



Bern, 14. August 2024

Neues Zulassungsregime Fahrzeuge – Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens



Erläuternder Bericht Neues Zulassungsregime Fahrzeuge – Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Übersicht

Mit der vorliegenden Revisionsvorlage sollen:

- die schweizerische Fahrzeugzulassung modernisiert, digitalisiert, effizienter gestaltet sowie mit den Vorschriften zum Austausch von Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer Form gemäss der Verordnung (EU) 2018/858 harmonisiert werden.
- die Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form der Verordnung (EU) 2018/858 als neues Zulassungsdokument in das Schweizerische Verordnungsrecht übernommen werden.
- die Motion Darbellay (13.3818 «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit») erfüllt werden.
- die Motion Reimann (16.3846 «Bürokratieabbau dank der Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen») erfüllt werden.
- das Leistungsgewichtsverhältnis für Motorräder schweizweit einheitlich nach der gleichen Methode wie in der EU berechnet werden.

Ausgangslage

In der Schweiz können mehrere Fahrzeuge eines Typs, einer Variante oder einer Version gestützt auf eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt des ASTRA mit einer Zulassungsprüfung beim kantonalen Strassenverkehrsamt zum Verkehr zugelassen werden. Die Zulassung eines Einzelfahrzeuges kann zudem nach Vorlage einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung (englisch *Certificate of Conformity – CoC*) in Papierform oder mit entsprechenden Konformitätsbeglaubigungen oder Konformitätserklärungen in Kombination mit einer Identifikationskontrolle oder Funktionskontrolle erfolgen. Liegen diese Dokumente für ein Fahrzeug nicht vor, wird eine umfassende technische Prüfung durchgeführt.

Da eine Schweizer Typengenehmigung oder ein Datenblatt den Gesamtfahrzeugdatensatz z.B. einer Variante eines Fahrzeuges enthält, ist es möglich, mit diesem einen Dokument eine Vielzahl von Fahrzeugen der gleichen Variante zum Verkehr zuzulassen, was für die meisten Importeure eine relativ einfache Möglichkeit der Fahrzeugzulassung ergibt. Der Grossteil der bisherigen Fahrzeugzulassungen in der Schweiz stützt sich deshalb auf Gesamtfahrzeugdaten, welche durch das ASTRA vorgängig als Typengenehmigung geprüft und bewilligt oder als Datenblatt aufbereitet werden müssen.

Der Kleinimporteure (Import von weniger als 50 Personenwagen oder sechs Lieferwagen pro Jahr gemäss Artikel 20 der CO₂-Verordnung) führte sein Fahrzeug bisher immer beim Strassenverkehrsamt vor. Das Strassenverkehrsamt liess das Fahrzeug gestützt auf ein CoC in Papierform oder gestützt auf andere Dokumente, welche Einzelfahrzeugdaten enthalten, zum Verkehr zu. Die meisten CoC in Papierform wurden von den Herstellern gestützt auf die Richtlinie 2007/46/EG bzw. werden gestützt auf die neue Verordnung (EU) 2018/858 ausgestellt und mit jedem Fahrzeug der Fahrzeugklassen M¹, N² und O³ gemäss Artikel 12 Absatz 1 VTS mitgeliefert.

Mit der Verordnung (EU) 2018/858, welche die Richtlinie 2007/46/EG ersetzt, hat die Europäische Union seit dem 1. September 2020 ein neues Fahrzeug-Typengenehmigungs- und Zulassungsregime für Fahrzeuge der Klassen M¹, N² und O³ eingeführt. Die Hersteller von EU-gesamtgenehmigten Fahrzeugen werden verpflichtet, ab dem 5. Juli 2026 den Genehmigungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten pro Fahrzeug eine elektronische EU-Übereinstimmungsbescheinigung (eCoC) zur Verfügung zu stellen. Die Zulassung von EU-gesamtgenehmigten Fahrzeugen erfolgt in der EU für die genannten Fahrzeugklassen M, N und O somit gestützt auf eCoC-Einzelfahrzeugdatensätze. Sofern die Hersteller ein eCoC an die Genehmigungsbehörden liefern können, werden sie von der heutigen Pflicht entbunden, ein CoC in Papierform zu erstellen und dem Fahrzeug beizulegen.

¹ Motorfahrzeuge zur Personenförderung: Personenwagen, Kleinbusse und Gesellschaftswagen

² Motorfahrzeuge zur Güterbeförderung: Last- und Lieferwagen

³ Anhänger

Die Genehmigungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten tauschen diese eCoC über das Europäische Informationssystem für Fahrzeuge und Führerscheine (EUCARIS, European Car and Driving Licence Information System) aus. EUCARIS ermöglicht den Austausch und Abruf von Daten aus den zentralen Fahrzeug- und Führerausweisregistern der beteiligten Staaten. Die Schweiz ist Mitglied bei EReg, der Organisation, welche EUCARIS betreibt und kann aufgrund ihrer Mitgliedschaft von verschiedenen Dienstleistungen, wie den Bezug von eCoC via EUCARIS profitieren.

Um ab 2026 in der Lage zu sein, von den Genehmigungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten eCoC-Daten zu erhalten, hat das ASTRA mit dem Projekt «Neues Zulassungsregime Fahrzeuge NZRF», die Möglichkeit geschaffen, dass auch in der Schweiz Fahrzeuge künftig auf Basis von eCoC-Einzelfahrzeugdatensätzen zugelassen werden können. Die Fachapplikation «Initial Vehicle Information and Type Approval System» (IVITA-S) bezieht via EUCARIS eCoC-Daten für das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ). Technisch ist die Fachapplikation Teil des IVZ und seit November 2021 aktiv an EUCARIS angeschlossen, um Pilotversuche und die rollende Einführung der eCoC-gestützten Fahrzeugzulassung zu ermöglichen.

Ein Ziel des Projekts «Neues Zulassungsregime Fahrzeuge NZRF» ist die Ablösung der seit 1984 im Einsatz befindlichen Fachapplikation TARGA, die der Typengenehmigungserteilung dient. Die Funktionen von TARGA sollen in die Fachapplikation IVITA-S übertragen und damit in das Informationssystem IVZ integriert werden.

Mit der Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts sollen die Rechtsgrundlagen im Schweizer Recht für die durch das Projekt «Neues Zulassungsregime Fahrzeuge NZRF» geplanten und laufenden Änderungen in der Fahrzeugzulassung sowie der Datenverarbeitung geschaffen werden. Da die internationalen Rechtsgrundlagen im MRA für den Bezug von eCoC für Fahrzeuge der Klassen M, N und O von ausländischen Genehmigungsbehörden zurzeit noch nicht vorhanden sind, werden die Rechtsgrundlagen im Schweizer Strassenverkehrsrecht für das bisherige Zulassungssystem beibehalten, so dass Fahrzeuge auch weiterhin gestützt auf Schweizer Typengenehmigungen, Datenblätter, CoC in Papierform sowie weiteren Dokumenten zugelassen werden können.

Die seit 2016 bzw. 2018 hängigen Motionen (13.3818) Darbellay «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit» und (16.3846) Reimann «Bürokratieabbau dank der Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen» können mit den vorliegenden Ordnungsrevisionen erfüllt werden.

Mit der Teilrevision der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV, SR 741.51) wird zudem die Methode zur Berechnung des Leistungsgewichts von Motorrädern an das EU-Recht angepasst. Das im Fahrzeugausweis eingetragene Leistungsgewicht ist ausschlaggebend dafür, ob zum Führen eines Motorrads der Führerausweis der Kategorie A für Motorräder mit unbeschränkter Motorleistung oder der Führerausweis der Kategorie A für Motorräder mit beschränkter Motorleistung erforderlich ist.

Inhalt der Vorlage

Umstellen der Fahrzeugzulassung von Typendaten auf initiale Einzelfahrzeugdaten: Im Vergleich zu einer Typengenehmigung, welche eine gewisse Bandbreite bei einzelnen Daten zulässt (sogenannte «Von-Bis-Werte»), sind die initialen Einzelfahrzeugdaten, die ein eCoC für ein spezifisches Fahrzeug enthält, präzise und zutreffend. Das bringt Vorteile in der statistischen Auswertung der Zulassungsdaten. So gewinnt beispielweise die Auswertung des CO₂-Ausstosses von Neuwagen zukünftig an Genauigkeit, resp. der Aufwand für die freiwillige Nachreichung einzelner CoC wird überflüssig. Doch in erster Linie vereinfachen die Einzelfahrzeugdaten die Zulassung durch die Strassenverkehrsämter, da diese die Fahrzeugdaten nicht mehr erfassen müssen. Bei Fahrzeugen, welche über ein eCoC verfügen, sind die Daten für das ASTRA via EUCARIS abrufbar.

Bezug von elektronischen Übereinstimmungsbescheinigungen aus EUCARIS durch das ASTRA via der neuen Fachapplikation IVITA-S: Die schweizerische Fahrzeugzulassung bedarf einer Neuaus-

richtung, da in der EU bereits ein Grossteil der Fahrzeuge seit mehreren Jahren mittels sogenannter CoC zugelassen wird. Diese CoC enthalten die initialen Einzelfahrzeugdaten (Beschreibung des Fahrzeuges, wie es die Fabrik verlassen hat) und werden zurzeit noch mehrheitlich in Papierform bereitgestellt. Ab dem 5. Juli 2026 werden für Fahrzeuge der Klassen M, N und O nur noch elektronische eCoC via EUCARIS ausgetauscht. Damit das Bundesamt für Strassen diese eCoC für in die Schweiz importierte Fahrzeuge künftig aus EUCARIS beziehen und speichern kann, wurde die neue Fachapplikation IVITA-S entwickelt, über welche die erforderlichen Daten aus EUCARIS ins IVZ überführt werden können.

Abschalten der Fachapplikation TARGA und Transfer der Funktionen in die Fachapplikationen IVITA-S: Die seit 1984 im Einsatz stehende Applikation TARGA kann nicht mehr weiterentwickelt und weiterbetrieben werden. Dies aus Gründen der Informationssicherheit, des Endes der Produktlebensdauer der Basistechnologie und aufgrund des Mangels an Fachpersonal um die Fachapplikation überhaupt noch betreiben zu können. Deshalb muss TARGA so rasch als möglich durch die neue Fachapplikation IVITA-S ersetzt werden. Der Zugang für Strassenverkehrsämter bleibt weiterhin bestehen.

Einführung eines eDatenblattes pro Fahrzeug: Von jedem neuen vollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, für das ein initialer Einzelfahrzeugdatensatz in Form eines eCoC vorhanden ist, bereitet das ASTRA diese Daten in Form eines sogenannten eDatenblattes auf. Der Vorteil des eDatenblattes liegt darin, dass die initialen Fahrzeugdaten des Fahrzeuges sowie für an der Zulassung beteiligte Stellen einfach abrufbar sind. So können beispielsweise der Importeur, der Spediteur oder die Garage via Stammmnummer auf Daten eines spezifischen Fahrzeuges zugreifen. Das eDatenblatt enthält Sachdaten, welche den Zustand des Fahrzeuges nach seiner Herstellung abbilden sowie Name und Adresse von Fahrzeugherstellern und von denjenigen Importeuren, welche der Bekanntgabe dieser Personendaten vorgängig schriftlich zugestimmt haben. Die eDatenblätter werden in einem Verzeichnis des ASTRA öffentlich zur gebührenfreien Nutzung angeboten. Sie entfalten keine Rechtswirkung, sondern bieten eine Ansicht von technischen Daten von Einzelfahrzeugen zu reinen Informationszwecken.

Umsetzung Motion Darbellay (13.3818): Die Motion Darbellay verlangt die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass in der EU genehmigte Neufahrzeuge ohne strassenverkehrsamtliche Prüfung an den Zulassungsschaltern in Verkehr gesetzt werden können. Der vorliegende Vorschlag erlaubt eine rein administrative Zulassung für den Grossteil der leichten Personenwagen der Klasse M₁, die über eine elektronische EU-Übereinstimmungsbescheinigung verfügen. Damit können Dreiviertel des Neuwagenmarktes rein administrativ zugelassen werden. Für alle anderen Fahrzeuge der Klassen M, N und O können die eCoC-Daten zwar für die Zulassung verwendet werden, diese Fahrzeuge müssen aber aufgrund von Differenzen zwischen den europäischen und Schweizer Fahrzeugklassen weiterhin beim Strassenverkehrsamt zur Prüfung vorgeführt werden. So sind z.B. die Karosserieformen in der EU nicht identisch mit denjenigen, welche das Schweizer Recht vorsieht. Zudem müssen zum Teil zwingende Eintragungen (Codes) im Schweizer Fahrzeugausweis vorgenommen werden, welche es in der EU nicht gibt. Um die Diskrepanz zwischen dem EU-Recht und dem Schweizer Recht zu beseitigen, bedarf es einer kompletten und tiefgreifenden Überarbeitung der Zulassungsvorschriften und der technischen Vorschriften in der Strassenverkehrsgesetzgebung.

Umsetzung Motion Reimann (16.3846): Die Motion Reimann, welche die Abschaffung bzw. Digitalisierung der Zusatzkosten gemäss Ziffer 3 des Anhang 3 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) verlangt, soll insofern umgesetzt werden, als dass eine Gebühr für alle Fahrzeuge erhoben werden soll, die gestützt auf ein Produkt des ASTRA zum Verkehr zugelassen werden. Bei diesem Produkt kann es sich um eine vom ASTRA erstellte Typengenehmigung, ein Datenblatt oder ein vom ASTRA aufbereiteten, digitalen Einzelfahrzeugdatensatz handeln. Das Aufkleben der Kontrollmarke entfällt, da der Bezahlprozess digitalisiert wird. Grossimporteure gemäss CO₂-Emissionsvorschriften bezahlen diese neuen Gebühren mittels einer Jahresrechnung. Kleinimporteure können eine Mikropaymentlösung nutzen. Mit dieser Lösung kann die Motion Reimann insofern erfüllt werden, als dass das Aufkleben der Kontrollmarke entfällt. Eine Abschaffung der Gebühren ist jedoch nicht umsetzbar, da auch bei der Digitalisierung Kosten beim Bund anfallen, die vom Verbraucher gedeckt werden müssen.

Neue Berechnungsmethode für das Leistungsgewicht von Motorrädern: Neu ist, dass als «Leistungsgewicht» das «Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand» gilt (bisher: «Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht»). Das «Gewicht in fahrbereitem Zustand» (Art. 136 Abs. 1 VTS) ist das Leergewicht, jedoch ohne Sonderzubehör, ohne die Gewichte für die Speicherung von Alternativtreibstoffen oder für Traktionsbatterien und ohne Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerin (Art. 136 Abs. 1 VTS).

Der Grenzwert des Leistungsgewichts wird zudem im Verordnungstext neu auf eine Stelle nach dem Komma angegeben und passt sich so an den Inhalt der EU-Richtlinie an.

Inkrafttreten der Änderungen: Die vorliegend geplanten Verwaltungsänderungen werden voraussichtlich im Verlaufe des Herbstes 2025 in Kraft treten.

