



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössische Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Direktionsgeschäfte
Politik, Wirtschaft, Internationales
3003 Bern

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

Sehr geehrte Frau Bundesrätin
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers Stellung zu nehmen. Gerne machen wir von dieser Möglichkeit gebrauch. Bitte entnehmen Sie unsere Äusserungen dem Fragebogen in der Beilage.

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 24. April 2018



Im Namen des Regierungsrats
Der Landammann Der Kanzleidirektor

Beat Jörg

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☒	Verband, Organisation, Übrige: ☐
Absender: Regierungsrat Kanton Uri Standeskanzlei Rathausplatz 1 6460 Altdorf	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an 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) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen noch zusätzliche Änderungen:

Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV:

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Verordnungsrevisionen vorgenommen und in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

VRV Art. 3b Abs. 3

Auf Motorrädern mit oder ohne Seitenwagen sowie auf Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen ist ein Schutzhelm zu tragen, der nach dem UNECE Reglement Nr. 22 in der Fassung nach Anhang 2 VTS geprüft ist. Auf Motorschlitten und Raupenfahrzeugen genügt ein Helm, der nach der Norm EN 1077 oder EN 1078 geprüft ist, auf Motorfahrrädern ein Fahrradhelm, der nach der Norm EN 1078 geprüft ist.

(Begründung: Kleinmotorfahrzeuge können künftig auch mit Raupen ausgerüstet werden. Beachte auch VTS Erläuterungen Art.106 Abs.5 letzter Satz.)

VTS Art. 141 Abs.2 Bst.c

Mit Bewilligung der Zulassungsbehörde, durch Eintrag im Fahrzeugausweis, sind weiter erlaubt....

c. an Motorschlitten und Raupenfahrzeugen, die für Rettungszwecke eingesetzt werden: gelbe Gefahrenlichter.

(Begründung: Kleinmotorfahrzeuge können künftig auch mit Raupen ausgerüstet werden. Diese Raupenquads werden teilweise auch für Rettungszwecke eingesetzt.)

VZV Art 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 (neu) Erläuterungstext

Gemäss Artikel 10 Absatz 1 SVG dürfen Motorfahrzeuge und ihre Anhänger nur mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern in Verkehr gebracht werden. Der Bundesrat kann aber im Verordnungsrecht unter anderem Fahrzeuge, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden, von diesem Grundsatz ausnehmen (Art. 25 Abs. 1 Bst. a SVG). Gemäss den zur Aufhebung vorgesehenen Richtlinien des EJPD vom 14. Februar 1968 sind für Schlittenanhänger Fahrzeugausweis und Kontrollschild nicht erforderlich. Damit auch nach der Aufhebung der Vollzugsrichtlinien bei Schlittenanhängern auf die Erteilung von Fahrzeugausweis und Kontrollschild verzichtet werden kann, soll die Aufzählung der Ausnahmen (Anhänger, die keinen Fahrzeugausweis und kein Kontrollschild benötigen) um die Ziffer 5 «Schlittenanhänger» erweitert werden. Siehe Erläuterungen zum Artikel 20 VTS in Kapitel 2.1 sowie zu den Artikeln 61 und 77 VRV in Kapitel 2.3.

(Nicht einverstanden mit der kompletten Aufhebung dieser Richtlinie aufgrund noch

diverser unklarer Punkte die noch angepasst werden müssen! Z.B Sonntags- und Nachtfahrverbot, etc. Wurde dem ASTRA mitgeteilt – Überarbeitung der alten Richtlinien/Weisungen)

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe E-VTS

Zusätzlich zu den bestehenden Bestimmungen bezüglich wegklappbaren Sitzen im Laderaum zum Personentransport ist aufzunehmen, dass wenn das Fahrzeug mit Sitzen im Laderaum als Ganzes gesamtgenehmigt wurde, die Bestimmungen des EU-Rechts anwendbar sind (z.B. maximale Anzahl Plätze, Personengewichte, Zurrvorrichtungen, etc.), da die Bestimmungen der VTS und des EU-Rechts nicht vergleichbar sind.

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Mit dieser vom ASTRA vorgeschlagenen toleranten und offenen Formulierung besteht zukünftig das Risiko, dass Gemeinden alle ihre Fahrzeuge auf die Feuerwehr einlösen (z.B. Personentransporter, Pick-Up).

Begründung:

Dadurch profitiert der ganze Fahrzeugpark der Gemeinde von den Erleichterungen (Prüfintervall, Fahrtenstreiber, ARV, Sonntags- und Nachtfahrverbot, Unterfahrschutz, etc.) der Arbeitsfahrzeuge und verschiedenste Fahrzeuge werden technisch gesehen falsch eingeteilt. Beispielsweise ist es absolut sachfremd, Personenwagen als Arbeitsfahrzeuge mit blauen Kontrollschildern zu immatrikulieren. Damit für Feuerwehrfahrzeuge

ge stets die gleichen Zeitabstände für die Nachprüfungen anwendbar werden, wäre die Lösung mit einem Eintrag (Feld 17) im Fahrzeugausweis sachlich nachvollziehbar und zweckdienlicher.

Die "Besondere Verwendung" kann als Aufgebotskriterium von den eingesetzten EDV-Systemen umgesetzt werden und die einzelnen Fahrzeugarten werden in ihrer VTS-Einteilung und den entsprechenden technischen Bestimmungen unverändert belassen. Der Eintrag als Feuerwehrfahrzeug in der "Besonderen Verwendung" ist in Anhang 1 der Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 13.20 B (WPB 13.20) so bereits vorgesehen (siehe dazu auch Begründungen zu Frage Nr. 8, Schaustellerfahrzeuge).

Die "Feuerwehrfahrzeuge" müssten lediglich in Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b, c, d oder e VTS je nach vorgesehenem Intervall aufgeführt und die Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes explizit von der Nachprüfung ausgenommen werden (s. heutiger Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 6).

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen jedoch nachfolgende Präzisierungen:

- Zusätzlich sollte Art. 21. Abs. 5 E-VTS mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden. Ein Hinweis in Art. 67 E-VRV scheint uns auch prüfenswert zu sein.
- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich könnten wir uns mit einem differenzierten Prüfintervall für Schaustellerfahrzeuge (z.B. 4-2-2) einverstanden erklären, aber nicht mit dem vorgeschlagenen Lösungsweg (siehe dazu auch Begründungen zu Frage Nr. 5, Feuerwehrfahrzeuge).

Begründung:

Schaustelleranhänger haben grundsätzlich überdurchschnittlich lange Standzeiten. Erfahrungsgemäss werden solche Anhänger auch nicht regelmässig gewartet.

Das Durchschnittsalter dieser Fahrzeuge ist wesentlich höher als bei gleichartigen Fahrzeugen anderer Fahrzeughalter.

Schausteller sind Profitorganisationen (Anreiz zu falschem Sparpotential bei der Wartung)

Fazit:

Aus den erwähnten Überlegungen und aus Gründen der Verkehrssicherheit beantragen wir an der bestehenden Regelung festzuhalten.

Bei einer allfällig geforderten Änderung sollte folgendes beachtet werden:

Wir sind der Auffassung, dass allfällige Erleichterungen betreffend den Nachprüfintervallen von Schaustellerfahrzeugen nicht über die Fahrzeugart bzw. das Kontrollschild sondern über die "Besondere Verwendung" (Feld 17 des Fahrzeugausweises) wie z.B. bei SDR/ADR-Fahrzeugen, Veteranen-Fahrzeuge gelöst werden sollte.

Die "Besondere Verwendung" ist in Anhang 1 der Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 13.20 B (WPB 13.20) für Schaustellerfahrzeuge bereits vorhanden.

Die "Schaustellerfahrzeuge" müssten lediglich in Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe b, c, d oder e VTS je nach vorgesehenem Intervall aufgeführt werden.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Der Antrag könnte erneut geprüft werden, sofern die CoC-Daten sowie die Targadaten in einem System elektronisch zur Verfügung stehen. Allfällige Zulassungs-Prozesserneuerungen gemäss der Motion sehen wir jedoch z.Z. nur bei den Personewagen und Motorrädern.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sind auf diese Daten angewiesen, sondern auch verbunden mit der Typengenehmigungsnummer das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax etc. Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, so ist Folgendes zu beachten:

- Angaben aus dem CoC können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoffcode etc.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.

- Wenn Antwort ja, müssen die technischen Daten elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss zusammen mit den Fahrzeugpapieren vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingereicht werden. Art 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75

Abs. 2 VZV wären anzupassen, so dass nicht mehr der Verkehrsexperte die Datenübernahme ins 13.20 vornehmen muss. Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen resp. vereinfachen. Der Selbstabnahmeprozess würde damit gestärkt.

- CoC-Zulassungen werden kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und ca. 10 bis 20 Min. pro Fall in Anspruch nehmen wird.
- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwendiger ;
- Mit vermehrter CoC-Zulassung (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt der Aufwand in den Strassenverkehrsämtern, dies geht zu Lasten der Kundschaft (Zeit, höhere Gebühren).

Zudem gilt es aus dem Bereich Umweltschutz Folgendes anzufügen: Eine wichtige Voraussetzung für die administrative Zulassung ist, dass der Importeur für das Nichteinhalten von Umweltschutzauflagen zur Rechenschaft gezogen werden kann. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, dass im Rahmen der periodischen Fahrzeugwartung auch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit des Abgasreinigungssystems erfolgt. Laut Erläuterndem Bericht Ziffer 3.3 Seite 38/39 wird eine rein administrative Zulassung als Risiko beurteilt, da die in Aussicht gestellte elektronische Datenübermittlung durch die EU noch nicht vorhanden ist.

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Art. 34b Abs. 2 E-VTS muss so ergänzt werden, dass Zulassungsprüfungen und Nachprüfungen von anderen Kantonen nur anerkannt werden können, wenn alle nötigen Daten korrekt und vollständig ausgewiesen sind.

Bei der Nachkontrolle sind kumulativ noch zwei weitere Bedingung als Kriterien vorzuschreiben:

- Beim Zulassungskanton darf kein Polizeirapport hängig sein
- Beim Zulassungskanton darf die Prüfung nicht in Bearbeitung sein (z.B. bei Beanstandungen / vorhandener Mängelliste - Vermeidung von Missbrauch, bzw. Prüftourismus)

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Art. 30 Abs. 1b E-VTS wäre für fertig gebaute Fahrzeuge wie Personenwagen und Motorräder erst umsetzbar, wenn durch den Bund sichergestellt ist, dass die nötigen Daten für die Fahrzeugausweiserstellung elektronisch abrufbar sind (analog Typendaten in der Schweiz). Vergleiche Bemerkung Frage 9

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

Zu Absatz 2: Wir regen an, dass abweichende Systeme im Fahrzeugausweis eingetragen werden.

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantworten die Frage zu Artikel in zweierlei Hinsicht:

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten: NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht handelbar - weil sehr anspruchsvoll - und u.E. nicht zielführend. Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbindungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten etc. sind sehr komplex.

Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten nötig.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür kein echtes Mengengerüst.

Zudem: Gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige genau identische Fahrzeuge z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion) hin

ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste u.E. in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Qualitätsniveau inkl. der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme: JA.

Der heute praktizierte Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduziert werden (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstanden (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Die Prüfung von technischen Änderungen gemäss geltendem Artikel 34 VTS stellt gegenüber periodischen Prüfungen (Art. 33 VTS) massiv erhöhte Anforderungen an die Experten. So müssen geänderte Fahrzeuge oftmals einer umfassenden technischen Prüfung unterzogen werden, was u.a. auch genaue Kenntnisse der aktuellen und auch alten Vorschriften (inkl. Übergangsbestimmungen) voraussetzt. Um diese Kompetenz zu gewährleisten, sind diese Aufgaben weiterhin den Zulassungsbehörden zu überlassen. Im Weiteren ist nicht gewährleistet, dass erforderliche Prüfmittel (z.B. geeichtes Lärmessgerät) auch vorhanden sind bzw. müsste ein unverhältnismässiger Aufwand betrieben werden, diese externen Prüfmittel betreffend QS-Anforderungen im Griff zu haben.

Würde an einer Delegationsmöglichkeit der technischen Änderungen dennoch festgehalten, so ist zu präzisieren, dass diese Prüfungen ausschliesslich durch Verkehrsexperten, welche die Anforderungen von Artikel 65 - 68a VZV erfüllen, durchgeführt werden dürfen und Nachprüfung aufgrund von Polizeirapporten davon ausgenommen sind, da nur der Standortkanton im Besitz des Polizeirapportes mit den notwendigen Informationen ist.

Ein zusätzlicher Vorbehalt, sofern an einer Delegationsmöglichkeit festgehalten wird: Auf die Delegation von ausserordentlichen Kontrollen ist zu verzichten. Begründung: Es besteht eine gewisse Gefahr, dass bei abgeänderten Fahrzeugen mit umweltrelevanten Einrichtungen wie geänderte Motorensoftware (Chiptuning) missbräuchlich umgegangen wird.

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V gemäss den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung z.B. bis 1.1.2020 festzusetzen, in welcher die bisherige Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.

Begründung:

Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50-70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Nonroad-Motoren seit Stage V verlangt für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On Board Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar. Geeignete Messgeräte sind vorhanden.

Die Verordnung des UVEK über Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen ist entsprechend anzupassen (siehe Frage 46).

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Seitenscheiben gehören zum Sichtbereich des Fahrzeugführers. Jegliche Überdeckungen, auch wenn sie durchsichtig sind, führen zu einer Beeinflussung der Sicht. Insbesondere bei Regen und Schnee beschlagen diese, meist aus Kunststoff bestehenden, Scheiben. Dadurch, dass der Führer des Fahrzeuges durch zwei Scheiben schauen muss, können Lichtreflektionen entstehen. Zudem zerkratzen oder vergilben diese Kunststoffscheiben im Alter. Definition "ungehindert auf die Rückblickspiegel sehen können" ist ein sehr dehnbarer Begriff, führt zu Diskussionen im Vollzug (Fahrzeugprüfung und Strassenkontrolle).

Zudem ist der Begriff "farblos" nicht eindeutig definiert. Eine konforme Ausführung kann daher ohne beigefügten Messwert auch nicht klar erkannt werden.

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222^p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

☒

JA, Einschränkung auf 4 t.

☐

NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

Keine Aufhebung der Nutzlastbeschränkung (Benachteiligung des Lastwagengewebes).

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

☒ JA☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Seit über 20 Jahren werden in der Schweiz landwirtschaftliche Traktoren mit hydraulischen Einleiterbremsen zugelassen. In der Regel wurden diese Bremssysteme in der Schweiz nachgerüstet. Der hydraulische Bremsdruck ist ca. 150 bar. Der landwirtschaftliche Anhänger ist entsprechend konfiguriert. Die Bremsabstimmung Zugfahrzeug und Anhänger ist damit einigermaßen gewährleistet. Die Fahrzeugkombination kann kontrolliert gebremst werden.

Neu werden landwirtschaftliche Traktoren von Seiten des Herstellers - also ab Werk - mit einer hydraulischen Zweileiterbremse ausgestattet. Die hydraulischen Bremsanschlüsse sind identisch mit den vorgängig erwähnten schweizerischen Anschlüssen (also kompatibel). Das Problem ist jedoch, dass die Bremsdrücke beim neuen Bremssystem tiefer (ca. 120 bar) sind.

Fazit:

Wenn ein neuer Traktor mit einem alten landwirtschaftlichen Anhänger gekoppelt wird, stimmt die Bremsabstimmung (Zugfahrzeug und Anhänger) absolut nicht mehr. Dies ist umso heikler, weil solche Fahrzeugkombinationen auch auf Untergrund mit schlechtem Haftwert (Wiese, steiler Hang etc.) verkehren.

Sicherheitstechnische Lösung:

- Kombinationsprüfungen resp. Zulassung d.h. neues Zugfahrzeug darf nur mit bestimmten Anhängern verkehren.
- Anpassen der Anhängerbremsen.
- Ausser Verkehr setzen von alten landw. Anhängern.

Möglichkeiten zur Minimierung der Risiken:

- Geschwindigkeitsreduktion für solche Fahrzeuge auf z.B. 25 km/h, ergibt weniger Energie und damit ein kleineres Unfallpotential (Massnahme wenig wirksam bei Gefällefahrt, wo die Fahrzeuge aufgrund der Gefällefahrt schneller als 25 km/h fahren).
- Gewichtsreduktion des Anhängers, ergibt weniger Energie und damit ein kleineres Unfallpotential

Will man keine dieser vorgängig erwähnten Lösungen anwenden, müsste zumindest der Halter mit einem Eintrag im Fahrzeugausweis auf die entsprechende Problematik hingewiesen werden.

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Folgeänderung aufgrund Anpassungsantrag Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS (Frage 17): In Kap. 1.5.27 VO Nr. 741.437 ist für die in Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlemissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung für diese Fahrzeugtypen in Ziff. 121 Anhang 5 E-VTS zu regeln.

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen Art. 16 Abs. 3 Bst. wie folgt zu ergänzen:

³ *Blaulicht und Wechselklanghorn dürfen nur gebraucht werden:*

a. ...

b. wenn die Fahrt von der Einsatzzentrale angeordnet wurde, ausser bei Fahrten mit Einsatzfahrzeugen der Polizei, der Sanität oder des Zolls.

Begründung:

Einsatzfahrzeuge der Sanität sollten (analog Polizei und Zoll) von der Regelung ausgenommen sein, immer nur dann Blaulicht und Wechselklanghorn einsetzen zu können, wenn die Fahrt von der Einsatzzentrale angeordnet wurde. Denn bei einer plötzlichen vitalen Gefährdung (Verschlechterung des Zustandes) eines Patienten während des Transports vom Einsatzort zur Zielklinik, wird in der Praxis spontan und ohne Rücksprache oder Anmeldung bei der SNZ Blaulicht und Wechselklanghorn eingesetzt. Denn eine schnellst mögliche Hospitalisation ist entscheidend. In einem solchen Fall ist zwar die Fahrt selber durch die SNZ angeordnet, jedoch nicht die «Sondersignalfahrt». Anscheinend ist auch die diesbezügliche bisherige Formulierung im heutigen «Merkblatt» ungenau.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☐ JA

☒ NEIN

Bemerkungen:

Wir beantworten die Frage zu Artikel 61 Abs. 4 E-VRV in dreierlei Hinsicht:

1. Raupenfahrzeuge: JA

2. Sonderregelung für militärische Fahrzeuge: JA

3. Jagd: NEIN

Es gibt u.E. keine Gründe, insbesondere für die Jagd, welche eine Ausnahme für den Personentransport rechtfertigen würde. Insbesondere bei Jagdausflügen kommen zusätzliche Risiken dazu: Das Gelände, das Gewehr/Munition, die Nachtfahrten etc. Es stehen genügend geeignete und sichere Fahrzeuge für solche Einsätze zur Verfügung.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Art. 67 Abs. 4 Bst. a sollte jedoch auf 25 Prozent angeglichen werden (Gleichbehandlung).

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA

☐ NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen: