

VI. Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Lieferwagen mit zusätzlichen Sitzen im Laderaum	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 11 Abs. 2 Bst. e Transportmotorwagen nach schweizerischem Recht 2 Es werden die nachstehenden Arten von Transportmotorwagen unterschieden und dabei Fahrzeuge, die sowohl für den Personen- wie für den Sachentransport bestimmt sind, nach den überwiegen- den Merkmalen eingeteilt:</p> <p>e. «Lieferwagen» sind leichte Motorwagen zum Sachentransport (Klasse N₁); zusätzliche weg- klappbare Sitze im Laderaum zum gelegentli- chen, nicht gewerbsmässigen Personentrans- port hindern die Einteilung als Lieferwagen nicht;</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 11 Abs. 2 Bst. e Transportmotorwagen nach schweizerischem Recht 2 Es werden die nachstehenden Arten von Trans- portmotorwagen unterschieden und dabei Fahrzeu- ge, die sowohl für den Personen- wie für den Sa- chentransport bestimmt sind, nach den überwiegen- den Merkmalen eingeteilt:</p> <p>e. «Lieferwagen» sind leichte Motorwagen zum Sachentransport (Klasse N₁); zusätzliche weg- klappbare Sitze im Laderaum zum gelegentli- chen, nicht gewerbsmässigen Personentrans- port hindern bis zu insgesamt höchstens 9 Sitzplätzen einschliesslich Führer oder Föhre- rin die Einteilung als Lieferwagen nicht;</p> <p>Art. 222i (neu) Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT. MM 200X X Für bereits im Verkehr stehende Fahrzeuge gilt bezüglich Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e über die maximal zulässige Anzahl Sitzplätze im Laderaum von Lieferwagen bis zur nächsten periodischen Prü- fung das bisherige Recht.</p>
<p>Erläuterungen: Mit der vorgeschlagenen Änderung soll verhindert werden, dass Kleinbusse zur Umgehung der Vorschriften (z. B. betreffend Geschwindigkeitsbegrenzer) als «Lieferwagen mit zusätzlichen Sitzen» eingelöst werden können.</p>	

Einteilung der Baustellenanhänger	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 22 Abs. 2 Bst. c Arten von Arbeitsanhängern 2 Ihnen gleichgestellt sind Anhänger:</p> <p>c. die auf Baustellen als Werkstatt-, Büro-, Um- kleide-, Wasch- oder Unterkunftsraum oder Werkzeuglager usw. dienen;</p> <p>---</p>	<p>Art. 22 Abs. 2 Bst. c Arten von Arbeitsanhängern 2 Ihnen gleichgestellt sind Anhänger:</p> <p>c. <i>Aufgehoben</i></p> <p>Art. 222i (neu) Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT. MM 200X X Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2007 zum Verkehr zugelassen werden, gilt bezüglich Artikel 22 Absatz 2 Buchstabe c über die Einteilung von Bau- stellenanhängern das bisherige Recht.</p>
<p>Erläuterungen: Die Bestimmung, wonach diese Baustellenanhänger den Arbeitsanhängern gleichgestellt sind, ist in der VTS systemfremd. «Arbeitsanhänger» weisen gemäss Definition in Artikel 22 Absatz 1 höchstens einen geringen Tragraum für Werkzeuge und Betriebsstoffe auf. Anhänger, deren Aufbau als Nutzraum (Werkstatt, Ver- kaufsladen, Ausstellungslokal, Büro, Laboratorium usw.) dient, sind nach Artikel 20 Absatz 1 grundsätzlich den Transportanhängern gleichgestellt. Allein der Umstand, dass ein solcher Anhänger auf Baustellen ein- gesetzt wird, ist bei der Zulassung kein objektives Einteilungskriterium und rechtfertigt keine spezielle Rege- lung.</p>	

Qualitätssicherung bei Fahrzeugprüfungen	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 33 Abs. 8 (neu)
---	Periodische Prüfungspflicht
	⁸ Die Fahrzeugprüfung muss nach einem von den Kantonen gemeinsam festgelegten Qualitätssicherungs-System (QSS) durchgeführt werden.
<p>Erläuterungen: Mit dieser Änderung soll erreicht werden, dass alle Kantone (und die von ihnen ermächtigten privaten Prüfstellen) Fahrzeuge gemäss asa-QSS (Qualitätssicherungssystem der Vereinigung der Strassenverkehrsämter) nachprüfen und damit einen einheitlichen Qualitätsstandard sicherstellen.</p>	

Wechselaufbauten	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 7 Abs. 1 Gewichte</p> <p>¹ «Leergewicht» ist, unter Vorbehalt von Absatz 7, das Gewicht des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel, Treibstoff (mind. 90 % der vom Hersteller oder von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge) und der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung, Werkzeug, Radkeil, Feuerlöscher sowie dem Führer oder der Führerin, dessen oder deren Gewicht mit 75 kg angenommen wird.</p>	<p>Art. 7 Abs. 1 Gewichte</p> <p>¹ «Leergewicht» ist, unter Vorbehalt von Absatz 7, das Gewicht des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeugs mit Kühl- und Schmiermittel, Treibstoff (mind. 90 % der vom Hersteller oder von der Herstellerin angegebenen Treibstofffüllmenge) und der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung, Werkzeug, Radkeil, Feuerlöscher sowie dem Führer oder der Führerin, dessen oder deren Gewicht mit 75 kg angenommen wird. Bei Fahrzeugen mit Wechselaufbauten wie Container, Tankaufbauten, Silos, Wechselladebrücken wird der Aufbau bei der Bestimmung des Leergewichtes nicht berücksichtigt.</p>
---	Art. 38 Abs. 4 (neu)
---	Abmessungen
	⁴ Die Länge, Breite und Höhe bei Fahrzeugen mit Wechselaufbauten schliesst die Vorrichtungen für die Aufnahme der Aufbauten sowie den Aufbau selber ein.
<p>Art. 66 Abs. 1 Fahrzeugaufbauten, Verschiedenes</p> <p>¹ Die Verbindung von festen und wegnehmbaren Aufbauten, Silos, Tanks usw. mit dem Fahrgestell muss den im Betrieb auftretenden Kräften gewachsen sein. Kippbare Führerkabinen und Ladebrücken müssen gegen ein Zurückkippen zuverlässig gesichert werden können.</p>	<p>Art. 66 Abs. 1 Fahrzeugaufbauten, Verschiedenes</p> <p>¹ Die Verbindung von festen und wegnehmbaren Aufbauten mit dem Fahrgestell muss den im Betrieb auftretenden Kräften gewachsen sein. Wechselaufbauten gelten als Fahrzeugteile. Kippbare Führerkabinen und Ladebrücken müssen gegen ein Zurückkippen zuverlässig gesichert werden können.</p>
<p>Erläuterungen: Mit diesen Ergänzungen soll die in den Weisungen des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements (EJPD) vom 21. Dezember 1990 enthaltene Regelung in die Verordnung übernommen werden.</p>	

Werbung	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 70 Abs. 2 Werbung und Werbetafeln 2 Werbetafeln auf Personenwagen dürfen nicht höher als 0,20 m sein und das Fahrzeug um höchstens 0,30 m überragen.</p>	<p>Art. 70 Abs. 2 Werbung 2 <i>Aufgehoben</i></p>
<p>Erläuterungen: Diese Bestimmung ist u. E. nicht mehr zeitgemäss und kann aufgehoben werden. Auch für gegenständliche Reklamen gibt es keine derartige Einschränkung.</p>	

Restwegschreiber	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 101 Restwegschreiber 1 Fahrzeuge, die für berufsmässige Fahrten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und c sowie Absatz 4 ARV 2 verwendet werden, benötigen einen Restwegschreiber, der die Geschwindigkeit auf der zuletzt gefahrenen, wenigstens 250 m langen Strecke aufzeichnet. Anstelle des Restwegschreibers kann auch ein Fahrtschreiber nach Artikel 100 verwendet werden.</p> <p>1bis In Fahrzeugen, die nach Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe b einen Fahrtschreiber benötigen und deren Führer oder Führerinnen nicht der ARV 2 unterstehen, genügt ein Restwegschreiber.</p> <p>2 Für den Bau und Einbau von Restwegschreibern gilt die Verordnung Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Strassenverkehr sinngemäss. Prüfung, Nachprüfung und Reparatur von Restwegschreibern richten sich nach Artikel 102.</p> <p>3 Für die Anzeige der Geschwindigkeit bei Restwegschreibern genügt ein Bereich bis 120 km/h.</p> <p>4 Bei Restwegschreibern darf die maximale Abweichung der Aufzeichnung ± 2 Prozent von der tatsächlichen Geschwindigkeit betragen.</p>	<p>Art. 101 Restwegschreiber 1 Fahrzeuge, die für berufsmässige Fahrten nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstaben a und c sowie Absatz 4 ARV 2 verwendet werden, benötigen einen Restwegschreiber, der die Geschwindigkeit auf der zuletzt gefahrenen, wenigstens 250 m langen Strecke aufzeichnet. Anstelle des Restwegschreibers kann auch ein Fahrtschreiber nach Artikel 100 oder ein Datenaufzeichnungsgerät nach Artikel 102a verwendet werden.</p> <p>1bis In Fahrzeugen, die nach Artikel 100 Absatz 1 Buchstabe b einen Fahrtschreiber benötigen und deren Führer oder Führerinnen nicht der ARV 2 unterstehen, genügt ein Restwegschreiber nach Absatz 1 oder ein Datenaufzeichnungsgerät nach Artikel 102a.</p> <p>2 Bau, Einbau, Nachprüfung und Reparatur des Restwegschreibers richten sich nach den Angaben des Geräteherstellers.</p> <p>3 <i>Aufgehoben</i></p> <p>4 <i>Aufgehoben</i></p>
<p>Erläuterungen: Die Wettbewerbskommission verlangt im Sinne von Artikel 45 Absatz 2 KG (Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über Kartelle und andere Wettbewerbsbeschränkungen; Kartellgesetz) die Gleichstellung von Restwegschreibern und Datenaufzeichnungsgeräten. Als Begründung führt sie im Wesentlichen an, dass der Restwegschreiber ein schweizerisches Produkt sei, das im Ausland nicht hergestellt und in der Schweiz heute nur noch von einer Firma produziert werde. Somit habe die Vorschrift von Artikel 101 VTS den Wettbewerb auf dem Markt für Restwegschreiber derart eingeschränkt, dass damit faktisch ein Monopol begründet worden sei.</p> <p>Da weder für Restwegschreiber noch für Datenaufzeichnungsgeräte nationale oder internationale Normen bestehen, wird für Restwegschreiber hinsichtlich Bau, Einbau, Nachprüfung und Reparatur die gleiche Regelung vorgeschlagen, wie sie bei den Datenaufzeichnungsgeräten gilt.</p>	

Gestaltung des Aufbaus	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>Art. 104 Radabdeckungen, seitliche Schutzvorrichtungen, Unterfahrschutz</p> <p>1 Der Aufbau bzw. die Kotflügel müssen bei Fahrzeugen der Klasse M₁ bei Geradeausfahrt die ganze Breite der Reifenlauffläche oben und nach hinten bis 15,00 cm über die Höhe der Achsmittle decken.</p> <p>1^{bis} Die Frontpartie muss bei Fahrzeugen der Klasse M₁ mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t und bei jedem von einem Fahrzeug der Klasse M₁ abgeleiteten Fahrzeug der Klasse N₁ mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t den Anforderungen der Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fussgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates entsprechen.</p> <p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p>Art. 104 Radabdeckungen, Gestaltung des Aufbaus, Schutzvorrichtungen</p> <p>1 Der Aufbau bzw. die Kotflügel müssen bei Fahrzeugen der Klasse M₁ bei Geradeausfahrt die ganze Breite der Reifenlauffläche oben und nach hinten bis 15,00 cm über die Höhe der Achsmittle decken.</p> <p>---</p> <p>2 Fahrzeuge der Klasse M₁ mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,50 t müssen der Richtlinie 96/79/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Frontalaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG oder dem ECE-Reglement Nr. 94 entsprechen. Ausgenommen sind Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden.</p> <p>3 Die Frontpartie muss bei Fahrzeugen der Klasse M₁ mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t und bei jedem von einem Fahrzeug der Klasse M₁ abgeleiteten Fahrzeug der Klasse N₁ mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t den Anforderungen der Richtlinie 2003/102/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. November 2003 zum Schutz von Fussgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern vor und bei Kollisionen mit Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates entsprechen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass die Fahrzeugfront hinsichtlich Fussgängerschutz dem aktuellen Stand der Technik entspricht.</p> <p>4 Frontschutzsysteme an Fahrzeugen der Klasse M₁ mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,50 t und an Fahrzeugen der Klasse N₁ müssen der Richtlinie 2005/66/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Verwendung von Frontschutzsystemen an Fahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates entsprechen.</p>

Gestaltung des Aufbaus (Fortsetzung)	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>---</p> <p>2 Lastwagen der Klassen N₂ und N₃ müssen mit einer seitlichen Schutzvorrichtung nach den Anforderungen des Anhangs der Richtlinie Nr. 89/297 des Rates vom 13. April 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger oder den Ziffern 6–8 des ECE-Reglements Nr. 73 ausgerüstet sein.</p> <p>3 Von Absatz 2 ausgenommen sind:</p> <p>a. Motorwagen mit seitlich kippbarem Aufbau, wenn die Innenlänge des nutzbaren Laderaumes nicht mehr als 7,50 m beträgt; bei Motorwagen mit einseitig kippbarem Aufbau müssen auf der nicht kippbaren Seite seitliche Schutzvorrichtungen vorhanden sein;</p> <p>b. Motorwagen, bei denen die Zulassungsbehörde im Einzelfall eine Ausnahme gestattet, weil das Anbringen von seitlichen Schutzvorrichtungen aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist;</p> <p>c. Militärfahrzeuge.</p> <p>4 Fahrzeuge der Klassen M und N müssen mit einem hinteren Unterfahrschutz nach den Anforderungen des Anhangs II der Richtlinie Nr. 70/221 des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Treibstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern oder der Ziffer 7 des ECE-Reglementes Nr. 58 ausgerüstet sein.</p> <p>5 Von Absatz 4 ausgenommen sind:</p> <p>a. Motorkarren;</p> <p>b. Sattelschlepper;</p> <p>c. Motorwagen, bei denen die Zulassungsbehörde im Einzelfall eine Ausnahme gestattet, weil das Anbringen eines hinteren Unterfahrschutzes aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist;</p> <p>d. Militärfahrzeuge.</p>	<p>5 Fahrzeuge der Klasse M₁ mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,50 t und Fahrzeuge der Klasse N₁ müssen der Richtlinie 96/27/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Mai 1996 über den Schutz der Kraftfahrzeuginsassen beim Seitenaufprall und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG oder dem ECE-Reglement Nr. 95 entsprechen. Ausgenommen sind Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden.</p> <p>6 Lastwagen der Klassen N₂ und N₃ müssen mit einer seitlichen Schutzvorrichtung nach den Anforderungen des Anhangs der Richtlinie 89/297 des Rates vom 13. April 1989 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über seitliche Schutzvorrichtungen (Seitenschutz) bestimmter Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger oder den Ziffern 6–8 des ECE-Reglements Nr. 73 ausgerüstet sein.</p> <p>7 Von Absatz 6 ausgenommen sind:</p> <p>a. Motorwagen mit seitlich kippbarem Aufbau, wenn die Innenlänge des nutzbaren Laderaumes nicht mehr als 7,50 m beträgt; bei Motorwagen mit einseitig kippbarem Aufbau müssen auf der nicht kippbaren Seite seitliche Schutzvorrichtungen vorhanden sein;</p> <p>b. Motorwagen, bei denen die Zulassungsbehörde im Einzelfall eine Ausnahme gestattet, weil das Anbringen von seitlichen Schutzvorrichtungen aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist;</p> <p>c. Militärfahrzeuge.</p> <p>8 Fahrzeuge der Klassen M und N müssen mit einem hinteren Unterfahrschutz nach den Anforderungen des Anhangs II der Richtlinie 70/221 des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Behälter für flüssigen Treibstoff und den Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern oder der Ziffer 7 des ECE-Reglementes Nr. 58 ausgerüstet sein.</p> <p>9 Von Absatz 8 ausgenommen sind:</p> <p>a. Motorkarren;</p> <p>b. Sattelschlepper;</p> <p>c. Motorwagen, bei denen die Zulassungsbehörde im Einzelfall eine Ausnahme gestattet, weil das Anbringen eines hinteren Unterfahrschutzes aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist;</p> <p>d. Militärfahrzeuge.</p>

Gestaltung des Aufbaus (Fortsetzung)	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
<p>6 Fahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ müssen mit einem vorderen Unterfahrschutz nach den Anforderungen der Richtlinie Nr. 2000/40 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie Nr. 70/156/EWG des Rates oder nach dem ECE-Reglement Nr. 93 ausgerüstet sein.</p> <p>7 Von Absatz 6 ausgenommen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Motorkarren; b. Geländefahrzeuge (Art. 12 Abs. 3); c. Motorwagen, bei denen die Zulassungsbehörde im Einzelfall eine Ausnahme gestattet, weil das Anbringen eines vorderen Unterfahrschutzes aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist. <p>---</p> <p>---</p>	<p>10 Fahrzeuge der Klassen N₂ und N₃ müssen mit einem vorderen Unterfahrschutz nach den Anforderungen der Richtlinie 2000/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den vorderen Unterfahrschutz von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates oder nach dem ECE-Reglement Nr. 93 ausgerüstet sein.</p> <p>11 Von Absatz 10 ausgenommen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Motorkarren; b. Geländefahrzeuge (Art. 12 Abs. 3); c. Motorwagen, bei denen die Zulassungsbehörde im Einzelfall eine Ausnahme gestattet, weil das Anbringen eines vorderen Unterfahrschutzes aus technischen oder betrieblichen Gründen nicht möglich ist. <p>Art. 222i (neu) Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT. MM 200X</p> <p>X Für Fahrzeuge ohne EG-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Oktober 2007 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, gilt bezüglich Artikel 104 Absatz 5 über den Schutz beim Seitenaufprall das bisherige Recht.</p>
<p>Erläuterungen:</p> <p>Neu sollen für die Zulassung in der Schweiz auch die Anforderungen der EG betreffend Front- und Seitenaufprall sowie betreffend Frontschutzsysteme gelten. Eine spezielle Übergangsfrist ist nur für den Seitenaufprall erforderlich, weil hier die EG für ihre Mitgliedstaaten keinen verbindlichen Anwendungstermin vorschreibt. In den anderen Fällen sind die Übergangsfristen der EG massgebend. Wir wollen keine Fahrzeuge, die in der EU bezüglich Sicherheit nicht mehr zugelassen werden dürfen.</p> <p>Schwierigkeiten sind zu erwarten beim Direktimport von Fahrzeugen von ausserhalb des EG-Raumes, weil die zu erbringenden Nachweise, dass die entsprechenden Anforderungen eingehalten sind, nicht auf einfache Weise möglich sind.</p> <p>Den Schwierigkeiten bei einzeln oder in sehr kleinen Serien hergestellten Fahrzeugen wird damit begegnet, dass bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden, für den Front- und Seitenaufprall auf den Nachweis verzichtet werden soll.</p> <p>Aus dem gleichen Grund wird auch für den Fussgängerschutz bei solchen Fahrzeugen ein einfacherer Nachweis vorgesehen. Eine verkürzte Übergangsfrist für direkt importierte Fahrzeuge, wie dies verschiedentlich verlangt wurde, ist jedoch nicht möglich, weil auch die EG diesen Fall (Fahrzeuge ohne EG-Übereinstimmungserklärung) explizit regelt.</p>	

Anordnung der Sitze	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 107 Abs. 1^{bis} (neu)
---	1 ^{bis} Quer zur Fahrtrichtung angeordnete Sitze sind in Fahrzeugen der Klassen M ₁ und N ₁ sowie M ₂ und M ₃ , die nicht über bewilligte Stehplätze verfügen, nicht zulässig. Ausgenommen sind Fahrzeuge des Militärs, der Feuerwehr, der Polizei und der Sanität sowie Fahrzeuge der Klasse M ₃ mit einem Gesamtgewicht über 10,00 t in denen im hinteren Teil des Fahrzeugs nach der Seite gerichtete Sitze so gruppiert sind, dass sie einen integrierten Salon bis zu 10 Sitzen bilden.
<p>Erläuterungen: Übernahme von Bestimmungen aus der Richtlinie Nr. 74/408/EWG zur vollständigen Umsetzung der Motion Darbellay (Sicherheit der Kinder in öffentlichen Transportmitteln). In der EG gelten diese Bestimmungen ab dem 20. Oktober 2006 für neue Typgenehmigungen und ab dem 20. Oktober 2007 für die Zulassung der entsprechenden Fahrzeuge. Das Verbot gilt für neu in Verkehr kommende Fahrzeuge. Bereits im Verkehr stehende Fahrzeuge müssen in der Schweiz bis spätestens 2010 mit Sicherheitsgurten nachgerüstet werden.</p>	

Recyclingfähigkeit	
Geltender Text	Änderungsvorschlag
---	Art. 116a (neu)
---	Recyclingfähigkeit Fahrzeuge der Klassen M ₁ und N ₁ müssen bezüglich der Recyclingfähigkeit der Richtlinie 2005/64/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Oktober 2005 über die Typgenehmigung für Kraftfahrzeuge hinsichtlich ihrer Wiederverwendbarkeit, Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit und zur Änderung der Richtlinie 70/156/EWG des Rates entsprechen. Ausgenommen sind Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden.
<p>Erläuterungen: Schwierigkeiten sind auch hier zu erwarten beim Direktimport von Fahrzeugen von ausserhalb des EG-Raumes, weil der zu erbringende Nachweis, dass die entsprechenden Anforderungen eingehalten sind, auch in diesem Fall nicht auf einfache Weise möglich ist. Den Schwierigkeiten bei einzeln oder in sehr kleinen Serien hergestellten Fahrzeuge wird damit begegnet, dass bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden, ebenfalls auf den Nachweis verzichtet werden soll.</p>	

Gesamtgewicht von Anhängern			
Geltender Text		Änderungsvorschlag	
Art. 183 Abs. 1 Bst. c Gewichte 1 Das Gesamtgewicht darf, vorbehaltlich der Gewichte im internationalen Verkehr, höchstens betragen bei:		Art. 183 Abs. 1 Bst. c sowie d (neu) Gewichte 1 Das Gesamtgewicht darf, vorbehaltlich der Gewichte im internationalen Verkehr, höchstens betragen bei:	
	Tonnen		Tonnen
c.	drei- oder mehrachsigen Anhängern (ausgenommen Sattel- und Zentralachsanhänger)	c.	dreiachsigen Anhängern (ausgenommen Sattel- und Zentralachsanhänger)
	24,00	d.	vierachsigen Anhängern (ausgenommen Sattel- und Zentralachsanhänger)
			32,00
Erläuterungen: Für vierachsige Anhänger wird eine analoge Regelung vorgeschlagen, wie sie bei den Motorwagen gilt. Solche Anhänger sind besonders für Traktorzüge interessant. Sie bieten hinsichtlich Verkehrssicherheit und Manövrierbarkeit Vorteile gegenüber den heute in der Regel verwendeten Doppel-Anhängerzügen.			

Betriebsbremsanlage bei Arbeitsanhängern			
Geltender Text		Änderungsvorschlag	
Art. 202 Abs. 3 Betriebsbremse 3 Bei mehrachsigen Arbeitsanhängern kann eine auf die Räder einer Achse wirkende Betriebsbremse zugelassen und bei Arbeitsanhängern mit einem Gesamtgewicht bis 3,00 t aus technischen oder betrieblichen Gründen auf die Betriebsbremse verzichtet werden. Die Zulassungsbehörde kann genügend starke Zugfahrzeuge vorschreiben und nötigenfalls die Geschwindigkeit der Fahrzeugkombination beschränken.		Art. 202 Abs. 3 Betriebsbremse 3 Bei mehrachsigen Arbeitsanhängern kann eine auf die Räder einer Achse wirkende Betriebsbremse zugelassen werden.	
---		Art. 222i (neu) Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT. MM 200X X Für Fahrzeuge, die vor dem 1. Oktober 2007 zum Verkehr zugelassen wurden, gilt bezüglich Artikel 202 Absatz 3 über die Betriebsbremse an Arbeitsanhängern das bisherige Recht.	

Erläuterungen: Als Arbeitsanhänger ohne Betriebsbremse aus <u>betrieblichen Gründen</u> wurden bisher verschiedene Baustellenanhänger zugelassen. Diese Spezialregelung rechtfertigt sich heute nicht mehr (siehe auch vorgeschlagene Änderung von Art. 22 Abs. 2 Bst. c). Arbeitsanhänger, bei welchen in jüngerer Zeit aus <u>technischen Gründen</u> auf die Betriebsbremse verzichtet wurde, sind uns keine bekannt. In besonderen Fällen hätte das ASTRA die Möglichkeit, eine Ausnahme zu verfügen (Art. 220 Abs. 2 VTS).			