Inhaltsverzeichnis

1	Grundzüge der Vorlage	7
1.1	Bisheriges System der Fahrzeugzulassung in der Schweiz	7
1.2	Digitalisierung der Fahrzeugzulassungsprozesse in der EU	9
1.3	Zukünftiges System der Fahrzeugzulassung in der Schweiz	10
1.4	Portal für Klein- und Direktimporteure (KDI-Portal).....	14
1.5	Fahrzeuge mit EU-Gesamtgenehmigung der Klasse M1 ≤3.5t.....	15
1.6	Das eDatenblatt ("öffentliches Verzeichnis" gemäss Artikel 17 Absatz 4 E-IVZV).....	16
1.7	Gebührenverrechnung	16
1.8	Umsetzung der Motion Darbellay	17
1.9	Umsetzung der Motion Reimann.....	17
1.10	Leistungsgewicht von Motorrädern	18
2	Rechtsvergleich, insbesondere mit dem Recht der EU	18
3	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	19
3.1	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS).....	19
3.2	Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV).....	22
3.3	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)	26
3.4	Verordnung vom 7. November 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen (Gebührenverordnung ASTRA, GebV-ASTRA).....	27
3.5	Verordnung vom 30. November 2018 über das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZV).....	28
4	Auswirkungen	29
4.1	Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund	29
4.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	30
4.3	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	30
4.4	Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft	30
4.5	Andere Auswirkungen.....	30
5	Rechtliche Aspekte	30
5.1	Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	30
5.2	Rechtliche Grundlagen.....	31
5.3	Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen.....	31
5.4	Datenschutz	31
6	Glossar	32

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Bisheriges System der Fahrzeugzulassung in der Schweiz

Bislang wurden serienmässig hergestellte neue Motorfahrzeuge und Motorfahrzeuganhänger wie folgt zum Verkehr zugelassen:

a. Fahrzeugzulassung gestützt auf eine schweizerische Typengenehmigung mit Gesamtfahrzeugdaten

Der Importeur oder Hersteller von neuen Fahrzeugen stellt beim ASTRA ein Gesuch für die Erstellung einer schweizerischen Typengenehmigung (CH-TG) die Gesamtfahrzeugdaten für Fahrzeuge eines bestimmten Typs, einer bestimmten Variante oder Version enthält. Das ASTRA stellt die Typengenehmigung gegen eine Gebühr von Fr. 300 aus. Die CH-TG enthält Werte z.B. für einen Fahrzeugtyp, wobei auf der Typengenehmigung einerseits präzise Werte vorhanden sein können, als auch "Von-Bis-Werte" wie z.B. eine Spannweite der Gewichtsangaben. Gestützt auf diese CH-TG kann der Importeur anschliessend beim kantonalen Strassenverkehrsamt beliebig viele importierte Fahrzeuge des in der CH-TG aufgeführten Typs/Variante/Version zulassen, sofern diese Fahrzeuge den Werten auf der CH-TG entsprechen.

Der Inhaber einer CH-TG kann den Prüfungsbericht für ein neues Fahrzeug, das er gestützt auf die CH-TG zulassen will, selber ausfüllen und unterzeichnen unabhängig von der Fahrzeugkategorie (Art. 75 Abs. 1 VZV) oder kann diese Arbeiten für die Fahrzeugkategorien gemäss Artikel 32 Absatz 2 VTS durch einen Selbstabnahmebetrieb vornehmen lassen. Er muss das Fahrzeug nicht mehr zur Kontrolle beim Strassenverkehrsamt vorführen. Gemäss den heutigen Rechtsgrundlagen ist es nicht ausgeschlossen, dass auch schwere Motorfahrzeuge rein administrativ zugelassen werden könnten. Eine Umfrage bei den Strassenverkehrsämtern hat ergeben, dass von dieser Möglichkeit kaum Gebrauch gemacht worden ist und dass diese Zulassungsart bei schweren Motorfahrzeugen eine Sicherheitslücke darstellt, welche behoben werden soll.

b. Fahrzeugzulassung gestützt auf ein schweizerisches Datenblatt mit Gesamtfahrzeugdaten

Bei Vorliegen einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung (Papier-CoC oder eCoC) ist durch die europäische Genehmigungsbehörde bescheinigt, dass für das ausgewiesene Fahrzeug eine EU-Gesamtgenehmigung (EU-GG) besteht und somit sämtliche europäischen Vorschriften zur Zeit der Ausstellung erfüllt sind. Die EU-Gesamtgenehmigung eines Fahrzeuges wird durch eine Genehmigungsbehörde der EU-Mitgliedstaaten ausgestellt (z.B. das Kraftfahrt-Bundesamt KBA in Deutschland). EU-gesamtgenehmigte Fahrzeuge werden von der Schweiz anerkannt, da sie unter das im Rahmen der Bilateralen I zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft abgeschlossene Abkommen vom 21. Juni 1999 über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen (MRA; SR 0.946.526.81) fallen.

Wenn neue Importfahrzeuge über eine EU-Gesamtgenehmigung verfügen, kann an Stelle einer CH-TG ein sogenanntes schweizerisches Datenblatt beim ASTRA beantragt werden, das mit Fr. 100 kostengünstiger ausfällt als eine CH-TG, sofern der Importeur die Fahrzeugdaten vorgängig elektronisch übermittelt. Ansonsten muss auch für ein schweizerisches Datenblatt Fr. 300 bezahlt werden, da das ASTRA in diesem Fall das Datenblatt gestützt auf die EU-Gesamtgenehmigung erstellt, d.h. die Fahrzeugdaten aus diesen Unterlagen herausuchen muss. Ein schweizerisches Datenblatt enthält einerseits präzise Werte als auch "Von-Bis-Werte" für einen Fahrzeugtyp, eine Fahrzeugvariante oder eine Fahrzeugversion. Gestützt auf das schweizerische Datenblatt kann der Importeur anschliessend beim kantonalen Strassenverkehrsamt beliebig viele importierte Fahrzeuge des auf dem schweizerischen Datenblatt aufgeführten Typs/Variante/Version zulassen, sofern diese Fahrzeuge den Werten auf dem Datenblatt entsprechen.

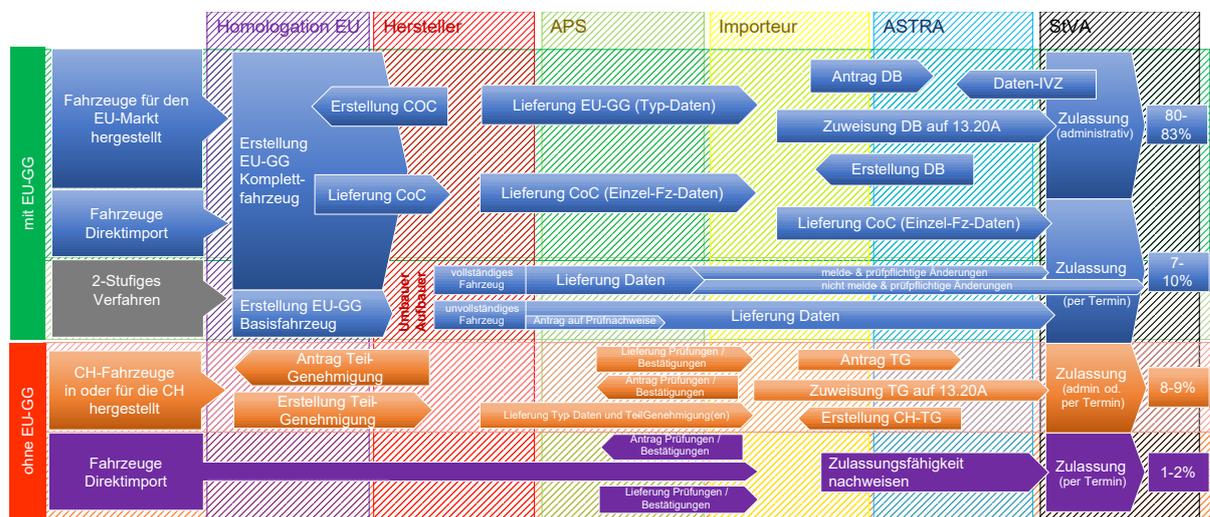
Analog der CH-TG gilt: Der Inhaber eines schweizerischen Datenblattes kann den Prüfungsbericht für ein neues Fahrzeug, das er gestützt auf dieses Datenblatt zulassen will, selber ausfüllen und unterzeichnen unabhängig von der Fahrzeugkategorie (Art. 75 Abs. 1 VZV) oder kann diese Arbeiten für die Fahrzeugkategorien gemäss Artikel 32 Absatz 2 VTS durch einen Selbstabnahmebetrieb vornehmen las-

sen. Er muss das Fahrzeug nicht mehr zur Kontrolle beim Strassenverkehrsamt vorführen. Gemäss den heutigen Rechtsgrundlagen ist es nicht ausgeschlossen, dass auch schwere Motorfahrzeuge rein administrativ zugelassen werden könnten. Eine Umfrage bei den Strassenverkehrsämtern hat ergeben, dass von dieser Möglichkeit auch bei schweren Motorfahrzeugen kaum Gebrauch gemacht worden ist und dass diese Zulassungsart bei schweren Motorfahrzeugen eine Sicherheitslücke darstellt, welche behoben werden soll.

c. Fahrzeugzulassung gestützt auf Einzelfahrzeugdaten mit Prüfung beim Strassenverkehrsamt

Ein neues Fahrzeug kann beim Strassenverkehrsamt zur Einzelprüfung vorgeführt werden. In diesem Fall wird der Prüfungsbericht durch das Strassenverkehrsamt ausgefüllt. Je nachdem mit welchen Dokumenten der Nachweis für die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften erbracht wird, ist eine Identifikationsprüfung, Funktionskontrolle (Art. 30a VTS) oder eine umfassende technische Prüfung (Art. 30b VTS) notwendig. Der Nachweis kann mit einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform oder weiteren Prüfnachweisen wie z.B. Konformitätserklärungen oder Prüfberichten einer anerkannten Prüfstelle erbracht werden. Das Strassenverkehrsamt kann das Ausfüllen des Prüfungsberichts sowie die Funktionskontrolle für leichte Motorwagen, Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.5t, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen an Garagenbetriebe zur sogenannten Selbstabnahme delegieren (Art. 32 VTS). Importiert eine Privatperson z.B. einen Lieferwagen der Fahrzeugklasse N₁, der über eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform verfügt, müsste das Fahrzeug grundsätzlich beim Strassenverkehrsamt zur Funktionskontrolle vorgeführt werden (Art. 30a Abs. 1 Bst. a VTS). Da die Strassenverkehrsämter diese Funktionskontrolle an Garagenbetriebe delegieren können (Art. 32 Abs. 1 und 2 VTS), kann der Importeur das Fahrzeug auch zu einem Garagenbetrieb bringen, der das Fahrzeug einer Funktionskontrolle unterzieht, den Prüfungsbericht ausfüllt und diesen anschliessend beim Strassenverkehrsamt für die Zulassung zustellt. Das Fahrzeug muss in diesem Fall nicht mehr zur physischen Kontrolle beim Strassenverkehrsamt vorgeführt werden.

Abbildung 1: Ist-Situation der Fahrzeugzulassung



Zurzeit werden rund 83 Prozent der Motorfahrzeuge über ein schweizerisches Datenblatt zugelassen. Rund 7 Prozent der Zulassungen erfolgt via CoC. Weitere 10 Prozent der Fahrzeuge werden über eine schweizerische Typengenehmigung zugelassen oder sind von der Typgenehmigung befreit.

1.2 Digitalisierung der Fahrzeugzulassungsprozesse in der EU

Mit der Verordnung (EU) 2018/858⁴ hat die EU seit dem 1. September 2020 ein neues Fahrzeug-Typengenehmigungs- und Zulassungsregime für Fahrzeuge der Klassen M, N und O eingeführt. Die neue Verordnung sieht vor, dass die Hersteller von EU-gesamtgenehmigten Fahrzeugen ab dem 5. Juli 2026 verpflichtet sind, der nationalen Genehmigungsbehörde, welche die EU-Gesamtgenehmigung ausgestellt hat, eine elektronische Übereinstimmungsbescheinigung (elektronisches Certificate of Conformity; «eCoC») pro Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Diese elektronische Übereinstimmungsbescheinigung ist ein vom Hersteller erstellter Datensatz, mit dem bescheinigt wird, dass ein hergestelltes Fahrzeug dem genehmigten Fahrzeugtyp und allen zum Zeitpunkt seiner Herstellung anwendbaren Rechtsakten entspricht. Sofern ein Hersteller ein solches eCoC an die nationale Genehmigungsbehörde, welche die EU-Gesamtgenehmigung erstellt hat, liefern kann, wird er gleichzeitig von der heutigen Pflicht entbunden, ein CoC in Papierform mit dem Fahrzeug mitzuliefern. Damit werden die EU-gesamtgenehmigten Fahrzeuge der Klassen M, N und O künftig in der EU auf Basis von elektronischen Daten zugelassen werden können. Die Genehmigungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten tauschen diese eCoC untereinander über das Europäische Fahrzeug- und Führerschein-Informationssystem (EUCARIS - European Car and Driving Licence Information System) aus. Der Austausch muss ab dem 1. September 2025 durch die Genehmigungsbehörden sichergestellt sein. Wird z.B. ein Fahrzeugtyp eines Herstellers durch die deutsche Genehmigungsbehörde KBA (Kraftfahrtbundesamt) für die EU gesamtgenehmigt, muss der Hersteller dieses Fahrzeugtyps ein eCoC pro hergestelltes Fahrzeug beim KBA einreichen. Das KBA prüft das eCoC und lädt es anschliessend in EUCARIS, von wo es z.B. die spanische Genehmigungsbehörde - wenn das Fahrzeug in Spanien zum Verkehr zugelassen werden soll - herunterladen kann. Einige Hersteller haben bereits kurz nach in Kraft treten der Verordnung 2018/858 frühzeitig mit der Erstellung von eCoC begonnen, obwohl die Verpflichtung diese zu liefern erst ab dem 5. Juli 2026 besteht.

Die Digitalisierung der Fahrzeugzulassungsprozesse im europäischen Raum verpflichtet die Schweiz nicht direkt dazu, ein mit der EU kompatibles System zu entwickeln. Aus der Perspektive inländischer Hersteller, Importeure, Strassenverkehrsämter und des ASTRA ist jedoch eine Angleichung an das EU-System sinnvoll, da der Grossteil der Fahrzeuge, die in die Schweiz importiert werden, EU-gesamtgenehmigt sind und spätestens ab 2026 alle diese Fahrzeuge über ein eCoC verfügen werden. Es macht deshalb Sinn, das Schweizer Fahrzeugzulassungssystem an das EU-System anzupassen, damit die Schweiz bis spätestens 2026 bereit ist, eCoC von ausländischen Genehmigungsbehörden bzw. aus EUCARIS zu beziehen und diese Daten für die Fahrzeugzulassung zu verwenden. Aus diesem Grund wurde eine Fachapplikation IVITA-S (Initial Vehicle Information and Type Approval System) entwickelt, welche seit November 2021 aktiv an EUCARIS angeschlossen ist, damit Pilotversuche für den Bezug von eCoC durchgeführt werden können. Erste Tests mit der Mercedes Benz Schweiz AG sind seit Dezember 2021 erfolgreich verlaufen, so dass im Laufe des Jahres 2022 und 2023 weitere Pilotversuche mit den Marken Audi, Cupra, Ford, Seat, Skoda und VW und weiteren Importeuren durchgeführt werden konnten.

Die Erfahrungen aus den Pilotversuchen zeigen, dass die Fahrzeugzulassung mit wesentlich weniger Aufwand vonstattengeht. Der Importeur stellt dem ASTRA eine Importmeldung zu, die wenige Daten wie Fahrgestell- und Stammnummer sowie Angaben zur Verzollung beinhaltet. Anschliessend prüft das ASTRA via IVITA-S den Abruf des eCoC's des entsprechenden Fahrzeuges bei EUCARIS. Sind die erforderlichen Daten im IVZ als elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz vorhanden und geprüft, so sind auch die erforderlichen Daten für den Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften verfügbar und der Datensatz im IVZ wird für die Fahrzeugzulassung bei den Kantonen freigegeben sobald dieser Vollzug abgeschlossen ist.

Die Vorteile der Digitalisierung der Fahrzeugzulassung liegen auf der Hand: Durch die Umstellung auf Einzelfahrzeugdaten wird das jeweilige Fahrzeug bereits vor der Zulassung präziser charakterisiert. Im Vergleich zu einer Typengenehmigung, welche eine gewisse Bandbreite bei einzelnen Daten zulässt (sogenannte «Von-Bis-Werte»), sind die initialen Einzelfahrzeugdaten für das spezifische Fahrzeug prä-

⁴ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG

zise und zutreffend. Weiter wird die Erfassung im Vergleich zu heute für den überwiegenden Teil der Fahrzeuge vereinfacht. Die Daten (eCoC) werden direkt vom Hersteller mit Freigabe der Typengenehmigungsbehörde via EUCARIS bezogen und können durch die Anwendungen Initial Vehicle Information and Type Approval System IVITA-S und Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) für die Zulassung bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern verwendet werden. Ein manuelles Abtippen entfällt weitestgehend, was für die Korrektheit der Daten förderlich ist.

1.3 Zukünftiges System der Fahrzeugzulassung in der Schweiz

1.3.1. Fahrzeugzulassung gestützt auf elektronische initiale Einzelfahrzeugdaten

Gemäss dem neuen Artikel 72b Absätze 1 und 3 VZV verarbeitet das ASTRA bei Fahrzeugen, welche unter den CO₂-Vollzug fallen folgende Fahrzeugdaten zu einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz im IVZ:

- eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form (eCoC)
- eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform (CoC),

Anschliessend stellt das ASTRA diese elektronischen Datensätze für die Fahrzeugzulassung in IVZ zur Verfügung. Das ASTRA kann weitere Fahrzeugarten, auch solche, welche nicht unter den CO₂ Vollzug fallen, zu diesem Verfahren zulassen.

1.3.1.1. Elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz, der auf einem eCoC beruht

Neu sollen alle elektronischen Fahrzeugdaten eines eCoC für EU-gesamtgenehmigte Fahrzeuge der Klassen M, N und O, die aus EUCARIS bezogen werden können, für die Fahrzeugzulassung nutzbar sein. Die Fahrzeugdaten des eCoC sind somit bei allen Arten von Fahrzeugprüfungen einsetzbar, egal ob es sich um die administrative Prüfung, die Identifikationsprüfung, die Funktionskontrolle oder die Delegation der Funktionskontrolle an Garagenbetriebe (Selbstabnahme) handelt.

Welche Fahrzeugprüfung für Fahrzeuge mit eCoC zur Anwendung gelangt, hängt von drei Faktoren ab:

- Sind eCoC Daten für die jeweilige Fahrzeugart vorhanden?

Zurzeit sind auf EUCARIS nur eCoC für Fahrzeuge der Klassen M und N abrufbar. eCoC's für Anhänger (O) konnten bislang noch keine bezogen werden.

Für weitere Fahrzeugarten, wie z.B. Motorräder (Kategorie L) gibt es in der EU noch keine Rechtsgrundlagen in Form einer Verordnung, welche die Einführung von durch Genehmigungsbehörden geprüfte eCoC auf einen bestimmten Zeitpunkt verpflichtend vorsehen.

- Können die eCoC Daten für die Erstellung des Fahrzeugausweises ohne Ergänzung von weiteren spezifischen Fahrzeugdaten verwendet werden?

Im Moment können nur eCoC Daten für neue, vollständige Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS für die Erstellung des Fahrzeugausweises übernommen werden. Für alle anderen Fahrzeugarten sind weitere Fahrzeugdaten erforderlich, welche die schweizerische Strassenverkehrsgesetzgebung verlangt, damit der Fahrzeugausweis erstellt werden kann. Diese ergänzenden Fahrzeugdaten werden in der Regel durch das Strassenverkehrsamt bzw. im Falle der Delegation der Funktionskontrolle an Werkstätten durch diese Betriebe auf dem Prüfungsformular 13.20A ergänzt.

- Macht es Sinn, eine physische Prüfung beim Strassenverkehrsamt durchzuführen?

Für gewisse Fahrzeugarten, insbesondere schwere Motorwagen wie z.B. ein Reisebus der Klasse M2 (über 3.50 t) oder M3 (über 5.00 t) gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe k VTS macht es aus Gründen der Verkehrssicherheit Sinn, dass das Strassenverkehrsamt immer eine physische Prüfung durchführt.

Aus den Antworten der drei Fragen ergibt sich das nachfolgende Zulassungssystem für Fahrzeuge mit eCoC:

Die administrative Prüfung gemäss Artikel 30 VTS

Die neue Regelung der rein administrativen Prüfung in Artikel 30 Absatz 1 VTS muss auf neue vollständige Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS beschränkt werden, da nur bei diesen Fahrzeugen eine Übernahme der elektronischen Fahrzeugdaten des eCoC ohne Ergänzungen durch die Zulassungsbehörden in den Prüfungsbericht 13.20A und damit in den Schweizer Fahrzeugausweis gewährleistet ist. Bei allen anderen Fahrzeugarten müssen die europäischen eCoC Daten mit weiteren spezifisch für den schweizerischen Fahrzeugausweis benötigten Fahrzeugdaten ergänzt werden, damit der Ausweis erstellt werden kann. Bei diesen Ergänzungen kann es sich um fahrzeugtechnische Informationen wie z.B. die Angabe der Anhängelast oder einer schweizerischen Karosserieform handeln, die in der EU nicht bekannt und somit nicht auf dem eCoC aufgeführt ist. Des Weiteren können Einträge von Codes oder Bedingungen, die durch das Strassenverkehrsamt vorgenommen werden müssen, erforderlich sein. Zudem muss ein Fahrzeug, an dem melde- und prüfpflichtige Änderungen vorgenommen worden sind und das über ein eCoC verfügt, immer beim Strassenverkehrsamt zur Prüfung vorgeführt werden. Solange die Regelungen, auf denen der Schweizer Fahrzeugausweis beruht, nicht an die Europäischen Regelungen angepasst sind, wird eine blosser Übernahme von eCoC Daten für die Erstellung des Fahrzeugausweises nicht ausreichen und es wird immer das Zutun des Strassenverkehrsamtes erforderlich sein. Das ASTRA wird sich im Zuge der Digitalisierung des Führer- und Fahrzeugausweises Gedanken machen müssen, ob und in welchem Ausmass eine Annäherung an die Regelungen des EU-Rechts sinnvoll ist, so dass künftig z.B. auch neue, vollständige Lieferwagen der Klasse N₁ administrativ zugelassen werden könnten.

Ein weiteres Problem besteht darin, dass für Fahrzeugklassen wie z.B. Motorräder (Klasse L) im Moment noch kein auf einer EU-Verordnung basierendes eCoC vorhanden ist, obwohl sich gerade die Motorräder für eine administrative Zulassung eignen würden. Damit das ASTRA flexibel auf die Einführung von eCoC für weitere Fahrzeugklassen durch die EU reagieren kann, möchte das ASTRA mit Artikel 30 Absatz 2 die Befugnis erhalten, weitere Fahrzeugklassen für die administrative Prüfung z.B. mittels einer Amtsverordnung einführen zu können.

Der Vorteil der administrativen Prüfung ist, dass der Hersteller oder Importeur den Prüfungsbericht 13.20 A selber ausfüllen und unterzeichnen kann (Art. 75 Abs. 1 VZV) und das Fahrzeug nicht mehr physisch beim Strassenverkehrsamt vorgeführt werden muss. Da die Fahrzeugdaten für das Fahrzeug in Form eines eCoC bereits vorhanden sind, muss der Hersteller oder Importeur nur noch einige wenige Angaben auf dem Formular 13.20 A einfügen. Welche Angaben dies sind, definiert das ASTRA in seinen "Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte 13.20 A und 13.20 B" und deren Anhänge. Nachdem der Hersteller oder Importeur das Formular ausgefüllt und unterzeichnet hat, kann er damit zum Strassenverkehrsamt gehen und das Fahrzeug immatrikulieren lassen.

Die Identifikationskontrolle oder Funktionskontrolle gemäss Artikel 30a VTS

Alle anderen neuen, vollständigen oder vervollständigten Fahrzeuge sowie neue, vollständige Personenwagen, die über eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform verfügen, müssen wie bisher entweder zu einer Identifikationskontrolle oder eine Funktionskontrolle beim Strassenverkehrsamt vorgeführt werden. Sofern eCoC-Daten für diese Fahrzeuge (ausgenommen Personenwagen) vorhanden sind, können diese insofern für die Zulassung genutzt werden, als dass nur noch diejenigen Fahrzeugdaten auf dem Prüfungsbericht erfasst werden müssen, die auf dem eCoC nicht aufgeführt, respektive abweichend sind.

Die Selbstabnahme gemäss Artikel 32 VTS

Die Selbstabnahme gemäss Artikel 32 Absatz 2 VTS ist für leichte Motorwagen, Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.50 t, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge möglich. D.h. die Zulassungsbehörde kann das Ausfüllen des Prüfungsberichts und die Funktionskontrolle an Personen delegieren, die für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten.

Für Fahrzeuge der Klasse N₁ können aktuell bereits eCoC aus EUCARIS bezogen werden. Eine rein administrative Zulassung ist bei dieser Fahrzeugart aber nicht möglich, da im Fahrzeugausweis bestimmte Codes und technischen Angaben eingetragen werden müssen. Aus diesem Grund fallen N₁-Fahrzeuge in den Anwendungsbereich von Artikel 30a VTS und müssen einer Funktionskontrolle unterzogen werden. Sofern eine Zulassungsbehörde diese Funktionskontrolle an einen Selbstabnahmebetrieb delegiert hat, wird der Prüfungsbericht 13.20 durch diesen Betrieb ausgefüllt. Sind für das Fahrzeug eCoC Daten aus EUCARIS vorhanden, können diese insofern genutzt werden, als dass der Selbstabnahmebetrieb nur noch diejenigen Daten in den Prüfungsbericht eintragen muss, welche im eCoC nicht vorhanden sind. Massgeblich sind auch für diesen Fall die "Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte 13.20 A und 13.20 B" des ASTRA. Anschliessend kann das Fahrzeug, ohne bei der eigentlichen Zulassungsbehörde vorgeführt zu werden, gestützt auf den Prüfungsbericht 13.20 zum Verkehr zugelassen werden.

1.3.1.2. Elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz, der auf einem CoC in Papierform beruht

Gemäss Artikel 23 Absatz 1 der Verordnung über die Reduktion der CO₂ Emissionen (CO₂-Verordnung) hat der Importeur die Pflicht dem ASTRA vor der erstmaligen Inverkehrsetzung eines Fahrzeuges die Daten bekannt zu geben, die für dessen Zuweisung zum Importeur und für die Berechnung einer allfälligen Sanktion erforderlich sind. CO₂-pflichtig sind Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelschlepper. Sofern diese Fahrzeuge über eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform (CoC) verfügen, hat der Kleinimporteur die Möglichkeit, dieses CoC beim ASTRA einzureichen, welches die Daten gemäss Artikel 23 Absatz 1 CO₂-Verordnung zu Händen des BFE im IVZ erfasst. Nachdem der CO₂-Vollzug durchgeführt und die Sanktion bezahlt worden ist, kann der Kleinimporteur das Fahrzeug mit dem CoC beim Strassenverkehrsamt zulassen.

Das ASTRA soll die Möglichkeit erhalten, nicht nur die CO₂-relevanten Daten zu erfassen, sondern auf Gesuch eines Importeurs hin alle für die Fahrzeugzulassung erforderlichen Daten aus dem Papier-CoC zu einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz im IVZ zu verarbeiten. Damit nimmt das ASTRA den Kantonen Arbeiten ab, welche bislang durch die Strassenverkehrsämter erledigt worden sind. Diese neue Dienstleistung des ASTRA soll auf EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 beschränkt werden, da nur die Fahrzeugklassen M₁ und N₁ CO₂-pflichtig sind und somit beim ASTRA gemeldet werden müssen. Nicht CO₂-pflichtige Fahrzeuge mit Papier-CoC müssen nach wie vor bei den Strassenverkehrsämtern für die Erfassung der Fahrzeugdaten und die Fahrzeugzulassung vorgeführt werden.

Für diese neue Aufgabe der Fahrzeugdatenerfassung aus einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform verlangt das ASTRA zwischen Fr. 60.00 und Fr. 90.00, je nachdem wie übersichtlich ein Papier-CoC aufgebaut ist. Jeder Hersteller gestaltet für seine Marke/n die CoC individuell, so dass die Erfassung der Daten einen zeitlich unterschiedlichen Aufwand beim ASTRA generiert.

Der elektronische Einzelfahrzeugdatensatz kann in der Folge wie ein Datensatz, der auf einem eCoC beruht für die Fahrzeugzulassung verwendet werden. Für neue, vollständige Personenwagen gemäss Art. 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS bedeutet dies, dass sie administrativ geprüft und nicht mehr beim Strassenverkehrsamt vorgeführt werden müssen.

1.3.2. Fahrzeugzulassung gestützt auf eine Schweizerische Typengenehmigung, die Gesamtfahrzeugdaten eines Fahrzeugtyps, einer Fahrzeugvariante oder einer Fahrzeugversion enthält

Die Erstellung von Schweizerischen Typengenehmigungen ist weiterhin für alle Fahrzeugklassen möglich, d.h. auch für die Klassen M, N und O für den Fall, dass keine eCoC aus EUCARIS mehr bezogen werden können. Allerdings werden Typengenehmigungen nicht mehr in der seit 1984 im Einsatz stehende Fachanwendung "Technische Angaben, Rauch, Geräusch und Abgas" TARGA erstellt, da diese dringend durch eine moderne Fachanwendung abgelöst werden muss. Die neue Fachapplikation IVITAS, die bereits seit 2021 in Betrieb ist, hat deshalb zum Ziel, die Funktionalitäten von TARGA zu ersetzen und modernisieren sowie TARGA schliesslich abzulösen.

Inhaber einer CH-TG für Fahrzeuge gemäss Artikel 30 Absatz 1 und 2 VTS können diese administrativ zulassen. Es findet eine Einschränkung der administrativen Zulassung für TG-Inhaber auf leichte Motorwagen, Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.50t, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge statt.

1.3.3. Fahrzeugzulassung gestützt auf ein schweizerisches Datenblatt, das Gesamtfahrzeugdaten eines Fahrzeugtyps, einer Fahrzeugvariante oder einer Fahrzeugversion enthält

Da ein Grossteil der EU-gesamtgenehmigten Fahrzeuge künftig über ein eCoC verfügen wird, wird der Bedarf an Datenblätter markant abnehmen. Dennoch muss die Möglichkeit, Datenblätter zu erstellen, aus drei Gründen weiterhin aufrechterhalten werden:

- Die Verpflichtung für Hersteller von EU-gesamtgenehmigten Fahrzeugen ein eCoC pro Fahrzeug an die nationale Genehmigungsbehörde zu liefern, welche die EU-Gesamtgenehmigung ausgestellt hat, besteht gemäss Verordnung (EU) 2018/858 erst ab 5. Juli 2026. Bis dahin können Hersteller ihre Fahrzeuge weiterhin mit EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in Papierform ausstatten.
- Weiter gibt es Fahrzeugklassen mit einer EU-Gesamtgenehmigung, für welche noch kein konkretes Datum für die Umstellung auf eCoC bekannt ist (z.B. L, Motorräder). Für diese Fahrzeuge muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, Datenblätter herzustellen.
- Für den Fall, dass der Bezug von eCoC aus EUCARIS aus technischen oder sonstigen Gründen vorübergehend oder für längere Zeit nicht mehr möglich ist, dient das schweizerische Datenblatt als Rückfallebene. Damit stellt das ASTRA sicher, dass die Fahrzeugzulassung weiterhin funktioniert, auch wenn der Bezug von eCoC plötzlich nicht mehr möglich sein sollte.

Durch den Übertrag der Funktionalitäten von TARGA ins IVZ werden auch die Datenblätter neu im IVZ erstellt.

Inhaber eines Datenblattes für Fahrzeuge gemäss Artikel 30 Abs. 1 und 2 VTS können diese administrativ zulassen. Es findet eine Einschränkung der administrativen Zulassung für DB-Inhaber auf leichte Motorwagen, Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.50t, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge statt.

1.3.4. Fahrzeugzulassung gestützt auf Einzelfahrzeugdaten durch Vorführung beim Strassenverkehrsamt

Diese Art der Fahrzeugzulassung ist weiterhin möglich und ist z.B. für importierte Einzelfahrzeuge aus Amerika anwendbar.

1.4 Portal für Klein- und Direktimporteure (KDI-Portal)

Die Gesuchseinreichung für die Erteilung einer Typengenehmigung oder eines schweizerischen Datenblattes soll künftig via elektronisches Portal des ASTRA erfolgen. Das sogenannte "KDI-Portal" hingegen dient der Angabe der Importdaten für den Bezug eines eCoC sowie der Angabe der für den CO₂-Vollzug relevanten Daten, die das ASTRA gemäss Artikel 23 Absatz 1 CO₂-Verordnung dem BFE für Personenwagen, Lieferwagen und leichte Sattelmotorfahrzeuge, melden muss. Dabei müssen sich in der Regel nur die Kleinimporteure beim ASTRA via KDI-Portal melden, da die Grossimporteure bereits beim BFE und dem ASTRA registriert sind und somit nur ausnahmsweise das KDI-Portal nutzen. Die Definition von Grossimporteur und Kleinimporteur ergibt sich aus den Artikeln 18 und 20 der CO₂-Verordnung und lautet wie folgt: Als Grossimporteur gilt, wer in der Schweiz pro Jahr mindestens 50 Personenwagen, bzw. mindestens 6 leichte Nutzfahrzeuge neu erstmals zum Verkehr in der Schweiz zulässt. Ein Kleinimporteur lässt weniger als 50 Personenwagen bzw. weniger als 6 leichte Nutzfahrzeuge pro Jahr zum Verkehr zu. Der Grossimporteur muss beim BFE registriert sein und verfügt über ein entsprechendes Konto. Bei einem Grossimporteur mit entsprechendem Konto beim BFE wird das Fahrzeug seinem Konto angerechnet und mittels Sammelrechnung verrechnet. Beim Kleinimporteur wird die Rechnungsstellung durch das BFE pro Fahrzeug veranlasst, sofern das Fahrzeug unter den CO₂-Vollzug fällt und sanktionspflichtig ist.

Grundsätzlich müssen alle Fahrzeuge über das gleiche digitale Formular auf dem KDI-Portal angemeldet werden. Die Ausnahme bilden Grossimporteure gemäss BFE, welche sich beim ASTRA bereits vorgängig für den Prozess der Fahrzeugimmatrikulation registriert haben.

Am Anfang der Eingabe wird erst die Fahrzeugart abgefragt und der Antragsteller wählt zwischen Einzelfahrzeug-Verarbeitung und Antrag auf CH-Typgenehmigung aus. Im Fall der Einzelfahrzeug-Verarbeitung gibt der Antragsteller die Fahrgestell- und die Stammmnummer bekannt. Ist das Fahrzeug zu M, N oder O gehörig, wird geprüft, ob ein eCoC via EUCARIS bezogen werden kann. Ist ein eCoC verfügbar, sind die Daten bereit für einen allfälligen Vollzug der CO₂-Emissionsvorschriften und für die Zulassung beim Kanton.

Ist kein eCoC, aber ein Papier-CoC vorhanden und das Fahrzeug fällt in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen, muss der Kunde ein Duplikat oder Scan des originalen Papier-CoC dem ASTRA für die Erhebung der CO₂-relevanten Daten einreichen. Der Kunde kann anschliessend wählen, ob er die Daten des Papier-CoC in einen digitalen Datensatz umwandeln lassen will, der für die Zulassung beim Kanton zur Verfügung steht (bei neuen Personenwagen M₁ administrative Zulassung). Hierzu muss er das Original Papier-CoC nachreichen. Oder der Kunde verzichtet auf die Digitalisierung der Papier-CoC Daten und geht direkt zum kantonalen Strassenverkehrsamt, welches die Daten des Papier-CoC wie bisher elektronisch im IVZ erfasst.

Ist keine EU-Gesamtgenehmigung vorhanden und fällt das Fahrzeug in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften (Beispiel: aus Amerika importiertes Fahrzeug), so muss der Kunde das Fahrzeug ebenfalls beim KDI-Portal für die Erfassung der Daten für den CO₂-Vollzug anmelden und dem ASTRA die hierfür notwendigen Fahrzeugdaten melden.

Wenn kein eCoC vorhanden ist und das Fahrzeug nicht in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fällt, wird der Kunde an das kantonale Strassenverkehrsamt verwiesen.

Wenn ein Einzelfahrzeug nicht der Fahrzeugklassen M, N oder O angehört, wird der Antragsteller direkt an die kantonalen Strassenverkehrsämter verwiesen. Das gleiche gilt für Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich der CO₂-Emissionsvorschriften fallen und lediglich über ein Papier-CoC verfügen. Bei den kantonalen Strassenverkehrsämtern erfolgt sowohl die Zulassungsprüfung als auch die eigentliche Zulassung zum Strassenverkehr.

1.5 Fahrzeuge mit EU-Gesamtgenehmigung der Klasse M1 ≤3.5t

Diese Fahrzeuge verfügen heute über ein CoC in Papierform und müssen spätestens ab 5. Juli 2026 über ein eCoC verfügen.

1) Fahrzeuge mit eCoC

Der Importeur meldet dem ASTRA das importierte Fahrzeug. Das ASTRA holt via EUCARIS das eCoC ab, erfasst dessen Daten im IVZ und hat somit die für die Zulassung notwendigen Informationen (1.1 gemäss Abbildung 2 unten). Dieses Verfahren ist sowohl für Gross- wie auch Kleinimporteure anwendbar. Anschliessend wird der CO₂-Vollzug abgewickelt. Bei einem Grossimporteure wird das Fahrzeug dem entsprechenden CO₂-Konto zugewiesen. Kleinimporteure benötigen für die Zulassung eine Bescheinigung durch das BFE. Die Bescheinigung wird erst ausgestellt, wenn eine allfällige Sanktion bezahlt wurde. Danach werden die Daten via IVZ an die kantonalen Anwendungen für die Zulassung weitergegeben (1.2). Zeitgleich stellt das ASTRA das entsprechende eDatenblatt zur Verfügung, das via Stammnummer abrufbar ist. Mit dem Formular 13.20A, das gemäss Weisung für das Ausfüllen des Prüfungsberichts 13.20 ausgefüllt ist, kann das Fahrzeug anschliessend zugelassen werden. Bei Personenwagen ≤3.5t läuft die Zulassung fast ausschliesslich administrativ ab (Ausnahme: z.B. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung).

2) Fahrzeuge mit CoC in Papierform

Dies betrifft nur denjenigen Importeur von Personenwagen ≤3.5t, für dessen Fahrzeuge kein eCoC lieferbar ist (siehe Prozessbeschreibung zu 1) und die über kein schweizerisches Datenblatt verfügen (siehe Prozessbeschreibung zu 3), was in den überwiegenden Fällen auf einen Kleinimporteure zutrifft. Der Importeur hat die Wahl: Er kann die Erstellung eines kompletten Datensatzes verlangen, der die administrative Fahrzeugzulassung ermöglicht (Datenerfassung der Daten der EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform durch das ASTRA im IVZ nach Aufwand, Fr. 60.00 bis Fr. 90.00). Dazu schickt er dem ASTRA das Papier CoC (2.1). Dort wird das CoC kontrolliert und die Daten elektronisch im IVZ erfasst. Anschliessend wird der CO₂-Vollzug abgewickelt sowie die Daten via IVZ an die kantonalen Anwendungen für die Zulassung weitergegeben (2.2). Zeitgleich stellt das ASTRA das entsprechende eDatenblatt zur Verfügung, welches via Stammnummer abrufbar ist. Mit dem Formular 13.20A, welches gemäss Weisung für das Ausfüllen des Prüfungsberichts 13.20 ausgefüllt ist, kann das Fahrzeug anschliessend zugelassen werden. Bei Personenwagen ≤3.5t läuft die Zulassung fast ausschliesslich administrativ ab (Ausnahme: z.B. Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung). Wird eine grosse Anzahl Fahrzeuge importiert, lohnt sich die Erstellung eines elektronischen Einzelfahrzeugdatensatzes für Fr. 60.00 bis Fr. 90.00 durch das ASTRA in der Regel nicht, da die Erstellung eines Datenblattes für eine unbestimmte Anzahl Fahrzeuge in diesem Fall mit Fr. 100.00 bzw. Fr. 300.00 kostengünstiger ausfällt.

Wenn der Importeur anstelle eines kompletten Datensatzes für die Fahrzeugzulassung nur die Daten für den CO₂-Vollzug erfasst haben will, kann die Zulassung nicht administrativ erfolgen, d.h. es wird vor der Zulassung ein Prüftermin beim Strassenverkehrsamt benötigt.

3) Fahrzeuge, welche über ein schweizerisches Datenblatt verfügen

Der Importeur beantragt beim ASTRA ein schweizerisches Datenblatt, sofern seine Fahrzeuge über kein eCoC verfügen und er über die Daten der EU-Gesamtgenehmigung seiner Fahrzeuge verfügt (3.1). Das Datenblatt wird durch das ASTRA ausgestellt (3.2) und neu über die ASTRA Webseite abrufbar sein. Die Kosten für die Ausstellung des Datenblattes liegen je nach Verarbeitungsart bei Fr. 100, resp. Fr. 300. Der Importeur nimmt die Zuweisung des jeweiligen Fahrzeuges vor (3.3), indem er das Formular 13.20A pro Fahrzeug entsprechend ausfüllt und unterzeichnet. Zusätzlich kann der Importeur auf Basis des schweizerischen Datenblattes Einzelfahrzeugdaten auf digitalem Weg dem ASTRA melden (3.4). Anschliessend wird die Datenvervollständigung des Formulars 13.20A durch das Strassenverkehrsamt vorgenommen (3.5) und der CO₂-Vollzug abgewickelt. Die Datenvervollständigung kann das Strassenverkehrsamt auch an selbstabnahmeberechtigte Garagenbetriebe delegieren. Nach erfolgter Dateneingabe

beim Strassenverkehrsamt basierend auf dem Formular 13.20A, gibt das ASTRA die Daten des Fahrzeuges frei und die Zulassung beim Strassenverkehrsamt kann erfolgen.



Abbildung 2: Situation ab 2025 für Personenwagen ≤ 3.5t mit EU-Gesamtgenehmigung

1.6 Das eDatenblatt ("öffentliches Verzeichnis" gemäss Artikel 17 Absatz 4 E-IVZV)

In Zukunft werden wesentlich weniger Datenblätter durch das ASTRA erstellt werden müssen, da für Fahrzeuge der Klassen M, N und O die initialen Einzelfahrzeugdaten bereits digital per eCoC verfügbar sein werden. Für diese Fahrzeugklassen werden ab dem 5. Juli 2026 (wenn die Erstellung von eCoC für Hersteller in der EU obligatorisch wird) viel weniger Datenblätter ausgestellt als in der Vergangenheit. Um zukünftig trotzdem allen am Zulassungsprozess Beteiligten (Importeure, Spediteure, Werkstätten etc.) Zugriff auf die relevanten Fahrzeugdaten gewähren zu können, hat das ASTRA ein eDatenblatt-Portal entwickelt. In diesem via Internet erreichbaren Portal kann für jedes Fahrzeug, das über ein eCoC verfügt und im IVZ erfasst ist, mittels Eingabe der Stammnummer des Fahrzeuges ein eDatenblatt abgerufen werden.

Das eDatenblatt enthält initiale Fahrzeugdaten und bildet damit den Zustand des Fahrzeuges direkt nach der Herstellung ab. Zudem enthält es Personendaten von Herstellern sowie von denjenigen Importeuren, welche der Veröffentlichung dieser Daten vorgängig zugestimmt haben. Hat ein Importeur der Veröffentlichung seiner Personendaten nicht zugestimmt, erscheinen diese Daten nicht auf dem eDatenblatt. Diese Daten dürfen gemäss Artikel 89g Absatz 8 SVG veröffentlicht werden. Das eDatenblatt stützt sich auf den neuen Artikel 17 Absatz 4 E-IVZV, der dem ASTRA die Kompetenz verleiht, ein öffentliches Verzeichnis der im IVZ-Fahrzeuge enthaltenen Sachdaten und Personendaten von Importeuren und Typengenehmigungsinhabern zu führen. Dieses öffentliche Verzeichnis wird pro Fahrzeug ein eDatenblatt enthalten. Der Datenumfang auf einem eDatenblatt entspricht ungefähr der Datenmenge einer Typengenehmigung. Das eDatenblatt hat keine Rechtswirkung und dient als reine Kundenansicht. Nach der Fahrzeugzulassung bleibt das eDatenblatt erhalten und kann von den Vollzugsbehörden genutzt werden (Polizei-Kontrolle, Nachkontrolle beim Strassenverkehrsamt), wobei jedoch Mutationen am Fahrzeug nicht auf dem eDatenblatt enthalten sein werden.

1.7 Gebührenverrechnung

Anhang 3 der TGV, welcher die Gebühren enthält, muss in die Verordnung über Gebühren des Bundesamtes für Strassen (Gebührenverordnung ASTRA, GebV ASTRA, SR 172.047.40) aufgenommen werden, da sämtliche Gebühren des Bundesamtes in dieser Verordnung enthalten sein müssen.

Gebühren für die Datenbeschaffung: Die Kosten pro Fahrzeug bleiben mit Fr. 5.50 (Motorwagen), resp. Fr. 4.00 (Anhänger, Motorräder und übrige Motorfahrzeuge) unverändert, beziehen sich aber neu auf die Datenbeschaffung für Fahrzeuge in IVZ. Diese Gebühren sollen künftig per Micropayment für Kleinimporteure und wie bisher per Sammelrechnung für Grossimporteure beglichen werden.

Gebühren für Datenaufbereitung: Auf Gesuch eines Importeurs hin verarbeitet das ASTRA dessen EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform (CoC) zu einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz im IVZ. Dieser Datensatz kann anschliessend für die Fahrzeugzulassung verwendet werden. Das ASTRA verlangt für diese neue Dienstleistung eine Gebühr von Fr. 60.00 bis Fr. 90.00. Je nachdem

wie komplex ein CoC aufgebaut ist, ist mehr oder weniger Aufwand erforderlich um dieses zu verarbeiten, weshalb sich die Gebühren in einer Spannweite von Fr. 60.00 bis Fr. 90.00 bewegen.

Die restlichen in Anhang 3 der TGV enthaltenen Gebühren werden unverändert in die Gebührenverordnung des ASTRA übernommen.

1.8 Umsetzung der Motion Darbellay

Ausgangslage

Am 26. September 2013 reichte Nationalrat Christophe Darbellay die Motion 13.3818 «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit» beim Bundesrat ein und beantragte, dass die gesetzlichen Grundlagen angepasst werden sollten, damit in der EU genehmigte Neufahrzeuge ohne physische Prüfung des Fahrzeuges durch das Strassenverkehrsamt in Verkehr gesetzt werden können.

Am 14. Juni 2016 beauftragte die Bundesversammlung den Bundesrat, die Motion Darbellay umzusetzen.

Umsetzung

Das Anliegen der Motion, alle in der EU gesamtgenehmigten Neufahrzeuge rein administrativ d.h. ohne Prüfung des Strassenverkehrsamtes zuzulassen, konnte nicht für alle Fahrzeugarten umgesetzt werden. Hierfür gibt es zwei Gründe: Einerseits sind für viele Fahrzeugarten (L, T, R und S) noch gar keine eCoC verfügbar, weshalb diese Fahrzeugarten auch nicht "ohne Prüfung" zugelassen werden können. Andererseits sind die schweizerischen Fahrzeugvorschriften und diejenigen der Europäischen Union noch nicht vollumfänglich harmonisiert. So sind z.B. die Karosserieformen in der Schweiz sehr viel umfangreicher als diejenigen in der EU. Je nach Karosserieform, welche ein Fahrzeug einer bestimmten Art aufweist, muss das Fahrzeug heute deshalb durch das Strassenverkehrsamt geprüft werden oder nicht. Zudem kann es sein, dass Auflagen der Behörden in den Fahrzeugausweis eingetragen werden müssen oder dass das Fahrzeug über Zubehör verfügt, das ebenfalls ein Vorführen beim Strassenverkehrsamt erforderlich macht. Aus diesen Gründen wurde die rein administrative Fahrzeugzulassung auf Personenwagen der Klasse M₁ (ca. dreiviertel der Neuzulassungen) gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS beschränkt, sofern sie neu sind, vollständig der EU-Übereinstimmungsbescheinigung entsprechen und über keine melde- und prüfpflichtigen Änderungen oder andere Einschränkungen verfügen (z.B. besondere Zweckbestimmung). Die weitere Vereinheitlichung und Harmonisierung mit dem EU-Recht ist sehr umfangreich und wird fortgesetzt.

Die Umsetzung der Motion Darbellay führte zu Anpassungen in den folgenden vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts:

- Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS); SR 741.41
- Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV), SR 741.51
- Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV); SR 741.511
- Verordnung über das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZV); SR 741.58

1.9 Umsetzung der Motion Reimann

Ausgangslage

Am 30. September 2016 reichte Nationalrat Lukas Reimann die Motion 16.3846 «Bürokratieabbau dank der Abschaffung der Kontrollmarke der Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen» beim Bundesrat ein und beantragte, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass die bei typengenehmigten Fahrzeugen anfallenden Zusatzkosten nach Anhang 3 der Verordnung über die Typengenehmigung (TGV) abgeschafft oder in zeitgemässer Form als Klebeetikette erhoben werden können.

Am 27. September 2018 beauftragte die Bundesversammlung den Bundesrat mit der Umsetzung der Motion.

Umsetzung

Die Zusatzgebühr pro typengenehmigtes und immatrikulierte Fahrzeug, welche bislang in Anhang 3 Ziffer 3 der TGV vorgesehen war, soll abgeschafft werden. Damit entfällt auch das nicht mehr zeitgemässe Aufkleben der Kontrollmarke auf dem Prüfungsbericht, womit die Motion Reimann umgesetzt werden wird.

An Stelle der Zusatzgebühr verlangt das ASTRA neu eine Gebühr für die Datenbeschaffung, resp. Datenaufbereitung der Fahrzeuge in IVZ. Diese Gebühren für die Datenbeschaffung entsprechen den Beträgen der bisherigen Zusatzgebühren, d.h. Fr. 5.50 für Motorwagen und Fr. 4.00 für Anhänger, Motorräder und übrige Motorfahrzeuge. Die Motorfahräder werden im Moment noch nicht im IVZ verarbeitet, weshalb die Gebührenverrechnung (1.50) weiterhin unter Mithilfe der kantonalen Strassenverkehrsämter erfolgt. Für die Datenaufbereitung d.h. die Verarbeitung von Daten einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform zu einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz, verlangt das ASTRA neu Fr. 60.00 bis Fr. 90.00.

Die Umsetzung der Motion Reimann führte zu Anpassungen in folgender Verordnung des Strassenverkehrsrechts:

- Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen (Gebührenverordnung ASTRA, GebV-ASTRA), SR 172.047.40

1.10 Leistungsgewicht von Motorrädern

Ausgangslage

Bisher gilt als «Leistungsgewicht» von Motorrädern das Verhältnis von «Motorleistung und Leergewicht».

Die kantonalen Behörden berechnen das Leistungsgewicht aber bereits heute weitgehend wie in der EU, d.h. sie subtrahieren vom Leergewicht die «Fahrerpauschale» von 75 kg und bei Elektrofahrzeugen zusätzlich das Batteriegewicht. Das Ergebnis wird je nach Kanton mit mehr oder weniger Stellen nach dem Komma angegeben.

Die allermeisten Motorräder, die in der Schweiz verkauft und zum Verkehr zugelassen werden, verfügen über eine EU-Gesamtgenehmigung. In der EU wird das Leistungsgewicht bereits heute als Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand angegeben.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die heute von den kantonalen Vollzugsbehörden bereits mehrheitlich angewendete Methode zur Berechnung des Leistungsgewichts soll ausdrücklich in der VZV vorgeschrieben werden. Diese Neuregelung gewährleistet, dass das Leistungsgewicht künftig schweizweit einheitlich wie in der EU berechnet wird.

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem Recht der EU

In der EU werden Fahrzeuge anhand von CoC-Daten zugelassen. Grundlage hierzu sind die Verordnung (EU) 2018/858 (Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger; Klassen M, N und O), die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen sowie die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

Das EU-Typgenehmigungssystem verpflichtet Hersteller dazu, ihre Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten in Übereinstimmung mit dem genehmigten Typ herzustellen. Ein Fahrzeughersteller muss dies für jedes Fahrzeug durch Ausstellung einer Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) bescheinigen. Jedes Fahrzeug, welches mit einem CoC versehen ist, kann somit in Verkehr gesetzt werden (vgl. in diesem Zusammenhang insbesondere Art. 6 Abs. 4, Art. 7 Abs. 1, Art. 36 und 37 sowie Art. 48 Verordnung (EU) 2018/858). Für die Zulassung von EU-gesamtgenehmigten Fahrzeugen ist ein CoC somit nötig und ausreichend.

Vorschriften zu elektronischen Übereinstimmungsbescheinigung (eCoC) sieht bislang nur die Verordnung (EU) 2018/858 vor, nicht aber die Verordnungen (EU) 167/2013 und 168/2013. Gemäss Art. 37 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2018/858 haben Hersteller ab dem 5. Juli 2026 der Genehmigungsbehörde, welche die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, nach dem Tag der Herstellung des Fahrzeugs ohne unangemessene Verzögerung die Übereinstimmungsbescheinigung in Form strukturierter Daten in elektronischem Format unentgeltlich zur Verfügung zu stellen.

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

3.1 Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Art. 29 Abs. 5, 6 und 7

Absatz 5

Bislang war die Definition, wann ein Fahrzeug als «neu» gilt, in Artikel 30 Absatz 2 VTS enthalten, was von der Gesetzessystematik her gesehen nicht passend ist, da nebst Artikel 30 auch die Artikel 30a, 30b und 30c VTS die verschiedenen Prüfungsarten von neuen Fahrzeugen regeln. Die Definition des neuen Fahrzeuges muss deshalb bereits in Artikel 29, welcher die Grundsätze zu den Zulassungsprüfungen umschreibt, enthalten sein und somit vor den Prüfungsarten von neuen Fahrzeugen.

Absatz 6 und 7

In Anlehnung an die Verordnung (EU) 2018/858 wird zusätzlich definiert, was ein «vollständiges» und was ein «vervollständigtes» Fahrzeug ist. Sowohl "vollständige" als auch "vervollständigte" Fahrzeuge erfüllen die einschlägigen technischen Anforderungen der VTS, was eine der Grundvoraussetzung für die Fahrzeugzulassung gemäss Artikel 71 VZV ist. Die "vervollständigten" Fahrzeuge, sollen nur nach bestimmten Fahrzeugprüfungen zugelassen werden. Die Definitionen sind notwendig, damit klar ersichtlich ist, dass nur neue «vollständige» Fahrzeuge mit eCoC administrativ zugelassen werden können.

Art. 30 Prüfung von neuen Fahrzeugen: administrative Prüfung

Der bisherige Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe b mit dem Wortlaut «eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form nach Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858» wurde vom Bundesrat beschlossen. Die Bestimmung in Buchstabe b trat aber nicht in Kraft. Dessen Inkraftsetzung wurde auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Mit der vorliegenden Vorlage wird der Inhalt von Buchstabe b neu formuliert.

Absatz 1

Die rein administrative Prüfung gestützt auf einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz, bei der das Fahrzeug nicht mehr zum Strassenverkehrsamt gebracht werden muss, wird auf neue, vollständige Personenwagen der Klasse M₁ gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS beschränkt, da der Grossteil dieser Fahrzeuge unverändert seit der Herstellung und somit in vollständiger Übereinstimmung mit den initialen Fahrzeugdaten des eCoC bzw. des CoC in die Schweiz importiert werden. Der elektronische Einzelfahrzeugdatensatz der auf einem eCoC oder einem CoC beruht, kann für diese Fahrzeuge unverändert für die Erstellung des Fahrzeugausweises verwendet werden, was bei allen anderen Fahrzeugarten nicht der Fall ist. So muss z.B. bei neuen Fahrzeugen der Klasse N₁, die zu einem grossen Teil ebenfalls unverändert in die Schweiz importiert werden und über ein eCoC verfügen, zwingend die Ziffer 243 (= Zulässige Achslast unter Einhaltung des Gesamtzuggewichts gemäss asarichtlinie Nr. 6) im Fahrzeugausweis eingetragen werden. Diese Eintragung wird vom Strassenverkehrsamt bzw. dem Selbstabnahmebetrieb vorgenommen, weshalb sich diese Fahrzeuge bzw. deren eCoC - solange die Schweizer Rechtsvorschriften betreffend den Fahrzeugausweis nicht mit den EU-Vorschriften harmonisiert sind - nicht für die administrative Zulassung eignen.

Fahrzeugart	Dokumente / Datensatz	Prüfungsart	Rechtsgrundlage
Vollständige neue Personenwagen gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. a VTS	Prüfungsbericht der auf einer Typengenehmigung beruht	Administrative Prüfung	Art. 30 Abs. 1 Bst. a VTS
	Prüfungsbericht, der auf einem Datenblatt beruht	Administrative Prüfung	Art. 30 Abs. 1 Bst. a VTS
	Prüfungsbericht der auf einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Artikel 72b Absatz 1 VZV beruht	Administrative Prüfung	Art. 30 Abs. 1 Bst. b VTS
	Prüfungsbericht der auf einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Artikel 72b Absatz 3 VZV beruht	Administrative Prüfung	Art. 30 Abs. 1 Bst. b VTS

Absatz 2

Wie bisher sollen gewisse neue vollständige leichte Motorfahrzeuge, die über eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt verfügen auch weiterhin administrativ zum Verkehr zugelassen werden können. Die administrative Zulassung ist auf Fahrzeugarten beschränkt, für die auch eine Selbstabnahme möglich ist (Artikel 32 Absatz 2 VTS).

Absatz 3

Das ASTRA erhält vom Bundesrat die Rechtsetzungskompetenz, um mittels einer Amtsverordnung weitere Fahrzeugarten administrativ zulassen zu können, sofern entsprechende EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer Form vorliegen (siehe Erläuterungen Ziffer 5.3). Die Delegation dieser Rechtsetzungskompetenz erlaubt es dem ASTRA, sobald weitere EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer Form vorhanden sind, diese von EUCARIS zu beziehen und bei Bedarf diese Fahrzeugarten ebenfalls administrativ zuzulassen ohne eine aufwändige Verordnungsänderung vornehmen zu müssen. Dabei müssen diese Übereinstimmungsbescheinigungen den Vorgaben der EU entsprechen, so dass sichergestellt ist, dass alle eCoC dieselbe Qualität aufweisen.

Art. 30a Abs. 1, 1^{bis} und 3

Absatz 1

Alle anderen Fahrzeuge müssen aus den zu Artikel 30 Absatz 1 erläuterten Gründen zwingend beim Strassenverkehrsamt zu einer Prüfung vorgeführt werden. Je nachdem, was für Dokumente für das Fahrzeug vorgelegt werden können, um den Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften zu erbringen, werden zwei Arten von Fahrzeugprüfungen unterschieden, die durch das Strassenverkehrsamt durchgeführt werden: die Identifikationsprüfung oder die Funktionskontrolle. Die Regelung in Art. 30a bedarf einer Erweiterung, da nebst den bisher genannten Dokumenten neu auch elektronische Einzelfahrzeugdatensätze, die auf einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form oder in Papierform beruhen, für das Fahrzeug bei der Fahrzeugprüfung als Nachweis der Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften vorgelegt werden können. Die neuen Regelungen finden sich in den Buchstaben a, b und c, während der Buchstaben d und de Absatz 1^{bis} den Inhalt des bisherigen Buchstaben b wiedergeben. Die nachfolgende Tabelle enthält eine Übersicht über den Inhalt des neuen Artikel 30a Abs. 1 Buchstaben a bis c VTS.

Welche Prüfung beim Strassenverkehrsamt absolviert werden muss, ergibt sich aus den Dokumenten bzw. dem Datensatz, welche für ein Fahrzeug vorliegen sowie der Fahrzeugart.

Fahrzeugart	Dokument/Datensatz	Prüfungsart	Rechtsgrundlage
Vollständige Personenwagen gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. a VTS	EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform	Identifikationsprüfung	Art. 30a Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 VTS
Vollständige Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht von bis 3.5 t	EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform	Identifikationsprüfung	Art. 30a Abs. 1 Bst. a Ziff. 2 VTS
Vollständige Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht von bis 3.5 t	Elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Artikel 72b Absatz 1 VZV	Funktionskontrolle	Art. 30a Abs. 1 Bst. b VTS
	Elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Art. 72b Abs. 3 VZV	Funktionskontrolle	Art. 30a Abs. 1 Bst. b VTS
alle anderen vollständigen und vervollständigten Fahrzeuge	EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform	Funktionskontrolle	Art. 30a Abs. 1 Bst. c VTS
	Elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Artikel 72b Absatz 1 VZV	Funktionskontrolle	Art. 30a Abs. 1 Bst. c VTS
	Elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Art. 72b Abs. 3 VZV	Funktionskontrolle	Art. 30a Abs. 1 Bst. c VTS
	Typengenehmigung	Funktionskontrolle	Art. 30a Abs. 1 Bst. c VTS
	Datenblatt	Funktionskontrolle	Art. 30a Abs. 1 Bst. c VTS

Absatz 1^{bis}

Der bisherige Absatz 1 Buchstabe b Ziffer 5 VTS wurde ohne inhaltliche Veränderung in den neuen Absatz 1bis überführt und klarer formuliert. Halter und Halterinnen diplomatischer und konsularischer Vorrechte und Immunitäten müssen ihre Fahrzeuge wie bisher nur einer Funktionskontrolle unterziehen lassen. Das Vorlegen einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform ist nicht notwendig.

Absatz 3

In Absatz 3 wurde der Verweis auf den neuen Absatz 1 Buchstabe d Ziffer 2 angepasst.

Art. 30b

Fahrzeuge, die weder über elektronische Fahrzeugdatensätze noch über Dokumente gemäss Artikel 30 Absatz 1 und Art. 30a VTS (Beispiel: amerikanische Fahrzeuge ohne EU-Gesamtgenehmigung) verfügen, müssen wie bisher zu einer umfassenden technischen Prüfung beim Strassenverkehrsamt vorgeführt werden. Es wurde präzisiert, dass es sich hierbei um vollständige oder vervollständigte Fahrzeuge handeln kann, die einer umfassenden technischen Prüfung unterzogen werden müssen.

Art. 30c

Es wurde der Verweis auf den neuen Artikel 30a Abs. 1 Bst. d Ziff. 1-4 angepasst.

Art. 31 Abs. 1

Da die Definition, was ein neues Fahrzeug ist, vom bisherigen Artikel 30 Absatz 2 in den neuen Artikel 29 Absatz 5 VTS verschoben worden ist, musste der Verweis in Klammern in Art. 31 Abs. 1 entsprechend angepasst werden.

Auch für die nicht neuen Fahrzeuge können elektronische Einzelfahrzeugdatensätze, die auf einer EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer Form oder in Papierform beruhen für die Fahrzeugzulassung verwendet werden, was in Buchstabe c geregelt werden soll. Die Buchstaben d und e beinhalten die unveränderten Regelungen der bisherigen Buchstaben c und d. Alle nicht neuen Fahrzeuge müssen wie bisher beim Strassenverkehrsamt zu einer Funktionskontrolle vorgeführt werden.

Art. 32 Abs. 1

Da alle Zulassungsbehörden das Ausfüllen des Prüfungsberichts und die Funktionskontrolle d.h. die Selbstabnahme bislang immer nur für *neue* Fahrzeuge bewilligt haben, wurde diese Praxis nun in Absatz 1 entsprechend festgehalten (neue Fahrzeuge).

Zudem wird es künftig für berechnete Betriebe möglich sein, auch für Fahrzeuge mit elektronischem Einzelfahrzeugdatensatz die Selbstabnahme durchzuführen - wobei diese Selbstabnahme wie bisher auf die in Absatz 2 genannten Fahrzeugarten beschränkt sein wird. Wer somit ein neues Fahrzeug der Klasse N₁ importiert und über einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz für dieses Fahrzeug verfügt, kann dieses zwar nicht gestützt auf Art. 30 VTS administrativ zulassen, hat aber die Möglichkeit, das Fahrzeug mit Hilfe eines zur Selbstabnahme berechtigten Garagenbetriebes gestützt auf Art. 32 VTS zuzulassen. Dieser füllt den Prüfungsbericht aus und führt die Funktionskontrolle durch, womit das Fahrzeug - wie bei einer administrativen Prüfung - nicht mehr beim Strassenverkehrsamt vorgeführt werden muss.

3.2 Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (Verkehrszulassungsverordnung, VZV)

Art. 15 Abs. 2 Einleitungssatz

Neu ist, dass als «Leistungsgewicht» das «Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand» gilt (bisher: «Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht»). Die neue Berechnungsmethode ist eine Anpassung an das Recht der Europäischen Union (EU). Das «Gewicht in fahrbereitem Zustand» ist das Leergewicht (Art. 7 Abs. 1+7 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, VTS, SR 741.41), jedoch ohne Sonderzubehör, ohne die Gewichte für die Speicherung von Alternativtreibstoffen und ohne Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerin (Art. 136 Abs. 1 VTS). Das Leistungsgewicht wird im Fahrzeugausweis (Feld 78) eingetragen. Wegen der neuen Berechnungsmethode muss die Beschriftung von Feld 78 angepasst werden, Leergewicht wird durch Leistungsgewicht ersetzt.

Der Grenzwert des Leistungsgewichts wird zudem im Verordnungstext neu auf eine Stelle nach dem Komma angegeben. Dabei handelt es sich ebenfalls um eine Anpassung an das EU-Recht (EU-Verordnung Nr.168/2013, Anhang 1). Diese wurde in der 2017 durchgeführten Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften mehrheitlich befürwortet. Die Rundungsmethode des Leistungsgewichts im Fahrzeugausweis wird zudem in den Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte 13.20 an den letzten Stand der EU angepasst. Aktuell wird der Wert auf das nächste Hundertstel gerundet (EU-Durchführungsverordnung Nr.901/2014, Erläuterungen zur Anlage 24)

Übergangsrecht: Siehe die Erläuterungen zu Artikel 151q.

Art. 20a Abs. 2 zweiter Satz

Trägt der neuen Methode zur Berechnung des Leistungsgewichts Rechnung.

Artikel 71 Absatz 1 Bst. f

Die Erfüllung der Anforderungen des CO₂-Vollzugs wird als weitere Fahrzeugzulassungsvoraussetzung in Artikel 71 aufgenommen. Diese ist gegeben, wenn eine allfällig geschuldete Sanktion durch den Kleinimporteur bezahlt worden ist und er eine Bestätigung des ASTRA hierfür erhält. Oder wenn ein den CO₂-Emissionsvorschriften unterstehendes Fahrzeug der Neuwagenflotte eines Grossimporteurs oder einer Emissionsgemeinschaft zugewiesen worden ist und eine Bestätigung dafür vorliegt. Sobald der Importeur eine Bestätigung erhalten hat, kann das Fahrzeug beim Strassenverkehrsamt zum Verkehr zugelassen werden.

Artikel 72a Absatz 1 und 2

Absatz 1

Eine Person, welche ein neues Fahrzeug, das dem CO₂-Vollzug unterliegt nach dem Import oder der Herstellung in der Schweiz erstmals zulassen will, muss die Importdaten oder Herstellungsdaten für dieses Fahrzeug vor der erstmaligen Inverkehrsetzung dem ASTRA elektronisch melden. Die Meldung der VIN-Nummer beim ASTRA löst automatisch den Bezug einer elektronischen Übereinstimmungsbescheinigung (eCoC) aus EUCARIS aus.

- Kann ein eCoC aus EUCARIS bezogen werden, müssen weitere Importdaten/Herstellungsdaten angegeben werden, welche zusammen mit den EU-Übereinstimmungsbescheinigungsdaten im IVZ als elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz abgelegt werden. Die in diesem Datensatz enthaltenen CO₂-relevanten Fahrzeugdaten werden anschliessend dem BFE für den CO₂-Vollzug gemeldet. Der Einzelfahrzeugdatensatz dient zudem bei den amtlichen Zulassungsprüfungen als Nachweis für die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften.

- Kann kein eCoC aus EUCARIS bezogen werden, erscheint eine Meldung und es wird gefragt, ob eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform (CoC) vorliegt. Liegt eine solche vor, müssen weitere Importdaten/Herstellungsdaten sowie Daten des CoC für den CO₂-Vollzug angegeben werden. Die in diesem Datensatz enthaltenen CO₂-relevanten Fahrzeugdaten werden dem BFE für den CO₂-Vollzug gemeldet. Der Importeur/Hersteller kann anschliessend wählen, ob er das Papier-CoC dem ASTRA zwecks Digitalisierung per Post zustellt oder ob er mit dem Papier-CoC zum Strassenverkehrsamt geht und die Erfassung der für die Zulassung relevanten Fahrzeugdaten anlässlich der Fahrzeugprüfung vornehmen lässt.

- Liegt weder ein eCoC noch ein CoC vor, müssen dem ASTRA die weiteren für den CO₂-Vollzug relevanten Importdaten oder Herstellungsdaten gemeldet werden. Die in diesem Datensatz enthaltenen CO₂-relevanten Fahrzeugdaten werden dem BFE für den CO₂-Vollzug gemeldet. Anschliessend muss das Fahrzeug zur Prüfung beim Strassenverkehrsamt vorgeführt werden, welches die für die Zulassung restlichen, relevanten Fahrzeugdaten erfasst.

Absatz 2

Zurzeit sind elektronische EU-Übereinstimmungsbescheinigungen nur für Fahrzeuge der Klasse M1 und N1 in EUCARIS verfügbar. Sollten weitere elektronische EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in EUCARIS zur Verfügung stehen, kann das ASTRA für diese Fahrzeugarten ebenfalls ein Meldeverfahren mittels Angabe von Importdaten bzw. Herstellungsdaten vorschreiben.

Art. 72b Absatz 1, 2, 3 und 4

Absatz 1

Der neue Absatz 1 umschreibt den Ablauf des Bezuges der EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer Form (gemäss Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858) durch das ASTRA. Auslöser für den Bezug ist immer eine Datenmeldung, welche entweder durch den Importeur oder Hersteller des Fahrzeuges erfolgt. Diese Meldung löst eine automatische Abfrage in EUCARIS via IVITA-S aus. Sofern eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung für das angefragte Fahrzeug in EUCARIS vorhan-

den ist, wird diese zusammen mit den gemeldeten Daten im IVZ als elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz abgespeichert und kann für die Fahrzeugzulassung genutzt werden.

Absatz 2

Absatz 2 regelt den Fall, dass die automatische Abfrage in EUCARIS erfolglos bleibt, weil entweder gar keine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form vorhanden ist oder der Bezug durch technische Probleme verhindert wurde. Für diese Fälle muss der Importeur eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform für das Fahrzeug zur Verfügung stellen. Mit dieser Regelung sichert das ASTRA ab, dass in jedem Fall die Fahrzeugdaten für die Zulassung des Fahrzeuges vorhanden sind, selbst wenn z.B. technische Defekte den Zugang zu EUCARIS unter Umständen während mehreren Wochen verhindern.

Absatz 3

Auf Gesuch hin kann das ASTRA für Fahrzeuge, die dem CO₂-Vollzug unterliegen, die Daten einer Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 zu einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz verarbeiten, indem die Daten des Papierdokuments im IVZ entweder manuell oder mittels Scanner erfasst werden. Die Beschränkung dieser neuen Dienstleistung des ASTRA auf Fahrzeuge, die dem CO₂ Vollzug unterliegen, ergibt sich, dass dem ASTRA derzeit nur für diese Fahrzeuge die Daten für den CO₂ Vollzug gemeldet werden müssen. Sofern ein Importeur diese Daten mittels Einreichens eines Papier-CoC beim ASTRA meldet, hat er gleichzeitig die Möglichkeit gegen Entgelt von Fr. 60.00 bis Fr. 90.00 die Daten des Papier-CoC durch das ASTRA elektronisch erfassen zu lassen. Die Rechtsgrundlagen für diese neue Gebühr des ASTRA findet sich in Ziffer 3.1.8.4 des Anhangs der Gebührenverordnung ASTRA (GebV-ASTRA). Dieser elektronische Einzelfahrzeugdatensatz kann anschliessend für die Fahrzeugzulassung verwendet werden, was im Falle eines neuen, vollständigen Personenwagens gemäss Art. 11 Abs. 2 Bst. a VTS bedeutet, dass die administrative Prüfung gemäss Art. 30 Abs. 1 VTS in Anspruch genommen werden kann. Der Importeur oder Hersteller kann aber auch nur die CO₂-Werte beim ASTRA angeben und anschliessend mit seinem Fahrzeug und der EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform zur kantonalen Zulassungsbehörde gehen, welche die Fahrzeugdaten erfasst und das Fahrzeug mittels einer Prüfung zum Verkehr zulässt.

Absatz 4

Importeure oder Hersteller melden dem ASTRA gemäss Artikel 72a Absatz 1 VZV die Importdaten oder Herstellungsdaten von importierten oder in der Schweiz hergestellten Fahrzeugen, die dem CO₂-Vollzug unterliegen. Diese Importdaten/Herstellungsdaten werden zusammen mit Daten aus EU-Übereinstimmungsbescheinigungen als elektronische Einzelfahrzeugdatensätze im IVZ abgelegt. Anschliessend erhält der Importeur oder Hersteller eine Meldung des ASTRA, dass der elektronische Einzelfahrzeugdatensatz erstellt worden und bereit ist für die Fahrzeugzulassungsprüfungen gemäss VTS. Artikel 72b Absatz 4 VZV regelt diese Meldepflicht des ASTRA.

Art. 75 Abs. 1 und 2

Für Fahrzeuge, die gemäss Artikel 30 Absatz 1 und 2 VTS administrativ zugelassen werden können, muss der Hersteller oder Importeur den Prüfungsbericht ausfüllen können. Artikel 75 Absatz 1 VZV muss somit die Fälle der administrativen Zulassung abbilden, denn in diesen Fällen füllt der Hersteller oder Importeur den Prüfungsbericht selber aus. Hersteller oder Importeure können den Prüfungsbericht 13.20A zudem wie bisher selber ausfüllen, wenn sie über eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt für neue, vollständige Personenwagen, leichte Motorwagen, Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.50t, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge verfügen (Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe b). Zusätzlich ist das Ausfüllen beim Vorhandensein von elektronischen Einzelfahrzeugdatensätzen für neue, vollständige Personenwagen möglich (Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe a). Für alle anderen Fahrzeugarten wird der Prüfungsbericht durch die Zulassungsbehörde ausgefüllt (Artikel 75 Absatz 2), wobei z.B. für Fahrzeuge der Fahrzeugklasse N₁, die über einen elektronischen Fahr-

zeugdatensatz verfügen, eine Delegation dieser Aufgabe an einen Selbstabnahmebetrieb möglich ist.

Art. 151q Übergangsbestimmung zur Änderung vom....

Eine übergangsrechtliche Regelung braucht es für Motorräder, die beim Inkrafttreten des neuen Rechts in der Schweiz bereits zum Verkehr zugelassen sind:

Die neue Berechnungsmethode kann zur Folge haben, dass das Leistungsgewicht bei einem Motorrad grösser ausfällt als nach der heutigen Berechnungsart. Dies, weil künftig bei der Berechnung des Leistungsgewichts der Dividend (Motorleistung) unverändert bleibt, der Divisor (Gewicht in fahrbereitem Zustand) aber kleiner ist als heute (Leergewicht). Somit wird der Quotient (Leistungsgewicht) grösser. Für die Inhaberinnen und Inhaber eines Führerausweises der Kategorie A für leistungsbeschränkte Motorräder (899'009 Personen am 31. Dezember 2021) bleibt dies so lange ohne Bedeutung, als sie keinen neuen Fahrzeugausweis brauchen. Erst wenn ein neuer Fahrzeugausweis ausgestellt werden muss (z.B. wegen eines Wohnsitz- oder Halterwechsels) kann wegen der neuen Berechnungsmethode das Leistungsgewicht im Feld 78 des neuen Fahrzeugausweises über 0,2 kW/kg liegen. Eine solche Abweichung dürfte aber nur wenige Motorräder betreffen:

Die kantonalen Behörden berechnen das Leistungsgewicht bereits heute weitgehend wie in der EU, d.h. sie subtrahieren vom Leergewicht die «Fahrerpauschale» von 75 kg und bei Elektrofahrzeugen zusätzlich das Batteriegewicht.

Die allermeisten Motorräder, die in der Schweiz verkauft und zum Verkehr zugelassen werden, verfügen über eine EU-Gesamtgenehmigung. In der EU wird das Leistungsgewicht bereits heute als Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand angegeben.

Am 21. Dezember 2021 waren 409'054 Motorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW und einem Leistungsgewicht von nicht mehr als 0,20 kW/kg zum Verkehr zugelassen. Bei etwa 1500 Fahrzeugen (0,367%) könnte gemäss einer Auswertung der Daten im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) die neue Methode zur Berechnung des Leistungsgewichts dazu führen, dass sie nach der Erteilung eines neuen Fahrzeugausweises in die Führerausweiskategorie A (Motorräder ohne Leistungsbeschränkung) fallen würden statt wie bisher in die Führerausweiskategorie A 35 kW (Motorräder mit Leistungsbeschränkung).

Ohne die Fahrberechtigung in Absatz 1 könnte es sein, dass z.B. ein Führerausweisinhaber, dessen Motorrad zu den oben erwähnten schätzungsweise 0,367% gehört und der den Wohnort wechselt, einzig wegen der neuen Berechnungsmethode die Kategorie A für leistungsunbeschränkte Motorräder erwerben müsste, um sein Motorrad weiterhin fahren zu dürfen. Dies, weil bei einem Wohnsitzwechsel nicht nur die Adresse im Fahrzeugausweis ändert, sondern der Fahrzeugausweis vollständig neu gedruckt wird. Dabei wird das Leistungsgewicht nach neuer Berechnungsmethode ermittelt und eingetragen.

Bei Lernfahrerinnen und Lernfahrern sind ebenfalls Konstellationen denkbar, in denen ab dem Inkrafttreten des neuen Rechts ein neuer Fahrzeugausweis ausgestellt werden muss. Da solche Konstellationen aber noch seltener sind als die im vorhergehenden Abschnitt genannten, soll es dafür keine übergangsrechtliche Regelung geben. Stattdessen haben die kantonalen Behörden die Möglichkeit, solchen Einzelfällen mit einer Ausnahmerechtsverfügung adäquat Rechnung zu tragen.

Anhang 12, Ziffer V

Die Anforderungen an ein Prüfungsfahrzeug der Kategorie A werden an die neue Methode zur Berechnung des Leistungsgewichts angepasst.

3.3 Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)

Ingress

Artikel 104d wurde mit Wirkung seit dem 1. Januar 2019 aufgehoben. Die Grundlagen für die Datenbearbeitung sind in der IVZV geregelt. Daher kann Artikel 104d ersatzlos gestrichen werden. Mit Bundesgesetz vom 17. März 2023 hat das Parlament einen neuen Artikel 106 Absatz 2^{bis} geschaffen, der am 1. Oktober 2023 in Kraft getreten ist. Er ermächtigt den Bundesrat, dem ASTRA in besonderen Einzelfällen Ausnahmen von Verordnungsbestimmungen zu bewilligen.

Art. 2 Bst. e

Der Artikel wurde in sprachlich-redaktioneller Hinsicht überarbeitet indem er mit dem Ausdruck "Herstellerin" ergänzt wird. Damit soll erreicht werden, dass in der TGV in allen Artikeln konsequent die Paarform "Hersteller oder Herstellerin" verwendet wird.

Art. 4 Absatz 1, 2, 4 und 4^{bis}

Absatz 1

Die zweite Hälfte des Satzes kann gestrichen werden, da dessen Inhalt bereits in Absatz 4^{bis} enthalten ist.

Absatz 2

Fahrzeuge, die über eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform oder in elektronischer Form verfügen, sind neu von der Typengenehmigung befreit.

Absatz 3

Der Absatz wurde in sprachlich-redaktioneller Hinsicht überarbeitet indem er mit dem Ausdruck "Herstellerin" ergänzt wird. Damit soll erreicht werden, dass in der TGV in allen Artikeln konsequent die Paarform "Hersteller oder Herstellerin" verwendet wird.

Absatz 4

Ein Importeur oder Hersteller bzw. Herstellerin soll die Möglichkeit erhalten, eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt für Fahrzeuge oder Fahrgestelle beantragen zu können, selbst wenn diese von der Typengenehmigung befreit sind.

Absatz 4bis

Der bisherige Absatz 4 wird neu in Artikel 4^{bis} wiedergegeben. Sofern ein Fahrzeug oder Fahrgestell von der Typengenehmigung befreit ist, was in den Fällen der Absätze 1 bis 4 gegeben ist, muss das Fahrzeug oder Fahrgestell als Folge der Befreiung von der Typengenehmigung einer Zulassungsprüfung beim kantonalen Strassenverkehrsamt gemäss den Artikeln 29 - 31 VTS unterzogen werden. Der bisher verwendete Ausdruck "Einzelprüfung" existiert in der VTS nicht, weshalb es besser ist, von "Prüfung" zu sprechen, da dieser Begriff auch in den Titeln der Artikel 30, 30a, 30b, 30c und 31 VTS verwendet wird.

Art. 6 Abs. 3

Korrektur des Wortes Prüfbericht: In der Strassenverkehrsgesetzgebung wird konsequent von Prüfungsbericht gesprochen, womit die Formulare 13.20 A und 13.20 B gemeint sind.

Art. 13 Abs. 1 Bst. c

Der Artikel wurde in sprachlich-redaktioneller Hinsicht überarbeitet indem er mit dem Ausdruck "Herstellerin" ergänzt wird. Damit soll erreicht werden, dass in der TGV in allen Artikeln konsequent die Paarform "Hersteller oder Herstellerin" verwendet wird.

Art. 21 Ort der technischen Prüfung

Der Artikel wurde in sprachlich-redaktioneller Hinsicht überarbeitet indem er mit dem Ausdruck "Herstellerin" ergänzt wird. Damit soll erreicht werden, dass in der TGV in allen Artikeln konsequent die Paarform "Hersteller oder Herstellerin" verwendet wird.

4. Kapitel (Art. 32 - 42)

Die Gebührenordnung sowie die Gebührentarife, die bislang im 4. Kapitel sowie im Anhang 3 der TGV geregelt waren, sollen in die Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen (Gebührenverordnung, GebV-ASTRA, SR 172.047.40) transferiert und in der TGV aufgehoben werden.

Art. 45 Vollzug

Der neue Absatz 1 stellt die rechtliche Grundlage für das ASTRA dar, mittels Weisungen verschiedene Sachverhalte zu regeln, die insbesondere (nicht abschliessend) in den Buchstaben a und b aufgezählt sind. Beim neuen Absatz 2 handelt es sich um den zweiten Satz des bisherigen Artikel 45 Absatz 1, der mittels Nennung von Artikeln der TGV präzisiert worden ist. Dank der Präzisierung ist nun klar, in welchen Fällen das ASTRA Ausnahmen bewilligen kann. Der neue Absatz 3 entspricht dem bisherigen Artikel 45 Absatz 2. Der Entwurf basiert nun auf einer rechtlich solideren Grundlage, da das Parlament per 1. Oktober 2023 dem Bundesrat in Artikel 106 Absatz 2^{bis} die ausdrückliche Kompetenz gegeben hat, das ASTRA ermächtigen zu dürfen.

Art. 47

Aufgehoben

Diese altrechtliche Übergangsregelung von 1995 ist heute nicht mehr anwendbar und kann deshalb gestrichen werden.

Anhang 3

Die Gebührenordnung sowie die Gebührentarife, die bislang im 4. Kapitel sowie im Anhang 3 der TGV geregelt waren, sollen in die Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen transferiert und in der TGV aufgehoben werden.

3.4 Verordnung vom 7. November 2007 über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen (Gebührenverordnung ASTRA, GebV-ASTRA)

Art. 2

Die Bestimmungen über Gebühren im Zusammenhang mit dem Typengenehmigungsverfahren sollen in die GebV-ASTRA überführt werden. Der Vorbehalt zu Gunsten der TGV ist somit aufzuheben.

Art. 5 Absatz 9

Der Inhalt des bisherigen Artikel 39 TGV zum Gebührenerlass soll unverändert in den Artikel 5 Absatz 9 übernommen werden.

Art. 5a Absatz 4

Der Inhalt des bisherigen Artikel 39 TGV zur Gebührenermässigung soll unverändert in den Artikel 5a Absatz 4 übernommen werden. Wie in den anderen drei Absätzen des Artikel 5a wird auch in Absatz 4 die Höhe der Ermässigung auf 50 Prozent festgelegt.

Art. 10 Übergangsbestimmung zur Änderung vom TT.MM.JJJJ

Die Übergangsbestimmung regelt, dass noch nicht abgeschlossene Verwaltungsverfahren und Dienstleistungen nach bisherigem Recht zu behandeln sind.

Anhang Ziff. 3.1.6

Die Einführung des Informationssystems Verkehrszulassung (IVZ) auf den 1. Januar 2019 ermöglichte das Anbieten zusätzlicher Informationsprodukte, wie bspw. eine Zugriffsberechtigung auf die gesamtschweizerischen, aus dem Subsystem IVZ-Personen übernommenen Daten im Auswertungssystem. Das ASTRA hat die technischen Voraussetzungen für einen solchen Direktzugriff bis anhin nicht realisiert. Die Auswertungen dieser Daten sind zudem komplex und erfordern Erfahrung und ein umfassendes Daten-Know-how. Die ungeschulte Bereitstellung dieser Daten würde die Gefahr von falschen Auswertungen, Fehlinterpretationen der Daten und Fehlinformationen bergen. An Stelle eines Direktzugriffs auf diese Daten kann das ASTRA auf Anfrage aggregierte Auswertungen oder Datensätze zur Verfügung stellen, sofern diese mit dem Datenschutz vereinbar sind. Damit kann effizienter, flexibler

und kostengünstiger auf die Bedürfnisse der Kunden reagiert werden. Die unter Ziffer 3.1.6 festgelegte Gebühr ist damit hinfällig und wird in der Folge aufgehoben.

Anhang Ziff. 3.1.8

Neu werden in Ziffer 3.1.8 Gebühren für verschiedene vom ASTRA zur Verfügung gestellte Fahrzeugdatensätze aufgeführt. Die bisherigen Gebühren von Fr. 5.50 und Fr. 4.00, welche pro immatrikulierte Fahrzeug, das über eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt des ASTRA verfügte, werden beibehalten. Diese Gebühren fallen zudem neu auch an, wenn das ASTRA für ein Fahrzeug eine elektronische Übereinstimmungsbescheinigung verarbeitet. Da aktuell Erfahrungswerte fehlen, was letztgenannte Dienstleistung tatsächlich für Aufwand generiert, werden in einem ersten Schritt die Gebühren von Fr. 5.50 und Fr. 4.00 angewendet. Sobald der Aufwand bekannt ist, können die Gebühren gegebenenfalls angepasst werden.

Die Differenz von Fr. 1.50 (Fr. 5.50, Fr. 4.00) begründet sich aufgrund der Kaufpreisunterschiede der Fahrzeugarten. Anhänger, Motorräder und übrige Motorfahrzeuge weisen deutlich günstigere Kaufpreise auf als ein Personenwagen oder ein Lieferwagen. Im Grundsatz sollen die künftigen Gebühren in etwa den Aufwand decken, der dem ASTRA aufgrund der erbrachten Leistung entsteht (Art. 4 der Allgemeinen Gebührenverordnung (AllgGebV, SR 172.041.1). Massgebend sind in diesem Fall die direkten Personalkosten und Arbeitsplatzkosten (gemäss Richtwerten der EFV), Gemeinkostenzuschlag (i.R. 20% der direkten Personalkosten) und spezifische Ausgaben im Zusammenhang mit der Aufgabe (z.B. Beratungen, IT-Systeme etc.).

Anhang Ziff. 4a

Die restlichen Dienstleistungen des bisherigen Anhang 3 der TGV wurden unverändert in die neue Ziffer 4a übernommen.

3.5 Verordnung vom 30. November 2018 über das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZV)

Ingress

Seit dem 1. September 2023 stützt sich die Bearbeitung von Personendaten und Daten juristischer Personen nicht mehr auf das Datenschutzgesetz, sondern auf das Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz (RVOG). Daher ist es notwendig, die Art. 57r (Bearbeitung von Daten juristischer Personen) und 57s RVOG (Bekanntgabe von Daten juristischer Personen) als neue Rechtsgrundlagen einzufügen.

Art. 4 Einleitungssatz

Der bisherige Einleitungssatz wird präzisiert, indem er mit den "für die Zulassung vorgesehenen" Fahrzeugen ergänzt wird. Diese Ergänzung ist notwendig, da das Subsystem IVZ-Fahrzeuge nicht nur Daten der zugelassenen Fahrzeuge, sondern auch Daten, die für die Zulassung vorgesehenen Fahrzeuge enthält.

Art. 5 Sachüberschrift sowie Abs. 1^{bis}

Zuständigkeit für die Erfassung und die Übermittlung der Daten

Das ASTRA übernimmt neue Datenerfassungsaufgaben, indem es EU-Übereinstimmungsbescheinigungen aus der europäischen Datenbank EUCARIS bezieht und diese im IVZ erfasst und EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in Papierform zu einem elektronischen Datensatz verarbeitet und im IVZ erfasst. Das Erfassen von Daten muss deshalb in Artikel 5 in der Sachüberschrift sowie in Absatz 1^{bis} abgebildet werden.

Artikel 17 Absatz 4

Das ASTRA veröffentlicht laufend auf dem Internetportal eDatenblatt die initialen Fahrzeugdaten sowie die Kontaktdaten von Herstellern und von Importeuren, welche der Veröffentlichung vorgängig schriftlich zugestimmt haben von jedem Fahrzeug, das gestützt auf einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz zugelassen worden ist. Diese Fahrzeugdaten dienen den am Fahrzeugzulassungsprozess beteiligten Parteien (Importeure, Werkstätten, Strassenverkehrsämter etc.) zu Informationszwecken.

Artikel 19 Absatz 3

Der neue Absatz 3 dient als Rechtsgrundlage für den Bezug von elektronischen EU-Übereinstimmungsbescheinigungen aus der europäischen Datenbank EUCARIS. Es findet keine Übermittlung von Schweizerischen Personen- oder Fahrzeugdaten ins Ausland statt.

4 Auswirkungen

Mit der Umstellung von der Typengenehmigung hin zu digitalen Einzelfahrzeugdaten, verschieben sich die Erhebung der Daten für die Zulassung der meisten Fahrzeuge von den kantonalen Strassenverkehrsämtern und Garagenbetrieben hin zum Bund (ASTRA). Lediglich die Daten von unvollständigen, umgebauten Neufahrzeugen oder solche mit technischen Änderungen müssen nach wie vor beim Strassenverkehrsamt direkt erfasst werden.

Die Fahrzeugzulassung gestaltet sich einfacher und schneller. Insbesondere durch die administrative Zulassung bei neuen, vollständigen Personenwagen ohne melde- und prüfpflichtige Änderungen bringt eine deutliche Entlastung für die Strassenverkehrsämter, resp. die Garagenbetriebe. Denn in der Praxis wurde die Möglichkeit der rein administrativen Fahrzeugzulassung in der Vergangenheit noch wenig genutzt. Stattdessen wurden die Einzelfahrzeugdaten häufig mittels der an die Garagen delegierten Selbstabnahme der Funktionskontrolle ermittelt.

Durch die Digitalisierung der Prozesse und das Erfassen von Einzelfahrzeugdaten bereits vor der Zulassung sollte sich die Qualität der zugrundeliegenden Daten für die Zulassung der Fahrzeuge erhöhen. Der Aufwand wird sowohl bei den Importeuren als auch bei den Strassenverkehrsämtern insgesamt abnehmen. Diese Entwicklung bestätigt sich durch den Testbetrieb der Anwendung IVITA-S, welcher bereits seit Dezember 2021 im Gange ist.

4.1 Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund

Beim ASTRA wird durch die Erfassung der Papier-CoC der Fahrzeugklassen M und N, die unter den CO₂-Vollzug fallen, ein Mehraufwand entstehen. Dieser ist in etwa so gross wie die Einsparung der weniger ausgestellten Datenblätter. Das ASTRA geht davon aus, dass im 2025 rund 5'000 Neufahrzeuge mit Papier-CoC zugelassen werden müssen⁵: Diese Anzahl wird bis Ende 2026 gegen Null tendieren. Weiter sollten von den jährlich ca. 15'000 direkt importierten Fahrzeugen etwa 2'000 ohne CoC in die Schweiz kommen (überwiegend für den amerikanischen Markt vorgesehene Fahrzeuge).

Die Datensätze für die Zulassung von rund 5'000 Fahrzeugen werden manuell erfasst, was einem jährlichen Aufwand von rund 1 FTE entspricht. In einer zweiten Phase (nach dem 5. Juli 2026), wird der Aufwand für die manuelle Erfassung von Papier-CoC der unter den CO₂-Vollzug fallenden Fahrzeuge weitgehend wegfallen. Andererseits wird der Aufwand für die Weiterentwicklung des Systems nach Beendigung des Projekts «Neues Zulassungsregime Fahrzeuge» und die Betreuung von mehr digitalen Einzelfahrzeugdaten in etwa die gleiche Kapazität an Personal in Anspruch nehmen.

Für die Entwicklung der Fachanwendung IVITA-S wurden bisher ca. Fr. 11.25 Mio. aufgewendet. Die Kosten für die Weiterentwicklung der benötigten Geschäftsfunktionen und Prozesse für die Typengenehmigung (IT-Projekt «Neues Zulassungsregime Fahrzeuge NZRF») wird auf etwa 6 Mio. Franken geschätzt. Die Betriebskosten werden in den kommenden Jahren zwischen Fr. 0.6 und 1.3 Mio. im Jahr liegen.

Mit der Umstellung auf initiale Einzelfahrzeugdaten werden die Anträge und das Ausstellen von CH-Typengenehmigungen und Datenblätter spürbar abnehmen. Das wird beim ASTRA zu Mindereinnahmen führen. Im 2019 lag der Erlös der Typengenehmigungen, Datenblätter und der Kontrollmarken bei rund Fr. 6.4 Mio. Abhängig davon, wie schnell die Umstellung bei den Importeuren von Statten gehen wird, werden die Ausfälle im 2025 zwischen Fr. 1.7 Mio. bis 3.3 Mio. betragen.

⁵ Die Anzahl von 5'000 Papier-CoC wurde gestützt auf die Zulassungszahlen von 2021 sowie mittels eines Testlaufes zum Bezug von eCoC via EUCARIS bei den direktimportierten Fahrzeugen evaluiert.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Für die kantonalen Strassenverkehrsämter wird in den meisten Fällen der Neufahrzeugzulassung die Datenerfassung entfallen. Von den rund 85% der neuen Motorfahrzeuge sind Personenwagen, Personen- oder Sachtransportfahrzeuge, die künftig die allermeisten über eine elektronische Übereinstimmungsbescheinigung und somit über einen digitalen Datensatz verfügen. Somit verbleiben noch rund 15% der Fahrzeuge, deren Daten bei den Strassenverkehrsämtern erfasst werden müssen. Somit werden die Strassenverkehrsämter nur noch die Daten derjenigen Neufahrzeuge erfassen müssen, die über kein eCoC verfügen und nicht dem CO₂-Vollzug unterliegen (z.B. Motorräder und Traktoren). Durch die Vereinfachung und Optimierung der Abläufe in der Zulassung sollen bei den Strassenverkehrsämtern ab 2027 Einsparungen von mehr als Fr. 1 Mio. realisiert werden. Für Gemeinden, urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete ergeben sich keine Auswirkungen.

4.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die Umstellung von der heutigen Zulassung per schweizerischen Typengenehmigung oder Datenblatt auf IVITA-S muss durch die Importeure in Zusammenarbeit mit dem ASTRA erfolgen. Das ASTRA begleitet die Umstellung und stellt zusammen mit den Kantonen die Systeme für die Zulassung sicher. Durch den geringeren Aufwand bei den Importeuren bei Fahrzeugen der Klassen M, N und O (keine Kosten für TG oder DB, weniger auszufüllen beim Formular 13.20 A) sowie der Wegfall der Selbstabnahme bei neuen vollständigen Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, entstehen finanzielle Vorteile.

Selbst wenn im 2025 erst die Hälfte der Importeure der Fahrzeuge M₁ und N₁ auf digitale Einzelfahrzeugdaten umgestellt haben (konservative Betrachtung), sollte die Einsparung bereits bei rund 10 Millionen Franken liegen. Wenn ab 2027 alle betroffenen Importeure umgestellt haben (EU-Verordnung 2018/858 ist umgesetzt), sollen sich Einsparungen in der Höhe von ca. Fr. 18 Millionen ergeben.

Bei Fahrzeugen, welche direkt importiert werden, wird es einerseits zu Vereinfachung und somit zu geringerem Aufwand seitens der Importeure kommen (rund 13'000 Neufahrzeuge pro Jahr). Andererseits müssen Importeure von Fahrzeugen, welche unter den CO₂-Vollzug fallen und über kein CoC verfügen, die Datenerfassung via digitale Plattform vornehmen (ca. 2'000 Neufahrzeuge, meist für den amerikanischen Markt bestimmt).

4.4 Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesellschaft

Keine Auswirkungen.

4.5 Andere Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die vorgeschlagenen Änderungen sind mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar. Es werden keine technischen Handelshemmnisse geschaffen. Die Kompatibilität mit dem Recht der EU und den Regelungen der UNO ist gewährleistet. Es besteht weder ein Widerspruch zu den bilateralen Verträgen zwischen der Schweiz und der EU (LVA⁶ und MRA⁷) noch zu den fahrzeugtechnischen Regelungen des UN-Übereinkommens vom 20. März 1958⁸.

⁶ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, abgeschlossen am 21. Juni 1999 (sog. Landverkehrsabkommen); SR 0.740.72.

⁷ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen; SR 0.946.526.81

⁸ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Regelungen erteilt wurden; SR 0.741.411

Das ASTRA hat für die Teilnahme an EUCARIS einen kostenpflichtigen Vertrag mit dem Verband EReg abgeschlossen. Der Zugang zu EUCARIS ist somit rechtlich abgesichert. Seit Beginn der Anbindung der Fachapplikation IVITA-S an EUCARIS werden die eCoC der Hersteller für den Schweizer Markt durch das Kraftfahrtbundesamt in Deutschland (KBA) und die Niederländische Zulassungsbehörde (RDW) in EUCARIS hochgeladen.

5.2 Rechtliche Grundlagen

Die vorliegenden Rechtsanpassungen stützen sich auf Artikel 12 Absätze 3 und 4 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG)⁹, Art. 13 Abs. 2 SVG, Artikel 15 Absätze 4-6 SVG, Artikel 89g Absatz 2 SVG, Artikel 89h, Artikel 106 Absätze 1 und 2bis SVG sowie Art. 46a des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes (RVOG, SR 172.010) und bewegen sich in dem durch diese bundesgesetzlichen Regelungen gesteckten Rahmen.

5.3 Delegation von Rechtsetzungsbefugnissen

Der Bundesrat delegiert verschiedene Rechtsetzungskompetenzen gestützt auf Artikel 106 Absatz 1 SVG sowie Artikel 106 Absatz 2bis SVG an das ASTRA. Die Delegation der Rechtsetzungskompetenz gestützt auf Artikel 106 Absatz 1 SVG erlaubt es dem ASTRA gemäss Artikel 30 Absatz 3 E-VTS, sobald weitere EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer Form vorhanden sind, diese von EUCARIS zu beziehen und bei Bedarf diese Fahrzeugarten ebenfalls administrativ zuzulassen ohne eine aufwändige Verordnungsänderung vornehmen zu müssen. Dabei müssen diese EU-Übereinstimmungsbescheinigungen dieselben Vorgaben erfüllen, wie dies die Verordnung 2018/858 für die Fahrzeugklassen M, N und O vorsieht so dass sichergestellt ist, dass alle eCoC dieselbe Qualität aufweisen.

Eine weitere Rechtsetzungskompetenz wird dem ASTRA gestützt auf Artikel 106 Absatz 2bis SVG delegiert und in Artikel 45 Absatz 2 TGV ausgeführt. Das ASTRA kann in besonderen Fällen Ausnahmen von einzelnen Bestimmungen gestatten.

5.4 Datenschutz

Künftig sollen die eDatenblätter, welche reine Sachdaten eines Fahrzeuges enthalten, via Stammmummer im Internet abgerufen werden können.

Mit der Stammmummer wird sichergestellt, dass jedem in der Schweiz hergestellten oder in die Schweiz eingeführten Fahrzeug eine Nummer zugeordnet wird und das Fahrzeug damit entsprechend identifizierbar ist.

Der Stammmummer kommt eine wichtige Funktion im Bereich der Datenanonymisierung und somit des Datenschutzes zu: Sie ist datenschutzrechtlich gesehen unbedenklich, da sie ein reines Sachdatum ist und für sich alleine genommen keine Rückschlüsse auf den Hersteller, Importeur oder Halter zulässt. Die FIN hingegen gilt als personenbezogenes Datum und eine Verknüpfung mit dieser Nummer ist gemäss geltendem Recht unzulässig. Die Verwendung der Stammmummer für das Abrufen des eDatenblattes drängte sich deshalb auf, da sie datenschutzrechtlich gesehen unbedenklich ist. Zudem ist auf dem Datenblatt die FIN Nummer nicht ersichtlich.

⁹ SR 741.01

6 Glossar

Begriff / Abkürzung	Bedeutung
APS	Anerkannte Prüfstelle nach Anhang 2 TGV
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit
BFE	Bundesamt für Energie
CH-TG	Schweizerische Typengenehmigung
CoC	EU-Übereinstimmungsbescheinigung («certificate of conformity»)
DB	Datenblatt; schweizerischer Zusammenzug von Daten aus einer EU-GG im Rahmen des CH-Typengenehmigungsverfahrens.
eCoC	Elektronische Form der EU-Übereinstimmungsbescheinigung
eDatenblatt	Extrakt aus dem eCoC, angereichert mit Importdaten und Extrakte aus CH-TG mit Daten zur Herstellung. Entspricht einem Einzelfahrzeugdatensatz.
EU-Fahrzeugklassen	<p>M: Motorwagen zur Personenbeförderung</p> <p>N: Motorwagen zum Sachentransport</p> <p>O: Transportanhänger</p> <p>L: zwei- oder dreirädrige sowie leichte bis schwere vierrädrige Motorfahrzeuge</p> <p>T: Traktoren mit Rädern</p> <p>C: Traktoren mit Raupen</p> <p>R: Transportanhänger für die Land- und Forstwirtschaft</p> <p>S: Arbeitsanhänger für die Land- und Forstwirtschaft</p>
EU-GG	Europäische Gesamtgenehmigung
IV	Inverkehrsetzung
IVI-Datensatz	Initial Vehicle Information, initiale Fahrzeugdaten
IVITA-S	Fachapplikation des ASTRA, welche einerseits eCoC von EUCARIS bezieht und an IVZ weiterleitet und andererseits zur Erstellung von schweizerischen Datenblättern und Typengenehmigungen dient.
IVZ	Informationssystem Verkehrszulassung
KDI-Portal	Portal für Klein- und Direktimporteure, welche Fahrzeuge in der Schweiz zulassen möchten
StVA	Strassenverkehrsamt
TG	Typengenehmigung