



Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
V-FA@astra.admin.ch

Appenzell, 5. Oktober 2022

Fahrzeuvorschriften - Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. Juni 2022 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zu Teilrevisionen von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie unterstützt die Vorlage im Grundsatz. Nicht einverstanden ist sie damit,

- dass Reifenhändlerinnen und -händler bei Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs geeignet sind, künftig keine Warnetikette mehr abgeben müssen, obwohl bei Fahrten ins Ausland der Warnhinweis trotzdem angebracht werden muss (Art. 59 Abs. 4 E-VTS) [Ziff. 9 Fragebogen zur Vernehmlassung];
- dass land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen künftig 40km/h schnell sein dürfen (Art. 161 Abs. 7 E-VTS; Art. 163 Abs. 1 und Abs. 2 E-VTS) [Ziff. 14 Fragebogen zur Vernehmlassung];
- dass Arbeitskarren (z.B. Arbeitsbühnen) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6km/h künftig ohne Fahrzeugausweis und Kontrollschild in Verkehr gesetzt werden können (Art. 72 Abs. 1 lit. m E-VZV und Art. 38 Abs. 1 lit. e E-VVV);
- dass künftig Spurverbreiterungen bis 2% aufgrund von Distanzscheiben (wie bereits heute aufgrund von nicht mit dem Fahrzeug geprüften Felgen mit anderer Einpresstiefe) ohne Eignungserklärung der Fahrzeugherstellerin oder des Fahrzeugherstellers zulässig sind (Art. 56 Abs. 3 E-VTS) [Ziff. 22 Fragebogen zur Vernehmlassung].

Details zu unseren Antworten entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:

Markus Dörig

Beilage:

Antwortformular

Zur Kenntnis an:

- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh. Marktgasse 2 9050 Appenzell
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am 20. Oktober 2022 an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) und der Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV) einverstanden?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der blosse Hinweis in Art. 45 Abs. 2 E-VTS auf die EU-Durchführungsverordnung 2021/535 bezüglich der Montage von Fahrzeugkontrollschildern ist für die Polizei im Vollzug nicht umsetzbar. Die minimale Anbringungshöhe sollte klar definiert und auf 10cm ab Boden festgesetzt werden, sofern nicht technische oder betriebliche Gründe entgegenstehen.

Art. 209 Abs. 5 VTS: Es ist nicht klar, ob es bei Anhängern mit Breitreifen Pflicht ist, Radabdeckungen anzubringen und ob sie sich hinten bis zu 0.1m über der Achsmittellinie krümmen müssen.

Aktuell ist es von den gesetzlichen Vorschriften her verboten, E-Bikes (langsame und schnelle) auf einem Heckfahrradträger zu transportieren. Art. 73 Abs. 2 lit. d. der VRV soll deshalb entsprechend ergänzt respektive angepasst werden.

2. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen hinsichtlich Assistenzsysteme und Schutz gegen Cyberangriffe künftig grundsätzlich den technischen Vorschriften der EU entsprechen müssen (Art. 103 Abs. 5, 6 und 7 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Es kann von einem Strassenverkehrsamt nicht festgestellt werden, ob 100 oder mehr Stück hergestellt wurden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass Motorwagen hinsichtlich Unfalldatenschreiber künftig grundsätzlich den technischen Vorschriften der EU entsprechen müssen (Art. 102a E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Dem Einbau von Unfalldatenschreibern, die den EU Vorschriften entsprechen, kann aus Verkehrssicherheitsgründen zugestimmt werden. Allerdings sollte in Art. 102a E-VTS klargestellt werden, dass die Strafverfolgungsbehörden bei strafbaren Handlungen und Verkehrsunfällen auf die Daten des Unfalldatenschreibers und auf die im Fahrzeug aufgezeichneten Systemdaten eigenständig zugreifen können. Neben der Untersuchung von Unfallereignissen sollen die Daten auch für die Aufklärung von Strafuntersuchungen im Zusammenhang mit schweren Strassenverkehrsdelikten

genützt werden können. Diese Rechtsgrundlagen müssen auf Bundesebene geregelt werden.

Diese Rechtsgrundlage sollte in einem eigenen Absatz aufgeführt werden.

Es kann von einem Strassenverkehrsamt nicht festgestellt werden, ob 100 oder mehr Stück hergestellt wurden.

4. Sind Sie damit einverstanden, dass Gesellschaftswagen künftig hinsichtlich des Überrollschutzes dem UN-Reglement Nr. 66 entsprechen müssen (Art. 121 Abs. 5 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

5. Sind Sie damit einverstanden, dass die Brandschutzbestimmungen für die Innenraummaterialien von Gesellschaftswagen sich künftig nach dem UN-Reglement Nr. 118 richten (Art. 123 Abs. 5 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die fahrzeugtechnischen EU-Vorschriften für Systeme zum Ersatz der Kontrolle der Fahrerin oder des Fahrers über ein Fahrzeug in der Schweiz zeitgleich zur EU eingeführt werden (Art. 103 Abs. 8 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass die allgemeine Definition von Anhängern künftig Antriebe an Anhängern nicht mehr ausschliesst (Art. 19 Abs. 1 E-VTS)? Bitte Folgefrage beachten.

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

8. Sind Sie damit einverstanden, dass Anhängerantriebe – zur Harmonisierung der Vorschriften und zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs – den technischen

Anforderungen von künftigem EU Recht entsprechen müssen (Art. 189 Abs. 8 E-VTS und Anwendung des geltenden Art. 36a Abs. 1 VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

9. Sind Sie damit einverstanden, dass Reifenhändler bei Winterreifen, die nicht für die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs geeignet sind, künftig keine Warnetikette mehr abgeben müssen, obwohl bei Fahrten ins Ausland der Warnhinweis trotzdem angebracht werden muss (Art. 59 Abs. 4 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Es handelt sich um eine Bestimmung für die Fahrzeugkonformität für Auslandsfahrten, da in gewissen Nachbarstaaten höhere Geschwindigkeiten gefahren werden.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass mit der vorgeschlagenen Neuregelung eine unnötige Differenz zum EU-Recht geschaffen wird. Zudem gilt es anzumerken, dass die Reifenhändlerin oder der Reifenhändler seiner Informationspflicht nachkommen sollte und die Verantwortung nicht auf die Endverbraucherin oder den Endverbraucher abschieben kann. Die nur im Ausland geforderte Warnetikette dürfte für Halterinnen und Halter schwer zu beschaffen sein, wenn sie nicht von der Reifenhändler oder dem Reifenhändler abgegeben wird. Es wäre zu befürchten, dass auch die Information über die für Fahrten im Ausland eingeschränkt tauglichen Reifen entfällt.

10. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, gleich wie in der EU, neue Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen ab dem 21. August 2023 mit der Version 2 des intelligenten Fahrtschreibers ausgerüstet sein müssen (Aktualisierung in Anhang 2 Ziff. 114 E-VTS mit Wirkung auf den geltenden Art. 100 Abs. 1 VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit den neuen Einteilungskriterien für Arbeitsmotorwagen und Arbeitsanhänger einverstanden (Art. 13 Abs. 1 und 2 E-VTS; Art. 22 Abs. 1 und 2 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Den neuen Einteilungskriterien ist grundsätzlich zuzustimmen. Es ist jedoch zu befürchten, dass diese bei den Fahrzeugzulassungsbehörden einen Mehraufwand verursachen werden und Fahrzeughalter zwecks Kosteneinsparung teilweise gezielt nach Umgehungsmöglichkeiten suchen werden. Die gewählte Formulierung wird sicher zu Abgrenzungsfragen führen.

12. Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitsfahrzeuge künftig eine begrenzte Nutz- oder Anhängelast zum Mitführen von Materialien aufweisen dürfen, die bei den Arbeiten anfallen oder dazu benötigt werden (Art. 13 Abs. 1 Bst. b und Abs. 2 E-VTS; Art. 22 Abs. 1 Bst. b und 2 Bst. a und d E-VTS; Art. 131 Abs. 1 E-VTS sowie Art. 77 Abs. 1 E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Grundsätzlich sind wir damit einverstanden. Allerdings ist zu befürchten, dass die neue Regelung dazu führt, dass unter anderem Ausrüstungsvorschriften zwecks Kosteneinsparung umgangen werden (LSVA, Unterfahrschutz, ARV). Das Ablasten bei Arbeitsfahrzeugen aus rein monetärer Bevorteilung sollte nicht möglich sein.

