

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Justiz- und Sicherheitsdepartement des Kantons Luzern Bahnhofstrasse 15 Postfach 3768 6002 Luzern	

1. Neuregelung der periodischen Nachprüfintervalle**Fragen**

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden, wonach die periodischen Nachprüfintervalle den aktuell gesammelten Erkenntnissen angepasst werden?
(Art. 33 Abs. 1, 2, 3; Art. 33a Abs.1, 2, 3, 4; Art. 33b)

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen**Bemerkungen:**

Grundsätzlich sind wir mit der Anpassung der periodischen Nachprüfintervalle an die aktuell gesammelten Erkenntnisse einverstanden. Wir sind aber der Meinung, dass verschiedene dieser Erkenntnisse nicht zweckmässig bzw. unverhältnismässig umgesetzt werden. Teilweise sind wir auch mit den Ausführungen zu den Auswirkungen der Änderung nicht einverstanden. Konkret unterstützen wir nur die Anpassung der Prüfintervalle nicht aber den vorgeschlagenen Systemwechsel, wonach sich der Zeitpunkt der Prüfungen immer nach der ersten Inverkehrsetzung der Fahrzeuge zu richten hat und freiwillige Fahrzeugprüfungen nicht mehr anerkannt sein sollen.

Wie aus den Anhörungsunterlagen klar zum Ausdruck kommt, werden die vorgeschlagenen Änderungen zu einer Verschärfung der geltenden Praxis führen. So wird beispielsweise auch die sehr häufig verwendete sogenannte "Vorläufige Verkehrsberechtigung" (Art. 10b der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 [VVV]) für den Kunden kaum mehr nachvollziehbar und insbesondere während der 5-jährigen Übergangsfrist kaum mehr korrekt anwendbar, da gleichzeitig zwei Nachprüfssysteme zur Anwendung kommen. Alleine auf das im Fahrzeugausweis eingestempelte Nachprüfdatum kann nicht abgestützt werden.

Es resultiert ein deutlicher, nicht vertretbarer Mehraufwand für die Zulassungsbehörden. Dieser ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Vorlage einen Systemwechsel dahingehend vorsieht, dass die Fahrzeuge jeweils *spätestens* bei Ablauf der jeweiligen, auf die 1. Inverkehrsetzung basierende Periodizität geprüft sein müssen und freiwillige Prüfungen (oder auch Prüfungen aufgrund von Polizeirapporten, Unfällen und dergleichen) innerhalb der vorgesehenen Prüfperiodizitäten nicht mehr in jedem Fall zu einer "anerkannten" Fahrzeugprüfung führen. Dies führt zu massiven organisatorischen Änderungen und entsprechendem Zusatzaufwand im Aufgebots- und Verschiebungswesen. Als Folge müsste in der Verordnung aufgenommen werden, dass zwischenzeitliche Nachprüfungen, welche mehr als ein Jahr vor dem Prüfintervall stattfinden, nicht ausgeführt werden. Überdies müsste der Begriff "spätestens" tolerant angewendet werden können.

Die Informatikapplikationen müssen mit erheblichen finanziellen Mitteln angepasst werden und gegenüber Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughaltern sowie dem Gewerbe ist ein massiver Kommunikations- und Durchsetzungsaufwand notwendig. Ein effizienter und wirtschaftlicher Ressourceneinsatz der Prüfstellen wird in Frage gestellt. Risiken und Aufwand liegen allein bei den Kantonen. Im Weiteren ist vorgesehen in der Übergangszeit von fünf Jahren parallel mit zwei unterschiedlichen Prüfsystemen mit unterschiedlichen Prüfperiodizitäten zu agieren. Dies erschwert die ganze Angelegenheit zusätzlich und macht das ganze Prüfwesen unüberschaubar.

Ursprünglich wurde eine Überprüfung der Prüfperiodizitäten durch die kantonalen Zulassungsbehörden mit Blick auf deren Verhältnismässigkeit angeregt. Dabei bildeten die im Bericht der Arbeitsgruppe dargelegten Argumente der verbesserten Qualität der Fahrzeuge und der äusserst bescheidenen unfallstatistischen Relevanz von technischen Mängeln am Fahrzeug Grundlage der Diskussion. Die geltende Praxis in den Kantonen trägt diesen Verhältnissen bereits heute zwar weitgehend Rechnung, dies aber in Abweichung zu den

bei aktueller Beurteilung zum Teil überholten Vorschriften im Bereich der Nachprüfintervalle im Massengeschäft (Motorräder und Personenwagen). Soweit also behauptet wird, dass die Fahrzeughalter und Fahrzeughalterinnen durch die Vorlage entlastet würden, stimmt dies unter Betrachtung der geltenden Praxis und mit Blick auf den vorgeschlagenen Systemwechsel in keiner Art und Weise.

Wie im Bericht der Arbeitsgruppe zu Recht festgehalten wird, kann eine Kausalität zwischen Fahrzeugmängeln, der periodischen Nachprüfung und der Unfallhäufigkeit nicht festgestellt werden. Selbst wenn Fahrzeuge bei einer allfälligen Verlängerung der Nachprüfungsintervalle mehr Mängel aufweisen sollten, führt dies nicht zwangsweise zu einem Anstieg der Unfälle aufgrund technischer Mängel. Der vorgeschlagene Systemwechsel und die damit verbundene generelle Verschärfung des Prüfsystems bringen daher keinen nachweisbaren Nutzen bezüglich Verkehrssicherheit, welcher den Zusatzaufwand und das Durchsetzungsregime rechtfertigen würde.

Einer Änderung der VTS können wir in dem Sinne zustimmen, dass die Prüfintervalle der qualitativen Entwicklung der Fahrzeugtechnik angepasst werden. Den vorgesehenen Systemwechsel (Basierung immer auf dem Inverkehrsetzungsdatum und Nichtanerkennung aller freiwilligen Fahrzeugprüfungen) lehnen wir aber ab.

Damit eine gewisse Verbindlichkeit für die Umsetzung der Prüfintervalle geschaffen wird, könnten wir uns eine Vorschrift vorstellen, die den Abschluss der Prüfung bis spätestens 90 Tage nach Ablauf des Intervalls vorsehen würde. Damit würde auch der Notwendigkeit einer gewissen Planungs- und Arbeitsreserve, welche für die Auslastung der Prüfinfrastruktur unabdingbar ist, Rechnung getragen.

Zusätzliche Anpassungen:

1. In der VTS ist zu regeln, dass amtliche Prüfungen (Art. 29–34 VTS) von Verkehrsexperten gemäss Artikel 65 der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (VZV) durchzuführen sind.
2. In Artikel 65 VZV ist ein neuer Absatz 1^{bis} einzufügen, damit auch Expertenanwälte, welche das interne Ausbildungsmodul abgeschlossen haben und zum asa-Basismodul angemeldet sind, legal Fahrzeug- und Führerprüfungen abnehmen und die Prüfberichte rechtskräftig unterschreiben dürfen (heutige Praxis formell legalisieren).

2. Sind Sie mit einer Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls für Personenwagen (auf 6-3-2-2, bisher 4-3-2-2) einverstanden?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der Anpassung des Nachprüfintervalls – ohne Systemwechsel – kann gemäss Vorschlag zugestimmt werden. Vereinfachend wäre das Intervall 6-2-2-2. Damit würden sich die schweizerischen Vorschriften, mit Ausnahme des ersten Intervalls, an die für 2018 geplanten Vorschriften der EU¹⁾ anpassen (4-2-2-2).

<http://www.verkehrslage.de/eu-erste-hauptuntersuchung-nach-vier-jahren/18946>

<http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=DE&t=PDF&f=PE+10+2014+REV+2>

Dies gilt unseres Erachtens nicht bei den Lieferwagen. Deren intensive Nutzung führt regelmässig zu Beanstandungen.

¹⁾RICHTLINIE 2014/45/EU DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG

3. Sind Sie mit einer Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls für Motorräder (auf 6-3-2-2, bisher 4-3-2-2) einverstanden?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der Anpassung des Nachprüfintervalls – ohne Systemwechsel – kann gemäss Vorschlag zugestimmt werden. Es ist das mit den Personenwagen (vgl. Antwort auf die Frage 2) identische Nachprüfintervall vorzusehen.

Allerdings bereiten bei den Motorrädern eher die Abänderungen Probleme. Diesen kann mit dem vorgeschlagenen Nachprüfintervall nicht beigegeben werden.

4. Sind Sie mit der Anpassung der Nachprüfintervalle der O₂-Anhänger an die Personenwagen (auf 6-3-2-2, bisher 5-3-3-3) einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Es ist der gleiche Rhythmus wie bei den Lieferwagen (4-3-2-2) vorzusehen. Diesbezüglich wäre eine Anpassung an die für 2018 geplanten Vorschriften der EU angebracht (4-2-2-2).

