



Kanton
Obwalden

Z' - RR - RReg (5)
Der Vorsteher des Sicherheits- und Justizdepartements SJD

CH-6061 Sarnen, Postfach 1561, SJD

Per E-Mail an:

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

V-FA@astra.admin.ch

PER @-MAIL AM 24. APR. 2018

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.3118
Unser Zeichen: fu

Sarnen, 24. April 2018

Vernehmlassung zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Bundesrätin, *liebe Doris*
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung zu den Änderungen der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers.

Mit den geplanten Verordnungsanpassungen soll insbesondere das schweizerische Recht den Vorschriften der Europäischen Union angepasst werden und der Verbesserung der Verkehrssicherheit und dem Umweltschutz dienen. Weitere Änderungen betreffen dringliche Fahrten von Blaulichtfahrzeugen bei Nacht.

Gerne stellen wir Ihnen den erhaltenen Fragebogen im Anhang zu und danken für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse


Christoph Amstad
Regierungsrat

Sicherheits- und Justizdepartement SJD
Postfach 1561, 6061 Sarnen
Tel. 041 666 62 18
sjd@ow.ch
www.ow.ch



R032-2094

Vernehmlassung

Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Kanton Obwalden Sicherheits- und Justizdepartement Polizeigebäude Foribach 6060 Sarnen	

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Es wird eine weitere Änderung beantragt:
Aufhebung von Art. 9 Abs. 4 VZV

Die im Vernehmlassungsverfahren zu OPERA-3 beantragte Streichung des heutigen Art. 9 Abs. 4 VZV sollte bereits im Rahmen der hier zur Stellungnahme unterbreiteten Ordnungsrevisionen vorgenommen und in Kraft gesetzt werden, da dessen Vollzug nach wie vor grosse und unnötige Probleme bereitet.

2. Sind Sie mit dem Ersatz des Begriffs «landwirtschaftlich» durch «land- und forstwirtschaftlich» einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

3. Sind Sie mit Art. 9 Abs. 5 E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 11, 161 und 207 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

4. Sind Sie mit der Einführung neuer EU-Fahrzeugklassen in Art. 12 und Art. 21 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

5. Sind Sie mit Art. 13 Abs. 2 Bst. d E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich kann dem Vorschlag zugestimmt werden, wonach Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes neu, unabhängig von ihrer Ausrüstung, den Arbeitsmotorwagen gleichgestellt werden sollen. Allerdings sollten die Regelung auf analoge Motorwagen der Polizei und der Sanität ausgeweitet werden (so Grossraumambulanzen, Mobile Einsatzzentralen der Polizei, Wasserwerfer).

Um Missbräuchen vorzubeugen, sollte gleichwohl der Verwendungszweck eingeschränkt werden auf Fahrzeuge, welche hauptsächlich zur Aufgabenerfüllung von Feuerwehr und Polizei etc. dienen. Ansonsten besteht das Risiko, dass ganze Fahrzeugpärke anderer Dienste auf die Feuerwehr eingelöst werden (z.B. Personentransporter oder Pick-Up).

6. Sind Sie mit Art. 20 Abs. 3 Bst. c^{bis}, d und f E-VTS und den Folgeänderungen in den Art. 12, 21, 183, 184, 195, 201 und dem Anhang 7 E-VTS sowie Art. 67 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Wir beantragen nachfolgende Präzisierungen:

- Art. 21. Abs. 5 E-VTS sollte mit dem Begriff "Zentralachsanhänger" ergänzt werden (Hinweis in Art. 67 E-VRV).

- Vorschlag für eine Neuformulierung von Art. 20 Abs. 4 E-VTS: «Hydraulisch einstellbare Deichseln mit Gelenk, die eine vertikale Stützlast auf das Zugfahrzeug übertagen, gelten als Starrdeichseln».

7. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. a E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

8. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 2 Bst. c und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 1 E-VTS einverstanden (Schaustelleranhänger)?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Bst. a) Aus Sicht der Verkehrssicherheit werden mit der Übernahme dieser Bestimmung Tür und Tor geöffnet für 3m breite Arbeitsanhänger, welche auch Transportgut aufnehmen können. Die Definition des Ladegutes ist kaum begrenzt- und kontrollierbar.

Bst. c) Der Prüfungsintervall für Schaustelleranhänger sollte nicht verlängert werden. Diese Fahrzeuge haben erfahrungsgemäss lange Standzeiten und sind teilweise in einem schlechten technischen Zustand. Die Betriebssicherheit gemäss Art. 29 SVG i.V.m. Art. 57 VRV muss jederzeit gewährleistet werden.

Aus den oben erwähnten Überlegungen und aus Gründen der Verkehrssicherheit beantragen wir an der bestehenden Regelung festzuhalten.

9. Sind Sie mit der Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit CoC einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit" vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Der Typengenehmigungsprozess sowie das Datenblatt für Parallelimporte müssen weiterhin für eine gute Datenqualität durch die Berufswelt genutzt werden (Typengenehmigung / Datenblatt). Nicht nur die Strassenverkehrsämter sind auf diese Daten angewiesen, sondern auch verbunden mit der Typengenehmigungsnummer das Fahrzeuggewerbe, Versicherungen, Eurotax etc.

Sollte die bisherige Praxis des Gewerbes aufgegeben und auf die reine CoC-Zulassung bei den Strassenverkehrsämtern ausgewichen werden, so ist Folgendes zu beachten:

- CoC-Daten und Targadaten sollen in einem System elektronisch zur Verfügung stehen.
- Allfällige Zulassungsprozesserneuerungen gemäss der Motion sind auf Personenwagen und Motorräder einzuschränken.
- Angaben aus dem CoC können nicht eins zu eins übernommen werden (Treibstoffcode etc.), was in den Kantonen bei der Steuerberechnung zu unterschiedlichen Ansätzen führen kann.
- Die technischen Daten müssen elektronisch zur Verfügung stehen, oder das Formular 13.20 muss zusammen mit den Fahrzeugpapiere vollständig ausgefüllt von der Kundschaft eingereicht werden. Art 74. Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 sowie Art. 75 Abs. 2 VZV wären anzupassen, so dass nicht mehr der Verkehrsexperte die Datenübernahme ins 13.20 vornehmen muss. Dies könnte den Zulassungsprozess beschleunigen resp. vereinfachen. Der Selbstabnahmeprozess würde damit gestärkt.
- CoC Zulassungen werden kein Schaltergeschäft sein, weil die Datenübernahme technisches Wissen voraussetzt und ca. 10-20 Min. pro Fall in Anspruch nehmen wird.
- Für die Kundschaft wird der CoC-Zulassungsprozess komplizierter und aufwändiger.
- Mit vermehrter CoC Zulassung (Verzicht auf Typengenehmigung / Datenblatt) steigt der Aufwand in den Strassenverkehrsämtern, dies geht zu Lasten der Kundschaft (Zeit, höhere Gebühren).

10. Sind Sie mit der neuen Gliederung des Kapitels über die Zulassungsprüfung und den entsprechenden strukturellen Anpassungen im Kapitel über die Nachprüfung (2. Teil: Art. 29 bis 34b) einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

11. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 29 E-VTS, dem in der Folge neuen Art. 34b E-VTS (inkl. Anpassungen von Art. 34 Abs. 5 und 5^{bis}), den Folgeänderungen in den Art. 71 Abs. 1^{bis} und 105 E-VZV sowie dem aktualisierten Anhang 2 E-TGV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

12. Sind Sie mit Art. 30 E-VTS sowie den Folgeänderungen in Art. 75 Abs. 1 und 2 E-VZV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Vergleiche Bemerkung Frage 9.

13. Sind Sie mit Art. 31 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

14. Sind Sie mit Art. 31a E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

15. Sind Sie mit der Neufassung von Art. 32 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir Beantworten den Artikel resp. die Frage in zweierlei Hinsicht:

1. Erweiterung der Selbstabnahme auf andere Fahrzeugarten
NEIN.

Die Erweiterung der Selbstabnahme auf zusätzliche Fahrzeugarten wie z.B. Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren ist nicht händelbar (sehr anspruchsvoll) und u.E. nicht ziel-führend.

Die Vorschriften bezüglich Unterfahrschutz, Abgasnorm, Anhängelast resp. Verbin-dungseinrichtungen, bestimmen der Platzzahl, Vorgaben für die Bewilligung von Schwertransporten usw. sind sehr komplex.

Anspruchsvollere Ausbildung (Zeit, Kosten) für die Selbstabnahmeberechtigten.

Nach unserem Kenntnisstand gibt es hierfür auch kein echtes Mengengerüst.

Zudem: Gibt es bei gewissen Fahrzeugarten i.d.R. nur sehr wenige genau identische Fahrzeuge z.B. fast jeder Wohnmotorwagen (leicht oder schwer) ist auf Kundenwunsch (z.B. zusätzlicher, individueller Innenausbau mit anschliessender Platzzahlreduktion) hin ausgestattet. Fazit: Selbst bei den leichten Wohnmotorwagen, wo schon heute eine Selbstabnahme möglich wäre, wird davon nur wenig Gebrauch gemacht.

Ob punktuell zusätzlich einige Fahrzeugarten für die Selbstabnahme frei gegeben werden könnten, müsste u.E. in einer Arbeitsgruppe und im Zusammenhang mit der Überarbeitung der WPB 13.20 geprüft werden.

Die bestehenden Prozesse haben sich sehr gut bewährt und weisen ein gutes Quali-tätsniveau inkl. der Datenerfassung aus.

2. Vereinfachung der Prozesse der eigentlichen Selbstabnahme
JA.

Der heute praktiziert Aufwand der Selbstabnahme kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfberichtes reduzieren werden (keine Kontrollen am Fahrzeug mehr). Wir beantragen diesbezüglich eine klare und eindeutige Formulierung.

16. Sind Sie mit der Änderung von Art. 33 Abs. 1 und dem neuen Art. 34a E-VTS einverstan-den (Delegationsmöglichkeit auch für Nachprüfungen von abgeänderten Fahrzeugen)?

JA NEIN

Bemerkungen:

Jedoch muss sichergestellt werden, dass Nachprüfungen, die durch die Polizei angeordnet werden, durch ein Strassenverkehrsamt abgewickelt werden (Datenschutz).

17. Sind Sie mit Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

18. Sind Sie mit Art. 42 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Es ist zu prüfen, ob in diesem Zusammenhang Art. 41 Abs. 3 und zweiter Teil Abs. 4 VTS nicht in Widerspruch stehen.

19. Sind Sie mit Art. 46 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

20. Sind Sie mit Art. 48 Abs. 5 Bst. e E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

21. Sind Sie mit der Angleichung an die EU-Vorschriften in Art. 53 Abs. 3 Bst. h und Art. 58 Abs. 6 Bst. e E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

22. Sind Sie mit Art. 71a Abs. 6 und Anh. 8 Ziff. 25 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

23. Sind Sie mit Art. 80 Abs. 4 E-VTS und der geänderten Sachüberschrift einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

24. Sind Sie mit Art. 93 Abs. 2 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

25. Sind Sie mit Art. 105 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

26. Sind Sie mit Art. 106 Abs. 5 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

27. Sind Sie mit Art. 112 und der Übergangsbestimmung in Art. 222^p Abs. 2 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Aus der Übernahme dieser EU Bestimmung resultiert, dass Quads und Buggys mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h als sogenannte "Klasse L"-Fahrzeuge unter der Kategorie der Traktoren zugelassen werden können und die Fahrzeuglenkenden in der Folge mithin keiner Helmtragepflicht mehr unterstehen werden. Zutreffend wird im Bericht dargelegt, dass hierfür in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesstufe fehlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn eine Helmtragepflicht eingeführt wird.

28. Sind Sie mit Art. 119 Bst. t E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

29. Sind Sie mit Art. 123 Abs. 5 und der Übergangsbestimmung im Art. 222p Abs. 5 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

30. Sind Sie mit Art. 127 Abs. 4 und 5 Bst. d und Art. 129 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

31. Sind Sie mit Art. 131 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

32. Sind Sie mit der Vereinfachung der Vorschriften für landwirtschaftliche Motorfahrzeuge durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

33. In Anpassung an die Stützlasterhöhung für Starrdeichselanhänger im EU-Recht muss die Nutzlast von gewerblichen Traktoren in Art. 134 Abs. 1 E-VTS von 3 auf 4 Tonnen erhöht werden. Sind sie damit einverstanden, dass die Nutzlast von gewerblichen Traktoren weiterhin beschränkt bleibt oder soll die Nutzlastbeschränkung für gewerbliche Traktoren aufgehoben werden?

JA, Einschränkung auf 4 t. NEIN, keine Nutzlastbeschränkung mehr.

Bemerkungen:

34. Sind Sie mit Art. 161 Abs. 1 E-VTS einverstanden (Aufhebung der 6 km/h-Regel)?

JA NEIN

Bemerkungen:

35. Sind Sie mit Art. 163 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist darauf hinzuweisen, dass gewisse Fahrzeugkombinationen (Traktor neu-Anhänger alt) ein Sicherheitsrisiko darstellen (Zugabstimmung mit Einleiterbremse). Es ist notwendig die EU Regelung 1:1 zu übernehmen. Es ist angezeigt, auch hier die EU Regelung inkl. der Übergangsfrist zu übernehmen. Eine 1-Leiter Bremsanlage stellt ein grosses Unfallpotential dar und es kam in der CH schon immer wieder zu schweren Unfällen. Mit der vorgeschlagenen Regelung ist zu befürchten, dass dieses Problem in der Schweiz noch über Jahre weiterbesteht.

36. Sind Sie mit Art. 164 Abs. 1 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

In der Praxis werden die vorgeschriebenen Spiegel schon heute kaum benutzt und angebracht. Eine erneute Verlängerung nach vorne ist ein aktiver Eingriff in die Verkehrssicherheit, welche nicht unterstützt werden kann.

37. Sind Sie mit Art. 166 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

38. Sind Sie mit Art. 168 Abs. 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

39. Sind Sie mit Art. 178 Abs. 5 und Art. 179 Abs. 6 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

40. Sind Sie mit Art. 183 Abs. 2 Bst. a^{bis} E-VTS und der Folgeänderung in Art. 67 Abs. 2 E-VRV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

41. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für Arbeitsanhänger in Art. 189, 201, 202, 203 und 205 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

42. Sind Sie mit Art. 195 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

43. Sind Sie mit der Vereinfachung der Bremsvorschriften für landwirtschaftliche Anhänger in Art. 207 und 208 E-VTS durch Angleichung ans EU-Recht einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Vgl. Ziffer 35

44. Sind Sie mit Art. 209 Abs. 4 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

45. Sind Sie mit dem Anhang 3 E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

46. Sind Sie mit dem Anhang 5 E-VTS und der Folgeänderung in der E-UVEK-Abgaswartungsverordnung einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

47. Sind Sie mit dem Anhang 6 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

48. Sind Sie mit dem Anhang 7 E-VTS einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

49. Sind Sie mit Art. 3b Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

50. Sind Sie mit Art. 16 Abs. 3 E-VRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe ist grundsätzlich zu begrüßen. Sie entspricht vollständig der bisherigen Regelung gemäss dem Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005. Jedoch sind wir nicht damit einverstanden, dass das ASTRA dieses Merkblatt ersatzlos aufheben will.

Das Merkblatt garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen (sog. BORS) in der Schweiz an den gleichen Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblattes in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblattes müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtigen Grundsätze des Merkblattes auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrösserung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes, eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn für die Praxis sehr wichtig ist und nicht aufgehoben werden sollte. Immer wieder werden Gesuche

eingereicht, bei denen der Einbau von CIS-GIS für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zu viele Fahrzeuge unnötig mit CIS/GIS ausgerüstet und verwendet werden.

51. Sind Sie mit Art. 61 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist nicht nachvollziehbar, weshalb die Bestimmungen für den Personentransport speziell für den Bereich der Jagd gelockert werden sollten. Der Personentransport bei Drück- und Treibjagden auf Ladeflächen von Sachtransportfahrzeugen auf unwegbaren Waldwegen (z.B. auf Strohhallen oder auf Festbänken von Landwirtschaftsanhängern) ist u.E. zu risikoreich und kann zu schweren Unfällen führen. Analog der Papiersammlung mit Jugendlichen und Kindern sollte es auch im Jagdbereich zumutbar sein, reguläre Personentransportfahrzeuge einzusetzen.

Ausserdem wirft die vorgeschlagene Formulierung Vollzugsfragen auf, indem unklar ist, was mit den "entsprechende Auflagen" gemeint ist und wie diese zu konkretisieren wären. Die vorgeschlagene Regelung ist u.E. aus haftpflichtrechtlicher und strafrechtlicher Sicht problematisch, da die Behörde einen gefährlichen Zustand bewilligen soll, der nur damit behoben werden kann, dass für den Personentransport zugelassene Fahrzeuge eingesetzt werden.

52. Sind Sie mit Art. 67 Abs. 4 E-VRV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

53. Sind Sie mit Art. 77 Abs. 3 E-VRV und den Folgeänderungen in den Art. 20 Abs. 3 Bst. g und Art. 72 Abs. 1 Bst. c Ziff. 5 E-VZV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

54. Sind Sie grundsätzlich mit der Einführung des intelligenten Fahrtschreibers im Gleichschritt mit der Europäischen Union einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

55. Sind Sie mit Art. 99 und 99a E-VTS einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

56. Sind Sie mit Art. 100 Abs. 1 bis 2 und der Übergangsbestimmung in Art. 222p Abs. 3 und 4 E-VTS sowie mit den Folgeanpassungen in Anhang 1 Ziffer 2.3 E-TGV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

57. Sind Sie mit Art. 101 E-VTS und mit der damit einhergehenden Aufhebung der Weisungen des UVEK vom 2. August 2006 sowie mit deren Folgeanpassungen in Art. 120 Abs. 2 E-VZV einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

58. Sind Sie mit Art. 13 Bst. b E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Grundsätzlich einverstanden. Jedoch sollte das Wort "ununterbrochen" gestrichen werden, da es zu Unklarheiten in der Auslegung führen kann.

59. Sind Sie mit Art. 13d Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Siehe Frage 60.

60. Sind Sie mit Art. 13e Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:
Die Gültigkeitsdauer sollte bei 5 Jahren belassen werden. Bei den Polizeikorps sind zur Zeit mehrere hundert Kontrollkarten im Umlauf. Müssen diese alle zwei Jahre ersetzt werden, ist dies mit hohem administrativen und finanziellen Aufwand verbunden.

61. Sind Sie mit Art. 14 Abs. 3 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

62. Sind Sie mit Art. 14b Abs. 5^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

63. Sind Sie mit Art. 17 Abs. 3^{bis} E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

64. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 Bst. c E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

65. Sind Sie mit Art. 25 E-ARV 1 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

66. Sind Sie mit Art. 4 Abs. 1 Bst. a E-ARV 2 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Der Angleichung von Art. 4 Abs. 1 lit. a ARV 2 an die Bestimmung der ARV 1 bzw. an das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) betreffend dem Geltungsbereich für Kranken- und Verlegungstransporte kann zugestimmt werden. Das bedeutet eine Erleichterung für Spitäler und Rettungsdienste.

Jedoch sollte der Rechtsbegriff "für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstet Fahrzeuge" noch konkretisiert werden. Im Unterschied zur ARV 1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert. So fragt es sich, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit genügt.

Die Ausnahme von der ARV-Pflicht ist vertretbar, da die meisten Ambulanzmitarbeiter über das öffentlichen Personalrecht genügend geschützt sind.

67. Sind Sie mit Art. 22 Abs. 5 E-ARV 2 einverstanden?

JA NEIN

Bemerkungen:

Wenn schon die ARV2 angepasst und nicht gänzlich darauf verzichtet wird (was zu begrüssen wäre), erlauben wir erneut generelle Anpassungen zur Verminderung von Widersprüchen zu machen. Vorallem die Stellung (Rechte und Pflichten) des selbstständigen Fahrzeugführers gegenüber dem unselbstständigen Fahrzeugführers beim Bedienen des Fahrtenschreibers und die Unterscheidung von Privatfahrten zu gewerblichen Fahrten sind seit Jahren für sämtlichen Vollzugsstellen unbefriedigend.

Taxis müssen seit 1998 mit EU-Fahrtschreibern ausgerüstet sein. Deshalb gibt es praktisch keine altrechtlichen ausgerüstete Taxis mehr. Demnach kommt von Art. 15 ARV2 nur noch der Abs. 2 für die Deklaration von Privatfahrten zur Anwendung. Die FS-Bedienung wird somit über Art. 16a ARV2 in Verbindung mit den Artikeln der ARV1 geregelt. Dort steht wohl in Art. 14 Abs. 1 ARV1 dass der FS bedient werden muss. Das Problem liegt aber in den Begriffsbestimmungen. Wenn der Taxiführer selbständig ist (keine GmbH oder AG) besagt Art. 2 Abs. 2 Bst. g ARV2, dass bei diesem nur die Lenkzeit als berufliche Tätigkeit gilt. Also wenn nicht gelenkt wird, sind alle Standzeiten beim selbständigen Taxiführer nichts bzw. ab 20 Minuten Dauer Lenkpause. Hingegen gilt beim selbständigen Lastwagenführer gemäss Art. 2 Abs. 2 Bst. h ARV1 nicht nur die reine Lenkzeit als berufliche Tätigkeit sondern auch die mit dem Transport zusammenhängenden Arbeiten. Deshalb muss der LW-Fahrer zwingend bedienen. In Art. 16a ARV2 ist aber kein Bezug auf die Begriffsbestimmung nach Art. 2 Abs. 2 Bst. g ARV2.

FAZIT, es besteht ein Widerspruch, denn der selbständige Taxiführer hat nur die Lenkzeit die gilt, weshalb die Vollzugsstellen bei diesen Führern das Nichtbedienen des EU-FS tolerieren (müssen).

Demnach sollte der Art. 2 Abs. 2 Bst. g ARV2 dahingehend ergänzt werden, dass auch die mit dem Transport zusammenhängende Tätigkeiten (analog ARV1) als Arbeitszeit gelten.

68. Sind Sie mit Art. 3 und 6a E-FKRV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkter Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

69. Sind Sie mit Art. 21 Abs. 2 und 3 E-SKV einverstanden?

JA

NEIN

Bemerkungen: