

**Stellungnahme eingereicht durch:**Kanton: Verband, Organisation, Übrige: 

Absender:

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

**1. Neuregelung der periodischen Nachprüfintervalle****Fragen**

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

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen**Bemerkungen:**

a) Zu den „gesammelten Erkenntnissen“ seitens Strassenverkehrsämter und Bundesamt für Strassen gilt es zu bemerken, dass diese auf Statistiken basieren, welche einerseits kantonal sehr unterschiedlich erhoben werden und alleine deshalb nur bedingt aussagekräftig sind. Viel bedeutender ist aber der Umstand, dass 70% der Fahrzeuge vor der amtlichen Nachprüfung vorher bei einem Garagisten entsprechend vorbereitet werden. Demzufolge entspricht die Mehrheit der amtlich überprüften Fahrzeuge nicht dem tatsächlichen Bild auf der Strasse. Dabei erhobene Mängelquoten geben daher eine zu optimistische Sicht des technischen Zustands wieder.

Technische Ursachen erscheinen statistisch nur in wenigen Fällen als Unfallursache. Dies liegt in grossem Masse auch an der Art der Ursachenermittlung bzw. –rapportierung. Technische Defekte alleine lagen zudem auch schon vor 20 Jahren auf praktisch demselben tiefen Niveau als Unfallursache. Nichtsdestotrotz hat man im Jahre 1995 im Interesse der Verkehrssicherheit ein Nachprüfungsintervall von 4-3-2-2- festgelegt. Was in den vergangenen 20 Jahren tendenziell abnahm, ist lediglich mangelnder Fahrzeugunterhalt als Unfallursache. Da hier in erster Linie Mängel an der Bereifung auftreten, können auch die Verbesserung der Reifentechnologie und die tendenziell milderen Winter bereits für diesen Rückgang gesorgt haben.

Moderne Fahrzeuge heben sich bezüglich Funktionalität und Komfort von älteren Fahrzeugen ab. Ebenso sind sie dank technischer Weiterentwicklung und Assistenzsystemen grundsätzlich sicherer geworden. Dies und der vermehrte Einsatz von Elektronik dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass auch die modernsten Fahrzeuge immer eine Vielzahl an mechanischen Bauteilen aufweisen, welche – genauso wie vor 20 Jahren - dem mechanischen Verschleiss unterworfen sind. Gerade bei den äusserst sicherheitsrelevanten Bauteilen der Radaufhängung (Lenkung, Quer-, Spur- und Längslenker, Stossdämpfer, Gelenke, Radlagerung, Bremsanlage etc.) handelt es sich um verschleissanfällige mechanische Bauteile. Da diese Bauteile auch nicht über elektronische On-Board-Diagnose-Systeme überwacht werden, ist eine regelmässige Sicht- und Funktionsprüfung unumgänglich. Das kann erstmals nicht erst nach sechs Jahren obligatorisch stattfinden. Auch wenn die Mehrheit der Fahrzeugbesitzer in dieser Zeit wohl regelmässig den Fahrzeugservice durchführen lässt, gibt es dazu keine gesetzliche Pflicht. Dies bedeutet, dass es auch etliche Fahrzeugbesitzer gibt, die insbesondere mit Ablauf der Garantiezeit (in der Regel nach 2-3 Jahren) die Wartung und die Verkehrssicherheit ihres Fahrzeuges zunehmend vernachlässigen. Hierbei gibt auch der relativ hohe Anteil von Do-It-Yourself-Arbeiten (Der Anteil liegt in der Schweiz laut Comparis bei 17% für den Ölwechsel und bei 15% für Reparaturarbeiten) zu denken, die bezüglich Qualität der verwendeten Ersatzteile und der ausgeführten Arbeit zu hinterfragen sind.

Bezüglich Qualität der neueren Fahrzeuge gilt es diese vom technischen Fortschritt getrennt zu betrachten. Moderne Autos können zwar immer mehr und weisen zum Teil längere Garantien auf. Letzteres ist primär ein Kundenbedürfnis und Kundenbindungsinstrument und wird mit entsprechenden Garantie- und Kulanzbudgets berücksichtigt. Hersteller kalkulieren also bewusst einen Teil des Verkaufspreises eines Fahrzeuges für allfällige Garantiearbeiten mit ein. Die nach wie vor grosse Zahl sicherheitsrelevanter Rückrufaktionen der Hersteller bestätigt, dass ausreichende Qualität auch bei neueren Fahrzeugen nicht immer vorhanden ist. Dies ist zum Teil auch der rasanten technischen Entwicklung geschuldet, welche es mit sich bringt, dass ein neues Produkt immer schneller entwickelt und zu marktfähigen Preisen angeboten werden muss.

b) Wie im Bericht zur Überprüfung der Nachprüfintervalle von Strassenfahrzeugen vom 21. März 2014 zu

Recht festgehalten wird, darf die Verlängerung der Nachprüfintervalle nur unter der Voraussetzung erfolgen, dass negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Umweltschutz *ausgeschlossen* bleiben (S. 3, Ziff. 1). Bei der Festlegung der Intervalle hat eine Interessenabwägung zu erfolgen, wobei die Verkehrssicherheit auch in der Praxis des ASTRA sehr hoch gewichtet wird. Verkehrssicherheit schützt das Grundrecht auf Leben und körperliche Unversehrtheit und dient ebenso dem Schutz von Eigentum. Die vom ASTRA ins Feld geführten Statistiken (Strassenverkehrsunfall-Register; interne Überprüfungen des ASTRA betreffend mangelbedingte Unfallhäufigkeit zwischen Kantonen mit strenger und larger Prüfpraxis; Prüfstatistik der Motorfahrzeugkontrollen) lassen gerade keine Rückschlüsse auf die Bedenkenlosigkeit einer Intervallverlängerung zu. Das ASTRA selbst führt aus, dass es zusätzliche Informationen gäbe (Versicherungsunterlagen), die noch nicht in die Strassenverkehrs-Unfallstatistik einfließen würden und damit nicht berücksichtigt werden konnten (Bericht, S. 6 Ziff. 4.3). Ebenso wenig hat sich das ASTRA mit ausländischen Studien befasst, die der strengeren EU-Regelung mit 4-2-2-2 zugrunde liegen. Die Interessenabwägung, die zu einer Lockerung von Sicherheitsnormen führen soll, erfordert jedoch eine vertiefte, datengestützte Risikoabklärung. Das ist nicht erfolgt.

In Begleitbericht der Arbeitsgruppe wird erwähnt, dass die Abklärungen gezeigt hätten, dass bei älteren Fahrzeugen keine Verlängerung der Nachprüffrist vertretbar sei. Die erste Nachprüfung könne aber „ohne erhebliche Risikoerhöhung“ zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Offensichtlich ist das ASTRA bereit, grundsätzlich ein Risiko einzugehen. Wie erheblich die Risikoerhöhung schliesslich ist spielt dabei keine Rolle.

c) Auch wurde nach unserer Auffassung nicht ermittelt, welche Bedeutung die periodischen Nachkontrollen in Bezug auf präventives Verhalten haben. Sie zwingt gerade jene Fahrzeughalter zur erforderlichen Wartung der Fahrzeuge, die sich nicht an Warnmeldungen von OBD-Systemen halten (falls in diesem Umfang im jeweiligen Fahrzeug überhaupt vorhanden) und spätestens nach Ablauf der Garantie den Unterhalt vernachlässigen. Mit der Verlängerung der Intervalle wird ein bewährter Kontrollmechanismus in Frage gestellt, der mit dem Wegfall der obligatorischen Abgaswartung zusätzliche Bedeutung erlangt hat. Ein klarer Handlungsbedarf bzw. eine wesentliche Veränderung der tatsächlichen Verhältnisse seit 1995 ist nicht dargelegt.

d) Handlungsbedarf hat sich offensichtlich einzig deshalb ergeben, weil in vielen Kantonen ein langjähriges Vollzugsproblem besteht. Der Vorschlag für die geplante Neuregelung wurde von einer Arbeitsgruppe des ASTRA, in welcher einzelne Strassenverkehrsämter vertreten waren, ausgearbeitet. Die Verordnungsänderung ist damit getrieben vom Bedürfnis gewisser Kantone, ein Vollzugsdefizit bei der Einhaltung der heute geltenden Prüfintervalle zu bereinigen. Das ASTRA hat die Arbeitsgruppe explizit mit dem Auftrag betraut, „*Wege [zu] finden, wie künftig sichergestellt werden kann, dass die geltenden Nachprüffristen gesamtschweizerisch eingehalten werden.*“ Das darf und kann unseres Erachtens nicht mit der Lockerung von Nachprüfungsintervallen geschehen. Wenn in diesem Zusammenhang erneut die Unfallhäufigkeit in Kantonen mit strenger Kontrollpraxis verglichen wird mit jener in den largen Kantonen, so wird dabei nicht berücksichtigt, dass die Unfallstatistik keine hinreichenden Aussagen **zum Zustand der Fahrzeuge auf der Strasse** macht. Ferner ist hervorzuheben, dass eine Verlängerung der Nachprüfungsintervalle nicht mit fehlenden Ressourcen einzelner Kantone begründet werden kann. Das Rechtsgut der Verkehrssicherheit ist immer höher zu gewichten als solche Ressourcenprobleme.

e) Schliesslich steht die Verlängerung im Widerspruch zu zahlreichen einschneidenden Massnahmen, welche die Verkehrssicherheit auf den Schweizer Strassen verbessern sollen. Das Verkehrssicherheitsprogramm „Via sicura“ zielt auch auf eine Verbesserung der Sicherheit der Fahrzeuge und der Strasseninfrastruktur ab. Eine Lockerung von Art. 33 VTS steht dazu im Widerspruch.

f) Eine Differenzierung der Kontrollintervalle nach Fahrzeugrisikogruppen ist sachlich nachvollziehbar. In Bezug auf die Länge der Kontrollintervalle entstehen nach unserer Ansicht jedoch willkürliche Unterschiede, die sich mit der Fahrzeugqualität und dem Fahrzeugeinsatz alleine nicht mehr rechtfertigen lassen. So gilt für schwere Nutzfahrzeuge ein Kontrollintervall von 1-1-1-1-1, während für Personenwagen neu 6-3-2-2-2- gelten soll. Die den Personenwagen technisch oft sehr ähnlichen leichten Nutzfahrzeuge sollen gemäss den Anhörungsvorlagen neu ebenfalls häufiger als die Personenwagen überprüft werden. Dies erscheint uns insofern widersprüchlich, dass es auch bei den Personenwagen zahlreiche Fahrzeuge mit hohen Jahresfahrleistungen und rauer Nutzung gibt. Dazu zählen beispielsweise etliche Fahrzeugflotten. Das öffentliche Interesse an grösstmöglicher Verkehrssicherheit ist in allen Fällen gleich.

g) Wie lässt sich begründen, dass die Schweiz mit einem Kontrollintervall von 6-3-2-2-2 den schwächsten Kontrollmechanismus in ganz Europa einführen will?

h) Weshalb weicht das ASTRA in seinem Vernehmlassungsvorschlag vom Grundsatz der „bestabgestimmten Lösung“ gemäss Art. 4 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die technischen Handelshemmnisse (THG) ab? Es fällt auf, dass der Fachbericht, sowohl die geltenden europäischen Mindestprüfungsintervalle für Personenfahrzeuge von 4-2-2-2-2 als auch die kürzlich angestrebte Verschärfung auf 4-2-1-1-1 völlig ausblendet. Eine vertiefte Befassung mit den Normen und Erkenntnissen der europäischen Nachbarländer wäre zwingend Aufgabe einer Fachgruppe gewesen.

i) Schliesslich wird im Bericht, S. 12, Ziff. 5.4, ein Systemwechsel betreffend die Prüfpflichtverantwortung abgelehnt. Dieser Schlussfolgerung können wir uns anschliessen. Auffallend ist jedoch, dass der Bericht

in diesem Zusammenhang die Eigenverantwortung der Fahrzeughalter negiert, hingegen bei Wartungshinweisen von OBD-Systemen und während eines langen 6-jährigen ersten Kontrollintervalls auf diese Eigenverantwortung vertraut. Der AGVS ist aufgrund der Erfahrungen seiner Mitglieder zurückhaltender in Bezug auf das Vertrauen in die Eigenverantwortung der Fahrzeughalter - schliesslich geht es um eine Abwägung gegen das hoch zu gewichtende Interesse an der Verkehrssicherheit.

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Gegen eine Verlängerung der ersten Prüffrist sprechen gleich mehrere Fakten und Gründe:

Technische Mängel treten zwar verstärkt mit höherem Kilometerstand und Fahrzeualter auf, zeigen sich aber auch schon nach 3-4 Jahren. Zu diesem Zeitpunkt liegt bei den meisten Fahrzeugen bereits keine Deckung über Garantieleistungen mehr vor. Die Praxiserfahrungen aus den Garagen bestätigen, dass nach Ende der Garantiezeit die Bereitschaft für regelmässige Fahrzeugwartungen und -kontrollen deutlich zurückgeht. Alleine deshalb sind die Prüfintervalle von 4-3-2-2-2- sinnvoll. Zwischen dem vierten und sechsten Jahr steigen die Mängel dann deutlich stärker an als in den ersten vier Betriebsjahren.

Desweiteren bewegen sich die Schweizer Prüfintervalle schon in der heutigen Form über dem europäischen Mindeststandard, welcher eine Prüfung im Modus 4-2-2-2- vorgibt.

Nicht rechtzeitig erkannte und behobene Mängel führen zu Pannen, Unfällen, Staus, Verletzten und im schlimmsten Fall sogar zu Toten. Damit einher gehen unnötige gesellschaftliche, volkswirtschaftliche, sicherheits- und umweltrelevante Schäden.

Mangelhafte, weil zu spät geprüfte Fahrzeuge stossen schliesslich auch mehr Schadstoffe aus und belasten damit die Umwelt unnötig.

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Zur Erleichterung des Vollzugs erscheint eine Anpassung der Prüfintervalle bei O<sub>2</sub>-Anhängern sinnvoll. Da wir jedoch bei den Personenwagen eine Fristverlängerung von 4 auf 6 Jahre ablehnen, stellt sich die Frage, ob die Anhänger auch bei Beibehaltung der Intervalle 4-3-2-2-2 bei den Personenwagen auf diese Intervalle herabgesetzt würden oder wie heute mit einem eigenständigen Intervall behandelt würden. Als eigenständigen Intervall und unabhängig vom Intervall bei Personenwagen erachten wir für Anhänger der Klasse O<sub>2</sub> ein Intervall von 5-3-2-2- als angemessen.

5. Sind Sie mit der Befreiung der O<sub>1</sub>-Anhänger von der periodischen Prüfungspflicht einverstanden?

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Auch wenn diese Anpassung wohl keine grossen Auswirkungen hätte, ist uns die Motivation und Begründung dazu nicht klar ersichtlich und veranlasst zu der Vermutung, dass damit landwirtschaftliche Fahrzeuge generell bevorzugt behandelt werden sollen und gleichzeitig ein Beitrag zur Reduktion von Prüfrückständen geleistet werden soll.

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Für den AGVS steht bei der Beurteilung von Nachprüfungsintervallen immer der Gedanke der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes an erster Stelle. Liegen keine besonderen Erkenntnisse vor, welche eine sicherheitstechnische Differenzierung zwischen Lieferwagen/Kleinbussen und gewerblichen Traktoren sachlich zu begründen vermögen, ist die strengere Kontrollfrist, welche gemäss Ausführungen des ASTRA für Lieferwagen und Kleinbusse gerechtfertigt ist, auch für gewerbliche Traktoren anzuwenden. Die Zielsetzungen von Via sicura werden damit auch bei der Fahrzeugwartung umgesetzt.

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der bislang mangelhafte Vollzug der periodischen Nachkontrolle in zahlreichen Kantonen ist endlich zu korrigieren. Allerdings darf der strengere Vollzug nicht mit einer Lockerung der Kontrollintervalle bei Personewagen und Motorrädern „erkauf“ werden. Das öffentliche Interesse an Verkehrssicherheit und Umweltschutz erfordert einen konsequenten Vollzug der Nachprüfungsintervalle 4-3-2-2-2.

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

JA  NEIN  keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Der bislang mangelhafte Vollzug der periodischen Nachkontrolle in zahlreichen Kantonen ist endlich zu korrigieren. Allerdings darf der strengere Vollzug nicht mit einer Lockerung der Kontrollintervalle bei Personewagen und Motorrädern „erkauf“ werden. Das öffentliche Interesse an Verkehrssicherheit und Umweltschutz erfordert einen konsequenten Vollzug der Nachprüfungsintervalle 4-3-2-2-2.

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

JA                       NEIN                       keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA                       NEIN                       keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

JA                       NEIN                       keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

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

Unterstützung für eine fristgerechte Erledigung der Fahrzeugprüfungen würde auch die Möglichkeit bieten, dass nach Herstellervorgaben durchgeführte Inspektions-Services als Ersatz für die Nachprüfung auf dem Strassenverkehrsamt anerkannt werden. Ob diese Option für jede Prüfung oder zum Beispiel nur für die allererste oder jede zweite Prüfung ermöglicht wird, kann unter Berücksichtigung des vorhandenen und zukünftigen Angebots an Prüfinfrastruktur und Prüfpersonals bei Strassenverkehrsämtern und Prüforganisationen kantonsindividuell festgelegt werden.

Bei allen Delegationsmöglichkeiten liegen die Hoheit und Überwachung der delegierten Fahrzeugprüfungen bei den kantonalen Vollzugsorganen. Sie sorgen in Zusammenarbeit mit den Prüfstellen auch für die Aus- und Weiterbildung sowie Qualitätssicherung des Prüfpersonals.

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

JA                       NEIN                       keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Da die Verkehrssicherheit als ein sehr hohes Gut zu gewichten ist, ist einer grundsätzlichen Verschärfung der heutigen vielerorts in Verzug geratenen Fahrzeugüberprüfung zuzustimmen. Unter Voraussetzung, dass auch die erste Prüfrist bei 4 Jahren bleibt und zukünftig auch in der Praxis umgesetzt wird, würde sich die Schweiz in dieselbe Richtung wie die europäischen Prüfprogramme bewegen. Dies erachten wir als Voraussetzung und Notwendigkeit. Eine Verschärfung der Kontrollpraxis bei gleichzeitiger Lockerung

der Nachprüfintervalle bei Personenwagen halten wir, wie vorstehend ausgeführt, für einen folgenschweren Widerspruch. Als Garagisten sind wir mit dem schweizerischen Fahrzeugpark und dessen Wartung täglich konfrontiert, weshalb wir es als unsere Pflicht ansehen, auf diesen Widerspruch in der Revision der VTS selbst wie auch auf den Widerspruch zu den europäischen Mindeststandards hinzuweisen.

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

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Vom Gedanken her stimmen wir zu, erachten aber 5 Jahre als zu lang und schlagen eine Übergangsfrist von 3 Jahren vor. Die Übergangsfrist hängt letztlich auch vom finalen Bundesratsbeschluss über die Prüfintervalle der einzelnen Fahrzeugkategorien ab.

## 2. Erweiterung der Kriterien zur Erteilung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen

### Frage:

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

 JA NEIN keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen:

Mit einer Anpassung dieser Regelung befürchten wir neue Missbrauchsmöglichkeiten bei der Verwendung von Kollektiv-Fahrzeugausweisen bzw. Händlerschildern.