



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung

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

Vernehmlassung vom 17. Januar 2018 bis am 25. April 2018

R181-1135

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung der Ergebnisse.....	3
1. Gegenstand der Vernehmlassung	4
1.1. Erarbeitung der Vorlage	4
1.2. Bezugsquelle der Vernehmlassungsunterlagen	4
2. Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens	5
3. Allgemeines	5
4. Die Vorlage im Einzelnen	5
4.1. E-VTS und E- VRV	5
4.1.1. Aktualisierung der Vorschriften allgemein	5
4.1.2. Fahrzeugeinteilung	5
4.1.3. Fahrzeugprüfung.....	8
4.1.4. Landwirtschaftliche Fahrzeuge	13
4.1.5. Emissionen (Abgas und Lärm).....	21
4.1.6. Verkehrssicherheit allgemein.....	22
4.1.7. Weitere aus div. Anträgen.....	24
4.2. Intelligenter Fahrtschreiber	27
4.2.1. Einführung allgemein	27
4.2.2. Fahrzeugausrüstung	28
4.2.3. Arbeits- und Ruhezeitvorschriften.....	28
4.2.4. Vollzug	31
5. Umsetzung der Vorlage durch die Kantone	32
5.1. Umsetzung der Motion Darbellay	32
5.2. Erweiterung der Selbstabnahme auf alle Fahrzeugarten	32
5.3. Delegationsmöglichkeit der Kantone für ausserordentliche Nachprüfungen (abgeänderte Fahrzeuge) an Dritte	32
5.4. Gegenseitige Anerkennung der Nachprüfungen durch die Kantone	33
5.5. Intelligenter Fahrtschreiber, Gültigkeitsdauer der Kontrollkarten	33
6. Anhänge.....	33
Anhang 1: Verzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden	34
Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis - Glossar.....	36
Anhang 3: Fragenkatalog	37

Zusammenfassung der Ergebnisse

Klar abgelehnt, vor allem von 22 Kantonen, wurde die Umsetzung der gegen den Willen des Bundesrats überwiesenen Motion Darbellay ([13.3818](#)) betreffend die rein administrative Zulassung von neuen Fahrzeugen mit CoC (Übereinstimmungsbescheinigung betr. EU-Typgenehmigung). Für die Umsetzung der Motion haben sich aber die Parteien CVP, BDP, SVP und, mit Vorbehalt, FDP ausgesprochen. Wichtigstes Argument der Kantone gegen die Umsetzung der Motion war der Aufwand beim Erfassen der Fahrzeugdaten: Diese müssten einzeln abgeschrieben werden, da die CoC im derzeitigen EU-Verfahren nur in Papierform vorliegen. Hingegen wäre eine Mehrheit der Kantone (17) für eine spätere Neuprüfung des Anliegens, wenn eine EDV-Lösung mit Datenbank für die CoC-Fahrzeugdaten geschaffen würde.

Die Übernahme der Vorschriften zur Einführung des Systems des «intelligenten Fahrtschreibers» wurde gutgeheissen. Kritisch gewürdigt wurden die Aspekte des Datenschutzes. Es sollen nicht strengere Vorschriften als diejenigen der EU selber angewendet werden. Verschiedentlich wird kritisiert, dass die Laufzeiten von gewissen Systemkarten verkürzt werden.

Ein wichtiger Revisionspunkt beinhaltete die Anpassung der technischen Vorschriften für Traktoren an diejenigen der EU und dabei insbesondere die Einführung der EU-Bremsenvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Anhänger. Sowohl zu diesen Fragen wie auch zur ebenfalls die landwirtschaftlichen Fahrzeuge betreffenden Vergrösserung des Vorbaumasses von Arbeitsgeräten an Traktoren gingen keine Änderungsanträge ein, die dem Vernehmlassungsentwurf im Kern widersprechen.

Der Vorschlag, alle Feuerwehr- und Zivilschutzfahrzeuge den Arbeitsmotorwagen gleichzustellen, wird begrüsst, jedoch seien geeignete Rahmenbedingungen festzulegen, um missbräuchlicher Verwendung vorzubeugen. Auch Schausteller und Zirkusse sollen von einer Neuregelung profitieren, indem sie ihre Anhänger nur noch alle 5 Jahre vorführen müssen. Ausdrücklich wird aber darauf hingewiesen, dass mit den Erleichterungen keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit einhergehen dürfe.

Die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren soll laut einer Mehrheit der Vernehmlassungsteilnehmenden bestehen bleiben um zu verhindern, dass Transportvolumen vom professionellen Transportgewerbe weg, hin zu den Landwirten verschoben wird. Die betroffenen Schweizer Hersteller konnten folglich mit ihrem Anliegen nicht durchdringen, obschon sie sich primär als Lieferanten der Gemeinden und nicht der Landwirte verstehen.

Die Einführung der neuen EU-Abgasvorschriften der «Stufe V» für Arbeitsmotoren sowie deren Anwendung für alle Fahrzeugarten bis 45 km/h und 7,5 t Gesamtgewicht wird begrüsst. Bezüglich der Gewichtsobergrenze gingen jedoch unterschiedliche Stellungnahmen ein.

Die Ausrüstungspflicht mit Sicherheitsgurten soll für Traktoren gleich geregelt sein wie in der EU. Ergänzend wird in verschiedenen Rückmeldungen beantragt, dass die Vorschriften für Führerinnen und Führer von sogenannten Quads immer das Tragen eines Motorradschutzhelms verlangen müssten.

Nach überwiegender Meinung sollen Fahrer und Fahrerinnen von herkömmlichen Motorfahrrädern künftig selbst entscheiden, ob sie einen Motorradhelm oder einen Velohelm tragen wollen. Nicht damit einverstanden sind insbesondere im Bereich Verkehrssicherheit tätige Organisationen.

Die Regelung zu den Blaulichtern wurde grundsätzlich begrüsst. Vielfach wurde das Anliegen geäussert, das Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn beizubehalten. Ein weiteres Anliegen war, dass Dringlichkeitsfahrten der Rettungsdienste und der Sanität nicht mehr durch die Einsatzzentrale angeordnet werden müssen.

Obwohl nicht Thema dieser Vernehmlassung gingen Rückmeldungen zu folgende Themen ein:

Bewerber um einen Lernfahr-, einen Führerausweis oder eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport sollen, wenn ihre Sehschärfewerte im Grenzbereich liegen, kein augenärztliches Zeugnis mehr einreichen müssen. Die notwendigen Abklärungen könnten laut verschiedenen kantonalen Zulassungsbehörden auch Optiker vornehmen.

Der Verband Pro Velo regt an, bei der nächsten Ordnungsrevision Tandems mit elektrischer Tretunterstützung auch für Nichtbehinderte zu legalisieren, schnelle Elektrovelos als Dreiräder zu ermöglichen, Cargobikes für 4 Kinder freizugeben und bei schnellen Cargobikes auch 2 Kinder zuzulassen. So könne das Potential des Fahrrads als Verkehrsmittel besser ausgeschöpft werden.

1. Gegenstand der Vernehmlassung

Die meisten Artikel und zwei Anhänge des Änderungsentwurfs der Verordnung vom 19. Juni 1995¹ über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) betrafen die Vorschriften für Einteilung sowie Bau und Ausrüstung von Arbeitsanhängern und Fahrzeugen für den Einsatz in der Landwirtschaft. Die wichtigsten Themen mit Bezug zur Fahrzeugtechnik waren die Anforderungen an die Bremsanlagen, die Verbindungseinrichtungen, die Längenvorschriften für vorne angebrachte Arbeitsgeräte und die Achslasten von Anhängern. Einzelne dieser Neuerungen erforderten auch Anpassungen in der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962² (VRV), der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976³ (VZV) und der Verordnung vom 19. Juni 1995⁴ über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV). Änderungen bezüglich der Fahrzeugeinteilung resultierten vorwiegend aus den EU-Definitionen für Traktor- und Anhängerklassen.

Teil der Vorlage war auch die Umsetzung der Motion Darbellay⁵ (13.3818): Es wurde vorgeschlagen, dass neue Fahrzeuge, die über ein CoC (Übereinstimmungsbescheinigung betr. EU-Typgenehmigung) verfügen, ohne Vorführung beim Strassenverkehrsamt zum Verkehr zugelassen werden können. Die Kapitel der VTS über die Fahrzeugprüfung vor der Zulassung und über die Nachprüfung wurden dabei neu gegliedert, das Kapitel über die Zulassungsprüfung wurde neu gefasst.

Weitere Änderungsvorschläge betrafen die Vereinheitlichung der Einteilung von Feuerwehr- und Zivilschutzfahrzeugen und die Gleichstellung von Zirkus- und Schaustelleranhängern mit den Arbeitsanhängern.

Die für Schweizer Fahrzeugarten anwendbaren Abgasvorschriften im Anhang 5 des Änderungsentwurfs der VTS wurden den erneuerten EU-Vorschriften angepasst und die Verweise aktualisiert. Als Folgeänderung wurde auch eine Anpassung der Verordnung des UVEK vom 21. August 2002⁶ über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen erforderlich.

Die Europäische Union hat die Vorschriften zum Fahrtschreiber weiterentwickelt. Mit der Übernahme der neuen Fahrtschreibervorschriften und der Einführung des neuen, sogenannten «intelligenten Fahrtschreibers» mussten Anpassungen in verschiedenen Verordnungen vorgenommen werden. Davon betroffen waren die oben bereits erwähnten VTS, TGV und VZV sowie die Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995⁷, die Verordnung vom 6. Mai 1981⁸ über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen, die Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007⁹, die Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959¹⁰ und die Verordnung des ASTRA vom 22. Mai 2008¹¹ zur Strassenverkehrskontrollverordnung.

1.1. Erarbeitung der Vorlage

Der zur Diskussion gestellte Entwurf wurde vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) in Zusammenarbeit mit verschiedenen direkt betroffenen Dachorganisationen und Verbänden sowie mit den zuständigen Bundesstellen erarbeitet.

1.2. Bezugsquelle der Vernehmlassungsunterlagen

Sämtliche Unterlagen können auf der Internetseite des Bundesrats als PDF-Datei heruntergeladen werden (www.admin.ch > Bundesrecht > abgeschlossene Vernehmlassungen > 2018 > «Änderung der

¹ SR 741.41

² SR 741.11

³ SR 741.51

⁴ SR 741.511

⁵ «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit».

⁶ SR 741.437

⁷ SR 822.221

⁸ SR 822.222

⁹ SR 741.013

¹⁰ SR 741.31

¹¹ SR 741.013.1

technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers»).

2. Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) führte vom 17. Januar 2018 bis am 25. April 2018 die Vernehmlassung zur «Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers» durch.

Insgesamt sind 216 Antworten eingegangen. Ausdrücklich auf eine Stellungnahme verzichtet hat der Verein Nationales Versicherungsbüro Schweiz (NVB). Sämtliche Stellungnahmen können auf der Internetseite des Bundesrats (www.admin.ch) in der Rubrik abgeschlossene Vernehmlassungen 2018 als PDF-Datei heruntergeladen werden.

3. Allgemeines

Die in der Vernehmlassung zur Diskussion gestellte Teilrevision soll die Vorschriften mehrerer Fahrzeugarten mit dem weiterentwickelten EU-Recht harmonisieren. Die Änderungen sollen technische Handelshemmnisse vermeiden und zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes beitragen.

4. Die Vorlage im Einzelnen

4.1. E-VTS und E- VRV

4.1.1. Aktualisierung der Vorschriften allgemein

Pro: 70

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU CHGV SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT FKS KKP KS LOUS RKMZF SVS SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS VELOS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL SES FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG SP FDP)

Kontra: 5

(BE VD SAB MOTOS BFU)

Hinweis:

Die Argumente aus den Rückmeldungen zum generellen Einverständnis mit dem Projekt (Frage 1) wurden separiert und, wie nachfolgend dargestellt, soweit möglich derjenigen Frage zugeordnet, die sich mit der betreffenden Thematik befasst. Doppelungen wurden eliminiert.

Rückmeldungen aus Begleitbriefen oder allgemeinen Stellungnahmen ohne ausgefüllten Fragebogen, sind nur dann zahlenmässig erfasst, wenn die Aussage unmissverständlich als JA oder NEIN zu verstehen ist und genau einer Frage zugeordnet werden kann. Ist der Zusammenhang nicht eindeutig, wird das Argument in der am ehesten zutreffenden Frage mit einem Hinweis auf die Art der Einreichung (z.B. allgemeine Stellungnahme) ausgewiesen.

4.1.2. Fahrzeugeinteilung

4.1.2.1. Artikel 12 E-VTS (Fahrzeugklassen nach EU-Recht)

Pro: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Das CP weist darauf hin, dass die von der Änderung betroffenen Stellen klar und genau zu informieren seien.

Kontra: 0

Weitere Bemerkungen

- Der Kanton SG wünscht bezüglich der Definition des Garantiegewichts, welche nicht zur Diskussion stand, aber in den Erläuterungen wegen einer Besonderheit im EU-Recht erklärt wurde, einen Hinweis auf die betreffende EU-Bestimmung.
- Die SVP erklärt mittels allgemeiner Stellungnahme, dass sie mit der Übernahme von EU-Recht einverstanden ist, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» dies verlangt.

4.1.2.2. Artikel 13 E-VTS (Einteilung Arbeitsmotorwagen)

Pro: 60

(ZH BE UR SZ GL ZG FR SO BL SH AR AI GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP FAKT FKS KKP KS LOUS RKMZF SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG SP)

- Der Kanton BE sowie FKS, RKMZF, FEUERBS, FEUERBL, VSBF und GVZ befürworten den Vorschlag ausdrücklich.
- Die Kantone ZH, UR SZ, ZG, NW, OW, AI, AR, SG, BS, GR, VD, VS, JU und TI sowie ACVS, KKP KS, SSV, SVSP, CP und ASA verlangen, dass der Verwendungszweck der als Arbeitsmotorwagen eingelösten Feuerwehr- und Zivilschutzfahrzeuge auf die mit der Aufgabenerfüllung dieser Organisationen verbundenen Zwecke eingeschränkt werden soll. Die Kantone LU, OW, NW, BS und SG lehnen den Vorschlag daher ab.
- Die Kantone ZH, LU, OW, BS, ZG, FR und VD sowie ACVS, KKP KS, SVSP, FEUERBS, SSV sind der Ansicht, dass die vorgeschlagene Regelung auch für gewisse Motorwagen der Polizei und/oder der Sanität gelten sollte.
- Der Kanton UR regt an, die mit dem Vorschlag u.a. angestrebte Verlängerung der Prüfintervalle durch die Anpassung des entsprechenden Artikels 33 VTS einzuführen.

Kontra: 5

(LU OW NW BS SG)

- bfu und SP befürworten den Vorschlag, verlangen aber Korrekturmassnahmen, falls sich künftig zeigen sollte, dass sich Unfälle auf die verlängerten Prüfintervalle zurückführen lassen.

4.1.2.3. Artikel 20 und 21 E-VTS (Starrdeichselanhänger)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT KPZG SP)

- Die Kantone ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, AI, SG und TG sowie die ASA verlangen, dass der in Artikel 20 Absatz 4 E-VTS vorgeschlagene Ausdruck «starre Deichseln» durch den Begriff «Starrdeichseln» zu ersetzen sei.
- Die Kantone ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, TG, AI, SG, VD, VS und JU sowie die ASA, regen an, den etablierten Begriff «Zentralachsanhänger» aus Gründen der Verständlichkeit auch dann aufzuführen, wenn der aus dem EU-Recht stammende und noch nicht so bekannte Überbegriff «Starrdeichselanhänger» formal ausreichend wäre.

Kontra: 2

(OW NW)

Weitere Bemerkungen

- Die SVP erklärt mittels allgemeiner Stellungnahme, dass sie mit der Übernahme von EU-Recht einverstanden ist, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» dies verlangt.

4.1.2.4. Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe a E-VTS (Arbeitsanhänger)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB
SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG
SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SPM SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Der Kanton BE, stimmt unter dem Vorbehalt zu, dass der zulässige Gewichtsanteil der Ladekapazität nicht wie im EU-Recht vom Garantiegewicht, sondern vom Leergewicht abhängig gemacht wird. Weiter sei der Begriff «Arbeitsprozess» genauer zu umschreiben.
- Die BUL ist der Ansicht, dass der für den Arbeitsprozess benötigte Laderaum auch für Transportfahrten verwendet werden dürfe.
- Der Spezialfahrzeughersteller Peter Meier erbittet klare Kriterien dazu, welche Teile die Aussenbreite von 3,0 m erreichen dürfen, keinesfalls gelte das für den Laderaum.
- AM, SLV und KPZG regen an, dass aus Gründen der Verständlichkeit die Massenverhältnisse von Nutzlast und Garantiegewicht als Bruch (2/3) darzustellen seien und nicht wie im EU-Recht als Faktor von Leer- und Garantiegewicht. Zudem sei das Abgrenzungskriterium in Artikel 21 E-VTS zu integrieren.

Kontra: 1

(BFU)

- Der Kanton OW und die bfu wenden ein, dass mit den breiteren Arbeitsanhängern eine Tendenz bestehe, die der Verkehrssicherheit nicht zuträglich sei und dass die Gefahr bestehe, die Breite schleichend von 2,55 m auf 3,0 m auszuweiten.

Weitere Bemerkungen

- BUL und SAB sind der Ansicht, dass die vorgeschlagene Regelung auch für gewisse in der Landwirtschaft eingesetzte Arbeitsmotorwagen gelten sollte.

4.1.2.5. Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe c E-VTS (Schaustelleranhänger)

Pro: 48

(LU SZ NW GL FR BL SH AR AI GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS
AGVS AUTOS BUL CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG
SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Der SVS, Mitinitiant des Änderungsvorschlags, ist grundsätzlich einverstanden, regt aber noch weitere Erleichterungen an. So soll die Breite bis 3,0 m betragen dürfen und die Einteilung der Schausteller- und Zirkuswohnanhänger sowie Anhänger mit aufgebautem Nutzraum, wie Spielbuden, seien den Arbeitsanhängern gleichzustellen.

Kontra: 9

(ZH BE UR OW ZG SO BS SG Bfu)

- Die Kantone ZH, BE, BS, AI, GR, TG, OW, NW, SG, ZG, SO, FR und TI sowie SP, ACVS, KKP KS, SSV, SVSP befürchten durch die Kombination von langen Standzeiten mit längeren Prüfintervallen Abstriche bei der Verkehrssicherheit. Die Kantone ZH, BE, UR, OW, ZG, SO, BS und SG sowie die bfu lehnen die Änderung daher ab.
- Die Kantone BE, UR, SZ, ZG und SO regen an, die mit dem Vorschlag angestrebte Verlängerung der Prüfintervalle durch die Anpassung des entsprechenden Artikels 33 VTS einzuführen.
- Der Kanton BE erkennt für die Änderung keine sachliche Begründung.

4.1.3. Fahrzeugprüfung

4.1.3.1. Umsetzung der Motion Darbellay¹² (13.3818) – Verkehrszulassung von neuen Fahrzeugen mit CoC (Übereinstimmungsbescheinigung betr. EU-Typgenehmigung) ohne Vorführung beim Strassenverkehrsamt

Pro: 22 (davon 4 Kantone)

(FR SO SH VS SAB SGV SBV 2RAD AM BUL FAKT SVS SIK SVSP ASTAG TCS VFAS SWISSCOFEL FER EUROBUS KPZG BDP CVP FDP SVP)

- Der VFAS befürwortet den Vorschlag zur rein administrativen Zulassung von neuen Fahrzeugen mit CoC ausdrücklich: Die vereinfachte Zulassung stehe allen Importeuren gleichermassen offen. Direkt- bzw. Parallelimporteure sowie offizielle Importeure würden damit gleichbehandelt. Die vereinfachte Zulassung führe zu gleich langen Spiessen. Die bisherigen Wettbewerbsvorteile (u. a. Kosten, administrativer Aufwand, Zeit) der Zulassung gestützt auf Typenscheine (die v. a. offiziellen «Volumen»-Importeuren zu Gute kämen) würden sich gegenüber der Identifikationsprüfung (die insbes. von inoffiziellen Importeuren praktiziert würde) verkleinern. Das Volumengeschäft würde jedoch auch künftig (insbes. wegen der damit verbundenen automatisierten CO₂-Abrechnung) gestützt auf die Typengenehmigung abgewickelt werden. Die vereinfachte Zulassung entspräche dem in der Schweiz bewährten Prinzip der Selbstdeklaration (z. B. Steuererklärung), das in anderen Bereichen der Fahrzeugzulassung heute bereits angewendet werde (Selbstdeklaration Händler/Fahrzeughalter). Dies stärke die Selbstverantwortung der Bürger. Gleichwohl stellten sich gewisse Automobilverbände, so schreibt der VFAS weiter, in einem koordinierten Vorgehen gegen die vereinfachte Zulassung, da sie die bestehenden Wettbewerbsvorteile ihrer Mitglieder, im Vergleich zu den Direkt- bzw. Parallelimporteuren, erhalten wollten. Dieser Versuch, bestehende Strukturen und Pfründen zum Nachteil von mehr Wettbewerb und tieferen Konsumentenpreisen zu schützen, sei abzulehnen. Positiv äussern sich auch 126 einzelne Garagenbetriebe. Gemäss VFAS und SGV werden Bürokratie und technische Handelshemmnisse abgebaut, die Zeit für die Zulassung verkürzt und Gebühren für die Identifikationsprüfung gespart. Anstatt einer insgesamt fünfmaligen Kontrolle der relevanten Dokumente durch das ASTRA und die kantonalen Strassenverkehrsämter genüge neu eine jeweils einmalige Prüfung bei Bund und Kantonen. Dies führe letztendlich zu tieferen Konsumentenpreisen. Zollpapiere würden nach wie vor beim Import geprüft, CoC anlässlich der CO₂-Besteuerung durch das Bundesamt für Strassen. Die langjährige Praxis in den EU-Mitgliedstaaten zeige, dass die vereinfachte Zulassung keine Umsetzungsprobleme zur Folge habe; somit sei die Datenqualität auch in Zukunft gewährleistet. Die Angleichung der Normen beseitige Wettbewerbsnachteile. Der geringere bürokratische Aufwand bei der Zulassung von Fahrzeugen entlaste die KMU. Von den grösseren Märkten bzw. der grösseren Produktauswahl profitierten insbesondere die Konsumenten.
- ASTAG und FER unterstützen die Neuerung und schreiben, sie erwarteten im Zuge dieser Systemanpassung aber auch, dass die Kosten und Gebühren für die Fahrzeugzulassung im gleichen Ausmass sinken würden wie der Behördenaufwand abnehme.
- Der TCS vertritt die Meinung, Garagen und professionelle Direktimporteure seien fähig, die Daten korrekt zu erfassen. Laien (oder Garagisten) könnten zum Vorführen aufgeboten werden, wenn das Strassenverkehrsamt vermute, dass etwas nicht stimme. Das sei wichtig und erhöhe die Sicherheit, dass die Daten korrekt erfasst werden.
- VS und SH stimmen nur mit dem Vorbehalt zu, dass eine EDV-Lösung mit Datenbank für die CoC-Fahrzeugdaten geschaffen würde.
- Für die FDP ist es unsicher, ob die vorgeschlagene Massnahme sich wirklich als positiv erweisen wird. Sollte sie sich als kontraproduktiv erweisen, behält sich die FDP das Recht vor, ihre Haltung zu ändern.
- Die Neugliederung der Artikel 29 bis 34b wird, was die rein formellen Belange anbetrifft, insgesamt breit akzeptiert (57 Ja, davon 26 Kantone, gegen 3 Nein).

Kontra: 42 (davon 22 Kantone)

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG BS BL AR AI SG GR AG TG TI VD NE GE JU SAB ALP ACVS AGVS AUTOS CP DTC KKPKS LOUS MOTOS BFU SVLT SLV ASA VCS VSIG SES WWF GTLT SP)

¹² «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit»

- Die rein administrative Zulassung von neuen Fahrzeugen mit CoC wurde insgesamt klar abgelehnt, vor allem von 22 Kantonen. Als wichtigstes Argument führten die Kantone den Aufwand beim Erfassen der Fahrzeugdaten an: Letztere müssten einzeln abgeschrieben werden, da die CoC nur in Papierform vorliegen (längere Bearbeitungszeiten, viel zusätzliches Personal mit hoher Qualifikation erforderlich, der Wegfall von Importeur-Typengenehmigungen würde sich negativ auf das Mengengerüst der durch die Kantone aufzunehmenden Daten auswirken, Investitionen in bestehende EDV-Lösungen gingen verloren, es entstünden hohe Kosten für die Kantone; Bürokratie und damit Gebühren für den Kunden würden nicht wie behauptet ab-, sondern zunehmen).

Auch seien nicht alle in der Schweiz nötigen Daten im CoC vorhanden, was Selbstdeklaration bedinge (Fahrzeugfarbe, Treibstoffcode, Abgaswerte, Energieeffizienz, für die Verkehrssteuer relevante Daten wie z.B. das Fahrzeuggewicht etc.);

Das Risiko von falschen Daten steige (als Konsequenz entstünden negative Auswirkungen für die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Konsumenten, deren Fahrzeuge schlimmstenfalls nachträglich ausser Verkehr gesetzt werden müssten).

- AUTOS, CP, AGVS und VSIG befürworten im Grundsatz eine rein administrative Zulassung von Fahrzeugen mit CoC, sind jedoch mit dem vorliegenden Entwurf nicht einverstanden.
- AGVS, AUTOS, CP, MOTOS, VCS, ALP, SES und WWF schreiben, alle heute gültigen Zulassungselemente basierten auf einer nationalen Typengenehmigung. Ohne einen geeigneten Ersatz dieser funktionierenden Basis sei zu befürchten, dass lediglich mehr Aufwand und hohe Kosten das Ergebnis sein würden. Nur weil das Fahrzeug nicht vorgeführt werden müsse, werde nicht viel Zeit gespart.
- Für VCS, ALP, SES, WWF und SP handelt es sich zudem um einen unnötigen Abbau der Umweltauflagen und der Verkehrssicherheit sowie um eine Benachteiligung jener Autoimporteure, die ihr Sortiment gewissenhaft nach bestehendem Schweizer Recht bzgl. Ökologie und Sicherheit ausrichteten.

AGVS und CP haben Vorbehalte bezüglich Sicherheit der CoC-Unterlagen (z.B. Missbräuche) und Datenqualität (dies gelte insbesondere bei Nutzfahrzeugen mit speziellen Konfigurationen und Aufbauten).

- DTC, LOUS, SLV, VCS, ALP, SES, WWF, SP, SBV, SAB und bfu, aber auch die oben bei den Befürworten zählenden AM, BUL, SVSP und KPZG schreiben, ein Laie als Fahrzeughalter sei nicht in der Lage, zu überprüfen, ob sein Fahrzeug dem CoC entspreche. Fahrzeuge, die nicht Schweizer Vorschriften entsprächen, würden möglicherweise erst nach längerer Zeit bei der amtlichen periodischen Fahrzeugprüfung bemerkt (beim Grossteil der Fahrzeuge nach mehr als 5 Jahren). Aus Sicht der Sicherheit, der Umwelt, aber auch aus Sicht der Nutzerinnen und Nutzer (Verlässlichkeit), sei das keine erwünschte Entwicklung. Die Verbände stellen die Frage, wer allenfalls für Mängel nach dieser Zeit in der Pflicht stehe. In gewissen Fällen müssten die Fahrzeuge sogar ausser Verkehr gesetzt werden.
- Das DTC findet, der Inhalt des Prüfungsberichtes sollte inhaltlich präzisiert werden.
- TG hält fest, dass die bestehenden rechtlichen Grundlagen bereits heute eine markante Vereinfachung der Immatrikulation von Importfahrzeugen ermöglichen. Eine Anpassung der Verordnung sei somit nicht erforderlich. Im Kanton Thurgau werde dies bereits erfolgreich mit einer administrativen Identifikationsprüfung nach dem aktuell gültigen Artikel 30 Absatz 1^{bis} VTS umgesetzt und seitens der Kundschaft auch sehr geschätzt. Hingegen könnte mit dem vorliegenden Vorschlag der heute gut funktionierende Selbstabnahmeprozess in Frage gestellt werden.
- UR, SZ, OW, NW, ZG, SH, AI, AG, TG, VS, NE, JU und asa argumentieren, eine rein administrative Zulassung sei nicht als Schaltergeschäft möglich.
- Insgesamt wäre eine Mehrheit der Kantone (17) für eine spätere Neuprüfung des Anliegens, wenn eine EDV-Lösung mit Datenbank für die CoC-Fahrzeugdaten geschaffen würde (BE, LU, UR, SZ, NW, SH, AR, AI, SG, GR, AG, VD, VS, NE, JU, asa). Auch OW und ZG fordern eine Datenbank, sollte der Vorschlag trotz Ablehnung eingeführt werden.
- BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, AR, AI, SG, VD, VS, NE und asa fordern, es solle nicht der Verkehrsexperte die Daten in den Prüfbericht 13.20A eintragen müssen (Anpassung von Art. 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75 Abs. 2 VZV) oder, noch besser, die Erstellung des Prüfberichts solle ebenfalls elektronisch abgewickelt werden können.
- BE, SO, NE, JU, BS, SG und GTLT wollen vor einer Einführung klären, ob der heutige Fahrzeugausweis an die EU-Daten angepasst werden solle.

- NE, JU und GTLT wünschen zudem, dass im Internet ein Formular zur Verfügung gestellt wird, das alle beteiligten Akteure bearbeiten können.
- UR, SZ, NW, ZG, AI, VS, NE, JU und asa sehen eine allfällige administrative Zulassung zurzeit nur unter Erhalt der Typengenehmigungspflicht für gewerbsmässige Importeure und höchstens und ausschliesslich bei Personenwagen und Motorrädern. Letzteres fordert auch LU und generell die Kantone OW, SG, VD.
- AR will bei einer Neuprüfung das Verfahren nur für Fahrzeuge anwenden, die maximal 6 Monate alt sind.
- GE verlangt bei einer Neuprüfung eine Einschränkung auf Fachleute mit den erforderlichen Qualifikationen (z. B. wegen abgeänderten Fahrzeugen, Varianten im CoC).

Weitere Bemerkungen

- CP möchte, dass Stichkontrollen vorgesehen werden, wenn die Neuregelung trotz Ablehnung eingeführt werden sollte; BE will für diesen Fall, dass die Kontrolle der Identität des Fahrzeugs gesetzlich vorgeschrieben wird (z.B. durch die Generalimporteure sowie – für Direktimporte – die Zollbehörden).
- SLV, ASTAG, AUTOS, VSIG, FER meinen, aus Gründen der Datenqualität sei die elektronische Übernahme der CoC Daten aus einer EDV-Datenbank ein Muss. Die ASTAG vertritt die Meinung, die Anforderungen an die einzureichenden Dokumente sollten möglichst abschliessend definiert werden, sodass die Zulassungsbehörde nicht das Recht, sondern die Pflicht hätte, bei Mängeln oder Unvollständigkeit der Dokumente die Vorführung des Fahrzeugs zu verlangen.
- AUTOS, MOTOS, ASTAG, VSIG, FER, ECONS und SVP schreiben, auch Generalimporteure müssten Fahrzeuge nur mit CoC ohne Typengenehmigung oder Datenblatt zulassen können, nicht nur Direktimporteure. Zudem müsse auch die Zulassung von Fahrzeugen mit Typengenehmigung oder Datenblatt entsprechend vereinfacht werden. Jeder Markenvertreter, der Zugriff auf die Typengenehmigung hat, müsse seine Fahrzeuge ebenfalls auf rein administrativem Weg zulassen können. Demzufolge seien auch die Anforderungen für die Selbstabnahme anzupassen.
- BE, UR, BL, AR und NE vertreten die Ansicht, eine wichtige Voraussetzung für die administrative Zulassung sei, dass der Importeur für das Nichteinhalten von Umweltschutzauflagen zur Rechenschaft gezogen werden könne. In diesem Zusammenhang sei von Bedeutung, dass im Rahmen der periodischen Fahrzeugwartung auch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems erfolge.
- ZH findet, in Artikel 31 Absatz 1 E-VTS sollten noch die Fahrzeuge mit EU-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) erwähnt werden. VD hält den Term im Einleitungssatz des Artikels: «Fahrzeuge, die nicht neu sind» nicht für sehr glücklich und meint, man solle vereinfachen, wenn der Titel genügend klar sei.
- Zu Artikel 31a Absatz 2 E-VTS regen UR, BS, BL, TG und NE an, dass abweichende Systeme im Fahrzeugausweis eingetragen werden.
- TG schlägt vor, Artikel 34b Absatz 4 E-VTS so zu formulieren, dass die Kantone CoC in anderen als den Landessprachen und Englisch fakultativ anerkennen können, wenn sie dies wollen.
- Die bfu ist mit Artikel 34b Absatz 1 nur unter der Bedingung einverstanden, dass der Bund einheitliche Minimalanforderungen betr. Ausbildung / Qualifikation des Personals für die administrative Zulassungsprüfung definiert. Wenn dieser Punkt ohne Bundesvorgabe an die Kantone delegiert werde, könnten kantonal grosse Unterschiede entstehen, die sich u. U. negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken würden.
- AM, SLV und KPZG weisen darauf hin, dass Schutzkabinentests schon seit längerer Zeit nicht mehr in der Forschungsanstalt Agroscope Reckenholz-Tänikon (ART) durchgeführt würden. Die technische Abteilung der ART existiere nicht mehr, daher solle die Prüfstelle BLT Wieselburg, Rottenhauser Str. 1, 3250 Wieselburg an der Erlauf, Österreich an Stelle der ART aufgeführt werden.
- VD schlägt vor, in der Französischversion von Artikel 29 beim zweiten Satz von Absatz 1 E-VTS «Par ailleurs» zu streichen. Zu Neuformulierung in Artikel 29 Absatz 3 VTS («ist keine Kontrolle notwendig» anstatt wie bisher «entfällt die Kontrolle» fragt VD, ob es der Wille sei, den Kantonen die Möglichkeit offen zu lassen, eine Kontrolle vorzunehmen?

4.1.3.2. Gegenseitige Anerkennung der Nachprüfungen durch die Kantone (in Art. 34b E-VTS)

Pro: 52 (davon 23 Kantone)

(ZH BE UR OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SAB SGV SBV AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG)

- BE, UR und SG sowie der sich grundsätzlich ablehnend äussernde Kanton LU fordern, in Artikel 34b Absatz 2 E-VTS müsse ergänzt werden, dass Zulassungsprüfungen und Nachprüfungen von anderen Kantonen nur anerkannt werden können, wenn alle nötigen Daten korrekt und vollständig ausgewiesen seien.
- AM, SLV und KPZG schreiben, es müsse eine einheitliche Bewertung sichergestellt sein, damit nicht ein zu Recht abgewiesenes Fahrzeug bei einem anderen Kanton ohne das Beheben der beanstandeten Mängel zugelassen werde.

Kontra: 9 (davon 3 Kantone)

(LU SZ VD ALP MOTOS VCS SES WWF SP)

- LU und SZ, aber auch die grundsätzlichen Befürworter BE und UR fordern, in Artikel 34b Absatz 2 E-VTS müsse ergänzt werden, dass beim Zulassungskanton weder ein Polizeirapport hängig sein dürfe noch die Prüfung in Bearbeitung sein dürfe.

4.1.3.3. Selbstabnahme durch anerkannte Garagenbetriebe – Vereinfachung und Ausweitung der Delegationsmöglichkeit der Kantone auf alle Fahrzeugarten

Pro: 30 (davon 8 Kantone, NE äusserte sich sowohl pro als auch kontra)

(FR BL SH AR AG TI NE GE SAB SBV 2RAD AM ACVS AGVS BUL CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SLV TCS VFAS SWISSCOFEL FER EUROBUS KPZG)

- Der AGVS begrüsst die vorgeschlagenen Anpassungen bzw. Erleichterungen für die Selbstabnahme ausdrücklich (Möglichkeit der Kantone, weitere Prüfungen, z.B. an Lastwagen und Traktoren, bei Vorliegen einer CH-Typengenehmigung bzw. eines CH-Datenblatts zu delegieren und der Entfall der Funktionskontrolle). Diese sollen insbesondere auch dann zum Tragen kommen, wenn die rein administrative Zulassung direktimportierter Fahrzeuge mit CoC nicht eingeführt werde.
- 18 Kantone (ZH, LU, UR, OW, NW, GL, AI, SZ, ZG, SO, SH, SG, GR, AG, TG, VS, NE, JU) sowie die asa befürworten die Vereinfachung der Prozesse der Selbstabnahme (korrektes Ausfüllen des Prüfberichts ohne Funktionskontrolle bei neuen Fahrzeugen). Vielfach wird diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung beantragt.
- AG weist betreffend Ausdehnung der Selbstabnahme-Berechtigungen auf weitere Fahrzeugarten wie Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge etc. darauf hin, dass an die Berechtigungs-Inhaber zusätzliche Anforderungen gestellt würden, welche nur im Rahmen von ergänzenden anspruchsvollen Weiterbildungsveranstaltungen vermittelt werden könnten. TI ist grundsätzlich nicht dagegen: die Fälle, bei denen die Nachteile überwiegen würden (Ausbildungskosten, Fehler) seien begrenzt und die kantonalen Behörden könnten ihnen bei der Delegation Rechnung tragen.
- Das CP möchte, dass klar bestimmt wird, dass die Selbstabnahme nur an Fachpersonen delegiert werden darf (z. B. durch Erwähnung eines Fähigkeitszeugnisses).
- Der SLV will, dass die Anforderungen für eine Selbstabnahme so ausgelegt werden, dass es nur für gut qualifizierte Betriebe möglich ist, diese Dienstleistung anzubieten. Eine Einschränkung auf die offiziellen Importeure müsse geprüft werden.

Kontra: 33 (davon 19 Kantone, NE äusserte sich sowohl pro als auch kontra)

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG SO BS AI SG GR TG VD VS NE JU ALP AUTOS CP DTC MOTOS BFU SVLT ASA VCS VSIG SES WWF GTLT SP)

- 18 Kantone (ZH, BE, LU, UR, OW, NW, GL, AI, SZ, ZG, SO, BS, SG, TG, VD, VS, NE, JU) sowie die asa lehnen die Erweiterung der Selbstabnahmen auf zusätzliche Fahrzeugarten wie Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren usw. ab. Diese Fahrzeuge seien aufgrund der für sie geltenden komplexen technischen Vorschriften und der teilweise erheblichen Individualität für die Selbstabnahme nicht geeignet.

- Die bfu erachtet es als wichtig, dass ausreichend Know-how vorhanden ist und bei denjenigen Organisationen Kontrollen stattfinden, an welche die Prüfungen delegiert werden. Dies sei deshalb wichtig, weil neue Fahrzeugarten mit einem höheren Schadenspotential (z. B. Lastwagen) davon erfasst seien. Die vorgeschlagene Regelung trage diesem Anliegen zu wenig Rechnung.
- BE vertritt die Meinung, auch eine Ausdehnung der Selbstabnahme auf Fahrzeuge, bei denen eine Funktionskontrolle möglich wäre, sei abzulehnen. Bei gebrauchten Fahrzeugen seien die anzuwendenden Vorschriften zu komplex und die Fehlerquote, mit entsprechend aufwändigen und negativen Auswirkungen, würde für die Zulassungsstellen stark steigen. Zudem wäre der regelmässige Ausbildungsaufwand für die berechtigten Personen erheblich. Eine Erweiterung wäre einzig für Motorfahräder (z. B. E-Bikes) sinnvoll.
- AUTOS und VSIG schreiben, wenn die rein administrative Zulassung für Fahrzeuge mit CoC eingeführt werde und sinngemäss auch für Fahrzeuge mit Typengenehmigung oder Datenblatt übernommen werde, sei die Selbstabnahme weitgehend hinfällig. Artikel 32 E-VTS sei entsprechend anzupassen.
- Das DTC ist mit der Neufassung grundsätzlich einverstanden, wenn jedoch die Fahrzeug-Zulassung mittels CoC ohne Funktionskontrolle jedem Laien zugestanden werde, so sei die Selbstabnahme auch jedem Markenvertreter bedingungslos zu gewähren.

4.1.3.4. Delegationsmöglichkeit der Kantone für ausserordentliche Nachprüfungen (abgeänderte Fahrzeuge) an Dritte (Artikel 34a E-VTS)

Pro: 49 (davon 18 Kantone)

(ZH SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AI SG GR AG TG TI VS GE SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF EUROBUS KPZG SP)

- ZH befürwortet den Vorschlag ausdrücklich und meint, die Erfahrungen der Kantone, in denen eine Delegation schon bisher vorgenommen werde, zeige, dass dies die Verkehrssicherheit nicht schmälere. Wichtig sei aber, dass die Delegationsvoraussetzungen eingehalten und kontrolliert würden.
- TG schreibt, seine Zustimmung steht unter dem Vorbehalt, dass auf die Delegation von ausserordentlichen Kontrollen verzichtet werde.
- TI hält fest, es bestehe jedoch auch die Gefahr einer weniger einheitlichen Beurteilung.

Kontra: 13 (davon 8 Kantone)

(BE LU UR BS AR VD NE JU ACVS KKPKS MOTOS BFU GTLT)

- BE, LU, UR, BS, AR, ACVS, KKPKS, aber auch die Befürworter ZH, OW, AI, SSV und SVSP vertreten die Ansicht, die Delegation von Nachprüfungen auf Grund von Polizeirapporten müsse ausgenommen werden (Begründung: Nur der Standortkanton sei im Besitz des Polizeirapportes mit den notwendigen Informationen, zudem müsse der Datenschutz gewährleistet werden).
- BE, LU, UR und VD argumentieren, die Prüfung von technischen Änderungen stelle gegenüber periodischen Prüfungen massiv erhöhte Anforderungen an die Experten. So müssten geänderte Fahrzeuge oftmals einer umfassenden technischen Prüfung unterzogen werden. Um diese Kompetenz zu gewährleisten, seien diese Aufgaben weiterhin den Zulassungsbehörden zu überlassen. Im Weiteren sei nicht gewährleistet, dass erforderliche Prüfmittel (z.B. geeichtes Lärmmessgerät) auch wirklich vorhanden sind.
- BE und BS vertreten die Ansicht, eine diesbezügliche Delegation führe zu noch grösseren Unterschieden unter den Prüfstellen, als dies schon heute der Fall sei. Letztendlich bestehe schon heute eine Art «Prüftourismus», indem gezielt Kantone aufgesucht würden, die bestimmte Vorschriften weniger streng durchsetzen würden. Diese Problematik drohe sich bei einer weiteren Delegation an Private zu verschärfen, bis hin zur Gefahr von Gefälligkeitsprüfungen.
- BE, LU, UR und BS fordern, wenn an einer Delegationsmöglichkeit der technischen Änderungen festgehalten würde, sei zu präzisieren, dass diese Prüfungen ausschliesslich durch Verkehrsexperten, welche die Anforderungen von Art. 65 - 68a VZV erfüllen, durchgeführt werden dürften. SG fordert entsprechende Weiterbildung (asa-Kurse) dieser Personen, analog Verkehrsexperten. Das CP will klar bestimmt haben, dass die Nachprüfungen nur an Fachpersonen delegiert werden dürfen.

- UR, AR und NE, aber auch die Befürworter BL und TG finden, es bestehe eine gewisse Gefahr, dass bei abgeänderten Fahrzeugen mit umweltrelevanten Einrichtungen wie geänderte Motorssoftware (Chiptuning) missbräuchlich umgegangen werde.

Weitere Bemerkungen

- ZH regt an, dass in Artikel 34 Absatz 2 VTS überprüft werde, ob die dortige exemplarische Auflistung der Änderungen, die zwingend zu einer ausserordentlichen Nachprüfung führen, noch zeitgemäss sei.

4.1.4. Landwirtschaftliche Fahrzeuge

4.1.4.1. Begriffsanpassung «land- und forstwirtschaftliche» Fahrzeuge

Pro: 64

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU CHGV SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS RKMZF SVS BFU SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Der SAB befürwortet den Vorschlag ausdrücklich, weil die Fahrzeuge in der Land- und Forstwirtschaft oft ähnlich oder sogar baugleich seien.
- Der Kanton TG stellt klar, dass auf die rückwirkende Anpassung von Ausweisen, Legenden in Statistiken und dergleichen zu verzichten sei.
- Der Kanton VD regt an, dass auch der Begriff der «landwirtschaftlichen Fahrt» in Artikel 86 VRV anzupassen sei.

Kontra: 0

- Die SVP lehnt, mittels genereller Stellungnahme, Anpassungen ans EU-Recht ab, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» nicht behindert wird.

4.1.4.2. Vereinfachung der Vorschriften

Pro: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SBV AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP SFV SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Der SAB erklärt, dass er mit der Harmonisierung der Vorschriften mit der EU im Bereich der land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge grundsätzlich einverstanden sei, da in diesem Segment viele Fahrzeuge importiert würden.

Kontra: 3

(SGV ASTAG FER)

- ASTAG, SGV und FER erklären, dass sie jegliche weitere Besserstellung der Fahrzeuge für die Land- und Forstwirtschaft ablehnen, wenn die Änderung nicht die Übernahme rein technischer EU-Vorschriften zum Ziel hat.

4.1.4.3. Artikel 9 E-VTS (Definition land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge)

Pro: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT KPZG SP)

- Der Kanton LU stellt klar, dass die erleichterten Ausrüstungsvorschriften der Landwirtschaft weiterhin nur für Traktoren mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h beansprucht werden können.

Kontra: 0

- Der Kanton ZG erklärt, dass die Harmonisierung der Schweizer Bau- und Ausrüstungsvorschriften mit der EU konsequenter umgesetzt werden müsste.

4.1.4.4. Artikel 53 und 58 E-VTS (Reifen und Ersatzschalldämpfer)

Pro: 57

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Die Kantone LU und TG verlangen eine Präzisierung, die verlangt, dass Ersatzschalldämpfer gleich wirksam sein müssen wie die Originalbauteile.
- Der SAB betont, dass die neue Vorschrift nur auf Neubereifungen und Neufahrzeugen angewendet werden dürfe.

Kontra: 1

(LU)

- Die SVP lehnt, mittels genereller Stellungnahme, Anpassungen ans EU-Recht ab, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» nicht behindert wird.

4.1.4.5. Artikel 112 E-VTS (Seitenblickspiegel und Kameras)

Pro: 49

(ZH LU UR SZ NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS BUL CP DTC FAKT KKP KS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT SP)

- SLV, BUL und SAB befürworten den Vorschlag insgesamt und insbesondere auch, dass die Seitenblickkameras, wie nach der nationalen Norm Deutschlands, bis 2,5 m vom vordersten Punkt zurückversetzt sein dürfen. BUL und SAB befürworten zudem ausdrücklich die Kenntlichmachung mit gelben Gefahrenlichtern.
- Die bfu meint, sie könne jedoch nicht beurteilen, ob der Vorschlag optimal sei. Die Lösungsansätze gingen in Richtung mehr Sicherheit. Ausreichende Sicht zur Seite sei gerade bei solchen Motorwagen sehr wichtig für die Unfallprävention.
- Der Kanton LU betont, dass die Kompensationsmassnahmen für den grösseren vorderen Überhang explizit im Verordnungstext aufgeführt sein müssen.
- BUL und SAB weisen auf die Wichtigkeit einer klaren, verständlichen Montageanleitung der Kamera-Monitor-Systeme hin.
- Der SLV regt an, geeignete, durch eine anerkannte Prüfstelle freigegebene Spiegel den Kamera-Monitor-Systemen gleichzusetzen.
- Der Kanton VD beantragt eine klarere Formulierung der Übergangsbestimmung in Artikel 222p Absatz 2 E-VTS.

Kontra: 9

(BE OW VD AM LOUS SLV SPM HAFL KPZG)

- Der Kanton BE sowie KKP KS, AM, LOUS, HAFL, KPZG und SPM erachten die Sicht zur Seite als ungenügend, wenn der Anbringungsort der Kamera bis 2,5 m vom vordersten Punkt zurückversetzt sein darf. Mit diesem Betrachtungspunkt sei das sichere Einscheren bei bestehenden Einmündungen, deren Sichtzonen nicht den geltenden Normen entsprechen, nicht immer sichergestellt. AM, KKP KS, LOUS, HAFL und KPZG beantragen daher, die Distanz auf höchstens 1,0 m zu verkürzen.
- AM, KPZG, LOUS und SPM beantragen, auf gelbe Gefahrenlichter zur Kenntlichmachung zu verzichten, weil die Massnahme nicht zielführend sei, dafür vermehrt missbräuchliche Verwendung befürchtet werden müsse. AM, KPZG und LOUS führen an, dass anstelle der Gefahrenlichter stets eingeschaltete rote und weisse Markierlichter mehr bringen würden.

Weitere Bemerkungen

- Der Kanton SH stellt die Frage, warum Seitenblickkameras nicht auch bei mehr als 4 m nach vorn reichenden Schneeräumungsgeräten verlangt werden.

4.1.4.6. Artikel 131 E-VTS (vorderer Überhang bei Arbeitsmotorwagen)

Pro: 59

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Die BUL befürwortet den Vorschlag ausdrücklich, insbesondere wegen den vorgeschlagenen Ersatzmassnahmen wie grössere Seitenblickspiegel und der Möglichkeit, Kamera-Monitor-Systeme einzubauen.
- Die bfu enthält sich der Stellungnahme, da eine Beurteilung des resultierenden Sicherheitsniveaus derzeit nicht möglich sei.

Kontra: 1

(BE)

- Der Kanton BE erachtet die Vergrösserung des vorderen Überhangs bei Arbeitsfahrzeugen als nicht vereinbar mit der Verkehrssicherheit. Zudem sei mit vielen nachträglichen Inanspruchnahmen dieser Erleichterung zu rechnen.

4.1.4.7. Artikel 134 E-VTS (Nutzlastbeschränkung)

Soll die Nutzlastbeschränkung auf 4 t bestehen bleiben (ja) oder aufgehoben werden (nein)?

Pro: 41

(ZH BE LU UR SZ OW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TI VD VS GE JU SGV ACVS AGVS AUTOS CP DTC KKP KS SVS BFU SVSP ASTAG ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS SP)

- Die Kantone BE, UR und LU sowie ACVS, KKP KS, SGV, AUTOS, ASTAG, FER und VSIG äussern Bedenken, dass durch die Änderung das Transportgewerbe benachteiligt würde.
- Laut den Kantonen LU und SH und der DTC sei die Aufhebung der Nutzlastbeschränkung bei Traktoren, wegen deren für die Aufnahme von Ladung ungeeigneten Bauweise, abzulehnen.
- Die bfu stellt nicht zuletzt wegen der Aufhebung der Nutzlastbeschränkung eine Tendenz fest, welche der Verkehrssicherheit nicht zuträglich sei.

Kontra: 19

(NW BS TG NE SSV SAB SBV AM BUL FAKT LOUS SIK SFV SVLT SLV TCS HAFL KPZG FDP)

- Der SIK verlangt die Nutzlastbeschränkung aufzuheben und lehnt deshalb die Erhöhung von 3,0 auf 4,0 t ab. Damit würde die Möglichkeit, die von verschiedenen SIK-Verbandsmitgliedern hergestellten Fahrzeuge als Traktoren für den Kommunaleinsatz zuzulassen, weiterhin ausgeschlossen, was für die betreffende Branche schädlich sei.
- Die Kantone BS, TG und NE sowie SLV, BUL, LOUS, SAB, AM, SSV, KPZG, FAKT, TCS, SFV und FDP befürworten die Aufhebung der Nutzlastbeschränkung im Sinne einer Marktöffnung.
- SSV und SFV lehnen Nutzlastbeschränkungen ab, weil damit die Zahl der Transportfahrten und im Fall der Feuerwehr auch die Anzahl aufzubietender Fahrzeuge reduziert werden könne. Der SFV betont zudem, dass die Möglichkeit mehr Material zu transportieren die Sicherheit der Feuerwehrleute erhöhe.

Weitere Bemerkungen

- Der SSV fügt an, dass die Anforderungen an Traktoren und Lastwagen generell weiter vereinheitlicht werden sollten.

4.1.4.8. Artikel 161 E-VTS (Höchstgeschwindigkeit und Einteilung)

Pro: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS GE SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT KPZG SP)

- Die SVP erklärt mittels allgemeiner Stellungnahme, dass sie mit der Übernahme von EU-Recht einverstanden ist, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» dies verlangt oder wenn sie, wie hier, zu Vereinfachungen bisheriger Regelungen führen.

Kontra: 4
(VD NE JU GTLT)

- Die Kantone NE und JU sowie die GTLT verlangen, dass die Fahrzeuge als Mindestanforderung die Einteilungskriterien für Geländefahrzeuge nach der Richtlinie 2007/46/EG erfüllen müssen.
- Der Kanton VD äussert die Befürchtung, dass künftig vermehrt Fahrzeuge zum Personentransport gedrosselt und als land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge zugelassen werden. Dies erhöhe den Kontrolldruck bei der Polizei, da Fahrten zum Personentransport mit diesen Fahrzeugen unzulässig sind.

Weitere Bemerkungen

- Der Kanton VD führt an, dass die in Absatz 4 genannte Schwerpunkthöhe geometrisch nur schwer zu ermitteln sei.

4.1.4.9. Artikel 163 E-VTS (Anhängerbremsanschlüsse)

Pro: 55

(ZH BE LU UR SZ NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- CVP, FDP und BDP unterstützen in ihren allgemeinen Stellungnahmen die der Verkehrssicherheit und dem Abbau technischer Handelshemmnisse dienenden Änderungen.
- BUL und SAB erachten es als wichtig, dass bei den Traktoren geeignete Systeme zugelassen werden, damit die bestehenden Anhänger weiterverwendet werden können.
- Die Kantone ZH, TG, GR, OW und AI sowie ACVS, KKP KS, HAFL und SPM weisen auf die Risiken ungleich stark bremsender Traktoren und Anhänger und die möglichen Unfallfolgen hin.
- Die Kantone ZH, LU, BE und UR sowie der SLV sehen die Verantwortung für das korrekte Anschliessen der mitgeführten Anhänger beim Fahrer, wünschen aber zu seiner Unterstützung einen Eintrag im Fahrzeugausweis oder eine Kennzeichnung der Anschlüsse.
- Der Kanton BE beantragt, dass der Nachweis der Einhaltung der Druckabstimmung mittels Diagramm zu erbringen sei.

Kontra: 5

(OW GR BFU SPM HAFL)

- Die Kantone ZH, OW, AI und TG sowie ACVS, KKP KS, AM, SLV, HAFL und KPZG beantragen, dass Einleitungs-Bremsanschlüsse an Traktoren, wie in der EU, nur noch bis Ende 2024 zulässig sein sollen.
- AM, HAFL und SPM weisen in Bezug auf die hydraulische Anhängerbremse (Ein- und Zweileitungs-System) darauf hin, dass die verlangten Ansprechzeiten beim Mitführen grosser Anhänger oder eines zweiten Anhängers sehr schwer zu erreichen seien.
- Die Kantone GR und VD sowie HAFL beantragen zusätzliche Regelungen zur Verbesserung der Betriebssicherheit. So seien die Anhängelast (GR) oder die Anzahl mitgeführter Anhänger (VD) geeignet zu begrenzen oder für grosse Lasten spezielle Bremssteuerungen zu verlangen.
- AM und KPZG weisen darauf hin, dass nach dem Verbot in der EU ab 2025 die Einbaustellen die Verantwortung und Risiken für den Einbau der Einleitungs-Bremsanschlüsse tragen.
- Die bfu stellt u.a. wegen der Anhebung der zulässigen Anhängelasten für Anhänger mit Auflaufbremsen eine Tendenz fest, welche der Verkehrssicherheit nicht zuträglich sei.
- HAFL wünscht eine andere und damit vom EU-Recht abweichende Bezeichnung der Leitungsanschlüsse der hydraulischen Anhängerbremse.

4.1.4.10. Artikel 164 E-VTS (vorderer Überhang bei Traktoren)

Pro: 49

(ZH UR SZ NW GL SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM AGVS BUL CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SPM SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Die Kantone BE, BS, SH, ZG und FR sowie bfu, CHGV, ACVS, KKPks, CHGV und SPM sehen in der vorgeschlagenen Regelung ohne Hilfsperson und ohne konkrete Längenbegrenzung die Verkehrssicherheit nicht ausreichend gewahrt. Aus der Sicht des Vollzugs sei zudem das Abstellen einzig auf die Vorderachslast und die Reifentragfähigkeit zu aufwändig.
- Die Kantone ZH, AI, GR und TG sowie SSV, SVSP und SPM beantragen die explizite Nennung von begrenzenden Faktoren wie Vorderachslast und Reifentragfähigkeit in der Vorschrift.
- Die Kantone BE, SH, ZG und FR sowie CHGV beantragen die explizite Festlegung des Überhangmasses auf 5,0 m
- SPM führt an, dass Traktoren mit pendelnd befestigten Vorderachsen aus Gründen der Stabilität beim Bremsen für grosse vordere Überhänge ungeeignet seien.
- Die KPZG weist darauf hin, dass der Ausdruck «erforderliche Zusatzgeräte» als Voraussetzung, wie vorgeschlagen, erhalten bleiben müsse.

Kontra: 10

(BE LU OW ZG FR BS CHGV ACVS KKPks BFU)

- Der Kanton BE und CHGV befinden die vorgeschlagenen Massnahmen zur Verbesserung der Sicht (Kamera-Monitor-System) und der Erkennbarkeit (gelbes Gefahrenlicht) nicht ausreichend.
- Laut dem Kanton OW würden die heute bereits vorgeschriebenen Spiegel zu wenig benutzt, deshalb wird der Vorschlag nicht unterstützt.

Weitere Bemerkungen

- Der Kanton BE sowie LOUS, SLV, AM und CHGV beantragen, dass die Längenvorschriften für vorübergehend angebrachte Zusatzgeräte der Landwirtschaft auch für den gewerblichen Einsatz gelten sollen, wenn damit vergleichbare Arbeiten ausgeführt werden und die gleiche Sicherheitsausrüstung vorhanden ist.

4.1.4.11. Artikel 166 E-VTS (Radkeile und Verbindungseinrichtungen)

Pro: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM ACVS AGVS BUL CP DTC FAKT KKPks LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

Kontra: 2

(TG SPM)

- Der Kanton TG beanstandet in der vorgeschlagenen Formulierung eine Regelungslücke bezüglich der Rückspiegelpflicht an land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen.
- SPM weist darauf hin, dass auf dem Markt noch keine Traktoren verfügbar seien, für die vom Hersteller am Dreipunkt-Kraftheber eine Anhängelast garantiert werde.

4.1.4.12. Artikel 168 E-VTS (Getriebeübersetzung von Motoreinachsen)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKPks LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Die SVP erklärt mittels allgemeiner Stellungnahme, dass sie mit der Übernahme von EU-Recht einverstanden ist, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» dies verlangt oder wenn sie, wie hier, zu Vereinfachungen bisheriger Regelungen führe.

Kontra: 0

4.1.4.13. Artikel 183 E-VTS (Achslasten von Anhängern)

Pro: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS BUL CP FAKT KKPks LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Die SVP erklärt mittels allgemeiner Stellungnahme, dass sie mit der Übernahme von EU-Recht einverstanden ist, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» dies verlangt.
- ACVS und KKPKS machen auf einen Komfortverweis aufmerksam, der statt auf Artikel 21 Absatz 2 und 3 E-VTS den Artikel 21 Absatz 1 Buchstabe b E-VTS verweist.
- Der Kanton BE regt an, auch an dieser Stelle die Nennung der «Zentralachsanhänger» beizubehalten.

Kontra: 3
(AUTOS DTC VSIG)

- DTC, AUTOS und VSIG lehnen den Vorschlag ab, da für Anhänger mit mehr als 4 Achsen eine Regelungslücke entstehe. Der AGVS stimmt dem Vorschlag mit demselben Vorbehalt zu.
- Die bfu stellt u.a. wegen der Anhebung der zulässigen Achslasten eine Tendenz fest, welche der Verkehrssicherheit nicht zuträglich sei.

4.1.4.14. Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS (Bremsvorschriften Arbeitsanhänger)

Pro: 57

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKPKS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Der Kanton LU erklärt, dass die Harmonisierung mit den in den EU Ländern produzierten Fahrzeugen und die Anpassung an die erhöhten Transportgewichte allgemein richtig sei.

Kontra: 2
(LU BFU)

- Der Kanton LU äussert im Rahmen der vorgeschlagenen Änderung des Artikels 201 Absatz 1 VTS Bedenken, dass die Bremsanlagen von Traktoren und Lastwagen künftig kompatibel sind. Damit werde das Mitführen von alten Lastwagenanhängern an Traktoren erleichtert.
- Der Kanton LU weist darauf hin, dass bei anhalten in Steigungen das Zugfahrzeug auch das volle Gewicht der Anhänger mit Auflaufbremse halten können müsse. Damit die Gewichtslimits für Anhänger mit Auflaufbremse unverändert bleibe, sei auf die Aufhebung von Artikel 202 Absatz 2 VTS zu verzichten.
- Die bfu erachtet insbesondere die Anhebung der Gewichtslimits in Artikel 205 E-VTS als eine Neuerung, die der Verkehrssicherheit nicht zuträglich ist.
- Die SVP lehnt, mittels genereller Stellungnahme, Anpassungen ans EU-Recht ab, wenn der «grenzüberschreitende Verkehr» nicht behindert wird.

4.1.4.15. Artikel 195 E-VTS (Verbindungseinrichtungen von Anhängern)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKPKS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG SP)

- Die Kantone NE und JU sowie die GTLT beantragen Änderungen bezüglich der verwendeten Begriffe für Sattelkupplung und Sattelzapfen.

Kontra: 0

4.1.4.16. Artikel 207 und 208 E-VTS (land- und forstwirtschaftliche Anhänger)

Pro: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKPKS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS SP)

- CVP, FDP und BDP unterstützen in ihren allgemeinen Stellungnahmen die der Verkehrssicherheit und dem Abbau technischer Handelshemmnisse dienenden Änderungen.

- Die Kantone BE, LU, UR und ZG äussern Bedenken zur Verkehrssicherheit wegen der Kombination von neuen Traktoren und alten Anhängern, die dazu führen kann, dass das Zugfahrzeug vom Anhänger geschoben wird.
- AM, BUL, SLV und KPZG akzeptieren die Erhöhung der Gewichtslimite für Anhänger mit Auflaufbremse von 6 t auf 8 t, sehen die Marktteilnehmer aber in der Pflicht, Anhänger in diesem Segment aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht anzubieten.
- Der Kanton SG beantragt eine Regelung, die bewirkt, dass beim Umbau der Bremsanlage dieselben Vorschriften gelten wie für neue Anhänger. Es sei auszuschliessen, dass ausgemusterte Lastwagenanhänger mit Bezugnahme auf deren bereits weiter zurückliegendes Datum der 1. Inverkehrsetzung, an die alten Vorschriften für landwirtschaftliche Anhänger angepasst werden.
- Die Kantone BE, LU und UR schlagen ergänzende Massnahmen zur Reduzierung des Gefahrenpotentials vor. Die Massnahmen sehen als Möglichkeit die Kombinationsprüfung, die Nachrüstung der Bremsanlagen, die Geschwindigkeitsreduktion von 40 km/h auf 25 km/h, die Herabsetzung des Gesamtgewichts und die Stilllegung von alten land- und forstwirtschaftlichen Anhängern vor.
- HAFL beantragt, dass für die Bremsanschlüsse an Anhängern zum Mitführen eines weiteren Anhängers dieselben Anforderungen gelten müssen wie an Traktoren.
- SPM und AM weisen darauf hin, dass grundlegenden Nachteilen der hydraulischen Anhängerbremse gegenüber der Druckluftbremse zu wenig Beachtung geschenkt werde.

Kontra: 3

(ZG KPZG SVP)

- AM und KPZG beantragen, dass das Gesamtgewicht von Anhängern mit hydraulischer Einleitungsbremse und 38 % Abbremsungsvermögen, wie vor der Einführung der 40 t-Limite auf 28 t zu begrenzen sei.
- Die SVP lehnt die Übernahme von EU-Normen bei den Anhängern für forst- oder landwirtschaftliche Nutzung in ihrer Stellungnahme ab.

4.1.4.17. Artikel 209 E-VTS (Verbindungseinrichtungen)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Der Kanton Luzern weist darauf hin, dass starre Anhängerösen das Kippen von Fahrzeugkombinationen im Gelände begünstigen könne.

Kontra: 0

4.1.4.18. Anhang 3 E-VTS (Anforderungen an Seitenblickkameras)

Pro: 51

(ZH BE UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SGV AM ACVS AGVS AUTOS CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- AM, SVLT und KPZG bringen ein, dass die Kamera-Monitor-Systeme mit den Systemen, welche die Fahrzeughersteller zur Verbesserung der Rundumsicht vorsehen, kompatibel sein müssten. Zudem seien die Systeme zwingend durch eine anerkannte Schweizer Prüfstelle zu prüfen. Der SLV lehnt den Vorschlag daher ab.
- Der Kanton LU bringt ein, dass nebst Fehlfunktionen und Störungen auch Verschmutzungen im oder am System leicht erkennbar sein müssen.
- Der SVLT betont, dass ein Prüfkonzert mit klaren technischen Vorgaben bestehen muss.

Kontra: 5

(LU BUL SLV VCS WWF)

- ALP, VCS und WWF beantragen nicht genauer erklärte sicherheitsrelevante Anpassungen der Ziffern 11 und 161.

- Die BUL, welche die Grundlagenuntersuchungen durchgeführt hat, die zum vorgestellten Vorschlag führten, hat in weiterführenden Abklärungen zwischenzeitlich neue Erkenntnisse gewonnen. BUL und SAB bringen daher diverse gleichlautende Anpassungsvorschläge ein:
Ziffer 11 Textliche Feinjustierung betreffend der erfassten Sichtwinkel von 50° bis und mit 70°
Ziffer 16 Verzerrung nicht ausschliessen, nur ausreichende Auflösung verlangen
Ziffer 161 Festlegung der angezeigten Grösse des Testobjekts in Millimetern
Ziffer 18 neu einfügen, mit der Vorgabe einer umfassenden Installations- und Anbauanleitung
Ziffer 24 keine Vorgaben zur Formstabilität der Kameraoptik
Ziffer 3 Anerkennung der Konformitätsnachweise nach der Prüfnorm Deutschlands vorsehen

4.1.4.19. Anhang 7 E-VTS (Bremsprüfung)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Der Kanton BE merkt an, dass insbesondere die Prüfung der Feststellbremswirkung von Traktoren der Klasse T4.3 an eine anerkannte Schweizer Prüfstelle delegierbar sein müsse.
- AM, SLV und KPZG verlangen eine Ergänzung, wonach für den Nachweis der Bremswirkung in Ziffer 432.1 bei land- und forstwirtschaftlichen Anhängern auch die Schleppmethode angewendet werden könne.
- HAFL verweist auf die Vorbehalte zur Änderung des Artikels 163 E-VTS.

Kontra: 2

(DTC SVP)

- Die DTC bringt ein, dass die Erhöhung der Wirkungsanforderungen für langsam fahrende Baumaschinen bis 15 km/h problematisch sei. Diese werden nach europäischen Normen gebaut, die geringere Anforderungen festlegen. Die vorgeschlagenen Werte würden bspw. Belagswalzen nicht erreichen.
- Die SVP lehnt die Übernahme von EU-Normen bei den Anhängern für forst- oder landwirtschaftliche Nutzung ihrer Stellungnahme ab.

4.1.4.20. Artikel 67 E-VRV (Adhäsionsgewicht)

Pro: 52

(ZH UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS BUL CP FAKT KKP KS LOUS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS SPM FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- SAB und BUL befürwortet den Vorschlag ausdrücklich. Die Sicherheit werde dadurch massgeblich grösser und das Unfallrisiko kleiner.
- AM, SLV und KPZG beantragen, dass die Vorschrift auch Fahrzeugkombinationen mit 20 km/h erfassen müsse, um auch alte Traktoren zu erfassen.

Kontra: 8

(BE LU AUTOS DTC SVS ASTAG VSIG SWISSCOFEL)

- Die Kantone LU, UR und SH sowie SGV, ASTAG, FER und SPM erklären, dass das Adhäsionsgewicht auch im Geschwindigkeitsbereich von 25 bis 40 km/h 25 % betragen müsse.
- Der Kanton BE beantragt, das minimale Adhäsionsgewicht wie bei Ausnahmetransporten auf 20 % festzulegen.

Weitere Bemerkungen

- AM, SLV und KPZG beantragen die Aufhebung der Erleichterung in Artikel 119 Buchstabe a und 118a Absatz 1 VTS, wonach das Adhäsionsgewicht von unbeladenen Einzelfahrzeugen weniger als 25 % betragen darf. Sie widerspreche dem Vorschlag in Artikel 67 Absatz 4 E-VRV, der für Anhängerzüge mindestens 25 % des Betriebsgewichts (inkl. Ladung) verlangt.

4.1.5. Emissionen (Abgas und Lärm)

4.1.5.1. Artikel 35 E-VTS

Pro: 49

(BE LU SZ OW GL ZG FR SO SH AI SG AG TI VD VS GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL HAFL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Die SP weist darauf hin, dass mit dieser Bestimmung keinerlei negative Auswirkungen auf die Luftreinhaltung verbunden sein dürfen.

Kontra: 9

(ZH UR NW BS BL AR GR TG NE)

- Die Kantone ZH, BE, UR, GR, NW, BS, BL, AR, TG und NE lehnen den Vorschlag ab und verlangen die verbindliche Einführung der Partikelanzahlmessung in der Abgaswartung. Dem Vorschlag einer mittelfristigen Einführung schliesst sich auch der Kanton SH an.

4.1.5.2. Anhang 5 E-VTS und Abgaswartungsverordnung

Pro: 48

(BE LU SZ OW GL ZG FR SO SH AI SG AG TI VD VS NE GE JU SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG)

- GLP, CVP, FDP und BDP unterstützen in ihren allgemeinen Stellungnahmen die dem Umweltschutz und dem Abbau technischer Handelshemmnisse dienenden Änderungen.
- Der SIK beantragt, in der neu eingefügten Ziffer 213 das höchstmögliche Gesamtgewicht für die Inanspruchnahme dieser Regelung statt auf 7,5 t auf 12,0 t festzulegen.

Kontra: 11

(ZH UR NW BS BL AR GR TG NE SVP SP)

- Die Kantone ZH, BE, UR, GR, NW, BS, BL, AR, TG und NE verweisen auf die Begründung zum Artikel 35 E-VTS (oben).
- Die SVP lehnt die Übernahme neuer Abgasvorschriften für Verbrennungsmotoren von Traktoren, Arbeitsmaschinen und Kommunalfahrzeugen ab, da in der Schweiz diesbezüglich kein Handlungsbedarf bestehe.
- Die SP befürchtet aufgrund der neu eingefügten Ziffer 213 negative Auswirkungen für die Umwelt und die Luftreinhaltung.

4.1.5.3. Anhang 6 E-VTS (Geräuschmessung)

Pro: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

Kontra: 0

4.1.5.4. Artikel 16 E-VRV (Einsatz von Sondersignalen)

Pro: 56

(BE UR SZ OW NW GL FR SO BL SH AR AI SG GR AG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL DTC FAKT KKP KS LOUS RKMZF SVS BFU SIK SVSP SFV ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS FEUERBS FEUERBL KPZG SP)

- ACVS, KKJPS und diverse Kantone (BE, SZ, OW, SO, AI, GR, AG begrüßen die Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe, verlangen aber, dass das Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wech-

selklanghorn weiterhin bestehen soll. Das Merkblatt garantiere, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Das Bundesgericht habe in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt.

- ACVS, KKJP und SZ sind der Auffassung, dass die Verwendung des Blaulichts auch bei den Feuerwehren und den Rettungsdiensten nicht durch eine Einsatzzentrale angeordnet werden muss. UR, ZG sind der Auffassung, dass dies bei den Rettungsdiensten nicht verlangt werden soll.

Kontra: 15

(ZH LU OW ZG BS TG VD SSV CP FKS RKMZF FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ)

- ZH, BS, TG stimmen der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe unter dem Vorbehalt zu, dass das Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn nicht ersatzlos aufgehoben wird.
- LU ist der Ansicht, dass das Blaulicht auch bei nächtlichen Fahrten aus Verkehrssicherheitsgründen nur ausnahmsweise ohne Wechselklanghorn verwendet werden darf.
- UR, ZG, VD sind der Auffassung, dass die Verwendung des Blaulichts auch bei den Rettungsdiensten nicht durch eine Einsatzzentrale angeordnet werden muss.
- TG, FKS, RKMZF, VSBF, GZV sind der Auffassung, dass die Verwendung des Blaulichts auch bei den Feuerwehren nicht durch eine Einsatzzentrale angeordnet werden muss.

VD: In Artikel 16 Absatz 1 sollten die Fahrzeuge des Zivilschutzes und des kantonalen Führungsorgans angefügt werden.

4.1.6. Verkehrssicherheit allgemein

4.1.6.1. Artikel 106 E-VTS (Sicherheitsgurten bei Traktoren)

Pro: 53

(ZH BE LU UR OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS BUL CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG SP)

- Der Kanton SH und die BUL begrüssen den Vorschlag ausdrücklich, weil damit die Gurt-Ausrüstungspflicht vervollständigt werde.
- Die SP stimmt dem Vorschlag unter der Bedingung zu, dass mit der Änderung die Verkehrssicherheit nicht negativ beeinflusst wird.
- Die Kantone BE, FR, LU, ZH, ZG, SO, AR, AI, SG, SZ, GR und OW sowie bfu, DTC, SSV, ACVS, KKP KS und SVSP beantragen, dass das SVG¹³ und die VRV¹⁴ anzupassen und die Helmtragspflicht auf als Traktoren zugelassene Quads zu erweitern sei. Die Kantone SZ und AR sowie bfu und DTC lehnen die vorgeschlagene Regelung aus diesem Grund ab.

Kontra: 6

(SZ AR AM DTC BFU KPZG)

- Die DTC beantragt, dass Quads unabhängig von ihrer Typengenehmigung als Klein-Motorfahrzeuge zuzulassen seien, bis die Helmtragspflicht eingeführt werden könne.

4.1.6.2. Artikel 119 E-VTS (Erleichterungen bis 30 km/h)

Pro: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

Kontra: 1

(BFU)

¹³ SR 741.01

¹⁴ SR 741.11

- Die bfu weist darauf hin, dass quer zur Fahrtrichtung angeordnete Sitze klar ein Sicherheitsrisiko darstellen, weil ein Auffahrunfall wie ein seitlicher Anprall wirkt. Das Risiko dürfe auch bei einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h nicht bagatellisiert werden.

Weitere Bemerkungen

- AM und KPZG weisen darauf hin, dass die Kennzeichnungspflicht für Verbindungseinrichtungen an Fahrzeugen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h widersprüchlich geregelt sei. Deshalb sei im Artikel 119 VTS die Erleichterung in Buchstabe r aufzuheben.

4.1.6.3. Artikel 123 E-VTS (Brandschutz in Gesellschaftswagen)

Pro: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS SP)

- Die bfu befürwortet den Vorschlag ausdrücklich, weil der verbesserte Brandschutz einen wichtigen Beitrag für mehr Sicherheit in Cars darstelle.

Kontra: 0

4.1.6.4. Artikel 127 und 129 E-VTS (Bremsvorschriften für Arbeitsmotorwagen)

Pro: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SBV ALP AM ACVS AGVS BUL CP FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS SWISSCOFEL HAFL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

Kontra: 4

(AUTOS DTC BFU VSIG)

- DTC, AUTOS und VSIG beantragen, dass in der Ausrüstungsvorschrift der Dauerbremse weiterhin auf das im Fahrzeugausweis eingetragene Gesamtgewicht abgestellt wird.
- Die bfu kann keinen Grund erkennen, warum in der Schweiz die Ausrüstungspflicht für die Dauerbremse erst über 45 km/h gilt, obwohl sie für EU-Traktoren schon ab 40 km/h gilt.

4.1.6.5. Artikel 178 E-VTS (Bremsvorschriften für E-Bikes)

Pro: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP ACVS AGVS BUL CP FAKT KKP KS LOUS PROVELO SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS VELOS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS SP)

- Pro Velo erachtet das vereinfachte Prüfverfahren als sinnvoll. Dass deswegen zu wenig starke Bremsen in den Verkehr kommen und dadurch die Verkehrssituation gefährlicher würde, sei sehr unwahrscheinlich. Auch dass Schweizer E-Bikes mit Bremsen ausgestattet werden können, welche die internationale Zulassung nicht schaffen (z. B. weil die Form des Bremshebels nicht der EU-Norm entspricht), sei nicht kritisch, sondern vereinfache den Schweizer Herstellern die Arbeit.

Kontra: 3

(AR DTC BFU)

- DTC: Die Nassbremsvorschriften für schnelle E-Bikes (30 bis 45 km/h) sollten bestehen bleiben, insbesondere aufgrund der hohen Verletzungsgefahr der E-Bike fahrenden Personen und im Sinne der Gleichberechtigung unter den Kleinmotorrädern. Die vorgeschlagenen Schweizer Vorschriften sind nicht mit der EU harmonisiert.
- bfu: Eine funktionierende und wirkungsvolle Bremsanlage spielt bezüglich Verkehrssicherheit eine elementare Rolle. Mit dem angedachten Wegfall des Prüfverfahrens für schnelle E-Bikes nach den Bestimmungen der Kleinmotorräder dürfen punkto Sicherheit keine Abstriche gemacht werden. Die bfu empfiehlt deshalb, hinsichtlich Anforderungen und Prüfverfahren (für langsame und schnelle E-Bikes) als Minimalstandard auf die zurzeit geltende Norm SN EN 15194 (Fahrräder – Elektromotorisch unterstützte Räder – EPAC) abzustellen.

Weitere Bemerkungen

- Das DTC merkt an, die Betätigungskraft für Handbremshebel von Motorfahrrädern in Ziffer 316 von Anhang 7 VTS sollte 200 N betragen. Dies würde dem Wert aus UN-Reglement Nr. 78 entsprechen.

4.1.6.6. Artikel 3b E-VRV (Helmtragspflicht)

Pro: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS MOTOS PROVELO SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV VELOS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG SP)

- BUL, 2RAD, CP und MOTOS befürworten den Vorschlag ausdrücklich.
- Die Kantone ZH, BE, AI und GR sowie ACVS, KKP KS, AUTOS und SAB befürworten den Vorschlag da er eine einheitliche Regelung bringe. Entscheidend seien aber das Schutzniveau und die Materialqualität der Helme.
- Der Kanton BE weist darauf hin, dass herkömmliche Mofas und schnelle E-Bikes künftig nicht mehr anhand der Auflagen im Fahrzeugausweis unterschieden werden könnten.

Kontra: 4

(VD BFU TCS EUROBUS)

- bfu, TCS und EUROBUS erachten die Inkaufnahme der geringeren Schutzwirkung als nicht gerechtfertigt, da sich die Fahrer herkömmlicher Mofas weit weniger stark körperlich betätigen als E-Bike-Fahrende. Der Kompromiss zugunsten der besseren Belüftung sei daher nicht nötig.
- bfu und TCS erachten den Zeitpunkt für die Änderung als ungünstig, da zuerst die Anforderungen für die Helme der Fahrer und Fahrerinnen schneller E-Bikes erhöht werden sollten. Entsprechende Normen seien, wie auch PROVELO anführt, auf internationaler Ebene in Vorbereitung, zudem seien schon heute speziell belüftete E-Bike-Helme erhältlich, die die geltende Schutznorm von Motorradhelmen erfüllen.
- VCS und WWF betonen, dass für Fahrer von E-Bikes mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit über 20 km/h bis 30 km/h dieselben Helme vorgeschrieben sein sollen, wie für Fahrerinnen «klassischer» Mofas.
- Die bfu weist darauf hin, dass viele Velohelm-Hersteller die Verwendung des Velohelms auf dem Mofa explizit ausschliessen würden.

Weitere Bemerkungen

- VELOS und PROVELO unterstützen die Beibehaltung der Regelung, wonach bei schnellen E-Bikes ein Velohelm genügt und auf langsamen E-Bikes kein Helm getragen werden muss.
- EUROBUS bevorzugt eine Regelung, wonach alle Fahrradfahrer einen Velohelm tragen müssen.

4.1.7. Weitere aus div. Anträgen**4.1.7.1. Artikel 42 E-VTS (Anhängelastgarantie)**

Pro: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT KPZG SP).

Kontra: 0

Weitere Bemerkungen:

- LU schlägt vor, in Artikel 51 Absatz 1 VTS solle Eingang finden, dass nicht die Motordrehzahl, sondern die Leistung massgebend ist.

4.1.7.2. Artikel 46 E-VTS (Kennzeichnung von Elektromotoren)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT TCS VELOS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS SP).

- Die Kantone BE, UR, SZ, OW, GL, ZG, AI, SG, GR, TG, VS und JU sowie die asa regen an, dass der Vorschlag auf mögliche Widersprüche zum Artikel 41 Absatz 3 zu prüfen sei.
- DTC bringt den Vorschlag ein, im Text nebst dem «Hersteller» auch den «Umbauer» zu erwähnen.

Kontra: 0

4.1.7.3. Artikel 48 E-VTS (Herabsetzung der Geschwindigkeit)

Pro: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SAB SGV SBV 2RAD ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VFAS VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- BUL und SAB befürworten den Vorschlag ausdrücklich.
- TG will, dass auch Prüfberichte anerkannter ausländischer Prüfstellen zu akzeptieren sind.

Kontra: 0

4.1.7.4. Artikel 71a E-VTS (Windabweiser)

Pro: 54

(ZH BE SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC KKP KS LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KPZG SP)

- SZ, ZG, AR, TG, ACVS und KKP KS fordern, der Begriff «farblos» sei durch einen konkreten Lichtdurchlässigkeitswert zu ersetzen; ZG, AR, ACVS und KKP KS schlagen mindestens 70 % Lichtdurchlässigkeit, SZ mindestens 85 % Lichtdurchlässigkeit vor.
- SH will die Formulierung «ungehindert auf den Rückspiegel sehen» präzisieren, so dass eindeutig ist, dass der Blick auf den Rückspiegel nicht durch den Windabweiser erfolgen darf.

Kontra: 6

(LU UR BS VD FAKT BFU)

- LU, UR, BS und VD führen dieselben Argumente wie oben die Befürworter ins Feld: Der Begriff «farblos» sei durch einen konkreten Lichtdurchlässigkeitswert zu ersetzen; UR, BS, VD, bfu wollen mindestens 70 % Lichtdurchlässigkeit vorschreiben.
- UR fordert wie oben SH, es müsse klar sein, dass der Blick auf den Rückspiegel nicht durch den Windabweiser erfolgen darf.
- Fakt erwähnt, dass nach der Montage von Windabweisern vorgeschriebene elektrische Sicherungen (Einklemmschutz) weiterhin funktionieren müssen.

4.1.7.5. Artikel 80 E-VTS (Elektromagnetische Verträglichkeit)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV 2RAD ALP ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS SP)

Kontra: 0

4.1.7.6. Artikel 93 E-VTS (Pferdetransporter)

Pro: 58

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS SP)

- SH fragt nach der Bedeutung für Pferde mit Stockmass über 1.60 m.
- LU möchte das vorgesehene Mass der Hecktüre generell auf 1,20 m festlegen.

Kontra: 1

(AR)

4.1.7.7. Artikel 105 E-VTS (Scheibenreparaturen)

Pro: 59

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS LOUS SVS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VFAS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KPZG SP).

- Die bfu fordert, dass Artikel 105 Absatz 3 VTS nicht einfach aufgehoben wird, sondern stattdessen eingefügt wird: «Eine Reparatur ist zulässig, wenn Artikel 71a Absatz 4 und 66 Absatz 1 VTS eingehalten werden». Damit soll darauf hingewiesen werden, dass die für die Verkehrssicherheit wichtigen Anforderungen dieser Artikel (z. B. klare, verzerrungsfreie Sicht) auch für reparierte Windschutzscheiben gelten.

Kontra: 2

(AM KPZG).

4.1.7.8. Artikel 61 E-VRV (Bewilligungspflichtige Personentransporte)

Pro: 41 (davon 11 Kantone)

(NW GL FR SO BS BL SH AG VD NE GE SAB SGV SBV AM AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT FKS LOUS RKMZF SVS SIK SFV ASTAG SVLT SLV TCS VSIG SWISSCOFEL FER EUROBUS FEUERBS FEUERBL VSBF GVZ KPZG SP)

- In den Kommentaren stimmen 8 Kantone aus dem allgemeinen Nein-Lager der Neuformulierung der Regelung für militärische Fahrzeuge zu (BE, LU, UR, SZ, ZG, AR, VS, JU). Somit ergibt sich für diesen Teil des Vorschlags sowohl bei den Kantonen als auch den anderen Vernehmlassungsteilnehmenden eine Mehrheit.
- Die Übertragung der Möglichkeit, auf Raupenfahrzeugen Personentransporte zu bewilligen, aus den zur Aufhebung vorgesehenen Vollzugsrichtlinien¹⁵ über Raupenfahrzeuge und Schlittenanhänger ins Verordnungsrecht stimmen 7 Kantone aus dem allgemeinen Nein-Lager zu (LU, UR, SZ, ZG, AR, VS, JU). Auch dieser Teil des Vorschlags erhält damit von den Kantonen insgesamt ein positives Feedback.
- Der Kanton VD fragt, warum die Bestimmung über die Möglichkeit der Kantone, Personentransporte auf Sachtransportfahrzeugen zu bewilligen, ergänzt werden solle durch Fahrten für die Jagd, Fahrten mit Raupenfahrzeugen und Fahrten im Rahmen von Privatveranstaltungen mit militärischen Fahrzeugen, die nicht durch das VBS bewilligt wurden oder unter dessen Obhut stehen.

Kontra: 25 (davon 14 Kantone)

(BE LU UR SZ OW ZG AR AI SG GR TG TI VS JU SSV ALP ACVS KKP KS BFU SVSP ASA VCS SES WWF GTLT)

- Die Mehrheit der Kantone äussert sich gegen den Vorschlag, für die Jagd Ausnahmen zum Personentransport auf Sachtransportfahrzeugen zuzulassen. Es gebe keine Gründe, die dies rechtfertigten. Insbesondere bei Jagdausflügen bestünden zusätzliche Risiken wie Gelände, Gewehr/Munition, Nachtfahrten etc. Es gebe genügend geeignete und sichere Fahrzeuge für solche Einsätze. BE, ACVS und KKP KS weisen darauf hin, dass es den kantonalen Behörden

¹⁵ Richtlinien des EJPD vom 14. Februar 1968 über die Zulassung von Raupenfahrzeugen und Schlittenanhängern.

kaum möglich sei, mit geeigneten Auflagen für die notwendige Sicherheit zu sorgen, ansonsten der genaue Weg bekannt sein müsse, was auf der Jagd unrealistisch sein dürfte. OW, AI, TG, GR, SSV und SVSP halten die für die Jagd vorgeschlagene Regelung aus haftpflichtrechtlicher und strafrechtlicher Sicht für problematisch, da die Behörde einen gefährlichen Zustand bewilligen solle, der nur damit behoben werden könne, dass für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge eingesetzt würden.

- BE, ACVS und KKPKS wollen für Fahrten mit Raupenfahrzeugen die bestehende Regelung beibehalten. Die vorgeschlagene Änderung führe z. B. dazu, dass der Zubringerdienst zu abgelegenen Bergrestaurants oder Chalets im Winter mit Motor- und Arbeitskarren mit Raupenantrieb vermehrt ausgeführt werden könnte. Dies auch ausserhalb von Strassen und Wegen, was weitere Unsicherheiten mit sich bringe und auch im Lichte des Umweltschutzes kritisch sei. BE meint, auf Raupenfahrzeugen Personentransporte zu bewilligen und die Anzahl Fahrten zu steigern, sei aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes (Lärm, Fluchtverhalten des Wildes) sowie der allgemeinen Sicherheit (Pisten) nicht der richtige Weg. Es erhöhe nur den Druck, Bewilligungen erteilen zu müssen, wobei im Berggebiet immer wieder Wildschutzgebiete betroffen seien oder Skipisten und Schlittelwege befahren würden.

Weitere Bemerkungen

- EUROBUS: Zusätzlich könnte man hier auch das Mitfahren beim Einsammeln von Altpapier legalisieren. In vielen Gemeinden sei es Praxis, dass die «Sammler» auf landwirtschaftlichen Anhängern oder Ladeflächen von Lieferwagen mitgeführt werden.
- VCS, SES und WWF: In Skigebieten sollten beim Personentransport unserer Ansicht nach anstelle von Raupenfahrzeugen fossilfrei betriebene Transportmittel zum Einsatz kommen.
- Die SP legt Wert auf die Feststellung, dass die betreffenden Raupenfahrzeuge möglichst umweltfreundlich und klimaschonend angetrieben werden sollten.

4.1.7.9. Artikel 77 E-VRV und 72 E-VZV (Schlittenanhänger)

Pro: 51

(ZH LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV AM AGVS BUL CP DTC FAKT LOUS SVS SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KPZG SP)

- Die SAB befürwortet den Vorschlag ausdrücklich: Das Mitführen von Schlittenanhängern soll grundsätzlich an allen Raupenfahrzeugen erlaubt werden. Raupenfahrzeuge haben in Wintersportgebieten grosse Bedeutung. Die vorgesehene Regelung ist somit zeitgemäss und sehr zu begrüssen.

Kontra: 3

(BE ACVS KKPKS)

- BE, ACVS und KKPKS verweisen auf ihre Bemerkungen zu Artikel 61 E-VRV.

4.2. Intelligenter Fahrtschreiber

4.2.1. Einführung allgemein

Pro: 60

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP AM ACVS ARVAG AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKPKS LOUS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA KPZG SP)

- AUTOS, BUL, ASTAG, FER, CP, SVP, FDP, CVP, GLP und BDP befürworten ausdrücklich die zeitgleiche Einführung des intelligenten Fahrtschreibers in der Schweiz wie in der EU.
- SGV, ARVAG, KIGA, ASTAG, FER und EUROBUS erachten die gleichzeitige Einführung aufgrund der Einheitlichkeit der Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten und somit auch der Wettbewerbsbedingungen als unerlässlich.
- VCS, WWF und ALP betonen die Wichtigkeit der neuen Funktionen für die Erkennung von Missbräuchen und ALP weist darauf hin, dass für die Schwerverkehrskontrollzentren und mobilen Kontrollen entsprechende Kontrollmöglichkeiten vorzusehen seien.

- ALP erwartet, dass mit dem intelligenten Fahrtschreiber nicht der Druck auf die Chauffeure zunimmt, sondern auf Fahrzeughalter, die Manipulationen veranlassen.
- Die FDP weist darauf hin, dass die Akzeptanz der neuen Fahrtschreibergeneration nicht zuletzt vom korrekten Umgang mit den erfassten Personendaten abhängt.
- Der SSV verlangt, dass für einen allfälligen Ersatz von analogen und digitalen Fahrtschreibern Übergangsfristen vorzusehen seien.

Kontra: 1
(SVS)

- Die Kantone SZ und SH sehen aus Vollzugssicht für eine abschliessende Beurteilung noch zu viele offene Fragen. So sei beispielsweise nicht geklärt, wie hoch die Kosten für die Beschaffung der technischen Hilfsmittel und der Schulungen des Personals ausfallen würden.

4.2.2. Fahrzeugausrüstung

4.2.2.1. Artikel 99 und 99a E-VTS (Geschwindigkeitsbegrenzer)

Pro: 56

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

Kontra: 0

4.2.2.2. Artikel 100 E-VTS und Anhang 1 E-TGV (Fahrtschreiber)

Pro: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

- Die SVP beantragt, keine Änderungen der Vorschriften für alte Systeme mehr zu machen, sondern diese auslaufen zu lassen.

Kontra: 0

Weitere Bemerkungen

- Der Kanton NE beantragt, dass auch Fahrzeuge, deren Führer der ARV 2 unterstehen (z. B. Taxis) mit digitalen Fahrtschreibern ausgerüstet werden müssen, da dies den Vollzug erleichtern würde.

4.2.2.3. Artikel 101 E-VTS (Einbau und Prüfung der Fahrtschreiber)

Pro: 57

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS AUTOS BUL CP DTC FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

Kontra: 0

4.2.3. Arbeits- und Ruhezeitvorschriften

4.2.3.1. Artikel 13 E-ARV 1 (Kontrollmittel)

Pro: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

- Die Kantone ZH, LU, OW, AR, AI, GR und TG sowie ACVS, KKPKS, SSV und SVSP beantragen die Überprüfung und gegebenenfalls Erläuterung, des in der Vorlage verwendeten Begriffs «ununterbrochen».
- CP beantragt, dass sich die vorgeschlagenen Datenschutzbestimmungen nicht nur an die Unternehmen, sondern auch an Behörden richten.
- ARVAG und KIGA stimmen dem Vorschlag unter der Bedingung zu, dass die Bestimmungen mit dem EU-Recht übereinstimmen.
- ALP regt an, die vom intelligenten Fahrtschreiber festgehaltenen Geopositionen für den Nachweis illegaler Kabotagefahrten heranzuziehen.

Kontra: 1
(LU)

Weitere Bemerkungen

- Der AGVS beantragt, die Gültigkeit der Werkstattkarte von einem auf zwei Jahre zu verlängern.

4.2.3.2. Artikel 13d E-ARV 1 (Unternehmenskarte)

Pro: 41

(ZH BE LU UR OW NW GL ZG SO BL AR AI SG AG TI VS GE JU SSV SAB SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKPKS BFU SIK SVSP SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG WWF GTLT SP)

- ALP befürwortet den Vorschlag, die Kartengültigkeit zu verkürzen, ausdrücklich.
- Die Kantone ZH, BE, OW, FR und AI sowie ACVS und KKPKS regen an, die Gültigkeit aller Karten im Fahrtschreibersystem zu vereinheitlichen.
- CP stimmt der Verkürzung der Gültigkeitsdauer unter der Bedingung zu, dass dies auch in der EU gelte.

Kontra: 15

(SZ FR BS SH GR TG VD NE SGV ASTAG SWISSCOFEL FER EUROBUS KIGA SVP)

- Die Kantone SZ, BS, SH, GR, TG, VD und NE sowie KIGA, SGV, ASTAG, FER und EUROBUS beantragen, dass die Gültigkeitsdauer der Unternehmerkarte unverändert bleiben soll.
- EUROBUS stellt den Sinn und Zweck der Unternehmerkarte generell in Frage und erachtet die Erneuerung der Karte nur als angezeigt, wenn sie nicht mehr funktioniert.

4.2.3.3. Artikel 13e E-ARV 1 (Kontrollkarte)

Pro: 36

(BE UR NW GL ZG SO BL SG AG TI VS GE JU SAB SGV SBV ALP ARVAG AGVS BUL CP FAKT BFU SIK ASTAG SVLT SLV TCS VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KIGA SP)

- CP und ASTAG stimmen der Verkürzung der Gültigkeitsdauer unter der Bedingung zu, dass dies auch in der EU gelte.

Kontra: 20

(ZH LU SZ OW FR BS SH AR AI GR TG VD NE SSV ACVS KKPKS SVSP ASTAG FER EUROBUS)

- Die Kantone ZH, BE, LU, SZ, OW, FR, SH, AR, AI, GR, BS, TG, VD und NE sowie SSV, ACVS, KKPKS, SVSP und EUROBUS lehnen, die Verkürzung der Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte wegen den dadurch zusätzlich generierten Kosten und Umtriebe ab.

4.2.3.4. Artikel 14 E-ARV 1 (Fahrtschreiberbedienung)

Pro: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKPKS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

Kontra: 1
(VD)

- Der Kanton VD beantragt, dass die Frist, nach der das Fahrtschreibersystem nach einer Fehlfunktion spätestens repariert sein muss, explizit aufzuführen sei. In Verbindung mit der Strafbestimmung in Artikel 21 Absatz 2 Buchstabe c ARV 1 bestehe zu viel Interpretationsspielraum.

4.2.3.5. Artikel 14b E-ARV 1 (Bedienung des digitalen Fahrtschreibers)

Pro: 55

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

Kontra: 0

4.2.3.6. Artikel 17 E-ARV 1 (Pflichten des Arbeitgebers)

Pro: 54

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKP KS LOUS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KIGA SP)

- ASTAG und FER stellen die Frage, wie sichergestellt werde, dass die Datenschutzbestimmungen für Unternehmen und Behörden gleichermassen gelten.

Kontra: 0

4.2.3.7. Artikel 21 E-ARV 1 (Strafbestimmungen)

Pro: 51

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ARVAG AGVS BUL CP FAKT BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT KIGA SP)

Kontra: 1

(VD)

- Die Kantone NE und VD beantragen, dass die Frist, nach der das Fahrtschreibersystem nach einer Fehlfunktion spätestens repariert sein muss, explizit aufzuführen sei. In Verbindung mit Artikel 14 Absatz 3 ARV 1 bestehe zu viel Interpretationsspielraum.

4.2.3.8. Artikel 25 E-ARV 1 (Übergangsbestimmung)

Pro: 53

(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

Kontra: 2

(BS NE)

- Die Kantone BS und NE sowie SGV und ASTAG bekräftigen an dieser Stelle, dass sie der Verkürzung der Gültigkeit von Kontroll- und Unternehmenskarte nicht zustimmen.

4.2.3.9. Artikel 4 E-ARV 2 (Ausnahme für ärztliche Transportaufgaben)

Pro: 51

(ZH BE UR SZ OW NW GL FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS AGVS BUL CP FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS SP)

- Die Kantone ZH, BE, BS, LU, OW, ZG, GR, AR und AI sowie SSV, ACVS, KKP KS, ARVAG, KIGA und SVSP beantragen eine Konkretisierung des Ausdrucks «für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstete Fahrzeuge» und lehnen den Vorschlag daher teilweise ab. Der Kanton ZG sowie ARVAG und KIGA machen konkrete Änderungsvorschläge: «mit Fahrzeugen, die für ärztliche oder rettungsdienstliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind» resp. «mit Fahrzeugen, die

zum Kranken- und Verwundetentransport eingerichtet sind oder für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet sind».

Kontra: 4
(LU ZG ARVAG KIGA)

4.2.3.10. Artikel 22 E-ARV 2 (Pflichten des Arbeitgebers)

Pro: 52
(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VSIG SWISSCOFEL FER GTLT EUROBUS KIGA SP)

Kontra: 1
(CP)

- ASTAG und CP stellen in Frage, ob mit dem Vorschlag für Unternehmen und Behörden gleichwertige Datenschutzbestimmungen geschaffen würden.

Weitere Bemerkungen

- Der Kanton OW beantragt zwecks «Verminderung von Widersprüchen» verschiedene Anpassungen der ARV 2, die Bestimmungen betreffen, die nicht zur Diskussion standen.

4.2.3.11. Artikel 3 E-FKRV (Werkstattmitarbeiter Datenbekanntgabe)

Pro: 55
(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SGV SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL FER WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

Kontra: 0

Weitere Bemerkungen

- Die Kantone ZH, AI, AR, GR, TG, SO und OW sowie ACVS, KKP KS, SSV und SVSP stellen die Frage, wann die in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrerkarten durch die Polizei eingeführt werde. Weil die Abfragen bis dahin nur telefonisch während eingeschränkter Bürozeiten möglich sind, könne die Gültigkeit der Fahrerkarten durch die Polizei bei Kontrollen oft gar nicht überprüft werden.

4.2.4. Vollzug

4.2.4.1. Artikel 21 E-SKV (Funkabfrage zwecks Vorselektion)

Pro: 53
(ZH BE LU UR SZ OW NW GL ZG FR SO BS BL SH AR AI SG GR AG TG TI VD VS NE GE JU SSV SAB SBV ALP ACVS ARVAG AGVS BUL CP FAKT KKP KS BFU SIK SVSP ASTAG SVLT SLV TCS ASA VCS VSIG SWISSCOFEL WWF GTLT EUROBUS KIGA SP)

- Der Kanton SZ wünscht für die Datenelemente in Absatz 2 Buchstaben b, d, e, f, j und k eine Abfragefrist über 29 Tage (Kontrolltag plus die 28 zurückliegenden Tage).
- ARVAG und KIGA weisen darauf hin, dass auch der Zoll als kontrollierende Behörde aufzunehmen sei.
- ALP beantragt, die Vorselektion mittels Funkabfrage bei der Einfahrt in die Schwerverkehrskontrollzentren vorzusehen.
- Das CP erinnert daran, dass die Kontrollmittel nicht zweckentfremdet werden dürfen und dass dem Schutz der Personendaten Rechnung zu tragen sei.
- EUROBUS beantragt mit Bezug auf den Datenschutz für Fahrzeughalter und für die Chauffeure eine Möglichkeit abzufragen, wann Daten über die Funkschnittstelle ausgelesen wurden.

Kontra: 4
(ASTAG SWISSCOFEL SGV FER)

- ASTAG, SGV, SWISSCOFEL und FER lehnen den Vorschlag ab, da die Liste der mittels Funkchnittstelle abgefragten Fahrtschreiberdaten nicht übereinstimmt mit derjenigen in der Verordnung (EU) 165/2014.

5. Umsetzung der Vorlage durch die Kantone

Die Kantone waren mit der Umsetzung der meisten Revisionspunkte (u. a. EU-Bremsenvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, neuer intelligenter Fahrtschreiber) im Wesentlichen einverstanden. Nicht einverstanden waren sie mit dem Vorschlag zur rein administrativen Zulassungsprüfung für neue EU-genehmigte Fahrzeuge.

5.1. Umsetzung der Motion Darbellay

22 Kantone lehnten die Umsetzung der Motion Darbellay¹⁶ ([13.3818](#)) betreffend die rein administrative Zulassung von neuen Fahrzeugen mit EU-Genehmigung ab (Fahrzeuge mit sog. CoC, d. h. einer Übereinstimmungsbescheinigung betr. ihrer EU-Typgenehmigung). Wichtigstes Argument gegen die Motionsumsetzung war der Aufwand beim Erfassen der Fahrzeugdaten: Diese müssten von den kantonalen Zulassungsbehörden einzeln abgeschrieben werden, da die CoC im derzeitigen Verfahren der EU nur in Papierform vorliegen. Ausserdem seien nicht alle in der Schweiz nötigen Daten im CoC vorhanden, was Selbstdекlaration durch die Antragssteller bedinge (Fahrzeugfarbe, Treibstoffcode, Abgaswerte, Energieeffizienz, für die Verkehrssteuer relevante Daten wie z. B. das Fahrzeuggewicht etc.); einige Kantone bemerkten, es sei zu klären, ob der heutige Fahrzeugausweis und sein Inhalt an die EU-Daten angepasst werden solle. 12 Kantone hielten fest, eine rein administrative Zulassung sei nicht als Schaltergeschäft möglich.

Eine Mehrheit der Kantone (17) erklärt sich jedoch mit einer Neuprüfung des Anliegens einverstanden, wenn vom Bund eine EDV-Lösung mit Datenbank geschaffen würde, aus der die Kantone die CoC-Fahrzeugdaten übernehmen könnten.

13 Kantone forderten, bei einem Wegfall des Datenblatts wegen der administrativen Zulassung mit CoC solle nicht die kantonale Zulassungsbehörde die Daten in den Prüfbericht eintragen müssen; am besten solle die Erstellung des Prüfberichts ebenfalls elektronisch abgewickelt werden.

8 Kantone forderten, zurzeit müsse die Pflicht zur Erstellung einer Typengenehmigung oder eines Datenblatts erhalten bleiben, 12 sahen eine allfällige administrative Zulassung höchstens und ausschliesslich bei Personenwagen und Motorrädern.

5.2. Erweiterung der Selbstabnahme auf alle Fahrzeugarten

18 Kantone lehnen die Ausweitung ihrer Delegationsmöglichkeit für die Zulassungsprüfung auf zusätzliche Fahrzeugarten ab (Delegation der Zulassungsprüfung neuer Fahrzeuge mit Typengenehmigung oder Datenblatt an geeignete Garagebetriebe, sog. Selbstabnahme). Fahrzeugarten wie Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren usw. seien aufgrund der für sie geltenden komplexen technischen Vorschriften und der teilweise erheblichen Individualität für die Selbstabnahme nicht geeignet.

5.3. Delegationsmöglichkeit der Kantone für ausserordentliche Nachprüfungen (abgeänderte Fahrzeuge) an Dritte

18 Kantone stimmen der Ausweitung der Delegationsmöglichkeit von Nachprüfungen auch auf abgeänderte Fahrzeuge zu (ausserordentliche Nachprüfungen). Einige davon merkten jedoch an, die Delegation von Nachprüfungen auf Grund von Polizeirapporten müsse ausgenommen werden (Begründung: Nur der Standortkanton sei im Besitz des Polizeirapportes mit den notwendigen Informationen, zudem müsse der Datenschutz gewährleistet werden).

Eine Minderheit der Kantone vertrat die Ansicht, diese Delegationsmöglichkeit sei abzulehnen. Sie befürchteten einen uneinheitlicheren Vollzug.

¹⁶ «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit».

5.4. Gegenseitige Anerkennung der Nachprüfungen durch die Kantone

23 Kantone stimmten dem Artikel mit der gegenseitigen Anerkennung der Nachprüfungen durch die Kantone zu. Einige Kantone bemerkten, dass alle Daten korrekt ausgewiesen sein müssen. Auch das Argument, dass kein Polizeirapport hängig sein dürfe, wurde wieder angeführt. 4 Kantone wünschten einen Vorbehalt für Prüfungen, die bereits in Bearbeitung sind.

5.5. Intelligenter Fahrtschreiber, Gültigkeitsdauer der Kontrollkarten

14 Kantone sowie 3 Organisationen kommunaler und kantonaler Vollzugsbehörden lehnen die Verkürzung der Gültigkeitsdauer der Karten für die Kontrolle der Fahrtschreiber wegen den dadurch zusätzlich generierten Kosten und Umtriebe ab. Damit die Karten ihre volle Funktionsfähigkeit erhalten und stets mit den im 2-Jahresrhythmus erneuerten Schlüsseln für die Funkverbindung ausgestattet sind, müssen die Kontrollbehörden die Beschaffung der Kontrollkarten künftig alle zwei Jahre vorsehen.

6. Anhänge

Anhang 1: Verzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden

Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis

Anhang 3: Fragenkatalog

Anhang 1: Verzeichnis der Vernehmlassungsteilnehmenden

Abkürzung	Name
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich
2RAD	2rad Schweiz, Aarau
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein ACVS, Lausen
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz AGVS, Bern
ALP	Alpen-Initiative
AM	AM Suisse, Zürich
ARVAG	ARVAG, Interkantonale Vereinigung für den ARV-Vollzug, Plasselb
ASA	Vereinigung der Strassenverkehrsämter asa, Bern
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG, Bern
AUTOS	auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure, Bern
BDP	Bürgerlich-Demokratische Partei (BDP)
BFU	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern
BUL	Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft BUL, Schöffland
CHGV	Schweizerischer Gemeindeverband
CP	Centre Patronal
CVP	CVP Schweiz, Postfach, 3001 Bern
DTC	DTC Dynamic Test Center AG, Vauffelin
ECONS	economiesuisse
ECOS	ECO SWISS
EUROBUS	EUROBUS wolti-furrer AG, Aus- und Weiterbildung, Grindelstrasse 8, 8303 Bassersdorf
FAKT	FAKT AG, Prüf- und Ingenieurzentrum, Sennwald
FDP	FDP. Die Liberalen
FER	Fédération des Entreprises Romandes, Genève

Abkürzung	Name
FEUERBL	Feuerwehr-Inspektorat Basel-Landschaft, Liestal
FEUERBS	Feuerwehr-Inspektorat Basel-Stadt, Liestal
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz FKS, Bern
FSU	Fachverband Schweizer Raumplanerinnen und Raumplaner FSU , Chur
GLP	Grünliberale Partei Schweiz, Monbijoustrasse 30, 3011 Bern
GTLT	Groupe Travail Latin Technique de l'asa (GTLT), Boudevilliers
GVZ	GVZ Gebäudeversicherung Kanton Zürich, Abteilung Feuerwehr, Thurgauerstrasse 56, 8050 Zürich
HAFL	Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften HAFL, Zollikofen
KF	Konsumentenforum kf, Bern
KIGA	KIGA Baselland, ARV-Vollzugsstelle, Bahnhofstrasse 32, 4133 Pratteln
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), Bern
KKPKS	Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS), Bern
KPZG	Kommunale Polizei der Züricher Gemeinden, Polizei Rüti, Landwirtschaftlicher Fachspezialist
LOUS	Lohnunternehmer Schweiz, Riniken
MOTOS	motosuisse, Bern
NVB	Nationales Versicherungsbüro Schweiz, NVB, Opfikon
PROVELO	Pro Velo Schweiz, Bern
RKMZF	Regierungskonferenz Militär, Zivilschutz und Feuerwehr - RK MZF, Birmensdorf
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
SBS	Seilbahnen Schweiz, Bern
SBV	Schweiz. Bauernverband (SBV)
SES	Schweizerische Energie-Stiftung SES, Zürich
SFV	Schweizerischer Fahrlehrer Verband SFV, Bern
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV)
SIK	Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-Maschinen und -Geräten, SIK, Stäfa
SLV	SLV / Landmaschinenverband, Bern
SP	SP Schweiz, 3011 Bern
SPM	Spezialfahrzeugbau Peter Meier, Buchs ZH
SSV	Schweizerischer Städteverband
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik SVLT, Riniken
SVP	Schweizerischen Volkspartei (SVP)
SVS	Schausteller-Verband Schweiz SVS, Buchs / AG
SVSP	Schweizerische Vereinigung städtischer Polizeichefs, Winterthur SVSP
SWISSCOFEL	SWISSCOFEL, Bern
TCS	TCS Zentralsitz, Vernier / Genève
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Bern
VELOS	velosuisse, Bern
VFAS	VFAS - Verband freier Autohandel Schweiz, Wohlen
VSBF	Vereinigung Schweizerischer Berufsfeuerwehren (VSBF)
VSIG	VSIG - Handel Schweiz, Basel
WWF	WWF Schweiz, Zürich

Anhang 2: Abkürzungsverzeichnis - Glossar

ARV 1	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung; SR 822.221).
ARV 2	Verordnung vom 6. Mai 1981 über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (SR 822.222).
CoC	Übereinstimmungsbescheinigung für ein Fahrzeug betreffend seine EU-Typgenehmigung.
Datenblatt	Bescheinigung für Fahrzeuge mit EU-Typgenehmigung (enthält die fahrzeugtechnischen Daten).
E-VTS	VTS-Änderungsentwurf (Der Buchstabe «E-» vor der Abkürzung einer Verordnung kennzeichnet den Entwurf zu einer Verordnungsänderung: E-VTS, E-VRV, E-VZV usw.).
E-Bike	Elektrovelo (langsames E-Bike = Motorfahrrad mit Tretunterstützung bis 25 km/h; schnelles E-Bike = Motorfahrrad mit Tretunterstützung bis 45 km/h).
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EU	Europäische Union
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
Prüfbericht 13.20A	Formular mit den Fahrzeugdaten der Zulassungsprüfung.
Quad	Kleines vierrädriges Geländefahrzeug mit Sattel und Lenkstange (gilt meist als Kleinmotorfahrzeug).
SKV	Verordnung vom 28. März 2007 über die Kontrolle des Strassenverkehrs (Strassenverkehrskontrollverordnung; SR 741.013).
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01).
TGV	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (SR 741.511).
VBS	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
VRV	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11).
VSKV-ASTRA	Verordnung des ASTRA vom 22. Mai 2008 zur Strassenverkehrskontrollverordnung (SR 741.013.1).
VTS	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (SR 741.41).
VVV	Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (SR 741.31).
VZV	Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (SR 741.51).

Anhang 3: Fragenkatalog

Aktualisierung der technischen Anforderungen allgemein

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

Fahrzeugeinteilung / Begriffe

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?
3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?
4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?
5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?
6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?
7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?
8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

Administrative Zulassung

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?
10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?
11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?
12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?
13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?
14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?
15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?
16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

Verkehrssicherheit allgemein

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?
18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?
19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?
20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?
21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?
22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?
23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?
24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?
25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?
26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?
27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 2 E-VTS einverstanden?
28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?
29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?
30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?
31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

Landwirtschaftliche Fahrzeuge

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?
33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?
Antwortmöglichkeit: JA, Einschränkung auf 4 t. NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.
34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?
35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?
36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?
37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?
38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?
39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?
40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. abis E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?
41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?
42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?
43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?
44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?
45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?
46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?
47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?
48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?
49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?
50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?
51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?
52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?
53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?
55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?
56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?
57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?
58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?
59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?
60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?
61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?
62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5bis E-ARV 1 einverstanden?
63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3bis E-ARV 1 einverstanden?
64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?
65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?
66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?
67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?
68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?
69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?