

Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41)

Geplantes Inkrafttreten für die nachstehenden Änderungsvorschläge ist der 1. Oktober 2016.

Bestimmung des Leergewichts von Wohnmotorwagen mit vollen Frischwassertanks	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 7 Gewichte Abs. 1, 1^{bis} und 1^{ter} (neu)</p> <p>1 «Leergewicht» ist, unter Vorbehalt von Absatz 7, das Gewicht des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel, Treibstoff (mind. 90 % der vom Hersteller oder von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge) und der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung, Werkzeug, Radkeil, Feuerlöscher sowie dem Führer oder der Führerin, dessen oder deren Gewicht mit 75 kg angenommen wird. Bei Fahrzeugen mit Wechselaufbauten (Art. 66 Abs. 1) wird der Aufbau bei der Bestimmung des Leergewichtes nicht berücksichtigt.</p>	<p>Art. 7 Gewichte Abs. 1, 1^{bis} und 1^{ter} (neu)</p> <p>1 «Leergewicht» ist, unter Vorbehalt von Absatz 7, das Gewicht des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel, Treibstoff (mind. 90 % der vom Hersteller oder von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge) und der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung, Werkzeug, Radkeil, Feuerlöscher sowie dem Führer oder der Führerin, dessen oder deren Gewicht mit 75 kg angenommen wird.</p> <p>^{1bis} Bei Fahrzeugen mit Wechselaufbauten (Art. 66 Abs. 1) wird der Aufbau bei der Bestimmung des Leergewichtes nicht berücksichtigt.</p> <p>^{1ter} Bei Wohnmotorwagen müssen bei der Bestimmung des Leergewichts der Frischwassertank voll und der Gebrauchtwassertank leer sein.</p> <p><i>Übergangsbestimmungen</i> X Betreffend Artikel 7 Absatz 1^{ter} gilt das bisherige Recht:</p> <p>a. bis zum [30. September 2016] für die Typengenehmigung von Wohnmotorwagen;</p> <p>b. für die erstmalige Zulassung von Wohnmotorwagen, die bis zum 30. Juni 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Absatz 1 und 1^{bis}: Es handelt sich lediglich um formelle Änderungen ohne materielle Auswirkungen. Der Vorbehalt in Absatz 1 betreffend Absatz 7 ist unnötig. Absatz 7 gilt auf jeden Fall. Der bisherige Absatz 1 wurde wegen seiner Länge aufgeteilt ein neuer Absatz 1^{bis} wurde eingefügt.</p> <p>Absatz 1^{ter}: Wegen ihrer oft geringen Nutzlast werden Wohnmotorwagen häufig überladen (Gesamtgewichtsüberschreitung). In Anpassung an das aktuelle EU-Recht soll künftig auch in der VTS der Frischwassertank bei der Ermittlung des Leergewichts voll sein müssen. Wird das mitgeführte Frischwasser zum Leergewicht hinzugerechnet, entspricht die schlussendlich im Fahrzeugausweis ausgewiesene Nutzlast wesentlich besser dem Gewicht der Personen und Güter, die effektiv mitgeführt werden dürfen.</p> <p>Ebenfalls in Anlehnung an das EU-Recht sollen in Anhang 9 Ziffer 25 VTS das für die Bestimmung der Platzzahlmassgebende Personengewicht von Wohnmotorwagen von 75 kg erhöht werden auf 85 kg plus 10 kg pro Meter Fahrzeuglänge für Gepäck (siehe entsprechender Anhörungsvorschlag weiter hinten im Dokument).</p> <p>Um der Industrie und dem Gewerbe Zeit zu geben, sich anzupassen, wird für die Anwendung der neuen Vorschriften von Artikel 7 Absatz 1^{ter} eine Übergangsbestimmung vorgesehen.</p>	

Zulassung von Kleinmotorfahrzeugen mit Raupen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 10 Einteilung Abs. 1	Art. 10 Einteilung Abs. 1
<p>¹ «Motorwagen» sind Motorfahrzeuge (Art. 7 SVG) mit mindestens vier Rädern – ausgenommen Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge (Art. 15 Abs. 2 und 3) sowie Motorhandwagen (Art. 17 Abs. 2) –, Motorfahrzeuge mit drei Rädern und einem Leergewicht über 1000 kg, Arbeitsmotorwagen sowie Raupenfahrzeuge, die nicht als Motorräder gelten.</p>	<p>¹ «Motorwagen» sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Motorfahrzeuge (Art. 7 SVG) mit mindestens vier Rädern, ausgenommen Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge (Art. 15 Abs. 2 und 3) sowie Motorhandwagen (Art. 17 Abs. 2); b. Motorfahrzeuge mit drei Rädern, welche das Gewicht zur Einteilung als dreirädriges Motorfahrzeug (Art. 136 Abs. 1 Bst. b) übersteigen und einem Leergewicht über 1000 kg; c. Arbeitsmotorwagen sowie Raupenfahrzeuge, die nicht als Motorräder, Leicht- oder Kleinmotorfahrzeuge oder Motorhandwagen gelten.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Buchstabe b: Bei dieser Änderungen von Artikel 10 Absatz 1 VTS handelt es sich um eine Korrigenda.</p> <p>Buchstabe c: Gemäss der geltenden Definition in Artikel 10 Absatz 1 VTS sind Raupenfahrzeuge Motorwagen, ausser wenn sie als Motorräder (Motorschlitten nach Art. 14 Bst. c VTS) gelten. Die in Artikel 15 definierten Fahrzeugarten der Leicht- oder Kleinmotorfahrzeuge sind weder Motorwagen noch Motorräder und können somit keine Raupen aufweisen. Werden sie – z. B. für den saisonalen betrieblichen Einsatz im Winter – auf Raupen umgebaut, müssen sie in eine Fahrzeugart umgeteilt werden, die als Raupenfahrzeug gelten darf (meist Motorschlitten). Die Definition von Artikel 10 Absatz 1 VTS soll deshalb geändert werden, so dass Raupenfahrzeuge künftig auch Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge sein können. Bei der Montage von Raupen in der Wintersaison ist eine Umteilung in die Fahrzeugart der «Motorschlitten» dann nicht mehr erforderlich. In Artikel 136 Absatz 1^{bis} VTS wird zudem präzisiert, dass Raupen beim für die Kategorieinteilung massgebenden Gewicht nicht berücksichtigt werden (siehe entsprechender Anhörungsvorschlag).</p> <p>Raupenfahrzeuge sind nach Artikel 26 Absatz 1 VTS Ausnahmefahrzeuge. Gemäss Artikel 78 der Verkehrsregelverordnung (VRV; SR 741.11) dürfen sie deshalb nur mit schriftlicher Bewilligung des Kantons verkehren. Dieser kann Auflagen verfügen (er legt z. B. die Strassenabschnitte fest, die mit dem Raupenfahrzeug befahren werden dürfen). Mit der vorgeschlagenen Änderung ist keine Zunahme der Anzahl Raupenfahrzeuge zu erwarten. Hingegen müssen Kleinmotorfahrzeuge, die für den Winter mit Raupen ausgerüstet werden, nicht mehr in eine andere Fahrzeugart umgeteilt werden.</p> <p>Das Streichen der Fahrzeugart der «Arbeitsmotorwagen» im Text von Buchstabe c ist formeller Natur. Arbeitsmotorwagen bleiben über Buchstabe a weiterhin als Motorwagen erfasst.</p>	


Präzisierung der Definition der Fahrzeugart «Traktor»	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 11 Transportmotorwagen nach schweizerischem Recht Abs. 2 Bst. h</p> <p>2 Es werden die nachstehenden Arten von Transportmotorwagen unterschieden und dabei Fahrzeuge, die sowohl für den Personen- wie für den Sachentransport bestimmt sind, nach den überwiegenden Merkmalen eingeteilt:</p> <p>h. «Traktoren» sind zum Ziehen von Anhängern gebaute Motorwagen mit kurzem Radstand und höchstens einem geringen eigenen Tragraum;</p>	<p>Art. 11 Transportmotorwagen nach schweizerischem Recht Abs. 2 Bst. h</p> <p>2 Es werden die nachstehenden Arten von Transportmotorwagen unterschieden und dabei Fahrzeuge, die sowohl für den Personen- wie für den Sachentransport bestimmt sind, nach den überwiegenden Merkmalen eingeteilt:</p> <p>h. «Traktoren» sind zum Ziehen oder Betreiben von Anhängern und von auswechselbaren Geräten gebaute Motorwagen mit kurzem Radstand und, die speziell für die Verwendung im Gelände konzipiert sind und höchstens über einen einem geringen eigenen Tragraum verfügen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Es handelt sich im Wesentlichen um eine Anpassung an die Traktorendefinition des weiterentwickelten EU-Rechts. Die Schweizer Definition der Fahrzeugart «Traktor» soll möglichst mit derjenigen der EU harmonisiert sein. In der EU ist ein Traktor ein land- und forstwirtschaftliches Motorfahrzeug – der Aspekt der Eignung für den landwirtschaftlichen Einsatz wird in der Schweizer Definition ausgedrückt durch die Formulierung «speziell für die Verwendung im Gelände konzipiert». Dies schliesst den Einsatz auf der Strasse nicht aus. Die offenere Schweizer Formulierung trägt dem Umstand Rechnung, dass ein Traktor in der Schweiz sowohl landwirtschaftlich (mit grünem Kontrollschild) als auch gewerblich (mit weissem Kontrollschild) zugelassen werden kann.</p> <p>Mit der Neufassung der Definition wird die Abgrenzung der Fahrzeugart «Traktor» gegenüber den «Motorwagen zum Sachentransport» klarer ersichtlich. An der bisherigen Einteilungspraxis ändert sich dadurch nichts, hingegen wird präziser formuliert, dass z. B. Sattelschlepper mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit nicht als Traktoren gelten können.</p> <p>In der Formulierung «Ziehen oder Betreiben von Anhängern» ist insbesondere auch inbegriffen, dass Traktoren oft zum Ziehen von Arbeitsanhängern (wie z. B. Ballenpressen) eingesetzt werden, was in der EU-Definition «Ziehen von land- und forstwirtschaftlichen Geräten» genannt wird.</p>	

Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei gewissen Kleinmotorrädern	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 14 Motorräder Bst. b Ziff. 1 und 2</p> <p>b. «Kleinmotorräder», das heisst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zweirädrige Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h und einem Hubraum bei Verbrennungsmotoren von höchstens 50 cm³ beziehungsweise einer Motorleistung bei anderen Motoren von höchstens 4 kW, 2. dreirädrige Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h, einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Fremdzündungsmotoren beziehungsweise und einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 0,27 t; 	<p>Art. 14 Motorräder Bst. b Ziff. 1 und 2</p> <p>b. «Kleinmotorräder», das heisst:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zweirädrige Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h und einer Motorleistung von höchstens 4,00 kW sowie einem Hubraum bei Verbrennungsmotoren von höchstens 50 cm³ bei Fremdzündungsmotoren beziehungsweise einer Motorleistung bei anderen Motoren von höchstens 4 kW, 2. dreirädrige Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h, einer Motorleistung von höchstens 4,00 kW, einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Fremdzündungsmotoren beziehungsweise einer Motorleistung von höchstens 4 kW bei anderen Motoren und einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 0,27 t; <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend der Leistungsbeschränkung von Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 1 gilt das bisherige Recht:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typengenehmigung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor; b. für die erstmalige Zulassung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden. <p>X Betreffend Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2 gilt das bisherige Recht:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typengenehmigung von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor; b. für die erstmalige Zulassung von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Es handelt sich um eine Anpassung an die neuen Motorradvorschriften der EU, siehe Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, Klassen L1e und L2e).</p> <p>Ziffer 1:</p> <p>Die bisher geltende Hubraumbeschränkung gilt nur noch für Fremdzünder, bei Selbstzündern fällt sie weg. Hingegen gilt die Leistungsbeschränkung von 4 kW künftig für alle Fahrzeuge (neu also auch für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor). Für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bedeutet dies eine Verschärfung, deshalb wird für sie eine Übergangsbestimmung vorgesehen. Die Fristen sind identisch mit denen der EU.</p> <p>Ziffer 2:</p> <p>Für Selbstzünder gibt es als Erleichterung keine Hubraumbeschränkung mehr. Hingegen gilt die Leistungsbeschränkung von 4 kW künftig für alle Fahrzeuge (neu also auch für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor). Für Fahrzeuge mit Fremdzündungsmotor bedeutet dies eine Verschärfung, deshalb wird für sie eine Übergangsbestimmung vorgesehen. Die Fristen sind identisch mit denen der EU.</p>	

Anpassung der Definition der Fahrzeugart «Motorschlitten»	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 14 Motorräder Bst. c</p> <p>c. «Motorschlitten», das heisst mit Raupen versehene Motorfahrzeuge, die nicht durch Abbremsen einer Raupe gelenkt werden und auch nicht die Merkmale von Motoreinachsern oder Motorhandwagen nach Artikel 17 aufweisen, höchstens 1,30 m breit und 3,50 m lang sind sowie ein Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von nicht mehr als 0,40 t haben.</p>	<p>Art. 14 Motorräder Bst. c</p> <p>c. «Motorschlitten», das heisst mit Raupen versehene Motorfahrzeuge, die nicht durch Abbremsen einer Raupe gelenkt werden und auch nicht die Merkmale von Motoreinachsern oder Motorhandwagen nach Artikel 17 aufweisen, höchstens 1,30 m breit und 3,50 m lang sind sowie ein Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 und die ein Leergewicht ohne Führer oder Führerin von nicht mehr als 0,40 0,45 t haben.</p>
<p>Erläuterungen: Die Abmessungen von Motorschlitten sollen neu nur noch in Artikel 135 Absatz 3 VTS festgelegt werden (siehe entsprechender Anhörungsvorschlag weiter unten im Dokument).</p> <p>Um Doppelbestimmungen zu vermeiden, wird das Gewicht von Motorschlitten nur in der Fahrzeugdefinition festgelegt und das Kategorieneinteilungsgewicht von Motorschlitten in Artikel 136 Absatz 1 Buchstabe f VTS gestrichen (siehe auch Anhörungsvorschlag zu Art. 136 Abs. 1 Bst. f VTS). Da im Gegensatz zum Kategorieneinteilungsgewicht aber bei der Bestimmung des Leergewichts Treibstoff und Zubehör mitgerechnet werden, resultieren in der Fahrzeugdefinition der Motorschlitten neu 0,45 t anstatt wie bisher 0,40 t (faktisch entsteht dadurch keine wesentliche Änderung).</p>	

Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei Leicht- und Kleinmotorfahrzeugen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 15 Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge Abs. 2 und 3</p> <p>2 «Leichtmotorfahrzeuge» sind Motorfahrzeuge mit vier Rädern, einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 0,35 t, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h und einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Fremdzündungsmotoren beziehungsweise einer Motorleistung von höchstens 4 kW bei anderen Motoren. Für Leichtmotorfahrzeuge gelten die Vorschriften für Kleinmotorräder.</p> <p>3 «Kleinmotorfahrzeuge» sind Motorfahrzeuge mit vier Rädern, einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 0,40 t beziehungsweise 0,55 t bei Fahrzeugen zum Sachentransport und einer Motorleistung bis zu 15 kW. Für Kleinmotorfahrzeuge gelten die Vorschriften für dreirädrige Motorfahrzeuge.</p>	<p>Art. 15 Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge Abs. 2 und 3</p> <p>2 «Leichtmotorfahrzeuge» sind Motorfahrzeuge mit vier Rädern, einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 0,35 0,425 t, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h, einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Fremdzündungsmotoren beziehungsweise und einer Motorleistung von höchstens 4,00 6,00 kW bei anderen Motoren. Für Leichtmotorfahrzeuge gelten die Vorschriften für Kleinmotorräder.</p> <p>3 «Kleinmotorfahrzeuge» sind Motorfahrzeuge mit vier Rädern und einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von höchstens 0,40 0,45 t beziehungsweise 0,55 0,60 t bei Fahrzeugen zum Sachentransport und einer Motorleistung bis zu 15 kW. Für Kleinmotorfahrzeuge gelten die Vorschriften für dreirädrige Motorfahrzeuge.</p> <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend der Leistungsbeschränkung von Artikel 15 Absatz 2 gilt das bisherige Recht:</p> <p>a. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typengenehmigung von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor;</p> <p>b. für die erstmalige Zulassung von Fahrzeugen mit Fremdzündungsmotor, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Es handelt sich um eine Anpassung an die neuen Motorradvorschriften der EU, siehe Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, Klassen L6e und L7e).</p> <p>Leichtmotorfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau dürfen neu bis zu 6,00 kW Leistung aufweisen. Die Leistungsbeschränkungen von 4 bzw. 6 kW sollen künftig auch bei Leichtmotorfahrzeugen mit Fremdzündungsmotor (zusätzlich zur Hubraumbeschränkung) gelten, kommen aber erst nach Ablauf der Übergangsbestimmungen zur Anwendung.</p> <p>Die Motorleistung von Kleinmotorfahrzeugen wird neu nicht mehr in der Definition der Fahrzeugart festgelegt, sondern in den technischen Anforderungen (Näheres dazu in den Erläuterungen zum Anhörungsvorschlag von Artikel 159 VTS).</p>	

Anzahl Plätze für motorisierte Rollstühle mit elektrischem Antrieb, Vorgabe für die Anzahl Räder	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 18 Motorfahrträder Bst. c</p> <p>c. «motorisierte Rollstühle», das heisst einplätziqe, für gehbehinderte Personen konzipierte Fahrzeuge mit drei oder mehr Rädern und eigenem Antrieb, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h, einer Motorleistung von höchstens 1,00 kW und einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren;</p>	<p>Art. 18 Motorfahrträder Bst. c</p> <p>c. «motorisierte Rollstühle», das heisst einplätziqe, für gehbehinderte Personen konzipierte Fahrzeuge mit drei oder mehr Rädern und eigenem Antrieb, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h, einer Motorleistung von höchstens 1,00 kW und einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren;</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>In Artikel 181 Absatz 5 VTS wird ein Anhörungsvorschlag für die Erweiterung der Platzzahl gewisser Rollstühle gemacht (Erläuterungen und Änderungstext siehe weiter hinten im Dokument). Die Anzahl erlaubter Plätze soll künftig dort geregelt werden.</p> <p>Kürzungen zwecks besserer Lesbarkeit: Eine Mindestvorgabe für die Anzahl Räder von Rollstühlen erscheint unnötig und kann weggelassen werden. Der Begriff «motorisierte Rollstühle» stellt klar, dass das Fahrzeug über einen Antriebsmotor verfügt. Die zusätzliche Erwähnung «mit eigenem Antrieb» in der Definition ist nicht erforderlich.</p>	

Anpassung der Definition der Fahrräder: kein Sattel mehr vorgeschrieben	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 24 Fahrräder und Kinderräder Abs. 1</p> <p>1 Fahrräder» sind Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der darauf sitzenden Personen fortbewegt werden. Kinderräder und Rollstühle gelten nicht als Fahrräder.</p>	<p>Art. 24 Fahrräder und Kinderräder Abs. 1</p> <p>1 Fahrräder» sind Fahrzeuge mit wenigstens zwei Rädern, die durch mechanische Vorrichtungen ausschliesslich mit der Kraft der sich darauf sitzenden befindenden Personen fortbewegt werden. Kinderräder und Rollstühle gelten nicht als Fahrräder</p>
<p>Erläuterungen:</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p>In jüngster Zeit tauchen vermehrt fahrradähnliche Fahrzeuge auf dem Markt auf, die mit einer crosstrainerartigen, elliptisch zu bewegender Laufpedalerie ausgerüstet sind und ohne Sattel stehend gefahren werden. Die Fahrzeuge entsprechen in Bezug auf die technischen Eigenschaften und die Verwendung, mit Ausnahme des fehlenden Sattels, einem Fahrrad. Entsprechend können auch ähnliche Geschwindigkeiten erreicht werden.</p> <p>Mit der nun vorgeschlagenen Änderung von Artikel 24 Absatz 1 VTS erfüllen die in Frage stehenden Fahrzeuge, die über keinen Sattel verfügen, neu alle Anforderungen der Definition der Fahrräder. Zudem entspricht die neue Fahrrad-Definition weitgehend derjenigen des Übereinkommens über den Strassenverkehr vom 8. November 1968 (SR 0.741.10; siehe Artikel 1 Buchstabe I).</p> <p>Bestimmungen anderer Verordnungen: Artikel 42 Absatz 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) schreibt vor, dass Radfahrer auf dem für sie bestimmten Sitz Platz nehmen müssen. Kinder dürfen ein Fahrrad nur benutzen, wenn sie die Pedale sitzend treten können. Artikel 63 Absatz 3 VRV bestimmt, dass Kinder nur mitgeführt werden dürfen, wenn sie die Pedale sitzend treten können. Da neu Fahrräder ohne Sattel zulässig sein sollen, muss der Wortlaut dieser Bestimmung angepasst werden.</p> </div> </div>	
<p>Folgeanpassung VRV</p> <p><i>Art. 42 Abs. 1</i></p> <p>1 Motorradfahrer und Radfahrer müssen auf dem für sie bestimmten Sitz Platz nehmen. Kinder dürfen ein Fahrrad nur benutzen, wenn sie die Pedale sitzend treten können.</p> <p><i>Art. 63 Abs. 3 Bst. a</i></p> <p>3 Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. auf mehrplätzigem Fahrrädern so viele Personen, wie zusätzliche Pedalpaare vorhanden sind; Kinder dürfen nur mitgeführt werden, wenn sie die Pedale sitzend treten können; 	<p>Folgeanpassung VRV</p> <p><i>Art. 42 Abs. 1</i></p> <p>1 Motorradfahrer und Radfahrer müssen auf den für sie bestimmten Sitz Platz einnehmen. Kinder dürfen ein Fahrrad nur benutzen, wenn sie die Pedale sitzend treten können es für ihre Körpergrösse geeignet ist.</p> <p><i>Art. 63 Abs. 3 Bst. a</i></p> <p>3 Fahrradfahrer über 16 Jahre dürfen mitführen:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. auf mehrplätzigem Fahrrädern so viele Personen, wie zusätzliche Pedalpaare vorhanden sind; Kinder dürfen nur mitgeführt werden, wenn sie die Pedale sitzend treten können das Fahrrad für ihre Körpergrösse geeignet ist;

Umfassende technische Prüfung durch das Strassenverkehrsamt – Explizite Erwähnung der Delegationsmöglichkeit	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 31 Einzelprüfung vor der Zulassung mittels umfassender technischer Prüfung Abs. 3 (neu) 3 ---</p>	<p>Art. 31 Einzelprüfung vor der Zulassung mittels umfassender technischer Prüfung Abs. 3 (neu) ³ Kann die Zulassungsbehörde technische Überprüfungen nicht selber durchführen, so kann sie diese an eine Prüfstelle nach Anhang 2 TGV¹ delegieren. ¹ SR 741.511</p>
<p>Erläuterungen: Bei umfassenden technischen Prüfungen vor der Zulassung nach Artikel 31 VTS fehlen den Strassenverkehrsämtern teils die nötigen Voraussetzungen, um die definierten Prüfverfahren durchzuführen (Bsp.: Abgasprüfung auf dem Abgasprüfstand). Solche Prüfungen müssen an gemäss Anhang 2 TGV¹ anerkannte Prüfstellen delegiert werden, mit entsprechenden Kostenfolgen für den Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin. Dasselbe gilt für Nachprüfungen von Fahrzeugen nach Artikel 34, wenn dieselben Prüfverfahren angewendet werden müssen wie bei der umfassenden technischen Prüfung vor der Zulassung. Die Möglichkeit der Delegation solcher Prüfungen soll deshalb explizit in der VTS verankert werden, damit eine präziser formulierte rechtliche Grundlage besteht. An der bestehenden Praxis der Vollzugsbehörden ändert sich dadurch nichts. Artikel 34 wird wie folgt ergänzt:</p>	
<p>Art. 34 Ausserordentliche Prüfpflicht Abs. 5^{bis} (neu) 5^{bis} ---</p>	<p>Art. 34 Ausserordentliche Prüfpflicht Abs. 5^{bis} (neu) ^{5^{bis}} Hinsichtlich der Durchführung technischer Überprüfungen gilt Artikel 31 Absatz 3.</p>

¹ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV; SR 741.511).

Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls für Lastwagen, Sattelschlepper und ihre Anhänger	
Abs. 2 Bst. a: geltender Text Abs. 2 Bst. c: Text gemäss Bundesratsbeschluss vom 21. Januar 2015, Inkrafttreten per 1. Februar 2017 (AS 2015 465, https://www.admin.ch/opc/de/official-compilation/2015/465.pdf, im Text der systematischen Sammlung des Bundesrechts erst am 1.2.2017 ersichtlich)	Änderungsvorschlag
<p>Art. 33 Periodische Prüfungspflicht Abs. 2 Bst. a und Bst. a^{bis} (neu), Bst. c Ziff. 4, Abs. 2^{bis} und Abs. 2^{ter}</p> <p>2 Es gelten folgende Prüfungsintervalle:</p> <p>a. erstmals ein Jahr nach der ersten Inverkehrsetzung, dann jährlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport, ausgenommen Fahrzeuge, die nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d ARV 2 verwendet werden, 2. Gesellschaftswagen, 3. Anhänger zum Personentransport, 4. Lastwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 5. Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 6. Sachtransportanhänger mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t und einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 7. Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter, für die gemäss SDR eine jährliche Nachprüfung erforderlich ist; <p>a^{bis}. ---</p> <p>c. erstmals fünf Jahre, jedoch spätestens sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend nach drei Jahren, dann alle zwei Jahre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Transportanhänger, einschliesslich Anhänger mit aufgebautem Nutzraum, mit einem Gesamtgewicht über 0,75 t, sofern sie nicht unter Buchstabe a Ziffer 3, 6 oder 7 oder Buchstabe e Ziffer 5 fallen; <p>2^{bis} ...</p> <p>2^{ter} ...</p>	<p>Art. 33 Periodische Prüfungspflicht Abs. 2 Bst. a und Bst. a^{bis} (neu), Bst. c Ziff. 4, Abs. 2^{bis} und Abs. 2^{ter}</p> <p>2 Es gelten folgende Prüfungsintervalle:</p> <p>a. erstmals ein Jahr nach der ersten Inverkehrsetzung, dann jährlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport, ausgenommen Fahrzeuge, die nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d ARV 2 verwendet werden, 2. Gesellschaftswagen, 3. Anhänger zum Personentransport, 4. Lastwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 5. Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 6. Sachtransportanhänger mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t und einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 4 7. Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter, für die gemäss SDR eine jährliche Nachprüfung erforderlich ist; <p>a^{bis}. erstmal drei Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, dann jährlich:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lastwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 2. Sattelschlepper mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h, 3. Sachtransportanhänger mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t und einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 45 km/h; <p>c. erstmals fünf Jahre, jedoch spätestens sechs Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend nach drei Jahren, dann alle zwei Jahre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Transportanhänger, einschliesslich Anhänger mit aufgebautem Nutzraum, mit einem Gesamtgewicht über 0,75 t, sofern sie nicht unter Buchstabe a Ziffer 3, 6 oder 7 4, Buchstabe a^{bis} Ziffer 3 oder Buchstabe e Ziffer 5 fallen; <p>2^{bis} Werden Fahrzeuge nach Absatz 2 Buchstabe a^{bis} nicht nur im Binnenverkehr eingesetzt, so sind sie ab der ersten Inverkehrsetzung jährlich nachzuprüfen.</p>

2^{ter} Die kantonale Behörde bietet die Halterinnen und Halter zur periodischen Nachprüfung auf. Bei Fahrzeugen nach Abs. 2^{bis} müssen die Halterinnen und Halter in den ersten drei Jahren selbst dafür sorgen, dass die Fahrzeuge rechtzeitig nachgeprüft werden.

Gestaffelte Inkraftsetzung:

Artikel 33 Absatz 2 Buchstaben a, a^{bis} und c Ziffer 4 sowie Absatz 2^{bis} und 2^{ter} tritt am 1. Februar 2017 in Kraft.

Erläuterungen:

Das Postulat 15.3090 (http://www.parlament.ch/d/suche/seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20153090) beauftragt den Bundesrat, eine Verlängerung der amtlichen Nachprüfintervalle für schwere Nutzfahrzeuge im Binnenverkehr zu prüfen (z. B. ein Intervall von «4-3-2-2» anstatt «1-1-1-1»). Als Argumente für die geringere behördliche Kontrolle werden u. a. die hohe technische Entwicklung moderner Nutzfahrzeuge, die langjährigen Herstellergarantien und die fahrzeugeigenen Überwachungs- und On-Board-Diagnosesysteme angeführt, welche bei Mängeln Warnhinweise geben und je nach dem auch die Kraft des Motors einschränken (z. B. bei zu hohen Stickoxid-Emissionen).

Eine Arbeitsgruppe aus Mitgliedern der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa) und des Bundesamts für Strassen wurde beauftragt, die Forderung des Postulats zu prüfen.

Zur vom Postulat betroffenen Fahrzeuggruppe (Fahrzeuge nach Art. 33 Abs. 2 Bst. a VTS) gehören nebst Lastwagen und schweren Sattelschleppern z. B. auch Fahrzeuge zum Transport von Gefahrgut und Fahrzeuge zum berufsmässigen Personentransport wie Reiseautos. Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter bergen erhöhte Risiken und unterliegen deshalb besonders strengen Bestimmungen, welche nicht nur in der VTS festgelegt sind. Auch für Reise- und Linienbusse (Gesellschaftswagen) - obwohl technisch mit den Lastwagen vergleichbar - gibt es aufgrund der Tatsache, dass viele Menschen transportiert werden, ein massgebend höheres Sicherheitsbedürfnis. Die genannten Fahrzeugarten unterstehen bereits seit Jahrzehnten unverändert der jährlichen Nachprüfung. Im Gegensatz dazu wurde die jährliche Nachprüfungspflicht für schwere Fahrzeuge zum Sachtransport erst am 1. Juni 2004 eingeführt. Aufgrund des geschilderten Sachverhalts soll nur für Lastwagen, Sattelschlepper und ihre Anhänger eine Verlängerung der periodischen Nachprüfung zur Diskussion gestellt werden.

Die Prüfstatistiken der Strassenverkehrsämter weisen nach wenigen Betriebsjahren einen deutlichen Anstieg an Beanstandungen schwerer Nutzfahrzeuge aus. Auch liegen Lastwagen - trotz markant strengeren Prüfintervall - mit bis zu 2 % durch technische Mängel bedingten Unfällen in der Unfallstatistik mehr als doppelt so hoch wie Personenkraftwagen. Mit Blick auf das Schadenspotential von Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen enthält der Anhörungsvorschlag deshalb lediglich eine Verlängerung beim ersten Prüfintervall (erste Nachprüfung neu erst nach drei Jahren, anschliessend jährliche Prüfung, also Prüfperiodizität 3-1-1-1).

Aus Sicht der umweltrelevanten Faktoren kann diese massvolle Verlängerung der periodischen Prüfintervalle vertreten werden. Insofern im Postulat der technische Fortschritt moderner Fahrzeuge angeführt wird (u. a. die Assistenz-, Überwachungs- und On-Board-Diagnosesysteme), sind diese Aussagen zutreffend. Das Typengenehmigungsverfahren schwerer Motorwagen beinhaltet im Übrigen nicht nur Abgasmessungen auf dem Prüfstand, sondern auch die Pflicht zu Messungen im realen Fahrbetrieb. Die Dauerhaltbarkeitsanforderungen der aktuellen Emissionsvorschriften bieten zudem eine hohe Gewähr, dass schwere Nutzfahrzeuge über eine lange Zeit stabil funktionieren.

Mit der vorgeschlagenen Änderung können die Fahrzeughalter - auf im Rahmen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes vertretbare Weise - entlastet werden.

Wegen des Landverkehrsabkommens (SR 0.740.72), das Teil der Bilateralen Verträge ist, müssen schwere Motorwagen, die im grenzüberschreitenden Verkehr fahren, jedoch weiterhin jährlich nachgeprüft werden. Nur für Fahrzeuge im Binnenverkehr ist eine Verlängerung der Nachprüffristen mit den Bilateralen Verträgen vereinbar. Wer Lastwagen, Sattelschlepper und ihre Anhänger im internationalen Verkehr einsetzt, soll künftig in den ersten drei Jahren nach der Inverkehrsetzung selber für die rechtzeitige Anmeldung zur amtlichen Prüfung verantwortlich sein (Absatz 2^{ter}).

Hinweis zur gestaffelten Inkraftsetzung: Die vorgeschlagene Änderung von Artikel 33 Absatz 2 Buchstaben a, a^{bis} und c Ziffer 4 sowie von Absatz 2^{bis} und 2^{ter} sollen nicht am geplanten Inkraftsetzungstermin der übrigen VTS-Änderungen dieser Vorlage (1. Oktober 2016), sondern am 1. Februar 2017 in Kraft treten, gleichzeitig mit den vom Bundesrat am 21. Januar 2015 beschlossenen Änderung der Nachprüffristen (AS 2015 465; <https://www.admin.ch/opc/de/official-compilation/2015/465.pdf>).

Arbeitsanhänger und Anhänger an Motorkarren, Arbeitskarren, landwirtschaftliche Fahrzeugen und Motoreinachsen mit Gesamtgewicht bis 750 kg: Befreiung von der periodischen Prüfungspflicht	
Text gemäss Bundesratsbeschluss vom 21. Januar 2015, Inkrafttreten per 1. Februar 2017 (AS 2015 465, im Text der systematischen Sammlung des Bundesrechts erst am 1.2.2017 ersichtlich)	Änderungsvorschlag
Art. 33 Periodische Prüfungspflicht Abs. 2 Bst. e Ziff. 5 und 6 2 Es gelten folgende Prüfungsintervalle: <ul style="list-style-type: none"> e. erstmals fünf Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend alle fünf Jahre: <ul style="list-style-type: none"> 5. Anhänger von Fahrzeugen nach den Ziffern 1–4, 6. Arbeitsanhänger, ausgenommen die Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes. 	Art. 33 Periodische Prüfungspflicht Abs. 2 Bst. e Ziff. 5 und 6 2 Es gelten folgende Prüfungsintervalle: <ul style="list-style-type: none"> e. erstmals fünf Jahre nach der ersten Inverkehrsetzung, anschliessend alle fünf Jahre: <ul style="list-style-type: none"> 5. Anhänger mit einem Gesamtgewicht über 0,75 t von Fahrzeugen nach den Ziffern 1–4, 6. Arbeitsanhänger mit einem Gesamtgewicht über 0,75 t, ausgenommen die Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes. <p><i>Gestaffelte Inkraftsetzung:</i> Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe e Ziffern 5 und 6 tritt am 1. Februar 2017 in Kraft.</p>
Erläuterungen: Transportanhänger mit einem Gesamtgewicht bis höchstens 750 kg (Klasse O1) wurden mit der VTS-Änderung vom 21. Januar 2015 mit Inkrafttreten per 1. Februar 2017 von der periodischen Nachprüfungspflicht befreit. Diese Anhänger bieten kein relevantes Verkehrssicherheitsrisiko und werden deshalb auch in andern europäischen Staaten nicht periodisch nachgeprüft. Dasselbe gilt für Anhänger einem Gesamtgewicht bis 750 kg an Motorkarren, Arbeitskarren, landwirtschaftliche Fahrzeugen und Motoreinachsen (Bst. e Ziff. 5) sowie für Arbeitsanhänger mit einem Gesamtgewicht bis 750 kg (Bst. e Ziff. 6) – sie sollen deshalb ebenfalls von der periodischen Nachprüfungspflicht befreit werden.	
Hinweis zur gestaffelten Inkraftsetzung: Die vorgeschlagene Änderung von Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe e Ziffern 5 und 6 soll nicht am geplanten Inkraftsetzungstermin der übrigen VTS-Änderungen dieser Vorlage (1. Oktober 2016), sondern erst am 1. Februar 2017 in Kraft treten (gleichzeitig mit den vom Bundesrat am 21. Januar 2015 beschlossenen Änderung der Nachprüffristen, AS 2015 465: https://www.admin.ch/opc/de/official-compilation/2015/465.pdf).	

Halterungen elastischer Anfahrtdämpfer und einziehbare Ladestützen für den Transport von Mitnahmestaplern bei der Längenmessung nicht berücksichtigt, hingegen Luftansaugleitungen neu mitgemessen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 38 Abmessungen Abs. 1 Bst. h, l und t (neu)</p> <p>¹ Die Fahrzeuglänge ist zu messen über die äussersten, fest mit dem Fahrzeug verbundenen Teile, jedoch ohne:</p> <ul style="list-style-type: none"> h. Luftansaugleitungen; l. Stossstangen- und Anfahrergummis oder ähnliche Vorrichtungen; t. --- 	<p>Art. 38 Abmessungen Abs. 1 Bst. h, l und t (neu)</p> <p>¹ Die Fahrzeuglänge ist zu messen über die äussersten, fest mit dem Fahrzeug verbundenen Teile, jedoch ohne:</p> <ul style="list-style-type: none"> h. Luftansaugleitungen nach Verordnung (EG) Nr. 78/2009 typengenehmigte Frontschutzsystem an Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁; l. elastische Stossstangen- und Anfahrergummisdämpfer oder ähnliche vergleichbare Vorrichtungen, einschliesslich ihrer Befestigungsteile; t. einziehbare Ladestützen in ausgefahrener Stellung zum ausschliesslichen Transport eines Mitnahmestaplers am Heck von Lastwagen.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Bst. h: Es handelt sich um eine Anpassung an das weiterentwickelte Recht der EU. Für die Schweiz wird keine spezielle Übergangsbestimmung vorgesehen. Ab Inkrafttreten der Verwaltungsänderung werden deshalb Luftansaugleitungen anlässlich der Zulassung bei der Längenmessung mitberücksichtigt.</p> <p>Bst. l: Rollenpuffer werden hinten an Lastwagen zum Dämpfen des Anfahrens an Verladeanlagen angebracht. Deren Befestigungsteile (Metallhalterungen) sollen künftig bei der Messung der Fahrzeuglänge in der Schweiz nicht mehr berücksichtigt werden. Diese Änderung entspricht einem Begehren des Transportgewerbes. Der Punkt ist im EU-Recht aber nicht explizit geregelt. Lastwagen, deren Rollenpufferhalterung über die im EU-Recht zulässigen Fahrzeuglängen hinausragt, könnten u. U. in einigen EU-Ländern beanstandet werden (Wer im grenzüberschreitenden Verkehr fährt, muss sich selber informieren).</p> <p>Bst. t: Mitnahmestapler werden oft mit Ketten oder Seilen hinten an Lastwagen angebracht und zählen so als Ladung. Ausziehbare Ladestützen zum Transport der Mitnahmestapler wären sicherer. Damit Lastwagen, welche bereits die höchstzulässige Länge aufweisen, ebenfalls ausziehbare Ladestützen für Mitnahmestapler anbringen dürfen, sollen letztere in ausgezogenem Zustand bei der Längenmessung nicht mehr berücksichtigt werden. Lastwagen, deren ausgefahrene Ladestützen die im EU-Recht zulässigen Fahrzeuglängen überschreiten, könnten aber u. U. in einigen EU-Ländern beanstandet werden (Wer im grenzüberschreitenden Verkehr fährt, muss sich selber informieren).</p>	

Tauglichkeit von Motorwagen zur Montage von Schneeketten	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 63 Schneeketten und Gleitschutzvorrichtungen Abs. 2</p> <p>² An Motorwagen müssen mindestens auf den angetriebenen Rädern einer Achse bei einer vom Fahrzeughersteller oder von der -herstellerin vorgesehenen Reifendimension Schneeketten montiert werden können.</p>	<p>Art. 63 Schneeketten und Gleitschutzvorrichtungen Abs. 2</p> <p><i>² Aufgehoben</i></p>
<p>Erläuterungen: Sportwagen mit EU-Gesamtgenehmigung entsprechen der Vorschrift von Artikel 63 Absatz 2 VTS nicht immer, da es im EU-Recht genügt, wenn Traktionshilfen angebracht werden können; zur Montage richtiger Schneeketten bleibt teils zu wenig Platz (die Schneeketten würden z. B. am Fahrwerk streifen). An solchen Fahrzeugen können keine Änderungen an Rädern und Fahrwerk vorgenommen werden, die nicht bereits in der Genehmigung vorgesehen sind, weil die Beurteilung einer solchen Änderung nach VTS erfolgen müsste und diese verlangt, dass Schneeketten angebracht werden können. Die Vorschrift von Artikel 63 Absatz 2 VTS soll deshalb aufgehoben werden. Die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet: Sind nach Artikel 29 (Signal 2.48) der Signalisationsverordnung² Schneeketten erforderlich, dürfen Fahrzeuge ohne Schneeketten nicht weiterfahren. Bei den in Frage stehenden, gesamtgenehmigten EU-Sportwagen greift bereits heute nur die SSV-Regelung.</p>	

Aufbaufestigkeit nach EN 12642 als Nachweise für Ladungssicherungsvorrichtung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 66 Fahrzeugaufbauten, Verschiedenes Abs. 1^{bis} und 1^{ter}</p> <p>^{1^{bis}} Aufbauten von Fahrzeugen zum Sachtransport mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t, die zum Transport fester Güter vorgesehen sind, müssen mit Befestigungsvorrichtungen zur Ladungssicherung ausgerüstet sein, die dem Stand der Technik entsprechen, wie er insbesondere in der EN 12640 beschrieben ist. Kippbare Führerkabinen und Aufbauten müssen gegen ein Zurückkippen zuverlässig gesichert werden können. ^{1^{ter}} ---</p>	<p>Art. 66 Fahrzeugaufbauten, Verschiedenes Abs. 1^{bis} und 1^{ter}</p> <p>^{1^{bis}} Aufbauten von Fahrzeugen zum Sachtransport mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t, die zum Transport fester Güter vorgesehen sind, müssen mit Befestigungsvorrichtungen zur Ladungssicherung ausgerüstet sein, die dem Stand der Technik entsprechen, wie er insbesondere in der EN 12640 beschrieben ist. Verstärkte Aufbauten, die der EN 12642 entsprechen, können als Vorrichtungen zur Ladungssicherung anerkannt werden, wenn in einem Beladungskonzept dargelegt wird, wie die Ladung zur wirkungsvollen Sicherung anzuordnen ist. ^{1^{ter}} Kippbare Führerkabinen und Aufbauten müssen gegen ein Zurückkippen zuverlässig gesichert werden können.</p>
<p>Erläuterungen: Die Europäische Norm EN 12642 führt mit der im Jahr 2006 beschlossenen Überarbeitung eine neue Klasse verstärkter Fahrzeugaufbauten zum Sachtransport ein. Diese Aufbauten sind in der Lage, bei richtiger Anordnung gewisser Ladungen Kräfte bruscher Fahrbewegungen aufzunehmen und damit die Ladung ganz oder teilweise gegen das Verrutschen zu sichern. Die vorgeschlagene VTS-Änderung soll es den Zulassungsbehörden ermöglichen, in gewissen Fällen die erhöhte Festigkeit der Aufbaustruktur anstelle einer Vorrichtung zur Ladungssicherung nach EN 12640 anzuerkennen. Voraussetzung dafür ist, dass der Antragsteller in einem Beladungskonzept zeigt, welche Ladungen mit welcher Anordnung durch den verstärkten Aufbau wirkungsvoll gesichert werden können. Wird ein verstärkter Aufbau nach der EN 12642 aufgrund eines befriedigenden Beladungskonzepts anerkannt, trägt die Zulassungsbehörde dies in den Fahrzeugausweis ein. Die Notwendigkeit von zusätzlichen Ladungssicherungsmassnahmen, z. B. in Abhängigkeit des vorgesehenen Ladeguts, bleibt im konkreten Fall abzuklären.</p>	

² Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV; SR 741.21).

Stark spiegelnde Oberflächen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 69 Aufschriften und Bemalungen, auffällige Markierungen, Oberflächen Sachüberschrift und Abs. 1^{bis} (neu) ---</p>	<p>Art. 69 Aufschriften und Bemalungen, auffällige Markierungen, Oberflächen Sachüberschrift und Abs. 1^{bis} (neu) 1^{bis} Die gerichtete Reflexion von grösseren, nahezu ebenen oder zusammenhängenden Oberflächen an Fahrzeugaufbauten darf 25 Prozent nicht übersteigen.</p>
<p>Erläuterungen: Grosse, zusammenhängende oder nahezu ebene Flächen mit gerichteten Reflexionswerten von über 25 % können durch ihre Spiegelwirkung stark störend wirken. Vermehrt besteht heute der Trend, z. B. Silber- und Goldfolien mit starker Spiegelwirkung an Fahrzeugen anzubringen. Haben ganze Motorhauben, Türen, Seiten usw. einen Reflexionswert von über 25 %, kann dies andere Verkehrsteilnehmende durch Blendung übermässig ablenken oder stören und somit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen. Dieses Ermessen hat das Bundesamt für Strassen bereits seit Langem ausgedrückt. Neu soll nun eine entsprechende Bestimmung in die VTS aufgenommen werden.</p>	

Fluoreszierende und retroreflektierende Markierungen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 69 Aufschriften und Bemalungen, auffällige Markierungen Abs. 3 3 Fahrzeuge der Polizei, des Zolls, der Feuerwehr und der Sanität, die mit Blaulichtern und wechseltönigem Zweiklanghorn (Art. 78 Abs. 3 und 82 Abs. 2) versehen sind, sowie Fahrzeuge, die regelmässig für den Strassenunterhalt eingesetzt werden, dürfen fluoreszierend oder retroreflektierend gekennzeichnet sein.</p>	<p>Art. 69 Aufschriften und Bemalungen, auffällige Markierungen Abs. 3 3 Fahrzeuge der Polizei, des Zolls, der Feuerwehr und der Sanität die mit Blaulichtern und wechseltönigem Zweiklanghorn (Art. 78 Abs. 3 und 82 Abs. 2) versehen sind, sowie Fahrzeuge, die regelmässig für den Strassenunterhalt eingesetzt werden, dürfen sowohl fluoreszierend als auch retroreflektierend gekennzeichnet sein.</p>
<p>Erläuterungen: Die auffälligen Markierungen sollen den Ersteinsatzorganisationen und den Strassenunterhaltungsdiensten respektive den für diesen Zweck bestimmten Fahrzeugen vorbehalten bleiben.</p> <p>Allerdings müssen z. B. Sanitätsfahrzeuge, welche für die ambulante Behandlung oder den Transport von stabilen Patienten eingesetzt werden, keine Sonderrechte beanspruchen und werden daher nicht mit Blaulicht ausgerüstet. Sie sollen aber klar als Fahrzeug der Sanität oder des Rettungswesens erkennbar sein und daher dieselben optischen Erkennungsmerkmale verwenden können. Ausserdem entfällt z. B. das Umlackieren der für diesen Zweck beschafften, bereits auffällig lackierten Ambulanzfahrzeuge. Ob ein Fahrzeug als Sanitätsfahrzeug gilt, kann von der kantonalen Gesundheitsdirektion festgelegt werden (Bestätigung der Eingliederung in die medizinische Patientenversorgung).</p> <p>Zudem gibt es auch Zoll- und Polizeifahrzeuge ohne Blaulicht, welche Präsenz oder Anwesenheit markieren und repräsentieren und deswegen entsprechend gekennzeichnet sein sollen.</p>	

Anbau und Schaltung von Lichtern nach internationalen Regelungen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p><i>Einfügen nach dem Gliederungstitel 9. Kapitels</i></p> <p>Art. 72a Grundsatz</p> <p>(neu)</p>	<p><i>Einfügen nach dem Gliederungstitel 9. Kapitels</i></p> <p>Art. 72a Grundsatz</p> <p>(neu)</p> <p>Lichter und Rückstrahler müssen den technischen Anforderungen nach diesem Kapitel und denjenigen für die spezifischen Fahrzeugarten in dieser Verordnung entsprechen oder den technischen Anforderungen der folgenden, für die Fahrzeugart massgebenden Regelungen genügen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. UNECE-Reglement Nr. 48; b. UNECE-Reglement Nr. 53; c. UNECE-Reglement Nr. 74; d. UNECE-Reglement Nr. 86; oder e. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Beleuchtungsvorschriften der VTS enthalten Basisanforderungen, nach denen ein Fahrzeug auf einfache Art ausgerüstet werden kann. Die Anpassung der VTS-Artikel an die weiterentwickelten internationalen Beleuchtungsvorschriften mit ihrem enormen Detaillierungsgrad und ihrer wachsenden Komplexität beginnt den Umfang der VTS übermässig auszuweiten. Daher sollen – als Alternative zu unseren bisherigen nationalen Vorschriften - die technischen Anforderungen der im neuen Artikel 72a aufgeführten Regelungen über Anbau und Schaltung von Beleuchtungseinheiten wahlfrei angewendet werden können.</p> <p>Die Formulierung, wonach die «technischen» Anforderungen der aufgeführten Regelungen eingehalten sein müssen, bedeutet also, dass die schweizerischen Vollzugsbehörden Anbau und Schaltung einer Beleuchtungseinheit nach den technischen Anforderungen der aufgeführten Regelungen zulassen können, ohne dass dafür zwingend eine Teilgenehmigung oder eine Konformitätsbewertung vorliegen muss, wie dies grundsätzlich für nach Anhang 2 anerkannte internationale Regelungen erforderlich ist.</p> <p>Künftig sollen die technischen Anforderungen der in Artikel 72a aufgeführten internationalen Regelungen also wahlfrei und alternativ zu den übrigen Beleuchtungsvorschriften der VTS gelten.</p> <p>Gemäss der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV, SR 741.511) dürfen aber nach wie vor nur typengenehmigte Beleuchtungseinheiten installiert werden.</p>	

Geringerer Mindestabstand zwischen Tagfahrlichtern beim Nachrüsten	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 76 Nebel- und Nebelschlusslichter, Tagfahrlichter und Abbiegescheinwerfer Abs. 5 und 5^{bis} (neu)</p> <p>⁵ Die Anforderungen an Tagfahrlichter richten sich nach dem ECE-Reglement Nr. 87, die Anforderungen an Anbau und Schaltung für Motorwagen nach dem ECE-Reglement Nr. 48 und für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge nach dem ECE-Reglement Nr. 53. Bei Fahrzeugen des Militärs, der Polizei und des Zolls dürfen die Tagfahrlichter manuell ausschaltbar sein.</p> <p>5^{bis} ---</p>	<p>Art. 76 Nebel- und Nebelschlusslichter, Tagfahrlichter und Abbiegescheinwerfer Abs. 5 und 5^{bis} (neu)</p> <p>⁵ Die Anforderungen an Tagfahrlichter richten sich nach dem UNECE-Reglement Nr. 87. Die Anforderungen an den Anbau und Schaltung richten sich:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. für Motorwagen nach dem UNECE-Reglement Nr. 48 oder, wenn sie in den Geltungsbereich der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 fallen, nach der delegierten Verordnung (EU) 2015/208 oder nach dem ECE-Reglement Nr. 86; b. und für einspurige Motorräder Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge nach dem UNECE-Reglement Nr. 53; c. für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie für dreirädrige Kleinmotorräder nach der Verordnung EU Nr. 168/2013 und der delegierten Verordnung EU Nr. 3/2014. <p>^{5^{bis}} Bei Fahrzeugen des Militärs, der Polizei und des Zolls dürfen die Tagfahrlichter manuell ausschaltbar sein.</p> <p><i>Übergangsbestimmungen zu Absatz 5</i> Bezüglich Artikel 76 Absatz 5 Buchstabe a darf zur Erleichterung der Nachrüstung von Tagfahrlichtern an Fahrzeugen, die vor dem [1. Juli 2016] erstmals zum Verkehr zugelassen werden, vom nach UNECE-Reglement Nr. 48 vorgeschriebenen Mindestabstand zwischen den Tagfahrlichtern um max. 20 cm abgewichen werden. Die Lichter sind jedoch möglichst nahe der vorgeschriebenen Mindestabstände anzubringen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>In Artikel 76 Absatz 5 werden die Verweise auf das EU-Recht aktualisiert und der bestehende Absatz wird aus formellen Gründen in 2 Absätze aufgeteilt.</p> <p>Nachrüstung von Tagfahrlichtern (Übergangsbestimmung zu Abs. 5): Bei gewissen Automodellen ist die Nachrüstung von Tagfahrlichtern nur schwer möglich, wenn der vorgeschriebene Mindestabstand eingehalten werden soll. Mit einer Übergangsbestimmung zu Artikel 76 Absatz 5 VTS soll deshalb für solche Fahrzeuge die Nachrüstung von Tagfahrlichtern erleichtert werden. Insbesondere wenn sie z. B. über Abblendlicht mit Klappscheinwerfer verfügen, kann durch die Montage von Tagfahrlichtern das Verletzungsrisiko für Fußgänger bei einem Unfall gemindert werden (trotz fahren mit Licht am Tag bleiben dann die Scheinwerfer bei Tag geschlossen). Zudem benötigen Tagfahrlichter weniger Energie als Abblendlichter, was den CO₂-Ausstoß reduziert.</p> <p>Immer mehr Neuwagen verfügen heute bereits über Tagfahrlichter oder können optional mit solchen bestellt werden. Die Übergangsbestimmung gilt deshalb nur für die nachträgliche Montage von Tagfahrlichtern an Fahrzeugen mit erster Inverkehrsetzung bis zum 1. Juli 2016, bei denen die Einhaltung des Mindestabstands nicht gut möglich ist (z. B. Fahrzeuge mit schmalen Kühlergrill ohne weitere, zur Montage geeigneten Öffnungen in der Fahrzeugfront). So kann gewährleistet werden, dass der in den internationalen Regelungen vorgeschriebene Mindestabstand zwischen den Tagfahrlichtern im Allgemeinen trotzdem eingehalten bleibt.</p>	

Rückfahrwarner für Abfallsammelfahrzeuge und schwere Motorwagen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 82 Akustische Warnvorrichtungen, andere Tonerzeuger, Aussenlautsprecher</p> <p>Abs. 1^{ter} (neu)</p> <p>---</p>	<p>Art. 82 Akustische Warnvorrichtungen, andere Tonerzeuger, Aussenlautsprecher</p> <p>Abs. 1^{ter} (neu)</p> <p>1^{ter} Abfallsammelfahrzeuge, die der EN 1501 entsprechen, dürfen mit einer Vorrichtung zur akustischen Warnung vor dem Rückwärtsfahren nach Ziffer 7.1.2.1 dieser Norm ausgerüstet sein. Andere Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,50 t dürfen mit einer Vorrichtung zur akustischen Warnung vor dem Rückwärtsfahren ausgerüstet sein, wenn diese der EN 7731 entspricht und sich vom Fahrerplatz aus abschalten lässt.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>In der EU beschaffte Abfallsammelfahrzeuge sind nach der Norm EN 1501-1 gebaut. Für die Zulassung in der Schweiz müssen solche Fahrzeuge abgeändert werden, da Rückfahrwarner nach geltendem Recht nicht zulässig sind. Dies verursacht Kosten und Aufwand. Die Europäische Norm EN 1501-1:2011 hat zudem den Status einer Schweizer Norm (eingetragene Norm der schweizerischen Normen-Vereinigung SNV). Die bis anhin nicht zulässigen Rückfahrwarner sollen daher an Abfallsammelfahrzeugen erlaubt werden. Es besteht allerdings die Befürchtung, dass das lautstarke Piepsen beim Rückwärtsfahren während der Nacht und in den frühen Morgenstunden eine Lärmbelastung darstellt.</p> <p>Ebenfalls erlaubt werden sollen Rückfahrwarner an anderen schweren Motorfahrzeugen, allerdings nur, wenn sie vom Fahrerplatz aus abschaltbar sind. Ziffer 6.2 der Norm EN 7731:2008 legt fest, dass ihre maximale Lautstärke bei der deutlichen Hörbarkeit des Warnsignals liegt.</p>	

Erhöhung der Achslast für Antriebsachsen von Arbeitskarren mit Breitreifen von 11,5 t auf 14,0 t																	
Geltender Text	Änderungsvorschlag																
<p>Art. 95 Gewichte, Achslasten Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 (neu)</p> <p>² Die Achslasten dürfen (ohne Berücksichtigung einer Anfahrhilfe nach Art. 57 Abs. 2) höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; font-weight: normal;">Tonnen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>b. angetriebene Einzelachsen bei:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis})</td> <td style="text-align: right;">14,00</td> </tr> <tr> <td> 2. den übrigen Motorwagen</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>³ ---</p>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen bei:		1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1 ^{bis})	14,00	2. den übrigen Motorwagen	11,50	<p>Art. 95 Gewichte, Achslasten Abs. 2 Bst. b und Abs. 3 (neu)</p> <p>² Die Achslasten dürfen (ohne Berücksichtigung einer Anfahrhilfe nach Art. 57 Abs. 2) höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; font-weight: normal;">Tonnen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>b. angetriebene Einzelachsen bei:</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> <tr> <td>1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis})</td> <td style="text-align: right;">14,00</td> </tr> <tr> <td>2. den übrigen Motorwagen</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>³ Abweichend von Absatz 2 Buchstabe b darf bei Arbeitskarren die Achslast einer angetriebenen Einzelachse höchstens 14,00 Tonnen betragen, wenn die Reifen dieser Achse fahrbahnschonend sind (Art. 60 Abs. 6).</p>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen bei:	11,50	1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis})	14,00	2. den übrigen Motorwagen	11,50
	Tonnen																
b. angetriebene Einzelachsen bei:																	
1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1 ^{bis})	14,00																
2. den übrigen Motorwagen	11,50																
	Tonnen																
b. angetriebene Einzelachsen bei:	11,50																
1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis})	14,00																
2. den übrigen Motorwagen	11,50																
<p>Erläuterungen:</p> <p>Für Arbeitskarren, welche mit Breitreifen oder mit Reifen ausgerüstet sind, deren Kontaktflächendruck begrenzt ist, soll eine maximale Achslast von 14 Tonnen gelten (die Höchstgeschwindigkeit von Arbeitskarren ist auf 30 km/h begrenzt). Die Möglichkeit für eine Achse pro Fahrzeug eine höhere Belastung vorzusehen, verschafft den Herstellern von Arbeitsfahrzeugen mehr Spielraum für die Anordnung der Baugruppen mit grossem Gewicht (Arbeitsgerät, Motor). Das zulässige Gesamtgewicht wird durch die vorgeschlagene Änderung nicht erhöht und beträgt beispielsweise für ein zweiachsiges Fahrzeug weiterhin 18 t (resp. 24 t für Ausnahmefahrzeuge).</p> <p>Der Antrag zu dieser Änderung stammt vom Verband der Schweizerischen Baumaschinenwirtschaft VSBM. Eine ähnliche Regelung besteht seit dem 1. Mai 2012 bereits für landwirtschaftlichen Erntemaschinen. Die vorgesehene Änderung kommt insbesondere gewissen Baustellenfahrzeugen wie Radladern und Belagsfertigern für den Strassenbau zugute. Auf öffentlichen Strassen legen diese Fahrzeuge nur kurze Strecken zurück. Auch müssen sie bei Überführungsfahrten ausserhalb der Baustellen unbeladen sein. Beim Arbeitseinsatz sind die Lasten aber gross (die Achslasten betragen dann teilweise deutlich über 14 t), deshalb sind diese Fahrzeuge vielfach mit Breitreifen ausgerüstet.</p> <p>Durch die Erhöhung der Achslast nimmt die Belastung der Strasse zu. Um der Fahrbahn trotzdem einen gewissen Schutz zu bieten, wird verlangt, die Achslast mittels Breitreifen auf eine grössere Fläche zu verteilen. Bei der Verwendung anderer Reifen wird der Kontaktflächendruck begrenzt, wobei berücksichtigt wird, ob die betreffende Achse mit einem gefederten Fahrwerk ausgerüstet ist. Die Eigenschaften fahrbahnschonender Reifen wird im neu eingefügten Absatz 6 des Artikels 60 VTS geregelt:</p> <p>⁶ Fahrbahnschonende Reifen müssen mindestens eine der folgenden Anforderungen erfüllen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Der Gewichtsanteil je cm² Auflagefläche beträgt bei gefederten Achsen höchstens 15,3 kg und bei ungefederten Achsen höchstens 8,2 kg. b. Die Breite des Reifens beträgt mindestens einen Drittel des Reifenaussendurchmessers oder mindestens 0,60 m. 																	
<p>Folgeanpassung VRV Art. 67 Gewichte Abs. 2 Bst. b, 2^{bis} (neu) und 3</p> <p>² Die Achslasten dürfen höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; font-weight: normal;">Tonnen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>b. angetriebene Einzelachsen bei:</td> <td></td> </tr> <tr> <td> 1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis} VTS)</td> <td style="text-align: right;">14,00</td> </tr> <tr> <td> 2. den übrigen Motorwagen</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>^{2bis} ---</p> <p>³ Sind im Fahrzeugausweis tiefere als die in den Absätzen 1, 2, 6 und 7 genannten Höchstwerte eingetragen, so dürfen diese nicht überschritten werden.</p>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen bei:		1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1 ^{bis} VTS)	14,00	2. den übrigen Motorwagen	11,50	<p>Folgeanpassung VRV Art. 67 Gewichte Abs. 2 Bst. b, 2^{bis} (neu) und 3</p> <p>² Die Achslasten dürfen höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; font-weight: normal;">Tonnen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>b. angetriebene Einzelachsen bei:</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> <tr> <td>1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis} VTS)</td> <td style="text-align: right;">14,00</td> </tr> <tr> <td>2. den übrigen Motorwagen</td> <td style="text-align: right;">11,50</td> </tr> </tbody> </table> <p>^{2bis} Abweichend von Absatz 2 Buchstabe b darf bei Arbeitskarren die Achslast einer angetriebenen Einzelachse höchstens 14,00 Tonnen betragen, wenn die</p>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen bei:	11,50	1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis} VTS)	14,00	2. den übrigen Motorwagen	11,50
	Tonnen																
b. angetriebene Einzelachsen bei:																	
1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1 ^{bis} VTS)	14,00																
2. den übrigen Motorwagen	11,50																
	Tonnen																
b. angetriebene Einzelachsen bei:	11,50																
1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen (Art. 27 Abs. 1^{bis} VTS)	14,00																
2. den übrigen Motorwagen	11,50																

Reifen dieser Achse fahrbahnschonend sind (Art. 60 Abs. 6 VTS³).

³ Sind im Fahrzeugausweis tiefere als die in den Absätzen 1, 2, 2^{bis}, 6 und 7 genannten Höchstwerte eingetragen, so dürfen diese nicht überschritten werden.

Frontanbaugeräte an Fahrzeugen der Klasse M₁ und N₁	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 104a Frontpartie und Frontschutzsysteme Abs. 2, 2^{bis} (neu) und 2^{ter} (neu)</p> <p>2 Die Frontpartie muss bei Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ hinsichtlich Fussgängerschutz der Verordnung (EG) Nr. 78/2009 entsprechen, wenn sie in deren Geltungsbereich fallen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass die Fahrzeugfront in dieser Hinsicht ein gleichwertiges Schutzniveau bietet.</p> <p>2^{bis} --- 2^{ter} ---</p>	<p>Art. 104a Frontpartie und Frontschutzsysteme Abs. 2, 2^{bis} (neu) und 2^{ter} (neu)</p> <p>2 geltender Text</p> <p>2^{bis} Für den Anbau von Frontanbaugeräten sind Ausnahmen von Absatz 2 zulässig bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Fahrzeugen, die mit Frontanbaugeräten zum Winterdienst und zum Strassenunterhalt ausgerüstet werden sollen; b. Polizei-, Zoll- und Feuerwehrfahrzeugen; c. Rettungsdienst- und Zivilschutzfahrzeugen; d. Militärfahrzeugen; e. anderen Motorwagen, bei denen die Einhaltung der Anforderungen nach Absatz 2 aus betrieblichen Gründen nicht möglich oder mit unverhältnismässigem technischem Aufwand verbunden ist. <p>2^{ter} Die Ausnahmen nach Absatz 2^{bis} Buchstabe e sind von der Zulassungsbehörde zu bewilligen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Seit dem 24. Februar 2015 gelten die Bestimmungen über die Frontgestaltung betreffend Fussgängerschutz (Verordnung (EG) Nr. 78/2009) auch für die Typengenehmigung von Fahrzeugen der Klasse M₁ über 2'500 kg und für alle Fahrzeuge der Klasse N₁. Somit sind alle leichten und schweren Personenwagen und alle Lieferwagen von der Vorschrift erfasst.</p> <p>Dies verunmöglicht in der Praxis das Anbringen professioneller Frontanbaugeräte wie z. B. eines robusten Schneepflugs oder einer Seilwinde für Bergungen, denn zur Befestigung dieser Geräte sind grundsätzlich Umbauten an der vorderen Fahrzeugstruktur erforderlich, welche auch dann bestehen bleiben, wenn die Geräte zeitweilig demontiert werden. Deswegen sollen Ausnahmen für einzelne Fahrzeuge gestattet werden, wenn deren Einsatzzweck ein Frontanbaugerät erfordert.</p> <p>Hinweis zu Buchstabe e: Eine Ausnahme ist nur mit Bewilligung der Zulassungsbehörde möglich. Die aufgeführte Formulierung impliziert eine strenge Handhabung der Ausnahmemöglichkeit. Nur wenn der mit dem Frontanbaugerät beabsichtigte Einsatzzweck des Fahrzeugs betrieblich erforderlich ist und auf andere Art nicht mit vernünftigem Aufwand erreicht werden kann, soll von den Fussgängerschutz-Vorschriften über die Frontgestaltung abgewichen werden dürfen. Denkbar ist auch, dass bei einem Weiterverkauf eines abgeänderten Fahrzeugs nach Buchstabe a bis d – obwohl der neue Halter grundsätzlich nicht in den Kreis der zur Ausnahme Berechtigten fällt – technischen Umbauten, die nur mit unverhältnismässigem Aufwand rückbaubar sind, belassen werden können.</p>	

Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für alle Motorwagen (inkl. Traktoren) mit Überrollschutz oder mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 106 Sicherheitsgurten, Kindersitze, Kopfstützen Abs. 1 und 5 (neu)</p> <p>1 Die Ausrüstungspflicht und die Anforderungen an Sicherheitsgurten von Fahrzeugen der Klassen M und N richten sich nach der Richtlinie 77/541/EWG. Für Fahrzeuge der Klasse M₁ mit besonderer Zweckbestimmung gelten die in Anhang XI der Richtlinie 2007/46/EG enthaltenen Regelungen.</p> <p>5 ---</p>	<p>Art. 106 Sicherheitsgurten, Kindersitze, Kopfstützen Abs. 1 und 5 (neu)</p> <p>1 Die Ausrüstungspflicht und die Anforderungen an Sicherheitsgurten von Fahrzeugen der Klassen M und N richten sich nach der Richtlinie 77/541/EWG der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 oder dem UNECE-Reglement Nr. 16. Für Fahrzeuge der Klasse M₁ mit besonderer Zweckbestimmung gelten die in Anhang XI der Richtlinie 2007/46/EG enthaltenen Regelungen.</p> <p>5 Arbeitsmotorwagen und Traktoren, die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h aufweisen, sowie Traktoren und Motorkarren mit geprüfter Schutzeinrichtung gegen das Überrollen müssen mit Sicherheitsgurten nach den Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 und der delegierten Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 oder dem UNECE-Reglement Nr. 16 ausgerüstet sein.</p>
<p>Art. 119 Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h Bst. i</p> <p>Für Motorwagen, deren Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten kann, gelten zusätzlich zu den Erleichterungen von Artikel 118 folgende Erleichterungen:</p> <p>i. Sicherheitsgurten sind nicht erforderlich (Art. 106).</p>	<p>Art. 119 Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h Bst. i</p> <p>Für Motorwagen, deren Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten kann, gelten zusätzlich zu den Erleichterungen von Artikel 118 folgende Erleichterungen:</p> <p>i. Sicherheitsgurten sind nicht erforderlich, ausser bei Traktoren und Motorkarren mit geprüfter Schutzeinrichtung gegen das Überrollen (Art. 106).</p>
<p>---</p>	<p>Übergangsbestimmungen</p> <p>X Betreffend Artikel 106 Absatz 5 und Artikel 119 Bst. i gilt das bisherige Recht:</p> <p>a. bis zum [30. September 2016] für die Typengenehmigung von Traktoren und Motorkarren;</p> <p>b. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typengenehmigung von Arbeitsmotorwagen;</p> <p>c. für die erstmalige Zulassung von Fahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Abs. 1: Richtlinie 77/541/EWG wurde per 1.11.2014 durch Verordnung (EG) Nr. 661/2009 aufgehoben und durch das ECE-Reglement Nr. 16 ersetzt (Der Verweis auf Richtlinie 77/541/EWG in Art. 72 Abs. 5 wird ebenfalls aktualisiert).</p> <p>Abs. 5: Arbeitsmotorwagen und Traktoren sind nicht Fahrzeuge der Klassen M oder N. Daher gilt für sie nach der gegenwärtigen Bestimmung der VTS keine Ausrüstungspflicht mit Gurten. In der EU ist die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Traktoren mit geprüftem Überrollschutz oder mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h (Klasse T5) heute obligatorisch. Traktoren und Arbeitsmotorwagen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h sollen künftig auch in der Schweiz über Sicherheitsgurten verfügen müssen. Zudem sollen auch Traktoren mit geprüfter Schutzeinrichtung gegen das Überrollen mit Gurten ausgerüstet sein müssen (unabhängig von deren bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit). Da in der EU gesamtgenehmigte Traktoren in der Schweiz auch als Motorkarren zugelassen werden können, und zudem eine Überroll-Schutzeinrichtung ohne Gurten keinen Sinn</p>	

<p>macht, soll die Ausrüstung mit Gurten auch für Motorkarren mit geprüfter Schutzeinrichtung gegen das Überrollen obligatorisch sein.</p> <p>Um der Industrie und dem Gewerbe Zeit zu geben, sich anzupassen, wird eine Übergangsbestimmung vorgesehen. Stichtag, an dem in der EU Übereinstimmungsbescheinigungen für Traktoren nach der alten Gesamtgenehmigungsrichtlinie 2003/37/EG ungültig werden, ist der 1. Januar 2018 (die Richtlinie 2003/37/EG wird durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ersetzt). Dieses Datum wird in Buchstabe c der Übergangsbestimmung übernommen.</p> <p>Folgeanpassung VRV - Ausnahmen von der Gurtentragpflicht:</p> <p>Bereits heute sieht Art. 3a Abs. 2 Bst. c der Verkehrsregelnverordnung eine Ausnahme von der Gurtentragpflicht vor, wenn auf Feld- und Waldwegen sowie Werksarealen nicht schneller als 25 km/h gefahren wird. Mit einem neuen Buchstaben g von Artikel 3a VRV soll diese Ausnahme für Arbeitsmotorwagen, Traktoren und Motorkarren (Art. 11 Abs. 2 Bst. g und h VTS) auf alle Strassen und Wege ausgedehnt werden.</p>	
<p>Folgeanpassung VRV</p> <p><i>Art. 3a Abs. 2 Bst. g (neu)</i></p> <p>2 Von der Gurtentragpflicht in Absatz 1 sind ausgenommen:</p> <p>g. ---</p>	<p>Folgeanpassung VRV</p> <p><i>Art. 3a Abs. 2 Bst. g (neu)</i></p> <p>2 Von der Gurtentragpflicht in Absatz 1 sind ausgenommen:</p> <p>g. Führer und mitfahrende Personen von Arbeitsmotorwagen, Traktoren und Motorkarren, wenn nicht schneller als 25 km/h gefahren wird.</p>

Kopfstützen für Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ sowie für Kleinbusse	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 106 Sicherheitsgurten, Kindersitze, Kopfstützen Abs. 4</p> <p>4 Fahrzeuge der Klasse M₁ müssen an den vorderen äusseren Sitzen mit Kopfstützen ausgerüstet sein.</p>	<p>Art. 106 Sicherheitsgurten, Kindersitze, Kopfstützen Abs. 4</p> <p>4 Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ sowie Kleinbusse müssen an den vorderen äusseren Sitzen mit Kopfstützen ausgerüstet sein, die den Anforderungen nach Artikel 72 Absatz 5^{bis} entsprechen.</p>
<p>Erläuterungen: Anpassung an das EU-Recht. Lieferwagen und Kleinbusse müssen über Kopfstützen an den vorderen äusseren Sitzen verfügen. Im Zusammenhang mit dieser Änderung wird in Artikel 72 VTS ein neuer Absatz 5^{bis} vorgesehen:</p> <p style="padding-left: 40px;">5^{bis} Kopfstützen müssen den Anforderungen der folgenden UNECE-Reglemente genügen oder ein gleichwertiges Schutzniveau bieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. UNECE-Reglement Nr. 17; b. UNECE-Reglement Nr. 25; oder c. UNECE-Reglement Nr. 80. <p>Bei zum Eigengebrauch direktimportierten Fahrzeugen, die nicht nach ECE-Vorschriften gebaut sind, obliegt es den kantonalen Vollzugsbehörden, die Gleichwertigkeit der Kopfstützen zu beurteilen (z. B. Fahrzeuge, die alle US-Sicherheitsstandards erfüllen).</p>	

Zusätzliche Blaulichter in den Aussenspiegeln und nach der Seite	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 110 Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen Abs. 3 Bst. a</p> <p>³ Mit Bewilligung der Zulassungsbehörde, durch Eintrag im Fahrzeugausweis, sind weiter erlaubt:</p> <p>a. an Fahrzeugen der Feuerwehr, Polizei, Sanität und des Zolls: Blaulichter, höchstens zwei zusätzliche nach vorn gerichtete Blaulichtscheinwerfer, Suchlampen sowie auf dem Dach montierte, nach vorn und hinten sichtbare gelbe Warnblinkleuchten, die über einen separaten Schalter mit den Warnblinklichtern (Art. 78 Abs. 1) zusammengeschaltet sind;</p>	<p>Art. 110 Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen Abs. 3 Bst. a</p> <p>³ Mit Bewilligung der Zulassungsbehörde, durch Eintrag im Fahrzeugausweis, sind weiter erlaubt:</p> <p>a. an Fahrzeugen der Feuerwehr, Polizei, Sanität und des Zolls:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. rundum blinkende Blaulichter, 2. höchstens vorne zwei zusätzliche nach vorn gerichtete Blaulichterscheinwerfer, 3. an den Aussenrückspiegeln zwei nach vorne gerichtete Blaulichter, 4. möglichst weit vorne zwei nach der Seite gerichtete Blaulichter, 5. Suchlampen, 6. sowie auf dem Dach montierte, nach vorn und hinten sichtbare gelbe Warnblinkleuchten, die über einen separaten Schalter mit den Warnblinklichtern (Art. 78 Abs. 1) zusammengeschaltet sind;
<p>Erläuterungen: Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr, Sanität, Polizei und des Zolls sollen künftig zusätzlich zu den bereits nach geltendem Recht möglichen Blaulichtern als fakultative Massnahme weitere richtungsgebundene Blaulicht-Blinkleuchten aufweisen dürfen. Damit können sie bei dringlichen Einsatzfahrten besser wahrgenommen und früher erkannt werden. Der Vorschlag geht auf ein Begehren des Schweizerischen Feuerwehrverbandes zurück, welches von der Sanitätspolizei gestützt wurde. In diesem Zusammenhang gab es auch zwei politische Vorstösse, die Anfrage 12.1120 (Eichenberger) und die Motion 13.3885 (Guhl). Die vorgeschlagenen Massnahmen wurden in einem Feldtest geprüft.</p> <p>Die bisherige Bezeichnung «nach vorne gerichteten Blaulichtscheinwerfer» wird ersetzt. In Anlehnung an die Terminologie des UNECE-Reglements Nr. 65 soll künftig von «nach vorne gerichteten Blaulichtern» gesprochen werden.</p>	

Obligatorische Warnblinklichter an Fahrzeugen der Klassen M und N	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 111 Richtungsblinker</p> <p>Motorwagen müssen mit Richtungsblinkern ausgerüstet sein.</p>	<p>Art. 111 Richtungsblinker und Warnblinklichter</p> <p>Motorwagen müssen mit Richtungsblinkern ausgerüstet sein. Fahrzeuge der Klassen M und N müssen zusätzlich über Warnblinklichter (Art. 78 Abs. 1) verfügen.</p>
<p>Erläuterungen: In der EU sind Warnblinklichter für Fahrzeuge der Klassen M und N obligatorisch. Diese Vorschrift trägt zur Verkehrssicherheit bei und soll künftig auch in der Schweiz gelten. Es ist keine spezielle Übergangsbestimmung vorgesehen.</p>	

Anforderungen an das Öffnen von Türen bei Gesellschaftswagen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 123 Türen, Notausstiege, zusätzliche Ausrüstung Abs. 2</p> <p>2 Für automatische oder ferngesteuerte Türen gilt Artikel 71 Absatz 2.</p>	<p>Art. 123 Türen, Notausstiege, zusätzliche Ausrüstung Abs. 2</p> <p>2 Für automatische oder ferngesteuerte Türen gilt Artikel 71 Absatz 2. Die Anforderungen an das Öffnen von Türen bei Gesellschaftswagen richten sich nach dem UNECE-Reglement Nr. 107.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Übergangsbestimmungen</p> <p>X Betreffend Artikel 123 Absatz 2 gilt das bisherige Recht:</p> <p>a. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typengenehmigung von Gesellschaftswagen;</p> <p>b. für die erstmalige Zulassung von Gesellschaftswagen, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Gemäss Artikel 37 VTS gilt die Bestimmung von Artikel 71 Absatz 2 VTS für alle Fahrzeugarten. Sie muss daher in Artikel 123 VTS nicht explizit erwähnt werden. Im Übrigen handelt es sich um eine Anpassung der VTS an das internationale Recht, welches auch die EU anwendet (Anh. 3 des ECE-R 107). Insbesondere müssen fremdkraftbetätigte Betriebstüren über eine von der Energieversorgung unabhängige Notöffnungsvorrichtung von aussen geöffnet werden können, damit Helfer im Notfall von aussen leichten und schnellen Zugang haben. Die Anforderung gilt bei Stillstand und bis zu einer Geschwindigkeit von 5 km/h, sofern das Fahrzeug nicht abgeschlossen ist (Anh. 3 Ziff. 7.6.5.1. des ECE-R 107). Bei einer Übernahme in die VTS dürfen auch Schweizer Gesellschaftswagen, inkl. Linienfahrzeuge des öffentlichen Verkehrs, nicht mehr ohne ein äusseres Notöffnungssystem zugelassen werden. Als Nachteil wurde von verschiedener Seite die Befürchtung geäussert, dass das Notöffnungssystem Ziel von Vandalen werden könnte.</p> <p>Um der Industrie und dem Gewerbe Zeit zu geben, sich anzupassen, wird für die Anwendung der neuen Vorschriften von Artikel 123 Absatz 2 eine Übergangsbestimmung vorgesehen.</p>	

Verzicht auf Querschwallwände bei Tanks zum Flüssigkeitstransport in Analogie zu den Erleichterungen, die bei Gefahrguttransporten erlaubt sind	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 125 --- Abs. 1, 1^{bis} (neu) und 2</p> <p>¹ Tanks mit mehr als 7500 l Inhalt zum Transport von Flüssigkeiten müssen Quer-Schwallwände aufweisen, die sie in einzelne Abteile von nicht mehr als 7500 l Inhalt unterteilen. Aussparungen in den Schwallwänden, inbegriffen Durchstiegsöffnungen, dürfen zusammen 0,30 m² nicht übersteigen.</p> <p>1^{bis} ---</p> <p>² Die Schwerpunkthöhe der gefüllten Tanks oder Silos ab Boden darf bis 10 Prozent grösser sein als die Fahrzeugbreite.</p>	<p>Art. 125 --- Abs. 1, 1^{bis} (neu) und 2</p> <p>¹ Tanks mit mehr als 7500 l Inhalt zum Transport von Flüssigkeiten müssen Quer-Schwallwände aufweisen, die sie in einzelne Abteile von nicht mehr als 7500 l Inhalt unterteilen. Aussparungen in den Schwallwänden, inbegriffen Durchstiegsöffnungen, dürfen zusammen 0,30 m² nicht übersteigen. Tanks zum Transport von Stoffen in flüssigem Zustand, welche nicht der SDR¹ unterstehen, müssen entweder die Bestimmungen der SDR erfüllen oder Tankabteile oder durch Schwallwände unterteilte Abschnitte aufweisen, deren Rauminhalte höchstens 7500 l betragen.</p> <p>1^{bis} Von Absatz 1 ausgenommen sind Tanks, bei denen die Zulassungsbehörde die Viskosität oder bestimmte Füllstände durch Eintrag im Fahrzeugausweis explizit vorschreibt.</p> <p>² Die Schwerpunkthöhe der gefüllten Tanks oder Silos ab Boden darf bis 10 Prozent grösser sein als die Fahrzeugbreite. Fahrzeuge mit Tanks oder Silos zum Transport von Stoffen, welche nicht der SDR unterstehen, müssen entweder die Bestimmungen der SDR erfüllen oder bei der breitesten Achse eine Distanz zwischen den äussersten Stellen der Auflagefläche der Reifen auf der Fahrbahn aufweisen, welche mindestens 90 Prozent der Schwerpunkthöhe des gleichmässig beladenen Fahrzeugs beträgt.</p> <p>¹ SR 741.621</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Für Fahrzeuge zum Transport gefährlicher Güter gelten (zusätzlich zur VTS) die Bestimmungen des ADR (Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse; SR 0.741.621) und die technischen Anforderungen der SDR (Verordnung vom 29. November 2002 über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse; SR 741.621). Artikel 1 Absatz 4 VTS weist auf die zusätzlichen Vorschriften der SDR hin. Anforderungen an Kippstabilität und Beschaffenheit von Tanks von Fahrzeugen zur Beförderungen von Gefahrgut sind somit festgelegt. Artikel 125 Absätze 1 und 2 VTS sollen deshalb nur noch für Tank- und Silofahrzeuge gelten, mit denen kein Gefahrgut transportiert wird. Die Konstruktion solcher Fahrzeuge soll die grundsätzlichen Basisanforderungen des Gefahrgutrechts an die Fahrstabilität erfüllen (Schwallwände in grossen Tanks und Aufstandsfläche). Die bestehenden Absätze 1 und 2 von Artikel 125 waren zudem nicht mehr aktuell und sahen auch gewisse Ausnahmemöglichkeiten des Gefahrgutrechts von den Schwallwänden nicht vor. Aus all diesen Gründen drängte sich eine Überarbeitung auf.</p> <p>Absatz 1: Bei der der Neuformulierung von Absatz 1 handelt es sich um eine Anpassung an das ADR. Anstelle von Schwallwänden kann der Tank auch mit Trennwänden in Tankabteile von maximal 7500 l unterteilt sein (Ziff. 6.8.2.1.20 Bst. b ADR). Die Vorgabe für die Durchstiegsöffnungen wurde durch die Bestimmung für die Mindestfläche der Schwallwände ersetzt (Ziff. 6.8.2.1.22 ADR).</p> <p>Absatz 1^{bis}: Gemäss ADR dürfen Tanks mit mehr als 7500 l ohne Schwallwände zum Transport von Flüssigkeiten verwendet werden, wenn der Tank fast voll oder leer ist oder wenn nur sehr zähflüssige Stoffe transportiert werden (ADR, Ziffer 4.3.2.2.4). Nach dem vorliegenden Vorschlag können die kantonalen Vollzugsbehörden Tanks ohne Schwallwände zulassen, wenn sie mit einem Eintrag im Fahrzeugausweis die Füllstände zum Transport von Flüssigkeiten oder die ausschliessliche Verwendung für den Transport von sehr zähflüssigen Stoffen vorschreiben.</p> <p>Absatz 2: Das ADR (Ziff. 9.7.5.1) verlangt eine Breite der Aufstandsfläche von mindestens 90 % der Höhe des Schwerpunkts des beladenen Tankfahrzeugs (Kehrwert der Schwerpunkthöhe in Abhängigkeit von der</p>	

Breite). Diese Formulierung wird übernommen. Der neue Absatz 2 ist grundsätzlich etwas weniger streng als bisher, da die Schwerpunkthöhe des Tanks in der Regel weiter oben liegt als die Schwerpunkthöhe des Fahrzeugs. Eine Übergangsbestimmung wird daher nicht vorgesehen. Massgebendes Kriterium für die Kippgefahr ist zudem die Breite der Aufstandsfläche des Fahrzeugs (Distanz zwischen den äussersten Stellen der Auflagefläche der Reifen auf der Fahrbahn bei der breitesten Achse) und nicht – wie in der bisherigen Formulierung - die Fahrzeugbreite.

Angaben zum Vollzug: Oft wird in der Bremsberechnung (Teilgenehmigung) ausgewiesen, wo der Schwerpunkt des Fahrzeugs liegen darf. Wird anstelle des Schwerpunkts des beladenen Fahrzeugs die Schwerpunkthöhe des Tanks (wegen der symmetrischen Form meist einfach zu bestimmen) für die Beurteilung herangezogen und wird damit das 90 Prozent-Kriterium erfüllt, sind die Vorschriften ebenfalls eingehalten (strengere Beurteilung).

Das ADR enthält im Übrigen noch weitere Anforderungen an die Kippstabilität. Diese sollen von Fahrzeugen, die kein Gefahrgut transportieren, nicht erfüllt werden müssen.

Breite und Länge von Leicht- und Kleinmotorfahrzeugen mit geschlossenem Aufbau sowie von Motorschlitten													
Geltender Text	Änderungsvorschlag												
<p><i>Gliederungstitel vor Art. 135</i></p> <p>3. Titel:</p> <p>Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge</p> <p>1. Kapitel: Abmessungen, Gewichte, Kennzeichnung</p>	<p><i>Gliederungstitel vor Art. 135</i></p> <p>3. Titel:</p> <p>Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge</p> <p>1. Kapitel: Abmessungen, Gewichte, Kennzeichnung, Anzahl Plätze</p>												
<p>Art. 135 Abmessungen</p> <p>Abs. 3</p> <p>³ Für Motorschlitten gelten folgende von Absatz 1 abweichende Abmessungen:</p> <table border="0"> <tr> <td>a.</td> <td>Länge</td> <td>3,50</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>Breite</td> <td>1,30</td> </tr> </table>	a.	Länge	3,50	b.	Breite	1,30	<p>Art. 135 Abmessungen</p> <p>Abs. 3</p> <p>³ Für Motorschlitten sowie für Leichtmotorfahrzeuge und Kleinmotorfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau gelten folgende von Absatz 1 abweichende Abmessungen:</p> <table border="0"> <tr> <td>a.</td> <td>Länge</td> <td>3,70</td> </tr> <tr> <td>b.</td> <td>Breite</td> <td>1,50</td> </tr> </table> <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend Artikel 135 Absatz 3 gilt das bisherige Recht:</p> <p>a. bis zum [30. September 2016] für die Typgenehmigung von Kleinmotorfahrzeugen;</p> <p>b. für die erstmalige Zulassung von Kleinmotorfahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2016 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden;</p> <p>c. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typgenehmigung von Leichtmotorfahrzeugen;</p> <p>d. für die erstmalige Zulassung von Leichtmotorfahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.</p>	a.	Länge	3,70	b.	Breite	1,50
a.	Länge	3,50											
b.	Breite	1,30											
a.	Länge	3,70											
b.	Breite	1,50											
<p>Erläuterungen:</p> <p>Bei Motorschlitten werden im Ausland vermehrt Fahrzeuge mit zunehmender Breite produziert. Die nach VTS zulässige Breite soll deshalb um 20 cm erhöht werden. Diese Erleichterung soll ab Datum der Inkraftsetzung der Verordnungsänderung gelten.</p> <p>Bei Leicht- und Kleinmotorfahrzeugen mit geschlossenem Aufbau wird in der EU die Breite neu auf 1,50 m eingeschränkt. Diese Begrenzung soll auch in der Schweiz gelten. Nach den «alten Vorschriften der EU» durften diese Fahrzeuge noch eine Breite von 2,00 m und eine Länge von 4,00 m aufweisen.</p> <p>Ebenfalls angepasst wird die höchstzulässige Länge all dieser Fahrzeuge auf das Mass, welches die EU neu für Kleinmotorfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau vorschreibt. Für Leichtmotorfahrzeuge wäre die EU sogar noch strenger (nur 3,00 m Länge). Der Einfachheit halber soll aber in der VTS für alle 3 Fahrzeugarten (Leichtmotor- und Kleinmotorfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau sowie Motorschlitten) dieselbe Maximallänge von 3,70 m gelten.</p> <p>Hinweis zu den Übergangsbestimmungen: Die neuen Bestimmungen von Artikel 135 Absatz 3 soll möglichst im Gleichschritt mit der EU in Kraft treten.</p>													

Kategorieneinteilungsgewicht von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen																					
Geltender Text	Änderungsvorschlag																				
<p>Art. 136 Gewichte, Anhängelast, Kontrollschild Abs. 1 Einleitungsteil und Bst. c, d, e und f sowie Absatz 1^{bis} (neu)</p> <p>¹ Das für die Kategorieneinteilung massgebende Gewicht der Fahrzeuge ist das Leergewicht gemäss Artikel 7 Absätze 1 und 7, jedoch ohne Fahrzeugführer oder -führerin, ohne Treibstoff und ohne eventuell vorhandene Zusatzausrüstung. Es darf höchstens betragen:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">Tonnen</td> </tr> <tr> <td>c. Leichtmotorfahrzeuge</td> <td style="text-align: right;">0,35</td> </tr> <tr> <td>d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport</td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> <tr> <td>e. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport</td> <td style="text-align: right;">0,55</td> </tr> <tr> <td>f. Motorschlitten</td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> </table> <p>^{1 bis} ---</p>		Tonnen	c. Leichtmotorfahrzeuge	0,35	d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,40	e. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport	0,55	f. Motorschlitten	0,40	<p>Art. 136 Gewichte, Anhängelast, Kontrollschild Abs. 1 Einleitungsteil und Bst. c, d, e und f sowie Absatz 1^{bis} (neu)</p> <p>¹ Das für die Kategorieneinteilung massgebende Gewicht der Fahrzeuge ist das Leergewicht gemäss Artikel 7 Absätze 1 und 7, jedoch ohne Fahrzeugführer oder -führerin, ohne Treibstoff und ohne eventuell vorhandene Zusatzausrüstung. Es darf höchstens betragen:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">Tonnen</td> </tr> <tr> <td>c. Leichtmotorfahrzeuge</td> <td style="text-align: right;">0,425</td> </tr> <tr> <td>d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport</td> <td style="text-align: right;">0,45</td> </tr> <tr> <td>e. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport</td> <td style="text-align: right;">0,60</td> </tr> <tr> <td>f. Motorschlitten <i>Aufgehoben</i></td> <td style="text-align: right;">0,40</td> </tr> </table> <p>^{1 bis} Bei nachträglicher Umrüstung auf Raupen bleibt das ursprünglich nach Absatz 1 ermittelte Gewicht massgebend.</p>		Tonnen	c. Leichtmotorfahrzeuge	0,425	d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,45	e. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport	0,60	f. Motorschlitten <i>Aufgehoben</i>	0,40
	Tonnen																				
c. Leichtmotorfahrzeuge	0,35																				
d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,40																				
e. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport	0,55																				
f. Motorschlitten	0,40																				
	Tonnen																				
c. Leichtmotorfahrzeuge	0,425																				
d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,45																				
e. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport	0,60																				
f. Motorschlitten <i>Aufgehoben</i>	0,40																				
<p>Erläuterungen:</p> <p>Bei der Neudefinition des Kategorieneinteilungsgewichts handelt es sich um eine Anpassung an die Vorschriften der EU. Da bei Kleinmotorfahrzeugen künftig ohne Umteilung in eine andere Fahrzeugart zwischen Rädern und Raupen gewechselt werden kann (siehe Änderungsvorschlag für Art. 10 VTS), wird das Gewicht von nachträglich umgerüsteten Raupen vom Kategorieneinteilungsgewicht ausgenommen. Hingegen wird das höchstzulässige Gewicht von Motorschlitten (bei denen Raupen zur Grundausstattung gehören) neu nur noch in deren Definition festgelegt (siehe Anhörungsvorschlag zu Art. 14 Bst. c VTS).</p> <p>Im Übrigen werden auch die Definition der Leichtmotorfahrzeuge in Artikel 15 Absatz 2 VTS und die Definition der Kleinmotorfahrzeuge in Artikel 15 Absatz 3 VTS mit der neuen Verordnung (EU) Nr. 168/2013 harmonisiert (siehe dazu die entsprechenden Anhörungsvorschläge weiter vorne im Dokument).</p>																					

Nutzlast von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen																																											
Geltender Text	Änderungsvorschlag																																										
<p>Art. 136 Gewichte, Anhängelast, Kontrollschild Abs. 2 Bst. b, d und e</p> <p>2 Die Nutzlast (Art. 7 Abs. 5) der Fahrzeuge darf höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; width: 10%;">Ton-</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">nen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personen-</td> <td style="text-align: right;">0,30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>transport</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>d. Leichtmotorfahrzeuge</td> <td style="text-align: right;">0,20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport</td> <td style="text-align: right;">0,20</td> <td></td> </tr> </table>		Ton-			nen		b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personen-	0,30		transport			d. Leichtmotorfahrzeuge	0,20		e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,20		<p>Art. 136 Gewichte, Anhängelast, Kontrollschild Abs. 2 Bst. b, d und e</p> <p>2 Die Nutzlast (Art. 7 Abs. 5) der Fahrzeuge darf höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; width: 10%;">Ton-</td> <td style="width: 10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">nen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personen-</td> <td style="text-align: right;">0,30</td> <td></td> </tr> <tr> <td>transport <i>Aufgehoben</i></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>d. Leichtmotorfahrzeuge</td> <td style="text-align: right;">0,30</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">0,20</td> <td></td> </tr> <tr> <td>e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport</td> <td style="text-align: right;">0,20</td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>Aufgehoben</i></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend Artikel 136 Absatz 2 Buchstaben b und e gilt das bisherige Recht:</p> <p>a. bis zum [30. September 2016] für die Typgenehmigung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen;</p> <p>b. für die erstmalige Zulassung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2016 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.</p>		Ton-			nen		b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personen-	0,30		transport <i>Aufgehoben</i>			d. Leichtmotorfahrzeuge	0,30			0,20		e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,20		<i>Aufgehoben</i>		
	Ton-																																										
	nen																																										
b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personen-	0,30																																										
transport																																											
d. Leichtmotorfahrzeuge	0,20																																										
e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,20																																										
	Ton-																																										
	nen																																										
b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personen-	0,30																																										
transport <i>Aufgehoben</i>																																											
d. Leichtmotorfahrzeuge	0,30																																										
	0,20																																										
e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport	0,20																																										
<i>Aufgehoben</i>																																											
<p>Erläuterungen:</p> <p>Bei der Änderung der Nutzlasten handelt es sich um eine Anpassung an die neuen Vorschriften der EU. Die Nutzlastbeschränkung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen zum Personentransport wird aufgehoben. Stattdessen führt die EU eine Platzzahlbeschränkung ein, die auch in der VTS übernommen werden soll (siehe Anhörungsvorschlag zu Art. 136 Abs. 2^{bis} VTS).</p> <p>Im Gegensatz zur EU wird für Leichtmotorfahrzeuge zum Personentransport in der VTS der Einfachheit halber keine spezielle Kategorie ausgewiesen: Die Nutzlast dieser Fahrzeuge darf deshalb weiterhin 300 kg betragen (EU Personentransport 250 kg, Sachentransport 300 kg).</p> <p>Ebenfalls nicht übernommen werden soll die Nutzlastabsenkung der EU von 1,50 t auf 1,00 t bei dreirädrigen Motorfahrzeugen zum Sachentransport (die in Art. 136 Abs. 2 Bst. c VTS für diese Fahrzeuge festgelegten 1,50 t Nutzlast sollen weiterhin gelten). Bisher sind keine Verkehrssicherheitsprobleme bei solchen Fahrzeugen bekannt.</p> <p>Übergangsbestimmungen: Die Aufhebung der Nutzlastbeschränkungen von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen soll erst dann in Anspruch genommen werden können, wenn auch die Begrenzung der Anzahl Plätze nach dem neu vorgeschlagenen Artikel 136a in Kraft tritt (Systemwechsel: Platzzahlbeschränkung statt Nutzlastbeschränkung).</p>																																											

Begrenzung der im Leergewicht enthaltenen Zusatzausrüstung bei Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 136 Gewichte, Anhängelast, Kontrollschild Abs. 2^{bis} (neu) 2^{bis} ---</p>	<p>Art. 136 Gewichte, Anhängelast, Kontrollschild Abs. 2^{bis} (neu)</p> <p>2^{bis} Bei Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2 darf das Gewicht der Zusatzausrüstung maximal 10 Prozent des in Absatz 1 festgelegten Gewichts betragen.</p> <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend Artikel 136 Absatz 2^{bis} gilt das bisherige Recht:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. bis zum [30. September 2016] für die Typengenehmigung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen; b. für die erstmalige Zulassung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2016 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden; c. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typengenehmigung von Leichtmotorfahrzeugen und von Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2; d. für die erstmalige Zulassung von Leichtmotorfahrzeugen und von Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.
<p>Erläuterungen: Es handelt sich um eine Anpassung an die Vorschriften der EU, Anhang XI Anlage 1, Ziffer 2.2.1. der Verordnung (EU) Nr. 44/2014). Hinweis zu den Übergangsbestimmungen: Die neuen Bestimmungen von Artikel 136 Absatz 2^{bis} sollen möglichst im Gleichschritt mit der EU in Kraft treten.</p>	

Anzahl Plätze von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen																	
Geltender Text	Änderungsvorschlag																
Art. 136a (neu)	Art. 136a Anzahl Plätze (neu)																
---	<p>Die Anzahl Plätze der Fahrzeuge darf einschliesslich Führer oder Führerin höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; width: 20%;">Plätze</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>a. Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personentransport</td> <td style="text-align: right;">5</td> </tr> <tr> <td>c. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Sachentransport</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport ohne geschlossenen Aufbau</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> <tr> <td>e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport ohne geschlossenen Aufbau, aber mit Überrollschutz</td> <td style="text-align: right;">3</td> </tr> <tr> <td>f. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport mit geschlossenem Aufbau</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> <tr> <td>g. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport</td> <td style="text-align: right;">2</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X <i>Betreffend Artikel 136a gilt das bisherige Recht:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> a. bis zum [30. September 2016] für die Typengenehmigung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen; b. für die erstmalige Zulassung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2016 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden; c. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typengenehmigung von Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2; d. für die erstmalige Zulassung von Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden. 		Plätze	a. Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2	2	b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personentransport	5	c. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Sachentransport	2	d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport ohne geschlossenen Aufbau	2	e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport ohne geschlossenen Aufbau, aber mit Überrollschutz	3	f. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport mit geschlossenem Aufbau	4	g. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport	2
	Plätze																
a. Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2	2																
b. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Personentransport	5																
c. dreirädrige Motorfahrzeuge zum Sachentransport	2																
d. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport ohne geschlossenen Aufbau	2																
e. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport ohne geschlossenen Aufbau, aber mit Überrollschutz	3																
f. Kleinmotorfahrzeuge zum Personentransport mit geschlossenem Aufbau	4																
g. Kleinmotorfahrzeuge zum Sachentransport	2																
<p>Erläuterungen:</p> <p>In den Vorschriften der EU wird neu eine maximale Platzzahl für Fahrzeuge der Klassen L2e, L5e, L6e und L7e festgelegt (Anh. I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013). Wegen der Aufhebung der Nutzlastbeschränkung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen zum Personentransport (siehe Anhörungsvorschlag zu Art. 136 Abs. 2 VTS) soll die Platzzahlbeschränkung auch in der VTS nachvollzogen werden.</p> <p>Um den Umfang der VTS nicht unnötig gross zu machen, werden die EU-Vorschriften bei der Übernahme in die VTS etwas vereinfacht und sind damit weniger detailliert. Bei Leichtmotorfahrzeugen (EU max. 2 Plätze) ist die VTS etwas weniger streng als die EU: die Sitzplatzbeschränkung erfolgt nur über die maximal erlaubte Nutzlast (siehe dazu Änderungsvorschlag zu Anhang 9 Ziffer 251 VTS «Personengewichte»).</p> <p>Hinweis zu den Übergangsbestimmungen: Die neuen Bestimmungen von Artikel 136a soll möglichst im Gleichschritt mit der EU in Kraft treten.</p>																	

Eignung zur Kurvenfahrt für mehrspurige Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeuge	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 137 Anlassvorrichtung, Anfahrvermögen Abs. 3 (neu) 3 ---</p>	<p>Art. 137 Anlassvorrichtung, Anfahrvermögen, Antrieb Abs. 3 (neu)</p> <p>3 Um bei mehrspurigen Fahrzeugen eine sichere Kurvenfahrt zu gewährleisten, müssen sich kurveninnere und kurvenäussere Räder im normalen Strassenbetrieb mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten drehen können.</p> <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend Artikel 137 Absatz 3 gilt das bisherige Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. bis zum [30. September 2016] für die Typgenehmigung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen; b. für die erstmalige Zulassung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2016 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden; c. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typgenehmigung von Leichtmotorfahrzeugen und von mehrspurigen Kleinmotorrädern; d. für die erstmalige Zulassung von Leichtmotorfahrzeugen und von mehrspurigen Kleinmotorrädern, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Öfters wurden bisher gewisse Kleinmotorfahrzeuge (sogenannte Geländequads) ohne Differential oder gleichwertige Vorrichtung auf den Markt gebracht. Bei diesen Fahrzeugen ist die sichere Kurvenfahrt auf befestigten Strassen beeinträchtigt. Die EU schreibt in Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 neu Folgendes vor:</p> <p><i>«Fahrzeuge der Klasse L sind so zu konstruieren, dass sich jedes Rad zu jedem Zeitpunkt mit verschiedenen Geschwindigkeiten drehen kann, um eine sichere Kurvenfahrt auf befestigten Straßen zu gewährleisten. Ist ein Fahrzeug mit einer Differenzialsperre ausgerüstet, muss es so ausgelegt sein, dass sie normalerweise nicht gesperrt ist».</i></p> <p>Diese Anforderung ist für die Verkehrssicherheit relevant und soll auch in die VTS übernommen werden. Die Formulierung von Artikel 137 Absatz 3 legt lediglich fest, was im normalen Strassenbetrieb gelten soll. Deshalb ist eine allfällige Sperrmöglichkeit des Ausgleichsmechanismus (z. B. Differenzialsperre) nicht ausgeschlossen. In normaler Fahrstellung muss die Sperre aber gelöst sein.</p> <p>Mehrspurige Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, welche die neue Vorschrift nicht erfüllen, können nicht mehr für die Strasse zugelassen werden (betrifft insbesondere Importe von nicht nach EU-Vorschriften gebauten Fahrzeugen).</p> <p>Hinweis zu den Übergangsbestimmungen: Die neuen Bestimmungen von Artikel 137 Absatz 3 sollen möglichst im Gleichschritt mit der EU in Kraft treten.</p>	

Automatische Einschaltung des Abblendlichts bei allen Motorrädern (Art. 14 VTS) sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen (Art. 15 VTS), falls kein Tagfahrlicht vorhanden ist	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 140 Obligatorische Beleuchtungsvorrichtungen Abs. 3 3 ---</p>	<p>Art. 140 Obligatorische Beleuchtungsvorrichtungen Abs. 3 3 Ist kein Tagfahrlicht vorhanden, so muss das Abblendlicht automatisch eingeschaltet sein, wenn der Motor läuft.</p>
<p>Erläuterungen: Sicherheitsrelevante Anpassung an das weiterentwickelte EU-Recht (Anh. VIII der Verordnung (EU) Nr. 168/2013, und Anh. I der Richtlinie 2009/67/EG).</p> <p>Verfügt ein Fahrzeug wie z. B. eine Elektrorikscha (Art. 14 Bst. b Ziff. 3 VTS) nicht über Abblendlicht, ist die Vorschrift nicht anwendbar (Ausnahme von der Pflicht zur Installation von Abblendlicht für Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h gemäss Art. 144 Abs. 7 VTS).</p>	

Formelle Neufassung von Artikel 141 Abs. 1 (ohne materielle Änderung)	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 141 Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen Abs. 1</p> <p>¹ Folgende Vorrichtungen sind, unter Vorbehalt der in Klammern jeweils aufgeführten Höchstzahl und unter Vorbehalt von Artikel 140 Absatz 2, zusätzlich erlaubt:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ein oder zwei Fern- oder Abblendlichter (insgesamt jedoch höchstens je deren zwei); b. eine Lichthupe (geschaltet auf Fern- oder Abblendlicht); c. ein oder zwei Standlichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei) sowie ein oder zwei Tagfahrlichter (Art. 76 Abs. 5); d. ein Schlusslichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei); e. ein oder zwei Bremslichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei); f. ... g. Warnblinklichter als Pannenlichter; h. ein oder zwei Nebellichter; i. ein oder zwei Nebelschlusslichter; k. links und rechts je ein oder zwei seitwärts wirkende, nicht dreieckige Rückstrahler, die sich nicht an den Rädern befinden dürfen; l. vorne ein oder zwei nicht dreieckige Rückstrahler; m. hinten ein nicht dreieckiger Rückstrahler (insgesamt jedoch höchstens deren zwei); n. pro Pedal je ein nach vorne und ein nach hinten gerichteter Rückstrahler; o. je ein seitlicher Richtungsblinker bei Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen; p. ein oder zwei Rückfahrlichter bei mehrspurigen Fahrzeugen mit Rückwärtsgang. 	<p>Art. 141 Höchstzahl der Beleuchtungsvorrichtungen Abs. 1</p> <p>¹ Folgende Vorrichtungen sind, unter Vorbehalt der in Klammern jeweils aufgeführten Höchstzahl und unter Vorbehalt von Artikel 140 Absatz 2, zusätzlich erlaubt: Neben den obligatorischen Beleuchtungsvorrichtungen sind weitere Vorrichtungen erlaubt. Es dürfen aber, einschliesslich der obligatorischen Vorrichtungen, höchstens vorhanden sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. ein oder zwei Fern- oder Abblendlichter (insgesamt jedoch höchstens je deren zwei); b. eine eine Lichthupe (geschaltet auf Fern- oder Abblendlicht); c. ein oder zwei Standlichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei) sowie ein oder zwei Tagfahrlichter (Art. 76 Abs. 5); d. ein-zwei Schlusslichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei); e. ein oder zwei Bremslichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei); f. vorne zwei Tagfahrlichter; g. vier Warnblinklichter als Pannenlichter; h. ein oder vorne zwei Nebellichter; i. ein oder hinten zwei Nebelschlusslichter; k. links und rechts je ein oder zwei seitwärts wirkende, nicht dreieckige Rückstrahler, die sich nicht an den Rädern befinden dürfen; l. vorne ein oder zwei nicht dreieckige Rückstrahler; m. hinten ein zwei nicht dreieckiger Rückstrahler (insgesamt jedoch höchstens deren zwei); n. pro Pedal je ein nach vorne und ein nach hinten gerichteter Rückstrahler; o. je ein seitlicher Richtungsblinker bei Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen; p. ein oder zwei Rückfahrlichter bei mehrspurigen Fahrzeugen mit Rückwärtsgang.
<p>Erläuterungen: Im Zusammenhang mit der Überarbeitung von Artikel 142 VTS und Artikel 140 Absatz 2 VTS (siehe Anhörungsvorschlag auf der nächsten Seite) erhält Artikel 141 Absatz 1 VTS eine formelle Neufassung. Es werden keine materiellen Änderungen vorgenommen.</p>	

<p>Zwei Rückstrahler bereits ab einer Breite über 1,00 m von Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen und Motorschlitten. Jedoch bei Motorschlitten (Breite bis 1,50 m erlaubt) keine Verdoppelung der Lichter ab Fahrzeugbreite von 1,30 m erforderlich.</p>	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 142 Richtungsblinker</p> <p>1 ...</p> <p>2 Bei Fahrzeugen mit Wechselstromanlagen dürfen die Blinker je Seite vorn/hinten wechselweise aufleuchten.</p>	<p>Art. 142 Richtungsblinker Verdoppelung der Beleuchtungsrichtungen</p> <p>1 Bei einer Breite von mehr als 1,00 m benötigen Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeuge, Motorschlitten und Motorräder mit Seitenwagen zwei hintere Rückstrahler. Sind vordere Rückstrahler vorhanden, so müssen es ebenfalls zwei sein.</p> <p>2 Bei einer Breite von mehr als 1,30 m benötigen Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge je zwei Fernlichter, zwei Abblendlichter, zwei Standlichter, zwei Schlusslichter und zwei Bremslichter. Sind Tagfahrlichter und Nebellichter vorhanden, so müssen es ebenfalls je zwei sein. Bei Fahrzeugen mit Wechselstromanlagen dürfen die Blinker je Seite vorn/hinten wechselweise aufleuchten.</p> <p>Übergangsbestimmung</p> <p>X Bezüglich Artikel 142 Absatz 1 gilt das bisherige Recht für Fahrzeuge, die:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. vor dem 1. Januar 2018 typengenehmigt werden; b. von der Typengenehmigung befreit sind und vor dem 1. Januar 2018 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.
<p>Art. 140 Obligatorische Beleuchtungsvorrichtungen</p> <p>Abs. 2</p> <p>2 Mehrspurige Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 1,30 m, ausgenommen Motorräder mit Seitenwagen, benötigen je zwei der in Absatz 1 vorgeschriebenen Lichter und Rückstrahler, ausgenommen die Kontrollschildbeleuchtung. Zusätzliche Lichter nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstaben a, c, d und e sind für diese Fahrzeuge nicht zulässig.</p>	<p>Art. 140 Obligatorische Beleuchtungsvorrichtungen</p> <p>Abs. 2</p> <p>2 Bei Fahrzeugen mit Wechselstromanlagen dürfen die Richtungsblinker je Seite vorn/hinten wechselweise aufleuchten. Mehrspurige Fahrzeuge mit einer Breite von mehr als 1,30 m, ausgenommen Motorräder mit Seitenwagen, benötigen je zwei der in Absatz 1 vorgeschriebenen Lichter und Rückstrahler, ausgenommen die Kontrollschildbeleuchtung. Zusätzliche Lichter nach Artikel 141 Absatz 1 Buchstaben a, c, d und e sind für diese Fahrzeuge nicht zulässig.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Beim Obligatorium zur Montage von zwei Rückstrahlern bereits ab 1,00 m Breite der erwähnten Fahrzeuge (anstatt 1,30 m) handelt es sich um eine Anpassung an das EU-Recht. Diese Vorschrift trägt zur Verkehrssicherheit bei und soll künftig auch in der Schweiz gelten. Es wird eine Übergangsbestimmung vorgesehen, wonach vor dem 1.1.2018 bereits bestehende Typengenehmigungen ihre Gültigkeit betreffend Rückstrahler unbeschränkt behalten; von der Typengenehmigung befreite Fz, die vor dem 1.1.2018 importiert oder in der Schweiz hergestellt wurden, können ebenfalls noch zeitlich unbeschränkt nach den bisherigen Vorschriften für Rückstrahler zugelassen werden.</p> <p>Aus formellen Gründen wird die Verdoppelungsregel der Lichter aus Artikel 140 Absatz 2 VTS in Artikel 142 VTS neugefasst und dafür die einzige noch bestehende Bestimmung aus Artikel 142 Absatz 2 VTS in Artikel 140 Absatz 2 VTS verschoben.</p> <p>Die Verdoppelungsregel der Lichter soll sich auf Motorschlitten (die höchste Breite gemäss dem vorgeschlagenen Art. 135 Abs. 3 VTS beträgt 1,50 m) wie bei Motorrädern mit Seitenwagen nicht anwenden. Damit übernimmt die Schweiz dieselbe Regelung, wie sie auch in anderen europäischen Ländern gilt.</p>	

Zwei Rückspiegel für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 143 Rückspiegel Abs. 1 und 2</p> <p>1 Es ist wenigstens ein Rückspiegel mit einer Fläche von mindestens 50 cm² links aussen erforderlich. Bezüglich Bau, Anbringung und Sichtwinkel gilt Artikel 112.</p> <p>2 Bei Fahrzeugen mit geschlossenem Aufbau sind zwei Rückspiegel mit einer Fläche von je 50 cm² erforderlich. Bei Fahrzeugen mit ausreichendem Heckfenster, die keine Anhänger mitführen können, kann ein Innenspiegel den rechten Aussenspiegel ersetzen.</p>	<p>Art. 143 Rückspiegel Abs. 1 und 2</p> <p>1 Links und rechts aussen ist je ein Rückspiegel mit einer Fläche von mindestens 50 69 cm² links aussen erforderlich. Bei zweirädrigen Fahrzeugen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h genügt ein Rückspiegel links aussen. Bezüglich Bau, Anbringung und Sichtwinkel gilt Artikel 112.</p> <p>2 Bei Fahrzeugen mit geschlossenem Aufbau sind zwei Rückspiegel mit einer Fläche von je 50 cm² erforderlich. Bei Fahrzeugen mit und ausreichendem Heckfenster, die keine Anhänger mitführen können, kann ein Innenspiegel den rechten Aussenspiegel ersetzen.</p>
<p>Erläuterungen: Im EU-Recht sind für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge grundsätzlich 2 Rückspiegel erforderlich. Anhang X der Verordnung (EU) Nr. 3/2014 verweist dabei für Motorräder auf das ECE-Reglement Nr. 81, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge müssen entweder das ECE-Reglement Nr. 81 oder das ECE-Reglement Nr. 46 erfüllen. Gemäss ECE-Reglement Nr. 81 muss die Fläche der Rückspiegel mindestens 69 cm² betragen; für zweirädrige Fahrzeuge mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h genügt ein Rückspiegel. Diese Vorschrift trägt zur Verkehrssicherheit bei und soll künftig auch in der Schweiz gelten.</p>	


Obligatorisches Antiblockiersystem für Motorräder	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 145 Bremsen Abs. 1^{bis} (neu) 1^{bis} ---</p>	<p>Art. 145 Bremsen Abs. 1^{bis} (neu) 1^{bis} Motorräder ohne Seitenwagen nach Artikel 14 Buchstabe a müssen hinsichtlich Antiblockiersystem oder kombiniertem Bremssystem der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 entsprechen oder ein gleichwertiges Schutzniveau bieten. Ausgenommen sind Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich dieser EU-Verordnung fallen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die EU führt die Pflicht zur Ausrüstung von Motorrädern mit verbesserten Bremssystemen ein. Grundsätzlich handelt es sich dabei um Antiblockiersysteme (ABS). Motorräder mit einer Leistung bis 11 kW, einem Verhältnis von Leistung zu Gewicht bis 0,1 kW/kg und einem Hubraum bis 125 cm³ bei Verbrennungsmotoren (Motorräder der Klasse L3e-A1 gemäss der Verordnung (EU) Nr. 168/2013) dürfen anstelle von ABS mit einem kombinierten Bremssystem⁴ (ohne Blockierverhinderer) ausgerüstet sein.</p> <p>Die Schweizer Verordnung TAFV 3⁵ enthält alle diejenigen EU-Rechtsakte, welche für eine europäische Fahrzeug-Gesamtgenehmigung von Motorrädern, Klein-, Leicht- und dreirädrigen Motorfahrzeugen erforderlich sind. Mit der TAFV 3 gelangt somit EU-Recht im Schweizer Recht unverändert zur Anwendung. Fahrzeuge, die den in der TAFV 3 aufgeführten Vorschriften vollumfänglich entsprechen, namentlich wenn sie über eine EU-Gesamtgenehmigungen bzw. über eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) verfügen, werden in der Schweiz somit aufgrund der TAFV 3 zugelassen. Solche Fahrzeuge erfüllen die neuen Anforderungen der EU an verbesserte Bremssysteme.</p> <p>Durch die Einführung der Pflicht zum Einbau verbesserter Bremssysteme für Motorräder erhofft sich die EU gemäss Studien eine Senkung der schweren Motorradunfälle um einen Viertel. Damit aber die verschärften EU-Anforderungen an verbesserte Bremssysteme in der Schweiz auch für Fahrzeuge gelten, welche aus Staaten importiert werden, in welchen weniger strenge technische Anforderungen zur Anwendung gelangen als in der EU, genügt es nicht, wenn die neuen EU-Bestimmungen in der TAFV 3 aufgeführt sind, sondern ist es erforderlich, sie auch in die VTS einzuführen. Dies erfolgt mit dem vorliegenden Anhörungsvorschlag zu Artikel 145 Absatz 1^{bis} VTS.</p> <p>Motorräder, welche kein Antiblockiersystem oder verbessertes Bremssystem aufweisen, sollen in der Schweiz nicht mehr für die Strasse zugelassen werden können. Dies könnte z. B. gewisse aus den USA importierte Motorräder betreffen. Viele Hersteller grösserer Motorräder rüsten ihre Fahrzeuge jedoch auch für den US-Markt mit ABS aus. Durch die Formulierung in Artikel 145 Absatz 1^{bis}, wonach auch ein gleichwertiges Schutzniveau wie in der EU-Verordnung erlaubt ist, können auch Antiblockiersysteme oder kombinierte Bremssysteme akzeptiert werden, die nicht über eine EU-Teilgenehmigung verfügen (z. B. gleichwertige Antiblockiersysteme, welche den US-Vorschriften entsprechen). Damit kann ein technisches Handelshemmnis vermieden werden. Wichtig ist einzig, dass ein Motorrad über ein verbessertes Bremssystem verfügt, das dem aktuellen Stand der Technik entspricht.</p> <p>Anhang VIII der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 sieht eine Ausnahme vom Obligatorium zum Einbau verbesserter Bremssysteme für Motorräder der Unter-Unterklassen L3e-AxE und L3e-AxT vor (Enduro- und Trial-Motorräder gemäss Definition in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013). Durch die im Artikel 145 Absatz 1^{bis} VTS vorgeschlagene Bestimmung, dass Motorräder hinsichtlich Antiblockiersystem oder kombiniertem Bremssystem der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 entsprechen müssen, sind diese Ausnahmen auch in der Schweiz anwendbar, wenn alle Einteilungskriterien und Bestimmungen der EU-Verordnung für die ausgenommenen Fahrzeug-Unter-Unterklassen erfüllt sind.</p> <p>Die EU-Verordnung schreibt die Ausrüstungspflicht für die Genehmigung neuer Fahrzeugtypen ab 1.1.2016 vor, Übereinstimmungsbescheinigungen (COC) bereits typengenehmigter Fahrzeuge ohne entsprechende System verlieren in der EU ihre Gültigkeit am 1.1.2017. Gemäss Artikel 3b VTS gelten betreffend den vorgeschlagenen Artikel 145 Absatz 1^{bis} VTS die in der EU-Verordnung selbst enthaltenen Übergangsbestimmungen, wobei für die Zulassung auf den Zeitpunkt der Einfuhr oder der Herstellung in der Schweiz abgestellt wird. Dies bedeutet, dass nach dem 31.12.2016 in die Schweiz importierte Motorräder ohne verbessertes Bremssystem keine Strassenzulassung mehr erlangen können.</p>	

⁴ Definition siehe Verordnung (EU) Nr. 168/2013, Artikel 3 Ziffer 25:
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0168&rid=1>

⁵ Verordnung über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (TAFV 3; SR 741.414).

Sicherheitsgurten für Leichtmotorfahrzeuge	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>4. Abschnitt: Kleinmotorräder mit mehr als zwei Rädern und Leichtmotorfahrzeuge Art. 155 Sicherheitsgurten, Gurtverankerungen, Defroster und Ventilation, Diebstahlsicherung Abs. 1</p> <p>¹ Sicherheitsgurten und Gurtverankerungen sind nicht erforderlich.</p>	<p>4. Abschnitt: Kleinmotorräder mit mehr als zwei Rädern und Leichtmotorfahrzeuge Art. 155 Sicherheitsgurten, Gurtverankerungen, Defroster und Ventilation, Diebstahlsicherung Abs. 1</p> <p>Sicherheitsgurten und Gurtverankerungen sind nicht erforderlich Sitze von Fahrzeugen mit einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von mehr als 0,27 t müssen mit Sicherheitsgurten versehen sein, die den Anforderungen nach Artikel 72 Absatz 5 entsprechen.</p> <p><i>Übergangsbestimmungen</i> X Betreffend Artikel 155 Absatz 1 gilt das bisherige Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. bis zum 31. Dezember 2016 für die Typgenehmigung; b. für die erstmalige Zulassung von Fahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Es handelt sich um eine Anpassung an die neuen Vorschriften der EU (Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Verordnung (EU) Nr. 3/2014). Sitze (nicht aber Sättel) von Leichtmotorfahrzeugen müssen künftig mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden. Das Obligatorium gilt jedoch nicht für Fahrzeuge mit einem Leergewicht ohne Fahrer oder Fahrerin bis 270 kg.</p> <p>Dreirädrige Kleinmotorräder nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2 VTS fallen nicht unter das Obligatorium (sie sind wegen ihres Kategorieneinteilungsgewichts von maximal 270 kg auch dann ausgenommen, wenn sie mit Sitzen ausgerüstet sind). Gemäss Artikel 144 Absatz 7 VTS und Artikel 119 Buchstabe i VTS sind zudem Fahrzeuge mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h von der Ausrüstungspflicht befreit. Deswegen sind u. a. auch alle Fahrzeuge nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 3 (Elektro-Rikschas) vom Obligatorium nicht betroffen.</p> <p>Gurtverankerungen sind nur dort erforderlich, wo auch Gurten montiert werden müssen. Ein spezieller Hinweis auf die Gurtverankerungen ist nicht nötig. Gemäss Artikel 37 VTS gilt die Bestimmung von Artikel 72 Absatz 2 VTS über die Verankerungen von Gurten.</p> <p>Hinweis zu den Übergangsbestimmungen: Die neuen Bestimmungen von Artikel 155 Absatz 1 sollen im Gleichschritt mit der EU in Kraft treten.</p> <p>In Artikel 72 VTS werden zudem die Absätze 2 und 5 aktualisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ² Die Verankerungen der Sicherheitsgurten müssen den Anforderungen folgender Regelungen genügen: <ul style="list-style-type: none"> a. Verordnung (EG) Nr. 661/2009; b. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014; oder c. UNECE-Reglement Nr. 14. ⁵ Die Sicherheitsgurten müssen den Anforderungen folgender Regelungen genügen: <ul style="list-style-type: none"> a. Verordnung (EG) Nr. 661/2009; b. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014; oder c. UNECE-Reglement Nr. 16. 	

Sicherheitsgurten für Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>5. Abschnitt: Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge Art. 158 Sicherheitsgurten und Gurtverankerungen</p> <p>¹ Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit Aufbau und einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von mehr als 0,25 t müssen mit Sicherheitsgurten versehen sein, die den Anforderungen nach Artikel 72 Absatz 5 entsprechen. Für mittlere Sitzplätze können auch Beckengurten verwendet werden.</p> <p>² Für äussere Sitzplätze sind zwei untere und eine obere, für mittlere Sitzplätze sind mindestens zwei untere Gurtverankerungen erforderlich. Die Anforderungen richten sich nach Artikel 72 Absatz 2.</p>	<p>5. Abschnitt: Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge Art. 158 Sicherheitsgurten und Gurtverankerungen</p> <p>1 Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge Sitze von Fahrzeugen mit Aufbau und einem Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 von mehr als 0,25 0,27 t müssen mit Sicherheitsgurten versehen sein, die den Anforderungen nach Artikel 72 Absatz 5 entsprechen. Für mittlere Sitzplätze können auch Beckengurten verwendet werden Fahrzeuge mit Aufbau müssen Der Fahrersitz und die äusseren Vordersitze müssen immer mindestens über Dreipunktgurten verfügen.</p> <p>2 In Kleinmotorfahrzeugen mit Aufbau müssen alle Sitze mindestens über Dreipunktgurten verfügen. Dies gilt auch dann, wenn das Gewicht nach Artikel 136 Absatz 1 weniger als 0,27 t beträgt. Für äussere Sitzplätze sind zwei untere und eine obere, für mittlere Sitzplätze sind mindestens zwei untere Gurtverankerungen erforderlich. Die Anforderungen richten sich nach Artikel 72 Absatz 2.</p> <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend Artikel 158 gilt das bisherige Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> c. bis zum [30. September 2016] für die Typgenehmigung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen; d. für die erstmalige Zulassung von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen, die bis zum 31. Dezember 2016 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.
<p>Erläuterungen: Es handelt sich um eine Anpassung an die neuen Vorschriften der EU (Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und Verordnung (EU) Nr. 3/2014).</p> <p>Sitze (nicht aber Sättel) von Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen müssen künftig auch an Fahrzeugen ohne Aufbau mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden. Ausser bei Kleinmotorfahrzeugen mit Aufbau gilt das Obligatorium jedoch nicht für Fahrzeuge mit einem Leergewicht ohne Führer oder Führerin bis 270 kg. Gemäss Artikel 144 Absatz 7 VTS und Artikel 119 Buchstabe i VTS sind zudem Fahrzeuge mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h von der Ausrüstungspflicht befreit.</p> <p>Der Hinweis auf die Gurtverankerungen in Absatz 2 ist nicht mehr nötig. Neu wird eindeutig bestimmt, welche Plätze mindestens mit Dreipunktgurten ausgerüstet sein müssen. Gemäss Artikel 37 VTS gilt die Bestimmung von Artikel 72 Absatz 2 VTS über die Verankerungen von Gurten für alle Fahrzeugarten.</p> <p>Hinweis zu den Übergangsbestimmungen: Die neuen Bestimmungen von Artikel 158 Absätze 1 und 2 sollen möglichst im Gleichschritt mit der EU in Kraft treten.</p> <p>In Artikel 72 VTS werden zudem die Absätze 2 und 5 aktualisiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> ² Die Verankerungen der Sicherheitsgurten müssen den Anforderungen folgender Regelungen genügen: <ul style="list-style-type: none"> a. Verordnung (EG) Nr. 661/2009; b. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014; oder c. UNECE-Reglement Nr. 14. ⁵ Die Sicherheitsgurten müssen den Anforderungen folgender Regelungen genügen: <ul style="list-style-type: none"> a. Verordnung (EG) Nr. 661/2009; b. Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und delegierte Verordnung (EU) Nr. 3/2014; oder c. UNECE-Reglement Nr. 16. 	

Motorleistung von Kleinmotorfahrzeugen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 159 Beleuchtung</p> <p>Bei einer Fahrzeugbreite von mehr als 1,30 m müssen die Lichter, ausgenommen die Kontrollschildbeleuchtung, symmetrisch links und rechts angebracht werden. Bei geschlossenem Aufbau sind Richtungsblinker erforderlich. Es können ein oder zwei Rückfahrlichter angebracht werden.</p>	<p>Art. 159 Motorleistung Beleuchtung</p> <p>Die Motorleistung von Kleinmotorfahrzeugen darf höchstens 15,00 kW betragen.</p> <p>Bei einer Fahrzeugbreite von mehr als 1,30 m müssen die Lichter, ausgenommen die Kontrollschildbeleuchtung, symmetrisch links und rechts angebracht werden. Bei geschlossenem Aufbau sind Richtungsblinker erforderlich. Es können ein oder zwei Rückfahrlichter angebracht werden.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;">  </div> <div style="flex: 2; padding-left: 10px;"> <p>«Geländequads» (Fahrzeuge der Klasse L7e-B1) dürfen in der EU neu über unbeschränkte Leistung verfügen, lediglich ihre bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ist auf 90 km/h limitiert (für alle anderen Kleinmotorfahrzeuge beträgt die Höchstleistung auch in der EU nach wie vor 15 kW). Damit Geländequads mit EU-Genehmigung in der Schweiz weiterhin als Kleinmotorfahrzeuge eingeteilt werden können, muss die Höchstleistung deshalb aus der Fahrzeugdefinition der Kleinmotorfahrzeuge von Artikel 15 Absatz 3 VTS gestrichen werden (siehe dazu den entsprechenden Anhörungsvorschlag weiter vorne im Dokument).</p> </div> </div> <p>Die Leistung von Kleinmotorfahrzeugen wird stattdessen neu in den technischen Anforderungen (Teil 3 der VTS), Artikel 159, festgelegt. Sie soll nach VTS weiterhin für alle Kleinmotorfahrzeuge höchstens 15 kW betragen.</p> <p>Für Fahrzeuge mit EU-Gesamtgenehmigung bzw. mit EU-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) gelangen nicht die technischen Anforderungen der VTS (bzw. deren Teil 3 und somit Art. 159 VTS) zur Anwendung, sondern die technischen Anforderungen der TAFV ⁶. EU-genehmigte Fahrzeuge der Klasse L7e-B1 («Geländequads») können somit zugelassen und als Kleinmotorfahrzeuge gemäss dem neu vorgeschlagenen Artikel 15 Absatz 3 VTS eingeteilt werden, auch wenn sie über mehr als 15 kW Leistung verfügen.</p> <p>Die bisher in Artikel 159 VTS figurierenden Bestimmungen über die Beleuchtung sind redundant und müssen an dieser Stelle nicht mehr erwähnt werden. Die Verdoppelungsregel für Lichter an mehrspurigen Fahrzeugen mit einer Breite von mehr als 1,3 m findet sich im aktuell geltenden Artikel 140 Absatz 2 VTS und ist neu in Artikel 142 VTS vorgesehen (siehe entsprechender Anhörungsvorschlag). Die Symmetrie der Beleuchtung findet sich in den allgemeinen Vorschriften von Artikel 73 Absatz 2 VTS (die Kontrollschildbeleuchtung ist in Artikel 75 Absatz 5 VTS davon ausgenommen). Ein oder zwei fakultative Rückfahrlichter werden in Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe p VTS erlaubt.</p>	

⁶ Verordnung über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge (TAFV 3; SR 741.414).

Verhinderung von Manipulationen der Höchstgeschwindigkeit bei Motorfahrrädern	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 177 Geräusch, Antrieb, Abgas Abs. 2</p> <p>2 Motor, Getriebe und Kraftübertragung müssen so beschaffen sein, dass eine Erhöhung der Motorleistung und der Höchstgeschwindigkeit durch nachträgliche Eingriffe oder Auswechslung von Teilen möglichst ausgeschlossen ist.</p>	<p>Art. 177 Geräusch, Antrieb, Abgas Abs. 2</p> <p>4 Das Fahrzeug, insbesondere Motor, Getriebe und Kraftübertragung, müssen muss so beschaffen sein, dass eine Erhöhung der Motorleistung und der Höchstgeschwindigkeit durch nachträgliche Eingriffe oder Auswechslung von Teilen möglichst ausgeschlossen ist.</p>
<p>Erläuterungen: Es handelt sich um eine Harmonisierung mit dem weiterentwickelten EU-Recht. Anhang XVIII Ziffer 1.1.4. der Verordnung (EU) 3/2014 besagt: „Die Bereitstellung und die Verwendung anderer Möglichkeiten, die den Fahrzeugführer in die Lage versetzen, die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs und/oder der Höchstleistung unmittelbar oder mittelbar anzupassen, einzustellen, auszuwählen oder zu ändern (z. B. Schalter für Hochleistungsmodus, speziell kodierter Transponder im Zündschlüssel, physische oder elektronische Jumper-Einstellung, in elektronischem Menü auswählbare Option, programmierbares Merkmal des Steuergeräts) sind verboten“.</p> <p>Mit der für Artikel 177 Absatz 2 VTS vorgeschlagenen Präzisierung kann gegen für den Fahrzeugführer vorgesehene Manipulationsmöglichkeiten der Höchstgeschwindigkeit bei Elektrofahrzeugen besser vorgegangen werden.</p>	

Aufhebung der Bestimmung über den Mindestdurchmesser des Antriebsrads von Motorfahrrädern	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 179 Leergewicht, Kraftübertragung, Räder, Bremsen, Ausrüstung Abs. 4</p> <p>4 Der Durchmesser des vom Motor angetriebenen bereiften Rades muss mindestens 0,50 m betragen.</p>	<p>Art. 179 Leergewicht, Kraftübertragung, Räder, Bremsen, Ausrüstung Abs. 4</p> <p>4 Der Durchmesser des vom Motor angetriebenen bereiften Rades muss mindestens 0,50 m betragen. <i>Aufgehoben</i></p>
<p>Erläuterungen: Die traditionelle Bestimmung über den Mindestdurchmesser des Antriebsrads von Motorfahrrädern nach Artikel 18 Buchstabe a VTS führt immer wieder zu Diskussionen und wird von der Bevölkerung nicht verstanden (für Leicht-Motorfahrräder nach Artikel 18 Buchstabe b VTS ist sie nicht anwendbar). Wird sie aufgehoben, können in der EU gesamtgenehmigte Kleinmotorräder mit Antriebsraddurchmesser von weniger als 0,50 m in der Schweiz als Motorfahrräder zugelassen werden, wenn sie alle dafür geltenden Vorschriften erfüllen (namentlich müssen sie über Pedale verfügen und die Vorgaben über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit einhalten). Damit kann insbesondere die Zulassung umweltschonender, elektrisch betriebener Fahrzeuge künftig erleichtert werden.</p>	

Motorisierte Rollstühle: Geschlossener Aufbau und bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb bis 10 km/h zwei Plätze	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>4. Abschnitt: Besondere Bestimmungen für Rollstühle Art. 181 Abs. 5 (neu) und 6 (neu)</p> <p>5 --- 6 ---</p>	<p>4. Abschnitt: Besondere Bestimmungen für Rollstühle Art. 181 Abs. 5 (neu) und 6 (neu)</p> <p>⁵ Rollstühle mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von höchstens 10 km/h dürfen zwei Plätze aufweisen. Bei einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 10 km/h ist nur ein Platz zulässig.</p> <p>⁶ Rollstühle dürfen über einen geschlossenen Aufbau verfügen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Absatz 5</p> <p>In der geltenden Definition der Fahrzeugart «motorisierter Rollstuhl» von Artikel 18 Buchstabe c ist festgelegt, dass motorisierte Rollstühle einplätzig sind.</p> <p>Mehrfach wurde das Bedürfnis geäußert, dass ältere Personen, die nicht mehr über einen Führerausweis verfügen, ihren Partner oder ihre Partnerin auf dem motorisierten Rollstuhl mitnehmen können, z. B. für eine Fahrt zum Arzt oder zum Einkaufen. Diesem Wunsch wird mit vorliegendem Anhörungsvorschlag nachgekommen. Die Mobilität älterer Personen, die nicht mehr gut gehen können, soll im Rahmen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit möglichst erhalten bleiben. Die Anzahl der Plätze motorisierter Rollstühle soll neu in Artikel 181 Absatz 5 geregelt werden und nicht mehr in der Definition dieser Fahrzeugart in Artikel 18 Buchstabe c (s. a. Anhörungsvorschlag zu Art. 18 Bst. c weiter vorne im Dokument).</p> <p>Hinweis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artikel 43a Absatz 1 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) schreibt vor, dass motorisierte Rollstühle und Elektro-Stehroller auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen nur von gehbehinderten Personen verwendet werden dürfen. • Gemäss Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe l der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51) benötigen motorisierte Rollstühle mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h keinen Fahrzeugausweis und kein Kontrollschild. Eine Typengenehmigung ist für sie nicht erforderlich. (Anh. 1 Ziff. 1.2 TGV⁷). Zudem dürfen solche motorisierten Rollstühle ohne Führerausweis gefahren werden (Art. 5 Abs. 2 Bst. f VZV). • Artikel 175 Absatz 2 VTS legt die maximale Breite motorisierter Rollstühle auf 1,00 m fest. Diese Vorschrift wird weiterhin gelten, damit Fussgänger und Fussgängerinnen nicht auf die Fahrbahn ausweichen müssen, wenn ein motorisierter Rollstuhl von einer gehbehinderten Personen auf dem Trottoir eingesetzt wird. Zudem fahren motorisierte Rollstühle auch auf Radwegen. Letztere sind aber auf eine Fahrzeugbreite von höchstens einem Meter ausgelegt. <p>Absatz 6</p> <p>Rollstühle zählen zur Fahrzeugart der Motorfahrräder. Gemäss Artikel 178 Absatz 6 sind geschlossene Aufbauten bei Motorfahrrädern nicht zulässig. Die gemeinsamen Bestimmungen von Artikel 175 - Artikel 178b gelten für alle Motorfahrräder, sofern keine abweichenden Bestimmungen bei den jeweiligen Unter-Fahrzeugarten etwas anderes vorgeben. Behinderte Personen können unter gewissen Umständen auf einen geschlossenen Fahrgastraum angewiesen sein. In Artikel 181 Absatz 6 soll deshalb abweichend von den anderen Motorfahrrädern bestimmt werden, dass «motorisierte Rollstühle» über einen geschlossenen Aufbau verfügen dürfen.</p>	



⁷ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV; SR 741.511).

Reguläre Beleuchtungsvorschriften von Arbeitsanhängern für Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 204 Aufbau, Federung, Beleuchtung</p> <p>Abs. 3</p> <p>³Lichter und Richtungsblinker müssen nicht fest angebracht sein. Eine Kontrollschildbeleuchtung ist nicht erforderlich. Für Fahrten auf öffentlicher Strasse müssen tagsüber Bremslichter und Richtungsblinker angebracht werden, wenn diejenigen des Zugfahrzeugs nicht leicht gesehen werden können. Nachts und bei schlechter Witterung sind Lichter und Richtungsblinker anzubringen. Bei Anhängern der Feuerwehr und des Zivilschutzes genügt ein von vorn und hinten sichtbares, nicht blendendes gelbes Licht auf der Seite des Verkehrs; werden diese Anhänger von Motorfahrzeugen gezogen, so genügt ein rotes Schlusslicht.</p>	<p>Art. 204 Aufbau, Federung, Beleuchtung</p> <p>Abs. 3</p> <p>³Lichter und Richtungsblinker müssen nicht fest angebracht sein. Eine Kontrollschildbeleuchtung ist nicht erforderlich. Für Fahrten auf öffentlicher Strasse müssen tagsüber Bremslichter und Richtungsblinker angebracht werden, wenn diejenigen des Zugfahrzeugs nicht leicht gesehen werden können. Nachts und bei schlechter Witterung sind Lichter und Richtungsblinker anzubringen. Bei Anhängern der Feuerwehr und des Zivilschutzes genügt ein von vorn und hinten sichtbares, nicht blendendes gelbes Licht auf der Seite des Verkehrs; werden diese Anhänger von Motorfahrzeugen gezogen, so genügt ein rotes Schlusslicht.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Auch an Feuerwehr- und Zivilschutzanhängern ist es heute ohne Weiteres möglich, eine reguläre Beleuchtung anzubringen. Es braucht für neu in Verkehr zu setzende Fahrzeuge keine Erleichterungen mehr, die über diejenigen von Arbeitsanhängern hinausgehen. Diese Massnahme dient der Verkehrssicherheit.</p>	

Richtungsblinker an Fahrrädern ohne geschlossenen Aufbau	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 216 Beleuchtung Abs. 4</p> <p>4 Richtungsblinker sind nur zulässig an Fahrrädern mit geschlossenem Aufbau.</p>	<p>Art. 216 Beleuchtung Abs. 4</p> <p>4 Richtungsblinker sind nur zulässig an Fahrrädern mit geschlossenem Aufbau. Sie müssen gelb (Anh. 10 Ziff. 111) und paarweise symmetrisch angebracht sein. Sie müssen klar als Richtungsanzeige erkennbar sein und dürfen nicht blenden. Sind Richtungsblinker vorhanden, so sind andere blinkende Lichter nicht zulässig.</p>
<p>Erläuterungen: Die Bestimmung über das Verbot von Richtungsblinkern an Fahrrädern ohne geschlossenen Aufbau galt bereits beim Erlass der VTS im Jahr 1995. Grund: Die Blinker waren betreffend Stromversorgung ausfallanfällig und somit weniger verkehrssicher. Aufgrund des technischen Fortschritts bei der Stromspeichertechnologie und den Leuchtmitteln ist das Verbot heute nicht mehr sachgerecht.</p> <p>Um die Verkehrssicherheit zu wahren, müssen Richtungsblinker an Fahrrädern so beschaffen sein, dass sie nicht blenden und als Richtungsanzeiger klar erkennbar sind. Detailliert geregelt sind die an Richtungsblinkern übliche gelbe Farbe (im Volksmund: «orange») sowie die paarweise symmetrische Anbringung. Diese Grundeigenschaften sind für eine schnelle Erkennbarkeit durch anderen Verkehrsteilnehmer wichtig. Wegen der Verwechslungsgefahr sind die an Fahrrädern sonst zulässigen, anderen blinkenden Lichter bei Vorhandensein von Richtungsblinkern nicht erlaubt.</p> <p>Richtungsblinker für Fahrräder sollen zudem in Anhang 1 Ziffer 2.2 TGV⁸ von den der Typengenehmigung unterstehenden Gegenständen ausgenommen werden:</p>	
<p>Folgeanpassung TGV <i>Anh. 1 Ziff. 2.2</i></p> <p>Es unterstehen folgende serienmässig hergestellte Gegenstände der Typengenehmigung:</p> <p>2.2 Signalvorrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pannensignal (Warndreieck); - Richtungsblinker; - obligatorische und fakultative akustische Warnvorrichtungen. 	<p>Folgeanpassung TGV <i>Anh. 1 Ziff. 2.2</i></p> <p>Es unterstehen folgende serienmässig hergestellte Gegenstände der Typengenehmigung:</p> <p>2.2 Signalvorrichtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pannensignal (Warndreieck); - Richtungsblinker; - obligatorische und fakultative akustische Warnvorrichtungen. <p>Ausgenommen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Richtungsblinker von Fahrrädern

⁸ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV; SR 741.511).

Glocke an Fahrrädern nicht mehr obligatorisch	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 218 Zeichengebung, Warnvorrichtung, Diebstahlsicherung</p> <p>Abs. 1 und 2</p> <p>1 Zur Zeichengebung für die Richtungsänderung können die Radfahrer reflektierende Bänder oder Lichter am Unterarm tragen. Diese Vorrichtungen müssen weiss oder gelb leuchten.</p> <p>2 Fahrräder, ausgenommen Fahrräder mit einem Leergewicht ohne Führer oder Führerin von höchstens 11 kg, müssen eine gut hörbare Glocke aufweisen; andere Warnvorrichtungen sind untersagt.</p>	<p>Art. 218 Zeichengebung, Warnvorrichtung, Diebstahlsicherung <i>Aufgehoben</i></p> <p>1 Zur Zeichengebung für die Richtungsänderung können die Radfahrer reflektierende Bänder oder Lichter am Unterarm tragen. Diese Vorrichtungen müssen weiss oder gelb leuchten.</p> <p>2 Fahrräder, ausgenommen Fahrräder mit einem Leergewicht ohne Führer oder Führerin von höchstens 11 kg, müssen eine gut hörbare Glocke aufweisen; andere Warnvorrichtungen sind untersagt.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Rennräder waren bisher von der Pflicht zur Montage einer Glocke befreit. Die Abgrenzung erfolgte durch das Gewicht des Fahrrads. Wegen immer besseren Materialien ist die Gewichtsgrenze von 11 kg nicht mehr zeitgemäss. Aus diesem Grund und im Rahmen des „Cassis de Dijon“-Prinzips soll auf das Obligatorium einer Glocke bei Fahrrädern künftig ganz verzichtet werden.</p> <p>Hinweis zu Absatz 1: Fahrradfahrende dürfen reflektierende Bänder oder nicht blendende Lichter am Körper tragen. Die Bestimmung nach Absatz 1 ist keine Bau- und Ausrüstungsvorschrift für das Fahrzeug und kann demzufolge aufgehoben werden.</p> <p>Hinweis zur Sachüberschrift des Artikels 218: Das Obligatorium zur Ausrüstung von Fahrrädern mit einer Diebstahlsicherung wurde mit der VTS-Änderung vom 2. März 2012 aufgehoben. Der Begriff «Diebstahlsicherung» soll deshalb aus der Überschrift des Artikels entfernt werden.</p>	

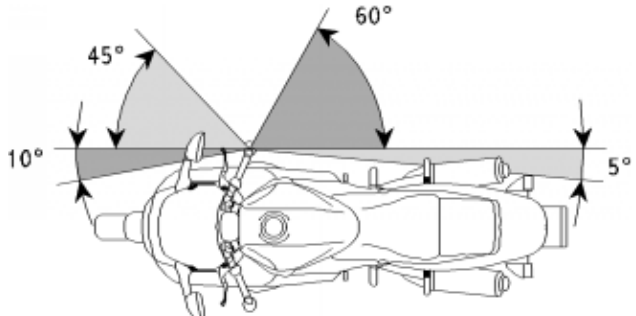
Pflicht zur Typengenehmigung von Chiptuning vor dem Einbau	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 219 --- Abs. 2 Bst. g und h</p> <p>2 Es wird, sofern keine strengere Strafdrohung anwendbar ist, mit Busse bestraft, wer:</p> <p>g. Teile der Fahrzeugelektronik, die das Abgas-, Geräusch- oder Leistungsverhalten beeinflussen und nicht der für den Fahrzeugtyp genehmigten Ausführung entsprechen (Anhang 1 Ziff. 2.3 TGV), vertreibt oder öffentlich anbietet, ohne dass dafür eine Typengenehmigung oder eine Anmeldung zur Typengenehmigung vorliegt;</p> <p>h. Änderungen an der Fahrzeugelektronik, die das Abgas-, Geräusch- oder Leistungsverhalten beeinflussen, vornimmt, dazu Gehilfschaft leistet oder sie öffentlich anbietet, ohne dass dafür beziehungsweise für die verwendeten Teile eine Typengenehmigung oder eine Anmeldung zur Typengenehmigung vorliegt.</p>	<p>Art. 219 --- Abs. 2 Bst. g und h</p> <p>2 Es wird, sofern keine strengere Strafdrohung anwendbar ist, mit Busse bestraft, wer:</p> <p>g. Teile der Fahrzeugelektronik, die das Abgas-, Geräusch- oder Leistungsverhalten beeinflussen und nicht der für den Fahrzeugtyp genehmigten Ausführung entsprechen (Anhang 1 Ziff. 2.3 TGV), vertreibt oder öffentlich anbietet, ohne dass dafür eine Typengenehmigung vorliegt, oder sie öffentlich anbietet, ohne dass eine Anmeldung zur Typengenehmigung vorliegt;</p> <p>h. Änderungen an der Fahrzeugelektronik, die das Abgas-, Geräusch- oder Leistungsverhalten beeinflussen, vornimmt, oder dazu Gehilfschaft leistet oder sie öffentlich anbietet, ohne dass dafür beziehungsweise für die verwendeten Teile eine Typengenehmigung vorliegt, oder solche Änderungen öffentlich anbietet, ohne dass eine Anmeldung zur Typengenehmigung vorliegt.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Chiptuning untersteht der Pflicht zur Typengenehmigung. Damit Anbieter von Chiptuning prüfen können, wie hoch das Marktpotenzial bei einem bestimmten Fahrzeugtyp ist, bevor sie die Investitionen für die Typengenehmigung tätigen, dürfen sie das Chiptuning bereits am Markt anbieten (z. B. durch Inserate, Werbung usw.), sobald eine Anmeldung zur Typengenehmigung vorliegt. Die Erfahrung hat inzwischen gezeigt, dass dies ausgenutzt wurde und viele Anbieter Chiptunings durchführten, ohne je eine Typengenehmigung zu erlangen. Sie begnügten sich damit, sich zur Typengenehmigung anzumelden (z. B. wiederholte An- und Abmeldung, ohne je eine Genehmigung zu erlangen). Mit der neuen Bestimmung soll nun genau präzisiert werden, dass die Typengenehmigung zwingend vor der Durchführung des Chiptunings erfolgen muss. Die Anmeldung zur Typengenehmigung alleine genügt lediglich für das Anbieten.</p>	

Einführung der neuen, verschärften EU-Abgasvorschriften für Motorräder	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Anhang 5 Rauch-, Abgas- und Verdampfungsmessung 2 Abgas- und Verdampfungsmessung bei Fremdzündungs- und Selbstzündungsmotoren Ziff. 212</p> <p>21 Verfahren und Grenzwerte</p> <p>212 Motorräder (ausgenommen Motorschlitten), Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren müssen den Anforderungen nach Kapitel 5 der Richtlinie Nr. 97/24 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen sowie den Anforderungen der Richtlinie Nr. 2002/51 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie Nr. 97/24/EG entsprechen. Ausgenommen davon sind Raupenfahrzeuge.</p>	<p>Anhang 5 Rauch-, Abgas- und Verdampfungsmessung 2 Abgas- und Verdampfungsmessung bei Fremdzündungs- und Selbstzündungsmotoren Ziff. 212</p> <p>21 Verfahren und Grenzwerte</p> <p>212 Motorräder (ausgenommen Motorschlitten), Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit Fremd- oder Selbstzündungsmotoren müssen den Anforderungen nach Kapitel 5 der Richtlinie Nr. 97/24 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1997 über bestimmte Bauteile und Merkmale von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen sowie den Anforderungen der Richtlinie Nr. 2002/51 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 zur Verminderung der Schadstoffemissionen von zweirädrigen und dreirädrigen Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie Nr. 97/24/EG Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014 entsprechen. Ausgenommen davon sind Raupenfahrzeuge Bei nachträglichem Umbau auf Raupen genügt es, wenn sie hinsichtlich der Abgasemissionen den für das Basisfahrzeug geltenden Anforderungen entsprechen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Anhang 5 VTS soll mit den weiterentwickelten harmonisierten Abgasvorschriften der EU für Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge ergänzt werden. Die neuen Anforderungen beinhalten neue Grenzwerte, die für neue Fahrzeugtypen in zwei Stufen (Euro 4 ab 1. Januar 2016, Euro 5 ab 1. Januar 2020) zur Anwendung gelangen. Neu eingeführt werden auch die Pflicht zur Ausrüstung mit On-Board-Diagnosesystemen sowie Anforderungen an die Dauerhaltbarkeit der abgasrelevanten Ausrüstung.</p> <p>Mit der Stufe Euro 5 werden die Motorräder bezüglich Abgasemissionen einen mit heutigen Personenwagen vergleichbaren Stand erreichen. Diese verschärften Vorschriften sind Bestandteil der neuen Rahmenverordnung (EU) Nr. 168/2013 und der delegierten Verordnung (EU) Nr. 134/2014. Mit der Aufnahme dieser Bestimmungen in die VTS ist sichergestellt, dass auch Fahrzeuge die verschärften Umweltvorschriften erfüllen müssen, die aus Staaten importiert werden, in welchen technische Anforderungen gelten, die weniger streng sind als diejenigen der EU.</p>	

Leichtes Zurückklappen von Aussenspiegeln bei Anbauhöhe bis 2 m über Boden	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Anhang 8 Gefährliche Fahrzeugteile 2 Notwendige oder nützliche Teile Ziff. 22</p> <p>2 Notwendige oder nützliche Teile Notwendige oder nützliche Teile müssen folgenden Anforderungen genügen:</p> <p>22 Aussenrückspiegel und ihre Träger dürfen keine Spitzen, Schneiden oder scharfen Kanten haben. Ragen sie in einer Höhe bis 1,80 m über Boden mehr als 0,10 m über die breitesten Karosserieteile vor, so müssen sie bei leichtem Druck genügend ausweichen.</p>	<p>Anhang 8 Gefährliche Fahrzeugteile 2 Notwendige oder nützliche Teile Ziff. 22</p> <p>2 Notwendige oder nützliche Teile Notwendige oder nützliche Teile müssen folgenden Anforderungen genügen:</p> <p>22 Aussenrückspiegel und ihre Träger dürfen keine Spitzen, Schneiden oder scharfen Kanten haben. Ragen sie in einer Höhe bis 1,802,00 m über Boden mehr als 0,10 m über die breitesten Karosserieteile vor, so müssen sie bei leichtem Druck genügend ausweichen.</p>
<p>Erläuterungen: Das internationale Recht fordert das Umklappen von Aussenspiegel im Falle eines Aufpralls: Frontspiegel und Anfahr-/Rampenspiegel, sowie alle Spiegel, die mehr als 25 cm vorstehen, müssen auf einer Höhe über 2 m angebracht werden.</p>	

Personengewicht für die Bestimmung der Anzahl Plätze und Gepäckgewicht bei Wohnmotorwagen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Anhang 9 Massgebliche Innenabmessungen von Fahrzeugen zur Bestimmung der Platzzahl sowie zur Berechnung des Gepäckgewichts</p> <p>2 Massgebende Abmessungen</p> <p>Ziff. 25</p>	<p>Anhang 9 Massgebliche Innenabmessungen von Fahrzeugen zur Bestimmung der Platzzahl sowie zur Berechnung des Gepäckgewichts</p> <p>2 Massgebende Abmessungen und Belastungen</p> <p>Ziff. 25</p>
<p>25 Personengewichte</p> <p>Das für die Bestimmung der Platzzahl massgebende Personengewicht für Mitfahrer und Mitfahrerinnen beträgt 75 kg, ausgenommen bei:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kleinbussen 71 kg - Kleinbussen mit Stehplätzen 68 kg - Schulbussen 40 kg - Gesellschaftswagen siehe Ziffer 321 	<p>25 Personengewichte und Gepäckgewicht</p> <p>251 Personengewichte</p> <p>Das für die Bestimmung der Platzzahl massgebende Personengewicht für Mitfahrer und Mitfahrerinnen beträgt 75 kg; für die folgenden Fahrzeuge gilt jedoch das nachfolgend angeführte Personengewicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dreirädrige Kleinmotorräder 65 kg - Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge 65 kg - Motorräder mit Seitenwagen 65 kg - Kleinbusse 71 kg - Kleinbusse mit Stehplätzen 68 kg - Schulbusse 40 kg - Gesellschaftswagen siehe Ziffer 321 <p>252 Gepäckgewicht von Wohnmotorwagen</p> <p>Bei Wohnmotorwagen sind als Gepäckgewicht zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. 10 kg für jeden bewilligten Sitzplatz einschliesslich Führer oder Führerin; und b. 10 kg pro 1 m Fahrzeuglänge. <p><i>Übergangsbestimmungen</i></p> <p>X Betreffend der Bestimmungen von Ziffer 252 des Anhangs 9 über das Gepäckgewicht gilt das bisherige Recht:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. bis zum [30. September 2016] für die Typgenehmigung von Wohnmotorwagen; b. für die erstmalige Zulassung von Wohnmotorwagen, die bis zum 30. Juni 2017 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.
<p>Erläuterungen:</p> <p>Das weiterentwickelte EU-Recht sieht in Anhang XI, Anlage 1, Ziffer 2.7.2 der Verordnung (EU) Nr. 44/2014 für die Bestimmung der Anzahl der Mitfahrerplätze von dreirädrigen Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen ein Personengewicht von 65 kg vor.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird Artikel 139 Absatz 3 VTS wie folgt ergänzt:</p> <p>³ Die Sitzgelegenheiten für Führer, Führerin, Mitfahrer und Mitfahrerinnen müssen gut am Fahrzeugrahmen befestigt sein. Für die Personengewichte, die für die Bestimmung der Platzzahl massgebend sind, gilt Anhang 9 Ziffer 25.</p> <p>Bei Wohnmotorwagen sieht das weiterentwickelte EU-Recht in Anhang I Teil A Ziffer 2.6.4.1.2 der Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 Nutzlastreserven für Gepäck vor. Mit der Unterteilung von Ziffer 25 und der Einführung einer neuen</p>	

Bestimmung (Ziff. 252) für das Gepäckgewicht von Wohnmotorwagen wird dem Rechnung getragen. Um der Industrie und dem Gewerbe Zeit zu geben, sich anzupassen, wird für die Anwendung der neuen Vorschriften von Ziffer 252 des Anhangs 9 eine Übergangsbestimmung vorgesehen.

Ausrüstung von Motorrädern mit nur einem Richtungsblinker pro Seite nicht mehr gestattet	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
Anh. 10 Ziff. 52 Anordnung I 5 Anordnung und Sichtwinkel für Richtungsblinker	Anhang 10 Ziff. 52 Anordnung I 5 Anordnung und Sichtwinkel für Richtungsblinker
52 Motorräder <i>Anordnung I</i> 	52 Motorräder <i>Anordnung I</i> <i>Aufgehoben</i>
Erläuterungen: Die Bestimmung, wonach Motorräder nur einen (gleichzeitig nach vorne und hinten leuchtenden) Richtungsblinker pro Fahrzeugseite benötigen, wurde in den weiterentwickelten internationalen fahrzeugtechnischen Reglementen aufgehoben. Künftig sollen Motorräder auch in der Schweiz pro Seite über 2 Richtungsblinker (einen vorne und einen hinten) verfügen müssen. Die Vorschrift soll ab dem Inkraftsetzungsdatum der Verordnungsänderung für die erste Inverkehrsetzung gelten.	

Bessere Übereinstimmung der nationalen Vorschriften über die Einstellung der Abblend- und Nebellichter mit den internationalen Regelungen																																																																								
Geltender Text			Änderungsvorschlag																																																																					
Anh. 10 Ziff. 731 Tabelle und 732			Anh. 10 Ziff. 731 Tabelle und 732																																																																					
7 Einstellung			7 Einstellung																																																																					
73 Abblend- und Nebellichter			73 Abblend- und Nebellichter																																																																					
<p>731 Belastung des Fahrzeugs und Abstand der Einstellwand richten sich nach folgender Tabelle:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Fahrzeugkategorie</th> <th rowspan="2">Belastung</th> <th colspan="2">Distanz der Einstellwand</th> </tr> <tr> <th>europäische Abblendlichter und Nebellichter</th> <th>amerikanische Abblendlichter</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Personenwagen</td> <td>1 Person auf dem hinteren Sitz</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td>Gesellschaftswagen und Kleinbusse</td> <td>leer</td> <td>5,00 m</td> <td>7,50 m</td> </tr> <tr> <td>Liefer- und Lastwagen</td> <td>vollbeladen leer</td> <td>5,00 m 3,00 m</td> <td>7,50 m 5,00 m</td> </tr> <tr> <td>Traktoren</td> <td>mit vollbeladenem Zentralanhänger in den übrigen Fällen</td> <td>5,00 m 3,00 m</td> <td>7,50 m 5,00 m</td> </tr> <tr> <td>Motorräder</td> <td>1 Person je Sitz</td> <td>6,00 m</td> <td>9,00 m</td> </tr> <tr> <td>Motorfahrzeuge mit Beleuchtung bis 30 m gemäss Art. 119 Bst. k</td> <td></td> <td>3,00 m</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			Fahrzeugkategorie	Belastung	Distanz der Einstellwand		europäische Abblendlichter und Nebellichter	amerikanische Abblendlichter	Personenwagen	1 Person auf dem hinteren Sitz	5,00 m	7,50 m	Gesellschaftswagen und Kleinbusse	leer	5,00 m	7,50 m	Liefer- und Lastwagen	vollbeladen leer	5,00 m 3,00 m	7,50 m 5,00 m	Traktoren	mit vollbeladenem Zentralanhänger in den übrigen Fällen	5,00 m 3,00 m	7,50 m 5,00 m	Motorräder	1 Person je Sitz	6,00 m	9,00 m	Motorfahrzeuge mit Beleuchtung bis 30 m gemäss Art. 119 Bst. k		3,00 m		<p>731[□] Belastung des Fahrzeugs und Abstand der Einstellwand richten sich nach folgender Tabelle:[□]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Fahrzeugkategorie[□]</th> <th rowspan="2">Belastung[□]</th> <th colspan="2">Distanz der Einstellwand[□]</th> </tr> <tr> <th>europäische Abblendlichter und Nebellichter[□]</th> <th>amerikanische Abblendlichter[□]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>[□] Personenwagen mit Verstelleinrichtung[□]</td> <td>leer[□]</td> <td>5,00 m[□]</td> <td>7,50 m[□]</td> </tr> <tr> <td>[□] Personenwagen ohne Verstelleinrichtung[□]</td> <td>1 Person auf dem hinteren Sitz[□]</td> <td>5,00 m[□]</td> <td>7,50 m[□]</td> </tr> <tr> <td>[□] Gesellschaftswagen und Kleinbusse[□]</td> <td>leer[□]</td> <td>5,00 m[□]</td> <td>7,50 m[□]</td> </tr> <tr> <td>[□] Liefer- und Lastwagen mit Verstelleinrichtung[□]</td> <td>leer[□]</td> <td>5,00 m[□]</td> <td>7,50 m[□]</td> </tr> <tr> <td>[□] Liefer- und Lastwagen ohne Verstelleinrichtung[□]</td> <td>vollbeladen[□] leer[□]</td> <td>5,00 m[□] 3,00 m[□]</td> <td>7,50 m[□] 5,00 m[□]</td> </tr> <tr> <td>[□] Traktoren[□]</td> <td>mit vollbeladenem Zentralanhänger[□] in den übrigen Fällen[□]</td> <td>5,00 m[□] 3,00 m[□]</td> <td>7,50 m[□] 5,00 m[□]</td> </tr> <tr> <td>[□] Motorräder[□]</td> <td>1 Person je Sitz[□]</td> <td>6,00 m[□]</td> <td>9,00 m[□]</td> </tr> <tr> <td>[□] Motorfahrzeuge mit Beleuchtung bis 30 m gemäss Art. 119 Bst. k[□]</td> <td></td> <td>3,00 m[□]</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Fahrzeugkategorie [□]	Belastung [□]	Distanz der Einstellwand [□]		europäische Abblendlichter und Nebellichter [□]	amerikanische Abblendlichter [□]	[□] Personenwagen mit Verstelleinrichtung [□]	leer [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]	[□] Personenwagen ohne Verstelleinrichtung [□]	1 Person auf dem hinteren Sitz [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]	[□] Gesellschaftswagen und Kleinbusse [□]	leer [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]	[□] Liefer- und Lastwagen mit Verstelleinrichtung [□]	leer [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]	[□] Liefer- und Lastwagen ohne Verstelleinrichtung [□]	vollbeladen [□] leer [□]	5,00 m [□] 3,00 m [□]	7,50 m [□] 5,00 m [□]	[□] Traktoren [□]	mit vollbeladenem Zentralanhänger [□] in den übrigen Fällen [□]	5,00 m [□] 3,00 m [□]	7,50 m [□] 5,00 m [□]	[□] Motorräder [□]	1 Person je Sitz [□]	6,00 m [□]	9,00 m [□]	[□] Motorfahrzeuge mit Beleuchtung bis 30 m gemäss Art. 119 Bst. k [□]		3,00 m [□]	
Fahrzeugkategorie	Belastung	Distanz der Einstellwand																																																																						
		europäische Abblendlichter und Nebellichter	amerikanische Abblendlichter																																																																					
Personenwagen	1 Person auf dem hinteren Sitz	5,00 m	7,50 m																																																																					
Gesellschaftswagen und Kleinbusse	leer	5,00 m	7,50 m																																																																					
Liefer- und Lastwagen	vollbeladen leer	5,00 m 3,00 m	7,50 m 5,00 m																																																																					
Traktoren	mit vollbeladenem Zentralanhänger in den übrigen Fällen	5,00 m 3,00 m	7,50 m 5,00 m																																																																					
Motorräder	1 Person je Sitz	6,00 m	9,00 m																																																																					
Motorfahrzeuge mit Beleuchtung bis 30 m gemäss Art. 119 Bst. k		3,00 m																																																																						
Fahrzeugkategorie [□]	Belastung [□]	Distanz der Einstellwand [□]																																																																						
		europäische Abblendlichter und Nebellichter [□]	amerikanische Abblendlichter [□]																																																																					
[□] Personenwagen mit Verstelleinrichtung [□]	leer [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]																																																																					
[□] Personenwagen ohne Verstelleinrichtung [□]	1 Person auf dem hinteren Sitz [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]																																																																					
[□] Gesellschaftswagen und Kleinbusse [□]	leer [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]																																																																					
[□] Liefer- und Lastwagen mit Verstelleinrichtung [□]	leer [□]	5,00 m [□]	7,50 m [□]																																																																					
[□] Liefer- und Lastwagen ohne Verstelleinrichtung [□]	vollbeladen [□] leer [□]	5,00 m [□] 3,00 m [□]	7,50 m [□] 5,00 m [□]																																																																					
[□] Traktoren [□]	mit vollbeladenem Zentralanhänger [□] in den übrigen Fällen [□]	5,00 m [□] 3,00 m [□]	7,50 m [□] 5,00 m [□]																																																																					
[□] Motorräder [□]	1 Person je Sitz [□]	6,00 m [□]	9,00 m [□]																																																																					
[□] Motorfahrzeuge mit Beleuchtung bis 30 m gemäss Art. 119 Bst. k [□]		3,00 m [□]																																																																						
732 Die Hell-Dunkel-Grenze der symmetrischen Abblendlichter, der Nebel- und Kurvenlichter, der waagrechte Teil der Hell-Dunkel-Grenze der asymmetrischen europäischen Abblendlichter und der obere Rand des Lichtflecks amerikanischer Abblendlichter müssen 10 Prozent tiefer liegen als die Horizontallinie.			732 Die Hell-Dunkel-Grenze der symmetrischen Abblendlichter, der Nebel- und Kurvenlichter, der waagrechte Teil der Hell-Dunkel-Grenze der asymmetrischen europäischen Abblendlichter und der obere Rand des Lichtflecks amerikanischer Abblendlichter müssen 10 Prozent tiefer liegen als die Horizontallinie. Bei Nebellichtern, die auf einer Höhe von weniger als 1 m angebracht sind, ist auch eine Neigung des Lichtbündels von 2 Prozent zulässig.																																																																					
Erläuterungen:																																																																								
<p>Ist der Anbau der Beleuchtungseinrichtungen nach anerkannten internationalen Vorschriften genehmigt, richtet sich die Einstellung der Lichter nach diesen Vorschriften (Anh. 10 Ziff. 714). Entspricht der Anbau den nationalen schweizerischen Vorschriften, kommen eigene Bestimmungen über die Lichteinstellung zur Anwendung. Diese sollen möglichst mit den weiterentwickelten internationalen Vorschriften übereinstimmen. Die Bestimmungen über die Einstellung von nach nationalen Vorschriften angebauten Abblend- und Nebellichter sollen deshalb angepasst werden. Die meisten Motorwagen weisen heute von der Führerkabine aus bedienbare Verstelleinrichtungen zur Anpassung der Höhe des Lichtbündels der Scheinwerfer an den Beladungszustand auf. Für solche Fahrzeuge sollen Bestimmungen über die Einstellung des Lichtes aufgenommen werden, welche an die internationalen Vorschriften angeglichen sind und der Verstelleinrichtung Rechnung tragen. Damit kann eine bessere Ausleuchtung der Strasse erreicht werden, was zur Verkehrssicherheit beiträgt.</p> <p>Zudem sollen Nebellichter alternativ auch durch eine zu den internationalen Vorschriften analoge Neigung des Lichtbündels eingestellt werden können.</p>																																																																								