Die Ausnahmen, die beispielsweise einen Saugbagger hindernisfrei einsetzen zu können möglich macht, ist nicht in der VTS zu regeln. Ausnahmen sind in der ARV, LSVA, CZV sowie dem Sonntags- und Nachtfahrverbot etc. zu regeln. So müsste nicht dauernd vom Grundsatz des Transportverbots für Arbeitsfahrzeuge abgewichen werden.

25% des GG und max. 4'000kg reicht nicht in allen Fällen für selbstfahrende Feldspritzen. Unseres Erachtens sollte insbesondere bei sogenannten Feldspritzen auf 25%/4'000kg gänzlich verzichtet werden. Eine fahrzeugspezifische Nutzlastfreigabe soll geprüft werden. Dies mit folgender Begründung:

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen zur Erlangung von Direktzahlungen muss neu ein Befüll- und Waschplatz für die Erreichung des ökologischen Leistungsnachweises als Minimalstandard vorhanden sein. Das heisst unter anderem: In Zukunft darf eine Landwirtin oder ein Landwirt das Wasser nicht mehr vor Ort beispielsweise von einem öffentlichen Hydranten beziehen, sondern muss die «Brühe» zuhause auf dem Befüll- und Waschplatz anmischen. Mit den 25%/4'000 kg ist eine unnötige Beschränkung vorgesehen, insbesondere für gezogene Geräte.

Zeitgleich mit dem Inkrafttreten der VTS-Änderung sollten die geltenden Weisungen vom 30. Juni 1964 formell aufgehoben und die aus den Weisungen noch erforderlichen Aspekte in einer aktuellen Weisung festgehalten werden. Es wird immer schwieriger, die noch anwendbaren Themen und Bereiche aus den Weisungen von 1964 den Kundinnen und Kunden plausibel zu kommunizieren; mit der Lockerung des Transportverbots wird dies noch schwieriger.

Die Abgrenzung bei der Definition von Arbeitsfahrzeugen in der Praxis muss noch überprüft werden.

13. Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitsfahrzeuge zur Mobilität ihres Bedienpersonals künftig ein Motorfahrzeug mitführen dürfen (Art. 13 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2 E-VTS sowie Art. 77 Abs. 1 E-VRV und Art. 80 Abs. 1 Bst. d E-VRV)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die erlaubten Gewichte von 150kg (Motorradtransport) und 2'000kg (Anhängelast) werden nicht in jedem Fall ausreichen.

14. Sind Sie damit einverstanden, dass land- und forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen künftig 40 km/h schnell sein dürfen (Art. 161 Abs. 7 E-VTS; Art. 163 Abs. 1 und 2 E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit und mit Blick auf die Fahrzeugdimensionen und die Topografie der Schweiz (Strassenraum, Fahrbahnbreiten) sollte diese Änderung nicht ohne Not vorgenommen werden. Deren Grösse und fahrdynamische Eigenheiten dürften in Verbindung mit einer Geschwindigkeitserhöhung auf 40km/h vereinzelt zu einem Unfallrisiko führen. Sodann haben diese Fahrzeuge im Vergleich mit anderen Fahrzeugarten geringere Anforderungen an die Bremsleistung und verfügen nur über eine gebremste Achse (LKW: 50%; Mähdrescher 38%).

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

15. Sind Sie damit einverstanden, dass die Bremswirkung von land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsanhängern beim Einsatz im Gelände herabgesetzt werden kann, wenn Massnahmen zur Risikominderung vorhanden sind (Art. 208 Abs. 2 Bst. c E-VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Diesem Vorschlag kann grundsätzlich zugestimmt werden. Die Möglichkeit der Regulierung und Reduktion der Bremswirkung für die Feldbearbeitung macht Sinn. Die Rückstellung auf die normale Bremsleistung für den Strassenbetrieb muss aber automatisch erfolgen und darf nicht der Fahrzeugführerin oder dem Fahrzeugführer überlassen werden. Allerdings steht eine Herabsetzung der Bremswirkung im Widerspruch zur EG Richtlinie 2015/68 vom 15. Dezember 2014. Im Anhang 1, M1, 2.1.1.4 ist die Verwendung entsprechender Ventile definiert. Die Behebung der Problematik ist durch Aufbau eines ABS/EBS Systems zu vollziehen oder kann gar durch entsprechende Reifenwahl (Geländereifen an Stelle Läuferreifen) erfolgen.

16. Sind Sie damit einverstanden, dass Arbeitskarren (z. B. Arbeitsbühnen) mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 6 km/h künftig ohne Fahrzeugausweis und Kontrollschild in Verkehr gesetzt werden können (Art. 72 Abs. 1 Bst. m E-VZV und Art. 38 Abs. 1 Bst. e E-VVV)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Vorweg ist zu erwähnen, dass Arbeitsbühnen in der VTS nicht spezifisch eingeteilt sind. Da Arbeitsbühnen aber häufig auf öffentlichen Verkehrsflächen verkehren und betrieben werden, sollten sie weiterhin einer Zulassungs- und Prüfpflicht unterliegen.

Die vorgeschlagene Neuregelung lehnen wir aus den folgenden Gründen ab.

Immatrikulation: Für die Kontrollorgane ist die Halterermittlung viel aufwendiger bei Fahrzeugen, die nicht immatrikuliert werden müssen.

Typengenehmigungspflicht: Bereits heute sind gewisse Fahrzeugkategorien von der Typengenehmigungspflicht ausgenommen. Bei Strassenverkehrskontrollen erfüllen bis zu 50% dieser Fahrzeuge die technischen Anforderungen nicht. Zudem ist die technische Kontrolle dieser Fahrzeuge aufwändiger, da keine Typengenehmigung als Referenz zur Verfügung steht. Die Unterstellung unter das Produktesicherheitsgesetz bietet keinen adäquaten Ersatz für die Typengenehmigungspflicht, da das darin vorgesehene, nachgelagerte Kontrollverfahren zu träge ist und die technischen Anforderungen des Produktesicherheitsgesetzes niedriger sind.

Periodische Prüfung: Die periodische technische Überprüfung durch die Zulassungsbehörden erachten wir als wichtiges Element, um die Betriebssicherheit aller Motorfahrzeuge zu gewährleisten. Auf sie sollte auch bei Arbeitskarren bis 6km/h nicht verzichtet werden.

Versicherungspflicht: Durch die Aufhebung der Versicherungspflicht wird der nationale Garantiefonds stärker belastet und mit ihm alle Motorfahrzeughaltenden.

Zusammenfassend erachten wir die Entlassung aus der staatlichen Kontrolle als nicht sinnvoll und sie widerspricht auch der Verkehrssicherheit. Zudem wird mit der Angabe zur Höchstgeschwindigkeit von 6km/h eine neue Einteilung betreffend Geschwindigkeitslimiten für Fahrzeuge eingeführt.

Falls trotz vorgehender Erläuterungen eine Ausnahme von der Immatrikulationspflicht gewährt werden soll, wäre es sinnvoll, die Geschwindigkeitslimite auf 10km/h festzulegen. Es sind etliche Typen von Arbeitskarren bekannt, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 7km/h bis 10km/h aufweisen.

17. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig an gewerblich zugelassenen Traktoren vorne längere Zusatzgeräte angebracht werden dürfen, wie dies heute bereits beim Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft der Fall ist (Art. 94 Abs. 1^{quater} und 1^{quinquies} E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

18. Sind Sie damit einverstanden, dass künftig nachträglich in Oldtimerfahrzeuge eingebaute Fremdzündungsmotoren mindestens den ab 1. Oktober 1996 geltenden Abgasvorschriften entsprechen sollen (Art. 4 Abs. 4 Bst. a E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Den Erleichterungen ist grundsätzlich zuzustimmen. So kann ein Motor eingebaut werden, der wenigstens über einen Katalysator verfügt. Allerdings sollte im schweizerischen Recht klarer definiert werden, was ein Veteranenfahrzeug ist. Ebenso sollte auch klar definiert werden, was eine Epoche ist (vgl. Art. 4 Abs. 4). Weiter ist unklar, ob ein entsprechend modifiziertes Fahrzeug nach dem Umbau noch als Veteranenfahrzeug gilt und ob Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor den Vorschriften betreffend Abgaswartung unterliegen oder nicht. Diese Punkte sollten zwingend noch präzisiert werden.

Es muss auch dieselbe Regelung für Selbstzündungsmotoren gelten.

Die Auswirkung solcher Umbauten auf die Beurteilung des Veteranenstatus ist zu klären.

19. Sind Sie damit einverstanden, dass nachträglich an Stelle des ursprünglichen Verbrennungsmotors in Oldtimerfahrzeuge eingebaute Elektromotoren bezüglich der elektrischen Sicherheit mindestens den ab 1. Oktober 1996 geltenden Vorschriften entsprechen sollen und eine zerstörungsfreie Festigkeitsprüfung für den Einbau der Batterien analog zu derjenigen für Gastanks angewendet werden kann (Art. 4 Abs. 4 Bst. b E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Grundsätzlich kann diesem Vorschlag zugestimmt werden. Die vorliegende Formulierung von Art. 4 Abs. 4 lit. b E-VTS ist jedoch nicht verständlich. Die Formulierung sollte sich an den Erläuterungen zu Art. 4 Abs. 4 lit. b orientieren.

In der Verordnung sollte zudem auch der Umbau und die Anpassung der Karosserie zwecks Batterieeinbau geregelt werden.

Die Auswirkung solcher Umbauten auf die Beurteilung des Veteranenstatus ist zu klären.

20. Sind Sie einverstanden, dass künftig in der VTS explizit festgehalten wird, dass die Nachprüfung abgeänderter Fahrzeuge nach einem gemeinsam festgelegten System der kantonalen Vollzugsbehörden erfolgt (Einleitungsteil von Art. 34 Abs. 2 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

21. Sind Sie einverstanden, dass künftig alle Felgen, die sich innerhalb der vom Fahrzeughersteller vorgesehene Bandbreite von Einpresstiefen befinden, vor deren Verwendung nicht mehr amtlich nachgeprüft werden müssen (Art. 34 Abs. 2 Bst. f E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Aus der Zulassungsoptik ist diesem Vorschlag zuzustimmen. Zusätzlich sollten die Dimensionen, die die Fahrzeugherstellerin oder der Fahrzeughersteller freigibt, auch möglich sein (inklusive Zwischengrößen und ASA Felgen).

Antrag: Der Verordnungstext (lit. f) sollte wie folgt lauten:

f. nicht für den Fahrzeugtyp genehmigte Räder, ausser Räder an Fahrzeugen der Klassen M1 und N1, bei denen sich nur die Einpresstiefe um max. 5mm gegenüber einer vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Variante ändert.

Weiter soll der Abs. 2 wie folgt ergänzt werden:

... Änderungen an den Fahrzeugen vor der Weiterverwendung zu melden.

Diese Lockerung birgt aus verkehrspolizeilicher Sicht die Gefahr, dass vermehrt Fahrzeuge mit technisch mangelhaften Felgen oder unsachgemäss montierten Felgen im Strassenverkehr anzutreffen sind. Zudem wird die Kontrolle betreffend Zulässigkeit der Felge für die Polizei sehr schwierig und unpraktikabel (unter anderem Feststellung der Raddimensionen).

22. Sind Sie einverstanden, dass künftig Spurverbreiterungen bis 2 % aufgrund von Distanzscheiben (wie bereits heute aufgrund von nicht mit dem Fahrzeug geprüften Felgen mit anderer Einpresstiefe) ohne Eignungserklärung des Fahrzeugherstellers zulässig sind (Art. 56 Abs. 3 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Aus polizeilicher Sicht bestehen Sicherheitsbedenken. Die Fahrzeuge sollten nach entsprechenden technischen Änderungen weiterhin überprüft werden.

23. Sind Sie mit der überarbeiteten Kompetenzregelung für das UVEK zum Erlass ausführender Bestimmungen zur VTS einverstanden (Art. 220 Abs. 1 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit der neuen Kompetenzregelung für das ASTRA zur Regelung von Einzelheiten des Vollzugs und Abweichungen von VTS-Bestimmungen einverstanden (Art. 220 Abs. 4 und 5 E-VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen: