



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Regierungsrat des Kantons Luzern vertreten durch: Justiz- und Sicherheitsdepartement Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
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

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir sind mit den Änderung grundsätzlich einverstanden, erlauben uns aber folgende Anmerkungen:

Art. 73 Abs. 2 Bst. d VRV:

Wir regen an, im Rahmen der Teilrevision diese Bestimmung an die geänderten Verhältnisse anzupassen.

Leichte E-Bikes (Höchstgeschwindigkeit 25km/h) sind mittlerweile sehr weit verbreitet und werden auch auf Fahrradträgern transportiert, in der Praxis inzwischen häufiger als Fahrräder. Technisch und rechtlich handelt es sich dabei aber nicht um Fahrräder, sondern um Leicht-Motorfahrräder oder gar Motorfahrräder (Begriffe: Art. 18 und 24 VTS). Zwar wird der Transport von den Kontrollbehörden i.d.R. geduldet, allerdings ist dies aus Sicht des Legalitätsprinzips problematisch. Um bei den Kontrollbehörden und den Bürgerinnen und Bürgern Klarheit zu schaffen, schlagen wir vor, den Anwendungsbe- reich von Art. 74 Abs. 2 Bst. d VRV dergestalt zu erweitern, dass auch E-Bikes mitum- fasst sind.

Weiter schlagen wir vor, die Mindestnutzlast für Wohnmotorfahrzeuge mit den im EU- Recht geltenden minimalen Nutzlastanteilen zu ergänzen. So weisen das reale (Waage) und theoretische (COC) Gewicht keine grossen Differenzen auf. So werden fruchtlose Diskussionen vermieden, insbesondere bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht bis 3.5 t.

Art. 209 Abs. 5 VTS:

Aus der Bestimmung geht nicht hervor, ob es bei Anhängern mit Breitreifen Pflicht ist, Radabdeckungen anzubringen und ob hinten bis zu 0,10 m über der Achsmittellinie abgedeckt sein muss.

Art. 45 Abs. 2 VTS:

Wir empfehlen, die Mindesthöhe von Kontrollschildern und Landeszeichen auf 10 cm zu ändern. Damit wären die Anforderungen in der Schweiz und der EU, zumindest kurzfris- tig, gleich.

Weiter schlagen wir vor, die Mindestnutzlast für Wohnmotorfahrzeuge mit den im EU- Recht geltenden minimalen Nutzlastanteilen zu ergänzen. So weisen das reale (Waage) und theoretische (COC) Gewicht keine grossen Differenzen auf. So werden fruchtlose Diskussionen vermieden, insbesondere bei Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht bis 3.5 t.

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:

Die Vorschläge betreffend solchen Assistenzsystemen und Schutz der Cyberangriffe werden von den EU-Verordnungen übernommen. Demnach müssen die Fahrzeughersteller einheitliche Bauvorschriften erfüllen, was zu Gunsten der Verkehrssicherheit zu unterstützen ist. In Art. 222x VTS sind diesbezüglich keine Übergangsbestimmungen aufgeführt. Deshalb gehen wir davon aus, dass gemäss Art. 4 VTS altrechtliche Fahrzeuge nicht nachgerüstet werden müssen. Somit wird sich die Beschaffung von neurechtlichen Fahrzeuge verteuern.

Zeitgleich mit dem Inkrafttreten der VTS-Änderung müssen auch die bestehenden Weisungen vom 27.02.2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung angepasst bzw. ergänzt werden. Wir gehen auch nicht davon aus, dass politische Importe aus z.B. der USA verhindert werden wollen. Wir wollen aber festhalten, dass von einem Strassenverkehrsamt nicht festgestellt werden kann, ob 100 oder mehr Stück von einem Fahrzeugtyp hergestellt wurden.

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:

Wir merken jedoch an, dass die Begrenzung in Absatz 2 aus unserer Sicht ungeeignet ist: Es kann von einem Strassenverkehrsamt nicht festgestellt werden, ob 100 oder mehr Stück von einem Fahrzeug hergestellt wurden.

In Art. 102a E-VTS wird erwähnt, dass solche Daten nur zur Untersuchung von Unfällen herangezogen werden dürfen. Aus unserer Sicht soll die Möglichkeit geschaffen werden, die Daten aus dem Unfalldatenschreiber auch bei schweren Verbrechen und Vergehen wie z.B. Terroranschlägen, Tötungsdelikten usw. zu verwenden.

Zu klären wäre noch während welcher Zeit der Fahrzeughersteller die Daten aus dem Unfalldatenschreiber archivieren und den Behörden auf Verlangen zur Verfügung stellen muss. Im neuen Art. 102a E-VTS fehlt ein Hinweis dazu.

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:

In der EU hergestellte Fahrzeuge müssen diese Anforderungen schon seit mehreren Jahren erfüllen. Deshalb macht es Sinn, diese Vorschriften mit dem Schweizer Recht zu harmonisieren.

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:

In der EU hergestellte Fahrzeuge müssen diese Anforderungen schon seit mehreren Jahren erfüllen. Deshalb macht es Sinn, diese Vorschriften mit dem Schweizer Recht zu harmonisieren.

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:

Es ist wichtig, diese Systeme forlaufend mit dem EU-Recht zu harmonisieren, um einen problemlosen grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU zu garantieren.

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:

Solche Antriebssysteme an Anhängern sind wirtschaftlich und haben den Vorteil in vielen Transportbereichen ein normales Zugfahrzeug (ohne Allradantrieb) zu verwenden.

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:

Bei Anhängern mit eigenen Antrieben handelt es sich oft um Kleinserien und Einzelstücke. Mit dem Wegfall nationaler Vorschriften riskieren wir, dass die Hersteller diese europäisch gesamtgenehmigen müssen. Der finanzielle Aufwand dafür ist, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen, enorm. Zudem werden inländische Hersteller auf dem Schweizer Markt diskriminiert, da im Ausland zugelassene Anhänger in der Schweiz frei verkehren können. Auf die Änderung ist daher zu verzichten.

Anhänger dürfen nach Art. 189 Abs. 8 E-VTS nach wie vor keinen eigenen Antrieb haben. Es ist nicht klar, ob diese Fahrzeuge auch die Energieversorgung nur über das Zugfahrzeug erhalten dürfen.

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:

Mit dieser Änderung wird der Reifenlieferant aus der Pflicht genommen, die Aufschrift dem Kunden abzugeben, die bei Auslandsfahrten im Fahrzeug angebracht werden muss. Für den Reifenlieferanten war die Abgabe dieser Aufschrift mit keinem grossen Aufwand verbunden und soll unbedingt beibehalten werden. Für den Reifenkäufer ist dies hingegen mit bedeutend mehr Aufwand verbunden. Die nur im Ausland geforderte Warnetikette dürfte für ihn schwer zu beschaffen sein, wenn sie nicht vom Reifenhändler abgegeben wird.

Es ist weiter zu befürchten, dass mit dem Wegfall der Abgabepflicht den Halter und Halterinnen Informationen über die für Fahrten im Ausland eingeschränkt tauglichen Reifen fehlen. An der Abgabepflicht ist daher festzuhalten.

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:

Solche Fahrzeuge werden in der Regel in einem EU-Staat hergestellt und danach in die Schweiz importiert. Der EU-Fahrzeughersteller wird schon im Werk die vorgeschriebene neue Version des iDFS GEN2 V2 verbauen. Ein separater Weg macht für die Schweiz keinen Sinn. Die Schweizer Transporteure, die im grenzüberschreitenden Verkehr tätig sind, werden bereits im Jahr 2025 ihre altrechtlichen Fahrzeuge mit einem iDFS GEN2 V2 nachrüsten müssen.

Gemäss den Erläuterungen des ASTRA können die bisherigen Auslese- und Analysegerätschaften auch beim neuen iDFS der GEN2 V2 weiterverwendet werden. Dies ist

für die Kontrollbehörden ein wichtiger Punkt, da sonst für die Beschaffung von neuen Kontrollgeräten massive Kosten anfallen würden.

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:

Die finanziellen Auswirkungen durch die neuen Bestimmungen sind weitgehend unbekannt. Viele heute mit weissen Kontrollschildern versehene Anhänger können neu mit blauen Kontrollschildern immatrikuliert werden. Somit entfällt die Schwerverkehrsabgabe und sie profitieren von einem meist (massiv) reduzierten Steuersatz bei den kantonalen Verkehrsabgaben.

Art 13 Abs. 2 Bst. c E-VTS bezieht sich auf das Normalprofil im Sinne der NSV.

Dadurch würden z.B. Salzstreufahrzeuge, welche ausserhalb von Nationalstrassen eingesetzt werden, von der Immatrikulation als Arbeitsanhänger ausgeschlossen. Dies ist zu vermeiden und der Verordnungstext entsprechend anzupassen.

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:

Wir regen an, die Ausnahmen, die bspw. einen Saugbagger hindernisfrei einsetzen zu können möglich macht, nicht in der VTS zu regeln, sondern Ausnahmen in der ARV, LSVA, CZV sowie dem Sonntags- und Nachtfahrverbot etc. zu regeln. So müsste nicht dauernd vom Grundsatz des Transportverbotes für Arbeitsfahrzeuge abgewichen werden.

25% des GG und max. 4000 kg reicht nicht in allen Fällen, z.B. für selbstfahrende Feldspritzen. U.E. sollte insbesondere bei sogenannten Feldspritzen auf diese Begrenzung gänzlich verzichtet werden. Dies mit folgender Begründung:

Auf Grund der geänderten Rahmenbedingungen zur Erlangung von Direktzahlungen muss neu ein Befüll- und Waschplatz für die Erreichung des Ökologischen Leistungsnachweises als Minimalstandard vorhanden sein. Das heisst unter anderem: In Zukunft darf der Landwirt das Wasser nicht mehr vor Ort bspw. von einem öffentlichen Hydranten beziehen, sondern muss die "Brühe" Zuhause auf dem Befüll- und Waschplatz anmischen. Mit der geplanten Regelung ist eine unnötige Beschränkung, insbesondere für gezogene Geräte, verbunden.

Zeitgleich mit dem Inkrafttreten der VTS-Änderung sollten die geltenden Weisungen vom 30.06.1964 formell aufgehoben werden und die aus den Weisungen noch erforderlichen Aspekte in einer aktuellen Weisung festgehalten werden. Es wird immer schwieriger

ger, die noch anwendbaren Themen/Bereiche aus dem Weisungen von 1964 den Kunden plausibel zu kommunizieren und mit der Lockerung des Transportverbots wird dies noch schwieriger.

Im neuen Art. 77 Abs. 1 E-VRV steht im letzten Satz "diese Beschränkung gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr und des Zivilschutzes". Diese Bestimmung sollte wie folgt ergänzt werden: "diese Beschränkung gilt nicht für Fahrzeuge der Feuerwehr, Polizei, Sanität und des Zivilschutzes".

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:

Wir sind aber der Überzeugung, dass die vorgesehenen, erlaubten Gewichte von 150 kg (Motorradtransport) und 2000 kg (Anhängelast) nicht in jedem Fall ausreichen werden.

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:

Wir erachten die Zeitersparnis durch die höhere Höchstgeschwindigkeit für die fast ausschliesslich sehr regional eingesetzten land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen in Bezug auf deren wirtschaftlichen Einsatz als unbedeutend. Dieser minimale Zeitgewinn rechtfertigt keinesfalls die damit verbundene Gefährdung der Verkehrssicherheit durch die höhere Geschwindigkeit. Dabei ist zu bedenken, dass es sich dabei i.d.R. um grosse und schwere Fahrzeuge handelt mit der entsprechenden kinetischen Energie. Zudem weisen diese teilweise Hecklenkungen auf, was schon bei der aktuellen Regelung eine erhöhte Gefahr darstellt. Weiter wird so das Überholen dieser Fahrzeuge erschwert, was für die Verkehrssicherheit ebenfalls nicht förderlich ist.

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:

Die vorgeschlagene Neuregelung lehnen wir ab.

Immatrikulation: Für die Kontrollorgane ist die Halterermittlung bzw. die Eruiierung der Verantwortlichkeit aufwendiger bei Fahrzeugen, die nicht immatrikuliert werden müssen. Typengenehmigungspflicht: bereits heute sind gewisse Fahrzeugkategorien von der Typengenehmigungspflicht ausgenommen. Erfahrungen zeigen, dass viele von dieser Erleichterung betroffenen Fahrzeuge die Anforderungen für einen sicheren Betrieb im Strassenverkehr nicht erfüllen.

Die Versicherungspflicht darf auf keinen Fall aufgehoben werden.

Periodische Fahrzeugüberprüfungen durch die Zulassungsbehörde sind ein wichtiges Element für die Verkehrssicherheit und sollen auch für Arbeitskarren bis 6 km/h obligatorisch bleiben.

Sollte an der Neuregelung festgehalten werden, müsste eine einfache Handhabung gewährleistet werden können. Dies dergestalt, dass die Geschwindigkeitslimite auf 10 km/h festgelegt werden sollte. Es sind etliche Typen von Arbeitskarren bekannt, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 7 und 10 km/h aufweisen, welche eingeschlossen werden sollten. Die Fahrzeuge müssen - gemäss Erläuterungen - am Heck des Fahrzeugs ein Höchstgeschwindigkeitszeichen tragen. Gemäss Definition muss für 6 km/h das Höchstgeschwindigkeitszeichen «10» angebracht werden. Eine Unterscheidung, dass das Fahrzeug nur eine Vmax. von 6 km/h ausweist und keinen Fz.-Ausweis benötigt, ist nicht ganz einfach. Hier müsste eine einfache Handhabung gewährleistet werden können. Die im 3. Teil, Kapitel II, aufgeführten Fahrzeuge weisen eine V max. von 5 - 20 km/h aus. Rollstühle bis 10 km/h sind explizit erwähnt. Mit den 6 km/h würde eine neue Geschwindigkeit implementiert (zu Fuss ~ 4 km/h; Rollstuhl = 10 km/h und Leicht-Mofa = 20 km/h). Dies ist auch von den technischen Anforderungen die tiefste Geschwindigkeit.

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:

Sinn und Zweck der Ausnahmen bei Veteranenfahrzeugen ist der Erhalt von kulturellen und historischen Gütern. Um dies zu gewährleisten, wird der Veteranenstatus nur Fahrzeugen im Ursprungszustand zuerkannt. Der Einbau eines nicht epochengerechten Motors führt daher berechtigterweise zum Verlust des Veteraneneintrags. Die neue Bestimmung macht daher weder aus kultureller noch aus umwelttechnischer Sicht Sinn. Der Einbau eines nicht epochengerechten Motors führt unweigerlich zum Erlöschen des Veteranenstatus und dem damit verbundenen kulturellen (und monetären) Wert. Auch umwelttechnisch ergibt der Einbau eines veralteten Motors wenig Sinn, zumal es hier zu einer Ungleichbehandlung zwischen Fremd- und Selbstzündungsmotoren kommt. Beim Ersatz von Verbrennungsmotoren bei alten Fahrzeugen sollen daher die Bestimmungen der aktuellen VTS (Förderung des technischen Fortschritts und des Umweltschutzes) weiterhin gelten.

Achtung: Es besteht zwischen der deutschen und französischen Version der Vernehmlassungsunterlagen (erläuternder Bericht) bezüglich den betroffenen Fahrzeuge ein Unterschied. Der französische Begriff "véhicules anciens" bedeutet übersetzt "alte Fahrzeuge", ist also neutral. In der deutschen Version wird durchgehend von "Oldtimer" gesprochen. In der Umgangssprache wird dieser Begriff oft (fälschlicherweise) mit den Veteranenfahrzeugen gleichgesetzt. Es besteht also die Möglichkeit, dass die französischen und deutschen Stellungnahmen hier divergieren.

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:

Die Problematik ist ähnlich wie beim Art. 4 Abs. 4 Bst. a E-VTS: Der Einbau von nicht epochengerechten Motoren, egal welcher Antriebstechnologie, steht im Widerspruch zu Sinn und Zweck von Veteranenfahrzeugen. Zwar findet bei der Elektrifizierung eine klare Verbesserung der Emissionen statt, allerdings stellen sich beim Elektroantrieb eigene Probleme. So bedingt der Umbau auf elektrischen Antrieb fast immer weitergehende Anpassungen an einem Verbrennerfahrzeug. Die Kraft-/Drehmomententwicklung ist mit einem Elektroantrieb massiv anders und herkömmliche Fahrzeuge sind damit überfordert und die Komponenten nicht darauf ausgelegt. Dies ist aus Sicht der Verkehrssicherheit äusserst problematisch.

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:

Mit der vorgeschlagenen Regelung können die asa Richtlinien gestärkt werden. Jedoch müssten Richtlinien und Merkblätter der asa grundsätzlich als Ergänzung der VTS

aufgeführt werden (Ergänzung in Art. 220 VTS, z.B. die asa kann für die Durchführung dieser Verordnung Richtlinien und Merkblätter erlassen).

Auf das vorgesehene Streichen von "vor der Weiterverwendung" ist unbedingt zu verzichten, da dies nur rechtliche Probleme für die Kontroll- und Zulassungsbehörden mit sich bringt. Als Ersatz schlagen wir vor, den Verordnungstext 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 Überführungsfahrten, nach einem von den Kantonen gemeinsam festgelegten System nachzuprüfen. Namentlich betrifft dies:"

21. Sind Sie einverstanden, dass künftig alle Felgen, die sich innerhalb der vom Fahrzeughersteller vorgesehene 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:

Die Formulierung "innerhalb der vom Fahrzeughersteller vorgesehene Bandbreite" erachten wir als unpräzise. Dies führt zu nicht zielführenden Diskussionen. Wir schlagen vor, in der Formulierung auf die Typengenehmigung oder dem COC aufgeführte Bandbreite aufzubauen.

Es wird vorgeschlagen, dass der Verordnungstext (Bst. f) wie folgt lautet:

f. nicht für den Fahrzeugtyp genehmigte Räder, ausser Räder an Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, bei denen sich nur die Einpresstiefe des jeweiligen Rades um max. 5 mm ändert.

So wäre sicher gestellt, dass die gewünschte Erleichterung auch bei Fahrzeugen ohne Einpresstiefen-Varianten eine Wirkung zeigt. Zudem grenzt es Fälle von sehr grossen Spannweiten ein.

Weiter soll der Abs. 2 wie folgt ergänzt werden:

... Änderungen an den Fahrzeugen sind vor der Weiterverwendung zu melden.

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:

Der Verzicht auf das Erfordernis einer Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers bei Spurverbreiterungen bis 2 % mittels Distanzscheiben unterstützen wir. Um die Betriebssicherheit zu gewährleisten, muss jedoch sichergestellt werden, dass diese Änderungen wie bis anhin der ordentlichen Prüfungspflicht unterliegen und wie bei Felgen, die nicht für den Fahrzeugtyp genehmigt sind, eine Eignungserklärung des Bauteileherstellers erforderlich ist. Die Radhäuser sind mit Originalfelgen immer mehr

bereits grenzwärtig ausgefüllt und wenn auf die Prüfpflicht verzichtet würde, wäre dies der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge sehr abträglich.

In diesem Sinne erachten wir die Streichung von Änderungen der Spurweite aus der Aufzählung in Art. 34 Abs. 2 Bst. b E-VTS als nicht zielführend.

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: