Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: ☐	Verband, Organisation, Übrige: ☒
Absender: VCS Verkehrs-Club der Schweiz	

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

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

Fragen

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:
   Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz lehnt insbesondere die Verlängerung der Prüfintervalle für LKWs ab.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass bei der Bestimmung des Leergewichts von Wohnmotorwagen die Frischwassertanks gefüllt sein müssen (Art. 7 Abs. 1)?

   ☐ JA ☐ NEIN

   Bemerkungen:

3. Sind Sie mit der Zulassung von Raupen an Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 10 Abs. 1 Bst. c)?

   ☐ JA ☐ NEIN

   Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Präzisierung der Definition der Fahrzeugart «Traktor» einverstanden (Art. 11 Abs. 2 Bst. h)?

   ☐ JA ☐ NEIN

   Bemerkungen:

5. Sind Sie mit der Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffern 1 und 2 einverstanden?

   ☐ JA ☐ NEIN

   Bemerkungen:

ENTWURF

6. Sind Sie mit der Anpassung der Definition der Fahrzeugart «Motorschlitten» einverstanden (Art. 14 Bst. c)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

7. Sind Sie mit der Anpassung der Definitionen der Fahrzeugart bei Leicht- und Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 15 Abs. 2 und 3)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie damit einverstanden, dass für Fahrräder kein Sattel mehr vorgeschrieben wird (Art. 24 Abs. 1)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

9. Sind Sie mit der Präzisierung in Artikel 31 Absatz 3 und Artikel 34 Absatz 5bis einverstanden (explizite Erwähnung der Delegationsmöglichkeit umfassender technischer Prüfungen durch das Strassenverkehrsamt)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

10. Sind Sie mit der Verlängerung des ersten Intervalls der periodischen Nachprüfung auf 3 Jahre für Lastwagen, Sattelschlepper und Transportanhänger nach dem vorgeschlagenen Artikel 33 Absatz 2 Buchstabe a^{bis} und Absatz 2ter einverstanden?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:

Der VCS begrüsst, dass dem ASTRA das weitaus grössere Schadenspotential von Unfällen mit schweren Motorfahrzeugen bewusst ist und es deshalb nach der ersten Nachprüfung das jährliche Prüfintervall beibehalten möchte. Der Argumentation, weshalb nun für die Mehrheit der schweren Motorfahrzeuge das erste Prüfintervall gleich von einem auf drei Jahre erhöht werden soll, können wir aufgrund der weiter unten ausgeführten kritischen Aspekte und Risiken nicht zustimmen. Dabei spielen sowohl juristische Betrachtungen als auch Einschätzungen bezüglich der Verkehrssicherheit eine Rolle.

Zusammenfassung

1. Aufgrund der juristischen Ausgangslage im Zusammenhang mit dem Landverkehrsab-

ENTWURF

kommen ist eine Verlängerung der Prüfintervalle von schweren Motorfahrzeugen grundsätzlich harmonisierungswidrig.

2. Eine Erhöhung des ersten Prüfintervalls von heute einem auf zukünftig drei Jahre kann nicht im Sinne einer möglichst hohen Verkehrssicherheit sein.

3.. Der AGVS erachtet es als notwendig und sinnvoll, dass im Rahmen dieser Anhörung auch die Prüfintervalle von leichten Nutzfahrzeugen überarbeitet werden. Diese Fahrzeugkategorie liegt bezüglich Belastung und Fahrleistung zwischen der Kategorie der Personenwagen und derjenigen der schweren Sachentransportfahrzeuge. Im ab 1.2.2017 geltenden Artikel 33 der VTS wird die im Vergleich zu den Personenwagen (System 5-3-2-2-...) erhebliche Mehrnutzung der leichten Nutzfahrzeuge und Belastung derselben bis an die Gewichts- und Leistungsgrenzen (System 4-3-2-2-...) zu wenig berücksichtigt. Deshalb erscheint uns eine Verschärfung der Prüfintervalle für leichte Nutzfahrzeuge angemessen. Im Rahmen der Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge sollte vom ASTRA die Gelegenheit wahrgenommen werden, ein Prüfintervall von 3-2-2-2-... einzuführen.

Generelle Bemerkungen

Die Forderung nach längeren Prüfintervallen für im Binnenverkehr eingesetzte schwere Nutzfahrzeuge wurde im Parlament schon mehrfach thematisiert. Im Jahre 2005 war dies im Rahmen der Motion Bigger (04.3766) und im Zeitraum 2007 bis 2010 beschäftigten sich Bundesrat und Parlament mit der Motion Messmer (07.3463). Dabei überwiegten jeweils diejenigen Argumente, welche gegen eine Verlängerung der Prüfintervalle sprechen. Trotz technischer Weiterentwicklung hat sich die Situation bezüglich Risikopotential von schweren Nutzfahrzeugen seitdem nicht derart verändert, dass diese Argumente keine Gültigkeit mehr hätten. Im Gegenteil: Zumindest ein Teil der dank des technischen Fortschritts erzielten Verbesserungen im Bereich der Verkehrssicherheit wird durch die steigende Verkehrsdichte wieder aufgehoben. Folgende Begründungen des damaligen Bundesrates waren mitunter ausschlaggebend, dass sowohl die Motion Bigger als auch die Motion Messmer abgelehnt wurden. Der AGVS beurteilt diese Argumente nach wie vor als zutreffend:

- Die für die Betriebssicherheit und die Emissionen massgebenden Teile unterliegen einer natürlichen Alterung. Deshalb schreiben die meisten Fahrzeughersteller Wartungsarbeiten nach einer gewissen Fahrstrecke, mindestens aber einmal jährlich vor. Die für die Nachprüfung der Strassenfahrzeuge zuständigen kantonalen Zulassungsbehörden stellen bei Fahrzeugen, die wenig gefahren werden, wie beispielsweise denjenigen des Zirkus- und Schaustellergewerbes oder bei Baustellenfahrzeugen, keine geringere Fehlerhäufigkeit fest. Eine niedrige Fahrleistung stellt somit kein Kriterium für eine Erstreckung der Nachprüffristen dar.

- Es wäre sachlich nicht zu rechtfertigen, weshalb Fahrzeuge, die nur in der Schweiz verkehren, einen geringeren Sicherheitsstandard aufweisen sollten bzw. weshalb an ausländische Fahrzeuge, die in der Schweiz verkehren, höhere Anforderungen gestellt werden sollten.

- Die Richtlinie 96/96/EG schreibt für Lastwagen und ihre Anhänger eine jährliche umfassende technische Prüfung vor. Die enthaltenen Prüfpunkte stehen alle im direkten Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz. Die Richtlinie 96/96/EG sieht vor, dass die Mitgliedstaaten u. a. die Zahl der zu untersuchenden Punkte erhöhen, zusätzliche technische Untersuchungen vorschreiben oder den Zeitabstand zwischen den obligatorischen Untersuchungen verkürzen können. Verschiedene Länder der EU führen denn auch "Zwischenprüfungen" durch (z. B. die halbjährliche Sicherheitsprüfung in Deutschland). Es handelt sich dabei um zusätzliche Prüfungen, welche diese Länder als Ergänzung zu den Prüfungen nach der Richtlinie 96/96/EG, beispielsweise spätestens ein halbes Jahr nach einer "Hauptprüfung", vorschreiben.

- Nebst dem Schutz der einheimischen Bevölkerung soll sichergestellt werden, dass die in der Schweiz verkehrenden Touristen aus dem EU-Raum darauf vertrauen können, dass der Sicherheitsstandard des schweizerischen Fahrzeugparks demjenigen ihrer Heimatländer entspricht. Die regelmässigen Kontrollen sind nicht nutzlos. Dies zeigt eine stichprobenweise Umfrage bei den Strassenverkehrsämtern. Demnach weisen zwischen 10

und 15 Prozent der geprüften Lastwagen erhebliche oder schwere Mängel auf, sodass eine Nachprüfung angeordnet werden muss, obwohl der Halter weiss, dass er sein Fahrzeug vorführen muss und dieses entsprechend vorbereiten kann.

- Nach Angaben der Strassenverkehrsämter sind tendenziell die im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeuge neuer, besser unterhalten und weisen weniger Mängel auf. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass der Unternehmer bei diesen Fahrzeugen nicht riskieren kann, dass sie im Ausland wegen technischen Mängeln ausfallen oder sich bei Strassenkontrollen Schwierigkeiten ergeben. Bei nur im Nahverkehr eingesetzten Fahrzeugen wurde dagegen vermehrt beobachtet, dass die Fahrzeuge nicht vorbereitet werden, sondern die periodische Nachprüfung dazu benutzt wird, eine Liste mit den obligatorisch zu behebenden Mängeln erstellen zu lassen. Diese Umstände sprechen gerade bei den nur im Binnenverkehr eingesetzten Fahrzeugen gegen eine Erstreckung der Prüfintervalle.

Schwerwiegende Auswirkungen bei Unfällen und Pannen

Aufgrund des höheren Gewichts und der entsprechend grösseren Bewegungsenergie von schweren Nutzfahrzeugen ist das Schadensausmass bei einem allfälligen Unfall in der Regel weitaus grösser. Ebenfalls höher sind die entstehenden Kosten und Verzögerungen für die anderen Verkehrsteilnehmer bei einer Panne eines schweren Nutzfahrzeuges.

Gravierende Mängel an schweren Nutzfahrzeugen

Die Betriebs- bzw. Verkehrssicherheit betreffende gravierende Mängel werden entweder durch den Fahrzeugbesitzer selbst, durch Werkstätten oder im Rahmen der MFK beim Strassenverkehrsamt entdeckt. Die meisten Strassenverkehrsämter und Prüfstellen führen zu den Mängelquoten entsprechende Statistiken. Bei der Konsultation solcher Statistiken muss beachtet werden, dass ein grosser Teil der Fahrzeuge nicht direkt „ab der Strasse“ geprüft wird, sondern zuerst auf die Prüfung vorbereitet wird. Somit werden in diesen Statistiken nicht alle gravierenden Mängel erfasst und geben deshalb generell ein besseres Bild ab. Dennoch können dabei hilfreiche Aussagen über altersbedingte Entwicklungen oder Unterschiede zwischen den Fahrzeugkategorien gemacht werden.
Um ein realistisches Bild des tatsächlichen Fahrzeugzustandes zu erhalten, führte der AGVS im August 2015 bei Nutzfahrzeug-Garagisten eine Umfrage zur Erhebung der in den Werkstätten im Rahmen der MFK-Vorbereitung festgestellten Mängelquoten durch. Während bei der Vorbereitung auf die erste MFK (nach 1 Jahr) an 13,2 % der Fahrzeuge gravierende verkehrssicherheitsrelevante Mängel entdeckt wurden, stieg die Mängel-Quote auf 21,1 % bei der Vorbereitung auf die zweite MFK und schliesslich auf 32,5 % anlässlich der Bereitstellung für die dritte MFK. Das bedeutet, dass bereits mit dem heutigen System der jährlichen Prüfintervalle jedes Dritte drei bis vierjährige schwere Nutzfahrzeug mit gravierenden Mängeln unterwegs ist. Dank des heutigen Prüfsystems werden die Mängel aber spätestens nach rund einem Jahr im Rahmen der MFK festgestellt und anschliessend behoben. Würde das erste Prüfintervall von einem auf drei Jahre erhöht, fiele die Mängelquote an zwei bis vierjährigen Fahrzeugen deutlich höher aus, da die heute anlässlich der ersten und zweiten MFK bzw. im Rahmen der Vorbereitung darauf festgestellten Mängel nicht zwingend erkannt und repariert würden.

Juristisch nicht vertretbar

Die Anwaltskanzlei LEXPARTNERS.MCS hat im Auftrag des AGVS ein Rechtsgutachten zur Thematik verlängerter Prüfintervalle für schwere Motorfahrzeuge erstellt. Das Gutachten wird der Anhörung beigelegt. Es stellt Widersprüche zum Landverkehrsabkommen fest und einen Verstoss gegen den Grundsatz der „bestabgestimmten Lösung“ gemäss Bundesgesetz über die technischen Handelshemmnisse. Des Weiteren wird gegen das Verbot der rechtsungleichen Behandlung direkter Konkurrenten und damit gegen die Wirtschaftsfreiheit verstossen. Schliesslich wird konstatiert, dass eine Verlängerung des ersten Prüfintervalls auf drei Jahre im Widerspruch zu den Anliegen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes steht. Zusammenfassend gelangt das Gutachten zum Schluss, dass eine Verlängerung des ersten Prüfintervalls auf drei Jahre aus juristischer Sicht unzulässig und deshalb abzulehnen ist.

Technische Weiterentwicklung schliesst gravierende Mängel nicht aus

Befürworter längerer Prüfintervalle führen die hohe technische Entwicklung moderner Nutz-

fahrzeuge als Argument für eine Intervall-Erhöhung an. Tatsächlich findet eine beachtliche technische Weiterentwicklung in der Fahrzeugtechnik statt. Doch die Verbesserungen finden in erster Linie im Bereich der elektronischen Assistenzsysteme, der Komfortelektronik und hinsichtlich der Verbrauchs- und Schadstoffemissionen statt. Für die aktive Sicherheit von schweren Motorfahrzeugen sind aber nach wie vor die mechanischen und in den letzten Jahren wenig weiterentwickelten Fahrwerkskomponenten wie Reifen, Bremsen, Aufhängungsteile, Lenkung, Hydraulik und Pneumatik von zentraler Bedeutung. Mechanische Bauteile unterliegen dem Verschleiss und der Alterung. Zusammen mit Mängeln an der Beleuchtungsanlage stellen deshalb mechanische Mängel am Fahrwerk die im Rahmen von Nachkontrollen, Werkstattbesuchen und Unterwegskontrollen am häufigsten beanstandeten Baugruppen dar.

Garantien und Wartungspauschalen schliessen gravierende Mängel nicht aus

In den Erläuterungen zur Anpassung von Artikel 33 werden langjährige Herstellergarantien als Argument für die geringere behördliche Kontrolle angeführt. Dies entspricht jedoch nicht der Praxis. Denn im Gegensatz zu den Personenwagen sind bei schweren Nutzfahrzeugen keine langjährigen Herstellergarantien üblich, sondern betragen meistens ein bis zwei Jahre in Form einer Vollgarantie. Auf den Antriebsstrang (ohne Fahrwerk) werden in der Regel zwei bis drei Jahre gewährt. Bei den meisten Nutzfahrzeugmarken besteht zwar die Möglichkeit, die Garantie gegen Entgelt zu verlängern, doch diese Angebote werden kundenseitig selten genutzt.
Für den Unterhalt der Fahrzeuge besteht das Angebot von Wartungs- und Reparaturpauschalen mit wählbarer Laufzeit, welche direkt beim Neufahrzeugkauf abgeschlossen werden können. Die Mehrheit der Käufer verzichtet jedoch auf solche Pauschalen und bezahlt die Wartungs- und Reparaturaufwendungen erst nach Auftragserfüllung.

Elektronische Überwachung alleine garantiert keinen optimalen Umweltschutz

Fahrzeugeigene On-Board-Diagnosesysteme existieren zwar, doch überwachen diese in erster Linie im vom Gesetzgeber definierten Umfang die emissionsrelevanten Fahrzeugkomponenten sowie die Fahrzeugelektronik im Allgemeinen. Die massgebend für die Verkehrssicherheit relevanten Fahrwerks- und Karosseriebauteile werden nicht permanent durch eine Elektronik überwacht und machen sich dem Fahrer deshalb auch nicht oder erst zu spät bemerkbar. Spätestens seit dem „Skandal“ um geschönte Abgaswerte bei Fahrzeugen aus dem VW-Konzern ist der breiten Öffentlichkeit bekannt, dass das alleinige Vertrauen auf elektronische Überwachungssysteme zu deutlichen Abweichungen, Ungenauigkeiten und Risiken führen kann. Da bei der MFK eine Sicht- und Funktionsprüfung der umwelt- und verkehrssicherheitsrelevanten Komponenten stattfindet, stellt sie eine wichtige und notwendige Ergänzung zu den elektronischen Überwachungssystemen dar.

Riskante Unterscheidung zwischen Personen- und Gütertransport

Das ASTRA führt auf, dass dort, wo Menschen transportiert werden, ein massgebend höheres Sicherheitsbedürfnis bestehe. Der AGVS erachtet diesen Ansatz als zu einseitig, denn ein Lastwagen ist – auch wenn er direkt keine Menschen transportiert – selten alleine auf den Strassen unterwegs und stellt daher auch ein mögliches Sicherheitsrisiko für andere Verkehrsteilnehmer dar. So nützt es beispielsweise den Insassen eines bereits nach einem Jahr nachgeprüften Reisebusses wenig, wenn ein Lastwagen aufgrund mangelhafter Bremsen oder abgenutzter Reifen nicht rechtzeitig bremsen kann und damit einen Auffahrunfall verursacht.

Fragwürdige Privilegien für Fahrzeuge im Binnenverkehr

Wir erachten es als interessant, dass das ASTRA bei den Erläuterungen bezüglich Prüfungspflicht bei Anhängern (Art. 33, Abs. 2 Bst. e Ziff. 5 und 6) die Aufhebung der Prüfungspflicht von Transportanhängern bis 750 kg u.a. damit begründet, dass diese auch in anderen europäischen Staaten nicht periodisch nachgeprüft werden. Während sich das ASTRA also bei den Anhängern bis 750 kg auf die europäische Gesetzgebung abstützt, wird dieser Aspekt bei der Beurteilung des ersten Prüfintervalls für im Binnenverkehr verwendete Lastwagen, Sattelschlepper und ihre Anhänger ausgeblendet. Uns ist kein objektiver Beleg dafür bekannt, dass von Schweizer Transportfirmen im Binnenverkehr eingesetzte jüngere Fahrzeuge in besserem Zustand sind als diejenigen, welche ihre Güter auch in Länder der EU liefern.

Erschwerte Einsatzbedingungen

Durchschnittlich legen schwere Motorfahrzeuge jährlich 50‘000 bis 60‘000 Kilometer zurück. Dies sind viermal so viele Kilometer wie bei einem Personenwagen. Viele schwere Nutzfahr-

zeuge weisen jedoch bereits nach einem Jahr Laufleistungen von über 100‘000 Kilometern auf. Anders als Personenwagen werden schwere Motorfahrzeuge zudem für einen wirtschaftlichen Betrieb oft unter Ausnutzung der Gewichts- und Leistungsgrenzen eingesetzt. Ab und zu treten auch Überschreitungen der Gewichtslimiten auf, was in schwerwiegenden Schäden an Chassis, Fahrwerk und unter Umständen auch an der Fahrbahn resultiert. Dass sich dies negativ auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit auswirkt ist offensichtlich.
Bei schweren Nutzfahrzeugen besteht eine sehr hohe Spreizung bezüglich Art und Härte des Einsatzzweckes. Während Sattelschlepper ihre Fahrleistung tendenziell auf gut ausgebauten Strassen erbringen, sind Lastwagen auf zum Teil sehr unterschiedlichem und schwierigem Terrain unterwegs, allen voran die auf Baustellen eingesetzten Fahrzeuge. Dies zeigen die in Schweizer Nutzfahrzeugwerkstätten täglich festgestellten und instand gestellten Abnutzungserscheinungen an schweren Motorfahrzeugen. Dabei beeindruckt die Tatsache, dass diese Mängel auch an noch relativ jungen Fahrzeugen festgestellt werden.
Gerade unter erschwerten Bedingungen eingesetzte Fahrzeuge sind meistens nur innerhalb der Schweiz unterwegs. Aus unserer Sicht wäre es im Sinne der Verkehrssicherheit deshalb ein falsches Signal, wenn das erste Nachprüfintervall für solche Fahrzeuge massiv gelockert wird.

Unterschiedliche Eigenverantwortung der Fahrzeugbesitzer

Erfahrungsgemäss bestehen grosse Unterschiede bezüglich der Eigenverantwortung der Fahrzeugbesitzer bzw. Fuhrparkbetreiber. Während die einen schon aus eigenem Interesse dafür sorgen, dass ihre Fahrzeuge stets gut gewartet und einsatzbereit sind, wird es andere geben, welche wo immer nur möglich kurzfristig Kosten sparen möchten und deshalb auf Wartungs- und Prüfarbeiten verzichten würden, wenn diese nicht mehr obligatorisch sind.

11. Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 750 kg an Motorkarren, Arbeitskarren, landwirtschaftliche Fahrzeugen und Motoreinachsern (Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 5) sowie Arbeitsanhänger mit einem Gesamtgewicht bis 750 kg (Art. 33 Abs. 2 Bst. e Ziff. 6) sollen von der periodischen Nachprüfpflicht befreit werden. Sind Sie damit einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Halterungen elastischer Anfahrdämpfer und einziehbare Ladestützen für den Transport von Mitnahmestaplern bei der Längenmessung nicht berücksichtigt werden, hingegen Luftansaugleitungen neu mitgemessen werden (Art. 38 Abs. 1 Bst. h, l und t)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

13. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen nicht mehr zwingend zur Montage von Schneeketten geeignet sein müssen (Art. 63 Abs. 2)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie damit einverstanden, dass Nachweise für die Aufbaufestigkeit nach der Norm EN 12642 als Ladungssicherungsvorrichtung gelten können, wenn in einem Beladungskonzept dargelegt

wird, wie die Ladung zur wirkungsvollen Sicherung anzuordnen ist (Art. 66 Abs. 1bis)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Bestimmung über stark spiegelnde Oberflächen an Strassenfahrzeugen einverstanden (Art. 69 Abs. 1bis)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

16. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Polizei, des Zolls, der Feuerwehr und der Sanität nicht mehr zwingend über Blaulicht verfügen müssen, um fluoreszierende und retroreflektierende Markierungen aufweisen zu dürfen (Art. 69 Abs. 3)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

17. Sind Sie damit einverstanden, dass die kantonalen Zulassungsbehörden Anbau und Schaltung einer Beleuchtungseinheit nach den technischen Anforderungen der massgebenden internationalen Regelungen zulassen können, ohne dass zwingend eine EU- oder ECE-Teilgenehmigung oder eine Konformitätsbewertung vorliegen muss (Art. 72*a*)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit der Möglichkeit zur Abweichung vom Mindestabstand zwischen Tagfahrlichtern beim Nachrüsten einverstanden (Übergangsbestimmung zu Art. 76 Abs. 5 Bst. a)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

19. Artikel 82 Absatz 1ter: Akustische Rückfahrwarner für Kehrichtwagen und akustische Rückfahrwarner für schwere Motorwagen: Sind Sie mit dem Vorschlag einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit dem Vorschlag zur Erhöhung der zulässigen Achslast für Arbeitskarren einverstanden (Art. 95 Abs. 2 Bst. B und Abs. 3)?

☐ JA ☐ NEIN

ENTWURF

Bemerkungen:

21. Sind Sie damit einverstanden, dass leichte Motorwagen, die mit Frontanbaugeräten ausgerüstet werden müssen, die vorgeschlagenen Ausnahmen von den Vorschriften über die Frontgestaltung bezüglich Fussgängerschutz erhalten (Art. 104*a* Abs. 2bis und 2ter)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit der Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Arbeitsmotorwagen und Traktoren mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h sowie für alle Traktoren und Motorkarren mit Überrollschutz einverstanden (Art. 106 Abs. 5)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

23. Sofern Sie mit Artikel 106 Absatz 5 (Frage 22) einverstanden sind: Sind Sie auch mit der damit einhergehenden Ausdehnung der Ausnahmen zur Gurtentragpflicht (Art. 3*a* Abs. 2 Bst. g VRV) einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

ENTWURF

24. Wie in der EU sollen Lieferwagen und Kleinbusse an den vorderen äusseren Sitzen über Kopfstützen verfügen müssen. Sind Sie damit einverstanden (Art. 106 Abs. 4 und 72 Abs. 5bis)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Feuerwehr, Polizei, Sanität und des Zolls zusätzliche Blaulichter in den Aussenspiegeln und nach der Seite aufweisen können (Art. 110 Abs. 3 Bst. a)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie damit einverstanden, dass die Ausrüstung mit Warnblinkern (Möglichkeit der Schaltung namentlich der Richtungsblinker als Warnblinker) an Personenwagen, Kleinbussen, Gesellschaftswagen und Lastwagen vorgeschrieben wird (Art. 111)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit den Anforderungen an das Öffnen von Türen bei Gesellschaftswagen (namentlich Notöffnungsvorrichtung von aussen) einverstanden (Art. 123 Abs. 2)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

28. Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 125 Absätze 1, 1bis und 2 einverstanden (Tank- und Silofahrzeuge)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit der vorgeschlagenen Höchstbreite und Höchstlänge für Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge mit geschlossenem Aufbau sowie für Motorschlitten einverstanden (Art. 135 Abs. 3)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

ENTWURF

30. Sind Sie mit der Neudefinition des Kategorieneinteilungsgewichts von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen einverstanden (Art. 136 Abs. 1 und 1bis)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit dem Vorschlag über die Nutzlast von Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen (inkl. der in den Erläuterungen erwähnten Nichtübernahme der EU-Nutzlastabsenkung bei dreirädrigen Motorfahrzeugen von 1,5 t auf 1 t) einverstanden (Art. 136 Abs. 2)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Begrenzung der im Leergewicht enthaltenen Zusatzausrüstung bei Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie bei Kleinmotorrädern nach Artikel 14 Buchstabe b Ziffer 2 einverstanden (Art. 136 Abs. 2bis)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

33. Sind Sie mit dem vorgeschlagenen Artikel 136*a* einverstanden (Festlegung der Höchstzahl der erlaubten Plätze bei Kleinmotorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen analog zur EU)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit der Bestimmung über die Eignung zur Kurvenfahrt für mehrspurige Kleinmotorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge einverstanden (Art. 137 Abs. 3)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie damit einverstanden, dass bei allen Motorrädern sowie Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen das Abblendlicht automatisch einschalten muss, wenn kein Tagfahrlicht vorhanden ist (Art. 140 Abs. 3)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

ENTWURF

36. Sind Sie damit einverstanden, dass Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, Motorräder mit Seitenwagen und Motorschlitten bereits ab einer Fahrzeugbreite über 1,00 m zwei Rückstrahler aufweisen müssen, jedoch bei Motorschlitten (Breite bis 1,50 m erlaubt) keine Verdoppelung der Lichter ab einer Fahrzeugbreite von 1,30 m erforderlich ist (Art. 142)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

37. Sind Sie mit der Pflicht zur Montage von zwei Rückspiegeln an Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen einverstanden (Art. 143 Abs. 1 und 2)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit der Anpassung an das weiterentwickelte EU-Recht betreffend die obligatorische Ausrüstung von Motorrädern mit verbesserten Bremssystemen (insbesondere Antiblockiersysteme) einverstanden (Art. 145 Abs. 1bis)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit der Pflicht zur Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Sitze von Leichtmotorfahrzeugen mit einem Kategorieneinteilungsgewicht über 270 kg einverstanden (Art. 155 Abs. 1)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit der Anpassung der Regelung über die Ausrüstung mit Sicherheitsgurten für Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge einverstanden (Art. 158)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Regelung über die Motorleistung von Kleinmotorfahrzeugen einverstanden (Art. 159)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

ENTWURF

42. Sind Sie mit der Präzisierung der Bestimmung von Artikel 177 Absatz 2 zur Verhinderung von Manipulationen der Höchstgeschwindigkeit bei Motorfahrrädern einverstanden?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Aufhebung der Bestimmung von Artikel 179 Absatz 4 über den Mindestdurchmesser des Antriebsrads von Motorfahrrädern einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

44. Sind Sie damit einverstanden, dass motorisierte Rollstühle mit elektrischem Antrieb bis 10 km/h über zwei Plätze verfügen dürfen (Art. 181 Abs. 5)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie damit einverstanden, dass motorisierte Rollstühle über einen geschlossenen Aufbau verfügen dürfen (Art. 181 Abs. 6)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie damit einverstanden, dass Anhänger der Feuerwehr und des Zivilschutzes dieselbe Beleuchtung aufweisen müssen wie Arbeitsanhänger (Aufhebung der Ausnahme in Art. 204 Abs. 3)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit der Änderung der Regelung über Richtungsblinker an Fahrrädern einverstanden (Art. 216 Abs. 4)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

ENTWURF

48. Sind Sie mit der Aufhebung der Pflicht, Fahrräder mit einer Glocke auszurüsten, einverstanden (Art. 218 Abs. 2)?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Auf den Mischflächen Velo und Fussgänger kommt es immer wieder zu Konflikten. Unter anderem, weil die von hinten kommenden Velofahrende für Zu Fuss Gehende weder seh- noch hörbar sind. Die Klingel bietet hier eine Möglichkeit zur Kommunikation, so dass sich ein Velofahrer schon aus einer gewissen Distanz ankünden kann und so beispielweise heikle Begegnungen mit Senioren oder Familien mit Kindern entschärfen kann.

49. Sind Sie mit der Präzisierung von Artikel 219 Absatz 2 Buchstaben g und h einverstanden (Typengenehmigung zwingend vor der Durchführung eines Chiptunings)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit der Änderung von Anhang 5 VTS (Ziff. 212) einverstanden?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

51. Sind Sie damit einverstanden, dass Aussenspiegel bis zu einer Anbauhöhe von 2 m bei leichtem Druck zurückklappen müssen (Anh. 8 Ziff. 22)?

☐ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

52. Sind Sie mit der neuen Ziffer 252 von Anhang 9 einverstanden (Berücksichtigung von Gepäckgewicht bei der Bestimmung der Platzzahl von Wohnmotorwagen)?

☐ JA ☒ NEIN

Bemerkungen:
Die Berücksichtigung von Gepäckgewicht scheint uns eine zu starke Einschränkung bei dieser Fahrzeugkategorie zu sein. Denn wie bei jedem anderen Fahrzeug auch, obliegt die Pflicht zur Einhaltung des Fahrzeuggewichts letztlich beim Fahrzeugführer. Mit der Erhöhung um das Gepäckgewicht kann es sein, dass durch die allfällige Reduktion der Anzahl Sitzplätze die Verwendungsmöglichkeiten der Wohnmotorwagen eingeschränkt werden. Insbesondere die Berücksichtigung der Fahrzeuglänge bei der Berechnung des Gepäckgewichts stellt für uns eine unverhältnismässige Massnahme dar, denn Anzahl und Gewicht der mobilen Gepäckstücke richten sich vielmehr nach der Anzahl Personen als nach der Fahrzeuglänge.

53. Sind Sie mit der Aufhebung der Vorschrift einverstanden, wonach Motorräder mit nur einem Richtungsblinker pro Seite ausgerüstet werden können (Anh. 10 Ziff. 52 Anordnung I)?

ENTWURF

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

ENTWURF

54. Sind Sie mit der Anpassung der Bestimmungen von Anhang 10 Ziffer 731 und 732 über die Einstellung der Abblend- und Nebellichter einverstanden (bessere Übereinstimmung der nationalen Vorschriften mit den internationalen Regelungen)?

☒ JA ☐ NEIN

Bemerkungen:

ENTWURF