

Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Neuregelung der Vorschriften für Motorfahräder	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 18 Motorfahräder</p> <p>Motorfahräder sind:</p> <p>a. «Leicht-Motorfahräder», das heisst einplätzig, einspurige Fahräder, speziell eingerichtete Fahräder für das Mitführen einer behinderten Person und spezielle Fahrrad-/Behindertenfahrstuhl-kombinationen mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h und einer maximalen Nennleistung von 0,25 kW;</p> <p>--- ---</p> <p>b. andere einplätzig Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h in eingefahrenem Zustand auf ebener Strasse und einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren;</p> <p>c. motorisierte «Behindertenfahrstühle», das heisst einplätzig Rollstühle mit drei oder mehr Rädern und eigenem Antrieb zur Benützung durch behinderte Personen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h in eingefahrenem Zustand auf ebener Strasse und einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren.</p>	<p>Art. 18 Motorfahräder</p> <p>Motorfahräder sind:</p> <p>a. «Leicht-Motorfahräder», das heisst einplätzig, einspurige Fahräder, speziell eingerichtete Fahräder für das Mitführen einer gehbehinderten Person und spezielle Fahrrad-/Behindertenfahrrollstuhlkombinationen mit Elektromotor und maximal 0,25 kW Motorleistung, der – abgesehen von einer Schiebe- beziehungsweise Anfahrhilfe bis maximal 6 km/h – ausschliesslich als Tretunterstützung bis maximal 25 km/h wirkt;</p> <p>b. «Elektro-Motorfahräder mit geringer Leistung», das heisst, einplätzig Fahrzeuge mit Elektromotor und maximal 0,50 kW Motorleistung, einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 20 km/h im reinen Elektrobetrieb und/oder einer Tretunterstützung, die bis maximal 45 km/h wirkt;</p> <p>c. andere einplätzig, einspurig Fahrzeuge mit maximal 1,00 kW Motorleistung, einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren und mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h im reinen Motorbetrieb und/oder einer Tretunterstützung, die bis maximal 45 km/h wirkt;</p> <p>d. motorisierte «Behindertenfahrrollstühle», das heisst einplätzig Rollstühle mit drei oder mehr Rädern und eigenem Antrieb zur Benützung durch gehbehinderte Personen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h in eingefahrenem Zustand auf ebener Strasse und einem Hubraum von höchstens 50 cm³ bei Verbrennungsmotoren.</p>
<p>Erläuterungen: Schon in der Definition der Motorfahräder werden die vier verschiedenen Arten der Fahrzeuge, die als Motorfahräder gelten, klar unterschieden: «Leicht-Motorfahräder», «Elektro-Motorfahräder mit geringer Leistung» (d. h. Motorfahräder, für welche die Erleichterungen des bisherigen Artikels 175 Absatz 1^{bis} gelten), «übrige Motorfahräder» und «motorisierte Behindertenrollstühle». Damit wird es einfacher, den einzelnen Fahrzeugen die jeweils geltenden technischen Anforderungen zuzuordnen.</p>	

Neuregelung der Vorschriften für Motorfahräder
(Fortsetzung)

Erläuterungen:

Neu ist, dass Leicht-Motorfahräder über eine Schiebe- beziehungsweise Anfahrhilfe verfügen dürfen, die es erlaubt, das Fahrzeug bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 6 km/h ohne Tretunterstützung, d. h. im reinen Motorbetrieb, zu bewegen. Bei den übrigen Motorfahrädern wird die Geschwindigkeit, bis zu welcher eine allenfalls vorhandene Tretunterstützung wirken darf, auf 45 km/h begrenzt.

Die bisherigen Vorschriften für Motorfahräder sind sehr unübersichtlich. Es sind grundsätzlich die Fahrradvorschriften (Art. 213 bis 218) zu beachten, aber auch die zusätzlichen oder abweichenden Vorschriften für Motorfahräder (Art. 175 bis 181). Artikel 175 Absatz 1^{bis} enthält sodann Erleichterungen für Fahrzeuge mit maximal 500 Watt Motorleistung, die aber nicht alle für die Leicht-Motorfahräder gelten. Aus diesem Grund sollen die technischen Anforderungen an Fahrzeuge die als Motorfahräder gelten nach dem folgenden Schema neu aufgebaut werden:

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>3. Kapitel: Übrige Motorfahrzeuge</p> <p>Art. 14 Motorräder</p> <p>Art. 15 Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge</p> <p>Art. 16 Doppelräder</p> <p>Art. 17 Motoreinachser, Motorhandwagen</p> <p>Art. 18 Motorfahräder</p> <p>Bst. a «Leicht-Motorfahräder»</p> <p>Bst. b andere einplätzigige Fahrzeuge</p> <p>Bst. c motorisierte «Behindertenfahrstühle»</p> <p>--- ---</p>	<p>3. Kapitel: Übrige Motorfahrzeuge</p> <p>Art. 14 Motorräder</p> <p>Art. 15 Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge</p> <p>Art. 16 Doppelräder</p> <p>Art. 17 Motoreinachser, Motorhandwagen</p> <p>Art. 18 Motorfahräder</p> <p>Bst. a «Leicht-Motorfahräder»</p> <p>Bst. b «Elektro-Motorfahräder mit geringer Leistung»</p> <p>Bst. c andere einplätzigige, einspurige Fahrzeuge</p> <p>Bst. d motorisierte «Behindertenrollstühle»</p>
<p>3. Kapitel: Die Motorfahräder</p> <p>---</p> <p>Art. 175 Allgemeines, Gewichte, Kennzeichnung</p> <p>Art. 176 Antrieb, Abgas, Geräusch, Beschaffenheit von Teilen</p> <p>Art. 177 Kraftübertragung, Pedalantrieb, Räder und Reifen</p> <p>Art. 178 Aufbau</p> <p>--- ---</p> <p>--- ---</p>	<p>3. Kapitel: Die Motorfahräder</p> <p>1. Abschnitt: Gemeinsame Bestimmungen</p> <p>Art. 175 Allgemeines, Abmessungen, Gewichte, Kennzeichnung</p> <p>Art. 176 Kennzeichnung, Kontrollschild</p> <p>Art. 177 Antrieb, Abgas, Geräusch</p> <p>Art. 178 Rahmen, Räder, Reifen, Bremsen, Aufbau</p> <p>Art. 178a Beleuchtung, Rückstrahler</p> <p>Art. 178b Weitere Anforderungen</p>
<p>---</p> <p>Art. 179 Abstellstütze</p> <p>---</p>	<p>2. Abschnitt: Besondere Bestimmungen für Leicht-Motorfahräder und für Elektro-Motorfahräder mit geringer Leistung</p> <p>Art. 179 ---</p>
<p>---</p> <p>Art. 180 Beleuchtung</p> <p>--- ---</p> <p>--- ---</p>	<p>3. Abschnitt: Besondere Bestimmungen für Motorfahräder nach Artikel 18 Buchstabe c</p> <p>Art. 180 Leergewicht, Kraftübertragung, Räder, Ausrüstung</p> <p>Art. 180a Beleuchtung</p> <p>Art. 180b Weitere Anforderungen und Zusatzausrüstung</p>
<p>---</p> <p>Art. 181 Weitere Anforderungen und Zusatzausrüstungen</p>	<p>4. Abschnitt: Besondere Bestimmungen für Behindertenrollstühle</p> <p>Art. 181 ---</p>

Landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 27 Abs. 1^{bis} und 2 Bst. c Landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite</p> <p>^{1bis} Andere landwirtschaftliche Fahrzeuge, welche die Breite von 2,55 m nur wegen der montierten Breitreifen und allenfalls vorhandenen Radabdeckungen aus nachgiebigem Material überschreiten, werden als Ausnahmefahrzeuge bis zu einer Breite von 3,00 m zugelassen. Als Breitreifen gelten Reifen, deren Breite mindestens einen Drittel des Reifenaussendurchmessers beträgt. Vom betreffenden Fahrzeugtyp muss eine Ausführung mit einer Breite von maximal 2,55 m existieren. Die Breite eines solchen Anhängers darf die Breite des Zugfahrzeugs (Art. 38 Abs. 1^{bis}) nicht überschreiten.</p> <p>²Folgende landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite dürfen ohne Bewilligung verkehren und gelten nicht als Ausnahmefahrzeuge:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. landwirtschaftliche Anhänger mit vorübergehend angebrachten, erforderlichen Doppelbereifungen, Giterrädern oder Zusatzgeräten bis zur Breite des Zugfahrzeugs.</p>	<p>Art. 27 Abs. 1^{bis} und 2 Bst. c Landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite</p> <p>^{1bis} Andere landwirtschaftliche Fahrzeuge, welche die Breite von 2,55 m nur wegen der montierten Breitreifen und allenfalls vorhandenen Radabdeckungen aus nachgiebigem Material überschreiten, werden als Ausnahmefahrzeuge bis zu einer Breite von 3,00 m zugelassen. Als Breitreifen gelten Reifen, deren Breite mindestens einen Drittel des Reifenaussendurchmessers oder 0,6 m beträgt. Vom betreffenden Fahrzeugtyp muss eine Ausführung mit einer Breite von maximal 2,55 m existieren. Die Breite eines solchen Anhängers darf die Breite des Zugfahrzeugs (Art. 38 Abs. 1^{bis}) nicht überschreiten, ausgenommen bei Zugfahrzeugen mit einer Breite von mehr als 2,30 m, die mit Breitreifen oder Doppelbereifungen ausgerüstet sind. In diesem Fall ist die Breite des Anhängers am Zugfahrzeug auffällig zu markieren.</p> <p>²Folgende landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite dürfen ohne Bewilligung verkehren und gelten nicht als Ausnahmefahrzeuge:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. landwirtschaftliche Anhänger mit vorübergehend angebrachten, erforderlichen Doppelbereifungen, Giterrädern oder Zusatzgeräten bis zur Breite des Zugfahrzeugs zu einer Breite von 3,00 m. Die Breite eines solchen Anhängers darf die Breite des Zugfahrzeugs (Art. 38 Abs. 1^{bis}) nicht überschreiten, ausgenommen bei Zugfahrzeugen mit einer Breite von mehr als 2,30 m, die mit Breitreifen oder Doppelbereifungen ausgerüstet sind. In diesem Fall ist die Breite des Anhängers am Zugfahrzeug auffällig zu markieren.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Ergänzung der Definition für Breitreifen erfolgt, weil die Reifen in letzter Zeit zwar immer grösser, das Wachstum in der Breite aber mit der Zunahme der Durchmesser nicht Schritt gehalten hat. Reifen mit einer Breite ab 600 mm gelten deshalb, unabhängig vom Durchmesser, als Breitreifen.</p> <p>Mit der VTS-Änderung vom 6. September 2002 wurden auf Antrag der landwirtschaftlichen Organisationen Breitreifen oder Dopperräder auch an Transportanhängern zugelassen. Die Begründung dafür lautete gleich wie seinerzeit bei den Zugfahrzeugen, nämlich Bodenschonung und bessere Kippstabilität. Den Sicherheitsbedenken wurde von den Antragsstellern mit dem Argument begegnet, dass solche Anhänger nur an Zugfahrzeugen nötig und sinnvoll seien, welche mindestens die gleiche Breite aufweisen. Aus diesem Grund wurde in Artikel 27 Absatz 1^{bis} und Absatz 2 Buchstabe c VTS die Bestimmung aufgenommen, dass überbreite Transportanhänger nur bis zur Breite des Zugfahrzeuges zulässig seien.</p>	

Landwirtschaftliche Fahrzeuge mit Überbreite (Fortsetzung)
<p>Erläuterungen: In der Zwischenzeit hat sich gezeigt, dass diese Forderung nicht immer zweckmässig ist. Wesentlich ist u. E. dass auch das Zugfahrzeug angemessen bereift ist, und die Verkehrssicherheit nicht durch seitlich vorstehende Anhängerräder beeinträchtigt wird. Dies kann durch zweckmässige Kennzeichnung der Zugfahrzeuge vermieden werden. Gedacht ist an eine Markierung im Sinne von Artikel 58 Absatz 4 VRV, der lautet: <i>Überbreite Ladungen oder Anhänger bei Ausnahmetransporten sind vorne am Zugfahrzeug für den Gegenverkehr mit rechteckigen Flaggen oder Tafeln von mindestens 40 cm Seitenlänge zu kennzeichnen, die schräge, rund 10 cm breite rot-weiße Streifen aufweisen. Nachts und wenn die Witterung es erfordert sind die Zeichen zu beleuchten oder Markierlichter anzubringen.</i></p>

Vereinfachte Zulassung von Fahrzeugen mit CoC bzw. schweizerischer Typengenehmigung oder Datenblatt	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 30 Abs. 1^{bis} (neu) Einzelprüfung 1^{bis} Für die erstmalige Inverkehrsetzung von neuen Fahrzeugen der Klasse M₁ mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t nach Absatz 1 Buchstaben a (CH-Typengenehmigung/Datenblatt) und b (europäische Übereinstimmungsbescheinigung; CoC) genügt anstelle der Funktionskontrolle die Identifikation des Fahrzeuges. Als neu im Sinne dieser Bestimmung gelten Fahrzeuge, deren Importdatum nicht mehr als ein Jahr zurückliegt und deren Kilometerstand 2000 km nicht übersteigt.</p>
<p>Art. 32 Abs. 1 Delegation der Einzelprüfung vor der Zulassung (Selbstabnahme) 1 Die Zulassungsbehörde kann die Einzelprüfung vor der Zulassung mittels Funktionskontrolle auf Gesuch hin an Personen delegieren, die zur Verwendung der Typengenehmigungen beziehungsweise der Datenblätter berechtigt sind und für eine einwandfreie Auslieferung Gewähr bieten.</p>	<p>Art. 32 Abs. 1 Delegation der Einzelprüfung vor der Zulassung (Selbstabnahme) 1 Die Zulassungsbehörde kann die Einzelprüfung vor der Zulassung mittels Funktionskontrolle nach Artikel 30 Absatz 1 Buchstabe a auf Gesuch hin an Personen delegieren, die zur Verwendung der Typengenehmigungen beziehungsweise der Datenblätter berechtigt sind und für eine einwandfreie Auslieferung Gewähr bieten.</p>

**Vereinfachte Zulassung von Fahrzeugen mit CoC bzw.
schweizerischer Typengenehmigung oder Datenblatt**
(Fortsetzung)

Art. 32a (neu)**Delegation der Identifikation des Fahrzeuges**

1 Die Zulassungsbehörde kann die Identifikation des Fahrzeugs nach Artikel 30 Absatz 1^{bis} und die Erfassung der für die Zulassung erforderlichen Angaben auf Gesuch hin an Personen delegieren, welche über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen und für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten.

2 Die Ermächtigung gilt nicht für Fahrzeuge, die von der typengenehmigten Ausführung abweichen, Kleinserienfahrzeuge und Fahrzeuge aus einer auslaufenden Serie.

3 Die ermächtigte Person hat jedes Fahrzeug zu identifizieren sowie den Prüfungsbericht mit den nötigen Angaben zu versehen und zu unterzeichnen. Die Zulassungsbehörde führt Stichproben durch. Die Ermächtigung kann entzogen werden, wenn schwere oder wiederholte Mängel festgestellt werden.

Erläuterungen:

Infolge zunehmender Direktimporte von Neufahrzeugen und Engpässen bei deren Zulassungsprüfung in den Strassenverkehrsämtern (StVA) wurde verschiedentlich für Fahrzeuge mit europäischer Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) die Möglichkeit einer Zulassung auf rein administrativem Weg gefordert.

Die Abklärungen des ASTRA haben folgendes ergeben:

- Eine Vereinfachung des Zulassungsverfahrens für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC muss auch für Fahrzeuge der «offiziellen» Importeure und Parallelimporteure gelten, damit diese gegenüber den Direktimporteuren nicht benachteiligt werden;
- Heutige Personenwagen weisen ein hohes Qualitätsniveau auf, so dass bei diesen auf die Funktionskontrolle vor der Zulassung verzichtet werden kann;
- Eine Neuregelung soll sich deshalb in einem ersten Schritt auf Personenwagen beschränken, weil bei den anderen Fahrzeugarten die Situation viel komplexer ist und sich dort auch vermehrt Probleme mit der Verkehrssicherheit stellen;
- Gegen eine rein administrative Zulassung (nur aufgrund der Angaben auf dem CoC) spricht jedoch, dass die Datenqualität der CoCs oft mangelhaft ist. Abgesehen davon, dass gewisse benötigte Angaben wie z. B. die Farbe des Fahrzeugs auf dem CoC nicht angegeben werden müssen und deshalb meistens auch fehlt, sind die StVA auch mit vielen unvollständig oder falsch ausgefüllten CoCs konfrontiert. Mehrfach wurden CoCs sogar gefälscht. In letzter Zeit werden – entgegen der EU-Vorgaben – auch CoCs ausgegeben, die nicht mehr das spezifische Fahrzeug beschreiben, sondern bei gewissen benötigten Positionen Varianten aufweisen (z. B. die Angabe: «2 bis 4 Plätze» oder von-bis Angaben bei den Gewichten);

**Vereinfachte Zulassung von Fahrzeugen mit CoC bzw.
schweizerischer Typengenehmigung oder Datenblatt**
(Fortsetzung)

Erläuterungen:

- Auch aus Sicht des Konsumentenschutzes wäre eine rein administrative Zulassung problematisch. Der durchschnittliche Fahrzeugkäufer ist aufgrund der Komplexität der Materie nicht in der Lage, zu beurteilen, ob ein Fahrzeug in allen Punkten vorschriftskonform und der Fahrzeugausweis korrekt ausgefüllt ist. Eine widerrechtliche Zulassung oder unkorrekte Daten würden somit erst bei der ersten periodischen Nachprüfung (in der Regel nach 4 Jahren) und eventuell bereits erfolgten Halterwechseln entdeckt. Dies könnte für den Fahrzeughalter negative Folgen, bis hin zur Ausserverkehrsetzung des Fahrzeuges, führen.

Als Lösung wird deshalb vorgeschlagen, für die Zulassung von Fahrzeugen mit CoC oder vom Inhaber der Typengenehmigung ausgefülltem Prüfungsbericht (Form. 13.20A) auf die Funktionskontrolle zu verzichten. Das Fahrzeug ist jedoch durch eine Fachperson zu identifizieren, mit den relevanten Angaben auf dem CoC bzw. Prüfungsbericht zu vergleichen und fehlende oder falsche Angaben zu ergänzen bzw. zu korrigieren.

Die Identifikation der Fahrzeuge und die Erhebung der für die Zulassung erforderlichen Daten soll grundsätzlich durch die Strassenverkehrsämter erfolgen. Mit dem neuen Artikel 32a wird jedoch die Möglichkeit der Delegation an Personen geschaffen, welche über die erforderlichen Fachkenntnisse verfügen und für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten (analog der Selbstabnahme bei CH-typengenehmigten Fahrzeugen). Die konsultierten Vertreter der Strassenverkehrsämter befürchten dadurch allerdings einen Qualitätsverlust. Dieser aber wird letztlich davon abhängen, wie sorgfältig von der Delegationsmöglichkeit Gebrauch gemacht wird. Andererseits können die Strassenverkehrsämter dadurch wirksam entlastet werden und, weil die Identifikation und Datenerhebung bei Fahrzeugen mit CoC keinen Zugang zu den Typengenehmigungsdaten erfordert, ist auch eine Delegation an spezialisierte Dienstleister (z. B. technische Zentren des TCS oder AGVS) denkbar.

Die Bestimmung soll nur für neue Fahrzeuge gelten. Absatz 1 enthält den Vorschlag für eine Definition von «neuen Fahrzeugen». Besser wäre es, wenn auf das Herstellungsdatum – statt auf das Importdatum – abgestellt werden könnte. Dies ist jedoch in der Regel nicht leicht eruierbar. In der Fahrgestellnummer ist lediglich das Modelljahr verschlüsselt, das jedoch nicht mit dem Kalenderjahr der Herstellung übereinstimmen muss.

Fahrzeugprüfung bei Halterwechsel	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 33 Abs. 2 Bst. e Periodische Prüfungspflicht</p> <p>² Es gelten folgende Prüfungsintervalle:</p> <p style="padding-left: 20px;">e. bei einem Halter- oder Halterinnenwechsel sind Fahrzeuge nach den Buchstaben b, c und d zu prüfen, wenn die letzte Prüfung mehr als ein Jahr und die erste Inverkehrsetzung mehr als zehn Jahre zurückliegt.</p>	<p>Art. 33 Abs. 2 Bst. e Periodische Prüfungspflicht</p> <p>² Es gelten folgende Prüfungsintervalle:</p> <p style="padding-left: 20px;">e. Aufgehoben</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Aufhebung der Prüfpflicht bei einem Halterwechsel von mehr als 10 Jahre alten Fahrzeugen geht auf einen vom asa-Vorstand (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) unterstützten Antrag der Kommission Verkehrszulassung (KV) zurück. Damit wird insbesondere der Möglichkeit zur vorläufigen Verkehrsberechtigung (Art. 10b VVV; SR 741.31) Rechnung getragen. Dieser «Halterwechsel» erfolgt ohne Einflussmöglichkeit des Strassenverkehrsamtes. Nach dem Ausfüllen des Formulars «Vorläufige Verkehrsberechtigung» setzt der Kunde das Fahrzeug sofort in Verkehr. Somit bleibt dem Strassenverkehrsamt nur die sofortige Zulassung, verbunden mit gleichzeitiger Zustellung des Aufgebotes zur Fahrzeugprüfung, wenn der Prüfrhythmus gemäss Artikel 33 Absatz 2 VTS nicht eingehalten ist.</p> <p>Grundsätzlich ist es Sache des Fahrzeughalters, die Betriebssicherheit sicherzustellen (Art. 29 SVG; SR 741.01 und Art. 57 VZV; SR 741.51). Der Halterwechsel ändert de facto nichts am Zustand des Motorfahrzeuges. Das heisst, ob der bisherige Halter oder der neue mit dem Fahrzeug weiterfährt spielt betr. Verkehrssicherheit keine Rolle. Wenn aber die Zulassungsstelle die Betriebssicherheit aufgrund der Fahrzeugart, dem Fahrzeugalter oder dem Datum der letzten Prüfung anzweifelt, kann das Fahrzeug jederzeit aufgeboden, kontrolliert und geprüft werden (Art. 13 Abs. 3 SVG).</p>	

Fahrzeugnachprüfung beim nachträglichen Anbringen einer Anhängervorrichtung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 34 Abs. 2 Bst. h Ausserordentliche Prüfungspflicht 2 Der Halter oder die Halterin hat der Zulassungsbehörde Änderungen an den Fahrzeugen zu melden. Geänderte Fahrzeuge sind vor der Weiterverwendung nachzuprüfen. Namentlich betrifft dies:</p> <ul style="list-style-type: none"> h. das Anbringen einer Anhängervorrichtung; 	<p>Art. 34 Abs. 2 Bst. h Ausserordentliche Prüfungspflicht 2 Der Halter oder die Halterin hat der Zulassungsbehörde Änderungen an den Fahrzeugen zu melden. Geänderte Fahrzeuge sind vor der Weiterverwendung nachzuprüfen. Namentlich betrifft dies:</p> <ul style="list-style-type: none"> h. das Anbringen einer Anhängervorrichtung. Die Zulassungsbehörden können die Prüfung von für den Fahrzeugtyp genehmigten Anhängervorrichtungen an Personen- und Lieferwagen ohne durchgehende Bremsanlage an zur Selbstabnahme berechnigte Personen (Art. 32) delegieren;
<p>Erläuterungen: Die Kommission Technik (KT) der asa (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) hat bei der Beratung des entsprechenden Antrages festgestellt, dass Betriebe, die eine Berechnigung zur Selbstabnahme von neuen Fahrzeugen besitzen, auch die Voraussetzungen für eine korrekte Prüfung von Anhängervorrichtungen erfüllen. Die zur Selbstabnahme berechnigten Mitarbeiter solcher Betriebe seien von den zuständigen Strassenverkehrsämtern ausgebildet und berechnigt, diese Prüfungen bei Neufahrzeugen anlässlich der Selbstabnahmeprüfungen vorzunehmen und die Angaben im Prüfungsbericht «Form. 13.20A» einzutragen. Deshalb erscheine es aus Sicht der Verkehrssicherheit vertretbar, neue Fahrzeuge und bereits in Verkehr stehende gleich zu behandeln. Die Kommission Technik hat deshalb vorgeschlagen, zu prüfen, ob solche Prüfungen auch durch berechnigte Mitarbeiter von Selbstabnahmebetrieben unter den folgenden Bedingungen durchgeführt werden können:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nur typengenehmigte Fahrzeuge; • nur Anhängerkupplungen <u>ohne</u> durchgehende Bremsen; • nur Fahrzeuge der Klasse M₁ und N₁; <p>Der asa-Vorstand unterstützt den Antrag.</p> <p>Das Anbringen einer für das entsprechende Fahrzeug vorgesehenen Anhängervorrichtung ist in der Regel unproblematisch. Gefährlich wird es dann, wenn Vorrichtungen passend gemacht werden oder ungeeignete Verbindungselemente verwendet werden. Statt der Beschränkung auf typengenehmigte Fahrzeuge erscheint deshalb die Beschränkung auf für den Fahrzeugtyp vorgesehene und geprüfte Anhängervorrichtungen.</p>	

Fahrzeugbreite mit Blachenbetätigungssysteme	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 38 Abs. 1^{bis} Bst. b Abmessungen</p> <p>1^{bis} Die Fahrzeugbreite ist zu messen über die äussersten, fest mit dem Fahrzeug verbundenen Teile, jedoch ohne:</p> <p style="padding-left: 20px;">b. Einrichtungen zur Sicherung der Fahrzeugblachen und dazugehörige Schutzvorrichtungen, Spannverschlüsse für Schiebeplanensysteme;</p>	<p>Art. 38 Abs. 1^{bis} Bst. b Abmessungen</p> <p>1^{bis} Die Fahrzeugbreite ist zu messen über die äussersten, fest mit dem Fahrzeug verbundenen Teile, jedoch ohne:</p> <p style="padding-left: 20px;">b. Einrichtungen zur Sicherung der Fahrzeugblachen und dazugehörige Schutzvorrichtungen, Spannverschlüsse für Schiebeplanensysteme sowie Blachenbetätigungssysteme und aufgerollte Blachen in einer Höhe über 3,00 m bis höchstens 0,15 m je Seite;</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Artikel 73 Absatz 5 der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) verlangt seit dem 1. April 2010 explizit, dass Ladungen, die leicht abgeweht werden können, in geschlossenen Fahrzeugen oder Behältern zu befördern oder mit geeigneten Abdeckungen zu überdecken sind. In der Folge kommen bei Kipmulden vermehrt Roll- bzw. Schiebeverdecke zum Abdecken der Ladung zur Anwendung. Diese verfügen über Aufrollmechanismus und Führungen, welche den Aufbau seitlich überragen.</p> <p>Mit Schreiben vom 19. März 2010 hat das ASTRA nach verschiedenen Abklärungen und Konsultationen den Strassenverkehrsämtern seine Beurteilung mitgeteilt. Demnach können die Führungen und Betätigungsvorrichtungen von Roll- bzw. Schiebeverdecken, wie oben beschrieben, wie «Einrichtungen zur Sicherung der Fahrzeugblachen» behandelt werden. Sie müssen somit nach Artikel 38 Absatz 1^{bis} Buchstabe b VTS bei der <u>Messung der Fahrzeugbreite nicht mitberücksichtigt</u> werden.</p> <p>Mit der nun vorgeschlagenen Änderung wird diese Beurteilung festgeschrieben und gleichzeitig die in einzelnen Stellungnahmen vorgeschlagenen Einschränkungen (betr. Mindesthöhe und Höchstbreite) realisiert.</p>	

Garantieerklärung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 41 Abs. 2^{ter} (neu)
---	Gewichtsgarantien
	2^{ter} Bei Fahrzeugen mit geringem Gewicht oder beschränkter Höchstgeschwindigkeit kann von den Anforderungen nach Absatz 2^{bis} abgewichen werden, wenn ein ausgewiesener Fachbetrieb die Garantieerklärung ausstellt.
<p>Erläuterungen:</p> <p>In Artikel 41 Absatz 2^{bis} VTS sind die Anforderungen an einen Hersteller, der eine Gesamtgewichtsgarantie abgeben will, für alle Fahrzeuge gleich definiert. Das heisst, es wird nicht unterschieden, ob jemand beispielsweise einen Personwagen, ein Motorrad, einen Lastwagen oder einen Anhänger herstellt. Abklärungen zeigen jedoch, dass in der Praxis differenziert vorgegangen wird. Aufgrund des uneinheitlichen Vollzugs sieht der asa-Vorstand (Vereinigung der Strassenverkehrsämter) Handlungsbedarf und hat die Kommission Technik (KT) beauftragt, die Situation zu analysieren und einen Vorschlag auszuarbeiten.</p> <p>In einem ersten Schritt hat die KT eine Variante für Anhänger mit abgestuften Anforderungen in Abhängigkeit des Gesamtgewichtes und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erarbeitet und in einem Merkblatt-Entwurf dargestellt. Es hat sich dabei aber auch gezeigt, dass für eine differenzierte Anwendung eine Vorschriftenänderung nötig ist. Der klare Wortlaut der aktuellen Fassung von Artikel 41 VTS lässt keine solche Interpretation zu.</p> <p>Mit der vorgeschlagenen Ergänzung von Artikel 41 wird die rechtliche Grundlage für differenzierte Anforderungen an die Gesamtgewichtsgarantien geschaffen.</p>	

Bestimmung der Motorleistung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 46 Abs. 1–5 Motorleistung</p> <p>1 «Nutzleistung» oder «Netto-Motorleistung» von Verbrennungsmotoren ist die Leistung in Kilowatt (kW), die bei entsprechender Drehzahl an der Kurbelwelle oder am entsprechenden Bauteil auf einem Prüfstand mit den erforderlichen Hilfseinrichtungen ermittelt wird.</p> <p>2 «Nennleistung» oder «maximale Nutzleistung» von Verbrennungsmotoren ist die grösste Nutzleistung des Motors in Kilowatt (kW), gemessen unter Vollastbedingungen nach den Drehzahlangaben des Herstellers oder der Herstellerin.</p> <p>3 Die Messmethoden zur Bestimmung der Nutz- und Nennleistung richten sich nach dem aktuellen Stand der Technik, wie er insbesondere in den Bestimmungen der Richtlinie Nr. 80/1269 des Rates vom 16. Dezember 1980 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Motorleistung von Kraftfahrzeugen und der Richtlinie Nr. 95/1 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Februar 1995 über die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sowie das maximale Drehmoment und die maximale Nutzleistung des Motors von zweirädrigen oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen festgelegt ist.</p> <p>4 «Dauerleistung» von Elektromotoren ist die mechanische Ausgangsleistung in Kilowatt (kW), die der Motor im Prüffeld für eine unbegrenzte Zeit abgeben kann.</p> <p>5 Die Messmethoden zur Bestimmung der Dauerleistung richten sich nach dem aktuellen Stand der Technik, wie er insbesondere in den Bestimmungen der Norm 60349 der IEC für die Leistungsmessungen im Kurzzeitbetrieb (S₂) festgelegt ist.</p>	<p>Art. 46 Abs. 1–5 Motorleistung</p> <p>1 <i>Aufgehoben</i></p> <p>2 <i>Aufgehoben</i></p> <p>3 Die Bestimmung der Leistung von Verbrennungsmotoren richtet sich nach der Verordnung Nr. 595/2009/EG, der Richtlinie 95/1/EG sowie den ECE-Reglementen Nr. 85 beziehungsweise 120.</p> <p>4 Die Bestimmung der Leistung von Elektromotoren richtet sich für Motorfahräder, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge nach der Norm 60349 der IEC beziehungsweise für Motorwagen nach dem ECE-Reglement Nr. 85. Massgebend für die Angabe der Leistung ist bei Messungen nach der Norm 60349 der IEC die Nenn-Dauerleistung (S₁) beziehungsweise bei Messungen nach dem ECE-Reglement Nr. 85 die höchste Nutzleistung (Ziff. 12.1.1 von Anh. 3 des Reglementes).</p> <p>5 Leistungsmessungen nach anderen Normen können anerkannt werden, wenn sie vergleichbare Resultate ergeben.</p>

Bestimmung der Motorleistung

(Fortsetzung)

Erläuterungen:

Bei den Bezeichnungen für die Motorleistung, namentlich bei Elektromotoren, herrscht ein eigentlicher Begriffswirrwarr. Es werden deshalb hier die anzuwendenden Normen aufgeführt, aufgrund deren auch die Leistungsangabe in den internationalen Papieren üblicherweise erfolgt. In der übrigen VTS werden alle die verschiedenen vorhandenen Bezeichnungen wie «Nutzleistung», «Nettomotorleistung», «Nennleistung», «maximale Nutzleistung», «Dauerleistung» usw. durch den einheitlichen Begriff «Motorleistung» ersetzt, der hier für die verschiedenen Motoren bzw. Fahrzeuge definiert ist.

Reifenanforderungen an Fahrzeugen der Klassen M, N und O

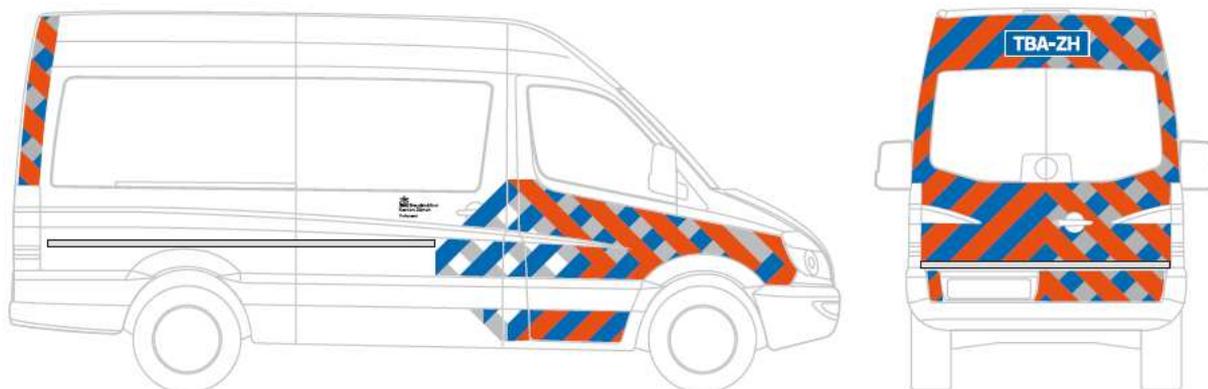
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 58 Abs. 8 Reifen</p> <p>8 An Fahrzeugen der Klassen M, N und O mit einer bauartbedingten oder zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und mehr müssen Reifen montiert sein, die den Anforderungen der Richtlinie Nr. 92/23 des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage entsprechen.</p>	<p>Art. 58 Abs. 8 Reifen</p> <p>8 An Fahrzeugen der Klassen M, N und O mit einer bauartbedingten oder zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h und mehr müssen Reifen montiert sein, die den Anforderungen der Richtlinie Nr. 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage beziehungsweise der Verordnung Nr. 661/2009/EG entsprechen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Verordnung Nr. 661/2009/EG enthält für Reifen nebst den Anforderungen an das Rollgeräusch auch Anforderungen an die Nasshaftung und den Rollwiderstand. Ferner enthält die Verordnung eine Kennzeichnungspflicht der Reifen für die erwähnten drei Kriterien. Diese gilt für neu typengehemigte Reifen ab 1. November 2012 und ab 2016 für alle Reifen. Die neuen Anforderungen an die Reifen kommen in der Schweiz zeitgleich wie in der EU zur Anwendung. Schwierigkeiten sind – wie bei der Einführung der S-Reifen – für direktimportierte Fahrzeuge und Reifen von ausserhalb des EU-Raumes zu erwarten.</p>	

Befestigungsvorrichtungen zur Ladungssicherung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 66 Abs. 1 Fahrzeugaufbauten</p> <p>1 Die Verbindung von festen und wegnehmbaren Aufbauten mit dem Fahrgestell muss den im Betrieb auftretenden Kräften gewachsen sein. Wechselaufbauten wie Container, Tankaufbauten, Silos und Wechselladebrücken gelten als Fahrzeugteile. Kippbare Führerkabinen und Ladebrücken müssen gegen ein Zurückkippen zuverlässig gesichert werden können.</p>	<p>Art. 66 Abs. 1 Fahrzeugaufbauten</p> <p>1 Die Aufbauten und die Verbindung von festen und wegnehmbaren Aufbauten mit dem Fahrgestell muss müssen den im Betrieb auftretenden Kräften gewachsen sein. Aufbauten zum Sachentransport müssen mit Befestigungsvorrichtungen zur Ladungssicherung ausgerüstet sein, die dem Stand der Technik entsprechen, wie er insbesondere in der EN 12640 beschrieben ist. Wechselaufbauten wie Container, Tankaufbauten, Silos und Wechselladebrücken gelten als Fahrzeugteile. Kippbare Führerkabinen und Ladebrücken Aufbauten müssen gegen ein Zurückkippen zuverlässig gesichert werden können.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Übergangsbestimmungen</p> <p>X Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2013 erstmals zugelassen oder entsprechend umgebaut werden, gilt bezüglich Artikel 66 Absatz 1 über die Befestigungsvorrichtungen zur Ladungssicherung das bisherige Recht.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Oft werden Aufbauten konstruiert, die über keine geeigneten Befestigungsvorrichtungen für die Zurrmittel verfügen. Der Fahrer kann somit seiner Ladungssicherungspflicht (Art. 30 Abs. 2 SVG; SR 741.01) gar nicht nachkommen und wird u. U. gebüßt. Verschiedene ausländische Versender machen die Erteilung eines Transportauftrages bzw. das Beladen der Fahrzeuge bereits vom Vorhandensein solcher Befestigungsvorrichtungen abhängig.</p>	

Fahrzeuggestaltung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 67 Abs. 1 Gefährliche Fahrzeugteile</p> <p>1 Fahrzeuge dürfen keine scharfen Spitzen, Kanten oder Vorsprünge aufweisen, die bei Kollisionen, namentlich mit Fussgängern, Fussgängerinnen, Zweiradfahrern oder Zweiradfahrerinnen, eine zusätzliche Verletzungsgefahr darstellen.</p>	<p>Art. 67 Abs. 1 Gefährliche Fahrzeugteile</p> <p>1 Fahrzeuge dürfen keine scharfen Spitzen, Kanten oder, Vorsprünge oder Öffnungen aufweisen, die bei Kollisionen, namentlich mit Fussgängern, Fussgängerinnen, Zweiradfahrern oder Zweiradfahrerinnen, eine zusätzliche Verletzungsgefahr darstellen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Erfahrung zeigt, dass heute ungeschützte Verkehrsteilnehmer weniger durch Spitzen oder Kanten an Fahrzeugen gefährdet werden, sondern eher durch Karosserie- oder andere Öffnungen. Dabei besteht die Gefahr, dass sich im Falle einer Kollision Gliedmassen darin verfangen, die dann im weiteren Unfallverlauf abgerissen werden können. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird auch eine klare rechtliche Grundlage für die geltende Praxis geschaffen, beispielsweise nachträglich angebaute Heckspoiler, die mehr als 8 cm von der Karosserie abstehen, zu beanstanden.</p>	

Kennzeichnung der Fahrzeuge für den Strassenunterhalt	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	<p>Art. 69 Abs. 4 (neu) Auffällige Markierungen</p> <p><u>Variante 1</u> 4 Fahrzeuge des betrieblichen Strassenunterhaltes des Bundes, der Kantone sowie der Gebietseinheiten NS dürfen mit lumineszierender und/oder retroreflektierender kommunaloranger Farbe (Richtwert RAL 2011) gekennzeichnet sein.</p> <p><u>Variante 2</u> 4 Fahrzeuge des betrieblichen Strassenunterhaltes des Bundes, der Kantone sowie der Gebietseinheiten NS dürfen mit lumineszierender und/oder retroreflektierender Farbe gekennzeichnet sein.</p> <p><u>Variante 3</u> 4 Fahrzeuge, die regelmässig für den Unterhalt von Autobahnen und Autostrassen eingesetzt werden, dürfen mit lumineszierender und/oder retroreflektierender Farbe gekennzeichnet sein.</p>
<p>Erläuterungen: Den Strassenunterhaltungsdiensten ist es ein grosses Anliegen, ihre Fahrzeuge besser kenntlich zu machen. Das ASTRA hat mit Vertretern der betroffenen und mitinteressierten Stellen diesbezüglich eine Arbeitsgruppen-Sitzung durchgeführt. Grundsätzlich waren sich die Beteiligten einig, dass:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine bessere Kennzeichnung der Unterhaltsfahrzeuge wünschenswert ist; • durch die Kennzeichnung auch die Identität solcher Fahrzeuge manifestiert werden soll. Die Farbe «Kommunalorange» gilt grundsätzlich als Identitätsmerkmal der Unterhaltsfahrzeuge; • die Einführung einer schweizweit einheitlichen Kennzeichnung der Unterhaltsfahrzeuge nicht realistisch ist; • um eine Reizüberflutung zu vermeiden, lumineszierende und retroreflektierende Bemalungen zurückhaltend verwendet werden sollen; • lumineszierende und retroreflektierende Bemalungen Fahrzeugen vorbehalten bleiben sollen, die für Unterhaltsarbeiten auf Autobahnen und Autostrassen eingesetzt werden. <p>Hauptdiskussionspunkte waren die Farbwahl und der Kreis der berechtigten Fahrzeuge. Die vorgeschlagene Variante 1 entspricht dem Besprechungsergebnis der Arbeitsgruppen-Sitzung. Einige der Anwesenden sind jedoch der Auffassung, dass neben der für Strassenunterhaltsfahrzeuge typischen Farbe «Kommunalorange» auch andere lumineszierende und retroreflektierende Bemalungen zur identitätsstiftenden Kennzeichnung der Fahrzeuge möglich sein sollten (Variante 2; siehe Beispiel eines Fahrzeugs des Strasseninspektorates des Kantons Zürich).</p>	

Kennzeichnung der Fahrzeuge für den Strassenunterhalt
(Fortsetzung)



Schliesslich ist mit Anschlussbegehren anderer Stellen zu rechnen, die ebenfalls auf Schnellstrassen Unterhaltsarbeiten durchführen müssen. Diesem Umstand trägt Variante 3 Rechnung.

Sichtfeld

Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 71 Abs. 4 Sicht</p> <p>4 Alle Fensterscheiben bei Räumen für Führer, Führerinnen, Mitfahrer und Mitfahrerinnen müssen aus Sicherheitsglas oder einem ähnlichen Material bestehen, das bei Bruch keine erheblichen Verletzungen verursachen kann. Scheiben, die für die Sicht des Führers oder der Führerin nötig sind, müssen eine klare, verzerrungsfreie Durchsicht gestatten, witterungsfest sein und auch nach längerem Gebrauch mindestens 70 Prozent Licht durchlassen. Windschutzscheiben müssen bei Bruch dem Führer oder der Führerin noch eine ausreichende Durchsicht ermöglichen.</p>	<p>Art. 71 Abs. 4 Sicht</p> <p>4 Alle Fensterscheiben bei Räumen für Führer, Führerinnen, Mitfahrer und Mitfahrerinnen müssen aus Sicherheitsglas oder einem ähnlichen Material bestehen, das bei Bruch keine erheblichen Verletzungen verursachen kann. Scheiben, die für die Sicht des Führers oder der Führerin nötig sind, müssen eine klare, verzerrungsfreie Durchsicht gestatten, witterungsfest sein und auch nach längerem Gebrauch mindestens 70 Prozent Licht durchlassen. An, vor oder hinter diesen Scheiben dürfen keine Gegenstände angebracht werden, welche die Sicht des Führer oder der Führerin beeinträchtigen und die Lichtdurchlässigkeit unter 70 Prozent vermindern. Ausgenommen sind Gegenstände, die gesetzlich vorgeschrieben oder vorgesehen sind, sowie Navigationsgeräte ausserhalb des in Absatz 5 vorgeschriebenen Sichtkreises. Windschutzscheiben müssen bei Bruch dem Führer oder der Führerin noch eine ausreichende Durchsicht ermöglichen.</p>

Erläuterungen:

Insbesondere das Platzieren von Navigationsgeräten an der Windschutzscheibe, aber auch das Anbringen von Parkkarten, Hinweiskleber auf die Rettungskarte, Dekorationen und Duftbäumchen am Innenspiegel usw. haben in der Vergangenheit immer wieder zu Diskussionen Anlass gegeben. Mit der vorgesehenen Änderung soll klar geregelt werden, was an, vor und hinter den Scheiben, die für die Sicht des Fahrzeugführers nötig sind, angebracht werden darf.

Scheinwerfer-Verstelleinrichtung und Scheinwerfer-Reinigungsanlage	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 74 Abs. 4 Abblendlichter</p> <p>4 Abblendlichter mit Gasentladungs-Lichtquellen müssen eine selbsttätig arbeitende Scheinwerfer-Verstelleinrichtung und eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage nach den Anforderungen des ECE-Reglementes Nr. 48 aufweisen.</p>	<p>Art. 74 Abs. 4 Abblendlichter</p> <p>4 Abblendlichter mit Lichtquellenelementen, deren gesamter Soll-Lichtstrom 2000 Lumen übersteigt, oder Gasentladungs-Lichtquellen müssen eine selbsttätig arbeitende Scheinwerfer-Verstelleinrichtung nach den Anforderungen des ECE-Reglementes Nr. 48 beziehungsweise Nr. 52 und an Motorwagen eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage nach den Anforderungen des ECE-Reglementes Nr. 45 aufweisen. Eine selbsttätig arbeitende Scheinwerfer-Verstelleinrichtung ist nicht erforderlich, wenn ein Motorwagen die Anforderungen der Ziffer 6.2.6.1 des ECE-Reglementes Nr. 48 auch ohne diese erfüllt. Für Fahrzeuge, die nicht unter den Geltungsbereich des ECE-Reglementes Nr. 48 beziehungsweise Nr. 52 fallen, gelten die vorstehenden Bestimmungen sinngemäss.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Das ECE-Reglement Nr. 99 verlangt zur Homologation von Gasentladungslichtquellen (Xenonlichter) einen Lichtstrom von mindestens 2350 Lumen (lm) bzw. 35 Watt. Gasentladungsscheinwerfer mit geringerem Lichtstrom können allerdings als gesamte Einheit (also mit der Lichtquelle) unter dem ECE-Reglement Nr. 98 gesamtgenehmigt werden (z. B. Philips 25 W DLS). Austauschbar ist in diesem Fall der ganze Lichtgenerator. Das ECE-Reglement Nr. 48 verlangt für Abblendlichter mit mehr als 2000 lm eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage und eine automatische Scheinwerfer-Verstelleinrichtung (Ausschluss der Erleichterung einer manuellen Verstelleinrichtung). Somit dürfen die «Billig-Xenon-Lampen» mit einem Lichtstrom von weniger als 2000 lm in der EU ohne automatische Verstelleinrichtung und ohne Reinigungsanlage zugelassen werden. Neuerdings kommen solche Scheinwerfersysteme mit einem Nennlichtstrom von 1999 lm auf den Markt.</p> <p>Die VTS verlangt dagegen in Artikel 74 Absatz 4, dass für Abblendlichter mit Gasentladungslichtquellen immer (d. h. unabhängig vom Lichtstrom) eine automatische Verstelleinrichtung und eine Reinigungsanlage. EU-gesamtgenehmigte Fahrzeuge mit Gasentladungsscheinwerfern unter 2000 lm müssen jedoch aufgrund des MRA (SR 0.946.526.81) ohne automatische Verstelleinrichtung und ohne Reinigungsanlage akzeptiert werden. Aufgrund der zahlreichen Reklamationen wegen Blendung durch Xenonlichter soll aber zumindest für allfällige Nachrüstungen und für Fahrzeuge ohne EU-Gesamtgenehmigung (oder ohne beide Teilgenehmigungen nach den ECE-Reglementen Nr. 48 und 98) am Erfordernis der Reinigungsanlage und der automatischen Verstelleinrichtung für alle Xenon-Lichter festgehalten werden. Gleichzeitig sollen diese – analog dem ECE-Reglement Nr. 48 – auch für andere Scheinwerfersysteme mit mehr als 2000 lm (z. B. LED) verlangt werden.</p>	

Anbau von Tagfahrlichter	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 76 Abs. 5 Tagfahrlichter</p> <p>5 Die Anforderungen an Tagfahrlichter richten sich nach dem ECE-Reglement Nr. 87, die Anforderungen an den Anbau nach dem ECE-Reglement Nr. 48.</p>	<p>Art. 76 Abs. 5 Tagfahrlichter</p> <p>5 Die Anforderungen an Tagfahrlichter richten sich nach dem ECE-Reglement Nr. 87, die Anforderungen an den Anbau und Schaltung nach dem ECE-Reglement Nr. 48 beziehungsweise Nr. 53. Für Fahrzeuge, die nicht unter den Geltungsbereich des ECE-Reglementes fallen, gelten dessen Bestimmungen sinngemäss.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 109 Abs. 5 (neu) Obligatorische Beleuchtungsvorrichtungen</p> <p>5 Fahrzeuge der Klassen M und N müssen über zwei Tagfahrlichter verfügen.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Übergangsbestimmungen</p> <p>X Für Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃, die vor dem 1. Oktober 2012 typengenehmigt werden, sowie für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung befreit sind, gilt bezüglich Artikel 109 Absatz 5 über die Tagfahrlichter das bisherige Recht.</p>
<p>Art. 141 Abs. 1 Bst. c Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen</p> <p>1 Folgende Vorrichtungen sind, unter Vorbehalt der in Klammern jeweils aufgeführten Höchstzahl und unter Vorbehalt von Artikel 140 Absatz 2, zusätzlich erlaubt:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. ein oder zwei Standlichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei);</p>	<p>Art. 141 Abs. 1 Bst. c Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen</p> <p>1 Folgende Vorrichtungen sind, unter Vorbehalt der in Klammern jeweils aufgeführten Höchstzahl und unter Vorbehalt von Artikel 140 Absatz 2, zusätzlich erlaubt:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. ein oder zwei Standlichter (insgesamt jedoch höchstens deren zwei) sowie ein oder zwei Tagfahrlichter (Art. 76 Abs. 5);</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>In Artikel 76 Absatz 5 wird präzisiert, dass sich nicht nur der Anbau, sondern auch die Schaltung der Tagfahrlichter nach dem ECE-Reglement Nr. 48 richtet.</p> <p>Der neue Artikel 109 Absatz 5 und die dazugehörige Übergangsbestimmung verlangt – analog der Regelung in der EU – bei neu typengenehmigten Fahrzeugen Tagfahrlichter.</p> <p>Artikel 141 Absatz 1 Buchstabe c erlaubt neu analog dem ECE-Reglement Nr. 53 Tagfahrlichter auch an Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen.</p>	

Achslast bei landwirtschaftlichen Erntemaschinen													
Geltender Text	Änderungsvorschlag												
<p>Art. 95 Abs. 2 Bst. b Achslasten</p> <p>2 Die Achslasten dürfen (ohne Berücksichtigung einer Anfahrhilfe nach Art. 57 Abs. 2) höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">Tonnen</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">b. angetriebene Einzelachsen</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">11,50</td> </tr> </table>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen	11,50	<p>Art. 95 Abs. 2 Bst. b Achslasten</p> <p>2 Die Achslasten dürfen (ohne Berücksichtigung einer Anfahrhilfe nach Art. 57 Abs. 2) höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">Tonnen</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">b. angetriebene Einzelachsen bei:</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Reifen von mindestens 0,8 m Breite</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">14,00</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">2. den übrigen Motorwagen</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">11,50</td> </tr> </table>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen bei:		1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Reifen von mindestens 0,8 m Breite	14,00	2. den übrigen Motorwagen	11,50
	Tonnen												
b. angetriebene Einzelachsen	11,50												
	Tonnen												
b. angetriebene Einzelachsen bei:													
1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Reifen von mindestens 0,8 m Breite	14,00												
2. den übrigen Motorwagen	11,50												
Wenn der VTS-Änderung zugestimmt wird, dann wird ebenfalls Artikel 67 Absatz 2 Buchstabe b der <u>VRV</u> wie folgt geändert:													
Geltender Text	Änderungsvorschlag												
<p>Art. 67 Abs. 2 Bst. b <u>VRV</u> Gewichte</p> <p>2 Die Achslasten dürfen höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">Tonnen</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">b. angetriebene Einzelachsen</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">11,50</td> </tr> </table>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen	11,50	<p>Art. 67 Abs. 2 Bst. b <u>VRV</u> Gewichte</p> <p>2 Die Achslasten dürfen höchstens betragen für:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 80%;"></td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">Tonnen</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 20px;">b. angetriebene Einzelachsen bei:</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Reifen von mindestens 0,8 m Breite</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">14,00</td> </tr> <tr> <td style="padding-left: 40px;">2. den übrigen Motorwagen</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">11,50</td> </tr> </table>		Tonnen	b. angetriebene Einzelachsen bei:		1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Reifen von mindestens 0,8 m Breite	14,00	2. den übrigen Motorwagen	11,50
	Tonnen												
b. angetriebene Einzelachsen	11,50												
	Tonnen												
b. angetriebene Einzelachsen bei:													
1. landwirtschaftlichen Erntemaschinen mit Reifen von mindestens 0,8 m Breite	14,00												
2. den übrigen Motorwagen	11,50												
<p>Erläuterungen:</p> <p>Die Landwirtschaftsverbände verlangen schon seit einiger Zeit höhere Achslasten für die landwirtschaftlichen Erntemaschinen (Mähdrescher, Feldhäcksler und Rübenernter). Dies wird damit begründet, dass diese Maschinen im Ausland mit bis zu 14 t Achslast verkehren und für den kleinen Schweizer Markt keine Sonderanfertigungen angeboten würden. Die Mehrbelastung der Strassen sei nur gering, weil diese Fahrzeuge über Breitreifen verfügen, welche die Achsbelastung auf eine grössere Strassenfläche verteilen, nur saisonal kurzzeitig eingesetzt würden und auch dann wegen ihrer geringen Geschwindigkeit und grossen Abmessungen (bis 3,50 m Breite) nur kurze Strecken auf der Strasse zurücklegten.</p> <p>Nach dem aktuellen Stand der Technik weisen Reifen mit einer ausreichenden Tragkraft durchwegs eine Breite von mindestens 800 mm auf. Es ist jedoch nicht auszuschliessen, dass künftig auch weniger breite Reifen verfügbar sein werden, was im Hinblick auf die Boden- und Strassenschonung nicht wünschenswert ist.</p>													

Einbau Fahrtschreiber bzw. Datenaufzeichnungsgerät	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 100 Abs. 1 Bst. c und Abs. 2 Fahrtschreiber</p> <p>1 Zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit beziehungsweise zur Abklärung von Unfällen müssen ausgerüstet sein:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. schwere Motorwagen, ausgenommen Arbeitsmotorwagen, Wohnmotorwagen und schwere Personenwagen, mit einem analogen oder digitalen Fahrtschreiber oder einem Datenaufzeichnungsgerät. Für schwere Personenwagen, die für berufsmässige Personentransporte (Art. 3 ARV 2) verwendet werden, gilt Buchstabe b.</p> <p>2 Bau, Einbau und periodische Nachprüfung von Fahrtschreibern richten sich nach der Verordnung Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Strassenverkehr.</p>	<p>Art. 100 Abs. 1 Bst. c und Abs. 2 Fahrtschreiber</p> <p>1 Zur Kontrolle der Arbeits- und Ruhezeit beziehungsweise zur Abklärung von Unfällen müssen ausgerüstet sein:</p> <p style="padding-left: 20px;">c. Fahrzeuge, die für berufsmässige Fahrten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und c oder Absatz 4 ARV 2 verwendet werden sowie andere schwere Motorwagen als unter den Buchstaben a oder b mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h, ausgenommen Arbeitsmotorwagen, Wohnmotorwagen und schwere Personenwagen, mit einem analogen oder digitalen Fahrtschreiber oder einem Datenaufzeichnungsgerät. Für schwere Personenwagen, die für berufsmässige Personentransporte (Art. 3 ARV 2) verwendet werden, gilt Buchstabe b.</p> <p>2 Bau, Einbau und periodische Nachprüfung von Fahrtschreibern richten sich nach der Verordnung Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Strassenverkehr. Bei Personenwagen, die für berufsmässige Personentransporte (Art. 3 ARV 2) verwendet werden, kann sich der Fahrtschreiber ausserhalb des Sichtbereiches des Führers oder der Führerin befinden, wenn ein Geschwindigkeitsmesser nach Artikel 55 vorhanden ist.</p>
<p>Art. 102 Abs. 1 Datenaufzeichnungsgerät</p> <p>1 Mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sein müssen:</p> <p style="padding-left: 20px;">a. Fahrzeuge, die für berufsmässige Fahrten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und c sowie Absatz 4 ARV 2 verwendet werden;</p> <p style="padding-left: 20px;">b. Fahrzeuge, die mit Blaulichtern und wechseltönigem Zweiklanghorn (Art. 78 Abs. 3 und 82 Abs. 2) versehen sind.</p>	<p>Art. 102 Abs. 1 Datenaufzeichnungsgerät</p> <p>1 Fahrzeuge, die mit Blaulichtern und wechseltönigem Zweiklanghorn (Art. 78 Abs. 3 und 82 Abs. 2) versehen sind müssen mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sein müssen.</p> <p style="padding-left: 20px;">a. Aufgehoben</p> <p style="padding-left: 20px;">b. Aufgehoben</p>

Einbau Fahrtschreiber bzw. Datenaufzeichnungsgerät (Fortsetzung)	
Änderung im direkten Zusammenhang mit der Änderung von Art. 100 Abs. 1 Bst. c	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 119 Bst. c Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h</p> <p>Für Motorwagen, deren Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten kann, gelten zusätzlich zu den Erleichterungen von Artikel 118 folgende Erleichterungen:</p> <p>c. Geschwindigkeitsmesser (Art. 55), Fahrtschreiber (Art. 100) oder Datenaufzeichnungsgeräte (Art. 102) sind nicht erforderlich;</p>	<p>Art. 119 Bst. c Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h</p> <p>Für Motorwagen, deren Höchstgeschwindigkeit 30 km/h nicht überschreiten kann, gelten zusätzlich zu den Erleichterungen von Artikel 118 folgende Erleichterungen:</p> <p>c. Ein Geschwindigkeitsmesser (Art. 55), Fahrtschreiber (Art. 100) oder Datenaufzeichnungsgeräte (Art. 102) ist nicht erforderlich;</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Seit dem 1. Januar 2011 sind Führer von Fahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h von der ARV 1 (SR 822.221) ausgenommen; ein Fahrtschreiber ist somit grundsätzlich nicht mehr erforderlich. Der bisherige Wortlaut von Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe c verlangt jedoch in Verbindung mit Artikel 119 Buchstabe c bei schweren Motorwagen schon bei einer Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h den Einbau eines Fahrtschreibers oder Datenaufzeichnungsgerätes. Von verschiedenen Seiten wurde deshalb eine Angleichung vorgeschlagen.</p> <p>Die aktuellen Vorschriften verlangen bei Fahrzeugen, die für berufsmässige Fahrten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und c sowie Absatz 4 ARV 2 (SR 822.222) verwendet werden (z. B. Schüler- oder Arbeitertransporte), explizit den Einbau eines Datenaufzeichnungsgerätes (Art. 102 Abs. 1 Bst. a). Werden solche Fahrzeuge auch für andere Zwecke (z. B. als Taxi) eingesetzt, muss zusätzlich ein Fahrtschreiber eingebaut werden, um den Anforderungen der ARV 2 nachkommen zu können. Mit der Aufnahme dieser Fahrzeuge in Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe c hat der Fahrzeughalter die Wahlmöglichkeit zwischen Fahrtschreiber (die bei solchen Fahrzeugen teilweise schon ab Werk eingebaut sind) und einem Datenaufzeichnungsgerät. Diese Erleichterung gilt jedoch nicht für Fahrzeuge, welche mit den besonderen Warnvorrichtungen (Blaulicht und Wechselklanghorn) ausgerüstet sind (Art. 102 Abs. 1). Bei diesen ist es von Bedeutung, nach einem Unfall auch den Status der besonderen Warnvorrichtungen nachvollziehen zu können.</p> <p>Die in Artikel 100 Absatz 2 erwähnte Verordnung Nr. 3821/85/EWG über das Kontrollgerät im Strassenverkehr verlangt u. a., dass der Fahrtschreiber sich im Sichtbereich des Fahrzeugführers befindet. Bei Taxis ist es aber aus Platzgründen seit jeher gebräuchlich, den Fahrtschreiber im Motorraum oder im Kofferraum einzubauen. Mit der vorgeschlagenen Ergänzung wird diesem Umstand Rechnung getragen.</p>	

Bremsen und Assistenzsysteme	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p><i>Titel vor Art. 103</i></p> <p>3. Kapitel: Bremsen</p>	<p><i>Titel vor Art. 103</i></p> <p>3. Kapitel: Bremsen <u>und Assistenzsysteme</u></p>
<p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 103 Abs. 5 und 6 (neu) Assistenzsysteme</p> <p>5 Fahrzeuge der Klassen M₁ und N₁ müssen über ein Antiblockier- und Notbrems-Assistenzsystem sowie ein Fahrdynamik-Regelsystem und ein Reifendruck-Überwachungssystem verfügen, wie sie beispielsweise in der Verordnung Nr. 78/2009/EG beziehungsweise in der Verordnung Nr. 661/2009/EG beschrieben sind.</p> <p>6 Fahrzeuge der Klassen M₂, M₃, N₂ und N₃ müssen hinsichtlich Antiblockier- und Notbrems-Assistenzsystem, Spurhaltewarnsystem sowie Fahrdynamik-Regelsystem den Anforderungen der Verordnung Nr. 661/2009/EG entsprechen.</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Übergangsbestimmungen</p> <p>X Für Fahrzeuge der Klasse N₁, mit Ausnahme der Fahrzeuge, die von einem Fahrzeug der Klasse M₁ mit einem Gesamtgewicht bis 2,5 t abgeleitet sind und vor dem 24. August 2015 importiert oder in der Schweiz hergestellt werden, gilt bezüglich Artikel 103 Absatz 5 über Antiblockier- und Bremsassistentensystem das bisherige Recht.</p>
<p><i>Titel vor Art. 189</i></p> <p>4. Kapitel: Bremsen</p>	<p><i>Titel vor Art. 189</i></p> <p>4. Kapitel: Bremsen <u>und Assistenzsysteme</u></p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 189 Abs. 7 (neu) Fahrdynamik-Regelsystem</p> <p>7 Anhänger der Klassen O₃ und O₄ müssen hinsichtlich Fahrdynamik-Regelsystem den Anforderungen der Verordnung Nr. 661/2009/EG entsprechen.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Mit den Verordnungen Nr. 78/2009/EG (Fussgängerschutz) bzw. Nr. 661/2009/EG (allg. Sicherheit) werden in der EU verschiedene Warn- und Fahrassistenzsysteme, wie Antiblockier- und Notbrems-Assistenzsysteme, Fahrdynamik-Regelsysteme, Reifendruck-Überwachungssysteme und Spurhaltewarnsysteme eingeführt. Mit der Ergänzung der Artikel 103 (Motorwagen) und 189 (Anhänger) werden diese Sicherheits-Systeme auch für Fahrzeuge ohne EG-Gesamtgenehmigung zeitgleich wie in der EU eingeführt. Um Schwierigkeiten bei Importen von ausserhalb des EU-Raumes nach Möglichkeit zu verhindern, wird bei Fahrzeugen der Klassen M₁ und N₁ (namentlich Personen- und Lieferwagen) nicht die strikte Einhaltung der EU-Anforderungen verlangt, sondern nur das Vorhandensein entsprechender Einrichtungen. Anders ist die Situation bei schweren Motorwagen und ihren Anhängern. Diese werden kaum von ausserhalb des EU-Raumes direkt importiert. Aus diesem Grund wird hier direkt auf die entsprechenden EU Rechtsakte verwiesen.</p>	

Kindersitze	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 106 Sachüberschrift und Abs. 3 Sicherheitsgurten, Kopfstützen ³ Für Kinder vorgesehene Sitze in Fahrzeugen der Klassen M und N müssen mindestens mit Beckengurten ausgerüstet sein.</p>	<p>Art. 106 Sachüberschrift und Abs. 3 Sicherheitsgurten, <u>Kindersitze</u>, Kopfstützen ³ Für Kinder vorgesehene Sitze in Fahrzeugen der Klassen M und N müssen mindestens mit Beckengurten ausgerüstet sein einen gleichwertigen Schutz bieten wie Kindersitze nach dem ECE-Reglement Nr. 44/03 für die betreffende Altersgruppe.</p>
<p>--- ---</p>	<p>Übergangsbestimmungen X Für Fahrzeuge der Klassen M und N, die vor dem 1. August 2012 mit Kindersitzen erstmals zugelassen oder entsprechend umgebaut werden, gilt bezüglich Artikel 106 Absatz 3 über einen gleichwertigen Schutz wie nach dem ECE-Reglement Nr. 44/03 das bisherige Recht.</p>
<p>Erläuterungen: Zur Zeit benötigen für Kinder vorgesehene Sitze in Fahrzeugen der Klassen M und N lediglich Beckengurten. Es ergibt sich damit ein Sicherheitsgefälle zwischen Schulbussen und beispielsweise Personenwagen. Mit den neuen Vorschriften wird dieses behoben, indem die Anforderungen an Kindersitze bei alle wichtigen Transportmotorwagen an diejenigen der Schulbusse angepasst werden. Auch die vorgesehenen Übergangsfristen entsprechen denjenigen der Schulbusse.</p>	

Warnblinklichter an Hebebühnen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 109 Abs. 6 (neu) Obligatorische Beleuchtungsrichtungen
---	6 Hebebühnen, die in Arbeitsstellung nicht leicht erkennbar mehr als 0,50 m über die Fahrzeugkontur hinausragen, müssen möglichst weit aussen mit mindestens zwei Warnblinklichtern (Art. 78 Abs. 2) versehen sein.
---	Art. 192 Abs. 6 (neu) Obligatorische Beleuchtungsrichtungen
---	6 Hebebühnen, die in Arbeitsstellung nicht leicht erkennbar mehr als 0,50 m über die Fahrzeugkontur hinausragen, müssen möglichst weit aussen mit mindestens zwei Warnblinklichtern (Art. 78 Abs. 2) versehen sein.
---	Übergangsbestimmungen
---	X Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2013 erstmals zugelassen werden, gilt bezüglich der Artikel 109 Absatz 6 und 192 Absatz 6 über die Warnblinklichter an Hebebühnen das bisherige Recht.
Erläuterungen: Es handelt sich um einen Vorschlag der Schweizerischen Velo Konferenz: Hebebühnen in Arbeitsstellung erscheinen als «Strich in der Landschaft» und werden deshalb nur ungenügend wahrgenommen. Dies stellt z. B. für Sehbehinderte und Velofahrer eine erhebliche Gefahr dar. Bisher ist die Ausrüstung der Hebebühnen mit Warnblinklichter fakultativ.	

Sicherheitsanforderungen und Kennzeichnung der Verbindungseinrichtung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 118 Bst. h Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h Für Motorwagen, deren Höchstgeschwindigkeit 45 km/h nicht überschreiten kann, gelten folgende Ausnahmen: h. Die Verbindungseinrichtung muss nicht gekennzeichnet sein (Art. 91).</p>	<p>Art. 118 Bst. h Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h Für Motorwagen, deren Höchstgeschwindigkeit 45 km/h nicht überschreiten kann, gelten folgende Ausnahmen: h. Aufgehoben</p>
<p>---</p> <p>---</p> <p>--- ---</p>	<p>Art. 120 Bst. e (neu) Motorwagen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 15 km/h Für Motorwagen, deren Höchstgeschwindigkeit 15 km/h nicht überschreiten kann, gelten zusätzlich zu den Erleichterungen der Artikel 118 und 119 folgende Erleichterungen: e. Die Verbindungseinrichtung muss nicht gekennzeichnet sein (Art. 91).</p>
<p>---</p> <p>---</p>	<p>Übergangsbestimmungen X Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2013 erstmals zugelassen oder entsprechend umgebaut werden, gilt bezüglich der Artikel 118 Buchstabe h und 120 Buchstabe e über die Kennzeichnung der Verbindungseinrichtungen das bisherige Recht.</p>
<p>Erläuterungen: Es wird vorgeschlagen die Geschwindigkeit für die Ausnahme von der Kennzeichnungspflicht von Verbindungseinrichtungen von 45 auf 15 km/h herabzusetzen. Betroffen sind primär landwirtschaftliche Fahrzeuge. Gerade in diesem Bereich haben die Vorschriften nicht mit dem mitgehalten, was täglich auf den Strassen verkehrt. Die Geschwindigkeit wurden auf 40 km/h erhöht; die Zugfahrzeuge und Anhänger und damit die transportierten Lasten wurden immer grösser und schwerer. Anhängelasten von 30 t und Stützlasten von 3 t sind heute nicht mehr aussergewöhnlich. Umso wichtiger für die Betriebssicherheit werden somit die Verbindungseinrichtungen. Bei diesen Lasten ist es nicht mehr zu verantworten, Verbindungseinrichtungen oder Anbauelemente im Eigenbau herzustellen. Die Strassenverkehrsämter stellen ausserdem fest, dass nicht selten bei ungenügend starken Verbindungseinrichtungen Kennzeichnungen ausgeschliffen oder Herstellerplaketten entfernt werden. Dieser unverantwortlichen Praxis soll ein Riegel geschoben werden.</p>	

Feuerdetektionssysteme	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 123 Abs. 5 (neu)
---	Zusätzliche Ausrüstung
	5 Fahrzeuge der Klassen M₂ und M₃, müssen für den Motorraum und den Raum für eine allenfalls vorhandene treibstoffbefeuerte Heizung mit einem Feuerdetektionssystem nach dem ECE-Reglement Nr. 107 ausgerüstet sein.
Erläuterungen:	
Brände von Gesellschaftswagen und Kleinbussen können dramatische Auswirkungen haben. Aus diesem Grund wird hinsichtlich Schutz gegen Brandgefahren die obligatorische Anwendung des ECE-Reglement Nr. 107 vorgeschlagen. Dieses schreibt für den Motorraum (sofern sich dieser hinter dem Fahrerraum befindet) und Räume in denen sich ein Verbrennungsheizgerät befindet ein Alarmsystem vor, das den Fahrzeugführer vor einer Überhitzung dieser Räume warnt.	

Nutzlast bei gewerblichen Traktoren	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 134 Abs. 1 Nutzlast</p> <p>1 Die Nutzlast ist, ausgenommen bei landwirtschaftlichen Traktoren, auf 50 Prozent des Fahrzeugleergewichts, jedoch auf höchstens 3,00 t, beschränkt.</p>	<p>Art. 134 Abs. 1 Nutzlast</p> <p>1 Die Nutzlast von Traktoren ist ausgenommen bei landwirtschaftlichen Traktoren, auf 50 Prozent des Fahrzeugleergewichts, jedoch auf höchstens 3,00 t, beschränkt. Ausgenommen sind landwirtschaftliche Traktoren und Traktoren ohne Ladefläche, Tank oder eine andere Möglichkeit zum Sachentransport.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Gewerbliche Traktoren haben – anders als Lastwagen – eine Nutzlastbeschränkung, u.a. weil sie geringere Sicherheits- und Umweltvorschriften erfüllen müssen. Ohne diese Nutzlastbeschränkung wären die Halter von Traktoren mit Ladeflächen (siehe Bild «Transporter») bei der Bewerbung um gewerbliche Transportaufträge gegenüber dem Transportgewerbe mit Lastwagen bevorzugt, weil dieses strengere Anforderungen (insbesondere auch bezüglich der Chauffeure) erfüllen muss.</p> <p>Die Nutzlastbeschränkung verunmöglicht heute aber bei «typischen Traktoren» – nämlich solchen ohne Ladefläche, Tank oder eine andere Möglichkeit zum Sachentransport (siehe Bild) – oftmals die Verwendung der immer schwerer werdenden Zusatzgeräte (z. B. Schneeräumgeräte, Geräte zum Strassenunterhalt oder landwirtschaftliche Anbaugeräte). Zwar können auch mit diesen «typischen Traktoren» gewerbliche Transporte (durch Mitführen von Transportanhängern) durchgeführt werden. Trotzdem unterscheiden sich diese Fahrzeuge deutlich von den heute auch als Traktoren zugelassenen «Transportern». Während bei den «typischen Traktoren» die Nutzlast für die Aufnahme der Stützlast eines Zentralachsanhängers oder das Mitführen von Zusatzgeräten benötigt wird, dient sie bei den Transportern primär dem Sachentransport.</p> <p>Um die Verwendung der Zusatzgeräte an «typischen Traktoren» nicht länger einzuschränken, wird deshalb in dieser Anhörung vorgeschlagen, die Nutzlastbeschränkung bei den «typischen Traktoren», nicht aber bei den «Transportern» aufzuheben.</p>	
	
«Typischer Traktor»	«Transporter» mit Genehmigung als Traktor

Anhängelast an Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeuge sowie an dreirädrigen Kleinmotorrädern	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 136 Abs. 3^{bis} (neu)
---	Anhängelast
	3^{bis} Für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge sowie für dreirädrige Kleinmotorräder kann – sofern alle massgebenden Vorschriften eingehalten sind – eine Anhängelast für gebremste Anhänger bis zur Hälfte des Gesamtgewichts des Zugfahrzeugs zugelassen werden. In diesem Fall muss die voll beladene Fahrzeugkombination gegen eine Neigung von 12 Prozent vorwärts und rückwärts anfahren können und die Feststellbremse des Zugfahrzeugs muss sie in einer Steigung und einem Gefälle bis 12 Prozent halten können.
Erläuterungen:	
In Übereinstimmung mit dem EU-Recht darf bei Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeug die Anhängelast 50 Prozent des Leergewichts nach Artikel 136 Absatz 1 nicht überschreiten, wenn sie höher als 80 kg ist (Art. 136 Abs. 3). Besonders für mehrspurige Fahrzeuge wird aber immer wieder eine höhere Anhängelast verlangt, so insbesondere von der Post. Mit der vorgeschlagenen Regelung kann bei solchen Fahrzeugen unter gewissen Bedingungen (u. a. entsprechende Herstellergarantie) eine Anhängelast bis 50 Prozent des Gesamtgewichtes bewilligt werden.	

Richtungsblinker an Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 140 Abs. 1 Bst. c (neu) Obligatorische Beleuchtungsvorrichtungen
---	1 Folgende Lichter und Rückstrahler müssen fest angebracht sein:
--- ---	c. Richtungsblinker.
---	Übergangsbestimmungen
---	X Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Januar 2013 erstmals zugelassen werden, gilt bezüglich Artikel 140 Absatz 1 Buchstabe c über die Richtungsblinker das bisherige Recht.
Änderungen im direkten Zusammenhang mit der Änderung von Artikel 140 Absatz 1 Buchstabe c	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
Art. 141 Abs. 1 Bst. f Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen	Art. 141 Abs. 1 Bst. f Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen
1 Folgende Vorrichtungen sind, unter Vorbehalt der in Klammern jeweils aufgeführten Höchstzahl und unter Vorbehalt von Artikel 140 Absatz 2, zusätzlich erlaubt:	1 Folgende Vorrichtungen sind, unter Vorbehalt der in Klammern jeweils aufgeführten Höchstzahl und unter Vorbehalt von Artikel 140 Absatz 2, zusätzlich erlaubt:
f. Richtungsblinker;	f. Aufgehoben
Art. 160 Abs. 4 Beleuchtung Motorschlitten	Art. 160 Abs. 4 Beleuchtung Motorschlitten
4 Fernlichter und Kontrollschildbeleuchtung sind nicht erforderlich. Zur Diebstahlsicherung genügt eine Schliesskette oder eine andere gleich sichere Schliessvorrichtung.	4 Fernlichter, und Kontrollschildbeleuchtung und Richtungsblinker sind nicht erforderlich. Zur Diebstahlsicherung genügt eine Schliesskette oder eine andere gleich sichere Schliessvorrichtung.
Erläuterungen:	
Serienmässig sind heute Motorräder – wie auch in der EU vorgeschrieben – in aller Regel mit Richtungsblinkern ausgerüstet. Richtungsanzeigen mittels Blinkern sind deshalb auch bei Motorrädern gebräuchlich und werden von den anderen Verkehrsteilnehmern auch so erwartet. Ausserdem sind Handzeichen besonders bei Nacht oder schlechter Witterung schlecht erkennbar. Aus diesen Gründen sollen Richtungsblinker bei neuen Fahrzeugen nicht mehr fakultativ, sondern obligatorisch sein.	

Gelbe Gefahrenlichter an Motorschlitten	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>---</p> <p>---</p> <p>--- ---</p>	<p>Art. 141 Abs. 2 Bst. c (neu) Fakultative Beleuchtungsvorrichtungen</p> <p>² Mit Bewilligung der Zulassungsbehörde, durch Eintrag im Fahrzeugausweis, sind weiter erlaubt:</p> <p style="padding-left: 40px;">c. an Motorschlitten, die für Rettungszwecke eingesetzt werden, gelbe Gefahrenlichter.</p>
<p>Erläuterungen: Die Fachgruppe «Pistenfahrzeuge» der Strassenverkehrsämter schlägt vor, an Motorschlitten, die für Rettungszwecke eingesetzt werden, gelbe Gefahrenlichter zuzulassen. Obwohl gelbe Gefahrenlichter nicht für diesen Einsatz vorgesehen sind, werden solche offenbar bereits zu diesem Zweck verwendet und von einigen Strassenverkehrsämtern auch toleriert.</p>	

Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 146 Abs. 5 Aufbau Motorräder</p> <p>⁵ Eine Scheibenwaschanlage ist nicht erforderlich (Art. 81 Abs. 1).</p>	<p>Art. 146 Abs. 5 Aufbau Motorräder</p> <p>⁵ Eine An Scheiben von Verschaltungen und Windschildern sind Scheibenwischer und Scheibenwaschanlage ist nicht erforderlich (Art. 81 Abs. 1).</p>
<p>Erläuterungen: Nach Artikel 81 Absatz 1 müssen Windschutzscheiben, über die der Führer oder die Führerin nicht leicht hinwegsehen kann, mit Scheibenwischern und mit einer Scheibenwaschanlage versehen sein. Allerdings existieren verschiedene Motorräder (hauptsächlich Roller) mit Windschutzscheiben ohne Scheibenwischer, die über eine EG-Gesamtgenehmigung verfügen. Dies führt zur unerfreulichen Situation, dass der gleiche Sachverhalt je nachdem, ob das Fahrzeug EG-gesamtgenehmigt ist oder unter die VTS fällt (z. B. nachträglicher Anbau) unterschiedlich beurteilt wird. Obwohl wir einen Scheibenwischer bei hohen Scheiben für nützlich und der Sicherheit förderlich erachten, wird hier auf Antrag des Zweiradgewerbes eine Aufhebung des Obligatoriums zur Diskussion gestellt.</p>	

Schutzeinrichtungen bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen mit besonderem Aufbau	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 164 Abs. 3 Schutzeinrichtung</p> <p>³ Von Absatz 2 ausgenommen sind umgebaute Fahrzeuge (z. B. Personenwagen, Lastwagen usw.) mit Original-Führerkabine und Kleinfahrzeuge mit einem Leergewicht ohne Zusatzgeräte und Führer oder Führerin von höchstens 0,60 t.</p>	<p>Art. 164 Abs. 3 Schutzeinrichtung</p> <p>³ Von Absatz 2 ausgenommen sind umgebaute Fahrzeuge (z. B. Personen Lieferwagen, Lastwagen usw.) mit Original-Führerkabine und Kleinfahrzeuge Fahrzeuge mit einem Leergewicht ohne Zusatzgeräte und Führer oder Führerin von höchstens 0,60 t sowie Fahrzeuge, für die der Fahrzeughersteller oder eine anerkannte Prüfstelle bestätigt, dass eine Schutzeinrichtung aufgrund des speziellen Aufbaus keine zusätzliche Sicherheit bietet.</p>
<p>Erläuterungen: Es handelt sich hier um einen Vorschlag der landwirtschaftlichen Verbände, die geltend machen, dass bei gewissen Fahrzeugen mit hohem Aufbau (z. B. selbstfahrende Futtermischer) die Schutzvorrichtung keinen Nutzen entfaltet und damit entbehrlich ist.</p>	

Diebstahlsicherung an Fahrrädern	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 218 Abs. 3 Diebstahlsicherung</p> <p>³ Fahrräder sind mit einer Diebstahlsicherung (Schloss, Schliesskabel, Schliesskette oder dergleichen) zu versehen.</p>	<p>Art. 218 Abs. 3 Diebstahlsicherung</p> <p>³ Aufgehoben</p>
<p>Wenn der VTS-Änderung zugestimmt wird, dann wird ebenfalls Anhang 1 Punkt 7 Ziffer 703.2 der <u>OBV</u> wie folgt geändert bzw. aufgehoben:</p>	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Anhang 1 Pkt. 7 Ziff. 703.2 Diebstahlsicherung</p> <p>7 Radfahrerinnen und Radfahrer, Führerinnen und Führer von Motorfahrrädern; Bau- und Ausrüstungsvorschriften und administrative Bestimmungen</p> <p style="text-align: right;">Fr.</p> <p>703. Fahren ohne 2. Diebstahlsicherung (Art. 175 Abs. 1 und 218 Abs. 3 VTS) 20.–</p>	<p>Anhang 1 Pkt. 7 Ziff. 703.2 Diebstahlsicherung</p> <p>7 Radfahrerinnen und Radfahrer, Führerinnen und Führer von Motorfahrrädern; Bau- und Ausrüstungsvorschriften und administrative Bestimmungen</p> <p style="text-align: right;">Fr.</p> <p>703. Fahren ohne 2. Aufgehoben</p>
<p>Erläuterungen: Pro Velo Schweiz verlangt die Aufhebung der Pflicht, dass Fahrräder mit einer Diebstahlsicherung versehen sein müssen oder zumindest ein Schliesskabel oder eine Schliesskette mitgeführt werden muss. Es wird geltend gemacht, dass der Diebstahl eines Velos zwar ein Ärgernis für den Bestohlenen, aber kein mit Strafe zu verfolgendes Problem für die Allgemeinheit sei. Die Aufhebung von Artikel 218 Absatz 3 bewirkt, dass auch für Motorfahrräder keine Diebstahlsicherung mehr verlangt wird.</p>	

Geräuschmessung bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
Anhang 6 Ziff. 111	Anhang 6 Ziff. 111
<p>Geräuschmessung</p> <p>11 Verfahren und Grenzwerte</p> <p>111 Motorfahrzeuge müssen hinsichtlich der Geräuschmessung die Anforderungen entsprechend ihrer Kategorien- und Klasseneinteilungen erfüllen. Das Ergebnis ist massgebend für die Zulassung der Fahrzeuge. Bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h kann auf die Geräuschmessung verzichtet werden, sofern das Geräusch nicht als störend oder lästig auffällt.</p>	<p>Geräuschmessung</p> <p>11 Verfahren und Grenzwerte</p> <p>111 Motorfahrzeuge müssen hinsichtlich der Geräuschmessung die Anforderungen entsprechend ihrer Kategorien- und Klasseneinteilungen erfüllen. Das Ergebnis ist massgebend für die Zulassung der Fahrzeuge. Bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb und einer Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h kann auf die Geräuschmessung verzichtet werden, sofern das Geräusch nicht als störend oder lästig auffällt.</p>
<p>Erläuterungen: Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb sind in der Regel sehr leise, so dass auf die Geräuschmessung verzichtet werden kann. Allerdings sind auch Fahrzeuge bekannt, die laute und lästige Antriebsgeräusche verursachen. Eine bedingungslose Aufhebung der Geräuschmessung für Elektrofahrzeuge ist deshalb nicht vorgesehen.</p>	