

Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern
V-FA@astra.admin.ch

Bern, 17. April 2018 sgv-KI/ds

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Mit Schreiben vom 17. Januar 2018 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, zur Änderung der technischen Anforderungen und der Zulassungsprüfung von Strassenfahrzeugen und Einführung eines neuen Fahrtschreibers Stellung zu nehmen. Der Schweizerische Gewerbeverband sgv dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt grundsätzlich die Vernehmlassungsvorlage, die in vielen Punkten ein Nachvollzug an technische Anpassungen in der EU ist. Dort, wo der sgv nicht einverstanden ist, wird das im beiliegenden Fragebogen explizit vermerkt.

Zudem ergreift der sgv die Gelegenheit, ein paar Grundsatzforderungen anzubringen:

Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sollen für ausschliesslich landwirtschaftliche und nicht für kommerziell-gewerbliche Fahrten eingesetzt werden.

Gegen die Übernahme rein technischer Vorschriften der EU hat der sgv nichts einzuwenden. Hingegen lehnen wir die Besserstellung der landwirtschaftlichen Anhänger und Zugfahrzeuge ab. Die Landwirtschaft verfügt bereits heute über viele Zusatzprivilegien und konkurrenziert das steuerlich belastete Gewerbe.

Von einer vollständigen Aufhebung der Nutzlastbeschränkung bei Traktoren ist wegen der Konkurrenzierung des Transportgewerbes abzusehen.

Der sgv unterstützt die vorgeschlagenen Anpassungen des Zirkus- und Schaustellergewerbes. Das sollte aber auch für Saugbagger gelten. Saugbagger im Einsatz werden oft nur über kurze Strecken bewegt (vergleichbar mit Schaufelbaggern), was Schwierigkeiten bei der Einhaltung der ARV 1 verursacht. Aus diesem Grund kommen auf einem Saugbagger oftmals zwei Personen zum Einsatz, wobei eine Person die Arbeitsmaschine bedient und die andere den Lastwagen lenkt. Aus unternehmerischer Sicht ist das ineffizient und aus Sicht der Verkehrssicherheit unnötig, da nur eine sehr geringe Fahrleistung erbracht wird. Saugbagger sind unmittelbar und exakt im Sinne des Art. 13 VTS «...zur Verrichtung von Arbeiten gebaut» und damit typische Arbeitsmotorwagen. Sie werden überwiegend stationär eingesetzt und verkehren nicht wie

der Kipplastwagen zwischen Baustelle und Deponie. Während des Saugvorgangs wird das geförderte Material im Fahrzeugbehälter oft nur zwischengelagert und noch am Einsatzort abgekippt oder umgeladen. Um die sehr teuren Saugbagger rentabel betreiben zu können, müssen sie möglichst viel Arbeitszeit (Saugen) realisieren, weshalb sie umgekehrt kaum oder gar keine Transportzeit leisten. Der Saugbagger ist deshalb als Arbeitsmotorwagen in der VTS vorzusehen.

Swissfinish lehnt der sgv ab. Die Liste bezüglich Abrufens von Fahrtschreiberdaten in Art. 21 Abs. 2 und 3 der Strassenverkehrskontrollverordnung geht über die Liste der Verordnung 165/2014 der EU hinaus und ist deshalb zu harmonisieren.

Die Einführung der rein administrativen Zulassung für direktimportierte Fahrzeuge mit der EU-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) unterstützt der sgv. Für Autos, Lieferwagen und Reisedeckungsautos haben sich die technischen Bau- und Ausrüstungsvorschriften der EU bewährt. Es ist daher nicht nötig die Fahrzeuge in der Schweiz für die Zulassung beim Strassenverkehrsamt zur aufwändigen Identifikationskontrolle vorzuführen (Verzicht auf Prüfung, ob Fahrzeug und Konformitätspapiere (CoC) übereinstimmen). Die Kantone stützen sich auf die in der EU (vom Hersteller) ausgestellten Konformitätspapiere und lassen neue Fahrzeuge (nicht älter als ein Jahr und weniger als 2000 km) auf rein administrativem Weg (vereinfachtes Verfahren) zu. Dies erhöht die Effizienz des Zulassungsprozesses. Die administrative Zulassung verkürzt die Zulassung beim Vollzugskanton. Die Daten über das Fahrzeug werden direkt aus dem CoC übernommen. Zudem wird der Ressourceneinsatz bei Fachexperten verbessert, da sie – wie bei den jährlich über 300'000 importierten Fahrzeugen mit Typengenehmigung – keine Identifikationsprüfungen mehr durchführen.

Bei der administrativen Zulassung werden die von den Kantonen aus dem CoC abbeschriebenen Daten für das Einzelfahrzeug in die Datenbank des Zulassungskantons und von dort in die zentrale Datenbank des ASTRA geladen. Dabei erfolgt die Datenbearbeitung durch kompetentes Personal bei den Strassenverkehrsämtern. Durch die vorgängige Prüfung der Zollpapiere und CoC anlässlich der CO₂-Besteuerung durch das Bundesamt für Strassen ist es ausgeschlossen, dass nicht zulassungsfähige Fahrzeuge durch die Kantone im vereinfachten Zulassungsprozess zugelassen werden. Schliesslich zeigt die langjährige Praxis in den EU-Mitgliedstaaten, dass die vereinfachte Zulassung keine Umsetzungsprobleme zur Folge hat. Somit ist die Datenqualität auch in Zukunft gewährleistet.

KMU und Privatpersonen profitieren vom vereinfachten Zulassungsverfahren, das zu Kosteneinsparungen (keine Gebühren für Identifikationsprüfung) und Zeitgewinn (z.B. keine Anfahrten und Wartezeiten bei Strassenverkehrsämtern) führt. Der geringere bürokratische Aufwand bei der Zulassung von Fahrzeugen entlastet KMU und führt letztendlich zu tieferen Konsumentenpreisen. Zuletzt beseitigt eine Angleichung der Normen Wettbewerbsnachteile. Der Direkt- und Parallelimport generiert eine jährliche volkswirtschaftliche Wertschöpfung von CHF 1,5 Mia. Mit den vom UVEK vorgeschlagenen Änderungen werden die schweizerischen fahrzeugtechnischen Vorschriften an die Vorschriften der EU und der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) angeglichen. Dadurch werden technische Handelshemmnisse abgebaut sowie Wettbewerbsnachteile für Schweizer KMU vermindert. Von den grösseren Märkten bzw. der grösseren Produktauswahl profitieren insbesondere die Konsumenten.

Wir danken für die Berücksichtigung der Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor, Nationalrat



Dieter Kläy
Ressortleiter



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input checked="" type="checkbox"/>
Absender: Schweizerischer Gewerbeverband sgV, Dieter Kläy, Schwarztorstrasse 26, 3001 Bern	

Bitte den ausgefüllten Fragebogen wenn möglich elektronisch im Word-Format (*.doc oder *.docx) zurücksenden an V-FA@astra.admin.ch.

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Der sgv unterstützt die Anpassungen, insofern er bei einzelnen Fragestellungen nicht eine andere Position vertritt.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sollen für ausschliesslich landwirtschaftliche Fahrten eingesetzt werden und nicht für kommerziell-gewerbliche.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Ja, mit dem Antrag, dass auch für die Saugbagger eine analoge Bestimmung in die VTS aufgenommen wird. Saugbagger im Einsatz werden oft nur über kurze Strecken bewegt (vergleichbar mit Schaufelbaggern), was Schwierigkeiten bei der Einhaltung der ARV 1

verursacht. Aus diesem Grund kommen auf einem Saugbagger oftmals zwei Personen zum Einsatz, wobei eine Person die Arbeitsmaschine bedient und die andere den Lastwagen lenkt. Aus unternehmerischer Sicht ist das ineffizient und aus Sicht der Verkehrssicherheit unnötig, da nur eine sehr geringe Fahrleistung erbracht wird.

- Saugbagger sind unmittelbar und exakt im Sinne des Art. 13 VTS „...zur Verrichtung von Arbeiten gebaut [hier folgt die nicht abschliessende Aufzählung der in Frage kommenden Arbeiten, also auch „saugen“]...“. Sie sind somit typische Arbeitsmotorwagen. Einzig und allein der integrierte Laderaum steht einer solchen Einteilung entgegen.

- Saugbagger werden überwiegend stationär eingesetzt. Sie verkehren nicht wie der Kipplastwagen zwischen Baustelle und Deponie. Während des Saugvorgangs wird das geförderte Material im Fahrzeugbehälter oft nur zwischengelagert und noch am Einsatzort abgekippt oder umgeladen. Grund: Um die sehr teuren Saugbagger rentabel betreiben zu können, müssen sie möglichst viel Arbeitszeit (Saugen) realisieren, weshalb sie umgekehrt kaum oder gar keine Transportzeit leisten. Der Saugbagger ist zwar ein Multifunktionsgerät, aber mit eindeutiger Fokussierung auf Arbeitseinsätze. Der Laderaum fungiert, genau wie beim Wohnungs-Staubsauger, lediglich als unentbehrlicher Systembestandteil.

Der sgv fordert, den Saugbagger als Arbeitsmotorwagen in der VTS vorzusehen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der sgv unterstützt eine Besserstellung des Zirkus- und Schaustellergewerbes. Das sollte aber auch für Saugbagger gelten.

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Der sgV begrüsst die Anpassung. Eine vereinfachte Zulassung verbessert die Effizienz. Für Autos, Lieferwagen und Reisedecks haben sich die technischen Bau- und Ausrüstungsvorschriften der EU bewährt. Es ist daher nicht nötig die Fahrzeuge in der Schweiz für die Zulassung beim Strassenverkehrsamt zur aufwändigen Identifikationskontrolle vorzuführen (Verzicht auf Prüfung, ob Fahrzeug und Konformitätspapiere (CoC) übereinstimmen). Die Kantone stützen sich auf die in der EU (vom Hersteller) ausgestellten Konformitätspapiere und lassen neue Fahrzeuge (nicht älter als ein Jahr und weniger als 2000 km) auf rein administrativem Weg (vereinfachtes Verfahren) zu. Dies erhöht die Effizienz des Zulassungsprozesses. Die administrative Zulassung verkürzt die Zulassung beim Vollzugskanton. Die Daten über das Fahrzeug werden direkt aus dem CoC übernommen. Zudem wird der Ressourceneinsatz bei Fachexperten verbessert, da sie – wie bei den jährlich über 300'000 importierten Fahrzeugen mit Typengenehmigung – keine Identifikationsprüfungen mehr durchführen. Die frei werdenden Ressourcen können anderweitig eingesetzt werden (z. B. für den Abbau bestehender Überhänge bei den technischen Prüfungen von Gebrauchtwagen).

Bei der administrativen Zulassung werden die von den Kantonen aus dem CoC abgeschriebenen Daten für das Einzelfahrzeug in die Datenbank des Zulassungskantons und von dort in die zentrale Datenbank des ASTRA geladen. Dabei erfolgt die Datenbearbeitung durch kompetentes Personal bei den Strassenverkehrsämtern. Durch die vorgängige Prüfung der Zollpapiere und der EU-Übereinstimmungsbescheinigung (CoC) anlässlich der CO₂-Besteuerung durch das Bundesamt für Strassen ist es ausgeschlossen, dass nicht zulassungsfähige Fahrzeuge durch die Kantone im vereinfachten Zulassungsprozess zugelassen werden. Schliesslich zeigt die lang-jährige Praxis in den EU-Mitgliedstaaten, dass die vereinfachte Zulassung keine Umsetzungsprobleme zur Folge hat. Somit ist die Datenqualität auch in Zukunft gewährleistet.

Die administrative Zulassung kommt KMU und Bürgern zu Gute. Sie profitieren von einem vereinfachten Zulassungsverfahren, das zu Kosteneinsparungen (keine Gebühren für Identifikationsprüfung) und Zeitgewinn (z.B. keine Anfahrten und Wartezeiten bei Strassenverkehrsämtern) führt. Der geringere bürokratische Aufwand bei der Zulassung von Fahrzeugen entlastet KMU und führt letztendlich zu tieferen Konsumentenpreisen.

Zuletzt beseitigt eine Angleichung der Normen Wettbewerbsnachteile. Der Direkt- und Parallelimport generiert eine jährliche volkswirtschaftliche Wertschöpfung von 1,5 Mia. CHF. Mit den vom UVEK vorgeschlagenen Änderungen werden die schweizerischen fahrzeugtechnischen Vorschriften an die Vorschriften der EU und der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) angeglichen. Dadurch werden technische Handelshemmnisse abgebaut sowie Wettbewerbsnachteile für Schweizer KMU vermindert. Von den grösseren Märkten bzw. der grösseren Produktauswahl profitieren insbesondere die Konsumenten.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Gegen die Übernahme rein technischer Vorschriften der EU hat der sgv nichts einzuwenden. Hingegen lehnen wir die Besserstellung der landwirtschaftlichen Anhänger und Zugfahrzeuge ab. Die Landwirtschaft verfügt bereits heute über viele Zusatzprivilegien und konkurrenziert das steuerlich belastete Gewerbe.

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

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

Bemerkungen:

Die Anpassung an die EU-Norm ist vertretbar. Von einer vollständigen Aufhebung der Nutzlastbeschränkung ist wegen der Konkurrenzierung des Transportgewerbes abzusehen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Auch für Fahrzeugkombinationen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis zu 40 km/h ist ein minimales Adhäsionsgewicht von 25% einzuführen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Nur wenn in allen europäischen Ländern das gleiche System zur Anwendung kommt, sind die Kontroll- und Überwachungsmöglichkeiten der Lenk- und Ruhezeitvorschriften und damit auch die Wettbewerbsbedingungen die gleichen.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Es ist nicht ersichtlich, wieso die Gültigkeit der Unternehmenskarte von fünf auf zwei Jahren gesenkt wird. Eine Verkürzung wäre administrations- und kostentreibend.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

vgl. Forderung bei Frage 59: An der fünfjährigen Frist ist festzuhalten.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Der sgv lehnt den Swissfinish ab. Die Liste in Art. 21 Abs. 2 und 3 der Strassenverkehrskontrollverordnung geht über die Liste der Verordnung 165/2014 der EU hinaus. Nach Art. 9 Abs. 4 der EU-Verordnung 165/2014 darf die Polizei bei der Kommunikation mit dem Fahrtschreiber die folgenden Daten übertragen bzw. empfangen werden:

- letzter Versuch einer Sicherheitsverletzung
- längste Unterbrechung der Stromversorgung
- Sensorstörung
- Datenfehler Weg und Geschwindigkeit
- Datenkonflikt Fahrzeugbewegung
- Fahren ohne gültige Karte
- Einstecken der Karte während des Lenkens
- Zeiteinstellungsdaten
- Kalibrierungsdaten einschliesslich des Datums der zwei letzten Kalibrierungen
- amtliches Kennzeichen des Fahrzeugs
- vom Fahrtschreiber aufgezeichnete Geschwindigkeit.

Die Liste in Artikel 21 Abs. 2 der Strassenkontrollverordnung enthält einige weitere Datensätze, welche abgerufen werden können. Dazu gehört z.B. Art. 21 Abs. 2 Bst. i "letzte Kartensitzung nicht korrekt abgeschlossen". Der sgv fordert, die Liste anzugleichen.