



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: Kanton Zug
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:

Sonstiges (nicht von jeder Gesetzesänderung wurde eine Stellungnahme verlangt):

Art. 45 Abs. 2 E-VTS: Widerspruch E-VTS zur EU Verordnung 2021/535. Die Mindesthöhe des unteren Randes des Kontrollschilds (Nummernhöhe) beträgt in der EU 10 cm. Die E-VTS sollte hier direkt auch 0,10 m vorsehen (statt 0,20 m und einer Ausnahmeregelung, wonach abweichende EU-Anforderungen vorgehen).

Art. 209 Abs. 5 VTS: Es ist nicht klar, ob sich Radabdeckungen bei montierten Breitreifen, z.B. bei Traktoren, hinten bis zu 0,10 m über der Achsmittellinie krümmen müssen (Art. 66 VTS). Diese Einschränkung muss neu beurteilt werden.

Allgemein: Die Anforderungen der Mindestnutzlast für Wohnmotorwagen gemäss VTS ist mit den im EU-Recht geltenden Nutzlastanteilen gleichzustellen.

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:

Ein Strassenverkehrsamt kann nicht feststellen, ob vom geprüften Fahrzeug-Typ 100 oder mehr Stück hergestellt wurden.

Zeitgleich mit den vorliegenden Verordnungsanpassungen muss auch die Weisung des ASTRA vom 27.02.2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung angepasst bzw. überarbeitet werden.

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:

Ein Strassenverkehrsamt kann nicht feststellen, ob vom geprüften Fahrzeug-Typ 100 oder mehr Stück hergestellt wurden.

Im Erläuternden Bericht, Ziff. 1.2, Seite 7 f., werden Fahrzeugarten aufgezählt. Der leichte Motorwagen (Wohnmobil) wird nicht erwähnt. Es ist zu prüfen, ob dies zu ergänzen ist.

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:

Es ist darauf zu achten, dass zwischen internationalen und nationalen Fahrzeugen keine Unterschiede in Bezug auf Bau- und Ausrüstungsvorschriften bestehen.

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:

Die Verpflichtung, dass der Reifenhändler, falls notwendig, das geforderte Geschwindigkeitszeichen (Warnkleber) abgibt, soll beibehalten werden. Andernfalls lässt man die Kundin bzw. den Kunden "im Regen stehen". Die nur im Ausland geforderte Warnetikette dürfte für eine/n Fahrzeuglenker/in nur schwer zu beschaffen sein. Falls keine Abgabepflicht mehr besteht, ist zu befürchten, dass auch die Information über den notwendigen Kleber bei Fahrten ins Ausland nicht mehr erfolgt. Der Konsumentenschutz soll mithin sichergestellt bleiben.

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:

Die Regelungen bezüglich Ausnahmen von der ARV, LSVA, CZV, Sonntags- und Nachtfahrverbot etc. sollten nicht über die Einteilung Arbeitsmotorwagen / Transportmotorwagen erfolgen. Die Ausnahmen sollten in der ARV, LSVA etc. geregelt sein (für jeweils bestimmte Fahrzeugtypen).

Mit der neuen Regelung verschiebt man die Problematik der Beurteilung von Arbeitsmotoren nur auf eine neue Ebene. Die Problematik bleibt die gleiche und die Diskussionen gehen weiter.

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:

Die Ausnahmen, die u.a. den Einsatz eines Saugbaggers möglichst hindernisfrei möglich machen, sollen nicht in der VTS geregelt werden. Wir schlagen vor, dass die entsprechenden Ausnahmen in der ARV, LSVA, CZV sowie dem Sonntags- und Nachtfahrverbot etc. zu regeln sind. So müsste man nicht ständig vom Grundsatz des Transportverbotes für Arbeitsfahrzeuge abweichen.

Die Obergrenze von 25% des Gesamtgewichts und max. 4000 kg reicht nicht in allen Fällen von selbstfahrenden Feldspritzen. Bei den Feldspritzen sollte auf die Obergrenze von 25%/4000 kg gänzlich verzichtet werden. Dies, da infolge der geänderten Rahmenbedingungen zur Erlangung von Direktzahlungen zur Erreichung des Ökologischen Leistungsnachweises als Minimalstandard neu ein Befüll- und Waschplatz vorhanden sein muss. Das heisst unter anderem, dass der Landwirt das Wasser inskünftig nicht mehr vor Ort bspw. von einem öffentlichen Hydranten beziehen darf, sondern die "Spritzbrühe" zuhause auf dem Befüll- und Waschplatz anmischen muss. Mit der Obergrenze von 25%/4000 kg ist eine unnötige Beschränkung, insbesondere für gezogene Geräte, vorgesehen.

Zeitgleich mit dem Inkrafttreten der VTS-Änderung sollten die geltenden Weisungen des EJPD vom 30.06.1964 formell aufgehoben und die darin enthaltenen, noch erforderlichen Aspekte in einer aktuellen Weisung festgehalten werden. Es wird immer schwieriger, die noch anwendbaren Themen/Bereiche aus den Weisungen von 1964 den Kundinnen und Kunden plausibel zu kommunizieren. Mit der Lockerung des Transportverbots wird dies noch schwieriger.

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:

Man muss aber davon ausgehen, dass die erlaubten Gewichte von 150 kg (Motorradtransport) und 2000 kg (Anhängelast) nicht in jedem Fall ausreichen werden. Diese sind nach oben anzupassen (z.B. 250 und 3500 kg).

-
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:

Die Zeitersparnis durch die um 10 km/h erhöhte Höchstgeschwindigkeit für die meist regional eingesetzten land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen erscheint in Bezug auf deren wirtschaftlichen Einsatz als unbedeutend. Durch die höhere Höchstgeschwindigkeit wird demgegenüber das Überholen der meist sehr breiten Fahrzeuge erschwert und die Verkehrssicherheit nicht verbessert. Insbesondere bei Fahrzeugen mit Hecklenkung ist eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit abzulehnen.

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 Geschwindigkeitslimite sollte auf 10 km/h festgelegt werden. Es sind diverse Typen von Arbeitskarren bekannt, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 7 und 10 km/h aufweisen.

Um Missbrauch vorzubeugen, schlagen wir zugleich vor, eine Formulierung einfließen zu lassen, damit diese Fahrzeuge nicht überlange Strecken auf öffentlichen Strassen zurücklegen. So kann verhindert werden, dass sie den Verkehr über Gebühr behindern.

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:

Beim Ersatz von Verbrennungsmotoren bei alten Fahrzeugen sollen die Bestimmungen der aktuellen VTS (Förderung des technischen Fortschritts und des Umweltschutzes) weiterhin gelten. Zudem wäre mit der vorgesehenen Regelung der Ersatz von Fremdzündungsmotoren im Vergleich zu Selbstzündungsmotoren ungleich geregelt.

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:

Im Gegensatz zum Ersatz des Antriebsmotors nach Vorschlag Bst. a findet bei der Elektrifizierung eine klare Verbesserung des Schadstoffausstosses statt.

Solch geänderte Fahrzeuge können keinen Veteranenstatus mehr erlangen.

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:

Es ist jedoch zu prüfen, wie es sich damit in Bezug auf Art. 33 Abs. 8 VTS verhält. Das Qualitätssicherungssystem (asaQSS) müsste sicher angepasst werden. Zudem stellt

sich die Frage, wie der Bund (ASTRA) in die gemeinsame Festlegung eines Systems durch die Kantone eingebunden ist.

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:

Es wird beantragt, 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 um max. 5mm gegenüber einer vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Variante ändert.

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

Weiter wird beantragt, Abs. 2 wie folgt zu ergänzen:

... Änderungen an den Fahrzeugen 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:

Es wird beantragt, dass der Verordnungstext wie folgt lautet:
Eine Spurverbreiterung, die ausschliesslich durch das Anbringen von Distanzscheiben mit einer Dicke von max. 5mm oder nicht mit dem Fahrzeug geprüften Rädern mit anderer Einpresstiefe entsteht, ist ohne Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers oder der -herstellerin zulässig, sofern sich die Spurweite insgesamt um nicht mehr als 2 Prozent ändert. Dabei ist von der ursprünglichen Spurweite auszugehen.

Die Melde- und Prüfpflicht beim Anbringen von Distanzscheiben soll in jedem Fall beibehalten werden.

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: