



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundeshaus Nord  
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an: [V-FA@astra.admin.ch](mailto:V-FA@astra.admin.ch)

20. Oktober 2022

### **Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts: Stellungnahme economie suisse**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 29. Juni 2022 haben Sie uns aufgefordert, zur Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economie suisse vertritt als Dachverband der Schweizer Wirtschaft rund 100'000 Unternehmen jeglicher Grösse mit insgesamt zwei Millionen Beschäftigten im Inland. Unser Mitgliederkreis umfasst 100 Branchenverbände, 20 Handelskammern und zahlreiche Einzelfirmen. Sämtliche unserer Mitglieder sind an einer hohen Verkehrssicherheit interessiert und auf international möglichst gut abgestimmte Rahmenbedingungen angewiesen. Da im vorliegenden Fall vor allem unser Mitglied Verband freier Autohandel Schweiz (VFAS) von den vorgeschlagenen Änderungen betroffen ist, unterstützen wir nachfolgend integral dessen Stellungnahme.

Während viele vorgeschlagene Änderungen einer Angleichung des Strassenverkehrsrechts an jenes der EU dienen und damit Handelshemmnisse abgebaut werden, führen einzelne Bestimmungen zum genauen Gegenteil und erzeugen Wettbewerbsverzerrungen im Autohandel. Insbesondere Direkt- und Parallelimporte von Fahrzeugen aus nicht-EU-Staaten würden aufgrund fehlender pragmatischer Ausnahmeregelungen erschwert oder sogar verunmöglicht. Dies betrifft vor allem die Änderungen an der Verordnung VTS. Deshalb sprechen wir uns dafür aus, dass die Verordnungen im Sinne der Konsumentinnen und Konsumenten sowie der betroffenen KMU noch stärker an den Bedürfnissen und geschäftlichen Realitäten der Direktimporteure ausgerichtet werden. Bezüglich konkreten Anpassungsvorschlägen unterstützen wir den Fragebogen des VFAS (siehe Beilage).

Seite 2

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts:  
Stellungnahme economiesuisse

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Position und stehen bei Bedarf gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

economiesuisse

Alexander Keberle  
Mitglied der Geschäftsleitung

Lukas Federer  
Projektleiter Infrastruktur, Energie & Umwelt

- Beilage erwähnt



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](mailto: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 der Intra-brandwettbewerb, den das Kartellgesetz (Art. 5 KG) schützen möchte, verunmöglicht und 2. wird der Schweizer Markt isoliert.

- Die EU-Verordnung 2019/2144 gilt für die Europäische Union als solche und nicht gesondert für die einzelnen Mitgliedstaaten. Die Verordnung wurde für einen Markt mit rund 500 Mio. Einwohnern und 15 Mio. verkauften Neuwagen pro Jahr festgelegt und berücksichtigt Vorgaben für die europäische Fahrzeugproduktion und deren Absatzmarkt, die wirtschaftlichen Interessen spiegeln sich in der protektionistischen Auslegung der Verordnung wider.
- Der Schweizer Markt ist demgegenüber ein kleiner Markt. Bei einer Einwohnerzahl von mehreren 100 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 auffälligen 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 mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.

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

### **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 auffälligen Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solch drastische Regelung ist unverhältnismässig.
- **ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittmärkten.** Wie dem erläuternden Bericht dieser Vernehmlassung unter 1.19 auf Seite 24 entnommen werden kann anerkennt das Astra die hohen Sicherheitsstandards nicht EU-Gesamtgenehmigter Fahrzeuge.
- **Langjähriger Vertrauensschutz betroffener Marktakteure und Konsument\*innen.** Die Wahlfreiheit für die Konsument\*innen würde bei Umsetzung der Vorlage massiv eingeschränkt. Die bisherige Rechtspraxis mit einer Weiterführung von den Weisungen von 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung, sowie der Verfügung betreffend Nachweis der Fussgängerschutzanforderung von 20. Dezember 2012, muss für Marktakteure – welche Fahrzeuge zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importieren – weitergeführt werden.
- **Volkswirtschaftliche Auswirkungen.** Die rund 100 KMU's und deren Arbeitsplätze sind von den geforderten Verschärfungen direkt betroffen. Das entfallende Aftersales-Geschäft folgt zu Einbussen bei Zulieferern, Versicherungen, Garantieanbietern, Prüfstellen und weiterer Dienstleister. Die fehlenden Zoll-, MWST- und CO2-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intra-brandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
- **Zulassungsstopp für Green Cars.** Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.

**Art. 82 Abs. 1<sup>bis</sup> / keine Pflicht für akustisches Fahrzeug-Warnsystem nach EU-Recht für direkt importierte Personewagen und leichte Nutzfahrzeuge**

**Änderung**

Der Text unter Art. 82 Abs. 1<sup>bis</sup> 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 auffälligen 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 mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
- **Zulassungsstopp für Green Cars.** Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.

### **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 auffälligen Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solch drastische Regelung ist unverhältnismässig.
- **ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittmärkten.** Wie dem erläuternden Bericht dieser Vernehmlassung unter 1.19 auf Seite 24 entnommen werden kann anerkennt das Astra die hohen Sicherheitsstandards nicht EU-Gesamtgenehmigter Fahrzeuge.
- **Langjähriger Vertrauensschutz betroffener Marktakteure und Konsument\*innen.** Die Wahlfreiheit für die Konsument\*innen würde bei Umsetzung der Vorlage massiv eingeschränkt. Die bisherige Rechtspraxis mit einer

Weiterführung von den Weisungen von 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung, sowie der Verfügung betreffend Nachweis der Fussgängerschutzanforderung von 20. Dezember 2012, muss für Marktakteure – welche Fahrzeuge zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importieren – weitergeführt werden.

- **Volkswirtschaftliche Auswirkungen.** Die rund 100 KMU's und deren Arbeitsplätze sind von den geforderten Verschärfungen direkt betroffen. Das entfallende Aftersales-Geschäft folgt zu Einbussen bei Zulieferern, Versicherungen, Garantieanbietern, Prüfstellen und weiterer Dienstleister. Die fehlenden Zoll-, MWST- und CO<sub>2</sub>-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intra-Brandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
- **Zulassungsstopp für Green Cars.** Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.

### **Art. 104a Abs. 3 / Akzeptanz von Nationalen Erleichterungen (Gutachten/Merkblätter), welche durch in der EU akkreditierten Prüfstellen erstellt wurden.**

#### **Änderung**

Der Text unter Art. 104a Abs. 3 ist wie folgt zu ändern: «...müssen der Verordnung (EU) 2019/2144 entsprechen, **nationale Erleichterungen von in der EU akkreditierten Prüfstellen sind anwendbar.**»

#### **Begründung**

Die momentane Rechtslage verlangt in der Schweiz die vollumfängliche Einhaltung der Bestimmungen über den Fussgängerschutz (Verordnung (EG) 78/2009, resp. Verordnung (EG) 2019/2144). Aktuell sind nationale Erleichterungen z.B. gemäss VdTÜV Merkblatt 744 "Prüfung von äusseren Fahrzeugteilen an Kraftfahrzeugen der Klassen M1 und N1" in der Schweiz nicht anwendbar. Kann der Nachweis vom Lieferanten/Hersteller nicht beigebracht werden, kann dies eine vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) anerkannte Prüfstelle (APS) nachweisen.

Die Anwendbarkeit von nationalen Erleichterungen von in der EU akkreditierten Prüfstellen verhindert nachteilige Entwicklungen für

den Wettbewerb. Zunächst werden beim Zulassungsverfahren technische Handelshemmnisse abgebaut: Diese unnötigen Zulassungsverfahren kosten im Regelfall mehrere hundert Franken und dauern mehrere Wochen. Mit einer einfachen Regelung wie in Deutschland kann der Wettbewerb intensiviert werden.

Der Bundesrat kann somit ohne Aufwand ein Signal gegen die steigende Teuerung und die Hochpreisinsel Schweiz setzen.

### **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 auffälligen 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 mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
- **Zulassungsstopp für Green Cars.** Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.



## Art. 109 Abs. 1<sup>ter</sup> / keine Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich Notbremssystem nach EU-Recht für direkt importierte Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge

### Änderung

Der Text unter Art. 109 Abs. 1<sup>ter</sup> 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 auffälligen 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 CO<sub>2</sub>-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intra-Brandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
- **Zulassungsstopp für Green Cars.** Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.

## 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.

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 Personewagen 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 auffälligen Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solch drastische Regelung ist unverhältnismässig.

- **ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittmärkten.** Wie dem erläuternden Bericht dieser Vernehmlassung unter 1.19 auf Seite 24 entnommen werden kann anerkennt das Astra die hohen Sicherheitsstandards nicht EU-Gesamtgenehmigter Fahrzeuge.
- **Langjähriger Vertrauensschutz betroffener Marktakteure und Konsument\*innen.** Die Wahlfreiheit für die Konsument\*innen würde bei Umsetzung der Vorlage massiv eingeschränkt. Die bisherige Rechtspraxis mit einer Weiterführung von den Weisungen von 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung, sowie der Verfügung betreffend Nachweis der Fussgängerschutzanforderung von 20. Dezember 2012, muss für Marktakteure – welche Fahrzeuge zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importieren – weitergeführt werden.
- **Volkswirtschaftliche Auswirkungen.** Die rund 100 KMU's und deren Arbeitsplätze sind von den geforderten Verschärfungen direkt betroffen. Das entfallende Aftersales-Geschäft folgt zu Einbussen bei Zulieferern, Versicherungen, Garantieanbietern, Prüfstellen und weiterer Dienstleister. Die fehlenden Zoll-, MWST- und CO2-Abgaben haben auch für den Bund direkte Auswirkungen. Aufgrund des fehlenden Intra-brandwettbewerbs sind steigende Fahrzeugpreise zu erwarten. In der Summe übersteigen die direkten volkswirtschaftlichen Auswirkungen die Höhe von mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
- **Zulassungsstopp für Green Cars.** Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.

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 auffälligen Zahlen in den Unfallstatistiken erwähnter Fahrzeuge bekannt. Eine solch drastische Regelung ist unverhältnismässig.
- **ASTRA anerkennt hohe Umweltschutz- und Sicherheitsstandards bei Fahrzeugen aus Drittmärkten.** Wie dem erläuternden Bericht dieser Vernehmlassung unter 1.19 auf Seite 24 entnommen werden kann anerkennt das Astra die hohen Sicherheitsstandards nicht EU-Gesamtgenehmigter Fahrzeuge.
- **Langjähriger Vertrauensschutz betroffener Marktakteure und Konsument\*innen.** Die Wahlfreiheit für die Konsument\*innen würde bei Umsetzung der Vorlage massiv eingeschränkt. Die bisherige Rechtspraxis mit einer Weiterführung von den Weisungen von 27. Februar 2014 über die Befreiung von der Typengenehmigung, sowie der Verfügung betreffend Nachweis der

Fussgängerschutzanforderung von 20. Dezember 2012, muss für Marktakteure – welche Fahrzeuge zum Eigengebrauch direkt in die Schweiz importieren – weitergeführt werden.

- **Volkswirtschaftliche Auswirkungen.** Die rund 100 KMU's und deren Arbeitsplätze sind von den geforderten Verschärfungen direkt betroffen. Das entfallende Aftersales-Geschäft folgt zu Einbussen bei Zulieferern, Versicherungen, 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 mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.
- **Zulassungsstopp für Green Cars.** Die geforderte Anpassung äussert sich in einem Zulassungsverbot folgender Elektrofahrzeuge/Marken mit hohen Zulassungszahlen in den Ursprungsländern wie z.B. Rivian, Lucid, Ford F150 Lightning, Dodge Ram Electric etc.

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<sup>quater</sup> und 1<sup>quinquies</sup> 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 mehreren 100 Mio. CHF, die indirekten Auswirkungen nicht einberechnet.

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