



8. November 2023

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Vernehmlassung vom 29. Juni 2022 bis am 20. Oktober 2022

Dokumentennummer: ASTRA-D-C4B33401/731



Vorbemerkung

Die Vernehmlassung 2022/42 «Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts» umfasste nebst der Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtschreibers diverse andere Themen wie etwa die Nachführung von internationalen fahrzeugtechnischen Vorschriften, die Anpassung der Höchstgeschwindigkeit bei land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen mit geeigneten Bremsen, oder etwa erleichterte Prüfanforderungen bei umgebauten Oldtimerfahrzeugen. Wegen erst nach Beginn der Vernehmlassung publizierten EU-Terminen musste der neue EU-Fahrtschreiber vorgezogen eingeführt werden. Das Revisionspaket wurde daher nach der Vernehmlassung aufgeteilt. Der vorliegende Ergebnisbericht beinhaltet die Vernehmlassungsergebnisse zu allen Anpassungen der Vorlage mit Ausnahme der Einführung des neuen Fahrtschreibers (Frage 10 des Fragenkatalogs). Letzterer wurde aufgrund der zeitlichen Dringlichkeit in einem separaten Ergebnisbericht behandelt.

Sämtliche Unterlagen zur Vernehmlassung werden auf der Webseite der Bundeskanzlei aufgeschaltet unter:

www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2022 > UVEK > Vernehmlassung «Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts»; Direktlink: [2022/42](#)

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	5
2	Gegenstand der Vernehmlassung	6
3	Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens	7
4	Die Vorlage im Einzelnen	8
4.1	Pflicht zur Aufrüstung von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen und Erhöhung der Sicherheitsanforderungen	12
4.2	Pflicht zur Ausrüstung mit einem Unfallschreiben	14
4.3	Sicherheit von Gesellschaftswagen bei Brand und Überschlag	16
4.4	Fahrzeugtechnische Vorschriften für Automatisierungssysteme	18
4.5	Anhänger mit Antrieb	19
4.6	Warnetikette für Winterreifen	22
4.7	Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge	24
4.8	Beförderung von Motorfahrzeugen durch Arbeitsmotorwagen	28
4.9	Höchstgeschwindigkeit 40 km/h für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen	29
4.10	Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge	31
4.11	Ausnahme von der Zulassungspflicht für Arbeitskarren bis 6 km/h	32
4.12	Vorderer Überhang	34
4.13	Umbau von Antriebseinheiten an Oldtimern	35
4.14	Ausserordentliche Nachprüfpflicht bei Fahrzeugabänderungen – gemeinsames kantonales System und Liberalisierung bei Zubehörfelgen	39
4.15	Befugnisse zum Erlass von Ausführungsbestimmungen	45
5	Anhänge	47
5.1	Vernehmlassungsteilnehmende und für sie verwendete Abkürzungen	47
5.2	Verzeichnis der weiteren Abkürzungen	49
5.3	In der Vernehmlassung unterbreiteter Fragenkatalog	51

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Grundsätzliche Haltung zur Vorlage (vgl. Frage 1 des Fragenkatalogs).....	5
Tabelle 2	Zahlenmässige Übersicht über die Stellungnahmen	7
Tabelle 3	Stellungnahmen zu Frage 1 des Fragenkatalogs	8
Tabelle 4	Stellungnahmen zu Frage 2 des Fragenkatalogs	12
Tabelle 5	Stellungnahmen zu Frage 3 des Fragenkatalogs	14
Tabelle 5	Stellungnahmen zu Frage 4 des Fragenkatalogs	16
Tabelle 7	Stellungnahmen zu Frage 5 des Fragenkatalogs	17
Tabelle 8	Stellungnahmen zu Frage 6 des Fragenkatalogs	18
Tabelle 9	Stellungnahmen zu Frage 7 des Fragenkatalogs	19
Tabelle 10	Stellungnahmen zu Frage 8 des Fragenkatalogs	20
Tabelle 11	Stellungnahmen zu Frage 9 des Fragenkatalogs	22
Tabelle 12	Stellungnahmen zu Frage 11 des Fragenkatalogs	24
Tabelle 13	Stellungnahmen zu Frage 12 des Fragenkatalogs	26
Tabelle 14	Stellungnahmen zu Frage 13 des Fragenkatalogs	28
Tabelle 15	Stellungnahmen zu Frage 14 des Fragenkatalogs	29

Tabelle 16	Stellungnahmen zu Frage 15 des Fragenkatalogs	31
Tabelle 17	Stellungnahmen zu Frage 16 des Fragenkatalogs	32
Tabelle 18	Stellungnahmen zu Frage 17 des Fragenkatalogs	34
Tabelle 19	Stellungnahmen zu Frage 18 des Fragenkatalogs	35
Tabelle 20	Stellungnahmen zu Frage 19 des Fragenkatalogs	37
Tabelle 21	Stellungnahmen zu Frage 20 des Fragenkatalogs	39
Tabelle 22	Stellungnahmen zu Frage 21 des Fragenkatalogs	41
Tabelle 23	Stellungnahmen zu Frage 22 des Fragenkatalogs	43
Tabelle 24	Stellungnahmen zu Frage 23 des Fragenkatalogs	45
Tabelle 25	Stellungnahmen zu Frage 24 des Fragenkatalogs	46

1 Zusammenfassung

Die Befürwortung oder Ablehnung der Vorlage wurde anhand der Antwort auf die betreffende Frage des Fragebogens ermittelt. Einige Vernehmlassungsteilnehmende füllten den Fragebogen nicht aus und übermittelten ihre Stellungnahme einzig in Form eines Schreibens. Bei ihnen wurde auf die Aussage im Antwortschreiben abgestellt.

Sämtliche Kantone sind grundsätzlich einverstanden mit den vorgeschlagenen Änderungen.

Von den Verbänden, vertretenen politischen Parteien und Organisationen stimmten insgesamt 40 der Revisionsvorlage grundsätzlich zu, während sechs diese ablehnten und drei keine Stellung bezogen.

Hingegen lehnte eine Mehrheit der eingegangenen Stellungnahmen von Privaten, Garagen und Händlern die Vorlage ab. Lediglich zwei Stellungnahmen von Privaten, Garagen und Händlern stimmten grundsätzlich zu.

Es ist anzumerken, dass einige vom Regelungsvorschlag in ihrem Geschäftsmodell besonders stark tangierte Garagen und Händler eine gleiche Stellungnahme wie der sie vertretende Verband zusätzlich nochmals in ihrem eigenen Namen eingereicht haben. Aus Gründen der Übersichtlichkeit werden diese Stellungnahmen im folgenden Text zusammenfassend als «KO1» und «KO2» bezeichnet. «KO1» umfasst 40 und «KO2» 30 Stellungnahmen. Die namentliche Auflistung der einzelnen Stellungnehmenden befindet sich im Abkürzungsverzeichnis dieses Berichts unter «KO1» und «KO2».

Tabelle 1 Grundsätzliche Haltung zur Vorlage (vgl. Frage 1 des Fragenkatalogs)

Teilnehmende	Pro	Contra	Keine Stellungnahme
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	40	6	3
Private, Garagen, Händler	2	72	0

2 Gegenstand der Vernehmlassung

Die vorliegende Revision beinhaltet eine grundsätzliche Harmonisierung der fahrzeugtechnischen Vorschriften der Schweiz mit dem weiterentwickelten EU-Recht. Es handelt sich hauptsächlich um Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit verbessern sollen. Nebst den Transportmotorwagen und ihren Anhängern, die den Hauptbestandteil des Schweizer Fahrzeugparks darstellen, haben dabei insbesondere Arbeitsfahrzeuge eine grosse Bedeutung.

Im Gegensatz zu den Transportfahrzeugen bestehen für die Strassenzulassung von Arbeitsfahrzeugen kaum international harmonisierte Vorschriften. Die Einteilungskriterien für diese Fahrzeuge (Bagger, Mähdrescher, Kranwagen, mobile Hebebühnen usw.) im Schweizer Verordnungsrecht stammen aus den sechziger Jahren. Moderne Arbeitsfahrzeugkonzepte werden nicht erfasst. Dies führte regelmässig zu Unverständnis. Bei den Vorschriften für Arbeitsfahrzeuge besteht folglich ein Anpassungsbedarf.

Weiter beauftragte die vom Parlament überwiesene Motion Nantermod ([18.3078](#) «Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen zulassen») den Bundesrat, das Verordnungsrecht zu ändern, um Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen zuzulassen. Auch dieses Anliegen wird im vorliegenden Revisionsvorschlag umgesetzt.

Ausserdem müssen Oldtimerfahrzeuge heute beim Umbau eines Antriebsaggregats, das nicht aus der Epoche stammt, die allerneuesten Vorschriften erfüllen. Dies ist wirtschaftlich nicht mit verhältnismässigem Aufwand machbar und führt dazu, dass immer wieder alte Motoren aus der Epoche mit schlechten Abgasemissionen eingebaut werden. Der Revisionsvorschlag soll auch in diesem Bereich zur Aktualisierung des bestehenden Schweizer Rechts beitragen.

Die Vernehmlassungsvorlage trägt zudem einem Antrag der kantonalen Strassenverkehrsämter Rechnung, den Vollzug bei der Nachprüfung von Zubehörfelgen zu vereinfachen.

Die genannten Neuregelungen betreffen die Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41), in der Folge aber auch die Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV; SR 741.11), die Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (VZV; SR 741.51) und die Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV; SR 741.31).

3 Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens

Am 29. Juni 2022 eröffnete der Bundesrat ein Vernehmlassungsverfahren zur «Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts». Dieses dauerte bis am 20. Oktober 2022.

[178 Adressaten und Adressatinnen](#) wurden zur Vernehmlassung eingeladen, darunter alle Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Wirtschaft sowie weitere Organisationen und interessierte Kreise. Von den Eingeladenen ergingen 67 Rückmeldungen; eine mit dem generellen Verzicht auf eine Stellungnahme zum Gesamtprojekt. Zudem haben 82 Personen resp. Unternehmen ohne direkte Einladung Stellungnahmen abgegeben.

Tabelle 2 Zahlenmässige Übersicht über die Stellungnahmen

Kategorien	Eingeladene	Eingereichte Stellungnahmen
Kantone	26	26
Politische Parteien	11	2
Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	0
Dachverbände der Wirtschaft	8	5
Weitere Vernehmlassungsadressaten/-innen	130	34
Zusätzlich eingegangene Stellungnahmen	0	82
Total	178	149

Sämtliche [Stellungnahmen](#) sind auf der Internetseite des Bundesrats in der Rubrik abgeschlossene Vernehmlassungen 2022 abrufbar

Im Anhang des vorliegenden Berichts findet sich ein Verzeichnis der Stellungnehmenden, die an der Vernehmlassung teilgenommen haben, sowie der für sie im Bericht verwendeten Abkürzungen.

4 Die Vorlage im Einzelnen

Nachfolgend werden die einzelnen Änderungen analog Auflistung im Erläuternden Bericht und die entsprechenden Ergebnisse zu den im Fragebogen aufgeführten Fragen zusammengefasst.

Fragebogen Frage 1: Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) und der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) einverstanden?

Tabelle 3 Stellungnahmen zu Frage 1 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände und Organisationen	40	6	3
Private, Garagen, Händler	2	72	0

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone stimmen dem Revisionsvorschlag grundsätzlich zu.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, ARVAG, asa, ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, BFU, BUL, BFH, ECOSW, INFRA, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PROM, PUSCH, SGB, SLV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, TS, SBV, VCS, LOHN, VSAA, VSBM, DTC, EFINS, FAKT, SUVA und ONEX.

Gegner:

Verbände, Parteien und Organisationen: ATVSL, ECONS, SVP, SGV, EAIVT und VFAS.

Private, Garagen und Händler: CSSA, RTE, KO1 und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: CASU, NGF und RVS.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Der Kanton NE merkt an, dass es aufgrund der Formulierung von Art. 4 Abs. 3 VZV für die Fahrzeugkategorie G nicht mehr möglich wäre, mit der Bewilligung G40 Landwirtschaftsfahrzeuge bis 40 km/h zu fahren. Allenfalls sei deshalb eine Übergangsfrist vorzusehen.
- Der Kanton VD fordert eine Vereinfachung von Art. 4 Abs. 4 Bst. b E-VTS, da diese Bestimmung unverständlich sei.
- Der Kanton GR fügt an, dass Art. 27 Abs. 1^{bis} VTS zu ergänzen sei. Die Spur von 2.25 m sei mit einer notwendigen Pflegebereifung aufzunehmen, da insbesondere mit breiten Spritzbalken die Stabilität und Sicherheit in Hanglage erheblich verbessert würde und mit weniger Durchfahrten eine bodenschonende Bewirtschaftung ermöglicht würde. Art. 27 Abs. 1^{ter} VTS sei analog zu ergänzen.
- Der Kanton GR führt weiter aus, dass Art. 38 Abs. 1^{bis} Bst. c VTS gemäss dem Merkblatt des ASTRA zur Beurteilung von Reifendruckregelanlagen für die Land- und Forstwirtschaft zu ergänzen sei, damit auch für den Vollzug Klarheit geschaffen würde. Solche Systeme seien künftig für eine bodenschonende Bewirtschaftung und insbesondere für die bodennahe Ausbringung von Gülle zwingend.
- Die Kantone AG, AI, GR, JU, NW, OW, SH, TG, ZH, AR, LU, NE, UR, VD, VS, ZG, die asa, die ACVS, die KAPOW, die KSSD und der SSV heben hervor, dass der blosse Hinweis auf die EU-Durchführungsverordnung 2021/535 bezüglich Montage von Fahrzeugkontrollschildern in Art. 45 Abs. 2 E-VTS die polizeilichen Vollzugsbehörden vor Schwierigkeiten stellt. Die minimale Anbringungshöhe sollte daher explizit auf 10 cm ab Boden definiert werden.
- Die Kantone AR, AI, GR, JU, LU, die ACVS und die asa beantragen, dass im Rahmen der aktuellen VRV-Revision in Art. 73 Abs. 2 Bst. d VRV - statt lediglich «Fahrräder» - ausdrücklich auch «Leicht-Motorfahrräder» oder «Motorfahrräder» aufgeführt und somit zur Beförderung am Heck des Fahrzeugs mit mehr als 20 cm seitlicher Überragung zugelassen werden.
- Auch die Kantone NW, SH, SZ, UR, VD, VS sind für eine entsprechende Anpassung, damit künftig ebenfalls E-Bikes auf einem Heckfahrradträger transportiert werden können. Der Kanton

- LU fügt an, dass mit der Ergänzung nicht nur bei den Kontrollbehörden, sondern auch bei den Bürgerinnen und Bürgern Klarheit geschaffen werden kann.
- Der Kanton VD fordert eine Anpassung von Art. 82 Abs. 1^{bis} E-VTS, damit auch in der Schweiz in Anlehnung an die EU eine Pflicht zur Verwendung von akustischen Fahrzeugwarnsystemen geschaffen wird. Im Text solle das Wort «können» durch «müssen» ersetzt werden.
 - Die Kantone NE und VD beantragen eine Anpassung von Art. 109 Abs. 1^{ter} E-VTS: Die Ausnahme für Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h solle auch für Fahrzeuge gelten, die nicht nach den EU- oder UNECE-Regeln hergestellt wurden.
 - Die Kantone AG, AR, AI, GR, JU, LU, NE, SH, SZ, TG, UR, VS, ZG sowie die asa merken an, dass bezüglich Art. 209 Abs. 5 VTS nicht klar sei, ob bei Anhängern mit Breitreifen eine Pflicht bestehe, Radabdeckungen anzubringen und ob diese sich hinten bis zu 10 cm über der Achsmittellinie krümmen müssten. Deshalb beantragen sie eine entsprechende Abklärung und Erläuterung oder Anpassung.
 - Der Kanton LU fügt hinzu, dass die Mindestnutzlast von Wohnmotorfahrzeugen zu ergänzen sei.
 - Auch der Kanton Zug ist der Ansicht, dass die Anforderungen der Mindestnutzlast für Wohnmotorwagen gemäss VTS mit den im EU-Recht geltenden Nutzlastanteilen gleichzustellen sei.
 - Das DTC merkt bezüglich Art. 104 Abs. 3 E-VTS an, dass in der Verordnung (EU) 2019/2144 aktuell keine Anforderungen an Frontschutzsysteme gestellt werden. Weiter seien bezüglich Anhang 9 Ziffer 25 die unterschiedlichen Personengewichte nicht nachvollziehbar. Ferner solle in Art. 46 Abs. 2 E-VTS auf die Messung der 30-Minuten-Leistung verzichtet werden können, sofern die Spitzenleistung nicht höher liegt als die 30-Minuten-Leistung. Schliesslich beantragt das DTC, Art. 41 Ziff. 5 E-VTS wie folgt zu ändern: «Liegt für ein umgebautes Fahrzeug keine Garantie nach Absatz 2 vor, so kann der Umbauer diese abgeben, wenn eine vom ASTRA anerkannte Prüfstelle die Betriebs- und Verkehrssicherheit bestätigt.»
 - Die KSSD beantragt die Prüfung eines Förderprogramms für freiwilliges Nachrüsten für vor dem Jahre 2024 in Verkehr gebrachten Grossfahrzeugen mit Totwinkel-Assistenzsystemen.
 - Der SGB merkt an, dass gemäss der vom Parlament verabschiedeten Motion Dittli (20.4478) «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen»¹ der Bundesrat dazu angehalten sei, die entsprechenden Anpassungen – namentlich die Ausdehnung der Arbeits-, Lenk und Ruhezeitvorschriften auf FührerInnen von Fahrzeugen ab 2.5 t Gesamtzuggewicht im internationalen gewerblichen Güterverkehr – im Gleichschritt mit der EU einzuführen. Deshalb werde die Eröffnung einer weiteren Vernehmlassung zu den entsprechenden Veränderungen im Verordnungsrecht zu gegebener Zeit erwartet.
 - TS beantragt, dass die gesamte vorgeschlagene Revision vertieft unter den Prüfpunkten der Motion Pfister (18.3898) «Effektiver Vollzug des Kartellgesetzes beim Kraftfahrzeughandel»² überprüft wird. Er merkt zudem an, dass - obwohl die vorgeschlagene Regelung die Tätigkeit von freien Autohändlern, die sich auf den Import von nicht für den europäischen Markt bestimmten Fahrzeugen spezialisiert haben, prägen wird - davon auszugehen ist, dass sie sich nur sehr begrenzt auf deren Arbeitsplätze auswirken wird.

Bemerkungen der Gegner:

- ATVSL, ECONS, EAVT, SGV, VFAS und KO1 fügten an, dass die vorgeschlagene VTS-Revision den Wettbewerbszielen zuwiderlaufe, da einerseits der marktwirtschaftliche Wettbewerb verunmöglicht, andererseits der Schweizer Markt isoliert werde. Es bedürfe daher eine Regelung, damit auch nicht für den EU-Markt hergestellte Fahrzeuge, welche die Anforderungen der EU-Verordnung 2019/2144 grundsätzlich erfüllen, in der Schweiz zugelassen werden können. Die Ebengenannten stellen daher den Antrag, zum Eigengebrauch direkt importierte Fahrzeuge von Pflichten in folgenden Artikeln der E-VTS auszunehmen:
 - Art. 58 Abs. 8 E-VTS (Räder)
 - Art. 59 Abs. 2 E-VTS (Ersatzräder)
 - Art. 82 Abs. 1^{bis} E-VTS (akustische Fahrzeug-Warnsystem)
 - Art. 104a Abs. 1 und 2 E-VTS (Fussgängerschutzanforderungen)

¹ Abrufbar unter www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Motionen > 20.4478 Motion – «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen».

² Abrufbar unter www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Motionen > 18.3898 Motion – «Effektiver Vollzug des Kartellgesetzes beim Kraftfahrzeughandel».

- Art. 104b Abs. 1 E-VTS (Insassenschutzanforderungen)
- Art. 109 Abs. 1^{ter} E-VTS (Notbremssystem)

Ausserdem beantragen sie die Änderung von Art. 104a Abs. 3 E-VTS wie folgt: «... müssen der Verordnung (EU) 2019/2144 entsprechen, nationale Erleichterungen von in der EU akkreditierten Prüfstellen sind anwendbar.» Darüber hinaus stellen sie zwei zusätzliche Anträge zur Teilrevision der VTS: Erstens sei Art. 30 Abs. 1 Bst. b VTS wie folgt zu ändern: «einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer oder schriftlicher Form nach Art. 37 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen...». Dies soll als Übergangslösung bis zur Umsetzung des eCOC (Projekt-IVI 2026) der vereinfachten Zulassung dienen. Zudem sei Art. 30 Abs. 2 Bst. b VTS wie folgt zu ändern: «die im Ausland vor einem Jahr oder weniger zugelassen wurden, wenn ihr Kilometerstand 6'000 km oder ihr Betriebszustand 150 h nicht übersteigt.» Dies sei notwendig, da die bisherige Beschränkung des Kilometerstandes (2'000 km) den volkswirtschaftlich erwünschten Import beschränkt, während eine Erweiterung des Kilometerstandes den Importeuren vermehrte Selbstabnahmen ermöglichen und die Strassenverkehrsämter entlasten würde.

- Die RTE beantragt bezüglich der Höchstgeschwindigkeiten für Traktoren eine Anpassung an die EU-Gesetzgebung. Art. 5 Abs. 1 lit. b VRV sieht für gewerbliche Traktoren eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vor. Art. 12 Abs. 5 lit. b VTS unterscheidet hingegen Traktoren aufgrund einer Höchstgeschwindigkeitsgrenze von 40 km/h. Das EU-Reglement 167/2013 unterscheidet zwischen einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu höchstens 40 km/h und mehr als 40 km/h. Mit einer Limitierung von 60 km/h würden folglich Markthemmnisse geschaffen, sodass Traktoren für Sondereinsätze, beispielsweise auf Autobahnen, ausgeschlossen werden.
- Die SIK beantragt, in Art. 103 Abs. 7 E-VTS solle - genau wie in Art. 103 Abs. 5 E-VTS - die «Kleinserie unter 100 Stück pro Jahr» zusätzlich zu den 45 km/h-Fahrzeugen auch als Ausnahme aufgeführt werden. Sie merkt zudem an, dass Rückfahr-Assistenzsysteme nicht zwingend Überwachungssysteme mit akustischer Warnung sein müssen, da sich deren Erfassungsbereich durch unterschiedliche Anbaugeräte am Heck eines Fahrzeugs verändern könne. Stattdessen könne in Einzelfällen auch eine Rückfahrkamera mit flexibler Position zweckdienlich sein. Die SIK regt zudem an, dass die Ausnahme der Assistenzsysteme, wie in der EU, bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h verbleibt.
- KO2 bemerken, die Sicherheitsstandards von US-Fahrzeugmodellen seien meist höher als in anderen Ländern und Europa. Neue Sicherheitsvorkehrungen, wie beispielsweise Rückfahrkamerasysteme, würden Unfälle nicht reduzieren; entscheidend sei vielmehr das fahrerische Können des Lenkers. Die häufigste Unfallursache sei ausserdem nicht fehlende Fahrzeugsicherheit, sondern Ablenkung des Lenkers durch die Bedienung von Smartphones, Touch-screens und Ähnlichem. Gerade US-Hersteller böten hingegen immer noch herkömmliche Schalter an, die in der Regel einfacher zu bedienen seien. Eine vorbehaltlose Übernahme von EU-Recht sei daher unverhältnismässig und führe zu einer Marktisolation. Zudem führe die vorgeschlagene Regelung auch zu einer Verletzung der Wirtschafts- und Eigentumsfreiheit. Gemäss Art. 4 Abs. 2 THG müsste die Ausgestaltung der technischen Vorschriften auf die technischen Vorschriften der wichtigsten Handelspartner der Schweiz abgestimmt werden. Da sich die technischen Erfordernisse sehr schnell ändern würden, seien Einzelheiten ohnehin nicht explizit im Gesetz oder einer Verordnung zu erwähnen. Stattdessen sollten die technischen Prüfstellen im Einzelfall entscheiden, ob der Sicherheitsstandard eingehalten wird. Ausserdem sei unklar, ob die Schweiz auch Kleinserien (Art. 41 und 42 EU 2018/858) definieren könne und ob die jetzige Typenprüfungsbefreiung in der Schweiz etwa der EU-Fahrzeug Einzelgenehmigung (Art. 44 und 45 EU 2018/858) entspreche. Darüber hinaus sehe der Regelungsvorschlag nicht vor, dass Einzelgenehmigungen nach Art. 44 EU 2018/898 (*gemeint war wohl EU 2018/858*) auch für Bestätigungen der amerikanischen Sicherheitsbehörden oder anderer alternativen Prüfverfahren erteilt werden können, was Rechtsunsicherheit schaffe. Falls die geforderte Befreiung von Typengenehmigungen wegfallen würde, sei eine enorme Verteuerung von Fahrzeugen, welche mit Einzelgenehmigungen der EU in Verkehr gesetzt werden, zu erwarten. Indem der Regelungsvorschlag weder die Anwendung

der Kleinstserien noch die Einzelgenehmigung behandle, seien insbesondere die Auswirkungen auf in diesem Bereich tätige schweizerische klein- und mittelgrosse Unternehmen nicht abschätzbar. Ausserdem sei der Regelungsvorschlag im Widerspruch zu Art. 12 Abs. 3 SVG und somit gesetzeswidrig. Der Wortlaut von Art. 220 E-VTS sei zu eng; es müssten mindestens die zum Eigengebrauch importierten Fahrzeuge explizit in Art. 220 E-VTS aufgenommen werden. Es wird zudem beantragt, dass vor Umsetzung des Regelungsvorschlags zuerst grundlegende Rechtsfragen, wie Zugang und Speicherung von Daten, die das Fahrzeug aufnimmt, auf dem Gesetzesweg gelöst werden.

4.1 Pflicht zur Aufrüstung von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen und Erhöhung der Sicherheitsanforderungen

Fragebogen Frage 2: Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen hinsichtlich Assistenzsysteme und Schutz gegen Cyberangriffe künftig grundsätzlich den technischen Vorschriften der EU entsprechen müssen (Art. 103 Abs. 5, 6 und 7 E-VTS)?

Tabelle 4 Stellungnahmen zu Frage 2 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	31	5	13
Private, Garagen, Händler	2	71	1

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone stimmen dem Revisionsvorschlag grundsätzlich zu.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, BFU, BUL, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, VCS, LOHN, VSAA, VSBM, DTC, EFINS, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und SPEZ.

Gegner:

Verbände, Parteien und Organisationen: ATVSL, ECONS, SGV, EAVT und VFAS.

Private, Garagen und Händler: CSSA, KO1 und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, RVS, SVP, SGB, SLV und TS.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG, AI, AR, GR, LU, SH, SZ, TG, UR, VD, VS und ZG, sowie asa weisen darauf hin, dass in der Praxis von einem Strassenverkehrsamt nicht festgestellt werden kann, ob von einem Fahrzeug weniger als 100 Stück eines Typs hergestellt worden sind. Daher sei es schwierig festzustellen, ob die Ausnahmeregelung zur Anwendung kommt.
- Der Kanton TI fordert zudem, dass das UVEK definieren müsse, wie die Durchführung der Überprüfung aussehen müsste.
- Gemäss dem Kanton BE bedarf es in der VTS einer engeren Umschreibung der geltenden Kriterien im Zusammenhang mit dem Zustandekommen der Ausnahmen, insbesondere, ob Fahrzeuge, die z.B. von entsprechenden Unternehmen umgebaut/veredelt wurden (z. B. ABT, Brabus etc.), auch unter diese Ausnahme fallen würden.
- Gemäss Kanton AR darf die Einsatzbereitschaft von Unterhaltsfahrzeugen (insbesondere im Winterdienst) durch die verschiedenen Assistenzsysteme nicht beeinträchtigt werden.
- Aus Sicht des Kantons BL fehlt eine Regelung, wonach die Polizei und die Strafverfolgungsbehörden bei einem Ereignis im Strassenverkehr die gespeicherten Daten auslesen und verwerten dürfen.
- Der Kanton LU und die ACVS bemerken, dass keine Übergangsbestimmungen vorgesehen sind. Deshalb sei davon auszugehen, dass altrechtliche Fahrzeuge nicht nachgerüstet werden müssen. Die Beschaffung von neurechtlichen Fahrzeugen würde sich somit verteuern.
- Die Kantone LU, SZ und ZG beantragen, die [Weisungen vom 27.02.2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung](#) seien anzupassen bzw. zu ergänzen.
- Der AGVS fügt an, dass eine Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die auf Märkten ausserhalb der EU produziert wurden, fehle. Mit einer Begrenzung der jährlich importierten Fahrzeuge desselben Modells auf beispielsweise 100 Stück könnte zumindest eine begrenzte Möglichkeit geschaffen werden, um Liebhaberfahrzeuge auch zukünftig in der Schweiz zulassen zu können. Der Marktanteil der für Märkte ausserhalb der EU vorgesehenen importierten Liebhaberfahrzeuge liege sehr tief und weise somit keinen relevanten Einfluss auf die Verkehrssicherheit auf.

Bemerkungen der Gegner:

- ATVSL, ECONS, der SGV, EAIVT, VFAS und KO1 beantragen, den Wortlaut von Art. 103 Abs. 5 E-VTS wie folgt zu ändern: «... Ausgenommen sind Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich dieser EU-Verordnung fallen, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden und Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden.» Art. 103 Abs. 7 E-VTS sei zudem wie folgt zu ändern: «...Ausgenommen von Absatz 6 sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.» Ohne diese Änderungen würde der Marktzugang aus Staaten ausserhalb der EU handelshemmend erschwert werden. Der SGV merkt zudem an, dass die geforderten Assistenzsysteme bei vielen nicht für den EU-Markt hergestellten Fahrzeugen bereits vorhanden seien. Es brauche daher mehr Handlungsspielraum, damit auch nicht für den EU-Markt hergestellte Fahrzeuge, welche die Anforderungen ebenfalls erfüllen, in der Schweiz zugelassen werden können.
- Die SVP lehnt den Zwang zu intelligenten Geschwindigkeitsassistenten sowie eine Anschlussmöglichkeit für den allfälligen Einbau von obligatorischen «Alkoholwegfahrsperren» entschieden ab, da die Eigenverantwortung von Fahrzeuglenkern höher zu gewichten sei. Sie merkt zudem an, dass bei der zunehmenden Digitalisierung der Automobile dem Datenschutz der Fahrzeuglenkenden Beachtung zu schenken sei.
- KO2 bemerkt, dass für intelligente Geschwindigkeitsassistenzsysteme in der Praxis erhebliche Schwierigkeiten bei der Erkennung der geltenden Geschwindigkeitslimiten – insb. bei Baustellen sowie territorialen Unterschieden – bestünden, was die Verkehrssicherheit reduziere. Auch sei in der seit dem 4. Juli 2022 gültigen EU-Verordnung 2019/2144 die Abschaltbarkeit solcher Systeme geregelt worden, weshalb eine Muss-Vorschrift nicht nachvollziehbar sei und folglich abgelehnt werde. Gleiches gelte für Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit. Zudem wird angemerkt, Rückfahr-Assistenzsysteme hätten keine sicherheitsfördernde Wirkung bei Fahrzeugen. Ausserdem sei ab dem 1.1.2016 ein Rückfahrverbot in die Verkehrsregelnverordnung aufgenommen worden (Art. 17 VRV). Eine pauschale Rückfahrkamera-Vorschrift sei daher nicht verhältnismässig. Bezüglich des Schutzes vor Cyberangriffen und nicht autorisierten Softwareaktualisierungen befürchten die Stellungnehmenden, dass Hersteller Systemdaten nicht herausgeben und überprüfen lassen würden, obwohl Fachleuten aus Wettbewerbsgründen Einsicht gewährt werden sollte. Anzeigen einer starken Bremsung durch schnell blinkende Bremslichter sei zudem aus Sicherheitsgründen und drohender übermässigen Ablenkwirkung nicht opportun. In Europa gäbe es zudem kein Land, welches als Massnahme gegen Fahren unter Alkoholeinfluss den Einbau einer Alkoholwegfahrsperre vorschreibe. Deshalb sei es zu früh, eine Anschlussmöglichkeit für den Einbau solcher Geräte zu diskutieren. Ausserdem werde nur der Missbrauch von Alkohol von solchen Geräten gemessen, während der immer öfters vorkommende Drogenmissbrauch unbeachtet bliebe. Missbrauchsfälle solcher Anlagen seien wahrscheinlich, weshalb eine Muss-Vorschrift abgelehnt wird. Eine Pflicht von Totwinkelassistenzsystemen wird auch abgelehnt. Zudem beantragen die Stellungnehmenden, dass Notfallspurhalte-Assistenzsysteme und Notbremssysteme ausschaltbar sein müssten.

4.2 Pflicht zur Ausrüstung mit einem Unfallschreiber

Fragebogen Frage 3: Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen hinsichtlich Unfalldatenschreiber künftig grundsätzlich den technischen Vorschriften der EU entsprechen müssen (Art. 102a E-VTS)?

Tabelle 5 Stellungnahmen zu Frage 3 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	25	6	18
Private, Garagen, Händler	2	71	1

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone stimmen dem Revisionsvorschlag grundsätzlich zu.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BFU, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, SSV, SIK, SPS, TCS, VCS, VSAA, VSBM, DTC, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und SPEZ.

Gegner:

Verbände, Parteien und Organisationen: ATVSL, ACS, ECONS, SGV, EAIVT und VFAS.

Private, Garagen und Händler: CSSA, KO1 und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, BUL, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, RVS, SVP, SGB, SLV, SVLT, TS, SBV, LOHN und EFINS.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG, AI, AR, GR, LU, SH, SZ, TI, TG, UR, VD, VS und ZG sowie asa weisen darauf hin, dass in der Praxis von einem Strassenverkehrsamt nicht festgestellt werden kann, ob von einem Fahrzeug weniger als 100 Stück eines Typs hergestellt worden sind. Daher sei es auch schwierig festzustellen, ob die Ausnahmeregelung zur Anwendung kommt.
- Zusätzlich führen die Kantone AI, BS, GR, NW, OW, TG, ZH, sowie KAPOW, KSSD, ACVS, und SSV aus, dass in Art. 102a E-VTS klargestellt werden sollte, dass Strafverfolgungsbehörden bei strafbaren Handlungen und Verkehrsunfällen auf die Daten des Unfalldatenschreibers und auf die im Fahrzeug aufgezeichneten Systemdaten eigenständig zugreifen können. Die entsprechenden Rechtsgrundlagen müssten auf Bundesebene geregelt werden. Der Kanton UR erachtet den Zugriff auf die Daten des Unfalldatenschreibers mindestens bei Unfällen mit Körperverletzung als notwendig.
- Die Kantone BE und LU sind ebenfalls der Ansicht, dass Unfalldaten zwingend ausgewertet und ausgelesen werden können sollten.
- Auch die BFU befürwortet, dass der behördliche Zugang zu Systemdaten sichergestellt sein sollte und dass Daten für unfallanalytische Auswertungen den einschlägigen Forschungseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden sollten.
- Gemäss dem Kanton LU wäre noch zu klären, während welcher Zeit die Fahrzeughersteller die Daten aus dem Unfalldatenschreiber archivieren und den Behörden auf Verlangen zur Verfügung stellen müssen.
- Der Kanton NE beantragt, dass eine Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die nicht nach den EU oder UNECE-Regelungen gebaut wurden, entweder in der Verordnung oder mittels Weisung des ASTRA eingeführt wird.
- Der Kanton SZ bemerkt, dass Wohnmobile bis 3.5 t öfters in schwere Unfälle verwickelt seien. Es sei deshalb nicht nachvollziehbar, weshalb die leichten Motorfahrzeuge nicht ebenfalls betroffen seien. Gleichermassen fordert der Kanton ZG eine Überprüfung, ob leichte Motorwagen nicht noch zu ergänzen wären.
- Der Kanton VD weist darauf hin, dass Fahrzeuge aus den USA über keine europäische Konformitätsbescheinigung verfügen würden und deshalb basierend auf der neuen Bestimmung

nicht zugelassen werden könnten, da sie über kein System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung verfügen würden. Da nur wenige Fahrzeuge betroffen wären (analog zu den Kleinserien), würde eine Ausnahme in solchen Fällen kaum die Verkehrssicherheit gefährden.

- Der AGVS, L-drive und FRS weisen darauf hin, dass die Schaffung einer genügenden bundesrechtlichen Grundlage für die Verpflichtung jedes Fahrers, einen Datenschreiber in seinem Fahrzeug mitzuführen, auf dem Verordnungsweg unwahrscheinlich sei. Zudem habe der Bundesrat im Rahmen der SVG-Revision, die derzeit im Parlament behandelt wird, ausdrücklich auf die Verwendung von Datenaufzeichnungsgeräten für Wiederholungstäter verzichtet. Vor diesem Hintergrund schlagen der AGVS und L-drive vor, die Frage der notwendigen gesetzlichen Grundlagen sei noch einmal zu prüfen und gegebenenfalls sei eine Kann-Formulierung («können» statt «müssen») in Betracht zu ziehen.
- Die SIK merkt an, es wäre begrüssenswert und praxisgerecht, wenn ein Restwegaufzeichnungsgerät verbaut werden könnte und dafür die Tachographenpflicht erst ab einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h bestünde.

Bemerkungen der Gegner:

- ATVSL, ECONS, der SGV, EAI VT, VFAS und KO1 beantragen eine Änderung von Art. 102a Abs. 2 E-VTS wie folgt: «... und Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.» Ohne diese Änderungen würde der Marktzugang aus Staaten ausserhalb der EU handelshemmend erschwert werden.
- Der ACS merkt an, dass im Rahmen der Anpassungen zur Via Sicura seitens des Bundesrates explizit auf die Einführung von Datenschreibern in Motorwagen verzichtet worden sei und lehnt den Regelungsvorschlag daher – nicht zuletzt aus Datenschutzgründen – ab.
- KO2 äussert die Ansicht, eine Muss-Vorschrift gehe zu weit. Mit der Übernahme des EU Rechts (EU-Verordnungen 2019/2144 und 2018/858) werde zudem das Schweizer Datenschutzgesetz verletzt. Die Datenaufzeichnung könne deshalb nicht auf dem Ordnungswege geregelt werden und bedürfe stattdessen einer formell gesetzlichen Grundlage.

4.3 Sicherheit von Gesellschaftswagen bei Brand und Überschlag

Fragebogen Frage 4: Sind Sie damit einverstanden, dass Gesellschaftswagen künftig hinsichtlich des Überrollschutzes dem UN-Reglement Nr. 66 entsprechen müssen (Art. 121 Abs. 5 E-VTS)?

Tabelle 6 Stellungnahmen zu Frage 4 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	26	0	23
Private, Garagen, Händler	41	31	2

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone stimmen dem Revisionsvorschlag grundsätzlich zu.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BFU, ECONS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, SGV, SSV, SIK, SPS, TCS, VCS, VSBM, EAI VT, VFAS, DTC, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: SPEZ und KO1.

Gegner:

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, BUL, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PROM, RVS, SVP, SGB, SLV, SVLT, TS, SBV, LOHN, VSAA und EFINS.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürworter:

- Der Kanton BE begrüsst ausdrücklich die Bestrebungen der internationalen Vereinheitlichung.

Bemerkungen der Gegner:

- KO2 bemerkt, aus statistischen Daten könne nicht entnommen werden, dass in der Schweiz mehr oder schwerere Unfälle geschehen als in anderen Ländern. Weshalb sich die Schweiz also anderen Herstellervorschriften unterordne, sei nicht nachvollziehbar. Bei kleiner Anzahl von Fahrzeugen seien zudem Ausnahmeregelungen gemäss EU-Recht anzuwenden.

Fragebogen Frage 5: Sind Sie damit einverstanden, dass die Brandschutzbestimmungen für die Innenraummaterialien von Gesellschaftswagen sich künftig nach dem UN-Reglement Nr. 118 richten (Art. 123 Abs. 5 E-VTS)?

Tabelle 7 Stellungnahmen zu Frage 5 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	24	0	25
Private, Garagen, Händler	41	31	2

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone stimmen dem Revisionsvorschlag grundsätzlich zu.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BFU, ECONS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, SGV, SSV, SIK, SPS, TCS, VCS, EAI VT, VFAS, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: SPEZ und KO1.

Gegner:

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, BUL, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PROM, RVS, SVP, SGB, SLV, SVLT, TS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, DTC und EFINS.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürworter:

- Der Kanton BE begrüsst ausdrücklich die Bestrebungen der internationalen Vereinheitlichung.

Bemerkungen der Gegner:

- KO2 bemerkt, aus statistischen Daten könne nicht entnommen werden, dass in der Schweiz mehr oder schwerere Unfälle geschehen als in anderen Ländern. Weshalb sich die Schweiz also anderen Herstellervorschriften unterordne, sei nicht nachvollziehbar. Bei kleiner Anzahl von Fahrzeugen seien zudem Ausnahmeregelungen gemäss EU-Recht anzuwenden.

4.4 Fahrzeugtechnische Vorschriften für Automatisierungssysteme

Fragebogen Frage 6: Sind Sie damit einverstanden, dass die fahrzeugtechnischen EU-Vorschriften für Systeme zum Ersatz der Kontrolle der Fahrerin oder des Fahrers über ein Fahrzeug in der Schweiz zeitgleich zur EU eingeführt werden (Art. 103 Abs. 8 E-VTS)?

Tabelle 8 Stellungnahmen zu Frage 6 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	30	0	19
Private, Garagen, Händler	42	31	1

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone stimmen dem Revisionsvorschlag grundsätzlich zu.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BFU, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, SGV, SSV, SIK, SPS, TCS, VCS, VSAA, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC, SPEZ und KO1.

Gegner:

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, BUL, BFH, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, RVS, SVP, SGB, SLV, SVLT, TS, SBV, LOHN und EFINS.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Der Kanton BE begrüsst die Bestrebungen der internationalen Vereinheitlichung.
- Die Kantone GR, NW, OW, ZH, die ACVS, die KAPOW, die KSSD und der SSV beantragen, dass zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit zusätzlich eine Nachrüstpflcht für Totwinkel-Assistenzsysteme für LKW in Betracht zu ziehen sei. Allenfalls seien auch Anreizsysteme für den freiwilligen Einbau zu schaffen.
- Der Kanton VD bemerkt, dass das automatisierte Fahren nur dann in Betracht zu ziehen sei, wenn hierfür eine genügend funktionierende Infrastruktur besteht.
- Das DTC merkt an, dass bei Fahrzeugen, welche nicht nach europäischen Vorschriften homologiert sind, ein gleichwertiges Schutzniveau durch eine vom ASTRA anerkannte Prüfstelle nachzuweisen sei.
- Die SIK notiert, es sei wichtig, dass Fahrzeuge bis 45 km/h (bzw. 60 km/h) und Kleinserien von der Vorschrift ausgenommen bleiben.
- Der Kanton ZG weist darauf hin, dass zwischen internationalen und nationalen Fahrzeugen keine Unterschiede in Bezug auf Bau- und Ausrüstungsvorschriften bestünden.

Bemerkungen der Gegner:

- KO2 bemerkt, aus statistischen Daten könne nicht entnommen werden, dass in der Schweiz mehr oder schwerere Unfälle geschehen als in anderen Ländern. Weshalb sich die Schweiz also anderen Herstellervorschriften unterordne, sei nicht nachvollziehbar. Bei kleiner Anzahl von Fahrzeugen seien zudem Ausnahmeregelungen gemäss EU-Recht anzuwenden.

4.5 Anhänger mit Antrieb

Fragebogen Frage 7: Sind Sie damit einverstanden, dass die allgemeine Definition von Anhängern künftig Antriebe an Anhängern nicht mehr ausschliesst (Art. 19 Abs. 1 E-VTS)?

Tabelle 9 Stellungnahmen zu Frage 7 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	35	1	13
Private, Garagen, Händler	72	1	1

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone stimmen dem Revisionsvorschlag grundsätzlich zu.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BFU, BUL, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, VCS, LOHN, VSAA, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, EFINS und SUVA.

Private, Garagen und Händler: EMC, SPEZ, KO1 und KO2.

Gegner:

Verbände, Parteien und Organisationen: FAKT.

Private, Garagen und Händler: CSSA.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, RVS, SVP, SGB, TS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Der Kanton UR merkt an, dass die Schweiz die EU-Richtlinien übernehmen sollte, wenn die EU-Richtlinien so angepasst werden können, dass Anhänger inskünftig auch mit eigenem Antrieb immatrikuliert werden können. Sonst könnten Spediteure aus dem Ausland die Anhänger in der Schweiz nicht zum Einsatz bringen.
- Die BFU merkt an, dass im Sinne der Verkehrssicherheit ein Abwarten der aktuellen Entwicklungen zu Anhängerantrieben in der EU sinnvoll erscheine.
- CASU beantragt, Art. 19 Abs. 1 E-VTS wie folgt zu ändern: «'Anhänger' sind Fahrzeuge, die gebaut sind, um von anderen Fahrzeugen geführt zu werden und mit diesen durch eine geeignete Verbindungseinrichtung schwenkbar verbunden sind. Das Zugfahrzeug hat dabei jederzeit die Kontrolle über den Anhänger.»
- Das DTC merkt an, dass die Kapitelüberschrift «Motorlose Fahrzeuge» künftig nicht mehr zutreffend sein werde.

Bemerkungen der Gegner:

- Die FAKT merkt an, diese Handhabung würde vermehrt Fragen aufwerfen. Die Verwendung gemäss LoF-Richtlinie findet sie daher weiterhin als Ausnahme klar geregelt.

Fragebogen Frage 8: Sind Sie damit einverstanden, dass Anhängerantriebe – zur Harmonisierung der Vorschriften und zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs – den technischen Anforderungen von künftigem EU-Recht entsprechen müssen (Art. 189 Abs. 8 E-VTS und Anwendung des geltenden Art. 36a Abs. 1 VTS)?

Tabelle 10 Stellungnahmen zu Frage 8 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	24	2	0
Verbände, Parteien, Organisationen	33	3	13
Private, Garagen, Händler	42	31	1

Befürwortende:

Kantone: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, AGVS, AUTOS, BFU, BUL, BFH, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PUSCH, SLV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, VCS, LOHN, VSAA, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, EFINS, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: EMC, SPEZ und KO1.

Gegner:

Kantone: GR und LU.

Verbände, Parteien und Organisationen: ASTAG, CASU und SGV.

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, RVS, SVP, SGB, TS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Der Kanton UR bemerkt, dass Art. 189 Abs. 8 VTS mit den Erfüllungskriterien oder den entsprechenden EU-Rechtsgrundlagen ergänzt werden müsste, sodass auch Schweizer Hersteller die Vorschriften mittels Anwendung der VTS erfüllen können.
- Die ACVS hinterfragt, ob Anhänger die Energieversorgung nur über das Zugfahrzeug erhalten dürfen.
- Der AGVS merkt an, für den Anwendungsfall von Hilfsantrieben an Anhängern von mehrspurigen Fahrzeugen sollte es bis zur Verfügbarkeit entsprechender EU-Vorgaben die Möglichkeit für Ausnahmegenehmigungen bzw. -zulassungen für die Verwendung im Binnenverkehr geben, um die bereits stattfindende Entwicklung von in der Schweiz stationierten Fahrzeugbauern nicht zu hemmen.
- Die BFU unterstützt im Sinne der Verkehrssicherheit ein Abwarten der EU-Rechtsprechung bezüglich technischen Fragen vor Übernahme des EU-Rechts.

Bemerkungen der Gegner:

- Der Kanton GR, ASTAG und SGV erachtet es als nicht mit den verfolgten Klimaschutzabsichten und -zielen vereinbar, wenn innovative Entwicklungen der Fahrzeugtechnik dem Markt vorenthalten werden. Die Schweiz müsse daher vorliegend den üblicherweise beschrittenen Pfad der EU-Rechtsübernahmepraxis verlassen und für den Binnenverkehr eine eigene Regulierung schaffen. Diese Regulierung könne schlank ausfallen, weil sich eine elektrifizierte Anhängerantriebsachse nicht grundlegend von einer Motorfahrzeugantriebsachse unterscheide und sich deshalb die technischen Anforderungen letzterer an ersterer ausrichten könne. Zudem bestünden auf EU-Ebene (noch) keine harmonisierten Vorschriften, weshalb die Schweiz in autonomer Weise eigene Bestimmungen erlassen könne. Da in einzelnen Kantonen mittels Ausnahmegenehmigung bereits Anhänger mit Antrieb zum Verkehr zugelassen worden seien, dränge sich eine schweizweite Zulassungsmöglichkeit umso mehr auf, als dadurch der

einheitliche Vollzug sichergestellt und eine Ungleichbehandlung der Wettbewerbsteilnehmer eliminiert würde. Sie beantragen deshalb, elektrisch angetriebene Anhänger im Binnenverkehr zuzulassen, insbesondere für schwere Sachentransportanhänger.

- Der Kanton LU lehnt den Vorschlag ab, da es sich bei Anhängern mit eigenen Antrieben oft um Kleinserien und Einzelstücke handle. Mit dem Wegfall nationaler Vorschriften würde riskiert, dass Hersteller diese Anhänger europäisch gesamtgenehmigen müssten. Der finanzielle Aufwand dafür wäre enorm. Zudem würden inländische Hersteller auf dem Schweizer Markt diskriminiert, da im Ausland zugelassene Anhänger in der Schweiz frei verkehren könnten. Es sei zudem nicht klar, ob diese Fahrzeuge auch die Energieversorgung nur über das Zugfahrzeug erhalten dürfen.
- CASU beantragt im Sinne der Förderung von Innovationen von Schweizer Fahrzeugbauern, Art. 189 Abs. 8 E-VTS sei wie folgt zu ändern: «Anhänger dürfen über einen eigenen Hilfs-Antrieb verfügen unter der Bedingung, dass das Zugfahrzeug jederzeit die Kontrolle über den Anhänger hat.»
- KO2 bemerkt, eine zwingende Regelung, wonach Schweizer Produkte oder Produkte für die Schweiz nur nach EU-Recht zugelassen sein sollen, sei nicht nachvollziehbar und unverhältnismässig und verstosse gegen Verfassung und Gesetz. Für kleine Anzahlen von Fahrzeugen sollten Ausnahmeregelungen gemäss EU-Richtlinien und EU-Normen gelten. Es sei zudem nicht verständlich, weshalb Vorschriften der USA nicht übernommen werden sollen, obwohl dies einer der wichtigsten Handelspartner der Schweiz sei.

4.6 Warnetikette für Winterreifen

Fragebogen Frage 9: Sind Sie damit einverstanden, dass Reifenhändler bei Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs geeignet sind, künftig keine Warnetikette mehr abgeben müssen, obwohl bei Fahrten ins Ausland der Warnhinweis trotzdem angebracht werden muss (Art. 59 Abs. 4 E-VTS)?

Tabelle 11 Stellungnahmen zu Frage 9 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	8	18	0
Verbände, Parteien, Organisationen	17	12	20
Private, Garagen, Händler	70	2	2

Befürwortende:

Kantone: AG, AR, BL, FR, NE, VD, VS und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, ECONS, IGDHS, L-drive, MOTOS, FRS, SGV, SIK, TCS, VSAA, VSBM, EAVT, VFAS und DTC.

Private, Garagen und Händler: KO1 und KO2.

Gegner:

Kantone: AI, BE, BS, GE, GL, GR, JU, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR und ZG.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, BFU, BUL, KAPOW, KSSD, RVS, SSV, SPS, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: CSSA und SPEZ.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, ATVSL, BFH, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, SVP, SGB, SLV, SVLT, TS, SBV, VCS, LOHN und EFINS.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG und AR bemerken, es gelte zu beachten, dass die nur im Ausland geforderte Warnetikette für Halterinnen und Halter schwer zu beschaffen sei, wenn sie nicht vom Reifenhändler abgegeben werden. Es sei zudem zu befürchten, dass durch die fehlende Abgabe der Warnetikette auch die Information über die für Fahrten im Ausland eingeschränkt tauglichen Reifen durch die Reifenhändler an die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter entfallen würde.
- AGVS, L-drive und FRS lehnen ab, dass bei Fahrten ins Ausland eine Verpflichtung zum Anbringung einer Warnetikette für Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs geeignet sind, gelten soll und begründen dies mit den Prinzipien der Territorialität und der Gleichbehandlung. Sie schlagen daher vor, das Obligatorium für solche Warnetiketten für alle in der Schweiz zugelassenen Fahrzeuge abzuschaffen, unabhängig davon, ob sie nur in der Schweiz verkehren oder auch im Ausland.
- Der TCS merkt an, dass es in der Schweiz kaum Nachfragen nach solchen Warnetiketten gebe, obwohl viele Fahrzeugführer auch im Ausland mit Winterreifen unterwegs seien. Es sei dem TCS kein Fall bekannt, wonach der Fahrer eines PKW mit Schweizer Nummernschild im Ausland gebüsst oder mit erheblichem Zeitverlust zu einem Polizeiposten oder Experten zur Abklärung zitiert wurde, weil lediglich der Warnhinweis im Armaturenbrett fehlte. Bei Bedarf wäre ein Druck solcher Etiketten oder einer Anleitung für Konsumenten – damit sie eine Warnetikette selbst drucken können – möglich.

Bemerkungen der Gegner:

- Die Kantone BE, LU, NW, OW, SO, SG, TG, ZG sowie ACVS, KAPOW, KSSD und SSV sind der Ansicht, dass Reifenhändler auch weiterhin ihrer Informationspflicht nachkommen sollen und die Verantwortung nicht auf den Endverbraucher abgeschoben werden darf. Der Kanton BE fügt

- an, da die meisten neueren Fahrzeuge mit einer digital einstellbaren Anzeige ausgerüstet seien, würde sich der Aufwand für die Reifenhändler ohnehin verringern.
- Die Kantone AI, BL, GR, NW, OW sowie die ACVS, die KAPOW, die KSSD und der SSV weisen darauf hin, dass mit der vorgeschlagenen Neuregelung eine unnötige Differenz zum EU-Recht geschaffen würde. Der Kanton BL stellt fest, dass die aktuell geltende Bestimmung nutzerfreundlicher sei.
 - Die Kantone AI, JU, LU, SH, UR, ZG und die asa fügen an, dass die nur im Ausland geforderte Warnetikette für Halterinnen und Halter schwer zu beschaffen sei, wenn sie nicht von der Reifenhändlerin oder dem Reifenhändler abgegeben werden. Es sei zudem zu befürchten, dass auch die Information über die für Fahrten im Ausland eingeschränkt tauglichen Reifen entfallen würde.
 - Der Kanton ZG betont, der Konsumentenschutz solle sichergestellt bleiben.
 - Der Kanton GL bemerkt, dass die Fahrzeugführenden wissen müssten, ob das Fahrzeug mit Reifen ausgerüstet ist, welche für die technische Höchstgeschwindigkeit nicht geeignet sind. Zudem unbeantwortet bliebe die Haftung bei Unfällen, welche mittels einer nicht reifenverträglichen Geschwindigkeit verursacht werden.
 - Der Kanton SZ ist der Ansicht, dass es im Rahmen der Kundenorientierung Sinn machen würde, wenn die Warnetiketten weiterhin abgegeben werden müssten, auch wenn die Anbringung innerhalb der Schweiz nicht mehr erforderlich wäre. Die Fahrzeughalter würden ansonsten nicht wissen, dass die Pflicht zur Anbringung der Etikette im Ausland weiterhin gilt und die Reifen nicht für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges geeignet sind.
 - Die BFU stellt fest, dass das Tempolimit von 120 km/h in der Schweiz regelmässig überschritten werde und nicht davon auszugehen sei, dass im grenzüberschreitenden Verkehr nachträglich eine Warnetikette angebracht wird. Der Aufwand, diese Warnetikette anzubringen, erscheint für das Reifengewerbe zumutbar.
 - Die FAKT fordert die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit für Reifen sowohl im Sommer als auch im Winter weiterhin, da Fahrten ins nahe Ausland ansonsten Risiken bergen würden.
 - Der RVS ist der Ansicht, die Pflicht an Fahrzeugen mit Winterreifen, die nicht für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs geeignet sind, für Fahrten ins Ausland einen entsprechenden Warnhinweis anzubringen, gehe zu weit. Dadurch werde das Territorialitätsprinzip verletzt. Ausserdem fehle dabei die Praktikabilität, da bei jedem Verkauf von Winterreifen nach Abs. 3 eine Aufschrift bzw. ein Kleber abgegeben werden müsste. Beispielsweise bei einer Weitergabe des Fahrzeugs wäre regelmässig nicht sichergestellt, dass die Fahrerin oder der Fahrer entsprechend informiert wären. Zudem würde die Regelung aufgrund abweichender ausländischer Regelungen zu einer Rechtsunsicherheit führen, da ausländische Kleber und Aufschriften zu falscher Sicherheit verleiten könnten. Darüber hinaus sei das Anbringen solcher Aufschriften im Sichtfeld der Fahrerin oder des Fahrers nicht sicherheitsfördernd. Der RVS schlägt daher vor, die Vorschrift zu streichen.
 - Die SUVA bemerkt, die Information an den jeweiligen Fahrer oder die Fahrerin des Fahrzeugs sei notwendig.
 - Die SP lehnt die Vorlage ab, da der Warnhinweis im Sinne der Verkehrssicherheit auch für den inländischen Gebrauch angebracht wäre.

4.7 Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge

Fragebogen Frage 11: Sind Sie mit den neuen Einteilungskriterien für Arbeitsmotorwagen und Arbeitsanhänger einverstanden (Art. 13 Abs. 1 und 2 E-VTS; Art. 22 Abs. 1 und 2 E-VTS)?

Tabelle 12 Stellungnahmen zu Frage 11 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	24	2	0
Verbände, Parteien, Organisationen	31	5	13
Private, Garagen, Händler	41	31	2

Befürwortende:

Kantone: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, SZ, TG, TI, UR, VD, VS, ZG und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BUL, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, SVP, SGV, SSV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EAI VT, VFAS, DTC, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: SPEZ und KO1.

Gegner:

Kantone: GE und LU.

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, PUSCH, SLV, SPS und VCS.

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, BFU, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, RVS, SGB, TS, EFINS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG, GR und ZH bemerken, dass die neue Formulierung der Einteilungskriterien zu neuen Abgrenzungsfragen führen würde. Die Kantone AI, GR, NW, OW, SO sind gleicher Meinung und fügen hinzu, dass zu befürchten sei, dass die neue Regelung bei den Fahrzeugzulassungsbehörden einen Mehraufwand verursachen würde und die Fahrzeughalter folglich zwecks Kosteneinsparung teilweise gezielt nach Umgehungsmöglichkeiten suchen würden. Die ACVS, die KAPOW, die KSSD und der SSV stimmen diesen Bemerkungen zu.
- Der Kanton BL fügt an, dass beschriftete Einsatzfahrzeuge des Bevölkerungsschutzes mit Sondersignalen wie auch Feuerwehrfahrzeuge grundsätzlich als Arbeitsmotorwagen resp. Arbeitsmotorfahrzeuge gelten würden.
- Der Kanton UR fordert, dass die Einteilungskriterien eng auszulegen sind. Mithilfe der neuen Bestimmungen dürfen insbesondere nicht die LSVA oder andere Abgaben unterlaufen werden.
- Der Kanton ZG ist der Ansicht, dass die Regelung bezüglich Ausnahmen von der ARV, LSVA, CZV, Sonntags- und Nachtfahrverbot etc. nicht über die Einteilung Arbeitsmotorwagen / Transportmotorwagen erfolgen sollte. Die Ausnahmen sollten stattdessen direkt in der ARV, LSVA etc. geregelt sein. Mit der neuen Regelung würde die Problematik der Beurteilung von Arbeitsmotorwagen nämlich nur auf eine neue Ebene verschoben.
- L-drive und FRS fügen aus, die Kapazitätsbeschränkung von 4'000 kg oder 25 % des zulässigen Gesamtgewichts reiche für viele Maschinen oder andere Arbeitsfahrzeuge nicht aus – einschliesslich einiger Fahrzeuge für den Winterdienst. Die Begrenzung der Nutzlast solle daher nur auf der Grundlage des zulässigen Gesamtgewichts festgelegt werden. Auf die prozentuale Beschränkung (25 %) solle hingegen verzichtet werden, da sie nicht den technischen Gegebenheiten entspricht.

Bemerkungen der Gegner:

- Aus Sicht des Kantons LU sind die finanziellen Auswirkungen der neuen Bestimmungen weitgehend unbekannt. Viele heute mit weissen Kontrollschildern versehenen Anhänger wären neu mit blauen Kontrollschildern immatrikulierbar. Somit entfielen die Schwerverkehrsabgabe und sie würden von einem meist reduzierten Steuersatz bei den kantonalen Verkehrsabgaben profitieren können. Art. 13 Abs. 2 Bst. c E-VTS beziehe sich auf das Normalprofil im Sinne der Nationalstrassenverordnung (SR 725.111). Dadurch würden z.B. Salzstreufahrzeuge, welche ausserhalb von Nationalstrassen eingesetzt werden, von der Immatrikulation als Arbeitsanhänger ausgeschlossen. Dies sei zu vermeiden und der Verordnungstext entsprechend anzupassen.
- AGRO und SLV begrünnen grundsätzlich den Ansatz, Arbeitsmotorwagen neu einzuteilen, lehnen die Vorlage jedoch ab, da die Kapazitätsbeschränkung von 4'000 kg oder 25 % des zulässigen Gesamtgewichts nicht ausreiche, um z. B. selbstfahrende Feldspritzen als Arbeitsmotorwagen einzulösen. Diese Ungleichbehandlung zwischen grossen und kleinen Maschinen mit gleichem Einsatzzweck werde nicht begrüsst. Die Begrenzung der Nutzlast solle stattdessen von der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängig sein und der prozentuale Anteil der Nutzlast müsse dem heutigen Stand der Technik angepasst werden.
- Die SP lehnt die Vorlage ab, da die neue Regelung dazu führen würde, dass für gewisse Fahrzeuge weniger strenge Abgasvorschriften und weniger strenge Vorschriften bezüglich der Sicherheitssysteme gelten würden. Dies sei nicht im Sinne einer umwelt- und klimafreundlichen Verkehrspolitik. Der VCS stimmt diesen Bemerkungen zu.
- KO2 bemerkt, mit der Übernahme des EU-Rechts wären einige jetzt zulässige Fahrzeuge (nach Art. 13 Abs. 2 VTS) nicht mehr erlaubt. Es gebe allerdings keinen Grund, auf Bewährtes zu verzichten. Ausserdem sei die vorgesehene Höchstanhängerlast von max. 2'000 kg zu gering, da z. B. Elektrofahrzeuge aufgrund der Batterie in der Regel ein hohes Gewicht aufweisen.

Fragebogen Frage 12: Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitsfahrzeuge künftig eine begrenzte Nutz- oder Anhängelast zum Mitführen von Materialien aufweisen dürfen, die bei den Arbeiten anfallen oder dazu benötigt werden (Art. 13 Abs. 1 Bst. b und Abs. 2 E-VTS; Art. 22 Abs. 1 Bst. b und 2 Bst. a und d E-VTS; Art. 131 Abs. 1 E-VTS sowie Art. 77 Abs. 1 E-VRV)?

Tabelle 13 Stellungnahmen zu Frage 12 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	22	4	0
Verbände, Parteien, Organisationen	30	0	18
Private, Garagen, Händler	41	31	2

Befürwortende:

Kantone: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GL, GR, JU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BUL, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: SPEZ und KO1.

Gegner:

Kantone: GE, LU, SZ und ZG.

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, BFU, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, SVP, SGB, SPS, TS, VCS, EFINS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG, AI, GR, JU, SH, TG, UR, VS und ZG würden es begrüßen, wenn die Ausnahmen, die bspw. möglich machen, einen Saugbagger hindernisfrei einsetzen zu können, nicht in der VTS geregelt, sondern mittels passender Ausnahmen in der ARV, LSVA, CZV sowie dem Sonntags -und Nachtfahrverbot statuiert würden. So müsste nicht fortwährend vom Grundsatz des Transportverbotes für Arbeitsfahrzeuge abgewichen werden.
- Zudem erachten die Kantone AG, AI, GR, JU, SH, TG, VS und ZG sowie asa die Begrenzung auf 25 % des Gesamtgewichts und max. 4'000 kg nicht in allen Fällen für sinnvoll und passend. Insbesondere bei sogenannten Feldspritzen solle auf diese Beschränkung gänzlich verzichtet werden. Dies mit der Begründung, dass aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen zur Erlangung von Direktzahlungen neu ein Befüll- und Waschplatz für die Erreichung des ökologischen Leistungsnachweises als Minimalstandard vorhanden sein müsse. Zeitgleich mit dem Inkrafttreten der VTS-Änderung solle zudem die geltende Weisung des EJPD «Arbeitsmaschinen, Arbeitsanhänger und Transportfahrzeuge mit Arbeitsgerät» vom 30. Juni 1964 formell aufgehoben und die aus der Weisung noch erforderlichen Aspekte in einer aktuellen Weisung festgehalten werden. Es werde nämlich immer schwieriger, die noch anwendbaren Themen der Weisung von 1964 der Kundschaft plausibel zu kommunizieren – mit der Lockerung des Transportverbots würde dies noch schwieriger werden.
- Die Kantone AI, JU, UR und asa merken an, dass Abgrenzungen bei der Definition von Arbeitsfahrzeugen in der Praxis noch überprüft werden müssten.
- Aus Sicht der Kantone BE und SO bedürfe es weiterer Präzisierungen betreffend Tragweite und Abgrenzung in Bezug auf die verschiedenen Begriffe (z. B. Werkzeuge, Arbeitsgeräte).
- Auch der Kanton TI fordert eine Präzisierung, insbesondere mit diversen Beispielen zur besseren Erklärung.
- Der Kanton BL befürwortet die Vorlage, da eine einheitliche Richtlinie zur einheitlichen Handhabung beim Gewerbe wie auch bei den Prüfstellen Klarheit schafft. Für beschriftete

Einsatzfahrzeuge des Bevölkerungsschutzes mit Sondersignalen gelte die maximale Anhängelast gemäss Hersteller.

- Der Kanton UR begrüsst explizit die Anpassung in Sachen Ladung von «Raum» auf «Gewicht», da dies den Vorteil hätte, dass eine Widerhandlung einwandfrei festgestellt werden könne. Die Änderung könne aber dazu führen, dass Sachen mitgeführt werden, welche nicht genügend gesichert werden können, weil eigentlich kein Raum für entsprechende Ladung vorhanden wäre.
- Die Kantone GR, NW, SO und OW, sowie ACVS, KAPOW, KSSD und SSV befürchten, dass die neue Regelung dazu führen könnte, dass u.a. Ausrüstungsvorschriften zwecks Kostenersparung umgangen werden (LSVA, Unterfahrschutz, ARV).
- Die ACVS stellt den Antrag, dass der Art. 77 Abs. 1 letzter Satz E-VTS mit «diese Beschränkung gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr, Polizei und Sanität» ergänzt werde.
- BUL, SVLT, SBV und LOHN beantragen, der in Art. 13 Abs. 2 E-VTS aufgeführte Nutzlastwert sei auf max. 30 % des Gesamtgewichts, bzw. 6'000 kg zu erhöhen, da der vorgeschlagene Wert von 25 %, bzw. 4'000 kg zu niedrig sei und nicht dem aktuellen Maschinenangebot entspreche.
- BFH merkt an, dass die vorgeschlagenen Limiten von 25 %, bzw. 4'000 kg bei einigen in der Landwirtschaft verwendeten selbstfahrenden Fahrzeugen nicht praxisgerecht wären. Daher beantragt BFH, bei Fahrzeugen mit einer maximalen Geschwindigkeit bis 45 km/h den zulässigen Nutzlastanteil allein am Gesamtgewicht, ohne Beschränkung in absoluten Zahlen, zu bestimmen.

Bemerkungen der Gegner:

- Die Kantone LU und SZ lehnen den Vorschlag mit der gleichen Begründung, welche die Kantone AG, AI, GR, JU, SH, TG, VS und ZG angebracht haben, ab.
- Zudem beantragt der Kanton LU, den letzten Satz in Art. 77 Abs. 1 E-VRV mit «diese Beschränkung gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr, Polizei, Sanität und des Zivilschutzes» zu ergänzen.
- KO2 bemerkt, es gebe keinen Grund, auf Bewährtes zu verzichten. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, könnten hingegen übernommen werden.

4.8 Beförderung von Motorfahrzeugen durch Arbeitsmotorwagen

Fragebogen Frage 13: Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitsfahrzeuge zur Mobilität ihres Bedienpersonals künftig ein Motorfahrzeug mitführen dürfen (Art. 13 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 E-VTS sowie Art. 77 Abs. 1 E-VRV und Art. 80 Abs. 1 Bst. d E-VRV)?

Tabelle 14 Stellungnahmen zu Frage 13 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	25	1	0
Verbände, Parteien, Organisationen	29	0	20
Private, Garagen, Händler	41	31	2

Befürwortende:

Kantone: AI, AG, AR, BE, BL, BS, FR, GE, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SG, SH, SO, TG, TI, UR, VD, VS, ZG und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BUL, CASU, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, SVP, SGV, SSV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EAI VT, VFAS, DTC, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: SPEZ und KO1.

Gegner:

Kantone: SZ.

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, ATVSL, ACS, BFU, BFH, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, SGB, SLV, SPS, TS, VCS, EFINS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG, AI, AR, FR, GR, JU, LU, OW, SH, TG, UR, VS und ZG bemerken, dass die erlaubten Gewichte von 150 kg (Motorradtransport) und 2'000 kg (Anhängelast) eher zu tief angesetzt seien und nicht in jedem Fall ausreichen würden. Dieser Bemerkung stimmt auch die asa zu. Die Kantone NE und VD teilen grundsätzlich diese Ansicht und beantragen zudem, dass das Gewicht von 150 kg auf 200 kg erhöht wird. Der Kanton VD ergänzt zudem, dass bei der Belastung der Deichsel auch weiterhin das in Art. 184 VTS vorgesehene Gewicht gelten sollte, was 200 kg entspricht.
- Der Kanton BE fügt hinzu, dass es sich bei den meisten Fällen um Ausnahmefahrzeuge mit Überlänge und Übergewicht handeln würde. Die vorgeschlagene Änderung würde deshalb nicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen.

Bemerkungen der Gegner:

- Der Kanton SZ bemerkt, dass die in Art. 80 Abs. 1 E-VRV vorgesehenen 2'000 kg Gesamtgewicht für einen Anhänger in den meisten Fällen nicht reichen würde.
- KO2 fügt hinzu, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert.

4.9 Höchstgeschwindigkeit 40 km/h für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen

Fragebogen Frage 14: Sind Sie damit einverstanden, dass land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen künftig 40 km/h schnell sein dürfen (Art. 161 Abs. 7 E-VTS; Art. 163 Abs. 1 und 2 E-VTS)?

Tabelle 15 Stellungnahmen zu Frage 14 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	15	11	0
Verbände, Parteien, Organisationen	26	4	19
Private, Garagen, Händler	71	1	2

Befürwortende:

Kantone: AG, AR, BL, BS, BE, FR, GE, GL, JU, NE, SG, TI, TG, VD und VS.

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, asa, AGVS, AUTOS, BFU, BUL, BFH, ECONS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, SVP, SGV, SLV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSBM, EIAVT, VFAS, DTC, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: SPEZ, KO1 und KO2.

Gegner:

Kantone: AI, GR, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, UR, ZG und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, KAPOW, KSSD und SSV.

Private, Garagen und Händler: CSSA.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ASTAG, ATVSL, ACS, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PUSCH, RVS, SGB, SPS, TS, VCS, VSAA, EFINS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AR, FR, JU, TI und VS, sowie asa fügen hinzu, dass durch die höhere Höchstgeschwindigkeit das Überholen der meist sehr breiten Fahrzeuge erschwert und die Verkehrssicherheit kaum verbessert würde.
- Der Kanton BE gibt zu bedenken, dass die Grösse und fahrdynamische Eigenheiten der genannten Fahrzeuge in Verbindung mit einer Geschwindigkeitserhöhung auf 40 km/h vereinzelt zu einem gewissen Unfallrisiko führen würden.
- Die Kantone JU und VS bemerken, dass die Zeitersparnis durch die um 10 km/h erhöhte Höchstgeschwindigkeit für die meist regional eingesetzten land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen in Bezug auf deren wirtschaftlichen Einsatz als unbedeutend zu erachten sei.
- AGRO und der SLV merken an, dass die vorgeschlagenen Anpassungen Abweichungen zum EU-Recht bezüglich geforderten Bremsklassen sowie Gesamtbreite der Fahrzeuge vorsehen. Dies sei zu verhindern. Auch der SBV merkt an, dass Anstrengungen unternommen werden sollten, um die schweizerischen Bestimmungen über die Zulassung von Bremssystemen mit jenen der Europäischen Union zu harmonisieren.
- Gleicherweise weist die BFU darauf hin, dass Erntemaschinen nach EN 17344 nicht die identische Leistungsfähigkeit von Bremssystemen von 40 km/h-Traktoren aufweisen. Daher drohe ohne Kompromisslösung ein technisches Handelshemmnis.
- BFH, SVLT und LOHN merken an, das Mass von 2.55 m müsse zwingend auf 3 m erhöht werden, weil sonst kaum eine selbstfahrende Erntemaschine die Bestimmungen erfüllen könne. Auch der VSBM merkt an, dass die vorgeschlagene Regelung zugunsten von Erntemaschinen auch für Breiten von mehr als 3 m gelten soll.
- SPEZ beantragt, dass diese Regel nur für Fahrzeuge mit der Lenkung an der Frontachse gelten soll. Für Fahrzeuge mit Hecklenkung sei die vorgesehene Höchstgeschwindigkeit aus Sicherheitsgründen nicht zuzulassen.

Bemerkungen der Gegner:

- Gemäss den Kantonen AI, GR, NW, OW und ZH, sowie ACVS, KAPOW, KSSD und SSV sollte aus Gründen der Verkehrssicherheit und mit Blick auf die Fahrzeugdimensionen und Topografie der Schweiz diese Änderung nicht ohne Not vorgenommen werden. Die Grössen und fahrdynamische Eigenheiten dürften in Verbindung mit einer Geschwindigkeitserhöhung auf 40 km/h vereinzelt zu einem Unfallrisiko führen. Sodann hätten diese Fahrzeuge im Vergleich mit anderen Fahrzeugarten geringere Anforderungen an die Bremsleistung und verfügten nur über eine gebremste Achse.
- Die Kantone AI, LU, SH, ZG führen zudem aus, dass die Zeitersparnis durch die um 10 km/h erhöhte Höchstgeschwindigkeit für die meist regional eingesetzten land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen in Bezug auf deren wirtschaftlichen Einsatz als unbedeutend erachtet würde. Durch die höhere Höchstgeschwindigkeit würde hingegen das Überholen der meist sehr breiten Fahrzeuge erschwert und die Verkehrssicherheit nicht verbessert. Bei Fahrzeugen mit Hecklenkung sei eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen.
- Die Kantone UR und SZ weisen darauf hin, dass solche Fahrzeuge eine Breite von 3 m aufweisen dürften. Zusätzlich seien solche Fahrzeuge hinten gelenkt, was ein zusätzliches Gefährdungspotenzial bergen würde. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit sei der Sicherheit abträglich und mache das Überholen noch schwieriger oder zumindest gefährlicher.
- Der Kanton SZ ergänzt, dass die Beibehaltung der heutigen Geschwindigkeit keine weitreichenden Auswirkungen hätte, weil die Anzahl der betroffenen Arbeitsmaschinen überschaubar sei.
- Der Kanton SO bemerkt, dass es sich bei der neu geschaffenen Fahrzeugart zwar nur um einen kleinen Teil des gesamten Fahrzeugbestandes handeln würde. Allerdings würden diese Fahrzeuge eine erhebliche Behinderung des Verkehrsflusses darstellen. Das Überholen für nachfolgende Fahrzeuge würde durch die höhere Geschwindigkeit und das Fahrverhalten der grossen, breiten Fahrzeuge massiv erschwert. Durch die höhere Geschwindigkeit könnten mit solchen Fahrzeugen (z.B. Mähdrescher) auch längere Distanzen zurückgelegt werden.
- KO2 vertritt die Ansicht, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert.

4.10 Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge

Fragebogen Frage 15: Sind Sie damit einverstanden, dass die Bremswirkung von land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsanhängern beim Einsatz im Gelände herabgesetzt werden kann, wenn Massnahmen zur Risikominderung vorhanden sind (Art. 208 Abs. 2 Bst. c E-VTS)?

Tabelle 16 Stellungnahmen zu Frage 15 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	26	2	21
Private, Garagen, Händler	40	32	2

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone sind grundsätzlich mit dem Änderungsvorschlag einverstanden.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, AGVS, AUTOS, BUL, BFH, ECONS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, SBV, LOHN, VSBM, EAIVT, VFAS, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: KO1.

Gegner:

Verbände, Parteien und Organisationen: SPS und DTC.

Private, Garagen und Händler: CSSA, SPEZ und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ASTAG, ATVSL, ACS, BFU, CASU, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, PROV, PUSCH, RVS, SVP, SGB, TCS, TS, VCS, VSAA, EFINS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AI, BL, NW, OW und ZH, sowie ACVS, KAPOW, KSSD und SSV fügen an, dass die Möglichkeit der Regulierung und Reduktion der Bremswirkung für die Feldbearbeitung Sinn machen würde. Die Rückstellung auf die normale Bremsleistung für den Strassenbetrieb müsse aber automatisch erfolgen und dürfe nicht der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer überlassen werden.
- Gemäss den Kantonen AI, BE, GR, NW und OW sowie der ACVS und der KAPOW stünde eine Herabsetzung der Bremswirkung im Widerspruch zur Delegierten Verordnung (EU) 2015/68. Im Anhang 1, M1, 2.1.1.4 sei die Verwendung entsprechender Ventile definiert. Die Behebung der Problematik sei durch Aufbau eines Antiblockierungs-/elektronisches Brems-Systems zu vollziehen oder könne gar durch entsprechende Reifenwahl (Geländereifen an Stelle Läuferreifen) erfolgen.
- Die FAKT merkt an, dass hinsichtlich der Sicherheit des Fahrzeuges nicht nur die Bremswirkung, sondern auch die Fehlbedienung und Manipulation gefordert und beurteilt werden sollten.

Bemerkungen der Gegner:

- DTC bemängelt, dass die vorgeschlagene Regelung physikalisch keinen Sinn mache.
- SPEZ lehnt die Vorlage ab, da sie nicht der Technik entspreche. Das elektronische Druckluftbremssystem sei zeitgerecht.
- KO2 bemerkt, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert.

4.11 Ausnahme von der Zulassungspflicht für Arbeitskarren bis 6 km/h

Fragebogen Frage 16: Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitskarren (z. B. Arbeitsbühnen) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h künftig ohne Fahrzeugausweis und Kontrollschild in Verkehr gesetzt werden können (Art. 72 Abs. 1 Bst. m E-VZV und Art. 38 Abs. 1 Bst. e E-VVV)?

Tabelle 17 Stellungnahmen zu Frage 16 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	17	8	1
Verbände, Parteien, Organisationen	28	5	16
Private, Garagen, Händler	41	32	1

Befürwortende:

Kantone: AG, AR, BE, FR, GE, GL, JU, NE, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR und VS.

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BUL, BFH, CASU, ECONS, IGDHS, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, SVP, SGV, SLV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EAI VT, VFAS, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: EMC und KO1.

Gegner:

Kantone: AI, BL, BS, GR, LU, NW, ZG und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, KAPOW, KSSD, SSV und SPS.

Private, Garagen und Händler: CSSA, SPEZ und KO2.

Verzicht auf STN:

Kantone: VD.

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, BFU, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PUSCH, RVS, SGB, TS, VCS, DTC, EFINS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Aus Sicht der Kantone AG, AR, BE, FR, JU, OW, SH, SZ, TI, TG, UR und VS, sowie asa, AVTSL, CASU, ECONS, VFAS und KO1 wäre sogar eine Geschwindigkeitslimite von 10 km/h angebracht. Es seien etliche Typen von Arbeitskarren bekannt, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 7 und 10 km/h aufweisen würden.
- Der Kanton UR würde es nicht als sinnvoll erachten, wenn eine neue Kategorie für die geringe Geschwindigkeitsabstufung geschaffen werden müsste.
- Der Kanton TI fordert eine Anpassung von Art. 33 VTS, damit Arbeitswagen mit einer baubedingten Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h von der Prüfung ausgenommen werden.
- AGRO und SLV begrüßen den Vorschlag, weisen aber darauf hin, dass die diesbezügliche Höchstgeschwindigkeit in Deutschland 10 km/h betragen würde. Es sei daher, soweit möglich, auf eine einheitliche Gesetzgebung zu achten.
- Die FAKT zweifelt an, dass ein Importeur eines solchen Fahrzeuges die erforderlichen Richtlinien kennen und seine Endkunden entsprechend schulen würde. Daher sei mit Prüfbericht oder einer Konformität die Funktionstüchtigkeit der Arbeitsbühne in jeder betriebsüblichen und auch kritischen Situation zu beurteilen.
- Der TCS stimmt dem Vorschlag mit dem Vorbehalt zu, dass mit erster Priorität die (Betriebs)Haftpflichtversicherung des Fahrzeugbesitzers für verursachte Schäden aufkommen soll, in Ergänzung zur Deckung durch den Nationalen Garantiefond.

Bemerkungen der Gegner:

- Die Kantone AI, BL, BS, GR, LU und NW, sowie ACVS und KAPOW lehnen die Vorlage ab, denn für die Kontrollorgane sei die Halterermittlung viel aufwendiger bei Fahrzeugen, die nicht immatrikuliert werden müssen. Bereits heute seien Fahrzeugkategorien von der

Typengenehmigungspflicht ausgenommen. Bei Strassenverkehrskontrollen würden bis zu 50% dieser Fahrzeuge die technischen Anforderungen nicht erfüllen. Zudem sei die technische Kontrolle dieser Fahrzeuge aufwändiger, da keine Typengenehmigung als Referenz zur Verfügung stünde. Die Unterstellung unter das Produktesicherheitsgesetz böte keinen adäquaten Ersatz für die Typengenehmigungspflicht, da das darin vorgesehene, nachgelagerte Kontrollverfahren zu träge sei und die technischen Anforderungen des Produktesicherheitsgesetzes niedriger seien. Auf periodische Überprüfung durch die Zulassungsbehörden, als wichtiges Element, um die Betriebssicherheit aller Motorfahrzeuge zu gewährleisten, sollte auch bei Arbeitskarren mit 6 km/h nicht verzichtet werden. Durch die Aufhebung der Versicherungspflicht würde zudem der nationale Garantiefonds stärker belastet und mit ihm alle Motorfahrzeughaltenden. Sollte dennoch an der vorgeschlagenen Regel festgehalten werden, sei die Geschwindigkeitslimite auf 10 km/h zu setzen.

- Auch der Kanton ZG stimmt einer Erhöhung der Geschwindigkeitslimite auf 10 km/h zu. Der Kanton ZG schlägt zudem vor, eine Formulierung einfließen zu lassen, damit diese Fahrzeuge nicht überlange Strecken auf öffentlichen Strassen zurücklegen können. Somit könnte einem Missbrauch vorgebeugt und verhindert werden, dass sie den Verkehr behindern.
- Die Kantone AI, GR und ZH, sowie KSSD und SSV erachten eine Entlassung aus der staatlichen Kontrolle als nicht sinnvoll, da diese Fahrzeuge regelmässig auf öffentlichen Strassen verkehren. Zudem werde mit der Angabe zur Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h eine neue Einteilung betreffend Geschwindigkeitslimiten für Fahrzeuge eingeführt.
- KO2 fügt hinzu, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert.

4.12 Vorderer Überhang

Fragebogen Frage 17: Sind Sie damit einverstanden, dass künftig an gewerblich zugelassenen Traktoren vorne längere Zusatzgeräte angebracht werden dürfen, wie dies heute bereits beim Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft der Fall ist (Art. 94 Abs. 1^{quater} und 1^{quinquies} E-VTS)?

Tabelle 18 Stellungnahmen zu Frage 17 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	32	1	16
Private, Garagen, Händler	40	32	2

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone sind mit dem Änderungsvorschlag einverstanden.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, AGVS, AUTOS, BUL, BFH, ECONS, IGDHS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, SVP, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, LOHN, VSBM, EAVT, VFAS, DTC, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: KO1.

Gegner:

Verbände, Parteien und Organisationen: BFU.

Private, Garagen und Händler: CSSA, SPEZ und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PUSCH, RVS, SGB, TS, VCS, VSAA, EFINS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und RTE.

Bemerkungen der Befürworter:

- Der Kanton AR fügt hinzu, dass mit dieser neuen Regelung die Einsatzmöglichkeiten von Arbeitstraktoren im Strassenunterhaltsdienst deutlich verbessert werden könne.
- Der Kanton BE ergänzt, dass sämtliche gewerbliche Traktoren und Motorwagen für Unterhaltsarbeiten dieselben Erleichterungen erhalten sollten, wie die der Land- und Forstwirtschaft unterstellten Fahrzeuge.
- Der Kanton GR begrüsst die Anpassung, da diese durch die Konferenz der Kantonsingenieure (KIK) gefordert wurde. Allerdings sei seines Erachtens die Verkehrssicherheit zwingend mittels Einsatzes von Seitenblickkameras zu gewährleisten.
- Der Kanton UR fordert, dass die Bestimmungen zur Sichtweite und Übersicht eingehalten werden müssen.

Bemerkungen der Gegner:

- Die BFU lehnt die Vorlage aufgrund möglicher negativer Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ab.
- SPEZ lehnt die Vorlage ab, da sie zu einer ungerechten Ungleichbehandlung gegenüber allen anderen Arbeits-/Ausnahmefahrzeugen führen würde.

4.13 Umbau von Antriebseinheiten an Oldtimern

Fragebogen Frage 18: Sind Sie damit einverstanden, dass künftig nachträglich in Oldtimerfahrzeuge eingebaute Fremdzündungsmotoren mindestens den ab 1. Oktober 1996 geltenden Abgasvorschriften entsprechen sollen (Art. 4 Abs. 4 Bst. a E-VTS)?

Tabelle 19 Stellungnahmen zu Frage 18 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	19	6	1
Verbände, Parteien, Organisationen	28	10	11
Private, Garagen, Händler	2	71	1

Befürwortende:

Kantone: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GR, JU, NE, NW, OW, SZ, SO, SG, TI, TG, VD, VS und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, BFH, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PUSCH, SVP, SGV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, VCS, LOHN, VSBM, DTC, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: EMC und SPEZ.

Gegner:

Kantone: BL, BE, LU, SH, UR und ZG.

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ATVSL, CASU, ECOSW, ECONS, PROM, SLV, EAVT, VFAS und ONEX.

Private, Garagen und Händler: CSSA, KO1 und KO2.

Verzicht auf STN:

Kantone: GL.

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, BFU, BUL, INFRA, IGDHS, NGF, RVS, SGB, TS, VSAA und EFINS.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG, AR, AI, GR, JU, SH, VS und TG sowie asa weisen darauf hin, dass bei der vorgeschlagenen Änderung der Ersatz von Selbstzündungsmotoren ungleich geregelt bzw. benachteiligt würde, was nicht nachvollziehbar sei. Es sei zudem wichtig festzuhalten, dass solche ausserhalb der Epoche umgebauten Fahrzeuge weiterhin keinerlei Anspruch auf den Veteranenstatus hätten, beziehungsweise die Auswirkung auf einen möglichen Veteranenstatus zu klären sei.
- Auch der Kanton OW ist der Ansicht, dass dieselbe Regelung für Selbstzündungsmotoren gelten sollte.
- Die Kantone AI, NW, OW und ZH, sowie ACVS, KAPOW, KSSD und SSV fügen an, es solle klarer definiert werden, was ein Veteranenfahrzeug und was eine Epoche ist. Weiter sei unklar, ob ein entsprechend modifiziertes Fahrzeug nach dem Umbau noch als Veteranenfahrzeug gelten würde und ob Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor den Vorschriften betreffen Abgaswartung unterlägen oder nicht. Diese Punkte seien zwingend zu präzisieren.
- AGVS fügt hinzu, dass sich, im Sinne einer besseren Flexibilität, die Mindestanforderung für den Einbau von Austauschverbrennungsmotoren auf den Stand der Technik zum Zeitpunkt der Fahrzeugproduktion beziehen sollte. Damit würde verhindert, dass abgasträchtigere Motoren als der Ursprüngliche eingebaut werden und es bestünde die Möglichkeit, neuere Verbrennungsmotoren einzubauen.
- Der Kanton SO geht davon aus, dass im Regelungsvorschlag bewusst der Begriff Oldtimerfahrzeug verwendet wurde, und dieser nicht gleichbedeutend mit dem Begriff Veteranenfahrzeug ist, da ansonsten ein Widerspruch zur geltenden Weisung bestünde. Der

Begriff Oldtimerfahrzeug sei deshalb noch zu definieren. Ausserdem müsse der Einbau eines Elektromotors zum Entfallen des Veteranenstatus führen.

- Aus Sicht des Kantons TI seien die Weisungen vom ASTRA vom 3. November 2008³ dahingehend anzupassen, dass die Anforderungen zur Erlangung des Veteranenstatus aktualisiert würden. Es müsse insbesondere klargestellt werden, dass solche Änderungen den Verlust des Status bedeuten würden.
- Der Kanton VD beantragt, dass der Begriff Veteranenstatus in einem eigenen Artikel in der VTS geregelt wird und nicht nur in einer Weisung vom ASTRA.
- AGVS, L-drive und FRS fügen hinzu, dass eine strengere Vorschrift für Oldtimer-Dieselfahrzeuge als für Oldtimer-Benzinfahrzeuge nicht im öffentlichen Interesse sei. Da Oldtimer durchschnittlich nur einige hundert Streckenkilometer pro Jahr fahren würden, sollten ältere Benzin- und Dieselfahrzeuge gleichbehandelt werden.
- AUTOS weist darauf hin, dass Hersteller und Importeure nicht in die Nachweispflicht genommen werden könnten – insbesondere auch dann nicht, wenn mit dem Ersatz des Motors eine Leistungssteigerung von mehr als 20 Prozent erreicht werde.
- DTC merkt an, der Begriff Fremdzündungsmotor sei durch Verbrennungsmotor zu ersetzen. Bei Motorumbauten, die epochenübergreifend sind, sollten die Fahrzeuge generell – ohne fixes Datum – den zum Zeitpunkt der ersten Inverkehrsetzung geltenden Abgasvorschriften entsprechen, mindestens jedoch Euro 2 erfüllen.

Bemerkungen der Gegner:

- Der Kanton BL rügt, dass der Lebenszyklus von älteren, weniger sicheren Fahrzeugen nicht durch neuere, nicht aus der Epoche stammende Aggregate verlängert werden sollte. Die Kunden würden sich zudem oft den Eintrag als Veteranenfahrzeug wünschen, welches aber der ursprünglichen Ausführung entsprechen müsse.
- Der Kanton BE erachtet eine weitere Ausnahmeregelung bei Oldtimerfahrzeugen nicht als sinnvoll, zumal jegliche beschriebene Veränderung an einem Oldtimerfahrzeug die Originalität absprechen und somit das Fahrzeug de facto den Oldtimerstatus verlieren würde.
- Die Kantone SH und ZG wünschen, dass beim Ersatz von Verbrennungsmotoren bei alten Fahrzeugen die Bestimmungen der aktuellen VTS weiterhin gelten würden. Zudem wäre der Ersatz von Selbstzündungsmotoren ungleich geregelt. Sollte dennoch am Vorschlag festgehalten werden, müsste gemäss Kanton SH dieselbe Regelung auch für Selbstzündungsmotoren gelten. Zudem sollte klargestellt werden, dass ein allfälliger Veteranenstatus nach einem derartigen Motorenersatz entfallen würde.
- AGRO und SLV lehnen die Vorlage ab, da nicht nachvollziehbar sei, weshalb Dieselmotoren gegenüber Benzinmotoren benachteiligt werden.
- ATVSL, ECONS, EAIVT, VFAS und KO1 lehnen den Revisionsvorschlag ab, da mit der geforderten Verschärfung neue Auflagen geschaffen würden, welche den Veteranenstatus und die Wahlfreiheit gefährden würden.
- CASU merkt an, ein Fremdzündungsmotor habe betreffend Abgasemissionen mindestens den Abgasnormen der entsprechenden Epoche zu entsprechen.
- ECOSW beantragt, Oldtimer-Fahrzeuge seien nicht speziell zu regeln, da die relativ kleine Anzahl von Oldtimer-Fahrzeugen für die Luftqualität marginal sei.
- KO2 bemerkt, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert. Es müsse weiterhin möglich sein, auch ältere Motoren einzubauen, welche aus der Epoche des Fahrzeuges stammen und die Epoche müsste im Einzelfall bestimmt werden. Die Vorschriften des Zulassungsjahres 1995 (Zeit der Abgasnorm Euro 2) hätten bei Oldtimern als Norm zu gelten. Eine Erleichterung würde von KO2 grundsätzlich willkommen geheissen.

³ Abrufbar unter www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente > Weisungen > «Weisungen für Veteranenfahrzeuge».

Fragebogen Frage 19: Sind Sie damit einverstanden, dass nachträglich an Stelle des ursprünglichen Verbrennungsmotors in Oldtimerfahrzeuge eingebaute Elektromotoren bezüglich der elektrischen Sicherheit mindestens den ab 1. Oktober 1996 geltenden Vorschriften entsprechen sollen und eine zerstörungsfreie Festigkeitsprüfung für den Einbau der Batterien analog zu derjenigen für Gastanks angewendet werden kann (Art. 4 Abs. 4 Bst. b E-VTS)?

Tabelle 20 Stellungnahmen zu Frage 19 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	21	4	1
Verbände, Parteien, Organisationen	34	1	14
Private, Garagen, Händler	72	1	1

Befürwortende:

Kantone: AG, AI, AR, BS, FR, GE, GR, JU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, VD, VS, ZG und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, BFU, CASU, ECONS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, PROM, PUSCH, SVP, SGV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, VCS, LOHN, VSBM, EAI VT, VFAS, EFINS, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC, SPEZ, KO1 und KO2.

Gegner:

Kantone: BL, BE, LU und UR.

Verbände, Parteien und Organisationen: DTC.

Private, Garagen und Händler: CSSA.

Verzicht auf STN:

Kantone: GL.

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ARVAG, ATVSL, BUL, BFH, ECOSW, INFRA, IGDHS, NGF, RVS, SGB, SLV, TS und VSAA.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Aus Sicht der Kantone AI, AR, GR, JU, OW, SZ, TG und VS sowie asa wäre die Auswirkung solcher Umbauten auf die Beurteilung des Veteranenstatus vorgehend zu klären.
- Gemäss dem Kanton AG sollte in der Verordnung auch der Umbau bzw. die Anpassung der Karosserie zwecks Batterieeinbau geregelt werden. Die Kantone AI, GR, NW, OW und ZH, sowie ACVS, KAPOW, KSSD und SSV stimmen diesen Bemerkungen zu und ergänzen, dass die Formulierung von Art. 4 Abs. 4 lit. b E-VTS unverständlich sei und sich daher an den Erläuterungen zu Art. 4 Abs. 4 lit. b E-VTS zu orientieren habe.
- Die Kantone AG, SH, ZG und TI fordern, dass klargestellt werden sollte, dass ein allfälliger Veteranenstatus nach einem derartigen Motorenersatz entfallen würde.
- Der Kanton SO fordert eine Definition für den Begriff Oldtimerfahrzeug und eine Erklärung zur Abgrenzung von Veteranenfahrzeugen.
- Gemäss dem Kanton TI müssten die Weisungen vom ASTRA vom 3. November 2008⁴ angepasst werden.
- Der Kanton VD wünscht, dass der Begriff Veteranenstatus in einem eigenen Artikel in der VTS und nicht nur in einer Weisung vom ASTRA geregelt wird.
- Die BFU fügt hinzu, dass die grundlegenden Sicherheitsstandards auf nationaler Ebene einheitlich definiert werden sollten.
- AVTLS, CASU, ECONS, EAI VT, VFAS und KO1 beantragen, die geplanten Erleichterungen seien auch in die Erläuterungen vom 1. Juni 2020 zum Nachweis der elektrischen Sicherheit

⁴ Abrufbar unter www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente > Weisungen > «Weisungen für Veteranenfahrzeuge».

und elektromagnetischen Verträglichkeit von Strassenfahrzeugen und deren Komponenten⁵ aufzunehmen.

- EMC notiert, dass ein Leitfaden, beispielsweise in Form einer asa-Richtlinie, zu erlassen sei.
- KO2 kommentiert, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert.

Bemerkungen der Gegner:

- Der Kanton BL lehnt den Verordnungswortlaut ab, da der Aufbau eines Elektrofahrzeugs sehr komplex sei. Die Befestigung des Akkupakets würde dabei nur einen Teilbereich darstellen. Nicht nur das fahrende, sondern auch das stehende Fahrzeug könne (z.B. im Ladebetrieb) erhebliche Gefahren bergen. Entwicklung und Bau sollen deshalb nur durch den Fahrzeughersteller erfolgen. Zudem soll der Lebenszyklus von älteren, weniger sicheren Fahrzeugen nicht durch alternative Technologien verlängert werden.
- Der Kanton LU lehnt den vorgeschlagenen Wortlaut ebenfalls ab. Der Einbau von nicht epochengerechten Motoren, egal welcher Antriebstechnologie, stünde im Widerspruch zum Sinn und Zweck von Veteranenfahrzeugen. Zwar finde bei der Elektrifizierung eine klare Verbesserung der Emissionen statt, allerdings würden sich beim Elektroantrieb auch einige Probleme stellen. So bedinge der Umbau auf elektrischen Antrieb fast immer weitergehende Anpassungen am Verbrennerfahrzeug. Die Kraft-/Drehmomententwicklung sei mit einem Elektroantrieb anders und die Komponenten herkömmlicher Fahrzeuge seien in der Regel nicht darauf ausgelegt. Dies sei aus Sicht der Verkehrssicherheit äusserst problematisch.
- Der Kanton UR ist gegen weitergehende Ausnahmen zulasten der Originalausführung (Epoche der Fahrzeugherstellung) von Veteranenfahrzeugen/Oldtimer. Es sei anzumerken, dass ein Umbau auf Elektroantrieb nebst den Anpassungen auch aufgrund der neuen Kräfteverhältnisse (z.B. Drehmoment) meist umfassende Änderungen zur Folge haben (Getriebe, Achsen, Bremsen usw.). Hier könnte von einer tiefgreifenden Änderung ausgegangen werden, was im Einzelfall zu klären wäre (Art. 4 Abs. 2 VTS). Der Status «Veteranenfahrzeug» müsste aber in einem solchen Fall zwingend entfallen, denn das Fahrzeug bzw. der Motor und die Antriebseinheit würden nicht mehr der originalen Ausführung und dem Gesamtbild/-geräusch entsprechen.
- DTC beantragt, die Referenz zum UNECE-Reglement Nr. 115 bezüglich Gastankbefestigung sei zu streichen. Es gehe daraus nämlich nicht klar hervor, dass die Komponenten zwingend als Einzelkomponenten zertifiziert sein müssen. Insbesondere beim Energiespeicher (Batterie) sei es wichtig, dass ein Nachweis nach UNECE-Reglement Nr. 100 vorliegt. Bei Absatz 4b sei zudem die Lesbarkeit zu verbessern – beispielsweise mit UNECE Nr. 100.01 statt der in der Vorlage verwendeten Schreibweise. Ausserdem fragt das DTC an, wie auf Elektroantrieb umgebaute Fahrzeuge ab 1.IV 1.1.97 zu behandeln seien.

⁵ Abrufbar unter www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Fahrzeuge und Gefahrgut > Fahrzeugvorschriften und -prüfungen > NEV und EMV > «Erläuterungen zum Nachweis der elektrischen Sicherheit und elektromagnetischen Verträglichkeit von Strassenfahrzeugen und deren Komponenten».

4.14 Ausserordentliche Nachprüfpflicht bei Fahrzeugabänderungen – gemeinsames kantonales System und Liberalisierung bei Zubehörfelgen

Fragebogen Frage 20: Sind Sie einverstanden, dass künftig in der VTS explizit festgehalten wird, dass die Nachprüfung abgeänderter Fahrzeuge nach einem gemeinsam festgelegten System der kantonalen Vollzugsbehörden erfolgt (Einleitungsteil von Art. 34 Abs. 2 E-VTS)?

Tabelle 21 Stellungnahmen zu Frage 20 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	26	0	0
Verbände, Parteien, Organisationen	35	0	14
Private, Garagen, Händler	42	31	1

Befürwortende:

Kantone: Sämtliche Kantone sind grundsätzlich mit dem Änderungsvorschlag einverstanden.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, BFU, BFH, CASU, ECONS, IGHDS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROM, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EAI VT, VFAS, DTC, EFINS, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC, SPEZ und KO1.

Gegner:

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, BUL, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PUSCH, RVS, SVP, SGB, SPS, TS und VCS.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone BL, LU und SZ beantragen die folgende Ergänzung des Artikels 220 VTS: «Die asa erlässt für die Durchführung dieser Verordnung Richtlinien und Merkblätter.»
- Der Kanton LU bemerkt, dass auf die Streichung von «vor der Weiterverwendung» zu verzichten sei, da dies nur rechtliche Probleme für die Kontroll- und Zulassungsbehörden mit sich bringen würde. Als Ersatz schlägt der Kanton LU vor, den Artikel wie folgt anzupassen: «Der Halter oder die Halterin hat der Zulassungsbehörde Änderungen an den Fahrzeugen zu melden. Geänderte Fahrzeuge sind vor der Weiterverwendung, ausgenommen für Probe- und Überführungsfahren, nach einem von den Kantonen gemeinsam festgelegten System nachzuprüfen. Namentlich betrifft dies: ...».
- Auch der Kanton UR ist der Ansicht, dass «vor der Weiterverwendung» nicht ersatzlos gestrichen werden sollte. Darüber hinaus solle ein klarer Zeitraum definiert werden, da die Kontrollbehörden nicht mehr agieren könnten, wenn nur eine (fristlose) Nachprüfung der technischen Änderung vorgeschrieben ist.
- Gleicher Ansicht ist der Kanton VD. Letzterer wünscht ebenfalls eine Umformulierung analog des Vorschlages vom Kanton LU, fügt jedoch hinzu, dass die Änderungen unverzüglich gemeldet werden müssten.
- Der Kanton BS begrüsst die vorgeschlagene Regelung insbesondere deshalb, weil dadurch die asa-Richtlinien gestärkt würden.
- Die Kantone BE und GR bemerken, dass ein schweizweit einheitliches Vorgehen anzustreben sei.
- Der Kanton SZ hält fest, dass in Art. 34 Abs. 2 E-VTS zusätzlich festgelegt werden sollte, innert welcher Frist Änderungen zu melden sind.
- Gemäss Kanton ZG müsste geprüft werden, wie es sich in Bezug auf Art. 33 Abs. 8 VTS verhält. Das Qualitätssicherungssystem müsse angepasst werden. Zudem würde sich die Frage stellen,

wie der Bund in die gemeinsame Festlegung eines Systems durch die Kantone eingebunden wäre.

- ASTAG regt an, die Vereinheitlichung der Vollzugspraxis über das vorgeschlagene Thema der Nachprüfung abgeänderter Fahrzeuge sei auszuweiten und hierfür geeignete Mittel seien vorzusehen.
- DTC beantragt, die betroffenen asa-Richtlinien seien namentlich zu erwähnen.

Bemerkungen der Gegner:

- KO2 betont, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert. Bei den Prüfungen müsste jeder Fall einzeln behandelt werden. Eine stringente Weisung könne hier nicht helfen. Stattdessen müsste den Fachmännern (der Prüfungsstellen) ein Entscheidungsspielraum zugestanden werden.

Fragebogen Frage 21: Sind Sie einverstanden, dass künftig alle Felgen, die sich innerhalb der vom Fahrzeughersteller vorgesehen Bandbreite von Einpresstiefen befinden, vor deren Verwendung nicht mehr amtlich nachgeprüft werden müssen (Art. 34 Abs. 2 Bst. f E-VTS)?

Tabelle 22 Stellungnahmen zu Frage 21 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	14	12	0
Verbände, Parteien, Organisationen	28	2	19
Private, Garagen, Händler	72	1	1

Befürwortende:

Kantone: AG, AI, BE, GE, JU, NE, NW, OW, SO, SG, TI, VD, VS und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, ASTAG, AGVS, AUTOS, CASU, ECONS, IGHDS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EIAVT, VFAS, DTC, FAKT und SUVA.

Private, Garagen und Händler: EMC, SPEZ, KO1 und KO2.

Gegner:

Kantone: AR, BL, BS, FR, GL, GR, LU, SH, SZ, TG, UR und ZG.

Verbände, Parteien und Organisationen: asa und ONEX.

Private, Garagen und Händler: CSSA.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, BFU, BUL, BFH, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, SVP, SGB, SPS, TS, VCS und EFINS.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Die Kantone AG, AI, NE und OW beantragen eine Anpassung des Verordnungstextes wie folgt: «... nicht für den Fahrzeugtyp genehmigte Räder, ausser Räder an Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, bei denen sich nur die Einpresstiefe um max. 5 mm gegenüber einer vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Variante ändert.» Mit dieser Formulierung wäre aus Sicht des Kantons AG sichergestellt, dass die gewünschte Erleichterung auch bei Fahrzeugen ohne Einpresstiefen-Varianten Wirkung zeigen würde. Auch müsse weiterhin eine genügende Freigängigkeit in jeglichen Fahrzuständen Pflicht sein.
- Der Kanton JU ist ebenfalls für eine Umformulierung von Art. 34 Abs. 2 Bst. f E-VTS. Dies hätte den Vorteil, dass jedes Auto mit den gleichen Toleranzanforderungen behandelt werden könnte und gleichzeitig die Verkehrssicherheit weiterhin gewährleistet wäre. Dies würde auch unnötige Verfahren vermeiden und die kantonalen Behörden entlasten. Diese Ansicht teilt auch der Kanton VD, der jedoch bei der Umformulierung noch den Verweis auf Art. 56 Abs. 3 VTS wünscht.
- Die Kantone AI und OW beantragen ausserdem Abs. 2 wie folgt anzupassen: «...Änderungen an den Fahrzeugen vor der Weiterverwendung zu melden.». Auch der Kanton VS wünscht eine entsprechende Umformulierung, jedoch mit der Präzisierung, dass die Änderungen an den Zulassungsbehörden gemeldet werden müssen.
- Gemäss den Kantonen AI und NW, sowie ACVS und KAPOW würde die Lockerung aus verkehrspolizeilicher Sicht die Gefahr bergen, dass vermehrt Fahrzeuge mit technisch mangelhaften oder unsachgemäss montierten Felgen im Strassenverkehr anzutreffen wären. Die Kontrolle der Zulässigkeit der Felge würde zudem für die polizeilichen Behörden nur schwer praktikabel sei.
- Der Kanton NW beantragt, dass zusätzlich auch die Dimensionen, die der Fahrzeughersteller freigibt, zulässig sein sollten (inklusive Zwischengrössen und asa Felgen).

- KO2 bemerkt, die neue Definition solle nicht Bewährtes ausschliessen. Die Erleichterungen, die sich aus dem EU-Recht ergäben, seien hingegen begrüssenswert.

Bemerkungen der Gegner:

- Die Kantone BL, BS und LU lehnen die Vorlage ab, da es anlässlich der Verkehrskontrollen für die Kontrollorgane grundsätzlich schwierig festzustellen sei, welche Einpresstiefe die montierte Felge aufweist, da die Deklaration im Regelfall verdeckt sei. Die vorgesehene Formulierung «innerhalb der vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Bandbreite» sei zu unpräzise formuliert. Optimalerweise sollte hier auf die Typengenehmigung oder das COC verwiesen werden.
- Der Kanton FR beantragt, dass alle Felgen ohne besondere Formalitäten zugelassen werden sollten, wenn die Spurverbreiterung nicht mehr als 2% beträgt. Zudem solle eine Nachprüfung weiterhin Pflicht sein.
- Der Kanton GL lehnt den Vorschlag mit der Begründung ab, dass ein amtliches Dokument für die Felgenkontrolle vor Ort nützlich wäre.
- Die Kantone AR, FR, GR, TG und ZG beantragen eine Anpassung des Verordnungstextes wie folgt: «... nicht für den Fahrzeugtyp genehmigte Räder, ausser Räder an Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, bei denen sich nur die Einpresstiefe um max. 5 mm gegenüber einer vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Variante ändert.» Dadurch wäre aus Sicht der Kantone GR, TG und ZG sichergestellt, dass die gewünschte Erleichterung auch bei Fahrzeugen ohne Einpresstiefen-Varianten ihre Wirkung zeigt.
- Weiter soll gemäss den Kantonen GR, LU, SH, SZ, TG, UR, ZG und als Absatz 2 Satz 1 ergänzt werden mit «... Änderungen an den Fahrzeugen vor der Weiterverwendung zu melden.». Eine Lockerung bürge nämlich aus verkehrspolizeilicher Sicht die Gefahr, dass vermehrt Fahrzeuge mit technisch mangelhaften Felgen oder unsachgemäss montierten Felgen im Strassenverkehr anzutreffen wären. Zudem würde die Kontrolle der Zulässigkeit der Felge für die Polizei sehr schwierig bzw. unpraktikabel werden.

Fragebogen Frage 22: Sind Sie einverstanden, dass künftig Spurverbreiterungen bis 2 % aufgrund von Distanzscheiben (wie bereits heute aufgrund von nicht mit dem Fahrzeug geprüften Felgen mit anderer Einpresstiefe) ohne Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers zulässig sind (Art. 56 Abs. 3 E-VTS)?

Tabelle 23 Stellungnahmen zu Frage 22 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	8	18	0
Verbände, Parteien, Organisationen	24	7	18
Private, Garagen, Händler	71	2	1

Befürwortende:

Kantone: AG, FR, JU, NE, SG, TI, VD und VS.

Verbände, Parteien und Organisationen: AGRO, ASTAG, AGVS, AUTOS, BFH, CASU, ECONS, IGHDS, L-drive, MOTOS, FRS, SGV, SLV, SVLT, SIK, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EAIVT, VFAS, DTC und SUVA.

Private, Garagen und Händler: EMC, KO1 und KO2.

Gegner:

Kantone: AI, AR, BL, BS, BE, GE, GL, GR, LU, NW, OW, SH, SZ, SO, TG, UR, ZG und ZH.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, asa, KAPOW, KSSD, SSV, FAKT und ONEX.

Private, Garagen und Händler: CSSA und SPEZ.

Verzicht auf STN:

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, ACS, BFU, BUL, ECOSW, INFRA, NGF, PROV, PROM, PUSCH, RVS, SVP, SGB, SPS, TS, VCS und EFINS.

Private, Garagen und Händler: RTE.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Der Kanton AG beantragt, dass der Verordnungstext wie folgt angepasst wird: «Eine Spurverbreiterung, die ausschliesslich durch Anbringen von Distanzscheiben mit einer Dicke von max. 5 mm oder nicht mit dem Fahrzeug geprüften Rädern mit anderer Einpresstiefe entsteht, ist ohne Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers oder der Fahrzeugherstellerin zulässig, sofern sich die Spurweite insgesamt um nicht mehr als 2 Prozent ändert. Dabei ist von der ursprünglichen beziehungsweise der grössten auf der Typengenehmigung oder auf dem Datenblatt aufgeführten Spurweite und der kleinsten aufgeführten Einpresstiefe auszugehen.» Zudem sei die Melde- und Prüfpflicht beim Anbringen von Distanzscheiben in jedem Fall beizubehalten.
- DTC merkt an, es sollten die möglichen Varianten (Distanzschreiben, gesteckte Ausführung mit durchgehenden Radbolzen; Distanzscheiben, geschraubte Ausführung; Lochkreisadapter) unterschieden werden. Bezüglich der Festigkeitsprüfung sei zudem eine Anpassung der asa-Richtlinien erforderlich.

Bemerkungen der Gegner:

- Die Kantone BL, BS, LU, ZH und ACVS bemerken, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, müsse sichergestellt werden, dass diese Änderung der ausserordentlichen Prüfungspflicht unterliegen und eine Eignungserklärung des Bauteileherstellers nötig ist. Deshalb solle Artikel 34 Absatz 2 Buchstabe b VTS nicht gestrichen werden.
- Die Kantone AR, GR, SH, SZ, TG, UR und ZG sowie asa beantragen, dass der Verordnungstext wie folgt angepasst wird: «Eine Spurverbreiterung, die ausschliesslich durch Anbringen von Distanzscheiben mit einer Dicke von max. 5 mm oder nicht mit dem Fahrzeug geprüften Rädern mit anderer Einpresstiefe entsteht, ist ohne Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers oder der Fahrzeugherstellerin zulässig, sofern sich die Spurweite insgesamt um nicht mehr als 2 Prozent ändert. Dabei ist von der ursprünglichen beziehungsweise der grössten auf der

Typengenehmigung oder auf dem Datenblatt aufgeführten Spurweite und der kleinsten aufgeführten Einpresstiefe auszugehen.» Zudem sei die Melde- und Prüfpflicht beim Anbringen von Distanzscheiben in jedem Fall beizubehalten.

- Auch der Kanton SO spricht sich für eine weiterhin geltende Melde- und Prüfpflicht beim Anbringen von Distanzscheiben aus.
- Die Kantone AI, NW und OW sowie KAPOW, KSSD und SSV lehnen die Vorlage ab mit der Begründung, dass aus polizeilicher Sicht Sicherheitsbedenken bestünden. Die Fahrzeuge sollten nach entsprechenden technischen Änderungen weiterhin geprüft werden müssen.
- Der Kanton GE ist der Ansicht, dass die Vorlage der Verkehrssicherheit widersprechen und das Verantwortungsbewusstsein von Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, Fahrzeuge in einwandfreiem Zustand zu führen, herabsenken würde.
- Der Kanton GL fügt als Begründung für die Ablehnung an, dass die Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers bei der Spurkontrolle vor Ort nützlich sei.
- Der Kanton GR ergänzt, dass bei jeder vorhandenen Distanzscheibe gemäss der Vorlage vor Ort überprüft werden müsste, ob diese zur montierten Felge passe und ob damit die Spurverbreiterung um nicht mehr als 2 % geändert habe. Die polizeiliche Kontrolle würde damit erschwert.
- Der Kanton BE lehnt die Vorlage ab, weil solche Abänderungen bei Kontrollen durch die Kontrollorgane nicht ohne Weiteres überprüfbar seien.
- Auch der Kanton TG sieht einen Mehraufwand bei den Kontrollbehörden, da die Spurweiten bei der vorgesehenen Änderung einzeln ausgemessen und mit dem Typenschein verglichen werden müssten.
- Die FAKT merkt an, dass es erfahrungsgemäss für Fachbetriebe nicht einfach sei, alle Varianten von Befestigungsmöglichkeiten und freigegebenen Rad-Reifen-Kombinationen des Fahrzeugherstellers eines Fahrzeugtyps zu kontrollieren. Insbesondere die Prüfung, ob eine Distanzscheibe alle nach UN R124 erforderlichen Umweltprüfungen durchlaufen hat, entgehe in der Regel der Kompetenz einer Fachwerkstatt.

4.15 Befugnisse zum Erlass von Ausführungsbestimmungen

Fragebogen Frage 23: Sind Sie mit der überarbeiteten Kompetenzregelung für das UVEK zum Erlass ausführender Bestimmungen zur VTS einverstanden (Art. 220 Abs. 1 E-VTS)?

Tabelle 24 Stellungnahmen zu Frage 23 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	25	0	1
Verbände, Parteien, Organisationen	36	0	13
Private, Garagen, Händler	41	31	2

Befürwortende:

Kantone: AG, AI, AR, BL, BS, BE, FR, GL, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR, VD, VS, ZG und ZG.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, BFU, BUL, BFH, ECONS, IGHDS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, SVP, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EAIVT, VFAS, EFINS, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC und KO1.

Gegner:

Private, Garagen und Händler: CSSA und KO2.

Verzicht auf STN:

Kantone: GE.

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, ATVSL, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, PUSCH, RVS, SGB, TS, VCS und DTC.

Private, Garagen und Händler: RTE und SPEZ.

Bemerkungen der Gegner:

- KO2 bemerkt, Art. 220 E-VTS regle nicht verbindlich, ob Einzelgenehmigungen im Sinne von Art. 44 EU 2018/898 (*gemeint wohl EU 2018/858*) in der Schweiz weiterhin zugelassen werden. Daher bestünden Rechtsunsicherheiten. Aus Gründen der Wirtschaftsfreiheit und Unabhängigkeit müsse von einer bedingungslosen Übernahme des EU-Rechts abgesehen werden. Die Aufzählung in Art. 220 Abs. 5 E-VTS solle eine explizite Ausnahmeregelung für Fahrzeuge, die zum Eigengebrauch importiert wurden, vorsehen. Es solle also weiterhin die Einzelabnahme – beziehungsweise Prüfungen mit Konformitätsbescheinigungen – möglich sein.

Fragebogen Frage 24: Sind Sie mit der neuen Kompetenzregelung für das ASTRA zur Regelung von Einzelheiten des Vollzugs und Abweichungen von VTS-Bestimmungen einverstanden (Art. 220 Abs. 4 und 5 E-VTS)?

Tabelle 25 Stellungnahmen zu Frage 24 des Fragenkatalogs

Kategorien	Ja	Nein	Verzicht auf STN
Kantone	24	0	2
Verbände, Parteien, Organisationen	32	4	13
Private, Garagen, Händler	1	71	2

Befürwortende:

Kantone: AG, AI, AR, BL, BS, BE, FR, GR, JU, LU, NE, NW, OW, SH, SZ, SO, SG, TI, TG, UR, VD, VS, ZG und ZG.

Verbände, Parteien und Organisationen: ACVS, AGRO, asa, ASTAG, AGVS, ACS, AUTOS, BFU, BUL, BFH, IGHDS, KAPOW, KSSD, L-drive, MOTOS, FRS, PROV, SGV, SLV, SSV, SVLT, SIK, SPS, TCS, SBV, LOHN, VSAA, VSBM, EFINS, FAKT, SUVA und ONEX.

Private, Garagen und Händler: EMC.

Gegner:

Verbände, Parteien und Organisationen: ATVSL, ECONS, EAIVT und VFAS.

Private, Garagen und Händler: CSSA, KO1 und KO2.

Verzicht auf STN:

Kantone: GE und GL.

Verbände, Parteien und Organisationen: ARVAG, CASU, ECOSW, INFRA, NGF, PROM, PUSCH, RVS, SVP, SGB, TS, VCS und DTC.

Private, Garagen und Händler: RTE und SPEZ.

Bemerkungen der Befürwortenden:

- Der AGVS beantragt, dass die in Absatz 5 formulierten Ausnahmeregelungen auch im Inland in kleiner Stückzahl produzierte Fahrzeuge oder für Märkte ausserhalb der EU vorgesehene und in geringer Anzahl importierte Liebhaberverfahrzeuge erfassen sollen.
- SGV fordert, dass die unter Art. 220 Abs. 5 E-VTS vermerkten Möglichkeiten des ASTRA, Ausnahmeregelungen zu erlassen, um «zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importierte Fahrzeuge» zu ergänzen, um die Zulassung entsprechender, nicht für den EU-Markt hergestellter Fahrzeuge zu erleichtern.

Bemerkungen der Gegner:

- ATVSL, ECONS, EAIVT, VFAS und KO1 beantragen die Änderung von Art. 220 Abs. 5 E-VTS wie folgt: «Das ASTRA kann Fahrzeuge mit Export- oder Zollschildern, Fahrzeuge von ausländischen in der Schweiz stationierten Bahn-, Polizei- und Zollbeamten, Fahrzeuge aus Erbschaftsgut, Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden, sowie Fahrzeuge aus Übersiedlungsgut, die im Ausland während mindestens 6 Monaten nachweislich auf den Halter immatrikuliert waren, von einzelnen Vorschriften des 3. Teils ausnehmen.» Ohne diese Änderungen würde der Marktzugang aus Staaten ausserhalb der EU handelshemmend erschwert werden.

5 Anhänge

5.1 Vernehmlassungsteilnehmende und für sie verwendete Abkürzungen

Verwendete Abkürzung	Name
ACS	Automobilclub der Schweiz
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein
AG	Staatskanzlei des Kantons Aargau
AGRO	Agrotec Suisse
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz
AI	Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden
AR	Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden
ARVAG	Interkantonale Vereinigung für den ARV-Vollzug
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
ATVSL	Auto Tuning- & Design Verband Schweiz/Liechtenstein
AUTOS	auto-schweiz, Vereinigung der Schweizer Automobil-Importeure
BE	Staatskanzlei des Kantons Bern
BFH	Berner Fachhochschule, Technik und Informatik, Biel
BFU	Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung
BL	Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft
BS	Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt
BUL	Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft
CSSA	Caravanes Schulthess SA
CASU	carrosserie suisse
DTC	DTC Dynamic Test Center AG
EAIVT	European Association of Independent Vehicle Traders
ECONS	economiesuisse
ECOSW	ECO SWISS Geschäftsstelle und Inspektorat
EFINS	Eurofins Electric & Electronic Product Testing AG
EMC	EMC-Testcenter AG
FAKT	FAKT AG, Prüf- und Ingenieurzentrum
FKS	Feuerwehr Koordination Schweiz
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
FRS	Strassenschweiz, Verband des Strassenverkehrs
GE	Chancellerie d'Etat du Canton de Genève
GL	Regierungskanzlei des Kantons Glarus
GR	Standeskanzlei des Kantons Graubünden
IGDHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz
INFRA	Infra Suisse
JU	Chancellerie d'Etat du Canton du Jura

KAPOW	Kantonspolizei Obwalden
KO1	Koordinierte Stellungnahme von: Andreas Ughini, Andrew Darcy, Auto Höngg GmbH, Auto Jägger AG, Auto Kunz, Autofriberg AG, Autohaus Schiess AG, Autoland Reust AG, Auto-Vetterli AG, Dähler Competition Line AG, Elite Sportwagen AG, Eric Senn Chur AG, Eric Stamm, Fadegraad.ch, Patrick & Nicole Schlatter, Garage Carosserie Centra AG, Garage Cudazzo GmbH, Garage Mangold GmbH, Garage Rudolf Büchi, Lerch AG, Gotthard-Garage Calani GmbH, Lorenz Hauser, Loucien Boulanger, MB Handels & Finanz AG, Melanie Dutli, Michael Dutli, Moss-Garage AG, Nadia Bianchi, Number One Car Rental AG, O. Engel GmbH, Orlando Engel (Einzelperson), Replace Car GmbH, RS Racing Garage, Rian Bianchi, Sonnenberg-Garage Mogelsberg AG, Tartaruga AG, T-Car Sàrl Patrick Guldin, Maple Leaf GmbH, Zollgarage neuhausen GmbH und Züri Garage AG.
KO2	Koordinierte Stellungnahme von: Ackermann Oldtimer und Klassikgarage GmbH, American Automobile GmbH, Andre Vogel (Einzelperson), Andre Vogel Automobile, Autotechnik Birsfelden AG, Bischel & Künzler GbmH, Cargraphic Schweiz GmbH, Corvette Sportcar Center AG, Dr. Thomas H. Fluri, Erivision AG, Garage Blaas GmbH, General Parts GmbH, Hans Rudolf Hafner, HWS connect, Indy Garage, IQ Sportgarage GmbH, Iris Künzler, Jasmin Schadeegg, Josef Schöpfer, Lincoln & Continental Club Europa, Maurer Fahrzeugbau AG, Pneu-Dick AG, REWI Autoersatzteile GmbH, Roland Künzler, Senag Automobile AG, Sophie Cartier, Sutter US Cars, US Performance Cars AG, Veronika Loeliger und Vogels Offroad.
KSSD	Konferenz der städtischen Sicherheitsdirektoreninnen und -direktoren der Schweiz
L-drive	Schweizerischer Fahrlehrerverband
LOHN	Verband Lohnunternehmer Schweiz
LU	Staatskanzlei des Kantons Luzern
MOTOS	Motosuisse, Vereinigung der Schweizer Motorrad- und Roller-Importeure
NE	Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel
NGF	Nationaler Garantiefonds Schweiz
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
ONEX	Ville d'Onex
OW	Staatskanzlei des Kantons Obwalden
PROM	Prométerre, Association vaudoise de promotion des métiers de la terre
PROV	Pro Velo Schweiz
PUSCH	Stiftung Praktischer Umweltschutz
RTE	RTE AG
RVS	Reifen-Verband der Schweiz
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SH	Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen
SIK	Schweizerische Interessengemeinschaft der Fabrikanten und Händler von Kommunal-Maschinen und -Geräten
SLV	Schweizerischer Landmaschinen-Verband
SO	Staatskanzlei des Kantons Solothurn
SPEZ	Spezialfahrzeugbau Peter Meier

SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz
SSV	Schweizerischer Städteverband
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SVLT	Schweizerischer Verband für Landtechnik
SVP	Schweizerische Volkspartei
SZ	Staatskanzlei des Kantons Schwyz
TCS	Touring Club Schweiz
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
TI	Cancellaria dello Stato del Cantone Ticino
TS	Travail.Suisse
UR	Standeskanzlei des Kantons Uri
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
VS	Chancellerie d'Etat du Canton du Valais
VSAA	Verband Schweiz Arbeitsbühnen Anbieter
VSBM	Verband der Schweizerischen Baumaschinenwirtschaft
ZG	Staatskanzlei des Kantons Zug
ZH	Staatskanzlei des Kantons Zürich

5.2 Verzeichnis der weiteren Abkürzungen

Verwendete Abkürzung	Name
Abs.	Absatz/Absätze
Art.	Artikel
ARV	Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1; SR 822.221) / Verordnung über die die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2; SR 822.222)
ASTRA	Bundesamt für Strassen
Bst.	Buchstabe(n)
bzw.	beziehungsweise
CZV	Verordnung über die Zulassung von Fahrzeugführern und Fahrzeugführerinnen zum Personen- und Gütertransport auf der Strasse (CZV; SR 741.521)
E-VTS	Änderungsentwurf der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (der Buchstabe «E-» vor der Abkürzung des Erlasses steht für «Entwurf»).
EG	Europäische Gemeinschaft
EU	Europäische Union
GEN	Generation der digitalen Fahrschreiber (GEN2 = intelligenter Fahrschreiber)
IVI	Initial Vehicle Information; ein Zulassungstool für Neufahrzeuge

kg	Kilogramm(e)
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
m	Meter
max.	maximal
mm	Millimeter
Nr.	Nummer(n)
STN	Stellungnahme
PDF	Portable Document Format
resp.	respektive
SVG	Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (SR 741.01)
t	Tonne(n)
usw.	und so weiter
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
vgl.	vergleiche
VRV	Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (SR 741.11)
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	Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (SR 741.51)
z. B.	zum Beispiel

5.3 In der Vernehmlassung unterbreiteter Fragenkatalog

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband ☐ Organisation ☐ Übrige
Absender:
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am 20. Oktober 2022 an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) und der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV) einverstanden?

☐ JA
 ☐ NEIN
 ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

2. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen hinsichtlich Assistenzsysteme und Schutz gegen Cyberangriffe künftig grundsätzlich den technischen Vorschriften der EU entsprechen müssen (Art. 103 Abs. 5, 6 und 7 E-VTS)?

☐ JA
 ☐ NEIN
 ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen hinsichtlich Unfalldatenschreiber künftig grundsätzlich den technischen Vorschriften der EU entsprechen müssen (Art. 102a E-VTS)?

☐ JA
 ☐ NEIN
 ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

4. Sind Sie damit einverstanden, dass Gesellschaftswagen künftig hinsichtlich des Überrollschutzes dem UN-Reglement Nr. 66 entsprechen müssen (Art. 121 Abs. 5 E-VTS)?

☐ JA
 ☐ NEIN
 ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Brandschutzbestimmungen für die Innenraummaterialien von Gesellschaftswagen sich künftig nach dem UN-Reglement Nr. 118 richten (Art. 123 Abs. 5 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die fahrzeugtechnischen EU-Vorschriften für Systeme zum Ersatz der Kontrolle der Fahrerin oder des Fahrers über ein Fahrzeug in der Schweiz zeitgleich zur EU eingeführt werden (Art. 103 Abs. 8 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass die allgemeine Definition von Anhängern künftig Antriebe an Anhängern nicht mehr ausschliesst (Art. 19 Abs. 1 E-VTS)? Bitte Folgefrage beachten.

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

8. Sind Sie damit einverstanden, dass Anhängerantriebe – zur Harmonisierung der Vorschriften und zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs – den technischen Anforderungen von künftigem EU-Recht entsprechen müssen (Art. 189 Abs. 8 E-VTS und Anwendung des geltenden Art. 36a Abs. 1 VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Reifenhändler bei Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs geeignet sind, künftig keine Warnetikette mehr abgeben müssen, obwohl bei Fahrten ins Ausland der Warnhinweis trotzdem angebracht werden muss (Art. 59 Abs. 4 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

10. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, gleich wie in der EU, neue Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen ab dem 21. August 2023 mit der Version 2 des intelligenten Fahrtschreibers ausgerüstet sein müssen (Aktualisierung in Anhang 2 Ziff. 114 E-VTS mit Wirkung auf den geltenden Art. 100 Abs. 1 VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit den neuen Einteilungskriterien für Arbeitsmotorwagen und Arbeitsanhänger einverstanden (Art. 13 Abs. 1 und 2 E-VTS; Art. 22 Abs. 1 und 2 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitsfahrzeuge künftig eine begrenzte Nutz- oder Anhängelast zum Mitführen von Materialien aufweisen dürfen, die bei den Arbeiten anfallen oder dazu benötigt werden (Art. 13 Abs. 1 Bst. b und Abs. 2 E-VTS; Art. 22 Abs. 1 Bst. b und 2 Bst. a und d E-VTS; Art. 131 Abs. 1 E-VTS sowie Art. 77 Abs. 1 E-VRV)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

13. Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitsfahrzeuge zur Mobilität ihres Bedienpersonals künftig ein Motorfahrzeug mitführen dürfen (Art. 13 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 E-VTS sowie Art. 77 Abs. 1 E-VRV und Art. 80 Abs. 1 Bst. d E-VRV)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

14. Sind Sie damit einverstanden, dass land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen künftig 40 km/h schnell sein dürfen (Art. 161 Abs. 7 E-VTS; Art. 163 Abs. 1 und 2 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bremswirkung von land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsanhängern beim Einsatz im Gelände herabgesetzt werden kann, wenn Massnahmen zur Risikominderung vorhanden sind (Art. 208 Abs. 2 Bst. c E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

16. Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitskarren (z. B. Arbeitsbühnen) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h künftig ohne Fahrzeugausweis und Kontrollschild in Verkehr gesetzt werden können (Art. 72 Abs. 1 Bst. m E-VZV und Art. 38 Abs. 1 Bst. e E-VVV)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

17. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig an gewerblich zugelassenen Traktoren vorne längere Zusatzgeräte angebracht werden dürfen, wie dies heute bereits beim Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft der Fall ist (Art. 94 Abs. 1^{quater} und 1^{quinquies} E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig nachträglich in Oldtimerfahrzeuge eingebaute Fremdzündungsmotoren mindestens den ab 1. Oktober 1996 geltenden Abgasvorschriften entsprechen sollen (Art. 4 Abs. 4 Bst. a E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

19. Sind Sie damit einverstanden, dass nachträglich an Stelle des ursprünglichen Verbrennungsmotors in Oldtimerfahrzeuge eingebaute Elektromotoren bezüglich der elektrischen Sicherheit mindestens den ab 1. Oktober 1996 geltenden Vorschriften entsprechen sollen und eine zerstörungsfreie Festigkeitsprüfung für den Einbau der Batterien analog zu derjenigen für Gastanks angewendet werden kann (Art. 4 Abs. 4 Bst. b E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

20. Sind Sie einverstanden, dass künftig in der VTS explizit festgehalten wird, dass die Nachprüfung abgeänderter Fahrzeuge nach einem gemeinsam festgelegten System der kantonalen Vollzugsbehörden erfolgt (Einleitungsteil von Art. 34 Abs. 2 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

21. Sind Sie einverstanden, dass künftig alle Felgen, die sich innerhalb der vom Fahrzeughersteller vorgesehen Bandbreite von Einpresstiefen befinden, vor deren Verwendung nicht mehr amtlich nachgeprüft werden müssen (Art. 34 Abs. 2 Bst. f E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

22. Sind Sie einverstanden, dass künftig Spurverbreiterungen bis 2 % aufgrund von Distanzscheiben (wie bereits heute aufgrund von nicht mit dem Fahrzeug geprüften Felgen mit anderer Einpresstiefe) ohne Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers zulässig sind (Art. 56 Abs. 3 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit der überarbeiteten Kompetenzregelung für das UVEK zum Erlass ausführender Bestimmungen zur VTS einverstanden (Art. 220 Abs. 1 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit der neuen Kompetenzregelung für das ASTRA zur Regelung von Einzelheiten des Vollzugs und Abweichungen von VTS-Bestimmungen einverstanden (Art. 220 Abs. 4 und 5 E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen: