



R032-2094

Vernehmlassung

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

Fragebogen

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton: <input checked="" type="checkbox"/>	Verband, Organisation, Übrige: <input type="checkbox"/>
Absender: Sicherheitsdirektion Kanton Zürich Neumühlequai 10 8090 Zürich	

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

Fragen

Aktualisierung der technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüßen die Übernahme der NRMM (non road mobile machinery) Grenzwerte gemäss der EU-Verordnung 2016/1628 vom 14. September 2016.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Neu werden die Motorwagen der Feuerwehr und des Zivilschutzes – unabhängig von ihrer konkreten Ausrüstung – den Arbeitsmotorwagen gleichgestellt. Dies bringt verschiedene Vorteile wie längere Nachprüfungsintervalle und weniger strenge technische Vorschriften. Es besteht eine gewisse Gefahr, dass z.B. Gemeinden deshalb in Zukunft möglichst alle ihre Fahrzeuge als Feuerwehr- oder Zivilschutzfahrzeuge

einlösen werden. Deshalb sollte diese Gleichstellung in Bst. d über den Verwendungszweck eingeschränkt werden auf Motorwagen, die hauptsächlich zur Aufgabenerfüllung dieser Organisationen dienen. Andererseits macht es Sinn, diese Regelung auf analoge Motorwagen der Polizei und der Sanität auszuweiten (z.B. Grossraumambulanzen, mobile Einsatzzentralen der Polizei, Wasserwerfer usw.).

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

JA NEIN

Bemerkungen:

In Art. 20 Abs. 4 E-VTS sollte der Begriff «starre Deichseln» durch «Starrdeichseln» ersetzt werden. Zusätzlich sollte in Art. 21 Abs. 5 E-VTS der Begriff «Zentralachsanhänger» ergänzt werden.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die oft langen Standzeiten, das vielfach überdurchschnittlich hohe Alter und die leider öfters schlechte Wartung der Schaustelleranhänger sprechen klar gegen die vorgeschlagenen Erleichterungen für die Schaustelleranhänger durch gegenüber den «normalen» Anhängern längere Nachprüfungsintervalle.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Umsetzung der Motion Darbellay (13.3818) «Vereinfachte Zulassung von Motorfahrzeugen und mehr Verkehrssicherheit» vom 26. September 2013 bringt gewichtige Nachteile für die Halterinnen und Halter von Fahrzeugen, das Automobilgewerbe, die Zulassungsbehörden und die Richtigkeit der Fahrzeugdaten. Sie ist deshalb abzulehnen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Stellungnahme vom 13. November 2013 solche Nachteile aufgezeigt und festgestellt, dass er im Interesse

der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes und des Konsumentenschutzes das Anliegen der Motion ablehnt.

Konkret fallen insbesondere folgende Nachteile ins Gewicht:

Bei der Zulassung von Neufahrzeugen würden die kantonalen Zulassungsbehörden vielfach nicht mehr gesicherte Fahrzeugdaten des Bundes elektronisch übernehmen können, sondern sie würden versuchen müssen, die für die Zulassung erforderlichen Fahrzeugdaten in von der Kundschaft vorzulegenden Dokumenten wie EG-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity; COC) usw. herauszusuchen und von Hand in die EDV-Systeme einzugeben. Bei den erforderlichen Daten, die in diesen Unterlagen nicht vorhanden sind, müssten wohl Selbstdeklarationen seitens der Kundschaft übernommen werden. Dies würde sowohl für die Kundschaft wie auch die Zulassungsbehörden zu erheblich längeren, aufwendigeren und teureren Zulassungsprozessen führen und die Datenqualität deutlich verschlechtern. Bei so übernommenen falschen Fahrzeugdaten würden die Halterinnen und Halter Gefahr laufen, dass bei der ersten periodischen Nachprüfung des Fahrzeuges, die immer physisch erfolgt, solche falschen Daten entdeckt würden und das Fahrzeug dann schlimmstenfalls ausser Verkehr gesetzt werden müsste (z.B. weil geltende Abgasvorschriften nicht eingehalten werden).

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Siehe Bemerkungen bei Frage 9.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

In Abs. 1 sollten aber noch die Fahrzeuge mit EU-Übereinstimmungsbescheinigung (COC) ergänzt werden.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Die Erweiterung der Selbstabnahmen auf zusätzliche Fahrzeugarten wie Lastwagen, Arbeitsfahrzeuge, Traktoren usw. lehnen wir ab. Diese Fahrzeuge sind aufgrund der für sie geltenden komplexen technischen Vorschriften und der teilweise erheblichen Individualität für die Selbstabnahme nicht geeignet. Hingegen regen wir eine Vereinfachung des Selbstabnahmeprozesses an. Das heutige Vorgehen kann auf das korrekte Ausfüllen des Prüfungsberichtes reduziert werden, d.h. keine Kontrollen am Fahrzeug mehr. Wir beantragen eine entsprechende ausdrückliche Regelung in Art. 32 E-VTS.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir begrüßen diese Änderung. Die Erfahrungen der Kantone, in denen diese Delegation schon bisher vorgenommen wird, zeigen, dass dies die Verkehrssicherheit nicht schmälert. Wichtig ist aber, dass die Delegationsvoraussetzungen eingehalten und kontrolliert werden. Aus Gründen des Datenschutzes sind die ausserordentlichen Nachprüfungen aufgrund von polizeilichen Meldungen (Art. 34 Abs. 1 VTS) in

Art. 34a E-VTS von der Delegationsmöglichkeit auszunehmen. Wir regen weiter an, dass in Art. 34 Abs. 2 VTS überprüft wird, ob die dortige exemplarische Auflistung der Änderungen, die zwingend zu einer ausserordentlichen Nachprüfung führen, noch zeitgemäss ist.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
In Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS ist die Partikelanzahlmessung als Verfahren zur Kontrolle des Partikelanzahlgrenzwerts für Motoren von Strassenfahrzeugen gemäss Euro 5b und von Non-Road-Motoren gemäss Stage V entsprechend den Anforderungen der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) verbindlich festzulegen. Es ist eine Übergangsbestimmung, z.B. bis 1. Januar 2020, festzusetzen, in der die Rauchmessung für diese Fahrzeuge nach wie vor zulässig ist.
Begründung:
Die Funktionstüchtigkeit der Partikelfiltersysteme kann seit der Abgasstufe Euro 3 wegen der sehr kleinen Partikelgrössen (50–70nm) nur noch mittels Anzahlmessung und nicht mehr mittels Rauchmessung kontrolliert werden. Die Anforderungen an Fahrzeuge seit Euro 5b und an Non-Road-Motoren seit Stage V verlangen für die Typenprüfung einen Anzahlgrenzwert bei Dieselmotoren. Wie Messungen des Amtes für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich zeigen, kann das Einhalten dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb durch die Motorsteuerung oder die On-Board-Diagnose (OBD) nicht überwacht werden. Eine periodische Überprüfung dieses Anzahlgrenzwertes im Betrieb in Form einer Funktionskontrolle ist daher unabdingbar.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Insbesondere aus polizeilicher Sicht ist zu begrüßen, dass die Frage der Zulässigkeit von Luft- und Regenabweisern an Seitenfenstern auf Verordnungsstufe explizit geregelt wird.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Aus der Übernahme dieser EU-Bestimmung resultiert, dass Quads und Buggys mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit bis 60 km/h als sogenannte «Klasse L»-Fahrzeuge unter der Kategorie der Traktoren zugelassen werden können und die Fahrzeuglenkenden in der Folge keiner Helmtragepflicht mehr unterstehen werden. Zutreffend wird im erläuternden Bericht dargelegt, dass hierfür in der Schweiz die rechtlichen Grundlagen auf Gesetzesstufe fehlen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit wäre es wünschenswert, wenn eine Helmtragepflicht eingeführt werden könnte.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

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

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit ist darauf hinzuweisen, dass gewisse Fahrzeugkombinationen (Traktor neu – Anhänger alt) ein Sicherheitsrisiko darstellen (Zugabstimmung mit Einleiterbremse). In diesem Bereich kommt es aus diesem Grund immer wieder zu schweren Unfällen. Mit der vorgeschlagenen Regelung ist zu befürchten, dass dieses Problem in der Schweiz noch über Jahre weiterbesteht. Es wäre angezeigt, hier die EU-Regelung vollständig, d.h. inklusive der Übergangsfrist zu übernehmen. Es ist auch zu prüfen, ob während der Übergangsfrist ein Hinweis auf die gefährlichen Kombinationsarten in den entsprechenden Fahrzeugausweisen aufgenommen werden soll.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Wir schlagen folgende Ergänzung am Ende von Abs. 1 vor: «, sofern die Vorderachslast und die Tragfähigkeit der Reifen eingehalten werden.»

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Vgl. die Bemerkungen bei Frage 35.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Unser Änderungsantrag bei Frage 17 zu Art. 35 Abs. 2 Bst. c E-VTS führt zu einer entsprechenden Anpassung in der UVEK-Abgaswartungsverordnung. Dort ist in Ziff. 1.5.27 für die in unserem Antrag bei Frage 17 genannten Fahrzeugtypen die Messung der Rauchemissionen durch die Messung der Partikelanzahlmissionen zu ersetzen. Analog ist eine Anzahlmessung im Anhang 5 Ziff. 121 E-VTS zu regeln.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Eine einheitliche Regelung ist grundsätzlich zu begrüßen. Entscheidend sind die Anforderungen an die Materialqualität der Helme.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der Überführung der Regelung von Dringlichkeitsfahrten bei Nacht ohne Wechselklanghorn auf Verordnungsstufe stimmen wir unter dem Vorbehalt zu, dass das Merkblatt des UVEK zur Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005, welches diese Dringlichkeitsfahrten heute regelt, nicht ersatzlos aufgehoben wird.

Das Merkblatt garantiert, dass sich sämtliche Blaulichtorganisationen (sogenannte BORS) in der Schweiz an denselben Richtlinien orientieren. Es definiert unter anderem auch den Begriff der Notfallfahrt und enthält wichtige Grundsätze für die Praxis. Das Bundesgericht hat in seinen Entscheiden verschiedentlich auf das Merkblatt abgestellt. Mit der Revision wird nun lediglich vorgeschlagen, einen Teilbereich des Merkblattes in die VRV zu überführen. Im Interesse einer einheitlichen Anwendung sollte allerdings nicht ohne Not auf das Merkblatt verzichtet werden.

Bei einer Aufhebung des Merkblattes müssen die Definition der dringlichen Dienstfahrt sowie nachfolgende wichtige Grundsätze des Merkblattes auf Verordnungsstufe in die VRV überführt werden:

- Als dringlich gelten Fahrten im Ernstfall, sogenannte Notfallfahrten, bei denen es auf den möglichst raschen Einsatz der Feuerwehr, der Sanität oder der Polizei ankommt, um Menschenleben zu retten, eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwenden, um bedeutende Sachwerte zu erhalten oder um flüchtige Personen zu verfolgen. Entscheidend ist, dass Rechtsgüter gefährdet sind, bei denen selbst kleine Zeitverluste eine erhebliche Vergrößerung der Schäden bewirken können.
- Die Verkehrslage muss so ungünstig sein, dass ohne Abweichen von den Verkehrsregeln bzw. ohne Beanspruchung des besonderen Vortrittes eine erhebliche Einsatzverzögerung in Kauf genommen werden müsste.
- Bei der Beurteilung des Dringlichkeitsgrades müssen und dürfen Fahrzeugführer und Einsatzleiter auf die Sachlage abstellen, wie sie sich ihnen im Zeitpunkt des Einsatzes darbietet.

Ohne eine Regelung müsste jede Einheit eine eigene Richtlinie erarbeiten, was zwangsweise zu Unterschieden führen würde.

Ferner sei darauf hingewiesen, dass aus polizeilicher Sicht auch die Weisungen des UVEK zur Ausrüstung von Fahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn vom 6. Juni 2005 für die Praxis sehr wichtig sind und nicht aufgehoben werden sollten. Immer wieder werden Gesuche für Fahrzeuge eingereicht, bei denen der Einbau von CIS-GIS

für die Aufgabenerfüllung gar nicht nötig ist. Ohne eine einheitliche Weisung auf Stufe Bund besteht die Gefahr, dass zu viele Fahrzeuge unnötig mit CIS/GIS ausgerüstet und verwendet werden.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Einführung des intelligenten Fahrtschreibers

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Das Wort «ununterbrochen» sollte gestrichen werden. Dieses ist unnötig und führt zu Unklarheiten.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Vgl. aber Bemerkungen bei Frage 60.

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

JA NEIN

Bemerkungen:
Die Gültigkeitsdauer der Kontrollkarte sollte bei 5 Jahren belassen werden. Bei den Zürcher Polizeikorps sind zurzeit rund 200 Kontrollkarten im Umlauf. Müssen diese alle zwei Jahre ersetzt werden, ist dies mit grossem administrativem und finanziellem Aufwand verbunden.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA NEIN

Bemerkungen:

Der Angleichung von Art. 4 Abs. 1 Bst. a ARV 2 an die Bestimmung der ARV 1 bzw. an das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) betreffend den Geltungsbereich für Kranken- und Verlegungstransporte kann zugestimmt werden. Das bedeutet eine Erleichterung für Spitäler und Rettungsdienste. Die Anpassung entspricht auch einem Anliegen der Gesundheitsdirektion des Kantons Zürich.

Jedoch sollte der Rechtsbegriff «für ärztliche Aufgaben speziell ausgerüstete Fahrzeuge» noch konkretisiert werden. Im Unterschied zur ARV 1 ist die Fahrzeugart nicht genau definiert. So fragt es sich, ob beispielsweise eine Notfall-Apotheke oder eine Liegemöglichkeit genügt.

Die Ausnahme von der ARV-Pflicht ist vertretbar, da die meisten Ambulanzmitarbeitenden über das öffentliche Personalrecht genügend geschützt sind.

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

JA NEIN

Bemerkungen:

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

JA

NEIN

Bemerkungen:

Die seit längerer Zeit in Aussicht gestellte EDV-Schnittstelle für die Online-Abfrage der Gültigkeit von Fahrerkarten durch die Polizei ist weiterhin ausstehend. Die Abfragen sind weiterhin nur telefonisch während eingeschränkter Bürozeiten möglich. Die Gültigkeit der Fahrerkarten kann durch die Polizei bei Kontrollen somit oft gar nicht überprüft werden.

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

JA

NEIN

Bemerkungen: