften aus, wenn die Fahrzeuge mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstet sind. Bei der entsprechenden Bestimmung in der ARV 1 (Art. 4 Abs. 1 Bst. e) genügt es hingegen, dass die Fahrzeuge für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind. Für viele dieser Transporte sind Blaulicht und Wechselklanghorn nicht notwendig. Auf Anregung von Vollzugsbehörden soll der Wortlaut von Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe e ARV 1 in die ARV 2 übernommen werden. Damit soll der Spielraum der Kantone in Bezug auf die Organisation ihres Rettungswesens erhöht werden.

Art. 16a

Durch die Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers» werden über mehrere Jahre verschiedenste Generationen von Fahrtschreibern in Verkehr sein. Dieser Situation soll mit vorliegender Änderung Rechnung getragen werden, indem nicht mehr auf das einschlägige EU-Recht, sondern auf den einschlägigen Artikel in der VTS verwiesen wird. Die Überschrift wird an die geänderte Bestimmung in der VTS angepasst. Zudem wird ein Verweis aufgenommen.

Art. 22 Abs. 5 (neu)

Die Grundsätze des Daten- und Persönlichkeitsschutzes gelten selbstverständlich auch im ARV-Bereich. Im Zusammenhang mit der Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers» ist der Datenschutz verstärkt in den Fokus gerückt. Arbeitgeber sollen mit der neuen Bestimmung sensibilisiert werden in Bezug auf ihre Pflichten im Bereich des Daten- und Persönlichkeitsschutzes. Neu wird ausdrücklich festgehalten, dass der Arbeitgeber Personendaten der Führer und Führerinnen, die im Zusammenhang mit der Durchführung der ARV 2 bei ihm anfallen, nur dafür verwenden darf, seinen eigenen Pflichten aus der ARV 2 nachzukommen. Weiter müssen die Personendaten gegen missbräuchliche Verwendung geschützt werden.

2.3. Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt.

Art. 100 Abs. 1 Bst. a und b, 1^{bis}–1^{quater} (neu) und 2

Die technischen Anforderungen an den «intelligenten Fahrtschreiber» sind im Anhang I C der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799²⁹ geregelt. Die technischen Anforderungen an den analogen Fahrtschreiber waren bisher in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85³⁰ enthalten. Dieser Anhang wurde überarbeitet und als Anhang I in die Verordnung (EU) Nr. 165/2014³¹ überführt. Die technischen Anforderungen an den aktuellen digitalen Fahrtschreiber verbleiben im Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85. Die Abgrenzung der Fahrtschreibergenerationen und die dazugehörigen Ausrüstungsvorschriften müssen in der VTS nachgeführt werden. Die vorgeschlagenen Änderungen stellen damit Anpassungen an das weiterentwickelte EU-Recht dar.

Zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit oder zur Abklärung von Unfällen müssen verschiedene Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet werden. Diese fahrzeugbezogenen Ausrüstungsvorschriften enthalten heute auch die Verweise auf die technischen Vorschriften für die Fahrtschreiber. Mit der Einführung der «intelligenten Fahrtschreiber» wird die Kombination aus Bau- und Ausrüstungsvorschriften unübersichtlich. Zur besseren Verständlichkeit sollen daher die Gerätedefinitionen mit den Verweisen auf die EU-Verordnungen und die technischen Anhänge aus Absatz 1 ausgegliedert und in die neuen Absätze 1^{bis}, 1^{ter} und 1^{quater} überführt werden. Im Absatz 1 wird nur noch geregelt, welche Fahrzeuge zu welchem Zweck mit einem analogen, digitalen oder «intelligenten» Fahrtschreiber oder einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sein müssen.

Die periodische Nachprüfung der Fahrtschreiber wird in Artikel 101 geregelt. Der Verweis in Absatz 2 kann daher weggelassen werden.

Vor dem 15. Juni 2019 soll der Einbau des «intelligenten Fahrtschreibers» bereits möglich, aber freiwillig sein. Ab diesem Stichtag soll er dann für alle neu zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, deren Führer oder Führerinnen der ARV 1 unterstehen, obligatorisch werden. Vor dem 15. Juni 2019 in Verkehr gesetzte Fahrzeuge, deren Führer oder Führerin der ARV 1 untersteht, müssen für die Verwendung im grenzüberschreitenden Verkehr ab dem 15. Juni 2034 mit einem «intelligenten Fahrtschreiber» ausgerüstet sein (vgl. hierzu die Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 E-VTS).

Art. 101 Prüfung, Nachprüfung und Reparatur von Fahrtschreibern

Die geltenden Bestimmungen für die Nachprüfung und Reparatur von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen und Fahrtschreibern sind heute im gleichen Artikel geregelt und wurden in den vergangenen Jahren jeweils den aktuellen Anforderungen angepasst. Zur besseren Verständlichkeit sollen die Bestimmungen für den Fahrtschreiber und für die Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen getrennt werden. Die Vorschriften zur Prüfung, Nachprüfung und Reparatur von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen werden daher in die Artikel 99 und 99a (neu) überführt. In Artikel 101 verbleiben nur noch die Regelungen zum Fahrtschreiber.

Abs. 1: Die Vorschriften zum Einbau und zur Konfiguration des «intelligenten Fahrtschreibers» und seiner Komponenten setzen eine spezifische Ausbildung des Werkstattpersonals voraus. Für die Erteilung der Bewilligung sollen die Einbau- und Wartungsbetriebe daher künftig nachweisen müssen, dass das Personal bei der Ausführung der Arbeiten auf dem erforderlichen Ausbildungsstand ist, und dass die entsprechende Ausrüstung (z. B. Softwareversionen von Testgeräten oder Dokumentationen zu den

²⁹ Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrtschreibern und ihren Komponenten, ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1.

³⁰ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

³¹ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

einzubauenden Fahrtschreibern und ihren Komponenten) vorhanden ist. Diese Bestimmung soll für die Werkstätten keine kontinuierliche Schulungspflicht bringen, sondern die Rechtsgrundlage für Nachschulungen schaffen; beispielsweise bei der Einführung von neuen Systemkomponenten oder geänderten Gerätefunktionen aufgrund von Rechtsänderungen. Für die Regelung der Einzelheiten betreffend die Anerkennung der Werkstätten bleibt weiterhin das Eidgenössische Finanzdepartement EFD zuständig (vgl. Art. 220 Abs. 1^{bis} VTS). *Abs. 2 bis 4:* Die technischen Eigenschaften aller Fahrtschreibergenerationen und die Arbeitsanweisungen für das Werkstattpersonal sind in der neuen Verordnung (EU) Nr. 165/2014³² und deren Durchführungsverordnungen detaillierter geregelt als in der aufgehobenen Verordnung (EWG) Nr. 3821/85³³. Mit einem Verweis auf die neue EU-Verordnung sollen die Arbeitsanweisungen ins Schweizer Recht übernommen werden. Vorschriften, die bereits im EU-Recht enthalten sind, sollen in der VTS grundsätzlich nicht wiederholt werden. Die Weisungen des UVEK über Einbau, Prüfung und Reparatur von Fahrt- und Restwegschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen³⁴ sollen bis auf einige wenige Bestimmungen, die in die VTS überführt werden, aufgehoben werden. So sollen beispielsweise im EU-Recht nicht vorgesehene Ausnahmeregelungen zu vorübergehend genutzten Ersatzfahrzeugen und Ersatzfahrtschreibern für Fahrten im Inland anwendbar bleiben. Zudem sind die für die Werkstätten bereits bekannten Vorschriften zur Aufbewahrungspflicht der Prüfdocuments auch in den neu geordneten Bestimmungen vorgesehen.

Abs. 2: Für Arbeiten im Zusammenhang mit Prüfung, Nachprüfung und Reparatur von Fahrtschreibern soll ein Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 eingefügt werden. Die EU-Verordnung unterscheidet die wiederkehrende «regelmässige Nachprüfung» und die nach Reparaturen am Fahrtschreibersystem durchzuführende Nachprüfung infolge von «Unregelmässigkeiten». Diese Unterscheidung soll in die VTS übernommen werden. Das EU-Recht verlangt nach einer Prüfung im Normalfall die Anbringung eines neuen Schildes; die Erstellung eines Prüfberichtes hingegen nur nach festgestellten Unregelmässigkeiten. Daher soll die Pflicht, bei jeder Prüfung einen Bericht zu erstellen, nicht aus den Weisungen übernommen werden. Das Einbauschild muss nach den EU-Vorschriften zwar das Datum, nicht aber den Kilometerstand der letzten Kalibrierung enthalten. In der Schweiz ist dies heute auf dem Prüfbericht aufgeführt und soll daher künftig auch für die Einbauplakette verlangt werden.

Abs. 3: Die Pflichten, die sich im Zusammenhang mit Arbeiten am Fahrzeug ergeben, werden von Absatz 4 in Absatz 3 überführt.

Abs. 4 und 5: Die Werkstattkarte enthält die Daten der durchgeführten Kalibrierung. Die Sicherung dieser Daten soll explizit verlangt werden und die systematische Ablage der Prüfberichtkopien ersetzen. Durch den Wegfall des Prüfberichts zum Geräteeinbau und zur regelmässigen Nachprüfung muss Artikel 120 Absatz 2 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976³⁵ (VZV) angepasst werden. Siehe hierzu Ziffer 2.9. Die bisher in Absatz 5 enthaltenen Regelungen zu den Daten aus dem Fahrtschreiber werden in Absatz 4 überführt. Dem Datenschutz wird mehr Gewicht eingeräumt, indem neben der Behandlung der Daten aus dem Fahrtschreiber auch der Umgang mit den Kalibrierungsdaten aus der Werkstattkarte und den Prüfunterlagen detaillierter geregelt wird.

Art. 222p Abs. 3 und 4 (neu)

Abs. 3 Erster Satz: Für die Anwendung der Inkraftsetzungstermine von internationalen Regelungen, stellt die VTS grundsätzlich auf die Einfuhr oder die Herstellung des jeweiligen Fahrzeugs in der Schweiz ab (Art. 3b Abs. 1 VTS). Die Zulassung ist dann zu einem beliebigen späteren Zeitpunkt noch möglich, auch wenn die internationalen Ausrüstungsvorschriften seit dem Importdatum schon weiterentwickelt wurden. Im Falle des Fahrtschreibers muss von diesem Prinzip abgewichen werden, da sonst die Situation eintreten kann, dass Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen bei grenzüberschreitenden Fahrten gegenüber den ausländischen Vollzugsbehörden erklären müssen, warum ein nach dem 15. Juni 2019

³² Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

³³ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

³⁴ Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 über Einbau, Prüfung und Reparatur von Fahrt- und Restwegschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen (http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_715_d.pdf).

³⁵ SR 741.51

erstmalig in Verkehr gesetztes Fahrzeug noch mit dem alten digitalen Fahrtschreiber ausgerüstet ist. Zu diesem Zweck soll der erste Satz der Übergangsbestimmung aufgenommen werden.

Abs. 3 Zweiter Satz: Die verschiedenen Verordnungsänderungen im Zusammenhang mit der Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers» müssen koordiniert in Kraft gesetzt werden. Verschiedene Verordnungen beziehen sich auf die Definition der Fahrtschreibergenerationen im neu gegliederten Artikel 100. Deswegen soll dieser bereits in Kraft gesetzt werden, bevor die Ausrüstungspflicht für neue Fahrzeuge wirksam wird. Die vorgesehene Übergangsbestimmung erlaubt daher den Einbau der heute verlangten Fahrtschreiber für einen begrenzten Zeitraum auch nach dem Inkrafttreten von Artikel 100 E-VTS.

Abs. 4: Die EU verlangt, dass 15 Jahre nach der verbindlichen Einführung des «intelligenten Fahrtschreibers», also am 15. Juni 2034, im grenzüberschreitenden Verkehr keine alten digitalen Fahrtschreiber mehr eingesetzt werden. Fahrzeuge – die zu diesem Zeitpunkt bereits über 15 Jahre alt sind – müssen daher bei der Fahrt ins Ausland mit einem «intelligenten Fahrtschreiber» aus- oder nachgerüstet sein.

2.4. Änderung der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt.

Anhang 1 Ziffer 2.3

In der Liste der typengenehmigungspflichtigen Fahrzeugsysteme und Fahrzeugteile, für die internationale Genehmigungen anerkannt und erteilt werden können, sind auch die Fahrtschreiber und ihre Komponenten einzeln aufgeführt. Die Komponenten des «intelligenten Fahrtschreibers» und die zugehörigen externen Module sollen neu in diese Liste aufgenommen werden.

Zu weiteren Änderungen siehe auch den Erläuternden Bericht *Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers, Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)*.

2.5. Änderung der Verordnung über die Kontrolle des Strassenverkehrs (SKV)

Art. 21 Bst. f, Abs. 2 (neu) und 3 (neu)

Der bisherige Inhalt von Artikel 21 wird in einen neuen Absatz 1 überführt. Im bisherigen Buchstaben f wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt. Im neuen Absatz 2 werden die Rechte der Polizei im Zusammenhang mit der Früherkennung von Missbräuchen und Manipulationen des Fahrtschreibers geregelt. Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014³⁶ sieht vor, dass die Polizei mit einem Kontrollgerät über eine Funkverbindung Kontakt mit einem «intelligenten Fahrtschreiber» aufnehmen kann. Die Kontaktaufnahme erfolgt beispielsweise mit einem mobilen Lesegerät aus einem fahrenden Polizeifahrzeug oder einem in der Nähe der Fahrbahn montierten Leser. Diese Möglichkeit erleichtert der Polizei die Auswahl der zu kontrollierenden Fahrzeuge. Bei dieser Abfrage dürfen nur Daten übertragen werden, die für die Triage notwendig sind. Diese Daten werden in Absatz 2 abschliessend aufgezählt. Im Verdachtsfall erfolgt die Kontrolle wie bisher manuell. Die Datenabfrage via Funkverbindung führt in keinem Fall zu einer automatischen Strafverfolgung der Führerin, des Führers oder des Arbeitgebers. Durch die klare Regelung der Rechte der Polizei wird dem Datenschutz ein höheres Gewicht beigemessen. Zusätzlich verstärkt wird der Datenschutz durch die im neuen Absatz 3 enthaltenen Regelungen zur Speicherdauer der übertragenen Daten und zu deren Löschung.

Art. 22 Abs. 6 Bst. j

Im italienischen Text wird der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt.

³⁶

Siehe Fussnote 36.

2.6. Änderung der Verordnung des ASTRA zur Strassenverkehrskontrollverordnung (VSKV-ASTRA)

Ingress

Im Ingress wird der Begriff «Oberzolldirektion» ersetzt durch den Begriff «Eidgenössische Zollverwaltung».

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt.

Art. 8 Abs. 2 Bst. a und b

In Folge der Änderung von Artikel 100 VTS müssen in Artikel 8 Absatz 2 Verweise angepasst werden. Im italienischen Text erfolgen sprachliche Korrekturen.

2.7. Änderung der Verordnung über das Fahrtschreiberkartenregister (FKRV)

Titel

Im italienischen Text wird der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt. Das führt auch zu einem neuen Titel und einer neuen Abkürzung für die Verordnung.

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» und die Abkürzung «RECO» durch «RCT».

Art. 1

Im italienischen Text wird die Bezeichnung des Registers geändert.

Art. 3 Abs. 1 Bst. c, f–h (neu); Abs. 4 Bst. a und b

Abs. 1 Bst. c: Hier wird der Verweis auf das EU-Recht aktualisiert.

Abs. 1 Bst. f–g und Abs. 4 Bst. a und b: Im Rahmen der Fortentwicklung der Datenbank wurde auch die Aufgabenteilung zwischen dem Bundesamt für Informatik und Technologie (BIT) und dem ASTRA angepasst. Die Buchstaben f–g enthalten die Aufgaben, für welche neu das ASTRA statt das BIT zuständig ist. Im Gegenzug werden in Absatz 4 die Buchstaben a und b aufgehoben.

Abs. 1 Bst. h: Das ASTRA führt neu ein Verzeichnis über die zugelassenen Werkstätten, ihrer Mitarbeiter und der ausgestellten Werkstattkarten (vgl. neuer Art. 6a). Zwar ist die Eidgenössische Zollverwaltung EZV für die Herausgabe der Werkstattkarten und die Werkstattbewilligungen zuständig. Da das ASTRA jedoch die Datenbank für alle Fahrtschreiberkartentypen führt, ist es effizienter, wenn auch das ASTRA die Verzeichnisse publiziert und an die EU übermittelt, welche diese dann veröffentlicht.

Art. 6a (neu)

Um den Vollzugsbehörden die Feststellung von Missbräuchen zu erleichtern, wird neu ein Verzeichnis der Werkstätten und ihrer Mitarbeiter sowie der Werkstattkarten geführt. Dieses Verzeichnis wird sowohl in der Schweiz als auch in der EU veröffentlicht. Dafür muss eine Rechtsgrundlage geschaffen werden. Es muss für die Betroffenen transparent sein, welche Daten zu welchem Zweck im Verzeichnis erfasst werden und was mit diesen Daten geschieht.

2.8. Verkehrsversicherungsverordnung (VVV)

Ersatz von Ausdrücken

Im ganzen Erlass wird im Rahmen der Revision der VTS in allen Sprachversionen der Ausdruck «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» ersetzt.

Im italienischen Text wird der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt. Weiter wird im italienischen Text im gesamten Erlass der Ausdruck «portata dell'azienda» ersetzt durch «dimensioni dell'azienda».

Klammerverweise bei den Anhangnummern; Anhang 4 Ziffer 15.1 und 5

Klammerverweise bei den Anhangnummern: Anpassung an die geänderten gesetzestechnischen Vorgaben.

Anhang 4: Bewilligungen für Werkstätten zum Einbau und zur Prüfung von Fahrtschreibern erteilt die EZV, nicht das UVEK (vgl. Art. 101 Abs. 1 E-VTS). Die Anforderungen an die Werkstatttechniker und die Werkstätten (Bewilligung der EZV) wurden bisher in einer Ziffer vermischt. Die Anforderung an die Werkstätte wird deshalb in eine neue Ziffer überführt.

Zu einer weiteren Änderung der VVV siehe auch den Erläuternden Bericht Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers, Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).

2.9. Verkehrszulassungsverordnung (VZV)

Ersatz eines Ausdrucks

Im ganzen Erlass wird im italienischen Text der Ausdruck «odocronografo» durch «tachigrafo» ersetzt.

Art. 120 Abs. 2

Der Begriff «Fahrtschreiber» wird gestrichen. Die technischen Eigenschaften aller Fahrtschreibergenerationen und die Arbeitsanweisungen für das Werkstattpersonal sind in der neuen Verordnung (EU) Nr. 165/2014³⁷ und deren Anhängen detaillierter geregelt als in der aufgehobenen Verordnung (EWG) Nr. 3821/85³⁸. Vorschriften, die bereits im EU-Recht enthalten sind, werden in den geänderten Artikeln 100 und 101 E-VTS grundsätzlich nicht wiederholt. Die Weisungen des UVEK über Einbau, Prüfung und Reparatur von Fahrt- und Restwegschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen³⁹ werden bis auf einige wenige Bestimmungen, die in die VTS überführt werden, aufgehoben. Wegfallen wird unter anderem der bisher verlangte Prüfbericht beim Fahrtschreibereinbau und bei den periodischen Nachprüfungen.

Zu den Änderungen der VZV siehe auch den Erläuternden Bericht Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers, Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).

³⁷ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

³⁸ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

³⁹ Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 über Einbau, Prüfung und Reparatur von Fahrt- und Restwegschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen (http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_715_d.pdf).

3. Auswirkungen

3.1. Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund

Auf Bundesebene hat weniger die vorliegende Rechtsanpassung finanzielle Auswirkungen, sondern die nachfolgende operative Umsetzung der neuen Anforderungen an das Fahrtschreibersystem. Konkret müssen unter anderem neue, technisch anspruchsvollere Fahrtschreiberkarten produziert werden, das Fahrtschreiberkartenregister angepasst werden (Anpassungen der Informatik) und neue Zertifizierungssysteme implementiert werden. Die Systemanpassungsarbeiten für das Fahrtschreiberkartenregister des ASTRA und die Anpassungen an den Fahrtschreiberkarten werden Kosten von rund 1'580'000 Franken verursachen. Bei der Eidgenössischen Zollverwaltung entstehen für die Anschaffung neuer Kontrollgeräte und die Ausbildung der Kontrolleure Kosten von rund 120'000 Franken.

3.2. Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden

Die vorgeschlagenen Rechtsanpassungen und die nachfolgende operative Umsetzung der neuen Anforderungen an das Fahrtschreibersystem haben auf kantonaler Ebene vor allem Auswirkungen auf den Vollzug. Der Vollzug wird allenfalls neue Vollzugssoftware und neue Kontrollgeräte anschaffen müssen. Weiter werden Informatikanpassungen nötig. Das Vollzugspersonal muss zudem zu den neuen Anforderungen geschult werden. Die Kontrollgerätekarten sind neu nur noch zwei statt fünf Jahre gültig, dadurch steigt der Beschaffungsaufwand für die Kantone geringfügig. Insgesamt wird den Kantonen jedoch kein signifikanter Mehraufwand entstehen. Durch die Angleichung der Ausnahme für Krankentransporte in der ARV 2 an die Ausnahme der ARV 1 für Fahrzeuge, die für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind, erhalten die Kantone mehr Freiheit bei der Organisation ihres Rettungswesens.

3.3. Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, die Gesellschaft und die Umwelt

Für die Schweizerischen Transporteure wird die vorliegende Revision keine erheblichen Mehrkosten verursachen. Die Ausrüstungspflicht mit dem «intelligenten Fahrtschreiber» ab dem 15. Juni 2019 gilt nur für Fahrzeuge, die nach diesem Datum neu zugelassen werden. Für die Umrüstung von Altfahrzeugen, die im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden sollen, gilt eine Übergangsfrist bis zum 14. Juni 2034. Die Schweizer Transporteure, die im internationalen Strassentransport tätig sind, haben kaum so alte Fahrzeugflotten. Die alten Fahrtschreiberkarten, mit Ausnahme der Werkstattkarten, dürfen bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit weiterbenutzt werden. Kurzfristig etwas Aufwand verursachen wird die Schulung der betroffenen Chauffeure und Chauffeusen bezüglich der Bedienung der neuen Fahrtschreiber. Die Verkürzung der Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte von fünf auf zwei Jahre hat für die Unternehmen einen gewissen Mehraufwand zur Folge, da die Karte häufiger ersetzt werden muss. Auf der anderen Seite profitieren die Schweizer Transporteure, wenn sie so weiterhin ungehindert Zugang zum europäischen Strassentransportmarkt haben. Die Verbesserungen des Fahrtschreibers und die leichtere Bedienung führen aber auch zu mehr Effizienz.

4. Rechtliche Aspekte

4.1. Rechtsgrundlagen

Die vorliegenden Rechtsanpassungen stützen sich auf die Artikel 8, 12, 25 Absatz 2 Buchstabe i, 56 und 106 Absatz 1 SVG.

4.2. Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die Verordnung (EU) Nr. 165/2014⁴⁰ sowie die zugehörigen Durchführungsverordnungen (EU) 2016/799⁴¹ und (EU) 2016/68⁴² der Europäischen Kommission sollen in den Anhang I zum Landverkehrsabkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweiz und der Europäischen Union übernommen werden. Mit den vorgeschlagenen Rechtsanpassungen soll die Gleichwertigkeit zwischen dem Schweizerischen und dem einschlägigen EU-Recht hergestellt werden, damit die Schweizerischen Transporteure auch weiterhin ungehinderten Zugang zum EU-Strassentransportmarkt haben und Wettbewerbsverzerrungen vermieden werden können.

Auch das im grenzüberschreitenden Verkehr wichtige Europäische Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR⁴³) enthält keine eigenen technischen Anforderungen an Fahrtschreiber, sondern verweist aktuell noch auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85⁴⁴. Ob und wie die neuen Vorschriften der Europäischen Union ins AETR übernommen werden, ist zurzeit Gegenstand von Verhandlungen⁴⁵ im Hauptausschuss Strassenverkehr der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen. Eine Übernahme ist allerdings sehr wahrscheinlich, da, wie dargelegt, auf der Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen aktuell keine eigenen technischen Anforderungen an Fahrtschreiber vorhanden sind.

4.3. Datenschutz

Der «intelligente Fahrtschreiber» zeichnet den Standort des Fahrzeugs (GPS-Koordinaten) zu bestimmten Zeitpunkten automatisch auf. Er verfügt weiter über eine Schnittstelle zu intelligenten Verkehrssystemen (IVS). Die Vollzugsbehörden können über eine CEN-DRSC-Funkschnittstelle zudem drahtlos auf bestimmte, im neuen Artikel 21 Absatz 2 SKV abschliessend aufgezählte Daten des «intelligenten Fahrtschreibers» zugreifen. Dies stellt höhere Anforderungen an den Datenschutz. Aus diesem Grund wird z. B. in der ARV 1 in Artikel 17 ein neuer Absatz eingefügt, der die Bearbeitung von Personendaten durch den Arbeitgeber regelt. Auch in der ARV 2, der VTS, der SKV und der FKRv werden punktuell Regelungen zu Datenschutzfragen über neue Bestimmungen aufgenommen.

⁴⁰ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrten-schreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

⁴¹ Durchführungsverordnung (EU) 2016/799 der Kommission vom 18. März 2016 zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung der Vorschriften über Bauart, Prüfung, Einbau, Betrieb und Reparatur von Fahrten-schreibern und ihren Komponenten, ABl. L 139 vom 26.5.2016, S. 1.

⁴² Durchführungsverordnung (EU) 2016/68 der Kommission vom 21. Januar 2016 über die für die Vernetzung der elektronischen Register von Fahrerkarten notwendigen gemeinsamen Verfahren und Spezifikationen, ABl. L 15 vom 22.01.2016, S. 51.

⁴³ Europäisches Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR; SR 0.822.725.22).

⁴⁴ Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr, ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8.

⁴⁵ Vgl. Bericht der 111. Sitzung vom 25.-26. Oktober 2016; herunterladbar (in Englisch und Französisch) unter <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/sc1/ECE-TRANS-SC1-406e.pdf>.