



Bern, 15.10.2025

Neues Fahrzeugzulassungsregime NZRF

Ergebnisbericht zum Vernehmlassungsverfahren
vom 14. August 2024 bis 14. November 2024

Dokumentennummer: ASTRA-D-33DB3401/688



Inhalt

1	Einleitung	2
1.1	Ausgangslage	2
1.2	Inhalt der Vorlage	3
1.3	Vernehmlassungsverfahren	3
2	Stellungnahmen	4
2.1	Eingegangene Stellungnahmen	4
2.2	Auswertung der Stellungnahmen	6
3	Einschätzung der Verordnungsvorlagen	6
3.1	Vorbemerkungen.....	6
4	Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen	20
5	Weitere Rückmeldungen des VFAS zur VTS	61
6	Anhang: Liste der Teilnehmenden und ihrer Abkürzungen.....	66

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Mit der Verordnung (EU) 2018/858 hat die Europäische Union seit dem 1. September 2020 ein neues Fahrzeug-Typengenehmigungs- und Zulassungsregime für Fahrzeuge der Klassen M¹, N² und O³ eingeführt. Die Hersteller von EU-gesamtgenehmigten Fahrzeugen werden verpflichtet, ab dem 5. Juli 2026 den Genehmigungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten pro Fahrzeug eine elektronische EU-Übereinstimmungsbescheinigung (eCoC) zur Verfügung zu stellen. Die Zulassung von EU-gesamtgenehmigten Fahrzeugen erfolgt in der EU für die genannten Fahrzeugklassen M, N und O somit gestützt auf eCoC-Einzelfahrzeugdatensätze. Um ab 2026 in der Lage zu sein, von den Genehmigungsbehörden der EU-Mitgliedstaaten eCoC-Daten zu erhalten, hat das ASTRA mit dem Projekt «Neues Zulassungsregime Fahrzeuge NZRF» die Möglichkeit geschaffen, dass auch in der Schweiz Fahrzeuge künftig auf Basis von eCoC-Einzelfahrzeugdatensätzen zum Verkehr zugelassen werden können. Mit der Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts sollen die Rechtsgrundlagen im Schweizer Recht für die durch das Projekt «Neues Zulassungsregime Fahrzeuge NZRF» geplanten und laufenden Änderungen in der Fahrzeugzulassung sowie der Datenverarbeitung geschaffen werden.

Ebenfalls Gegenstand der Vernehmlassung waren die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818 "Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit") sowie der Motion Reimann (16.3846 "Bürokratieabbau dank der Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen").

Mit der Teilrevision der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV, SR 741.51) wird zudem die Methode zur Berechnung des Leistungsgewichts von Motorrädern an das EU-Recht angepasst.

¹ Motorfahrzeuge zur Personenförderung: Personenwagen, Kleinbusse und Gesellschaftswagen

² Motorfahrzeuge zur Güterbeförderung: Last- und Lieferwagen

³ Anhänger

1.2 Inhalt der Vorlage

- **Umstellen der Fahrzeugzulassung von Typendaten auf initiale Einzelfahrzeugdaten:** Die Einzelfahrzeugdaten vereinfachen und erleichtern die Zulassung durch die Strassenverkehrsämter, da diese die Fahrzeugdaten nicht mehr erfassen müssen. Bei Fahrzeugen, welche über ein eCoC verfügen, sind die Daten für das ASTRA via EUCARIS abrufbar, womit die Fahrzeugzulassung für diese Fahrzeuge digitalisiert wird.
- **Bezug von elektronischen Übereinstimmungsbescheinigungen aus EUCARIS durch das ASTRA via der neuen Fachapplikation IVITA-S:** Die schweizerische Fahrzeugzulassung bedarf einer Neuausrichtung und Digitalisierung, da in der EU bereits ein Grossteil der Fahrzeuge seit mehreren Jahren mittels sogenannter CoC zum Verkehr zugelassen wird. Diese CoC enthalten die initialen Einzelfahrzeugdaten. Ab dem 5. Juli 2026 werden für Fahrzeuge der Klassen M, N und O nur noch elektronische eCoC via EUCARIS ausgetauscht. Damit das ASTRA diese eCoC für in die Schweiz importierte Fahrzeuge künftig aus EUCARIS beziehen und speichern kann, muss eine neue Fachapplikation, IVITA-S, erstellt werden.
- **Abschalten der Fachapplikation TARGA, die seit 1984 im Einsatz steht und Transfer der Funktionen in die Fachapplikationen IVITA-S.**
- **Einführung eines eDatenblattes pro Fahrzeug:** Das ASTRA bereitet die Daten von jedem neuen vollständigen oder vervollständigten Fahrzeug, wofür ein initialer Einzelfahrzeugdatensatz in Form eines eCoC vorhanden ist, in Form eines sogenannten eDatenblattes auf. Dieses kann von den an der Zulassung beteiligten Stellen abgerufen werden.
- **Umsetzung Motion Darbellay (13.3818):** Die Motion Darbellay verlangt die bisherigen rechtlichen Grundlagen dahingehend anzupassen, dass in der EU genehmigte Neufahrzeuge ohne strassenverkehrsamtliche Prüfung an den Zulassungsschaltern in Verkehr gesetzt werden können. Der in die Vernehmlassung gegebene Vorschlag erlaubt eine rein administrative Zulassung für den Grossteil der leichten Personenwagen der Klasse M₁, die über ein eCoC verfügen. Für alle anderen Fahrzeuge der Klassen M, N und O können die eCoC-Daten für die Zulassung verwendet werden. Diese Fahrzeuge müssen aber aufgrund von Differenzen zwischen den europäischen und Schweizer Fahrzeugklassen weiterhin beim Strassenverkehrsamt zur Prüfung vorgeführt werden.
- **Umsetzung Motion Reimann (16.3846):** Die Motion Reimann verlangt eine zeitgemässe Form der Erhebung oder die Abschaffung der Zusatzkosten gemäss Ziffer 3 des Anhangs 3 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV, SR 741.511). Sie soll insofern umgesetzt werden, als dass eine Gebühr für alle Fahrzeuge erhoben werden soll, die gestützt auf ein Produkt (Typengenehmigung, Datenblatt oder digitaler Einzelfahrzeugdatensatz) des ASTRA zum Verkehr zugelassen werden. Das Aufkleben der Kontrollmarke entfällt, da der Bezahlprozess digitalisiert wird.
- **Neue Berechnungsmethode für das Leistungsgewicht von Motorrädern:** Neu ist, dass als «Leistungsgewicht» das «Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand» gilt (bisher: «Verhältnis von Motorleistung und Leergewicht»). Der Grenzwert des Leistungsgewichts wird zudem im Verordnungstext neu auf eine Stelle nach dem Komma angegeben und passt sich so an den Inhalt der EU-Richtlinie an.

1.3 Vernehmlassungsverfahren

Der Bundesrat hat das Verfahren zur Vernehmlassung 2024/06 am 14. August 2024 eröffnet. Eingeladen wurden die Kantone, interkantonale Konferenzen und Organisationen, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städten, Berggebiete und der Wirtschaft sowie weitere Verbände, Organisationen und

interessierte Kreise. Die Vernehmlassung dauerte vom 14. August 2024 bis 14. November 2024. Den Adressaten der Vernehmlassung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Begleitschreiben zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens
- Vernehmlassungsvorlagen: Änderung der VZV, der TGV, der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS, SR 741.41), der Verordnung über das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZV, SR 741.58) und der Gebührenverordnung ASTRA (GebV ASTRA, SR 172.047.40), synoptische Tabelle
- Erläuternder Bericht
- Adressatenliste
- Fragebogen mit 18 Fragen
- Fragen gemäss Fragebogen sowie Fragen zum Einverständnis mit den Erlassen und deren Änderungen im Einzelnen im Vernehmlassungstool Consultations

Die Vernehmlassungsunterlagen sind auf der Webseite der Bundeskanzlei verfügbar: www.admin.ch > *Bundesrecht* > *Vernehmlassungen* > *Abgeschlossene Vernehmlassungen* > 2024 > UVEK > Vernehmlassung 2024/06.

Die Stellungnahme konnte per E-Mail beim ASTRA eingereicht werden. Zum ersten Mal setzte das ASTRA zudem das neue digitale Vernehmlassungstool Consultations ein, zu dem man via Anklicken des "Antwortformulars" auf der Website www.admin.ch > *Bundesrecht* > *Vernehmlassungen* gelangen konnte. Consultations ermöglichte den Vernehmlassungsteilnehmenden ihre Stellungnahme elektronisch einzugeben und die Eingaben direkt zu übermitteln.

26 Eingaben (51%) wurden via Consultations gemacht. 25 Eingaben (49%) erfolgten per E-Mail. Die Mehrzahl der Kantone und die stellungnehmenden Parteien reichten ihre Stellungnahme per E-Mail ein. Die Mehrzahl der Verbände nutzte Consultations.

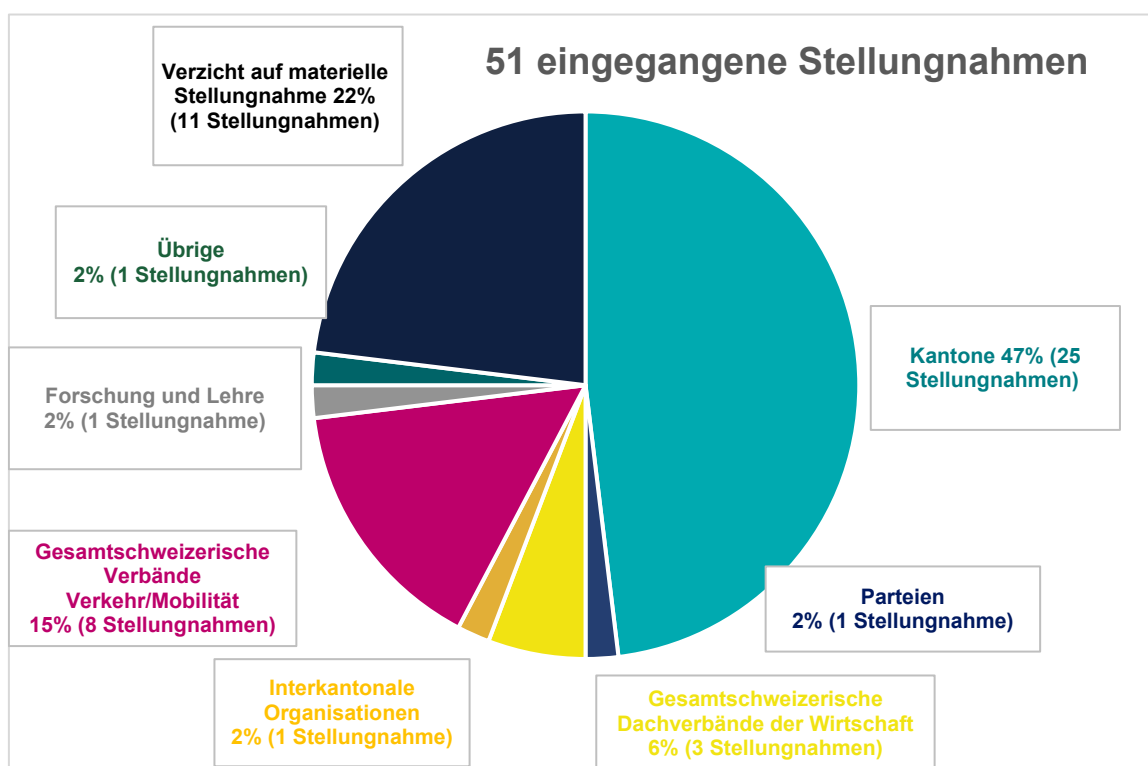
Einreichungsart der Vernehmlassungsunterlagen	
Eingabe per Consultations (51%)	Eingabe per E-Mail (49%)
UR, SZ, OW, SO, AI, GE, JU, economiesuisse, ACVS, FKS, SFV, AGVS, auto-schweiz, BFU, Landtechnik Schweiz AG, SAA, VFAS, ECO Swiss, SPI, NGF, NVB, SVV, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG, carrosserie suisse	ZH, BE, LU, NW, GL, ZG, FR, BS, BL, SH, AR, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, SVP, SP, SGV, asa, KKPKS, Handel Schweiz, SUVA

2 **Stellungnahmen**

2.1 **Eingegangene Stellungnahmen**

Liste der Vernehmlassungsteilnehmenden	Anzahl Eingeladene	Anzahl Rückmeldungen	Stellungnehmende
1. Kantone und Konferenz der Kantonsregierungen (KdK)	27	25	Alle Kantone. NE und KdK haben keine Eingabe gemacht.
2. In der Bundesversammlung vertretene Parteien	10	2	SVP SP
3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städten und Berggebiete	3	--	--
4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	3	economiesuisse sgv Verband Lohnunternehmer Schweiz

5. Weitere interessierte Kreise			
5.1. Interkantonale Organisationen	16	5	ACVS asa FKS KKPKS SFV
5.2. Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	52	8	AGVS auto-schweiz BFU Landtechnik Schweiz SAA Handel Schweiz VFAS carrosserie suisse
5.3. Übrige gesamtschweizerische Verbände	20	2	ECO Swiss SPI
5.4. Versicherungswesen	4	4	NGF NVB SUVA SVV
5.5. Forschung und Lehre	2	1	BFH
5.6. Übrige	15	1	Kyburz Switzerland AG
Total	157 Eingeladene	51 Rückmeldungen	



Für die

Vernehmlassung zum NZRF wurden insgesamt 157 Adressatinnen und Adressaten gemäss Vernehmlassungsteilnehmerliste eingeladen, ihre Stellungnahme zur Vorlage einzureichen (Kantone, politische Parteien, Dachverbände und weitere interessierte Kreise). 50 der 157 Eingeladenen haben eine Stellungnahme eingereicht, u. a. 25 Kantone (alle ausser Neuenburg) und zwei in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien (SP, SVP). 107 der 157 Eingeladenen haben keine Stellungnahme eingereicht. Elf Parteien haben explizit mitgeteilt, auf eine Stellungnahme zu verzichten (SP, ACVS, FKS, KKPKS, SFV, ECO Swiss, SPI, NGF, NVB, SVV, SUVA). Zusätzlich zu den 50 Eingaben der Eingeladenen ist eine weitere Stellungnahme des Unternehmens Kyburz Switzerland AG eingegangen, welches nicht auf der Adressatenliste aufgeführt ist. Insgesamt gingen somit 51

Stellungnahmen ein. Davon konnten nach Abzug der elf Verzichtserklärungen 40 Stellungnahmen ausgewertet werden.

Die Stellungnahmen und Anliegen wurden mit Hilfe des vorgegebenen Fragebogens sowie der Fragen in Consultations zu den einzelnen Artikeln und/oder in Form von Begleitschreiben eingereicht. Der Fragebogen ist anhand der vorgeschlagenen Verordnungsänderungen strukturiert und umfasst 18 Fragen. Der Fragebogen besteht jeweils aus einem quantitativen Teil (Ja, Nein, Keine Stellungnahme/nicht betroffen) und einem qualitativen Teil (Bemerkungen). Teilweise haben die Teilnehmenden ihre Anliegen nur im Begleitschreiben (ohne Fragebogen und ohne Angaben zu einzelnen Artikeln) und teilweise mehrfach eingebracht (z. B. als Bemerkung im Fragebogen und im Begleitschreiben sowie in den Angaben zu den einzelnen Artikeln). Bei bestimmten Themengruppen sind die Stellungnahmen einiger Teilnehmenden inhaltlich sehr ähnlich bis nahezu identisch.

Von den 26 Teilnehmenden, die ausschliesslich Consultations nutzten, meldeten acht Teilnehmende explizit einen Stellungnahmeverzicht (ACVS, FKS, SFV, Eco Swiss, SPI, NGF, NVB, SVV). Damit verbleiben 18 Stellungnahmen, die via Consultations erfolgten und in die vorliegende Auswertung einfließen. Die detaillierteren Rückmeldungsmöglichkeiten zu den einzelnen Artikeln der Verordnungsentwürfe der TGV, VZV, VTS, IVZV und GebV-ASTRA via Consultations nutzten nur ca. die Hälfte der 18 Teilnehmenden.

2.2 Auswertung der Stellungnahmen

Die Mehrheit der Teilnehmenden hat den quantitativen Teil des Fragebogens mindestens teilweise bzw. vollständig ausgefüllt. Für Teilnehmende, die ihre Stellungnahme ohne Fragebogen eingereicht haben, wurden ihre Anmerkungen in den Begleitschreiben separat analysiert.

Nebst den quantitativen Angaben im Fragebogen konnten zu den einzelnen Fragen Bemerkungen und Änderungsanträge formuliert und allgemeine Anliegen zur Vernehmlassung angemerkt werden. Die Auswertung der eingegangenen bzw. erfassten Bemerkungen und Änderungsanträgen erfolgte in einem mehrstufigen Prozess, wobei sämtliche Eingaben möglichst einheitlich interpretiert und zu «zentralen Aussagen» zusammengefasst wurden. In diesen «zentralen Aussagen» werden inhaltlich gleichartige Stellungnahmen verschiedener Teilnehmender sinngemäss wiedergegeben. Mit den «zentralen Aussagen» entsteht eine verhältnismässige und transparente Übersicht der heterogenen Stellungnahmen. Der genaue Wortlaut der einzelnen Stellungnahmen kann dem Dokument «Stellungnahmen» der Vernehmlassungsunterlagen entnommen werden. Diese sind auf der Webseite der Bundeskanzlei verfügbar: www.admin.ch > *Bundesrecht* > *Vernehmlassungen* > *Abgeschlossene Vernehmlassungen* > 2024 > UVEK > *Vernehmlassung 2024/06* > *Stellungnahmen*.

3 Einschätzung der Verordnungsvorlagen

3.1 Vorbemerkungen

Die Struktur der Auswertung orientiert sich am Fragebogen sowie an den Fragen zu den einzelnen Erlassen und Artikeln und beinhaltet zudem eine Analyse der Bemerkungen sowie der Inputs zu den einzelnen Verordnungsartikeln. Die Auswertungen umfassen jeweils:

- Abbildungen zur grundsätzlichen Einschätzung (Zustimmung, Ablehnung, keine Stellungnahme)
- Auflistung der einzelnen Teilnehmenden nach deren Einschätzung (Zustimmung, Ablehnung)
- Zentrale Aussagen mit den jeweils zugeordneten Teilnehmenden

Die grundsätzliche Einschätzung umfasst eine Gliederung nach Adressatenliste und nach thematischen Gruppen der Teilnehmenden. Dadurch werden mögliche Mehrheitsanteile für die Gesamtheit der Stellungnahmen relativiert, die bei zahlreichen gleichartigen Eingaben durch einzelne Unternehmen entstehen können.

Bei der «Beurteilung» sind jeweils sämtliche Teilnehmende aufgelistet, die der entsprechenden Frage grundsätzlich zugestimmt oder die Frage grundsätzlich abgelehnt haben. Weiter sind zu jeder Frage die als «zentrale Aussagen» zusammengefassten Anträge und Bemerkungen der Teilnehmenden aufgeführt. Unter «Anmerkung» sind die «zentralen Aussagen» der Teilnehmenden aufgelistet, die sich zur entsprechenden Frage nicht explizit zustimmend oder ablehnend geäußert haben. Die Kantone sind jeweils in blauer und die politischen Parteien in roter Schrift hervorgehoben. In den Aussagen werden inhaltlich gleichartige Stellungnahmen von verschiedenen Teilnehmenden sinngemäss wiedergegeben. Von Teilnehmenden innerhalb einer Frage mehrfach genannte und gleichbedeutende Bemerkungen sind pro Aussage nur einmal berücksichtigt. So entsteht eine verhältnismässige und transparente Übersicht der heterogenen Stellungnahmen. Eine gewisse Unschärfe bei der Zusammenfassung der Stellungnahmen zu den Aussagen sowie der Zuordnung der jeweiligen Teilnehmenden zu den Aussagen lässt sich dabei nicht vermeiden. Der genaue Wortlaut der einzelnen Stellungnahmen kann dem Dokument «Stellungnahmen» entnommen werden: www.admin.ch > *Bundesrecht* > *Vernehmlassungen* > *Abgeschlossene Vernehmlassungen* > 2024 > UVEK > *Vernehmlassung 2024/06* > *Stellungnahmen*.

Eine Auflistung aller Teilnehmenden mit Abkürzung und voller Bezeichnung ist im Anhang zu finden.

		Einverstan-	Nicht Einverstan-	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl	Einverstan-	Anteil (%)
		den	den		Total	den	den
1	Grundsätzliche Haltung zur Vorlage in den Begleitschreiben.						
1	Kantone	14		11	14	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien	1			1	100%	0%
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2		1	2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen			1	0	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	3			3	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	22		12	22	100%	0%
2	Sind Sie mit der Teilrevision der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) grundsätzlich einverstanden?						
1	Kantone	4			4	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1		1	0%	100%
5.1	Interkantonale Organisationen			3			
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität		1		1	0%	100%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	6	2	3	8	75%	25%
3	Teilrevision TGV: Sind Sie damit einverstanden, dass für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung befreit sind, auf Wunsch immer noch eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt erstellt werden kann? (Art. 4 Abs. 4 E-TGV)?						
1	Kantone	14	10		24	58.3%	41.7%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen		1		1	0%	100%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre						
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	23	11		34	67.6%	32.4%
4	Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Ingresses der E-TGV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft						
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	3			3	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	5			5	100%	0%
5	Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 2 Buchstabe e E-TGV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	9			9	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
6	Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 4 Absätze 1-4 und 4bis E-TGV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	9			9	100%	0%
7	Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 6 Absatz 3 E-TGV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	9			9	100%	0%
8	Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c E-TGV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	9			9	100%	0%
9	Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 21 Ort der technischen Prüfung E-TGV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	9			9	100%	0%
10	Teilrevision TGV: Sind Sie mit der Aufhebung des Kapitels 4 Gebühren (Artikel 32 - 42) E-TGV einverstanden?						
1	Kantone					100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8			8	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
11	Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 45 Vollzug E-TGV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	3		5	40%	60%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	6	3		9	66.7%	33.3%
12	Teilrevision TGV: Sind Sie mit der Aufhebung von Artikel 47 E-TGV einverstanden?						
1	Kantone					100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8			8	100%	0%
13	Teilrevision TGV: Sind Sie mit der Aufhebung von Anhang 3 E-TGV einverstanden?						
1	Kantone					100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8			8	100%	0%
14	Sind Sie mit der Teilrevision der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen (GebV-ASTRA) grundsätzlich einverstanden?						
1	Kantone	3		1	4	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft						
5.1	Interkantonale Organisationen			3			
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	1	3		4	25%	75%
5.5	Forschung und Lehre	1					
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	6	3		9	66.7%	33.3%
15	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit der Aufhebung von Artikel 2 E-GebV-ASTRA einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	9			9	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
16	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 5 Absatz 9 E-GebV-ASTRA einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	3		5	40%	60%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	6	3		9	66.7%	33.3%
17	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 5a Absatz 4 E-GebV-ASTRA einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	3		5	40%	60%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	6	3		9	66.7%	33.3%
18	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit dem neuen Artikel 10 Übergangsbestimmung zur Änderung vom TT.MM.JJJ E-GebV-ASTRA einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige				1		
	Total	9			9	100%	0%
19	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit den Änderungen des Anhangs E-GebV-ASTRA grundsätzlich einverstanden?						
1	Kantone						
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4			4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	7			7	100%	0%
20	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass Ziffer 3.1.6 (Erteilen einer Zugriffsberechtigung auf die gesamtschweizerischen, aus dem Subsystem IVZ-Personen übernommenen Daten im Subsystem IVZ-Auswertung, für die Dauer eines Jahres, pro Zugriffsberechtigung) E-GebV-ASTRA aufgehoben wird?						
1	Kantone	20		4	20	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3		1	3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5		1	5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	2			2	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	32		6	32	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
21	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit der neuen Ziffer 3.1.8 E-GebV-ASTRA einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	1	1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität		4	1	4	0%	100%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige		1		1	0%	100%
	Total	2	6	2	8	25%	75%
22	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass die Gebührenbeträge der Ziffern 3.1.8.1, 3.1.8.2 und 3.1.8.3 E-GebV-ASTRA den bisherigen Beträgen für die Kontrollmarken entsprechen?						
1	Kantone	20		4	20	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	1		3	66.7%	33.3%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	3		5	40%	60%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	27	4	4	31	87.1%	12.9%
23	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA Übereinstimmungsbescheinigungen in Papierform gemäss Ziffer 3.1.8.4 E-GebV-ASTRA gegen eine Gebühr von 60 bis 90 Fr. elektronisch verarbeitet?						
1	Kantone	20		5	20	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	2		3	66.7%	33.3%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	1	3	1	4	25%	75%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige		1		1	0%	100%
	Total	24	6	6	30	80%	20%
24	Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit der neuen Ziffer 4a E-GebV-ASTRA einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1	1	1	0%	100%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	3	1	1	4	75%	25%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	5	2	2	7	71.4%	28.6%
25	Sie mit der Teilrevision der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) grundsätzlich einverstanden?						
1	Kantone	4			4	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen			3			
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4			4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	11		3	11	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
26	Teilrevision VZV: Sind Sie damit einverstanden, dass die bereits heute von den kantonalen Vollzugsbehörden mehrheitlich angewendete Methode zur Berechnung des Leistungsgewichtes für Motorräder in die VZV aufgenommen werden soll (Artikel 15 Absatz 2 und Artikel 20a Absatz 2 E-VZV)?						
1	Kantone	23	1		24	96%	4%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2		1	2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5		1	5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	33	1	2	34	97.1%	2.9%
27	Teilrevision VZV: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 15 Absatz 2 Einleitungsteil E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		1	1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4		2	4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	7		3	7	100%	0%
28	Teilrevision VZV: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 20a Absatz 2 E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		1	1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4		2	4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	7		3	7	100%	0%
29	Teilrevision VZV: Sind Sie mit dem neuen Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe f E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4		1	4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8		1	8	100%	0%
30	Teilrevision VZV: Sind Sie mit dem neuen Artikel 72a Meldung von Import- und Herstellungsdaten E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4		1	4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8		1	8	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
31	Teilrevision VZV: Artikel 72a Absatz 1 E-VZV beinhaltet eine Meldepflicht für CO₂-pflichtige Fahrzeuge (Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge). Die Meldung der Import bzw. Herstellerdaten dient einerseits dem CO₂-Vollzug und andererseits ist sie der Auslöser für den Bezug eines eCoC aus EUCARIS. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA weitere Fahrzeugarten zu diesem Meldeverfahren zulassen kann, wenn für diese künftig eCoC erhältlich sind?						
1	Kantone	23	1		24	96%	4%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	34	1		35	97.2%	2.8%
32	Teilrevision VZV: Sind Sie mit dem neuen Artikel 72b Erstellen eines elektronischen Einzelfahrzeugdatensatzes E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	3		1	3	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	7		1	7	100%	0%
33	Teilrevision VZV: Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass das ASTRA die Verarbeitung und Aufbereitung von Einzelfahrzeugdaten aus EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer oder zum Teil in Papierform übernimmt- diese Aufgaben obliegen bisher den kantonalen Strassenverkehrsämter? (Achtung: Für die Zulassung sind nach wie vor die Strassenverkehrsämter zuständig).						
1	Kantone	24			24	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	35			35	100%	0%
34	Teilrevision VZV: Variante A - Die Fahrzeugdaten einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 von Fahrzeugen, die dem CO₂-Vollzug unterliegen (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge), sollen weiterhin wie bisher durch das Strassenverkehrsamt erfasst und an das ASTRA übermittelt werden?						
1	Kantone		24		24	0%	100%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		2	1	2	0%	100%
5.1	Interkantonale Organisationen		1		1	0%	100%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität		4	1	4	0%	100%
5.5	Forschung und Lehre		1		1	0%	100%
5.6	Übrige			1			
	Total		32	3	32	0%	100%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
35	Teilrevision VZV: Variante B - Die Fahrzeugdaten einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 von Fahrzeugen, die dem CO₂-Vollzug unterliegen (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge), sollen neu durch das ASTRA erfasst werden, was bedingt, dass dieses Dokument beim ASTRA eingereicht werden muss? Das ASTRA erstellt anschliessend ein eDatenblatt.						
1	Kantone	24			24	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige			1			
	Total	34		1	34	100%	0%
36	Teilrevision VZV: Sind Sie mit der Aufzählung in Artikel 75 Absatz 1 und 2 E-VZV, wer die Prüfungsberichte ausfüllen darf, einverstanden?						
1	Kantone	22	2		24	91.6%	8.4%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	33	2		35	94.3%	5.7%
37	Teilrevision VZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 75 Absatz 1 und 2 E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	2		3	50%	50%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	6	2		8	75%	25%
38	Teilrevision VZV: Sind Sie mit der Übergangsbestimmung in Artikel 151q E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	1	23		24	4.2%	95.8%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	1	1	2	50%	50%
5.1	Interkantonale Organisationen		1		1	0%	100%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4	1	1	5	80%	20%
5.5	Forschung und Lehre		1		1	0%	100%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	7	27	2	34	20.6%	79.4%
39	Teilrevision VZV: Sind Sie mit den Änderungen des Anhangs 12 Ziffer V Kategorie A E-VZV einverstanden?						
1	Kantone	24			24	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2		1	2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5		1	5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	34		2	34	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
40	Sie mit der Teilrevision der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) grundsätzlich einverstanden?						
1	Kantone	5			5	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretenen Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		1		1	0%	100%
5.1	Interkantonale Organisationen			3			
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	3	1		4	75%	25%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	10	2		12	83.3%	16.7%
41	Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass neue, vollständige Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, somit der Grossteil der Fahrzeugklasse M1, rein administrativ zugelassen werden können?						
1	Kantone	23	1		24	95.8%	4.2%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	34	1		35	97.2%	2.8%
42	Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch neue, vollständige leichte Motorwagen, Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.50 t, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge rein administrativ zugelassen werden können, sofern eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt für diese Fahrzeuge vorliegt?						
1	Kantone	22	2		24	91.7%	8.3%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	33	2		35	94.3%	5.7%
43	Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass alle anderen Fahrzeugarten, welche nicht administrativ zugelassen werden können, gemäss Artikel 30 E-VTS wie bisher eine Identifikationsprüfung, Funktionskontrolle oder einer umfassenden Prüfung beim kantonalen Strassenverkehrsamt unterzogen werden müssen?						
1	Kantone	22	2		24	91.7%	8.3%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	33	2		35	94.3%	5.7%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
44	Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 29 Absätze 5, 6 und 7 E-VTS einverstanden?						
1	Kantone						
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	1		2	50%	50%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4	1		5	80%	20%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	6	2		8	75%	25%
45	Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30 E-VTS Prüfung von neuen Fahrzeugen: administrative Prüfung einverstanden?						
1	Kantone						
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5		1	5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8		1	8	100%	0%
46	Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30a Absätze 1, 1bis und 3 E-VTS einverstanden?						
1	Kantone						
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	1		2	50%	50%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4	1		5	80%	20%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	6	2		8	75%	25%
47	Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30b E-VTS Prüfung von neuen Fahrzeugen: umfassende technische Prüfung einverstanden?						
1	Kantone						
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	2		4	50%	50%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	4	2		6	66.7%	33.3%
48	Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30c E-VTS Prüfung von neuen Fahrzeugen: technische Prüfung für Teile oder Änderungen einverstanden?						
1	Kantone						
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1	1		2	50%	50%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4	1		5	80%	20%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	6	2		8	75%	25%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
49	Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 31 Absatz 1 Einleitungssatz und Bst. b-e E-VTS einverstanden?						
1	Kantone						
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2			2	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	5			5	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8			8	100%	0%
50	Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass die Selbstabnahme gemäss Artikel 32 Absatz 1 E-VTS auf neue Fahrzeuge beschränkt wird?						
1	Kantone	24			24	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	1		3	66.7%	33.3%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	3		5	40%	60%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige			1			
	Total	30	4	1	34	88.3%	11.7%
51	Sind Sie mit den Änderungen der "Verordnung über das Informationssystem Verkehrszulassung" (IVZV) grundsätzlich einverstanden?						
1	Kantone	3			3	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	1			1	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	7			7	100%	0%
52	Teilrevision IVZV: Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA fortlaufend ein öffentliches Verzeichnis erstellt, das für jedes Fahrzeug, das über einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Artikel 72b Absatz 1 und 3 E-VZV verfügt, ein eDatenblatt enthält, das mittels Stammmnummer abrufbar ist und Fahrzeugdaten und zum Teil Personendaten von Importeuren und Herstellern enthält?						
1	Kantone	23		1	23	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4			4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	33		3	33	100%	0%

		Einverstan-	Nicht Einvers-	Keine Stellung-nahme / Nicht Betroffen	Anzahl	Einverstan-	Anteil (%)
		tanden	tanden		Total	den	den
53	Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Ingresses der E-IVZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4			4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	7			7	100%	0%
54	Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 4 Einleitungssatz E-IVZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4			4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	7			7	100%	0%
55	Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 5 Sachüberschrift und Absatz 1bis E-IVZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4			4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	8			8	100%	0%
56	Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 17 Absatz 4 E-IVZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	1	3		4	25%	75%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	4	3		7	57.1%	42.9%
57	Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 19 Absatz 3 E-IVZV einverstanden?						
1	Kantone	1			1	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1			1	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen						
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4			4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige						
	Total	7			7	100%	0%

		Einversanden	Nicht Einversanden	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Anzahl Total	Einverstanden	Anteil (%) Nicht Einverstanden
58	Umsetzung Motion Darbellay: Sind Sie mit der geplanten Umsetzung der Motion Darbellay einverstanden, indem nur neue vollständige Fahrzeuge gemäss Artikel 30 Absatz 1 und 2 E-VTS administrativ zugelassen werden können?						
1	Kantone	23	1		24	95.8%	4.2%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	3			3	100%	0%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	4		1	4	100%	0%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	33	1	1	34	97.1%	2.9%
59	Umsetzung Motion Reimann: Sind Sie mit der Umsetzung der Motion Reimann - der Abschaffung des Aufklebens der Kontrollmarke auf den Prüfungsbericht 13.20 A - einverstanden?						
1	Kantone	23		1	23	100%	0%
2	In der Bundesversammlung vertretene Parteien						
3	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	1		3	66.7%	33.3%
5.1	Interkantonale Organisationen	1			1	100%	0%
5.2	Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	2	2		4	50%	50%
5.5	Forschung und Lehre	1			1	100%	0%
5.6	Übrige	1			1	100%	0%
	Total	30	3	1	33	90.9%	9.1%

4 Stellungnahmen zu den einzelnen Fragen

Dieses Kapitel orientiert sich grundsätzlich an den Fragen des Kapitels 3. Für jede der in Kapitel 3 aufgeführten Fragen 1 bis 59 sind jeweils sämtliche Teilnehmenden aufgelistet, die der entsprechenden Frage grundsätzlich zugestimmt oder diese abgelehnt haben. Nicht aufgelistete Teilnehmende haben sich zur jeweiligen Frage nicht explizit geäußert. Zu jeder Frage sind ausserdem die zusammengefassten Bemerkungen der Teilnehmenden als Aussagen aufgeführt. Auch diesen Aussagen sind die entsprechenden Teilnehmenden zugeordnet. Eine Auflistung aller Teilnehmenden mit Abkürzung und voller Bezeichnung ist im Anhang zu finden.

1. Grundsätzliche Haltung zur Vorlage in den Begleitschreiben

Grundsätzliche Zustimmung in den Begleitschreiben geäußert:

ZH, BE, LU; SZ; OW, FR, BL, AI, SG, GR, TG, VD, VS, GE, SVP, economiesuisse, sgV, AGVS, auto-schweiz, Handel-Schweiz, BFH, Kyburz Switzerland AG

ZH	Mit den Rechtsänderungen soll die schweizerische Fahrzeugzulassung modernisiert, digitalisiert und effizienter gestaltet werden. Zugleich erfolgt eine Harmonisierung von nationalen Vorschriften mit den internationalen Regelungen (EU-Recht). Die Zulassung von neuen Fahrzeugen wird damit vereinfacht und der Aufwand reduziert. Mit der Digitalisierung der Prozesse wird zudem die Datenqualität verbessert werden. Wir begrüßen diese Änderungen. Einen Streichungsantrag haben wir jedoch im Zusammenhang mit der Übergangsbestimmung von Art. 151q E-VZV. Zur Begründung verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.
BE	Wir stimmen den Änderungen in den verschiedenen Verordnungen grundsätzlich zu. Bezüglich der Teilrevision der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) und der Teilrevision der Verordnung über die technischen

	Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) beantragen wir punktuelle Ergänzungen. Unsere vollständigen Bemerkungen finden Sie im beigelegten Fragebogen.
LU	Im Namen und Auftrag des Regierungsrates teilen wir Ihnen mit, dass der Kanton Luzern die Vorlage grossmehrheitlich befürwortet. Wir begrüssen, dass in Harmonisierung mit dem EU-Recht die Rechtsgrundlagen geschaffen werden, um den Fahrzeugzulassungsprozess zu digitalisieren und damit bedeutend effizienter zu gestalten. Im Übrigen verweisen wir auf unsere Bemerkungen im beigelegten Fragebogen, insbesondere unsere kritischen Anmerkungen betreffend die vorgesehene Übergangsbestimmung gemäss Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) sowie betreffend das Missbrauchspotential hinsichtlich CO₂-Abgabe, wenn leichte Motorwagen rein administrativ zugelassen werden können.
SZ	Im Grundsatz kann der Regierungsrat den Verordnungsänderungen zustimmen und begrüsst es ausdrücklich, die Fahrzeugzulassung zu modernisieren und insbesondere zu digitalisieren. Hinweise zu einzelnen Punkten sind im Fragebogen auf der elektronischen Plattform "Consultations" ersichtlich. So wird vorgeschlagen, die Arbeitskarren bis 10 km/h von der Typengenehmigungspflicht auszunehmen, womit eine Prüfung durch die Verkehrsämter entfällt. Weiter sollen auch neue, vollständige Lieferwagen (N2) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen/Anbauten administrativ zugelassen werden können. Dies, weil sich die Verkehrsämter einig sind, dass die Ziffer 243 (zulässige Achslast) nicht mehr ergänzt werden muss.
OW	Der Kanton Obwalden befürwortet die Vorlage im Grundsatz. Für die detaillierte Stellungnahme verweisen wir auf den ausgefüllten Fragebogen.
FR	Par courrier du 14 août dernier, vous nous avez consultés sur la révision de cinq ordonnances relatives au dossier cité en titre, et nous vous en remercions. De manière générale, nous approuvons ces différentes modifications, sous réserve des remarques de détail mentionnées dans le questionnaire ci-joint.
BL	Wir sind mit der Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts grösstenteils einverstanden. Bitte beachten Sie dazu unsere Anmerkungen im beiliegenden Fragebogen zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV, Ziffer 1) sowie zur Übergangsbestimmung in Artikel 151q E-VZV (Ziffer 10).
AI	Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie ist mit den Änderungen grundsätzlich einverstanden. Für die jeweiligen Bemerkungen und Änderungspunkte wird auf den ausgefüllten Fragebogen verwiesen.
SG	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und teilen Ihnen mit, dass wir die Teilrevision der Verordnungen begrüssen.
GR	Die Regierung begrüsst das neue Zulassungsregime Fahrzeuge mit der Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts grundsätzlich. In einigen Punkten sind noch einige Korrekturen bzw. Ergänzungen angezeigt. Für die detaillierten Bemerkungen zur Revisionsvorlage verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen. Wir erlauben uns darauf hinzuweisen, dass der Bund bei den Vernehmlassungsunterlagen keinen separaten Fragebogen zur Verfügung gestellt hat, sondern stattdessen auf die Plattform Consultations für die Fragenbeantwortung verwiesen hat. Die Fragebogen des UVEK bzw. des ASTRA haben die Untervernehmlassungen im Kanton bis anhin erleichtert. Da sich die Plattform Consultations – zumindest im jetzigen Zeitpunkt – nicht für Untervernehmlassungen innerhalb des Kantons eignet, wären wir dankbar, wenn der Bund die entsprechenden Fragebogen bei künftigen Vernehmlassungen nach wie vor bzw. wieder zur Verfügung stellt.
TG	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zu den Entwürfen von fünf Verordnungsanpassungen im Strassenverkehrsrecht und teilen Ihnen mit, dass wir mit den Vorlagen grundsätzlich einverstanden sind. Wir bitten Sie indessen, unsere Anmerkungen im Fragebogen zu beachten.
VD	Reconnaissant le potentiel des adaptations proposées pour simplifier et optimiser le processus d'immatriculation des véhicules, particulièrement des voitures de tourisme, par l'obtention en ligne de données exactes précises, le Conseil d'Etat est favorable aux révisions proposées, qui ont pour but de moderniser et numériser l'admission des véhicules en Suisse et de garantir la compatibilité avec le régime européen. Néanmoins, il relève que les art. 30 à 32 OETV révisés, avec leurs cascades d'alinéas, chiffres et lettres respectifs ne permettent plus une compréhension claire et sans équivoque du traitement à réserver à un véhicule donné ; il requiert donc une simplification et un

	regroupement de ces dispositions légales pour permettre une meilleure compréhension et application de ce nouveau régime d'admission. Par ailleurs, le Conseil d'Etat demande que ce nouveau régime soit étendu aux voitures de livraison de la catégorie N1, neuves et parfaitement conformes au COC. A cet égard, il relève que l'un des motifs mentionnés dans la consultation (inscription de la charge par essieu) pour exclure ces véhicules va disparaître dans le cadre de la révision des directives concernées et estime qu'il est impératif d'adapter les formes de carrosserie (par exemple) au droit de l'Union européenne afin de permettre un contrôle administratif sur la base d'un eCOC. Enfin, bien qu'il ne soit pas opposé à la réglementation transitoire concernant la modification du rapport puissance-poids des motocycles, il demande que celle-ci soit adaptée, afin que le permis de circulation – dans lequel sont inscrites d'une part les données techniques du véhicule et d'autre part les données du détenteur et de son assurance – ne contienne pas d'information sur une autorisation de conduire le véhicule concerné avec une catégorie spécifique de permis de conduire. L'autorisation de conduire doit être inscrite directement dans la disposition transitoire, à l'instar d'autres dérogations à une catégorie de permis de conduire et le permis de circulation doit contenir les données techniques du véhicule (rapport puissance-poids selon l'ancien et le nouveau droit). Ces différentes demandes d'adaptations ou de clarifications sont mentionnées dans le questionnaire annexé à la présente.
VS	Le Conseil d'Etat du Canton du Valais soutient majoritairement les modifications proposées. La position détaillée du Canton du Valais ainsi que les diverses remarques figurent dans le questionnaire annexé.
GE	Après examen de la consultation soumise, notre Conseil salue les propositions présentées, qui, dans l'ensemble, visent à faciliter l'admission des véhicules en Suisse, en particulier grâce à la modernisation des documents officiels par des solutions numériques. Cependant, notre Conseil tient à formuler certaines observations à l'égard de ces propositions (cf. annexe). Il est essentiel de rappeler que les solutions envisagées doivent impérativement être intégrées au système de base de données unique de la Confédération, le "SIAC", et que les données fournies soient strictement conformes aux exigences réglementaires. En outre, il convient de s'assurer que les informations figurant sur un permis de circulation ne mentionnent pas de détails propres au détenteur en tant que conducteur.
SVP	Mit den vorliegenden Verordnungsanpassungen verschiebt sich die Erhebung der Daten für die Zulassung der meisten Fahrzeuge von den kantonalen Strassenverkehrsämtern und Garagenbetrieben hin zum Bund (ASTRA). Die Fahrzeugzulassung gestaltet sich dadurch einfacher und schneller. Insbesondere durch die administrative Zulassung bei neuen, vollständigen Personenwagen ohne melde- und prüfpflichtige Änderungen bringt die Vorlage eine deutliche Entlastung für die Strassenverkehrsämter, resp. die Garagenbetriebe. Die SVP unterstützt die Bestrebungen, den administrativen Aufwand zu reduzieren und das Zulassungsverfahren zu vereinfachen. Dank der Vorlage wird der Aufwand sowohl bei den Importeuren als auch bei den Strassenverkehrsämtern insgesamt abnehmen. Aus Sicht der SVP ist jedoch in jedem Fall zu gewährleisten, dass die Umstellung von der heutigen Zulassung durch die Importeure in Zusammenarbeit mit dem ASTRA mit möglichst geringstem Aufwand erfolgt. Weiter ist die Gebührenstruktur so auszugestalten, dass die finanzielle Belastung für (Klein-)Importeure so gering wie möglich ist. Eine unnötige Belastung für Wirtschaft und Konsumenten ist konsequent zu verhindern.
economiesuisse	Als Dachverband der Wirtschaft bündeln wir die Interessen von 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und insgesamt rund 100'000 Schweizer Unternehmen mit 2 Mio. Beschäftigten im Inland. Alle diese Mitglieder sind grundsätzlich stark an einem schlanken und effizienten Vollzug der regulatorischen Rahmenbedingungen interessiert. In diesem Sinne begrüßen wir die Vernehmlassungsvorlage insgesamt. Sowohl die technische Modernisierung der Fahrzeugzulassung als auch die Umsetzung der Motionen 13.3818 und 16.3846 führen aus unserer Sicht zu administrativen Vereinfachungen und tieferen Regulierungskosten. Gleichzeitig gilt es im Interesse unseres Mitglieds Verband freier Autohandel Schweiz VFAS festzuhalten, dass die Weiterentwicklung der Fahrzeugzulassung nicht zu einer impliziten Bevorteilung der offiziellen Fahrzeugvertriebskanäle führen darf. Trotz immer stärkerer technischer Standardisierung

	und Automatisierung muss die Fahrzeugzulassung auch für Klein- und Nischenanbieter praktikabel und kostengünstig bleiben. Obwohl die generelle Tendenz der Regulierung in Richtung Abbau von Handelsschranken gegenüber der EU geht, gilt es ausserdem zu beachten, dass die technischen Handelshemmnisse auch bei Drittstaatenimporten reduziert werden, respektive dass die Anlehnung an die EU-Systeme nicht zu neuen Hemmnissen gegenüber Drittstaaten führt. Folglich sollte die Vernehmlassungsvorlage noch stärker in diese Richtung entwickelt werden. Für die Einzelheiten verweisen wir gerne auf die Stellungnahme unseres Mitglieds VFAS, die wir integral unterstützen.
sgv	Mit der Vorlage soll erstens die Fahrzeugzulassung modernisiert, digitalisiert und effizienter gestaltet werden. Zweitens soll als Zulassungsdokument neu die EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form (eCoC) gelten. Drittens soll die Motion Darbellay (13.3818; «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit») umgesetzt werden, indem in der EU genehmigte Neufahrzeuge ohne Prüfung auf dem Strassenverkehrsamt zugelassen werden können. Viertens soll die Motion Reimann (16.3846; «Bürokratieabbau dank der Abschaffung der Kontrollmarke zur Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen») umgesetzt werden, indem der bisherige Bezahlprozess mit der Kontrollmarke abgeschafft und durch einen digitalen Prozess ersetzt wird. Und fünftens soll das Leistungsgewichtsverhältnis für Motorräder in der ganzen Schweiz vereinheitlicht werden und neu nach EU-Berechnungsmethode erfolgen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Bestrebungen zur Modernisierung und Digitalisierung der Fahrzeugzulassungen im Grundsatz. Durch eine stärkere Digitalisierung können administrative Aufwände reduziert werden, was der sgv grundsätzlich begrüsst. Auch unterstützt er den Wechsel vom typenbasierten Zulassungsverfahren zu demjenigen auf Basis von Einzeldaten. Bezüglich der Motion Reimann fordert der sgv jedoch eine vollständige Umsetzung, inklusive des Wegfalls der entsprechenden Gebühren. Die mit der Vorlage vorgeschlagene Umsetzungsvariante erachtet der sgv indes als unzureichend. Mit der Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) vom 22. Dezember 2023 gewährte der Bundesrat für Fahrzeuge ohne EU-Gesamtgenehmigung eine Übergangsfrist bis Ende 2026. Der sgv fordert eine Verlängerung der entsprechenden Ausnahmestimmungen, damit nicht für den europäischen Markt produzierte Fahrzeuge auch weiterhin in der Schweiz zugelassen werden können. Für weiterführende Details sowie Anträge zu einzelnen Verordnungsartikeln verweist der sgv auf die Stellungnahmen seiner Mitglieder, namentlich des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS), von auto-schweiz sowie des Verbands freier Autohandel Schweiz (VFAS).
AGVS	Der AGVS unterstützt die Revisionen zum Zulassungsverfahren für Fahrzeuge. Aus unserer Sicht bleibt für viele Stakeholder wichtig zu wissen, von welchem Importkanal ein Fahrzeug stammt. Diese Angaben müssten aus unserer Sicht im eDatenblatt-Portal aufgeführt werden.
auto-schweiz	Zustimmung zum Fragenbogen: Mit einigen Ausnahmen sind wir mit den vorgeschlagenen Änderungen, Anpassungen einverstanden. Zustimmung zum NZRF: auto-schweiz unterstützt den Wechsel vom typbasierten zum Einzeldaten basierten Zulassungsverfahren für Fahrzeuge seit Beginn des Projekts tatkräftig und hat bei verschiedenen Gelegenheiten die Mitglieder von auto-schweiz ermuntert sich am Projekt zu beteiligen, bzw. mit dem Umstieg nicht bis zum letzten Moment zuzuwarten. Stand Mitte Oktober 24 wurden rund 55% der PW-Verkehrszulassungen nach dem neuen System abgewickelt. In diesem Zusammenhang halten wir als auto-schweiz nochmals mit grossem Nachdruck fest, dass im neuen System der Importkanal (offizieller-, Parallel-sowie Direktimport) mit dem Importeurscode angezeigt werden muss bzw. dass die Rohdaten auf iv1240Neuzulassungen_Importkanal_vierteljaehrlich angepasst werden müssen. Importeur welche auch das neue Zulassungssystem umstellen, müssen ihre Daten bekanntgeben. Die Firmendaten müssen auf dem eDatenblatt auf dem eDatenblatt-Portal ersichtlich sein. Der Endkunde hat ein Anrecht zu wissen über wen sein erstandenes Auto in die Schweiz importiert wurde.
SAA	Am 14.08.24 hat der Bundesrat die Vernehmlassung zur Teilrevision von fünf Verordnungen des Strassenverkehrsrechts eröffnet. Der SAA ist zur Stellungnahme eingeladen worden, wofür wir uns bedanken. Der SAA ist der Verband der Lieferanten des Schweizerischen Garagengewerbes. Er vertritt rund 55 Mitglieder aus den Fachgruppen Ersatzteile, Garage-/Werkstatteinrichtungen, Informatik, Nutzfahrzeuge, Schmierstoffe/Chemie sowie

	Zubehör/Tuning. Die Mitglieder des SAA beschäftigen rund 3'000 Arbeitnehmer und erzielen einen jährlichen Umsatz von ca. CHF 2 Mia. Eine der fraglichen Verordnungen ist jene über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen GebV-ASTRA. Die neue Ziff. 4a des Anhangs zu Art. 4 behandelt das Erteilen von Typengenehmigungen. Ziff. 4.a.2.3 sieht für das «Erstellen eines Datensatzes von Austauschschalldämpfern und -katalysatoren mit einer Konformitätsbewertung oder -beglaubigung beziehungsweise mit einer der schweizerischen Gesetzgebung gleichwertigen Genehmigung zum Aufnehmen auf die Typengenehmigung, pro bearbeitete Typengenehmigung» eine Gebühr von CHF 50.00 vor. Bis anhin waren die Gebühren betr. Erstellung von Datensätzen für Schalldämpfer/Katalysatoren in Anhang 3 der TGV geregelt. Die betroffene Regelung soll somit von der TGV in die GebV-ASTRA verschoben werden. Obschon sich materiell nichts ändert bzw. die bestehende Regelung «nur» von einer Verordnung in eine andere Verordnung verschoben werden soll, könnten sich Probleme ergeben. Die genannte Verordnungsbestimmung stammt aus der Zeit, als Fahrzeuge noch mit Typengenehmigungsnummern identifiziert wurden, die für eine Vielzahl Fahrzeuge galten. Ziel damals dürfte gewesen sein, Sportschalldämpfer für bestimmte Modelle generell zuzulassen. Mit der eCoC, wo jedes Fahrzeug individuell definiert ist, macht die Regelung keinen Sinn mehr, zumal der gewünschte Schalldämpfer in der eCOC bereits aufgeführt ist. Die Relevanz dieser Feststellung wird im Folgenden ersichtlich werden. Soll ein Schalldämpfer oder Partikelfilter ausgewechselt werden, kann sowohl ein Ersatzprodukt aus der herstelleregebundenen Vertriebskette als auch ein solches des unabhängigen Aftermarkets eingesetzt werden. Der unabhängige Aftermarket darf gegenüber dem fahrzeugherstellergebundenen Vertrieb nicht benachteiligt werden. Um den Markt für freie Austauschschalldämpfer und -partikelfilter möglichst hürdenfrei zu ermöglichen, hat der SAA bis anhin eine Schalldämpferdatenbank gepflegt, welche ASTRA/asa zur Verfügung stand. Die Schalldämpferdatenbank zeigte auf, welche Schalldämpfer zu welchen Fahrzeugen passten. Die Strassenverkehrsämter stützten sich bei der MFK auf die Datenbank. Wenn ein Fahrzeug mit Austauschschalldämpfer vorfuhr, wurde es entsprechend der Angaben in der Datenbank beurteilt. Aus verschiedenen Gründen hat das ASTRA beschlossen, künftig auf die Schalldämpferdatenbank zu verzichten. Gespräche zwischen ASTRA/asa und SAA zeigten das gemeinsame Verständnis, dass Firmen und Konsumenten der Zugang zum unabhängigen Aftermarket weiter gewährt werden müsse. Weiter wurde erkannt, dass das Fehlen der Schalldämpferdatenbank kompensiert werden kann, indem Strassenverkehrsämter bei Austauschschalldämpfern grundsätzlich eine Sichtkontrolle (moderne Fahrzeuge lassen aufgrund der Unterbodenkonstruktion kaum unpassende Schalldämpfer zu) und gegebenenfalls Lärm- und/oder Abgasmessungen durchführen. Diese pragmatische Lösung dient dem Wettbewerb und den Kunden. Zurückkommend auf die fragliche Verordnungsbestimmung ist festzuhalten, dass diese dahingehend interpretiert werden könnte, als Austauschschalldämpfer und -partikelfilter, die nicht im eCoC erwähnt sind, immer eine Eintragung bräuchten. Dies wäre nicht hinnehmbar, da die zwingende Eintragung eine Hürde darstellen würde, welche dazu führte, dass vorwiegend die ursprünglich eingetragenen aus der herstelleregebundenen Lieferkette stammenden Austauschschalldämpfer und -partikelfilter für einen Austausch in Frage kommen, zumal die Modelle des unabhängigen Aftermarkets wegen der Gebühren- und Eintragungshürde aussen vor blieben. Der unabhängige Aftermarket würde benachteiligt. Diese Benachteiligung kann nur vermieden werden, wenn nicht zwingend eine Eintragung nötig ist bzw. die Prüfung mit Sichtkontrolle erfolgt. Dies haben ASTRA und asa anlässlich der Gespräche mit dem SAA nach Einstellung der Schalldämpferdatenbank auch so vorgesehen und umgesetzt. Aus diesen Gründen bitten wir Sie, die betreffende Bestimmung zu streichen.
Handel Schweiz	Handel Schweiz vertritt die Interessen der Schweizer Gross- und Detailhandelsbetriebe. Insgesamt umfasst die Handelsbranche 700'000 Arbeitsplätze in der Schweiz. Handel Schweiz begrüsst die Stossrichtung der Revision. Allerdings fordern wir die vollständige Umsetzung der Motion Reimann. Wir verlangen, dass die Digitalisierungseffekte auch auf einen niedrigen Gebührentarif durchschlagen. Denn die Digitalisierung fordert auch mehr Investitionen auf Seiten der KMU. Im Übrigen unterstützen wir die Vorschläge, welche Ihnen auto-schweiz im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens bereits zugestellt hat.

BFH	Le projet NRAV a du sens. Il apporte, entre autres, des simplifications pour l'immatriculation des véhicules neufs. Toutefois, les réceptions générales UE, de même que les réceptions partielles propres à un règlement spécifique UE (par exemple celui sur les gaz d'échappement des véhicules ou celui sur la mesure des émissions de CO ₂) seront plus difficiles à obtenir à l'avenir, puisque l'OFROU ne disposera plus desdites réceptions. Dans notre domaine d'activité, la mesure des gaz d'échappement des véhicules modifiés ou ne disposant pas de CoC, il est parfois nécessaire d'avoir recours à la réception partielle sur les gaz d'échappement du véhicule à mesurer, afin de garantir une mesure correcte des émissions polluantes et des émissions de CO ₂ .
Kyburz Switzerland AG	Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum neuen Zulassungsregime. Wir haben die Vorschläge mit grossem Interesse gelesen und unterstützen die Ziele dieser Weiterentwicklung. Sie finden unsere Antworten im neu geschaffenen Vernehmlassungsportal. Die uns betreffenden Fragen haben wir positiv beantwortet. Einzig bei der Tarifierung wäre es zu begrüßen, wenn ein differenziertes Modell angestrebt würde. Wir gehen davon aus, dass korrekt gelieferte CoC-Datensätze einfach und damit günstig bearbeitet werden können. Damit könnte der Tarif für solche Fälle tiefer angesetzt werden als im vorgeschlagenen Modell. Für Kyburz als Hersteller von Fahrzeugen der Klasse L besteht zum heutigen Zeitpunkt keine Möglichkeit, am System des elektronischen Datentransfers teilzunehmen. Wir haben Verständnis, dass das ASTRA die Vorgaben der EU abwartet. Als schweizerischer Fahrzeughersteller würden wir gerne an den Vorbereitungsarbeiten teilnehmen, z.B. als Pilotfirma, sobald die entsprechenden Arbeiten aufgenommen werden.

2. Sind Sie mit der Teilrevision der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) grundsätzlich einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

UR, SO, GE, JU, BFH, Kyburz Switzerland AG

Eher Ablehnung:

Economiesuisse, VFAS

3. Teilrevision TGV: Sind Sie damit einverstanden, dass für Fahrzeuge, die von der Typengenehmigung befreit sind, auf Wunsch immer noch eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt erstellt werden kann? (Art. 4 Abs. 4 E-TGV)?

⁴ Importeure sowie Hersteller und Herstellerinnen können auch für Fahrzeuge und Fahrgestelle, die von der Typengenehmigung befreit sind, eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt beantragen.

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, LU, SZ, GL, ZG, FR, SO, GR, AG, TG, TI, VD, GE, JU, economiesuisse, sgV, AGVS, auto-schweiz, BFU, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG,

LU	Zumindest die Erstellung eines Datenblattes macht als Herkunftsausweis durchaus Sinn. Artikel 4 Absatz 1 TGV ist dahingehend anzupassen, dass ein für den Eigengebrauch importiertes Fahrzeug nicht mehr auf den Importeur erstmals zugelassen werden muss. Zulassungsbehörden können dies bei derartigen Fahrzeugen (z.B. IVIX) nicht überprüfen. Im Anhang 1 Ziffer 1.2 sollte der Passus "Arbeitskarren 10 km/h" aufgenommen werden. So würde die Typengenehmigungspflicht entfallen. Die heutige Situation (keine Zulassung notwendig, aber Prüfpflicht) ist unbefriedigend, da sie zwar die Fahrzeughalter, nicht aber die Strassenverkehrsämter entlastet.
SZ	Im Anhang 1 Ziffer 1.2 sollen auch Arbeitskarren 10 km/h aufgenommen werden. Mit dieser Aufnahme würde die Typengenehmigungspflicht für diese Fahrzeuge entfallen. Die heutige Lösung (kein Fahrzeugausweis und Kontrollschild, aber die Fahrzeuge müssen vom Verkehrsamt geprüft werden) ist nicht befriedigend und entlastet nur die Fahrzeughalter, nicht aber die Zulassungsbehörden.
ZG	Antrag: Zusätzlich sind Arbeitskarren ≤ 10 km/h von der Typengenehmigung auszunehmen (Anhang 1 Ziff. 1.2 TGV). Begründung: Diese Fahrzeuge müssen nicht mehr immatrikuliert werden.
FR, TI	Autre proposition de modification de l'ORT :

	Intégrer les chariots de travail V-max < 10 km/h dans les véhicules dispensés de réception par type, ils peuvent être utilisés sans contrôle sous la responsabilité de l'entreprise qui les met sur le marché (LSPRo RS 930.11) et du détenteur au sens de l'art. 72, al. 1, let. m OAC. Dans la mesure du possible, le prévoir directement dans les nouvelles instructions de la dispense de réception par type.
sgv	Der sgv begrüsst es, dass auch künftig Typengenehmigungen oder Datenblätter ausgestellt werden können.
Kyburz Switzerland AG	Flexibilität für Importeure und Fahrzeughersteller soll beibehalten bleiben.
Grundsätzliche Ablehnung: BE, UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	
BE	Art. 4 Abs. 1 müsste aus unserer Sicht zwingend ergänzt werden: Zum Eigengebrauch importierte Fahrzeuge und Fahrgestelle sind von der Typengenehmigung befreit, <u>wenn sie für die ersten sechs Monate auf die zollpflichtige Person zugelassen werden</u>. Es macht Sinn, dass Fahrzeuge für den Eigengebrauch nicht aus kommerziellen Werten in die CH importiert werden. Zudem hat der Gesetzgeber mit Art. 4 Abs. 2 (neu) TGV vorgesehen, dass Fahrzeuge mit einem CoC (WVTA) keine Typengenehmigung erstellen lassen müssen. Im Weiteren soll in Anhang 1 Ziffer 1.2 <u>Arbeitskarren ≤ 10 km/h</u> aufgenommen werden. Mit dieser Aufnahme würde die Typengenehmigungspflicht für diese Fahrzeuge entfallen. Die heutige Lösung (kein Fahrzeugausweis und Kontrollschild aber Fz. muss von den SVSA geprüft (ausfüllen 13.20A) werden) ist nicht befriedigend und entlastet nur den Fahrzeughalter aber nicht die SVSA.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Im Grundsatz ja, aber: - In Art. 4 Abs. 1 müsste aus unserer Sicht zwingend Folgendes ergänzt werden: Zum Eigengebrauch importierte Fahrzeuge und Fahrgestelle sind von der Typengenehmigung befreit, wenn sie für die ersten sechs Monate auf die zollpflichtige Person zugelassen werden. Es macht Sinn, dass Fahrzeuge für den Eigengebrauch nicht aus kommerziellen Gründen in die Schweiz importiert werden. Zudem hat der Gesetzgeber mit Art. 4 Abs. 2 (neu) TGV vorgesehen, dass Fahrzeuge mit einem Certificate of Conformity (CoC) (WVTA) keine Typengenehmigung erstellen lassen müssen. - Im Weiteren sollen in Anhang 1 unter Ziffer 1.2 auch Arbeitskarren 10 km/h aufgenommen werden. Mit dieser Aufnahme würde die Typengenehmigungspflicht für diese Fahrzeuge entfallen. Die heutige Lösung (kein Fahrzeugausweis und Kontrollschild aber die Fahrzeuge müssen vom Strassenverkehrsamt geprüft (Ausfüllen des 13.20A) werden) ist nicht befriedigend und entlastet nur den Fahrzeughalter aber nicht die Zulassungsbehörden.

4. Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Ingress E-TGV einverstanden?

Ingress

gestützt auf die Artikel 12, 103 und 106 Absatz 1 und 2bis des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958⁴ (SVG),

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH

5. Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 2 Buchstabe e E-TGV einverstanden?

Art. 2 Bst. e

Im Sinne dieser Verordnung gelten als:

e. EU-Übereinstimmungsbescheinigung: die vom Hersteller oder von der Herstellerin ausgestellte Bestätigung, dass ein einzelnes Fahrzeug mit einer EU-Gesamtgenehmigung in jeder Hinsicht übereinstimmt;

⁴ SR 741.01

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

6. Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 4 Absätze 1-4 und 4bis E-TGV einverstanden?

4 Abs. 1–4 und 4bis

¹ *Zum Eigengebrauch importierte Fahrzeuge und Fahrgestelle sind von der Typengenehmigung befreit*

² *Von der Typengenehmigung befreit sind Fahrzeuge, für die eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung vorliegt.*

³ *Von der Typengenehmigung befreit sind für schweizerische Hersteller und Herstellerinnen jährlich höchstens fünf von ihnen hergestellte Fahrzeuge oder Fahrgestelle des gleichen Typs, der gleichen Variante oder der gleichen Version.*

⁴ *Importeure sowie Hersteller und Herstellerinnen können auch für Fahrzeuge und Fahrgestelle, die von der Typengenehmigung befreit sind, eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt beantragen.*

^{4bis} *Fahrzeuge und Fahrgestelle, die von der Typengenehmigung befreit sind, unterstehen der Prüfung nach den Artikeln 29–31 der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) bei der zuständigen kantonalen Zulassungsstelle.*

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

SO

Es soll in Anhang 1 Ziffer 1.2 auch Arbeitskarren 10 km/h aufgenommen werden. Mit dieser Aufnahme würde die Typengenehmigungspflicht für diese Fahrzeuge entfallen. Die heutige Lösung (kein Fahrzeugausweis und Kontrollschild aber die Fahrzeuge müssen vom Strassenverkehrsamt geprüft (ausfüllen des 13.20A) werden) ist nicht befriedigend und entlastet nur den Fahrzeughalter aber nicht die Zulassungsbehörden.

7. Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 6 Absatz 3 E-TGV einverstanden?

Art. 6 Abs. 3

³ *Jedem Inhaber oder jeder Inhaberin der Typengenehmigung für Fahrzeuge oder Fahrgestelle wird ein Code zugeteilt. Dieser Code muss im Prüfungsbericht (Form. 13.20 A) eingetragen werden.*

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

8. Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c E-TGV einverstanden?

Art. 13 Abs. 1 Bst. c

¹ *Die Typengenehmigung wird erteilt, wenn der Fahrzeugtyp verkehrssicher ist und folgende Dokumente vorliegen:*

c. die Konformitätserklärungen des Herstellers oder der Herstellerin mit Prüfbericht nach Artikel 14; oder

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

⁵ SR 741.41

9. Teilrevision TGV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 21 E-TGV Ort der technischen Prüfung einverstanden?

Art. 21 Ort der technischen Prüfung

Die Prüfstelle bestimmt den Ort der Prüfung. Sofern geeignete Räume, Einrichtungen und Prüfstrecken vorhanden sind, kann sie beispielsweise auch beim Importeur oder beim Hersteller oder der Herstellerin durchgeführt werden.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

10. Teilrevision TGV: Sind Sie mit der Aufhebung des Kapitels 4 Gebühren (Artikel 32 - 42) E-TGV einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

11. Teilrevision TGV: Sind Sie mit der Änderung von Artikel 45 Vollzug E-TGV einverstanden?

Art. 45 Vollzug

¹ Das Bundesamt kann für den Vollzug dieser Verordnung Richtlinien und Weisungen erlassen. Insbesondere regelt es:

- a. die Übermittlungsverfahren für den Dokumentenaustausch;
- b. die Befreiung von der Typengenehmigung.

² In besonderen Fällen kann es für die Erteilung einer Typengenehmigung nach den Artikeln 3 und 13, für die Befreiung von der Typengenehmigung nach Artikel 4 und für die Genehmigungen nach ausländischem oder internationalem Recht nach Artikel 15 Ausnahmen bewilligen.

³ Es kann zusätzlich zur Konformitätsüberprüfung nach Artikel 26 ff. die Feldüberwachung von in Verkehr stehenden Fahrzeugen regeln.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, Landtechnik Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

Grundsätzliche Ablehnung:

AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
AGVS	¹ Das Bundesamt kann für den Vollzug dieser Verordnung Richtlinien und Weisungen erlassen. Insbesondere regelt es: a. die Übermittlungsverfahren für den Dokumentenaustausch; b. die Befreiung von der Typengenehmigung. ² In besonderen Fällen kann es für die Erteilung einer Typengenehmigung nach den Artikeln 3 und 13, für die Befreiung von der Typengenehmigung nach Artikel 4 und für die Genehmigungen nach ausländischem oder internationalem Recht nach Artikel 15 Ausnahmen bewilligen. ³ Es kann zusätzlich zur Konformitätsüberprüfung nach Artikel 26 ff. die Feldüberwachung von in Verkehr stehenden Fahrzeugen regeln.	Siehe Art. 45 Abs. 1 lit. b E-TGV in der Synopse. Diese sind nicht deckungsgleich. Was tatsächlich geändert werden soll ist somit nicht eindeutig. Wenn es sich bei der Synopse um die korrekte Fassung handeln sollte, dann sind jegliche Gebühren abzulehnen und die Motion Reimann vollständig umzusetzen. Fassung von Art. 45 E-VTG aus der Synopse untenstehend: Art. 45 Vollzug ¹ Das Bundesamt kann für den Vollzug dieser Verordnung Richtlinien und Weisungen erlassen. Insbesondere regelt es: a. die Übermittlungsverfahren für den Dokumentenaustausch; b. die digitale Gebührenverrechnung. ² In besonderen Fällen kann es für die Erteilung einer Typengenehmigung

		nach den Artikeln 3 und 13, für die Befreiung von der Typengenehmigung nach Artikel 4 und für die Genehmigungen nach ausländischem und internationalem Recht nach Artikel 15 Ausnahmen bewilligen. ³ Es kann zusätzlich zur Konformitätsüberprüfung nach Artikel 26 ff. die Feldüberwachung von in Verkehr stehenden Fahrzeugen regeln.
auto-schweiz, Handel Schweiz	¹ Das Bundesamt kann für den Vollzug dieser Verordnung Richtlinien und Weisungen erlassen. Insbesondere regelt es: a. die Übermittlungsverfahren für den Dokumentenaustausch; b. die Befreiung von der Typengenehmigung. ² In besonderen Fällen kann es für die Erteilung einer Typengenehmigung nach den Artikeln 3 und 13, für die Befreiung von der Typengenehmigung nach Artikel 4 und für die Genehmigungen nach ausländischem oder internationalem Recht nach Artikel 15 Ausnahmen bewilligen. ³ Es kann zusätzlich zur Konformitätsüberprüfung nach Artikel 26 ff. die Feldüberwachung von in Verkehr stehenden Fahrzeugen regeln.	In der Synopse steht unter Art. 45 Abs. 1b. - die digitale Gebührenverordnung Was gilt nun? Die Motion Reimann ist 1:1 umzusetzen. Nicht nur auf das Aufkleben der Zusatzmarke muss verzichtet werden, sondern auch von der Erhebung der Zusatzgebühr für Fahrzeuge und Fahrgestelle muss verzichtet werden.

12. Teilrevision TGV: Sind Sie mit der Aufhebung von Artikel 47 E-TGV einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

13. Teilrevision TGV: Sind Sie mit der Aufhebung von Anhang 3 E-TGV einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmen Schweiz

14. Sind Sie mit der Teilrevision der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Strassen (GebV-ASTRA) grundsätzlich einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

UR, SO, JU, BFH, SAA, Kyburz Switzerland AG

Kyburz Switzerland AG Zustimmung mit Ausnahme Frage 3.

Eher Ablehnung:

VFAS, auto-schweiz, Handel Schweiz

auto-schweiz, Handel Schweiz	Die Motion Reimann ist vollständig umzusetzen und die Gebühren bei digitalisierten Prozessen sind neu zu bemessen.
------------------------------	--

15. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit der Aufhebung von Artikel 2 E-GebV-ASTRA einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

16. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit dem neuen Artikel 5 Absatz 9 einverstanden?*Art. 5 Abs. 9**⁹ Die Gebühren nach den Ziffern 3.1.8 und 4a des Anhangs können erlassen werden, sofern die Amtshandlung im Interesse des ASTRA liegt oder eine Änderung der Typengenehmigung ohne Verschulden des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin vorgenommen werden muss.***Grundsätzliche Zustimmung:**

SO, economiesuisse, Landtechnik Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Grundsätzliche Ablehnung:

AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
AGVS	⁹ Die Gebühren nach den Ziffern 3.1.8 und 4a des Anhangs können erlassen werden, sofern die Amtshandlung im Interesse des ASTRA liegt oder eine Änderung der Typengenehmigung ohne Verschulden des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin vorgenommen werden muss.	Die Motion Reimann ist vollständig umzusetzen und auf Gebühren ist zu verzichten, womit sich diese Ausnahme erübrigt.
auto-schweiz, Handel Schweiz	⁹ Die Gebühren nach den Ziffern 3.1.8 und 4a des Anhangs können erlassen werden, sofern die Amtshandlung im Interesse des ASTRA liegt oder eine Änderung der Typengenehmigung ohne Verschulden des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin vorgenommen werden muss.	Auf die Erhebung der Gebühren der Ziffern 3.1.8.1 - 3 ist zu verzichten. Der Wunsch der Umsetzung Reimann ist Folge zu leisten.

17. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit dem neuen Artikel 5a Absatz 4 E-GebV-ASTRA einverstanden?*Art. 5a Abs. 4**⁴ Die Gebühren nach den Ziffern 3.1.8 und 4a des Anhangs können um 50 Prozent ermässigt werden, sofern die Amtshandlung im Interesse des ASTRA liegt oder eine Änderung der Typengenehmigung ohne Verschulden des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin vorgenommen werden muss.***Grundsätzliche Zustimmung:**

SO, economiesuisse, Landtechnik Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Grundsätzliche Ablehnung:

AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
AGVS	⁴ Die Gebühren nach den Ziffern 3.1.8 und 4a des Anhangs können um 50 Prozent ermässigt werden, sofern die Amtshandlung im Interesse des ASTRA liegt oder eine Änderung der Typengenehmigung ohne Verschulden des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin vorgenommen werden muss.	Die Motion Reimann ist vollständig umzusetzen und auf Gebühren ist zu verzichten, womit sich diese Ausnahme erübrigt.
auto-schweiz, Handel Schweiz	⁴ Die Gebühren nach den Ziffern 3.1.8.4 und 4a des Anhangs können um 50 Prozent ermässigt werden, sofern die Amtshandlung im Interesse des ASTRA liegt oder eine Änderung der Typengenehmigung ohne Verschulden des Gesuchstellers oder der Gesuchstellerin vorgenommen werden muss.	Auf die Erhebung der Gebühren der Ziffern 3.1.8.1 - 3 ist zu verzichten. Der Wunsch der Umsetzung Reimann ist Folge zu leisten.

18. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit dem neuen Artikel 10 Übergangsbestimmung zur Änderung vom TT.MM.JJJ E-GebV-ASTRA einverstanden?*Art. 10 Übergangsbestimmung zur Änderung vom TT.MM.JJJJ**Für Verwaltungsverfahren und Dienstleistungen, die bei Inkrafttreten dieser Änderung noch nicht abgeschlossen sind, gilt das bisherige Recht.***Grundsätzliche Zustimmung:**

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

19. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit den Änderungen des Anhangs E-GebV-ASTRA grundsätzlich einverstanden?**Grundsätzliche Zustimmung:**

economiesuisse, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

20. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass Ziffer 3.1.6 (Erteilen einer Zugriffsberechtigung auf die gesamtschweizerischen, aus dem Subsystem IVZ-Personen übernommenen Daten im Subsystem IVZ-Auswertung, für die Dauer eines Jahres, pro Zugriffsberechtigung) aufgehoben wird?*3.1.6 Erteilen einer Zugriffsberechtigung auf die gesamtschweizerischen, aus dem Subsystem IVZ-Personen übernommenen Daten im Subsystem IVZ-Auswertung, für die Dauer eines Jahres, pro Zugriffsberechtigung*

2000

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VS, JU, economiesuisse, sgV, Verband Lohnunternehmer Schweiz, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

sgv

Der sgv unterstützt die Aufhebung dieser Bestimmung.

21. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit der neuen Ziffer 3.1.8 E-GebV ASTRA einverstanden?*Ziff. 3.1.8**3.1.8 Bekanntgabe von Fahrzeugdaten aus einer Typengenehmigungen oder einem Datenblatt, pro immatrikulierte Fahrzeug**Bekanntgabe eines elektronischen Einzelfahrzeugdatensatzes, pro immatrikulierte Fahrzeug**3.1.8.1 Fahrzeugdaten von Motorwagen* 5.50*3.1.8.2 Fahrzeugdaten von Anhängern, Motorrädern und übrigen Motorfahrzeugen* 4*3.1.8.3 Fahrzeugdaten von Motorfahrrädern sowie Fahrzeugen, die den Motorfahrrädern gleichgestellt sind* 1.50*3.1.8.4 Fahrzeugdaten nach Verarbeitung einer Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858* 60–90**Grundsätzliche Zustimmung:**

SO, BFH

SO

Bemerkung zu Ziffer 3.1.8:

⁶ Verordnung (EU) 2018/858 des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236, ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1.

	3.1.8.3 Diese Fahrzeuge werden bis anhin noch nicht in IVZ erfasst.	
	3.1.8.4 Diese Gebühr sollte die Kundschaft nicht davon abhalten, dem ASTRA EU-Übereinstimmungen zur Verarbeitung einzureichen.	
Grundsätzliche Ablehnung: economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, Kyburz Switzerland AG		
	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
economiesuisse VFAS	3.1.8.4 Betrag auf CHF 10.00 anpassen, restliche Beträge ok.	Da zukünftig grossmehrheitlich EUCARIS-Daten als Grundlage verwendet werden können, reduziert sich der Aufwand der manuellen Datenerfassung erheblich. Dies sollte in der GebV berücksichtigt werden.
AGVS	3.1.8-3.1.8.4 sind zu streichen.	Die Motion Reimann ist vollständig umzusetzen und auf Gebühren ist zu verzichten, womit diese Ziffern zu streichen sind.
auto-schweiz, Handel Schweiz	3.1.8 - 3.1.8.3 sind zu löschen.	Dem Wunsch der Motion Reimann ist zu folgen.
Kyburz Switzerland AG	3.1.8.4 Fahrzeugdaten nach Verarbeitung einer Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 30-90.	Der Mindesttarif (CHF 60) erscheint uns zu hoch für einfache, vollständig verfügbare Datensätze, wie sie oft bei Standardprodukten verfügbar sind. Ggf. ein System mit 2 oder mehreren Tarifestufen wählen.

22. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass die Gebührenbeträge der Ziffern 3.1.8.1, 3.1.8.2 und 3.1.8.3 E-GebV-ASTRA den bisherigen Beträgen für die Kontrollmarken entsprechen?

3.1.8.1 Fahrzeugdaten von Motorwagen	5.50
3.1.8.2 Fahrzeugdaten von Anhängern, Motorrädern und übrigen Motorfahrzeugen	4
3.1.8.3 Fahrzeugdaten von Motorfahrrädern sowie Fahrzeugen, die den Motorfahrrädern gleichgestellt sind	1.50

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, JU, economiesuisse, asa, Landtechnik Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	Das Inkasso sollte aber nicht durch die Strassenverkehrsämter erfolgen. Mit der Aufhebung von Art. 34 TGV vermissen wir eine Bestimmung über die Befreiung von der Gebührenpflicht für Behörden und Institutionen, wenn sie die Amtshandlung für sich in Anspruch nehmen.
UR, NW, SO, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	3.1.8.3 diese Fahrzeuge werden zurzeit noch nicht in IVZ geführt.
ZG	Das Inkasso darf nicht dem Strassenverkehrsamt übertragen werden.
AG	Es ist jedoch keine Überprüfung durch die Zulassungsbehörden mehr möglich, da sich auf dem Formular 13.20 keine Kontrollmarke mehr befindet.
Economiesuisse, VFAS	Ja. Die erwarteten Einnahmen von rund 2 Mio. CHF sollten die neu aufgrund Digitalisierung reduzierten Aufwendungen decken.

Grundsätzliche Ablehnung:

sgv, AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz

sgv	Der sgv fordert eine vollständige Umsetzung der Motion Reimann, und entsprechend eine Aufhebung dieser Gebührenbeträge.
AGVS	Die Gebührenbeträge der Ziffern 3.1.8.1, 3.1.8.2 und 3.1.8.3. sind gemäss der Motion Reimann vollständig aufzuheben.
Auto-schweiz, Handel Schweiz	Die Gebührenbeträge der Ziffern 3.1.8.1, 3.1.8.2 und 3.1.8.3 sind gemäss Motion Reimann aufzuheben. Die Motion ist 1:1 umzusetzen, Wegfall des Aufklebens der Gebührenmarke auf dem Formular 13.20 sowie Aufhebung der entsprechenden Gebühr. Die Begründung, dass eine Gebühr für alle Fahrzeuge erhoben werden soll, die gestützt auf ein Produkt des ASTRA zum Verkehr zugelassen werden lehnen wir entschieden ab.

	Der Digitalisierungsprozess führt nicht nur beim ASTRA, sondern auch bei den Importeuren zu Aufwand verbunden mit Kosten. Der Aufwand um sicherstellen zu können, dass die gewünschten Daten zu den importierten Fahrzeugen dem ASTRA zur Verfügung gestellt werden können sind nicht unerheblich. Dazu müssen interne Prozesse angepasst und es müssen externe Dienstleistungen eingekauft werden (IT, Verzoller, etc.).
--	---

23. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA Übereinstimmungsbescheinigungen in Papierform gemäss Ziffer 3.1.8.4 E-GebV-ASTRA gegen eine Gebühr von 60 bis 90 Fr. elektronisch verarbeitet?

3.1.8.4 Fahrzeugdaten nach Verarbeitung einer Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss 60–90 Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858⁷

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, JU, asa, Landtechnik Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

LU	Es ist zwingend erforderlich, dass das ASTRA die Qualität der Daten sicherstellt.
UR, NW, BS, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Ja, wenn auf diese Gebühr nicht verzichtet werden kann und das Inkasso nicht den StVA auferlegt wird. Die Gebühr sollte die Kundschaft nicht davon abhalten, dem ASTRA Übereinstimmungsbescheinigung zur Verarbeitung einzureichen.
SO	Die Gebühr sollte die Kundschaft nicht davon abhalten, dem ASTRA Übereinstimmungsbescheinigungen zur Verarbeitung einzureichen.
BL	Inkasso darf nicht den kantonalen Strassenverkehrsämtern auferlegt werden.
AG	Als Anreiz für die Kundschaft ist eine tiefe Gebühr anzustreben, damit möglichst viele Übereinstimmungsbescheinigungen elektronisch verarbeitet werden können.
Landtechnik Schweiz, Verband Lohnunternehmer Schweiz	Es ist korrekt, wenn die Erfassung kostenpflichtig ist. Die Gebühr soll kostendeckend, aber nicht mehr sein.

Grundsätzliche Ablehnung:

economiesuisse, sgV, AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, Kyburz Switzerland AG

economiesuisse, VFAS	Gebühr ist unverhältnismässig, CHF 10.- wären gerechtfertigt. Zurzeit liegt der grösste Teil der Dateneingabe beim Importeur im KDI-Portal. Zudem ist davon auszugehen, dass ab Inkrafttreten der Verordnungen der Anteil ohne eCoC geringer als 10% sein wird.
auto-schweiz, Handel Schweiz	Sollte die Übertragung von eCoC-Daten vom OEM an die Genehmigungsbehörde und anschliessend an den EUCARIS-Server aus irgendwelchen Gründen die der OEM nicht beeinflussen kann, unterbrochen werden, müssen vorhandene CoC in Papierform vom ASTRA kostenlos verarbeitet werden.
Kyburz Switzerland AG	3.1.8.4 Mindestgebühr von 60 Fr. reduzieren auf 30-40 Fr. für die Bearbeitung von Standarddatensätzen. Der Mindesttarif (CHF 60) erscheint uns zu hoch für einfache, vollständig verfügbare Datensätze, wie sie oft bei Standardprodukten verfügbar sind. Ggf. ein System mit 2 oder mehreren Tarifestufen wählen.

24. Teilrevision GebV-ASTRA: Sind Sie mit der neuen Ziffer 4a E-GebV-ASTRA einverstanden?

Ziff. 4a

4a Erteilen von Typengenehmigungen

4a.1 Typengenehmigung von Fahrzeugen und Fahrgestellen

⁷ Verordnung (EU) 2018/858 des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236, ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1.

4a.1.1 Administrative Verarbeitung der Unterlagen	200	
4a.1.2 Erteilung der Typengenehmigung bzw. des Datenblattes	100	
4a.1.3 Zusatzkarte, Ergänzungen, Nachträge und Korrekturen	200	
4a.2 Typengenehmigung von Fahrzeugteilen, Fahrzeugsystemen, Ausrüstungsgegenständen und Schutzvorrichtungen		
4a.2.1 Typengenehmigung mit nationaler Gültigkeit	100	
4a.2.2 Typengenehmigung mit internationaler Gültigkeit	300	
4a.2.3 Erstellen eines Datensatzes von Austauschschalldämpfern und -katalysatoren mit einer Konformitätsbewertung oder -beglaubigung beziehungsweise mit einer der schweizerischen Gesetzgebung gleichwertigen Genehmigung zum Aufnehmen auf die Typengenehmigung, pro bearbeitete Typengenehmigung	50	
4a.3 Gebühren nach Zeitaufwand Die Gebühr für die administrative Prüfung der Unterlagen und Dokumente wird je aufgewendete Arbeitsstunde berechnet. Sie richtet sich nach dem Umfang und der Schwierigkeit und gilt für Aufwendungen, die nicht dem üblichen Prüfungsumfang entsprechen.	70–120	
4a.4 Gebühren für die Konformitätsüberprüfung		
4a.4.1 Konformitätsüberprüfungen von bis zu 4 Stunden Zeitaufwand, pauschal	500	
4a.4.2 jede weitere angebrochene Arbeitsstunde	100	
Grundsätzliche Zustimmung: SO, AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz, BFH		
Grundsätzliche Ablehnung: economiesuisse, VFAS		
	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
economiesuisse, VFAS	Anpassungen/Gegenvorschlag: 4a.1. CHF 100 4a 1.2. CHF 50 4a 1.3 CHF 100 4a 2.1 CHF 50 4a 2.2 CHF 150 4a 3 CHF 50 - 80 4a 4.1. CHF 200 4a 4.2 CHF 60	Da zukünftig grossmehrheitlich EUCARIS-Daten als Grundlage verwendet werden können, reduziert sich der Aufwand der manuellen Datenerfassung erheblich. Dies sollte in der GebV berücksichtigt werden.

25. Sind Sie mit der Teilrevision der Verordnung über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) grundsätzlich einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

UR, SO, JU, auto-schweiz, Handel Schweiz, BFH, Kyburz Switzerland AG, GE, economiesuisse, VFAS, carrosserie suisse

Kyburz Switzerland AG	Enthaltung bei Fragen 3a und 3b, da dies bisher für Klasse L nicht relevant ist und uns deshalb die Erfahrung fehlt.
-----------------------	--

26. Teilrevision VZV: Sind Sie damit einverstanden, dass die bereits heute von den kantonalen Vollzugsbehörden mehrheitlich angewendete Methode zur Berechnung des Leistungsgewichtes für Motorräder in die VZV aufgenommen werden soll (Artikel 15 Absatz 2 und Artikel 20a Absatz 2 E-VZV)?

Art. 15 Abs. 2 Einleitungsteil

² Der Lernfahrausweis der Kategorie A wird für Motorräder, einschliesslich solche mit Seitenwagen, mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand (Art. 136 Abs. 1 VTS⁸) von nicht mehr als 0,2 kW/kg erteilt. Diese Leistungsbeschränkung gilt nicht bei:

Art. 20a Abs. 2

² Wird der Lehrvertrag eines Lernenden der beruflichen Grundbildung

«Motorradmechanikerin/Motorradmechaniker EFZ» aufgelöst und ist diesem Lernenden ein Lernfahrausweis der Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a erteilt worden, so muss der Berufsbildner die Auflösung des Lehrvertrags unverzüglich der kantonalen Behörde melden, die den Lernfahrausweis ausgestellt hat. Die kantonale Behörde fordert den Lernenden zur Rückgabe des Lernfahrausweises auf und erteilt ihm für die verbleibende Gültigkeitsdauer einen Lernfahrausweis der Kategorie A für Motorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand von nicht mehr als 0,2 kW/kg.

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, BFU, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

UR, OW, NW, BS, SH, AR, AI GR, VS, asa	Per Inkraftsetzung müsste gemäss erläuterndem Bericht die Beschriftung vom Feld 78 im Fahrzeugausweis angepasst werden. Damit kann nicht gemeint sein, dass alle Kantone alle alten Lagerbestände der Fahrzeugausweise vernichten - nur wegen 1500 Motorrädern - und ab Einführungszeitpunkt eine neue grosse Reserve an Fahrzeugausweisen haben müssen. Alle Kantone, die nach der vorgeschlagenen Methode berechnen, brauchen bereits seit Jahren den aktuellen Fahrzeugausweis. Das ASTRA soll eine neue Vorgabe für den Fahrzeugausweis machen, die erst bei der Neubestellung der Ausweise zu berücksichtigen ist. Es ist ausserdem zu beachten, dass das Leergewicht (Art. 7 VTS) nicht zwingend mit dem Gewicht in fahrbereitem Zustand (Art. 136 VTS) übereinstimmt. Ausschlaggebend ist dabei das meist nicht bekannte Gewicht des allfälligen Sonderzubehörs.
SZ	Diese Änderung zieht eine Anpassung der Bezeichnung von Feld 78 im Fahrzeugausweis nach sich. Es wird erwartet, dass das ASTRA eine neue Vorgabe für den Fahrzeugausweis macht, die Restbestände der Ausweisrohlinge in den Verkehrsämtern aber noch aufgebraucht werden können.
ZG	Zu berücksichtigen ist das Leergewicht des fahrbereiten Motorrads (inkl. Zubehör).
BL	Per Inkraftsetzung müsste gemäss erläuterndem Bericht die Beschriftung vom Feld 78 im Fahrzeugausweis angepasst werden. Damit kann nicht gemeint sein, dass alle Kantone alle alten Lagerbestände der Fahrzeugausweise vernichten - nur wegen 1500 Motorrädern - und die Kantone ab Einführungszeitpunkt eine neue grosse Reserve an Fahrzeugausweisen haben. Alle Kantone, die nach der vorgeschlagenen Methode berechnen, brauchen ja seit Jahren den aktuellen Fahrzeugausweis. Das ASTRA soll eine neue Vorgabe für den Fahrzeugausweis machen, die erst bei der Neubestellung der Ausweise zu berücksichtigen ist. Es ist ausserdem zu beachten, dass das Leergewicht (Art. 7 VTS) nicht zwingend mit dem Gewicht in fahrbereitem Zustand (Art. 136 VTS) übereinstimmt. Ausschlaggebend ist dabei das meist nicht bekannte Gewicht des allfälligen Sonderzubehörs. Für die wenigen betroffenen Fahrzeuge kann eine Ergänzung im aktuellen Fahrzeugausweis mittels zusätzlichem Verfügungscode eingefügt werden.
TG	Mit der Inkraftsetzung der vorliegenden Anpassung müsste gemäss erläuterndem Bericht auch die Beschriftung von Feld 78 im Fahrzeugausweis angepasst werden. Damit kann aber nicht gemeint sein, dass alle Kantone nur wegen 1'500 Motorrädern alle alten Lagerbestände der Fahrzeugausweise vernichten und ab Einführungszeitpunkt eine neue Reserve an Fahrzeugausweisen anlegen. Alle Kantone, die nach der vorgeschlagenen Methode berechnen, benötigen seit Jahren den aktuellen Fahrzeugausweis. Das ASTRA sollte nach unserer Auffassung eine neue Vorgabe für den Fahrzeugausweis vorbereiten, die erst bei der Neubestellung der Ausweise zu berücksichtigen ist.

⁸ SR 741.41

TI	I conducenti di veicoli con rapporti peso/potenza vicini al limite massimo di 0.2 KW/Kg vengono penalizzati dal nuovo calcolo, avendo una patente con limitazione a 35 KW e 0.2 KW/Kg. Se la proposta dovesse essere approvata sarà necessario specificare a quali casi non viene applicata. L'idea è quella di poter gestire con semplicità questi casi limite, senza dover aggiungere codici nella licenza di circolazione e senza creare inutile confusione.
VD, GE	Il s'agit d'une adaptation au droit de l'UE nécessaire. Toutefois, il est indispensable que les informations utiles à ce calcul - effectué par les fournisseurs de service - soient disponibles dans SIAC.
sgv	Der sgv befürwortet die Berechnungsmethode des Leistungsgewichts für Motorräder.
BFU	Die BFU begrüsst die Änderung im Sinne der Vereinheitlichung der Berechnungsmethode zum Leistungsgewicht. Die Änderung betrifft zwar nur einen geringen Anteil der Fahrzeuge, aber beeinflusst die Verkehrssicherheit in diesem Fall positiv.
Grundsätzliche Ablehnung:	
LU	
LU	Das Gewicht des Sonderzubehörs ist in der Regel der Zulassungsbehörde nicht bekannt. Zudem ist nicht definiert, was unter den Begriff "Sonderzubehör" fällt. Der Passus ist daher zu streichen.

27. Teilrevision VZV: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 15 Absatz 2 Einleitungsteil E-VZV einverstanden?

Art. 15 Abs. 2 Einleitungsteil

² Der Lernfahrausweis der Kategorie A wird für Motorräder, einschliesslich solche mit Seitenwagen, mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand (Art. 136 Abs. 1 VTS⁹) von nicht mehr als 0,2 kW/kg erteilt. Diese Leistungsbeschränkung gilt nicht bei:

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, auto-schweiz, BFU, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

BFU	Die BFU begrüsst die Änderung im Sinne der Vereinheitlichung der Berechnungsmethode zum Leistungsgewicht. Die Änderung betrifft zwar nur einen geringen Anteil der Fahrzeuge, aber beeinflusst die Verkehrssicherheit in diesem Fall positiv.
-----	---

28. Teilrevision VZV: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 20a Absatz 2 E-VZV einverstanden?

Art. 20a Abs. 2

² Wird der Lehrvertrag eines Lernenden der beruflichen Grundbildung

«Motorradmechanikerin/Motorradmechaniker EFZ» aufgelöst und ist diesem Lernenden ein Lernfahrausweis der Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung nach Artikel 15 Absatz 2 Buchstabe a erteilt worden, so muss der Berufsbildner die Auflösung des Lehrvertrags unverzüglich der kantonalen Behörde melden, die den Lernfahrausweis ausgestellt hat. Die kantonale Behörde fordert den Lernenden zur Rückgabe des Lernfahrausweises auf und erteilt ihm für die verbleibende Gültigkeitsdauer einen Lernfahrausweis der Kategorie A für Motorräder mit einer Motorleistung von nicht mehr als 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand von nicht mehr als 0,2 kW/kg.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, auto-schweiz, BFU, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

SO	Per Inkraftsetzung müsste gemäss erläuterndem Bericht die Beschriftung von Feld 78 im Fahrzeugausweis angepasst werden. Das darf nicht dazu führen, dass alle Kantone die bisherigen Lagerbestände der Fahrzeugausweisrohlinge vernichten müssen. (wegen 1'500 betroffenen
----	--

⁹ SR 741.41

	Fahrzeuge in der gesamten CH). Das ASTRA soll eine neue Vorgabe für den Fahrzeugausweis machen.
BFU	Die BFU begrüsst die Änderung im Sinne der Vereinheitlichung der Berechnungsmethode zum Leistungsgewicht. Die Änderung betrifft zwar nur einen geringen Anteil der Fahrzeuge, aber beeinflusst die Verkehrssicherheit in diesem Fall positiv. Die Aufnahme des Artikels 20a Absatz 2 EVZV ist ebenfalls im Sinne der Verkehrssicherheit zielführend.

29. Teilrevision VZV: Sind Sie mit dem neuen Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe f E-VZV einverstanden?

Art. 71 Abs. 1 Bst. f

¹ Fahrzeugausweise und Kontrollschilder werden erteilt, wenn:

f. die gegebenenfalls nach dem CO₂-Gesetz vom 23. Dezember 2011¹⁰ geschuldete Sanktion vollumfänglich bezahlt oder das Fahrzeug der Neuwagenflotte eines Grossimporteurs oder einer Emissionsgemeinschaft zugewiesen worden ist.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

30. Teilrevision VZV: Sind Sie mit dem neuen Artikel 72a Meldung von Import- und Herstellungsdaten E-VZV einverstanden?

Art. 72a Meldung von Import- und Herstellungsdaten

¹ Für ein in die Schweiz importiertes beziehungsweise in der Schweiz hergestelltes Fahrzeug, das unter den Geltungsbereich der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012¹¹ fällt, muss der Importeur beziehungsweise der Hersteller die Daten nach Artikel 23 Absatz 1 der CO₂-Verordnung vor der erstmaligen Inverkehrsetzung dem ASTRA elektronisch melden.

² Das ASTRA kann die Meldepflicht nach Absatz 1 auf weitere Fahrzeugarten ausweiten.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

31. Teilrevision VZV: Artikel 72a Absatz 1 E-VZV beinhaltet eine Meldepflicht für CO₂-pflichtige Fahrzeuge (Personenwagen, leichte Nutzfahrzeuge). Die Meldung der Import bzw. Herstellerdaten dient einerseits dem CO₂-Vollzug und andererseits ist sie der Auslöser für den Bezug eines eCoC aus EUCARIS. Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA weitere Fahrzeugarten zu diesem Meldeverfahren zulassen kann, wenn für diese künftig eCoC erhältlich sind?

Art. 72a Meldung von Import- und Herstellungsdaten

¹ Für ein in die Schweiz importiertes beziehungsweise in der Schweiz hergestelltes Fahrzeug, das unter den Geltungsbereich der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012¹² fällt, muss der Importeur beziehungsweise der Hersteller die Daten nach Artikel 23 Absatz 1 der CO₂-Verordnung vor der erstmaligen Inverkehrsetzung dem ASTRA elektronisch melden.

² Das ASTRA kann die Meldepflicht nach Absatz 1 auf weitere Fahrzeugarten ausweiten.

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

NW

Bitte beachten: dies ist eine Selbstdeklaration.

¹⁰ SR 641.71

¹¹ SR 641.711

¹² SR 641.711

ZG	Bei der Zulassung muss es weiterhin möglich sein, nach Art der Zulassungsprüfung zu unterscheiden.
VD, GE	Le respect des exigences en matière d'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO ₂ est introduit à l'art. 71 comme condition supplémentaire pour l'immatriculation des véhicules : selon le rapport, une attestation doit être délivrée et le véhicule peut être admis à la circulation qu'après obtention de cette attestation. L'art. 72a prévoit l'obligation d'annonce et l'art. 72b précise que, lorsque des données sont communiquées par voie électronique conformément à l'art. 72a, l'OFROU obtient via une base de données européenne centralisée ou une autorité étrangère compétente un certificat de conformité européen électronique au sens de l'art. 37 du règlement (UE) 2018/858 ¹³ et crée, à partir de celui-ci et des données communiquées, un jeu de données électroniques concernant un véhicule individuel (art. 30 ss OETV) dans le système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC). L'OFROU devra déterminer si l'autorité cantonale d'immatriculation devra être en possession d'une attestation spécifique (ce qui impliquera un contrôle supplémentaire) ou si le fait qu'un eCOC ou un jeu de données soient accessibles dans SIAC confirmera que le véhicule peut être admis au sens de l'art. 71 al. 1 let. f.
Economiesuisse, VFAS	Unbedingt! Sämtliche erhältlichen Fahrzeugdaten sollten sobald möglich integriert werden. Insbesondere bei schweren Fahrzeugen wird zukünftig die Datenlieferung erforderlich sein.
sgv	Der sgv unterstützt die Zulassung weiterer Fahrzeugdaten zum elektronischen Meldeverfahren ausdrücklich und fordert, dass eine möglichst rasche Vereinfachung und Integration sämtlicher Fahrzeugdaten angestrebt wird.
auto-schweiz, Handel Schweiz	Ja, unbedingt. Ebenfalls muss das Zulassungsverfahren für Mehrstufenfahrzeuge rasch möglichst angepasst und soweit möglich vereinfacht werden.
Grundsätzliche Ablehnung: LU	
LU	Wir stehen der Änderung kritisch gegenüber, da nicht für alle Fahrzeugtypen aussagekräftige CoC bestehen. Diese Kompetenz sollte auf leichte Fahrzeuge beschränkt werden.

32. Teilrevision VZV: Sind Sie mit dem neuen Artikel 72b Erstellen eines elektronischen Einzelfahrzeugdatensatzes E-VZV einverstanden?

Art. 72b Erstellen eines elektronischen Einzelfahrzeugdatensatzes

¹ Erfolgt eine elektronische Meldung nach Artikel 72a, bezieht das ASTRA aus einer zentralen europäischen Datenbank oder von der zuständigen ausländischen Behörde eine elektronische EU-Übereinstimmungsbescheinigung nach Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858¹³ und erstellt daraus sowie aus den in der Meldung enthaltenen Daten im Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz (Art. 30 ff. VTS¹⁴).

² Wenn die EU-Übereinstimmungsbescheinigung nicht in elektronischer Form bezogen werden kann, so muss der Fahrzeugimporteur dem ASTRA eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform für das Fahrzeug liefern.

³ Auf Gesuch des Importeurs kann das ASTRA für Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der CO₂-Verordnung vom 30. November 2012¹⁵ fallen, die für die Zulassung notwendigen Fahrzeugdaten einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform nach Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 sowie die Importdaten erfassen und daraus im IVZ einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz erstellen.

⁴ Das ASTRA meldet dem Importeur oder dem Hersteller, wenn der elektronische Einzelfahrzeugdatensatz erstellt worden ist.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

SO	Es ist sehr wichtig, dass die Strassenverkehrsämter sämtliche Daten einsehen können.
----	--

¹³ Verordnung (EU) 2018/858 des europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2022/2236, ABl. L 296 vom 16.11.2022, S. 1.

¹⁴ SR 741.41

¹⁵ SR 641.711

33. Teilrevision VZV: Sind Sie grundsätzlich damit einverstanden, dass das ASTRA die Verarbeitung und Aufbereitung von Einzelfahrzeugdaten aus EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in elektronischer oder zum Teil in Papierform übernimmt - diese Aufgaben obliegen bisher den kantonalen Strassenverkehrsämter? (Achtung: Für die Zulassung sind nach wie vor die Strassenverkehrsämter zuständig).

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	Eine zentrale Verarbeitungsstelle ist sinnvoll. Das ASTRA muss aber zwingend die Qualität der Daten sicherstellen.
UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Es ist wichtig ist für die Strassenverkehrsämter, dass sämtliche Daten einsehbar sind.
ZG	Das Strassenverkehrsamt muss Zugriff und Einsicht auf die Fahrzeugdaten haben.
AG	Es soll in der Verantwortung des Bundesamts für Strassen (ASTRA) liegen, sicherzustellen, dass die Bescheinigung noch gültig ist. Ansonsten muss für die Zulassungsbehörden eindeutig erkennbar sein, wenn eine Bescheinigung nicht mehr gültig ist.
VD, GE	Le rapport explicatif indique une annonce quand il n'existe ni eCOC ni COC: Dans un tel cas, il est indispensable que les données saisies par l'OFROU en matière de CO2 et annoncées à l'OFEN soient conformes, d'autant plus que les données du CO2 sont reprises pour le calcul de la taxe automobile vaudoise/genevoise. Le SAN va donc se référer aux données enregistrées par l'OFROU.
economiesuisse, VFAS	Ja, jedoch sollen keine zusätzlichen Kosten generiert werden.
sgv	Der sgv ist damit einverstanden, dass die Verarbeitung und Aufbereitung von Einzelfahrzeugdaten aus CoC und eCoC von einer nationalen Stelle vorgenommen wird.
auto-schweiz, Handel Schweiz	Ja, die Aufbereitung der Daten hat zwingend von einer nationalen Stelle zu erfolgen.

34. Teilrevision VZV: Variante A - Die Fahrzeugdaten einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 von Fahrzeugen, die dem CO₂-Vollzug unterliegen (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge), sollen weiterhin wie bisher durch das Strassenverkehrsamt erfasst und an das ASTRA übermittelt werden?

Grundsätzliche Ablehnung:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH

BFH	Les données d'un certificat de conformité européen sur support papier au sens de l'art. 36 du règlement (UE) 2018/858 concernant des véhicules soumis à l'exécution des prescriptions relatives aux émissions de CO2 (voitures de tourisme et véhicules utilitaires légers) continuent d'être saisies par le service des automobiles avant d'être transmises à l'OFROU.
-----	---

35. Teilrevision VZV: Variante B - Die Fahrzeugdaten einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform gemäss Artikel 36 der Verordnung (EU) 2018/858 von Fahrzeugen, die dem CO₂-Vollzug unterliegen (Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge), sollen neu durch das ASTRA erfasst werden, was bedingt, dass dieses Dokument beim ASTRA eingereicht werden muss? Das ASTRA erstellt anschliessend ein eDatenblatt.

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, VS, asa	Dies ist für den CO ₂ -Vollzug ohnehin heute schon der Fall.
GL	Mit dieser Verarbeitung entfällt die Ziffer 103 im Fahrzeugausweis.

ZG	Antrag: Variante b) sei umzusetzen. Begründung: Der CO ₂ -Vollzug ist nicht Aufgabe des Strassenverkehrsamts.
GE	La variante b) semble plus efficiente.
sgv, auto-schweiz, Handel Schweiz	Die Variante b ist umzusetzen, wenn damit die Datensicherheit verbessert wird. Der Zulassungsprozess darf aber nicht zusätzlich in die Länge gezogen, bzw. verzögert werden.
Kyburz Switzerland AG	Keine Erfahrung bei Kyburz, da bisher nicht relevant für Klasse L.

36. Teilrevision VZV: Sind Sie mit der Aufzählung in Artikel 75 Absatz 1 und 2 E-VZV, wer die Prüfungsberichte ausfüllen darf, einverstanden?

Art. 75 Abs. 1 und 2

¹ Bei neuen und vollständigen Fahrzeugen kann in den folgenden Fällen der Prüfungsbericht vom Hersteller oder Importeur ausgefüllt werden:

- a. Wenn für einen Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, eine Typengenehmigung (Art. 2 Bst. b TGV), ein Datenblatt (Art. 2 Bst. l TGV) oder ein elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 vorliegt.
- b. Wenn für folgende Fahrzeuge eine Typengenehmigung (Art. 2 Bst. b TGV) oder ein Datenblatt (Art. 2 Bst. l TGV) vorliegt:
 1. leichte Motorwagen, bei denen es sich nicht einen Personenwagen gemäss Buchstabe a handelt,
 2. Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t,
 3. Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge.

² In allen anderen Fällen wird der Prüfungsbericht von der Zulassungsbehörde ausgefüllt.

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, BE, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgv, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

UR, SZ, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Bei vollständigen N1-Fahrzeugen sollte der Prüfbericht ebenfalls vom Hersteller oder Importeur ausgefüllt werden können (vgl. Art. 75 Abs. 1 lit. a E-VZV). Bei elektronischen Daten ist allenfalls eine neue Karosserieform vorzusehen. Art. 30 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) wäre diesbezüglich ebenfalls anzupassen.
sgv	Der sgv ist mit der Aufzählung einverstanden.
Grundsätzliche Ablehnung: LU, ZG	
LU	Mit der Aufzählung, wer die Prüfungsberichte ausfüllen darf, sind wir grundsätzlich einverstanden. Allerdings sind Lieferwagen analog zu den Personenwagen (Art. 75 Abs. 1 lit. a VZV) zu behandeln.
ZG	Neue vollständige N1-Fahrzeuge sollen gleich wie M1-Fahrzeuge behandelt werden.

37. Teilrevision VZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 75 Absatz 1 und 2 E-VZV einverstanden?

Art. 75 Abs. 1 und 2

¹ Bei neuen und vollständigen Fahrzeugen kann in den folgenden Fällen der Prüfungsbericht vom Hersteller oder Importeur ausgefüllt werden:

- a. Wenn für einen Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, eine Typengenehmigung (Art. 2 Bst. b TGV), ein Datenblatt (Art. 2 Bst. l TGV) oder ein elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 vorliegt.
- b. Wenn für folgende Fahrzeuge eine Typengenehmigung (Art. 2 Bst. b TGV) oder ein Datenblatt (Art. 2 Bst. l TGV) vorliegt:
 1. leichte Motorwagen, bei denen es sich nicht einen Personenwagen gemäss Buchstabe a handelt,
 2. Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t,
 3. Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge.

² In allen anderen Fällen wird der Prüfungsbericht von der Zulassungsbehörde ausgefüllt.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, economiesuisse, Landtechnik Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Grundsätzliche Ablehnung:

auto-schweiz, Handel Schweiz

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
auto-schweiz, Handel Schweiz	¹ Bei neuen und vollständigen Fahrzeugen kann in den folgenden Fällen der Prüfungsbericht vom Hersteller oder Importeur ausgefüllt werden: a. Wenn für einen Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, eine Typengenehmigung (Art. 2 Bst. b TGV), ein Datenblatt (Art. 2 Bst. I TGV) oder ein elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 vorliegt. b. Wenn für folgende Fahrzeuge eine Typengenehmigung (Art. 2 Bst. b TGV) oder ein Datenblatt (Art. 2 Bst. I TGV) vorliegt: 1. leichte Motorwagen, bei denen es sich nicht einen Personenwagen gemäss Buchstabe a handelt, 2. Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t, 3. Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge. ² In allen anderen Fällen wird der Prüfungsbericht von der Zulassungsbehörde ausgefüllt.	Der Artikel ist so anzupassen, dass auch neue, vollständige, leichte Nutzfahrzeuge der Kategorie N1 welche über einen elektronischen Einzeldatensatz verfügen von den gleichen Erleichterungen bei der Zulassung wie entsprechende Personenwagen profitieren können.

38. Teilrevision VZV: Sind Sie mit der Übergangsbestimmung in Artikel 151q E-VZV einverstanden?

Art. 151q Übergangsbestimmung zur Änderung vom ...

¹ Muss für ein Motorrad, das in der Schweiz zum Verkehr zugelassen ist und das gemäss Fahrzeugausweis ein Leistungsgewichtsverhältnis von nicht mehr als 0,2 kW/kg hat, ein neuer Fahrzeugausweis ausgestellt werden, und ergibt die Berechnung des Leistungsgewichtsverhältnisses nach dem neuen Recht einen Wert über 0,2 kW/kg, so darf dieses Motorrad auch mit einem vor dem Inkrafttreten des neuen Rechts ausgestellten Führerausweis der Kategorie A mit Leistungsbeschränkung geführt werden, sofern der 0,2 kW/kg überschreitende Wert im Fahrzeugausweis einzig aus der neuen Berechnungsmethode resultiert.

² Die kantonale Behörde vermerkt die Berechtigung nach Absatz 1 im neuen Fahrzeugausweis.

Grundsätzliche Zustimmung:

ZG, svg, AGVS, auto-schweiz, BFU, Handel Schweiz, Kyburz Switzerland AG

sgv

Der sgv ist mit den Übergangsbestimmungen einverstanden.

BFU

Die BFU stuft die Übergangsbestimmung als angemessen ein.

Grundsätzliche Ablehnung:

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, asa, Landtechnik Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

ZH

Wir beantragen die Streichung von Abs. 2 von Art. 151q E-VZV (² Die kantonale Behörde vermerkt die Berechtigung nach Absatz 1 im neuen Fahrzeugausweis).

Die Mitarbeitenden der Strassenverkehrsämter sind im Tagesgeschäft nicht in der Lage zu beurteilen, ob der Eintrag gemacht werden muss oder nicht. Bei einem Kantonswechsel kann anhand eines ausserkantonalen Fahrzeugausweises nicht eruiert werden, welche Berechnungsmethode angewendet wurde.

Zudem sind im Fahrzeugausweis keine Berechtigungen über das Führen des Fahrzeuges mit einer bestimmten Führerausweiskategorie vorgesehen. Ein solcher Eintrag wäre im Führerausweis vorzunehmen. Stattdessen könnte im Fahrzeugausweis ein technischer Eintrag über die Art der Berechnung des Verhältnisses von Leistung und Gewicht vorgenommen werden (z.B. Code XY: Berechnungsart des Leistungsgewichts geändert, nach bisheriger Berechnungsart = 0.18 kw/kg).

BE	Das Übergangsrecht nach Art. 151q ist passend, es sollte aber ebenfalls die entsprechende Ausnahmeverfügung (neuer Code im Fahrzeugausweis) bereits vom ASTRA im IVZ hinterlegt sein. Gemäss ASTRA sind rund 1'500 Motorräder (0.367%) schweizweit betroffen. Genau bei diesen Fahrzeugen muss ab Anwendung des neuen Rechts die entsprechende Berechtigung im IVZ hinterlegt sein. Beim Ausdrucken eines neuen Fahrzeugausweises (Wohnsitzänderung, Verkauf, etc.) würde dann automatisch neben dem neuen Leistungsgewicht auch die entsprechende Berechtigung beim Ausweis hinterlegt. Wenn, wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen, die Berechtigung nicht zentral, sondern kantonale gesteuert wird, kann der Eintrag bei der kantonalen Immatrikulation nicht sichergestellt werden. Entsprechende Kundenreklamationen sind absehbar. Der zusätzliche Kontrollaufwand wäre erheblich (manuelle Kontrolle bei 100% aller Motorräder unter 35 kW statt Eintrag von bei 0.367% der Motorräder) jeweils beim Druck eines neuen Ausweises beim zuständigen Strassenverkehrsamt.
LU	Anstelle des Ausstelldatums des Führerausweises muss das Prüfdatum verwendet werden. Die vorgeschlagene Regelung würde dazu führen, dass bei einer administrativen Änderung des Ausweises (Namensänderung, Eintrag Brillenträger, Verlust) Fahrzeuge nicht mehr geführt werden dürfen.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, SO, asa	Das Übergangsrecht nach Art. 151q ist passend, jedoch sollte ebenfalls die entsprechende Ausnahmeverfügung (neuer Code im Fahrzeugausweis) bereits vom ASTRA im IVZ hinterlegt werden. Gemäss ASTRA sind rund 1'500 Motorräder (0.367 %) schweizweit betroffen. Genau bei diesen Fahrzeugen muss ab Geltung des neuen Rechts die entsprechende Berechtigung im IVZ hinterlegt sein. Beim Ausdrucken eines neuen Fahrzeugausweises (Wohnsitzänderung, Verkauf, etc.) würde dann automatisch neben dem neuen Leistungsgewicht auch die entsprechende Berechtigung im Ausweis hinterlegt. Wenn, wie in der Vernehmlassung vorgeschlagen, die Berechtigung nicht zentral, sondern kantonale gesteuert wird, kann der Eintrag bei der kantonalen Immatrikulation nicht sichergestellt werden. Entsprechende Kundenreklamationen sind absehbar. Der zusätzliche Kontrollaufwand wäre beim Druck eines neuen Ausweises beim zuständigen Strassenverkehrsamt erheblich (manuelle Kontrolle bei 100% aller Motorräder unter 35 kW statt Eintrag von bei 0.367% der Motorräder). Die Mitarbeitenden im Tagesgeschäft am Schalter sind nicht in der Lage zu beurteilen, ob der Eintrag gemacht werden muss oder nicht. Bei einem Kantonswechsel kann anhand eines ausserkantonalen Fahrzeugausweises nicht eruiert werden, welche Berechnungsmethode angewendet wurde. Alternativ könnten die zuständigen Kantone der betroffenen Fahrzeuge (Total 1'500) ihre Fahrzeugausweise einmalig anpassen/korrigieren und den technischen Eintrag machen. Das wäre eine wesentlich praktikablere Lösung. Diese Einträge würden dann auch bei einem Kantonswechsel vom neuen Kanton übernommen werden. Zur Vereinheitlichung der Einträge im Fahrzeugausweis ist eine neue Ziffer in der asa RL 6 vorzusehen. Im Fahrzeugausweis sind zudem keine Berechtigungen über das Führen des Fahrzeuges mit einer Führerausweiskategorie vorgesehen. Deshalb müsste ein technischer Eintrag über die Art der Berechnung des Verhältnisses von Leistung und Gewicht vorgenommen werden. (z.B. <i>Code XY: Berechnungsart des Leistungsgewichts geändert, nach bisheriger Berechnungsart = 0.18 kw/kg</i>). Zudem ist die Formulierung bezüglich der Fahrberechtigung nicht ausreichend. Wir sind der Meinung, dass das Prüfungsdatum und nicht das Ausstellungsdatum des Führerausweises massgebend sein sollte, von den Übergangsbestimmungen zu profitieren.
SZ	Aufgrund des geringen Mengengerüsts (schweizweit ca. 1500 Motorräder) erübrigt sich eine Übergangsbestimmung. Zielführender wäre es, wenn in einer einmaligen Aktion alle Fahrzeugausweise angepasst und der technische Eintrag gemacht würde.

GL	Bei zugelassenen Motorrädern sollte die Angabe des Leistungsgewichtes nicht neu berechnet werden müssen. Die neue Berechnung sollte nur für Motorräder gelten, die zum ersten Mal zugelassen werden. Komplizierte und fehleranfällige Verarbeitungen seitens der Strassenverkehrsämter betreffend Eintrag im Fahrzeugausweis sollten vermieden werden.
FR	Les dispositions transitoires selon l'art. 151q sont favorables, toutefois la décision d'exception correspondante (nouveau code dans le permis de circulation) doit être inscrite de manière centralisée par l'OFROU dans SIAC. Selon l'OFROU, environ 1'500 motos (0,367 %) sont concernées dans toute la Suisse. C'est précisément pour ces véhicules que l'autorisation correspondante doit être inscrite dans SIAC dès l'application du nouveau droit. Lors de l'impression d'un nouveau permis de circulation (changement de domicile, cession, etc.), l'autorisation correspondante serait alors automatiquement enregistrée dans le permis, en plus du nouveau rapport poids/puissance. Si, comme proposé dans la consultation, l'autorisation n'est pas gérée de manière centralisée, mais au niveau cantonal, l'inscription ne peut pas être garantie lors de l'immatriculation cantonale. Des réclamations de clients correspondantes sont prévisibles. L'activité de contrôle supplémentaire serait considérable (contrôle manuel de 100 % de tous les motocycles de moins de 35 kW au lieu de l'inscription de 0,367 % des motocycles) à chaque fois qu'un nouveau permis est établi par le service des automobiles compétent. L'al. 2 doit être supprimé.
AG	Die Zulassungsbehörde bemerkt nicht, wenn diese Position minim ändert. Der Kunde muss dies unter Kontrolle haben. Im Aargau werden bei der Berechnung bereits 75 kg vom Leergewicht abgezogen, somit hätten wir vermutlich keine Abweichungen (FZAW-Layout muss angepasst werden).
VD, GE	L'art. 151q al. 1 tel que rédigé implique que, tant que le véhicule est en circulation (jusqu'à sa destruction) avec un rapport puissance-poids en ordre de marche supérieur à 0,20kW/kg lié au changement législatif, il pourra toujours être conduit par un titulaire d'un permis de la catégorie A limitée. Cette dérogation n'est donc pas limitée uniquement au détenteur actuel du véhicule qui a acquis celui-ci pour le conduire avec un permis de la catégorie A limitée (et qui ne pourrait donc plus conduire son véhicule suite au changement de calcul) mais à l'ensemble des conducteurs qui disposent d'un permis de la catégorie A limitée et qui pourraient être amenés à conduire un de ces véhicules. Dès lors, il paraît plus judicieux de prévoir une autorisation spécifique pour les titulaires d'un permis de la catégorie A limité de conduire un tel véhicule (à l'instar d'autres dispositions transitoires de l'OAC qui maintiennent des autorisations de conduire malgré un changement législatif) et pas d'introduire une dérogation à une catégorie de permis de conduire dans un permis de circulation du véhicule qui contient des données techniques sur le véhicule. Le permis de circulation du véhicule, qui se réfère aux données techniques du véhicule, devrait uniquement contenir des données techniques sur un véhicule ainsi que des données sur son détenteur (lequel n'est pas nécessairement titulaire d'un permis A limité). Il ne devrait pas contenir des dérogations au droit de conduire d'autant plus que la catégorie du permis de conduire n'est pas systématiquement contrôlée à l'immatriculation du véhicule. La volonté de maintenir un droit acquis sur ces véhicules et permettre leur conduire avec un permis de la catégorie A limitée jusqu'à leur destruction peut être acceptée pour autant que le permis de circulation contienne uniquement des données sur le véhicule : dès lors, le permis de circulation devrait contenir la mention du rapport poids en ordre de marche/puissance au champ 78 ET la mention du rapport poids à vide/puissance selon l'ancien droit dans une annexe ; de plus, une disposition transitoire spécifique pour le droit de conduire ces véhicules avec un permis A limité devrait être introduite. Cela permettra à l'ensemble des conducteurs et élèves conducteurs de conduire ces véhicules. Enfin, pour éviter des erreurs lors de l'introduction de cette annexe, la Confédération, via SIAC, devra informer les autorités d'immatriculation des véhicules concernés par ce changement de calcul et permettre ainsi l'ajout d'une mention.

Landtechnik Schweiz, Verband Lohnunternehmer Schweiz	Diese Übergangsbestimmung ist wichtig! In keinem Fall darf eine Änderung der Vorgaben dazu führen, dass bereits korrekt in Verkehr gesetzte Motorräder nicht mehr in dieser Kategorie zulässig wären.
---	---

39. Teilrevision VZV: Sind Sie mit der Änderung des Anhangs 12 Ziffer V Kategorie A E-VZV einverstanden?	
Anhang 12 wird wie folgt geändert: Ziff. V, Tabelleneinträge zu «Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung» und «Kategorie A mit Leistungsbeschränkung»	
Kategorie A ohne Leistungsbeschränkung:	ein Motorrad ohne Seitenwagen mit einer Motorleistung von mehr als 35 kW oder einem Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand von mehr als 0,2 kW/kg und zwei Sitzplätzen;
Kategorie A mit Leistungsbeschränkung:	ein Motorrad ohne Seitenwagen mit einer Motorleistung von höchstens 35 kW und einem Verhältnis von Motorleistung zu Gewicht in fahrbereitem Zustand von höchstens 0,2 kW/kg und zwei Sitzplätzen; ausgenommen sind Motorräder der Unterkategorie A1;
Grundsätzliche Zustimmung: ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, BFU, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG	
ZG	Zusätzlich zu berücksichtigen ist die Fahrzeugklasse N1 (siehe Frage 36: Neue vollständige N1-Fahrzeuge sollen gleich wie M1-Fahrzeuge behandelt werden).
sgv	Der sgv ist mit der Änderung einverstanden.

40. Sind Sie mit der Teilrevision der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) grundsätzlich einverstanden?	
Grundsätzliche Zustimmung: UR, SO, JU, auto-schweiz, Handel Schweiz, BFH, Kyburz Switzerland AG, AI, GE, carrosserie suisse	
auto-schweiz, Handel Schweiz	Die zu den einzelnen Fragen verfassten Texte sind zu berücksichtigen.
Kyburz Switzerland AG	Die Firma Kyburz als schweizerischer Hersteller wäre bereit, das ASTRA zu unterstützen, falls dieses eine Pilotfirma zur Einführung der administrativen Zulassung für die Klasse L sucht, die auf einem eCOC-Datensatz basiert.
carrosserie suisse	<u>Antrag zur Schaffung der nationalen Kleinserie</u> carrosserie suisse ist der Branchenverband von rund 60 auf den Fahrzeugbau spezialisierten Schweizer Unternehmen. Diese Unternehmen bieten eine breite Palette von Produkten für den Waren- und Personentransport und leisten einen grossen Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen in der Mobilitätsbranche. Neue europäische Reglemente, welche für und von Gross-Serienproduktionen ausgelegt worden sind, bedrohen nun existenziell die verbliebenen Schweizer-Hersteller. Die Schweizer Fahrzeughersteller leben als Klein-Serienhersteller von der Innovation und der Marktnähe. Diese Reglemente, welche ohne Kommentar von der Schweiz übernommen werden, fordern nun sowohl Prüfgelände und Installationen wie auch massive administrative Aufwände und Zertifizierungen, für welche es in der Schweiz meist keine Anlaufstellen oder Möglichkeiten zur Prüfung gibt. Zum Schutz dieser Nischenprodukte und KMU's, wurde in den europäischen Reglementen eine zusätzliche Zulassungsform vorgesehen: die nationale Kleinserie (NKS) mit definierten

	Stückzahlen für Mitgliedsstaaten. Jene Form ist derzeit in der Schweiz nicht in vergleichbarem Masse existent. So beispielsweise auch beim Deutsche Kraftfahrtbundesamt KBA: «Sollen gleichartige Fahrzeuge nur in kleiner Stückzahl produziert werden, bietet sich das Verfahren für Kleinserien an. Wesentliche Merkmale der Typgenehmigungen für Kleinserien sind: • Stückzahlbegrenzungen • Erleichterungen bei der Erfüllung verschiedener Vorschriften Für EU-Typgenehmigungen für Kleinserien kann der Hersteller technische Prüfungen selbst durchführen (Artikel 41 in Verbindung mit Anhang II, Teil I Anlage 1 der Verordnung (EU) 2018/858). Hierfür muss er sich vom KBA benennen lassen.» Die zulässige jährliche Stückzahl beträgt z.B. in den Klassen M1, M2 und M3 je 250 Einheiten. <u>Unsere Anträge:</u> 1. Zum Schutz der Schweizer-Hersteller, Aufbauer und Zulieferer, die von der Herstellung innovativer und konkurrenzfähiger Produkte leben, beantragen wir deshalb für alle Typen die Schaffung der Zulassungsform der Nationalen Kleinserie. 2. Unter Einbezug der relevanten Branchenverbände und der vorhandenen nationalen Prüf- und Zulassungsstellen wird der Umfang und die Prüfung der Erfüllung der Vorschriften festgelegt. 3. Die zulässige jährliche Stückzahl beträgt in jeder Klasse je 250 Einheiten. In Anbetracht der Wichtigkeit und volkswirtschaftlichen Bedeutung bitten wir Sie um positive Behandlung unseres Anliegens.
Eher Ablehnung: economiesuisse, VFAS	
economiesuisse	div. Anpassungen erforderlich, gem. detaillierten Anträgen, siehe auch Anhang Stellungnahme, welche sich gegen ein Importverbot für nicht EU-gesamtgenehmigte Fahrzeuge ab Ende 2026 richtet.
VFAS	Die nachstehenden Ausführungen betreffen ausschliesslich die revidierte Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS). Zu den übrigen revidierten Verordnungen äussert sich der VFAS im Rahmen der Beantwortung des Fragebogens zur Vernehmlassung. Die Stellungnahme gliedert sich in: (i) Vorbemerkungen zum Verband freier Autohandel Schweiz (siehe Ziff. I.), (ii) allgemeine Bemerkungen zur Bundesverfassung sowie zur Kompatibilität der Revisionsvorlage mit dem Bundesgesetz vom 06. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse (THG) (siehe Ziff. II.), sowie (iii) besondere Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen, einschliesslich konkreter Änderungsanträge (siehe Ziff. III.). In einigen Punkten wird aufgezeigt, wo die Verordnung dem Kartellgesetz und dem kürzlich erteilten Auftrag des Parlaments an den Bundesrat, die Kfz-Bekanntmachung in eine Verordnung umzusetzen (Motion Pfister 18.3898), widerspricht. Die Änderungen sind im Wesentlichen begründet mit der Gewährleistung von verfassungsmässigen Rechten, insbesondere der Wirtschaftsfreiheit und dem Verbot der Wettbewerbsverzerrung. Zudem muss die Revision im Verhältnis zur Europäischen Union (EU) und insbesondere zu den umliegenden Mitgliedstaaten der EU ein Level Playing Field sicherstellen. I. Vorbemerkungen Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Dabei setzt er sich kompromisslos für dessen Förderung sowie Standards für eine hohe Qualität ein. Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln und damit vom Geltungsbereich der VTS erfasst werden. Dabei vertreten sind freie Händler, Markenvertreter, Parallelimporteure und auch Generalimporteure. Wir vertreten liberale

	Werte und setzen uns unter anderem für pragmatische, wirtschafts- und konsumentenfreundliche Lösungen ein. II. Allgemeines Der VFAS begrüsst den Entscheid des Astra die Verkehrssicherheit erhöhen zu wollen. Der VFAS begrüsst daher die vom Bundesrat mit der Revision eingeleiteten Schritte, welche für 99,1% der in die Schweiz importierten Fahrzeuge sinnvoll erscheint. Nicht nachvollziehbar ist aber, warum bei fast 1% der Fahrzeuge, welche z.B. aus den USA stammen, keine Vereinfachungen geplant sind. Damit wird ohne Not das Recht von Konsumenten, das importierte Fahrzeug selbst wählen zu können, eingeschränkt. Das Revisionsvorhabens sollte Wettbewerbsverzerrungen vermeiden und im Verhältnis zur Europäischen Union (EU) und insbesondere zu den umliegenden Mitgliedstaaten der EU ein Level Playing Field sicherstellen. Die Bundesverfassung regelt unter Art 94 Abs. 4 «Abweichungen vom Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit, insbesondere auch Massnahmen, die sich gegen den Wettbewerb richten, sind nur zulässig, wenn sie in der Bundesverfassung vorgesehen oder durch kantonale Regalrechte begründet sind.» Das der VTS übergeordnete Strassenverkehrsgesetz regelt unter Art. 9 Abs 1bis «Der Bundesrat erlässt Vorschriften über Ausmasse und Gewichte der Motorfahrzeuge und ihrer Anhänger. Dabei trägt er den Interessen der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und der Umwelt Rechnung und berücksichtigt internationale Regelungen.» Das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse (THG) verlangt unter seinem Art. 4: Abs.1: «Technische Vorschriften werden so ausgestaltet, dass sie sich nicht als technische Handelshemmnisse auswirken», Abs. 2: «Sie werden zu diesem Zweck auf die technischen Vorschriften der wichtigsten (i.d.R: Mehrzahl) Handelspartner der Schweiz abgestimmt. Dabei wird darauf geachtet, dass die technischen Vorschriften: a. möglichst einfach und transparent sind; b. zu einem möglichst geringen Verwaltungs- und Vollzugsaufwand führen.» Abs.3: «Abweichungen vom Grundsatz von Absatz 1 sind nur zulässig, soweit: a. überwiegende öffentliche Interessen sie erfordern; b. sie weder ein Mittel zur willkürlichen Diskriminierung noch eine verschleierte Beschränkung des Handels darstellen; c. sie verhältnismässig sind. Gemäss Ziffer V. der Kfz-VO bezweckt die WEKO « weiterhin den Interbrand- und Intra-brandwettbewerb auf den Märkten des Vertriebs neuer Kraftfahrzeuge, des Vertriebs von Ersatzteilen und der Erbringung von Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen für Kraftfahrzeuge [zu] fördern, wettbewerbsschädliche vertikale Abreden [zu] verhindern, eine Isolierung des schweizerischen Automobilmarkts [zu] vermeiden und Rechtssicherheit [zu] schaffen.». Die Wettbewerbskommission will damit Preisbindungen und Abschottungen des schweizerischen Marktes verhindern sowie den markeninternen Wettbewerb fördern. Sie will damit auch den Wettbewerb auf dem Kundendienstmarkt stimulieren. Die neue Revision zum VTS läuft indes diesen Zielen (Wettbewerb) zuwider: 1. wird der Intra-brandwettbewerb, den das Kartellgesetz (Art. 5 KG) schützen möchte, verunmöglicht und 2. wird der Schweizer Markt isoliert. • Die EU-Verordnung 2019/2144 gilt für die Europäische Union als solche und nicht gesondert für die einzelnen Mitgliedstaaten. Die Verordnung wurde für einen Markt mit rund 500 Mio. Einwohnern und 15 Mio. verkauften Neuwagen pro Jahr festgelegt und berücksichtigt Vorgaben für die europäische Fahrzeugproduktion und deren Absatzmarkt, die wirtschaftlichen Interessen spiegeln sich in der protektionistischen Auslegung der Verordnung wider.
--	--

	• Der Schweizer Markt ist demgegenüber ein kleiner Markt. Bei einer Einwohnerzahl von rund 9 Mio. werden jährlich rund 250'000 Neuwagen verkauft. Zudem wird die Nachfrage stark beeinflusst durch die Topografie (Allradantrieb) und Kaufkraft-Faktoren. Der Markt ist daher nicht mit dem Markt der Europäischen Union vergleichbar, sondern eher mit den Märkten der einzelnen Mitgliedstaaten wie z.B. von Deutschland. • Wird ein nicht europäisches Fahrzeug in ein EU-Mitgliedsstaat wie z.B. Deutschland importiert, wendet das entsprechende Land national gültige Einzelgenehmigungsverfahren an. Die Behörde genehmigt per Ausnahmegenehmigung die Zulassung mittels z.B. eines Dekra Gutachtens. Dieser Grundsatz wird auch nach Juli 2026 in Deutschland weitergeführt und die neue EU-Verordnung wird für den Teilbereich Fahrzeuge aus Drittstaaten nicht angewendet. Diese nationale Praxis wird seit Jahrzehnten z.B. von Deutschland vollzogen. Beispielsweise werden trotz entsprechender EU-Verordnungen Fahrzeuge, die nicht für die EU gebaut wurden, nicht einmal der CO2 Steuer unterzogen. Weder für die Umwelt noch für die Sicherheit ist der kleine Teilbereich dieser Fahrzeuge relevant. • Auch in der Schweiz besteht eine Ausnahmeregelung im Bereich der Erfüllung der Fussgängerschutzanforderungen seit 2012. • Im Weiteren werden in der Weisung über die Befreiung von der Typengenehmigung von 2014 verschiedenste Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge, die nicht für die EU gebaut wurden gemacht. Diese Praxis führt das Astra seit Jahrzehnten und die Bürger und KMU haben einen Vertrauensschutz, dass diese Praxis nicht aufgehoben wird. Fahrzeuge, welche von der Typengenehmigung befreit sind, unterstehen der Einzelprüfung bei der zuständigen kantonalen Zulassungsstelle. Es findet sich eine Liste an Ausnahmen in Ziff. 3.4 der Weisung über die Befreiung von der Typengenehmigung zu Fahrzeugen. Diese Ausnahme sind anwendbar auf «aus dem Ausland stammende Fahrzeuge, welche nicht nach CH- oder EU-Vorschriften gebaut sind», demzufolge besteht eine Praxis in Bezug auf die Erteilung der Genehmigung von solchen Fahrzeugen für das Schweizer Strassensystem. • Die Teilrevision der VTS, welche neue Fahrassistenzsysteme und Sicherheitsanforderungen voraussetzt, würde den Import aller nicht für den EU-Markt produzierten Fahrzeuge ab 12.2026 verunmöglichen. Damit wird für diese Fahrzeuge faktisch ein Importverbot verhängt! • Die Teilrevision steht somit in Konflikt mit der Bundesverfassung, dem Strassenverkehrsgesetz, sowie – mit der Übernahme von EU-Recht – dem Bundesgesetz über technische Handelshemmnisse. • Zur Gewährleistung eines Level Playing Fields zwischen der Schweiz und den umliegenden Mitgliedstaaten der EU sind daher bei der Umsetzung der Teilrevision die Unterschiede innerhalb der EU und deren Mitgliedstaaten zu berücksichtigen. Ansonsten besteht die Gefahr, dass Unternehmen in der Schweiz gegenüber Unternehmen in den umliegenden Mitgliedstaaten aufgrund eines technischen Handelshemmnisses – welches sich in einer Marktabschottung äussert – einen Wettbewerbsnachteil erfahren. • Das ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittmärkten. Das Astra anerkennt die hohen Sicherheitsstandards von nicht EU-gesamtgenehmigten Fahrzeuge. Folglich kann die kleine Gruppe von unter 0.9% der importierten Fahrzeuge die Verkehrssicherheit nicht gefährden. Es sind auch keine erhöhten Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt und das Astra bestätigt – wie vorher erwähnt – den hohen Sicherheitsstandard dieser Fahrzeuge. • Niemand behauptet in der Verwaltung, dass die kleine Gruppe von Fahrzeugen, die nicht für die EU gebaut wurden, aber in die Schweiz importiert werden – wie amerikanische Fahrzeuge – die Sicherheit gefährden würde. Im Gegenteil: Die nordamerikanischen Fahrzeuge entsprechen in Sicherheitsfragen dem Standard von Europa oder übertreffen diesen sogar. • Eine Verweigerung zur Ausstellung/Erweiterung von bisherigen Weisungen und Ausnahmegenehmigungen seitens der Vollzugsbehörden kommt einer absichtlichen und voraussehbaren Marktabschottung und einem Verkaufsverbot für entsprechende Fahrzeugangebote gleich. Marktabschottungen sind wettbewerbspolitisch unerwünscht und daher zu beseitigen. Der Bundesrat steht grundsätzlich für einen liberalen Markt und für faire Wettbewerbsbedingungen. Mittels dieser Verordnung werden jedoch
--	--

	Wettbewerbseinschränkungen in den Bereichen des Preis- und Sortimentswettbewerb eingeführt, welche zu Lasten von KMU's (freier Handel) und Konsumenten gehen. • Die Benachteiligung der «Amerikaner» widerspricht zudem diametral den politischen Bemühungen um einen freien Handel zwischen den USA und der Schweiz. Weitere wichtige Handelspartner wie Kanada, Mexico, China, Türkei, UK, ex Jugoslawische Staaten etc. sind davon ebenfalls betroffen. • Eine einseitige Benachteiligung der Fahrzeugkäufer in der Schweiz – seien es Privatpersonen im PW- oder Unternehmen im LNF-Bereich – muss aus gesamtwirtschaftlichen Erwägungen zwingend verhindert werden. • Verkehrssicherheitsanliegen werden durch kooperatives Zusammenwirken von Behörden und Wirtschaft erfahrungsgemäss besser gefördert als durch Behörden-Repression. Deshalb regen wir an, Plattformen zu schaffen, die es Verwaltung und Wirtschaft erlauben, neue und effektivere Massnahmen für eine höhere Verkehrssicherheit zu entwickeln. Wir sind der Auffassung, dass die Revisionsvorlage in diesem Lichte gesamthaft angepasst werden muss und nehmen nachfolgend zu einzelnen Punkten der Vorlage gesondert Stellung.
--	---

41. Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass neue, vollständige Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, somit der Grossteil der Fahrzeugklasse M1, rein administrativ zugelassen werden können?

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Ja, aber zusätzlich soll auch eine administrative Kontrolle für vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen/Anbauten akzeptiert werden. Siehe auch folgende Bemerkungen: In Art. 30 E-VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen aufgeführt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine administrative Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am 27.08.2024 anlässlich der KT-Sitzung dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen. Wir schlagen daher vor, dass auch bei neuen und vollständigen Lieferwagen die administrative Prüfung zur Anwendung kommt. Art. 30 Abs. 1 wäre zu ergänzen mit: "... sind sowie bei Lieferwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e, wird". Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird mit der Pflicht, die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c. Zudem sollen keine Ungleichbehandlung zwischen Fahrzeugen mit Papier-CoC oder eCOC entstehen. (Siehe Art. 30a Abs. 1 Bst. a und b).
SZ	Ja, aber zusätzlich soll auch eine administrative Kontrolle für vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen/Anbauten akzeptiert werden. Siehe auch folgende Bemerkungen: Die Verkehrsämter sind sich einig, dass die Ziffer 243 (zulässige Achslast) bei Lieferwagen nicht mehr eingetragen werden muss. Insofern sollen auch neue, vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen /Anbauten administrativ zugelassen werden können.
OW, GR, TG, TI	Zusätzlich soll auch eine administrative Kontrolle für vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen oder Anbauten akzeptiert werden.
ZG	Zusätzlich zu berücksichtigen ist die Fahrzeugklasse N1.

	Siehe auch Frage 36: Neue vollständige N1-Fahrzeuge sollen gleich wie M1-Fahrzeuge behandelt werden.
FR	Il faut également accepter un contrôle administratif pour les voitures de livraison (N1) complètes et neuves sans modification/adjonction.
AG	Sofern sichergestellt ist, dass die Zulassungsbehörden die Vorschriftskonformität mit geeigneten Mitteln und vertretbarem Aufwand prüfen können, stimmen wir zu. Es darf nicht sein, dass die Zulassungsbehörden die Verantwortung übernehmen müssen für Daten, die sie nicht kontrollieren können. Teilweise fehlen heute die notwendigen Informationen beziehungsweise der Zugang dazu und brauchbare Hilfsmittel. Ebenfalls zu berücksichtigen ist die dadurch steigende Anforderung an das Fachwissen der Mitarbeitenden in den Zulassungsbereichen der Zulassungsbehörden.
VD, GE	Cela étant, les véhicules N1 doivent également être introduits et pouvoir faire l'objet d'un contrôle administratif sur la base d'un eCoc. D'autant plus que l'un des motifs mentionnés dans le rapport pour exclure ces véhicules (p. 19 - inscription du chiffre 243 - charges par essieu) ne devrait plus exister, une révision des directives asa n°6 étant prévues notamment pour abolir cette obligation pour les véhicules N1. Par ailleurs, il est impératif d'adapter par exemple les formes de carrosserie au droit de l'Union européenne, et de pouvoir lors du contrôle administratif sur la base d'un eCOC modifier cet élément et/ou compléter des champ (comme c'est le cas pour certains M1). Ce qui précède impliquerait que les catégories N1 neuves et complètes pourraient aussi faire l'objet d'un contrôle administratif sur la base d'un eCOC.
Economiesuisse, VFAS	Ja! zusätzlich sollte Art 29 Abs. 5, Bst. b erweitert werden auf 2 Jahre und 10'000km. so könnten die Kantone von rund 20'000 unnötigen Vorführterminen neuwertiger Fahrzeuge entlastet werden.
sgv	Der sgv ist damit einverstanden, dass neue, vollständige Personenwagen rein administrativ zugelassen werden können. Die Definition von Neufahrzeugen ist dabei mit der Energieeffizienzverordnung und der CO2-Verordnung anzugleichen, um in diesem Bereich die Rechtssicherheit zu garantieren. Ausserdem ist in Erwägung zu ziehen, die Definition von Neufahrzeugen breiter zu fassen, um auch Vorführ- oder Jahreswagen als Neufahrzeuge klassifizieren zu können. So könnten Vorführungen von neuwertigen Fahrzeugen weiter reduziert, und die administrative Entlastung noch weiter verbessert werden. Auch Fahrzeuge mit einem eCoC, bei welchen Varianten von Anhängerkupplungen genannt sind, sollten rein administrativ zugelassen werden können. Bezüglich der genannten Spezifizierungen verweist der sgv auf die Stellungnahmen des Auto Gewerbe Verbands Schweiz (AGVS), von auto-schweiz sowie des Verbands freier Autohandel Schweiz (VFAS).
auto-schweiz, Handel Schweiz	Folgendes ist aber zu beachten: Fahrzeuge, bei denen im eCOC bzw. die Angaben zu Anhängen- und Stützlast enthalten sind und bei denen überdies Varianten von Anhängerkupplungen genannt sind, sollen rein administrativ zum Verkehr zugelassen werden können (Vom Ausfüllen des Zusatzblatt für Betriebe, welche zur Selbstabnahme berechtigt sind, ist in einem solchen Fall abzusehen).
Kyburz Switzerland AG	Die Firma Kyburz als schweizerischer Hersteller wäre bereit, das ASTRA zu unterstützen, falls dieses eine Pilotfirma zur Einführung der administrativen Zulassung für die Klasse L sucht, die auf einem eCOC-Datensatz basiert.
Grundsätzliche Ablehnung:	
BE	
BE	In Art. 30 VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen erwähnt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine admin. Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am Dienstag, 27.08.24 anlässlich der KT-Sitzung (Kommission Technik der asa) dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen. Wir schlagen vor, dass auch neue und vollständige Lieferwagen in den Genuss der admin. Prüfung kommen (Art. 30 Abs. 1 ergänzen mit ... sind <u>sowie bei Lieferwagen</u> gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e, wird ...). Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird, mit der Pflicht die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c.

42. Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass nur noch neue, vollständige leichte Motorwagen, Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.50 t, Motorräder, Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge rein administrativ zugelassen werden können, sofern eine Typengenehmigung oder ein Datenblatt für diese Fahrzeuge vorliegt?

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Ja, aber zusätzlich soll auch eine administrative Kontrolle für vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen/Anbauten akzeptiert werden. Siehe auch folgende Bemerkungen: In Art. 30 E-VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen erwähnt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine administrative Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am 27.08.2024 anlässlich der asa KT-Sitzung dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen. Wir schlagen vor, dass auch bei neuen und vollständigen Lieferwagen die administrative Prüfung zur Anwendung kommt. Art. 30 Abs. 1 E-VTS sollte wie folgt ergänzt werden: "... sind sowie bei Lieferwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e, wird ...". Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird, mit der Pflicht die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c E-VTS. Zudem sollen keine Ungleichbehandlung zwischen Fahrzeugen mit Papier-CoC oder eCOC entstehen. (Siehe Art. 30a Abs. 1 Bst. a und b E-TVS). Bei Anhängern bis 3.50t wäre auch noch auf die Ziffer 185 zu verzichten, da alle Angaben auch auf dem Herstellerschild und der Deichsel ersichtlich sind.
SZ	Ja, aber zusätzlich soll auch eine administrative Kontrolle für vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen/Anbauten akzeptiert werden. Siehe auch folgende Bemerkungen: Die Verkehrsämter sind sich einig, dass die Ziffer 243 (zulässige Achslast) bei Lieferwagen nicht mehr eingetragen werden muss. Insofern sollen auch neue, vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen /Anbauten administrativ zugelassen werden können. Bei Anhängern bis 3,5 t ist noch auf die Ziffer 185 zu verzichten, da alle Angaben auch auf dem Herstellerschild und der Deichsel ersichtlich sind.
OW, GR, TG	Zusätzlich soll auch eine administrative Kontrolle für vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen/Anbauten akzeptiert werden. Bei Anhängern bis 3.50t wäre auch auf die Ziffer 185 zu verzichten, da alle Angaben auch auf dem Herstellerschild und der Deichsel ersichtlich sind.
AG	Wenn weitere Fahrzeuge zugelassen werden, sollte das ASTRA vorgängig mit den Zulassungsbehörden Rücksprache nehmen.
sgv	Der sgV ist mit den genannten Anforderungen an die rein administrative Zulassung einverstanden.
Grundsätzliche Ablehnung:	
BE, LU	
BE	In Art. 30 VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen erwähnt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine admin. Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am Dienstag, 27.08.24 anlässlich der KT-Sitzung (Kommission Technik der asa) dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen. Wir schlagen vor, dass auch neue und vollständige Lieferwagen in den Genuss der admin. Prüfung kommen (Art. 30 Abs. 1 ergänzen mit ... sind <u>sowie bei Lieferwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e</u> wird ...). Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird, mit der Pflicht die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c E-TVS.
LU	Die Fahrzeugart "leichte Motorwagen" ist nicht auf diesem Weg zuzulassen. Es besteht die Gefahr der Hinterziehung der CO ₂ -Abgabe.

43. Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass alle anderen Fahrzeugarten, welche nicht administrativ zugelassen werden können, gemäss Artikel 30 E-VTS wie bisher eine Identifikationsprüfung, Funktionskontrolle oder einer umfassenden Prüfung beim kantonalen Strassenverkehrsamt unterzogen werden müssen?

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, LU, UR, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	Dies dient der Qualitätssicherheit und der Wahrung der Verkehrssicherheit.
UR, OW, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	In Art. 30 E-VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen erwähnt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine administrative Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am 27.08.2024 anlässlich der asa KT-Sitzung dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen. Wir schlagen vor, dass auch bei neuen und vollständigen Lieferwagen die administrative Prüfung zur Anwendung kommt. Art. 30 Abs. 1 E-VTS ist daher wie folgt zu ergänzen: ... sind sowie bei Lieferwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e, wird Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird, mit der Pflicht die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c E-VTS. Zudem sollen keine Ungleichbehandlung zwischen Fahrzeugen mit Papier oder eCOC entstehen. (Siehe Art. 30a Abs. 1 Bst. a und b E-VTS).
ZG	Antrag: Bei einem Prüftermin sei immer eine Funktionskontrolle mit Identifizierung des Fahrzeugs durchzuführen. Begründung: Bei einem Prüftermin ist der Prüfaufwand für das Strassenverkehrsamt bei einer reinen Identifikationsprüfung im Vergleich zu einer Funktionskontrolle mit Identifizierung des Fahrzeugs praktisch gleich gross. Daher ist bei einem Prüftermin auf die Möglichkeit einer reinen Identifikationsprüfung zu verzichten.
FR	Pour les véhicules qui ne sont pas neufs (art. 31, al. 1 OETV), il faut prévoir un contrôle subséquent selon l'art. 33, al. 1 et 1bis OETV à la place d'un contrôle de fonctionnement. Cette pratique est déjà en vigueur dans les services des automobiles.
VD, GE	Cela étant, les articles 30 et suivants mentionnent une suite de divers types de procédures et contrôles (administratif, identification, de fonctionnement, approfondi, avant immatriculation, subséquent, de composants, de modifications, vhc neufs, vhc pas neufs, etc.) qui sont d'une grande complexité et qui dépendent en plus de leur genre de véhicule et des documents disponibles (CoC, eCoC, fiche de données, données électroniques). Un travail de simplification, regroupement et ordonnancement de ces art. doit être réalisé. Une révision complète des dits articles paraîtrait plus adéquate pour permettre aux services des automobiles de mieux appliquer ces différents contrôles, etc. En effet, les art. 30 à 32 avec leurs cascades d'alinéas, chiffres et lettres respectifs ne permettent plus une compréhension claire et sans équivoque du traitement à réserver à un véhicule donné.
sgv	Der sgV ist mit den Vorschriften für Fahrzeugarten, die nicht administrativ zugelassen werden können, einverstanden.
VFAS	Ja! zusätzlich sollte Art. 29 Abs. 5 Bst. b erweitert werden auf 2 Jahre und 10'000 km. so könnten die Kantone von rund 20'000 unnötigen Vorführterminen neuwertiger Fahrzeuge entlastet werden.

Grundsätzliche Ablehnung:

BE, SZ

BE	In Art. 30 E-VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen erwähnt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine administrative Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am Dienstag, 27.08.24 anlässlich der KT-Sitzung (Kommission Technik der asa) dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen. Wir schlagen vor, dass auch neue und vollständige Lieferwagen in den Genuss der administrativen Prüfung kommen (Art. 30 Abs. 1 ergänzen mit ... sind sowie bei Lieferwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e E-TVS, wird ...). Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird, mit der Pflicht die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c E-VTS.
SZ	Die Verkehrsämter sind sich einig, dass die Ziffer 243 (zulässige Achslast) bei Lieferwagen nicht mehr eingetragen werden muss. Insofern sollen auch neue, vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen /Anbauten administrativ zugelassen werden können.

44. Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 29 Absätze 5, 6 und 7 E-VTS einverstanden?

Art. 29 Abs. 5, 6 und 7

⁵ Als neu gelten Fahrzeuge:

- a. die erstmals zugelassen werden;
- b. die im Ausland vor einem Jahr oder weniger zugelassen wurden, wenn ihr Kilometerstand 2000 km oder ihr Betriebsstundenstand 70 h nicht übersteigt.

⁶ Als vollständig gelten Fahrzeuge, die keiner Vervollständigung bedürfen, um die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen.

⁷ Als vervollständigt gelten Fahrzeuge, die das Ergebnis von mehreren Herstellungsstufen sind und die den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.

Grundsätzliche Zustimmung:

AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

AGVS	Dem AGVS ist es ein Anliegen, dass die daraus ableitbare Definition für Neufahrzeuge in Art. 10 Abs. 1 EnEV sowie Art. 17d CO ₂ -Verordnung übernommen wird, damit für die Rechtssicherheit zum Begriff Neufahrzeug Deckungsgleichheit besteht.
------	--

Grundsätzliche Ablehnung:

economiesuisse, VFAS

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
economiesuisse VFAS	Änderung Vorgabe Kilometerstand - Entlastung der STVA's ⁵ Als neu gelten Fahrzeuge: a. die erstmals zugelassen werden; b. die im Ausland vor zwei Jahren oder weniger zugelassen wurden, wenn ihr Kilometerstand 10'000 km oder ihr Betriebsstundenstand 200 h nicht übersteigt. ⁶ Als vollständig gelten Fahrzeuge, die keiner Vervollständigung bedürfen, um die einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung zu erfüllen. ⁷ Als vervollständigt gelten Fahrzeuge, die das Ergebnis von mehreren Herstellungsstufen sind und die den einschlägigen technischen Anforderungen dieser Verordnung entsprechen.	Die bisherige Beschränkung des Kilometerstands auf 2000 km beschränkt den volkswirtschaftlich erwünschten Import. Aufgrund vermehrter Lieferengpässe von Neuwagen decken sich viele Händler mit sogenannten «Vorfür- oder Jahreswagen» ein. Diese Fahrzeuge weisen in der Regel einen etwas höheren Kilometerstand auf. Eine Erweiterung des Kilometerstandes würde den Importeuren vermehrte Selbstabnahmen ermöglichen und die Strassenverkehrsämter entlasten. Profiteure wären die Konsumenten, welche Ihre Fahrzeuge schneller erhalten. Die Serviceintervalle betragen heute bei den meisten Fahrzeugen 20'000 km, die Anforderungen betreffend Fahrzeugsicherheit sind somit problemlos gewährleistet.

45. Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30 E-VTS "Prüfung von neuen Fahrzeugen: administrative Prüfung" einverstanden?

Art. 30 Prüfung von neuen Fahrzeugen: administrative Prüfung

¹ Bei Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a, die neu und vollständig sind, wird der Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften erbracht mit:

- a. einem ausgefüllten und vom Typengenehmigungs- oder Datenblattinhaber unterzeichneten Prüfungsbericht; oder
- b. einem ausgefüllten und vom Importeur unterzeichneten Prüfungsbericht der auf einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV¹⁶ beruht.

¹⁶ SR 741.51

² Bei folgenden Fahrzeugen wird der Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften mit einem ausgefüllten und vom Typengenehmigungs- oder Datenblatthaber unterzeichneten Prüfungsbericht erbracht:

- a. neue, vollständige leichte Motorwagen, bei denen es sich nicht um einen Personenwagen nach Absatz 1 handelt,
- b. neue, vollständige Anhänger mit einem Gesamtgewicht bis 3.50 t,
- c. neue, vollständige Motorräder,
- d. neue, vollständige Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeuge.

³ Das ASTRA kann weitere Fahrzeugarten für die administrative Prüfung vorsehen.

Grundsätzliche Zustimmung:

economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

BFU (Enthaltung)	Die Zeitersparnis durch die Digitalisierung ist logisch nachvollziehbar, allerdings kann kein Einfluss darauf genommen werden, ob die dadurch freiwerdenden Kapazitäten tatsächlich für eine beschleunigte Bearbeitung der Fahrzeug-Nachprüfungen genutzt werden. Die BFU sieht daher keinen unmittelbaren Rückschluss auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit.
------------------	---

46. Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30a Absätze 1, 1bis und 3 E-VTS einverstanden?

Art. 30a Abs. 1, 1^{bis} und 3

¹ Für alle anderen neuen vollständigen oder vervollständigten Fahrzeuge, die nicht unter Artikel 30 fallen, für Fahrzeuge gemäss Artikel 30 Absatz 2, für welche keine Typengenehmigung und kein Datenblatt vorliegt, sowie für Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, die neu und vollständig sind und für welche die Dokumente nach Artikel 30 Absatz 1 nicht vorliegen, ist der Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften erbracht mit:

- a. einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform und einer Identifikationsprüfung:
 1. bei Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS,
 2. bei vollständigen Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t;
- b. einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV¹⁷ und einer Funktionskontrolle: bei vollständigen Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t;
- c. einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform, einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV, einer Typengenehmigung oder einem Datenblatt sowie einer Funktionskontrolle: bei allen anderen vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen;
- d. sofern keine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform und kein elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz vorliegt: einer Funktionskontrolle und den nachfolgenden Nachweisdokumenten:
 1. Konformitätserklärung nach dem UNECE-Reglement Nr. 0 sowie alle weiteren erforderlichen Genehmigungen zur Vervollständigung nach dem entsprechenden EU-Gesamtgenehmigungsrechtsakt,
 2. Genehmigungen und Konformitätszeichen, die von ausländischen Staaten nach nationalem oder internationalem Recht erteilt wurden, das in Anhang 2 aufgeführt oder den schweizerischen Vorschriften mindestens gleichwertig ist,
 3. Konformitätserklärungen, die nach Artikel 14 TGV¹⁸ anerkannt sind,
 4. Prüfberichte, die nach den in Anhang 2 aufgeführten Vorschriften von Prüfstellen erstellt worden sind, die für diese Prüfungen in Anhang 2 TGV aufgeführt oder vom ASTRA nach Artikel 17 Absatz 2 TGV anerkannt sind.

^{1bis} Wenn der Halter oder die Halterin des Fahrzeuges diplomatische oder konsularische Vorrechte und Immunitäten geniesst, ist im Falle von Absatz 1 Buchstabe d eine Funktionskontrolle für den Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften ausreichend.

³ Der Nachweis der Gleichwertigkeit nach Absatz 1 Buchstabe d Ziffer 2 ist vom Gesuchsteller oder von der Gesuchstellerin zu erbringen.

Grundsätzliche Zustimmung:

AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Grundsätzliche Ablehnung:

economiesuisse, VFAS

¹⁷ SR 741.51

¹⁸ SR 741.511

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
economiesuisse, VFAS	Akzeptanz von Nationalen Erleichterungen (Gutachten/Merkblätter), welche durch in der EU akkreditierten Prüfstellen erstellt wurden. Art. 30a Abs. 1, 1bis und 3 ¹ Für alle anderen neuen vollständigen oder vervollständigten Fahrzeuge, die nicht unter Artikel 30 fallen, für Fahrzeuge gemäss Artikel 30 Absatz 2, für welche keine Typengenehmigung und kein Datenblatt vorliegt, sowie für Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, die neu und vollständig sind und für welche die Dokumente nach Artikel 30 Absatz 1 nicht vorliegen, ist der Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften erbracht mit: a. einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform und einer Identifikationsprüfung: 1. bei Personenwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe a VTS, 2. bei vollständigen Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t; b. einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV und einer Funktionskontrolle: bei vollständigen Wohnmotorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 3,50 t; c. einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform, einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV, einer Typengenehmigung oder einem Datenblatt sowie einer Funktionskontrolle: bei allen anderen vollständigen und vervollständigten Fahrzeugen; d. sofern keine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform und kein elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz vorliegt: einer Funktionskontrolle und den nachfolgenden Nachweisdokumenten: 1. Konformitätserklärung nach dem UNECE-Reglement Nr. 0 sowie alle weiteren erforderlichen Genehmigungen zur Vervollständigung nach dem entsprechenden EU-Gesamtgenehmigungsrechtsakt, 2. Genehmigungen, Konformitätszeichen und Erklärungen, die von ausländischen Staaten nach nationalem oder internationalem Recht erteilt wurden, das in Anhang 2 aufgeführt oder schweizerischen Vorschriften grossmehrheitlich entsprechen. 3. Konformitätserklärungen, die nach Artikel 14 TGV anerkannt sind, 4. Prüfberichte, die nach den in Anhang 2 aufgeführten Vorschriften von Prüfstellen erstellt worden sind, die für diese Prüfungen in Anhang 2 TGV aufgeführt oder vom ASTRA nach Artikel 17 Absatz 2 TGV anerkannt sind.	Aktuell sind nationale Erleichterungen z.B. gemäss VdTÜV Merkblatt 744 "Prüfung von äusseren Fahrzeugteilen an Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1" in der Schweiz nicht anwendbar. Kann der Nachweis vom Lieferanten/ Hersteller nicht beigebracht werden, kann dies eine vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) anerkannte Prüfstelle (APS) nachweisen. Die Anwendbarkeit von nationalen Erleichterungen von in der EU akkreditierten Prüfstellen verhindert nachteilige Entwicklungen für den Wettbewerb. Zunächst werden beim Zulassungsverfahren technische Handelshemmnisse abgebaut: Diese unnötigen Zulassungsverfahren kosten im Regelfall mehrere hundert Franken und dauern mehrere Wochen. Mit einer einfachen Regelung wie in Deutschland kann der Wettbewerb intensiviert werden. Der Bundesrat kann somit ohne Aufwand ein Signal gegen die steigende Teuerung und die Hochpreisinsel Schweiz setzen.

	^{1bis} Wenn der Halter oder die Halterin des Fahrzeuges diplomatische oder konsularische Vorrechte und Immunitäten genießt, ist im Falle von Absatz 1 Buchstabe d eine Funktionskontrolle für den Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften ausreichend. ³ Der Nachweis der Gleichwertigkeit nach Absatz 1 Buchstabe d Ziffer 2 ist vom Gesuchsteller oder von der Gesuchstellerin zu erbringen.	
--	--	--

47. Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30b E-VTS "Prüfung von neuen Fahrzeugen: umfassende technische Prüfung" einverstanden?

Art. 30b Prüfung von neuen Fahrzeugen: umfassende technische Prüfung

Liegen für ein neues, vollständiges oder vervollständigtes Fahrzeug die Dokumente nach Artikel 30 Absatz 1 nicht vor und sind die Voraussetzungen nach Artikel 30a nicht erfüllt, so wird der Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften mit einer umfassenden technischen Prüfung erbracht. Es wird dabei insbesondere geprüft, ob das Fahrzeug den Abgas- und Geräuschvorschriften entspricht und für den beabsichtigten Gebrauch betriebssicher ist.

Grundsätzliche Zustimmung:

AGVS, Landtechnik Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

AGVS	Hierbei müssen sämtliche europäischen und Schweizerischen Vorschriften erfüllt werden, damit eine Gleichwertigkeit besteht. Kann dies nicht garantiert werden, ist diese Bestimmung abzulehnen.
------	---

Grundsätzliche Ablehnung:

auto-schweiz, Handel Schweiz

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
auto-schweiz, Handel Schweiz	Liegen für ein neues, vollständiges oder vervollständigtes Fahrzeug die Dokumente nach Artikel 30 Absatz 1 nicht vor und sind die Voraussetzungen nach Artikel 30a nicht erfüllt, so wird der Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften mit einer umfassenden technischen Prüfung erbracht. Es wird dabei insbesondere geprüft, ob das Fahrzeug sämtlichen in der EU geltenden, oder entsprechenden Vorschriften entspricht und für den beabsichtigten Gebrauch betriebssicher ist.	Fahrzeuge, welche von Herstellern nicht für den europäischen Markt bestimmt sind und entsprechend hergestellt werden, dürfen nicht ohne Weiteres in der Schweiz zum Verkehr zugelassen werden. Auch solche Fahrzeuge müssen vollumfänglich Schweizer Vorschriften erfüllen. Einzig bei als Übersiedlungsgut deklarierten Fahrzeugen können Erleichterungen eingestanden werden.

48. Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 30c E-VTS "Prüfung von neuen Fahrzeugen: technische Prüfung für Teile oder Änderungen" einverstanden?

Art. 30c Prüfung von neuen Fahrzeugen: technische Prüfung für Teile oder Änderungen

Bei Fahrzeugen, für die nur ein Teil der Dokumente nach Artikel 30a Absatz 1 Buchstabe d Ziffer 1–4 vorliegen, oder bei geänderten Fahrzeugen müssen die nicht geprüften Teile oder Änderungen umfassend technisch geprüft werden.

Grundsätzliche Zustimmung:

AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Grundsätzliche Ablehnung:

economiesuisse, VFAS

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
economiesuisse, VFAS	Bürokratieabbau aufgrund Entfall Nachweispflicht: Bei Fahrzeugen, für die nur ein Teil der Dokumente nach Artikel 30a Absatz 1 Buchstabe d Ziffer 1–4 vorliegen, oder	Aktuell sind nationale Erleichterungen wie z.B. in der EU 2018/858 unter Art. 44 und 45 geregelt in der Schweiz nur im Ausnahmefall anwendbar. Die Anwendbarkeit von nationalen Erleichterungen verhindert nachteilige

	bei geänderten Fahrzeugen müssen die nicht geprüften Teile oder Änderungen nicht umfassend technisch geprüft werden.	Entwicklungen für den Wettbewerb. Zunächst werden beim Zulassungsverfahren technische Handelshemmnisse abgebaut: Diese unnötigen Zulassungsverfahren kosten im Regelfall mehrere hundert Franken und dauern mehrere Wochen. Mit einer einfachen Regelung wie in Deutschland kann der Wettbewerb intensiviert werden. Der Bundesrat kann somit ohne Aufwand ein Signal gegen die steigende Teuerung und die Hochpreisinsel Schweiz setzen.
--	--	---

49. Teilrevision VTS: Sind Sie mit den Änderungen von Artikel 31 Absatz 1 Einleitungssatz und Bst. b-e E-VTS einverstanden?

Art. 31 Abs. 1 Einleitungssatz und Bst b–e

¹ Bei Fahrzeugen, die nicht neu sind (Art. 29 Abs. 5), wird der Nachweis über die Einhaltung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften mit einer Funktionskontrolle erbracht, wenn:

- b. eine EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform vorliegt;
- c. ein elektronischer Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV¹⁹ vorliegt;
- d. eine Konformitätserklärung nach dem UNECE-Reglement Nr. 0 sowie alle weiteren erforderlichen Genehmigungen zur Vervollständigung nach dem entsprechenden EU-Gesamtgenehmigungsrechtsakt vorliegen; oder
- e. die Halter und Halterinnen diplomatische oder konsularische Vorrechte und Immunitäten geniessen.

Grundsätzliche Zustimmung:

economiesuisse, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

50. Teilrevision VTS: Sind Sie damit einverstanden, dass die Selbstabnahme gemäss Artikel 32 Absatz 1 E-VTS auf neue Fahrzeuge beschränkt wird?

Art. 32 Abs. 1

¹ Die Zulassungsbehörde kann für neue Fahrzeuge mit einer Typengenehmigung, einem Datenblatt, einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform oder einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV²⁰ das Ausfüllen des Prüfungsberichts und die Funktionskontrolle an Personen delegieren, die für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten.

Grundsätzliche Zustimmung: A / Ja

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, sgv, asa, AGVS, Landtechnik Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

BE	Wir gehen davon aus, dass mit der Auswahl "A" ein JA deklariert wird.
LU	Der Begriff "neu" sollte aber zwischen der VTS und der CO2-Verordnung vereinheitlicht werden.
UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, GR, TG, VS, asa	Ja, wird heute schon mit der asa RL13 so umgesetzt. Zudem sollte die Identifikationsprüfung ebenfalls delegiert werden können (Wir gehen davon aus, dass unter der Auswahl «A» ein JA verstanden wird).
sgv	Der sgv ist mit den Beschränkungen bezüglich der Selbstabnahme einverstanden.

Grundsätzliche Ablehnung: B / Nein

economiesuisse, auto-schweiz, Handel Schweiz, VFAS

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
economiesuisse, VFAS	Entlastung der Kantone durch Erweiterung der Selbstabnahme auf nicht neue Fahrzeuge: ¹ Die Zulassungsbehörde kann für Fahrzeuge mit einer Typengenehmigung, einem Datenblatt, einer EU-	Die Delegation der Selbstabnahme an Garagenbetriebe auch für nicht neue Fahrzeuge entlastet die Kantone und beschleunigt die Prozesse für die Importeure. Die Kantone könnten so pro

¹⁹ SR 741.51

²⁰ SR 741.51

	Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform oder einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV das Ausfüllen des Prüfungsberichts und die Funktionskontrolle an Personen delegieren, die für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten.	Jahr von rund 6'000 Vorführterminen entlastet werden. Die nicht anfallenden Gebühren kommen letztendlich den Konsumenten zu Gute.
auto-schweiz, Handel Schweiz	¹ Die Zulassungsbehörde kann für neue Fahrzeuge mit einer Typengenehmigung, einem Datenblatt, einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform das Ausfüllen des Prüfungsberichts und die Funktionskontrolle an Personen delegieren, die für eine einwandfreie Durchführung Gewähr bieten. Für Fahrzeuge im Originalzustand wie sie das Werk verlassen haben mit einem elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz nach Artikel 72b Absatz 1 oder 3 VZV bedarf es keiner Delegation der Funktionskontrolle.	Der Prüfungsbericht, das Formular 13.20a muss für sich im Originalzustand und mit einem eCOC bestückten Fahrzeuge im Originalzustand müssen auch von nicht zur Selbstabnahme berechtigten Betrieben rein administrativ zum Verkehr zugelassen werden können.

51. Sind Sie mit den Änderungen der Verordnung über das Informationssystem Verkehrszulassung (IVZV) grundsätzlich einverstanden?

Grundsätzliche Zustimmung:

UR, JU, economiesuisse, VFAS, BFH, Kyburz Switzerland AG, GE

economiesuisse VFAS	Die Digitalisierung beim BAZG muss beschleunigt werden. Das BAZG sollte für die Datenbank EUCARIS Schnittstellenanbindungen haben. Diese Daten sollen danach auch weiter für den Zulassungsprozess verwendet werden können. Weitere Chancen der Digitalisierung sollten genutzt werden. Eine Schnittstelle zu Stadi-Strasse sollte umgehend implementiert werden. Die (allenfalls) erforderlichen rechtlichen Grundlagen müssen im Zuge dieser Verordnungsanpassungen umgesetzt werden.
------------------------	---

52. Teilrevision IVZV: Sind Sie damit einverstanden, dass das ASTRA fortlaufend ein öffentliches Verzeichnis erstellt, das für jedes Fahrzeug, das über einen elektronischen Einzelfahrzeugdatensatz gemäss Artikel 72b Absatz 1 und 3 E-VZV verfügt, ein eDatenblatt enthält, das mittels Stammnummer abrufbar ist und Fahrzeugdaten und zum Teil Personendaten von Importeuren und Herstellern enthält?

Grundsätzliche Zustimmung:

ZH, BE, LU, UR, SZ, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

LU	Die Förderung einer einheitlichen, elektronischen Lösung wird begrüsst.
SO	 und zum Teil Personendaten von Importeuren und Herstellern? Zu welchem Zweck und was für konkrete Personendaten?
GE	Ceci est important afin que le détenteur d'une voiture puisse connaître la valeur de CO2 de leurs voitures (ne figure pas sur le permis de circulation), dans le cadre de l'imposition des voitures de tourisme.
sgv	Der sgv befürwortet das Führen eines öffentlichen Verzeichnisses für alle Fahrzeuge durch das ASTRA, fordert allerdings, dass auch die Firmendaten der Importeure vermerkt werden, damit der Endkunde in Erfahrung bringen kann, durch wen sein Fahrzeug in die Schweiz importiert wurde.
auto-schweiz Handel Schweiz	Anmerkung 1: Es gibt regelmässig Unstimmigkeiten zwischen den MFKs und den Importeuren, weil die Strassenverkehrsämter in ihren Systemen nicht sämtliche für die Zulassung relevante Informationen angezeigt erhalten wie z.B. die Angabe der 30 Min. Leistung bei einem Elektrofahrzeug, welche in einzelnen Kantonen für die Besteuerung wichtig ist. Im Gegensatz dazu ist diese Information bei Aufrufen des eDatenblatt im eDatenblatt-Portal via Stammnummer ersichtlich. Kantone verlangen in einem solchen Fall vom Importeur die Daten erneut an das ASTRA zu senden. Das geschilderte Problem ist nicht durch den Importeur zu beheben, sondern ist vom ASTRA in Zusammenarbeit mit dem

	Kanton zu lösen und es muss sichergestellt werden, dass das entsprechende Fahrzeug unverzüglich zum Verkehr zugelassen werden kann. Eine Verweigerung der Inverkehrsetzung eines Fahrzeuges, bedingt durch einen Fehler, der nicht in der Verantwortung des Importeurs liegt, kann nicht akzeptiert werden. Anmerkung 2: Das eDatenblatt muss Daten sämtlicher Importeure und Hersteller enthalten. Der Endkunde darf wissen über wen sei Fahrzeug in die Schweiz importiert wurde. Die Bekanntgabe der Importeurs- und Herstellerdaten darf nicht freiwillig sein.
--	---

53. Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Ingresses E-IVZV einverstanden?

Ingress

gestützt auf die Artikel 89g Absatz 2, 89h und 106 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958²¹ (SVG), die Artikel 8 Absatz 3 und 33 des Datenschutzgesetzes vom 25. September 2020²² (DSG) sowie die Artikel 57r und 57s des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997²³

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

54. Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 4 Einleitungssatz E-IVZV einverstanden?

Art. 4 Einleitungssatz

Das Subsystem IVZ-Fahrzeuge enthält folgende Daten zu den von schweizerischen Behörden zugelassenen oder für die Zulassung vorgesehenen Fahrzeugen:

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

55. Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 5 Sachüberschrift und Absatz 1bis E-IVZV einverstanden?

Art. 5 Sachüberschrift und Abs. 1bis

Zuständigkeit für die Erfassung und Übermittlung der Daten

^{1bis} *Das ASTRA erfasst im IVZ die in seinem Zuständigkeitsbereich befindlichen Daten nach Artikel 4 sowie Änderungen dieser Daten. Es kann die Übermittlung dieser Daten ans IVZ auslösen.*

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

²¹ SR 741.01

²² SR 235.1

²³ SR 172.010

56. Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 17 Absatz 4 E-IVZV einverstanden?*Art. 17 Abs. 4*

⁴ Das ASTRA führt ein öffentliches Verzeichnis der im IVZ-Fahrzeuge enthaltenen Sachdaten. Im Verzeichnis können auch Kontaktdaten von Importeuren und Typengenehmigungsinhabern veröffentlicht werden, sofern diese der Veröffentlichung zustimmen.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, Landtechnik Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

Grundsätzliche Ablehnung:

AGVS, auto-schweiz, Handel Schweiz

	Anpassungen / Gegenvorschlag	Begründung
AGVS	⁴ Das ASTRA führt ein öffentliches Verzeichnis der im IVZ-Fahrzeuge enthaltenen Sachdaten. Im Verzeichnis können auch Kontaktdaten von Importeuren und Typengenehmigungsinhabern veröffentlicht werden, sofern diese der Veröffentlichung zustimmen.	Es darf dem Fahrzeugkäufer nicht vorenthalten werden, über wen das Auto in die Schweiz importiert wurde. Des Weiteren sind bei eDatenblättern für welche asa-geprüfte Rad-, Reifenkombinationen zugelassen sind nicht nur den Strassenverkehrsämtern anzuzeigen. Geprüfte asa-Rad-, Reifenkombinationen müssen für alle Marktteilnehmer im eDatenblatt-Portal ersichtlich sein. Dies ist vor allem wichtig für die Vorführbereitstellung für die periodischen Kontrollen.
auto-schweiz, Handel Schweiz	⁴ Das ASTRA führt ein öffentliches Verzeichnis der im IVZ-Fahrzeuge enthaltenen Sachdaten. Im Verzeichnis sind die Kontaktdaten von Importeuren und Typengenehmigungsinhabern zu veröffentlichen.	Es darf dem Fahrzeugkäufer nicht vorenthalten werden, über wen das Auto in die Schweiz importiert wurde. Des Weiteren sind bei eDatenblättern für welche asa-geprüfte Rad-, Reifenkombinationen zugelassen sind nicht nur den Strassenverkehrsämtern anzuzeigen. Geprüfte asa Rad-, Reifenkombinationen müssen für alle Marktteilnehmer im eDatenblatt-Portal ersichtlich sein. Dies ist vor allem wichtig für die Vorführbereitstellung für die periodischen Kontrollen.

57. Teilrevision IVZV: Sind Sie mit den Änderungen des Artikel 19 Absatz 3 E-IVZV einverstanden?*Art. 19 Abs. 3*

³ Das ASTRA kann die für die Zulassung von Fahrzeugen benötigten Daten bei ausländischen Behörden auch auf elektronischem Weg beziehen.

Grundsätzliche Zustimmung:

SO, AGVS, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz

58. Umsetzung Motion Darbellay: Sind Sie mit der geplanten Umsetzung der Motion Darbellay einverstanden, indem nur neue vollständige Fahrzeuge gemäss Artikel 30 Absatz 1 und 2 E-VTS administrativ zugelassen werden können?**Grundsätzliche Zustimmung:**

ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, sgV, asa, auto-schweiz, Landtechnik Schweiz, Handel Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG

UR, NW, BS, BL, SH, AR, AI, VS, asa	Antwort zu Frage 3 Teilrevision VTS berücksichtigen: In Art. 30 E-VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen erwähnt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine administrative Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am 27.08.2024 anlässlich der asa KT-Sitzung dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen.
-------------------------------------	---

	Wir schlagen vor, dass auch bei neuen und vollständigen Lieferwagen die administrative Prüfung zur Anwendung kommt. Art. 30 Abs. 1 E-VTS ist daher wie folgt zu ergänzen: ... sind sowie bei Lieferwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e, wird Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird, mit der Pflicht die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c E-VTS. Zudem sollen keine Ungleichbehandlung zwischen Fahrzeugen mit Papier oder eCOC entstehen. (Siehe Art. 30a Abs. 1 Bst. a und b E-VTS).
SZ	Antwort zu Frage 3 bei Teilrevision VTS berücksichtigen: Die Verkehrsämter sind sich einig, dass die Ziffer 243 (zulässige Achslast) bei Lieferwagen nicht mehr eingetragen werden muss. Insofern sollen auch neue, vollständige Lieferwagen (N1) und Kleinbusse (M2) ohne Änderungen /Anbauten administrativ zugelassen werden können.
FR, TI	Il faut intégrer les voitures de livraison (N1) complètes et neuves sans modification/adjonction.
VD	cf. question 12. Les véhicules N1 doivent être ajoutés. Remarques question 12 : Cela étant, les véhicules N1 doivent également être introduits et pouvoir faire l'objet d'un contrôle administratif sur la base d'un eCoc. D'autant plus que l'un des motifs mentionnés dans le rapport pour exclure ces véhicules (p. 19 - inscription du chiffre 243 - charges par essieu) ne devrait plus exister, une révision des directives asa n°6 étant prévues notamment pour abolir cette obligation pour les véhicules N1. Par ailleurs, il est impératif d'adapter par exemple les formes de carrosserie au droit de l'Union européenne, et de pouvoir lors du contrôle administratif sur la base d'un eCOC modifier cet élément et/ou compléter des champs (comme c'est le cas pour certains M1). Ce qui précède impliquerait que les catégories N1 neuves et complètes pourraient aussi faire l'objet d'un contrôle administratif sur la base d'un eCOC.
economiesuisse VFAS	War ursprünglich anders angedacht. Ist aufgrund Erläuterungen jedoch nachvollziehbar.
sgv	Der sgV erachtet die Motion Darbellay als zureichend erfüllt, fordert jedoch, dass der Zulassungsprozess weiter vereinfacht wird, sowie dass Fahrzeuge mit einem eCoC, bei welchen Varianten von Anhängerkupplungen genannt sind, rein administrativ zugelassen werden können.
auto-schweiz Handel Schweiz	Anmerkung 1: Der Zulassungsprozess ist weiter zu vereinfachen. Die Eintragungen im Formular 13.20 sowie im Fahrzeugausweis sind zu überdenken und wenn immer möglich zu eliminieren. Ein Beispiel dazu; der Eintrag der Achsgarantien auf dem Formular 13.20 sowie im Fahrzeugausweis ist heute, da alle Fahrzeuge über Fahrgestellplaketten verfügen, welche diese Werte ausweisen, zu eliminieren. Anmerkung 2: Fahrzeuge, bei denen im eCoC bzw. die Angaben zu Anhäng- und Stützlast enthalten sind und bei denen überdies Varianten von Anhängerkupplungen genannt sind, sollen rein administrativ zum Verkehr zugelassen werden können (Vom Ausfüllen des Zusatzblatt für Betriebe, welche zur Selbstabnahme berechtigt sind, ist in einem solchen Fall abzusehen).
BFU	Die Zeitersparnis durch die Digitalisierung ist logisch nachvollziehbar, allerdings kann kein Einfluss darauf genommen werden, ob die dadurch freiwerdenden Kapazitäten tatsächlich für eine beschleunigte Bearbeitung der Fahrzeug-Nachprüfungen genutzt werden. Die BFU sieht daher keinen unmittelbaren Rückschluss auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit.
Grundsätzliche Ablehnung:	
BE	
BE	Änderungen Frage 3 miteinbeziehen: In Art. 30 VTS (administrative Prüfung) ist nun explizit der Personenwagen erwähnt. In den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass bei Lieferwagen keine admin. Prüfung vorgenommen werden kann, da noch die Ziffer 243 einzutragen ist. Genau diese Ziffer wurde am Dienstag, 27.08.2024 anlässlich der KT-Sitzung (Kommission Technik der asa) dahingehend geändert, dass Lieferwagen diesen Eintrag nicht mehr benötigen. Wir schlagen vor, dass auch neue und vollständige Lieferwagen in den

	Genuss der admin. Prüfung kommen. Art. 30 Abs. 1 ergänzen mit ... sind sowie bei <u>Lieferwagen gemäss Artikel 11 Absatz 2 Buchstabe e</u> wird Der in den Erläuterungen dargelegte Grund wird, mit der Pflicht die Ziffer 243 nicht mehr einzutragen, obsolet. Eventuell folgen daraus noch Anpassungen in den Art. 30a-c.
--	--

59. Umsetzung Motion Reimann: Sind Sie mit der Umsetzung der Motion Reimann - der Abschaffung des Aufklebens der Kontrollmarke auf den Prüfungsbericht 13.20 A - einverstanden?	
Grundsätzliche Zustimmung: ZH, LU, UR, SZ; OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, GR, AG, TG, TI, VD, VS, GE, JU, economiesuisse, asa, Landtechnik Schweiz, VFAS, BFH, Verband Lohnunternehmer Schweiz, Kyburz Switzerland AG	
economiesuisse VFAS	Wird begrüsst. War ursprünglich anders angedacht. Ist aufgrund Erläuterungen jedoch nachvollziehbar.
Grundsätzliche Ablehnung: sgv, auto-schweiz, Handel Schweiz	
sgv	Der sgv erachtet die Motion Reimann als nicht zureichend erfüllt und fordert eine vollständige Umsetzung, inklusive des Wegfalls der entsprechenden Gebühren.
Auto-schweiz Handel Schweiz	Anmerkung: Die Motion Reimann, welche die Abschaffung bzw. Digitalisierung der Zusatzkosten gemäss Ziffer 3 des Anhang 3 der Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV) verlangt, muss voll und ganz umgesetzt werden. Nicht nur das Aufkleben der Kontrollmarke auf dem Formular 13.20, sondern auch die Erhebung der Zusatzgebühr ist abzuschaffen. Die Zusatzkosten sind im Sinne einer Dienstleistung durch das ASTRA zu tragen. Das ASTRA ist zusammen mit den Kantonen für die Zulassung von Fahrzeugen verantwortlich. Die Erhebung einer Gebühr gestützt auf ein Produkt des ASTRA (vom ASTRA erstellte Typengenehmigung, ein Datenblatt oder ein vom ASTRA aufbereiteten, digitalen Einzelfahrzeugdatensatz) für alle Fahrzeuge soll entfallen.

5 Weitere Rückmeldungen des VFAS zur VTS

VFAS betreffend Artikel 102a Absatz 2 VTS: Keine Pflicht zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge		
<i>Art. 102a24 System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht</i> <i>² Von der Ausrüstpflicht ausgenommen sind Fahrzeuge von Herstellern oder Herstellerinnen, die jährlich insgesamt nicht mehr als 1 500 Stück Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 herstellen.</i>		
	Änderung / Gegenvorschlag	Begründung
VFAS	Der Text unter Art. 102a Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: «...Herstellerinnen, die jährlich insgesamt nicht mehr als 1 500 Stück Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 herstellen, <u>sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.</u>	Die Einführung einer ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge ist abzulehnen. Insbesondere unter dem Aspekt, dass weder Volk noch Parlament über diesen für den Datenschutz relevanten Artikel entschieden haben, ist von einer Einführung abzusehen. Viele der geforderten Assistenzsysteme (z.B. Schutz gegen Cyberangriffe und nicht autorisierte Software, Rückfahr-, Notbrems-, Totwinkel-, Frontkollisions-, Spurhalteassistenzsysteme sind bereits heute in nicht EU-Gesamtgenehmigten Fahrzeugen enthalten. Da diese Assistenzsysteme jedoch nach anderen Normen geprüft sind, erfüllen sie den Nachweis nach Verordnung (EU) 2019/2144 aus rein formellen Gründen nicht. Gerne erinnern wir an die Vorreiterstellung von amerikanischen Sicherheitsnormen wie z.B. Pflicht eines 3. Bremslichts (musste damals in Schweiz deaktiviert werden) oder Rückfahrkamerapflicht, welche Jahre danach in das EU-Recht übernommen wurde. Ferner wurden amerikanische Fahrzeuge Ende der 1980er Jahre mit

²⁴ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 21. Aug. 2002 (AS **2002** 3218). Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 2023, in Kraft seit 1. April 2024 (AS **2024** 30).

		Katalysatoren ausgeliefert, welche für die Zulassung in der Schweiz ausgebaut werden mussten. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an UN-Regelungen. Diese sind allgemeiner und berücksichtigen die neuen Entwicklungen in den verschiedenen Ländern. Die Übernahme einer bestimmten Regulierung wie hier der EU-Verordnung würde bedeuten, dass Innovationen und neueste Standards aus Staaten ausserhalb der EU a priori ausgeschlossen würden. • Marktzugang darf nicht verhindert werden. Ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2019/2144 würde ein technisches Handelshemmnis erzeugen und den Marktzugang von Fahrzeugen ohne europäische Gesamtgenehmigung verhindern. Dies würde den Wettbewerb ohne Not beeinträchtigen: Das Sortiment an Autos würde durch das Handelshemmnis reduziert. Konsument*innen würden in ihrer Wahlfreiheit eingeschränkt und der Sortimentswettbewerb reduziert. • THG wird nicht ausreichend berücksichtigt. Das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse verlangt, dass die technischen Vorschriften der wichtigsten (i.d.R: Mehrzahl) Handelspartner der Schweiz abgestimmt werden müssen. Diese Gesetzesänderung steht im direkten Konflikt mit den Grundprinzipien des THG. Eine solche Regelung ist nicht vereinbar mit dem Ziel des Abbaus technischer Handelshemmnisse. • Betroffene Fahrzeuge weisen in Unfallstatistik keine Auffälligkeiten auf. Der Marktanteil nicht EU-Gesamtgenehmigter Fahrzeuge an den Neuzulassungen in der Schweiz und im Fürstentum Lichtenstein beträgt unter 0,9%. Es sind dabei keine auffälligen Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solch drastische Regelung ist unverhältnismässig. • ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittmärkten. Wie dem erläuternden Bericht dieser Vernehmlassung unter 1.19 auf Seite 24 entnommen werden kann anerkennt das Astra die hohen Sicherheitsstandards nicht EU-Gesamtgenehmigter Fahrzeuge. • Langjähriger Vertrauensschutz betroffener Marktakteure und Konsument*innen. Die Wahlfreiheit für die Konsument*innen würde bei Umsetzung der Vorlage massiv eingeschränkt. Die bisherige Rechtspraxis mit einer Weiterführung von den Weisungen von 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung, sowie der Verfügung betreffend Nachweis der Fussgängerschutzanforderung von 20. Dezember 2012, muss für Marktakteure – welche Fahrzeuge zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importieren – weitergeführt werden. • Volkswirtschaftliche Auswirkungen. Die rund 100 KMU's und deren Arbeitsplätze sind von den geforderten Verschärfungen direkt betroffen. Das entfallende Aftersales-Geschäft folgt zu Einbussen bei Zulieferern, Versicherungen, Garantietanbietern, Prüfstellen und weiterer Dienstleister. Die fehlenden Zoll-, MWST- und CO2-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intra-brandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
--	--	--

		• Zulassungsstopp für Green Cars. Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.
--	--	--

VFAS betreffend Artikel 104a Abs. 3 VTS: Akzeptanz von Nationalen Erleichterungen (Gutachten/Merkblätter), welche durch in der EU akkreditierten Prüfstellen erstellt wurden		
Art. 104a ²⁵ Frontpartie und Frontschutzsysteme ³ Frontschutzsysteme an Fahrzeugen der Klassen M1 und N1 müssen der Verordnung (EU) 2019/2144 entsprechen. ²⁶		
	Änderung / Gegenvorschlag	Begründung
VFAS	Der Text unter Art. 104a Abs. 3 ist wie folgt zu ändern: «...müssen der Verordnung (EU) 2019/2144 entsprechen, <u>nationale Erleichterungen von in der EU akkreditierten Prüfstellen sind anwendbar.</u> »	Die momentane Rechtslage verlangt in der Schweiz die vollumfängliche Einhaltung der Bestimmungen über den Fussgängerschutz (Verordnung (EG) 78/2009, resp. Verordnung (EG) 2019/2144). Aktuell sind nationale Erleichterungen z.B. gemäss VdTÜV Merkblatt 744 "Prüfung von äusseren Fahrzeugteilen an Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1" in der Schweiz nicht anwendbar. Kann der Nachweis vom Lieferanten/Hersteller nicht beigebracht werden, kann dies eine vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) anerkannte Prüfstelle (APS) nachweisen. Die Anwendbarkeit von nationalen Erleichterungen von in der EU akkreditierten Prüfstellen verhindert nachteilige Entwicklungen für den Wettbewerb. Zunächst werden beim Zulassungsverfahren technische Handelshemmnisse abgebaut: Diese unnötigen Zulassungsverfahren kosten im Regelfall mehrere hundert Franken und dauern mehrere Wochen. Mit einer einfachen Regelung wie in Deutschland kann der Wettbewerb intensiviert werden. Der Bundesrat kann somit ohne Aufwand ein Signal gegen die steigende Teuerung und die Hochpreisinsel Schweiz setzen.

VFAS betreffend Artikel 222s Abs. 4 – 10 VTS: Erweiterung der Übergangsbestimmungen von Fahrzeugen, welche direkt in die Schweiz importiert werden	
Art. 222s ²⁷ Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 22. Dezember 2023	
⁴ Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, müssen nicht mit einem System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach Artikel 102a Absatz 1 ausgerüstet sein.	
⁵ Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, müssen nicht mit einem Notbremsassistentensystem, Notfall-Spurhalteassistentensystem, Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit, Warnsystem bei nachlassender Konzentration, Reifendruck-Überwachungssystem oder Rückfahr-Assistenzsystem nach Artikel 103 Absatz 5 ausgerüstet sein.	
⁶ Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, müssen die Anforderung betreffend den Schutz vor nicht autorisierten Softwareaktualisierungen nach Artikel 103 Absatz 5 nicht erfüllen.	

²⁵ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 28. März 2007, in Kraft seit 1. Juli 2007 (AS 2007 2109).

²⁶ Fassung gemäss Ziff. I der V vom 22. Dez. 2023, in Kraft seit 1. April 2024 (AS 2024 30).

²⁷ Eingefügt durch Ziff. I der V vom 22. Dez. 2023, in Kraft seit 1. April 2024 (AS 2024 30).

⁷ Die Anforderung betreffend den Schutz vor nicht autorisierten Softwareaktualisierungen nach Artikel 103 Absatz 7 gilt nicht für Fahrzeuge ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 7. Juli 2029 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden.

⁸ Fahrzeuge der Klasse M1 und davon abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N1, die nicht über eine EU-Gesamtgenehmigung verfügen, ein Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t aufweisen und vor dem 1. Januar 2027 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, können bezüglich Artikel 104a Absatz 2 über den Fussgängerschutz nach bisherigem Recht erstmals zum Verkehr zugelassen werden.

⁹ Zum Eigengebrauch importierte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 (Art. 4 Abs. 1 TGV²⁸) ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 eingeführt werden und über einen Nachweis über die Einhaltung kalifornischer Abgasvorschriften verfügen, die den Abgasvorschriften nach Anhang 5 Ziffer 211 mindestens gleichwertig sind, können ohne zusätzliche Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb im Strassenverkehr zum Verkehr zugelassen werden.

¹⁰ Für Fahrzeuge, die vor dem 1. April 2027 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, gilt bezüglich Anhang 9 Ziffer 312 über die Gangbreite von Gesellschaftswagen das bisherige Recht.

	Änderung / Gegenvorschlag	Begründung
VFAS	Der Text unter Art. 222s Abs. 4 – 10 ist wie folgt zu ändern: «⁴ Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 2031 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, müssen nicht mit einem System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach Artikel 102a Absatz 1 ausgerüstet sein. ⁵ Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 2031 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, müssen nicht mit einem Notbremsassistentensystem, Notfall-Spurhalteassistentensystem, Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit, Warnsystem bei nachlassender Konzentration, Reifendruck-Überwachungssystem oder Rückfahr-Assistentensystem nach Artikel 103 Absatz 5 ausgerüstet sein. ⁶ Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 2031 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, müssen die Anforderung betreffend den Schutz vor nicht autorisierten Softwareaktualisierungen nach Artikel 103 Absatz 5 nicht erfüllen, ebenso muss der Nachweis bezüglich des Schutzes von Cyberangriffen nicht erfüllt werden. ⁷ Die Anforderung betreffend den Schutz vor nicht autorisierten Softwareaktualisierungen nach Artikel 103 Absatz 7 gilt nicht für Fahrzeuge ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 7. Juli 2029 2031 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden. ⁸ Fahrzeuge der Klasse M1 und davon abgeleitete Fahrzeuge der Klasse N1, die nicht über eine EU-Gesamtgenehmigung verfügen, ein Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t aufweisen und vor dem 1. Januar 2027 2031 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, können bezüglich Artikel 104a Absatz 2 über den Fussgängerschutz nach	Wie das Astra im erläuternden Bericht aufführt, verfügen Fahrzeuge aus Drittmärkten (insb. USA oder Japan) über hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards. Von der EU und in der Schweiz künftig verlangte Sicherheits- und Assistenzsysteme sind jedoch nicht immer gleichwertig vorhanden und können meist nicht nachgerüstet werden. Ohne entsprechende Regelung können solche Fahrzeuge künftig in der Schweiz nicht mehr zugelassen werden. Mit der Anpassung des Art. 220 Abs. 4 – 10 wird dem Astra die Kompetenz eingeräumt Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden, von einzelnen Vorschriften des 3. Teils auszunehmen. Der Eigengebrauch wird durch die Zulassung auf den Importeur nachgewiesen, ein Weiterverkauf wird nicht eingeschränkt. • THG wird nicht ausreichend berücksichtigt. Das Bundesgesetz vom 6. Oktober 1995 über die technischen Handelshemmnisse verlangt, dass die technischen Vorschriften der wichtigsten (i.d.R. Mehrzahl) Handelspartner der Schweiz abgestimmt werden müssen. Diese Gesetzesänderung steht im direkten Konflikt mit den Grundprinzipien des THG. Eine solche Regelung ist nicht vereinbar mit dem Ziel des Abbaus technischer Handelshemmnisse. • ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittmärkten. Wie dem erläuternden Bericht entnommen werden kann anerkennt das Astra die hohen Sicherheitsstandards nicht EU-Gesamtgenehmigter Fahrzeuge. • Langjähriger Vertrauensschutz betroffener Marktakteure und Konsument*innen. Die Wahlfreiheit für die Konsumenten würde bei Umsetzung der Vorlage massiv eingeschränkt. Die bisherige Rechtspraxis mit einer Weiterführung von den Weisungen von 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung, sowie der Verfügung

	bisherigem Recht erstmals zum Verkehr zugelassen werden. ⁹ Zum Eigengebrauch importierte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 (Art. 4 Abs. 1 TGV891) ohne EU-Gesamtgenehmigung, die vor dem 1. Januar 2027 2031 eingeführt werden und über einen Nachweis über die Einhaltung kalifornischer Abgasvorschriften verfügen, die den Abgasvorschriften nach Anhang 5 Ziffer 211 mindestens gleichwertig sind, können ohne zusätzliche Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb im Strassenverkehr zum Verkehr zugelassen werden. ¹⁰ Für Fahrzeuge, die vor dem 1. April 2027 2031 eingeführt oder in der Schweiz hergestellt werden, gilt bezüglich Anhang 9 Ziffer 312 über die Gangbreite von Gesellschaftswagen das bisherige Recht.»	betreffend Nachweis der Fussgängerschutzanforderung von 20. Dezember 2012, muss für Marktakteure – welche Fahrzeuge zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importieren – weitergeführt werden. • Volkswirtschaftliche Auswirkungen. Die rund 100 KMU's und deren Arbeitsplätze sind von den geforderten Verschärfungen direkt betroffen. Das entfallende Aftersales-Geschäft folgt zu Einbussen bei Zulieferern, Versicherungen, Garantieanbietern, Prüfstellen und weiterer Dienstleister. Die fehlenden Zoll-, MWST- und CO2-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intra-brandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet. • Zulassungsstopp für Green Cars. Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.
--	---	--

6 Anhang: Liste der Teilnehmenden und ihrer Abkürzungen

Abkürzung	Bezeichnung
Kantone	
ZH	Kanton Zürich
BE	Kanton Bern
LU	Kanton Luzern
UR	Kanton Uri
SZ	Kanton Schwyz
OW	Kanton Obwalden
NW	Kanton Nidwalden
GL	Kanton Glarus
ZG	Kanton Zug
FR	Kanton Freiburg
SO	Kanton Solothurn
BS	Kanton Basel-Stadt
BL	Kanton Basel-Landschaft
SH	Kanton Schaffhausen
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden
SG	Kanton St. Gallen
GR	Kanton Graubünden
AG	Kanton Aargau
TG	Kanton Thurgau
TI	Kanton Tessin
VD	Kanton Waadt
VS	Kanton Wallis
GE	Kanton Genf
JU	Kanton Jura
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	
SP	Sozialdemokratische Partei
SVP	Schweizerische Volkspartei
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	
	economiesuisse
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
	Verband Lohnunternehmer Schweiz
Interkantonale Organisationen	
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Lichtenstein
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter
FKS	Feuerwehrkoordination Schweiz
KKPKS	Konferenz der Kantonalen Polizeikommandantinnen und-kommandanten
SFV	Schweizerischer Feuerwehrverband
Gesamtschweizerische Verbände Verkehr / Mobilität	
AGVS	Auto Gewerbeverband Schweiz
	auto-schweiz
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
	Landtechnik Schweiz
SAA	Swiss Automotive Aftermarket

Abkürzung	Bezeichnung
VFAS	Verband freier Autohandel Schweiz
	carrosserie suisse
Übrige Gesamtschweizerische Verbände	
	ECO Swiss
SPI	Schweizerisches Polizei-Institut
Versicherungswesen	
NVB/NGF	Nationales Versicherungsbüro Schweiz
NGF	Nationaler Garantiefonds Schweiz
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
SVV	Schweizerischer Versicherungsverband
Forschung und Lehre	
BFH	Berner Fachhochschule
Übrige	
	KYBURZ Switzerland AG