



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

30. Mai 2022

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens



ASTRA-D-C78A3401/1048

Erläuternder Bericht

Fahrzeugvorschriften – Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Übersicht

Mit der vorliegenden Revisionsvorlage sollen: die internationalen fahrzeugtechnischen Vorschriften im Schweizer Verordnungsrecht nachgeführt werden;

- *die Motion Nantermod (18.3078 «Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen zulassen») erfüllt werden;*
- *diverse Anliegen von kantonalen oder kommunalen Behörden umgesetzt werden;*
- *Vorschläge zur Realisierung von Branchenanliegen präsentiert werden.*

Ausgangslage

Das fahrzeugtechnische EU-Recht hat sich weiterentwickelt. Insbesondere führt die EU Vorschriften für neue Fahrassistenzsysteme und weitere Anforderungen zur Erhöhung der Sicherheit von Strassenfahrzeugen ein. Dies hat ein beträchtliches Potential, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sowohl für die Fahrzeuginsassinnen und -insassen als auch die exponierten schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Radverkehr). Die EU übernimmt damit weltweit eine Vorreiterrolle und setzt neue Sicherheitsstandards. Weiter hat die EU eine neue Version des intelligenten Fahrtschreibers entwickelt, der zur Überwachung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften berufstätiger Fahrerinnen und Fahrer vorgeschrieben ist.

Bei den Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsfahrzeuge besteht ein Anpassungsbedarf an die Möglichkeiten im umliegenden Ausland.

Die vom Parlament überwiesene Motion Nantermod (18.3078 «Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen zulassen») beauftragt den Bundesrat, das Verordnungsrecht zu ändern, um Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen (z. B. Fahrzeugkrane, Arbeitsbühnen usw.) zuzulassen.

Nebst den Transportmotorwagen und ihren Anhängern, die den Hauptbestandteil des Schweizer Fahrzeugparks darstellen, haben auch Arbeitsfahrzeuge eine grosse Bedeutung. Im Gegensatz zu den Transportfahrzeugen bestehen jedoch für die Strassenzulassung dieser Fahrzeuge kaum international harmonisierte Vorschriften. Die Einteilungskriterien für Arbeitsfahrzeuge (Bagger, Mähdrescher, Kranwagen, mobile Hebebühnen usw.) im Schweizer Verordnungsrecht stammen aus den sechziger Jahren. Moderne Arbeitsfahrzeugkonzepte, hauptsächlich in der Baubranche und in der Landwirtschaft eingesetzt, werden nicht erfasst. Dies führte zu Unverständnis.

Oldtimerfahrzeuge müssen heute beim Umbau eines Antriebsaggregats, das nicht aus der Epoche stammt, die allerneuesten Vorschriften erfüllen. Dies ist wirtschaftlich nicht mit verhältnismässigem Aufwand machbar und führt dazu, dass immer wieder alte Motoren aus der Epoche mit schlechten Abgasemissionen eingebaut werden.

Die kantonalen Strassenverkehrsämter haben beantragt, den Vollzug bei der Nachprüfung von Zubehörteilen zu vereinfachen.

Inhalt der Vorlage

Die vorliegende Revision beinhaltet eine grundsätzliche Harmonisierung der fahrzeugtechnischen Vorschriften der Schweiz mit dem weiterentwickelten EU-Recht. Damit werden technische Handelshemmnisse vermieden. Es handelt es sich hauptsächlich um Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit verbessern sollen. Namentlich die EU-Vorschriften für die neuen Fahrassistenzsysteme sollen auch in der Schweiz obligatorisch sein.

Auch die neue Version des EU-Fahrtschreibers soll in der Schweiz im zeitlichen Gleichschritt mit der EU eingeführt werden. Betroffen von der Ausrüstpflicht sind grundsätzlich Sachtransportfahrzeuge mit Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen und Personentransportfahrzeuge mit mehr als 9 Plätzen. Neufahrzeuge müssen bei einer ersten Inverkehrsetzung ab dem 21. August 2023 mit der neusten Version des Fahrtschreibers ausgerüstet sein. Im grenzüberschreitenden Verkehr gilt für Fahrzeuge mit älteren Versionen eine Nachrüstplicht bis spätestens 21. August 2025.

Land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen (namentlich Erntemaschinen) sollen auch in der Schweiz – wie im umliegenden Ausland – eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h erreichen können, wenn sie mit geeigneten Bremsen ausgelastet sind. Zudem soll die Sicherheit von land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsanhängern durch eine Spezialregelung für die Bremsen im Gelände verbessert werden.

Umsetzungsvorschlag zur Motion Nantermod (18.3078): Der Vorschlag erlaubt es, mit schweren Arbeitsmotorwagen einen Personenwagen an einer Anhängerkupplung oder auf einem Anhänger mitzuführen. Damit soll das Bedienpersonal schwerer Arbeitsmaschinen wie z. B. Kranwagen neu die Möglichkeit erhalten, mobil zu sein, ohne den Kranwagen selber bewegen zu müssen, namentlich bei mehrtägigen stationären Einsätzen.

Aktualisierung der Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge: Um den Entwicklungen im angrenzenden Ausland und den Bedürfnissen der meist gewerblichen Fahrzeughalterinnen Rechnung zu tragen, sollen die Vorschriften für Arbeitsfahrzeuge angepasst werden. Die Einteilungskriterien gelten für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit gewerblicher Zulassung. Die zur Diskussion gestellten Änderungen sollen den Sicherheitsstandard den technischen Entwicklungen anpassen und die Nutzungsmöglichkeiten offener gestalten. Zahlreiche Vorschriften des Strassenverkehrsrechts, die Rechtsgrundlagen für die Schwerverkehrsabgabe und vielfach auch der kantonalen Motorfahrzeugsteuern nehmen Bezug auf die Definition der Arbeitsfahrzeuge.

Arbeitskarren mit Höchstgeschwindigkeit bis 6 km/h sollen zudem von der Zulassungspflicht mit Kontrollschild und Fahrzeugausweis ausgenommen werden.

Für Oldtimerfahrzeuge sollen erleichterte Prüfanforderungen beim Umbau auf Elektroantrieb gelten. Beim Einbau eines Fremdzündungsmotors, der nicht aus der Epoche stammt, soll mindestens die Abgasnorm Euro 2 eingehalten werden müssen.

Im fahrzeugtechnischen Verordnungsrecht soll explizit festgehalten werden, dass die Nachprüfungen abgeänderter Fahrzeuge nach einem gemeinsamen System der Kantone erfolgt. Zudem sollen Erleichterungen bei der ausserordentlichen amtlichen Prüfungspflicht von Zubehörfelgen gewährt werden.

Inhaltsverzeichnis

1	Grundzüge der Vorlage.....	6
1.1	Pflicht zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen und Erhöhung der Sicherheitsanforderungen	6
1.2	Pflicht zur Ausrüstung mit einem Unfalldatenschreiber	7
1.3	Sicherheit von Gesellschaftswagen bei Brand und Überschlag	8
1.4	Fahrzeugtechnische Vorschriften für Automatisierungssysteme	9
1.5	Reifen für Anhänger	10
1.6	Nachschneidbare Reifen.....	10
1.7	Anhänger mit Antrieb	11
1.8	Anhängelast Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge mit Raupen.....	12
1.9	Warnetikette für Winterreifen	12
1.10	Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtschreibers	13
1.11	Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge	15
1.12	Beförderung von Motorfahrzeugen durch Arbeitsmotorwagen	16
1.13	Höchstgeschwindigkeit 40 km/h für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen	17
1.14	Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge	18
1.15	Ausnahme von der Zulassungspflicht für Arbeitskarren bis 6 km/h	19
1.16	Vorderer Überhang	20
1.17	Umbau von Antriebseinheiten an Oldtimern	21
1.18	Ausserordentliche Nachprüfpflicht bei Fahrzeugabänderungen – gemeinsames kantonales System und Liberalisierung bei Zubehörfelgen	22
1.19	Befugnisse zum Erlass von Ausführungsbestimmungen.....	23
2	Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischem Recht.....	24
2.1	Warnetikette für Winterreifen	24
2.2	Anhänger mit Antrieb	25
2.3	Anhängelast von Raupenquads	25
2.4	Arbeitsmotorwagen: Einteilungssystematik	25
2.5	Arbeitskarren bis 6 km/h: Verwendung ohne Kontrollschilder und Fahrzeugausweis ..	25
2.6	40 km/h für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen	25
2.7	Bremswirkung land- und forstwirtschaftliche Arbeitsanhänger	25
2.8	Ersatz von Antriebsaggregaten an Oldtimern	26
3	Umsetzung	26
4	Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	26
4.1	Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)	26
4.2	Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV)	43
4.3	Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (VZV)	43
4.4	Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV)	45
5	Auswirkungen.....	45
5.1	Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund	45
5.2	Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	45
5.3	Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft.....	45
5.4	Auswirkungen auf die Volkswirtschaft.....	46

6 Rechtliche Aspekte47
6.1 Vereinbarkeit mit internationalen Pflichten der Schweiz47

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Pflicht zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Assistenzsystemen und Erhöhung der Sicherheitsanforderungen

Ausgangslage

Mit der neuen allgemeinen Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144¹ führt die EU neue Fahrassistenzsysteme und Anforderungen zur Erhöhung der Sicherheit von Strassenfahrzeugen ein. Diese haben ein beträchtliches Potential, die Verkehrssicherheit zu erhöhen: Die Anzahl der im Strassenverkehr schwerverletzten und getöteten Personen dürfte deutlich sinken, sowohl bei den Fahrzeuginsassen als auch bei den exponierten schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Fuss- und Radverkehr). Die EU übernimmt damit weltweit eine Vorreiterrolle und setzt neue Sicherheitsstandards.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die neuen Fahrassistenzsysteme und Sicherheitsanforderungen sollen künftig für Neufahrzeuge auch in der Schweiz im Gleichschritt mit der EU obligatorisch werden. Sie können einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten. Neue Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Gesellschaftswagen, Lastwagen und Sattelschlepper, die ab dem 7. Juli 2024 in die Schweiz importiert werden, müssen namentlich folgende Anforderungen erfüllen:

- intelligenter Geschwindigkeitsassistent (System, das der Person am Lenkrad meldet, wenn sie zu schnell fährt, z. B. über Veränderungen am Gaspedal);
- Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit der Fahrerin oder des Fahrers (die Wachsamkeit der Person am Lenkrad wird durch eine Analyse der Systeme des Fahrzeugs bewertet und erforderlichenfalls wird die Fahrerin oder der Fahrer gewarnt);
- Rückfahr-Assistenzsystem (informiert über hinter dem Fahrzeug befindliche Personen und Objekte);
- Schutz gegen Cyberangriffe und nicht autorisierte Softwareaktualisierung;
- Notbremslicht (zeigt den Verkehrsteilnehmern hinter dem Fahrzeug eine starke Bremsung des Fahrzeugs durch schnell blinkende Bremslichter an);
- Reifendruck-Überwachungssystem (gilt auch für Anhänger für Motorwagen mit Gesamtgewicht über 3,5 t; bereits heute obligatorisch für Personenwagen);
- Schnittstelle (Anschlussmöglichkeit) für den allfälligen Einbau einer Alkoholverweigerungsperre;
- Notfallspurhalte-Assistenzsystem (Personen- und Lieferwagen, jedoch für solche mit hydraulischer Servolenkung erst ab Importdatum 7. Juli 2026);
- Notbremssystem, das Hindernisse und bewegte Fahrzeuge selbständig erkennt und ein Bremsmanöver auslöst (Personen- und Lieferwagen; für Busse, Lastwagen und Sattelschlepper bereits heute vorgeschrieben);
- Verbesserter Schutz der Insassen bei einem frontalen oder seitlichen Aufprallunfall (Personen- und Lieferwagen).
- Totwinkelassistentensystem (Busse, Lastwagen und Sattelschlepper);
- System zur Warnung vor Kollisionen mit Fussgängerinnen, Fussgängern und Radfahrenden (Busse, Lastwagen und Sattelschlepper);

Ab Importdatum 7. Juli 2026 gelten zudem folgende Anforderungen für Neufahrzeuge:

¹ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1; zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2021/1341, ABl. L 292 vom 16.8.2021, S. 4.

- hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration der Fahrerin oder des Fahrers (System, das die Person am Lenkrad dabei unterstützt, sich weiterhin auf die Verkehrssituation zu konzentrieren, und davor warnt, wenn sie abgelenkt ist);
- Notbremsystem zum Schutz von Fussgängerinnen, Fussgängern und Radfahrenden, das Gefahrensituationen selbständig erkennt und eine Abbremsung auslöst (Personen- und Lieferwagen);
- strengere Anforderungen an die Fahrzeugfront betreffend Fussgängerschutz bei einem Aufprall (Personen- und Lieferwagen).

Weiter müssen alle neuen Busse, Lastwagen und Sattelschlepper, die ab dem 7. Januar 2029 importiert werden, so konstruiert sein, dass die direkte Sicht vom Fahrersitz aus optimal ist (möglichst weitgehende Verringerung der toten Winkel vor dem Fahrer und an seiner Seite, direkte Sicht auf ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie Radfahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger).

Importe von Fahrzeugen, die nicht für den EU-Markt bestimmt sind, werden durch diese neuen Vorschriften stark erschwert (dies betrifft insbesondere für den US-Markt produzierte Fahrzeuge). Solche Fahrzeuge verfügen nicht über entsprechende EU-Genehmigungen oder Nachweise entsprechender UN-Regelungen für die Fahrzeugsysteme. Nachrüstungen oder Anpassungen an die EU-Anforderungen wären mit unverhältnismässigem wirtschaftlichem Aufwand verbunden. Direktimporte von Fahrzeugen, die Hersteller aus der ganzen Welt für den EU-Markt bestimmt und typgenehmigt haben, bleiben unverändert möglich (z. B. Direktimporte aus den verschiedenen EU-Ländern).

Bereits heute sind in der EU und der Schweiz für Lastwagen, Sattelschlepper und Busse gewisse Assistenzsysteme, namentlich ein Notbrems-Assistenzsystem, ein Spurhalte-Warnsystem und ein elektronisches Stabilitätskontrollsystem (ESP) erforderlich. Letzteres müssen auch Personen- und Lieferwagen heute schon aufweisen. Fahrzeuge, die nicht schneller als 60 km/h fahren können, sind heute von der Ausrüstpflicht ausgenommen, bei Personen- und Lieferwagen ebenso Fahrzeuge eines Typs, von denen nicht mehr als 100 Stück pro Jahr hergestellt werden (sog. Kleinstserien).

Diese Ausnahmemöglichkeit für Kleinstserien leichter Motorfahrzeuge und für geschwindigkeitsbeschränkte Fahrzeuge soll auch für die neuen Assistenzsysteme gelten. Schweizer Hersteller von Kleinstserien und insbesondere Hersteller von Kommunalfahrzeugen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h sind auf die Ausnahmemöglichkeiten angewiesen. Die Kosten zur Ausrüstung von Kleinstserien wäre unverhältnismässig hoch und die Anzahl produzierter Fahrzeuge ist marginal, so dass die Ausnahme für die Verkehrssicherheit nicht ins Gewicht fällt. Auch darf damit gerechnet werden, dass Unfälle von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h weniger schwer ausfallen. In der EU können solche Fahrzeuge als Traktoren zugelassen werden und müssen dann nicht mit den Assistenzsystemen ausgerüstet sein. In der Schweiz haben gewerbliche Traktoren jedoch eine Nutzlastbeschränkung. Schweizer Kommunalfahrzeughersteller lassen ihre Fahrzeuge deshalb oft als auf 45 km/h beschränkte Lastwagen zu und benötigen die Ausnahmebestimmung. Die generelle Ausnahme für geschwindigkeitsbeschränkte Fahrzeuge soll allerdings von 60 km/h auf 45 km/h reduziert werden. Zudem soll sie für Rückfahr-Assistenzsysteme nicht anwendbar sein. Beim Rückwärtsfahren spielt die beschränkte Höchstgeschwindigkeit keine Rolle. Gerade mit den in besiedelten Gebieten eingesetzten Kommunalfahrzeugen werden mit erhöhter Wahrscheinlichkeit Rückwärtsfahrmanöver durchgeführt. Rückfahr-Assistenzsysteme können einzeln nach dem UN-Reglement Nr. 158 genehmigt und somit nachgerüstet werden. Die Ausrüstungspflicht ist daher zumutbar und aus Verkehrssicherheitsgründen sinnvoll.

1.2 Pflicht zur Ausrüstung mit einem Unfalldatenschreiber

Ausgangslage

In der EU müssen Fahrzeug der Klassen M und N künftig mit einem System zur ereignisbezogene Datenaufzeichnung ausgerüstet sein.² Das System dient ausschliesslich dem Zweck, kritische unfallbezogene Parameter und Informationen kurz vor, während und unmittelbar nach einem Aufprall aufzuzeich-

² Artikel 6 der neuen allgemeinen Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144, siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

nen und zu speichern. Fahrzeuge der Klassen M und N sind Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Gesellschaftswagen, Lastwagen und Sattelschlepper.

Aufgezeichnet werden Fahrzeuggeschwindigkeit, Abbremsung und Neigung des Fahrzeugs auf der Strasse, Zustand und Grad der Aktivierung aller Sicherheitssysteme an Bord, ob ein Notruf über das eCall-System abgesetzt wurde, die Aktivierung der Bremsen sowie sonstige relevante Eingabeparameter für die bordseitigen aktiven Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme.

Die Daten müssen gegen Missbrauch und Manipulation geschützt sein. Der Datensatz darf keinen Hinweis auf die Person, die fährt oder das Fahrzeug hält, enthalten und kann nicht über eine Funkverbindung abgefragt werden. Zweck der Datenaufzeichnung sind vor allem Verkehrssicherheitsanalysen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Das System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Es soll deshalb in der Schweiz im Gleichschritt mit der EU obligatorisch werden. Personenwagen und Lieferwagen müssen spätestens ab Importdatum 7.7.2024 damit ausgerüstet sein, Kleinbusse, Gesellschaftswagen, Lastwagen und Sattelschlepper spätestens ab Importdatum 7.1.2029.

Schweizer Hersteller von Kleinstserien und insbesondere Hersteller von Kommunalfahrzeugen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h sollen von der Regelung ausgenommen sein. Als Kleinstserien gelten Fahrzeugtypen, von denen nicht mehr als 100 Stück pro Jahr hergestellt werden. Die Kosten zur Ausrüstung solcher Kleinstserien wären unverhältnismässig hoch und die Anzahl produzierter Fahrzeuge ist marginal, so dass die Ausnahme für die Verkehrssicherheit nicht ins Gewicht fällt. Auch darf damit gerechnet werden, dass Unfälle von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h weniger schwer ausfallen.

Die Datenaufzeichnung enthält unfallbezogene Parameter und es kann sie nur auslesen, wer physischen Zugang zum Fahrzeug hat, also über den Fahrzeugschlüssel verfügt. Die Einzelheiten für die Auslesung und die zulässigen Zwecke der Datenbearbeitung werden in Artikel 102a E-VTS explizit geregelt und richten sich ausschliesslich nach dem eidgenössischen Datenschutzrecht. Die in den technischen Vorschriften enthaltenen Verweise auf das Datenschutz-Recht der EU kommen nicht zur Anwendung.

1.3 Sicherheit von Gesellschaftswagen bei Brand und Überschlag

Ausgangslage

Bestimmte Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃ (Gesellschaftswagen), die in den Anwendungsbereich des UN-Reglements Nr. 66³ fallen, müssen in der EU seit dem 9. November 2017 für die Zulassung über einen Nachweis für die Karosseriefestigkeit bei einem Überschlag verfügen. Nach EU-Recht typengenehmigte und in die Schweiz importierte Fahrzeuge verfügen seither über diesen Nachweis. Die nationalen technischen Vorschriften der Schweiz verlangen dies bisher aber nicht.

In der EU unterliegen die Innenraummaterialien bestimmter Fahrzeuge der Klasse M₃ (Gesellschaftswagen mit Gesamtgewicht über 5 t) Anforderungen an ihr Brennverhalten (Entzündbarkeit, Brenngeschwindigkeit, Schmelzverhalten) nach dem UN-Reglement Nr. 118⁴. Seit 29. Oktober 2010 müssen in der EU genehmigte Fahrzeuge für die Zulassung über einen entsprechenden Nachweis verfügen. In die Schweiz importierte Fahrzeuge mit EU-Gesamtgenehmigung entsprechen somit diesen Anforderungen. Hinsichtlich Brandschutz verlangen die nationalen Vorschriften der Schweiz bisher jedoch lediglich Einrichtungen nach dem UN-Reglement Nr. 107⁵ (im Fahrzeug eingebaute Feuerdetektionssys-

³ UNECE-Reglement Nr. 66 vom 1. Dezember 1986 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Gesellschaftswagen hinsichtlich der Festigkeit ihres Aufbaus; zuletzt geändert durch Änderungsserie 02, in Kraft seit 19. August 2010 (Add.65 Rev.1 Änd.2).

⁴ UNECE-Reglement Nr. 118 vom 6. April 2005 über einheitliche Vorschriften über das Brennverhalten und/oder die Dichtigkeit gegenüber Treibstoffen und Schmiermitteln von verwendeten Ausstattungen in der Konstruktion von Motorfahrzeugen bestimmter Klassen; zuletzt geändert durch Änderungsserie 04, in Kraft seit 30. September 2021 (Add.117 Rev.3).

⁵ UNECE-Reglement Nr. 107 vom 18. Juni 1998 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M₂ und M₃ hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale; zuletzt geändert durch Änderungsserie 09, in Kraft seit 30. September 2021 (Add.106 Rev.9).

teme, Löschsysteme), jedoch keine Anforderungen zum Brennverhalten der im Fahrzeug verbauten Materialien.

Für die Zulassung in der Schweiz oder die Erlangung einer schweizerischen Typengenehmigung können entweder die technischen Anforderungen nach EU-Recht oder nationalem Recht angewendet werden (Art. 36a Abs. 1 VTS⁶). Unter Anwendung von nationalem Recht müssen entsprechende Fahrzeuge heute deshalb die erwähnten Anforderungen an die Aufbaustruktur und das Brennverhalten nicht erfüllen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die internationalen Vorschriften nach dem UN-Reglement Nr. 66⁷ und Nr. 118⁸ sollen auch in den nationalen technischen Vorschriften der Schweiz verpflichtend werden. Damit müssen auch nach nationalen Vorschriften hergestellte Fahrzeuge dieselben Sicherheitsstandards in Bezug auf ihre Aufbaustruktur und das Brennverhalten ihrer Innenraummaterialien aufweisen wie diejenigen der EU.

Die erste Inverkehrsetzung von vor dem Datum der Inkraftsetzung der Neuregelung bereits nach bisherigem nationalen Recht in der Schweiz hergestellten oder importierten Neufahrzeugen ohne entsprechende EU-Gesamtgenehmigung soll mittels einer Übergangsbestimmung weiterhin möglich bleiben.

1.4 Fahrzeugtechnische Vorschriften für Automatisierungssysteme

Ausgangslage

Mit der neuen allgemeinen Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144⁹ hat die EU fahrzeugtechnische Anforderungen für Automatisierungssysteme von Personenwagen, Lieferwagen, Bussen, Lastwagen und Sattelschleppern festgelegt. Automatisierungssysteme sind technisch in der Lage, die Fahraufgaben der Fahrzeugführerin oder des Fahrzeugführers zumindest unter bestimmten Bedingungen dauerhaft und umfassend zu übernehmen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die sicherheitstechnischen EU-Vorschriften für Systeme zum Ersatz der Kontrolle der Fahrerin oder des Fahrers über ein Fahrzeug sollen in der Schweiz zeitgleich zur EU eingeführt werden. Es handelt sich hierbei um fahrzeugtechnische Vorschriften, die die Fahrerin oder den Fahrer per se nicht von der Beherrschungspflicht des Fahrzeugs entbinden. In der laufenden Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes¹⁰ (SVG) wird dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt zu regeln, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang die Fahrzeuglenkenden von ihren Beherrschungspflichten befreit werden. Erst wenn automatisiertes Fahren im SVG und in den Schweizer Verkehrsregeln erlaubt sein wird, dürfen die Systeme verwendet werden. Wegen des grenzüberschreitenden Verkehrs ist es besonders wichtig, die fahrzeugtechnischen Vorschriften der Schweiz mit den internationalen Regelungen zu harmonisieren. Die EU stimmt ihre Vorschriften mit den entsprechenden internationalen fahrzeugtechnischen Regelungen der UNO ab. Das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995¹¹ über die technischen Handelshemmnisse (THG) verlangt, unsere technischen Vorschriften auf die wichtigsten Handelspartner der Schweiz abzustimmen. Mit der Einführung der EU-Systemanforderungen im Gleichschritt mit der EU erhält das Schweizer Fahrzeuggewerbe Rechtssicherheit darüber, welche technischen Fahrzeugsysteme dereinst für das automatisierte Fahren verwendet werden dürfen, wenn die laufende SVG-Teilrevision umgesetzt sein wird.

Importe von Fahrzeugen mit Automatisierungstechnologien, die nicht für den EU-Markt bestimmt sind oder nicht über Nachweise für entsprechende UN-Regelungen verfügen, entsprechen den EU-Anforderungen kaum. Sie könnten nur mit unverhältnismässigem wirtschaftlichem Aufwand zulassungsfähig

⁶ Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge; VTS, SR 741.41.

⁷ siehe Fussnote zum Untertitel "Ausgangslage" der Ziffer 1.3.

⁸ siehe Fussnote zum Untertitel "Ausgangslage" der Ziffer 1.3.

⁹ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

¹⁰ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Geschäfte des Bundesrats > Gesetzesrevisionen > UVEK > [21.080 Strassenverkehrsgesetz, Änderung](#). Botschaft abrufbar unter: www.admin.ch > Bundesrecht > Bundesblatt > Ausgaben des Bundesblattes > 2021 > Nr. 239 > 29. Dezember 2021 > [BBl 2021 3026](#).

¹¹ SR 946.51

gemacht werden. Dies betrifft insbesondere für den US-Markt produzierte Systeme. Direktimporte von Fahrzeugen, die Hersteller aus der ganzen Welt für den EU-Markt bestimmt und typgenehmigt haben, bleiben unverändert möglich (z. B. Direktimporte aus den verschiedenen EU-Ländern).

1.5 Reifen für Anhänger

Ausgangslage

Grundsätzlich müssen Reifen für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ausgelegt sein (Art. 58 Abs. 2 VTS). Abweichend davon genügen nach geltendem Recht bei Anhängern Reifen, die für 100 km/h ausgelegt sind (Art. 187 Abs. 1 VTS). Bei Anhängern mit Höchstgeschwindigkeitsbeschränkung oder solchen, die nur an Motorfahrzeugen mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit mitgeführt werden, genügen Reifen für die beschränkte Höchstgeschwindigkeit (Art. 187 Abs. 2 VTS). Im Ausland darf mit Anhängern auch schneller als 100 km/h gefahren werden. Zudem können beispielsweise schwere Nutzfahrzeuge, deren Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt ist, aufgrund der zulässigen Toleranz ihres Geschwindigkeitsbegrenzers maximal 89 km/h erreichen. Damit besteht die Gefahr, dass mit Geschwindigkeiten gefahren wird, für welche sich die Reifen nicht eignen. Die bestehende Regelung ist unklar, nicht sachgerecht und muss daher präzisiert werden.

Mit der neuen allgemeinen Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144¹² führt die EU obligatorische Reifendrucküberwachungssysteme für schwere Anhänger der Klassen O₃ und O₄ ein (Anhänger für Motorwagen mit Gesamtgewicht über 3,5 t).

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Der Grundsatz, wonach Reifen bei Anhängern generell für 100 km/h geeignet sein müssen, soll aufgehoben werden. Neu sollen sie wie bei den anderen Fahrzeugarten grundsätzlich für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit ausgelegt sein müssen. Sofern die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit und die ausländischen Vorschriften es zulassen, kann damit im Ausland mit Anhängern auch schneller als 100 km/h gefahren werden.

Anhänger mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit zwischen 80 und 100 km/h sollen mit Reifen für 100 km/h ausgerüstet sein müssen. Damit sind beispielsweise Anhänger an Lastwagen, die aufgrund der zulässigen Toleranz ihres Geschwindigkeitsbegrenzers bis 89 km/h erreichen können, immer mit genügenden Reifen ausgerüstet.

Bei Anhängern, deren Höchstgeschwindigkeit weniger als 80 km/h beträgt und solchen, die ausschliesslich von Motorfahrzeugen mit einer auf unter 80 km/h beschränkten Höchstgeschwindigkeit gezogen werden, sollen Reifen für die zulässige Höchstgeschwindigkeit genügen.

Die Neuregelung präzisiert die Geschwindigkeitsanforderungen und stellt sicher, dass die Anhänger mit Reifen ausgerüstet sind, die sich für die in der Praxis gefahrenen Geschwindigkeiten eignen.

Für schwere Anhänger der Klasse O₃ und O₄ soll im Rahmen der Harmonisierung mit dem weiterentwickelten EU Recht auch in der Schweiz ein Reifendrucküberwachungssystem nach der Verordnung (EU) 2019/2144¹³ vorgeschrieben werden. Das System dient der Verbesserung der Verkehrssicherheit und soll im Gleichschritt mit der EU eingeführt werden. Neue schwere Anhänger für Motorwagen müssen deshalb spätestens ab Importdatum vom 7. Juli 2024 damit ausgerüstet sein.

1.6 Nachschneidbare Reifen

Ausgangslage

Reifen, deren Profil nachgeschnitten werden darf, müssen die Kennzeichnung «regroovable» oder das entsprechende Symbol aufweisen. So bestimmt es das UN-Reglement Nr. 54¹⁴, Ziffer 3.1.10 (neue Reifen) oder das UN-Reglement Nr. 109¹⁵, Ziff. 3.2.9 (runderneuerte Reifen). In beiden Fällen handelt

¹² siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

¹³ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

¹⁴ UNECE-Reglement Nr. 54 vom 1. März 1983 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger; zuletzt geändert durch Ergänzung 24, in Kraft seit 30. September 2021 (Add.53 Rev.3 Änd.6).

¹⁵ UNECE-Reglement Nr. 109 vom 23. Juni 1998 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Herstellung runderneuerter Luftreifen für Nutzfahrzeuge und ihre Anhänger; zuletzt geändert durch Ergänzung 10, in Kraft seit 3. Juni 2021 (Add.108 Rev.1 Änd.4).

es sich um Reifen, die primär für schwere Motorfahrzeuge gedacht sind (Reifen der Klassen C2 und C3 gemäss UN-Reglement Nr. 54, Ziff. 2.31.). Es ist jedoch nicht auszuschliessen, solche Reifen auch an einen Personenwagen zu montieren.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die Bestimmungen zu nachschneidbaren Reifen sollen dem neusten Stand des internationalen Rechts angepasst werden. Obwohl es sich bei nachschneidbaren Reifen in erster Linie um Reifen für schwere Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht handelt, kann eine Montage auch an leichten Fahrzeugen nicht ausgeschlossen werden. Deshalb soll das Verbot des Nachrillens (geltender Art. 60 Abs. 4 VTS) nicht mehr auf die Fahrzeugart bezogen werden, sondern auf die Eignung des Reifens. Künftig dürfen alle Reifen, die eine entsprechende Kennzeichnung gemäss den massgebenden UN-Reglementen aufweisen, nachgeschnitten werden, unabhängig davon, an welchem Fahrzeug sie montiert sind. Artikel 60 Absatz 4 VTS wird aufgehoben und die Regelung über das Nachschneiden von Reifen in Artikel 60 Absatz 3 E-VTS zusammengeführt.

1.7 Anhänger mit Antrieb

Ausgangslage

Artikel 19 Absatz 1 VTS definiert Anhänger als «Fahrzeuge ohne eigenen Antrieb», die von anderen Fahrzeugen gezogen werden.

In der EU definierte die aufgehobene Richtlinie 2007/46/EG¹⁶ Anhänger ebenfalls generell als «Fahrzeuge ohne Antrieb» (Art. 3 Ziff. 12). In der (Nachfolge-)Verordnung (EU) 2018/858¹⁷, Artikel 3, Begriffsbestimmungen, wurde eine spezielle Definition "Sattelanhänger" (Art. 3 Ziff. 33) geschaffen, bei welcher der Eintrag «ohne Antrieb» nicht mehr vorhanden ist. Nur in der allgemeinen Definition «Anhänger» (Art. 3 Ziff. 17) ist der Eintrag weiterhin vorhanden. Die Anhängerdefinition der land- und forstwirtschaftlichen Anhänger (Klassen R und S) gemäss Verordnung (EU) 167/2013¹⁸ verbietet einen Antrieb nicht. Entsprechend kommen für Arbeiten im unwegsamen Gelände angetriebene Achsen vor, die allerdings mit der Energie des Zugfahrzeugs gespeist werden.

Anhänger mit einem elektrischen Hilfsantrieb können dazu beitragen, die CO₂-Emissionen zu senken, indem sie den konventionellen Antrieb ihrer Zugfahrzeuge unterstützen. Aktuell sind bezüglich Anhängerantrieben insbesondere im Bereich schwerer Nutzfahrzeuge verschiedene Entwicklungsaktivitäten im Gange. Es ist zu erwarten, dass hierzu künftig internationale Regelungen geschaffen werden.

Für Anhänger an Fahrrädern und Motorfahrrädern gelten nur die Anforderungen nach Artikel 210 VTS und Artikel 68 der Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962¹⁹ (VRV), international geltende Bestimmungen gibt es bisher keine. Im umliegenden Ausland werden neuerdings auch für Fahrräder und Motorfahrräder elektrisch angetriebene Anhänger angeboten. Insbesondere Vertreter von städtischen Logistikern in der Schweiz möchten solche Anhänger einsetzen. Aufgrund des Fehlens entsprechender Vorschriften stellen sich Fragen nach den technischen Eckdaten für eine sichere Verwendung solcher Anhänger im öffentlichen Strassenverkehr.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die vorgeschlagene Neuregelung schliesst in der Anhängerdefinition (Art. 19 Abs. 1 VTS) Antriebe nicht mehr aus. Bisher bestehen keine technischen Bestimmungen für Anhängerantriebe. Entspre-

¹⁶ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie), ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2017/2400, ABl. L 349 vom 29.12.2017, S. 1.

¹⁷ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1; zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2021/1445, ABl. L 313 vom 6.9.2021, S. 4.

¹⁸ Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2019/519, ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 42.

¹⁹ SR 741.11.

chende internationale Regelungen sind aber künftig insbesondere im Rahmen von Bestrebungen zur Reduktion der CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge zu erwarten. Sobald in der EU Anhänger mit elektrischem Hilfsantrieb genehmigt werden, darf die Schweizer Anhängerdefinition einen Antrieb nicht verbieten, sonst können entsprechende EU-Anhänger in der Schweiz nicht zugelassen werden. Im Sinne der Harmonisierung technischer Fahrzeugvorschriften mit denjenigen der EU soll auf die Schaffung eigener, vom internationalen Recht abweichender nationaler Bestimmungen verzichtet werden. In den nationalen technischen Vorschriften werden Anhängerantriebe daher unverändert ausgeschlossen (Art. 189 Abs. 8 E-VTS). Solche Antriebssysteme sollen allfälligen künftigen technischen Anforderungen der EU entsprechen müssen (Art. 36a Abs. 1 VTS).

Die Frage einer allfälligen künftigen Zulässigkeit angetriebener Anhänger an Fahrrädern und Motorfahrrädern wird im Rahmen der Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Bericht des Bundesrats vom 10. Dezember 2021²⁰ zum Postulat Burkart («18.4291 Langsamverkehr. Eine Gesamtsicht ist erforderlich») zu einem späteren Zeitpunkt geklärt. Aufgrund fehlender nationaler und internationaler Regelungen sowie offener Fragen zur Sicherheit (Gewichte, Bremsen, Abmessungen, Geschwindigkeit usw.) sollen angetriebene Anhänger an Fahrrädern und Motorfahrrädern aber vorerst unverändert nicht zulässig sein (Art. 210 Abs. 6 E-VTS).

1.8 Anhängelast Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge mit Raupen

Ausgangslage

Sogenannte Quads (Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge) dürfen auch mit Raupen ausgerüstet werden. Wie mit Radantrieb ist dabei gemäss Artikel 136 Absatz 3 VTS eine Anhängelast von maximal 50% des für die Kategorieneinteilung massgebenden Gewichts zulässig (Gewicht in fahrbereitem Zustand, d. h. Leergewicht abzüglich 75 kg Fahrerpauschale, abzüglich allfälliges Sonderzubehör und abzüglich Gewicht der Antriebsbatterie bei Elektroantrieb). Vergleichbare Raupenfahrzeuge sind Motorschlitten. Diese unterliegen jedoch keiner Anhängelastbeschränkung. Die heute geltende Einschränkung für Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge mit Raupenantrieb soll daher gelockert werden.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Mit Raupen ausgerüstete Leicht- oder Kleinmotorfahrzeuge sollen neu mit einer Anhängelast bis maximal zur Höhe des Leergewichtes zugelassen werden können. Für die in technischer Hinsicht vergleichbaren Motorschlitten besteht überhaupt keine Anhängelastbeschränkung. Die heute geltende Beschränkung für Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge mit Raupen erscheint unbegründet und soll daher unter der Voraussetzung einer Herstellergarantie für die Anhängelast gelockert werden.

1.9 Warnetikette für Winterreifen

Ausgangslage

Gemäss den mit dem EU-Recht harmonisierten Vorschriften dürfen Winterreifen auch dann montiert werden, wenn sie nicht für die erreichbare Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs tauglich sind (Art. 59 Abs. 3 VTS). Jedoch müssen Reifenverkäuferinnen und Reifenverkäufer in diesem Fall in Übereinstimmung mit dem EU-Recht eine Warnetikette abgeben (Art. 59 Abs. 4 VTS). Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit in der Schweiz beträgt auf Autobahnen 120 km/h (Art. 4a Abs. 1 Bst. d VRV). Winterreifen für Motorwagen müssen für mindestens 160 km/h, bei den übrigen Motorfahrzeugen für mindestens 130 km/h geeignet sein (Art. 59 Abs. 3 VTS). Das Reifengewerbe hat beantragt, keine Warnetikette mehr abgeben zu müssen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Das Reifengewerbe soll bei Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs tauglich sind, künftig keine Warnetikette mehr abgeben müssen.

²⁰ Verkehrsflächen für den Langsamverkehr – Bericht des Bundesrates in Erfüllung der Postulate 18.4291 Burkart vom 14. Dezember 2018 und 15.4038 Candinas vom 25. September 2015; Abrufbar unter: www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Postulat > [18.4291 Langsamverkehr. Eine Gesamtsicht ist erforderlich](#).

In der Praxis eignen sich die meisten für Motorwagen angebotenen Winterreifen für eine Höchstgeschwindigkeit von wenigstens 190 km/h und übertreffen damit die Mindestanforderung von 160 km/h deutlich. Der Verzicht auf den Warnkleber hat in der Schweiz kaum Relevanz, da die allgemeine Höchstgeschwindigkeit hierzulande auf 120 km/h beschränkt ist. Auch wenn Reifenverkäuferinnen und Reifenverkäufer keine Warnetikette mehr abgeben müssen, haben sie die Pflicht, auf die Produkteigenschaften hinzuweisen.

In Anbetracht des EU-Rechts soll jedoch auf Fahrten ins Ausland eine Warnetikette im Sichtfeld des Fahrers angebracht sein müssen. Dies macht insbesondere in Deutschland Sinn, da dort auf Autobahnen keine generelle Höchstgeschwindigkeit gilt.

1.10 Einführung der zweiten Version des intelligenten Fahrtschreibers

Ausgangslage

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, zum Schutz der Arbeitnehmenden und zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen müssen im Strassentransportgewerbe Mindeststandards betreffend Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten für die Chauffeusen und Chauffeure eingehalten werden. Für die Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften werden analoge und digitale Fahrtschreiber eingesetzt. Bezüglich der technischen Anforderungen an die Fahrtschreiber wird in der Schweiz, aber auch international, auf die einschlägige Regelung der Europäischen Union abgestellt. Die Europäische Union hat die Vorschriften zum Fahrtschreiber mit dem Mobilitätspaket I²¹ weiterentwickelt. Die seit 15. Juni 2019 in neu zugelassene Fahrzeuge eingebauten digitalen Fahrtschreiber der zweiten Generation (GEN2) werden als «intelligente Fahrtschreiber» bezeichnet. Die Technologie der «intelligenten Fahrtschreiber» wird nun weiter auf die Bedürfnisse im Strassentransportmarkt ausgerichtet und sodann als Version 2 bezeichnet (GEN2 V2). Die neuen Fahrtschreiber werden ein fälschungssicheres Satellitennavigationssignal verwenden und Grenzübertritte festhalten. Die manuelle Eingabe des Landes bei Fahrtantritt und nach Grenzübertritten kann dadurch entfallen (vgl. Art. 14b Abs. 1 ARV 1²²). Über die bereits vorhandene DSRC-Funkschnittstelle sollen zudem konkrete Informationen betreffend möglicher Lenkzeitüberschreitungen an Kontrollbehörden ausgegeben werden können. Ziel der neuen Fahrtschreibervorschriften ist die Vereinfachung der Bedienung für die Anwenderinnen und Anwender, die Verbesserung der Sicherheit gegenüber Manipulationen und die Förderung wirksamer Kontrollen. Der Funktionsumfang der Schnittstelle für intelligente Transportsysteme (ITS) wird ausgebaut und ermöglicht künftig die Ein- und Ausgabe von Einstellungen (z. B. Tätigkeit Arbeit oder Pause) über externe Geräte wie Flottenmanagementsysteme. Vorhanden ist eine neue Funktion, mit der Auf- und Abladestellen aufgezeichnet werden können, was die Dokumentierung von Transportvorgängen vereinfachen und den Vollzug der Vorschriften betreffend Kobotage erleichtern kann. Die Nutzung dieser Funktion ist in den Arbeits-, Lenk und Ruhezeitvorschriften nicht verlangt und daher fakultativ.

Die 2019 mit den intelligenten Fahrtschreibern eingeführten Fahrtschreiberkarten und die entsprechenden Analyse- und Auslesewerkzeuge können auch mit den Fahrtschreibern der GEN2 V2 weiterverwendet werden. Diese Systemkomponenten und Fahrtschreiber mit Typengenehmigungen nach den neuen Vorschriften werden in der Schweiz seit dem 1. April 2022 bereits anerkannt.

In der EU sind die Fahrtschreiber der GEN2 V2 vorgeschrieben für Lastwagen, Sattelschlepper und Reisecars, die ab dem 21. August 2023 erstmals zum Verkehr zugelassen werden. Zudem müssen Fahrzeuge, mit denen grenzüberschreitende Transporte ausgeführt werden und die mit einem Fahrtschreibersystem früherer Generationen (analog und digital GEN1) ausgerüstet sind, ab 1. Januar 2025 auf GEN2 V2 umgerüstet sein. Bei Fahrzeugen, die bereits mit einem intelligenten Fahrtschreiber ausgerüstet sind (GEN2 V1), muss die Umrüstung ab 21. August 2025 ebenfalls erfolgt sein.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die Schweiz ist wegen ihrer Lage mitten in Europa auf einen möglichst hindernisfreien Zugang zum europäischen Strassentransportmarkt angewiesen. Deshalb sollen die neuen Vorschriften betreffend den intelligenten Fahrtschreiber verbindlich ins Schweizer Recht übernommen werden.

²¹ ABl. L 249 vom 31.07.2020.

²² Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995, SR 822.221.

Der Zeitpunkt, ab dem die Fahrtschreiber der GEN2 V2 in neu zugelassene Fahrzeuge eingebaut werden müssen, soll sich am europäischen Recht orientieren. Das Inkrafttreten der geänderten Bestimmungen soll daher vor dem 21. August 2023 erfolgen, damit sie auf diesen Zeitpunkt hin wirksam werden können.

Neufahrzeuge die mit einem intelligenten Fahrtschreiber der Version 1 ausgestattet sind, müssen unbedingt vor dem Stichtag zugelassen werden (Datum der 1. Inverkehrsetzung). Im Falle einer verspäteten Zulassung muss der Fahrtschreiber ersetzt werden. Da Fahrtschreiber der GEN2 V1 und V2 dieselben Technologien und fahrzeugseitige Vorausrüstung nutzen, wäre der Aufwand für einen Gerätetausch vertretbar. Bis am 21. August 2023 zugelassene und ausschliesslich im Binnenverkehr eingesetzte Fahrzeuge müssen nicht mit einem GEN2 V2 nachgerüstet werden.

Die massgebenden Zeitpunkte sollen mit einer gestaffelten Inkraftsetzung und einer Übergangsbestimmung explizit aufgeführt werden. Die EU-Vorschriften zum Austausch älterer Fahrtschreiber gegen solche der GEN2 V2 im grenzüberschreitenden innereuropäischen Verkehr sollen für in der Schweiz zugelassene Fahrzeuge zeitlich wirksam werden. Ab 2025 sind damit bei Fahrten ins Ausland nur noch intelligente Fahrtschreiber zulässig, ab 21. August 2025 nur noch solche der Version 2. Wie im Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der Europäischen Union²³ verlangt, gelten damit in der Schweiz gleichwertige Vorschriften wie in der EU. Damit soll auch vermieden werden, dass Fahrerinnen und Fahrer von in der Schweiz zugelassenen Lastwagen und Reisecars in der EU häufiger kontrolliert werden. Ergänzt werden, sollen zudem die Vorschriften für die Nachprüfung der Fahrtschreiber. Neu sollen die Polizeikörper die Möglichkeit erhalten, von ihnen für Kontrollzwecke aufgebrochene Plomben zu ersetzen. Voraussetzung ist, dass keine Manipulation und kein Defekt festgestellt wurden, die die Instandstellung durch eine bewilligte Fachwerkstatt erfordern. Diese Bestimmung gilt in der EU bereits seit dem 20. August 2020, wird jedoch bisher laut den angefragten ausländischen Kontrollbehörden kaum genutzt.

Für analoge Fahrtschreiber, die in Taxis und älteren schweren Motorwagen noch zum Einsatz kommen, sollen die Dokumentationspflichten explizit geregelt werden. Damit können die Weisungen des UVEK über Einbau, Prüfung und Reparatur von Fahrt- und Restwegschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen²⁴ aufgehoben werden. Die Weisungen enthielten gleichwertige Bestimmungen, womit sich für Betroffene und Vollzugsbehörden in der Praxis keine Änderungen ergeben. Die Verwendung dieser Fahrtschreiber für Fahrten in der Schweiz bleibt weiterhin gestattet.

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen im Wesentlichen die Artikel 101 und 222r und Anhang 2 Ziffer 114 E-VTS.

Nicht Gegenstand dieser Vernehmlassung sind Änderungen des Mobilitätspakets I²⁵, die in der EU erst im Juli 2026 wirksam werden, namentlich die Ausdehnung der Arbeits-, Lenk und Ruhezeitvorschriften auf Führerinnen und Führer von Fahrzeugen ab 2,5 t Gesamtzuggewicht im internationalen gewerblichen Güterverkehr.

Leichte Motorwagen (Gesamtgewicht bis 3,5 t), die wegen einer vorhandenen Anhängerkupplung im grenzüberschreitenden Verkehr einen Fahrtschreiber benötigen (Gesamtzuggewicht über 3,5 t gemäss Art. 2 Abs. 2 Bst. a AETR²⁶) und Fahrzeuge, deren Fahrtschreiber zur Aufklärung von Unfällen eingebaut ist (Art. 100 Abs. 1 Bst. c und d VTS), ergibt sich keine Änderung. Bei diesen Fahrzeugen bleibt ein digitaler Fahrtschreiber GEN1 (für AETR) oder ein analoger Fahrtschreiber ausreichend.

²³ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, SR 0.740.72.

²⁴ Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 über Einbau, Prüfung und Reparatur von Fahrt- und Restwegschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen; abrufbar unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente betr. Strassenverkehr > Weisungen (http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/2006-08-02_715_d.pdf).

²⁵ siehe Fussnote zum Untertitel "Ausgangslage" der Ziffer 1.10.

²⁶ Europäisches Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR; SR 0.822.725.22).

1.11 Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge

Ausgangslage

Arbeitsfahrzeuge sind in Artikel 13 VTS (Arbeitsmotorwagen) und in Artikel 22 VTS (Arbeitsanhänger) definiert. Typische Arbeitsfahrzeuge sind zum Beispiel Bagger, Mähdrescher, Kranwagen oder mobile Hebebühnen. Die Vielfalt an Fahrzeugkonzepten ist gross und nimmt mit der Spezialisierung für bestimmte Tätigkeiten stetig zu. Die Vorschriften für die Einteilung gelten für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und für Fahrzeuge mit gewerblicher Zulassung. Nicht entscheidend ist zudem, ob Arbeiten oder Transporte im Auftrag der öffentlichen Hand erfolgen oder ob privatwirtschaftliche Interessen verfolgt werden.

Arbeitsfahrzeuge sind von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe²⁷ (LSVA) ausgenommen und je nach kantonaler Regelung gegenüber den Transportfahrzeugen steuerlich privilegiert. Auch die Ausbildung und Arbeitszeitkontrolle der betreffenden Fahrerinnen und Fahrer kommen nicht zur Anwendung (Ausnahmen betr. ARV 1²⁸ und CZV²⁹).

Arbeitsfahrzeuge müssen daher heute so gebaut sein, dass keine Ladung mitgeführt werden kann. Auch gibt es im geltenden Recht Einschränkungen der für die Einteilung als Arbeitsfahrzeug zulässigen Arbeiten. Die Auflistung der berechtigten Arbeiten stammt aus einem Bundesratsbeschluss aus dem Jahr 1961 und den dazu erlassenen Erläuterungen des damals zuständigen EJPD vom 30. Juni 1964. Diese Vorgaben führten in der Vergangenheit immer wieder zu Unsicherheiten bei der Auslegung.

Für Arbeitsmaschinen gilt für die periodische Nachprüfung das Intervall 5-3-3-3 (in Jahren nach der 1. Inverkehrsetzung), während dem für Transportmotorwagen die Periodizität 2-2-1-1 (über 3,5 t) respektive 4-3-2-2 (bis 3,5 t) gilt. Assistenzsysteme (z. B. Notbremsassistent) oder Einrichtungen zur Minderung der Unfallschwere bei Zusammenstössen mit schwächeren Verkehrsteilnehmern (z. B. Unterfahrschutzvorrichtungen), sind für Arbeitsfahrzeuge nicht verlangt. Zudem gelten für sie die EU-Abgasvorschriften für nicht für den Strassenverkehr vorgesehene Maschinen (NRMM) und erhöhte Lärmgrenzwerte.

Da zahlreiche Vorschriften des Strassenverkehrsrechts an die Fahrzeugart geknüpft sind, ist es angemessen, die Beurteilung der Einzelfahrzeuge weiterhin anlässlich der Zulassungsprüfung vorzunehmen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge soll bedarfsgerecht angepasst werden. Viele Begehren der letzten Jahre erscheinen als berechtigt und sollen vom Änderungsentwurf erfasst werden. Hauptsächlich betreffen sie die Bau- und Landwirtschaft sowie den Infrastrukturunterhalt. Verschiedene heute als Transportmotorwagen geltende Fahrzeuge sollen künftig als Arbeitsmotorwagen eingeteilt werden können. In beschränktem Umfang sollen zudem im Zusammenhang mit der Arbeitsverrichtung stehende Güter transportiert werden dürfen. Für die Transportmöglichkeit soll nicht mehr auf das Vorhandensein eines dafür geeigneten Raumanteils, sondern auf die dafür notwendige Nutzlast abgestellt werden. Dieses Kriterium kann mittels Wägung rechtssicher überprüft werden und hat hinsichtlich der technischen Anforderungen mehr Bedeutung. Auch in Bezug auf die LSVA haben die Fahrzeuggewichte mehr Relevanz, da sie einerseits direkten Einfluss auf die Höhe der Abgabe haben und auch bei der Einteilung von ausländischen Fahrzeugen den Zulassungsbescheinigungen entnommen werden können.

Die betroffenen Branchen können bei der Neueinteilung in die Fahrzeugart der Arbeitsfahrzeuge von Erleichterungen profitieren. Zu niedrigeren Kosten führen insbesondere wegfallende Abgaben oder niedrigere Steuern, die verlängerten Nachprüfintervalle aber auch niedrigere Anforderungen betreffend Sicherheitssysteme und Umweltschutzstandards. Da auch das Fahrpersonal weniger umfangreich aus-

²⁷ Artikel 3 des Schwerverkehrsabgabengesetzes vom 19. Dezember 1997, SR 641.81.

²⁸ Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995, SR 822.221.

²⁹ Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007, SR 741.521.

gebildet sein muss (kein Fähigkeitsausweis erforderlich) und zeitlich flexibler eingesetzt werden kann (allgemeine Vorschriften des Arbeitsrechts), kommen für die Unternehmen auch personalseitige Anpassungen in Frage.

Die Auswirkungen auf die Erträge für die öffentliche Hand, die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz sind bei moderater Erweiterung des Kreises der Berechtigten vertretbar (siehe Ziff. 5.1). Trotz geänderter Vorschriften dürfte der Druck auf die Abgrenzungskriterien aber auch künftig bestehen bleiben.

Die geltende Systematik soll moderat ausgebaut werden. Es sollen diejenigen Einsatzprofile neu erfasst werden, für die in spezifischen Anträgen ein berechtigtes Interesse dargelegt wurde. Weiterhin soll nicht für alle Arbeitsfahrzeuge eine Transportkapazität zulässig sein, sondern nur dann, wenn eine Maschine für die Bearbeitung eines für den Zweck charakteristischen Guts vorgesehen ist und hierfür ein Raum zur Speicherung zwingend erforderlich ist. Eine Begrenzung der für Transporte erforderlichen Nutz- und Anhängelast soll die Umgehung der Vorschriften für Transportmotorwagen unattraktiv machen. Der Anteil soll so bemessen sein, dass Materialtransporte vom oder zum Arbeitsort weniger zusätzliche Fahrten erfordern, aber die Vorschriften für Transportmotorwagen nicht unterlaufen werden. Mit einem Anteil von 25 % des Gesamtgewichts und der gleichzeitigen Begrenzung auf 4'000 kg bei Motorwagen und zwei Dritteln der zulässigen Achslast von Anhängern soll diesen Faktoren Rechnung getragen werden.

Ein einheitlicher Wert lässt sich nicht realisieren. Bei Lastwagen, allenfalls mit einer untergeordneten Arbeitsfunktion (z. B. Ladekran), ist der Nutzlastanteil konstruktionsbedingt oft kaum höher als 50 %. Der mögliche Transportanteil muss daher bei Arbeitsmotorwagen gering sein. Wegen der fehlenden Energiequelle (Motor) ist bei Transportanhängern nur selten eine Arbeitsfunktion integriert, dafür sind die Nutzlastanteile sehr hoch. Der Anreiz für die Umteilung ist bei Anhängern jedoch geringer, weil für das Ziehen des Anhängers dennoch ein Transportmotorwagen erforderlich ist (Erleichterungen betreffend ARV 1 und CZV sowie teilweise betreffend Motorfahrzeugsteuern und LSVA entfallen).

Nicht mehr vorgesehen ist ein Katalog berechtigter Arbeiten zur Verdeutlichung des Begriffskerns von "Arbeit". Entfallen soll daher die Aufzählung aus Artikel 23 Absatz 1 des Bundesratsbeschlusses über landwirtschaftliche Motorfahrzeuge und Anhänger sowie gewerbliche Arbeitsmaschinen und Ausnahmefahrzeuge vom 18. Juli 1961³⁰ und den hierzu erlassenen Erläuterungen des EJPD vom 30. Juni 1964. Letztere sind bis heute noch in Teilen anwendbar (vgl. Anhang der Weisungen des UVEK zur Einführung der VTS vom 29. September 1995³¹) und würden mit der vorliegenden Änderung obsolet. Fahrzeuge mit einer Arbeitsfunktion (Karosserieform), die zur Einteilung als Arbeitsfahrzeug berechtigt, werden weiterhin im Rahmen der Weisungen über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 13.20 B (WPB 13.20)³² konkretisiert.

Für die Ausgestaltung der Transporträume von Arbeitsmotorwagen sollen künftig dieselben Vorschriften gelten wie bei Transportmotorwagen. Ein entsprechender pauschaler Verweis soll in den technischen Anforderungen eingefügt werden.

1.12 Beförderung von Motorfahrzeugen durch Arbeitsmotorwagen

Ausgangslage

Gemäss Art. 77 Abs. 1 VRV dürfen auf Arbeitsmotorwagen (wie z. B. Kranwagen) und ihren Anhängern ausser Betriebsstoffen und Bestandteilen für die Maschine sowie Werkzeugen und Arbeitsgeräten keine Waren befördert werden. Bauunternehmen setzen auf ihren Baustellen Fahrzeugkrane, Arbeitsbühnen und sonstige schwere Baumaschinen ein, die von Spezialdienstleistern ausserhalb der Region gemietet werden. Oft braucht das betreffende Bedienpersonal ein Fahrzeug, um sich nach Hause oder an den Arbeitsplatz zu begeben. Die Nutzung der schweren Baustellenfahrzeuge für den

³⁰ AS-1961-31 vom 27.07.1961.

³¹ Abrufbar unter: <https://www.astra.admin.ch/> > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente betr. Strassenverkehr > Weisungen > Erläuterungen und Weisungen zu VTS, VVV und VZV (http://www.astra2.admin.ch/media/pdfpub/1995-09-29_710_d.pdf).

³² <https://www.astra.admin.ch/> > Fachleute und Verwaltung > Fahrzeuge und Gefahrgut > Fahrzeughalterregister > Weisung Ausfüllen der Prüfungsberichte Formular 13.20 A und 13.20 B (https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellenderpruefungsberichtformular1320aund1320bwpb13.pdf.download.pdf/weisung_ausfuellenderpruefungsberichtformular1320aund1320bwpb13.pdf).

Arbeitsweg hat sowohl für die Umwelt wie auch in Bezug auf die Lärmbelastung und die Belastung der Infrastruktur negative Auswirkungen.

Die Motion Nantermod (18.3078 «Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen zulassen»)³³ beauftragt den Bundesrat deshalb, die gesetzlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass Personenwagen als Anhänger an Arbeitsmotorwagen mitgeführt werden dürfen.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Künftig sollen Arbeitsfahrzeuge Motorfahrzeuge mitführen dürfen, welche zur Mobilität des Bedienpersonals eingesetzt werden. Damit auch Arbeitsfahrzeuge mit Ausnahmegewichten (über 40 t) diese Möglichkeit nutzen können, ist für die Beförderung eines Motorfahrzeugs zur Mobilität des Bedienpersonals die Überschreitung der gesetzlichen Höchstgewichte und des Ausnahmegewichts der Maschine um 2,0 Tonnen erlaubt. Wie bisher sollen jedoch keine Achslasten von mehr als 12 t bewilligt werden, um nachteilige Effekte auf den Verschleiss der Strassen zu verhindern. Der Regelungsvorschlag ermöglicht grundsätzlich den Transport eines Motorfahrzeugs auf einem Anhänger. Alternativ soll mit demselben Ziel auf dem Arbeitsfahrzeug eine Transportmöglichkeit für ein Motorrad bewilligt werden können (zur Transportmöglichkeit von Arbeitsfahrzeugen vgl. Ziff. 1.11 Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge).

Die Neuregelung ermöglicht finanzielle Einsparungen bei den betroffenen Bauunternehmen und eine Verringerung der Umweltbelastung.

1.13 Höchstgeschwindigkeit 40 km/h für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen

Ausgangslage

Der Verband Lohnunternehmer Schweiz hat beantragt, dass Erntemaschinen für die Landwirtschaft künftig mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h zugelassen werden dürfen. Heute werden diese Maschinen als «land- und forstwirtschaftliche Arbeitskarren» eingeteilt, womit die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 km/h betragen darf. In der kurzen Erntezeit sind die Maschinen voll ausgelastet und die unproduktiven Verschiebezeiten zwischen den Einsatzorten müssen möglichst kurz sein. Die höhere Fahrgeschwindigkeit würde daher die Einsatzzeit der Maschinen verlängern und deren Wirtschaftlichkeit verbessern. In den umliegenden Ländern kann die Höchstgeschwindigkeit 40 km/h betragen, womit die Anpassung auch eine Harmonisierung der Vorschriften darstellt.

Auch in ländlichen Gegenden führen Verbindungsstrassen in der Schweiz oft durch Siedlungsgebiete, wo schnell und kräftig wirkende Bremsen besonders wichtig sind. Die niedrigen Bremsanforderungen für land- und forstwirtschaftliche Maschinen waren bisher der Hauptgrund gegen eine Geschwindigkeitserhöhung. Strengere Vorschriften waren daher der Antragstellerin als Voraussetzung für die Erhöhung auf 40 km/h kommuniziert worden. Weil die Maschinen nach europäischen Normen gebaut werden, hätten strengere Anforderungen bisher ein unerwünschtes technisches Handelshemmnis bedeutet.

Im August 2020 hat das Europäische Komitee für Normung (CEN) die Norm EN 17344 «Selbstfahrende Arbeitsmaschinen – Anforderungen an Bremsanlagen» publiziert, die das Sicherheitsniveau der Bremsanlagen von land- und forstwirtschaftliche Maschinen anhebt. Die Norm wurde von der EU noch nicht als verbindlicher Standard erklärt, ist auf freiwilliger Basis aber bereits anwendbar. Die in der Norm verlangte Bauweise und Leistungsfähigkeit der Bremssysteme stimmen nicht gänzlich mit denjenigen für 40 km/h-Traktoren überein. Beispielsweise müssen in der Klasse III (30 bis 40 km/h) nicht alle Achsen gebremst sein. Und die mindestens verlangte Bremskraft bezogen auf das Fahrzeuggewicht beträgt in dieser Klasse 38 % (mittlere Verzögerung 3,1 m/s²), für Traktoren gilt 51 % (5,0 m/s²). Gleichwertige Anforderungen wie für Traktoren sieht die Norm für die Klasse IV vor (über 40 bis 60 km/h).

³³ Abrufbar unter: <https://www.parlament.ch/> > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer > 18.3078 (<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefte?AffairId=20183078>).

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die vorgeschlagene Änderung sieht vor, Erntemaschinen als «land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen» mit bis zu 40 km/h Höchstgeschwindigkeit zuzulassen, wenn nebst allen bereits verbindlichen Sicherheitsanforderungen auch die Norm EN 17344 erfüllt ist. Gemäss Vorschlag massgebend ist die Klasse IV (über 40 km/h), die verglichen mit Traktoren gleichwertige Anforderungen schafft. Maschinen, die dieses Sicherheitsniveau nicht erreichen, können weiterhin mit der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zugelassen werden.

Der Vorschlag sieht vor, dass für diese Maschinen hinsichtlich der Abmessungen dieselben Vorschriften gelten wie für Traktoren, die bereits gleich schnell fahren. Breitreifen und Maschinenteile dürfen höchstens 3,00 m breit sein, für die restliche Maschine gilt 2,55 m (Art. 27 Abs. 1^{bis} VTS). Mähdrescher oder Häcksler, deren Breite vielfach über 3,00 m beträgt, können somit weiterhin nicht mit mehr als 30 km/h zugelassen werden. Auch soll die Achslast von angetriebenen Einzelachsen, die bei land- und forstwirtschaftlichen Erntemaschinen bis 14,0 t betragen darf (Art. 95 Abs. 2 Bst. b Ziff. 1 VTS), auch weiterhin nur bis 30 km/h in Anspruch genommen werden. Dies insbesondere zur Schonung der Strassen.

Die erforderliche Fahrberechtigung zum Führen der betreffenden Maschinen ist die Spezialkategorie F, das Mindestalter beträgt 16 Jahre. Gemäss Antragstellerin handelt es sich um Geräte für den berufsmässigen Einsatz. Nicht angestrebt wird eine Anpassung der Führerausweisvorschriften, die es auch 14- und 15-Jährigen, die einen vom ASTRA anerkannten Traktorfahrkurs besucht haben (Führerausweis der Spezialkategorie G40)³⁴ erlauben würde, diese Maschinen zu fahren. Die Bestimmung zur Fahrberechtigung soll entsprechend präzisiert werden (Art. 4 Abs. 3 E-VZV³⁵).

Mit der Fahrberechtigung G40 dürfen somit Traktoren die schneller als 30 km/h fahren (bis 40 km/h) geführt werden oder andere als Ausnahmefahrzeuge zugelassene Motorfahrzeuge, die aber nur 30 km/h schnell sein dürfen. Ausnahmefahrzeuge haben aufgrund ihrer Abmessungen auch ohne erhöhte Geschwindigkeit bereits spezielle Eigenschaften. Um die schnelleren Maschinen zu führen, soll es daher nicht nur die Kategorie G40 mit tieferem Mindestalter brauchen.

Die höhere erzielbare Effizienz von Erntemaschinen mit 40 statt 30 km/h ist ein Anreiz für die Ersatzbeschaffung für ältere Maschinen. Da sich die landwirtschaftlich nutzbare Fläche kaum mehr vergrössert, ist trotz der gesteigerten Attraktivität von Neufahrzeugen nicht mit einer Zunahme solcher Maschinen zu rechnen. Negative Auswirkungen für die Verkehrssicherheit sind daher nicht zu erwarten. Durch den Ersatz älterer Maschinen mit schlechteren Abgaswerten könnte für den Umweltschutz zwar ein positiver Effekt resultieren, dieser könnte aber durch längere Fahrstrecken wieder aufgehoben werden.

1.14 Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge

Ausgangslage

Die Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sind in verschiedener Hinsicht bereits mit dem EU-Recht harmonisiert. Damit ist sichergestellt, dass Fahrzeuge mit EU-Typengenehmigung auch hierzulande zugelassen werden können. Die Vorschriften der VTS sind vor allem für Schweizer Hersteller mit geringen Stückzahlen für den heimischen Markt bedeutend. Der Umfang der Vorschriften ist geringer als in der EU. Wo das EU-Recht Interpretationsspielraum lässt und aufgrund der Verhältnisse in der Schweiz (Topografie, Verbreitung technischer Eigenheiten) Bedarf für spezifischen Regelungen besteht, sieht die VTS punktuell weiterführende Bestimmungen vor.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die für den Strassenverkehr definierten hohen Wirkungsanforderungen für Bremsanlagen können bei Fahrten im Gelände Risiken bergen. Hohe Bremskräfte verlangen einen griffigen Untergrund, andernfalls rutschen die gebremsten Räder unkontrolliert. Bei Arbeiten in Hanglagen, die in der Schweiz häufig sind, kann das zu Unfällen führen. Obschon entsprechende Einrichtungen an Anhängern mit EU-Ty-

³⁴ vgl. Artikel 4 Absatz 3 VZV.

³⁵ Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976, SR 741.51.

pengenehmigung vorhanden sind, ist dieser Sachverhalt im EU-Recht ungenau geregelt. Für Arbeitsanhänger soll das Herabsetzen der Bremswirkung während der Arbeit auf nationaler Ebene explizit ermöglicht werden. Technische Massnahmen zur Risikominderung (automatische Rückstellung) sollen Unfälle auf der Strasse durch ungenügende Bremswirkung verhindern.

Die EU-Vorschriften für Radabdeckungen an land- und forstwirtschaftlichen Anhängern wurden bisher nicht ins nationale Recht übernommen. Nach VTS wird die Erfüllung der betreffenden EU-Anforderungen als ausreichend erachtet. Das Auffinden und korrekt interpretieren der massgebenden Vorschriften erfordert jedoch vertiefte Kenntnisse der EU-Verordnungen. Die Bestimmungen sollen daher gleichwertig in der Systematik der VTS an einer Stelle zusammengefasst eingefügt werden.

1.15 Ausnahme von der Zulassungspflicht für Arbeitskarren bis 6 km/h

Ausgangslage

Motorfahrzeuge sind gemäss Strassenverkehrsgesetz grundsätzlich zulassungspflichtig. Der Bundesrat kann jedoch Fahrzeuge mit geringer Motorkraft oder Geschwindigkeit und solche, die selten auf öffentlichen Strassen verwendet werden, von dieser Pflicht ausnehmen (Art. 25 Abs. 1 Bst. a SVG). Arbeitsmaschinen und Motorkarren sind explizit erwähnt (Art. 25 Abs. 1 Bst. d SVG). Auch nicht zulassungspflichtige Fahrzeuge müssen allen anwendbaren technischen Vorschriften entsprechen und verkehrs- und betriebssicher sein (Art. 29 SVG).

Arbeitskarren sind Spezialfahrzeuge, die zur Verrichtung von Arbeiten gebaut sind, wie zum Beispiel Bagger, Mährescher oder mobile Hebebühnen und die eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h aufweisen (Art. 13 Abs. 3 Bst. b VTS). Der Verband Schweizer Arbeitsbühnen Anbieter (VSAA) hat beantragt, auf 6 km/h geschwindigkeitsbeschränkte Arbeitskarren von der Zulassungspflicht zu befreien. Begründet wird das Anliegen insbesondere mit den Umtrieben, die dem Handel und den Fahrzeughaltern bei der Zulassung mit den Fahrzeugprüfungen entstehen. Im Fokus stehen Hubarbeitsbühnen, die beispielsweise für die Reinigung und den Unterhalt von Gebäuden und Kunstbauten benötigt werden. Für die Anfahrt zum Einsatzort werden sie verladen. Mit eigenem Antrieb verkehren sie vielfach nur um die Objekte ihres Arbeitseinsatzes. Die benutzten Wege und Plätze gelten aber meist als öffentliche Verkehrsfläche im Sinne des Strassenverkehrsrechts.

Die beantragte Regelung ist vergleichbar mit derjenigen für Baumaschinen des werksinternen Verkehrs auf öffentlichen Strassen. Gemäss dem geltenden Artikel 72 Absatz 1 Buchstabe d der Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976³⁶ (VZV) sind Arbeitsfahrzeuge auf begrenzten, aber dem Verkehr nicht völlig verschlossenen Strassenbaustellen bereits heute schon von der Zulassungspflicht befreit. Sie unterstehen damit nicht der Prüfungspflicht vor der Zulassung und der alle fünf Jahre obligatorischen periodischen Nachprüfung beim Strassenverkehrsamt, wie dies für die mit Kontrollschildern und Fahrzeugausweis versehenen Arbeitsfahrzeuge gilt. Allerdings müssen sie gemäss Artikel 32 Absatz 1 der Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959³⁷ (VVV) trotzdem über eine Motorfahrzeughaftpflichtversicherung verfügen. Bei mit Fahrzeugausweis und Kontrollschildern versehenen Fahrzeugen wird deren Bestehen bei der Zulassung von den Behörden überprüft (Versicherungsnachweis). Auch bei Strassenbaumaschinen ohne Fahrzeugausweis und ohne Kontrollschilder muss nach Art. 32 Abs. 1 VVV vor der Verwendung ein Versicherungsnachweis hinterlegt werden.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Arbeitskarren mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 6 km/h sollen künftig generell von der Zulassungspflicht befreit werden (Erweiterung des Ausnahmekatalogs von Artikel 72 Abs. 1 VZV, neuer Bst. m). Von der Neuregelung betroffen wären gemäss aktuellem Fahrzeugbestand ca. 450 Fahrzeuge. 99 % aller Arbeitskarren bleiben somit weiterhin zulassungspflichtig.

Mit dem Wegfall der Zulassungspflicht fallen auch die Prüfungen durch ausgebildete Verkehrsexperten weg. Es ist damit in der Verantwortung der Inverkehrbringenden sowie der Halterinnen und Halter, sicherzustellen, dass die Fahrzeuge jederzeit in allen Punkten den geltenden Vorschriften entsprechen.

³⁶ SR 741.51.

³⁷ SR 741.31

Erforderlich ist beispielsweise ein Höchstgeschwindigkeitszeichen am Heck des Fahrzeugs, welches die maximale Fahrgeschwindigkeit angibt. Zusätzlich zu den technischen Anforderungen der VTS kommt das Bundesgesetz vom 12. Juni 2009 über die Produktesicherheit³⁸ (PrSG) zur Anwendung (Art. 1 Abs. 3 SVG).

Neu soll für solche Fahrzeuge keine Haftpflichtversicherung nach Massgabe des SVG bestehen müssen. Artikel 38 VVV soll auch für diesen Fall gelten. Dies soll in einem neu zu schaffenden, spezifischen Absatz festgehalten werden (Art. 38 Abs. 1 Bst. e E-VVV). Zur Verdeutlichung soll der Titel vom 3. Teil, Kapitel II. (« Motorhandwagen, Motoreinachser, Leicht-Motorfahräder, Rollstühle») ergänzt werden und künftig «Motorhandwagen, Motoreinachser, Leicht-Motorfahräder, Rollstühle, Arbeitskarren bis 6 km/h» lauten.

Mit der zulassungsfreien Verwendung ist am Fahrzeug nicht ohne weiteres erkennbar, wer die Halterin oder der Halter des Fahrzeugs ist (z. B. widerrechtlich abgestelltes Fahrzeug). Zudem erfolgt keine amtliche Kontrolle mehr, ob bei der Inbetriebnahme tatsächlich eine Versicherungsdeckung besteht. Bei einem Schadenfall muss folglich bei einer fehlenden Versicherungsdeckung nach Art. 53a Bst. b VVV der nationale Garantiefonds (NGF) für die Kosten der Geschädigten aufkommen. Kann der NGF bei der Fahrzeughalterin danach nicht alle Kosten einfordern, werden dafür die Beiträge der übrigen Haftpflichtversicherungsnehmer eingesetzt.

Das Gesamtgewicht der betreffenden Fahrzeuge ist nicht begrenzt, demgegenüber steht aber das niedrige Tempo (Schrittgeschwindigkeit). Hinsichtlich der Erfassung von Strassenverkehrsunfällen wird bezüglich der Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Arbeitskarren (bis 30 km/h) nicht unterschieden. Das Unfallgeschehen der letzten Jahre erlaubt eine ungefähre Einschätzung der Unfälle mit den betreffenden Fahrzeugen. Bei gleichmässiger Verteilung der Unfälle wären Motorkarren bis 6 km/h ca. alle zwei Jahre in einen Unfall verwickelt und ca. alle 50 Jahre würde dabei jemand getötet.

1.16 Vorderer Überhang

Ausgangslage

Unter dem vorderen Überhang versteht man die Distanz von der Mitte des Lenkrades bis zum vordersten Punkt am Fahrzeug. Diese Distanz ist für die Verkehrssicherheit von Bedeutung, da an Kreuzungen die Sicht auf den Querverkehr möglich sein muss, bevor der vorderste Punkt am Fahrzeug in die Querstrasse ragt.

Die Revision der VTS, die am 1. Februar 2019 in Kraft getreten ist, ermöglichte für land- und forstwirtschaftliche Motorfahrzeuge, für gewerbliche Traktoren auf land- und forstwirtschaftliche Fahrten sowie für Arbeitsmotorwagen die Vergrösserung des vorderen Überhangs für vorübergehend angebrachte Zusatzgeräte auf bis zu fünf Meter (Art. 112 Abs. 6 i.V. m. Art. 131 Abs. 5 VTS, resp. Art. 164 Abs. 1 VTS). Möglich wurde diese Entwicklung, da neuartige Kamera-Monitor-Systeme (KMS) auf den Markt gebracht wurden. Diese gewähren der Fahrerin oder dem Fahrer eine genügende Sicht auf den Querverkehr bei Kreuzungen oder bei Einmündungen. Zuvor war der vordere Überhang für solche Fahrzeugarten auf vier Meter begrenzt (Art. 112 Abs. 5 VTS i. V. m. Art. 131 Abs. 4 VTS). Seit der Revision darf er bis zu fünf Meter betragen. Fahrzeugteile oder Arbeitsgeräte, die einen vorderen Überhang von mehr als drei Meter ergeben, müssen mit Seitenblickspiegel ausgerüstet sein. Diese Regelung wurde bei der Revision 2019 im Grundsatz beibehalten und durch die Anforderungen an KMS ergänzt. Bei einem vorderen Überhang von mehr als vier Metern müssen KMS montiert werden.

Die Konferenz der Kantonsingenieure (KIK) ist im Jahr 2020 an das ASTRA gelangt und hat bemängelt, dass gewerbliche Traktoren, die für Unterhaltsarbeiten im öffentlichen Raum eingesetzt werden, nicht den gleichen Vorschriften unterstellt werden und daher nicht für vorübergehend angebrachte Arbeitsgeräte mit bis zu fünf Meter vorderen Überhang berechtigt seien. Es sei teilweise nicht möglich sowie unter Umständen gefährlich, Arbeitsgeräte erst am Einsatzort zu befestigen, damit während der Fahrt die geltenden Vorschriften eingehalten werden können. Nach Information der KIK führen insbe-

sondere grössere Arbeitsgeräte zur Überschreitung des maximalen vorderen Überhangs von vier Metern.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Der vorliegende Revisionsentwurf nimmt das Anliegen der KIK auf. Neu sollen auch Fahrzeuge, die für Unterhaltsarbeiten im öffentlichen Raum eingesetzt werden, einen vorderen Überhang für vorübergehend angebrachte Zusatzgeräte von bis zu fünf Metern aufweisen dürfen. Demnach können solche Fahrzeuge von analogen Vorschriften profitieren, wie seit 2019 die Fahrzeuge im land- und forstwirtschaftlichen Einsatz sowie die Arbeitsmotorwagen haben.

Gleichzeitig werden die umfangreichen Vorschriften zur Regelung des vorderen Überhangs neu strukturiert und in Artikel 94 Absatz 1^{quater} und 1^{quinquies} zusammengefasst. Das maximale Mass des vorderen Überhangs soll nicht nur für Arbeitsmotorwagen und forst- und landwirtschaftlich eingesetzte Fahrzeuge, sondern generell für alle Motorwagen vier Meter betragen dürfen. Der vordere Übergang von Personen-, Liefer- und Lastwagen sowie Bussen übersteigt die bisher maximal dafür erlaubten drei Meter nie, Vorderkipper (Dumper) können jedoch entsprechende Längen erreichen. Für den Fall, dass drei Meter überschritten werden, müssen Seitenblickspiegel montiert werden. Daher ist im Sinne einer Vereinfachung der Vorschriften die bisherige Begrenzung des vorderen Überhangs auf drei Meter nicht erforderlich.

1.17 Umbau von Antriebseinheiten an Oldtimern

Ausgangslage

Tiefgreifende Änderungen an Fahrzeugen, die bereits im Verkehr stehen, müssen gemäss Artikel 4 Absatz 3 VTS nach den neusten, aktuell geltenden fahrzeugtechnischen Vorschriften ausgeführt werden. Dies betrifft alle von der Änderung betroffenen Fahrzeugkomponenten. Die Regelung soll verhindern, dass faktisch ein neues Fahrzeug aus Komponenten zusammengebaut wird, das von alten, weniger guten Sicherheits- und Emissionsvorschriften profitiert. Die Bestimmung, wonach der Einbau von Antriebseinheiten als tiefgreifende Änderung qualifiziert wird, trat am 1. Mai 2012 in Kraft (Art. 4 Abs. 3 Bst. a VTS). Beim Ersatz eines nicht aus der Epoche des Fahrzeugs stammenden Motors an einem Oldtimer bedeutet dies, dass die neusten Abgasvorschriften eingehalten werden müssen. Dies ist allerdings wegen der immer komplexeren Vernetzung heutiger Antriebssysteme beim Einbau in ältere Fahrzeuge faktisch nicht realisierbar. Deshalb werden beim Ersatz eines Antriebsaggregats an Oldtimern immer nur alte, aus der Epoche des Fahrzeugs stammende Motoren eingebaut. Eine Verbesserung der Abgasemissionen findet dabei nicht statt. Seitens des Fahrzeuggewerbes wird beantragt, dass künftig an Stelle der ursprünglichen Originalmotoren andere, neuere und emissionsärmere Verbrennungsmotoren eingesetzt werden können, auch wenn sie nicht der allerneusten Abgasnorm entsprechen.

Auch der Einbau eines Elektromotors anstelle eines Verbrennungsmotors ist mit wirtschaftlich verhältnismässigem Aufwand nicht möglich. Es müssten die Nachweise über die elektrische Sicherheit und die elektromagnetische Verträglichkeit (EMV) nach dem neusten Stand der Vorschriften erbracht werden. Der Nachweis der elektrischen Sicherheit erfordert Tests, bei denen die Fahrzeugstruktur oder der einzubauenden Komponenten (v. a. Batterien) verformt und zerstört würden. Nur die Prüfung der EMV ist zerstörungsfrei möglich.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die Regelung soll justiert werden. Der vorliegende Vernehmlassungsvorschlag ermöglicht es, bspw. für Oldtimer einen anderen, neueren Motor unter Einhaltung einer definierten Mindestabgasnorm einzubauen. Beim Einbau von Fremdzündungsmotoren in Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1997 erstmals zugelassen wurden, sollen mindestens diejenigen Abgasemissionsvorschriften einhalten werden müssen, die ab 1. Oktober 1996 für die Zulassung entsprechender Fahrzeuge galten. Damit wird bei Personenwagen die Abgasnorm Euro 2 verlangt. Solche Fremdzündungsmotoren weisen einerseits einen deutlich besseren Emissionsstandard auf als die meisten älteren Originalmotoren und können andererseits tatsächlich mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand in ältere Fahrzeuge eingebaut werden. In

der Praxis wird das dazu führen, dass die Emissionen umgebauter Oldtimer sich deutlich verbessern. Die Anpassung der Regelung betrifft nur die Abgasnorm beim Einbau von Fremdzündungsmotoren. Umgebaute Dieselantriebseinheiten sollen weiterhin der allerneuesten Abgasnorm unterstehen, denn erst sie garantiert für Dieselmotoren eine gute Abgasreinigung.

Beim Umbau auf elektrischen Antrieb sollen alternative Methoden für die nötigen Prüfungen ermöglicht werden. Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 1997 erstmals zum Verkehr zugelassen wurden, sollen mindestens den Vorschriften über die elektrische Sicherheit entsprechen, die am 1. Oktober 1996 in der Schweiz galten. Der damals gültige Stand des UN-Reglements Nr. 100³⁹ (ursprüngliche Fassung; Änderungsreihe 00) bietet die Grundlage. Allerdings fehlen darin Vorschriften zur Einbausicherheit der Batterien. Dafür sollen sinngemäss die Prüfungen für die Befestigung von Gasbehältern nach den UN-Reglementen 67/03⁴⁰ (Kap. 17.4.6) und 115/01⁴¹ (Anhang 5) angewendet werden dürfen. Dies erlaubt ein Vorgehen ohne Zerstörung der Fahrzeugstruktur und der Batterien. Die Methode wird z. B. auch durch Prüfstellen in Deutschland praktiziert. Zudem soll auch für die Prüfung der elektrischen Sicherheit umgebauter Fahrzeuge ein vereinfachtes Verfahren angewendet werden dürfen. Voraussetzung ist, dass die verwendeten Bauteile bezüglich der elektrischen Sicherheit zertifiziert sind. Sämtliche angewandten Prüfverfahren müssen ein gleichwertiges Schutzniveau gewährleisten wie die ursprünglich vorgeschriebenen.

Die vorgeschlagene Neuregelung soll dem Anliegen, wie es von Unternehmen aus dem Automobilgewerbe und von Privatpersonen verschiedentlich geäußert wurde, Rechnung tragen. Ausserdem unterstützt sie die Umrüstung auf elektrischen Antrieb. Sie wirkt sich positiv auf die Umwelt aus, weil in der Praxis dann nicht mehr nur alte Motoren aus der Epoche des Oldtimers eingebaut werden, sondern neuere Verbrennungsmotoren mit bereits fortschrittlicher Abgasreinigung oder emissionsfreie Elektromotoren. Die Neuregelung ist für die Vollzugsbehörden einfach zu handhaben.

1.18 Ausserordentliche Nachprüfpflicht bei Fahrzeugabänderungen – gemeinsames kantonales System und Liberalisierung bei Zubehörfelgen

Ausgangslage

Wesentliche Änderung an Fahrzeugen unterstehen vor der ordentlichen Weiterverwendung des geänderten Fahrzeugs im Strassenverkehr der amtlichen Nachprüfung (Art. 34 Abs. 2 VTS). Die kantonalen Vollzugsbehörden haben dafür gemeinsame Richtlinien geschaffen (sog. asa⁴²-Richtlinien über das Abändern von Motorfahrzeugen).

Nach Artikel 34 Absatz 2 Buchstabe f VTS sind nur genau die vom Hersteller vorgegebenen Felgendimensionen zulässig. Alle anderen Felgen (auch Abmessungen dazwischen) unterstehen der ausserordentlichen amtlichen Nachprüfung. Gemäss den aktuellen asa-Richtlinien kann diese nur dann entfallen, wenn eine Eignungserklärung des Felgenherstellers vorliegt. Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter hat beantragt, die Nachprüfpflicht von nicht vom Hersteller genehmigten Felgen zu liberalisieren.

Wird zudem die Spurweite geändert, ist eine Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers erforderlich (Art. 56 Abs. 1 VTS). Ausgenommen sind Spurweitenänderungen bis insgesamt höchstens 2 %, wenn sie durch Felgen mit anderer Einpresstiefe verursacht wird (Art. 56 Abs. 3 VTS).

³⁹ UNECE-Reglement Nr. 100 vom 23. August 1996 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der batteriebetriebenen Elektrofahrzeuge hinsichtlich der besonderen Anforderungen an die Bauweise und die Betriebssicherheit (Add.99).

⁴⁰ UNECE-Reglement Nr. 67 vom 1. Juni 1987 über einheitliche Vorschriften für die:
I Genehmigung der speziellen Ausrüstung in Motorfahrzeugen der Klassen M und N, in deren Antriebssystem verflüssigte Gase verwendet werden;
II Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M und N, die mit der speziellen Ausrüstung für die Verwendung von verflüssigten Gasen in einem Antriebssystem ausgestattet sind, in Bezug auf den Einbau dieser Ausrüstung; geändert durch Änderungsreihe 01, in Kraft seit 13. November 1999 (Add.66 Rev.1), einschliesslich sämtlicher folgender Änderungen bis:
Änderungsreihe 01 Ergänzung 10, in Kraft seit 10. Oktober 2012 (Add.66 Rev.3).

⁴¹ UNECE-Reglement Nr. 115 vom 30. Oktober 2003 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der:
I speziellen Nachrüstsyste me für Flüssiggas (LPG) zum Einbau in Motorfahrzeuge zur Verwendung von Flüssiggas in ihrem Antriebssystem;
II speziellen Nachrüstsyste me für komprimiertes Erdgas (CNG) zum Einbau in Motorfahrzeuge zur Verwendung von komprimiertem Erdgas in ihrem Antriebssystem;
geändert durch Ergänzung 5, in Kraft seit 15. Juli 2013 (Add.114 Rev.1).

⁴² asa: Association des services des automobiles / Vereinigung der Strassenverkehrsämter / Associazione dei servizi della circolazione.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

In der VTS soll explizit festgehalten werden, dass die Nachprüfung abgeänderter Fahrzeuge nach einem gemeinsamen System der Kantone erfolgt (Art. 34 Abs. 2 Einleitungsteil E-VTS). Die Vorgabe eines schweizweit einheitlichen Vorgehens der Vollzugsbehörden bei der ausserordentlichen Fahrzeugprüfung wird damit im Bundesrecht verankert. Die von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter geschaffenen asa-Richtlinien über das Abändern von Motorfahrzeugen werden gestärkt.

Zudem soll dem Antrag der Vereinigung der Strassenverkehrsämter Folge geleistet werden: Variationen von Einpresstiefen, die innerhalb der Dimensionen der vom Hersteller vorgesehenen Felgen liegen, sollen künftig nicht mehr der ausserordentlichen amtlichen Prüfungspflicht unterstehen (Art. 34 Abs. 2 Bst. f E-VTS). Bei der Montage von Zubehörfelgen sind teils Distanzscheiben vorgesehen. Spurweitenänderungen durch Distanzscheiben sollen den Spurweitenänderungen durch Felgeneinpresstiefen gleichgestellt werden. Beträgt die Spurweitenänderung nicht mehr als insgesamt 2 %, soll künftig auch bei Distanzscheiben keine Eignungserklärung des Herstellers mehr erforderlich sein (Art. 56 Abs. 3 E-VTS). Die Neuregelung reduziert den Aufwand für die Strassenverkehrsämter (Nachprüfung) und für das Gewerbe (Eignungserklärung). Sie ermöglicht einen einfachen Vollzug.

1.19 Befugnisse zum Erlass von Ausführungsbestimmungen

Ausgangslage

Der Bundesrat hat mit dem Erlass der VTS dem zuständigen Departement (anfänglich das EJPD, heute das UVEK) die Kompetenz übertragen Weisungen zu erlassen und Einzelheiten zu regeln (Art. 220 Abs. 1 VTS). Die Delegation ist zugleich Einleitungssatz für eine Auflistung von Sachverhalten, die in diesem Sinne zu regeln sind oder geregelt werden können. Je nach Auslegung handelt es sich somit um einen Auftrag zum Erlass von Rechtsätzen mit spezifischem Gegenstand oder um eine Ermächtigung, wo nötig – wie in den gelisteten Fällen – weitere Einzelheiten zu festzulegen.

Wie das UVEK diese Delegationsnorm anzuwenden hat und ob, wie in der Vergangenheit vereinzelt praktiziert, die Regelung von Sachverhalten mit geringer Tragweite an das zuständige Fachamt übertragen werden kann, ist unklar. Im Rahmen der rechtlichen Prüfung einer neuen UVEK-Verordnung betreffend Blaulichter⁴³, hat das Bundesamt für Justiz (BJ) auch die kompetenzbegründende Bestimmung beurteilt. Das BJ kam zum Schluss, dass die Norm zu überarbeiten und nach den aktuellen Bedürfnissen auszurichten sei.

Nicht für alle unter Artikel 220 Absatz 1 Buchstaben a bis g VTS genannten Themen besteht heute noch Bedarf für eine Detailregelung durch das UVEK, auch sind wichtige Regelungen nicht aufgeführt. Bis Ende der 1990er Jahre wurden technische Sachverhalte zudem in Kreisschreiben an die Kantonsregierungen und betroffene Kreise präzisiert. Die rechtliche Stellung dieser Anweisungen ist zunehmend erklärungsbedürftig, was eine neue Regelung mit stufengerechter Kompetenzdelegation nahelegt.

Die beantragte Neuregelung mit Begründung

Die fahrzeugtechnischen Vorschriften sind einem starken Wandel ausgesetzt. Für neue Fragestellungen muss daher oft innert kurzer Frist, teilweise nur vorübergehend, eine verbindliche Regelung kommuniziert werden können. Ein Themenkatalog im Verordnungsrecht kann deshalb rasch veraltet sein und Innovationen behindern. Die Nennung einzelner Regelungsgegenstände soll daher aufgehoben werden.

Je nach Wirkung für Private und Vollzugsbehörden müssen auch Weisungen und Departementsverordnungen in einer Vernehmlassung zur Diskussion gestellt oder durch die Betroffenen konsultiert werden. Auch ohne explizite Auflistung der Sachverhalte im Verordnungsrecht ist damit der Umfang der Rechtsetzungstätigkeit auf Departements- und Amtsebene für Aussenstehende erkennbar. Je nach Tragweite der Regelung soll die Kompetenz gestützt auf Artikel 48 Absatz 1 des Regierungs- und Ver-

⁴³ Verordnung des UVEK vom 27. September 2019 über Blaulichter und wechsellöbliche Zweiklanghörner, SR 741.438.

waltungsorganisationsgesetzes⁴⁴ (RVOG) und auf Artikel 106 Absatz 1 SVG nach folgendem Schema an das zuständige Departement oder Amt delegiert werden:

- Die Kompetenzdelegation für den Erlass von Departementsverordnungen und -weisungen durch das UVEK soll mit Artikel 220 Absatz 1 E-VTS neu formuliert werden. Das Erlassen von untergeordneten Rechtsätzen hat das Ziel, bedarfsgerecht einzelne VTS-Bestimmungen zu konkretisieren. Dies dient der Rechtssicherheit und der einheitlichen Rechtsanwendung. Zudem soll eine Delegationsnorm für die Regelung von Einzelheiten für Vorschriften aufgenommen werden, bei denen Bewilligungen erteilt werden müssen. Damit soll, falls erforderlich, gezielt ein höherer Detaillierungsgrad der Bewilligungsvoraussetzungen ermöglicht werden. Im Umfang der Delegationsnorm können auch Pflichten auferlegt oder Rechte verliehen werden.
- Dem ASTRA soll in Artikel 220 Absatz 4 E-VTS die Befugnis für die Regelung von Einzelheiten des Vollzugs übertragen werden (ASTRA-Weisungen). Hierbei handelt es sich um Anweisungen für Vollzugsbehörden, wie mit konkreten Sachverhalten umzugehen ist (Verwaltungsverordnungen). Die betreffenden Fragestellungen betreffen beispielsweise die Vollzugsabläufe oder die eingesetzten Kontrollmittel. Die Anordnungen des ASTRA können auch dazu dienen, den Vollzug zu harmonisieren, indem eine etablierte Ermessensausübung anderen Behörden als verbindlicher Standard (best practice) kommuniziert wird.
- Dem ASTRA soll in Artikel 220 Absatz 5 E-VTS die Kompetenz übertragen werden, für bestimmte Konstellationen Abweichungen von den technischen Vorschriften zu gestatten. Dies betrifft beispielsweise Fahrzeuge, die unter besonderen Umständen in die Schweiz kommen (z. B. Privateigentum bei Übersiedlung) oder deren Standort nur befristet in der Schweiz liegt (z. B. Exportfahrzeuge). Fahrzeuge aus Drittmärkten (insb. USA oder Japan) verfügen über hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards. Von der EU und in der Schweiz künftig verlangte Sicherheits- und Assistenzsysteme sind jedoch nicht immer gleichwertig vorhanden und können meist nicht nachgerüstet werden. Ohne entsprechende Regelung können solche Fahrzeuge künftig in der Schweiz nicht mehr zugelassen werden und müssen bei einem Wegzug im Herkunftsland zurückgelassen werden.

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischem Recht

Die vorgeschlagenen Änderungen sind mit dem EU-Recht und den harmonisierten fahrzeugtechnischen Regelungen der UNO konform. Insbesondere bei der Pflicht zur Ausrüstung mit hochentwickelten Fahrassistenzsystemen und einem Unfalldatenschreiber, bei den Sicherheitsanforderungen an die Fahrzeugkarosserie (Insassenschutz, Fussgängerschutz), bei den Sicherheits- und Brandschutzvorschriften für Gesellschaftswagen, bei den Ausrüstungsvorschriften für Fahrtschreiber sowie bei den fahrzeugtechnischen Vorschriften für automatisierte Fahrzeuge handelt es sich um die Übernahme von EU-Recht. Eine Abweichung vom EU-Recht wird nur bei der Warnetikette für Winterreifen vorgeschlagen (Ziff. 2.1). Weiter werden nachfolgend Besonderheiten näher ausgeführt. Wo auf internationaler Ebene Regelungen fehlen, folgen Rechtsvergleiche mit nationalen Regelungen umliegender Länder.

2.1 Warnetikette für Winterreifen

Die Vorschrift, wonach Winterreifen auch dann montiert werden dürfen, wenn sie nicht für die erreichbare Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs tauglich sind, ist mit dem EU-Recht in Übereinstimmung. Jedoch muss in der EU in diesem Fall im Sichtfeld der Fahrerin bzw. des Fahrers ein Warnschild mit dem niedrigsten Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der montierten Winterreifen angebracht werden. Die vorgeschlagene Schweizer Regelung (siehe Ziff. 1.9) weicht im Binnenverkehr von diesem Grundsatz ab.

2.2 Anhänger mit Antrieb

In der EU gelten Anhänger für Motorwagen (reine Strassenfahrzeuge) zurzeit als Fahrzeuge ohne Antrieb. Bei Anhängern für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sind Antriebe jedoch nicht verboten.

⁴⁴ SR 172.010

Auf internationaler Ebene sind für Anhänger an schweren Nutzfahrzeugen Diskussionen über die Weiterentwicklung der Vorschriften im Gang, insbesondere bezüglich Sattelanhänger. Elektrische Hilfsantriebe an schweren Anhängern können dazu beitragen, die CO₂-Emissionen im Strassentransport zu senken, indem sie den konventionellen Antrieb ihrer Zugfahrzeuge unterstützen. Bei den fahrzeugtechnischen Regelungen ist kein Schweizer Alleingang vorgesehen. Antriebe an Anhängern sind nur soweit möglich, wie das EU-Recht diese vorsieht. Der Änderungsvorschlag nach Ziffer 1.7 entfernt lediglich das Antriebsverbot aus der Definition der Fahrzeugart «Anhänger».

2.3 Anhängelast von Raupenquads

Vierrädrige Kleinfahrzeuge (oft Quads genannt) können in der EU als Fahrzeuge der Klasse L oder neuerdings auch als Traktoren genehmigt werden. Für Fahrzeuge der Klasse L kann – wie bisher in der Schweiz – eine Anhängelast von höchstens 50 % der Gewichts in fahrbereitem Zustand zugelassen werden (Delegierte Verordnung (EU) 44/2014⁴⁵, Anh. XI, Anlage 1, Ziff. 2.5.). Für Traktoren kennt das EU-Recht aber keine grundsätzliche Anhängelastbeschränkung; der Hersteller kann seine Garantie selber festlegen. Die für Raupenquads vorgeschlagene Lockerung im Schweizer Recht (Ziff. 1.8) ist somit im Rahmen der Möglichkeiten des internationalen Rechts.

2.4 Arbeitsmotorwagen: Einteilungssystematik

Für die Einteilung von Arbeitsmaschinen bestehen keine international harmonisierten Vorschriften. Auch Erleichterungen und Vergünstigungen, die an diese Einteilung geknüpft sein können, sind meist national geregelt. Die Schweizer Einteilungskriterien sollen u. a. dahingehend geändert werden, dass ausländische Arbeitsfahrzeuge bei der Einfahrt in die Schweiz einheitlicher eingeteilt werden können (Ziff. 1.11). Das Zollpersonal muss sich dabei auf die Angaben in den Zulassungsdokumenten und den Augenschein des Fahrzeugs stützen. Die heutigen Kriterien beinhalten Formulierungen mit Interpretationsspielraum, was unter Zeitdruck zu ungleicher Einteilung führen kann. Die Einteilung soll daher weitgehend auf dokumentierten Kriterien, insbesondere den Gewichtsangaben beruhen.

2.5 Arbeitskarren bis 6 km/h: Verwendung ohne Kontrollschilder und Fahrzeugausweis

Für langsam fahrende Fahrzeuge bestehen in der EU keine einheitlichen Zulassungsvorschriften. So verfügen auch die umliegenden Länder über unterschiedliche Erleichterungen betreffend deren Zulassung. Die vorgesehene Änderung (Ziff. 1.15) schafft jedoch keine neuen Hürden, wenn Fahrzeuge im betreffenden Segment grenzüberschreitend eingesetzt werden.

2.6 40 km/h für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen

Die Maschinensicherheitsvorschriften der EU erlauben bereits höhere Höchstgeschwindigkeiten als sie heute für Erntemaschinen in der Schweiz gelten. Einheitliche Zulassungsvorschriften bestehen in der EU jedoch nicht. Die vorgeschlagene Änderung (Ziff. 1.13) führt zu einer Annäherung an die im umliegenden Ausland geltenden Vorschriften und zu einheitlicheren Voraussetzungen bei Lohnarbeiten im Grenzgebiet.

2.7 Bremswirkung land- und forstwirtschaftliche Arbeitsanhänger

Die Bremsvorschriften für land- und forstwirtschaftliche Anhänger der EU erlauben grundsätzlich keine Vorrichtungen zur Herabsetzung der Bremswirkung unter die Mindestanforderungen. Dennoch sind Hersteller und Genehmigungsbehörden im EU-Raum dazu übergegangen solche Ventile für Fahrten abseits der Strasse vorzusehen. Mangels einer expliziten EU-Vorschrift soll im Schweizer Recht eine konkrete Regelung für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsanhänger eingefügt werden, die auch Auflagen für die Risikominimierung macht (Ziff. 1.14).

⁴⁵ Delegierte Verordnung (EU) Nr. 44/2014 der Kommission vom 21. November 2013 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Bauweise von Fahrzeugen und der allgemeinen Anforderungen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von zwei-, drei- und vierrädrigen Fahrzeugen, ABl. L 25 vom 28.1.2014, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2018/295, ABl. L 56 vom 28.2.2018, S. 1.

2.8 Ersatz von Antriebsaggregaten an Oldtimern

Der Einbau anderer Antriebseinheiten in bereits im Verkehr stehende Oldtimerfahrzeuge ist auf internationaler Ebene nicht geregelt. Die vorgeschlagene Schweizer Neuregelung (Ziff. 1.17) lehnt sich betreffend Einbau von Elektromotoren an die nationalen Regelungen in Österreich und insbesondere in Deutschland an, die spezifische Erleichterungen an die Prüfungsanforderungen gewähren.

3 Umsetzung

Die Bestimmungen können mit den bestehenden eidgenössischen und kantonalen Strukturen umgesetzt werden.

4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

4.1 Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Ersatz von Ausdrücken

Abs. 1: Der Verweis auf die allgemeine Sicherheitsverordnung der EU wird aktualisiert.

Abs. 2-8: Im italienischen Text werden zwecks Fehlerkorrektur oder Vereinheitlichung die nachfolgenden Ausdrücke ersetzt: «furgoncini» durch «minibus», «autobus per scolari» durch «scuolabus», «cuscino» durch «seduta», «cabina del conducente» durch «cabina di guida», «veicoli speciali» durch «veicoli eccezionali», «stozzatura» durch «offset» sowie «lampadina-spia» e «luce-spia» durch «spia luminosa».

Art. 3 Abs. 3 Bst. e und n

Abs. 3 Bst. e: Aufnahme der Abkürzung für die Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007 (NSV; SR 725.111), die in den Artikeln 13 und 22 E-VTS erwähnt wird.

Abs. 3 Bst. n: Aufnahme der Abkürzung für die Verordnung vom 19. Mai 2010 über die Produktesicherheit (PrSV; SR 930.111), die in Artikel 220 Absatz 3 E-VTS erwähnt wird.

Art. 4 Abs. 1 und 4 (neu)

Abs. 1: Die Bestimmung betreffend die Anwendbarkeit der Vorschriften wird sprachlich dahingehend präzisiert, dass explizit auf die Gültigkeit der Vorschriften in der Schweiz abgestellt wird.

Abs. 4:

Bst. a: Beim Einbau eines Fremdzündungsmotors an Fahrzeugen, die vor dem 1. Januar 1997 in Verkehr gesetzt wurden, müssen mindestens diejenigen Abgasvorschriften erfüllt werden, die ab 1. Oktober 1996 für die Zulassung entsprechender Fahrzeuge galten. Ab diesem Zeitpunkt waren für Personen- und Lieferwagen die Abgasnorm Euro 2 anwendbar.

Bst. b: Beim Einbau elektrischer Antriebe sind betreffend elektrische Sicherheit mindestens die Vorschriften anzuwenden, die ab 1. Oktober 1996 für die Zulassung entsprechender Fahrzeuge galten. Für den Nachweis der elektrischen Sicherheit kann auf die originale Fassung des UN-Reglement 100⁴⁶, gültig ab 23. August 1996 abgestellt werden (Änderungsserie 00). Die Prüfung der Einbausicherheit der Batterien ist sinngemäss aus dem UN-Reglement Nr. 67 Änderungsserie 03⁴⁷, Ziffer 17.4.6 und dem UN-Reglement Nr. 115 Änderungsserie 01⁴⁸, Anhang 5 abzuleiten (es handelt sich um Reglemente, die eigentlich für Gasantriebe vorgesehen sind). Die Methode wird z. B. auch durch Prüfstellen in Deutschland wie insbesondere dem TÜV angewendet, wie sich aus dessen detaillierten Vorgaben ergibt. Im Gegensatz zu den Prüfanforderungen des UN-Reglements Nr. 100 in seiner aktuellen Fassung (Änderungsserie 03) sind diese Prüfungen zerstörungsfrei möglich.

⁴⁶ siehe Fussnote zu Ziffer 1.17.

⁴⁷ siehe Fussnote zu Ziffer 1.17.

⁴⁸ siehe Fussnote zu Ziffer 1.17.

Zudem sollen die gemäss Anhang 2 der Verordnung vom 19. Juni 1995⁴⁹ über die Typengenehmigung (TGV) anerkannten Prüfstellen Erleichterungen beim Prüfverfahren für die elektromagnetische Verträglichkeit vornehmen können. Auch bei der Prüfung der elektrischen Sicherheit umgebauter Fahrzeuge sollen sie das Prüfverfahren vereinfachen können. Voraussetzung ist, dass die verwendeten Bauteile bezüglich der elektrischen Sicherheit zertifiziert sind. Sowohl die elektromagnetische Verträglichkeit als auch die elektrische Sicherheit umgebauter Fahrzeuge müssen gewährleistet sein.

Art. 7 Abs. 5 und 7

Anpassung an das EU-Recht. Im EU-Recht wird das Batteriegewicht von elektrisch angetriebenen Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen (EU-Terminologie: Fahrzeuge der Klasse L) nicht vom Leergewicht (EU-Terminologie: tatsächliche Fahrzeugmasse) abgezogen, sondern vom Gewicht in fahrbereitem Zustand gemäss Artikel 136 Absatz 1 VTS.

In Artikel 7 Absatz 7 ist daher die Ausnahme vom Leergewicht für Antriebsbatterien von Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen zu streichen (effektiv wird der Eintrag des Leergewichts im Feld 30 des Fahrzeugausweises bereits heute inklusive Batteriegewicht vorgenommen). Das Gewicht der Antriebsbatterien von Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen soll neu analog zur EU beim für die Kategorieneinteilung massgebenden Gewicht (Art. 136 Abs. 1 VTS) abgezogen werden (siehe auch Art. 136 Abs. 1^{ter} Bst. c E-VTS und Anpassungen bei der Unterkategorie B1 in der E-VZV).

Artikel 7 Absatz 7 sieht zudem vor, dass die Antriebsbatterien von Fahrzeugen der Klasse L bei der Berechnung der Nutzlast unberücksichtigt bleiben. Da Absatz 7 aufgehoben wird, muss auch der Verweis darauf in Absatz 5 gestrichen werden.

Art. 9 Abs. 5

Abs. 5: Folgeanpassung aus der Änderung der Artikel 161 und 163 E-VTS (Höchstgeschwindigkeit von land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmotorwagen 40 km/h). «Arbeitskarren» wird durch «Arbeitsmotorwagen» ersetzt.

Die Bestimmung enthält die Definition der land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeuge, führt eine Liste der hierfür in Frage kommenden Fahrzeugarten auf und verweist bezüglich der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf die Artikel 161 und 207 VTS. Mit der vorgeschlagenen Änderung könnten neben Arbeitskarren, deren Höchstgeschwindigkeit per Definition 30 km/h beträgt, auch die schnelleren Arbeitsmaschinen land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sein. Die Unterscheidung zwischen Karren und Maschinen wird damit hinfällig. Deshalb soll künftig nur noch die beiden Unterarten umfassende Fahrzeugart der «Arbeitsmotorwagen» aufgelistet werden.

Art. 11 Abs. 1

Die Begriffe «Küche» und «Kontrollraum» werden zu den Beispielen für Aufbauten, die als Nutzraum gelten, hinzugefügt.

Art. 13 Abs. 1 und 2 Bst. a, b und c

Abs. 1: Die Definition der Arbeitsmotorwagen soll neu gefasst werden, aber die bisher in dieser Fahrzeugart zugelassenen Motorwagen miteinschliessen. Der Verweis auf die Transportmotorwagen soll ausdrücken, dass es sich bei der Einteilung als Arbeitsmotorwagen um ein Lex specialis handelt. Bei nicht vollständiger Erfüllung der Kriterien wird ein Motorwagen demnach automatisch den Transportmotorwagen zugeteilt. So wird beispielsweise ein Sattelschlepper, der in Form der Sattelast immer auch eine Transportkapazität hat, stets ein Transportmotorwagen sein. Auch für Motorwagen mit aufgebautem Nutzraum (z. B. Werkstatt, Messerschleifservice, Fernsehproduktionszentrale, Arztpraxen) ist die Gleichstellung mit den Transportmotorwagen in Artikel 11 Absatz 1 VTS zutreffend.

Arbeitsmotorwagen basieren vielfach auf Lastwagenfahrgeräten, Arbeitsgeräte und Maschinen werden für den vorgesehenen Arbeitszweck fest mit dem Fahrzeug verbunden. Der Arbeitszweck wird als Karosserieform im Fahrzeugausweis eingetragen. Die Verwendung des Fahrzeugs für Transporte soll ausgeschlossen sein durch die grundsätzliche Bauweise (wie heute) oder durch die der Maschinen-

funktion entsprechenden dauerhaft installierten Arbeitsgeräte. Nicht Arbeitsgeräte in diesem Sinne können beispielsweise Bürogeräte, Küchen- oder Laboreinrichtungen sowie Kontrollpulte für die Steuerung und Überwachung von Arbeiten ausserhalb des Fahrzeugs sein (z. B. Kanalfernsehen), weil Personen die Geräte bedienen und daher die Definition des Nutzraums bestimmend ist.

Abteile ohne eindeutige Zweckbestimmung und solche für das Mitführen von mobilen und universellen Arbeitsgeräten, die unabhängig vom betreffenden Fahrzeug eingesetzt werden können (z. B. Stromgenerator, Reinigungsgeräte, Motorsäge), gelten als Transporträume. Sie führen ebenso zur Einteilung als Transportmotorwagen wie sonstige Räume, die für die von der Maschine ausgeführte Arbeit nicht notwendig sind (z. B. Garderobe, Aufenthaltsraum).

Bst. a: Stets zulässig bleiben soll eine Transportkapazität zwecks Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft und Autonomie der Maschine. Arbeitsgeräte, die unabhängig vom betreffenden Fahrzeug eingesetzt werden können und Teile anderer Arbeitsfahrzeuge gelten nicht als Werkzeuge. Die Aufzählung soll zwecks Harmonisierung mit dem EU-Recht für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge um den Begriff "Verbrauchsmaterial" erweitert werden. Um keine falschen Anreize zu setzen, soll der Gewichtsanteil für diesen Zweck auf 10 % des Gesamtgewichts begrenzt werden. Für die Festlegung des Gesamtgewichts anlässlich der Zulassungsprüfung ist daher vom Leergewicht auszugehen, welches als mindestens 90 % des Gesamtgewichts angenommen wird.

Bst. b: Zur Umsetzung der Motion Nantermod (18.3078 «Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorwagen zulassen») darf bei gewissen Arbeitsmotorwagen ein Motorfahrzeug mitgeführt werden. Die Voraussetzungen treffen für Fahrzeuge mit längeren stationären Einsätzen zu (z. B. Mobilkrane). Die hierfür zulässige Anhängelast soll bis 2'000 kg und die Stützlast eines Zentralachsanhängers bis 150 kg betragen dürfen, was für den Transport eines Personenwagens ausreicht. Auf dem Arbeitsmotorwagen selbst darf nur eine Ladekapazität für den Transport eines Motorrades bewilligt werden, welche wie die Stützlast auf 150 kg beschränkt sein soll. Als Voraussetzung für die Zulassung gehören eine solide Befestigung für das Zweirad (z. B. Zurrpunkte) und die Einrichtung zum Verladen desselben (z. B. Rampe, Hilfskonstruktion zum Anheben) dazu.

Die Gewichte nach den Buchstaben a und b dürfen addiert werden, womit die Nutzlast 4,15 t resp. die Summe aus Nutz- und Anhängelast höchstens 6,15 t betragen kann (Beispiel: fünfschiger Arbeitsmotorwagen ohne Ausnahmegewilligung mit 40 t Gesamtgewicht). Die Herstellergarantien und die gesetzlich zulässigen Höchstgewichte bleiben vorbehalten.

Die Anforderung, wonach die Bauweise für die Verrichtung von Arbeiten vorgesehen sein muss, trifft auch auf das Fahrzeugkonzept der «Geräteträger» zu (z. B. Teleskoplader). Diese sind zum ausschliesslichen Aufnehmen und Betreiben von Arbeitsgeräten mit unterschiedlicher Funktion gebaut (z. B. Ladegabel, Ballenzange, Ladeschaufel, Kehrbesen). Eine spezifische Arbeitsfunktion muss aufgrund der Variabilität bei diesen Fahrzeugen nicht im Fahrzeugausweis eingetragen werden. Ladeflächen dürfen nur für das Mitführen von Werkzeugen, Maschinenteilen, Betriebsstoffen und Verbrauchsmaterial vorhanden sein und genutzt werden. Die geltenden Vorschriften verbieten das Anbringen von Transportvorrichtungen wie Tanks und Ladeflächen am Schnellwechselsystem ohne amtliche Nachprüfung. Wegen den unterschiedlich schweren Arbeitsgeräten variiert auch das Gesamtgewicht. Für die Festlegung des Gesamtgewichts ist vom Leergewicht ohne angebaute Geräte auszugehen. Diese Neubeurteilung der Geräteträger führt zu Änderungen betreffend die Abhängigkeiten zwischen Karosserieform und Fahrzeugart in Anhang IV der Weisungen des ASTRA vom 1. November 2003 über das Ausfüllen der Prüfungsberichte, Formulare 13.20 A und 13.20 B (WPB 13.20)⁵⁰.

Abs. 2: Dieser Absatz führt wie bisher Fahrzeuge auf, die als Arbeitsfahrzeuge zugelassen werden dürfen, der Definition in Absatz 1 wegen eines vorhandenen Transportraumes aber nicht vollumfänglich entsprechen können. Die betreffenden Arbeiten, respektive die dafür eingesetzten Maschinen sind im Regelungsentwurf abstrakt formuliert und nachfolgend beschrieben.

Bst. a: Arbeitsmotorwagen, die für den Arbeitsprozess zwingend über einen Behälter (z. B. Tank, Bunker) verfügen müssen, sollen darin beschränkte Mengen transportieren können (Ziff. 1). Für das Mit-

⁵⁰ [https://www.astra.admin.ch/>Fachleute und Verwaltung > Fahrzeuge und Gefahrgut > Fahrzeughalterregister > Weisung Ausfüllen der Prüfungsberichte Formular 13.20 A und 13.20 B](https://www.astra.admin.ch/>Fachleute%20und%20Verwaltung%20>Fahrzeuge%20und%20Gefahrgut%20>Fahrzeughalterregister%20>Weisung%20Ausf%C3%BCllen%20der%20Pr%C3%BCfungsberichte%20Formular%2013.20%20A%20und%2013.20%20B) (https://www.astra.admin.ch/dam/astra/de/dokumente/fahrzeuge/weisung_ausfuellenderpruefungsberichtformular1320aund1320bwpb13.pdf.download.pdf/weisung_ausfuellenderpruefungsberichtformular1320aund1320bwpb13.pdf).

führen der nicht weiter bezeichneten Materialien ist die Voraussetzung, dass das Gut selbst Gegenstand des Arbeitsprozesses der betreffenden Maschine ist und dabei bearbeitet wird. Diese Voraussetzung ist gegeben, wenn das Gut bei der Arbeit verbraucht (z. B. Wasser zur Kühlung, Dünger, Pflanzenschutzmittel) oder gewonnen wird (z. B. Bohrkerne, Früchte, aufgelockertes Erdreich).

Maschinen, deren Zweck darin besteht, feste Lasten zu bewegen und zu positionieren, benötigen ausser dem dafür notwendigen Arbeitsgerät (z. B. Kran, Gabel, Greifer) grundsätzlich keine Möglichkeit zur Zwischenspeicherung. Sind zusätzlich zu solchen Geräten Ladebrücken, Mulden, Kippbrücken oder Rungen vorhanden, sind die Hebezeuge als Hilfsmittel zum Be- und Entladen zu betrachten. Die Fahrzeuge sind damit Transportmotorwagen.

Werden Schüttgüter (z. B. Kies, Getreide, Pellets, Granulat, Zement) oder flüssige Stoffe (z. B. Schlamm, Heizöl, Milch, Beton) verfrachtet, das heisst, aus einer Transportvorrichtung wegbefördert oder darin gesammelt, ist nicht von einer Bearbeitung des Stoffes im Sinne dieser Vorschrift auszugehen. Schlammsauger, Fahrmischer mit Betonpumpe und andere Tankwagen mit Fördersystemen sind daher weiterhin als Transportmotorwagen einzuteilen.

Die Nutz- und Anhängelast soll zusammen nicht mehr als ein Viertel des Gesamtgewichts der Maschine sowie nicht mehr als 4'000 kg betragen dürfen (Ziff. 2). Mit dieser Beschränkung können Handlungsspielraum für die Gestaltung der Arbeitsprozesse gewährt und Zulieferfahrten reduziert werden. Gleichzeitig erlaubt die Beschränkung keinen wirtschaftlichen Betrieb als Transportfahrzeug.

Für schwere Saugbagger (Vier- oder Fünfachser), die verdichtetes Erdreich mit starker Saugkraft auflockern und aufnehmen, könnten damit rund 4 t resp. 2 m³ Aushub abtransportiert werden, was einer Restmenge im Bunker entspricht. Grössere Mengen müssen, wie bei diesen Fahrzeugen üblich, in Lastwagen abgekippt werden oder es muss die Zulassung als Transportmotorwagen gewählt werden. Stoffe, die nur unter kontrollierten Bedingungen umgeladen werden dürfen und im Einsatz verbraucht werden (z. B. Pflanzenschutzmittel) könnten bei der Anfahrt zur Arbeitsstelle mitgeführt werden. Bei einer Feldspritze mit 16 t Gesamtgewicht entspricht dies ca. 4000 Litern Spritzbrühe.

Bst. b: Nebst Muldenkippern für den Materialtransport innerhalb von abgesperrten Baustellen und Kiesgruben, sollen neu weitere Fahrzeuge, die über eine dem Transportgut angepasste Lademöglichkeit verfügen, als Arbeitsmotorwagen zugelassen werden können. Voraussetzung ist, dass die Transporte innerhalb eines zusammenhängend und rechtmässig signalisierten Arbeitsbereichs stattfinden (z. B. Durchfahrtsbeschränkungen wegen Holzschlags, in Kies- oder Sägewerken). Für die Fahrten zur oder von der Arbeitsstelle oder vom Erntegebiet zum Verarbeitungsbetrieb sind keine Transporte zulässig. Neu für diese Regelung in Betracht kommen insbesondere Rückefahrzeuge zum Rohholztransport.

Bst. c: Fahrzeuge, die beim Strassenunterhalt fahrend Stoffe aufnehmen oder abgeben, müssen dieses Gut zwangsläufig mitführen. Die hierfür nötige Nutzlast ergibt sich aus dem technisch oder gesetzlich zulässigen Gesamtgewicht. Die Möglichkeiten für die Einteilung als Arbeitsmotorwagen soll den heutigen Bedürfnissen im Strassenunterhalt angepasst werden. In diesem Zusammenhang soll der Begriff der "Strasse" vom Strassenverkehrsrecht losgelöst (Art. 1 Abs. 1 SVG) und als Verkehrsinfrastruktur verstanden werden (Art. 6 NSG⁵¹). Das Normalprofil einer Strasse beschreibt den Fahrbahnraum mit den dazugehörigen Teilen von Kunstbauten, Signalen, Bepflanzungen und Böschungen. Der Begriff Normalprofil wird nicht nur im Bundesrecht verwendet, zur Klärung und als Rechtsgrundlage soll jedoch ein Verweis auf die Nationalstrassenverordnung eingefügt werden. Nicht unter diese Bestimmung fallen demnach land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge, deren Einsatzgebiet erst am Normalprofil der Strasse anschliessen kann.

Neu soll zudem von «betrieblichem Unterhalt» die Rede sein, was insbesondere Arbeiten zur Zustandserfassung einschliesst. Die Formulierung "auf der Fahrt" bedeutet hierbei, dass die Arbeiten mit dem fahrenden Fahrzeug ausgeführt werden können und für den Arbeitsprozess grundsätzlich kein Personal ausserhalb des Fahrzeugs erforderlich ist. (z. B. Böschungsmäher, Leitpfostenreiniger mit Wassertank, Tunnelreiniger, Reibwertprüfung).

Art. 19 Abs. 1

Das Verbot von Antrieben wird aus der Definition von Anhängern gestrichen. In der EU gibt es Bestrebungen, Antriebe an Anhängern für schwere Motorwagen künftig zu ermöglichen. Ohne Neufassung

⁵¹ Nationalstrassenverordnung vom 7. November 2007; SR 725.11.

der Anhängerdefinition in der VTS könnten solche Anhänger in der Schweiz nicht zugelassen werden, wenn allfällige zu erwartende, künftige technische Anforderungen der EU für Anhänger mit Antrieb später einmal vorliegen (siehe auch Art. 189 Abs. 8 E-VTS).

Art. 22 Abs. 1 und 2 Bst. a, c und d

Die Definition der Arbeitsanhänger soll neu gefasst werden, aber die bisher in dieser Fahrzeugart zugelassenen Anhänger miteinschliessen (s. a. Ziff. 1.11). Der eingefügte Verweis auf die Transportanhänger soll ausdrücken, dass es sich bei dieser Einteilung um ein Lex specialis handelt. Bei nicht vollständiger Erfüllung der Kriterien, wird ein Anhänger demnach automatisch den Transportanhängern zugeteilt (z. B. Schubbodenfahrzeug oder Plattform mit Hebebühne).

Auch künftig soll Arbeitsanhängern nach Absatz 1 eine Nutzlast nur für den unmittelbaren Materialbedarf zum Betrieb der entsprechenden gezogenen Maschine zugestanden werden. Zwecks Harmonisierung mit dem EU-Recht für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge soll die Aufzählung "Teile, Werkzeuge und Betriebsstoffe" um den Begriff «Verbrauchsmaterial» erweitert werden (Abs. 1 Bst. b). Räume ohne eindeutige Zweckbestimmung und solche für das Mitführen von mobilen und universellen Arbeitsgeräten gelten nach wie vor als Räume für Sachentransporte.

Abs. 2: Dieser Absatz führt wie bisher den Arbeitsanhängern gleichgestellte Anhänger auf, die der Definition in Absatz 1 nicht vollumfänglich entsprechen können.

Abs. 2 Bst. a: Die bestehende Regelung, wonach während des Arbeitsprozesses erzeugtes oder benötigtes Gut aufgenommen werden kann, bleibt bestehen. Die dafür nötige Nutzlast darf auch weiterhin nicht mehr als 2/3 des von den Achsen übertragenen Gewichts betragen (Ziff. 2). Diese Beschränkung gilt für diese Art von Arbeitsanhängern bereits seit 1. Februar 2019 und wurde aus den EU-Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche Anhänger (Klasse S) übernommen. Die bisherige Formulierung für die Gewichts Berechnung, die auf die Definition des Garantiegewichts von land- und forstwirtschaftlichen Anhängern zugeschnitten war (Summe der Achslasten = Garantiegewicht), soll auch für andere Anhänger, insbesondere der EU-Klasse O, passend gefasst werden. Für das Mitführen der nicht weiter bezeichneten Materialien ist die Voraussetzung, dass dieses Gut unmittelbar Bedarf oder Ergebnis des Arbeitsprozesses der betreffenden Maschine ist (vgl. hierzu die Ausführungen zum Art. 13 Abs. 2 Bst. a E-VTS). Sollen anderweitige Nutzräume vorgesehen werden (z. B. Reinigungsmittel bei einer Hubarbeitsbühne), ist die Einteilung als Transportanhänger zutreffend.

Die geänderte Formulierung erlaubt beispielsweise die Einteilung von Mistzettern, Güllefässern mit Verteileinrichtung, Pflanzenschutzspritzen und Gussasphaltkochern als Arbeitsanhänger. Nicht eingeschlossen sind jedoch Ladewagen der Landwirtschaft, deren Zweck das Laden und Abtransportieren von Gras und Heu ist.

Abs. 2 Bst. c: Anhänger, die keine eigenständige Arbeitsfunktion haben, sondern die Arbeitsfunktion des Zugfahrzeugs vervollständigen, sollen als Arbeitsanhänger zugelassen werden können. Charakteristische Merkmale für diese Voraussetzung sind Verbindungen, Steuerungen oder Antriebe die nur mit dem Arbeitseinsatz des Zugfahrzeugs einen Nutzen bringen (z.B. Grasfanganhänger mit Schlauchanschluss, Wassertank mit Pumpe für Fahrbahnreinigung, Signalisationsanhänger mit/ohne Anpralldämpfer).

Abs. 2 Bst. d: vgl. hierzu die Ausführungen zu Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe c E-VTS.

Art. 27 Abs. 1^{ter}

Im italienischen Text wird «rimorchi speciali» ersetzt durch «rimorchi eccezionali».

Art. 33 Abs. 2 Bst. c Ziff. 2 und e Ziff. 8

Die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (Kommission Technik) hat beantragt, die Intervalle der amtlichen Nachprüfung für Motorschlitten von 5-3-2 auf 5-5-5 Jahre umzustellen.

Art. 34 Abs. 2 Einleitungsteil und Bst. b, f und h

Einleitungsteil: Formelle Überarbeitung zwecks eindeutigerem Verständnis. Abgeänderte Fahrzeuge sind wie bisher vor dem ordentlichen Einsatz im Strassenverkehr (insb. vor Gebrauch durch den Kunden) nachzuprüfen; der Term «vor der Weiterverwendung» wird gestrichen, um Missverständnisse

betreffend Probe- und Überführungsfahrten zu vermeiden. Einzige materielle Neuerung ist die Vorgabe, dass die Nachprüfungen nach einem gemeinsamen System der Kantone erfolgen (z. B. asa-Richtlinien über das Abändern von Motorfahrzeugen).

Bst. b: formelle Präzisierungen – es genügt, Änderungen der Abmessung zu erwähnen, die Aufzählung von Einzelheiten ist nicht erforderlich (zur Änderung der Spurweite siehe auch Art. 56 Abs. 3 E-VTS).

Bst. f: Künftig sollen Variationen von Einpresstiefen, die innerhalb der Dimensionen der vom Hersteller vorgesehenen Felgen liegen, nicht mehr ausserordentlichen amtliche Prüfungspflicht unterstehen.

Bst. h: formelle Präzisierungen.

Art. 38 Abs. 1 Bst. h und s, 1^{bis} Bst. o sowie 3

Abs. 1 Bst. h und s sowie Abs. 1^{bis} Bst. o: Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Abs. 3: Der vordere Überhang von Fahrzeugteilen oder Arbeitsgeräten wird neu in Artikel 94 Absatz 1^{quater} geregelt. Siehe dortige Erläuterungen.

Art. 39 Abs. 1 Bst. b

Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Art. 40 Abs. 3

Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Art. 45 Abs. 2

Der bisherige Text wird redaktionell angepasst, bleibt aber sonst bestehen. Die Bestimmung wird für Personenwagen, Lieferwagen, Lastwagen, Sattelschlepper, Busse und ihre Anhänger ergänzt durch den Verweis auf die Durchführungsverordnung (EU) 2021/535⁵². Deren Anhang III enthält Vorschriften über die Stelle für das Anbringen der Kontrollschilder. Diese entsprechen weitgehend den bereits bestehenden Vorgaben von Artikel 45 Absatz 2 VTS, sind jedoch wesentlich detaillierter. Insbesondere wird auch die Stelle für das Anbringen des vorderen Kontrollschildes genau geregelt. Dieses darf 10 cm tiefer liegen als bisher nach VTS (die minimale Höhe des unteren Randes ab Boden beträgt 0,10 m).

Art. 56 Abs. 3

Werden Zubehörfelgen mit Distanzscheiben montiert, soll wie bei Zubehörfelgen mit anderen Einpresstiefen keine Eignungserklärung des Herstellers mehr erforderlich sein, wenn die Spurweitenänderung insgesamt höchstens 2% (1% pro Rad) beträgt.

Art. 57

Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Art. 58 Abs. 8

Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Art. 59 Abs. 2 und 4

Abs. 2: Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Abs. 4: An Fahrzeugen mit Winterreifen, die nicht für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges geeignet sind, muss für Fahrten ins Ausland ein entsprechender Warnhinweis im Sichtfeld des Fahrers angebracht werden. Die bisherige generelle Verpflichtung der Reifenverkäufer zur Abgabe von Warnklebern hat für die Schweiz keine Relevanz und wird durch die Neuregelung ersetzt.

⁵² Durchführungsverordnung (EU) 2021/535 der Kommission vom 31. März 2021 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich einheitlicher Verfahren und technischer Spezifikationen für die Typgenehmigung von Fahrzeugen sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeinen Baumerkmale und ihre Sicherheit, Fassung gemäss ABl. L 117 vom 6.4.2021, S. 1.

Art. 60 Sachüberschrift, Abs. 3 und 4

Sachüberschrift: Im italienischen Text wird «rifacimento delle sculture» ersetzt durch «riscolpitura».

Abs. 3: Anpassung an den neusten Stand der internationalen Vorschriften. Der Verweis auf die UN-Reglemente Nr. 54⁵³ und Nr. 109⁵⁴ wird eingefügt. Reifen, die gemäss Ziffer 3.1.10. des UN-Reglements Nr. 54 oder gemäss Ziffer 3.2.9. des UN-Reglements Nr. 109 gekennzeichnet sind (Schriftzug " regroovable" oder entsprechendes Symbol), dürfen nachgeschnitten werden. Das Nachschneiden anderer Reifen ist verboten.

Abs. 4: Der Absatz wird aufgehoben. Zwar sind nachschneidbare Reifen primär für schwere Motorfahrzeuge gedacht (Reifen der Klassen C2 und C3 gemäss UN-Reglement Nr. 54, Ziff. 2.31.1.). Es ist jedoch nicht verboten, solche Reifen z. B. auch an einen Personenwagen (Motorwagen der Klasse M₁) zu montieren. Deshalb soll das Verbot des Nachrillens nicht mehr auf die Fahrzeugart bezogen werden. Massgebend sind einzig die Eignung des Reifens und die entsprechende Kennzeichnung gemäss Absatz 3. Die Zulässigkeit des Nachschneidens von Reifen wird neu vollständig in Absatz 3 geregelt.

Art. 68 Abs. 3 und 4

Aktualisierung von Verweisen auf UN-Reglemente.

Art. 69 Abs. 1 und 2

Abs. 1: Aktualisierung von Verweisen auf UN-Reglemente.

Abs. 2: Aktualisierung von Verweisen auf UN-Reglemente und formelle Präzisierung.

Art. 74 Abs. 5

Aktualisierung von Verweisen auf UN-Reglemente.

Art. 76 Abs. 3, 5 Einleitungssatz und 6

Aktualisierung von Verweisen auf UN-Reglemente.

Art. 77 Abs. 2

Aktualisierung von Verweisen auf UN-Reglemente.

Art. 78 Abs. 5

Der Term «nur das Fahrzeug und seine unmittelbare Umgebung beleuchten» wird ersetzt durch «nur das Fahrzeug und den für die Arbeit erforderlichen Bereich der Umgebung beleuchten». Die präzisere Definition des Wirkungsfelds der Arbeitslichter soll einen einheitlicheren Vollzug durch die kantonalen Strassenverkehrsämter vereinfachen. Es soll nur der Arbeitsbereich ausgeleuchtet werden dürfen und nicht die ganze Umgebung des Fahrzeugs.

Art. 82 Abs. 1^{bis}

Nach geltendem Recht dürfen Elektrofahrzeuge mit einem akustischen Fahrzeug-Warnsystem zur Sicherstellung der Hörbarkeit ausgerüstet sein. Die Bestimmung soll an das weiterentwickelte EU-Recht angepasst werden. Der Term «Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb» wird durch «Hybridelektro- und Elektrofahrzeuge» ersetzt. Für entsprechende Personenwagen, Lastwagen, Sattelschlepper und Busse sollen akustische Fahrzeug-Warnsysteme künftig wie in der EU obligatorisch sein. Solche Geräuschgeneratoren dienen dem Schutz von Fussgängerinnen, Fussgängern und Radfahrenden und sind insbesondere für sehbehinderte Personen von Bedeutung. Das Herannahen leiser Strassenfahrzeuge in langsamer Fahrt ist sonst kaum hörbar. Erst bei Geschwindigkeiten über 20 km/h erreicht deren Reifengeräusch eine genügend wahrnehmbare Lautstärke.

Der Satz, wonach akustische Fahrzeug-Warnsysteme nicht typengenehmigt werden müssen, wird aus Artikel 82 Absatz 1^{bis} VTS gestrichen. Die Dispens ist in der VTS artfremd und wird neu in der Verord-

⁵³ siehe Fussnote zu Ziffer 1.6, Ausgangslage.

⁵⁴ siehe Fussnote zu Ziffer 1.6, Ausgangslage.

nung vom 19. Juni 1995⁵⁵ über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen geregelt (siehe Ziffer III E-VTS).

Art. 90 Abs. 2

Aktualisierung von Verweisen auf UN-Reglemente.

Art. 94 Abs. 1^{ter} Bst. a, 1^{quater} (neu) und 1^{quinqies} (neu)

Abs. 1^{ter} Bst. a: Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Abs. 1^{quater}: Übernahme der Bestimmung aus Artikel 38 Absatz 3 sowie aus Artikel 131 Absatz 4. Der maximal zulässige vordere Überhang wird generell auf vier Meter erhöht, wie dies in Artikel 131 Absatz 4 bereits bisher der Fall ist. Dabei sind die Bestimmungen des geltenden Artikels 112 Absatz 5 bezüglich Seitenblickspiegel zu beachten, sofern der vordere Überhang drei Meter übersteigt.

Abs. 1^{quinqies}: Übernahme der Bestimmung aus Artikel 131 Absatz 5 und Artikel 164 Absatz 1. Zudem dürfen künftig nicht nur Arbeitsmotorwagen und land- und forstwirtschaftlich eingesetzte Motorfahrzeuge, sondern neu auch Motorwagen, die für Unterhaltsarbeiten im öffentlichen Raum im Einsatz sind, einen vorderen Überhang bis zu fünf Meter für vorübergehend angebrachte Zusatzgeräte erreichen. Dabei sind die Bestimmungen des Artikels 112 Absatz 5 (für einen Überhang zwischen drei und vier Metern) und Absatz 6 (für einen Überhang von mehr als vier Metern bis fünf Meter) zu beachten.

Art. 95 Abs. 2 Einleitungssatz und Bst. b Ziff. 1

Einleitungssatz: Im italienischen Text wird «carichi sull'asse» durch «carichi per asse» und «dispositivo d'avviamento» durch «dispositivo di trazione» ersetzt.

Bst. b Ziff. 1: Folgeänderung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit 40 km/h statt 30 km/h für land- und forstwirtschaftlichen Erntemaschinen (Ziff. 1.13). Die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h soll nur bei Einhaltung der regulären Achslast von 11,5 t für angetriebene Einzelachsen gewährt werden. In Ziffer 1 über die höchstzulässige Achslast von 14 t für land- und forstwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen wird deshalb die Beschränkung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eingefügt.

Art. 100 (Information zu diesem Artikel ohne Änderungsvorschlag)

Die Einführung der intelligenten Fahrtschreiber der Version 2 (GEN2 V2, s. a Ziff. 1.10) erfordert keine Anpassung von Artikel 100 VTS. Die aufgeführten EU-Vorschriften werden durch die Verordnungen, die im Rahmen des Mobilitätspakets I⁵⁶ erlassen wurden, geändert. Diese Änderungen werden abgebildet in Anhang 2 Ziffer 114 E-VTS und dort jeweils als letzter massgebender Änderungsstand aufgeführt. In der Schweiz ist der Fahrtschreiber ausschliesslich für den Vollzug von strassenverkehrsrechtlichen Vorschriften verlangt (Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften, Aufklärung von Unfällen, Geschwindigkeitsverstösse). Deshalb sollen bezüglich der Bearbeitung der gespeicherten Daten, die als schützenswerte Personendaten gelten, gegenüber dem EU-Recht Ausschlüsse vorgesehen werden (insbesondere hinsichtlich Entsendung von Angestellten).

Vor dem 21. August 2023 soll der Einbau des Fahrtschreibers GEN2 V2 bereits möglich, aber freiwillig sein. Ab diesem Stichtag soll er dann für alle neu zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, deren Führerinnen oder Führer der ARV 1 unterstehen, obligatorisch werden (vgl. hierzu die Übergangsbestimmung in Art. 222r Abs. 1 E-VTS).

Art. 101 Abs. 2, 5, 6^{bis} (neu) und 7

Abs. 2: «... im Zusammenhang mit Reparaturen am Fahrzeug ...» wird geändert in «... im Zusammenhang mit Reparaturen und Kontrollen am Fahrzeug ...». Wird eine Plombe des Fahrtschreibersystems aufgebrochen, beispielsweise um den Bewegungssensor zu überprüfen, zieht dies heute eine Kalibrierung in einer Werkstatt nach sich. Diskussionen um die Folgekosten können eine Hürde für solche Prüfungen darstellen. Anträge auf Abgabe von Plombierwerkzeug an Kontrollorgane wurden daher in der Vergangenheit bereits an das ASTRA herangetragen, jedoch fehlte dafür die rechtliche Grundlage.

⁵⁵ SR 741.511

⁵⁶ siehe Fussnote zu Ziffer 1.10, Ausgangslage.

Im EU-Recht wurde mit der Verordnung (EU) 2020/1054 die Möglichkeit geschaffen, dass die Kontrollbehörden das System wieder plombieren können, wenn keine Unregelmässigkeit festgestellt wurde. Eine schriftliche Bestätigung ermöglicht die Weiterfahrt ohne vorgängigen Werkstattbesuch. Das Verfahren und die Dokumentierung sind in Artikel 22 Absatz (5) der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geregelt.

Die geänderte EU-Vorschrift soll auch in der Schweiz gelten. Hierfür soll die Fahrzeugkontrolle als regulärer Grund für einen Eingriff am Fahrtschreibersystem aufgenommen werden. Es handelt sich um eine Kann-Vorschrift, deren Anwendung und Zeitplan für die Umsetzung nicht vorgegeben werden.

Abs. 5: Die Verantwortung des Halters, die Integrität der Plomben nach Arbeiten am Fahrzeug sicherzustellen, soll als Folgeänderung von Absatz 2 auch für den Fall von Kontrollen gelten. «Nach Arbeiten am Fahrzeug ...» wird deshalb geändert in «Nach Arbeiten oder Kontrollen am Fahrzeug ...»

Abs. 6^{bis} (neu): Zum Abschluss des Einbaus oder der Nachprüfung von analogen Fahrtschreibern ist zu Dokumentationszwecken ein Prüfbericht zu erstellen. Diese Vorschrift soll von den Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 über Einbau, Prüfung und Reparatur von Fahrt- und Restwegschreibern sowie von Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen in das Verordnungsrecht überführt werden. Die Weisungen werden damit obsolet und aufgehoben. Der Prüfbericht soll weiterhin alle Angaben enthalten, die notwendig sind um die Korrektheit der Arbeiten zu überprüfen und um die verantwortliche Person zu identifizieren. Ist ein Adapter zur Aufbereitung des Wegstreckensignals eingebaut, sind auch die hierfür relevanten Angaben Teil des Prüfberichts. Die Angaben richten sich nach den Vorschriften für die Einbauplakette für intelligente Fahrtschreiber gemäss Randnummer 396 der Durchführungsverordnung (EU) 2016/799. Ausgenommen sind die Lemmas 8 bis 10 betreffend GNSS-Empfänger und DSRC-Schnittstelle.

Abs. 7: Die Pflichten hinsichtlich der Archivierung nach Absatz 6^{bis} werden als Folgeänderung ergänzt. Der zweite Satz: «Nachprüfberichte, und Prüfscheiben sind bis zur nächsten Nachprüfung aufzubewahren» wird ersetzt durch «Nachprüfberichte, Kopien von Prüfberichten nach Absatz 6^{bis} und Prüfscheiben sind bis zur nächsten periodischen Nachprüfung aufzubewahren». Die im Absatz erwähnten Dokumente enthalten Personendaten der Werkstattmitarbeiter und -Mitarbeiterinnen, weshalb die Lebensdauer der Dokumente zu regeln ist.

Art. 102a System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht

Abs. 1: Personenwagen, Lieferwagen, Kleinbusse, Gesellschaftswagen, Lastwagen und Sattelschlepper müssen künftig mit einem Unfalldatenschreiber gemäss EU-Recht ausgerüstet sein, einem sogenannten System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung (siehe auch Ziff. 1.2 dieses Berichts). Das System dient dazu, kritische unfallbezogene Parameter und Informationen kurz vor, während und unmittelbar nach einem Aufprall des Fahrzeugs aufzuzeichnen und zu speichern. Die vorgesehenen Zwecke der Datenbearbeitung, inklusive der Auslesung, werden explizit aufgeführt. Es kommt ausschliesslich das eidgenössische Datenschutzrecht zur Anwendung. Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS wird das System im Gleichschritt mit der EU obligatorisch.

Abs. 2: Schweizer Hersteller von Kleinstserien und insbesondere Hersteller von Kommunalfahrzeugen mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h sollen von der Regelung ausgenommen sein.

Gliederungstitel vor Art. 103

«3. Kapitel: Bremsen und Assistenzsysteme» wird geändert zu «3. Kapitel: Bremsen, Assistenz- und Kontrollsysteme sowie Schutz gegen Cyberangriffe».

Art. 103 Abs. 5, 6, 7 und 8 (neu)

Abs. 5: Die bereits heute obligatorischen Systeme werden ergänzt durch Notbremsassistentensysteme, Geschwindigkeitsassistentensystem, Notfall-Spurhalteassistentensystem, Rückfahrassistentensystem, Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit, Warnsystem bei nachlassender Konzentration, Schutz gegen Cyberangriffe und nicht autorisierte Softwareaktualisierungen sowie eine Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperrung (siehe Ziff. 1.1 dieses Berichts). Zudem

wird der Verweis auf die neue allgemeine Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144⁵⁷ aktualisiert, in der die Systeme geregelt sind. Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS werden die neuen Systeme im Gleichschritt mit der EU obligatorisch.

Abs. 6: Die bereits heute obligatorischen Systeme werden ergänzt durch Geschwindigkeitsassistenzsystem, Rückfahrasistenzsystem, Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit, Warnsystem bei nachlassender Konzentration, Totwinkel-Assistenzsystem, Warnsystem vor Kollisionen mit Fussgängerinnen, Fussgängern und Radfahrenden, Reifendruck-Überwachungssystem, Schutz gegen Cyberangriffe und nicht autorisierte Softwareaktualisierungen sowie Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperre (siehe Ziff. 1.1 dieses Berichts). Zudem wird der Verweis auf die neue allgemeine Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144⁵⁸ aktualisiert, in der die Systeme geregelt sind. Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS werden die neuen Systeme im Gleichschritt mit der EU obligatorisch.

Abs. 7: Die für Fahrzeuge nach Absatz 5 oder 6 mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit geltende Ausnahme von der Pflicht zur Ausrüstung mit Assistenzsystemen wird von 60 km/h auf 45 km/h reduziert. Zudem soll sie für Rückfahr-Assistenzsysteme nicht gelten. Rückfahr-Assistenzsysteme können einzeln nach dem UN-Reglement Nr. 158⁵⁹ genehmigt und somit nachgerüstet werden. Siehe auch Ziffer 1.1 dieses Berichts.

Abs. 8: Verfügen Fahrzeuge der Klasse M oder N über Systeme zum Ersatz der Kontrolle der Fahrerin oder des Fahrers über das Fahrzeug, so muss es sich um Systeme nach Artikel 11 Buchstabe a der Verordnung (EU) 2019/2144⁶⁰ handeln. Diese fahrzeugtechnischen Anforderungen befreien die Fahrerin oder den Fahrer allerdings nicht von der Beherrschungspflicht des Fahrzeugs. In der laufenden Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes⁶¹ wird dem Bundesrat die Kompetenz eingeräumt zu regeln, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang die Fahrzeuglenkenden von ihren Beherrschungspflichten befreit werden.

Art. 104a Abs. 1, 2 und 3

Verweisaktualisierungen auf die neue allgemeine Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144⁶² und entsprechende Anpassung der Geltungsbereiche. Es werden zusätzliche Frontaufprallprüfungen mit voller Überdeckung verlangt. Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS werden die Anpassungen im Gleichschritt mit der EU obligatorisch.

Art. 104b Abs. 1

Verweisaktualisierung auf die neue allgemeine Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144⁶³ und entsprechende Anpassung der Geltungsbereiche (Fahrzeugarten und Gewichte). Es wird zusätzlich eine Pfahl-Seitenaufprallprüfung verlangt. Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS werden die Anpassungen im Gleichschritt mit der EU obligatorisch.

Art. 105 Abs. 3 (neu)

Busse, Lastwagen und Sattelschlepper müssen die Anforderungen der neuen allgemeinen Sicherheitsverordnung (EU) 2019/2144⁶⁴ an die direkte Sicht vom Fahrersitz aus erfüllen (möglichst weitgehende Verringerung der toten Winkel vor und neben dem Fahrzeug, direkte Sicht auf ungeschützte Verkehrsteilnehmende wie Radfahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger). Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS werden die Anpassungen im Gleichschritt mit der EU obligatorisch. Die Anforderungen gelten ab dem 7. Januar 2026 für die Genehmigung neuer Fahrzeugtypen und ab dem 7. Januar 2029 für den Import

⁵⁷ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

⁵⁸ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

⁵⁹ UNECE-Reglement Nr. 158 vom 10. Juni 2021 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung von Einrichtungen zur Unterstützung der Sicht beim Rückwärtsfahren, und von Motorfahrzeugen im Hinblick auf das Erkennen ungeschützter Verkehrsteilnehmer hinter dem Fahrzeug, durch den Fahrer (Add. 157).

⁶⁰ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

⁶¹ siehe Fussnote zu Ziffer 1.4, Die beantragte Neuregelung mit Begründung.

⁶² siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

⁶³ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

⁶⁴ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

aller neuen Fahrzeuge (Fahrzeuge, die über keinen Nachweis für eine ordentliche Inverkehrsetzung im Ausland verfügen). Dieselben Termine gelten für in der Schweiz hergestellte Fahrzeuge.

Art. 106 Abs. 3

Redaktionelle Anpassung. Die mindestens geforderte Änderungsserie 03 des UNECE-Reglements Nr. 44 soll ausdrücklich erwähnt werden, anstelle der bisherigen Schreibweise «UNECE-Reglement Nr. 44/03».

Art. 109a Abs. 1^{ter} (neu)

Bremslichter sollen künftig wie in der EU⁶⁵ einen speziellen Funktionsmodus aufweisen, der bei starker Bremsung des Fahrzeugs aktiviert wird und nachkommenden Verkehrsteilnehmenden eine Notbremsung anzeigt.

Art. 110 Abs. 1 Bst. i, 2 Bst. c und e sowie 3 Bst. e

Abs. 1 Bst. i: Buchstabe i über Fahrzeuge, an denen Arbeitslichter montiert werden dürfen, wird neu strukturiert und in Ziffern aufgeteilt:

Ziffer 1: bisheriger Text;

Ziffer 2: der bisherige Text «Abschleppwagen» wird ersetzt durch «Fahrzeugen im Pannendienst». Damit wird zum Ausdruck gebracht, dass nicht nur Fahrzeuge berechtigt sein sollen, welche die Karosserieform «Abschleppwagen» im Fahrzeugausweis tragen, sondern insbesondere auch Einsatzfahrzeuge, die Pannenfahrzeuge aufladen.

Ziffer 3: bisheriger Text;

Ziffer 4: Neu sollen Arbeitslichter auch an schweren und leichten Fahrzeugen zum Transport von Wechsellaufbauten oder Containersystemen zulässig sein. Sie dürfen denjenigen Arbeitsbereich beleuchten, in dem bei Dunkelheit zum Wechseln des Aufbaus Licht erforderlich ist (siehe auch Art. 78 Abs. 5 E-VTS).

Ziffer 5: Auch zum An- und Abkoppeln eines Anhängers bzw. Sattelanhängers sollen künftig Arbeitslichter zum Beleuchten des dafür erforderlichen Arbeitsbereichs zulässig sein. Dies an schweren und leichten Fahrzeugen, die eine bewilligte Anhängelast im Fahrzeugausweis eingetragen haben (siehe auch die Art. 78 Abs. 5 E-VTS).

Abs. 2 Bst. c: Der Term «beleuchtete Strecken- und Fahrzieltafeln» wird ersetzt durch «nicht blendende, beleuchtete oder selbstleuchtende Strecken- und Fahrzielanzeigen». Durch diese sprachliche Präzisierung wird der technischen Entwicklung Rechnung getragen (LED-Anzeigen). Zudem sollen die Anzeigen künftig bei allen Kleinbussen und Gesellschaftswagen gestattet sein und nicht nur bei Fahrzeugen im Linienverkehr (z. B. für Firmenbusse und private Carunternehmen, wie das auch im benachbarten Ausland der Fall ist).

Abs. 2 Bst. e: Das System der LSVA II wird in ein neues System überführt (LSVA III). Im Hinblick auf die Einführung von LSVA III wird die Vorschrift in Artikel 110 Absatz 2 Buchstabe e VTS obsolet. Das Erfassungsgerät des bisherigen Systems LSVA II, das an der Windschutzscheibe angebracht sein muss, entfällt und damit auch die Kontrollleuchten, die von aussen sichtbar sind (siehe auch die Übergangsbestimmung von Art. 222r Abs. 3 E-VTS).

Abs. 3 Bst. e: Im italienischen Text wird «veicoli e trasporti speciali» ersetzt durch «veicoli e trasporti eccezionali».

Art. 112 Abs. 6

Der Term «vorübergehend angebrachte» wird gelöscht. Zwar dürfen Arbeits- oder Zusatzgeräte mit mehr als vier Meter vorderem Überhang gemäss Artikel 94 Absatz 1^{quinqüies} E-VTS nach wie vor nur vorübergehend angebracht werden. Jedoch müssen Kamera-Monitorsysteme auch bei Ausnahmefahrzeugen (Art. 25 VTS) zwingend verlangt werden, die aufgrund ihrer Bauweise einen grösseren Überhang als vier Meter aufweisen.

⁶⁵ siehe Fussnote zu Ziffer 1.1, Ausgangslage.

Art. 120a Bst. a

Der Klammerverweis auf Artikel 109 VTS wird gestrichen (Grund: Die Erleichterungen von Art. 120a Bst. a VTS sollen künftig auch für Motorhandwagen sowie für die Fahrzeugarten der Motorräder, Klein-, Leicht- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h gelten, siehe dazu Art. 144 Abs. 7 und Art. 173 Abs. 3 E-VTS).

Art. 121 Sachüberschrift und Abs. 5 (neu)

Sachüberschrift: Der Begriff «Aufbau» wird ergänzt.

Abs. 5: Anpassung an das EU-Recht (s. a. Ziff. 1.3). Die Festigkeitsanforderungen an den Aufbau (Überrollschutz) bestimmter Gesellschaftswagen richten sich nach dem UN-Reglement Nr. 66⁶⁶. Siehe auch die Übergangsbestimmung von Artikel 222r Absatz 4 E-VTS.

Art. 123 Abs. 5

Die Vorgaben über den Brandschutz von Gesellschaftswagen werden durch das UN-Reglement Nr. 118⁶⁷ ergänzt. Dieses regelt die Anforderungen an die Feuerbeständigkeit für Innenraummaterialien von Gesellschaftswagen über 5 Tonnen. Auch das EU-Recht verweist auf das UN-Reglement Nr. 118. Siehe auch die Übergangsbestimmung von Artikel 222r Absatz 5 E-VTS.

Art. 123a Abs. 1

Redaktionelle Anpassung. Die mindestens geforderte Änderungsserie 03 des UNECE-Reglements Nr. 44 soll ausdrücklich erwähnt werden, anstelle der bisherigen Schreibweise «UNECE-Reglement Nr. 44/03».

Art. 131

Der Artikel wird neu gefasst.

Die Sachüberschrift: «Ladeflächen, Radabdeckungen, Abmessungen» wird ersetzt durch «Transportraum, Radabdeckungen»

Abs. 1: Folgeänderung der Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge (vgl. Ziffer 1.11 sowie Detailerläuterungen zu den Art. 13 und 22 E-VTS).

Die Vorschriften zum Aufbau der Arbeitsmotorwagen sollen den vielfältigeren Ausgestaltungsmöglichkeiten der Fahrzeuge angepasst werden. Die detaillierten Vorschriften zur Grösse der Ladefläche aus dem Bundesratsbeschluss von 1961 sollen entfallen. Für die Ausgestaltung der Transporträume sollen jeweils die Vorschriften gelten, die bei der Einteilung als Transportmotorwagen zur Anwendung kämen: Für grosse Mannschaftstransporter der Feuerwehr beispielsweise die Anforderungen der Gesellschaftswagen (Art. 121 ff VTS), für Fahrzeuge mit Flüssigkeitstanks diejenigen für Tank- und Siloaufbauten (Art. 125 VTS) und für solche mit Ladeflächen die Ausrüstungsvorschrift für Ladungssicherungspunkte (Art. 66 Abs. 1^{bis} VTS).

Abs. 2: Der angepasste Absatz 1 macht keine Beschränkung der Abmessungen mehr, sondern erlaubt diese im Rahmen ihrer Zweckbestimmung. Der Text des geltenden Absatz 2 wird somit obsolet und kann gelöscht werden. Stattdessen wird mit der Neufassung des Artikels der Text des bisherigen Absatz 3 in Absatz 2 verschoben.

Der bisherige Absatz 4 ist nicht mehr erforderlich. Der vordere Überhang von Fahrzeugteilen oder Arbeitsgeräten wird neu in Artikel 94 Absatz 1^{quater} geregelt. Siehe dortige Erläuterungen.

Der bisherige Absatz 5 ist nicht mehr erforderlich. Der vordere Überhang von vorübergehend angebrachten Zusatzgeräten wird neu in Artikel 94 Absatz 1^{quinqües} geregelt. Siehe dortige Erläuterungen.

Art. 133 Abs. 3

Folgeänderung von Artikel 131 Absatz 1 E-VTS. Für Ladeflächen von Traktoren gelten im EU-Recht gleichwertige Anforderungen. Neu wird der Verweis auf die EU-Vorschriften eingefügt. Er ersetzt den

⁶⁶ siehe Fussnote zu Kap. 1.13.

⁶⁷ siehe Fussnote zu Kap. 1.13.

bestehenden Kettenverweis auf die Vorschriften der Arbeitsmotorwagen, die geändert werden (Art. 131 Abs. 1 E-VTS).

Art. 136 Abs. 1^{ter} Bst. c (neu) und 3^{ter} (neu)

Abs. 1^{ter} Bst. c (neu): Das Gewicht der Antriebsbatterien von Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen soll neu in Anpassung an das EU-Recht beim zur Kategorieneinteilung dienenden Gewicht in fahrbereitem Zustand abgezogen werden (siehe auch Art. 7 Abs. 7 E-VTS).

Abs. 3^{ter} (neu): Leicht- und Kleinmotorfahrzeuge die mit Raupen ausgerüstet sind, dürfen neu mit einer Anhängelast bis maximal zur Höhe des Leergewichts zugelassen werden. Für die Anhängelast mit Raupenantrieb muss der Hersteller eine Garantie abgeben.

Art. 141 Abs. 2 Bst. b

Buchstabe b wird neu strukturiert. Ziffer 1 und Ziffer 2 enthalten den bisherigen Text.

Ziff. 3: Wie Motorwagen sollen auch Motorräder der Polizei und des Zolls mit Bewilligung der kantonalen Zulassungsbehörde und Eintrag im Fahrzeugausweis über nach vorn und nach hinten gerichtete beleuchtete Aufschriften verfügen dürfen (Motorwagen siehe den geltenden Art. 110 Abs. 3 Bst. c VTS).

Art. 144 Abs. 7

Der Verweis auf die Erleichterungen nach Artikel 120a wird zusätzlich aufgenommen. Gemäss Art. 120a VTS müssen bei Motorwagen mit Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h die Beleuchtungseinrichtungen nicht fest angebracht sein und müssen nur bei schlechter Sicht montiert werden. Auch Richtungsblinker sind nicht erforderlich, sofern Handzeichen deutlich gesehen werden können. Diese Erleichterungen sollen auch für die Fahrzeugarten der Motorräder, Klein-, Leicht- und dreirädrige Motorfahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h gelten (siehe auch Art. 120a Bst. a E-VTS).

Art. 145a

Formelle Änderung: Es wird präzisiert, welches Gewicht gemeint ist (das für die Kategorieneinteilung massgebende Gewicht in fahrbereitem Zustand nach Art. 136 Abs. 1 VTS).

Art. 161 Abs. 7 (neu)

Die Höchstgeschwindigkeit von Erntemaschinen soll neu bis 40 km/h betragen dürfen, wenn sie mit Bremsanlagen nach der neuesten Europäischen Norm, der Norm EN 17344 gebaut sind. Die Anforderungen für Bremsanlagen nach dieser Norm sind für den Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 40 km/h niedriger als diejenigen für Traktoren. Dieser Bereich wird als Klasse III bezeichnet, während der Bereich über 40 km/h als Klasse IV gilt. In der Klasse IV ist die Voraussetzung, dass die Bremsen gleich sicher und wirksam sind wie bei Traktoren mit 40 km/h erfüllt, weshalb diese Klasse explizit verlangt werden soll. Den Herstellern steht es frei, die Vorgaben der Norm zu übertreffen und sodann die Einhaltung der Klasse IV zu bestätigen. Der Konformitätsnachweis betreffend die Maschinensicherheit erfolgt gemäss Richtlinie 2006/42/EG grundsätzlich mittels Konformitätserklärung des Herstellers. Die massgebenden Normen müssen der Zulassungsbehörde in Anwendung des «New Approach»⁶⁸ daher grundsätzlich nicht vorliegen. Die für die Messung der Höchstgeschwindigkeit anwendbare Toleranz soll sich ebenfalls nach dieser Norm richten. Damit die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit aber in Einzelfällen überprüft werden kann, wird die in der Norm EN 17344 definierte Messtoleranz explizit aufgeführt.

In Artikel 161 sind die Höchstgeschwindigkeiten aller land- und forstwirtschaftlichen Motorfahrzeuge definiert. Absatz 1 regelt als Grundsatz die Fahrzeuge mit 30 km/h und somit auch die Arbeitskarren. Absatz 2 legt die speziellen Anforderungen für Traktoren mit 40 km/h fest und Absatz 3 die speziellen Anforderungen für solche mit mehr als 40 km/h. Die Absätze 4 und 5 regeln Spezialfälle der Zulassung von Traktoren mit 30 und 40 km/h und Absatz 6 die Motoreinachser mit 25 km/h. Die neue Spezialre-

⁶⁸ siehe Produktesicherheit - Übersicht; abrufbar unter <https://www.seco.admin.ch/seco/de/home/Arbeit/Arbeitsbedingungen/Produktsicherheit.html>.

gelung für die Fahrzeugart der Arbeitsmaschinen mit 40 km/h, soll daher als neuer Absatz 7 eingefügt werden.

Art. 162 Abs. 1

Im italienischen Text wird «veicoli agricoli e forestali speciali» ersetzt durch «veicoli agricoli e forestali eccezionali».

Art. 163 Abs. 1 und 2

Abs. 1: Die «Norm EN 17344» wird eingefügt. Sie soll als fahrzeugtechnische Vorschrift für Bremsanlagen von von land- und forstwirtschaftlichen Motorfahrzeugen aufgenommen werden. Die Einhaltung der Norm soll dann geltend gemacht werden können, wenn das betreffende Fahrzeug dem Geltungsbereich der Norm entspricht. Diese Voraussetzung trifft nur auf Maschinen zu, die im Rahmen der Richtlinie 2006/42/EG hergestellt und in Verkehr gebracht werden. Nicht anwendbar ist die Norm für Traktoren, Motorkarren und Lastwagen mit herabgesetzter Geschwindigkeit sowie für Arbeitsmotorwagen, die auf einem solchen Fahrzeug basieren. Für allfällige Anhängerbremsanschlüsse verweist die Norm auf die delegierte Verordnung (EU) 2015/68⁶⁹ und das UN-Reglement Nr. 13⁷⁰. Die Norm EN 17344 hat den Status einer Schweizer Norm. Die Europäische Norm wurde im März 2020 publiziert.

Abs. 2: Die Wirkung der Bremsen kann bei Prüfungen vor und nach der Zulassung nach Anhang 7 VTS überprüft werden. In Absatz 2 wird daher die Norm EN 17344 ergänzt.

Art. 164 Sachüberschrift und Abs. 1

Sachüberschrift: Der Begriff «Zusatzgeräte» wird gestrichen.

Abs. 1: Der vordere Überhang von Zusatzgeräten wird neu in Artikel 94 Absatz 1^{quinquies} geregelt. Siehe dortige Erläuterungen.

Art. 165 Abs. 5

Artikel 165 enthält Spezialregelungen für die Beleuchtungseinrichtungen von land- und forstwirtschaftlichen Motorfahrzeugen. Land- und forstwirtschaftliche Motorfahrzeuge waren bisher vom in Artikel 78 Absatz 5 VTS festgelegten Obligatorium einer Kontrolllampe für eingeschaltete Arbeitslichter, die für die Fahrerin oder den Fahrer nicht leicht sichtbar sind, ausgenommen. Damit niemand irrtümlich mit eingeschaltetem Arbeitslicht fährt und damit andere Verkehrsteilnehmende stören kann, soll diese Ausnahme aufgehoben werden. Die schweizerischen Vorschriften werden damit den internationalen Vorschriften angeglichen.

Art. 173 Abs. 3

Der Verweis auf die Erleichterungen nach Artikel 120a wird zusätzlich aufgenommen. Gemäss Art. 120a VTS müssen bei Motorwagen mit Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h die Beleuchtungseinrichtungen nicht fest angebracht sein und müssen nur bei schlechter Sicht montiert werden. Auch Richtungsblinker sind nicht erforderlich, sofern Handzeichen deutlich gesehen werden können. Diese Erleichterungen sollen auch für Motorhandwagen mit Höchstgeschwindigkeit bis 10 km/h gelten (siehe auch Art. 120a Bst. a E-VTS).

Art. 187

Abs. 1: Grundsätzlich gilt auch für Anhänger, dass sie mit Reifen ausgerüstet sein müssen, die sich für die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit eignen (Art. 58 Abs. 2 VTS). Die Bestimmung, wonach sich Reifen für Anhänger für eine Geschwindigkeit von 100 km/h eignen müssen, wird deshalb präzisiert. Neu wird festgehalten, dass sie auf Anhänger mit bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit zwischen 80 und 100 km/h anwendbar ist.

⁶⁹ Delegierte Verordnung (EU) 2015/68 der Kommission vom 15. Oktober 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen für die Bremsen von Fahrzeugen im Zusammenhang mit der Typgenehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, ABl. L 017 vom 23.1.2015, S. 1, zuletzt geändert durch delegierte Verordnung (EU) 2018/828, ABl. L 140 vom 06.06.2018, S. 5.

⁷⁰ UNECE-Reglement Nr. 13 vom 1. Juni 1970 über einheitliche Vorschriften für die Genehmigung der Fahrzeuge der Klassen M, N und O hinsichtlich der Bremsen; zuletzt geändert durch Änderungsserie 11 Ergänzung 18, in Kraft seit 30. September 2021 (Add.12 Rev.8 Änd.8).

Abs. 2: Es wird ergänzt, dass Absatz 2 auf Fahrzeuge mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit unter 80 km/h anwendbar ist. Für Anhänger deren Höchstgeschwindigkeit weniger als 80 km/h beträgt oder für Anhänger, die nur von Zugfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von unter 80 km/h gezogen werden, genügen Reifen, die für die zulässige Höchstgeschwindigkeit geeignet sind.

Abs. 3 (neu): Anpassung an das EU Recht. Anhänger der Klasse O₃ und O₄ müssen über ein Reifen-drucküberwachungssystem verfügen. Gemäss Artikel 3b Absatz 1 VTS werden die neuen Systeme im Gleichschritt mit der EU obligatorisch.

Gliederungstitel vor Art. 189

Der Gliederungstitel wird um den Term «und Antriebe» ergänzt.

Art. 189 Abs. 8 (neu)

Folgeänderung zur Änderung der Anhängerdefinition nach Artikel 19 Absatz 1 E-VTS, welche neu Antriebe zulässt. Gemäss 36a Absatz 1 VTS können alternativ zum nationalen Recht die technischen Anforderungen des EU-Rechts angewendet werden. Anhängerantriebe sollen ausschliesslich allfälligem, künftigem EU-Recht entsprechen müssen. Auf die Schaffung eigener, nationaler Bestimmungen wird verzichtet. Solche vom EU-Recht abweichenden Bestimmungen im Alleingang wären nicht sinnvoll. Die Schweiz stimmt ihre fahrzeugtechnischen Vorschriften auf die technischen Vorschriften ihrer wichtigsten Handelspartner ab. Anhängerantriebe nach nationalen technischen Vorschriften sollen daher wie bis anhin ausgeschlossen bleiben.

Art. 191 Abs. 1 und 3

Abs. 1: Aktualisierung der bestehenden Verweise auf das EU-Recht. Zudem müssen künftig nicht nur Anhänger der Klassen O₃ und O₄, sondern auch landwirtschaftliche Anhänger über seitliche Schutzvorrichtungen verfügen. Daher wird neu auch auf die entsprechenden EU-Rechtsakte für landwirtschaftliche Fahrzeuge verwiesen. Die Geltungsbereiche werden nicht mehr genannt, sie sind den EU-Rechtsakten zu entnehmen, auf die verwiesen wird. Auch auf die Nennung anwendbarer UN-Regelungen wird verzichtet. Diese ergeben sich ebenfalls aus den EU-Rechtsakten.

Abs. 3: Aktualisierung der bestehenden Verweise auf das EU-Recht. Zudem müssen künftig nicht nur Anhänger der Klassen O₃ und O₄, sondern auch landwirtschaftliche Anhänger über hintere Schutzvorrichtungen verfügen. Daher wird neu auch auf die entsprechenden EU-Rechtsakte für landwirtschaftliche Fahrzeuge verwiesen. Die Geltungsbereiche werden nicht mehr genannt, sie sind den EU-Rechtsakten zu entnehmen, auf die verwiesen wird. Auch auf die Nennung anwendbarer UN-Regelungen wird verzichtet. Diese ergeben sich ebenfalls aus den EU-Rechtsakten.

Art. 204 Abs. 1

«Ladeflächen» wird durch «Transporträume» ersetzt. Folgeänderung der Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge (siehe Ziff. 1.11 sowie Detailerläuterungen zu den Art. 13 und 22 E-VTS). Die technischen Anforderungen sollen den erweiterten Möglichkeiten für die Einteilung von Arbeitsanhängern angepasst werden. Die Transportmöglichkeit umfasst nicht nur Güter, die auf Ladeflächen transportiert werden und soll daher allgemeiner formuliert werden.

Art. 208 Abs. 2

Einleitungssatz, Bst. a und b: redaktionelle Anpassung.

Bst. c (neu): Die für den Strassenverkehr verlangte starke Bremswirkung soll bei Fahrten im Gelände mit einer besonderen Vorrichtung herabgesetzt werden können. Die Wirkung darf aber nicht beliebig reduziert werden. Bei aktivierter Vorrichtung muss eine Wirkung der Betriebsbremse von noch mindestens 22 % Abbremsung erzielt werden (vgl. auch Anh. 7 Ziff. 313a.1 VTS). Damit das Zurückstellen für die Fahrt auf der Strasse nicht vergessen wird, soll die Rückstellung automatisch erfolgen. Das kann beispielsweise durch das Ausschalten des Zapfwellenantriebs gesteuert werden.

Art. 209 Abs. 5

Die EU-Vorschriften für Radabdeckungen an land- und forstwirtschaftlichen Anhängern sind auf zwei Fundstellen in der delegierten Verordnung (EU) 2015/208⁷¹ verteilt (Anhänge XXI und XXXI). Das Auffinden und korrekte Interpretieren der massgebenden Vorschriften erfordert vertiefte Kenntnisse der EU-Verordnung. Die Vorschriften bieten den Herstellern solcher Fahrzeuge mehr Konstruktionsmöglichkeiten als die bisher geltende Schweizer Vorschrift. Sie sollen daher als Erleichterung übernommen werden. Die Bestimmungen werden zusammengefasst und gleichwertig in der VTS eingefügt.

Art. 210 Abs. 6 (neu)

Folgeänderung zur Änderung der Anhängerdefinition nach Artikel 19 Absatz 1 E-VTS. Bis auf Weiteres sollen Anhänger mit Antrieb bei Fahrrädern und Motorfahrrädern wie bisher nicht zulässig sein.

Für neu auf dem Markt erscheinende Anhänger mit Antriebssystemen für Fahrräder und Motorfahrräder bestehen weder nationale noch international geltende Regelungen. Es stellen sich daher zahlreiche Fragen zu technischen Eckdaten für eine sichere Verwendung im Strassenverkehr (Gewichte, Abmessungen, Bremsen, Geschwindigkeit usw.). Die Frage einer allfälligen künftigen Zulässigkeit angetriebener Anhänger an Fahrrädern und Motorfahrrädern wird im Rahmen der Umsetzung der Erkenntnisse aus dem Bericht des Bundesrats vom 10. Dezember 2021⁷² zum Postulat Burkart («18.4291 Langsamverkehr. Eine Gesamtsicht ist erforderlich») separat geklärt (siehe Ziff. 1.7).

Art. 220 Abs. 1, 3, 4 und 5

Abs. 1: Neuformulierung der Kompetenzdelegation für den Erlass von Departementsverordnungen und -weisungen durch das UVEK. Mit untergeordneten Rechtsätzen sollen bedarfsgerecht einzelne VTS-Bestimmungen konkretisiert werden können. Zudem soll eine Delegationsnorm für die Regelung von Einzelheiten für Vorschriften aufgenommen werden, bei denen Bewilligungen erteilt werden müssen. Dies dient der Rechtssicherheit und der einheitlichen Rechtsanwendung. Die Auflistung konkreter Regelungsgegenstände soll entfallen. Beispiele solcher Delegationsnormen finden sich in der Verkehrsregelnverordnung (Art. 97 Abs. 1 VRV) und in der Verkehrszulassungsverordnung (Art. 150 Abs. 6 VZV).

Abs. 3: Das ASTRA kann nach geltendem Recht verfügen, dass nicht der Typengenehmigung unterstehende illegale Fahrzeugteile und Ausrüstungsgegenstände nicht auf den Markt gebracht werden dürfen. Diese Befugnis soll auf ganze Fahrzeuge (z. B. elektrische Skateboards) erweitert werden. Ausserdem soll klargestellt werden, dass das ASTRA die Befugnis an Kontrollorgane im Sinne von Artikel 20 der Verordnung vom 19. Mai 2020⁷³ über die Produktesicherheit delegieren kann.⁷⁴

Abs. 4: Dem ASTRA soll die Kompetenz für die Regelung von Einzelheiten des Vollzugs übertragen werden (ASTRA-Weisungen). Die betreffenden Fragestellungen betreffen beispielsweise die Vollzugsabläufe oder die eingesetzten Kontrollmittel. Die Anordnungen des ASTRA unterstützen die Harmonisierung des Vollzugs, indem eine etablierte Ermessensausübung anderen Behörden als verbindlicher Standard kommuniziert werden kann.

Abs. 5: Das ASTRA soll für bestimmte Konstellationen Abweichungen von den technischen Vorschriften gestatten können. Die abschliessende Auflistung berechtigter Fälle betrifft zeitlich begrenzte Zulassungen und Fahrzeuge, die unter besonderen Umständen in die Schweiz kommen. Die Regelung besteht in dieser Form bereits in den Weisungen vom 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung⁷⁵ und muss spätestens mit der verbindlichen Einführung der verbesserten Fahrassistenz- und Sicherheitsvorschriften erweitert werden. Ohne entsprechende Regelung kann beispiels-

⁷¹ Delegierte Verordnung (EU) 2015/208 der Kommission vom 8. Dezember 2014 zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen, ABl. L 042 vom 17.2.2015, S. 1, zuletzt geändert durch delegierte Verordnung (EU) 2018/829, ABl. L 140 vom 06.06.2018, S. 8.

⁷² siehe Fussnote zu Ziff. 1.7, Untertitel «Die beantragte Neuregelung mit Begründung».

⁷³ SR 930.111

⁷⁴ Abrufbar unter: www.admin.ch > Bundesrecht > Systematische Rechtssammlung > Landesrecht > 9 Wirtschaft - Technische Zusammenarbeit > 930 Industrie und Gewerbe im Allgemeinen > [930.111 Verordnung vom 19. Mai 2010 über die Produktesicherheit \(PrSV\)](#) > [Artikel 20 Kontrollorgane](#).

⁷⁵ Abrufbar unter: www.astra.admin.ch > Fachleute und Verwaltung > Vollzug Strassenverkehrsrecht > Dokumente betr. Strassenverkehr > Weisungen vom 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung; http://www.astra.admin.ch/media/pdfpub/2014-02-27_2418_d.pdf.

weise Umzugsgut von für den US-Markt hergestellte Personenwagen künftig in der Schweiz nicht mehr zugelassen werden. Bei einem Wegzug müssten sie im Herkunftsland zurückgelassen werden.

Siehe auch Ziffer 1.19 des vorliegenden Berichts.

Art. 222r Übergangsbestimmungen zur vorliegenden VTS-Änderung

Abs. 1: Der Start für die Produktion der Fahrtschreiberkarten der GEN2 V2 muss bereits vor der verbindlichen Ausrüstung der Neufahrzeuge erfolgen. Um rechtzeitig die hierfür erforderliche Rechtsgrundlage zu schaffen, sollen die neuen Vorschriften in Kraft gesetzt werden, bevor die Ausrüstungspflicht für neue Fahrzeuge wirksam wird. Die im ersten Satz vorgesehene Übergangsbestimmung erlaubt daher den Einbau der heute verlangten Fahrtschreiber (GEN2 V1) für einen begrenzten Zeitraum auch nach der Übernahme der EU-Vorschriften (vgl. Art. 100 mit Verweis auf Anhang 2 E-VTS).

Die Nachrüstpflcht für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr mit der EU soll die massgebenden Zeitpunkte im Jahr 2025 explizit aufführen. Obsolet wird dadurch die Nachrüstpflcht, die mit der VTS-Änderung vom 21. November 2018 in Artikel 222p Absatz 2 aufgenommen wurde und das Vorhandensein eines Fahrtschreibers GEN2 V1 per 15. Juni 2034 verlangte.

Hingegen bleibt die Übergangsbestimmung von Artikel 222p Absatz 1 VTS weiterhin gültig. Für die Anwendung der Inkraftsetzungstermine von internationalen Regelungen, stellt die VTS grundsätzlich auf die Einfuhr oder die Herstellung des jeweiligen Fahrzeugs in der Schweiz ab (Art. 3b Abs. 1 VTS). Die Zulassung ist dann zu einem beliebigen späteren Zeitpunkt noch möglich, auch wenn die internationalen Ausrüstungsvorschriften seit dem Importdatum schon weiterentwickelt wurden. Im Falle des Fahrtschreibers muss von diesem Prinzip abgewichen werden, da sonst die Situation eintreten kann, dass Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer bei grenzüberschreitenden Fahrten gegenüber den ausländischen Vollzugsbehörden erklären müssen, warum ein nach dem 20. August 2023 erstmals in Verkehr gesetztes Fahrzeug noch mit dem alten intelligenten Fahrtschreiber ausgerüstet ist. Bei einer Zulassung ab dem 21. August 2023 müssen entsprechende Fahrzeuge deshalb über den neuen intelligenten Fahrtschreiber der Version 2 (GEN2 V2, s. a. Ziff. 1.10) verfügen.

Abs. 2: Mit dem System LSVA III entfällt das fest im Fahrzeug eingebaute Erfassungsgerät mit nach vorne gerichteten gelben Lichtern. In der Übergangsphase sollen jedoch trotz geänderter Rechtsgrundlage noch solche Geräte eingebaut sein dürfen. Auch die für bisherigen Erfassungsgeräte notwendigen, an der Windschutzscheibe angeklebten Halter sollen dort verbleiben dürfen. Die Entfernung könnte zu Rissen im Glas führen. Es handelt sich dabei um zwei schmale Stege, die nicht zur Beeinträchtigung der direkten Sicht führen.

Abs. 3: Beim Inkraftsetzungsdatum der vorliegenden Revision bereits nach bisherigem Recht in der Schweiz hergestellte oder importierte Fahrzeuge ohne EU-Gesamtgenehmigung können ohne Nachweis der Festigkeit ihres Aufbaus nach Artikel 121 Absatz 5 E-VTS erstmals zugelassen werden.

Abs. 4: Fahrzeuge, die beim Inkraftsetzungsdatum der vorliegenden Revision bereits in der Schweiz hergestellt oder ohne EU-Gesamtgenehmigung importiert sind, können ohne Nachweis nach dem UN-Reglement Nr. 118 betreffend Brandschutz erstmals zugelassen werden.

Ziff. II Anhänge 2, 5, 8 und 9

Anh. 2

Der Anhang 2 bildet den in der Schweiz massgebenden Stand der internationalen fahrzeugtechnischen Vorschriften ab (Bau- und Ausrüstungsvorschriften). Der Stand von Anhang 2 ist verbindlich für VTS-Bestimmungen, die direkt auf das EU-Recht verweisen, aber auch für die Verordnungen TAFV 1⁷⁶, TAFV 2⁷⁷ und TAFV 3⁷⁸. Letztere regeln die technischen Anforderungen für Fahrzeuge, die vollumfänglich dem EU-Recht entsprechen. Anhang 2 wird an den weiterentwickelten Stand der internationalen Regelungen angepasst (EU-Recht und UN-Reglemente).

⁷⁶ Verordnung vom 19. Juni 1995 über technische Anforderungen an Transportmotorwagen und deren Anhänger (TAFV 1; SR 741.412).

⁷⁷ Verordnung vom 16. November 2016 über technische Anforderungen an Traktoren und deren Anhänger (TAFV 2; SR 741.413).

⁷⁸ Verordnung vom 16. November 2016 über die Anerkennung von EU-Genehmigungen und über technische Anforderungen an Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie Motorfahrräder (TAFV 3; SR 741.414).

Anh. 5

Ziff. 213: Der Term «Gesamtgewicht von 12,0 t» wird ersetzt durch «Gesamtgewicht von 0,8 t bis 12 t». Die nationale Sonderregelung nach Ziffer 213, wonach Fahrzeuge mit Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h und Gesamtgewicht bis 12 Tonnen nur die Abgasvorschriften für Arbeitsmotoren gemäss Verordnung (EU) 2016/1628⁷⁹ erfüllen müssen, wurde mit der VTS-Änderung vom 21. November 2018 eingeführt und ist in Kraft seit dem 1. Mai 2019. Ziffer 213 ist für Herstellerfirmen von Schweizer Kommunalfahrzeugen gedacht. Diese sind darauf angewiesen, die Motoren zum Einbau in ihre Fahrzeuge separat beschaffen zu können. Bei Lastwagenmotoren der Abgasnorm Euro VI ist dies kaum mehr möglich, da solche Motoren nur noch als komplettes System mit dem dafür bestimmten Fahrzeug richtig funktionieren. Nur Arbeitsmotoren sind auf dem Markt uneingeschränkt als separate Einheit erhältlich. Zwar wurde mit der Verordnung (EU) 2016/1628 eine neue, für höhere Motorleistungen relative strenge Abgasnorm für Arbeitsmotoren eingeführt, die sog. Stufe V. Bei Fahrzeugen mit beschränkter Höchstgeschwindigkeit und sehr geringem Gewicht wie Motorfahrrädern, Kleinmotorrädern oder Leichtmotorfahrzeugen könnten aber mit der nationalen Sonderregelung nach Ziffer 213 u. U. die Abgasvorschriften herangezogen werden, welche die Verordnung (EU) 2016/1628 für Motorsägen vorsieht. Dies würde eine wesentliche Verschlechterung gegenüber den Abgasvorschriften, die für solche Fahrzeuge regulär gelten, darstellen. Diese Fahrzeuge, deren maximal zulässiges Gesamtgewicht beschränkt ist, sollen daher vom Anwendungsbereich von Ziffer 213 ausgeschlossen werden. Wird die Anwendung der Sonderregelung künftig für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von weniger als 800 kg nicht mehr erlaubt, werden Motorfahrräder, Kleinmotorräder oder Leichtmotorfahrzeuge ausgeschlossen.

Anh. 8

Ziff. 11: Aktualisierung von Verweisen auf das EU-Recht.

Anh. 9

Ziff. 222: Im italienischen Text werden die folgenden Ausdrücke ersetzt: «sedile» durch «seduta», «autocarri» durch «autobus» und «furgoncini» durch «minibus».

Ziff. 241.3: Im italienischen Text wird «autocarri» korrigiert durch «autobus».

Ziff. 25: Die für die Bestimmung der Platzzahl massgebenden Normgewichte für Mitfahrende in Personewagen und Lieferwagen werden an das EU-Recht angepasst (68 kg anstatt wie bisher 75 kg).

Ziff. III

Als Folgeänderung von Artikel 82 Absatz 1^{bis} E-VTS wird die TGV angepasst. Der Dispens von der Typgenehmigung für akustische Fahrzeug-Warnsysteme wird aus Artikel 82 Absatz 1^{bis} VTS gestrichen und neu in Anhang 1 Ziffer 2.2 TGV geregelt (s. a. Erläuterungen zu Art. 82 Abs. 1^{bis} E-VTS).

4.2 Verkehrsregelnverordnung vom 13. November 1962 (VRV)*Ersatz von Ausdrücken*

Im italienischen Text werden zwecks Vereinheitlichung die nachfolgenden Ausdrücke ersetzt: «veicoli speciali» durch «veicoli eccezionali», «veicoli e trasporti speciali» und «veicoli speciali e trasporti

⁷⁹ Verordnung (EU) 2016/1628 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 über die Anforderungen in Bezug auf die Emissionsgrenzwerte für gasförmige Schadstoffe und luftverunreinigende Partikel und die Typgenehmigung für Verbrennungsmotoren für nicht für den Strassenverkehr bestimmte mobile Maschinen und Geräte, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 und (EU) Nr. 167/2013 und zur Änderung und Aufhebung der Richtlinie 97/68/EG, ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 53; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2021/1068, ABl. L 230 vom 30.6.2021, S. 1.

speciali» durch «veicoli e trasporti eccezionali», «rimorchi speciali» durch «rimorchi eccezionali» sowie «per la loro costruzione» durch «per costruzione».

Art. 3 Abs. 2

Aus Gründen der Vereinheitlichung und Neuformulierung wird im italienischen Text «torpedoni» ersetzt durch «autobus».

Art. 3a Abs. 3

Begriffskorrektur im italienischen Text: «furgoncini» wird ersetzt durch «minibus»).

Art. 58 cpv. 2

Im italienischen Text wird «trasporti speciali» ersetzt durch «trasporti eccezionali».

Art. 67 Abs. 2 Bst. b Ziff. 1

Folgeänderung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit 40 km/h statt 30 km/h für land- und forstwirtschaftlichen Erntemaschinen (Ziff. 1.13). Die Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h soll nur bei Einhaltung der regulären Achslast von 11,5 t für angetriebene Einzelachsen gewährt werden. In Ziffer 1 über die höchstzulässige Achslast von 14 t für land- und forstwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Breitreifen wird deshalb die Beschränkung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eingefügt (s. a. Art. 95 Abs. 2 Bst. b Ziff. 1 E-VTS).

Art. 77 Sachüberschrift und Abs. 1

Folgeanpassung aus der Überarbeitung von Art. 13 und 22 E-VTS (Arbeitsfahrzeuge).

Sachüberschrift: «Arbeitsmotorwagen» wird durch «Arbeitsfahrzeuge» ersetzt

Abs. 1: Die Ausnahmen vom Verbot, Waren zu befördern, werden ergänzt durch «Verbrauchsmaterial», «ein Fahrzeug zur Fortbewegung des Bedienpersonals» und «Güter, die im Arbeitsprozess maschinell verändert oder verbraucht werden». Die Ergänzung soll es erlauben, dass Materialien des Arbeitsprozesses und ein Fahrzeug für das Bedienpersonal befördert werden (Umsetzung der überwiesenen Mo 18.3078 Nantermod). Für das Mitführen der Materialien des Arbeitsprozesses ist die Voraussetzung, dass es sich um ein Gut handelt, das spezifisch ist für den Arbeitsprozess der betreffenden Maschine. Das Bewegen von Lasten stellt kein Bearbeitungsprozess in diesem Sinne dar, insbesondere wenn das Hebezeug mit verschiedenen Hebevorrichtungen versehen werden und somit unterschiedliche Güter bewegt werden können (z. B. Kran oder Geräteträger mit Wechselsystem für Palettengabel, Greifer, Haken). Die übrigen Änderungen des Textes sind rein redaktioneller Art.

Art. 78 Abs. 3

Die Kantone wünschen, von ihren Bewilligungen für Ausnahmetransporte keine Kopien mehr ans ASTRA und die von interkantonalen Fahrten berührten Kantone schicken zu müssen. Die Möglichkeit zur Auswertung der Online-Applikation für Sonderbewilligungen genügt. Die Kopien bringen keinen Mehrwert. Es kann darauf verzichtet werden.

Art. 80 Abs. 1 Bst. d (neu)

Folgeanpassung aus Mo 18.3078 (Nantermod). Siehe auch Ziffer 1.12 sowie die Artikel 77 Absatz 1 E-VRV und 13 Absatz 1 E-VTS.

Die zulässigen Ausnahmen von den Höchstgewichten, welche die Vollzugsbehörden bewilligen dürfen, werden erweitert. Mit Arbeitsfahrzeugen soll ein Motorfahrzeug zur Fortbewegung des Bedienpersonals mitgeführt werden dürfen. Bedingung ist, dass das Arbeitsfahrzeug zum Verrichten der Arbeit so stationiert werden muss, dass während des Arbeitseinsatzes nicht mehr damit gefahren werden kann. Die in der Motion genannten Krane sind meist Fahrzeuge mit Ausnahmegewichten. Würden die Fahrzeuge für das Bedienpersonal nicht als Ausnahmegrund genannt, konnte deren zusätzliches Gewicht, welches nicht unmittelbar mit der Zweckbestimmung des Arbeitsfahrzeugs zusammenhängt, nicht bewilligt werden. In Anbetracht des bereits grossen Zugfahrzeugsgesamtgewichts, soll der Zuschlag explizit vorgegeben und auf das Notwendige beschränkt werden. Er soll höchstens 2'000 kg z. B. für einen Anhänger, beladen mit einem betriebsbereiten Motorfahrzeug, betragen dürfen.

Art. 90 Abs. 4

Die Bestimmung, wonach Versicherer und das ASTRA jeweils eine Kopie jeder kantonalen Bewilligung für die gewerbliche Verwendung land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge zugestellt erhalten, soll aufgehoben werden. Die Kantone wünschen, von ihren Ausnahmegewilligungen für die Verwendung forst- und landwirtschaftlicher Fahrzeuge für gewerbliche Zwecke keine Kopien mehr schicken zu müssen. Die Bewilligungskopien werden kaum mehr verwendet und bieten heute keinen Mehrwert mehr.

4.3 Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976 (VZV)

Ersatz von Ausdrücken

Im italienischen Text werden zwecks Fehlerkorrektur oder Vereinheitlichung die nachfolgenden Ausdrücke ersetzt: «veicoli speciali» durch «veicoli eccezionali», «trasporti speciali» durch «trasporti eccezionali», «cabina del conducente» durch «cabina di guida» sowie «torpedone» durch «autobus».

Art. 3 Abs. 2: Unterkategorie B1

Bei der Unterkategorie B1 soll es zwei Änderungen geben:

1. Neu soll sie alle Kleinmotorfahrzeuge beinhalten;
2. Das Leergewicht bei den dreirädrigen Motorfahrzeugen soll erhöht werden.

In der Vernehmlassung zur Revision der Führerausweisvorschriften (2017) hatte der Bundesrat vorgeschlagen, dass die Unterkategorie B1 wie im EU-Recht alle Kleinmotorfahrzeuge (unabhängig vom Leergewicht) beinhalten sollte. Für dreirädrige Motorfahrzeuge hätten die Fahrzeuglenkenden neu die Unterkategorie A1 (Motorleistung von nicht mehr als 15 kW) oder die Kategorie A (Motorleistung von mehr als 15 kW) benötigt. Diese Neuerungen hatten die Vernehmlassungsteilnehmenden mehrheitlich befürwortet.

Einen Teil der Revision der Führerausweisvorschriften hat der Bundesrat am 14. Dezember 2018 im Rahmen eines ersten Umsetzungspakets beschlossen⁸⁰. Nun ist, nebst der Umsetzung des Vorschlags betreffend Kleinmotorfahrzeuge aus der Vernehmlassung 2017, als Folge der Revision der VTS die folgende Anpassung erforderlich: Das Leergewicht für dreirädrige Motorfahrzeuge soll von 550 kg auf 670 kg erhöht werden. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass künftig das Batteriegewicht von Elektrofahrzeugen zu deren Leergewicht gezählt werden soll (siehe Art. 7 Abs. 7 und 136 Abs. 1^{ter} Bst. c E-VTS).

Die Einteilung der dreirädrigen Motorfahrzeuge in die Unterkategorie A1 beziehungsweise die Kategorie A soll voraussichtlich im Rahmen eines weiteren Umsetzungspakets der Revision der Führerausweisvorschriften erfolgen.

Art. 4 Abs. 3 Spezialkategorie G und Abs. 5 Bst. e

Abs. 3: Folgeanpassung von Artikel 161 Absatz 7 E-VTS. Siehe auch Ziffer 1.13 «Höchstgeschwindigkeit 40 km/h für land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen».

Nach geltendem Recht können für die Einteilung als land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge nur Traktoren eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h aufweisen (Art. 9 Abs. 5 VTS). Die im geltenden Artikel 4 Absatz 3 («G») VZV genannten Ausnahmefahrzeuge, die nicht gleichzeitig Traktoren sind, weisen daher eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf (z. B. Arbeitskarren oder Motorkarren mit Breitreifen). Diese Beschränkung soll beibehalten werden. Neu wird sie aber explizit erwähnt, weil auch als land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen eingeteilte Fahrzeuge eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h aufweisen können (Art. 161 Abs. 7 E-VTS). Ohne die vorgeschlagene explizite Begrenzung auf 30 km/h für Ausnahmefahrzeuge dürften überbreite land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmotorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h mit der G40-Fahrberechtigung geführt werden, solche mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und 2,55 m Breite jedoch nicht.

Abs. 5: Die Berechtigung, mit der (bisherigen) Unterkategorie B1 Anhänger an solchen Motorfahrzeugen mitzuführen, wurde bisher nicht ausdrücklich erwähnt, bestand aber ohne Weiteres. Diese Berechtigung

⁸⁰ AS 2019 191

soll daher auch für die neue Unterkategorie B1 gelten und ausdrücklich erwähnt werden. Die Teilnehmenden der Vernehmlassung zur Revision der Führerausweissvorschriften waren damit einverstanden.

Art. 72 Abs. 1 Bst. c Einleitungssatz und Ziff. 2 sowie Bst. m (neu)

Bst. c Einleitungssatz: Im italienischen Text wird «rimorchi speciali» ersetzt durch «rimorchi eccezionali».

Bst. c Ziff. 2: Im italienischen Text wird «per la loro costruzione» ersetzt durch «per costruzione».

Bst. m: Arbeitskarren mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 6 km/h sollen ohne Kontrollschild und Fahrzeugausweis verkehren dürfen. Die Regelung lehnt sich an diejenige für Baumaschinen, die innerhalb von nicht vollständig abgetrennten Strassenbaustellen verwendet werden (Art. 72 Abs. 1 Bst. d).

Nebst Hubarbeitsbühnen könnten beispielsweise auch Kleinbagger oder Aufsitzgeräte wie Rasenmäher, Bodenreiniger oder Markiermaschinen unter diese Regelung fallen. Erkennbar sind die Fahrzeuge am entsprechenden Höchstgeschwindigkeitszeichen.

Art. 85 Abs. 2

Im italienischen Text wird «rimorchi speciali» ersetzt durch «rimorchi eccezionali».

Anhang 4, Beilage: Beschreibung der Führerausweiskategorien, -unterkategorien und -spezialkategorien:

Unterkategorie B1

Die Umschreibung der Unterkategorie B1 wird an die neue Unterkategorie B1 (siehe Erläuterung zu Art. 3 Abs. 2) angepasst.

Anhang 12 Ziffer V: Unterkategorie B1

Die Anforderungen an das Prüfungsfahrzeug werden an die neue Unterkategorie B1 (siehe Erläuterung zu Art. 3 Abs. 2) angepasst.

4.4 Verkehrsversicherungsverordnung vom 20. November 1959 (VVV)

Art. 9 Abs. 6

Im italienischen Text wird «furgoncino» ersetzt durch «minibus».

Art. 22 Abs. 2 Bst. d sowie Absatz 3

Abs. 2 Bst. d: Im italienischen Text wird «veicoli speciali» ersetzt durch «veicoli eccezionali».

Abs. 3: Im italienischen Text wird «veicoli speciali» ersetzt durch «veicoli eccezionali».

Gliederungstitel vor Art. 38

«Motorhandwagen, Motoreinachser, Leicht-Motorfahrräder, Rollstühle» wird ergänzt und heisst neu «Motorhandwagen, Motoreinachser, Leicht-Motorfahrräder, Rollstühle, Arbeitskarren bis 6 km/h»

Art. 38 Abs. 1 Bst. a und e (neu)

Bst. a: Im französischen Text wird «voitures à bras» ersetzt durch den präzisierten Begriff «voitures à bras équipées d'un moteur», wie dies im geltenden Text der anderen Sprachversionen der Fall ist.

Bst. e (neu): Änderung im Zusammenhang mit der Befreiung von Arbeitskarren bis 6 km/h von der Zulassungspflicht (siehe Art. 72 Abs. 1 Bst. m E-VZV). Die Halterin oder der Halter für von der Zulassung befreite Arbeitskarren bis 6 km/h muss keinen gültigen Versicherungsnachweis beibringen können.

Art. 151d Abs. 10

Im italienischen Text wird «furgoncino» ersetzt durch «minibus».

5 Auswirkungen

5.1 Finanzielle, personelle und andere Auswirkungen auf den Bund

Die Vorlage kann mit den bestehenden Personalressourcen umgesetzt werden.

Mit der neuen Einteilungssystematik für Arbeitsmotorwagen (Ziff. 1.11) könnten die Einnahmen aus der Schwerverkehrsabgabe gemessen an den Gesamteinnahmen um 0,3 bis 2,8 Promille⁸¹ verringert werden. Eine geringe Anzahl heutiger Transportfahrzeuge (ca. 50 bis 300) könnten künftig als privilegierte Arbeitsfahrzeuge gelten. Die resultierenden Zahlen hängen stark davon ab, wie viele Fahrzeuge gezielt abgelastet werden, um die Schwellenwerte für Nutz- und Anhängelast zu unterschreiten. Ansonsten haben die vorgeschlagenen Massnahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf den Bund.

Das Mitführen von Personenwagen durch Arbeitsmotorwagen (Ziff. 1.12) erhöht die Betriebsgewichte. Jedoch werden auch an Arbeitsmotorwagen, die wegen ihres Gewichts schon als Ausnahmefahrzeuge zugelassen sind, wie bisher keine Achslasten von mehr als 12 t bewilligt. Es sind deshalb kaum nachteilige Effekte auf den Verschleiss der Nationalstrassen zu erwarten.

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

Für den Verschleiss der Strassen wegen des Mitführens von Personenwagen durch Arbeitsmotorwagen (Ziff. 1.12) gilt das Gleiche wie für den Bund (Ziff. 5.1): Wegen der auf 12 Tonnen beschränkten Achslasten sind kaum nachteilige Effekte zu erwarten.

Die Liberalisierung bei der amtlichen Nachprüfpflicht für gewisse, nicht vom Hersteller genehmigte Felgen (Ziff. 1.18) reduziert den Vollzugsaufwand der kantonalen Behörden.

Die Ausnahme von der Zulassungspflicht für Arbeitskarren bis 6 km/h (Ziff. 1.15) führt zu einer leichten Entlastung bei den kantonalen Zulassungsbehörden. Im Gegenzug dürfte der Kontrollaufwand der Verkehrspolizei geringfügig zunehmen.

Eine kleine Erleichterung für die Gemeinden bedeutet die Erhöhung der zulässigen Länge von Anbaugeräten an gewerblichen Traktoren (Ziff. 1.16). Dies ermöglicht deren Einsatz für Unterhaltsarbeiten im öffentlichen Raum. Damit wird ein Anliegen der Konferenz der Kantonsingenieure erfüllt. Wie bei den landwirtschaftlichen Traktoren sorgen Seitenblickkameras für die nötige Sicherheit.

Im Übrigen sind keine Auswirkungen zu erwarten.

5.3 Auswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft

Die Verkehrssicherheit wird durch die Harmonisierung mit dem weiterentwickelten EU-Recht verbessert. Insbesondere die Übernahme der EU-Vorschriften über die obligatorische Ausrüstung mit den neuen EU-Sicherheitselementen und EU-Assistenzsystemen (Ziff. 1.1) hat das Potential, die Anzahl schwerer Verkehrsunfälle deutlich zu reduzieren.

Der Verzicht im Binnenverkehr auf die Warnetikette für Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs tauglich sind (Ziff. 1.9), dürfte sich kaum negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Erst ab Geschwindigkeiten über 160 km/h müssen Winterreifen nicht mehr für die Höchstgeschwindigkeit eines Motorwagens geeignet sein. Die allgemeine Höchstgeschwindigkeit hierzulande ist aber auf 120 km/h beschränkt.

Die Liberalisierung bei der amtlichen Nachprüfpflicht von nicht vom Hersteller genehmigten Felgen (Ziff. 1.18) betrifft nur Variationen von Einpresstiefen, die innerhalb der Dimensionen der vom Hersteller vorgesehenen Felgen liegen. Die Eigenverantwortung der Garagenbetriebe soll in vertretbarem Rahmen gestärkt werden. Die Verkehrssicherheit sollte daher nicht beeinträchtigt werden.

⁸¹ Quelle: <https://www.ezv.admin.ch> > Dokumentation > Formulare, Merkblätter und Publikationen > Publikationen über die EZV > [Fakten und Zahlen der EZV 2021](#).

Die erleichterten Prüfvorschriften für den Umbau von Oldtimern auf Elektroantrieb oder die Ermöglichung des Einbaus eines Fremdzündungsmotors mit Abgas-Mindeststandard Euro 2 (Ziff. 1.17) verbessert die Emissionen der betroffenen Fahrzeuge.

Die Erhöhung der zulässigen Länge von Anbaugeräten an gewerblichen Traktoren (Ziff. 1.16) wird kompensiert durch die obligatorische Ausrüstung mit Seitenblickkameras vorne an den Anbaugeräten (Kameras, die der Fahrerin oder dem Fahrer an Kreuzungen einen Blick in die Querstrasse erlauben).

Die Zulässigkeit des Herabsetzens der Bremswirkung von Arbeitsanhängern beim Einsatz im Gelände (Ziff. 1.14) kann Überbremsen und somit Arbeitsunfälle verhindern. Technische Sicherheitsmassnahmen sorgen dafür, dass die Bremswirkung für Fahrten auf der Strasse wieder erhöht wird.

5.4 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Durch die Übernahme der Anforderungen der EU an automatisierte Fahrzeuge (Ziff. 1.4) wird Rechtssicherheit in einem zukunftssträchtigen Bereich geschaffen, dies ermöglicht Investitionen in innovative Projekte.

Unabhängige und freien Autohändler, die sich auf Direktimporte von Fahrzeugen, die nicht für den EU-Markt bestimmt sind, spezialisiert haben, sind von der Übernahme der EU-Vorschriften über die obligatorische Ausrüstung mit den neuen EU-Sicherheitselementen und EU-Assistenzsystemen (Ziff. 1.1) betroffen. Fahrzeuge, die für Drittmärkte bestimmt sind, verfügen nicht über die geforderten Systeme. Direktimporte von Fahrzeugen, die Hersteller aus der ganzen Welt für den EU-Markt bestimmt haben, bleiben unverändert möglich (z. B. Direktimporte aus den verschiedenen EU-Ländern).

Die Einführung der neusten Version des EU-Fahrschreibers (Ziff. 1.10) erleichtert grenzüberschreitende Fahrten in die EU-Staaten. Allfällige, dem EU-Recht entsprechende Nachrüstungen sind für das Transportgewerbe aber auch mit Kosten für den Geräte austausch verbunden. Fahrzeuge, die nur im Binnenverkehr eingesetzt werden, unterstehen keiner Nachrüstpflcht.

Die Aktualisierung der Einteilungssystematik für Arbeitsfahrzeuge (Ziff. 1.11) führt zu Erleichterungen für die betroffenen Branchen. Arbeitsfahrzeuge geniessen gewisse Privilegien, da sie nicht eigentliche Transporte ausführen, sondern als fahrbare Arbeitsgeräte zu den Einsatzorten gelangen. So sind sie z. B. von der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) sowie von den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften ausgenommen und je nach kantonaler Regelung steuerlich privilegiert.

Die Möglichkeit, dass landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen mit adäquaten Bremsen wie in anderen europäischen Ländern 40 km/h schnell sein dürfen (Ziff. 1.13), verbessert die Arbeitsabläufe in der Landwirtschaft. Die Arbeitsmaschinen können gleich schnell von einem Arbeitseinsatz zum nächsten verschoben werden wie Traktoren. Unproduktiven Verschiebezeiten zwischen den Einsatzorten werden kürzer. Die Erleichterung schafft Anreize für den Ersatz alter Maschinen, die mit schlechteren Bremsen und umweltschädlicheren Antrieben ausgerüstet sind.

Die Aufhebung der Pflicht des Reifengewerbes, bei Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs tauglich sind, eine Warnetikette abgeben zu müssen (Ziff. 1.9), führt zu kleinen Kosteneinsparungen in der betreffenden Branche.

Die Möglichkeit des Mitführens von Personenwagen durch Arbeitsmotorwagen (Ziff. 1.12) führt zu Kosteneinsparungen in der einschlägigen Branche. Das Bedienpersonal muss bei mehrtägiger Stationierung der Arbeitsfahrzeuge nicht mehr mit einem separaten Fahrzeug abgeholt und zum Arbeitseinsatz gebracht werden.

Die Ausnahme von der Zulassungspflicht für Arbeitskarren bis 6 km/h (Ziff. 1.15) reduziert Umtriebe, die dem Handel und den Fahrzeughaltern bei der Zulassung mit den Fahrzeugprüfungen entstehen. Die Kostenersparnis betrifft namentlich im Schrittempo fortbewegte Hubarbeitsbühnen, die beispielsweise für die Reinigung und den Unterhalt von Gebäuden und Kunstbauten benötigt werden.

Die Liberalisierung bei der amtlichen Nachprüfpflcht für gewisse, nicht vom Hersteller genehmigte Felgen (Ziff. 1.18) führt zu einer Kosteneinsparung für die Halterinnen und Halter, die solche Zubehörfelgen montieren.

Die erleichterten Prüfvorschriften für den Umbau von Oldtimern auf Elektroantrieb oder die Ermöglichung des Einbaus eines Fremdzündungsmotors mit Abgas-Mindeststandard Euro 2 (Ziff. 1.17) schafft für das Gewerbe die Voraussetzungen für Umbauten auf moderne Antriebsaggregate zu wirtschaftlich verhältnismässigen Kosten.

Die Überarbeitung der Delegationsnormen in der VTS (Ziff. 1.19) ermöglicht es den Bundesbehörden, flexibler und schneller auf die sich ändernden fahrzeugtechnischen Bedürfnisse der Mobilität zu reagieren. Der verringerte administrative Zeitaufwand bei der Einführung technischer Neuerungen vermeidet volkswirtschaftliche Kosten. Dies ist zum Beispiel wichtig bei fahrzeugtechnischen Neuerungen zur Dekarbonisierung des Strassenverkehrs.

6 Rechtliche Aspekte

Die vorliegende Revision bewegt sich innerhalb des dem Bundesrat durch das SVG gesetzten Rahmens.

6.1 Vereinbarkeit mit internationalen Pflichten der Schweiz

Die vorgeschlagenen Änderungen sind mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar.

Es werden keine technischen Handelshemmnisse mit unseren wichtigsten Handelspartnern geschaffen. Die Kompatibilität mit dem Recht der EU und den Regelungen der UNO ist gewährleistet. Es besteht weder ein Widerspruch zu den bilateralen Verträgen zwischen der Schweiz und der EU (LVA⁸² und MRA⁸³) noch zu den fahrzeugtechnischen Regelungen des UN-Übereinkommens vom 20. März 1958⁸⁴.

⁸² Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse, abgeschlossen am 21. Juni 1999 (sog. Landverkehrsabkommen); SR **0.740.72**.

⁸³ Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über die gegenseitige Anerkennung von Konformitätsbewertungen; SR **0.946.526.81**.

⁸⁴ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 20. März 1958 über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Regelungen erteilt wurden; SR **0.741.411**.