

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40, Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

A-Post Plus
Bundesamt für Strassen
3003 Bern

4. April 2018

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und zur Einführung eines neuen Fahrtschreibers Stellung zu nehmen. Wir danken dafür und nehmen die Gelegenheit gerne wahr.

Mit den verschiedenen Änderungen sollen die Vorschriften für mehrere Fahrzeugarten mit dem weiterentwickelten EU-Recht harmonisiert beziehungsweise an dieses angepasst werden. Die Ziele sind die Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes, die Vermeidung technischer Handelshemmnisse, die Sicherheit gegenüber Manipulationen von Fahrtschreibern und die Optimierung der Fahrtschreiber-Kontrollen. Bestandteil der Revisionen ist auch die Umsetzung der (13.3818) Motion von Christophe Darbellay vom 26. September 2013.

Den vorgeschlagenen Änderungen stimmt der Regierungsrat zu. Namentlich begrüsst der Regierungsrat die neuen Regelungen in den Bereichen Delegation von Fahrzeugnachprüfungen und Dringlichkeitsfahrten.

Nicht zustimmen kann der Regierungsrat nur dem vorliegenden Vorschlag zur Umsetzung der (13.3818) Motion von Christophe Darbellay vom 26. September 2013. Dieser bringt in der vorliegenden Form durch die Abschaffung des Systems der Selbstabnahme gewichtige Nachteile für die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, das Automobilgewerbe sowie die kantonalen Zulassungsbehörden. Er ist nicht in Einklang zu bringen mit den Interessen der Rechtssicherheit, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, dem Erfordernis von effizienten, kostengünstigen Verwaltungsabläufen und der Sicherstellung korrekter Fahrzeugsteuern. Der Regierungsrat verschliesst sich einer Vereinfachung der Abläufe beim Import von Motorfahrzeugen nicht. Eine angepasste Regelung setzt jedoch voraus, dass die Certificate of Conformity (CoC)-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen, womit der Selbstabnahmeprozess gestärkt und nicht abgeschafft würde.

Betreffend Details verweisen wir auf den beigefügten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats

Alex Hürzeler
Landammann

Urs Meier
Staatsschreiber i.V.

Beilage

- Ausgefüllter Fragebogen

Kopie

- v-fa@astra.admin.ch



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau, Regierungsgebäude, 5001 Aarau	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Mit der (13.3818) Motion von Christophe Darbellay vom 26. September 2013 wurde der Bundesrat beauftragt, *"die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass in der EU genehmigte Neufahrzeuge ohne strassenverkehrsamtliche Prüfung an den Zulassungsschaltern in Verkehr gesetzt werden können. Diese Zulassungsvereinfachung betrifft Neuwagen und Fahrzeuge bis maximal 12 Monate mit einem maximalen Kilometerstand von bis zu 2000 Kilometern."* Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 Nachteile aufgezeigt und das Anliegen der Motion abgelehnt. Am 14. September 2015 beschloss der Nationalrat und am 14. Juni 2016 der Ständerat die Annahme der Motion.

Der vorliegende Umsetzungsvorschlag bringt durch die Abschaffung des Systems der Selbstabnahme gewichtige Nachteile für die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, das Automobilgewerbe sowie die kantonalen Zulassungsbehörden. Er ist nicht in Einklang zu bringen mit den Interessen der Rechtssicherheit, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, dem Erfordernis von effizienten, kostengünstigen Verwaltungsabläufen und der Sicherstellung korrekter Fahrzeugsteuern.

Im Einzelnen ist auf folgendes hinzuweisen:

Die Daten der EU-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity [CoC]) harmonisieren nicht mit den Schweizerischen Daten (Fahrzeugfarbe, Treibstoffcode, Abgaswerte, Energieeffizienz, für die Verkehrssteuer im Kanton Aargau relevante Daten wie Leistungskilowatt bei Elektrofahrzeugen etc.). Bei der Zulassung von Neufahrzeugen ohne strassenverkehrsamtliche Prüfung, also auf dem Papierweg, würden die Zulassungsbehörden vielfach nicht mehr gesicherte Fahrzeugdaten des Bundes elektronisch übernehmen müssen. Sie müssten versuchen, die für die Zulassung in der Schweiz erforderlichen Fahrzeugdaten gestützt auf die vorgelegten Dokumente (CoC-Datenblatt) zu eruieren und von Hand in die EDV-Systeme einzugeben. Da nicht alle Daten in den einzureichenden Unterlagen vorhanden sind, wären die Zulassungsbehörden auf Selbstdeklarationen der Kundschaft angewiesen. Die Abwicklung solcher Fälle direkt an den Schaltern ist ausgeschlossen. Die neuen Zulassungsprozesse wären erheblich länger, aufwändiger und teurer.

Die neuen Zulassungsprozesse würden zu einer Senkung der Datenqualität und zu falschen Fahrzeugdaten führen. Die Halterinnen und Halter müssten damit rechnen, dass bei der ersten periodischen Nachprüfung des Fahrzeugs falsche Daten festgestellt würden. Sie müssten im schlimmsten Fall damit rechnen, dass das Fahrzeug ausser Verkehr gesetzt werden muss, weil zum Beispiel die Abgasvorschriften nicht eingehalten werden.

Zusammenfassend wird festgehalten dass eine Vereinfachung der Abläufe beim Import von Motorfahrzeugen begrüsst wird. Eine angepasste Regelung würde jedoch voraussetzen, dass die CoC-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen, womit der Selbstabnahmeprozess gestärkt und nicht abgeschafft würde.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir verweisen auf unsere Bemerkungen zur Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Regierungsrat stimmt grundsätzlich zu.

Begrüsst wird die Vereinfachung der Prozesse der bisherigen Selbstabnahmen.

Betreffend Ausdehnung der Selbstabnahme-Berechtigungen auf weitere Fahrzeugarten wie Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge etc. weist der Regierungsrat darauf hin, dass die Erweiterung der Berechtigungen an die Berechtigungs-Inhaber zusätzliche Anforderungen stellt, welche nur im Rahmen von ergänzenden anspruchsvollen Weiterbildungsveranstaltungen vermittelt werden könnten.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒ JA, Einschränkung auf 4 t. ☐ NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Sie entspricht vollständig der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Jedoch ist der Regierungsrat nicht damit einverstanden, dass das Bundesamt für Strassen (ASTRA) dieses Merkblatt ersatzlos aufheben will.

Dieses garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen (sogenannte BORS) in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblatts in die Verkehrsregelnverordnung (VRV) zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblatts müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtigen Grundsätze des Merkblatts auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrößerung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln beziehungsweise ohne Beanspruchung des besonderen Vortritts eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrads müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn für die Praxis sehr wichtig ist und nicht aufgehoben werden sollte. Immer wieder werden Gesuche eingereicht, bei denen der Einbau von Cis-Gis für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zu viele Fahrzeuge unnötig mit Cis/Gis ausgerüstet und verwendet werden.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



KANTON
APPENZEL INNERRHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 24
Telefax +41 71 788 93 39
michaela.inauen@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

Appenzell, 19. April 2018

Änderungen der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu den Änderungen der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers zukommen lassen.

Der Kanton Appenzell I.Rh. ist mit den vorgeschlagenen Änderungen und der Anpassung der Bestimmungen an die EU-Richtlinien mehrheitlich einverstanden. Vorbehalte ergeben sich bei folgenden Punkten:

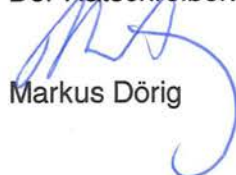
- Verwendung des Wechselklangehorns: Beibehalten des Merkblatts;
- Lockerungen für den Personentransport auf der Jagd;
- Zulassung sämtlicher Fahrzeugarten nur mittels CoC ohne Vorführen.

Betreffend die diesbezügliche Begründung wird auf den Fragebogen verwiesen. Die vorgeschlagenen Rechtsanpassungen und die nachfolgende operative Umsetzung der neuen Anforderungen haben auf kantonaler Ebene Auswirkungen auf den Vollzug. Neue Vollzugssoftware und neue Kontrollgeräte müssten angeschafft sowie bestehende Applikationen angepasst werden. Entsprechend sind Schulungen und Weiterbildungen nötig. Damit entstehen dem Kanton zusätzliche Kosten, in keinem vernünftigen Verhältnis zu den angestrebten kleinen Änderungen stehen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Beilage: Fragebogen

Zur Kenntnis an:

- v-fa@astra.admin.ch
- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Ivo Bischofberger, Ackerweg 4, 9413 Oberegg
- Nationalrat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Appenzell I.Rh. Marktgasse 2 9050 Appenzell	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Änderungsantrag: Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Verordnungsrevisionen vorgenommen und in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit dieser vom ASTRA vorgeschlagenen toleranten und offenen Formulierung besteht

zukünftig das Risiko, dass Gemeinden alle ihre Fahrzeuge auf die Feuerwehr einlösen (z.B. Personentransporter, Pick-Up).
Begründung: Dadurch profitiert der ganze Fahrzeugpark der Gemeinde von den Erleichterungen (Prüfintervall, Fahrtenschreiber, ARV, Sonntags- und Nachtfahrverbot, Unterfahrschutz, Steuerbefreiung etc.) der Arbeitsfahrzeuge.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Antrag auf Präzisierung:

Zusätzlich sollte Art. 21 Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint auch prüfenswert zu sein.

Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Prüfungsintervall für Schaustelleranhänger sollte nicht verlängert werden. Diese Fahrzeuge haben erfahrungsgemäss lange Standzeiten und sind teilweise in einem schlechten technischen Zustand. Die Betriebssicherheit gemäss Art. 29 SVG i.V.m. Art. 57 VRV muss jederzeit gewährleistet werden.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halter und Halterinnen von Fahrzeugen, das

Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Der Antrag könnte erneut geprüft werden, sofern die CoC-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen. Allfällige Zulassungs-Prozesserneuerungen gemäss der Motion sehen wir jedoch zurzeit nur bei den Personenwagen und Motorrädern.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sind auf diese Daten angewiesen, sondern auch verbunden mit der Typengenehmigungsnummer das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax etc. Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, ist Folgendes zu beachten:

- Angaben aus dem CoC können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoffcode etc.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.
- Wenn Antwort ja, müssen die technischen Daten elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss zusammen mit den Fahrzeugpapieren vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingereicht werden. Art 74. Abs. 1 lit. a Ziff. 1 sowie Art. 75 Abs. 2 VZV wären anzupassen, sodass nicht mehr der Verkehrsexperte die Datenübernahme ins 13.20 vornehmen muss. Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen respektive vereinfachen. Der Selbstabnahmeprozess würde damit gestärkt.
- CoC-Zulassungen werden kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und zirka 10 bis 20 Minuten pro Fall in Anspruch nehmen wird.
- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwändiger
- Mit vermehrter CoC-Zulassung (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt der Aufwand in den Strassenverkehrsämtern, dies geht zu Lasten der Kundschaft (Zeit, höhere Gebühren).

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Vergleiche Bemerkung Frage 9

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Wir beantworten den Artikel respektive die Frage in zweierlei Hinsicht:

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten
NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht händelbar - weil sehr anspruchsvoll - und unseres Erachtens nicht zielführend.

Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast respektive Verbindungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten etc. sind sehr komplex.

Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür auch kein echtes Mengengerüst.

Zudem: Gibt es bei gewissen Fahrzeugarten in der Regel nur sehr wenige genau identische Fahrzeuge z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender

Platzzahlreduktion) hin ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, bei denen schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste unseres Erachtens in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau inklusive der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme
JA.

Der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichts reduziert werden (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Jedoch muss sichergestellt werden, dass Nachprüfungen, die durch die Polizei angeordnet werden, durch ein Strassenverkehrsamt abgewickelt werden (Datenschutz).

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus der Übernahme dieser EU Bestimmung resultiert, dass Quads und Buggys mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 60km/h als sogenannte "Klasse L"-Fahrzeuge unter der Kategorie der Traktoren zugelassen werden können und die Fahrzeuglenkenden in der Folge mithin keiner Helmtragepflicht mehr unterstehen werden. Zutreffend wird im Bericht dargelegt, dass hierfür in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesstufe fehlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn eine Helmtragepflicht eingeführt werden könnte.

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒ JA, Einschränkung auf 4 t. ☐ NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist darauf hinzuweisen, dass gewisse Fahrzeugkombinationen (Traktor neu - Anhänger alt) ein Sicherheitsrisiko darstellen (Zugabstimmung mit Einleiterbremse). Es wäre angezeigt, auch hier die EU Regelung inklusive der Übergangsfrist zu übernehmen. In diesem Bereich kommt es aus diesem Grund immer wieder zu schweren Unfällen. Mit der vorgeschlagenen Regelung ist zu befürchten, dass dieses Problem in der Schweiz noch über Jahre weiterbesteht.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Jedoch mit folgender Ergänzung: ...Lenkvorrichtung reichen, sofern die Vorderachslast und die Tragfähigkeit der Reifen eingehalten werden.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
vgl. Ziffer 35

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine einheitliche Regelung ist grundsätzlich zu begrüßen. Entscheidend sind die Anforderungen an die Materialqualität der Helme.

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Sie

entspricht vollständig der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Jedoch sind wir nicht damit einverstanden, dass das ASTRA dieses Merkblatt ersatzlos aufheben will.

Dieses garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen (sogenannte BORS) in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblatts in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblatts müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie die nachfolgenden wichtigen Grundsätze des Merkblatts auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortritts eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn für die Praxis sehr wichtig ist und nicht aufgehoben werden sollte. Immer wieder werden Gesuche eingereicht, bei denen der Einbau von CIS-GIS für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zuviele Fahrzeuge unnötig mit CIS/GIS ausgerüstet und verwendet werden.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Bestimmungen für den Personentransport speziell für den Bereich der Jagd gelockert werden sollten. Der Personentransport bei Drück- und Treibjagden auf Ladeflächen von Sachtransportfahrzeugen auf unwegbaren Waldwegen (z.B. auf Strohhallen oder auf Festbänken von Landwirtschaftsanhängern) ist unseres Erachtens zu risikoreich und kann zu schweren Unfällen führen. Analog der Papiersammlung mit Jugendlichen und Kindern sollte es auch im Jagdbereich zumutbar sein, reguläre

Personentransportfahrzeuge einzusetzen.

Ausserdem wirft die vorgeschlagene Formulierung Vollzugsfragen auf, indem unklar ist, was mit den "entsprechende Auflagen" gemeint ist und wie diese zu konkretisieren wären. Die vorgeschlagene Regelung ist unseres Erachtens aus haftpflichtrechtlicher und strafrechtlicher Sicht problematisch, da die Behörde einen gefährlichen Zustand bewilligen soll, der nur damit behoben werden kann, dass für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich einverstanden. Jedoch sollte das Wort "ununterbrochen" gestrichen werden. Dieses ist unnötig und führt zu Unklarheiten.

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:
vgl. Frage 60

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:
Die Gültigkeitsdauer sollte bei fünf Jahren belassen werden. Müssen diese alle zwei Jahre ersetzt werden, ist dies mit unverhältnismässig hohem administrativen und finanziellen Aufwand verbunden.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Angleichung von Art. 4 Abs. 1 lit. a ARV 2 an die Bestimmung der ARV 1 bzw. an das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) betreffend dem Geltungsbereich für Kranken- und Verlegungstransporte kann zugestimmt werden. Das bedeutet eine Erleichterung für Spitäler und Rettungsdienste.

Jedoch sollte der Rechtsbegriff "für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet Fahrzeuge" noch konkretisiert werden. Im Unterschied zur ARV 1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert. So fragt es sich, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit genügt.

Die Ausnahme von der ARV-Pflicht ist vertretbar, da die meisten Ambulanzmitarbeiter über das öffentlichen Personalrecht genügend geschützt sind.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkten Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrerkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



Regierungsrat, 9102 Herisau

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

Dr. iur. Roger Nobs
Ratschreiber
Tel. +41 71 353 63 51
roger.nobs@ar.ch

Herisau, 23. April 2018

Eidg. Vernehmlassung; Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers; Stellungnahme des Regierungsrates von Appenzell Ausserrhoden

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 wurden die Kantonsregierungen vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eingeladen, zum eingangs erwähnten Vorlage bis zum 25. April 2018 Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden nimmt dazu wie folgt Stellung:

Den meisten der vorgeschlagenen Änderungen stimmt der Regierungsrat zu. Nicht zustimmen kann der Regierungsrat indes dem vorliegenden Vorschlag zur Umsetzung der (13.3818) Motion von Christophe Darbellay vom 26. September 2013. Dieser bringt in der vorliegenden Form durch die Abschaffung des Systems der Selbstabnahme gewichtige Nachteile für die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, das Automobilgewerbe sowie die kantonalen Zulassungsbehörden. Er ist nicht in Einklang zu bringen mit den Interessen der Rechtssicherheit, der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes, dem Erfordernis von effizienten, kostengünstigen Verwaltungsabläufen und der Sicherstellung korrekter Fahrzeugsteuern. Der Regierungsrat verschliesst sich einer Vereinfachung der Abläufe beim Import von Motorfahrzeugen nicht. Eine angepasste Regelung setzt jedoch voraus, dass die Certificate of Conformity (CoC)-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen, womit der Selbstabnahmeprozess gestärkt und nicht abgeschafft würde.

Zudem überlassen wir Ihnen als Beilage den ausgefüllten Fragebogen.



Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Im Auftrag des Regierungsrates

Roger Nobs, Ratschreiber



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat von Appenzell Ausserrhoden Regierungsgebäude 9100 Herisau	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Verwendungszweck der Fahrzeuge sollte, um Missbräuchen vorzubeugen, eingeschränkt werden.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Einschränkungen:

- Einführung erst nach Verfügbarkeit digitaler CoC Daten.
- Wenn Fz nicht älter als 6 Monate ist.

Der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge ist (derzeit noch) abzulehnen. Eine wichtige Voraussetzung für die administrative Zulassung ist, dass der Importeur für das Nichteinhalten von Umweltschutzauflagen zur Rechenschaft gezogen werden kann. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass im Rahmen der periodischen Fahrzeugwartung auch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems erfolgt. Laut erläuterndem Bericht Ziffer 3.3 Seite 38/39 wird eine rein administrative Zulassung als Risiko beurteilt, da die in Aussicht gestellte elektronische Datenübermittlung durch die EU noch nicht vorhanden ist.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
max. Fahrzeugalter: 6 Monate;
Kilometerleistung max. 2000 km

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Angeordnete Nachprüfungen, gerade auch durch die Polizei, sollen IMMER durch das Strassenverkehrsamt durchgeführt werden. Auf die Delegation von ausserordentlichen Kontrollen ist zu verzichten.

Begründung: Es besteht eine gewisse Gefahr, dass bei abgeänderten Fahrzeugen mit umweltrelevanten Einrichtungen wie geänderte Motorensoftware (Chiptuning) missbräuchlich umgegangen wird.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwertes für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung verbindlich festzulegen inklusive einer Übergangsbestimmung.

Begründung: Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50 – 70 nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Wie Messungen des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Stärke der Durchsichtigkeit sollte genauer definiert werden.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn eine Helmtragpflicht für Quads und Buggys mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 60km/h eingeführt werden könnte.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wie erwähnt ist es sachgerecht, für schnelle E-Bikes bessere Bremsen zu verlangen. Dafür soll auch ein aufwändigeres Prüfverfahren in Kauf genommen werden. Die Verkehrssicherheit muss den Bedürfnissen für Umbauten und Importen vorgehen.

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Aufgrund des Anpassungsantrags für Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS (Frage 17) ist in Kap. 1.5.27 VO Nr. 741.437 für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Solange bei nächtlichen Dienstfahrten auf des Wechselklanghorn verzichtet werden darf, spricht nichts für das implementieren des Absatzes 4 in die VRV. Es soll und muss aber den fahrzeuglenkenden Funktionären überlassen sein, ob im Einsatz wirklich darauf verzichtet werden soll. Das Interesse des Lärmschutzes soll/darf erst an zweiter Priorität stehen.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Meines Erachtens kann aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachvollzogen werden, weshalb die Bestimmungen für den Personentransport bei der Jagd gelockert werden sollen. Der Personentransport auf Ladeflächen gerade auch in unwegsamen Gelände ist zu risikoreich und kann zu Unfällen mit schweren Personenschäden führen.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Wort 'ununterbrochen' soll gestrichen werden.

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarten soll bei 5 Jahren belassen werden. Das Ersetzen aller Kontrollkarten alle zwei Jahre hat einen enormen administrativen und finanziellen Aufwand zur Folge.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Um Missbräuche zu verindern, soll der Begriff 'für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet' genauer definiert werden.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Online-Abfrage für die Gültigkeit von Fahrerkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
www.rr.be.ch
info.regierungsrat@sta.be.ch

UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

V-FA@astra.admin.ch

25. April 2018

RRB-Nr.:	395/2018
Direktion	Polizei- und Militärdirektion
Unser Zeichen	2018.POM.86
Ihr Zeichen	
Klassifizierung	Nicht klassifiziert



Vernehmlassung des Bundes: Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers.

Stellungnahme des Kantons Bern

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Sie haben uns Änderungen der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und die Einführung eines neuen Fahrtschreibers zur Vernehmlassung zukommen lassen. Dafür danken wir bestens.

1 Grundsätzliches

Der Regierungsrat unterstützt die vorgeschlagene Harmonisierung der Vorschriften mit der EU im Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge. Diese Anpassungen liegen unmittelbar im Interesse der Verkehrssicherheit und stellen sicher, dass keine unnötigen Handelshemmnisse bei der Zulassung dieser Fahrzeuge aufgebaut werden.

Aus Sicht der Feuerwehren ist die vorbehaltlose Gleichstellung aller Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes mit Arbeitsmotorwagen (E-VTS Art. 13 Abs. 2 Bst. d) ausdrücklich zu begrüßen. Die heute sehr unterschiedliche Zulassungspraxis in den Kantonen sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit modernen Feuerwehr-Aufbaukonzepten (Modulfahrzeuge, Wechselladefahrzeuge) werden damit beseitigt. Zudem profitieren die Feuerwehren damit von einheitlichen, günstigeren Fahrzeugsteuern.

Die Umsetzung der Motion Darbellay und die Einführung einer rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit einem COC (Certificate of Conformity) führt zu einem völlig unnötigen und inakzeptablen Vollzugsaufwand mit den damit verbundenen Kosten- und Ressourcenfolgen für die Zulassungskantone. Die vorgeschlagene Anpassung erfolgt ohne Berücksichtigung der absolut mangelhaften elektronisch verfügbaren Datenbasis (COC, Prüfbericht 13.20 A). Investitionen der Kantone in eine möglichst weitgehende Automatisierung des Massengeschäfts in der Verkehrszulassung und im Fahrzeugprüfwesen werden mit der Umsetzung der Vorlage zunichte gemacht. Die negativen Auswirkungen auf das Fahrzeuggewerbe und dessen Prozesse sowie die negativen Auswirkungen auf den Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten sind explizit abzulehnen. Der in der parlamentarischen Beratung behauptete Nutzen und Bürokratieabbau basiert auf falschen Tatsachen und einer fehler- und laienhaften Beurteilung der daraus resultierenden Konsequenzen. Entgegen der klaren Stellungnahme von Seiten der Departementsvorsteherin UVEK anlässlich der parlamentarischen Beratungen von 13.11.2013 (Nationalrat) und 14.6.2016 (Ständerat) wurde die Motion überwiesen. Die Motion und die damit vorgesehene Änderung des Zulassungsverfahrens sind nicht konsistent, unvollständig und wenig durchdacht.

Die Vereinfachung der Zulassungspraxis setzt eine generelle Überprüfung und Analyse der digitalen Prozesse zwischen den verschiedenen Akteuren (Hersteller, Importeur, Zoll, Bundesamt für Strassen, Kantone, Garage, Kunde) sowie die Neugestaltung der Zulassungsnachweise (Fahrzeugausweis) voraus. Der vorliegende Entwurf ist nicht geeignet, die eigentlichen Problemstellungen zu lösen. Es werden Mehraufwände generiert, ohne die Prozesse grundsätzlich zu reformieren und die Digitalisierung und den medienbruchfreien Datenaustausch im Interesse der Konsumentinnen und Konsumenten sowie unter Beachtung der Anforderungen aus der Verkehrssicherheit und unter Beachtung verwaltungsökonomischer Grundsätze zielgerichtet voranzutreiben.

Der erläuternde Bericht vom 7. Dezember 2017 zeigt klar die negativen Auswirkungen der Änderung auf, welche praktisch ausschliesslich die Kantone zu tragen haben. Der Regierungsrat lehnt die Revisionsvorlage deshalb unter Hinweis auf die detaillierte Stellungnahme im Fragebogen (Frage 9) mit Nachdruck ab.

2 Anträge

2.1 Neugliederung der VTS Art. 29 – 34b

Der Entwurf sieht eine neue Strukturierung der Kapitel „Zulassungsprüfung“ und „Nachprüfungen“ vor.

2.1.1 Antrag

Auf die Umsetzung der Motion Darbellay und somit auch auf die Neugliederung der Kapitel ist zu verzichten.

2.1.2 Begründung

Die vorgeschlagene Gliederung bietet ohne die Umsetzung der Motion Darbellay keinen Mehrwert. Die heutige Gliederung ist in den Fachkreisen bekannt und akzeptiert.

2.2 Erweiterung der Selbstabnahme auf weitere Fahrzeugarten

Die Möglichkeit der Selbstabnahme von neuen Fahrzeugen durch das autorisierte Gewerbe soll über Personenwagen und Motorräder hinaus auch auf weitere Fahrzeugarten (Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren usw.) ausgedehnt werden.

2.2.1 Antrag

Auf die Erweiterung der Selbstabnahme für weitere Fahrzeugarten (mit Ausnahme von Motorfahrrädern (z.B. E-Bikes) ist zu verzichten.

2.2.2 Begründung

Die Feststellung der Konformität ist bei den für die Erweiterung vorgesehenen Fahrzeugarten sehr komplex (Unterfahrschutz, Abgasnormen, Anhängelasten, Verbindungseinrichtungen, Bestimmen der Platzzahl usw.). In der Regel werden kaum völlig identische Fahrzeuge in Verkehr gebracht. Die Fahrzeuge werden auf Kundenbedürfnisse konfektioniert (z.B. Ausstattung von Wohnmotorwagen). Es ist mit einer hohen Fehlerquote zu rechnen. Der administrative Kontroll- und Schulungsaufwand für die Zulassungsstellen würde massiv wachsen.

2.3 Delegation der Nachprüfung für abgeänderte Fahrzeuge

Es wird die Erweiterung der Delegationsmöglichkeit an Dritte auch für abgeänderte Fahrzeuge vorgeschlagen.

2.3.1 Antrag

Auf die vorgeschlagene Erweiterung der Delegationsmöglichkeit ist zu verzichten.

2.3.2 Begründung

Die Beurteilung von zulässigen Änderungen an Fahrzeugen ist bereits heute äusserst komplex und mit grösseren, weder für die Zulassungsstellen, noch für die betroffenen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter zufriedenstellenden Unterschieden in der Vollzugspraxis behaftet. Zum Teil können meldepflichtige Änderungen erst anlässlich der Nachprüfung durch die Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten erkannt werden. Diese haben häufig konkrete Auswirkungen auf die Betriebssicherheit und das Emissionsverhalten der Fahrzeuge. Korrekturen, Abklärungen und Diskussionen bei Problemstellungen mit den Betroffenen sind häufig. Die heutigen Delegationsmöglichkeiten lassen genügend Spielraum zum Beizug von Dritten durch die Kantone.

2.4 Arbeitsgeräte an Fahrzeugen (vorderer Überhang)

Die heute vorhandenen Möglichkeiten (Überwachung der Umgebung mittels Kameras) lassen grundsätzlich mehr Handlungsspielraum bei der Zulassung von Fahrzeugen mit grossen und unübersichtlichen Arbeitsgeräten bezüglich des vorderen Überhangs zu (Verzicht auf Aussenspiegel usw.)

2.4.1 Antrag

Trotz den fahrzeugtechnischen Gegebenheiten und den Möglichkeiten zur Aussenraumüberwachung mittels Kamera-Monitor-Systemen dieser mit Arbeitsgeräten ausgestatteten Fahrzeuge ist an gewissen Massvorgaben weiterhin festzuhalten.

2.4.2 Begründung

Die Arbeitsgeräte ragen auch bei unübersichtlichen Passagen und Einmündungen in den Strassenraum, ohne dass dieser von der Lenkerin oder dem Lenker sicher überblickt werden kann. Im Interesse der Verkehrssicherheit der Verkehrspartnerinnen und -partner sind weiterhin klare Regelungen zum vorderen Überhang im Zusammenhang mit Arbeitsgeräten zu treffen.

2.5 Ausdehnung der Einsatzmöglichkeiten von Motorschlitten und Personentransport auf Sachentransportfahrzeugen für die Jagd

Die Vorlage sieht besondere Erleichterungen für den Personentransport auf Motorschlitten und zum Zwecke der Jagd auf Sachentransportfahrzeugen vor.

2.5.1 Antrag

Auf die Erleichterung der Bewilligungspraxis ist zu verzichten.

2.5.2 Begründung

Die heutige Bewilligungspraxis für die Zulassung von Motorschlitten trägt den Erfordernissen zur Bewirtschaftung von touristischen Lokalitäten während den Schneemonaten ausreichend Rechnung. Der notwendige Schutz der Natur vor unnötigen Fahrten und den entsprechenden Auswirkungen von Lärm auf den Wildtierbestand während den Wintermonaten sowie die Sicherheit der Pistenbenutzerinnen und Pistenbenutzer ist höher zu gewichten, als rein ökonomische Bewirtschaftungs- und Transportkomfortüberlegungen. Alternativen sind in der Regel denn auch ausreichend vorhanden.

Im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit sowie der Sicherheit der transportierten Jagdteilnehmerinnen und Jagdteilnehmer kann der Änderungsvorschlag nicht unterstützt werden. Es bestehen heute ausreichend Alternativen zum gefahrlosen Transport der Personen mit geländegängigen Personenwagen.

2.6 Partikelanzahlmessung

Art. 35 Abs. 2 E-VTS sieht bei der Abgaswartung als alternative Methode eine Messung der Partikelanzahl vor.

2.6.1 Antrag

Die Partikelanzahlmessung ist als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung z.B. bis 1.1.2020 festzusetzen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

2.6.2 Begründung

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrößen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motor-

steuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

3 Fragebogen

Wir verweisen im Übrigen auf die detaillierte Stellungnahme im Fragebogen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident

Bernhard Pulver

Der Staatsschreiber

Christoph Auer

Beilagen

- Fragebogen

Verteiler

- Volkswirtschaftsdirektion
- Polizei- und Militärdirektion
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat des Kantons Bern Staatskanzlei, Postgasse 68, 3000 Bern 8	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Vorschlag zur Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge wird abgelehnt.

Wir verweisen auf unsere grundsätzlichen Bemerkungen unter Ziffer 9.

Beachten Sie auch die Ablehnung der Änderungen in den Fragen 8, 12, 15, 16, 27, 31, 36, 50, 51, 52 und 53.

Mit der vorgeschlagenen Harmonisierung der Vorschriften mit der EU im Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge sowie mit der Gleichstellung aller Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes mit den Arbeitsmotorwagen hingegen sind wir einverstanden.

Infolgedessen beantragen wir, auf eine Umsetzung der Motion Darbellay und die Einführung einer rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit einem COC zu verzichten.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der Feuerwehren ist die vorbehaltlose Gleichstellung aller Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes mit Arbeitsmotorwagen (E-VTS Art. 13 Abs. 2 Bst. d) ausdrücklich zu begrüßen. Die heute sehr unterschiedliche Zulassungspraxis in den Kantonen sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit modernen Feuerwehr-Aufbaukonzepten (Modulfahrzeuge, Wechselladefahrzeuge) werden damit beseitigt. Zudem profitieren die Feuerwehren damit von einheitlichen, günstigeren Fahrzeugsteuern.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Interesse der Transparenz ist Art. 21 Abs. 5 E-VTS mit „Zentralachsanhänger“ zu ergänzen. Die VTS dient den Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten als explizites Arbeitsinstrument. Im praktischen Umgang mit den Vorschriften dürfte nicht unmittelbar klar sein, dass hier eine Teilmenge der Starrdeichselanhänger vorliegt und somit eine Verbindung zu Art. 20 Abs. 3 Bst. d E-VTS hergestellt werden muss.

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der grundsätzlichen Ausrichtung des Absatzes kann unter folgenden Voraussetzungen zugestimmt werden:

Die „Nutzlast“ darf nicht vom Garantiegewicht abhängig gemacht werden. Wesentlich einfacher wäre z.B. eine Festlegung von 20% des Leergewichts bis maximal zum Garantiegewicht.

Der Begriff „Arbeitsprozess“ muss durch das Bundesamt für Strassen zwingend genauer umschrieben werden. Schon heute müssen viele Diskussionen mit Landwirten geführt werden, die das Ausbringen von Jauche als Arbeitsprozess ansehen und dementsprechend Druckfässer als landwirtschaftliche Arbeitsanhänger einlösen möchten.

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgesehene Änderung von Bst. c erfolgt ohne ausreichend sachliche Begründung. Nur unter Hinweis auf die heutige Sonderstellung der Anhänger und die vom Gewerbe gewünschte Verlängerung des Prüfintervalls eine Anpassung vorzunehmen, scheint absolut nicht zielführend und widerspricht der Verkehrssicherheit. Gerade die Schaustelleranhänger haben längere Standzeiten, werden in der Regel aufgrund ihres Einsatzes nicht regelmässig unterhalten und bedeuten ein nicht zu unterschätzendes Risiko im Strassenverkehr. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist die bestehende Regelung beizubehalten. Wenn schon eine Änderung erfolgen soll, könnte dies über die besondere Verwendung (Feld 17 des Fahrzeugausweises) gelöst werden.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Einführung einer rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit COC wird unter Hinweis auf die unnötigen und inakzeptablen Vollzugsaufwände und die damit verbundenen Kosten- und Ressourcenfolgen für die Zulassungskantone, die mangelhafte Datenbasis, die negativen Auswirkungen auf das Fahrzeuggewerbe und dessen Prozesse sowie die negativen Auswirkungen auf den Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten explizit abgelehnt. Der in der parlamentarischen Beratung behauptete Nutzen und Bürokratieabbau basiert auf falschen Tatsachen und einer fehler- und laienhaften Beurteilung der daraus resultierenden Konsequenzen. Die vorgesehene Änderung ist nicht konsistent, unvollständig und wenig durchdacht.

Wir teilen die Beurteilung/Stellungnahme des Bundesrats anlässlich der parlamentarischen Beratungen von 13.11.2013 (Nationalrat) und 14.6.2016 (Ständerat) zur Motion Nr. 13.3818 vollumfänglich. Diese zusammenfassenden Voten gelten als Bestandteil unserer nachfolgenden Beurteilung.

Vollzugsaufwand und Datenbasis

In den letzten Jahren wurde in den Kantonen ein grosser Aufwand betrieben, um die Prozesse der Fahrzeugzulassung weitestgehend zu automatisieren. Das Prüfwesen wird in vielen Kantonen durch moderne und sehr effiziente Informatikapplikationen unterstützt. Die kantonalen Fachapplikationen sowie die für den Datenaustausch massgeblichen eidgenössischen Applikationen (z.B. IVZ) sind auf das Massengeschäft und die gesetzlichen Vorgaben mit erheblichen finanziellen Mitteln ausgerichtet worden.

Im administrativen Zulassungsgeschäft sind die Behörden darauf angewiesen, dass alle Daten elektronisch abrufbar sind und nicht manuell erfasst werden müssen. Würde nun eine administrative Zulassung im vorgeschlagenen Sinne ermöglicht, müssten die Mit-

arbeitenden der kantonalen Zulassungsstellen die Daten aus einem vorgelegten COC manuell übernehmen. Dies würde einen absolut unverhältnismässigen neuen administrativen Aufwand bedeuten. Eine manuelle Aufnahme der Daten ist enorm zeitintensiv und fehleranfällig. Es sind entsprechende Kenntnisse über die komplexen Zulassungsvoraussetzungen erforderlich. Es gilt dabei namentlich zu beachten, dass nicht alle COC gleich aussehen und je nach Fahrzeugart die Nummerierung unterschiedlich ist.

Die an das administrative Fachpersonal zu stellenden Anforderungen sind bereits heute sehr hoch. Für die Umsetzung der Aufgaben im vorgesehenen Rahmen genügen die heutigen Kenntnisse aber nicht. Die Mitarbeitenden müssen über die notwendigen Kenntnisse verfügen, um alle Daten auf dem COC richtig einordnen und übernehmen zu können. Dies gilt umso mehr bei mehrstufigen COC. Ausserdem sind nicht immer alle heute benötigten Daten vorhanden (z. B. Angaben zum Getriebe fehlen in den neuen COC). Hinzu kommen Daten, die für das administrative Personal schwierig zu handhaben sind [z. B. korrekter Farb-Code oder Angaben in unterschiedlichen Feldern und Einheiten (g/km bzw. mg/km etc.)]. Die vielen Fehler aus den heutigen Selbstabnahmekontrollen, die zu Korrekturen der von den Selbstabnahmebetrieben aufgenommenen Daten im 13.20A führen, sind ein deutlicher Hinweis auf die Problematik. Es ist also dringend geboten, dass die technischen Daten vor Übernahme ins Zulassungssystem von technischen Fachspezialisten (Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten) geprüft und übernommen werden, sofern dies nicht weitestgehend automatisiert via eine elektronische Schnittstelle möglich sein sollte.

Die personellen Ressourcen stehen für diese Aufgaben nicht zur Verfügung. Die Umsetzung der Vorlage in den Fahrzeugzulassungsprozessen wäre in Anbetracht der finanziell und personell in den Kantonen zwingend notwendigen Spar- und Entlastungsmassnahmen nicht umsetzbar.

Mit Art. 30 Abs. 1 Bst. b E-VTS wäre es möglich, dass auch alle offiziellen Importeure in der Schweiz keine Datenblätter/Typengenehmigungen mehr erstellen lassen und die Fahrzeuge mit den vorhandenen COC direkt bei den Zulassungsstellen immatrikulieren lassen. Somit würden sich in der ganzen Schweiz rund 400'000 potentielle Geschäftsfälle (Erstellung Fahrzeugausweise) ergeben, ohne dass die nötigen Daten elektronisch abgerufen werden könnten.

Aus Sicht eines Laien mag es zwar einleuchtend erscheinen, dass durch den Wegfall einer summarischen Fahrzeugprüfung beim Direktimport von Fahrzeugen Bürokratie abgebaut werden kann. Indessen wird verkannt, dass durch die mangelnde elektronische Vollständigkeit und Durchgängigkeit der für die Verkehrszulassung erforderlichen Daten die wesentliche Voraussetzung für eine effiziente und damit kostengünstige administrative Zulassung nicht gegeben ist. Anstelle eines Bürokratieabbaus werden neue, wesentlich aufwändigere bürokratische Verfahren mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die zeitliche Abwicklung im Massengeschäft und damit auf die betroffenen Kreise (Gewerbe, Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter) gesetzlich definiert. Die daraus entstehenden zusätzlichen Kosten müssten zwingend den erwähnten Kreisen verursacherorientiert auferlegt werden können. Dass sich solche Massnahmen mit Blick auf den von der Politik kommunizierten „Bürokratieabbau“ kaum kommunizieren lassen, liegt auf der Hand.

Vereinfachung und Digitalisierung der Zulassung

Ganz unabhängig von der Verordnungsänderung bestehen bereits heute Vorlaufzeiten und Zusatzaufwände, um die Daten aufzunehmen und entsprechend zu hinterlegen,

solange die Daten nicht bereits elektronisch hinterlegt und verfügbar sind. Nur mit einer vollständigen elektronischen Datenbasis wäre eine effizientere - auf das Massengeschäft abgestimmte - Fahrzeugausweiserstellung möglich.

Sämtliche Daten, welche in der heutigen Form des COC vorhanden sind, bilden die Grundlage zur Erstellung von europäischen (2-teiligen) Zulassungspapieren. Für den schweizerischen Fahrzeugausweis dienen sie nur bedingt als Zulassungsgrundlage. Die Zulassung in der Schweiz orientiert sich vom Aufbau her an der Typengenehmigung (TG) als technische Datenquelle. Entsprechend verlängert sich die Bearbeitungszeit bei einer direkten Zulassung ab COC, auch dann, wenn dessen Inhalt digital verfügbar wäre. Solange am schweizerischen Fahrzeugausweis festgehalten wird, müssen die nötigen Angaben aus dem COC weiterhin durch eine Fachperson auf den Prüfungsbericht 13.20A übertragen werden, damit die Ausweiserstellung möglich ist.

Die Vereinfachung der Zulassungspraxis setzt eine generelle Überprüfung und Analyse der digitalen Prozesse zwischen den verschiedenen Akteuren (Hersteller, Importeur, Zoll, Bundesamt für Strassen, Kantone, Garage, Kunde) sowie die Neugestaltung der Zulassungsnachweise (Fahrzeugausweis) voraus. Der vorliegende Entwurf ist nicht geeignet, die eigentlichen Problemstellungen zu lösen. Es werden Mehraufwände generiert, ohne die Prozesse grundsätzlich zu reformieren und die Digitalisierung und den medienbruchfreien Datenaustausch im Interesse der Konsumentinnen und Konsumenten sowie unter Beachtung der Anforderungen aus der Verkehrssicherheit zielgerichtet voranzutreiben.

Schutz der Konsumentinnen und Konsumenten (Vorschriftskonformität)

Gerade um die Kundinnen und Kunden zu schützen, ist es auch in Zukunft wichtig, dass die Vorschriftskonformität überprüft wird, die Ausweiserstellung korrekt erfolgt und die im Fahrzeugausweis eingetragenen Daten zum Fahrzeug stimmen. Ist dies nicht der Fall, wird die betroffene Person später (z.B. bei einem Halterwechsel, bei einer periodischen Fahrzeugprüfung oder wenn das Fahrzeug in einen Unfall verwickelt ist) belegen müssen, dass am Fahrzeug nichts geändert wurde, was unter Umständen, wenn nicht gar unmöglich, so doch sehr schwierig und aufwändig sein kann. Mit Sicherheit erzeugt dies einen grösseren Aufwand, als das Fahrzeug vor der erstmaligen Immatrikulation einer Kurzprüfung (z.B. Identifikationsprüfung) zu unterziehen, um die Gewissheit zu haben, dass die Angaben im Fahrzeugausweis zutreffen. Mit dem Vorlegen von Unterlagen, Fotos etc. kann die Vorschriftskonformität nicht in genügendem Umfang überprüft werden.

Eine Identifikation des Fahrzeuges allein auf Vertrauensbasis und ohne die Möglichkeit, sich im Rahmen einer Überprüfung die nötige Gewissheit der Konformität zu verschaffen, ist aus Sicht der Gesamtheit der Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter sowie der übrigen Strassenbenutzerinnen und Strassenbenutzer abzulehnen. Heute werden an die Selbstabnahmebetriebe hohe Anforderungen gestellt. Künftig würde dies wegfallen, auch Private und jeder Direktimporteur könnten ein COC/13.20A vorlegen. Es ist zu erwarten, dass die heutigen Generalimporteure sehr rasch ebenfalls auf dieses Modell wechseln würden. Mit einer erheblichen Anzahl an Missbräuchen ist zu rechnen.

Wie bereits erwähnt, besteht zwar die Möglichkeit, dass gewisse Daten zu einem späteren Zeitpunkt bei der periodischen Nachprüfung (z.B. nach fünf Jahren) verifiziert werden können. Eine nachträgliche Korrektur oder gar die Ausserverkehrsetzung ist bei Mängeln aber ungleich schwieriger, insbesondere weil Halterwechsel dazwischen liegen können und leicht ein "Versehen" vorgeschoben werden kann bzw. dass die Behörde

den Mangel bei der 1. Immatrikulation hätte bemerken müssen. Beim Fahrzeugausweis handelt es sich rechtlich um eine Polizeibewilligung im Sinne einer rechtskräftigen Verfügung. Bei der Interessenabwägung dürfte das Vertrauen des gutgläubigen Erwerbers/Halters in die erfolgte Zulassung zumeist überwiegen, womit diese kaum rückgängig gemacht und nur schwer korrigiert werden kann.

Gemäss Art. 30 Abs. 3 E-VTS dürfen zusätzliche Unterlagen nur zur Überprüfung der Identität des Fahrzeugs eingefordert werden. Die Identität steht bei genauer Betrachtung aber nur bei Zweifeln am Original an sich bzw. bei Verdacht auf eine manipulierte/falsche Chassis-Nr. in Frage. Weitere Unterlagen helfen da nicht weiter, es braucht zur Klarstellung eine Besichtigung des Fahrzeugs. Diese wiederum ist aber gemäss Wortlaut von Art. 30 Abs. 3 E-VTS nur bei Mängeln an diesen weiteren Unterlagen vorgesehen. Die Möglichkeit der Zulassungsbehörde, das Fahrzeug bei Zweifeln (inkl. nach schlechten Erfahrungen mit dem Importeur) oder bei Ungereimtheiten zur Überprüfung aufbieten zu können (Art. 30 Abs. 3 E-VTS ist diesbezüglich zu restriktiv), muss gegeben sein. Überhaupt dürfte die Feststellung von Mängeln bzw. Fehlern am COC - wenige klare bzw. offensichtliche Fälle ausgenommen – durch das damit betraute Personal kaum möglich sein. De facto würden diese oft gar nicht bemerkt.

Die geforderte Qualitätssicherung kann durch eine administrative Zulassung der Fahrzeuge im vorgeschlagenen Verfahren nicht gewährleistet werden.

Ohne die Vorschriftskonformität am Fahrzeug selber zu überprüfen kann z.B. nicht einwandfrei belegt werden, dass gemäss ISO/IEC 17020:2012 die Ziffern 7.3.1b, 7.3.1c und 7.3.2 (wirksame Erfüllung nachweisen, ordentliche Durchführung und Auswertung nachweisen, Rückverfolgbarkeit) im geforderten Mass erfüllt sind.

Die vorgeschlagene Änderung widerspricht den internationalen Bestrebungen, um geeignete Massnahmen zu ergreifen, dass Teile oder Ausrüstungen, die in Fahrzeugen eingebaut sind und deren Funktionsweise in Bezug auf Sicherheit und Umweltschutz einer vorhergehenden Kontrolle durch eine Genehmigungsbehörde unterliegen sowie unsachgemässen Manipulationen oder Eingriffen an Fahrzeugen, Fahrzeugteilen, vorzubeugen ist.

Eine kurze Identifikationskontrolle bei einer Prüfstelle ist aus Sicht Verhältnismässigkeit nach wie vor vertretbar. Dadurch können viel grössere Aufwände für die Kundinnen und Kunden, aber auch für die Prüfstellen - zu einem späteren Zeitpunkt - vermieden werden. Die Erstellung des ersten Fahrzeugausweises ist zentral (wie beim Menschen der Geburtsschein) und soll die Konsumentinnen und Konsumenten auch in Zukunft schützen. Die betroffenen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter verlassen sich auf die Dokumentenwahrheit eines Ausweises. Es muss somit weiterhin die Sicherheit bestehen, dass Fahrzeug und Dokumente übereinstimmen und das Fahrzeug vorschriftskonform verkehrt.

Verkehrssicherheit und Umweltschutz

Artikel 11 SVG verlangt, dass der Fahrzeugausweis nur erteilt werden darf, wenn das Fahrzeug unter anderem den Vorschriften entspricht und verkehrssicher ist. Mit der Einführung der Neuregelung wären die Zulassungsstellen nicht mehr in der Lage, dieser Vorschrift in genügendem Umfang nachzukommen.

Gemäss Art. 74 VZV wird der Fahrzeugausweis bei der Erstzulassung erteilt, wenn ein Prüfbericht 13.20A vorgelegt wird. Neu ist im Rahmen von E-VZV Art. 75 Abs. 2 vorge-

sehen, dass dieser von der Zulassungsbehörde selber ausgefüllt wird. Davon, dass hierfür ein Original-COC vorgelegt werden muss, ist keine Rede. Zwar kann indirekt (gesetzestechisch nicht korrekt) aus Artikel 30 E-VTS auf die Vorlagepflicht des COC zum Nachweis der Vorschriftenkonformität geschlossen werden. Es müsste aber explizit die Verpflichtung festgelegt werden, dass in den Fällen gemäss Art. 30 Abs. 1 Bst. b E-VTS für die Immatrikulation neben dem Prüfbericht auch das Original-COC vorgelegt werden muss. Damit besteht aber keine Gewähr für die Feststellung der Verkehrssicherheit des Fahrzeuges.

Ohne Besichtigung und (zumindest) Kontrolle der Chassis-Nr. kann die Betriebssicherheit eines Fahrzeugs durch die Zulassungsstelle nicht korrekt beurteilt werden. Die rein administrative Zulassung setzt voraus, dass gesetzlich festgehalten wird, dass die Behörde in solchen Fällen allein aufgrund der vorgelegten Dokumente von der Betriebssicherheit ausgehen darf. Der vorliegende Entwurf trägt dieser Situation nicht Rechnung. Eine entsprechende gesetzliche Vermutung müsste explizit formuliert werden.

Eine wichtige Voraussetzung für die administrative Zulassung ist, dass der Importeur für das Nichteinhalten von Umweltschutzauflagen zur Rechenschaft gezogen werden kann. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass im Rahmen der periodischen Fahrzeugwartung auch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems erfolgt. Laut erläuterndem Bericht Ziffer 3.3 Seite 38/39 wird eine rein administrative Zulassung als Risiko beurteilt, da die in Aussicht gestellte elektronische Datenübermittlung durch die EU noch nicht vorhanden ist.

Verkehrssicherheit und Umweltschutz werden durch die vorgeschlagene Änderung in keiner Weise verbessert.

Besteuerung der Motorfahrzeuge

Es ist sicherzustellen, dass die kantonalen Strassenverkehrssteuern weiterhin ohne massiven Mehraufwand für die kantonalen Zulassungsbehörden veranlagt werden können. So stellt beispielsweise der Kanton Bern - neben dem Gesamtgewicht – im Rahmen der ökologischen Besteuerung der Strassenfahrzeuge auf die Energieeffizienzkategorien des Bundes ab, welche heute für die meisten Fahrzeuge via Typengenehmigung (TARGA) automatisch übernommen werden. Diese müssen auch künftig vom Bundesamt für Strassen (astra) für COC zugelassene Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Eine Vervielfachung des individuellen Berechnungsaufwandes analog zu den heutigen Direktimporten kann wegen der wahrscheinlichen Nutzung der COC auch durch Generalimporte von den Kantonen nicht akzeptiert werden.

Bemerkungen zu Art. 75 E-VZV

Es steht fest, dass zur Kontrolle der Verzollung und der CO₂-Abgabe usw. der Prüfbericht 13.20A unverzichtbar ist. Weshalb dieser Prüfbericht aber - abgesehen von technischen Auflagen, die direkt ins System eingegeben werden könnten - auch in Fällen gemäss Art. 75 Abs. 2 E-VZV noch ausgefüllt werden muss, kann nicht nachvollzogen werden. Es macht keinen Sinn, die Daten aus dem COC zuerst (manuell) auf das 13.20A zu übertragen und dann nochmals ins System einzugeben.

Fazit

Wie bereits eingangs erwähnt, wird das Vorhaben aufgrund der damit verbundenen negativen Konsequenzen abgelehnt.

Eine Verfahrensänderung sollte frühestens dann erneut geprüft werden, wenn alle für die Zulassung von Strassenfahrzeugen erforderlichen COC-Daten elektronisch über die Fachapplikationen den Kantonen zur Verfügung gestellt werden, die Erstellung und Weitergabe der Daten des Prüfberichts 13.20A ebenfalls elektronisch abgewickelt werden können und Klarheit besteht, in welche Richtung der heutige Fahrzeugausweis und sein Inhalt weiterentwickelt werden sollen.

Sollte am Vorhaben, trotz der aufgezeigten Probleme, wider Erwarten festgehalten werden, müsste die Identität des Fahrzeugs vor der Zulassung zumindest einmal durch eine Sichtkontrolle geprüft werden. Die Überprüfung müsste insbesondere sicherstellen, dass die Chassis-Nr. mit dem Fahrzeug/COC übereinstimmt und korrekt auf das 13.20A übernommen wird. Diese Funktion könnten die Generalimporteure sowie die Zollbehörden (für Direktimporte) übernehmen. Die entsprechende Verpflichtung müsste gesetzlich normiert werden. Die durchführenden Stellen wären aufgrund der Nachweise für nachträglich festgestellte Mängel haftbar.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich könnte einer Neustrukturierung der Gliederung - unter Vorbehalt der Anpassung der Vorlage im Sinne der vorliegenden Vernehmlassungsantwort - zugestimmt werden. Werden die aufgrund der Umsetzung der Motion Darbellay vorgeschlagenen Anpassungen - wie hier vorgeschlagen - nicht vorgenommen, kann auf eine Neustrukturierung verzichtet werden, da diese keinen eigentlichen Mehrwert aufweist.

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Bei Art. 34 Abs. 2 wäre zwingend zu ergänzen, dass Zulassungsprüfungen und Nachprüfungen nur anerkannt werden, wenn alle nötigen Daten korrekt ausgewiesen sind. Bei Nachprüfungen zusätzlich nur, wenn im Zulassungskanton weder ein Polizeirapport vorliegt noch eine durchgeführte Fahrzeugprüfung Beanstandungen ergeben hat.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

vgl. die grundsätzliche Ablehnung des Vorschlags sowie die Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen unter Ziffer 9 (oben)

Art. 30 Abs. 1 Bst. b wäre für Personenwagen und Motorräder prinzipiell erst umsetzbar, wenn durch den Bund sichergestellt ist, dass die nötigen Daten für die Fahrzeugausweiserstellung elektronisch abrufbar sind, gleich wie für Fahrzeuge, die in der Schweiz typengenehmigt sind.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht zielführend. Die Feststellung der Konformität ist sehr anspruchsvoll. Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängerlast resp. Verbindungseinrichtungen, Bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten etc. sind sehr komplex.

Bei den in Frage stehenden Fahrzeugarten gibt es in der Regel nur sehr wenige, genau identische Fahrzeuge (z.B. ist fast jeder Wohnmotorwagen auf Kundenwunsch hin ausgestattet).

Auch eine Ausdehnung der Selbstabnahme auf Fahrzeuge, bei denen eine Funktionskontrolle möglich wäre, ist abzulehnen. Bei gebrauchten Fahrzeugen sind die anzuwendenden Vorschriften zu komplex und die Fehlerquote, mit entsprechend aufwändigen und negativen Auswirkungen, würde für die Zulassungsstellen stark steigen. Zudem wäre der regelmässige Ausbildungsaufwand für die berechtigten Personen erheblich.

Eine Erweiterung wäre einzig für Motorfahräder (z.B. E-Bikes) sinnvoll.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es besteht diesbezüglich kein gesetzgeberischer Handlungsbedarf. Namentlich die Thematik der Abänderungen ist zu komplex, als dass die Delegation von Nachprüfungen an Dritte sinnvoll wäre. Eine weitere Delegation führt zu noch grösseren Unterschieden in der Vollzugspraxis. Schon heute stellen die Unterschiede im Vollzug des Prüfwesens eine grosse Herausforderung dar und erzeugen erhebliche Aufwände für Erklärungen, Korrekturen und Abklärungen (z.B. bei Polizeikontrollen / Prüfungen in einem anderen Kanton). Vor einer anstehenden Prüfung werden häufig mehrere Prüfstellen mit gleichlautenden Anfragen konfrontiert, um herauszufinden, in welchem Kanton einer bestimmten Vorschrift weniger Beachtung geschenkt wird. Werden die Vorschriften unterschiedlich angewendet oder ausgelegt, besteht ein unerfreulicher „Prüf- bzw. Zulassungstourismus“.

Wird an einer Delegationsmöglichkeit der ausserordentlichen Prüfungen festgehalten, so ist zu präzisieren, dass diese Prüfungen ausschliesslich durch Verkehrsexpertinnen und Verkehrsexperten, welche die Anforderungen an Art. 65 bis 68a der VZV erfüllen, durchgeführt werden dürfen. Im Weiteren wäre aufgrund der vorgeschlagenen Delegation nicht gewährleistet, dass die erforderlichen Prüfmittel (z.B. geeichtes Lärmmessgerät) auch vorhanden sind bzw. es müsste ein unverhältnismässiger Aufwand betrieben werden, diese externen Prüfmittel im Sinne des vorgeschriebenen Qualitätssicherungssystems sowie der im Prüfwesen angewendeten Zertifizierungs- und Akkreditierungsnormen ISO 9001 bzw. ISO/IEC 17020 unter Kontrolle zu haben.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicherheitsgründen sollte jedoch bei Gelegenheit die Delegationsnorm im SVG angepasst werden, damit auch eine Ergänzung zur Helmpflicht bei den genannten „Traktoren“ in der VRV möglich wäre.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Dass Fahrzeuge vor dem 01.05.2019 nur Spiegel benötigen und die Spiegel oder Kameras 2,5 m vom vordersten Punkt zurückversetzt montiert werden können, wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus. In unübersichtlichen Passagen / Einmündungen ragt demnach ein Zusatzgerät bis zu 2,5m in die Querfahrbahn, ohne dass der Lenker den Querverkehr sicher überblicken kann.

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Arbeitsfahrzeuge sind in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit nicht auf 40km/h limitiert. Diese Änderung würde auch sehr viele Umteilungen (Fahrzeuge, die bereits in Verkehr sind) ergeben. Je länger der Überhang ist, desto grösser wird die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Die Änderung ist im Interesse der Verkehrssicherheit abzulehnen.

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen: Eine vollständige Aufhebung der Beschränkung ist aufgrund der Benachteiligung des Lastwagengewerbes abzulehnen.

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es handelt sich um eine Anpassung an internationales Recht. In Abs. 5 ist allerdings zu ergänzen, dass der Nachweis mittels Diagramm „Abbremsung in Abhängigkeit des Bremsdruckes für den Anhänger“ erbracht werden muss.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge kann einer Freigabe des Vorbaumasses nicht zugestimmt werden. Die "angebliche" Begrenzung über die Achs- und Reifentragkraft sowie Rahmenstruktur des Traktors stellen keine sinnvolle Lösung dar. Nicht zuletzt ist eine Überprüfung (Abgleich) der mitgeführten Zusatzgeräte mit den fahrzeugspezifischen Begebenheiten (Gewichten) in der Praxis kaum oder nur sehr aufwändig zu bewerkstelligen.

Die Kamera-Monitor-Systeme und ein gelbes Gefahrenlicht lösen die Gefahren für solche Fahrzeuge nicht restlos. Wenn kein Maximummass mehr festgelegt wird, sind die zusätzlichen Sicherheitsauflagen wie Begleitperson oder Begleitfahrzeug zu definieren. Eine Begrenzung auf max. 5 Meter wäre sicher angebracht. Zudem wäre Abs. 1 zu ergänzen „....., gewerbliche Traktoren und Motorkarren auf landwirtschaftlichen Fahrten sowie Traktoren und Motorkarren der Gemeinden und Strassenunterhaltsdienste“. Strassenunterhaltsdienste sowie Gemeinden setzen vermehrt solche Fahrzeuge mit Anbaugeräten ein.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Art. 183 Abs. 1 Bst. b, c und d E-VTS ist allerdings mit „Zentralachsanhänger“ zu ergänzen.

Der Verweis in Artikel 183 Abs.2 a bis E-VTS auf Artikel 21 Abs. 1b E-VTS ist nicht korrekt.

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist jedoch zwingend eine Kennzeichnung der Anschlüsse vorzuschreiben, da das Zusammenkoppeln von neuen und alten Bremssystemen möglich ist. Zusätzlich ist ein entsprechender Eintrag im Fahrzeugausweis zu verlangen.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Unter der Voraussetzung, dass sich diverse Vorgaben auf die Typenprüfung (z.B. Ziffer 213.1c) beziehen und für die Einzelprüfung ein Nachweis einer APS verlangt werden kann.

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Da es sich um eine Vereinfachung handelt und die heutigen Velohelme ein vertretbares Schutzniveau bieten, kann die Anpassung unterstützt werden.

Hinweis: Bisher konnte nur aufgrund der unterschiedlichen Helmauflage zwischen schnellen E-Bikes und Mofas differenziert werden, was Datenbank-Auswertungen zu den E-Bike-Halterinnen und -Haltern zugelassen hat (z.B. Adressen für Befragungen bfu). Dies wird künftig nicht mehr möglich sein.

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Überführung der Regelung von dringlichen Dienstfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie schafft Rechtssicherheit und entspricht vollständig der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Wir stimmen dem Artikel zu unter dem Vorbehalt, dass das genannte Merkblatt des UVEK nicht aufgehoben wird.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Für Fahrten mit Raupenfahrzeugen ist die bestehende Regelung beizubehalten. Die vorgeschlagene Änderung führt dazu, dass der Zubringerdienst zu abgelegenen Bergrestaurants oder Chalets im Winter mit Motor- und Arbeitskarren mit Raupenantrieb vermehrt ausgeführt werden kann. Da Raupenfahrzeuge sehr gut auch ausserhalb von

Strassen und Wegen eingesetzt werden können, ist deren Einsatz bzw. die Einhaltung der vorgeschriebenen Routen mit erheblichen unerwünschten Unsicherheiten behaftet. Den Personentransport zu bewilligen und die Anzahl Fahrten zu steigern, ist aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes (Lärm, Fluchtverhalten des Wildes) sowie der allgemeinen Sicherheit (Pisten) nicht der richtige Weg. Es erhöht nur den Druck, Bewilligungen erteilen zu müssen, wobei im Berggebiet immer wieder Wildschutzgebiete betroffen sind oder Skipisten und Schlittelwege befahren werden.

Es liegen keine sachlichen und vertretbaren Begründungen vor, welche Personentransporte auf Sachtransportfahrzeugen für die Jagd rechtfertigen würden. Im Interesse der allgemeinen Verkehrssicherheit und der Sicherheit der betroffenen Jagdteilnehmerinnen und Jagdteilnehmer ist es vertretbar, Fahrzeuge, die für den Personentransport zugelassen sind (z.B. geländegängige Personenwagen), einzusetzen. Den kantonalen Bewilligungsbehörden ist es kaum möglich, mit Auflagen für die notwendige Sicherheit zu sorgen. Hierfür müsste die gefahrene Strecke bekannt sein, was für die Jagd nicht realistisch ist. Mit der Neuregelung wäre zudem keine einheitliche Handhabung unter den Kantonen gegeben.

Der Sonderregelung für militärische Fahrzeuge kann zugestimmt werden.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Das minimale Adhäsionsgewicht soll - gleich wie bei den Ausnahmetransporten - 20% betragen.

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir verweisen auf die Bemerkungen unter Ziffer 51 (oben).

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist anzustreben, dass für alle Karten eine identische Frist angewendet wird. Mit vorliegendem Entwurf hat die Werkstattkarte ein Jahr, die Unternehmens- und die Kontrollkarte zwei Jahre und die Fahrerkarte fünf Jahre Gültigkeit.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die fünf Jahre sollen bestehen bleiben.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Hinweis: Kann der Begriff „ärztliche Aufgaben“ falsch verstanden werden?

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Weitere Änderungsvorschläge:

Art. 110 Abs. 1 Bst. i E-VTS

i. Arbeitslichter, sofern mit dem Fahrzeug Arbeiten ausgeführt werden, die diese erfordern, **Fahrzeugen mit Wechselladesystemen, Sattelschlepper im Bereich der Anhängerdruckluft- und Elektroleitungen** sowie an Einsatzfahrzeugen der Feuerwehr, der Polizei, des Zolls und der Sanität.

Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS

Die Partikelanzahlmessung ist als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung z.B. bis 1.1.2020 festzusetzen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Begründung: Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen. Als Folgeänderung ist in Kap. 1.5.27 VO Nr. 741.437 für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

Art. 33 Abs. 2 Bst. c VTS

c. erstmals fünf Jahre, jedoch spätestens sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend nach drei Jahren, dann alle zwei Jahre:

1. leichte und schwere Personenwagen,
2. Motorräder (**ausgenommen Motorschlitten**),
3. Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge,
4. Transportanhänger, einschliesslich Anhänger mit aufgebautem Nutzraum, mit einem Gesamtgewicht über 0,75 t, sofern sie nicht unter Buchstabe a Ziffer 3 oder 4, Buchstabe abis Ziffer 3 oder Buchstabe e Ziffer 5 fallen;

Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziffer 6 VTS

erstmalig fünf Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend alle fünf Jahre:

1. Motorkarren,
2. Arbeitskarren,
3. landwirtschaftliche Fahrzeuge,
4. Motoreinachser,
5. Anhänger mit einem Gesamtgewicht über 0,75 t von Fahrzeugen nach den Ziffern 1-4, 6.13 Arbeitsanhänger, ausgenommen Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 0,75 t sowie die Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes,
6. **Motorschlitten.**

Begründung: Der Verwendungszweck von Motorschlitten ist stark eingeschränkt. So benötigen diese Fahrzeuge eine Sonderbewilligung und verkehren nur auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Gebiet. Auch sind diese Fahrzeuge nur im Einsatz, wenn genug Schnee liegt. Der Aufwand der Prüfung (saisonale Disposition unter Berücksichtigung der Schneeumstände) steht nicht in Relation zur geringen Fahrleistung

der Fahrzeuge. Eine Anpassung des Prüfungsintervalls auf alle 5 Jahre ist im Sinne der Verkehrssicherheit vertretbar.

Weiterer Hinweis zur VZV

Artikel 3 Abs. 3 und Artikel 4 Abs. 3 VZV

Bei der Definition der erlaubten Fahrten im Zusammenhang mit den Führerausweiskategorien und Berechtigungen bei land- und forstwirtschaftliche Motorfahrzeugen werden ausdrücklich nur die landwirtschaftlichen Fahrten erwähnt. Dass dazu auch die forstwirtschaftlichen gehören, ergibt sich aus Artikel 86 Abs.2 VRV. Hier wäre ein Verweis auf diesen Artikel angebracht, da nicht alle diesen Zusammenhang erkennen können.

Regierungsrat BL, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Bern

Per E-Mail an:
V-FA@astra.admin.ch

Liestal, 24. April 2018

Vernehmlassung

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

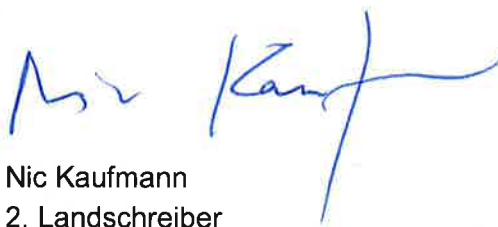
Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir bedanken uns für die Einladung zur Meinungsäusserung und übermitteln in der Beilage
wunschgemäss den ausgefüllten Fragebogen.

Hochachtungsvoll



Dr. Sabine Pegoraro
Regierungspräsidentin



Nic Kaufmann
2. Landschreiber

Beilage: ausgefüllter Fragebogen (PDF- und Word-Datei)



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine wichtige Voraussetzung für die administrative Zulassung ist, dass der Importeur für das Nichteinhalten von Umweltschutzauflagen zur Verantwortung gezogen werden kann. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass im Rahmen der periodischen Fahrzeugwartung auch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems erfolgt. Laut erläuterndem Bericht (Ziffer 3.3 Seite 38 f.) wird eine rein administrative Zulassung als Risiko beurteilt, da die in Aussicht gestellte elektronische Datenübermittlung durch die EU noch nicht vorhanden ist.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Unsere Zustimmung steht unter dem Vorbehalt, dass die technische Prüfung und die Identifikation durch das Strassenverkehrsamt beibehalten wird.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Bund muss aber sicherstellen, dass die nötigen Daten für die Fahrzeugausweiserstellung elektronisch abrufbar sind (analog zu Fahrzeugen, die in der Schweiz typengenehmigt sind). Andernfalls müsste bei Fehlen der Typengenehmigung oder des Datenblatts der Prüfungsbericht durch die Zulassungsbehörde (Motorfahrzeugkontrolle) ausgefüllt werden, wofür das nötige Fachwissen fehlt (dieses hat die Motorfahrzeugprüfstelle).

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Anregung zu Absatz 2:

Abweichende Systeme sollen im Fahrzeugausweis eingetragen werden.

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Vorbehalt: Auf die Delegation von ausserordentlichen Kontrollen ist zu verzichten.

Begründung: Es besteht eine gewisse Gefahr, dass bei abgeänderten Fahrzeugen mit umweltrelevanten Einrichtungen wie geänderte Motorensoftware (Chiptuning) missbräuchlich umgegangen wird.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Artikel 35 Absatz 2 Buchstabe c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) verbindlich festzulegen. In einer Übergangsbestimmung mit einer Geltungsdauer beispielsweise bis 1.1.2020 ist festzulegen, dass die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Begründung:

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On-Board-Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen (siehe Frage 46)

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränk-

☐

NEIN, keine Nutzlastbe-

kung auf 4 t. schränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Siehe unsere Antwort zur Frage 17: Folgeänderung aufgrund unseres Anpassungsantrags zu Artikel 35 Absatz 2 Buchstabe c E-VTS. In Kapitel 1.5.27 SGS 741.437 ist für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziffer 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Strassen, Bereich Fahrzeuge
3003 Bern
Per Email an:
V-FA@astra.admin.ch

Basel, 11. April 2018

Präsidialnummer: P180034

Regierungsratsbeschluss

Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt eingeladen, sich in der erwähnten Angelegenheit vernehmen zu lassen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Grundsätzlich begrüssen wir die Angleichung der Bestimmungen an die Normen der Europäischen Union. Bei folgenden wesentlichen Punkten möchten wir jedoch Vorbehalte anbringen:

- Die Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne erforderliche Verwendung des Wechselklanghorns auf Verordnungsstufe ist grundsätzlich zu begrüssen, insbesondere da sie der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005 entspricht. Problematisch erscheint, dass dieses Merkblatt ersatzlos aufgehoben werden soll. Es geht wesentlich weiter als die vorgesehene Neuregelung und garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden denn auch verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Im Interesse der Rechtssicherheit und einer einheitlichen Anwendung sollte daher am Merkblatt festgehalten werden. Alternativ könnten die heute im Merkblatt festgelegten Grundsätze in der Verkehrsregelverordnung (VRV, SR 741.11) verankert werden.
- Die vorgeschlagene Vereinfachung von direktimportierten, in der EU typengenehmigten Fahrzeugen ist abzulehnen. Damit würde die Zulassung bei den Kantonen auf eine rein administrative Kontrolle der vom Hersteller ausgestellten EU-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) beschränken; die heute vorgesehene Identifikations- oder Funktionskontrolle bei der Zulassungsbehörde entfielen. Dieser Wechsel würde administrativen Zusatzaufwand bei den Zulassungsbehörden verursachen, namentlich weil die CoC-Daten nicht elektronisch zur Verfügung stehen und manuell übertragen werden müssten. In den letzten Jahren wurde bei den Ver-

kehrszulassungsbehörden ein enormer Aufwand betrieben, um die Prozesse zu automatisieren und zu beschleunigen. Der vorgeschlagene Wechsel würde hier einen Rückschritt bedeuten. Schliesslich ist zu bedenken, dass viele Kantone – so auch der Kanton Basel-Stadt – für die Berechnung der Motorfahrzeugsteuer gewisse Daten benötigen, die in den CoC-Daten nicht vorhanden sind.

Weitere Vorbehalte beziehen sich auf technische Details und Einzelfragen, sie sind im Vernehmlassungsfragebogen erläutert.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für Rückfragen steht Ihnen gerne die Abteilung Verkehr der Kantonspolizei Basel-Stadt, Frau lic. iur. Nathalia Wehrli, Rechtsanwältin (nathalia.wehrli@jsd.bs.ch, Tel. 061 267 76 51), zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Fragebogen



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Wir begrüßen die Übernahme der NRMM-Grenzwerte gemäss Verordnung (EU) 2016/1628.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Grundsätzlich stimmen wir dem Vorschlag zu, Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes neu unabhängig von ihrer Ausrüstung den Arbeitsmotorwagen gleichzustellen. Allerdings ist diese Gleichstellung auch für analoge Fahrzeuge anderer Blaulichtorganisationen, namentlich der Polizei und der Sanität, vorzunehmen (z.B. Gross-

raumambulanzen, mobile Einsatzzentralen der Polizei, Wasserwerfer etc.).
Der Verwendungszweck sollte auf Fahrzeuge eingeschränkt werden, welche hauptsächlich zur Aufgabenerfüllung der Organisation dienen, um Missbräuchen vorzubeugen (keine private Nutzung von Fahrzeugen, die mit blauen Kontrollschildern versehen sind und einem längeren Prüfungsintervall unterliegen).

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir sind nicht einverstanden mit der Änderung der Bestimmung in Bezug auf Schaustelleranhänger. Die geltende Bestimmung ist aus folgenden Gründen beizubehalten:

- Das Durchschnittsalter von Schaustelleranhänger ist grundsätzlich um einiges höher als bei vergleichbaren Fahrzeugen;
- Schaustelleranhänger haben in der Regel überdurchschnittlich lange Standzeiten;
- Diese Fahrzeuge werden erfahrungsgemäss nicht regelmässig gewartet.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit sind bei diesen Fahrzeugen längere Intervalle zwischen den periodischen Prüfungen abzulehnen.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

- Wir lehnen diesen Systemwechsel ab, insbesondere da die CoC-Daten nicht mit der VTS kongruent sind.

- Zudem stehen die CoC-Daten nicht elektronisch zur Verfügung. In den letzten Jahren wurde bei den Verkehrszulassungsbehörden ein enormer Aufwand betrieben, um die Prozesse zu automatisieren. Eine administrative Zulassung am Schalter würde momentan bedeuten, dass sämtliche zulassungsrelevanten Daten manuell aus dem CoC übernommen werden müssen. Dies würde einen unverhältnismässigen administrativen Zusatzaufwand bedeuten. Es ist ausserdem zu berücksichtigen, dass nicht alle CoC gleich aussehen und je nach Fahrzeugart die Nummerierung unterschiedlich ist. Soll weiterhin am schweizerischen Fahrzeugausweis festgehalten werden, müssen die nötigen Angaben aus dem CoC weiterhin durch eine Fachperson auf den Prüfungsbericht 13.20A übertragen werden, um die anschliessende Ausweiserstellung zu ermöglichen. Einlösungen nur aufgrund von CoC-Daten würden damit den Prozess am Zulassungsschalter verlängern. Auch können nicht alle Angaben vom CoC eins zu eins übernommen werden.

- Gewisse nicht vorhandene Daten werden von den Kantonen für die Steuerberechnung benötigt.

- Eine wichtige Voraussetzung für die administrative Zulassung ist, dass der Importeur für das Nichteinhalten von Umweltschutzauflagen zur Rechenschaft gezogen werden kann. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass im Rahmen der periodischen Fahrzeugwartung auch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems erfolgt. Laut erläuterndem Bericht Ziffer 3.3 Seite 38/39 wird eine rein administrative Zulassung als Risiko beurteilt, da die in Aussicht gestellte elektronische Datenübermittlung durch die EU noch nicht vorhanden ist.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Zustimmung unter dem Vorbehalt, dass die technische Prüfung und die Identifikation durch das Strassenverkehrsamt beibehalten wird.

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Art. 30 Abs. 1b E-VTS wäre für Personenwagen und Motorräder erst umsetzbar, wenn durch den Bund sichergestellt ist, dass die nötigen Daten für die Fahrzeugausweiserstellung elektronisch abrufbar sind (analog zu Fahrzeugen, die in der Schweiz typengenehmigt sind; siehe auch Frage 9). Diese Änderung würde sonst dazu führen, dass bei Fehlen der Typengenehmigung oder des Datenblatts der Prüfungsbericht durch die Zulassungsbehörde (Motorfahrzeugkontrolle) auszufüllen wäre, obwohl das dafür notwendige Fachwissen fehlt (dieses hat die Motorfahrzeugprüfstelle).

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Zu Absatz 2: Wir regen an, dass abweichende Systeme im Fahrzeugausweis eingetragen werden.

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie zum Beispiel Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge und Traktoren ist nicht zielführend. Die technischen Vorschriften sind sehr komplex, der Ausbildungsaufwand für die berechtigten Personen wäre erheblich.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine diesbezügliche Delegation führt zu noch grösseren Unterschieden unter den Prüfstellen, als dies schon heute der Fall ist. Wird dennoch an einer Delegationsmöglichkeit der ausserordentlichen Prüfungen festgehalten, so ist zu präzisieren, dass die diese ausschliesslich durch Verkehrsexperten durchgeführt werden dürfen, die die Anforderungen gemäss Art. 65 bis 68a VZV erfüllen.

Aus Datenschutzgründen erscheint die Delegation von polizeilich angeordneten Nachprüfungen an Private heikel. Der Informationsrückfluss zur Polizei bei Strafverfahren muss sichergestellt bleiben. Letztendlich besteht schon heute eine Art «Prüftourismus», indem gezielt Kantone aufgesucht werden, die bestimmten Vorschriften weniger streng durchsetzen. Diese Problematik droht sich bei einer weiteren Delegation an Private zu verschärfen, bis hin zur Gefahr von Gefälligkeitsprüfungen.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung z.B. bis 1.1.2020 festzusetzen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Begründung:

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen (siehe Frage 46).

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Ausdrücke «farblos» und «durchsichtig» sollten gestrichen werden. Es ist stattdesseb auf die Anforderung «70% Lichtdurchlässigkeit» zu verweisen. «Farblos» ist für die Kontrollepraxis kein geeigneter Wortlaut.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☐ JA, Einschränkung auf 4 t. ☒ NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

Eine Nutzlastbeschränkung aus wirtschaftlichen Gründen (Konkurrenzierung des

Lastwagengewerbes) ist nicht sicherheitsrelevant. Zudem hat ein Traktor nur einen geringen eigenen Tragraum (Art. 11 Abs. 2 lit h VTS), weshalb eine Benachteiligung des Lastwagengewerbes kaum vorstellbar ist. Von einer Begrenzung der Nutzlast ist vollständig abzugehen.

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Gemäss Art. 131 Abs. 4 E-VTS dürfen Fahrzeugteile oder Arbeitsgeräte höchstens 4 Meter vor die Mitte der Lenkvorrichtung reichen. Auch bei Art. 164 Abs. 1 E-VTS wäre es angebracht, eine maximale Länge zu bestimmen, unter welcher auf Begleitmassnahmen verzichtet werden kann. Bei einem längeren Vorbau sind zwingend die Begleitmassnahmen zu definieren (z.B. im Fahrzeugausweis), so dass diese Begleitmassnahmen für die Kontrollorgane ersichtlich sind.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Folgeänderung aufgrund Anpassungsantrag Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS (Frage 17): In Kap. 1.5.27 VO Nr. 741.437 ist für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Anpassung der heute gültigen Weisung des UVEK scheint notwendig.
Wird das Merkblatt tatsächlich aufgehoben, ist die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie die dort festgelegten Grundsätze auf Verordnungsstufe in die VRV zu überführen. Ohne solche Regelung müsste jede Blaulichtorganisation eine eigene Richtlinie erarbeiten (Dienstregelung der eigenen Mitarbeitenden), was zwangsweise zu Unterschieden führen würde und das Risiko von Widersprüchen zur bundesgerichtlichen Rechtsprechung mit sich brächte.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Gültigkeitsdauer der Unternehmenskarte sollte bei 5 Jahren belassen werden. Muss diese alle zwei Jahre ersetzt werden, bringt dies hohen administrativen und finanziellen Zusatzaufwand mit sich.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Bemerkung oben zu Frage 59 gilt hier sinngemäss für die Kontrollkarte.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Mit der Aufhebung von Abs. 1 und Abs. 2 sind wir einverstanden. Auf Abs. 3 ist zu verzichten, da die Verkürzung der Gültigkeitsdauer der entsprechenden Karten grundsätzlich abzulehnen ist (vgl. Ziff. 59 und 60).

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Rechtsbegriff «für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet Fahrzeuge» ist zu konkretisieren. Im Unterschied zur ARV 1 ist hier die Fahrzeugart nicht genau definiert. So fragt es sich, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit im Fahrzeug für die Erfüllung der Voraussetzungen genügt.

Die Ausnahme von der ARV-Pflicht ist vertretbar, da die meisten Ambulanzmitarbeitenden über das öffentlichen Personalrecht genügend geschützt sind. Zudem sollte der Verwendungszweck im Fahrzeugausweis mit einem entsprechenden Code aufgeführt werden.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

T +41 26 305 10 40, F +41 26 305 10 48
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Rue des Chanoines 17, 1701 Fribourg

Département fédéral de l'environnement
des transports, de l'énergie et de la communication
Office fédéral des routes
3003 Berne

Envoyé par courriel :
V-FA@astra.admin.ch

Fribourg, le 17 avril 2018

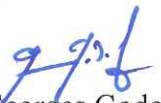
Consultation relative à la modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Madame, Monsieur,

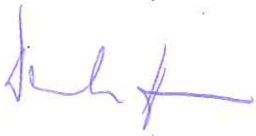
Faisant suite à votre courrier du 17 janvier 2018 dans le cadre de la procédure de consultation notée en titre, nous avons le plaisir de vous transmettre en annexe le questionnaire de réponse, dûment rempli.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :


Georges Godel
Président




Danielle Gagnaux-Morel
Chancelière d'Etat

Annexe

—
Questionnaire de réponse



R032-2095

Consultation

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Questionnaire

Avis émis par :

Canton : ☒	Association, organisation, autre : ☐
Expéditeur : Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg	

Merci de renvoyer le formulaire rempli sous forme électronique et en format Word (*.doc ou *.docx) à V-FA@astra.admin.ch.

Questions

Mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

2. Approuvez-vous le remplacement du terme « agricole » par « agricole et forestier » ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

3. Approuvez-vous l'art. 9, al. 5, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 11, 161 et 207 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

4. Approuvez-vous l'introduction de nouvelles catégories européennes de véhicules dans les art. 12 et 21 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

5. Approuvez-vous l'art. 13, al. 2, let. d, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les facilités prévues devraient être étendues aux véhicules de la police et des services d'urgences sanitaires servant à l'accomplissement de tâches propres à leurs domaines d'activités.

6. Approuvez-vous l'art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et l'annexe 7 du projet OETV et dans l'art. 67 du projet OCR ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

7. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. a, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

8. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. c et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 1, du projet OETV (remorques de forains) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

L'intervalle de contrôle des remorques de forains ne devrait pas être étendu du fait, notamment, que ces remorques restent souvent longtemps stationnées, ce qui peut avoir des conséquences négatives sur leur état.

9. Approuvez-vous l'introduction de l'immatriculation purement administrative pour les véhicules directement importés disposant d'un certificat de conformité ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

10. Approuvez-vous la nouvelle structure du chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation et les adaptations structurelles qui en découlent dans le chapitre sur les contrôles subséquents (2^e partie : art. 29 à 34b) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

11. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 29 du projet OETV, le nouvel art. 34*b* du projet OETV qui en découle (y c. les adaptations de l'art. 34, al. 5 et 5^{bis}), les modifications y afférentes dans les art. 71, al. 1^{bis} et 105, du projet OAC ainsi que l'annexe 2 actualisée du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

12. Approuvez-vous l'art. 30 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 75, al. 1 et 2, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

13. Approuvez-vous l'art. 31 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

14. Approuvez-vous l'art. 31a du projet OETV?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

15. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 32 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

16. Approuvez-vous la modification de l'art. 33, al. 1 et le nouvel art. 34a du projet OETV (possibilité de déléguer également les contrôles subséquents des véhicules modifiés) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

17. Approuvez-vous l'art. 35, al. 2, let. c, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

18. Approuvez-vous l'art. 42, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

19. Approuvez-vous l'art. 46, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

20. Approuvez-vous l'art. 48, al. 5, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

21. Approuvez-vous l'harmonisation avec les prescriptions européennes proposée aux art. 53, al. 3, let. h et 58, al. 6, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Approuvez-vous l'art. 71a, al. 6 et l'annexe 8, ch. 25, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Approuvez-vous l'art. 80, al. 4, du projet OETV et le titre modifié ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

24. Approuvez-vous l'art. 93, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

25. Approuvez-vous l'art. 105, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

26. Approuvez-vous l'art. 106, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

27. Approuvez-vous l'art. 112 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Sous l'angle de la sécurité routière et de l'équité, il est souhaitable que les bases légales soient adaptées en faveur d'une obligation du port du casque lors de l'utilisation de véhicules tels que des quadricycles à moteur à des fins forestières et agricoles.

28. Approuvez-vous l'art. 119, let. t, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

29. Approuvez-vous l'art. 123, al. 5 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

30. Approuvez-vous l'art. 127, al. 4 et 5, let. d et l'art. 129, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

31. Approuvez-vous l'art. 131, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

32. Approuvez-vous la simplification des prescriptions pour les véhicules automobiles agricoles via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

33. Dans le cadre d'une adaptation au relèvement de la charge du timon des remorques à timon rigide dans le droit européen, la charge utile des tracteurs industriels doit être relevée de 3 à 4 tonnes à l'art. 134, al. 1, du projet OETV. Acceptez-vous que la charge utile des tracteurs industriels reste limitée ou estimez-vous que cette limitation devrait être supprimée ?

☒

OUI, limitation à 4 t.

☐

NON, plus de limitation
de de la charge utile.

Remarques :

34. Approuvez-vous l'art. 161, al. 1, du projet OETV (suppression de la règle des 6 km/h) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

35. Approuvez-vous l'art. 163 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

36. Approuvez-vous l'art. 164, al. 1, du projet OETV ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

En l'état actuel, la longueur maximale est de 4,00m. Le fait de modifier l'article en mentionnant "plus de 3,00m" risque d'engendrer des abus. Il importe, dès lors, que la police puisse se baser sur une longueur maximale définie.

37. Approuvez-vous l'art. 166 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

38. Approuvez-vous l'art. 168, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

39. Approuvez-vous l'art. 178, al. 5 et l'art. 179, al. 6, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

40. Approuvez-vous l'art. 183, al. 2, let. a^{bis}, du projet OETV et la modification qui en découle dans l'art. 67, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

41. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques de travail dans les art. 189, 201, 202, 203 et 205 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

42. Approuvez-vous l'art. 195 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

43. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques agricoles dans les art. 207 et 208 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

44. Approuvez-vous l'art. 209, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

45. Approuvez-vous l'annexe 3 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

46. Approuvez-vous l'annexe 5 du projet OETV et la modification qui en découle du projet d'ordonnance du DETEC sur l'entretien du système antipollution ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

47. Approuvez-vous l'annexe 6 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

48. Approuvez-vous l'annexe 7 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

49. Approuvez-vous l'art. 3b, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

50. Approuvez-vous l'art. 16, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Cet article entend remplacer les instructions et la notice d'utilisation du DETEC y relatives. Il importe toutefois que celles-ci subsistent, attendu qu'elles précisent un certain nombre d'éléments, notamment les véhicules susceptibles d'être équipés d'attributs prioritaires ainsi que les critères constitutifs d'une course d'urgence.

51. Approuvez-vous l'art. 61, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

52. Approuvez-vous l'art. 67, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

53. Approuvez-vous l'art. 77, al. 3, du projet OCR ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 20, al. 3, let. g et 72, al. 1, let. c, ch. 5, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Introduction du tachygraphe intelligent

54. Approuvez-vous sur le principe l'introduction du tachygraphe intelligent au même rythme que dans l'Union européenne ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

55. Approuvez-vous les art. 99 et 99a du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

56. Approuvez-vous l'art. 100, al. 1 à 2 et la disposition transitoire de l'art. 222*p*, al. 3 et 4, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'annexe 1, ch. 2.3, du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

57. Approuvez-vous l'art. 101 du projet OETV et l'abrogation concomitante des instructions du DETEC du 2 août 2006 ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 120, al. 2, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

58. Approuvez-vous l'art. 13, let. b, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

59. Approuvez-vous l'art. 13d, al. 3, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Cf. réponse à la question n°60

60. Approuvez-vous l'art. 13e, al. 3, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

L'abaissement de 5 à 2 ans de la durée de validité des cartes de tachygraphe est une moins-value, augmentant les charges administratives et financières des entités concernées, dont la police.

61. Approuvez-vous l'art. 14, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

62. Approuvez-vous l'art. 14b, al. 5^{bis} du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

63. Approuvez-vous l'art. 17, al. 3^{bis}, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

64. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2, let. c, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

65. Approuvez-vous l'art. 25 du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

66. Approuvez-vous l'art. 4, al. 1, let. a, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

67. Approuvez-vous l'art. 22, al. 5, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

68. Approuvez-vous les art. 3 et 6a du projet ORCT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

69. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2 et 3, du projet OCCR ?

☒ OUI

☐ NON

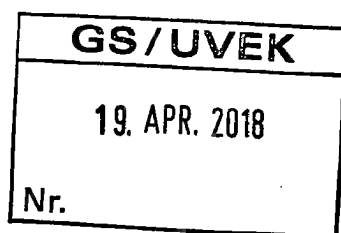
Remarques :



Genève, le 18 avril 2018

Le Conseil d'Etat

1670-2018



Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Madame Doris Leuthard
Conseillère fédérale
Palais fédéral nord
3003 Berne

Concerne : Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation et introduction d'un nouveau tachygraphe

Madame la Conseillère fédérale,

Le Conseil d'Etat de la République et canton de Genève a pris connaissance avec intérêt du projet de révision de l'Ordonnance susmentionnée.

Il salue la volonté des autorités fédérales d'uniformiser les textes légaux avec les nouvelles prescriptions techniques pour les véhicules agricoles et forestiers mises en place en Europe, adaptation visant principalement à améliorer la sécurité routière.

Il ne peut qu'appuyer votre volonté d'établir des normes environnementales plus strictes pour les gaz d'échappement applicables aux machines de travail et aux tracteurs.

L'intégration des nouvelles prescriptions relatives aux tachygraphes définies par l'Union européenne dans le droit suisse tient compte des réalités économiques et de la circulation hors frontière des transporteurs suisses.

Tout en approuvant la suppression des contrôles techniques pour les véhicules neufs réceptionnés dans l'Union européenne, notre Conseil estime, pour des raisons de sécurité et de fiabilité des données, que l'immatriculation de tels véhicules ne pourra être admise que si les documents sont signés par des professionnels de la branche dûment formés.

S'agissant de l'utilisation des feux bleus, lors de courses d'urgence de nuit, sans l'avertisseur à deux sons alternés, cette possibilité permettra, dans les situations où la sécurité routière le

permet, de diminuer les nuisances sonores dont souffrent les habitants aux abords des centres hospitaliers, de Police secours ou encore de casernes de pompier.

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à la présente, nous vous prions de croire, Madame la Conseillère fédérale, à l'expression de notre parfaite considération.

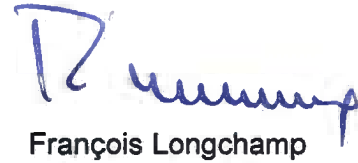
AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :



Anja Wyden Guelpa

Le président :



François Longchamp

Annexe : questionnaire



R032-2095

Consultation

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Questionnaire

Avis émis par :

Canton : ☒	Association, organisation, autre : ☐
Expéditeur : Republique et Canton de Genève	

Merci de renvoyer le formulaire rempli sous forme électronique et en format Word (.doc ou *.docx) à V-FA@astra.admin.ch.*

Questions

Mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

2. Approuvez-vous le remplacement du terme « agricole » par « agricole et forestier » ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

3. Approuvez-vous l'art. 9, al. 5, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 11, 161 et 207 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

4. Approuvez-vous l'introduction de nouvelles catégories européennes de véhicules dans les art. 12 et 21 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

5. Approuvez-vous l'art. 13, al. 2, let. d, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Approuvez-vous l'art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et l'annexe 7 du projet OETV et dans l'art. 67 du projet OCR ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

7. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. a, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

8. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. c et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 1, du projet OETV (remorques de forains) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

9. Approuvez-vous l'introduction de l'immatriculation purement administrative pour les véhicules directement importés disposant d'un certificat de conformité ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Au vu des situations rencontrées ces dernières années, une immatriculation uniquement administrative est envisageable, si le cadre est limité uniquement aux professionnels dûment formés. En effet, il a été constaté que :

- Certains véhicules ne correspondent plus au COC car ils sont déjà modifiés avant l'entrée en Suisse.
- Pour les motos, il arrive que le COC dispose de deux puissances. Par conséquent, les collaborateurs/trices du service des permis de circulation n'ont pas les compétences pour déterminer les positions du COC à utiliser pour compléter les champs du formulaire 13.20A et introduire la puissance exacte dans la base de données informatique.
- L'équipement (roues ou accessoires extérieurs) peut être au bénéfice de plusieurs variantes dans le COC.

Ces désagréments pourraient être évités si l'immatriculation administrative est limitée aux professionnels qui ont les connaissances requises pour identifier les valeurs conformes au véhicule importé.

10. Approuvez-vous la nouvelle structure du chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation et les adaptations structurelles qui en découlent dans le chapitre sur les contrôles subséquents (2^e partie : art. 29 à 34b) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

11. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 29 du projet OETV, le nouvel art. 34b du projet OETV qui en découle (y c. les adaptations de l'art. 34, al. 5 et 5^{bis}), les modifications y afférentes dans les art. 71, al. 1^{bis} et 105, du projet OAC ainsi que l'annexe 2 actualisée du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

12. Approuvez-vous l'art. 30 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 75, al. 1 et 2, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

13. Approuvez-vous l'art. 31 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

14. Approuvez-vous l'art. 31a du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

15. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 32 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

16. Approuvez-vous la modification de l'art. 33, al. 1 et le nouvel art. 34a du projet OETV
(possibilité de déléguer également les contrôles subséquents des véhicules modifiés) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

17. Approuvez-vous l'art. 35, al. 2, let. c, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

18. Approuvez-vous l'art. 42, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

19. Approuvez-vous l'art. 46, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

20. Approuvez-vous l'art. 48, al. 5, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

21. Approuvez-vous l'harmonisation avec les prescriptions européennes proposée aux art. 53, al. 3, let. h et 58, al. 6, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Approuvez-vous l'art. 71a, al. 6 et l'annexe 8, ch. 25, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Approuvez-vous l'art. 80, al. 4, du projet OETV et le titre modifié ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

24. Approuvez-vous l'art. 93, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

25. Approuvez-vous l'art. 105, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

26. Approuvez-vous l'art. 106, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

27. Approuvez-vous l'art. 112 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

28. Approuvez-vous l'art. 119, let. t, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

29. Approuvez-vous l'art. 123, al. 5 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

30. Approuvez-vous l'art. 127, al. 4 et 5, let. d et l'art. 129, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

31. Approuvez-vous l'art. 131, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

32. Approuvez-vous la simplification des prescriptions pour les véhicules automobiles agricoles via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

33. Dans le cadre d'une adaptation au relèvement de la charge du timon des remorques à timon rigide dans le droit européen, la charge utile des tracteurs industriels doit être relevée de 3 à 4 tonnes à l'art. 134, al. 1, du projet OETV. Acceptez-vous que la charge utile des tracteurs industriels reste limitée ou estimez-vous que cette limitation devrait être supprimée ?

☒

OUI, limitation à 4 t.

☐

NON, plus de limitation
de de la charge utile.

Remarques :

34. Approuvez-vous l'art. 161, al. 1, du projet OETV (suppression de la règle des 6 km/h) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

35. Approuvez-vous l'art. 163 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

36. Approuvez-vous l'art. 164, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

37. Approuvez-vous l'art. 166 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

38. Approuvez-vous l'art. 168, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

39. Approuvez-vous l'art. 178, al. 5 et l'art. 179, al. 6, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

40. Approuvez-vous l'art. 183, al. 2, let. a^{bis}, du projet OETV et la modification qui en découle dans l'art. 67, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

41. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques de travail dans les art. 189, 201, 202, 203 et 205 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

42. Approuvez-vous l'art. 195 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

43. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques agricoles dans les art. 207 et 208 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

44. Approuvez-vous l'art. 209, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

45. Approuvez-vous l'annexe 3 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

46. Approuvez-vous l'annexe 5 du projet OETV et la modification qui en découle du projet d'ordonnance du DETEC sur l'entretien du système antipollution ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

47. Approuvez-vous l'annexe 6 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

48. Approuvez-vous l'annexe 7 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

49. Approuvez-vous l'art. 3b, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

50. Approuvez-vous l'art. 16, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Les dispositions prévues à l'art. 16, al. 3 conviennent étant entendu que l'engagement par la centrale d'intervention des véhicules de secours permet de mieux contrôler l'usage du feu bleu et de l'avertisseur à deux sons alternés et d'en limiter l'abus. S'agissant de l'art. 16, al. 4, il apparaît qu'une intégration dans l'OCR d'une partie de la notice d'utilisation des feux bleus et des avertisseurs à deux sons alternés du 6 juin 2005 renforce son poids juridique, favorise la réduction des nuisances sonores nocturnes et améliore ainsi la tolérance des riverains. L'impact positif potentiel de cette mesure est donc à la fois sanitaire, psychologique, social et économique. Cependant, la notion de "dérogation de manière notoire aux règles de la circulation" devrait être précisée en amont et sous une forme à définir afin de mieux guider les conducteurs des véhicules concernés. En effet, les conséquences professionnelles et personnelles d'un éventuel accident dans ce contexte peuvent être lourdes pour des professionnels travaillant dans des circonstances de surcroît de plus en plus complexes."

51. Approuvez-vous l'art. 61, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

52. Approuvez-vous l'art. 67, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

53. Approuvez-vous l'art. 77, al. 3, du projet OCR ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 20, al. 3, let. g et 72, al. 1, let. c, ch. 5, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Introduction du tachygraphe intelligent

54. Approuvez-vous sur le principe l'introduction du tachygraphe intelligent au même rythme que dans l'Union européenne ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

55. Approuvez-vous les art. 99 et 99a du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

56. Approuvez-vous l'art. 100, al. 1 à 2 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 3 et 4, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'annexe 1, ch. 2.3, du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

57. Approuvez-vous l'art. 101 du projet OETV et l'abrogation concomitante des instructions du DETEC du 2 août 2006 ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 120, al. 2, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

58. Approuvez-vous l'art. 13, let. b, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

59. Approuvez-vous l'art. 13d, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

60. Approuvez-vous l'art. 13e, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

61. Approuvez-vous l'art. 14, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

62. Approuvez-vous l'art. 14b, al. 5^{bis} du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

63. Approuvez-vous l'art. 17, al. 3^{bis}, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

64. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2, let. c, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

65. Approuvez-vous l'art. 25 du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

66. Approuvez-vous l'art. 4, al. 1, let. a, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

67. Approuvez-vous l'art. 22, al. 5, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

68. Approuvez-vous les art. 3 et 6a du projet ORCT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

69. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2 et 3, du projet OCCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☐	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Departement Sicherheit und Justiz Postgasse 29 8750 Glarus	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV soll bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Ordnungsrevisionen vorgenommen werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Da sowohl landwirtschaftliche als auch forstwirtschaftliche Fahrzeuge mit grünen Kontrollschildern verkehren, macht dies Sinn.

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

-
6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen jedoch nachfolgende Präzisierungen:

- Zusätzlich soll Art. 21. Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein gleicher Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint uns auch prüfenswert zu sein.
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

-
11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantworten die Frage in zweierlei Hinsicht:

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten

NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht händelbar -weil sehr anspruchsvoll- und u.E. nicht zielführend.

Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbindungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten etc. sind sehr komplex.

Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür auch kein echtes Mengengerüst.

Zudem gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige, genau identische Fahrzeuge, z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion) hin ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste u.E. in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 A geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau inkl. der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme

JA.

Der heute praktiziert Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduzieren werden (☐ keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und der zweite Teil von Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Es macht Sinn die Reparatur der Windschutzscheiben im Gesichtsfeld auch bei Personwagen zu erlauben, stehen diese Fahrzeuge in der Regel doch weniger im Einsatz als Lastwagen oder Gesellschaftswagen.

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

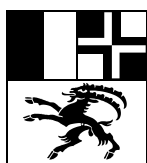
Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



Sitzung vom

24. April 2018

Mitgeteilt den

24. April 2018

Protokoll Nr.

317

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 6
3003 Bern

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: V-FA@astra.admin.ch

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst die Vorlage mehrheitlich. Nicht einverstanden sind wir unter anderem mit der Umsetzung der Motion Darbellay 13.3818 "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" (Fragen 9 und 12). Zudem sind in einigen Punkten die Verkehrssicherheit und Umweltschutzaspekte stärker zu gewichten, was entsprechende Anpassungen oder Ergänzungen in der Vorlage notwendig macht. Für unsere ausführlichen Bemerkungen verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Dr. Mario Cavigelli

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Graubünden, vertreten durch die Regierung	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen zusätzlich die Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV:

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte vorgezogen und bereits mit der vorliegenden Revision umgesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich kann dem Vorschlag zugestimmt werden, wonach Motorwagen der Feu-

erwehr und des Zivilschutzes neu, unabhängig von ihrer Ausrüstung, den Arbeitsmotorwagen gleichgestellt werden sollen. Um Missbräuchen vorzubeugen, sollte unbedingt der Verwendungszweck auf Fahrzeuge eingeschränkt werden, welche hauptsächlich der Aufgabenerfüllung von Feuerwehr etc. dienen.

Mit der vorgeschlagenen offenen Formulierung besteht bspw. in Gemeinden das Risiko, dass auch Fahrzeuge immatrikuliert werden (z.B. Personentransporter, Pick-Up), die eigentlich nicht jener Organisationseinheit zugehörig sind. Damit kämen diese ungerechtfertigterweise in den Genuss von Erleichterungen (Prüfintervall, Fahrtenschreiber, ARV, Sonntags- und Nachtfahrverbot, Unterfahrschutz, Steuerbefreiung etc.), die für Arbeitsfahrzeuge gelten. Es ist daher eine Formulierung zu wählen, welche dies verhindern kann.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Prüfungsintervall für Schaustelleranhänger sollte nicht verlängert werden. Diese Fahrzeuge haben erfahrungsgemäss lange Standzeiten und sind teilweise in einem schlechten technischen Zustand. Die Betriebssicherheit gemäss Art. 29 SVG i.V.m. Art. 57 VRV muss jederzeit gewährleistet werden.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt

gewichtige Nachteile für die Fahrzeughalterinnen und -halter, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten mit sich. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und richtigerweise den Schluss gezogen, dass das Anliegen der Motion im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umwelt- und Konsumentenschutzes abzulehnen ist. Eine erneute Prüfung des Anliegens ist angezeigt, wenn die CoC- und die Targa-Daten in einem IT-System elektronisch zur Verfügung stehen würden.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die technische Prüfung und die Identifikation durch das Strassenverkehrsamt soll beibehalten werden.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen zu Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Befürworten würden wir allerdings eine Vereinfachung des eigentlichen Selbstabnahmeprozesses, indem der heute praktizierte Aufwand auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduziert wird (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr).

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung festzulegen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist. Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50 bis 70 nm) nur noch mittels Partikelanzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Partikelanzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Partikelanzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht

werden. Eine periodische Überprüfung dieses Partikelanzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher notwendig. Geeignete Messgeräte sind vorhanden. Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen (siehe Frage 46).

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang ein Widerspruch zwischen Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS besteht.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus der Übernahme dieser EU-Bestimmung resultiert, dass Quads und Buggys mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h als sogenannte "Klasse L"-Fahrzeuge unter der Kategorie der Traktoren zugelassen werden können und die Fahrzeuglenkenden in der Folge mithin keiner Helmtragepflicht mehr unterstehen werden. Zutreffend wird im Bericht dargelegt, dass hierfür in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesstufe fehlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, eine Helmtragepflicht einzuführen.

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist darauf hinzuweisen, dass gewisse Fahrzeugkombinationen (Traktor neu - Anhänger alt) ein Sicherheitsrisiko darstellen (Zugabstimmung mit Einleitungsbremse). In diesem Bereich kommt es immer wieder zu schweren Unfällen. Es wäre angezeigt, auch hier die EU-Regelung inkl. der Übergangsfrist zu übernehmen. Mit der vorgeschlagenen Regelung ist zu befürchten, dass dieses Problem in der Schweiz noch über Jahre weiterbesteht. Eventualiter wäre nach einer Übergangsfrist zumindest die Anhängelast zu beschränken. Eine Änderung mit Übergangsfrist und Beschränkung der Anhängelast würde dem Fahrzeughalter die Möglichkeit geben, entweder die Anhängelast zu begrenzen oder in zeitgemässe Bremstechnik zu investieren.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Jedoch mit folgender Ergänzung: ...Lenkvorrichtung reichen, sofern die Vorderachslast und die Tragfähigkeit der Reifen eingehalten werden.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen zu Frage 35.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Folgeänderung aufgrund Anpassungsantrag Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS (Frage 17): In Kap. 1.5.27 VO Nr. 741.437 ist für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Partikelanzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine einheitliche Regelung ist grundsätzlich zu begrüssen. Entscheidend sind die Anforderungen an die Materialqualität der Helme.

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist zwar grundsätzlich zu begrüssen. Sie entspricht vollständig der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Jedoch sind wir nicht damit einverstanden, dass das ASTRA dieses Merkblatt ersatzlos aufheben will.

Das Merkblatt garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen (sog. BORS) in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblattes in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblattes müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtigen Grundsätze des Merkblattes auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass auch die Weisungen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn für die Praxis sehr wichtig ist und nicht aufgehoben werden sollte. Immer wieder werden Gesuche eingereicht, bei denen der Einbau von CIS-GIS für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zuviele Fahrzeuge unnötig mit CIS-

GIS ausgerüstet und verwendet werden.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Angesichts der bestehenden Risiken (Mitführen von Waffen und Munition, Nachtfahrten etc.) ist eine solche Ausnahmeregelung für die Jagd nicht gerechtfertigt, zumal für solche Einsätze genügend geeignete und sichere Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Bestimmungen für den Personentransport speziell für den Bereich der Jagd gelockert werden sollten. Der Personentransport bei Drück- und Treibjagden auf Ladeflächen von Sachtransportfahrzeugen auf unwegbaren Waldwegen (z.B. auf Strohballen oder auf Festbänken von Landwirtschaftsanhängern) ist zu risikoreich und kann zu schweren Unfällen führen. Analog der Papiersammlung mit Jugendlichen und Kindern sollte es auch im Jagdbereich zumutbar sein, reguläre Personentransportfahrzeuge einzusetzen.

Ausserdem wirft die vorgeschlagene Formulierung Vollzugsfragen auf, indem unklar ist, was mit den "entsprechende Auflagen" gemeint ist und wie diese zu konkretisieren wären. Die vorgeschlagene Regelung ist aus haftpflichtrechtlicher und strafrechtlicher Sicht problematisch, da die Behörde einen gefährlichen Zustand bewilligen soll, der nur damit behoben werden kann, dass für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich sind wir damit einverstanden, jedoch sollte das Wort "ununterbrochen" gestrichen werden. Dieses ist unnötig und führt zu Unklarheiten.

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Gültigkeitsdauer sollte bei 5 Jahren belassen werden.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Gültigkeitsdauer sollte bei 5 Jahren belassen werden.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Rechtsbegriff "für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstete Fahrzeuge" ist zu konkretisieren. Im Unterschied zur ARV1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkten Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrerkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Madame la Conseillère fédérale
Doris Leuthard
Palais fédéral
Kochergasse 6
3003 Berne

Delémont, le 17 avril 2018

**Consultation concernant la modification des exigences techniques et du contrôle
des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau
tachygraphe**

Madame la Conseillère fédérale,

Le Gouvernement jurassien vous transmet, en annexe, le questionnaire rempli concernant la
modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur
immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Conseillère fédérale, l'expression de nos sentiments
distingués.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


David Eray
Président




Gladys Winkler Docourt
Chancelière d'État

Envoi par la poste et par courriel (en format PDF et Word) à l'adresse V-FA@astra.admin.ch



R032-2095

Consultation

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Questionnaire

Avis émis par :

Canton : ☒	Association, organisation, autre : ☐
Expéditeur : République et Canton du Jura 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont	

Merci de renvoyer le formulaire rempli sous forme électronique et en format Word (.doc ou *.docx) à V-FA@astra.admin.ch.*

Questions

Mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous demandons encore une modification supplémentaire, à savoir la suppression de l'art. 9 al. 4 OAC:

La demande de suppression de l'actuel art. 9 al. 4 OAC faite lors la procédure de consultation concernant OPERA-3 devrait déjà être réalisée et mise en vigueur dans le cadre de cette procédure de révision d'ordonnance car sa mise en oeuvre exige un double contrôle médical inutile.

2. Approuvez-vous le remplacement du terme « agricole » par « agricole et forestier » ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

3. Approuvez-vous l'art. 9, al. 5, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 11, 161 et 207 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

4. Approuvez-vous l'introduction de nouvelles catégories européennes de véhicules dans les art. 12 et 21 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

5. Approuvez-vous l'art. 13, al. 2, let. d, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La formulation tolérante et ouverte proposée par l'OFROU présente le risque que les communes fassent immatriculer tous leurs véhicules comme véhicules du service du feu (par ex. voitures de tourisme, pickup). Il convient donc de la reformuler de manière plus précise.

En effet, avec cette formulation trop ouverte, l'ensemble du parc de véhicules de la commune pourrait profiter de certains allègements (intervalles de contrôle, tachygraphe, ORT, interdiction de circuler le dimanche ou la nuit, protection anti-encastrement, impôts etc.) accordés aux machines de travail.

6. Approuvez-vous l'art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et l'annexe 7 du projet OETV et dans l'art. 67 du projet OCR ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Nous demandons encore les précisions suivantes:

- l'art. 21. al. 5 du projet OETV devrait être complété avec le terme "Remorque à essieu central". Une remarque placée dans l'art. 67 du projet OAC nous semblerait aussi justifiée.

7. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. a, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

8. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. c et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 1, du projet OETV (remorques de forains) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

9. Approuvez-vous l'introduction de l'immatriculation purement administrative pour les véhicules directement importés disposant d'un certificat de conformité ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

La mise en œuvre de la motion Darbellay (13.3818) "Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière" du 26 septembre 2013 présente aussi des inconvénients majeurs pour les détenteurs/détentrices de véhicules, la branche automobile, les autorités d'immatriculation et l'exactitude des données des véhicules.

C'est pourquoi elle doit être rejetée. Dans sa prise de position du 13 novembre 2013, le Conseil fédéral avait déjà rendu attentif à ces inconvénients et proposé le rejet de la motion dans l'intérêt de la sécurité routière, de la sauvegarde de l'environnement et de la protection des consommateurs.

Cette requête pourrait à nouveau être examinée, pour autant que les données des CoC et de Targa soient disponibles sous forme électronique dans une application. Pour l'instant, un éventuel changement du processus d'admission selon la motion pourrait être envisagé seulement pour les voitures de tourisme et les motocycles.

Les réceptions par type ainsi que les fiches de données pour les importations parallèles doivent toujours être utilisées par le monde du travail afin de garantir la qualité des données (réception par type / fiche de données). Les services des automobiles ne sont pas les seuls à dépendre de ces données. La branche automobile, les assureurs, eurotax, etc. travaillent aussi avec ces numéros de réception. Si la branche automobile devait renoncer à la pratique actuelle pour passer à une immatriculation directe avec CoC auprès des services des automobiles, il faudra faire attention aux points suivants:

- les données des CoC ne peuvent pas être reprises telles quelles (code carburant, etc.), ce qui peut conduire à des divergences lors du calcul de l'impôt dans certains cantons.

- les admissions avec CoC ne se feront pas au guichet car la reprise de l'ensemble des données techniques demande des connaissances spécifiques et env. 10-20 min. par cas.

- pour la clientèle, une admission avec CoC sera plus complexe;

- une augmentation des admissions avec CoC (renoncement à la réception par type / fiche de données) entraînera une augmentation du travail administratif dans les services des automobiles, à la charge des clients (délais, coûts et émoluments plus élevés).

Nous sommes d'avis qu'une mise en œuvre de la motion Darbellay ne serait acceptable qu'à condition de mettre en place un e-document d'immatriculation fédéral sur un portail accessible par les différents acteurs; tels que DGD, OFROU (taxe CO2), les autorités d'immatriculation, les importateurs, etc...

A cette occasion, il faudrait également revoir complètement les documents d'immatriculation, tout en les harmonisant avec les directives européennes.

10. Approuvez-vous la nouvelle structure du chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation et les adaptations structurelles qui en découlent dans le chapitre sur les contrôles subséquents (2^e partie : art. 29 à 34b) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

11. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 29 du projet OETV, le nouvel art. 34b du projet OETV qui en découle (y c. les adaptations de l'art. 34, al. 5 et 5^{bis}), les modifications y afférentes dans les art. 71, al. 1^{bis} et 105, du projet OAC ainsi que l'annexe 2 actualisée du projet ORT ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

12. Approuvez-vous l'art. 30 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 75, al. 1 et 2, du projet OAC ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Voir les remarques sous la question 9

Changer le terme à l'art. 30 al. 2 b "s'ils n'ont pas roulé plus de 70 h." par "s'ils n'ont pas été utilisés plus de 70 h."

Maintenir à l'art 75 al. 2 OAC la compétence à l'expert de la circulation pour remplir le rapport d'expertise.

13. Approuvez-vous l'art. 31 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

14. Approuvez-vous l'art. 31a du projet OETV?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

15. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 32 du projet OETV ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Nous répondons à cette question de manière différenciée:

1. Extension du contrôle garage à d'autres genres de véhicules
NON.

L'extension du contrôle garage à d'autres genres de véhicules comme par ex. les camions, les machines de travail, les tracteurs ne sera pas gérable, car très exigeante, et, à notre avis, ne permet pas d'atteindre le but visé.

Les prescriptions concernant les protections anti-encastrement, les normes sur les gaz

d'échappement, les charges remorquables, resp. les dispositifs d'attelage, le nombre de places autorisées, les informations pour l'autorisation de transports spéciaux, etc. sont particulièrement complexes et ces compétences sont actuellement uniquement présentes dans les services des automobiles qui forment leurs experts de manière régulière.

Une formation exigeante (temps, coûts) serait nécessaire pour obtenir l'autorisation d'effectuer des contrôles garage. Une formation continue et contrôlée serait également obligatoire.

A notre connaissance, il n'existe pour l'instant aucune demande importante à ce sujet. En outre, pour certains genres de véhicules, il n'existe pratiquement pas deux exemplaires parfaitement identiques, par ex. les voitures automobiles d'habitation (légères ou lourdes) sont équipées selon les vœux du client (par ex. mobilier complémentaire individuel conduisant à une réduction du nombre de places).

Conclusion: même pour les voitures automobiles d'habitation légères pour lesquelles le contrôle garage est déjà permis, celui-ci reste très peu utilisé.

La question de savoir si certains genres de véhicules particuliers pourraient être intégrés au contrôle garage devrait, à notre avis, être traitée par un groupe de travail dédié et ceci en relation avec la révision des IRE 13.20.

Les processus actuels ont fait leurs preuves et présentent un bon niveau de qualité, y compris au niveau de la saisie des données.

2. Simplification du processus du contrôle garage OUI.

L'étendue actuelle du contrôle garage pourrait être réduite au simple remplissage correct du rapport d'expertise (plus de contrôle sur le véhicule lui-même). Nous demandons à ce sujet une formulation claire et sans ambiguïté.

16. Approuvez-vous la modification de l'art. 33, al. 1 et le nouvel art. 34a du projet OETV (possibilité de déléguer également les contrôles subséquents des véhicules modifiés) ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Pas de délégation des modifications techniques à des tiers.

17. Approuvez-vous l'art. 35, al. 2, let. c, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

18. Approuvez-vous l'art. 42, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Dans ce cas, il serait nécessaire de vérifier si l'art. 41 al. 3 OETV et la deuxième partie de l'al. 4 ne sont pas contradictoires.

19. Approuvez-vous l'art. 46, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

20. Approuvez-vous l'art. 48, al. 5, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

21. Approuvez-vous l'harmonisation avec les prescriptions européennes proposée aux art. 53, al. 3, let. h et 58, al. 6, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Approuvez-vous l'art. 71a, al. 6 et l'annexe 8, ch. 25, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Approuvez-vous l'art. 80, al. 4, du projet OETV et le titre modifié ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

24. Approuvez-vous l'art. 93, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

25. Approuvez-vous l'art. 105, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

26. Approuvez-vous l'art. 106, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

27. Approuvez-vous l'art. 112 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

28. Approuvez-vous l'art. 119, let. t, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

29. Approuvez-vous l'art. 123, al. 5 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

30. Approuvez-vous l'art. 127, al. 4 et 5, let. d et l'art. 129, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

31. Approuvez-vous l'art. 131, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

32. Approuvez-vous la simplification des prescriptions pour les véhicules automobiles agricoles via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

33. Dans le cadre d'une adaptation au relèvement de la charge du timon des remorques à timon rigide dans le droit européen, la charge utile des tracteurs industriels doit être relevée de 3 à 4 tonnes à l'art. 134, al. 1, du projet OETV. Acceptez-vous que la charge utile des tracteurs industriels reste limitée ou estimez-vous que cette limitation devrait être supprimée ?



OUI, limitation à 4 t.



NON, plus de limitation de la charge utile.

Remarques :

34. Approuvez-vous l'art. 161, al. 1, du projet OETV (suppression de la règle des 6 km/h) ?



Remarques :

A moins que les véhicules répondent aux exigences identiques aux tout-terrains du type G selon 2007/46/CE.

35. Approuvez-vous l'art. 163 du projet OETV ?



Remarques :

36. Approuvez-vous l'art. 164, al. 1, du projet OETV ?



Remarques :

37. Approuvez-vous l'art. 166 du projet OETV ?



Remarques :

38. Approuvez-vous l'art. 168, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

39. Approuvez-vous l'art. 178, al. 5 et l'art. 179, al. 6, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

40. Approuvez-vous l'art. 183, al. 2, let. a^{bis}, du projet OETV et la modification qui en découle dans l'art. 67, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

41. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques de travail dans les art. 189, 201, 202, 203 et 205 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

42. Approuvez-vous l'art. 195 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

A l'art. 195 al. 1^{er} remplacer pivot central par pivot d'attelage pour utiliser le même terme que dans les autres articles de l'OETV (art. 6 al. 2, art. 182, etc.)

L'article et son commentaire sont peu compréhensibles.

Voir 2015/68/UE

-
43. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques agricoles dans les art. 207 et 208 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

44. Approuvez-vous l'art. 209, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

45. Approuvez-vous l'annexe 3 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

46. Approuvez-vous l'annexe 5 du projet OETV et la modification qui en découle du projet d'ordonnance du DETEC sur l'entretien du système antipollution ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

47. Approuvez-vous l'annexe 6 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

48. Approuvez-vous l'annexe 7 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

49. Approuvez-vous l'art. 3b, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

50. Approuvez-vous l'art. 16, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

51. Approuvez-vous l'art. 61, al. 4, du projet OCR ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous répondons à cette question de manière différenciée:

1. Véhicules à chenilles

OUI

2. Exception pour les véhicules militaires

OUI

3. Chasse

NON

A notre avis, il n'existe aucune raison matérielle, spécialement pour la chasse, pour justifier une telle exception. En particulier lors des parties de chasse, il existe de nombreux risques supplémentaires: le terrain, l'arme / les munitions, les sorties de nuits, etc.

Il existe suffisamment de véhicules appropriés et sûrs pour un tel usage.

52. Approuvez-vous l'art. 67, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

53. Approuvez-vous l'art. 77, al. 3, du projet OCR ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 20, al. 3, let. g et 72, al. 1, let. c, ch. 5, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Introduction du tachygraphe intelligent

54. Approuvez-vous sur le principe l'introduction du tachygraphe intelligent au même rythme que dans l'Union européenne ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

55. Approuvez-vous les art. 99 et 99a du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

56. Approuvez-vous l'art. 100, al. 1 à 2 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 3 et 4, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'annexe 1, ch. 2.3, du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

57. Approuvez-vous l'art. 101 du projet OETV et l'abrogation concomitante des instructions du DETEC du 2 août 2006 ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 120, al. 2, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

58. Approuvez-vous l'art. 13, let. b, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

59. Approuvez-vous l'art. 13*d*, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

60. Approuvez-vous l'art. 13*e*, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

61. Approuvez-vous l'art. 14, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

62. Approuvez-vous l'art. 14*b*, al. 5^{bis} du projet OTR 1 ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

63. Approuvez-vous l'art. 17, al. 3^{bis}, du projet OTR 1 ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

64. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2, let. c, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

65. Approuvez-vous l'art. 25 du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

66. Approuvez-vous l'art. 4, al. 1, let. a, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

67. Approuvez-vous l'art. 22, al. 5, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

68. Approuvez-vous les art. 3 et 6a du projet ORCT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

69. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2 et 3, du projet OCCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 51 55
buwd@lu.ch
www.lu.ch

Per Email an:
V-FA@astra.admin.ch

Luzern, 17. April 2018

Protokoll-Nr.: 384

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teile ich Ihnen mit, dass wir mit den vorgesehenen Änderungen nur teilweise einverstanden sind und dafür auf die detaillierten Antworten im beigelegten Fragebogen verweisen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Robert Küng
Regierungsrat

Beilage:
- Fragebogen



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Luzern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Entspricht schon heute weitgehend der Praxis.

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Traktoren mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h können nur noch gewerblich eingelöst werden und müssen unseres Erachtens mit einem Fahrtschreiber nach Art. 100 Abs. 1 Buchstabe a VTS oder Restwegschreiber ausgerüstet werden, sowie der ARV unterstellt werden.

In Art. 11 Abs. 2 Buchstabe e VTS ist zusätzlich zu den bestehenden Bestimmungen bezüglich wegklappbarer Sitze im Laderaum zum Personentransport aufzunehmen, dass, wenn das Fahrzeug mit Sitzen im Laderaum als Ganzes genehmigt wurde, die Bestimmungen des EU-Rechts anwendbar sind (z.B. maximale Anzahl Plätze, Personengewichte, Zurrvorrichtungen, etc.), da die Bestimmungen der VTS und des EU-Rechts nicht vergleichbar sind.

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir sind der Meinung, dass die Ausnahmeregelung für die Blaulichtorganisationen Polizei, Sanität und Feuerwehr gelten und nicht nur die Feuerwehr und den Zivilschutz abdecken soll. Diese Fahrzeuge stehen praktisch immer beim gleichen Ereignis im Einsatz. Eine Vereinheitlichung soll Klarheit und Transparenz schaffen.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen jedoch nachfolgende Präzisierungen:

- Zusätzlich sollte Art. 21 Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint uns auch prüfenswert.
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertragen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich teilen wir die Stellungnahme des UVEK anlässlich der parlamentarischen

Beratung vom 13. November 2013 (Motion Nr. 13.3818). Das Anliegen könnte mit vertretbarem Aufwand umgesetzt werden, sofern die CoC-Daten elektronisch zur Verfügung stünden. Allfällige Zulassungs-Prozesserneuerungen würden wir z.Z. jedoch höchstens und ausschliesslich bei den Personenwagen und Motorrädern sehen. In den letzten Jahren haben wir einen grossen Aufwand betrieben, um die Prozesse zu automatisieren und dadurch effizient und kostengünstig anzubieten. Wir sind heute darauf angewiesen, dass möglichst alle Daten elektronisch abrufbar sind. Würde nun wie im Motionstext bzw. im Verordnungsentwurf eine administrative Zulassung ermöglicht, müssten unsere Mitarbeitenden die Daten aus einem vorgelegten CoC manuell übernehmen. Dies würde einen unverhältnismässigen neuen administrativen Aufwand bedeuten.

Unabhängig von der Ordnungsänderung werden wir auch in Zukunft eine Vorlaufzeit brauchen, um die Daten aufzunehmen und entsprechend zu hinterlegen. Nur so ist eine effiziente – auf das Massengeschäft abgestimmte – Fahrzeugausweiserstellung weiterhin möglich.

Wenn weiterhin am schweizerischen Fahrzeugausweis festgehalten werden soll, müssen die nötigen Angaben aus dem CoC weiterhin durch eine Fachperson auf das normierte Formular übertragen werden, damit die Ausweiserstellung noch rationell ablaufen kann. Gerade um die Kunden zu schützen, ist es wichtig, dass die Vorschriftskonformität überprüft wird und die im Fahrzeugausweis eingetragenen Daten zum Fahrzeug stimmen. Ist dies nicht der Fall, wird der Kunde später (z.B. bei einem Halterwechsel, bei einer periodischen Fahrzeugprüfung oder wenn das Fahrzeug in einen Unfall verwickelt ist) belegen müssen, dass am Fahrzeug nichts geändert wurde, was unter Umständen sehr schwierig (wenn überhaupt) und aufwändig sein kann.

Dies erzeugt einen grösseren Aufwand, als wenn das Fahrzeug vor der erstmaligen Immatriculation einer Überprüfung unterzogen wird. Mit dem Vorlegen von Unterlagen, Fotos etc. kann die Vorschriftskonformität nicht ausreichend überprüft werden. Zumindest nicht so, wie es in der Akkreditierungsnorm gefordert wird. Ohne die Vorschriftskonformität am Fahrzeug selber zu überprüfen, kann z.B. nicht einwandfrei belegt werden, dass gemäss ISO/IEC 17020:2012 die Ziffern 7.3.1b, 7.3.1c und 7.3. 2 (wirksame Erfüllung nachweisen, ordentliche Durchführung und Auswertung nachweisen, Rückverfolgbarkeit) im geforderten Mass erfüllt sind.

Wir sind der Meinung, dass eine kurze Fahrzeugprüfung bei einer Prüfstelle nach wie vor vertretbar und verhältnismässig ist und ein späterer Aufwand für die Kunden, aber auch für die Prüfstellen, vermieden werden kann. Die Erstellung des ersten Fahrzeugausweises ist zentral (wie beim Menschen die Geburtsurkunde). Die vorgeschlagenen Änderungen tragen mit Sicherheit nicht zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes bei. Zudem leidet die Qualität der zu bearbeitenden Daten. In Art. 11 SVG wird verlangt, dass der Fahrzeugausweis nur erteilt werden darf, wenn das Fahrzeug den Vorschriften entspricht. Mit der Einführung der Motion wären wir nicht mehr in der Lage, dieser Vorschrift in genügendem Umfang nachzukommen.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Zu VTS Art. 29 Abs. 2 VTS ist zu bemerken, dass die Zulassung von Motorfahrzeugen mit VTS Art. 90 - 96 gut geregelt ist.

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Art. 34b Abs. 2 E-VTS muss so ergänzt werden, dass Zulassungsprüfungen und Nachprüfungen von anderen Kantonen nur anerkannt werden können, wenn alle nötigen Daten korrekt und vollständig ausgewiesen sind. Bei der Nachkontrolle sind kumulativ noch zwei weitere Bedingung als Kriterien vorzuschreiben:

- Beim Zulassungskanton darf kein Polizeirapport hängig sein,
- Beim Zulassungskanton darf die Prüfung nicht in Bearbeitung sein.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Art. 30 Abs. 1b E-VTS wäre für fertig gebaute Fahrzeuge wie Personenwagen und Motorräder erst umsetzbar, wenn durch den Bund sichergestellt ist, dass die nötigen Daten für die Fahrzeugausweiserstellung elektronisch abrufbar sind (analog Typendaten in der Schweiz). Im Übrigen verweisen wir auf die Antwort zur Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren lehnen wir ab. Sie ist nicht handhabbar. Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbindungseinrichtungen, Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten sind sehr komplex.

Zudem gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige, genau identische Fahrzeuge. Beispielsweise ist fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) auf Kundenwunsch hin ausgestattet (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion). Deshalb wird selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, nur selten davon Gebrauch gemacht. Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und sollten deshalb beibehalten werden.

Mit der Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme sind wir hingegen einverstanden. Der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduziert werden (☐ keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich aber eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Prüfung von technischen Änderungen gemäss geltendem Art. 34 VTS stellt gegenüber periodischen Prüfungen (Art. 33 VTS) massiv erhöhte Anforderungen an die Experten. So müssen geänderte Fahrzeuge oftmals einer umfassenden technischen Prüfung unterzogen werden. Um diese Kompetenz zu gewährleisten, sind diese Aufgaben weiterhin den Zulassungsbehörden zu überlassen. Im Weiteren ist nicht gewährleistet, dass erforderliche Prüfmittel (z.B. geeichtes Lärmessgerät) auch wirklich vorhanden sind.

Würde an einer Delegationsmöglichkeit der technischen Änderungen dennoch festgehalten, ist zu präzisieren, dass diese Prüfungen ausschliesslich durch Verkehrsexperten, welche die Anforderungen von Art. 65 - 68a VZV erfüllen, durchgeführt werden dürfen. Zudem müssten Nachprüfungen auf Grund von Polizeirapporten ausgenommen werden, da nur der Standortkanton im Besitz des Polizeirapportes mit den notwendigen Informationen ist.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Regelung soll auch Eingang finden in Art. 51 Abs. 1 VTS, wonach nicht die Motordrehzahl, sondern die Leistung massgebend ist.

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Text sollte so ergänzt werden, dass die Ersatzschalldämpfer ebenso wirksam sein

sollen, und nicht manuell oder elektronisch verändert werden dürfen.

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es ist unklar, was mit "farblos durchsichtig" genau gemeint ist. Es wäre aus unserer Sicht besser, eine messbare Lichtdurchlässigkeit festzulegen. Wir schlagen deshalb vor, den Passus "farblos durchsichtig" zu streichen.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einfachheitshalber sollte allerdings das vorgesehene Mass der Hecktüre generell auf 1,20 m festgelegt werden

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Fachgerechte Reparaturen der Front-Scheiben sind möglich.

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Sturzfolgen können nur verringert werden, wenn damit nicht nur eine Ausrüstpflicht, sondern auch eine Tragpflicht verbunden wird. Landwirtschaftliche Traktoren sind davon nicht betroffen, da sie maximal 40 km/h schnell sein dürfen.

Konsequenterweise sollte auch das SVG und die VRV angepasst werden, damit die Kontrollorgane (Polizei) auch nach Inkraftsetzung der neuen Verordnung wissen, bei welchen Fahrzeugen eine Tragpflicht der Sicherheitsgurte und wo eine Helmtragpflicht besteht.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

Schon die Abgrenzung der landwirtschaftlichen von den gewerblichen Traktoren ist in der Praxis schwer umsetzbar. Die Aufhebung der Nutzlastbeschränkung würde die Verlagerung auf gewerbliche Traktoren weiter fördern. Gewerbliche Traktoren haben mit ihren kurzen Radständen und wegen der Bereifung Nachteile bei der Verkehrssicherheit.

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es spielt bei der Verkehrssicherheit keine Rolle, ob ein Gerät nur temporär oder dauernd die Maximalmasse überschreitet. Einhergehend mit einer Erweiterung müssten die flankierenden baulichen Massnahmen verbindlich definiert werden (Spiegel / Kameras / andere Massnahmen). Das sollte nicht nur in die Erläuterungen, sondern auch in die Verordnung Aufnahme finden.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Anpassungen, insbesondere bei den schnellen E-Bikes bis 45 km/h, sind nötig. Der Markt boomt; die Zulassungen steigen stark.

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Harmonisierung mit den in den EU Ländern produzierten Fahrzeugen und die Anpassung an die erhöhten Transportgewichte allgemein ist richtig. Die Aufgabe von sicherheitsrelevanten Vorschriften wie Art. 202 Abs. 2, nämlich die Sicherung des Fahrzeuges vom Zugwagen in Steigung und Gefälle soll überdenkt werden. Deshalb beantragen wir, den Artikel 202 Absatz 2 VTS nicht zu streichen.

Aus Art. 201 Abs. 1 E-VTS ergibt sich, dass Anhänger ohne Lastwagen ohne Weiteres mitgeführt werden können. Wir erachten den dadurch möglichen Umkehrschluss als problematisch, wenn ohne Weiteres LKW-Anhänger an Traktoren mitgeführt werden, weil ausrangierte LKW-Anhänger oftmals in der Land- und Forstwirtschaft weiter verwendet werden.

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Seit über 20 Jahren werden in der Schweiz landwirtschaftliche Traktoren mit hydraulischen Einleiterbremsen zugelassen. I.d.R. wurden diese Bremssysteme in der Schweiz nachgerüstet. Der hydraulische Bremsdruck ist rund 150 bar. Die Bremsabstimmung zwischen dem Zugfahrzeug und Anhänger ist einigermassen gewährleistet, was ein kontrolliertes Bremsen erlaubt. Neu werden landwirtschaftliche Traktoren von Seiten des Herstellers mit einer hydraulischen Zweileiterbremse ausgestattet. Die Bremsanschlüsse sind kompatibel mit den vorgängig erwähnten schweizerischen Anschlüssen. Die Krux ist, dass der Bremsdruck beim neuen Bremssystem tiefer ist (ca. 120 bar).

Deshalb stimmt die Bremsabstimmung zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger

nicht mehr, wenn ein neuer Traktor mit einem alten landwirtschaftlichen Anhänger gekoppelt wird. Dies ist umso heikler, weil solche Fahrzeugkombinationen auch auf Untergrund mit schlechtem Haftwert (Wiese, steiler Hang etc.) verkehren.

Zur Risikominimierung mit solchen Gefährten, sollten neue Zugfahrzeuge nur mit bestimmten Anhängern verkehren dürfen oder alte landwirtschaftlich Anhänger ausser Verkehr gesetzt werden. Die Einhaltung dieser Vorschriften sollte mit einer Kombinationsprüfung festgestellt werden. Alternativ könnte das zulässige Gesamtgewicht oder das Gewicht des Anhängers reduziert oder die Geschwindigkeit beschränkt werden.

Weil wir nicht glauben, dass die vorgängig erwähnten Lösungen Mehrheiten finden, schlagen wir vor, den Halter mit einem Eintrag im Fahrzeugausweis auf die entsprechende Problematik hinzuweisen.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die bis anhin vorgeschriebene starre Öse hat schon viele Stürze im Gelände begünstigt.

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Ziffer 13 im Anhang 3 soll wie folgt ergänzt werden: "Eine Fehlfunktion, Störung oder Verschmutzung des Systems soll durch den Fahrer leicht erkennbar sein." In der Land- und Forstwirtschaft sind Verschmutzungen von Kameras und Spiegeln besonders verbreitet.

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswertungsverordnung einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Bemerkungen:

Der Art. 16 Abs. 3a E-VRV ist in Ordnung. Er wurde aus Artikel 16 Abs. 3 VRV übernommen.

In Artikel 16 Abs. 3 Buchstabe b E-VRV vermissen wir im Gegensatz zu Art. 16 Abs. 1 VRV die beiden Blaulichtorganisationen Feuerwehr und Sanität.

Nicht klar für den Anwender ist die Formulierung "wenn die Fahrt von der Einsatzzentrale angeordnet wurde". Dringliche Dienstfahrten ergeben sich oftmals aus der Situation heraus. Die Einschätzung muss in diesen Fällen immer an der Front erfolgen und die Aspekte der Verhältnismässigkeit und der Rechtmässigkeit berücksichtigen. Die Verantwortung für die Handlungen im Rahmen der dringlichen Dienstfahrten liegen letztlich immer bei der fahrführenden Person nicht bei einer Einsatzzentrale.

Wir begrüssen nach wie vor, dass die Handhabung restriktiv sein soll. Die Verantwortlichkeiten müssen aber ebenso klar und transparent sein und können nicht delegiert werden. Dass der Grundsatz in der VRV geregelt wird, ist in Ordnung, wir vermissen aber eine detailliertere Anwendungshilfe, wie dies das Merkblatt zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn bisher bot.

Art. 16 Abs. 4 E-VRV ermöglicht dringliche Dienstfahrten nachts mit Blaulicht und ohne Wechselklanghorn. Das ist für Anwohner an Strassen wohl eine Erleichterung, kann für Verkehrsteilnehmer aber äusserst heikel sein. Die Wahrnehmung von herannahenden Einsatzfahrzeugen wird dadurch im Einzelfall massiv beeinträchtigt (die heutigen Fahrzeuge sind gut gedämmt, die Wahrnehmung durch Tonwiedergabegeräte aller Art zusätzlich erschwert, in urbanen Gebieten ist die Sicht durch Bebauungen und Hindernisse eingeschränkt). Gerade bei dringlichen Dienstfahrten kann dies fatale Folgen haben, weshalb ein Abweichen von den heutigen Verkehrsvorschriften nur mit grosser Zurückhaltung angezeigt ist. Wir beantragen deshalb, Art. 16 Abs. 4 E-VRV wie folgt umzuformulieren: "Bei nächtlichen dringlichen Dienstfahrten darf ausnahmsweise das Blaulicht ohne Wechselklanghorn verwendet werden,".

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Änderung begrüßen wir hinsichtlich Raupenfahrzeuge und militärische Fahrzeuge. Hingegen lehnen wir sie in Bezug auf die Jagd ab. Es gibt keine überzeugenden Gründe, welche eine solche Ausnahme rechtfertigen würden. Insbesondere bei Jagdausflügen kommen zusätzliche Risiken dazu, wie etwa das Gelände, die Nachtfahrten sowie das Gewehr und Munition. Es stehen genügend geeignete und sichere Fahrzeuge für solche Einsätze zur Verfügung.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Buchstabe a begrüßen wir aus Gründen der einfacheren Umsetzung die 25 % Regel analog Buchstabe b. Die Haftung auf den Lenk- und Antriebsachsen ist ohnehin ein nicht zu unterschätzendes Problem bei schwierigen Strassen- und Geländebedingungen.

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich sind wir einverstanden. Jedoch ergeben sich aus dem Begriff "ununterbrochen" Unklarheiten. Wir schlagen vor, den Begriff zu streichen. Andernfalls wäre zu bestimmen, wie lange ein Unterbruch der Lenkzeit sein dürfte (Stückgutverkehr / Baustellenverkehr / usw.)?

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Luzerner Polizei hatte bis heute keine Probleme mit der Funktionalität der Kontrollkarten. Die Gültigkeit sollte deshalb bei 5 Jahren belassen werden. Zurzeit sind rund 70 Kontrollkarten im Einsatz. Wenn diese alle zwei Jahre ersetzt werden müssen, ist dies mit einem hohem administrativen und unnötigen finanziellen Aufwendungen verbunden.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Angleichung von Art. 4 Abs. 1 Buchstabe a ARV 2 an die Bestimmung der ARV 1 bzw. an das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) betreffend dem Geltungsbereich für Kranken- und Verlegungstransporte kann zugestimmt werden. Das bedeutet eine Erleichterung für Spitäler und Rettungsdienste.

Der Begriff "für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstete Fahrzeuge" muss unbedingt noch konkret definiert werden. Im Unterschied zur ARV 1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert. Es stellt sich die Frage, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit genügen.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Par courriel : V-FA@astra.admin.ch
Office fédéral des routes OFROU
Weltpoststrasse 5
3015 Berne

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe : ouverture de la procédure de consultation

Monsieur le directeur,

Le Conseil d'État a pris connaissance du projet de modifications cité en marge et vous remercie de lui donner la possibilité d'exprimer son avis sur les dispositions proposées.

Nous vous prions de noter que nous nous prononçons en faveur du projet et vous renvoyons aux remarques formulées dans le questionnaire annexé.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à notre position, nous vous prions d'agréer, Monsieur le directeur, nos salutations distinguées.

Neuchâtel, le 23 avril 2018

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
L. FAYRE

La chancelière,
S. DESPLAND



Annexe mentionnée

NE



R032-2095

Consultation

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Questionnaire

Avis émis par :

Canton : ☒	Association, organisation, autre : ☐
Expéditeur : Département du développement territorial et de l'environnement, Collégiale 12, 2001 Neuchâtel	

Merci de renvoyer le formulaire rempli sous forme électronique et en format Word (.doc ou *.docx) à V-FA@astra.admin.ch.*

Questions

Mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous nous félicitons de l'adoption des limites du NRMM conformément à 2016/1628 CE.

2. Approuvez-vous le remplacement du terme « agricole » par « agricole et forestier » ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

3. Approuvez-vous l'art. 9, al. 5, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 11, 161 et 207 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

4. Approuvez-vous l'introduction de nouvelles catégories européennes de véhicules dans les art. 12 et 21 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

5. Approuvez-vous l'art. 13, al. 2, let. d, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

6. Approuvez-vous l'art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et l'annexe 7 du projet OETV et dans l'art. 67 du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

7. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. a, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

8. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. c et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 1, du projet OETV (remorques de forains) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Approuvez-vous l'introduction de l'immatriculation purement administrative pour les véhicules directement importés disposant d'un certificat de conformité ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Une condition préalable importante à l'approbation administrative est que l'importateur puisse être tenu responsable du non-respect des exigences en matière de protection de l'environnement. Dans ce contexte, il est important que le fonctionnement du système d'épuration des gaz d'échappement soit également vérifié dans le cadre de l'entretien périodique du véhicule. Selon le rapport explicatif (3.3 page 38/39), une autorisation purement administrative est considérée comme un risque, étant donné que la transmission électronique de données envisagée par l'UE n'est pas encore disponible.

La mise en œuvre de la motion Darbellay (13.3818) "Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière" du 26 septembre 2013 présente aussi des inconvénients majeurs pour les détenteurs/détentrices de véhicules, la branche automobile, les autorités d'immatriculation et l'exactitude des données des véhicules. C'est pourquoi elle doit être rejetée. Dans sa prise de position du 13 novembre 2013, le Conseil fédéral avait déjà rendu attentif à ces inconvénients et proposé le rejet de la motion dans l'intérêt de la sécurité routière, de la sauvegarde de l'environnement et de la protection des consommateurs.

Cette requête pourrait à nouveau être examinée, pour autant que les données des CoC et de Targa soient disponibles sous forme électronique dans une application. Pour

l'instant, un éventuel changement du processus d'admission selon la motion pourrait être envisagé seulement pour les voitures de tourisme et les motocycles.

Les réceptions par type ainsi que les fiches de données pour les importations parallèles doivent toujours être utilisées par le monde du travail afin de garantir la qualité des données (réception par type / fiche de données). Les services des automobiles ne sont pas les seuls à dépendre de ces données. La branche automobile, les assureurs, eurotax, etc. travaillent aussi avec ces numéros de réception. Si la branche automobile devait renoncer à la pratique actuelle pour passer à une immatriculation directe avec CoC auprès des services des automobiles, il faudra faire attention aux points suivants:

- les données des CoC ne peuvent pas être reprises telles quelles (code carburant, etc.), ce qui peut conduire à des divergences lors du calcul de l'impôt dans certains cantons.
- en cas d'acceptation, les données techniques devront être disponibles sous forme électronique ou alors le formulaire 13.20 devra être remis par le client complètement rempli sur la base des documents du véhicule. L'art 74. al. 1 let. a chiffre 1 ainsi que l'art. 75 al. 2 OAC doivent être modifiés afin que la saisie des données sur le 13.20 ne soit plus effectuée par l'expert de la circulation. Ce point pourrait accélérer, resp. simplifier le processus d'admission. Le processus du contrôle garage en serait renforcé.
- les admissions avec CoC ne se feront pas au guichet car la reprise de l'ensemble des données techniques demande des connaissances spécifiques et env. 10-20 min. par cas.
- pour la clientèle, une admission avec CoC sera plus complexe;
- une augmentation des admissions avec CoC (renoncement à la réception par type / fiche de données) entraînera une augmentation du travail administratif dans les services des automobiles, à la charge des clients (délais, émoluments plus élevés).

En complément des points ci-dessus, le Groupe de Travail des cantons Latins Technique (GTLT) est d'avis qu'une mise en œuvre de la motion Darbellay n'est acceptable qu'à condition de mettre en place un e-document d'immatriculation fédéral sur un portail accessible par les différents acteurs, tels que DGD, OFROU (taxe CO2), les autorités d'immatriculation, les importateurs, etc...

A cette occasion, il faut revoir complètement les documents d'immatriculation, tout en les harmonisant avec les directives européennes.

10. Approuvez-vous la nouvelle structure du chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation et les adaptations structurelles qui en découlent dans le chapitre sur les contrôles subséquents (2^e partie : art. 29 à 34b) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

11. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 29 du projet OETV, le nouvel art. 34b du projet OETV qui en découle (y c. les adaptations de l'art. 34, al. 5 et 5^{bis}), les modifications y afférentes dans les art. 71, al. 1^{bis} et 105, du projet OAC ainsi que l'annexe 2 actualisée du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Consentement sous réserve du maintien de l'examen technique et de l'identification par l'Office de la circulation routière.

12. Approuvez-vous l'art. 30 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 75, al. 1 et 2, du projet OAC ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Voir les remarques sous la question 9.

Changer le terme à l'art. 30 al. 2 b "s'ils n'ont pas roulé plus de 70 h." par "s'ils n'ont pas été utilisé plus de 70 h."

Maintenir à l'art. 75 al. 2 OAC la compétence à l'expert de la circulation pour remplir le rapport d'expertise.

13. Approuvez-vous l'art. 31 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

14. Approuvez-vous l'art. 31a du projet OETV?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

En ce qui concerne le paragraphe 2 : Nous suggérons que différents systèmes soient inscrits dans le document d'immatriculation du véhicule.

15. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 32 du projet OETV ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous répondons à cette question de manière différenciée:

1. Extension du contrôle garage à d'autres genres de véhicules
NON.

L'extension du contrôle garage à d'autres genres de véhicules comme par ex. les camions, les machines de travail, les tracteurs ne sera pas gérable, car très exigeante,

et, à notre avis, ne permet pas d'atteindre le but visé.

Les prescriptions concernant les protections anti-encastrément, les normes sur les gaz d'échappement, les charges remorquables, resp. les dispositifs d'attelage, le nombre de places autorisées, les informations pour l'autorisation de transports spéciaux, etc. sont particulièrement complexes.

Une formation exigeante (temps, coûts) serait nécessaire pour obtenir l'autorisation d'effectuer des contrôles garage.

A notre connaissance, il n'existe pour l'instant aucune demande importante à ce sujet.

En outre, pour certains genres de véhicules, il n'existe pratiquement pas deux exemplaires parfaitement identiques, par ex. les voitures automobiles d'habitation (légères ou lourdes) sont équipées selon les vœux du client (par ex. mobilier complémentaire individuel conduisant à une réduction du nombre de places).

Conclusion: même pour les voitures automobiles d'habitation légères pour lesquelles le contrôle garage est déjà permis, celui-ci reste très peu utilisé.

La question de savoir si certains genres de véhicules particuliers pourraient être intégrés au contrôle garage devrait, à notre avis, être traitée par un groupe de travail dédié et ceci en relation avec la révision des IRE 13.20.

Les processus actuels ont fait leurs preuves et présentent un bon niveau de qualité, y compris au niveau de la saisie des données.

2. Simplification du processus du contrôle garage OUI.

L'étendue actuelle du contrôle garage pourrait être réduite au simple remplissage correct du rapport d'expertise (plus de contrôle sur le véhicule lui-même). Nous demandons à ce sujet une formulation claire et sans ambiguïté.

16. Approuvez-vous la modification de l'art. 33, al. 1 et le nouvel art. 34a du projet OETV (possibilité de déléguer également les contrôles subséquents des véhicules modifiés) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

De façon générale, nous ne sommes pas favorables à une délégation des modifications techniques à des tiers. En outre cela créerait le risque que des véhicules modifiés soient utilisés de façon abusive avec des dispositifs pertinents pour l'environnement, comme un logiciel de moteur modifié (chip tuning).

17. Approuvez-vous l'art. 35, al. 2, let. c, du projet OETV ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Dans l'art. 35, al. 2, lettre c E-VTS, la mesure du nombre d'articles de stationnement comme méthode de contrôle de la valeur limite du nombre de particules pour les moteurs des véhicules routiers selon Euro 5b et pour les moteurs non routiers selon l'étape V selon les exigences de l'Ordonnance sur la protection de l'air (LRV) doit être spécifiée comme contraignante. Il convient de prévoir une disposition transitoire jusqu'au 1.1.2020, par exemple, dans laquelle la précédente mesure des fumées pour ces véhicules est toujours autorisée.

Raison :

En raison de la très petite taille des particules (50-70nm), le fonctionnement des systèmes de filtres à particules ne peut être vérifié qu'à l'aide d'une mesure numérique et non plus à l'aide d'une mesure de fumée. Les exigences pour les véhicules depuis Euro 5b et pour les moteurs non routiers depuis la phase V exigent une valeur limite numérique pour les moteurs diesel pour les essais de type. Comme le montrent les mesures de l'Office des déchets, de l'eau, de l'énergie et de l'air (AWEL) du canton de Zurich, le respect de cette valeur limite en cours de fonctionnement ne peut pas être contrôlé par le système de commande du moteur ou le système de diagnostic embarqué (OBD). Un contrôle périodique de cette valeur limite de nombre en fonctionnement sous la forme d'un contrôle de fonctionnement est donc indispensable. Des instruments de mesure appropriés sont disponibles.

L'ordonnance du DETEC sur l'entretien et le contrôle a posteriori des véhicules à moteur en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées doit être modifiée en conséquence (voir question 46)..

18. Approuvez-vous l'art. 42, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

19. Approuvez-vous l'art. 46, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

20. Approuvez-vous l'art. 48, al. 5, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

21. Approuvez-vous l'harmonisation avec les prescriptions européennes proposée aux art. 53, al. 3, let. h et 58, al. 6, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

22. Approuvez-vous l'art. 71a, al. 6 et l'annexe 8, ch. 25, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

23. Approuvez-vous l'art. 80, al. 4, du projet OETV et le titre modifié ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

24. Approuvez-vous l'art. 93, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

25. Approuvez-vous l'art. 105, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

26. Approuvez-vous l'art. 106, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

27. Approuvez-vous l'art. 112 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

28. Approuvez-vous l'art. 119, let. t, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

29. Approuvez-vous l'art. 123, al. 5 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

30. Approuvez-vous l'art. 127, al. 4 et 5, let. d et l'art. 129, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

31. Approuvez-vous l'art. 131, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

32. Approuvez-vous la simplification des prescriptions pour les véhicules automobiles agricoles via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

33. Dans le cadre d'une adaptation au relèvement de la charge du timon des remorques à timon rigide dans le droit européen, la charge utile des tracteurs industriels doit être relevée de 3 à 4 tonnes à l'art. 134, al. 1, du projet OETV. Acceptez-vous que la charge utile des tracteurs industriels reste limitée ou estimez-vous que cette limitation devrait être supprimée ?

☐

OUI, limitation à 4 t.

☒

NON, plus de limitation
de de la charge utile.

Remarques :

Pour éviter que les entreprises mixtes "Agricole et autres" perdent de la charge utile lorsqu'ils veulent se mettre en conformité en immatriculant en plaques blanches.

34. Approuvez-vous l'art. 161, al. 1, du projet OETV (suppression de la règle des 6 km/h) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

A moins que les véhicules répondent aux exigences identiques aux tout-terrains du type G selon 2007/46/CE.

35. Approuvez-vous l'art. 163 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

36. Approuvez-vous l'art. 164, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

37. Approuvez-vous l'art. 166 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

38. Approuvez-vous l'art. 168, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

39. Approuvez-vous l'art. 178, al. 5 et l'art. 179, al. 6, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

40. Approuvez-vous l'art. 183, al. 2, let. a^{bis}, du projet OETV et la modification qui en découle dans l'art. 67, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

41. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques de travail dans les art. 189, 201, 202, 203 et 205 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

42. Approuvez-vous l'art. 195 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

A l'art. 195 al. 1^{er} remplacer pivot central par pivot d'attelage pour utiliser le même terme que dans les autres articles de l'OETV (art. 6 al. 2, art. 182, etc.).

L'article et son commentaire sont peu compréhensibles.

43. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques agricoles dans les art. 207 et 208 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

44. Approuvez-vous l'art. 209, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

45. Approuvez-vous l'annexe 3 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

46. Approuvez-vous l'annexe 5 du projet OETV et la modification qui en découle du projet d'ordonnance du DETEC sur l'entretien du système antipollution ?

☒ OUI

☒ NON

Remarques :

Dans le chapitre 1.5.27 du Règlement no 741.437, la mesure des émissions de fumées pour les types de véhicules mentionnés à la question 17 doit être remplacée par la mesure des émissions de particules. De même, la mesure du nombre de ces types de véhicules est réglementée à l'appendice 5 de l'article 121, appendice 5 E-VTS.

47. Approuvez-vous l'annexe 6 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

48. Approuvez-vous l'annexe 7 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

49. Approuvez-vous l'art. 3*b*, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

50. Approuvez-vous l'art. 16, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

51. Approuvez-vous l'art. 61, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

52. Approuvez-vous l'art. 67, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

53. Approuvez-vous l'art. 77, al. 3, du projet OCR ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 20, al. 3, let. g et 72, al. 1, let. c, ch. 5, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Introduction du tachygraphe intelligent

54. Approuvez-vous sur le principe l'introduction du tachygraphe intelligent au même rythme que dans l'Union européenne ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

55. Approuvez-vous les art. 99 et 99a du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

56. Approuvez-vous l'art. 100, al. 1 à 2 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 3 et 4, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'annexe 1, ch. 2.3, du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Toutefois, les véhicules soumis à l'OTR2 devraient également passer uniquement au tachygraphe numérique, facilitant grandement le travail de la police et limitant encore plus la tricherie

57. Approuvez-vous l'art. 101 du projet OETV et l'abrogation concomitante des instructions du DETEC du 2 août 2006 ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 120, al. 2, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

58. Approuvez-vous l'art. 13, let. b, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

59. Approuvez-vous l'art. 13d, al. 3, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Cela n'a aucun sens

60. Approuvez-vous l'art. 13e, al. 3, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Cela n'a aucun sens ou alors, les frais de remplacement des cartes de contrôle pour les organes compétents doivent être pris en charge par l'OFROU.

61. Approuvez-vous l'art. 14, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

62. Approuvez-vous l'art. 14b, al. 5^{bis} du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

63. Approuvez-vous l'art. 17, al. 3^{bis}, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

64. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2, let. c, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il faut mettre un délai, car selon nous, en temps voulu n'est pas assez précis

65. Approuvez-vous l'art. 25 du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Pour ce qui est des deux premiers alinéas, entièrement pour qu'ils soient abrogés, par contre pour le troisième alinéa, nous sommes contre, en relation avec les 59 et 60 dudit document.

66. Approuvez-vous l'art. 4, al. 1, let. a, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

67. Approuvez-vous l'art. 22, al. 5, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

68. Approuvez-vous les art. 3 et 6a du projet ORCT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

69. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2 et 3, du projet OCCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Alinéa 3, pour autant que les outils informatiques de contrôle le fassent automatiquement.



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Nidwalden Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen noch eine weitere Änderung:

Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV:

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Verordnungsrevisionen vorgenommen und in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Mit dieser toleranten und offenen Formulierung besteht zukünftig das Risiko, dass Gemeinden alle ihre Fahrzeuge auf die Feuerwehr einlösen (z.B. Personentransporter, Pick-Up). Dadurch profitiert der ganze Fahrzeugpark der Gemeinde von den Erleichterungen (Prüfintervall, Fahrtenschreiber, ARV, Sonntags- und Nachtfahrverbot, Unterfahrschutz, Steuerbefreiung etc.) der Arbeitsfahrzeuge.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen nachfolgende Präzisierungen:

- Zusätzlich sollte Art. 21. Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint uns auch prüfenswert zu sein.
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

- Schaustelleranhänger haben grundsätzlich überdurchschnittlich lange Standzeiten.
- Erfahrungsgemäss werden solche Anhänger auch nicht regelmässig gewartet/unterhalten.
- Das Durchschnittsalter dieser Fahrzeug ist wesentlich höher, als bei gleichartigen Fahrzeugen (Baustellenanhänger etc.)

Fazit: Aus den oben erwähnten Überlegungen und aus Gründen der Verkehrssicherheit beantragen wir an der bestehenden Regelung festzuhalten.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Der Antrag könnte erneut geprüft werden, sofern die CoC-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen. Allfällige Zulassungs-Prozesserneuerungen gemäss der Motion sehen wir jedoch z.Z. nur bei den Personenwagen und Motorrädern.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sind auf diese Daten angewiesen, sondern auch verbunden mit der Typengenehmigungsnummer das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax etc. Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, so ist Folgendes zu beachten:

- Angaben aus dem CoC können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoffcode etc.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.
- Wenn Antwort ja, müssen die technischen Daten elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss ausgefüllt zusammen mit den Fahrzeugpapiere vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingerichtet werden. Art 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75 Abs. 2 VZV wären anzupassen, so dass nicht mehr der Verkehrsexperte die Datenübernahme ins 13.20 vornehmen muss. Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen resp. vereinfachen. Der Selbstabnahmeprozess würde damit gestärkt.
- CoC Zulassungen werden kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und ca. 10-20 Min. pro Fall in Anspruch nehmen wird.
- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwändiger ;
- Mit vermehrter CoC Zulassung (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt der Aufwand in den Strassenverkehrsämtern, dies geht zu Lasten der Kundschaft (Zeit, höhere Gebühren).

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

vgl. Bemerkung zu Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir Beantworten den Artikel resp. die Frage in zweierlei Hinsicht:

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten
NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht handelbar -weil sehr anspruchsvoll- und u.E. nicht zielführend.

Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbindungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von

Schwertransporten etc. sind sehr komplex.
Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten.
Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür auch kein echtes Mengengerüst.
Zudem: Gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige genau identische Fahrzeuge z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion) hin ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste u.E. in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau inkl. der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme
JA.

Der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduzieren werden (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung z.B. bis 1.1.2020 festzusetzen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Begründung:

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrößen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.
Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen (siehe Frage 46)

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☐

JA, Einschränkung auf 4 t.

☒

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Folgeänderung aufgrund Anpassungsantrag Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS (Frage 17): In Kap. 1.5.27 VO Nr. 741.437 ist für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13*d* Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13*e* Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14*b* Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



CH-6061 Sarnen, Postfach 1561, SJD

Per E-Mail an:

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

V-FA@astra.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.3118
Unser Zeichen: fu

Sarnen, 24. April 2018

**Vernehmlassung zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrschreibers
Stellungnahme**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

liebe Doris

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zu den Änderungen der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrschreibers.

Mit den geplanten Verordnungsanpassungen soll insbesondere das schweizerische Recht den Vorschriften der Europäischen Union angepasst werden und der Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz dienen. Weitere Änderungen betreffen dringliche Fahrten von Blaulichtfahrzeugen bei Nacht.

Gerne stellen wir Ihnen den erhaltenen Fragebogen im Anhang zu und danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Christoph Amstad
Regierungsrat

Beilage:

- Fragebogen

Kopie an:

- Kantonale Mitglieder der Bundesversammlung
- Kantonspolizei
- Verkehrssicherheitszentrum OW / NW
- Staatskanzlei mit den Akten (OWSTK.3118)



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Obwalden Sicherheits- und Justizdepartement Polizeigebäude Foribach 6060 Sarnen	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es wird eine weitere Änderung beantragt:
Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Ordnungsrevisionen vorgenommen und in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich kann dem Vorschlag zugestimmt werden, wonach Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes neu, unabhängig von ihrer Ausrüstung, den Arbeitsmotorwagen gleichgestellt werden sollen. Allerdings sollten die Regelung auf analoge Motorwagen der Polizei und der Sanität ausgeweitet werden (so Grossraumambulanzen, Mobile Einsatzzentralen der Polizei, Wasserwerfer).

Um Missbräuchen vorzubeugen, sollte gleichwohl der Verwendungszweck eingeschränkt werden auf Fahrzeuge, welche hauptsächlich zur Aufgabenerfüllung von Feuerwehr und Polizei etc. dienen. Ansonsten besteht das Risiko, dass ganze Fahrzeugpärke anderer Dienste auf die Feuerwehr eingelöst werden (z.B. Personentransporter oder Pick-Up).

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen nachfolgende Präzisierungen:

- Art. 21. Abs. 5 E-VTS sollte mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden (Hinweis in Art. 67 E-VRV).
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Bst. a) Aus Sicht der Verkehrssicherheit werden mit der Übernahme dieser Bestimmung Tür und Tor geöffnet für 3m breite Arbeitsanhänger, welche auch Transportgut aufnehmen können. Die Definition des Ladegutes ist kaum begrenz- und kontrollierbar.

Bst. c) Der Prüfungsintervall für Schaustelleranhänger sollte nicht verlängert werden. Diese Fahrzeuge haben erfahrungsgemäss lange Standzeiten und sind teilweise in einem schlechten technischen Zustand. Die Betriebssicherheit gemäss Art. 29 SVG i.V.m. Art. 57 VRV muss jederzeit gewährleistet werden.

Aus den oben erwähnten Überlegungen und aus Gründen der Verkehrssicherheit beantragen wir an der bestehenden Regelung festzuhalten.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sind auf diese Daten angewiesen, sondern auch verbunden mit der Typengenehmigungsnummer das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax etc.

Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, so ist Folgendes zu beachten:

- CoC-Daten und Targadaten sollen in einem System elektronisch zur Verfügung stehen.
- Allfällige Zulassungsprozesserneuerungen gemäss der Motion sind auf Personenwagen und Motorräder einzuschränken.
- Angaben aus dem CoC können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoffcode etc.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.
- Die technischen Daten müssen elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss zusammen mit den Fahrzeugpapiere vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingereicht werden. Art 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75 Abs. 2 VZV wären anzupassen, so dass nicht mehr der Verkehrsexperte die Datenübernahme ins 13.20 vornehmen muss. Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen resp. vereinfachen. Der Selbstabnahmeprozess würde damit gestärkt.
- CoC Zulassungen werden kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und ca. 10-20 Min. pro Fall in Anspruch nehmen wird.
- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwändiger.
- Mit vermehrter CoC Zulassung (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt der Aufwand in den Strassenverkehrsämtern, dies geht zu Lasten der Kundschaft (Zeit, höhere Gebühren).

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Vergleiche Bemerkung Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir Beantworten den Artikel resp. die Frage in zweierlei Hinsicht:

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten
NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht händelbar (sehr anspruchsvoll) und u.E. nicht ziel-führend.

Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbin-dungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten usw. sind sehr komplex.

Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür auch kein echtes Mengengerüst.

Zudem: Gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige genau identische Fahrzeuge z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion) hin ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben wer-den könnten, müsste u.E. in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Über-arbeitung der WPB 13.20 geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Quali-tätsniveau inkl. der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme
JA.

Der heute praktiziert Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduzieren werden (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstan-den (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Jedoch muss sichergestellt werden, dass Nachprüfungen, die durch die Polizei angeordnet werden, durch ein Strassenverkehrsamt abgewickelt werden (Datenschutz).

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222^p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus der Übernahme dieser EU Bestimmung resultiert, dass Quads und Buggys mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h als sogenannte "Klasse L"-Fahrzeuge unter der Kategorie der Traktoren zugelassen werden können und die Fahrzeuglenkenden in der Folge mithin keiner Helmtragepflicht mehr unterstehen werden. Zutreffend wird im Bericht dargelegt, dass hierfür in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesstufe fehlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn eine Helmtragepflicht eingeführt wird.

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist darauf hinzuweisen, dass gewisse Fahrzeugkombinationen (Traktor neu-Anhänger alt) ein Sicherheitsrisiko darstellen (Zugabstimmung mit Einleiterbremse). Es ist notwendig die EU Regelung 1:1 zu übernehmen. Es ist angezeigt, auch hier die EU Regelung inkl. der Übergangsfrist zu übernehmen. Eine 1-Leiter Bremsanlage stellt ein grosses Unfallpotential dar und es kam in der CH schon immer wieder zu schweren Unfällen. Mit der vorgeschlagenen Regelung ist zu befürchten, dass dieses Problem in der Schweiz noch über Jahre weiterbesteht.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In der Praxis werden die vorgeschriebenen Spiegel schon heute kaum benutzt und angebracht. Eine erneute Verlängerung nach vorne ist ein aktiver Eingriff in die Verkehrssicherheit, welche nicht unterstützt werden kann.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Vgl. Ziffer 35

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie entspricht vollständig der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Jedoch sind wir nicht damit einverstanden, dass das ASTRA dieses Merkblatt ersatzlos aufheben will.

Das Merkblatt garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen (sog. BORS) in der Schweiz an den gleichen Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblattes in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblattes müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtigen Grundsätze des Merkblattes auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes, eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn für die Praxis sehr wichtig ist und nicht aufgehoben werden sollte. Immer wieder werden Gesuche

eingereicht, bei denen der Einbau von CIS-GIS für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zu viele Fahrzeuge unnötig mit CIS/GIS ausgerüstet und verwendet werden.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Bestimmungen für den Personentransport speziell für den Bereich der Jagd gelockert werden sollten. Der Personentransport bei Drück- und Treibjagden auf Ladeflächen von Sachentransportfahrzeugen auf unwegbaren Waldwegen (z.B. auf Strohballen oder auf Festbänken von Landwirtschaftsanhängern) ist u.E. zu risikoreich und kann zu schweren Unfällen führen. Analog der Papiersammlung mit Jugendlichen und Kindern sollte es auch im Jagdbereich zumutbar sein, reguläre Personentransportfahrzeuge einzusetzen.

Ausserdem wirft die vorgeschlagene Formulierung Vollzugsfragen auf, indem unklar ist, was mit den "entsprechende Auflagen" gemeint ist und wie diese zu konkretisieren wären. Die vorgeschlagene Regelung ist u.E. aus haftpflichtrechtlicher und strafrechtlicher Sicht problematisch, da die Behörde einen gefährlichen Zustand bewilligen soll, der nur damit behoben werden kann, dass für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich einverstanden. Jedoch sollte das Wort "ununterbrochen" gestrichen werden, da es zu Unklarheiten in der Auslegung führen kann.

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:
Siehe Frage 60.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:
Die Gültigkeitsdauer sollte bei 5 Jahren belassen werden. Bei den Polizeikörpern sind zur Zeit mehrere hundert Kontrollkarten im Umlauf. Müssen diese alle zwei Jahre ersetzt werden, ist dies mit hohem administrativen und finanziellen Aufwand verbunden.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Angleichung von Art. 4 Abs. 1 lit. a ARV 2 an die Bestimmung der ARV 1 bzw. an das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) betreffend dem Geltungsbereich für Kranken- und Verlegungstransporte kann zugestimmt werden. Das bedeutet eine Erleichterung für Spitäler und Rettungsdienste.

Jedoch sollte der Rechtsbegriff "für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet Fahrzeuge" noch konkretisiert werden. Im Unterschied zur ARV 1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert. So fragt es sich, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit genügt.

Die Ausnahme von der ARV-Pflicht ist vertretbar, da die meisten Ambulanzmitarbeiter über das öffentlichen Personalrecht genügend geschützt sind.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wenn schon die ARV2 angepasst und nicht gänzlich darauf verzichtet wird (was zu begrüssen wäre), erlauben wir erneut generelle Anpassungen zur Verminderung von Widersprüchen zu machen. Vorallem die Stellung (Rechte und Pflichten) des selbstständigen Fahrzeugführers gegenüber dem unselbstständigen Fahrzeugführers beim Bedienen des Fahrtenschreibers und die Unterscheidung von Privatfahrten zu gewerblichen Fahrten sind seit Jahren für sämtlichen Vollzugsstellen unbefriedigend.

Taxis müssen seit 1998 mit EU-Fahrtschreiben ausgerüstet sein. Deshalb gibt es praktisch keine altrechtlichen ausgerüstete Taxis mehr. Demnach kommt von Art. 15 ARV2 nur noch der Abs. 2 für die Deklaration von Privatfahrten zur Anwendung. Die FS-Bedienung wird somit über Art. 16a ARV2 in Verbindung mit den Artikeln der ARV1 geregelt. Dort steht wohl in Art. 14 Abs. 1 ARV1 dass der FS bedient werden muss. Das Problem liegt aber in den Begriffsbestimmungen. Wenn der Taxiführer selbständig ist (keine GmbH oder AG) besagt Art. 2 Abs. 2 Bst. g ARV2, dass bei diesem nur die Lenkzeit als berufliche Tätigkeit gilt. Also wenn nicht gelenkt wird, sind alle Standzeiten beim selbständigen Taxiführer nichts bzw. ab 20 Minuten Dauer Lenkpause. Hingegen gilt beim selbständigen Lastwagenführer gemäss Art. 2 Abs. 2 Bst. h ARV1 nicht nur die reine Lenkzeit als berufliche Tätigkeit sondern auch die mit dem Transport zusammenhängenden Arbeiten. Deshalb muss der LW-Fahrer zwingend bedienen. In Art. 16a ARV2 ist aber kein Bezug auf die Begriffsbestimmung nach Art. 2 Abs. 2 Bst. g ARV2.

FAZIT, es besteht ein Widerspruch, denn der selbständige Taxiführer hat nur die Lenkzeit die gilt, weshalb die Vollzugsstellen bei diesen Führern das Nichtbedienen des EU-FS tolerieren (müssen).

Demnach sollte der Art. 2 Abs. 2 Bst. g ARV2 dahingehend ergänzt werden, dass auch die mit dem Transport zusammenhängende Tätigkeiten (analog ARV1) als Arbeitszeit gelten.

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkten Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrerkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton St.Gallen	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Bezüglich der abweichenden Definition von "technisch zulässige Gesamtmasse" für Anhänger der Klasse "R" und "S", wäre eine zusätzliche Bemerkung in Art. 7 Abs. 3, sinnvoll
z.B.
Für Anhänger der Klasse "R" und "S" gilt Delegierten Vo 2015/208/EU Anhang XXII Ziffer 2.3.2.

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Mit dieser vom ASTRA vorgeschlagenen toleranten und offenen Formulierung besteht zukünftig das Risiko, dass Gemeinden alle ihre Fahrzeuge auf die Feuerwehr einlösen (z.B. Personentransporter, Pick-Up).

Begründung: Dadurch profitiert der ganze Fahrzeugpark der Gemeinde von den Erleichterungen (Prüfintervall, Fahrtenschreiber, ARV, Sonntags- und Nachtfahrverbot, Unterfahrschutz, Steuerbefreiung etc.) der Arbeitsfahrzeuge.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen jedoch nachfolgende Präzisierungen:

- Zusätzlich sollte Art. 21. Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint uns auch prüfenswert zu sein.
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Begründung:

- Schaustelleranhänger haben grundsätzlich überdurchschnittlich lange Standzeiten
- Erfahrungsgemäss werden solche Anhänger auch nicht regelmässig gewartet / unterhalten
- Das Durchschnittsalter dieser Fahrzeuge ist wesentlich höher als bei gleichartigen Fahrzeugen
- Schausteller sind Profitorganisationen

Fazit: Aus den erwähnten Überlegungen und aus Gründen der Verkehrssicherheit beantragen wir an der bestehenden Regelung festzuhalten

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die CoC-Daten müssten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen.
Die vereinfachte Zulassung (gem. Motion) müsste sich auf Personenwagen und Motorräder beschränken.

Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, so ist Folgendes zu beachten:

- Die CoC-Daten harmonisieren nicht mit der Verordnung der technischen Ausrüstung von Fahrzeugen (VTS);
 - Die Angaben (CoC-Daten) können nicht eins zu eins übernommen werden (z.B. Fz-Gewicht), dies kann bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen.
 - Bei einer Einführung müssen die technischen Daten elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss ausgefüllt zusammen mit den Fahrzeugpapieren vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingereicht werden.
- Art 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75 Abs. 2 VZV wären dahingehend anzupassen, dass nicht mehr der Verkehrsexperte, sondern die Zulassung die Datenübernahme ins 13.20 vornehmen muss.
- Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen resp. vereinfachen.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Zusätzliche Ergänzung von Art. 34b Abs. 2, sofern bei Zulassungs- und Nachprüfungen von anderen Kantonen alle nötigen Daten vollständig und korrekt ausgewiesen sind.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:
Siehe Ziffer 9

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

1.
Die Erweiterung auf andere Fahrzeugarten wie Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht zielführend;

Für diese Fahrzeuge bestehen sehr komplexe Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Verbindungseinrichtungen, Vorgaben für Ausnahmetransporte, etc.

Obwohl leichte Motorwagen (Wohnwagen) jetzt schon durch selbstabnahmeberechtigte Betriebe geprüft werden könnten, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht. So ist z.B. die Bestimmung der Platzzahl immer wieder eine grosse Herausforderung für die selbstabnahmeberechtigten-Betriebe.

2.
Die aktuelle Selbstabnahme soll vereinfacht werden und sich lediglich auf das Ausfüllen des Form. 13.20 A beschränken, d.h. keine physische Kontrolle am Fahrzeug mehr nötig.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ja, mit entsprechender Weiterbildung (asa-Kursen) dieser Personen, analog der Verkehrsexperten.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicherheitsgründen sollte das SVG und die VRV angepasst werden, damit auch nach Inkraftsetzen der neuen Verordnung die Kontrollorgane (Polizei) wissen, bei welchen Fahrzeugen eine Tragpflicht der Sicherheitsgurten und wo ein Helmtragpflicht vorliegt.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Bei der uneingeschränkten Weiterverwendung von hydr. Einleiter-Anhängerbremsen muss sichergestellt werden, dass keine gebrauchten Anhänger nach dem 1.05.2019 auf hydr. Einleiter-Anhängerbremsen umgerüstet werden dürfen - z.B. ein alter Anhänger mit CH-Druckluftbremsen wird auf hydr. Einleiter-Bremse umgebaut.

Dies könnte bei den Übergangsbestimmungen von Art. 208 Abs. 1 und 1bis festgehalten werden;
Für Fahrzeuge, die vor dem 1.05.2019 zugelassen oder entsprechend umgebaut wurden gilt, das bisherige Recht. Ob Art. 4 Abs. 3 hier greifen würde ist unklar.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

-
41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus unserer Sicht ist es die gleiche unbrauchbare Regelung wie aus dem Merkblatt. Diese Regelung mag in Städten brauchbar sein; in der Agglo, in Dörfern und auf dem Land ist sie dies aus unserer Sicht nicht. Faktisch müsste man immer das Blaulicht und das Horn einschalten, da man schnell über die geltende Geschwindigkeitslimite kommt. Das ist heute etwas eigenartig, da es ja mit Art. 100 Ziff. 4 SVG auch die taktischen Dienstfahrten gibt, bei denen man keines der beiden Warnzeichen einschalten muss. Zudem kann der Wortlaut der Regelungen Neulinge bei den Blaulichtorganisationen täuschen. Wir bedauern, dass die Bevölkerung nicht besser geschont werden kann.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Schaffhausen, Baudepartement, Beckenstube 7, 8200 Schaffhausen Patrick Spahn, Departementssekretär, +41 52 632 73 08 patrick.spahn@ktsh.ch	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Bei Fahrzeugen, für die beim ASTRA keine Schweizer Typengenehmigung erstellt wird, können die Strassenverkehrsämter die für die Zulassung relevanten Daten nicht mehr aus dem Informatiksystem des ASTRA entnehmen, sondern müssen sie aus den beigebrachten CoC-Dokumenten selber erfassen.

Die Zustimmung zur Frage 9 erfolgt deshalb unter der Voraussetzung, dass seitens Bund eine CoC-Datenbank realisiert wird. Dies aus Gründen der Aufwandreduktion in den Kantonen und zur Verhinderung der Verwendung von gefälschten CoC-Dokumenten. Ohne eine solche Datenbank kann die vereinfachte Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge aus der EU nicht als Schaltergeschäft abgewickelt werden!

Für die Kontrollorgane kann diese Art der Zulassung zu Problemen führen. Die Problematik besteht darin, dass ein Fahrzeug zugelassen wird und dann unter Umständen Jahre vergehen, bis bei einer Nachprüfung festgestellt werden kann, ob Fahrzeug und Fahrzeugpapiere miteinander korrespondieren.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Neue Fahrzeuge mit TG und neue Fahrzeuge mit CoC sind gleichzustellen.

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Analog Bemerkungen unter Frage 9

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Analog der Zulassung von Neufahrzeugen mit CoC ist für neue Fahrzeuge mit TG bei der Selbstabnahme keine Funktionskontrolle mehr vorzuschreiben.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mittelfristig sollte es nur eine Messmethode geben.

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Formulierung "... ungehindert auf die Rückspiegel sehen kann" sollte präzisiert werden. Darf neu durch den Windabweiser durchgeschaut werden?

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Welchen Überlegungen liegen dem Unterschied von 30 cm, bei der Hecktüre, beim Transport von Pferden, zugrunde? Was bedeutet das z.B. für Pferde mit Stockmass über 1.60 m?

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Verbesserung der Sicherheit.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:
Es stellt sich die Frage, weshalb bei Schneeräumgeräten, welche ebenfalls mehr als 4 Meter vor die Mitte der Lenkeinrichtung hinausragen, auf die Kamera verzichtet werden soll?

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

Die Beschränkung der Nutzlast ist aus Sicherheits- und Betriebsgründen sinnvoll.

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Länge der Zusatzgeräte nach vorne muss ohne Begleitfahrzeug auf 5 m beschränkt sein.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Dies ist bereits im Merkblatt des UVEK vom 06.06.2005 konkretisiert. Wird der Artikel neu in die VRV aufgenommen, erübrigt sich die Aufführung im Merkblatt.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Dies ist bereits im Merkblatt des UVEK vom 06.06.2005 konkretisiert. Wird der Artikel neu in die VRV aufgenommen, erübrigt sich die Aufführung im Merkblatt.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir empfehlen ein einheitlich minimales Adhäsionsgewicht von 25% des Betriebsgewichts.

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Auf Grund der bis anhin vorliegenden Informationen kann über den Verwendungszweck des intelligenten Fahrtschreibers keine abschliessende Beurteilung vorgenommen werden. Zu viele Punkte sind nicht genau definiert, bzw. für die Kontrollorgane stehen zu viele Fragen offen. Ebenso ist der finanzielle Aspekt (wer kommt für die Kosten der Gerätschaften etc. auf) nicht erwähnt.

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Gültigkeit (5 Jahre) der Kartendauer sollte beibehalten werden.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Gültigkeitsdauer (5 Jahre) der Kontrollkarten muss beibehalten werden. Es entstehen unnötige Kosten.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Regierungsrat

*Rathaus / Barfüssergasse 24
4509 Solothurn
www.so.ch*

Bundesamt für Strassen
ASTRA
3003 Bern

24. April 2018

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

Sehr geehrter Herr Direktor
Sehr geehrte Damen und Herren

Für die Möglichkeit zum vorliegenden Geschäft Stellung nehmen zu können, danken wir Ihnen.

Wir begrüssen grundsätzlich die verschiedenen Änderungen des technischen Strassenverkehrsrechts und die vorgesehene Vereinfachung der Zulassung von direktimportierten Fahrzeugen.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass die Zulassungsvorschriften für Motorfahrzeuge in der Schweiz von jenen in der EU nach wie vor abweichen und das vorliegende Vernehmlassungspaket eine Harmonisierung der technischen Normen nicht vorsieht. Die nur noch administrative Zulassung beziehungsweise Selbstdeklaration bietet mangels technischen Wissens der einzelnen Fahrzeughalter keine Gewähr, dass die geltenden schweizerischen Vorschriften eingehalten werden.

Um dies zu verhindern, schlagen wir vor, nicht nur die Zulassung direkt importierter Fahrzeuge zu vereinfachen, sondern auch die in der Schweiz geltenden technischen Vorschriften mit jenen der EU in Übereinstimmung zu bringen.

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

sig. Roland Heim
Landammann

sig. Andreas Eng
Staatsschreiber

Beilage: Vernehmlassungsformular (Fragebogen)



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Solothurn	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Es handelt sich bei den Schaustellern um eine Minderheit (schweizweit 359 Anhänger), für die aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Ausnahmeregelung gemacht werden soll.

- Schaustelleranhänger haben überdurchschnittlich lange Standzeiten
- Das Durchschnittsalter bei diesen Fahrzeugen ist höher im Vergleich zu gleichartigen Fahrzeugen
- Schaustelleranhänger dienen gewerblichen Zwecken.

Wenn eine Erweiterung der periodischen Prüfintervalle gefordert ist, ist dies über die "Besondere Verwendung" (Feld 17 im Fahrzeugausweis) zu regeln.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Regierungsrat begrüsst die vorgesehene Vereinfachung der Zulassung von direktimportierten Fahrzeugen grundsätzlich. Er unterstützt damit die Umsetzung einer Motion von Nationalrat Christoph Darbellay aus dem Jahr 2013, mit welcher gefordert wird, dass in der EU geprüfte Neuwagen ohne erneute Genehmigung durch das Bundesamt für Strassen (ASTRA) in der Schweiz zugelassen werden.

Der Regierungsrat weist jedoch darauf hin, dass die Zulassungsvorschriften für Motorfahrzeuge in der Schweiz von jenen in der EU nach wie vor abweichen und das vorlie-

gende Vernehmlassungspaket des Bundes eine Harmonisierung der technischen Normen nicht vorsieht. Die nur noch administrative Zulassung beziehungsweise Selbstdeklaration bietet mangels technischen Wissens der einzelnen Fahrzeughalter indessen keine Gewähr, dass die geltenden schweizerischen Vorschriften eingehalten werden. Der Regierungsrat empfiehlt deshalb dem Bundesrat, nicht nur die Zulassung direkt importierter Fahrzeuge zu vereinfachen, sondern auch die in der Schweiz geltenden technischen Vorschriften mit jenen der EU in Übereinstimmung zu bringen.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Umsetzung -ausschliesslich für Personenwagen und Motorräder- wäre erst umsetzbar, wenn vom Bundesamt für Strassen sichergestellt ist, dass alle notwendigen Daten elektronisch abrufbar sind.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

NEIN:

Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten.

- Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten (Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren) ist sehr anspruchsvoll
- Die jeweiligen Vorschriften und Auflagen sind sehr komplex und setzen spezifisches Fachwissen voraus
- Ausführliche Schulung der Selbstabnahmeberechtigten.

JA:

Die Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüberichtes reduziert werden (ohne Funktionskontrolle).

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Bedingung:

Die Kontrollorgane (Polizei) müssen abrufen können, bei welchen Fahrzeugarten das Tragen der Sicherheitsgurte oder bei welchen die Helmtraspflicht vorgeschrieben ist.

Aus der Übernahme dieser EU Bestimmung resultiert, dass Quads und Buggys mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h als sogenannte "Klasse L"-Fahrzeuge unter der Kategorie der Traktoren zugelassen werden können und die Fahrzeuglenkenden in der Folge mithin keiner Helmtraspflicht mehr unterstehen werden. Zutreffend wird im Bericht dargelegt, dass hierfür in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesstufe fehlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn eine Helmtraspflicht eingeführt werden könnte.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222*p* Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222*p* Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Sie entspricht vollständig der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Jedoch sind wir nicht damit einverstanden, dass das ASTRA dieses Merkblatt ersatzlos aufheben will.

Dieses garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblattes in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblattes müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtigen Grundsätze des Merkblattes auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn für die Praxis sehr

wichtig ist und nicht aufgehoben werden sollte. Immer wieder werden Gesuche eingereicht, bei denen der Einbau von CIS-GIS für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zuviele Fahrzeuge unnötig mit CIS/GIS ausgerüstet und verwendet werden.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkten Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrerkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Regierungsrat des Kantons Schwyz



6431 Schwyz, Postfach 1260

A-Post

Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Per E-Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Schwyz, 10. April 2018

Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrschreibers Vernehmlassung

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 hat das Eidgenössische Departement Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation die Kantonsregierungen zur Vernehmlassung in titelvermerkter Angelegenheit bis 25. April 2018 eingeladen.

1. Allgemeine Bemerkungen

Der Regierungsrat begrüsst grossmehrheitlich die vorgeschlagenen Änderungen. Dies umso mehr, als es sich in vielen Fällen um Anpassungen an das EU-Recht handelt. Nicht unterstützt werden hingegen die vorgeschlagenen Änderungen für die Verkehrszulassung von EU-genehmigten Neufahrzeugen sowie die Ausweitung des Zulassungsverfahrens auf weitere Fahrzeugarten.

2. Konkrete Bemerkungen

2.1 Zweckmässigkeit der Umsetzung durch die Kantone

Änderungsanträge, Bemerkungen und zusätzliche Revisionspunkte können den Ausführungen im Fragebogen entnommen werden. Folgende Punkte erscheinen dem Regierungsrat zentral:

- Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) „Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit“ vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Aus Sicht des Kantons Schwyz könnte ein Systemwechsel nur dann in Betracht gezogen werden, wenn die CoC-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen (so wie heute bei den Typengenehmigungen). Das manuelle Übertragen der Daten ins EDV-System wird entschieden abgelehnt. Selbst wenn die Datenübernahme elektronisch möglich wäre, wird eine solche Zulassung nur auf dem Postweg möglich sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und circa 10 bis 20 Minuten pro Fall in Anspruch nehmen wird. Weiter könnte diese vereinfachte administrative Zulassung dazu führen, dass immer mehr Importeure darauf verzichten, schweizerische Typengenehmigungen beim ASTRA zu beantragen. In der Folge würde die bewährte Aufgabenteilung zwischen Garagen (Selbstabnahme) und Verkehrsamt (Zulassung) hinfällig und die Aufgaben einseitig Richtung Verkehrsamt verschoben. Weil damit insbesondere auch die Identifikationskontrollen am Fahrzeug entfallen, ist dies der Datenqualität abträglich und deshalb abzulehnen. Im Übrigen macht es keinen Sinn, ohne erkennbaren Vorteil, Aufgaben vom Privatgewerbe zum Staat zu verlagern.

- Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist abzulehnen – weil sehr anspruchsvoll – und nicht zielführend. Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast, respektive Verbindungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten usw. sind sehr komplex. Der Aufwand für die Ausbildung der Selbstabnahmeberechtigten würde somit in einem suboptimalen Verhältnis zum geringen Mengengerüst (Anzahl Fahrzeuge) stehen.
- Quad-Fahrzeuge gelten im EU-Recht als Traktoren. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit wird die vorgeschlagene Fahrzeugklasse „T“ als problematisch erachtet. Wegen der fehlenden Grundlage im Strassenverkehrsgesetz (SVG) fällt mit dieser Klasseneinteilung die Helmtragspflicht für Lenker von Quad-Fahrzeugen weg. Es wird beantragt, dass die Bestimmung von Art. 106 Abs. 5 VTS erst umgesetzt wird, wenn die gesetzliche Grundlage für eine Helmtragspflicht im SVG geschaffen worden ist.
- In Art. 13e Abs. 3 ARV1 wird vorgeschlagen, die Gültigkeit der Kontrollkarten um drei Jahre zu verkürzen (neue Gültigkeit lediglich zwei Jahre, heute fünf Jahre). Dieser Vorschlag ist kaum nachvollziehbar. Im erläuternden Bericht fehlt eine sachliche Begründung. Es wird beantragt, die Gültigkeit für Kontrollkarten wie bis anhin bei fünf Jahren zu belassen.

2.2 Vernünftiger kantonaler Gestaltungsspielraum

Keine weiteren Bemerkungen.

2.3 Personelle, organisatorische und finanzielle Auswirkungen des geplanten Bundeserlasses auf Kantone und Gemeinden

Die meisten der vorgeschlagenen Änderungen haben beim polizeilichen Vollzug weder personelle noch organisatorische Auswirkungen. Den Vernehmlassungsunterlagen ist nicht zu entnehmen, wie die technische Infrastruktur für die satellitengesteuerte Abfrage des intelligenten Fahrtschreibers dereinst aussehen wird. Entsprechend kann ein allfälliger Beschaffungs- und Schulungsaufwand zum jetzigen Zeitpunkt schlecht abgeschätzt werden. Die vorgeschlagene Verkürzung der Gültigkeitsdauer für Kontrollkarten auf zwei Jahre hat für den Kanton Schwyz negative finanzielle Auswirkungen. Die Beschaffungskosten im Betrag von Fr. 2025.-- würden nicht mehr im 5-Jahresrhythmus, sondern neu alle zwei Jahre anfallen.

Sollte die vereinfachte administrative Zulassung wie geplant eingeführt werden und gleichzeitig immer mehr Importeure auf schweizerische Typengenehmigungen verzichten, würde dies beim Verkehrsamt zu einem geschätzten Stellenmehrbedarf von einem Verkehrsexperten führen. Da der verursachte Aufwand aber in Rechnung gestellt werden kann, ergeben sich netto keine Mehraufwände.

2.4 Vorgesehene Kontrollinstrumente

Keine Bemerkungen.

2.5 Zeitbedarf für die Umsetzung

Keine Bemerkungen.

2.6 Koordinierte Umsetzung von Bundesrecht

Keine Bemerkungen.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Namen des Regierungsrates:


Othmar Reichmuth, Landammann


Dr. Mathias E. Brun, Staatsschreiber



Beilage:

- Fragebogen

Kopie z.K. an:

- Schwyzer Mitglieder der Bundesversammlung.



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Kanton Schwyz, Bahnhofstr. 9, Postfach 1260, 6431 Schwyz	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es wird noch eine weitere Änderung beantragt:

Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV (Anforderungen Sehvermögen):

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Verordnungsrevisionen vorgenommen und in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit dieser vom ASTRA vorgeschlagenen toleranten und offenen Formulierung besteht

zukünftig das Risiko, dass Gemeinden alle ihre Fahrzeuge auf die Feuerwehr einlösen (z.B. Personentransporter, Pick-Up).

Begründung: Dadurch profitiert der ganze Fahrzeugpark der Gemeinde von den Erleichterungen (Prüfintervall, Fahrtenschreiber, ARV, Sonntags- und Nachtfahrverbot, Unterfahrschutz, Steuerbefreiung etc.) der Arbeitsfahrzeuge.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es werden jedoch nachfolgende Präzisierungen benragt:

- Zusätzlich sollte Art. 21 Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint auch prüfenswert zu sein.

- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: "Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln".

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Allfällige Erleichterungen betreffend die Nachprüfintervalle dieser Fahrzeuge sollten nicht über die Fahrzeugart/Kontrollschild sondern über die "Besondere Verwendung" (Feld 17 des Fahrzeugausweises) wie z.B. bei SDR/ADR-Fahrzeugen oder Veteranen-Fahrzeugen gelöst werden. Eine entsprechende Anpassung der WPB 13.20 müsste geprüft werden.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die

Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt. Der Antrag könnte erneut geprüft werden, sofern die CoC-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen. Allfällige Zulassungs-Prozesserneuerungen gemäss der Motion sehen wir jedoch zurzeit nur bei den Personenwagen und Motorrädern.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sind auf diese Daten angewiesen, sondern auch (verbunden mit der Typengenehmigungsnummer) das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax etc. Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, so ist Folgendes zu beachten:

- Angaben aus dem CoC können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoffcode etc.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.

- Wenn Antwort ja, müssen die technischen Daten elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss ausgefüllt zusammen mit den Fahrzeugpapieren vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingerichtet werden. Art. 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75 Abs. 2 VZV wären anzupassen, so dass nicht mehr der Verkehrsexperte die Datenübernahme in das Formular 13.20 eintragen muss. Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen resp. vereinfachen. Der Selbstabnahmeprozess würde damit gestärkt.

- CoC Zulassungen werden kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und circa 10-20 Min. pro Fall in Anspruch nehmen wird.

- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwendiger.

- Mit vermehrter CoC Zulassung (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt der Aufwand für die Strassenverkehrsämter, dies geht zulasten der Kundschaft (Zeit, höhere Gebühren).

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Zulassungsprüfungen und Nachprüfungen werden unter den Zulassungsbehörden anerkannt, sofern im Zulassungskanton kein Polizeirapport vorliegt oder die Nachprüfung nicht bereits begonnen wurde.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Vergleiche Bemerkung Frage 9

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Artikel ist differenziert zu beurteilen.

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten
NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist abzulehnen – weil sehr anspruchsvoll – und nicht zielführend.

Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast respektive Verbindungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten etc. sind sehr komplex.

Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür auch kein echtes Mengengerüst.

Zudem: Gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige genau identische Fahrzeuge, z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion) hin ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, für die schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau inklusive der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme JA.

Der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichts reduziert werden. Es wird diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung beantragt.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Luft- und Regenabweiser an Seitenfenstern sind zulässig, wenn der Führer oder die Führerin ungehindert auf die Rückspiegel sehen kann und deren Lichtdurchlässigkeit nachweislich mindestens 85% beträgt.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Tatsache, dass Quads im EU-Recht als Traktoren gelten und damit die Helmtragepflicht wegfällt, ist mit Blick auf die Verkehrssicherheit eine deutliche Verschlechterung der Situation gegenüber dem geltenden Recht. Die Quad-Gefährte sind aufgrund ihrer Bauart (kurze Radstände, hoher Schwerpunkt usw.) unfallanfällig. Mit einem Kategorienwechsel dieser Fahrzeuge ist so lange zurückzuweisen, bis die Grundlage im SVG unter Art. 57 geschaffen wurde.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von drei auf vier Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne erforderliche Verwendung des Wechselklanghorns auf Verordnungsstufe wird begrüsst. Da das bisherige Merkblatt des UVEK jedoch inhaltlich weiter geht, scheint uns eine ersatzlose Aufhebung des Merkblattes nicht notwendig zu sein. Das Merkblatt enthält weitere Grundsätze für die Praxis, welche in angepasster Form weiter festgehalten sein sollten.

Als nicht praktikabel erscheint der Vorbehalt, dass bei Einsatzfahrzeugen der Feuerwehren und der Rettungsdienste eine Einsatzzentrale die Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn in jedem Einzelfall anordnen muss.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Artikel ist differenziert zu beurteilen.

1. Raupenfahrzeuge

JA

2. Sonderregel für militärische Fahrzeuge

JA

3. Jagd

NEIN

Es gibt keine Gründe, insbesondere nicht für die Jagd, welche eine solche Ausnahme

rechtfertigen würde. Speziell bei Jagdausflügen kommen zusätzliche Risiken dazu:
Gelände, Gewehr/Munition, Nachtfahrten usw.
Es stehen genügend geeignete und sichere Fahrzeuge für solche Einsätze zur Verfügung.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Fahrerkarte soll weiterhin fünf Jahre gültig sein. Der Grund für die Kürzung der Gültigkeitsdauer der Unternehmerkarte ist nicht plausibel.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Verkürzung der Gültigkeitsdauer ist nicht nachvollziehbar. Die Änderung verursacht beim Bund und bei den Kantonen einen administrativen Mehraufwand und führt zulasten der Kantone zu deutlich höheren Kosten. Der Kanton Schwyz ist im Besitz von 45 Kontrollkarten zu einem Stückpreis von Fr. 45.--. Dies ergibt alle fünf Jahre einen finanziellen Beschaffungsaufwand von Fr. 2025.--. Dieser Betrag würde bei einer Verkürzung der Geltungsdauer alle zwei Jahre anfallen, die Kosten würden sich dadurch mehr als verdoppeln.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

In Abs. 2 lit. b, d, e, f, j und k wäre eine Abfragefrist über 29 Tage (Kontrolltag plus die 28 zurückliegenden Tage) vorzuziehen.

Staatskanzlei, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation
Frau Doris Leuthard
Bundesrätin
3003 Bern

Frauenfeld, 17. April 2018
369

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

Vernehmlassung

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu den verschiedenen Verordnungsanpassungen im Zusammenhang mit der Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen sowie der Einführung eines neuen Fahrtschreibers und teilen Ihnen mit, dass wir mit den Vorlagen grundsätzlich einverstanden sind.

Für die Einzelheiten gestatten wir uns, auf den beigefügten Fragebogen zu verweisen und bitten Sie um Beachtung der dortigen Ausführungen.

Mit freundlichen Grüßen

Die Präsidentin des Regierungsrates



Der Staatschreiber



Beilage:

- Fragebogen



Q402-0890

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☒
Absender: Staatskanzlei des Kantons Thurgau, Regierungsgebäude, 8510 Frauenfeld	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist indessen in jedem Fall auf eine Anpassung der Fahrzeugartenauflistung in den Statistiken und auf Änderungen in den Ausweisen zu verzichten.

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Vgl. Bemerkungen zu Frage 2.

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen jedoch zusätzlich nachfolgende Präzisierungen:

- Zu Art. 20 Abs. 4 E-VTS schlagen wir folgende Neuformulierung vor: „Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln.“
- Zusätzlich sollte Art. 21. Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff „Zentralachsanhänger“ ergänzt werden. Zudem ist ein entsprechender Hinweis auch in Art. 67 E-VRV zu prüfen.

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Prüfungsintervall für Schaustelleranhänger sollte allerdings nicht verlängert werden, da diese Fahrzeuge erfahrungsgemäss lange Standzeiten aufweisen und teilweise auch ungenügend unterhalten werden.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die vorgeschlagene Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) „Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit“ vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten mit sich. Wir lehnen diesen Vorschlag daher ab.

Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 entsprechende Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Wir halten fest, dass die bestehenden rechtlichen Grundlagen bereits heute eine mar-

kante Vereinfachung der Immatrikulation von Importfahrzeugen ermöglicht. Eine Anpassung der Verordnung ist somit nicht erforderlich. Im Kanton Thurgau wird dies bereits erfolgreich mit einer administrativen Identifikationsprüfung nach dem aktuell gültigen Art. 30 Abs 1^{bis} VTS umgesetzt und seitens der Kundschaft auch sehr geschätzt.

Mit dem vorliegenden Vorschlag könnte der heute gut funktionierende Selbstabnahme-prozess in Frage gestellt werden. Auch die Forderung, die erstmalige Immatrikulation als Schaltergeschäft auszugestalten, ist klar abzulehnen. CoC-Zulassungen können bei der aktuellen Ausgestaltung der Dokumente kein Schaltergeschäft sein. Das diesbezüglich geforderte technische Spezialwissen ist für das Schalterpersonal zu gross. Der zeitliche Aufwand von 10-20 Minuten für die Bearbeitung würde die Kapazitäten der Schalterbedienung überdies zu stark strapazieren.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Unsere Zustimmung steht indessen unter dem Vorbehalt, dass die technische Prüfung sowie die Identifikation durch das Strassenverkehrsamt beibehalten werden. Zudem beantragen wir, die in Art. 34b Abs. 4 E-VTS vorgeschlagene Muss-Formulierung durch eine Kann-Formulierung zu ersetzen.

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Dieser Sachverhalt ist bereits in Anwendung von Art. 30 Abs 1^{bis} VTS umsetzbar.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen zu Abs. 2, dass abweichende Systeme im Fahrzeugausweis eingetragen werden.

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Auf die Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten ist zu verzichten. Eine solche Erweiterung z.B. auf Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren usw. ist rechtlich und technisch sehr anspruchsvoll und somit nicht zielführend.

Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast bzw. Verbindungseinrichtung, Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten usw. sind sehr komplex. Sie fordern eine anspruchsvollere Ausbildung (bezüglich Zeit und Kosten) für diejenigen Personen, die für eine Selbstabnahme berechtigt sind. Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür auch keinen Bedarf in der Praxis.

Im Unterschied zu den Personenwagen gibt es bei diesen Fahrzeugarten zudem in der Regel nur sehr wenige identische Fahrzeuge. So ist z.B. fast jeder Wohnmotorwagen auf Kundenwunsch hin speziell ausgestattet. Es ist festzuhalten, dass aktuell bei den leichten Wohnmotorwagen, bei denen schon nach geltendem Recht eine Selbstabnahme möglich wäre, davon nur wenig Gebrauch gemacht wird. Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste nach unserer Beurteilung noch vertiefter geprüft werden. Die bestehenden Prozesse inkl. Datenerfassung haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau aus.

Die Prozesse der aktuell praktizierten Selbstabnahme können hingegen vereinfacht und verbessert werden. So kann nach unserer Auffassung der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduziert werden. Wir beantragen diesbezüglich eine klarere und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Unsere Zustimmung steht indessen unter dem Vorbehalt, dass auf die Delegation von

ausserordentlichen Kontrollen verzichtet wird. Es besteht nämlich eine gewisse Gefahr, dass bei abgeänderten Fahrzeugen mit umweltrelevanten Einrichtungen wie geänderte Motorensoftware missbräuchlich umgegangen wird.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (LRV; SR 814.318.147.1) verbindlich festzulegen. Es ist zudem eine Übergangsbestimmung z.B. bis 1. Januar 2020 festzusetzen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen (siehe Frage 46).

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist allerdings zu prüfen, ob dieser Vorschlag nicht zu einem Widerspruch mit Art. 41 Abs. 3 und Abs. 4, 2. und 3. Satz VTS führt.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Prüfberichte anerkannter ausländischer Prüfstellen sind zu akzeptieren.

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Ersatzschalldämpfer sollten allerdings keine höheren Lärmwerte verursachen dürfen.

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist noch genauer zu umschreiben, was unter der Wendung „farblose durchsichtige“ zu verstehen ist (z. B. wie weit getönte Windabweiser als solche noch gelten).

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Stardeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☐

JA, Einschränkung auf 4 t.

☒

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

Die Einschränkung ist aufgrund der technischen Gegebenheiten nach unserer Auffassung nicht mehr erforderlich. Es baut niemand bewusst schwerer als dies erforderlich und sinnvoll ist.

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Bezüglich der Verkehrssicherheit ist allerdings darauf hinzuweisen, dass gewisse Fahrzeugkombinationen (z. B. Traktor neu / Anhänger alt) ein Sicherheitsrisiko darstellen können (Zugabstimmung mit Einleiterbremse). Es wäre daher angezeigt, auch hier die EU-Regelung inkl. der Übergangsfrist zu übernehmen. Bei nicht abgestimmten Fahr-

zeugkombinationen besteht die Gefahr von Unfällen. Ohne Übernahme der EU-Regelung inkl. Übergangsbestimmungen ist nach unserer Einschätzung zu befürchten, dass dieses Problem in der Schweiz noch über Jahre besteht.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Unsere Zustimmung steht allerdings unter dem Vorbehalt, dass die Einhaltung von Achslast und Tragkraft der Reifen eingehalten ist.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir sind mit der Aufhebung von Art. 166 VTS nicht einverstanden, da eine Gefahr von Unfällen wegen fehlender Übersicht nach hinten besteht (vgl. Art. 166 Abs. 1 VTS).

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

-
41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

In der Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen (SR 741.437) ist für die unter Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlmissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist zwar grundsätzlich zu begrüßen. Sie entspricht der bisherigen Regelung gemäss den Weisungen des UVEK bzw. dem darin integrierten Merkblatt des ASTRA zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Allerdings sind wir nicht damit einverstanden, dass das ASTRA das Merkblatt ersatzlos aufheben will.

Dieses garantiert nämlich, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in

seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblattes in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblattes müssten die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtigen Grundsätze des Merkblattes ebenfalls in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine solche Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Im Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen des UVEK zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005 für die Praxis sehr wichtig sind und nicht aufgehoben werden sollten. Immer wieder werden Gesuche eingereicht, bei denen der Einbau von CIS/GIS für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zuviele Fahrzeuge unnötig mit CIS/GIS ausgerüstet und verwendet werden.

Neben diesen grundsätzlichen Bemerkungen sind wir aber auch mit der vorgeschlagenen Formulierung von Abs. 3 nicht vollumfänglich einverstanden. Die notwendige Anordnung der Dringlichkeitsfahrt durch „die Einsatzzentrale“ ist aus Sicht der Feuerwehren weder praktikabel noch sinnvoll. Bei dieser Formulierung stellt sich nämlich die Frage, welche Einsatzzentrale dafür zuständig ist, der Feuerwehr die Dringlichkeit anzuordnen. Die Einsatzzentrale der Polizei (nicht zu verwechseln mit der Notrufzentrale, die in zahlreichen Kantonen durch die Polizei betrieben wird), ist keine Einsatzzentrale der Feuerwehr. Erstens kann die Polizei den Feuerwehren fachlich keine Weisungen oder Anordnungen erteilen. Zweitens kann die Polizei nicht beurteilen, ob aus Sicht der Feuerwehr eine Dringlichkeit gegeben ist oder nicht. Drittens erfolgt in vielen Fällen eine Alarmierung vollautomatisch.

Die Einsatzzentrale der ausrückenden Feuerwehr ist - ausser bei den Berufsfeuerwehren - in der Regel im Zeitpunkt des Ausrückens noch nicht besetzt, sondern erst ein paar Minuten später. Schliesslich kann es nicht richtig sein, dass ein Verantwortlicher der kommunalen Feuerwehr-Einsatzzentrale entscheidet, ob eine Dringlichkeitsfahrt vorliegt oder nicht.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Bestimmungen für den Personentransport speziell für den Bereich der Jagd gelockert werden sollen. Der Personentransport bei Drück- und Treibjagden auf Ladeflächen von Sachtransportfahrzeugen auf unwegbaren Waldwegen (z. B. auf Strohballen oder auf Festbänken von Landwirtschaftsanhängern) ist nach unserer Auffassung zu risikoreich und kann zu schweren Unfällen führen. Analog der Papiersammlung mit Jugendlichen und Kindern sollte es auch im Jagdbereich zumutbar sein, reguläre Personentransportfahrzeuge einzusetzen.

Ausserdem wirft die vorgeschlagene Formulierung Vollzugsfragen auf, indem unklar ist, was mit den „entsprechende Auflagen“ gemeint ist und wie diese zu konkretisieren wären. Die vorgeschlagene Regelung ist nach unserer Auffassung aber auch aus haftpflichtrechtlicher und strafrechtlicher Sicht problematisch, da die Behörde einen gefährlichen Zustand bewilligen soll, der nur damit behoben werden kann, dass für den Personentransport grundsätzlich nicht zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden dürfen.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit dieser Bestimmung sind wir grundsätzlich einverstanden. Allerdings sollte das Wort „ununterbrochen“ gestrichen werden. Dieses ist unnötig und führt zu Unklarheiten.

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Änderung der Gültigkeitsdauer von fünf auf zwei Jahre ist aus unserer Sicht nicht begründet und zieht unnötige sowie hohe Kosten nach sich.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Eine Änderung der Gültigkeitsdauer von fünf auf zwei Jahre ist aus unserer Sicht nicht begründet und zieht unnötige sowie hohe Kosten nach sich.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrerkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkten Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrerkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 43 20
fax +41 91 814 44 35
e-mail can-sc@ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC
3003 Berna

anticipata per email: V-FA@astra.admin.ch

Procedura di consultazione concernente la modifica dei requisiti tecnici e dell'esame di immatricolazione dei veicoli stradali e introduzione di un nuovo tachigrafo

Gentili signore,
Egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 17 gennaio 2018 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e, ringraziando per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio, vi trasmettiamo il nostro parere per il tramite dell'allegato formulario.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

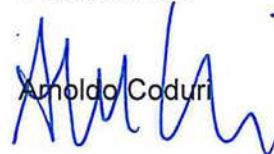
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Claudio Zali

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Allegato:

- Questionario.

Copia per conoscenza a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch);
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg@ti.ch);
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch);
- Sezione polizia amministrativa (servizio.giuridico@polca.ti.ch);
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.



R032-2096

Consultazione

Modifica dei requisiti tecnici e dell'esame d'immatricolazione dei veicoli stradali e introduzione di un nuovo tachigrafo

Questionario

Parere presentato da:

Cantone: ☒	Associazione, organizzazione, altri: ☐
Mittente: Consiglio di Stato del Canton Ticino 6500 Bellinzona	

Inviare il questionario debitamente compilato in formato Word (.doc o *.docx), se possibile in via elettronica a V-FA@astra.admin.ch.*

Domande

Aggiornamento dei requisiti tecnici dei veicoli stradali

1. Siete sostanzialmente d'accordo con la proposta di modifica dell'ordinanza del 19 giugno 1995 concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali (OETV)?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

2. Siete d'accordo con la sostituzione del termine «agricolo» con «agricolo e forestale»?

☒ SÌ ☐ NEIN / NON / NO

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

3. Siete d'accordo con l'articolo 9 capoverso 5 P-OETV e le conseguenti modifiche agli articoli 11, 161 e 207 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

4. Siete d'accordo con l'introduzione di nuove classi di veicoli UE agli articoli 12 e 21 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

5. Siete d'accordo con l'articolo 13 capoverso 2 lettera d P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Favorevoli, pur facendo notare che con questa formulazione aperta (sono paragonati ai veicoli di lavoro i veicoli del servizio antincendio e protezione civile), l'equiparazione, con i relativi vantaggi, può essere estesa a tutti i veicoli dei pompieri (anche ad esempio alle automobili!).

6. Siete d'accordo con l'articolo 20 capoverso 3 lettere c^{bis}, d e f P-OETV e le conseguenti modifiche agli articoli 12, 21, 183, 184, 195, 201 e all'allegato 7 P-OETV nonché all'articolo 67 P-ONC?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

7. Siete d'accordo con l'articolo 22 capoverso 2 lettera a P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

8. Siete d'accordo con l'articolo 22 capoverso 2 lettera c e con la disposizione transitoria all'articolo 222p capoverso 1 P-OETV (rimorchi di baracconisti)?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

Pur con qualche perplessità dal punto di vista della sicurezza stradale.

9. Siete d'accordo con l'introduzione dell'immatricolazione unicamente amministrativa per veicoli importati direttamente provvisti di CoC?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni:

Pur essendo consapevoli che si tratta della concretizzazione di una mozione approvata dal Parlamento, non possiamo essere d'accordo con la soluzione proposta per i seguenti motivi:

- contrariamente a quanto affermato nella citata mozione la procedura proposta non rappresenta una semplificazione del lavoro per le autorità d'immatricolazione, anzi! Questa posizione è esplicitamente confermata dal Consiglio federale: "...in ossequio al mandato parlamentare, si è dovuta fornire un'alternativa semplificata, dalla quale risulteranno tuttavia oneri amministrativi sostanzialmente più elevati. Gli uffici interessati non potranno infatti più ottenere elettronicamente i dati per l'immatricolazione, ma dovranno trascriverli dai documenti forniti. Non produrrà uno sgravio neppure l'abolizione dell'esame di identificazione, al posto del quale le autorità dovranno esaminare dei documenti (esteri)". (Rapporto esplicativo, pag. 37, pto 3.2).
- Di conseguenza anche per l'utente il solo vero vantaggio sarà dato dal non dover più presentare fisicamente il veicolo al collaudo, mentre il previsto appesantimento amministrativo avrà un impatto su tempi e costi.
- In ogni caso CoC completi esistono solo per automobili e motoveicoli. Per gli altri generi non sempre è il caso.
- Immatricolare sulla base dei CoC significa che i veicoli non vengono più identificati

individualmente, pertanto l'autorità non è in grado di verificare se il veicolo ha le caratteristiche citate nel documento.

La conseguenza è un inevitabile peggioramento della qualità dei dati, che potrà essere sanata, creando inevitabili problemi, solo in occasione di un successivo collaudo.
(Rapporto esplicativo, pag. 37, pto 3.3).

10. Siete d'accordo con la nuova suddivisione del capitolo sull'esame d'immatricolazione e i conseguenti adattamenti della struttura del capitolo sull'esame successivo (parte seconda: articoli da 29 a 34b) P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

11. Siete d'accordo con il nuovo testo dell'articolo 29 P-OETV, il conseguente nuovo articolo 34b P-OETV (adattamenti dell'articolo 34 capoversi 5 e 5^{bis} inclusi), le conseguenti modifiche agli articoli 71 capoverso 1^{bis} e 105 P-OAC e l'allegato 2 aggiornato P-OATV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

12. Siete d'accordo con l'articolo 30 P-OETV e le conseguenti modifiche all'articolo 75 capoversi 1 e 2 P-OAC?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni:

Vedi pto 9

13. Siete d'accordo con l'articolo 31 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

14. Siete d'accordo con l'articolo 31a P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

15. Siete d'accordo con il nuovo testo dell'articolo 32 P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Di principio non siamo contrari. Spesso si tratta di casistiche limitate, molto particolari, in cui gli eventuali vantaggi verrebbero ampiamente compensati dagli inconvenienti legati ai costi di formazione e ai possibili errori. Di tali aspetti l'autorità cantonale ne può però tener conto nell'ambito della procedura di delega.

16. Siete d'accordo con la modifica all'articolo 33 capoverso 1 e con il nuovo articolo 34a P-OETV (possibilità di delegare anche gli esami successivi di veicoli modificati)?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Di principio non siamo contrari. Oltre a quanto osservato al pto 15, riteniamo vi sia anche il rischio di una diminuzione dell'uniformità di giudizio.

17. Siete d'accordo con l'articolo 35 capoverso 2 lettera c P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

18. Siete d'accordo con l'articolo 42 capoverso 1 P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

19. Siete d'accordo con l'articolo 46 capoverso 3 P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

20. Siete d'accordo con l'articolo 48 capoverso 5 lettera e P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

21. Siete d'accordo con il ravvicinamento alle prescrizioni UE negli articoli 53 capoverso 3 lettera h e 58 capoverso 6 lettera e P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

22. Siete d'accordo con l'articolo 71a capoverso 6 e l'allegato 8 n. 25 P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

23. Siete d'accordo con l'articolo 80 capoverso 4 P-OETV e la rubrica modificata?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

24. Siete d'accordo con l'articolo 93 capoverso 2 P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

25. Siete d'accordo con l'articolo 105 capoverso 3 P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

26. Siete d'accordo con l'articolo 106 capoverso 5 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

27. Siete d'accordo con l'articolo 112 e la disposizione transitoria all'articolo 222p capoverso 2 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

28. Siete d'accordo con l'articolo 119 lettera t P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

29. Siete d'accordo con l'articolo 123 capoverso 5 e la disposizione transitoria all'articolo 222p capoverso 5 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

30. Siete d'accordo con gli articoli 127 capoversi 4 e 5 lettera d e 129 capoverso 1 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

31. Siete d'accordo con l'articolo 131 capoverso 4 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

32. Siete d'accordo con la semplificazione delle prescrizioni per i veicoli a motore agricoli mediante ravvicinamento al diritto europeo?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

33. Per allinearsi all'aumento del carico d'appoggio dei rimorchi a timone rigido nel diritto europeo, il carico utile dei trattori industriali nell'articolo 134 capoverso 1 P-OETV deve essere incrementato da 3 a 4 tonnellate. Siete d'accordo con il mantenimento della limitazione del carico utile dei trattori industriali o ritenete che tale limitazione vada soppressa?

☒ SÌ, limitazione a 4 t. ☐ NO, la limitazione va soppressa.

Osservazioni:

34. Siete d'accordo con l'articolo 161 capoverso 1 P-OETV (soppressione della regola dei 6 km/h)?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

35. Siete d'accordo con l'articolo 163 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

36. Siete d'accordo con l'articolo 164 capoverso 1 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

37. Siete d'accordo con l'articolo 166 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

38. Siete d'accordo con l'articolo 168 capoverso 3 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

39. Siete d'accordo con gli articoli 178 capoverso 5 e 179 capoverso 6 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

40. Siete d'accordo con l'articolo 183 capoverso 2 lettera a^{bis} P-OETV e la conseguente modifica all'articolo 67 capoverso 2 P-ONC?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

41. Siete d'accordo con la semplificazione delle disposizioni sui freni per i rimorchi di lavoro agli articoli 189, 201, 202, 203 e 205 P-OETV mediante ravvicinamento al diritto europeo?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

42. Siete d'accordo con l'articolo 195 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

43. Siete d'accordo con la semplificazione delle disposizioni sui freni per i rimorchi agricoli agli articoli 207 e 208 P-OETV mediante ravvicinamento al diritto europeo?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

44. Siete d'accordo con l'articolo 209 capoverso 4 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

45. Siete d'accordo con l'allegato 3 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

46. Siete d'accordo con l'allegato 5 P-OETV e la conseguente modifica nel P-Ordinanza del DATEC sulla manutenzione del sistema antinquinamento?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

47. Siete d'accordo con l'allegato 6 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

48. Siete d'accordo con l'allegato 7 P-OETV?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

49. Siete d'accordo con l'articolo 3b capoverso 3 P-ONC?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

50. Siete d'accordo con l'articolo 16 capoverso 3 P-ONC?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

L'interpretazione della norma creerà grosse discussioni. Pertanto riteniamo necessario l'elaborazione di direttive.

51. Siete d'accordo con l'articolo 61 capoverso 4 P-ONC?

☐ SÌ ☒ NO

Osservazioni:

Dal punto di vista della sicurezza stradale non si capisce perché le eccezioni dovrebbero valere anche nel campo del trasporto di persone per la caccia.

52. Siete d'accordo con l'articolo 67 capoverso 4 P-ONC?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

53. Siete d'accordo con l'articolo 77 capoverso 3 P-ONC e le conseguenti modifiche agli articoli 20 capoverso 3 lettera g e 72 capoverso 1 lettera c n. 5 P-OAC?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

Introduzione del tachigrafo intelligente

54. Siete sostanzialmente d'accordo con l'introduzione del tachigrafo intelligente in concomitanza con l'Unione europea?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

55. Siete d'accordo con gli articoli 99 e 99a P-OETV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

56. Siete d'accordo con l'articolo 100 capoversi da 1 a 2 e la disposizione transitoria all'articolo 222p capoversi 3 e 4 P-OETV nonché con i conseguenti adattamenti nell'allegato 1 n. 2.3 P-OATV?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

-
57. Siete d'accordo con l'articolo 101 P-OETV e la relativa abrogazione delle istruzioni del DATEC del 2 agosto 2006 nonché con i conseguenti adattamenti dell'articolo 120 capoverso 2 P-OAC?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

58. Siete d'accordo con l'articolo 13 lettera b P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

59. Siete d'accordo con l'articolo 13d capoverso 3 P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

60. Siete d'accordo con l'articolo 13e capoverso 3 P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

I motivi della proposta sono chiari. La conseguenza per i corpi di polizia è un indubbio appesantimento burocratico.

61. Siete d'accordo con l'articolo 14 capoverso 3 P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

62. Siete d'accordo con l'articolo 14*b* capoverso 5^{bis} P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

63. Siete d'accordo con l'articolo 17 capoverso 3^{bis} P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

64. Siete d'accordo con l'articolo 21 capoverso 2 lettera c P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

65. Siete d'accordo con l'articolo 25 P-OLR 1?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

66. Siete d'accordo con l'articolo 4 capoverso 1 lettera a P-OLR 2?

☒ SÌ ☐ NO

Osservazioni:

67. Siete d'accordo con l'articolo 22 capoverso 5 P-OLR 2?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

68. Siete d'accordo con gli articoli 3 e 6a P-ORCT?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:

69. Siete d'accordo con l'articolo 21 capoversi 2 e 3 P-OCCS?

☒ SÌ

☐ NO

Osservazioni:



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössische Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Politik, Wirtschaft, Internationales
3003 Bern

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers Stellung zu nehmen. Gerne machen wir von dieser Möglichkeit gebrauch. Bitte entnehmen Sie unsere Äusserungen dem Fragebogen in der Beilage.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 24. April 2018



Im Namen des Regierungsrats
Der Landammann Der Kanzleidirektor

Beat Jörg

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat Kanton Uri Standeskanzlei Rathausplatz 1 6460 Altdorf	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen noch zusätzliche Änderungen:

Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV:

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Verordnungsrevisionen vorgenommen und in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

VRV Art. 3b Abs. 3

Auf Motorrädern mit oder ohne Seitenwagen sowie auf Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen ist ein Schutzhelm zu tragen, der nach dem UNECE Reglement Nr. 22 in der Fassung nach Anhang 2 VTS geprüft ist. Auf Motorschlitten und Raupenfahrzeugen genügt ein Helm, der nach der Norm EN 1077 oder EN 1078 geprüft ist, auf Motorfahrrädern ein Fahrradhelm, der nach der Norm EN 1078 geprüft ist.

(Begründung: Kleinmotorfahrzeuge können künftig auch mit Raupen ausgerüstet werden. Beachte auch VTS Erläuterungen Art.106 Abs.5 letzter Satz.)

VTS Art. 141 Abs.2 Bst.c

Mit Bewilligung der Zulassungsbehörde, durch Eintrag im Fahrzeugausweis, sind weiter erlaubt....

c. an Motorschlitten und Raupenfahrzeugen, die für Rettungszwecke eingesetzt werden: gelbe Gefahrenlichter.

(Begründung: Kleinmotorfahrzeuge können künftig auch mit Raupen ausgerüstet werden. Diese Raupenquads werden teilweise auch für Rettungszwecke eingesetzt.)

VZV Art 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 (neu) Erläuterungstext

Gemäss Artikel 10 Absatz 1 SVG dürfen Motorfahrzeuge und ihre Anhänger nur mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern in Verkehr gebracht werden. Der Bundesrat kann aber im Verordnungsrecht unter anderem Fahrzeuge, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden, von diesem Grundsatz ausnehmen (Art. 25 Abs. 1 Bst. a SVG). Gemäss den zur Aufhebung vorgesehenen Richtlinien des EJPD vom 14. Februar 1968 sind für Schlittenanhänger Fahrzeugausweis und Kontrollschild nicht erforderlich. Damit auch nach der Aufhebung der Vollzugsrichtlinien bei Schlittenanhängern auf die Erteilung von Fahrzeugausweis und Kontrollschild verzichtet werden kann, soll die Aufzählung der Ausnahmen (Anhänger, die keinen Fahrzeugausweis und kein Kontrollschild benötigen) um die Ziffer 5 «Schlittenanhänger» erweitert werden. Siehe Erläuterungen zum Artikel 20 VTS in Kapitel 2.1 sowie zu den Artikeln 61 und 77 VRV in Kapitel 2.3.

(Nicht einverstanden mit der kompletten Aufhebung dieser Richtlinie aufgrund noch

diverser unklarer Punkte die noch angepasst werden müssen! Z.B Sonntags- und Nachtfahrverbot, etc. Wurde dem ASTRA mitgeteilt – Überarbeitung der alten Richtlinien/Weisungen)

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe E-VTS

Zusätzlich zu den bestehenden Bestimmungen bezüglich wegklappbaren Sitzen im Laderaum zum Personentransport ist aufzunehmen, dass wenn das Fahrzeug mit Sitzen im Laderaum als Ganzes gesamtgenehmigt wurde, die Bestimmungen des EU-Rechts anwendbar sind (z.B. maximale Anzahl Plätze, Personengewichte, Zurrvorrichtungen, etc.), da die Bestimmungen der VTS und des EU-Rechts nicht vergleichbar sind.

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit dieser vom ASTRA vorgeschlagenen toleranten und offenen Formulierung besteht zukünftig das Risiko, dass Gemeinden alle ihre Fahrzeuge auf die Feuerwehr einlösen (z.B. Personentransporter, Pick-Up).

Begründung:

Dadurch profitiert der ganze Fahrzeugpark der Gemeinde von den Erleichterungen (Prüfintervall, Fahrtenstreiber, ARV, Sonntags- und Nachtfahrverbot, Unterfahrschutz, etc.) der Arbeitsfahrzeuge und verschiedenste Fahrzeuge werden technisch gesehen falsch eingeteilt. Beispielsweise ist es absolut sachfremd, Personenwagen als Arbeitsfahrzeuge mit blauen Kontrollschildern zu immatrikulieren. Damit für Feuerwehrfahrzeuge

ge stets die gleichen Zeitabstände für die Nachprüfungen anwendbar werden, wäre die Lösung mit einem Eintrag (Feld 17) im Fahrzeugausweis sachlich nachvollziehbar und zweckdienlicher.

Die "Besondere Verwendung" kann als Aufgebotskriterium von den eingesetzten EDV-Systemen umgesetzt werden und die einzelnen Fahrzeugarten werden in ihrer VTS-Einteilung und den entsprechenden technischen Bestimmungen unverändert belassen. Der Eintrag als Feuerwehrfahrzeug in der "Besonderen Verwendung" ist in Anhang 1 der Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 13.20 B (WPB 13.20) so bereits vorgesehen (siehe dazu auch Begründungen zu Frage Nr. 8, Schaustellerfahrzeuge).

Die "Feuerwehrfahrzeuge" müssten lediglich in Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b, c, d oder e VTS je nach vorgesehenem Intervall aufgeführt und die Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes explizit von der Nachprüfung ausgenommen werden (s. heutiger Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 6).

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen jedoch nachfolgende Präzisierungen:

- Zusätzlich sollte Art. 21. Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint uns auch prüfenswert zu sein.
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich könnten wir uns mit einem differenzierten Prüfintervall für Schaustellerfahrzeuge (z.B. 4-2-2) einverstanden erklären, aber nicht mit dem vorgeschlagenen Lösungsweg (siehe dazu auch Begründungen zu Frage Nr. 5, Feuerwehrfahrzeuge).

Begründung:

Schaustelleranhänger haben grundsätzlich überdurchschnittlich lange Standzeiten. Erfahrungsgemäss werden solche Anhänger auch nicht regelmässig gewartet.

Das Durchschnittsalter dieser Fahrzeuge ist wesentlich höher als bei gleichartigen Fahrzeugen anderer Fahrzeughalter.

Schausteller sind Profitorganisationen (Anreiz zu falschem Sparpotential bei der Wartung)

Fazit:

Aus den erwähnten Überlegungen und aus Gründen der Verkehrssicherheit beantragen wir an der bestehenden Regelung festzuhalten.

Bei einer allfällig geforderten Änderung sollte folgendes beachtet werden:

Wir sind der Auffassung, dass allfällige Erleichterungen betreffend den Nachprüfintervallen von Schaustellerfahrzeugen nicht über die Fahrzeugart bzw. das Kontrollschild sondern über die "Besondere Verwendung" (Feld 17 des Fahrzeugausweises) wie z.B. bei SDR/ADR-Fahrzeugen, Veteranen-Fahrzeuge gelöst werden sollte.

Die "Besondere Verwendung" ist in Anhang 1 der Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 13.20 B (WPB 13.20) für Schaustellerfahrzeuge bereits vorhanden.

Die "Schaustellerfahrzeuge" müssten lediglich in Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b, c, d oder e VTS je nach vorgesehenem Intervall aufgeführt werden.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Der Antrag könnte erneut geprüft werden, sofern die CoC-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen. Allfällige Zulassungs-Prozesserneuerungen gemäss der Motion sehen wir jedoch z.Z. nur bei den Personewagen und Motorrädern.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sind auf diese Daten angewiesen, sondern auch verbunden mit der Typengenehmigungsnummer das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax etc. Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, so ist Folgendes zu beachten:

- Angaben aus dem CoC können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoffcode etc.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.

- Wenn Antwort ja, müssen die technischen Daten elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss zusammen mit den Fahrzeugpapieren vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingereicht werden. Art 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75

Abs. 2 VZV wären anzupassen, so dass nicht mehr der Verkehrsexperte die Datenübernahme ins 13.20 vornehmen muss. Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen resp. vereinfachen. Der Selbstabnahmeprozess würde damit gestärkt.

- CoC-Zulassungen werden kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und ca. 10 bis 20 Min. pro Fall in Anspruch nehmen wird.
- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwendiger ;
- Mit vermehrter CoC-Zulassung (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt der Aufwand in den Strassenverkehrsämtern, dies geht zu Lasten der Kundschaft (Zeit, höhere Gebühren).

Zudem gilt es aus dem Bereich Umweltschutz Folgendes anzufügen: Eine wichtige Voraussetzung für die administrative Zulassung ist, dass der Importeur für das Nichteinhalten von Umweltschutzauflagen zur Rechenschaft gezogen werden kann. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass im Rahmen der periodischen Fahrzeugwartung auch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems erfolgt. Laut Erläuterndem Bericht Ziffer 3.3 Seite 38/39 wird eine rein administrative Zulassung als Risiko beurteilt, da die in Aussicht gestellte elektronische Datenübermittlung durch die EU noch nicht vorhanden ist.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Art. 34b Abs. 2 E-VTS muss so ergänzt werden, dass Zulassungsprüfungen und Nachprüfungen von anderen Kantonen nur anerkannt werden können, wenn alle nötigen Daten korrekt und vollständig ausgewiesen sind.

Bei der Nachkontrolle sind kumulativ noch zwei weitere Bedingung als Kriterien vorzuschreiben:

- Beim Zulassungskanton darf kein Polizeirapport hängig sein
- Beim Zulassungskanton darf die Prüfung nicht in Bearbeitung sein (z.B. bei Beanstandungen / vorhandener Mängelliste - Vermeidung von Missbrauch, bzw. Prüftourismus)

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Art. 30 Abs. 1b E-VTS wäre für fertig gebaute Fahrzeuge wie Personenwagen und Motorräder erst umsetzbar, wenn durch den Bund sichergestellt ist, dass die nötigen Daten für die Fahrzeugausweiserstellung elektronisch abrufbar sind (analog Typendaten in der Schweiz). Vergleiche Bemerkung Frage 9

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Zu Absatz 2: Wir regen an, dass abweichende Systeme im Fahrzeugausweis eingetragen werden.

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantworten die Frage zu Artikel in zweierlei Hinsicht:

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten: NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht handelbar - weil sehr anspruchsvoll - und u.E. nicht zielführend. Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbindungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten etc. sind sehr komplex.

Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten nötig.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür kein echtes Mengengerüst.

Zudem: Gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige genau identische Fahrzeuge z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion) hin

ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste u.E. in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau inkl. der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme: JA.

Der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduziert werden (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Prüfung von technischen Änderungen gemäss geltendem Artikel 34 VTS stellt gegenüber periodischen Prüfungen (Art. 33 VTS) massiv erhöhte Anforderungen an die Experten. So müssen geänderte Fahrzeuge oftmals einer umfassenden technischen Prüfung unterzogen werden, was u.a. auch genaue Kenntnisse der aktuellen und auch alten Vorschriften (inkl. Übergangsbestimmungen) voraussetzt. Um diese Kompetenz zu gewährleisten, sind diese Aufgaben weiterhin den Zulassungsbehörden zu überlassen. Im Weiteren ist nicht gewährleistet, dass erforderliche Prüfmittel (z.B. geeichtes Lärmmessgerät) auch vorhanden sind bzw. müsste ein unverhältnismässiger Aufwand betrieben werden, diese externen Prüfmittel betreffend QS-Anforderungen im Griff zu haben.

Würde an einer Delegationsmöglichkeit der technischen Änderungen dennoch festgehalten, so ist zu präzisieren, dass diese Prüfungen ausschliesslich durch Verkehrsexperten, welche die Anforderungen von Artikel 65 - 68a VZV erfüllen, durchgeführt werden dürfen und Nachprüfung aufgrund von Polizeirapporten davon ausgenommen sind, da nur der Standortkanton im Besitz des Polizeirapportes mit den notwendigen Informationen ist.

Ein zusätzlicher Vorbehalt, sofern an einer Delegationsmöglichkeit festgehalten wird: Auf die Delegation von ausserordentlichen Kontrollen ist zu verzichten. Begründung: Es besteht eine gewisse Gefahr, dass bei abgeänderten Fahrzeugen mit umweltrelevanten Einrichtungen wie geänderte Motorensoftware (Chiptuning) missbräuchlich umgegangen wird.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung z.B. bis 1.1.2020 festzusetzen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Begründung:

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen (siehe Frage 46).

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Seitenscheiben gehören zum Sichtbereich des Fahrzeugführers. Jegliche Überdeckungen, auch wenn sie durchsichtig sind, führen zu einer Beeinflussung der Sicht. Insbesondere bei Regen und Schnee beschlagen diese, meist aus Kunststoff bestehenden, Scheiben. Dadurch, dass der Führer des Fahrzeuges durch zwei Scheiben schauen muss, können Lichtreflektionen entstehen. Zudem zerkratzen oder vergilben diese Kunststoffscheiben im Alter. Definition "ungehindert auf die Rückblickspiegel sehen können" ist ein sehr dehnbarer Begriff, führt zu Diskussionen im Vollzug (Fahrzeugprüfung und Strassenkontrolle).

Zudem ist der Begriff "farblos" nicht eindeutig definiert. Eine konforme Ausführung kann daher ohne beigefügten Messwert auch nicht klar erkannt werden.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222^p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

Keine Aufhebung der Nutzlastbeschränkung (Benachteiligung des Lastwagengewebes).

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Seit über 20 Jahren werden in der Schweiz landwirtschaftliche Traktoren mit hydraulischen Einleiterbremsen zugelassen. In der Regel wurden diese Bremssysteme in der Schweiz nachgerüstet. Der hydraulische Bremsdruck ist ca. 150 bar. Der landwirtschaftliche Anhänger ist entsprechend konfiguriert. Die Bremsabstimmung Zugfahrzeug und Anhänger ist damit einigermaßen gewährleistet. Die Fahrzeugkombination kann kontrolliert gebremst werden.

Neu werden landwirtschaftliche Traktoren von Seiten des Herstellers - also ab Werk - mit einer hydraulischen Zweileiterbremse ausgestattet. Die hydraulischen Bremsanschlüsse sind identisch mit den vorgängig erwähnten schweizerischen Anschlüssen (also kompatibel). Das Problem ist jedoch, dass die Bremsdrücke beim neuen Bremssystem tiefer (ca. 120 bar) sind.

Fazit:

Wenn ein neuer Traktor mit einem alten landwirtschaftlichen Anhänger gekoppelt wird, stimmt die Bremsabstimmung (Zugfahrzeug und Anhänger) absolut nicht mehr. Dies ist umso heikler, weil solche Fahrzeugkombinationen auch auf Untergrund mit schlechtem Haftwert (Wiese, steiler Hang etc.) verkehren.

Sicherheitstechnische Lösung:

- Kombinationsprüfungen resp. Zulassung d.h. neues Zugfahrzeug darf nur mit bestimmten Anhängern verkehren.
- Anpassen der Anhängerbremsen.
- Ausser Verkehr setzen von alten landw. Anhängern.

Möglichkeiten zur Minimierung der Risiken:

- Geschwindigkeitsreduktion für solche Fahrzeuge auf z.B. 25 km/h, ergibt weniger Energie und damit ein kleineres Unfallpotential (Massnahme wenig wirksam bei Gefällefahrt, wo die Fahrzeuge aufgrund der Gefällefahrt schneller als 25 km/h fahren).
- Gewichtsreduktion des Anhängers, ergibt weniger Energie und damit ein kleineres Unfallpotential

Will man keine dieser vorgängig erwähnten Lösungen anwenden, müsste zumindest der Halter mit einem Eintrag im Fahrzeugausweis auf die entsprechende Problematik hingewiesen werden.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Folgeänderung aufgrund Anpassungsantrag Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS (Frage 17): In Kap. 1.5.27 VO Nr. 741.437 ist für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen Art. 16 Abs. 3 Bst. wie folgt zu ergänzen:

³ *Blaulicht und Wechselklanghorn dürfen nur gebraucht werden:*

a. ...

b. wenn die Fahrt von der Einsatzzentrale angeordnet wurde, ausser bei Fahrten mit Einsatzfahrzeugen der Polizei, der Sanität oder des Zolls.

Begründung:

Einsatzfahrzeuge der Sanität sollten (analog Polizei und Zoll) von der Regelung ausgenommen sein, immer nur dann Blaulicht und Wechselklanghorn einsetzen zu können, wenn die Fahrt von der Einsatzzentrale angeordnet wurde. Denn bei einer plötzlichen vitalen Gefährdung (Verschlechterung des Zustandes) eines Patienten während des Transports vom Einsatzort zur Zielklinik, wird in der Praxis spontan und ohne Rücksprache oder Anmeldung bei der SNZ Blaulicht und Wechselklanghorn eingesetzt. Denn eine schnellst mögliche Hospitalisation ist entscheidend. In einem solchen Fall ist zwar die Fahrt selber durch die SNZ angeordnet, jedoch nicht die «Sondersignalfahrt». Anscheinend ist auch die diesbezügliche bisherige Formulierung im heutigen «Merkblatt» ungenau.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantworten die Frage zu Artikel 61 Abs. 4 E-VRVin dreierlei Hinsicht:

1. Raupenfahrzeuge: JA

2. Sonderregelung für militärische Fahrzeuge: JA

3. Jagd: NEIN

Es gibt u.E. keine Gründe, insbesondere für die Jagd, welche eine Ausnahme für den Personentransport rechtfertigen würde. Insbesondere bei Jagdausflügen kommen zusätzliche Risiken dazu: Das Gelände, das Gewehr/Munition, die Nachtfahrten etc. Es stehen genügend geeignete und sichere Fahrzeuge für solche Einsätze zur Verfügung.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Art. 67 Abs. 4 Bst. a sollte jedoch auf 25 Prozent angeglichen werden (Gleichbehandlung).

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:



Département du
territoire et de
l'environnement

Cheffe du Département

Place du Château 1
1014 Lausanne

Office fédéral des routes
Par e-mail

Lausanne, le 23 avril 2018

Procédure de consultation : Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation et introduction d'un nouveau tachygraphe

Madame, Monsieur,

Le canton de Vaud vous remercie de lui donner la possibilité de vous communiquer ses observations relatives à l'objet mentionné en titre.

Le résultat de la consultation réalisée au sein de l'Administration cantonale vaudoise démontre que, en l'état actuel, l'admission administrative des véhicules neufs – sur la base d'un COC – ne peut pas être admise. Une telle procédure ne pourrait être admise que pour les voitures de tourisme et les motocycles et uniquement s'il existait une base de données électronique européenne.

En revanche, les modifications des prescriptions techniques relatives aux véhicules à usage agricole et forestier et des prescriptions en matière d'émissions ainsi que l'harmonisation de la classification des types de véhicules selon les normes européennes et l'introduction d'un nouveau tachygraphe sont acceptées.

Ainsi, je vous remets, en annexe, votre questionnaire dûment rempli.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à la présente, je vous remercie de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de ma haute considération.

Jacqueline de Quattro
Conseillère d'Etat

Annexe : ment.

Copies

- OAE
- SAN



R032-2095

Consultation

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Questionnaire

Avis émis par :

Canton : ☒	Association, organisation, autre : ☐
Expéditeur : Vaud Département du territoire et de l'environnement	

Merci de renvoyer le formulaire rempli sous forme électronique et en format Word (.doc ou *.docx) à V-FA@astra.admin.ch.*

Questions

Mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous refusons le principe de la modification relative à l'admission administrative des véhicules.

En revanche, le principe de modifications relatives aux véhicules agricoles et forestiers, à l'actualisation nécessaire au droit de l'UE et à la classification de l'UE est accepté.

2. Approuvez-vous le remplacement du terme « agricole » par « agricole et forestier » ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

3. Approuvez-vous l'art. 9, al. 5, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 11, 161 et 207 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

L'art. 86 OCR devrait être modifié comme suit:

Al. 1 Les véhicules automobiles et remorques agricoles et forestiers (véhicules agricoles et forestiers) ne peuvent circuler sur la voie publique que pour effectuer des courses à caractère agricole ou forestier, c'est-à-dire:

let. a. des courses de transport de marchandises en rapport avec les besoins d'une exploitation agricole ou forestière

al. 2 sont assimilées aux entreprises agricoles:

a. à supprimer (les exploitations forestières).

4. Approuvez-vous l'introduction de nouvelles catégories européennes de véhicules dans les art. 12 et 21 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

5. Approuvez-vous l'art. 13, al. 2, let. d, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Mais, il convient de relever qu'une voiture automobile de travail est un véhicule construit pour faire un travail. Avec l'art. 13 al. 2 let. d actuel, les véhicules du service du feu peuvent être immatriculés comme véhicules automobiles de travail, à condition qu'un tiers au moins de la charge utile ou du volume du compartiment de charge soit utilisé pour des appareils d'intervention transportés en permanence.

Or, bon nombre de véhicules du service du feu et une majorité de ceux affectés à la protection civile sont des voitures automobiles de transport de personnes; il n'y a donc aucun lien avec un véhicule qui effectue un travail. Si l'on accorde cet allègement pour ces deux groupes de véhicules, il n'y a aucune raison que la police et les services de santé ne puissent pas en bénéficier également.

6. Approuvez-vous l'art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et l'annexe 7 du projet OETV et dans l'art. 67 du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

L'art. 21 al. 5 du projet OETV doit être complété avec le terme "Remorque à essieu central".

7. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. a, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

8. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. c et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 1, du projet OETV (remorques de forains) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

9. Approuvez-vous l'introduction de l'immatriculation purement administrative pour les véhicules directement importés disposant d'un certificat de conformité ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Une telle admission administrative présente des inconvénients majeurs autant pour les détenteurs ou détentrices que pour les autorités d'immatriculation ou les partenaires de la branche automobiles; il y a également des risques pour l'exactitude des données (risques d'erreurs lors de l'immatriculation, COC incomplets ou contrefaits).

Pour qu'un tel processus puisse être mis en place, il est indispensable qu'il existe une base de données européenne, sous forme électronique, qui contient les données des COC ou de Targa.

Une telle procédure ne pourrait être envisagée que pour les voitures de tourisme et les motocycles.

Une telle admission administrative demande des connaissances techniques spécifiques et donc une organisation différente au niveau des services automobiles. Cette procédure entraînera également une augmentation du temps de traitement des dossiers, à la charge des clients.

10. Approuvez-vous la nouvelle structure du chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation et les adaptations structurelles qui en découlent dans le chapitre sur les contrôles subséquents (2^e partie : art. 29 à 34b) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La nouvelle structure peut être admise.

11. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 29 du projet OETV, le nouvel art. 34b du projet OETV qui en découle (y c. les adaptations de l'art. 34, al. 5 et 5^{bis}), les modifications y afférentes dans les art. 71, al. 1^{bis} et 105, du projet OAC ainsi que l'annexe 2 actualisée du projet ORT ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Art. 29:

al. 1: supprimer "Par ailleurs" à la deuxième phrase.

al. 3: il est mentionné "il n'est pas nécessaire" alors qu'avant il était inscrit "n'a pas lieu"; cette nouvelle formulation laisse une possibilité de procéder à un contrôle. Est-ce la volonté de l'OFROU?

al. 4 : le fait que les modifications doivent être notifiées à l'autorité d'immatriculation figure déjà à l'art. 34 al. 2 let. h.

Art. 34 al. 5 et 5 bis / Art. 71 al. 1 bis: Ok avec la proposition.

Art. 34b projet OETV et 105 OAC: Non. L'abrogation va supprimer l'intérêt des importateurs pour le processus d'acquisition des RT/FD et donc le fait qu'il existe encore

des délégataires titulaires de ces RT/FD.

12. Approuvez-vous l'art. 30 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 75, al. 1 et 2, du projet OAC ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Uniquement possible pour les voitures de tourisme et les motocycles (voir remarques sous question 9).

13. Approuvez-vous l'art. 31 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Art. 31 "qui ne sont pas neufs" n'est pas très heureux en terme de rédaction. Il faudrait simplifier dans l'article si le titre est suffisamment clair.

14. Approuvez-vous l'art. 31a du projet OETV?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

15. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 32 du projet OETV ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :

Aucune extension du contrôle garage à d'autres catégories de véhicules que les voitures de tourisme ou motocycles ne peut être envisagée. En effet, cela nécessiterait une formation exigeante (en temps et coût) pour obtenir une autorisation et un risque trop élevé pour la sécurité routière et l'exactitude des données; en effet, les prescriptions relatives à d'autres types de véhicules sont trop complexes.

16. Approuvez-vous la modification de l'art. 33, al. 1 et le nouvel art. 34a du projet OETV (possibilité de déléguer également les contrôles subséquents des véhicules modifiés) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Le domaine des véhicules modifiés est complexe et ne peut pas être délégué.

17. Approuvez-vous l'art. 35, al. 2, let. c, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

18. Approuvez-vous l'art. 42, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

19. Approuvez-vous l'art. 46, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

20. Approuvez-vous l'art. 48, al. 5, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

21. Approuvez-vous l'harmonisation avec les prescriptions européennes proposée aux art. 53, al. 3, let. h et 58, al. 6, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Approuvez-vous l'art. 71 a, al. 6 et l'annexe 8, ch. 25, du projet OETV ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Cet article paraît superflu. Au moins supprimer la notion « incolore et transparente ».
Rajouter que le champ de vision du conducteur ne doit pas être altéré.

23. Approuvez-vous l'art. 80, al. 4, du projet OETV et le titre modifié ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

24. Approuvez-vous l'art. 93, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

25. Approuvez-vous l'art. 105, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Mais uniquement si le R125 CE le permet.

26. Approuvez-vous l'art. 106, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

27. Approuvez-vous l'art. 112 et la disposition transitoire de l'art. 222*p*, al. 2, du projet OETV ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

L'article 222*p* al. 2: doit être rédigé de manière plus claire.

28. Approuvez-vous l'art. 119, let. t, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

29. Approuvez-vous l'art. 123, al. 5 et la disposition transitoire de l'art. 222*p*, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

30. Approuvez-vous l'art. 127, al. 4 et 5, let. d et l'art. 129, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

31. Approuvez-vous l'art. 131, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

32. Approuvez-vous la simplification des prescriptions pour les véhicules automobiles agricoles via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

33. Dans le cadre d'une adaptation au relèvement de la charge du timon des remorques à timon rigide dans le droit européen, la charge utile des tracteurs industriels doit être relevée de 3 à 4 tonnes à l'art. 134, al. 1, du projet OETV. Acceptez-vous que la charge utile des tracteurs industriels reste limitée ou estimez-vous que cette limitation devrait être supprimée ?

☒

OUI, limitation à 4 t.

☐

NON, plus de limitation de la charge utile.

Remarques :

34. Approuvez-vous l'art. 161, al. 1, du projet OETV (suppression de la règle des 6 km/h) ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

La règle des 6 km/h permet de circonscrire cette facilité à des véhicules vraiment faits pour rouler à basse vitesse. Cette suppression peut engendrer une augmentation de vhc. transformés en vhc. agricoles (Golf R limitée à 30 km/h). L'usage agricole de tels vhc. devra être prouvé (polices ??? OCR 86) car les SAN les immatriculera.
Al. 4 : Calcul du centre gravité difficilement correct si on utilise une mesure géométrique (densité variable).

35. Approuvez-vous l'art. 163 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Il pourrait être utile de préciser le type et la forme de convoi (nombre de remorques

autorisées).

36. Approuvez-vous l'art. 164, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

37. Approuvez-vous l'art. 166 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

38. Approuvez-vous l'art. 168, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

39. Approuvez-vous l'art. 178, al. 5 et l'art. 179, al. 6, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

40. Approuvez-vous l'art. 183, al. 2, let. a^{bis}, du projet OETV et la modification qui en découle dans l'art. 67, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Attention: C'est l'art. 67 al. 2 du projet OCR (Dans questionnaire) pas de l'OETV.

41. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques de travail dans les art. 189, 201, 202, 203 et 205 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

42. Approuvez-vous l'art. 195 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

43. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques agricoles dans les art. 207 et 208 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

44. Approuvez-vous l'art. 209, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

45. Approuvez-vous l'annexe 3 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

46. Approuvez-vous l'annexe 5 du projet OETV et la modification qui en découle du projet d'ordonnance du DETEC sur l'entretien du système antipollution ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

47. Approuvez-vous l'annexe 6 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

48. Approuvez-vous l'annexe 7 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

49. Approuvez-vous l'art. 3b, al. 3, du projet OCR ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

50. Approuvez-vous l'art. 16, al. 3, du projet OCR ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Il convient de rajouter à l'art. 16 al. 1 les véhicules de la protection civile et de l'organe cantonale de conduite.

Par ailleurs, il paraît nécessaire de compléter l'exception prévue à l'art. 16 al 3 du projet OCR en ajoutant une possibilité lors d'une course à bord d'une ambulance, non ordonnée par une centrale d'intervention, d'actionner le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés.

En effet, il peut arriver qu'une course de transfert non urgente, mandatée en dehors des centrales d'intervention, se transforme en course urgente en cas de décomposition médicale du patient et nécessite dès lors l'utilisation des signaux d'alarme et ce alors même que la course n'a pas été ordonnée par une centrale d'intervention.

Proposition:

art. 16 al. 3 let. b: lorsque la course a été ordonnée par la centrale d'intervention, sauf s'il s'agit de courses à bord de véhicules d'intervention de la police ou de la douane ou d'ambulances.

51. Approuvez-vous l'art. 61, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Pourquoi compléter avec "de courses avec des véhicules à chenilles, de courses s'inscrivant dans le cadre de manifestations privées avec des véhicules militaires qui n'ont pas été autorisées par le DDPS et ne sont pas de son ressort, de chasse" au vu de la mention de "etc." qui laisse la porte ouverte à n'importe quel type d'autorisation.

52. Approuvez-vous l'art. 67, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

53. Approuvez-vous l'art. 77, al. 3, du projet OCR ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 20, al. 3, let. g et 72, al. 1, let. c, ch. 5, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Attention c'est l'art. 20 al. 3 let. g du projet OETV (dans questionnaire en français) - pas de l'OAC.

Introduction du tachygraphe intelligent

54. Approuvez-vous sur le principe l'introduction du tachygraphe intelligent au même rythme que dans l'Union européenne ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

55. Approuvez-vous les art. 99 et 99a du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

56. Approuvez-vous l'art. 100, al. 1 à 2 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 3 et 4, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'annexe 1, ch. 2.3, du projet ORT ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

57. Approuvez-vous l'art. 101 du projet OETV et l'abrogation concomitante des instructions du DETEC du 2 août 2006 ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 120, al. 2, du projet OAC ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

58. Approuvez-vous l'art. 13, let. b, du projet OTR 1 ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

59. Approuvez-vous l'art. 13*d*, al. 3, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :
Intervalle de 5 ans suffisant

60. Approuvez-vous l'art. 13*e*, al. 3, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :
Intervalle de 5 ans suffisant

61. Approuvez-vous l'art. 14, al. 3, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :
La réparation du tachygraphe doit avoir lieu au plus vite. Il s'agit là d'un délai très approximatif qui risque de donner lieu à des interprétations différentes. Un délai fixe serait souhaitable, également en regard de la nouvelle disposition pénale de l'art. 21 al. 2 let. c qui punit celui qui ne fait pas réparer son tachygraphe en temps voulu.

62. Approuvez-vous l'art. 14*b*, al. 5^{bis} du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

63. Approuvez-vous l'art. 17, al. 3^{bis}, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

64. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2, let. c, du projet OTR 1 ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :
Voir remarque 61

65. Approuvez-vous l'art. 25 du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

66. Approuvez-vous l'art. 4, al. 1, let. a, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

67. Approuvez-vous l'art. 22, al. 5, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

68. Approuvez-vous les art. 3 et 6a du projet ORCT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

69. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2 et 3, du projet OCCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Conseil d'Etat
Staatsrat

GS / UVEK

20. APR. 2018

Nr.



2018.01087

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la communication
Madame Doris Leuthard
Conseillère fédérale
3003 Berne

Références BA

Date

18 AVR. 2018

**Consultation relative à la modification des exigences techniques et du contrôle des
véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous avons pris connaissance, avec intérêt, de votre projet cité en marge et vous remercions de
nous avoir consultés à ce sujet.

Le Conseil d'Etat du Canton du Valais soutient la très grande partie des adaptations proposées. Il y
voit de nombreux avantages ainsi qu'une simplification pour le citoyen.

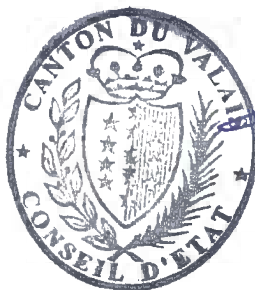
Les réponses détaillées figurent dans le questionnaire annexé.

En vous souhaitant bonne réception de notre détermination, nous vous prions de croire, Madame
la Conseillère fédérale, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président

Jacques Melly



Le chancelier

Philipp Spörri

Annexe questionnaire
Copie par courriel à V-FA@astra.admin.ch



Place de la Planta, CP 478, 1951 Sion
Tél. 027 606 21 00 - Fax 027 606 21 04



R032-2095

Consultation

Modification des exigences techniques et du contrôle des véhicules routiers en vue de leur immatriculation, et introduction d'un nouveau tachygraphe

Questionnaire

Avis émis par :

Canton : ☒	Association, organisation, autre : ☐
Expéditeur : Chacellerie d'Etat du canton du Valais Place de la Planta 3, Palais du Gouvernement 1950 Sion	

Merci de renvoyer le formulaire rempli sous forme électronique et en format Word (*.doc ou *.docx) à V-FA@astra.admin.ch.

Questions

Mise à jour des exigences techniques requises pour les véhicules routiers

1. Approuvez-vous sur le principe la proposition de modification de l'ordonnance du 19 juin 1995 concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Nous demandons encore une modification supplémentaire, à savoir la suppression de l'art. 9 al. 4 OAC:

La demande de suppression de l'actuel art. 9 al. 4 OAC faite lors la procédure de consultation concernant OPERA-3 devrait déjà être réalisée et mise en vigueur dans le cadre de cette procédure de révision d'ordonnance, car sa mise en oeuvre pose des problèmes aussi importants qu'inutiles.

2. Approuvez-vous le remplacement du terme « agricole » par « agricole et forestier » ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

3. Approuvez-vous l'art. 9, al. 5, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 11, 161 et 207 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Bemerkungen / Remarques / Osservazioni:

4. Approuvez-vous l'introduction de nouvelles catégories européennes de véhicules dans les art. 12 et 21 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

5. Approuvez-vous l'art. 13, al. 2, let. d, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

La formulation tolérante et ouverte proposée par l'OFROU présente le risque que les communes fassent immatriculer tous leurs véhicules comme véhicules du service du feu (par ex. voitures de tourisme, pickup).

Motifs: de cette manière, l'ensemble du parc de véhicules de la commune pourrait profiter de certains allègements (intervalles de contrôle, tachygraphe, ORT, interdiction de circuler le dimanche ou la nuit, protection anti-encastrement, impôts etc.) accordés aux machines de travail.

6. Approuvez-vous l'art. 20, al. 3, let. c^{bis}, d et f, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 et l'annexe 7 du projet OETV et dans l'art. 67 du projet OCR ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Nous demandons encore les précisions suivantes:

- l'art. 21. al. 5 du projet OETV devrait être complété avec le terme "Remorque à essieu central". Une remarque placée dans l'art. 67 du projet OAC nous semblerait aussi justifiée.

7. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. a, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

8. Approuvez-vous l'art. 22, al. 2, let. c et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 1, du projet OETV (remorques de forains) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

9. Approuvez-vous l'introduction de l'immatriculation purement administrative pour les véhicules directement importés disposant d'un certificat de conformité ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

La mise en œuvre de la motion Darbellay (13.3818) "Pour une admission simplifiée des véhicules à moteur et plus de sécurité routière" du 26 septembre 2013 présente quelques inconvénients pour les détenteurs/détentrices de véhicules, la branche automobile, les autorités d'immatriculation et l'exactitude des données des véhicules.

Il nous paraît important que les données des CoC et de Targa soient disponibles sous forme électronique dans une application. Pour l'instant, un éventuel changement du processus d'admission selon la motion pourrait être envisagé seulement pour les voitures de tourisme et les motocycles.

Les réceptions par type ainsi que les fiches de données pour les importations parallèles doivent toujours être utilisées par le monde du travail afin de garantir la qualité des données (réception par type / fiche de données). Les services des automobiles ne sont pas les seuls à dépendre de ces données. La branche automobile, les assureurs, eurotax, etc. travaillent aussi avec ces numéros de réception. Si la branche automobile devait renoncer à la pratique actuelle pour passer à une immatriculation directe avec CoC auprès des services des automobiles, il faudra faire attention aux points suivants:

- les données des CoC ne peuvent pas être reprises telles quelles (code carburant, etc.), ce qui peut conduire à des divergences lors du calcul de l'impôt dans certains cantons.

- les données techniques devront être disponibles sous forme électronique ou alors le formulaire 13.20 devra être remis par le client complètement rempli sur la base des documents du véhicule. L'art 74. al. 1 let. a chiffre 1 ainsi que l'art. 75 al. 2 OAC doivent être modifiés afin que la saisie des données sur le 13.20 ne soit plus effectuée par l'expert de la circulation. Ce point pourrait accélérer, resp. simplifier le processus d'admission. Le processus du contrôle garage en serait renforcé.

- les admissions avec CoC ne se feront pas au guichet, car la reprise de l'ensemble des données techniques demande des connaissances spécifiques et env. 10-20 min. par cas.

- pour la clientèle, une admission avec CoC sera plus complexe;

- une augmentation des admissions avec CoC (renoncement à la réception par type / fiche de données) entraînera une augmentation du travail administratif dans les services des automobiles, à la charge des clients (délais, émoluments plus élevés).

10. Approuvez-vous la nouvelle structure du chapitre relatif au contrôle en vue de l'immatriculation et les adaptations structurelles qui en découlent dans le chapitre sur les contrôles subséquents (2^e partie : art. 29 à 34b) ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

11. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 29 du projet OETV, le nouvel art. 34b du projet OETV qui en découle (y c. les adaptations de l'art. 34, al. 5 et 5^{bis}), les modifications y afférentes dans les art. 71, al. 1^{bis} et 105, du projet OAC ainsi que l'annexe 2 actualisée du projet ORT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

12. Approuvez-vous l'art. 30 du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 75, al. 1 et 2, du projet OAC ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :
Voir les remarques sous la question 9

13. Approuvez-vous l'art. 31 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

14. Approuvez-vous l'art. 31a du projet OETV?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

15. Approuvez-vous la nouvelle teneur de l'art. 32 du projet OETV ?

☐ OUI ☒ NON

Remarques :
Nous répondons à cette question de manière différenciée:

1. Extension du contrôle garage à d'autres genres de véhicules
NON.

L'extension du contrôle garage à d'autres genres de véhicules, comme par ex. les camions, les machines de travail, les tracteurs, ne sera pas gérable, car très exigeante, et, à notre avis, ne permet pas d'atteindre le but visé.

Les prescriptions concernant les protections anti-encastrement, les normes sur les gaz d'échappement, les charges remorquables, resp. les dispositifs d'attelage, le nombre de places autorisées, les informations pour l'autorisation de transports spéciaux, etc. sont particulièrement complexes.

Une formation exigeante (temps, coûts) serait nécessaire pour obtenir l'autorisation d'effectuer des contrôles garage.

A notre connaissance, il n'existe pour l'instant aucune demande importante à ce sujet.

En outre, pour certains genres de véhicules, il n'existe pratiquement pas deux exemplaires parfaitement identiques, par ex. les voitures automobiles d'habitation

(légères ou lourdes) sont équipées selon les vœux du client (par ex. mobilier complémentaire individuel conduisant à une réduction du nombre de places). Conclusion: même pour les voitures automobiles d'habitation légères pour lesquelles le contrôle garage est déjà permis, celui-ci reste très peu utilisé.

La question de savoir si certains genres de véhicules particuliers pourraient être intégrés au contrôle garage devrait, à notre avis, être traitée par un groupe de travail dédié et ceci en relation avec la révision des IRE 13.20.

Les processus actuels ont fait leurs preuves et présentent un bon niveau de qualité, y compris au niveau de la saisie des données.

2. Simplification du processus du contrôle garage
OUI.

L'étendue actuelle du contrôle garage pourrait être réduite au simple remplissage correct du rapport d'expertise (plus de contrôle sur le véhicule lui-même). Nous demandons à ce sujet une formulation claire et sans ambiguïté.

16. Approuvez-vous la modification de l'art. 33, al. 1 et le nouvel art. 34a du projet OETV (possibilité de déléguer également les contrôles subséquents des véhicules modifiés) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

17. Approuvez-vous l'art. 35, al. 2, let. c, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

18. Approuvez-vous l'art. 42, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

Dans ce cas, il serait nécessaire de vérifier si l'art. 41 al. 3 OETV et la deuxième partie de l'al. 4 ne sont pas contradictoires.

19. Approuvez-vous l'art. 46, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

20. Approuvez-vous l'art. 48, al. 5, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

21. Approuvez-vous l'harmonisation avec les prescriptions européennes proposée aux art. 53, al. 3, let. h et 58, al. 6, let. e, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

22. Approuvez-vous l'art. 71a, al. 6 et l'annexe 8, ch. 25, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

23. Approuvez-vous l'art. 80, al. 4, du projet OETV et le titre modifié ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

24. Approuvez-vous l'art. 93, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

25. Approuvez-vous l'art. 105, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

26. Approuvez-vous l'art. 106, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

27. Approuvez-vous l'art. 112 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

28. Approuvez-vous l'art. 119, let. t, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

29. Approuvez-vous l'art. 123, al. 5 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 5, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

30. Approuvez-vous l'art. 127, al. 4 et 5, let. d et l'art. 129, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

31. Approuvez-vous l'art. 131, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

32. Approuvez-vous la simplification des prescriptions pour les véhicules automobiles agricoles via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

33. Dans le cadre d'une adaptation au relèvement de la charge du timon des remorques à timon rigide dans le droit européen, la charge utile des tracteurs industriels doit être relevée de 3 à 4 tonnes à l'art. 134, al. 1, du projet OETV. Acceptez-vous que la charge utile des tracteurs industriels reste limitée ou estimez-vous que cette limitation devrait être supprimée ?

☒

OUI, limitation à 4 t.

☐

NON, plus de limitation
de de la charge utile.

Remarques :

34. Approuvez-vous l'art. 161, al. 1, du projet OETV (suppression de la règle des 6 km/h) ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

35. Approuvez-vous l'art. 163 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

36. Approuvez-vous l'art. 164, al. 1, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

37. Approuvez-vous l'art. 166 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

38. Approuvez-vous l'art. 168, al. 3, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

39. Approuvez-vous l'art. 178, al. 5 et l'art. 179, al. 6, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

40. Approuvez-vous l'art. 183, al. 2, let. a^{bis}, du projet OETV et la modification qui en découle dans l'art. 67, al. 2, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

41. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques de travail dans les art. 189, 201, 202, 203 et 205 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

42. Approuvez-vous l'art. 195 du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

43. Approuvez-vous la simplification des prescriptions relatives au dispositif de freinage des remorques agricoles dans les art. 207 et 208 du projet OETV via l'harmonisation avec le droit européen ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

44. Approuvez-vous l'art. 209, al. 4, du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

45. Approuvez-vous l'annexe 3 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

46. Approuvez-vous l'annexe 5 du projet OETV et la modification qui en découle du projet d'ordonnance du DETEC sur l'entretien du système antipollution ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

47. Approuvez-vous l'annexe 6 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

48. Approuvez-vous l'annexe 7 du projet OETV ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

49. Approuvez-vous l'art. 3b, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

50. Approuvez-vous l'art. 16, al. 3, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

51. Approuvez-vous l'art. 61, al. 4, du projet OCR ?

☐ OUI

☒ NON

Remarques :

Nous répondons à cette question de manière différenciée:

1. Véhicules à chenilles

OUI

2. Exception pour les véhicules militaires

OUI

3. Chasse

NON

A notre avis, il n'existe aucune raison matérielle, spécialement pour la chasse, pour justifier une telle exception. En particulier lors des parties de chasse, il existe de nombreux risques supplémentaires: le terrain, l'arme / les munitions, les sorties de nuits, etc.

Il existe suffisamment de véhicules appropriés et sûrs pour un tel usage.

52. Approuvez-vous l'art. 67, al. 4, du projet OCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

53. Approuvez-vous l'art. 77, al. 3, du projet OCR ainsi que les modifications qui en découlent dans les art. 20, al. 3, let. g et 72, al. 1, let. c, ch. 5, du projet OAC ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

Introduction du tachygraphe intelligent

54. Approuvez-vous sur le principe l'introduction du tachygraphe intelligent au même rythme que dans l'Union européenne ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

55. Approuvez-vous les art. 99 et 99a du projet OETV ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

56. Approuvez-vous l'art. 100, al. 1 à 2 et la disposition transitoire de l'art. 222p, al. 3 et 4, du projet OETV ainsi que les modifications qui en découlent dans l'annexe 1, ch. 2.3, du projet ORT ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

57. Approuvez-vous l'art. 101 du projet OETV et l'abrogation concomitante des instructions du DETEC du 2 août 2006 ainsi que les modifications qui en découlent dans l'art. 120, al. 2, du projet OAC ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

58. Approuvez-vous l'art. 13, let. b, du projet OTR 1 ?

☒ OUI ☐ NON

Remarques :

59. Approuvez-vous l'art. 13d, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

60. Approuvez-vous l'art. 13e, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

61. Approuvez-vous l'art. 14, al. 3, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

62. Approuvez-vous l'art. 14b, al. 5^{bis} du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

63. Approuvez-vous l'art. 17, al. 3^{bis}, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

64. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2, let. c, du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

65. Approuvez-vous l'art. 25 du projet OTR 1 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

66. Approuvez-vous l'art. 4, al. 1, let. a, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

67. Approuvez-vous l'art. 22, al. 5, du projet OTR 2 ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

68. Approuvez-vous les art. 3 et 6a du projet ORCT ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :

69. Approuvez-vous l'art. 21, al. 2 et 3, du projet OCCR ?

☒ OUI

☐ NON

Remarques :



Sicherheitsdirektion, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

T direkt 041 728 50 41
karin.bruderer@zg.ch
Zug, 17. April 2018 BRKA
SD SDS 7.11/198 - Vernehmlassung SD an ASTRA

**Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers
Vernehmlassung der Sicherheitsdirektion des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, bis 25. April 2018 zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und der Einführung eines neuen Fahrtschreibers Stellung zu nehmen. Gestützt auf ein internes Mitberichtsverfahrens nehmen wir diese Gelegenheit zur Stellungnahme gerne wahr.

Zu den gestellten Fragen verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Sicherheitsdirektion

Beat Villiger
Regierungsrat

Beilage:
Ausgefüllter Fragebogen

Kopie (mit Beilage) per E-Mail an:

- Bundesamt für Strassen ASTRA, V-FA@astra.admin.ch (PDF- und Word-Version)
- Baudirektion, info.bds@zg.ch
- Gesundheitsdirektion, info.gd@zg.ch
- Amt für Feuerschutz, infogvzg@zg.ch
- Amt für Zivilschutz und Militär, info.azm@zg.ch
- Strassenverkehrsamt, info.stva@zg.ch
- Zuger Polizei, kommandooffice.polizei@zg.ch
- Staatskanzlei, elisabeth.kaeppli@zg.ch (zum Aufschalten im Internet)



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Sicherheitsdirektion des Kantons Zug Bahnhofstrasse 12 Postfach 6301 Zug	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Die Übernahme von EU-Vorschriften setzt voraus, dass alle damit zusammenhängenden Regelungen in der VTS angepasst werden. Dies ist in der vorliegenden Teilrevision nicht durchwegs der Fall.

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS sei wie folgt anzupassen:
d. Motorwagen der Feuerwehr, Polizei und des Zivilschutzes.

Begründung: Nicht nur Fahrzeuge der Feuerwehr und der Zivilschutzorganisationen sollen von den Erleichterungen profitieren können, sondern auch die Arbeitsfahrzeuge der Polizei.

Hinweis: Die vorgeschlagene offene Formulierung von Art. 13 Abs. 2 E-VTS lässt zu, dass weitere Fahrzeuge als Arbeitsfahrzeuge angemeldet werden.

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Art. 21 Abs. 5 E-VTS sei wie folgt anzupassen:

5 Für die Klasseneinteilung von Sattelanhängern, Starrdeichselanhängern und Zentralachsanhänger ist das ...

Antrag: Zusätzlich sei ein Hinweis in Art. 67 E-VRV zu prüfen.

Antrag: Art. 20 Abs. 4 E-VTS sei wie folgt zu formulieren:

4... übertragen, gelten als Starrdeichseln.

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Die geltende Regelung sei beizubehalten.

Begründung: Schaustelleranhänger haben grundsätzlich überdurchschnittlich lange Standzeiten und werden erfahrungsgemäss nicht regelmässig gewartet bzw. unterhalten. Zudem ist das Durchschnittsalter dieser Fahrzeuge wesentlich höher als bei gleichartigen Fahrzeugen. Allfällige Erleichterungen betreffend den Nachprüfintervallen dieser Fahrzeuge ist nicht über die Fahrzeugart bzw. das Kontrollschild, sondern über einen Eintrag im Fahrzeugausweis (Feld 17 «Besondere Verwendung») wie beispielsweise bei SDS / ADR-Fahrzeugen, Veteranen-Fahrzeugen zu lösen. Entsprechend ist eine

Anpassung der WPB 13.20 zu prüfen.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich teilen wir die Beurteilung des Bundesrats zur Umsetzung der Motion Darbelley (13818) vom 13. November 2013.

Voraussetzung ist aber, dass die CoC-Daten sowie die Targa-Daten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen. Allfällige Zulassungs- und Prozesserneuerungen gemäss der Motion sieht das Strassenverkehrsamt des Kantons Zug jedoch zurzeit nur bei Personenwagen und Motorrädern vor, bei denen auf eine Fahrzeugprüfung vor Ort verzichtet wird.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sondern auch das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax usw. sind – verbunden mit der Typengenehmigungsnummer – auf diese Daten angewiesen.

Wird die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die ausschliessliche CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen, ist Folgendes zu beachten:

- CoC-Daten können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoff-Code usw.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.

- Die technischen Daten müssen elektronisch zur Verfügung stehen oder das Formular 13.20 muss zusammen mit den Fahrzeugpapieren vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingerichtet werden. Dadurch kann der Zulassungsprozess beschleunigt und vereinfacht werden. Gleichzeitig wird dadurch der Selbstabnahmeprozess gestärkt. Art. 74 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 VZV sowie Art. 75 Abs. 2 VZV sind entsprechend anzupassen.

- CoC-Zulassungen können kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und ca. 10 bis 20 Minuten Bearbeitungszeit pro Fall in Anspruch nehmen wird.

- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwändiger.

- Mit vermehrten CoC-Zulassungen (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt zu Lasten der Kundschaft (höhere Gebühren aufgrund längerer Bearbeitungszeit) der administrative Aufwand der Strassenverkehrsämter.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Siehe Bemerkungen zu Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Antrag: Die Selbstabnahme sei nicht auf andere Fahrzeugarten zu erweitern.

Begründung: Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie beispielsweise Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht zielführend, da die Prüfung sehr anspruchsvoll ist. Zusem sind die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnormen, Anhängelasten resp. Verbindungseinrichtungen, das Bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten etc. sehr komplex.

Im Übrigen gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige, genau identische Fahrzeuge. So wird fast jeder (leichte oder schwere) Wohnmotorwagen auf Wunsch der Kundschaft zusätzlich ausgestattet, beispielsweise durch einen individuellen Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion. Aus diesem Grund wird selbst bei leichten Wohnmotorwagen, bei denen schon heute eine Selbstabnahme zulässig ist, von dieser Möglichkeit kaum Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einzelne Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden können, ist im Rahmen einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 A zu prüfen.

Die bestehenden Prozesse (inkl. Datenerfassung) haben sich bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau aus.

Antrag: Der Selbstabnahmeprozess sei zu vereinfachen.

Begründung: Es genügt, die Selbstabnahme auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichts zu beschränken. Eine Kontrolle des Fahrzeugs ist nicht notwendig.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Art. 42 Abs. 1 E-VTS sei auf Widersprüche zu Art. 41 Abs. 3 und Abs. 4 E-VTS zu überprüfen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Der Begriff «farblos» sei durch einen konkreten Lichtdurchlässigkeitswert zu ersetzen.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Das SVG und die VRV seien entsprechend anzupassen.

Begründung: Die Kontrollorgane (Polizei) müssen wissen, bei welchen Fahrzeugen eine Sicherheitsgurtenantwortpflicht und /oder eine Helmantwortpflicht besteht.

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?



JA, Einschränkung auf 4 t.



NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?



Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?



Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?



Bemerkungen:

Antrag: Das Mass von der Lenkradmitte bis zum vorderen Fahrzeugende sei wie bisher durch eine Zahl zu begrenzen.

Begründung: Die vorgeschlagene Neuerung birgt ein beträchtliches Unfallrisiko. Je länger nämlich die landwirtschaftlichen Zusatzgeräte sind, desto schwieriger ist das Befahren von Kurvenradien.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Seit über 20 Jahren werden in der Schweiz landwirtschaftliche Traktoren mit hydraulischen Einleiterbremsen zugelassen, die häufig in der Schweiz nachgerüstet wurden. Der hydraulische Bremsdruck beträgt ca. 150 bar. Der landwirtschaftliche Anhänger ist entsprechend konfiguriert und die Fahrzeugkombination kann kontrolliert gebremst werden.

Neu werden landwirtschaftliche Traktoren ab Werk mit hydraulischen Einleiterbremsen ausgestattet. Die hydraulischen Bremsanschlüsse sind zwar identisch mit den vorgängig erwähnten schweizerischen Anschlüssen. Die Bremsdruckwerte sind aber bei allen Bremsmanövern etwas tiefer (ca. 120 bar).

Wird nun ein neuer Traktor mit einem alten landwirtschaftlichen Anhänger gekoppelt, stimmt die Bremsabstimmung zwischen Zugfahrzeug und Anhänger nicht mehr überein. Dies ist umso heikler, als solche Fahrzeugkombinationen auch auf Untergrund mit schlechten Haftwerten wie beispielsweise auf Wiesen und steilen Hängen verkehren.

Um eine technisch saubere Lösung zu erreichen, sind folgende Varianten denkbar:

- Kombinationsprüfungen, d.h. ein neues Zugfahrzeug darf nur mit bestimmten Anhängern zusammen verkehren;
- Anhängerbremsen sind anzupassen oder das zulässige Gesamtgewicht ist herabzusetzen;
- alte landwirtschaftliche Anhänger sind ausser Verkehr zu setzen.

Um das Unfallrisiko zu minimieren, sind folgende Varianten denkbar:

- Geschwindigkeitsreduktion für solche Fahrzeuge auf beispielsweise 25 km/h, wobei die Massnahme bei grossem Gefälle nur wenig wirksam ist;
- Gewichtsreduktion des landwirtschaftlichen Anhängers.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Art. 16 Abs. 3 Bst. b E-VRV sei wie folgt anzupassen:

b. ..., ausser bei Fahrten mit Einsatzfahrzeugen der Polizei, des Rettungsdienstes und des Zolls.

Begründung: Art. 16 Abs. 3 Bst. b E-VRV ist für den Rettungsdienst praxisfremd und veraltet. Die Einsatzzentrale 144 entscheidet mit den Informationen aus dem Notruf, ob die Fahrt zum Einsatzort mit Blaulicht und Wechselklanghorn zu erfolgen hat oder nicht. Auf dem Weg ins Spital kennen nur die Besatzungen der Rettungsdienste den Zustand der Patientin / des Patienten. Aus diesem Grund müssen sie selbst über den Einsatz von Blaulicht und Sirene entscheiden können. Nur so kann bei akut lebensbegrohlichen Situationen angemessen reagiert werden.

Antrag: Die Weisungen des UVEK vom 6. Juni 2005 zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn seien zu überarbeiten.

Begründung: Die Weisungen (mit integriertem Merkblatt zu deren Verwendung) sollten trotz der teilweisen Übernahme in die Verordnung integrativer Bestandteil von Art. 16 Abs. 3 E-VRV bleiben, da die Weisungen weitere wichtige Grundsätze für die Blaulichtorganisationen enthalten.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Fahrten für die Jagd seien vom Ausnahmekatalog auszunehmen.

Begründung: Es bestehen keine sachlichen Gründe, welche das Mitfahren von Personen für die Jagd rechtfertigen würden. Bei Jagdausflügen kommen sogar zusätzliche Risiken hinzu: das Gelände, mitgeführten Gewehre bzw. die dazugehörige Munition, Nachtfahrten usw.

Wir befürworten hingegen ausdrücklich das Mitfahren von Personen bei Raupenfahrzeugen und militärischen Fahrzeugen.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Antrag: Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 sei wie folgt anzupassen:

a. mit Fahrzeugen, die für ärztliche oder rettungsdienstliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind; ...

Begründung: Die vorgeschlagene Formulierung berücksichtigt nicht, dass bei den Rettungsdiensten auch Fahrzeuge im Einsatz sind, die weder zum Transport von verletzten oder erkrankten Personen noch für ärztliche Aufgaben ausgerüstet sind wie beispielsweise Einsatzleitfahrzeuge, Materialfahrzeuge oder Führungsfahrzeuge von Kommandopersonen. Der Begriff «ärztlich» bezieht sich auf die Besatzung des Fahrzeugs und schreibt deren Qualifikation vor. Diese Aufgaben können aber auch durch andere Berufsgruppen übernommen werden. Aus diesen Gründen ist die Bestimmung anzupassen.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation
3003 Bern

11. April 2018 (RRB Nr. 330/2018)

**Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung
von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 haben Sie uns die Entwürfe zur Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge vom 19. Juni 1995 (SR 741.41) und von zehn weiteren Strassenverkehrsverordnungen zur Vernehmlassung zugestellt. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns wie folgt:

Wir befürworten, dass die kantonalen Zulassungsbehörden neu auch die Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen an geeignete private Betriebe und Organisationen delegieren können.

Dringlichkeitsfahrten bei Nacht mit Blaulicht, aber ohne erforderliche Verwendung des Wechselklanghorns sind heute im Merkblatt des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005 geregelt. Der vorgeschlagenen Überführung dieser Regelung auf Verordnungsstufe stimmen wir unter dem Vorbehalt zu, dass das Merkblatt nicht ersatzlos aufgehoben wird. Dieses geht nämlich weiter als die vorgesehene Neuregelung auf Verordnungsstufe und stellt sicher, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden denn auch verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Im Interesse der Rechtssicherheit und einer einheitlichen Anwendung sollte daher am Merkblatt festgehalten werden.



Hingegen lehnen wir die vorgeschlagene Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit» vom 26. September 2013 ab. Sie bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die kantonalen Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Für die ausführlichen Bemerkungen und Begründungen unserer Stellungnahme verweisen wir auf den beiliegenden von der Sicherheitsdirektion ausgefüllten Fragenkatalog.

Genehmigen Sie, sehr geehrte Frau Bundesrätin,
die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Die Staatsschreiberin:

Markus Kägi

Dr. Kathrin Arioli





R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Sicherheitsdirektion Kanton Zürich Neumühlequai 10 8090 Zürich	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüssen die Übernahme der NRMM (non road mobile machinery) Grenzwerte gemäss der EU-Verordnung 2016/1628 vom 14. September 2016.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Neu werden die Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes – unabhängig von ihrer konkreten Ausrüstung – den Arbeitsmotorwagen gleichgestellt. Dies bringt verschiedene Vorteile wie längere Nachprüfungsintervalle und weniger strenge technische Vorschriften. Es besteht eine gewisse Gefahr, dass z.B. Gemeinden deshalb in Zukunft möglichst alle ihre Fahrzeuge als Feuerwehr- oder Zivilschutzfahrzeuge

einlösen werden. Deshalb sollte diese Gleichstellung in Bst. d über den Verwendungszweck eingeschränkt werden auf Motorwagen, die hauptsächlich zur Aufgabenerfüllung dieser Organisationen dienen. Andererseits macht es Sinn, diese Regelung auf analoge Motorwagen der Polizei und der Sanität auszuweiten (z.B. Grossraumambulanzen, mobile Einsatzzentralen der Polizei, Wasserwerfer usw.).

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 20 Abs. 4 E-VTS sollte der Begriff «starre Deichseln» durch «Starrdeichseln» ersetzt werden. Zusätzlich sollte in Art. 21 Abs. 5 E-VTS der Begriff «Zentralachsanhänger» ergänzt werden.

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die oft langen Standzeiten, das vielfach überdurchschnittlich hohe Alter und die leider öfters schlechte Wartung der Schaustelleranhänger sprechen klar gegen die vorgeschlagenen Erleichterungen für die Schaustelleranhänger durch gegenüber den «normalen» Anhängern längere Nachprüfungsintervalle.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit» vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse

der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Konkret fallen insbesondere folgende Nachteile ins Gewicht:

Bei der Zulassung von Neufahrzeugen würden die kantonalen Zulassungsbehörden vielfach nicht mehr gesicherte Fahrzeugdaten des Bundes elektronisch übernehmen können, sondern sie würden versuchen müssen, die für die Zulassung erforderlichen Fahrzeugdaten in von der Kundschaft vorzulegenden Dokumenten wie EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity; COC) usw. herauszusuchen und von Hand in die EDV-Systeme einzugeben. Bei den erforderlichen Daten, die in diesen Unterlagen nicht vorhanden sind, müssten wohl Selbstdeklarationen seitens der Kundschaft übernommen werden. Dies würde sowohl für die Kundschaft wie auch die Zulassungsbehörden zu erheblich längeren, aufwendigeren und teureren Zulassungsprozessen führen und die Datenqualität deutlich verschlechtern. Bei so übernommenen falschen Fahrzeugdaten würden die Halterinnen und Halter Gefahr laufen, dass bei der ersten periodischen Nachprüfung des Fahrzeuges, die immer physisch erfolgt, solche falschen Daten entdeckt würden und das Fahrzeug dann schlimmstenfalls ausser Verkehr gesetzt werden müsste (z.B. weil geltende Abgasvorschriften nicht eingehalten werden).

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen bei Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

In Abs. 1 sollten aber noch die Fahrzeuge mit EU-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) ergänzt werden.

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Erweiterung der Selbstabnahmen auf zusätzliche Fahrzeugarten wie Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren usw. lehnen wir ab. Diese Fahrzeuge sind aufgrund der für sie geltenden komplexen technischen Vorschriften und der teilweise erheblichen Individualität für die Selbstabnahme nicht geeignet. Hingegen regen wir eine Vereinfachung des Selbstabnahmeprozesses an. Das heutige Vorgehen kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfungsberichtes reduziert werden, d.h. keine Kontrollen am Fahrzeug mehr. Wir beantragen eine entsprechende ausdrückliche Regelung in Art. 32 E-VTS.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüßen diese Änderung. Die Erfahrungen der Kantone, in denen diese Delegation schon bisher vorgenommen wird, zeigen, dass dies die Verkehrssicherheit nicht schmälert. Wichtig ist aber, dass die Delegationsvoraussetzungen eingehalten und kontrolliert werden. Aus Gründen des Datenschutzes sind die ausserordentlichen Nachprüfungen aufgrund von polizeilichen Meldungen (Art. 34 Abs. 1 VTS) in

Art. 34a E-VTS von der Delegationsmöglichkeit auszunehmen. Wir regen weiter an, dass in Art. 34 Abs. 2 VTS überprüft wird, ob die dortige exemplarische Auflistung der Änderungen, die zwingend zu einer ausserordentlichen Nachprüfung führen, noch zeitgemäss ist.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V entsprechend den Anforderungen der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung, z.B. bis 1. Januar 2020, festzusetzen, in der die Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Begründung:

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50–70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Non-Road-Motoren seit Stage V verlangen für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On-Board-Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar.

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Insbesondere aus polizeilicher Sicht ist zu begrüßen, dass die Frage der Zulässigkeit von Luft- und Regenabweisern an Seitenfenstern auf Verordnungsstufe explizit geregelt wird.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Aus der Übernahme dieser EU-Bestimmung resultiert, dass Quads und Buggys mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h als sogenannte «Klasse L»-Fahrzeuge unter der Kategorie der Traktoren zugelassen werden können und die Fahrzeuglenkenden in der Folge keiner Helmtragepflicht mehr unterstehen werden. Zutreffend wird im erläuternden Bericht dargelegt, dass hierfür in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesstufe fehlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn eine Helmtragepflicht eingeführt werden könnte.

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist darauf hinzuweisen, dass gewisse Fahrzeugkombinationen (Traktor neu – Anhänger alt) ein Sicherheitsrisiko darstellen (Zugabstimmung mit Einleiterbremse). In diesem Bereich kommt es aus diesem Grund immer wieder zu schweren Unfällen. Mit der vorgeschlagenen Regelung ist zu befürchten, dass dieses Problem in der Schweiz noch über Jahre weiterbesteht. Es wäre angezeigt, hier die EU-Regelung vollständig, d.h. inklusive der Übergangsfrist zu übernehmen. Es ist auch zu prüfen, ob während der Übergangsfrist ein Hinweis auf die gefährlichen Kombinationsarten in den entsprechenden Fahrzeugausweisen aufgenommen werden soll.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir schlagen folgende Ergänzung am Ende von Abs. 1 vor: «, sofern die Vorderachslast und die Tragfähigkeit der Reifen eingehalten werden.»

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Vgl. die Bemerkungen bei Frage 35.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Unser Änderungsantrag bei Frage 17 zu Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS führt zu einer entsprechenden Anpassung in der UVEK-Abgaswartungsverordnung. Dort ist in Ziff. 1.5.27 für die in unserem Antrag bei Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung im Anhang 5 Ziff. 121 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Eine einheitliche Regelung ist grundsätzlich zu begrüßen. Entscheidend sind die Anforderungen an die Materialqualität der Helme.

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Der Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe stimmen wir unter dem Vorbehalt zu, dass das Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005, welches diese Dringlichkeitsfahrten heute regelt, nicht ersatzlos aufgehoben wird.

Das Merkblatt garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen (sogenannte BORS) in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblattes in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblattes müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtige Grundsätze des Merkblattes auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrößerung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen des UVEK zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005 für die Praxis sehr wichtig sind und nicht aufgehoben werden sollten. Immer wieder werden Gesuche für Fahrzeuge eingereicht, bei denen der Einbau von CIS-GIS

für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zu viele Fahrzeuge unnötig mit CIS/GIS ausgerüstet und verwendet werden.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Das Wort «ununterbrochen» sollte gestrichen werden. Dieses ist unnötig und führt zu Unklarheiten.

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Vgl. aber Bemerkungen bei Frage 60.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte sollte bei 5 Jahren belassen werden. Bei den Zürcher Polizeikorps sind zurzeit rund 200 Kontrollkarten im Umlauf. Müssen diese alle zwei Jahre ersetzt werden, ist dies mit grossem administrativem und finanziellem Aufwand verbunden.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Der Angleichung von Art. 4 Abs. 1 Bst. a ARV 2 an die Bestimmung der ARV 1 bzw. an das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) betreffend den Geltungsbereich für Kranken- und Verlegungstransporte kann zugestimmt werden. Das bedeutet eine Erleichterung für Spitäler und Rettungsdienste. Die Anpassung entspricht auch einem Anliegen der Gesundheitsdirektion des Kantons Zürich.

Jedoch sollte der Rechtsbegriff «für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstete Fahrzeuge» noch konkretisiert werden. Im Unterschied zur ARV 1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert. So fragt es sich, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit genügt.

Die Ausnahme von der ARV-Pflicht ist vertretbar, da die meisten Ambulanzmitarbeitenden über das öffentliche Personalrecht genügend geschützt sind.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrerkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkter Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrerkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen: