

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

V-FA@astra.admin.ch

Bern, 19. Oktober 2022 sgv-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und über 600 000 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 der Revisionsvorlage soll das Schweizer Recht an die europäischen fahrzeugtechnischen Vorschriften angepasst werden. Ausserdem sollen die Motion Nantermod (18.3078 «Personenwagen als Anhänger von Arbeitsmotorenwagen zulassen») sowie diverse Anliegen von kantonalen und kommunalen Behörden umgesetzt werden, zusätzlich zur Realisierung von Branchenanliegen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die grundsätzliche Stossrichtung der Vorlage, welche der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Anpassung der Vorschriften an modernsten fahrzeugtechnischen Weiterentwicklungen dient. Die äusserst starre Auslegung der neuen Regelungen in der Verordnung über die fahrzeugtechnischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) verhindert allerdings den Marktzugang von nicht für den EU-Markt produzierten Fahrzeugen, was einen Eingriff in die Wirtschaftsfreiheit darstellt. Dies lehnt der sgv entschieden ab.

Dadurch, dass künftig nur noch Fahrzeuge, welche der EU-Verordnung 2019/2144 entsprechen, in der Schweiz zugelassen werden können, werden de facto sämtliche Fahrzeuge, welche nicht für den europäischen Markt produziert wurden, vom Schweizer Markt ausgeschlossen. Dies widerspricht dem in der Bundesverfassung garantierten Recht auf Wirtschaftsfreiheit und schränkt die Wahlfreiheit der Konsumenten drastisch ein. Ausserdem widerspricht ein derartiges Vorgehen der gängigen Praxis, Ausnahmeregelungen für nicht für den europäischen Markt produzierte Fahrzeuge zu erlassen (beispielsweise bei Fussgängerschutzanforderungen). Dies ist nicht nur in der Schweiz üblich; auch einzelne EU-Staaten wenden nationale Einzelgenehmigungsverfahren sowie Ausnahmegenehmigungen zur EU-Verordnung 2019/2144 an.

Aus all diesen Gründen fordert der sgv, dass zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importierte Fahrzeuge von den folgenden Bestimmungen ausgenommen werden: Art. 58 Abs. 8 E-VTS, Art. 59 Abs. 2 E-VTS, Art. 82 Abs. 1^{bis} E-VTS, Art. 102a Abs. 1 E-VTS, Art. 103 Abs. 5 E-VTS, Art. 103 Abs. 7 E-VTS, Art. 104a Abs. 1 E-VTS, Art. 104a Abs. 2 E-VTS, Art. 104b Abs. 1 E-VTS sowie Art. 109 Abs. 1^{ter} E-VTS. Der sgv verweist in diesem Zusammenhang auf die Stellungnahme des VFAS.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen im beigefügten Fragebogen Stellung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Hans-Ulrich Bigler
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilagen

- erwähnt



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Weitere interessierte Kreise

Absender:

Schweizerischer Gewerbeverband sgV

Michèle Lisibach

Schwarztorstrasse 26

3001 Bern

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am **20. Oktober 2022** an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Für einen Grossteil der Fahrzeuge sind diese Änderungen, welche der Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik und der Erhöhung der Verkehrssicherheit dienen, sinnvoll. Allerdings verunmöglichen sie den Import aller nicht für den EU-Markt hergestellten Fahrzeuge (wie im erläuternden Bericht auf Seite 7 bestätigt wird). Viele Anforderungen an die Sicherheit, den Schutz von Insassen und Fussgängern, die Assistenz- sowie Notbremssysteme sind bei den entsprechenden Fahrzeugen bereits ausreichend gegeben. Da sie allerdings nicht nach EU-Normen geprüft werden, entsprechen sie der EU-Verordnung 2019/2144 nur aus rein formellen Gründen nicht. Hier braucht es mehr Handlungsspielraum, damit auch nicht für den EU-Markt hergestellte Fahrzeuge, welche die Anforderungen ebenfalls erfüllen, in der Schweiz zugelassen werden können. Daher fordert der sgv die Ausnahme von zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importierte Fahrzeugen von Art. 58 Abs. 8 E-VTS, Art. 59 Abs. 2 E-VTS, Art. 82 Abs. 1bis E-VTS, Art. 104a Abs. 1 E-VTS, Art. 104a Abs. 2 E-VTS, Art. 104b Abs. 1 E-VTS sowie Art. 109 Abs. 1ter E-VTS.

Ausserdem fordert der sgv, bei der Definition von neuen Fahrzeugen gemäss Art. 30 Abs. 2 Bst. b VTS den Kilometerstand von 2000 km auf 6000 km, bzw. den Betriebsstundenstand von 70 auf 150 Stunden zu erhöhen. Aufgrund von Lieferengpässen werden häufig Vorführ- und Jahreswagen importiert. Dieser Import wird durch die aktuelle Regelung eingeschränkt, da entsprechende Fahrzeuge oft über einen etwas höheren Kilometerstand verfügen.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die geforderten Assistenzsysteme sind bei vielen nicht für den EU-Markt hergestellten Fahrzeugen bereits vorhanden. Da diese Fahrzeuge allerdings nicht nach EU-Normen geprüft werden, entsprechen sie der EU-Verordnung 2019/2144 nur aus rein formellen Gründen nicht. Hier braucht es mehr Handlungsspielraum, damit auch nicht für den EU-Markt hergestellte Fahrzeuge, welche die Anforderungen ebenfalls erfüllen, in der Schweiz zugelassen werden können. Daher fordert der sgv die Ausnahme von zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importierte Fahrzeugen von Art. 103 Abs. 5 E-VTS sowie Art. 103 Abs. 7 E-VTS.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die geforderten Unfalldatenschreiber sind bei vielen nicht für den EU-Markt hergestellten Fahrzeugen bereits vorhanden. Da diese Fahrzeuge allerdings nicht nach EU-Normen geprüft werden, entsprechen sie der EU-Verordnung 2019/2144 nur aus rein formellen Gründen nicht. Hier braucht es mehr Handlungsspielraum, damit auch nicht für den EU-Markt hergestellte Fahrzeuge, welche die Anforderungen ebenfalls erfüllen, in der Schweiz zugelassen werden können. Daher fordert der sgV die Ausnahme von zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importierte Fahrzeugen von Art. 102a Abs. 2 E-VTS. Des Weiteren muss sichergestellt werden, dass die gesammelten Daten nur für die vorgesehenen Zwecke (Verkehrssicherheitsanalysen) verwendet werden.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Anwendung der EU-Sicherheitsstandards dient der Verkehrssicherheit.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

Die Neuerung der Definition trägt unter anderem auch zur Senkung von CO₂-Emissionen bei.

8. Sind Sie damit einverstanden, dass Anhängerantriebe – zur Harmonisierung der Vorschriften und zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs – den technischen Anforderungen von künftigem EU Recht entsprechen müssen (Art. 189 Abs. 8 E-VTS und Anwendung des geltenden Art. 36a Abs. 1 VTS)?

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

Anhänger mit elektrischem Hilfsantrieb wirken sich gemäss erläuterndem Bericht positiv auf die Reduktion von CO₂-Emissionen und damit auf die Klimaschutzanstrengungen aus. Daher sollte die Zulassung solcher Anhänger ermöglicht werden, insbesondere in Anbetracht der bereits erfolgten Ausnahmegewilligungen in einzelnen Kantonen. Da auf der europäischen Ebene noch keine harmonisierten Vorschriften bestehen, muss die Schweiz für den Binnenverkehr eine eigene Regulierung schaffen.

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

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

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

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

Die Einführung des weiterentwickelten Fahrtenschreibers ist begrüssenswert. Ausserdem regt der sgv an, die mit dem neuen intelligenten Fahrtenschreiber verbundenen Funktionen stärker zu nutzen, besonders im Vollzug der Kabotagevorschriften.

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

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Diese Massnahme reduziert den Aufwand der Unternehmen massgeblich und trägt zur Senkung von CO₂-Emissionen bei.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen:

Diese Ergänzung schafft Rechtssicherheit, indem sie einheitliche Massstäbe für die Prüfung abgeänderter Fahrzeuge ermöglicht.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Diese Anpassung reduziert den administrativen Aufwand, sowohl für die Strassenverkehrsämter als auch für die Händler.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Diese Bestimmung führt zu geringerem administrativem Aufwand und stellt dadurch eine Vereinfachung für die Unternehmen sowie für den Vollzug dar.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Entsprechende Weisungen werden bereits heute als Vollzugshilfen erlassen. Die neue Regelung schafft diesbezüglich Rechtssicherheit.

Zusätzlich fordert der sgV, die unter Art. 220 Abs. 5 E-VTS vermerkten Möglichkeiten des ASTRA, Ausnahmeregelungen zu erlassen, um zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importierte Fahrzeuge zu ergänzen, um die Zulassung entsprechender nicht für den EU-Markt hergestellter Fahrzeuge zu erleichtern.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Frau Bundesrätin Simonetta Sommaruga
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: V-FA@astra.admin.ch

Wohlen, 20. Oktober 2022

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts (VTS, VRV, VZV, VVV)

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
info@vfas.ch

Sehr geehrte Frau Bundesrätin

Mit Schreiben vom 29. Juni 2022 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts (VTS, VRV, VZV, VVV) zu äussern. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

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.

Inhalt

I.	Vorbemerkungen	3
II.	Allgemeines	3
III.	Besonderes	7
A.	Hauptanträge Teilrevision der VTS	7
	Art. 4 Abs. 4 Bst. a / Keine neuen Verschärfungen Abgaswerte	7
	Art. 58 Abs. 8 / Reifen: keine Pflicht nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	7
	Art. 59 Abs. 2 / Ersatzräder: keine Pflicht nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	9
	Art. 82 Abs. 1^{bis} / keine Pflicht für akustisches Fahrzeug-Warnsystem nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	10
	Art. 102a Abs. 2 / keine Pflicht zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	12
	Art. 103 Abs. 5, 7 / keine Pflicht für (deaktivierbare) Fahrassistenzsysteme nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	14
	Art. 104a Abs. 1, 2 / keine Verschärfung der Fussgängerschutzanforderungen nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	16
	Art. 104b Abs. 1 / keine Verschärfung der Insassenschutzanforderungen nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	18
	Art. 109 Abs. 1^{ter} / keine Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich Notbremssystem nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge	20
	Art. 220 Abs. 5 / Ergänzung von Fahrzeugen, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden	22
B.	Weitere Anträge Teilrevision der VTS	23
	Art. 30 Abs. 1 Bst. b / Übergangsbestimmungen zur rascheren Umsetzung Motion Darbellay – sofortiges Inkrafttreten	23
	Art. 30 Abs. 2 Bst. b / Änderung Vorgabe Kilometerstand – Entlastung der STVA's	24

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 Konsument*innen 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 Konsument*innen, 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.

Die kürzlich einstimmig vom Ständerat überwiesene Motion Pfister Kfz-Bekanntmachung verlangt die Überführung der Kfz-Bekanntmachung von 2002 in eine Verordnung. Der Wortlaut der Motion lässt keinen Handlungsspielraum offen. Das Ziel ist eine stärkere Durchsetzung des Kartellrechts im Automobilvertrieb. Dies stärkt die Regeln für den Automobilvertrieb, denn Verordnungen des Bundesrates sind auch für Gerichte verbindlich. Zukünftig werden die verschiedenen Gerichte diese Regelungen anwenden müssen.

Gemäss Ziffer V. der Kfz-Bekanntmachung 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 er Intra-wettbewerb, 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 10 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 2024 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 07.2024 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 Markabschottung äussert – einen Wettbewerbsnachteil erfahren.
- Das ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittstaaten. Wie dem erläuternden Bericht dieser Vernehmlassung unter 1.19 auf Seite 24 entnommen werden kann, anerkennt das Astra 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.

III. Besonderes

A. *Hauptanträge Teilrevision der VTS*

Art. 4 Abs. 4 Bst. a / Keine neuen Verschärfungen Abgaswerte

Änderung

streichen

Begründung

Die Änderung ist wie folgt begründet:

- **Wahrung des Veteranenstatus.** Mit der geforderten Verschärfung werden neue Auflagen geschaffen, welche den Veteranenstatus gefährden. Die Wahlfreiheit soll weiterhin gewährleistet sein.

Art. 58 Abs. 8 / Reifen: keine Pflicht nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 58 Abs. 8 ist wie folgt zu ändern: «..., die der Verordnung (EU) 2019/2144 entsprechen, **davon ausgenommen sind Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.**»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht von Reifennormen für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. Die Sicherheits-Anforderungen an die Reifen sind unter Art. 58 bereits heute ausreichend geregelt. Ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2019/2144 würde ein technisches Handelshemmnis erzeugen und den Marktzugang von Fahrzeugen ohne europäische Gesamtgenehmigung verhindern. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an UN-Regelungen. Diese sind allgemeiner und berücksichtigen die neuen Entwicklungen in den verschiedenen Ländern.

- **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 Handels-

hemmnis 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 auffällige 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, 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 rund 10 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.

Art. 59 Abs. 2 / Ersatzräder: keine Pflicht nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 59 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: «..., der Verordnung (EU 2019/2144 erfüllen und entsprechend gekennzeichnet sein, **davon ausgenommen sind Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.**»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht von Reifennormen für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. Die Sicherheits-Anforderungen an die Reifen sind unter Art. 59 bereits heute ausreichend geregelt. Ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2019/2144 aus rein formellen Gründen würde ein technisches Handelshemmnis erzeugen und den Marktzugang von Fahrzeugen ohne europäische Gesamtgenehmigung verhindern. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an UN-Regelungen. Diese sind allgemeiner und berücksichtigen die neuen Entwicklungen in den verschiedenen Ländern.

- **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 auffällige 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, Garantieranbietern, 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 rund 10 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.

Art. 82 Abs. 1^{bis} / keine Pflicht für akustisches Fahrzeug-Warnsystem nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 82 Abs. 1^{bis} ist wie folgt zu ändern: «...müssen mit solchen akustischen Fahrzeug-Warnsystemen ausgerüstet sein, davon ausgenommen sind Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht für akustische Fahrzeug-Warnsysteme für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. 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 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 auffällige 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, Garantieranbietern, 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 rund 10 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.

Art. 102a Abs. 2 / keine Pflicht zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 102a Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: «...und Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.»

Begründung

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 entscheiden 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 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 auffällige 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 betrof-

fen. Das entfallende Aftersales-Geschäft folgt zu Einbussen bei Zulieferern, Versicherungen, Garantieranbietern, 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 rund 10 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.

Art. 103 Abs. 5, 7 / keine Pflicht für (deaktivierbare) Fahrassistenzsysteme nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 103 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern: «...Ausgenommen sind Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich dieser EU-Verordnungen fallen, **welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden** und Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden.»

Der Text unter Art. 103 Abs. 7 ist wie folgt zu ändern: «...Ausgenommen von Absatz 6 sind Fahrzeuge, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45km/h, **sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.** Sie müssen jedoch....»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht von Fahrassistenzsystemen für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. 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 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 auffällige 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, 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 rund 10 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.

Art. 104a Abs. 1 , 2 / keine Verschärfung der Fussgängerschutzanforderungen nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 104a Abs. 1 ist wie folgt zu ändern: «...Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass....»

Der Text unter Art. 104a Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: «...Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass....»

Begründung

Viele der Anforderungen an den Fussgängerschutz werden bereits heute von nicht EU-Gesamtgenehmigten Fahrzeugen erfüllt. Da diese Fahrzeuge 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 Katalysatoren

ausgeliefert, welche für die Zulassung in der Schweiz ausgebaut werden mussten. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an bisherigen 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 auffällige 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, Garantieranbietern, 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 rund 10 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.

Art. 104b Abs. 1 / keine Verschärfung der Insassenschutzanforderungen nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 104b Abs. 1 ist wie folgt zu ändern: «...Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden. genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüf-
stelle, dass....»

Begründung

Viele der Anforderungen an den Insassenschutz werden bereits heute von nicht EU-Gesamtgenehmigten Fahrzeugen erfüllt. Da diese Fahrzeuge 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 Katalysatoren ausgeliefert, welche für die Zulassung in der Schweiz ausgebaut werden mussten. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an bisherigen 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 auffällige 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, Garantieranbietern, 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 rund 10 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.

Art. 109 Abs. 1^{ter} / keine Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich Notbremssystem nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 109 Abs. 1^{ter} ist wie folgt zu ändern: «...Ausgenommen sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45km/h, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.»

Begründung

Diverse nicht EU-Gesamtgenehmigte Fahrzeugen sind bereits heute mit einem Notbremssystem ausgestattet. Da diese Fahrzeuge 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 Katalysatoren ausgeliefert, welche für die Zulassung in der Schweiz ausgebaut werden mussten. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an bisherigen 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 ver-

langt, 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 auffällige 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, 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 rund 10 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.

Art. 220 Abs. 5 / Ergänzung von Fahrzeugen, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden

Änderung

Der Text unter Art. 220 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern: «Das ASTRA kann Fahrzeuge mit Export- oder Zollschildern, Fahrzeuge von ausländischen, in der Schweiz stationierten Bahn-, Polizei- und Zollbeamten, Fahrzeuge aus Erbschaftsgut, **Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden,** sowie Fahrzeuge aus Übersiedlungsgut, die im Ausland während mindestens 6 Monaten nachweislich auf den Halter immatrikuliert waren, von einzelnen Vorschriften des 3. Teils ausnehmen.»

Begründung

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 5 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 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, Garantieranbietern, Prüfstellen und weiterer Dienstleister. Die fehlenden Zoll-, MWST- und CO₂-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intranbrandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von rund 10 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.

B. Weitere Anträge Teilrevision der VTS

Art. 30 Abs. 1 Bst. b / Übergangsbestimmungen zur rascheren Umsetzung Motion Darbellay – sofortiges Inkrafttreten

Antrag

Der Text unter Art 30 Abs. 1 Bst. b ist wie folgt zu ändern: «einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer oder schriftlicher Form nach Art. 37 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und ...»

Begründung

Die vom Parlament überwiesene Motion Darbellay strebt eine vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen an. Daher sollten ab sofort Fahrzeuge mit COC, die ohne Typenschein importiert werden, auf Wunsch des Importeurs administrativ zugelassen werden. So wird der Auftrag vom Parlament von 2013 nach fast 10 Jahren erfüllt. Diese Forderung ist als Übergangslösung zu betrachten, bis die Zulassungen nur noch via elektronischen (eCOC) CoC Projekt-IVI 2026 erfolgen.

Art. 30 Abs. 2 Bst. b / Änderung Vorgabe Kilometerstand – Entlastung der STVA's

Antrag

Der Text unter Art 30 Abs. 2 Bst. b ist wie folgt zu ändern: «die im Ausland vor einem Jahr oder weniger zugelassen wurden, wenn ihr Kilometerstand 2000 **6'000** km oder ihr Betriebsstundenstand ~~70~~ **150** h nicht übersteigt.»

Begründung

Die bisherige Beschränkung des Kilometerstands auf 2000km beschränkt den volkswirtschaftlich erwünschten Import. Aufgrund vermehrter Lieferengpässe von Neuwagendecken 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 Konsument*innen, welche Ihre Fahrzeuge schneller erhalten. Die Serviceintervalle betragen heute bei den meisten Fahrzeugen 20'000km, die Anforderungen betreffend Fahrzeugsicherheit sind somit problemlos gewährleistet.

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Q402-0890

Fragebogen zur Vernehmlassung

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Weitere interessierte Kreise

Absender:

Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS)

Bremgarterstrasse 75

5610 Wohlen

+41 56 619 71 32

info@vfas.ch

Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word-Dokument bis am **20. Oktober 2022** an folgende E-Mail-Adresse: V-FA@astra.admin.ch

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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 Konsument*innen, 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.

Die kürzlich einstimmig vom Ständerat überwiesene Motion Pfister Kfz-Bekanntmachung verlangt die Überführung der Kfz-Bekanntmachung von 2002 in eine Verordnung. Der Wortlaut der Motion lässt keinen Handlungsspielraum offen. Das Ziel ist eine stärkere Durchsetzung des Kartellrechts im Automobilvertrieb. Dies stärkt die Regeln für den Automobilvertrieb, denn Verordnungen des Bundesrates sind auch für Gerichte verbindlich. Zukünftig werden die verschiedenen Gerichte diese Regelungen anwenden müssen.

Gemäss Ziffer V. der Kfz-Bekanntmachung 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 er Intra-wettbewerb, 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 10 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 2024 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 07.2024 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. Wie dem erläuternden Bericht dieser Vernehmlassung unter 1.19 auf Seite 24 entnommen werden kann, anerkennt das Astra 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.

I. Besonderes

A. *Hauptanträge Teilrevision der VTS*

Art. 58 Abs. 8 / Reifen: keine Pflicht nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 58 Abs. 8 ist wie folgt zu ändern: «..., die der Verordnung (EU 2019/2144 entsprechen, davon ausgenommen sind Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht von Reifennormen für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. Die Sicherheits-Anforderungen an die Reifen sind unter Art. 58 bereits heute ausreichend geregelt. Ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2019/2144 würde ein technisches Handelshemmnis erzeugen und den Marktzugang von Fahrzeugen ohne

europäische Gesamtgenehmigung verhindern. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an UN-Regelungen. Diese sind allgemeiner und berücksichtigen die neuen Entwicklungen in den verschiedenen Ländern.

- **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 auffällige Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solche 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, 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 rund 10 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.

Art. 59 Abs. 2 / Ersatzräder: keine Pflicht nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 59 Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: «..., der Verordnung (EU 2019/2144 erfüllen und entsprechend gekennzeichnet sein, **davon ausgenommen sind Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.**»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht von Reifennormen für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. Die Sicherheits-Anforderungen an die Reifen sind unter Art. 59 bereits heute ausreichend geregelt. Ein Verweis auf die Verordnung (EU) 2019/2144 aus rein formellen Gründen würde ein technisches Handelshemmnis erzeugen und den Marktzugang von Fahrzeugen ohne europäische Gesamtgenehmigung verhindern. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an UN-Regelungen. Diese sind allgemeiner und berücksichtigen die neuen Entwicklungen in den verschiedenen Ländern.

- **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 auffällige Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solche 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, 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 rund 10 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.

Art. 82 Abs. 1^{bis} / keine Pflicht für akustisches Fahrzeug-Warnsystem nach EU-Recht für direkt importierte Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 82 Abs. 1^{bis} ist wie folgt zu ändern: «...müssen mit solchen akustischen Fahrzeug-Warnsystemen ausgerüstet sein, davon ausgenommen sind Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht für akustische Fahrzeug-Warnsysteme für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. 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 formalen 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 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 auffällige Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solche 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, 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 rund 10 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.

Art. 104a Abs. 1 , 2 / keine Verschärfung der Fussgängerschutzanforderungen nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 104a Abs. 1 ist wie folgt zu ändern: «...Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, **sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden,** genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass....»

Der Text unter Art. 104a Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: «...Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, **sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden,** genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass....»

Begründung

Viele der Anforderungen an den Fussgängerschutz werden bereits heute von nicht EU-Gesamtgenehmigten Fahrzeugen erfüllt. Da diese Fahrzeuge 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 Katalysatoren ausgeliefert, welche für die Zulassung in der Schweiz ausgebaut werden mussten. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an bisherigen 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 auffällige Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solche 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, 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 rund 10 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.

Art. 104b Abs. 1 / keine Verschärfung der Insassenschutzanforderungen nach EU-Recht für direkt importierte Personewagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 104b Abs. 1 ist wie folgt zu ändern: «...Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, **sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden,** genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass....»

Begründung

Viele der Anforderungen an den Insassenschutz werden bereits heute von nicht EU-Gesamtgenehmigten Fahrzeugen erfüllt. Da diese Fahrzeuge 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 Katalysatoren ausgeliefert, welche für die Zulassung in der Schweiz ausgebaut werden mussten. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an bisherigen 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 auffällige Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solche 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, Garantianbietern, 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 rund 10 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.

Art. 109 Abs. 1^{ter} / keine Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich Notbremssystem nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 109 Abs. 1^{ter} ist wie folgt zu ändern: «...Ausgenommen sind Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45km/h, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.»

Begründung

Diverse nicht EU-Gesamtgenehmigte Fahrzeugen sind bereits heute mit einem Notbremssystem ausgestattet. Da diese Fahrzeuge 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 Katalysatoren ausgeliefert, welche für die Zulassung in der Schweiz ausgebaut werden mussten. Deshalb empfiehlt sich die Orientierung an bisherigen 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 auffällige Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solche 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, Garantieanbietern, Prüfstellen und weiterer Dienstleister. Die fehlenden Zoll-, MWST- und CO2-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intrabrandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von rund 10 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.

B. Weitere Anträge Teilrevision der VTS

Art. 30 Abs. 1 Bst. b / Übergangsbestimmungen zur rascheren Umsetzung Motion Darbellay – sofortiges Inkrafttreten

Antrag

Der Text unter Art 30 Abs. 1 Bst. b ist wie folgt zu ändern: «einer EU-Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer **oder schriftlicher** Form nach Art. 37 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und ...»

Begründung

Die vom Parlament überwiesene Motion Darbellay strebt eine vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen an. Daher sollten ab sofort Fahrzeuge mit COC, die ohne Typenschein importiert werden, auf Wunsch des Importeurs administrativ zugelassen werden. So wird der Auftrag vom Parlament von 2013 nach fast 10 Jahren erfüllt. Diese Forderung ist als Übergangslösung zu betrachten, bis die Zulassungen nur noch via elektronischen (eCOC) CoC Projekt-IVI 2026 erfolgen.

Art. 30 Abs. 2 Bst. b / Änderung Vorgabe Kilometerstand – Entlastung der STVA's

Antrag

Der Text unter Art 30 Abs. 2 Bst. b ist wie folgt zu ändern: «die im Ausland vor einem Jahr oder weniger zugelassen wurden, wenn ihr Kilometerstand ~~2000~~ **6'000** km oder ihr Betriebsstundenstand ~~70~~ **150** h nicht übersteigt.»

Begründung

Die bisherige Beschränkung des Kilometerstands auf 2000km beschränkt den volkswirtschaftlich erwünschten Import. Aufgrund vermehrter Lieferengpässe von Neuwagendecken sich viele Händler mit sogenannten «Vorführ- oder Jahreswagen» ein. Diese Fahrzeuge weisen in der Regel einen etwas höheren Kilometer-

stand auf. Eine Erweiterung des Kilometerstandes würde den Importeuren vermehrte Selbstabnahmen ermöglichen und die Strassenverkehrsämter entlasten. Profiteure wären die Konsument*innen, welche Ihre Fahrzeuge schneller erhalten. Die Serviceintervalle betragen heute bei den meisten Fahrzeugen 20'000km, die Anforderungen betreffend Fahrzeugsicherheit sind somit problemlos gewährleistet.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Art. 103 Abs. 5, 7 / keine Pflicht für (deaktivierbare) Fahrassistenzsysteme nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 103 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern: «...Ausgenommen sind Fahrzeuge, die nicht in den Geltungsbereich dieser EU-Verordnungen fallen, **welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden** und Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden.»

Der Text unter Art. 103 Abs. 7 ist wie folgt zu ändern: «...Ausgenommen von Absatz 6 sind Fahrzeuge, mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45km/h, **sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.** Sie müssen jedoch....»

Begründung

Die Einführung einer Pflicht von Fahrassistenzsystemen für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge nach EU-Recht ist abzulehnen. 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 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 auffällige 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, 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 rund 10 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.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Art. 102a Abs. 2 / keine Pflicht zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

Änderung

Der Text unter Art. 102a Abs. 2 ist wie folgt zu ändern: «...und Fahrzeuge eines Typs, von dem jährlich nicht mehr als 100 Stück hergestellt werden, sowie Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden.»

Begründung

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 entscheiden 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 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 auffällige Zahlen in den Unfall-statistiken 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, Garantianbietern, 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 rund 10 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.

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

8. Sind Sie damit einverstanden, dass Anhängerantriebe – zur Harmonisierung der Vorschriften und zur Gewährleistung des grenzüberschreitenden Verkehrs – den technischen Anforderungen von künftigem EU Recht entsprechen müssen (Art. 189 Abs. 8 E-VTS und Anwendung des geltenden Art. 36a Abs. 1 VTS)?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

10. Sind Sie damit einverstanden, dass in der Schweiz, gleich wie in der EU, neue Lastwagen, Sattelschlepper und Gesellschaftswagen ab dem 21. August 2023 mit der Version 2

des intelligenten Fahrtschreibers ausgerüstet sein müssen (Aktualisierung in Anhang 2 Ziff. 114 E-VTS mit Wirkung auf den geltenden Art. 100 Abs. 1 VTS)?

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir empfehlen eine Anhebung der Geschwindigkeitslimite auf 10 km/h, da etliche Typen von Arbeitskarren bekannt sind, welche eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit zwischen 7 und 10 km/h aufweisen.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Art. 4 Abs. 4 Bst. a / Keine neuen Verschärfungen Abgaswerte

Änderung

streichen

Begründung

Die Änderung ist wie folgt begründet:

- **Wahrung des Veteranenstatus.** Mit der geforderten Verschärfung werden neue Auflagen geschaffen, welche den Veteranenstatus gefährden. Die Wahlfreiheit soll weiterhin gewährleistet sein.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir erwarten, dass die geplanten Erleichterungen auch in den Erläuterungen vom 01. Juni 2020 zum Nachweis der elektrischen Sicherheit und elektromagnetischen Verträglichkeit von Strassenfahrzeugen und deren Komponenten adaptiert werden.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Wir begrüßen die vorgesehenen Erleichterungen explizit.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:
Wir begrüßen die vorgesehenen Erleichterungen explizit.

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Art. 220 Abs. 5 / Ergänzung von Fahrzeugen, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden

Änderung

Der Text unter Art. 220 Abs. 5 ist wie folgt zu ändern: «Das ASTRA kann Fahrzeuge mit Export- oder Zollschildern, Fahrzeuge von ausländischen, in der Schweiz stationierten Bahn-, Polizei- und Zollbeamten, Fahrzeuge aus Erbschaftsgut, **Fahrzeuge, welche zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importiert werden**, sowie Fahrzeuge aus Übersiedlungsgut, die im Ausland während mindestens 6 Monaten nachweislich auf den Halter immatrikuliert waren, von einzelnen Vorschriften des 3. Teils ausnehmen.»

Begründung

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 5 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 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, 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 rund 10 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.