

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input type="checkbox"/>	Verband , Organisation, Übrige: <input checked="" type="checkbox"/>
Absender: strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs FRS Wölflistrasse 5 / Postfach 690 3000 Bern 22 Tel. 031 329 80 80 E-Mail info@strasseschweiz.ch	

1. Neuregelung der periodischen Nachprüfintervalle**Fragen**

1. Sind Sie grundsätzlich mit dem Vorschlag zur Änderung der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) einverstanden, wonach die periodischen Nachprüfintervalle den aktuell gesammelten Erkenntnissen angepasst werden?
(Art. 33 Abs. 1, 2, 3; Art. 33a Abs.1, 2, 3, 4; Art. 33b)

 JA NEIN **keine Stellungnahme****Bemerkungen:**

Innerhalb der Trägerorganisationen von **strasseschweiz** gehen die Meinungen betreffend die Anpassung der periodischen Nachprüfintervalle auseinander. Während insbesondere der Touring Club Schweiz (TCS) die Neuregelung befürwortet und als Begründung in erster Linie die erweiterten Garantie- und Gratisserviceleistungen der Autohersteller sowie die geringe Anzahl Unfälle aufgrund technischer Mängel ins Feld führt, lehnt der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) die vorgeschlagene Änderung kategorisch ab und verlangt, am Status quo festzuhalten

Der AGVS bringt zur Untermauerung seiner ablehnenden Position vielfältige Argumente vor, die sich wie folgt zusammenfassen lassen: Der technische Fortschritt täusche darüber hinweg, dass sich die Qualität der heutigen Fahrzeuge im selben Ausmass verbessert hat; die aktuellen Autos seien komplexer und damit mängelanfälliger. Nicht rechtzeitig behobene Mängel an Fahrzeugen führten zu Pannen, Unfällen, Staus und verursachten damit unnötige gesellschaftliche, volkswirtschaftliche, sicherheits- und umweltrelevante Schäden. Einzig die obligatorische, regelmässige Kontrolle und die damit zwingend verbundene Wartung der Fahrzeuge könnten die Verkehrssicherheit bestmöglich gewährleisten. Eine Verlängerung der Nachprüfintervalle verstosse klar gegen den Grundsatz des öffentlichen Interesses und stehe in direktem Gegensatz zum nationalen Verkehrssicherheitsprogramm „Via sicura“. Damit verstricke sich der Bund in krasse Widersprüche und verletze gleich mehrfach den verfassungsrechtlichen Grundsatz des Verbots widersprüchlichen Verhaltens.

Um die Rückstände bei den kantonalen Motorfahrzeugkontroll-Prüfstellen zu beseitigen, macht der AGVS auf Möglichkeiten zur Kooperation zwischen den Kantonen, neutralen Prüforganisationen und dem Automobilgewerbe bei der Motorfahrzeugkontrolle (MFK) aufmerksam. Mehrere Kantone nutzten derzeit die Möglichkeit, die MFK bei Garagisten durchführen zu lassen. Zahlreiche AGVS-Mitglieder führten deshalb bereits heute Teile der amtlichen Kontrollen durch oder stellten ihre Infrastruktur den Prüfexperten der Strassenverkehrsämter zur Verfügung. Diese Angebote könnten zugunsten eines termingerechten Vollzugs der vorgeschriebenen Prüfintervalle erweitert werden. Ein möglicher Lösungsansatz würde die Anerkennung der nach Herstellervorschrift durchgeführten Inspektions-Services als Alternative zur Prüfung auf dem Strassenverkehrsamt bieten. Denkbar wäre zudem der Einbezug neutraler Prüfexperten, welche die Fahrzeugprüfung direkt in Garagen durchführen, so wie dies beispielsweise in Deutschland praktiziert wird. Diese Prüfmodelle liessen sich flexibel an die Bedürfnisse des jeweiligen Kantons anpassen. Damit könnten sowohl die seitens Strassenverkehrsämter als auch bei privatwirtschaftlichen Anbietern wie Prüforganisationen oder Garagisten vorhandenen Kapazitäten hinsichtlich Infrastruktur und Personal optimal genutzt, ausgelastet und miteinander kombiniert werden.

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband (ASTAG) schliesslich steht hinter den Bestrebungen, die Rahmenbedingungen im Strassenverkehr und für den Strassentransport so zu optimieren, dass weniger Kosten und Zeitaufwand für Strassenbenützer, Transportunternehmen und Fahrzeughalter entstehen. Die ASTAG fordert im Rahmen des laufenden Revisionsvorhabens den Einbezug der leichten und

schweren Motorfahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen zur gewerblichen Güterbeförderung und deren Gleichbehandlung mit anderen Fahrzeugkategorien. Konkret sei bei Fahrzeugen des Schwerverkehrs in den ersten Jahren nach deren Inverkehrsetzung auf die jährliche obligatorische Nachprüfung zu verzichten.

2. Sind Sie mit einer Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls für Personenwagen (auf 6-3-2-2, bisher 4-3-2-2) einverstanden?

JA NEIN **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

AGVS und TCS sind bei dieser Frage ebenfalls geteilter Auffassung. Der AGVS lehnt die betreffende Verlängerung ab, weil mehrere Fakten und Gründe dagegen sprächen: Zwar würden technische Mängel verstärkt mit höherem Kilometerstand und Fahrzeugalter auftreten, zeigten sich aber auch schon nach drei bis vier Jahren. Dies sei zugleich der Zeitpunkt, da bei den meisten Fahrzeugen die Garantielaufzeit beendet wird. Die Erfahrungen der Garagen bestätigten, dass nach Ende der Garantiezeit die Bereitschaft für regelmässige Fahrzeugwartungen und -kontrollen deutlich zurückgeht. Alleine deshalb sei das Prüfintervall 4-3-2-2 sinnvoll. Zwischen dem vierten und sechsten Jahr stiegen die Mängel deutlich stärker an als in den ersten vier Betriebsjahren. Zudem bewege sich das geltende Schweizer Prüfintervall über dem europäischen Mindeststandard, der eine Prüfung im Modus 4-2-2-2 vorgibt.

Der TCS und andere Strassenbenutzerorganisationen befürworten die vorgeschlagene Verlängerung, da damit gewissermassen die gelebte Praxis zur Regel wird. Wichtig ist für den TCS allerdings, dass sich die Sicherheit im Strassenverkehr dadurch nicht verschlechtert und die Kantone wirklich dafür sorgen, alle Fahrzeuge innerhalb des neuen Intervalls zu prüfen.

3. Sind Sie mit einer Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls für Motorräder (auf 6-3-2-2, bisher 4-3-2-2) einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Gleichbehandlung von Personenwagen und Motorrädern wird grundsätzlich begrüsst, egal welches Prüfintervall letztlich gilt.

4. Sind Sie mit der Anpassung der Nachprüfintervalle der O₂-Anhänger an die Personenwagen (auf 6-3-2-2, bisher 5-3-3-3) einverstanden?

JA NEIN **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Auch bezüglich dieses Vorschlags liegen die Positionen auseinander: Während der TCS dafür ist, spricht sich der AGVS dagegen aus.

5. Sind Sie mit der Befreiung der O₁-Anhänger von der periodischen Prüfungsspflicht einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Da bei diesen Fahrzeugen oft nur Reifen und Beleuchtung geprüft werden müssen, kann dies auch im Rahmen sporadischer Kontrollen durch die Polizei erfolgen.

6. Sind Sie mit einer Verlängerung des ersten Nachprüfintervalls für landwirtschaftliche Fahrzeuge (auf 6-5-5-5, bisher 5-5-5-5) einverstanden?

JA NEIN **keine Stellungnahme**

Bemerkungen:

Der TCS stimmt dieser Verlängerung zu, der AGVS lehnt sie ab.

7. Sind Sie mit der Verkürzung der Nachprüfintervalle für gewerbliche Traktoren (auf 4-3-2-2, bisher 5-3-3-3) einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

8. Sind Sie mit der Verkürzung der Nachprüfintervalle für Arbeitsmaschinen (auf 4-3-2-2, bisher 5-3-3-3) einverstanden?

JA NEIN nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

9. Gegenwärtig wird nach Ablauf des Prüfintervalls aufgeboten. Künftig muss die Prüfung spätestens bis zum Ablauf des Prüfintervalls vollzogen sein. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Damit werden die Prüftermine für alle Beteiligten klarer und verbindlicher formuliert. Es wird nicht nur eine Voraussetzung für die bessere Einhaltung geschaffen; auch Versäumnisse, falls Prüfrückstände von einzelnen Kantonen nur unzureichend oder gar nicht abgebaut werden, sind klarer messbar. Wir appellieren allerdings an die kantonalen Zulassungsbehörden, entsprechende Vorkehrungen zu treffen, damit der bislang mangelhafte Vollzug insbesondere bezüglich des ersten Nachprüfintervalls endlich der Vergangenheit angehört und nicht wie gehabt fortgesetzt wird.

10. Ausser bei Fahrzeugen mit einjährigem Prüfintervall wird klar formuliert, dass die Endtermine der Prüfintervalle künftig immer gestützt auf das Datum der ersten Inverkehrsetzung festgelegt werden. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

11. Die Zulassungsbehörde kann die periodischen Nachprüfungen frühestens 6 Monate vor Ablauf des Prüfintervalls durchführen. Dies hat keinen verkürzenden Einfluss auf das nachfolgende Prüfintervall, da sich dieses wiederum gestützt auf die 1. Inverkehrsetzung berechnet. Anders verhält es sich bei Fahrzeugen mit jährlichem Prüfintervall, diese können frühestens einen Monat vor Ablauf des Prüfintervalls nachgeprüft werden; ihr nächstfolgender Prüftermin wird jeweils anhand des letzten erfolgten Prüfdatums festgelegt. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

12. Freiwillige zwischenzeitliche Prüfungen sollen künftig nur noch dann vom nächsten regulären Nachprüftermin befreien, wenn die bis zu diesem noch verbleibende Zeitspanne kleiner als ein Jahr ist. Diese Regelung gilt nicht für Fahrzeuge mit jährlichem Prüfintervall, diese werden nach einer zwischenzeitlichen Prüfung innerhalb eines Jahr nachgeprüft. Sind Sie einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Keine Bemerkungen.

13. Die Zulassungsstellen müssen die Prüfintervalle einhalten, und wenn sie die notwendigen Prüfkapazitäten nicht selber bereitstellen können, die Prüftätigkeit an Dritte delegieren. Die Verantwortung für das rechtzeitige Aufbieten und die Qualitätssicherung soll weiterhin bei den zuständigen Zulassungsbehörden bleiben. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Die Erfahrung zeigt, dass es ein stärkeres Controlling und Möglichkeiten der aktiveren Einflussnahme seitens des Bundesamts für Strassen (ASTRA) benötigt, um die Prüfintervalle schweizweit umzusetzen. Die Delegation an Dritte sollte daher bei Prüfrückständen nicht nur eine Alternative, sondern ein Muss sein. Ergänzend zu den Prüfkapazitäten bei den Strassenverkehrsämtern und den heute bereits etablierten Delegationen an externe Prüfstellen oder das Garagengewerbe sind deshalb Lösungen zu forcieren, die eine Prüfung durch privatwirtschaftlich organisierte neutrale Prüfexperten ermöglichen. Um allfällige Interessenskonflikte zwischen Prüfenden und Reparierenden zu vermeiden, finden solche Prüfungen idealerweise an externen Prüfstellen statt, so wie es beispielsweise bei den TCS-Prüfstellen oder den beiden AGVS-Testzentren im Kanton Aargau der Fall ist.

Unterstützung für eine fristgerechte Erledigung der Fahrzeugprüfungen würde auch die Massnahme bieten, dass nach Herstellervorgaben durchgeführte Inspektions-Services als Ersatz für die Nachprüfung auf dem Strassenverkehrsamt anerkannt werden. Ob diese Option für jede Prüfung oder z.B. nur für die allererste oder jede zweite Prüfung ermöglicht wird, kann unter Berücksichtigung des vorhandenen und künftigen Angebots an Prüfinfrastruktur und -personal bei den Strassenverkehrsämtern sowie Prüforganisationen kantonsindividuell festgelegt werden. Bei allen Delegationsmöglichkeiten liegen die Hoheit und Überwachung der delegierten Fahrzeugprüfungen bei den kantonalen Vollzugsorganen. Sie sorgen in Zusammenarbeit mit den Prüfstellen auch für die Aus- und Weiterbildung sowie die Qualitätssicherung des Prüfpersonals.

Wir schlagen vor, dass die Kantone dem Bund künftig regelmässig (z.B. etwa alle zwei bis drei Jahre) in zweckmässiger und kompakter Form über die Fahrzeugprüfungen (Mängelstatistik) und allfällige Prüfungsrückstände berichten.

14. Insgesamt werden all die vorgesehenen Änderungen, namentlich bei älteren Fahrzeugen, zu einer Verschärfung der geltenden Praxis führen. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Im Sinne einer Prioritätensetzung werden die älteren Fahrzeuge von den Zulassungsbehörden bereits heute möglichst termingerecht geprüft.

15. Die Änderungen sollen 6 Monate nach dem Bundesratsbeschluss in Kraft treten. Für Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Neuregelung bereits in Verkehr stehen, erhalten die Zulassungsbehörden eine Übergangsfrist von 5 Jahren, bis sie die Bestimmungen des neuen Artikels 33a vollumfänglich einhalten müssen. Sind Sie damit einverstanden?

JA NEIN keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Während der TCS die vorgeschlagene Übergangsfrist befürwortet, erachtet der AGVS diese als zu lang und plädiert für eine Frist von drei Jahren.

2. Erweiterung der Kriterien zur Erteilung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen

Frage:

Sind Sie mit dem zusätzlichen alternativen Kriterium zur Erteilung von Händlerschildern einverstanden (Anhang 4 Ziffer 3.2 der Verkehrsversicherungsverordnung [VVV])?

JA

NEIN

keine Stellungnahme

Bemerkungen:

Der TCS ist mit dieser Erweiterung unter der Voraussetzung einverstanden, dass die sogenannten Kaufinteressenten nicht regelmässig, nicht über längere Zeit und auch nicht gegen Entgelt ein Fahrzeug mit Händlerschild zu Probezwecken erhalten. Der AGVS ist damit nicht einverstanden, weil er befürchtet, dass auf diese Weise neue Missbrauchsmöglichkeiten bei der Verwendung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen bzw. Händlerschildern geschaffen werden.