Begründung: O₂-Anhänger sind gemäss Polizeikontrollen oftmals in einem sehr schlechten Zustand mit wirkungsloser Betriebsbremse. Insbesondere die Auflaufbremsen beanspruchen eine häufige, nicht zu unterschätzende Wartung. Ein namhafter Anteil dieser Anhänger wird zusammen mit Lieferwagen im Stückguttransport eingesetzt, um nicht unter die LSWA zu fallen.

5. Sind Sie mit der Befreiung der O₁-Anhänger von der periodischen Prüfungspflicht einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Im Zusammenhang mit der ständigen Diskussion um leichte Anhänger mit der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf Autobahnen/Autostrassen und dem Umstand, dass die Höchstgeschwindigkeit in einigen anderen Ländern für leichte Anhänger an Personenwagen nicht beschränkt ist, kann der Befreiung von der Nachprüfungspflicht nicht zugestimmt werden.

O₁-Anhänger sind oftmals in einem sehr schlechten Zustand (Reifen, Beleuchtung, Verbindungseinrichtung, Auflaufbremsen falls vorhanden). Schon heute werden an solchen Anhängern keine Wartungen und Reparaturen ausgeführt. Ohne regelmässige Kontrolle wird gar nichts mehr gemacht.

Im Interesse der Verkehrssicherheit wäre der gleiche Rhythmus wie bei den Motor- und Arbeitskarren in der Landwirtschaft angebracht (6-5-5-5 besser 6-6-6-6).

6. Sind Sie mit einer Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls für landwirtschaftliche Fahrzeuge (auf 6-5-5-5, bisher 5-5-5-5) einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Landwirtschaftliche Fahrzeuge sind Nutzfahrzeuge, die oftmals unter erschwerten Bedingungen eingesetzt werden. Dies macht sie eher anfällig für Defekte und Abnutzungen. Im Sinn der Verkehrssicherheit hat sich das heutige System bewährt und sollte deshalb beibehalten werden.

Im Übrigen ist zu beachten, dass lediglich die Ausnahmeanhänger an Motor- und Arbeitskarren sowie Anhänger mit einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h immatrikuliert und somit nachgeprüft werden müssen. Zudem ist aus dem Fahrzeugausweis nicht zu entnehmen, an welchen Fahrzeugarten der Anhänger mitgeführt wird. Ziffer 5 ist diesbezüglich klarer zu formulieren.

7. Sind Sie mit der Verkürzung der Nachprüfintervalle für gewerbliche Traktoren (auf 4-3-2-2, bisher 5-3-3-3) einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Das Prüfintervall von gewerblichen und landwirtschaftlichen Traktoren sollte gleich sein. Oft werden landwirtschaftliche Traktoren (40 km/h) in ländlichen Gebieten nur gewerblich eingelöst, damit sie im Winter für den Winterdienst (Schneeräumung) eingesetzt werden können. Daneben werden diese Fahrzeuge aber mehrheitlich für landwirtschaftliche Fahrten benutzt. Solche Fahrzeughalter würden unverständlicherweise benachteiligt.

Die Anzahl eingelöster gewerblicher Traktoren, die nur "weiss" eingesetzt werden, ist äusserst klein. Stand per 30. September 2013: 166 Traktoren (1,5%) gegenüber 11'251 landwirtschaftlichen Traktoren (98,5%).

8. Sind Sie mit der Verkürzung der Nachprüfintervalle für Arbeitsmaschinen (auf 4-3-2-2, bisher 5-3-3-3) einverstanden?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der Anpassung der Nachprüfintervalle stehen wir kritisch gegenüber. In der Regel sind solche Spezialfahrzeuge sehr teuer und werden daher überdurchschnittlich unterhalten. Dies gilt insbesondere für Feuerwehrmotorwagen, die überdies noch über eine sehr geringe Kilometerleistung verfügen. Damit für Feuerwehrmotorwagen keine spezielle Norm mit dem Prüfintervall 5-3-3-3 geschaffen werden muss, wird die Integration der Feuerwehrmotorwagen in Artikel 33a Absatz 1d VTS mit dem Prüfintervall 6-5-5-5 vorgeschlagen. Damit kann sowohl administrativer als auch finanzieller Aufwand für die Feuerwehren reduziert werden.

Im Übrigen schlagen wir vor, die bestehenden Nachprüfintervalle für die betroffenen Fahrzeugarten beizubehalten.

9. Gegenwärtig wird nach Ablauf des Prüfintervalls aufgeboten. Künftig muss die Prüfung spätestens bis zum Ablauf des Prüfintervalls vollzogen sein. Sind Sie damit einverstanden?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir verweisen auf unsere grundsätzlichen Bemerkungen in der Antwort auf die Frage 1.

Der Systemwechsel bedeutet eine massive Erschwerung für die ganze Dispositionsplanung und Prüfkapazitätsauslastung. Den Fahrzeughaltern soll weiterhin eine vernünftige, kundenfreundliche Verschiebungsmöglichkeit für die Fahrzeugprüfungen (bis 3 Monate) angeboten werden können. Wird beispielsweise ein Fahrzeug ein paar Tage vor Ablauf der Frist geprüft und muss beanstandet werden, kann es durchaus sein, dass eine nötige Nachprüfung nicht mehr termingerecht erfolgen kann. Aus der Vorlage ist nicht abschliessend ersichtlich, wie mit solchen Fällen umzugehen ist.

Offenbar geht man auch davon aus, dass die periodischen Prüfungen gleichmässig über das ganze Jahr durchgeführt werden können. Dies trifft nicht zu. Gründe dafür sind vielfältig (Wünsche und Auslastung der Garagen, saisonale Spitzen, Feiertage/Ferien, interne Abwesenheitsplanung der Verkehrsexperten, Saisonfahrzeuge, Motorräder, Veteranenfahrzeuge, Landwirtschaftsfahrzeuge, Baumaschinen, Pistenfahrzeuge, etc.). Berechnet man dazu einen vernünftigen Arbeitsvorrat über das ganze Jahr mit ein, kann der vorliegende Systemwechsel nicht umgesetzt werden. Die Kantone müssten also eine Reserve an Ressourcen (Prüfbahnen und Verkehrsexperten) bereitstellen, die dann nicht über das ganze Jahr regelmässig ausgelastet werden können. Daran ändert auch nichts, wenn die periodischen Prüfungen an Organisationen oder Verbände delegiert werden müssten, da diese ebenfalls von unterschiedlichen Auslastungen betroffen wären.

Weiter ist davon auszugehen, dass sich viele Fahrzeughalter dagegen wehren, ihre Fahrzeuge vor Ablauf der Fristen vorzuführen und Termine auf den letztmöglichen Zeitpunkt wünschen. Die Vorlage sieht keine Möglichkeit vor, den Abschluss der Prüfung vor dem letztmöglichen Termin des Intervalls rechtsverbindlich durchzusetzen. Können nicht ausreichend Prüftermine angeboten werden, wird dies den Druck auf die Kapazitäten erhöhen. Zum Teil ergeben sich auch sachlich gerechtfertigte Terminverschiebungen bei Prüfungen im Winter mit Cabrios, Veteranenfahrzeugen oder Motorrädern. Dasselbe gilt auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge (Aussaat/Ernte vom Frühjahr bis Herbst), deren Prüfungen praktisch ausschliesslich auf dezentralen Sammelprüfungsplätzen möglichst ausserhalb der Saison stattfinden.

Die unflexibel vorgeschlagenen Fristen – insbesondere bei verschiedenen Fahrzeugarten wie Arbeitsfahrzeugen – sind so nicht umsetzbar. Krananhänger, Umschlaggeräte, Kompressoren und ähnliche Fahrzeuge (Arbeitsanhänger) werden auf Baustellen über längere Zeit fest installiert. Allein für eine anstehende Fahrzeugprüfung ist es nicht vertretbar, eine Installation abzubauen, damit der Aufforderung zur Prüfung fristgerecht nachgekommen werden kann. In solchen Fällen ist eine Prüfung innert der vorgeschlagenen Frist nicht möglich. Eine differenzierte Umsetzung ist gemäss Vorlage aber nicht vorgesehen.

Die Wiederimmatrikulation eines Fahrzeuges ist generell abhängig von der Einhaltung des Prüfintervalls. Befindet sich ein zwischenzeitlich ausser Verkehr gesetztes Fahrzeug zum Zeitpunkt der gewünschten Wiederinverkehrsetzung nicht innerhalb des Intervalls, muss es zwingend vorher geprüft werden (Problematik in Zusammenhang mit der vorläufigen Verkehrsberechtigung). Der Termindruck für kurzfristige Termine wird dadurch stark steigen. Bei der Immatrikulation von Fahrzeugen ergeben sich vermehrt Schwierigkeiten. Diese negativen Auswirkungen im Massengeschäft sind unnötig und mangels ausgewiesenen Nutzens nicht verhältnismässig.

Ergänzend zu den bereits erwähnten Argumenten ist zu beachten, dass die Zulassungsstellen sehr unterschiedliche Einladungssysteme zur Fahrzeugprüfung haben, welche mit erheblichem Aufwand angepasst werden müssten (sowohl zeitlich wie auch finanziell). Gerade im finanziellen Bereich sind die Zulassungsstellen von gesamtkantonalen Planungs- und Budgetierungsprozessen abhängig und können nicht frei entscheiden oder Umstellungen beliebig beschleunigen.

10. Ausser bei Fahrzeugen mit einjährigem Prüfintervall wird klar formuliert, dass die Endtermine der Prüfintervalle künftig immer gestützt auf das Datum der ersten Inverkehrsetzung festgelegt werden. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu den Fragen 1 und 9.

11. Die Zulassungsbehörde kann die periodischen Nachprüfungen frühestens 6 Monate vor Ablauf des Prüfintervalls durchführen. Dies hat keinen verkürzenden Einfluss auf das nachfolgende Prüfintervall, da sich dieses wiederum gestützt auf die 1. Inverkehrsetzung berechnet. Anders verhält es sich bei Fahrzeugen mit jährlichem Prüfintervall, diese können frühestens einen Monat vor Ablauf des Prüfintervalls nachgeprüft werden; ihr nächstfolgender Prüftermin wird jeweils anhand des letzten erfolgten Prüfdatums festgelegt. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir verweisen auf die Bemerkungen zu den Fragen 1 und 9.

12. Freiwillige zwischenzeitliche Prüfungen sollen künftig nur noch dann vom nächsten regulären Nachprüftermin befreien, wenn die bis zu diesem noch verbleibende Zeitspanne kleiner als ein Jahr ist. Diese Regelung gilt nicht für Fahrzeuge mit jährlichem Prüfintervall, diese werden nach einer zwischenzeitlichen Prüfung innerhalb eines Jahr nachgeprüft. Sind Sie einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Nach wie vor wünschen Kunden beim Kauf eines gebrauchten Fahrzeuges, dass dieses neu geprüft ist. Dass solche Prüfungen keinen Einfluss mehr auf das Prüfintervall haben sollen, rechtfertigt sich nicht. Auch wenn eine Fahrzeugprüfung nur eine momentane Standortbestimmung und nicht in jedem Detail ein "Qualitätssiegel" darstellt, bietet sie doch eine gewisse Sicherheit im Geschäftsverkehr (Occasionshandel) und so auch einen gewissen Konsumentenschutz. Von einer entsprechenden Konsumentenwirkung wurde denn auch immer im Zusammenhang mit den freiwilligen Prüfungen ausgegangen.

Beim Vorschlag wird zudem ausser Acht gelassen, dass vor allem eine grosse Anzahl von Leasingfahrzeugen nach rund vier Jahren den Eigentümer wechseln und eine freiwillige Prüfung vor der Weitergabe des Fahrzeuges die Regel sein dürfte. Eine Vielzahl von Fahrzeugen würde dadurch bereits nach weiteren 1,5 Jahren zur ordentlichen periodischen Nachprüfung aufgeboten werden müssen. Das vorgeschlagene Intervallmanagement ist aus Sicht der Verkehrssicherheit in keiner Weise zu begründen.

Entweder werden zwischenzeitliche Prüfungen anerkannt oder untersagt (= Art. 33a Abs. 3 streichen). Ansonsten vernichten zwischenzeitliche Prüfungen lediglich personelle Kapazitäten bzw. Prüfungstermine und dies ohne Wirkung.

13. Die Zulassungsstellen müssen die Prüfintervalle einhalten, und wenn sie die notwendigen Prüfkapazitäten nicht selber bereitstellen können, die Prüftätigkeit an Dritte delegieren. Die Verantwortung für das rechtzeitige Aufbieten und die Qualitätssicherung soll weiterhin bei den zuständigen Zulassungsbehörden bleiben. Sind Sie damit einverstanden?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der Vollzug der Vorschriften obliegt den Kantonen. Es sind nicht die kantonalen Zulassungsbehörden, welche alleine über den Ressourceneinsatz entscheiden. Es bestehen klare Zielkonflikte aus gesamtkantonalen Sicht. Wir bezweifeln, ob ein derartiger Eingriff in die Organisationsautonomie der Kantone nur durch Verordnungsänderung erfolgen kann. Dies umso mehr, als Zweifel an der Kausalität zwischen den Fahrzeugprüfungen und einer Reduktion der Unfälle bestehen (vgl. Antwort auf die Frage 1). Die heutige Praxis beweist – wie auch in den Anhörungsunterlagen ausgeführt – dass sie eine ausreichende Sicherheit gewährleistet.

Eine Delegation, wie in der Anhörung vorgeschlagen, ist rein theoretisch und praktisch so nicht umsetzbar. Haben mögliche, investitionswillige Delegationsbetriebe alle gesetzlichen Voraussetzungen vollständig zu erfüllen (Infrastruktur, Einsatz von ausgebildeten und unabhängigen Verkehrsexperten), dürften solche Massnahmen kaum innerhalb von sinnvollen Fristen umsetzbar sein. Es müsste wohl – in Anbetracht der Diskussion um die Zweiphasenausbildung – auch für eine gewisse Zeit ein Investitionsschutz garantiert werden. Eine entsprechende Delegation würde sicher auch dazu führen, dass das Aufgebotswesen für die Delegationsbetriebe ebenfalls durch die Kantone erfolgen müsste, so dass eine Gesamtplanung der Kapazitäten stattfinden würde. Die Risiken (Personalverfügbarkeit, Schadenersatzforderungen) würden somit automatisch bei den Zulassungsstellen verbleiben, wogegen der betriebswirtschaftliche Erfolg privatisiert würde. Diesbezügliche organisatorische Umsetzungsarbeiten erfordern einen erheblichen Vorlauf.

Werden Aufgaben delegiert, verbleibt die Durchsetzung des Qualitätssicherungssystems den Zulassungsbehörden im Rahmen ihrer Aufsicht. Bereits heute sind einige Kantone nicht in der Lage, diese zwingenden Voraussetzungen im Rahmen der Delegation sicherzustellen, da sie sich selber kein Qualitätssicherungssystem auferlegt haben. Die Durchführung einer ordnungsgemässen Delegation und Aufsicht bedeutet ebenfalls einen erheblichen Zusatzaufwand, der von den Kantonen geleistet und finanziert werden muss.

Wir beantragen deshalb, auf eine entsprechende Norm zu verzichten.

14. Insgesamt werden all die vorgesehenen Änderungen, namentlich bei älteren Fahrzeugen, zu einer Verschärfung der geltenden Praxis führen. Sind Sie damit einverstanden?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Frage suggeriert, dass die Vorlage nur zu einer Verschärfung bei älteren Fahrzeugen führt. Wie wir bereits oben dargelegt haben, führt die vorgesehene Anpassung unter Berücksichtigung der heutigen Praxis zu einer generellen Verschärfung der Situation für alle Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter sowie zu einer massiven Verschärfung der organisatorischen Situation im Vollzug bei den Kantonen. Es steht der Verschärfung kein ausgewiesener Nutzen im Interesse der Verkehrssicherheit gegenüber. Wir verweisen auf unsere Antworten zu den Fragen 1, 9, 10, 11, 12 und 13.

15. Die Änderungen sollen 6 Monate nach dem Bundesratsbeschluss in Kraft treten. Für Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Neuregelung bereits in Verkehr stehen, erhalten die Zulassungsbehörden eine Übergangsfrist von 5 Jahren, bis sie die Bestimmungen des neuen Artikels 33a vollumfänglich einhalten müssen. Sind Sie damit einverstanden?

 JA

 NEIN

 keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir verweisen auf die vorgängig aufgeführten Punkte. Zudem dürfen durch die Anwendung von Übergangsfristen keine Ungereimtheiten bei einem Kantonswechsel eintreten, indem der eine Kanton die Vorgaben bereits umgesetzt hat, andere Kantone aber noch zuwarten. Das Führen von zwei parallelen Aufgebots- und Berechnungssystemen kann in so kurzer Zeit EDV-technisch nicht umgesetzt werden.

2. Erweiterung der Kriterien zur Erteilung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen

Frage:

Sind Sie mit dem zusätzlichen alternativen Kriterium zur Erteilung von Händlerschildern einverstanden (Anhang 4 Ziffer 3.2 der Verkehrsversicherungsverordnung [VVV])?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Zusätzlich muss auch eine minimale Anzahl von Fahrzeugen definiert werden (z.B. 20 Fahrzeuge). Ansonsten erhält auch eine Privatperson ein Händlerschild, wenn sie nur ein teures Fahrzeug verkauft.

Zudem ist ungenau definiert, dass die Anzahl der hauptberuflich im Betrieb mitarbeitenden Personen die Anzahl der erteilbaren Schilder begrenzt.