

## Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

<b>Änderungen an Fahrzeugen</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
---	<b>Art. 3b (neu)</b> <b>Anwendbares Recht</b>
---	<b>1 Fahrzeuge, die bei Inkrafttreten einer Änderung dieser Verordnung schon im Verkehr stehen, müssen, soweit die Übergangsbestimmungen dazu nichts anders vorsehen, mindestens den Anforderungen entsprechen, die zum Zeitpunkt ihrer ersten Inverkehrsetzung galten.</b>
---	<b>2 Nachträglich eingeführte Erleichterungen kommen ihnen zugute, wenn die damit allenfalls verbundenen Bedingungen und Auflagen eingehalten sind.</b>
---	<b>3 Werden an bereits in Verkehr stehenden Fahrzeugen wesentliche Änderungen vorgenommen, so werden diese Änderungen nach dem zum Zeitpunkt der Änderung geltenden Recht beurteilt.</b>
<p><b>Erläuterungen:</b> Fahrzeuge müssen grundsätzlich den Vorschriften entsprechen, die zum Zeitpunkt ihrer ersten Inverkehrsetzung galten. Verschiedentlich wurden alte Fahrzeuge unter Berufung auf die damaligen rudimentären Vorschriften umgebaut, ohne dass elementare Sicherheitsanforderungen eingehalten wurden (z. B. Umbau VW-Käfer in Buggy durch Austausch der gesamten Karosserie). Mit der vorgeschlagenen Änderung sollen deshalb solche Umbauten nur mehr zulässig sein, wenn heutige Sicherheitsstandards erfüllt werden.</p>	

<b>Arbeitsmotorwagen der Feuerwehr</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 13 Abs. 2 Bst. d</b> <b>Arten von Arbeitsmotorwagen</b> 2 Den Arbeitsmotorwagen sind gleichgestellt:</p> <p style="margin-left: 20px;">d. Feuerwehrmotorwagen, bei denen mindestens ein Drittel der Nutzlast oder des Laderaums von stets mitgeführten Feuerwehrgeräten beansprucht wird. Daneben können Einrichtungen zum Transport von Mannschaftsangehörigen oder Brandbekämpfungsmitteln vorhanden sein.</p>	<p><b>Art. 13 Abs. 2 Bst. d</b> <b>Arten von Arbeitsmotorwagen</b> 2 Den Arbeitsmotorwagen sind gleichgestellt:</p> <p style="margin-left: 20px;">d. Feuerwehrmotorwagen, <del>bei denen die so</del> <b>eingerrichtet sind, dass</b> mindestens ein Drittel der Nutzlast oder des Laderaums von stets mitgeführten Feuerwehrgeräten beansprucht wird. Daneben können Einrichtungen zum Transport von Mannschaftsangehörigen oder Brandbekämpfungsmitteln vorhanden sein.</p>
<p><b>Erläuterungen:</b> Es soll klargestellt werden, dass es nicht genügt, wenn mit dem Fahrzeug Feuerwehrgeräte mitgeführt werden können. Das Fahrzeug muss vielmehr entsprechend eingerichtet sein.</p>	

<b>Herstellerdefinition</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 41 Abs. 1</b>  <b>Hersteller oder Herstellerinnen</b></p> <p>1 «Hersteller» oder «Herstellerinnen» sind die Personen oder Stellen, die gegenüber der Typengenehmigungs- bzw. der Zulassungsstelle für alle Belange des Typengenehmigungs- bzw. Zulassungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich sind. Es ist nicht von Bedeutung, ob sie direkt an allen Herstellungsphasen des Fahrzeugs, Systems oder Fahrzeugteils beteiligt sind, das Gegenstand des Typengenehmigungs- bzw. des Zulassungsverfahrens ist.</p>	<p><b>Art. 41 Abs. 1</b>  <b>Hersteller <del>oder</del> und Herstellerinnen</b></p> <p>1 «Hersteller» <del>oder</del> <b>und</b> «Herstellerinnen» sind die Personen oder Stellen, <b>die das Konzept des Fahrzeugs, des Systems oder des Fahrzeugteils entwerfen und</b> gegenüber der Typengenehmigungs- beziehungsweise der Zulassungsstelle für alle Belange des Typengenehmigungs- beziehungsweise Zulassungsverfahrens sowie für die Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion verantwortlich sind. Es ist nicht von Bedeutung, ob sie direkt an allen Herstellungsphasen des Fahrzeugs, Systems oder Fahrzeugteils beteiligt sind, das Gegenstand des Typengenehmigungs- beziehungsweise des Zulassungsverfahrens ist.</p>
<p><b>Erläuterungen:</b>                  Die Ergänzung soll die Abgrenzung zwischen Hersteller und Umbauer (Art. 41 Abs. 5) erleichtern.</p>	

<b>Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 48 Abs. 4</b>  <b>Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit</b></p> <p>4 Nach der erstmaligen Zulassung in der Schweiz darf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit nicht durch Änderungen herabgesetzt werden, um die Kategorieneinteilung zu wechseln oder technische Erleichterungen in Anspruch zu nehmen.</p>	<p><b>Art. 48 Abs. 4</b>  <b>Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit</b></p> <p>4 Nach der erstmaligen Zulassung in der Schweiz darf die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit nicht <del>durch Änderungen</del> herabgesetzt werden <del>um die Kategorieneinteilung zu wechseln oder technische Erleichterungen in Anspruch zu nehmen.</del></p>
<p><b>Erläuterungen:</b>                  Langsam fahrende Motorfahrzeuge behindern den Verkehrsfluss und stellen auch eine Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Zweck der in Frage stehenden Vorschrift ist deshalb, das nachträgliche Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit in engen Grenzen und damit die Anzahl langsamer Fahrzeuge möglichst gering zu halten. Die nun zur Streichung vorgeschlagenen Ergänzungen haben in der Vergangenheit zu Unklarheiten und unnötigen Diskussionen geführt. Es wird klargestellt, dass eine Herabsetzung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit – unter Vorbehalt der vorgesehenen Ausnahmen in Absatz 5 – nach der ersten Inverkehrsetzung in der Schweiz nicht zulässig ist.</p>	

<b>Verwendungseinschränkung Spikesreifen</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 62 Abs. 1 Spikesreifen</b></p> <p>1 Spikesreifen dürfen nur an leichten Motorwagen, Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie den von ihnen mitgeführten Anhängern und nur während der Zeit vom 1. November bis zum 30. April verwendet werden.</p>	<p><b>Art. 62 Abs. 1 Spikesreifen</b></p> <p>1 Spikesreifen dürfen nur an <del>leichten</del> Motorwagen <b>mit einem Gesamtgewicht bis 7,5 t</b>, Motorrädern, Leicht-, Klein- und dreirädrigen Motorfahrzeugen sowie den von ihnen mitgeführten Anhängern <b>verwendet werden. Sie dürfen <del>und</del> nur während der Zeit vom 1. November bis zum 30. April <b>und ausserhalb dieser Zeitspanne bei winterlichen Verhältnissen</b> verwendet werden.</b></p>
<p><b>Erläuterungen:</b></p> <p>Die Verbreitung der Spikesreifen ist in den letzten Jahren stark zurückgegangen. Sie werden heute praktisch nur noch dort verwendet, wo im Winter prekäre Verhältnisse herrschen, nämlich im Berggebiet. Allerdings dauern dort die winterlichen Verhältnisse oftmals bedeutend länger als im Flachland, weshalb immer wieder Gesuche um Verlängerung der Verwendungsdauer in lokalen Bereichen gestellt werden. Mit der vorgeschlagenen Neuregelung der Verwendungsdauer ergibt sich die nötige Flexibilität. Zudem wird vorgeschlagen, dass neu Spikes auch an schweren Motorwagen bis 7,5 t verwendet werden dürfen. Die Begründung liegt darin, dass vermehrt Gesuche um Ausnahmegewilligungen für kleinere Gesellschaftswagen gestellt werden. Diese werden im Berggebieten auf Kurslinien eingesetzt, die vorher mit Kleinbussen bedient wurden. Durch die Zunahme der Passagiere und die bessere Ausrüstung der Fahrzeuge (auch als Folge des Behindertengesetzes) müssen schwerere Fahrzeuge eingesetzt werden, die aus Sicherheitsgründen ebenfalls mit Spikes ausgerüstet werden sollen.</p>	

<b>Insassen- und Fussgängerschutz sowie Recyclingfähigkeit</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 104a Abs. 1 und 2 Frontpartie und Frontschutzsysteme</b></p> <p>1 Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,50 t müssen hinsichtlich Schutz der Insassen beim Frontaufprall der Richtlinie 96/79/EG oder dem ECE-Reglement Nr. 94 entsprechen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass das Fahrzeug in dieser Hinsicht dem aktuellen Stand der Technik entspricht.</p> <p>2 Die Frontpartie muss bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t und bei jedem von einem Fahrzeug der Klasse M<sub>1</sub> abgeleiteten Fahrzeug der Klasse N<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t hinsichtlich Fussgängerschutz den Anforderungen der Richtlinie 2003/102/EG entsprechen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als 10 Stück hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass die Fahrzeugfront in dieser Hinsicht ein gleichwertiges Schutzniveau bietet.</p>	<p><b>Art. 104a Abs. 1 und 2 Frontpartie und Frontschutzsysteme</b></p> <p>1 Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens <b>2,50 t</b> <del>3,50 t</del> müssen hinsichtlich Schutz der Insassen beim Frontaufprall der Richtlinie 96/79/EG oder dem ECE-Reglement Nr. 94 entsprechen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als <del>50 Stück</del> <b>500 Stück</b> hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass das Fahrzeug in dieser Hinsicht dem aktuellen Stand der Technik entspricht.</p> <p>2 Die Frontpartie muss bei Fahrzeugen der Klasse M<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t und bei jedem von einem Fahrzeug der Klasse M<sub>1</sub> abgeleiteten Fahrzeug der Klasse N<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens 2,50 t hinsichtlich Fussgängerschutz den Anforderungen der Richtlinie 2003/102/EG entsprechen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als <del>10 Stück</del> <b>500 Stück</b> hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass die Fahrzeugfront in dieser Hinsicht ein gleichwertiges Schutzniveau bietet.</p>

<b>Insassen- und Fussgängerschutz sowie Recyclingfähigkeit (Fortsetzung)</b>	
<p><b>Art. 104b Abs. 1</b> <b>Seitliche Schutzvorrichtungen</b></p> <p>1 Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,50 t und Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> müssen hinsichtlich Schutz der Insassen beim Seitenaufprall der Richtlinie 96/27/EG oder dem ECE-Reglement Nr. 95 entsprechen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass das Fahrzeug in dieser Hinsicht dem aktuellen Stand der Technik entspricht.</p>	<p><b>Art. 104b Abs. 1</b> <b>Seitliche Schutzvorrichtungen</b></p> <p>1 Fahrzeuge der Klasse M<sub>1</sub> mit einem Gesamtgewicht von höchstens 3,50 t und Fahrzeuge der Klasse N<sub>1</sub> müssen hinsichtlich Schutz der Insassen beim Seitenaufprall der Richtlinie 96/27/EG oder dem ECE-Reglement Nr. 95 entsprechen. Bei Fahrzeugen eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als <del>50 Stück</del> <b>500 Stück</b> hergestellt werden, genügt die Bestätigung einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle, dass das Fahrzeug in dieser Hinsicht dem aktuellen Stand der Technik entspricht.</p>
<p><b>Art. 116a</b> <b>Recyclingfähigkeit</b></p> <p>Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> müssen bezüglich der Recyclingfähigkeit der Richtlinie 2005/64/EG entsprechen. Ausgenommen sind Fahrzeuge eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als 50 Stück hergestellt werden.</p>	<p><b>Art. 116a</b> <b>Recyclingfähigkeit</b></p> <p>Fahrzeuge der Klassen M<sub>1</sub> und N<sub>1</sub> müssen bezüglich der Recyclingfähigkeit der Richtlinie 2005/64/EG entsprechen. Ausgenommen sind Fahrzeuge eines Typs, von dem nachweisbar jährlich nicht mehr als <del>50 Stück</del> <b>500 Stück</b> hergestellt werden.</p>
<p><b>Erläuterungen:</b></p> <p>Mit der neuen Rahmenrichtlinie 2007/46/EG (Ersatz für die Richtlinie 70/156/EWG) wird es künftig möglich sein, so genannte <b>EG-Kleinserien-Typengenehmigungen</b> zu erlangen. Diese gestatten trotz gewisser genau umschriebener Ausnahmen und Vereinfachungen eine Zulassung im gesamten EU-Raum von bis zu 1'000 Einheiten jährlich. Die EG-Kleinserien-Typengenehmigungen sollen deshalb auch für die Zulassung in der Schweiz anerkannt werden. Wichtigste Ausnahme beziehungsweise Erleichterung ist der Verzicht auf die Anforderungen hinsichtlich Insassen- und Fussgängerschutz.</p> <p>Es erscheint somit angezeigt, auch die schweizerischen Bestimmungen zu überdenken, die dann zur Anwendung gelangen, wenn keine EG-Gesamtgenehmigung vorliegt. Im Gegensatz zu den EG-Bestimmungen, wo in den genannten Bereichen für Kleinserien keinerlei Anforderungen gelten, soll beim Insassen- und Fussgängerschutz weiterhin <u>eine Beurteilung durch eine anerkannte Prüfstelle</u> verlangt werden. Es muss nachgewiesen werden, dass die Fahrzeuge in diesen Belangen dem Stand der Technik entsprechen. Dieser Nachweis ist weniger aufwändig als eine vollständige Prüfung, wie sie nach EG-RL für «normale» Typengenehmigung vorgeschrieben ist, und soll in der Schweiz für Fahrzeugtypen gelten, von denen nachweisbar nicht mehr als 500 Stück pro Jahr hergestellt werden.</p> <p>Die Änderung in Artikel 104a Absatz 1 (2,50 statt 3,50 t) stellt lediglich eine Anpassung an den Geltungsbereich der EG-Richtlinie dar.</p>	

<b>Aufhebung der Sonderregelungen für Schulbusse</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 121 Sachüberschrift und Abs. 2 Bst. d Schulbuskennzeichnung, Innenraum</b></p> <p>1 Kleinbusse und Gesellschaftswagen, die für Schülertransporte verwendet werden, dürfen vorn und hinten mit dem entsprechenden Kennzeichen nach Anhang 4 versehen sein. Dieses muss verdeckt oder entfernt werden, wenn das Fahrzeug nicht für Schülertransporte verwendet wird.</p> <p>2 Durchgänge und Stehplätze müssen gleitsicher sein. Zusätzliche Sitzplätze im Mittelgang sind unzulässig. Die Mindesthöhe der Durchgänge beträgt:</p> <p style="margin-left: 40px;">d. bei Kleinbussen, ausgenommen Schulbussen 1,50 m.</p>	<p><b>Art. 121 Sachüberschrift und Abs. 2 Bst. d <del>Schulbuskennzeichnung</del>, Innenraum</b></p> <p>1 <i>Aufgehoben.</i></p> <p>2 Durchgänge und Stehplätze <b>in Kleinbussen und Gesellschaftswagen</b> müssen gleitsicher sein. Zusätzliche Sitzplätze im Mittelgang sind unzulässig. Die Mindesthöhe der Durchgänge beträgt:</p> <p style="margin-left: 40px;">d. bei Kleinbussen 1,50 m. <del>ausgenommen Schulbussen</del></p>
<p>---</p> <p>---</p> <p>---</p>	<p><b>Art. 123a (neu)</b> <b>Fahrzeuge für Schülertransporte</b></p> <p>1 Kleinbusse und Gesellschaftswagen, die für Schülertransporte verwendet werden, dürfen vorn und hinten mit dem entsprechenden Kennzeichen nach Anhang 4 versehen sein. Dieses muss verdeckt oder entfernt werden, wenn das Fahrzeug nicht für Schülertransporte verwendet wird.</p> <p>2 <b>Die Zulassungsbehörden</b> kann für Kleinbusse und Gesellschaftswagen, die für Schülertransporte verwendet werden, speziell für Kinder zugelassene Sitze mit Sicherheitsgurten bewilligen, wenn der Bericht einer vom ASTRA anerkannten Prüfstelle einen gleichwertigen Schutz wie mit Kindersitzen nach dem ECE-Reglement Nr. 44/03 für die betreffende Altersgruppe bestätigt. Sie kann dabei von den Bestimmungen über die Abmessungen in Artikel 121 Absatz 2 und Anhang 9 sowie von den für die Platzzahl massgebenden Personengewichten in Ziffer 25 von Anhang 9 abweichen.</p>

Aufhebung der Sonderregelungen für Schulbusse (Fortsetzung)				
Geltender Text			Änderungsvorschlag	
<b>Anhang 9 Ziff. 221, 222 4. Lemma, 23 3. Lemma, 241.1, 242 und 25 3. Lemma</b>			<b>Anhang 9 Ziff. 221, 222 4. Lemma, 23 3. Lemma, 241.1, 242 und 25 3. Lemma</b>	
<b>22 Sitzplatzbreite</b>			<b>22 Sitzplatzbreite</b>	
221 <i>Führersitz</i>	Für den Führer oder die Führerin muss in der Breite ein freier Raum von mindestens 0,65 m bei schweren Motorwagen, Kleinbussen und Schulbussen und mindestens 0,60 m bei den übrigen Motorwagen vorhanden sein.		221 <i>Führersitz</i>	Für den Führer oder die Führerin muss in der Breite ein freier Raum von mindestens 0,65 m bei schweren Motorwagen, <b>sowie</b> Kleinbussen <del>und Schulbussen</del> und mindestens 0,60 m bei den übrigen Motorwagen vorhanden sein.
222 <i>Mitfahrsitze (ausgenommen bei landwirtschaftlichen Traktoren)</i>	Die Mindestsitzbreite je Mitfahrer und Mitfahrerin beträgt, gemessen auf der Sitzfläche bei der Rückenlehne und auf Schulterhöhe (0,40–0,50 m über der Sitzfläche), für:		222 <i>Mitfahrsitze (ausgenommen bei landwirtschaftlichen Traktoren)</i>	Die Mindestsitzbreite je Mitfahrer und Mitfahrerin beträgt, gemessen auf der Sitzfläche bei der Rückenlehne und auf Schulterhöhe (0,40–0,50 m über der Sitzfläche), für:
		Vordersitze    Rücksitze		Vordersitze    Rück- sitz- ze
...			...	
– Schulbusse	0,30 m	0,30 m	<del>– Schulbusse</del>	<del>0,30 m    0,30 m</del>
...			...	
<b>23 Lenkradabstand</b>	Der geringste seitliche Abstand von der Mitte des Lenkrades bis zur entfernteren Wand, gemessen an der Rückenlehne des Vordersitzes auf der Höhe der Lenkradmitte, beträgt (mit Einschluss des Führers oder der Führerin) für:		<b>23 Lenkradabstand</b>	Der geringste seitliche Abstand von der Mitte des Lenkrades bis zur entfernteren Wand, gemessen an der Rückenlehne des Vordersitzes auf der Höhe der Lenkradmitte, beträgt (mit Einschluss des Führers oder der Führerin) für:
		2 Plätze    3 Plätze    4 Plätze		2 Plätze    3 Plätze    4 Plätze
...			...	
– Schulbusse	0,58 m	0,88 m    1,18 m	<del>– Schulbusse</del>	<del>0,58 m    0,88 m    1,18 m</del>
<b>24 Längsabstand der Sitze</b>			<b>24 Längsabstand der Sitze</b>	
241.1 bei Motorwagen mit Einschluss der Schulbusse	0,55 m		241.1 bei Motorwagen <del>mit Einschluss der Schulbusse</del>	0,55 m
242 Bei zwei gegeneinander gerichteten Sitzen muss zwischen ihren Rückenlehnen ein freier Raum von mindestens 1,30 m bestehen; bei Schulbussen genügen 1 m.			242 Bei zwei gegeneinander gerichteten Sitzen muss zwischen ihren Rückenlehnen ein freier Raum von mindestens 1,30 m bestehen. <del>bei Schulbussen genügen 1 m.</del>	
<b>25 Personengewichte</b>	Das für die Bestimmung der Platzzahl massgebende Personengewicht für Mitfahrer und Mitfahrerinnen beträgt 75 kg, ausgenommen bei:		<b>25 Personengewichte</b>	Das für die Bestimmung der Platzzahl massgebende Personengewicht für Mitfahrer und Mitfahrerinnen beträgt 75 kg, ausgenommen bei:
...			...	
– Schulbussen	40 kg		<del>– Schulbussen</del>	<del>40 kg</del>
...			...	

<b>Aufhebung der Sonderregelungen für Schulbusse (Fortsetzung)</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
---	<p><b>Art. 222I (neu)</b>  <i>Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT. MM 200X</i></p> <p><b>Für Schulbusse, die vor dem 1. März 2011 (= ein Jahr nach dem geplanten Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Änderung) erstmals zugelassen oder entsprechend umgebaut werden, gilt bezüglich Artikel 121 Absatz 2 Buchstabe d und Anhang 9 Ziffern 221, 222, 23 und 24 über die Abmessungen sowie bezüglich Anhang 9 Ziffer 25 über das für die Platzzahl massgebende Personengewicht bis zum 1. März 2013 (während drei Jahren ab Inkrafttreten) das bisherige Recht.</b></p>
<p><b>Erläuterungen:</b>                      Es wird vorgeschlagen, die Sonderregelungen für Schulbusse aufzuheben. Für Schülertransporte sind danach grundsätzlich normale Kleinbusse beziehungsweise Gesellschaftswagen zu verwenden. Die Zulassungsbehörden können für Schülertransporte zwar weiterhin Fahrzeuge mit reduzierten Sitz- und Innenraumabmessungen sowie Personengewichten bewilligen, jedoch nur wenn dabei ein gleichwertiger Schutz wie mit Kindersitzen nach dem ECE-Reglement Nr. 44/03 gewährleistet ist. Der Bericht einer anerkannten Prüfstelle (z. Z. DTC) muss dies bestätigen.                      Damit soll sichergestellt werden, dass bei Schülertransporten ein gleichwertiges Schutzniveau erreicht wird, wie bei privaten Transporten (siehe auch Änderungsvorschlag für Art. 3a Abs. 4 VRV).                      Für die Zulassung von neuen beziehungsweise umgebauten Schulbussen wird eine Übergangsfrist von einem Jahr (bis 1. März 2011) ab dem generellen Inkrafttreten der VTS-Änderungen eingeräumt. Danach können die bereits im Verkehr stehenden Schulbusse noch während zwei Jahren (bis zum 1. März 2013) nach altem Recht weiterverwendet werden.</p>	

<b>Hilfslöseeinrichtung für Federspeicherbremsen von Arbeitsmotorwagen</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 130 Abs. 2</b>  <b>Federspeicherbremse</b></p> <p>2 Federspeicherbremsen müssen bei Ausfall der üblichen Energiequelle mit einer Hilfslöseeinrichtung (z. B. mechanisch, hydraulisch oder mit Druckluft aus einem vom Federspeicher-Bremssystem unabhängigen Vorratsbehälter) gelöst werden können.</p>	<p><b>Art. 130 Abs. 2</b>  <b>Federspeicherbremse</b></p> <p>2 Federspeicherbremsen müssen bei Ausfall der üblichen Energiequelle mit einer Hilfslöseeinrichtung (z. B. mechanisch, hydraulisch oder mit Druckluft aus einem vom Federspeicher-Bremssystem unabhängigen Vorratsbehälter) gelöst werden können. <b>Ausgenommen sind Arbeitsmotorwagen mit hydrostatischem Antrieb und einem Gesamtgewicht von nicht mehr als 5 t.</b></p>
<p><b>Erläuterungen:</b>                      Die Hilfslösevorrichtung ist bei kleineren Fahrzeugen mit hydrostatischen Antrieben nicht zwingend notwendig, weil die Fahrzeuge im Falle einer Panne – gemäss den Vorgaben der Fahrzeughersteller (z. B. im Betriebshandbuch) – anzuheben oder mit blockierten Rädern von der Strasse zu ziehen sind. Die vorgeschlagene Änderung trägt diesen Gegebenheiten Rechnung.</p>	

<b>Gewichte der Motorfahräder</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 175 Abs. 3 Gewichte</b></p> <p><sup>3</sup> Das Leergewicht des betriebsbereiten, vollausgerüsteten Fahrzeugs mit vollem Treibstofftank einschliesslich Luftpumpe, Gepäckträger, Abstellstütze, Werkzeug und sonstigem Zubehör darf 55 kg nicht übersteigen, ausgenommen bei Behindertenfahrstühlen und Motorfahrrädern mit elektrischem Antrieb. Das Garantiegewicht muss mindestens 100 kg höher sein als das Leergewicht.</p>	<p><b>Art. 175 Abs. 3 Gewichte</b></p> <p><sup>3</sup> Das Leergewicht des betriebsbereiten, vollausgerüsteten Fahrzeugs mit vollem Treibstofftank einschliesslich Luftpumpe, Gepäckträger, Abstellstütze, Werkzeug und sonstigem Zubehör darf <del>55 kg</del> <b>65 kg</b> nicht übersteigen, ausgenommen bei Behindertenfahrstühlen und Motorfahrrädern mit elektrischem Antrieb. Das Garantiegewicht muss mindestens 100 kg höher sein als das Leergewicht. <b>Das Gesamtgewicht darf aber 200 kg nicht übersteigen, ausgenommen bei Behindertenfahrstühlen.</b></p>
<p><b>Erläuterungen:</b>  Aufgrund laufend besserer und umfangreicherer Sicherheitsausrüstungen genügt das bisher zulässige maximale Leergewicht für Motorfahräder nicht mehr. Es soll deshalb an die veränderte Situation angepasst werden. Mit der neu vorgesehen Limite für das Gesamtgewicht soll die Abgrenzung gegenüber den Kleinmotorrädern beziehungsweise den 50 cm<sup>3</sup>-Motorrädern gewährleistet bleiben.</p>	

<b>Markierlichter an landwirtschaftlichen Arbeitsanhängern</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<p><b>Art. 209 Abs. 1 und 3 Beleuchtung</b></p> <p>1 Für Beleuchtung und Richtungsblinker von landwirtschaftlichen Transportanhängern gelten die Artikel 192, 193 und 194.</p> <p><sup>3</sup> Für Beleuchtung und Richtungsblinker von landwirtschaftlichen Arbeitsanhängern gilt Artikel 204 Absätze 3 und 4.</p> <p>---</p>	<p><b>Art. 209 Abs. 1 und 3 Beleuchtung</b></p> <p>1 Für Beleuchtung und Richtungsblinker von landwirtschaftlichen <del>Transport</del> Anhängern gelten die Artikel 192, 193 und 194.</p> <p><sup>3</sup> Für Beleuchtung und Richtungsblinker von landwirtschaftlichen Arbeitsanhängern gilt <b>zusätzlich</b> Artikel 204 Absätze 3 und 4.</p> <p><b>Art. 222I (neu)</b>  <i>Übergangsbestimmungen zur Änderung vom TT. MM 200X</i></p> <p><b>× Für landwirtschaftliche Arbeitsanhänger, die vor dem 1. Januar 2011 (zehn Monate nach dem vorgesehenen Datum des Inkrafttretens) hergestellt werden, gilt bezüglich Artikel 209 Absätze 1 und 3 über die Beleuchtung und die Richtungsblinker bis zum 1. Januar 2013 (während einem Jahr und zehn Monaten ab Inkrafttreten) das bisherige Recht.</b></p>
<p><b>Erläuterungen:</b>  Aus Gründen der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie wegen ihrer teilweise gefährlichen Aufbauten (z. B. Kreiselheuer/Schwader), sollen die in Frage stehenden Arbeitsanhänger – analog den Transportanhängern – ebenfalls mit Markierlichtern versehen werden.  Als Stichtage wurde jeweils der erste Januar vorgesehen, weil landwirtschaftliche Anhänger oftmals über keinen Fahrzeugausweis verfügen und damit keine Angaben über die erstmalige Inverkehrsetzung vorliegen. In diesen Fällen muss auf das Herstellungsjahr auf der Herstellerplakette abgestellt werden.</p>	



<b>Meldepflichtige Änderungen an der Fahrzeugelektronik</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
---	<b>Art. 219 Abs. 2 Bst. g (neu)</b> <b>Strafbestimmungen</b>
---	2 Es wird, sofern keine strengere Strafdrohung anwendbar ist, mit Busse bestraft, wer:
---	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>g. Wer nicht typengenehmigte Fahrzeugsysteme oder Teile, die einen Einfluss auf das Leistungs-, Abgas- oder Geräuschverhalten haben, vertreibt oder öffentlich anbietet oder solche Änderungen vornimmt, dazu Gehilfenschaft leistet oder öffentlich anbietet.</b></li> </ul>
<p><b>Erläuterungen:</b>            Beim so genannten Chip-Tuning (Eingriffe in die Motorelektronik zwecks Leistungssteigerung) herrscht ein Vollzugsnotstand. Solche Änderungen sind relativ einfach vorzunehmen und beeinflussen neben dem Leistungs- auch das Abgas- und Geräuschverhalten. Sie sind deshalb melde- und prüfpflichtig (Art. 34 Abs. 2 Bst. c VTS). Weil die Änderung nicht sichtbar ist und auch nicht mit einfachen Mitteln nachgewiesen werden kann, unterbleiben oftmals die Meldung und der Nachweis, dass die Abgas- und Geräuschvorschriften weiterhin eingehalten sind. Das wirksamste Mittel dagegen ist, wenn Eingriffe in die Motorelektronik einer vorgängigen Typengenehmigungspflicht unterstellt werden (siehe Änderungsvorschlag für Ziffer 2.3 von Anhang 1 TGV) und wenn bereits die Werbung für solche Änderungen, ohne vorgängige Typengenehmigung, mit Strafe bedroht wird.</p>	

<b>Mehrspurige Fahrräder für Behinderte</b>	
<b>Geltender Text</b>	<b>Änderungsvorschlag</b>
<b>Art. 213 Abs. 1 Abmessungen</b>	<b>Art. 213 Abs. 1 Abmessungen</b>
1 Fahrräder müssen den Bestimmungen der Artikel 213–218 entsprechen. Sie dürfen höchstens 1,00 m breit sein. Die Lenkstange muss 0,40–0,70 m breit sein; sie darf das Lenken und Treten nicht behindern.	1 Fahrräder müssen den Bestimmungen der Artikel 213–218 entsprechen. Die Lenkstange muss 0,40–0,70 m breit sein; sie darf das Lenken und Treten nicht behindern. <b>Fahrräder</b> dürfen höchstens 1,00 m breit sein; <b>beim Transport von Behinderten höchstens 1,30 m.</b>
<p><b>Erläuterungen:</b>            Das Anliegen, für mehrspurige Fahrräder eine Breite von mehr als 1 m zuzulassen, wurde schon im Jahr 2000 im Rahmen der damaligen VTS-Revision geprüft und zur Diskussion gestellt. In der Vernehmlassung ergaben sich jedoch mehrheitlich negative Stellungnahmen. Die Ablehnung wurde hauptsächlich damit begründet, dass die meisten Radstreifen und Radwege auf die geltende Höchstbreite ausgerichtet sind. Auch bestanden Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit, insbesondere bei Überholmanövern.            Das UVEK hat sich aber auf entsprechende Anfragen bereit erklärt, für behinderte Personen die Breitenbeschränkung für mehrspurige Fahrräder bei einer nächsten VTS-Revision erneut zur Diskussion zu stellen. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll die Breite der Fahrräder grundsätzlich bei einem Meter belassen werden; nur wenn Behinderte mitgeführt werden, darf sie 1,30 Meter betragen.</p>	

<b>Mobilitätshilfen für Behinderte</b>	
---	<b>Art. 221 Abs. 2<sup>bis</sup> (neu)</b> <b>Zulassungsbehörde</b>
---	<b>2<sup>bis</sup> Die Zulassungsbehörde kann für behinderte Personen die Verwendung von einplätzigem Mobilitätshilfen mit einer Höchstgeschwindigkeit von höchstens 6 km/h unter den gleichen Bedingungen bewilligen, wie sie für die Verwendung von motorisierten Behindertenfahrstühlen gelten.</b>
<b>Erläuterungen:</b> Diese neue Bestimmung soll es den Zulassungsbehörden ermöglichen, für Gehbehinderte, die auf eine Gehhilfe angewiesen sind, aber denen die Benützung eines Behindertenfahrstuhls nicht zugemutet werden kann, im begründeten Einzelfall die Verwendung einer Mobilitätshilfe (z. B. Elektrotrottinett oder Segway) zu bewilligen. Dabei sollen sinngemäss die gleichen Regeln gelten, wie bei der Verwendung von motorisierten Behindertenfahrstühlen.	

<p style="text-align: center;"><b>Inkrafttreten</b> <b>1. März 2010</b> (geplant, ohne Gewähr)</p>
--