



Bern, 26. September 2025

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t

Erläuternder Bericht zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Erläuternder Bericht

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t

Übersicht

Die Elektrifizierung ist ein Schlüssel zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des Verkehrs. Elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge können im regionalen Einsatz einen massgeblichen Beitrag zur Dekarbonisierung leisten. Sie sind bei gleichem Nutzwert insbesondere wegen des Zusatzgewichts der Batterie aber schwerer als Lieferwagen bis 3,5 Tonnen. Durch Anpassungen der für Elektro-Nutzfahrzeuge geltenden Vorschriften bis 4,25 Tonnen sollen punktuell Nachteile ausgeglichen werden ohne die Verkehrssicherheit massgeblich zu beeinträchtigen.

Ausgangslage

Seit dem 1. April 2022 gelten für Elektro-Nutzfahrzeuge Erleichterungen, sofern deren Gesamtgewicht wegen der alternativen Antriebstechnik höchstens 750 kg höher ist als bei Lieferwagen. Obschon sie schwere Motorwagen sind, gilt für sie das Sonntags- und Nachtfahrverbot nicht und sie dürfen mit dem Führerausweis der Kategorie B gefahren werden. Diese Erleichterungen wurden für die Umsetzung der Motion 18.3420 Bourgeois eingeführt. Betroffene Organisationen und Unternehmen sehen in der geltenden Regelung weiterhin eine zu starke Benachteiligung gegenüber Lieferwagen mit Verbrennungsmotor. Die Elektro-Nutzfahrzeuge liessen sich daher schlecht verkaufen.

Die gleichlautenden parlamentarischen Vorstösse Motion Giezendanner¹ und Motion Grossen² («Gleichbehandlung von Elektro-Nutzfahrzeugen der Kategorie B») griffen dieses Anliegen auf und verlangen Schritte zur Rechtsanpassung.

Das Strassenverkehrsgesetz³ vom 19. Dezember 1958 (SVG) legt fest, dass die Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge der Verkehrssicherheit dienen und zudem andere negative Auswirkungen des Verkehrs reduzieren müssen. Auch die

¹ Abrufbar unter: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20253158>

² Abrufbar unter: <https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20253219>

³ SR 741.01

speziellen Vorschriften für Elektro-Nutzfahrzeuge müssen diesen Zielen Rechnung tragen.

Inhalt der Vorlage

Die vorgeschlagenen Massnahmen für Elektro-Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t führen zu Änderungen in vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts und umfassen folgende Aspekte:

- *Befreiung der Fahrzeugführenden von den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften im Binnenverkehr und damit Entfall der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtschreiber.*
- *Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 120 km/h, Ausnahme vom Überholverbot für Lastwagen, vom Mindestabstandsgebot für schwere Motorwagen, vom Lastwagen-Fahrverbot und vom Symbol «Lastwagen» auf Zusatztafeln.*
- *Aufhebung der Mitnahmepflicht eines Feuerlöschers.*
- *Ausdehnung der Delegationsmöglichkeit für die Selbstabnahme durch nicht amtliche Personen.*

Erläuterungen

1 Ausgangslage

Die Umsetzung der Motion 18.3420 Bourgeois «Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie»⁴ führte zu verschiedenen strassenverkehrsrechtlichen Erleichterungen für das Führen schwerer Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb, deren Gesamtgewicht höchstens 4,25 t beträgt und deren 3,5 t überschreitendes Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird. So benötigen Lenkerinnen und Lenker solcher Fahrzeuge seit dem 1. April 2022 etwa im Binnenverkehr lediglich einen Führerausweis der Kategorie B (Art. 4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 VZV⁵). Zudem sind die Fahrzeuge vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen (Art. 91a Abs. 1 Bst. m VRV⁶).

Unter die Kategorie der schweren Motorwagen fallen namentlich schwere Transportmotorwagen wie Lastwagen, schwere Personenwagen, Wohnmotorwagen und Sattel-schlepper (vgl. Tabelle 1 Transportmotorwagen nach Schweizer Einteilungssystematik).

1.1 Handlungsbedarf und Ziele

Leichte und schwere Motorwagen zum Warentransport werden nach Schweizer und nach EU-Recht bei einem Gesamtgewicht von 3,5 t unterschieden. Die Fahrzeuge werden von den Herstellern je nach technisch zulässigem Gewicht mit den jeweils verlangten Assistenz- und Sicherheitssystemen für Lieferwagen oder für Lastwagen ausgerüstet.

Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind nach heutigem Stand der Technik aufgrund des Batteriegewichts schwerer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Damit nicht Transportkapazität verloren geht, kann das Mehrgewicht des Elektroantriebs bei gewissen Fahrzeugen um bis zu 750 kg kompensiert werden: Ein Elektro-Lastwagen mit 4,25 t Gesamtgewicht kann somit in etwa gleich viel Ladung aufnehmen wie ein Lieferwagen mit Verbrennungsmotor und 3,5 t Gesamtgewicht. Der E-Lastwagen profitiert von bestimmten Vorschriften, die auch für Lieferwagen gelten (Führerausweis der Kategorie B sowie Ausnahme vom Sonntags- und Nachtfahrverbot). Diese Erleichterungen wurden mit der Umsetzung der Motion 18.3420 Bourgeois eingeführt und traten am 1. April 2022 in Kraft.

⁴ Abrufbar unter: <https://www.parlament.ch/> > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer > 18.3420 (<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20183420>)

⁵ SR 741.51

⁶ SR 741.11

Vertreter der Elektromobilitätsbranche, Flottenbesitzer und politische Vorstösse verlangten zwischenzeitlich, die noch bestehenden Benachteiligungen von Elektro-Lastwagen mit 4,25 t gegenüber Lieferwagen mit Verbrennungsmotor weiter abzubauen. Durch Anpassungen der Vorschriften sollen die entsprechenden Fahrzeugmodelle im Markt attraktiver werden und die Verkäufe zunehmen. Ferner wird die vorliegende Revision zum Anlass genommen, punktuelle Präzisierungen einzelner Bestimmungen in der ARV 1 vorzunehmen

1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung

In der Vernehmlassung 2020/43⁷ zur Umsetzung der Motion 18.3420 Bourgeois wurde die Einteilung der 4,25 t schweren Elektro-Nutzfahrzeuge als leichte Motorwagen von 23 Kantonen abgelehnt oder in Frage gestellt. Sie kritisierten die drohende Inkompatibilität mit dem EU-Recht, den Anpassungsbedarf bei IT-Systemen der Fahrzeugzulassung und die Notwendigkeit von Rechtsanpassungen der kantonalen Erlasse betreffend Verkehrsabgaben. Folglich wurde von der Umsetzung abgesehen und jetzt darauf verzichtet, erneut einen entsprechenden Vorschlag vorzulegen. Elektrofahrzeuge über 3,5 t sollen weiterhin als schwere Motorwagen eingeteilt werden.

1.3 Parlamentarische Vorstösse

Motion Giezendanner 25.3158 und Motion Grossen 25.3219 «Gleichbehandlung von Elektro-Nutzfahrzeugen der Kategorie B»

Die gleichlautenden Motionen beauftragen den Bundesrat, rechtliche Anpassungen vorzunehmen, damit Elektro-Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis zu 4,25 t gegenüber konventionellen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t nicht benachteiligt werden. Die Anforderungen an das Fahrpersonal und die technischen Anforderungen der Fahrzeuge müssten denen für die Fahrzeugart der Lieferwagen entsprechen statt wie bisher denen der Lastwagen.

In der Begründung führten die Motionäre konkrete, zu regelnde Aspekte auf. Der Bundesrat empfiehlt die Ablehnung der Motionen, spricht sich aber in seiner Antwort auf die Motionen mehrheitlich für die in der Vorlage zur Diskussion gestellten Vorschläge aus. Mit den vorgeschlagenen Änderungen werden die Forderungen der Motionen weitestgehend umgesetzt.

⁷ Abrufbar unter: <https://www.fedlex.admin.ch/> > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2020 > Vernehmlassung 2020/43 (https://fedlex.data.admin.ch/eli/dl/proj/6020/43/cons_1)

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006⁸ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr sieht keine Ausnahme von der Pflicht zur Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Fahrerinnen und Fahrer von schweren Motorwagen zum Sachtransport mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t, deren Gesamtgewicht einzig aufgrund des emissionsfreien Antriebs mehr als 3,5 t beträgt, vor. Sie ermöglicht den EU-Mitgliedstaaten jedoch, im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen, die im Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung mit Druckerdgas-, Flüssiggas- oder Elektroantrieb eingesetzt werden und deren zulässige Höchstmasse einschliesslich Anhänger oder Sattelanhänger 7,5 t nicht übersteigt, von den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften auszunehmen (Art. 13 Abs. 1 Bst. f). Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 gilt nicht unmittelbar in der Schweiz. Aufgrund des Landverkehrsabkommens⁹ hat die Schweiz in ihrem nationalen Recht Bestimmungen eingeführt, die dem Inhalt dieser Verordnung entsprechen (Art. 52 Abs. 6 LVA). Die in Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgesehenen Ausnahmen sind für die Mitgliedstaaten der EU sowie für die Schweiz nicht verpflichtend, sondern fakultativ. Das bedeutet, dass jeder Staat – und auch die Schweiz im Rahmen ihrer Verpflichtungen – selbst entscheiden kann, ob und in welchem Umfang er von diesen Ausnahmeregelungen Gebrauch macht. Insbesondere können die in den Ausnahmen vorgesehenen Umkreisbegrenzungen (z.B. 100 km Radius um den Unternehmensstandort) je nach Grösse und geografischen Besonderheiten eines Landes angepasst oder ganz weggelassen werden, sofern die Ziele der Verordnung – insbesondere der Schutz der Fahrerinnen und Fahrer und der Verkehrssicherheit – nicht beeinträchtigt werden.

Soweit eine Unterscheidung zwischen leichten und schweren Motorwagen von Belang ist, stellt das internationale Recht zu den Verkehrsregeln und zur Signalisation auf das Fahrzeuggewicht von 3,5 t ab und enthält keine Ausnahmen für Lenkerinnen und Lenker von schweren Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t, bei denen das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird. So hält Artikel 13 Ziffer 6 des Übereinkommens vom 8. November 1968¹⁰ über den Strassenverkehr fest, dass Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t unter sich einen ausreichenden Abstand einhalten müssen,

⁸ Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) Nr. 165/2014; ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

⁹ LVA; SR **0.740.72**

¹⁰ SR **0.741.10**

damit überholende Fahrzeuge sich gefahrlos wieder einordnen können. Anhang 1 Abschnitt C Ziffer II.4 des Übereinkommens vom 8. November 1968¹¹ über Strassenverkehrszeichen unterstellt dem Signal «Überholverbot für Lastkraftwagen» Lastkraftwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t.

Die EU arbeitet seit 2023 an einem Rechtsetzungspaket, welches als Verkehrssicherheitspaket bezeichnet wird und auch neue Führerausweisvorschriften beinhaltet. Am 25. März 2025 wurde eine erste Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat über die Reform der EU-Führerscheinregeln erzielt¹², die noch bestätigt werden muss. Wie die mit der Umsetzung der Motion 18.3420 Bourgeois eingeführte Schweizer Vorschrift sieht der Entwurf vor, dass mit dem Führerausweis der Kategorie B bestimmte, bis 4,25 t schwere Fahrzeuge geführt werden dürfen; darunter auch Fahrzeuge mit einem Mehrgewicht durch «alternative Antriebe». Heute ist dies eine Kann-Vorschrift¹³, die von einzelnen Mitgliedstaaten in verschiedenen Ausprägungen umgesetzt wurde (z. B. Deutschland, Österreich, Italien). Die EU-Kommission will damit die Nutzung dieser Fahrzeuge erleichtern und so zur Verwirklichung der Ziele des europäischen Klimagesetzes und des Ziels „Null Emissionen“ des Grünen Deals für Europa¹⁴ beitragen, der eine Umwelt ohne Einfluss schädlicher Emissionen bis 2050 vorsieht. Die vollständige Integration dieser Fahrzeuge in die Verhaltensvorschriften des Schweizer Strassenverkehrsrechts deckt sich daher mit den Bestrebungen der EU für die verbindliche Umsetzung der neuen Führerscheinregelungen in allen EU-Mitgliedstaaten.

¹¹ SR 0.741.20

¹² Medienmitteilung abrufbar unter: <https://transport.ec.europa.eu> > News & Events > News > 25 March 2025 - The Commission welcomes provisional agreement on modernised driving licences rules (https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/commission-welcomes-provisional-agreement-modernised-driving-licences-rules-2025-03-25_en)

¹³ Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (Neufassung), ABl. L 403 vom 30.12.2006, S. 18; zuletzt geändert durch Richtlinie (EU) 2020/612, ABl. L 141 vom 5.5.2020, S. 9.

¹⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Auf dem Weg zu einem gesunden Planeten für alle EU-Aktionsplan: „Schadstofffreiheit von Luft, Wasser und Boden“; Dokument 52021DC0400 abrufbar im Internet unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/ALL/?uri=CELEX:52021DC0400>

3 Grundzüge der Vorlage

3.1 Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten im Binnenverkehr

Die beantragte Neuregelung

Führerinnen und Führer von schweren Motorwagen zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t, deren Gesamtgewicht aufgrund des emissionsfreien Antriebs mehr als 3,5 t beträgt, sollen den Führerinnen und Führern von Lieferwagen mit Verbrennungsmotor mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 t gleichgestellt werden. Infolgedessen sollen sie von der Einhaltung der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften im Binnenverkehr befreit werden. Damit entfällt für sie die Pflicht, den Fahrtschreiber mittels persönlicher Fahrerkarte zu bedienen und somit im Binnenverkehr auch die Pflicht, das Fahrzeug mit einem Fahrtschreiber auszurüsten. Die Speicherung der Fahrtschreiberdaten entfällt und der administrative Aufwand wird reduziert.

Geprüfte Alternativen

Im Rahmen der fakultativen Ausnahmeregelung gemäss Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 wurden verschiedene Optionen geprüft. Eine Beschränkung der Ausnahme im Schweizer Binnenverkehr auf Führerinnen und Führer von schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht bis 4,25 t, die im Umkreis von 100 km vom Unternehmensstandort eingesetzt werden, würde insbesondere für Unternehmen in Grenzgebieten einen Wettbewerbsnachteil bedeuten. Das Gebiet, in dem die Ausnahme gilt, wäre kleiner als das der möglichen Konkurrenten in zentral gelegenen Gebieten, da die Ausnahme nur für den Binnenverkehr gilt.

Eine Ausweitung der Ausnahme auf Führerinnen und Führer von schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht bis 7,5 t würde hingegen den sachlichen Rahmen sprengen. Aufgrund des zusätzlichen Batteriegewichts sind Elektrofahrzeuge zwar schwerer als solche mit Verbrennungsmotor, doch rechtfertigt dies keine derart hohe Gewichtslimite.

Als ausgewogener Kompromiss erscheint daher eine Gewichtslimite bis 4,25 t sinnvoll, um das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik zu kompensieren, ohne die Ausnahme unverhältnismässig auszudehnen.

Formelle Anpassungen

Im Rahmen der Revision werden drei rein formelle Anpassungen ohne materielle Auswirkungen vorgenommen. Zum einen wird in Artikel 3 Absatz 3 E-ARV 1 klargestellt, dass die Durchsetzung von Vorschriften zu Fahrtschreiberkarten – insbesondere der Entzug gefälschter Fahrerkarten – auch bei Führerinnen und Führern von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen in der Schweiz möglich ist. Diese Präzisierung erleichtert die Rechtsanwendung für die Vollzugsbehörden und entspricht der bestehenden Praxis. Zum anderen wird in Artikel 11a Absatz 2 E-ARV 1 verdeutlicht, dass bei Rundfahrten die nächtliche Lenkzeit auf drei Stunden zu beschränken ist, sofern im Rahmen

der Rundfahrt die wöchentliche Ruhezeit verschoben wird. Zudem wird in Artikel 13c Absatz 1 der Verweis auf die VTS in abgekürzter Form eingeführt. Dies wird notwendig, da bereits unter Artikel 4 auf die Verordnung verwiesen wird.

3.2 Verkehrsregeln und Signalisation

Die beantragte Neuregelung

Die Lenkerinnen und Lenker schwerer Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t, bei denen das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, sollen sich künftig nicht mehr an die Verkehrsregeln und die Signalisation für schwere Motorwagen halten müssen (vgl. blaue Spalte in Tabelle 1). Neu sollen sie grundsätzlich dieselben Verkehrsregeln und Signale beachten müssen wie die Lenkerinnen und Lenker leichter Motorwagen (vgl. gelbe Spalte in Tabelle 1). Die neue Regelung soll sich nicht auf Elektro-Nutzfahrzeuge («Lieferwagen») beschränken, sondern alle möglichen Kategorien von Transportmotorwagen umfassen, die nur wegen des Mehrgewichts der emissionsfreien Antriebstechnik als schwere Motorwagen zugelassen sind (Art. 10 Abs. 2 VTS). Darunter fallen neben den Lastwagen die Fahrzeugarten schwere Personenwagen, Gesellschaftswagen, schwere Sattelschlepper sowie schwere Wohnmotorwagen. Insoweit ist die neue Regelung vergleichbar mit der bereits bestehenden Ausnahme vom Sonntags- und Nachtfahrverbot (Art. 91a Abs. 1 Bst. m VRV).

Die nachfolgende Tabelle teilt die in Frage kommenden Fahrzeugkategorien gemäss Artikel 11 Absatz 2 und 3 VTS entsprechend ihrem «Nutzungszweck» ein, wobei jeweils die leichte Fahrzeugkategorie der entsprechenden schweren Fahrzeugkategorie gegenübergestellt wird. Die Tabelle zeigt zudem die in der Signalisationsverordnung¹⁵ (SSV) geregelten Fahrzeugsymbole, die die jeweiligen Fahrzeugkategorien nach geltendem Recht erfassen:

«Zweck» des Fahrzeugs	Motorwagen ≤ 3,5 t	Motorwagen > 3,5 t	Motorwagen 3,5 – 4,25 t dessen Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik geschuldet ist
Personen-transport	Personenwagen 	Schwerer Personenwagen	Schwerer Personenwagen
Bus (Personen-transport)	Kleinbus 	Gesellschaftswagen 	Gesellschaftswagen 
Sachen-transport	Lieferwagen 	Lastwagen 	Lastwagen 
	Leichter Sattelschlepper 	Schwerer Sattelschlepper 	Schwerer Sattelschlepper 
	Leichtes Sattelmotorfahrzeug 	Schweres Sattelmotorfahrzeug 	Schweres Sattelmotorfahrzeug 
Wohnen (Personen-transport)	Wohnmotorwagen 	Schwerer Wohnmotorwagen 	Schwerer Wohnmotorwagen 

Tabelle 1: Transportmotorwagen nach Schweizer Einteilungssystematik

Zur Umsetzung der Neuregelung soll in der VRV im 5. Abschnitt «Besondere Fahrzeugarten» ein neuer Artikel 41c mit dem Titel «Schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb» eingeführt werden. Die neue Bestimmung enthält in Absatz 1 Buchstabe a eine allgemeine Verkehrsregel, wonach die Lenkerinnen und Lenker solcher Fahrzeuge die Verkehrsregeln und die Signalisation für Lenkerinnen und Lenker leicht-

¹⁵ SR 741.21

ter Motorwagen zu beachten haben. Soweit Verkehrsregeln und Signale schwere Motorwagen betreffen, sind sie für die Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb unbeachtlich; dies trotz der strassenverkehrsrechtlichen Zulassung der Fahrzeuge als schwere Motorwagen. In Absatz 1 Buchstabe b und c der neuen Bestimmung werden einzelne Verkehrsregeln und Signale, die für bestimmte leichte Fahrzeugkategorien gelten, ausdrücklich auch für die schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t für anwendbar erklärt. Damit soll sichergestellt werden, dass diese spezifischen, am «Zweck» des Fahrzeugs anknüpfenden Regeln ungeachtet des allgemeinen Verweises auf die Strassenverkehrsvorschriften für leichte Motorwagen auch für Lenkerinnen und Lenker schwerer Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t gelten.

Die neue Verkehrsregel ist einfach vermittelbar. Sie lehnt sich an die bereits bestehende Verkehrsregel von Artikel 42 Absatz 4 VRV an, wonach die Lenkerinnen und Lenker von Motorfahrrädern die Vorschriften für Lenkerinnen und Lenker von Fahrrädern zu beachten haben. Der Verweis in der neuen Bestimmung umfasst ausdrücklich auch die Signalisation. Es soll deshalb darauf verzichtet werden, im Signalisationsrecht bei den einzelnen Signalen die Ausnahme für schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t, bei denen das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, ausdrücklich rechtlich zu verankern. Solche Anpassungen würden die Leserlichkeit der Signalisationsvorschriften unnötig erschweren.

Der neue Artikel 41c E-VRV wird sich nicht auf die bereits bestehenden Erleichterungen für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb bei den Führerausweissvorschriften auswirken (Art. 4 Abs. 5 Bst. f Ziff. 2 und Bst. h VZV). So benötigen namentlich Lenkerinnen und Lenker von Kleinbussen weiterhin die Führerausweisunterkategorie D1.

Die neue Regelung bedingt schliesslich eine Anpassung der Vorschriften zum Signal «Mindestabstand» (2.47) in Artikel 28 Absatz 1 SSV.

Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten haben bei schweren Motorwagen Einfluss auf die Einstellung der Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung. Die neue Bestimmung verlangt daher auch eine Anpassung der Bau- und Ausrüstungsvorschriften betreffend den Geschwindigkeitsbegrenzer (vgl. Ziff. 4.4 betr. Art. 99 VTS).

Geprüfte Alternativen

Als Alternative wurde die Beschränkung der neuen Verkehrsregel auf Elektro-Nutzfahrzeuge geprüft. Die in der blauen Spalte der Tabelle 1 aufgeführten Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb unterscheiden sich im Wesentlichen durch ihre – dem jeweiligen Zweck dienenden – Auf- und Ausbauten. Eine Beschränkung der neuen Verkehrsregel auf Elektro-Nutzfahrzeuge würde deshalb zu einer nicht nachvollziehbaren Ungleichbehandlung führen. So fielen Elektro-Nutzfahrzeuge neu nicht mehr unter das Verbot für Lastwagen, wohingegen Gesellschaftswagen mit emissionsfreiem Antrieb

und einem Gesamtgewicht von ebenfalls höchstens 4,25 t nach wie vor vom Fahrverbot für Gesellschaftswagen erfasst wären. Während mit Elektro-Nutzfahrzeugen auf Autobahnen und Autostrassen statt mit höchstens 80 km/h mit 120 km/h gefahren werden dürfte, betrüge die Höchstgeschwindigkeit für schwere Wohnmotorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von ebenfalls höchstens 4,25 t weiterhin 100 km/h (Art. 5 Abs. 2 Bst. b VRV). Auch weitere Verkehrsregeln wie die Vortrittsregelung beim Kreuzen auf schmalen Strassen (Art. 9 Abs. 2 VRV) wären bei einer Beschränkung der Erleichterungen auf Elektro-Nutzfahrzeuge kaum mehr vermittelbar. Dies umso weniger, als Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb trotz ihres Mehrgewichts mit blossen Auge kaum von leichten Motorwagen zu unterscheiden sind.

3.3 Zulassungsprüfung und Ausrüstungspflicht

Die beantragte Neuregelung

Das Verfahren für die Zulassung von Elektro-Nutzfahrzeugen soll demjenigen für leichte Motorwagen angepasst werden. Zudem soll durch den Entfall von Ausrüstungsgegenständen Nutzlast frei werden. Weitere technische Änderungen ergeben sich als Folge der vorgeschlagenen Anpassungen der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften und der höheren zulässigen Geschwindigkeit.

Geprüfte Alternativen

Bereits im Rahmen der Umsetzung der Motion 18.3420 Bourgeois wurde geprüft, ob Elektro-Nutzfahrzeuge, deren Gesamtgewicht wegen der alternativen Antriebstechnik höchstens 750 kg höher ist als bei Lieferwagen, in die Fahrzeugart Lieferwagen eingeteilt werden könnten (vgl. Kap. 1.2 Geprüfte Alternativen und gewählte Lösung). Die Diskrepanz zur Einteilung nach der Verordnung (EU) 2018/858¹⁶ und der Gesamtresolution über Fahrzeugtechnik (R.E.3) der UNECE¹⁷ hätte unter anderem in Informatiksystemen und kantonalen Vorschriften betreffend Verkehrsabgaben zu Anpassungs-

¹⁶ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG, ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1; zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/1610, ABl. L, 2024/1610, 6.6.2024.

¹⁷ Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) abrufbar unter <https://unece.org/transport/vehicle-regulations/wp29/resolutions> > ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.7.

bedarf geführt und wurde wegen den hohen Folgekosten für die Allgemeinheit verworfen. Auch die weitergehende Prüfung, ob die Fahrzeuge in der Schweiz der EU-Fahrzeugklasse N₁ zugewiesen werden sollen, führt zum gleichen Ergebnis. Zwar könnten Kleinhersteller, die sich auf den Schweizer Markt fokussieren, von Ausnahmeregelungen profitieren und auf sicherheitsrelevante Assistenzsysteme verzichten, Anbieter aus der EU jedoch nicht. Letztere müssen Fahrzeuge, die eine «technisch zulässige Gesamtmasse» von mehr als 3,5 bis 4,25 t aufweisen, stets als Fahrzeuge der Klasse N₂ konzipieren und würden durch die höheren technischen Anforderungen diskriminiert.

Seitliche Schutzvorrichtungen sollen verhindern, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmende bei Abbiegeunfällen unter das Fahrzeug geraten. Über 3,5 t ist ein solcher Schutz, der ca. 30 kg wiegt, vorgeschrieben, bei den leichteren Lieferwagen nicht. Je höher die von der Hinterachse zu tragende Last ist, desto höher wird das Verletzungspotential, wobei es nicht von Belang ist, wie das Gewicht zustande kommt. Eine entsprechende Ausnahme für die bis 4,25 t schweren Elektrofahrzeuge ginge mit einem nicht unerheblichen Gefahrenpotential einher und wird daher nicht vorgeschlagen.

Eine Verlängerung der Nachprüfintervalle mit Angleichung an die Regelung für leichte Motorwagen könnte die Betriebskosten reduzieren. Bereits heute gelten in der Schweiz für schwere Motorwagen im Vergleich zur EU bestimmte Erleichterungen. Eine Neuregelung mit weiterreichenden Diskrepanzen mit dem EU-Recht, die verkehrssicherheitsrelevant sein könnten, soll daher nicht vorgeschlagen werden.

4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

4.1 Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995 (ARV 1)

Art. 3 Abs. 3

Im vorliegenden Absatz findet sich die Durchbrechung des Territorialitätsprinzips, die sich auf Artikel 56 Absatz 2 Buchstabe a SVG bezieht. Darin werden die auf dem schweizerischen Territorium geltenden Vorschriften für Führerinnen und Führer von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen aufgezählt. Widerhandlungen gegen diese Vorschriften werden in der Schweiz auch dann bestraft, wenn sie im Ausland begangen wurden.

Mit der Implementierung des digitalen Fahrtschreibers im Jahr 2006 wurden die entsprechenden Vorschriften zu den verschiedenen Fahrtschreiberkarten in den Artikeln 13a – 13e eingeführt. Die Einhaltung der Artikel 13a und 13b ist für die Vollzugsbehörden im Rahmen von Kontrollen im Zusammenhang mit im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen von zentraler Bedeutung. So kann beispielsweise eine gefälschte Fahrerkarte entzogen und den ausländischen Behörden gemeldet werden. Mit der vorgeschlagenen Änderung wird klargestellt, dass beispielsweise der Entzug von gefälschten Fahrerkarten von Fahrzeugführerinnen und -führern von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen auch in der Schweiz durchsetzbar ist.

Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis}

Nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b fallen Führerinnen und Führer von Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport, bei denen das Gesamtgewicht des Zugfahrzeugs 3,5 t nicht überschreitet, nicht unter die Chauffeurverordnung, sofern sie ausschliesslich von der Chauffeurverordnung ausgenommene Fahrten durchführen. Dieselbe Regelung soll nun auch für Führerinnen und Führer von Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport gelten, die über ein Zugfahrzeug mit emissionsfreiem Antrieb (Art. 9a Abs. 2 VTS¹⁸) verfügen, dessen Gesamtgewicht zwar 3,5 t übersteigt, aber nicht höher als 4,25 t ist, und bei dem das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird.

Mit dieser Anpassung sollen Führerinnen und Führer von Fahrzeugkombinationen, deren Zugfahrzeug ein Lieferwagen (max. 3,5 t) mit Verbrennungsmotor ist, und Führerinnen und Führer von Fahrzeugkombinationen, deren Zugfahrzeug ein schwerer Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t ist, der nur wegen dem emissionsfreien Antrieb mehr als 3,5 t wiegt und deshalb als schwerer Motorwagen gilt, gleichgestellt werden.

Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{ter}

Nach geltendem Recht sind Führerinnen und Führer von Sattelmotorfahrzeugen, deren Zugfahrzeug mit konventionellem Antrieb ausgestattet ist und deren zulässiges Gesamtgewicht des Zuges 5 t nicht übersteigt, von der Chauffeurverordnung ausgenommen, sofern sie ausschliesslich von der Verordnung ausgenommene Fahrten durchführen. Mit der neuen Bestimmung soll diese Ausnahme nun auch für Sattelmotorfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb gelten, deren zulässiges Gesamtgewicht des Zuges zwar 5 t übersteigt, aber 5,75 t nicht überschreitet, sofern das Mehrgewicht ausschliesslich auf die emissionsfreie Antriebstechnik zurückzuführen ist. Damit werden Führerinnen und Führer von Sattelmotorfahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb jenen mit konventionellem Antrieb gleichgestellt.

Art. 4 Abs. 4

Damit die Führerinnen und Führer von schweren Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t, deren Gesamtgewicht aufgrund des emissionsfreien Antriebs mehr als 3,5 t beträgt, den Führerinnen und Führern von Lieferwagen (max. 3,5 t) mit Verbrennungsmotor gleichgestellt sind, soll die Ausnahme für «Solo-Fahrzeuge» im Binnenverkehr eingeführt werden. Indem diese Ausnahme in einen eigenen Absatz und nicht in die Aufzählung von Absatz 2 aufgenommen wird, gilt sie nicht nur, wenn ausschliesslich von der Chauffeurverordnung ausgenommene Fahrten durchgeführt werden. Dies entspricht der Regelung für Führerinnen und Führer bei Fahrten mit Lieferwagen mit Verbrennungsmotor.

¹⁸ SR 741.41

Für Fahrerinnen und Fahrer, deren berufliche Tätigkeit nur teilweise der Chauffeurverordnung untersteht, gilt der Grundsatz nach Artikel 20 unverändert. Demnach dürfen sie in ihrer gesamten beruflichen Tätigkeit die in der Chauffeurverordnung festgelegten Grenzen nicht überschreiten.

Art. 11a Abs. 2

In diesem Absatz soll mit der Anpassung verdeutlicht werden, dass bei Rundfahrten die nächtliche Lenkzeit auf drei Stunden gekürzt werden muss, wenn anlässlich der durchgeführten Rundfahrt die wöchentliche Ruhezeit verschoben wird.

4.2 Verkehrsregelverordnung vom 13. November 1962 (VRV)

Art. 41c (neu)

Sachüberschrift: Der neue Artikel 41c soll zu Beginn des 5. Abschnitts «Besondere Fahrzeugarten» eingefügt werden. Dieser Abschnitt enthält Verkehrsregeln, die nur für bestimmte Fahrzeugarten gelten. Zwar stellen nur «Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb» eine eigene Fahrzeugart bzw. Fahrzeugkategorie dar, nicht aber «schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t» (vgl. Art. 9a Absatz 2 VTS). Rechtssystematisch scheint es aber dennoch am sinnvollsten, die neue Regelung im 5. Abschnitt zu verankern.

Abs. 1 Bst. a: Buchstabe a von Absatz 1 enthält die allgemeine Verkehrsregel, wonach Lenkerinnen und Lenker von schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t, bei denen das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, die Verkehrsregeln und die Signalisation für leichte Motorwagen zu beachten haben. Damit würden für die Lenkerinnen und Lenker solcher Fahrzeuge die folgenden Verkehrsregeln und Signale nicht mehr gelten:

Verkehrsregelverordnung

- Verbot des Fahrens von Lastwagen und schweren Sattelschleppern unter Alkoholeinfluss (Art. 2a Abs.1 Bst. c VRV)
- Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für Lastwagen und schwere Sattelschlepper sowie von 100 km/h für schwere Wohnmotorwagen auf Autobahnen und Autostrassen (Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 und Abs. 2 Bst. b VRV)
- Vortrittsregelungen beim Kreuzen mit schweren Motorfahrzeugen, Gesellschaftswagen und Lastwagen (Art. 9 Abs. 2 VRV)
- Allgemeine Mindestabstände ausserorts zwischen schweren Motorwagen (Art. 10 Abs. 3 VRV)
- Vorschriften zur Sicherung schwerer Motorwagen (Art. 22 Abs. 3 VRV)

Signalisationsverordnung

- Signal «Verbot für Lastwagen» (2.07): Fahrverbot für Lastwagen und schwere Sattelschlepper (Art 19 Abs 1 Bst. d SSV)
- Signal «Überholen für Lastwagen verboten» (2.45): Überholverbot für Lastwagen und schwere Sattelschlepper (Art. 26 Abs. 2 SSV)
- Signal «Mindestabstand» (2.47): Mindestabstand für alle schweren Motorwagen (Art. 28 Abs. 1 SSV)¹⁹
- Symbole «Schwere Motorwagen» (5.21), «Lastwagen» (5.22), «Lastwagen mit Anhänger» (5.23), «Sattelmotorfahrzeug» (5.24) und «Gesellschaftswagen» (5.25) (Anhang 2 Ziff. 5 SSV)

Im Rahmen der Umsetzung der Motion 18.3420 Bourgeois wurden in Artikel 91a Absatz 1 Buchstaben m und n VRV für schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bereits Ausnahmen vom Sonntags- und Nachtfahrverbot eingeführt. Diese Ausnahmen sollen trotz der allgemeinen Verkehrsregel von Artikel 41c Absatz 1 E-VRV bestehen bleiben. Zum einen gehen die Ausnahmen über den Regelungsgehalt der neu vorgeschlagenen Bestimmung hinaus, indem in Buchstabe n auch Sattelmotorfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb mit einem Gesamtzuggewicht bis zu 5,75 t vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen sind. Zum anderen beinhaltet Artikel 2 Absatz 2 SVG einen ausdrücklichen Auftrag an den Bundesrat, die Einzelheiten des Sonntags- und Nachtfahrverbots zu regeln. Ob dieser Auftrag über die neue Verkehrsregel allein erfüllt wäre, ist fraglich.

Abs. 1 Bst. b und c: Artikel 3a Absatz 3 VRV verpflichtet die Lenkerinnen und Lenker von Gesellschaftswagen und Kleinbussen, mitfahrende Personen auf geeignete Art und Weise auf die Gurtentragpflicht aufmerksam zu machen. In Absatz 1 Buchstabe b soll ausdrücklich festgehalten werden, dass diese Pflicht auch für Lenkerinnen und Lenker von Gesellschaftswagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t gilt. Damit wird sichergestellt, dass die Lenkerinnen und Lenker solcher Fahrzeuge aufgrund des allgemeinen Verweises in Absatz 1 Buchstabe a auf die Verkehrsregeln für die Lenkerinnen und Lenker von leichten Motorwagen nicht von der Informationspflicht ausgenommen sind. Gleiches gilt für die Signalisation für Wohnmotorwagen (Bst. c). Die VRV und die SSV enthalten zudem Regelungen, die sowohl für Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen des öffentlichen Linienverkehrs gelten als auch für jene, die mit ihren Fahrzeugen in deren Nähe unterwegs sind (vgl. bspw. Art. 17 Abs. 5 VRV, Art. 38 Abs. 3 VRV und Art. 45 Abs. 2 SSV). Auf diese Vorschriften muss im neuen Artikel 41c E-VRV nicht hingewiesen werden, da sie unabhängig vom Gewicht des Fahrzeugs im öffentlichen Linienverkehr gelten.

¹⁹ Vgl. zum neu vorgeschlagenen Wortlaut der Bestimmung die Erläuterungen unter Ziffer 4.3 zur SSV.

Abs. 2: Gewichtsbeschränkungen werden in erster Linie aus Gründen der Statik von Bauten signalisiert. Die Signalisationsvorschriften stellen denn auch nicht auf das im Fahrzeugausweis eingetragene Gesamtgewicht ab, sondern auf das Betriebsgewicht, also das tatsächliche Gewicht des Fahrzeuges einschliesslich des Gewichts der Fahrzeuginsassen, der Ladung und bei Zugfahrzeugen der Stütz- bzw. Sattelast eines angekuppelten Anhängers (Art. 7 Abs. 2 VTS). Die Signalisationsvorschriften zum Höchstgewicht sind deshalb von der allgemeinen Verkehrsregel in Absatz 1 Buchstabe a nicht betroffen, was im neuen Absatz 2 ausdrücklich festgehalten werden soll.

4.3 Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV)

Art. 28 Abs. 1

Nach dem Wortlaut des geltenden Artikels 28 Absatz 1 SSV müssen die Lenkerinnen und Lenker aller Motorwagen, deren Gesamtgewicht 3,5 t übersteigt, den signalisierten Mindestabstand einhalten. Im Unterschied etwa zum Fahrverbot für Lastwagen stellt die Bestimmung nicht auf schwere Motorwagen ab, sondern auf das Gesamtgewicht. Dies könnte mit Blick auf die neu vorgeschlagene allgemeine Verkehrsregel in Artikel 41c Absatz 1 E-VRV zu Missverständnissen führen, indem Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 3,5 t das Signal zu beachten hätten. Neu soll deshalb auch in Artikel 28 Absatz 1 auf die Fahrzeugkategorie «schwere Motorwagen» abgestellt werden. Von der Vorschrift mitumfasst werden sollen sodann Fahrzeugkombinationen (Zugfahrzeug und Anhänger), deren Gewicht insgesamt 3,5 t übersteigt.

4.4 Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Art. 32 Abs. 2

Vor der erstmaligen Zulassung zum Verkehr müssen Fahrzeuge amtlich geprüft werden. Im Fall von typengenehmigten Fahrzeugen können die Kantone diese Prüfung an Personen delegieren, die beispielsweise in einem Verkaufsstützpunkt des betreffenden Herstellers oder Importeurs arbeiten. Heute fallen schwere Motorwagen nicht unter diese Delegationsmöglichkeit, womit auch Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht über 3,5 bis 4,25 t stets bei der kantonalen Behörde vorgeführt werden müssen. Diese Kann-Vorschrift soll entsprechend erweitert werden, wobei die Kantone über die Einzelheiten der Delegation entscheiden.

Wie bei Lieferwagen kann die Bestimmung nur für die Teilmenge der vollständigen Fahrzeuge angewendet werden (z. B. Kastenwagen). Nicht unter die Selbstabnahme fallen Fahrzeuge, die nicht in ihrer endgültigen Ausführung genehmigt wurden, wie Fahrgestelle mit Kabine, die bei einem Aufbauer mit einer Brücke oder einem Kühlkoffer ergänzt werden.

Um die Verständlichkeit der Vorschrift trotz der eingefügten Bestimmung zu erhalten, soll der bestehende Text des Absatzes in Buchstaben gegliedert werden.

Art. 99 Abs. 2 Bst. e (neu)

Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen regeln bei einer eingestellten Geschwindigkeit die Antriebsleistung so weit zurück, dass nicht schneller gefahren werden kann. Die technischen Anforderungen richten sich nach dem UN-Reglement Nr. 89. Das UN-Reglement empfiehlt im Anwendungsbereich, in welchen Fällen Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtungen vorzuschreiben sind. Die Empfehlung sieht dies vor für Fahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht über 10 t beträgt und für die eine tiefere Höchstgeschwindigkeit gilt als die allgemeine Höchstgeschwindigkeit. Als Folge des neuen Artikels 41c VRV trifft beides auf die in Frage stehenden Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb nicht oder nicht mehr zu. Die Einbauvorschrift wird bei den fraglichen Fahrzeugen der Klasse N₂ bis 4,25 t somit nicht mehr vom internationalen Recht gestützt und kann entfallen. Die Liste der Ausnahmen von der Ausrüstungspflicht soll entsprechend um den Buchstaben e erweitert werden.

Art. 100 Abs. 1 (deklaratorischer Hinweis)

Die Ausrüstungsvorschriften für Fahrtschreiber sind in Artikel 100 VTS enthalten. Der vorgeschlagene Entfall der Ausrüstungspflicht für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t erfordert jedoch keine Anpassung in diesem Artikel, denn die Ausrüstungspflicht wird durch die Unterstellung der Führer und Führerinnen unter die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften gesteuert. Bei schweren Motorwagen muss jedoch, wenn kein Fahrtschreiber eingebaut ist, ein Datenaufzeichnungsgerät nach Artikel 102 VTS eingebaut sein. Dieses übernimmt die ansonsten im Fahrtschreiber integrierte Aufzeichnung der Geschwindigkeit und dient der Abklärung von Unfällen. Eine Einrichtung mit vergleichbarem Zweck ist das «System zur ereignisbezogenen Datenaufzeichnung nach EU-Recht» (Art. 102a VTS). Die massgebenden EU-Vorschriften der Verordnung (EU) 2019/2144²⁰ verlangen die Ausrüstung bei Personen- und Lieferwagen seit dem

²⁰ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr.

6. Juli 2024 aber bei schweren Nutzfahrzeugen erst ab 7. Januar 2029. Die Ausrüstung mit dem Datenaufzeichnungsgerät führt somit zu einer vergleichbaren Unfalldatensicherung wie bei Lieferwagen.

Art. 114 Abs. 2

Auf Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4,25 t soll kein Feuerlöscher mehr mitgeführt werden müssen. Damit reduziert sich das Fahrzeugleergewicht um ca. 10 kg und die Nutzlast wird entsprechend vergrössert. Zudem wird im Fahrzeug kein Bau- raum für die Unterbringung mehr beansprucht. Mit den heute vorgeschriebenen, trag- baren Feuerlöschern können Fahrzeugbrände oft nicht verhindert oder gelöscht wer- den, insbesondere nicht bei beschädigten Fahrzeugbatterien. Allerdings kann bei ge- zielter Anwendung in der Entstehungsphase die Brandentwicklung verzögert werden. So kann bei einem Unfall möglicherweise mehr Zeit bleiben, um Personen zu bergen.

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Die Anwendung der Verhaltensvorschriften für leichte Motorwagen auf Führer und Füh- rerinnen von Elektrofahrzeugen bis höchstens 4,25 t hat weder finanzielle noch perso- nelle oder andere Auswirkungen auf den Bund. Das gleiche gilt für die Änderungen der technischen Anforderungen an die Fahrzeuge.

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Ag- glomerationen und Berggebiete

Das mit den vorgeschlagenen Änderungen verfolgte Ziel, Elektrofahrzeuge im Markt attraktiver zu machen, dürfte sich auf allen föderalistischen Ebenen und für alle Regio- nen positiv auswirken. Elektrofahrzeuge verursachen weniger Emissionen, sind effi- zient, können bei der Talfahrt Energie in die Batterie zurückspeisen und weisen güns- tige Betriebskosten auf. Diese Effekte kommen den Gemeinden, urbanen Zentren, Ag- glomerationen und Berggebieten sowie deren Bevölkerung und Gewerbetreibenden zugute.

Der Aufwand für die kantonalen Vollzugsbehörden bei den Strassenkontrollen dürfte leicht sinken, da die Einhaltung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften bei den neu aus- genommenen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen nicht mehr kontrolliert werden.

130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kom- mission, ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1; zuletzt geändert durch Delegierte Verordnung (EU) 2023/2590, ABl. L, 2023/2590, 22.11.2023.

Die kantonalen und kommunalen Signalisationsbehörden müssen das Mehrgewicht der schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t künftig bei der Planung von Verkehrsmassnahmen mitberücksichtigen, insbesondere dort, wo die Statik von Bauten eine Rolle spielt. Die schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t werden künftig nach wie vor mit dem Signal «Höchstgewicht» (2.16) von einer Verkehrsfläche ausgeschlossen werden können. Der Bundesrat empfiehlt im Falle von Statik-Problemen das Signal 2.16 zu verwenden anstelle des Signals «Mindestabstand» (2.47).

Das gegenüber Lieferwagen um bis zu 750 kg höhere Gewicht führt zu höheren Achslasten. Die dadurch leicht erhöhte Belastung der Infrastruktur kann aber durch die Einteilung als schwere Motorwagen in den kantonalen Modellen der Motorfahrzeugsteuer verursachergerecht abgebildet werden.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft, Gesellschaft und Umwelt

Für die Umwelt hat die zunehmende Verbreitung der leiseren und klimafreundlichen Elektro-Nutzfahrzeuge durch die konsequentere Gleichstellung mit den Lieferwagen mit Verbrennungsmotoren positive Auswirkungen. Ferner werden die Unternehmen entlastet: Zum einen entfallen die Anschaffungs- und Einbaukosten für den Fahrtschreiber sowie die Kosten für dessen periodische Prüfung. Zum anderen reduziert sich der administrative Aufwand der Unternehmen, da sie die Daten zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten der Chauffeurinnen und Chauffeure nicht mehr verwalten müssen und keine regelmässigen Betriebskontrollen mehr anfallen. Durch die Selbstabnahme entfällt bei neuen Fahrzeugen mit vollständiger Karosserie für die Händler die Fahrt zur Zulassungsprüfung bei der kantonalen Prüfstelle. Zu erwarten sind jedoch keine spürbaren Effekte für die Volkswirtschaft, die Gesellschaft oder die Umwelt. Zwar sind die angestrebten Impulse durchwegs positiv, jedoch spricht das erzielbare Verkaufsvolumen nicht für grosse Wirkung.

5.4 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

5.4.1 Die neue Verkehrsregel

Nach geltendem Recht dürfen auf Autobahnen von den Motorwagen über 3,5 t nur die schweren Personenwagen 120 km/h fahren (vgl. Art. 5 Abs. 1 Bst. a Ziff. 1 VRV im Umkehrschluss). Die neue Verkehrsregel würde dazu führen, dass mehr Fahrzeuge über 3,5 t auf Autobahnen 120 km/h fahren dürften, nämlich zusätzlich Elektro-Nutzfahrzeuge und schwere Wohnmotorwagen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t, bei denen das Gewicht über 3,5 t auf das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik zurückzuführen ist. Höhere Geschwindigkeiten und höhere Gewichte vergrössern das Risiko schwerer Unfälle (längere Bremswege, höhere Fahrzeugträgheit, höheres Aufprallgewicht). Da Elektro-Nutzfahrzeuge künftig auch vom Überholverbot für Lastwagen ausgenommen sein sollen, erhöht sich zudem das Risiko gefährlicher Überholmanöver von schweren Fahrzeugen. Elektro-Nutzfahrzeuge dürften künftig jedoch in erster Linie im Stadt- und Überlandverkehr, aber weniger auf Autobahnen eingesetzt werden, weil sich die Batterie bei höheren Geschwindigkeiten schneller entlädt.

Die Ausnahme der Elektro-Nutzfahrzeuge vom Fahrverbot für Lastwagen würde kaum Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit haben. Gleiches gilt für weitere signalisierte Gebote und Verbote, die aufgrund der Zusatztafel mit dem Symbol «Lastwagen» nur für Lastwagen gelten (z. B. «Abbiegen nach rechts verboten» [2.42]). Solche Vorschriften für Lastwagen werden in erster Linie wegen deren Grösse oder wegen des von ihnen verursachten Lärms signalisiert.

Schliesslich würde sich die neue Verkehrsregel auch auf das gesetzliche Verbot auswirken, mit einem Lastwagen unter Alkoholeinfluss fahren zu dürfen (Art. 2a Abs. 1 Bst. c VRV). Lenkerinnen und Lenker von Elektro-Nutzfahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t, bei denen das Gewicht über 3,5 t auf das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik zurückzuführen ist, würden nicht mehr unter das Alkoholverbot fallen und würden künftig erst ab einer Blutalkoholkonzentration von 0,50 Promille von Gesetzes wegen als angetrunken und damit fahruntfähig gelten. Diese Neuerung kann sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken, da auch eine Blutalkoholkonzentration von bis zu 0,50 Promille sich negativ auf die Fahrfähigkeit auswirken kann. Gerade im Wirtschaftsverkehr wäre es deshalb wichtig, dass die Transportunternehmen in Eigenverantwortung für ein Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss sorgen.

5.4.2 Nichtunterstellung der Führer und Führerinnen unter die ARV 1

Mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ist nicht zu rechnen. Das höhere Gesamtgewicht der betreffenden Elektro-Nutzfahrzeuge ist nicht auf eine grössere Nutzlast, sondern auf die Batterietechnologie zurückzuführen. Die betreffenden Elektro-Nutzfahrzeuge werden daher im praktischen Einsatz gleich wie Lieferwagen mit Verbrennungsmotor genutzt. Bei den Lieferwagen besteht in der Schweiz kein erhöhtes Sicherheitsrisiko²¹. Zudem werden Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t grösstenteils von denselben Personen geführt, die auch Lieferwagen mit Verbrennungsmotor lenken. Sie verfügen über vergleichbare Fahrpraxis und absolvieren ähnliche Einsätze im täglichen Lieferverkehr. Schliesslich gilt Artikel 31 Absatz 2 SVG weiterhin, wonach die Führer und Führerinnen dieser Fahrzeuge nicht in übermüdetem Zustand fahren dürfen.

5.4.3 Erleichterte Vorschriften für Bau und Ausrüstung der Fahrzeuge

Vorgeschlagen werden nur Anpassungen, die sich mit dem Gefahrenpotential der weniger schweren Lieferwagen gleichsetzen und begründen lassen oder eine direkte Folge der Verkehrsregeln sind. Nicht geändert werden sollen Vorschriften, die sich aus der physikalischen Wirkung des Fahrzeuggewichts ergeben. Folglich sind keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten.

²¹ Kurzanalyse Lieferwagen bfu; <https://www.bfu.ch/de/die-bfu/doi-desk/10-13100-bfu-2-276-01>

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Verfassungsmässigkeit

Die vorliegende Revision bewegt sich innerhalb des von der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999²² (BV) in Artikel 82 gesteckten Rahmens.

6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die neue Regelung ist mit den internationalen Verpflichtungen der Schweiz vereinbar. Mit der Einschränkung auf den Binnenverkehr werden die Neuerungen im Kontext von internationalen Verpflichtungen juristisch legitim.

6.2.1 AETR

Das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Strassenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) regelt nur internationale Beförderungen und steht somit einer Ausnahmeregelung für den schweizerischen Binnenverkehr nicht entgegen.

6.2.2 Bilaterale Abkommen Schweiz – EU

Mit dieser Vorlage sollen im schweizerischen Strassenverkehrsrecht schwere Motorwagen zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t, deren Gesamtgewicht aufgrund des emissionsfreien Antriebs mehr als 3,5 t beträgt, den Lieferwagen mit Verbrennungsmotor mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 t gleichgestellt werden. Aufgrund dieser Gleichstellung fallen die Elektro-Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t nicht mehr unter den Anwendungsbereich der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die Teil des LVA ist. Zudem führen die Fahrerinnen und Fahrer von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t in den meisten Fällen Fahrten innerhalb eines Umkreises von 100 km um den Standort des Unternehmens aus. Solange diese Fahrzeuge nur im Binnenverkehr und nicht im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden, sind diese Regelungen mit den Vorgaben des LVA vereinbar.

Die vorgeschlagene Gleichstellung und die daraus resultierende Ausnahme orientieren sich an den fakultativen Bestimmungen des Artikels 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, deren Übernahme in das nationale Recht den Vertragsstaaten freisteht. Das Projekt steht somit im Einklang mit den bestehenden Verpflichtungen der Schweiz gegenüber der EU, da es den Rahmen des LVA nicht überschreitet und keine zwingenden Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verletzt.

Die schweizerischen Vorschriften für die Einteilung, die Typengenehmigung sowie über den Bau und die Ausrüstung der Fahrzeuge sind weitgehend mit denjenigen der EU harmonisiert. Die vorgeschlagenen Änderungen stellen keine weiterführenden Vor-

²² SR 101

schriften auf und sind daher kompatibel mit den im Strassenverkehr relevanten Abkommen über den Abbau technischer Handelshemmnisse²³. Die EU-Typengenehmigungsvorschriften der Verordnung (EU) 2018/858²⁴ und das Abkommen schliessen nicht aus, dass für die Zulassung in den nationalen Vorschriften Ausrüstungsgegenstände verlangt werden, die nicht von der Typengenehmigung erfasst werden. Änderungen an den Schweizer Vorschriften, die solche Gegenstände betreffen, führen daher nicht zu Divergenzen mit dem EU-Recht. Auch der Zulassungsprozess und die Prüfungen vor der Zulassung sind nicht im EU-Recht festgelegt und können länderspezifisch ausgestaltet werden.

6.2.3 UNECE-Übereinkommen von 1958

Die Änderungen der technischen Anforderungen sind abgestimmt mit den Reglementen (Addenda) des Übereinkommens vom 20. März 1958²⁵ der Vereinten Nationen über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge eingebaut oder dafür verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Regelungen erteilt wurden.

6.2.4 Wiener Übereinkommen von 1968

Die geplante Neuregelung widerspricht grundsätzlich dem Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr und dem Wiener Übereinkommen vom 8. November 1968 über Strassenverkehrszeichen. Diese sehen nicht vor, dass einzelne Fahrzeugarten mit einem Gesamtgewicht von über 3,5 t von den Vorschriften für schwere Motorfahrzeuge ausgenommen werden. Allerdings sind verschiedene Länder dazu übergegangen, Elektrofahrzeuge mittels Zusatztafeln von gewissen Signalen auszunehmen. So können etwa in Deutschland elektrisch betriebene Lastwagen mit der Zusatztafel  und Fahrzeuge sowie Fahrzeugkombinationen bis 7,5 t mit der Zusatztafel  vom Verbot für Lastwagen ausgenommen werden.²⁶

Die vorgeschlagenen Änderungen betreffen keine der im Anhang 5 des 1968er Übereinkommens über den Strassenverkehr enthaltenen technischen Vorschriften.

²³ MRA; SR **0.946.526.81**

²⁴ Siehe Fussnote 16

²⁵ SR **0.741.411**

²⁶ Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 der Strassenverkehrs-Ordnung (StVO) abrufbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de> >> Straßenverkehrs-Ordnung >> [Anlage 2 \(zu § 41 Absatz 1\) Vorschriftzeichen](#).

6.3 Erlassform

Die vorliegenden Rechtsanpassungen stützen sich auf Artikel 8 Absatz 1, 31 Absatz 2^{bis}, 32 Absatz 2, 56, 57 Absatz 1 und 106 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958 (SVG) und ergehen in Form von Bundesratsverordnungen.

6.4 Datenschutz

Die Rechtsanpassungen führen zu keinen zusätzlichen Bearbeitungen von Personen-daten.

Dadurch, dass Führerinnen und Führer von Elektro-Nutzfahrzeugen mit emissions-freiem Antrieb und einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, aber höchstens 4,25 t im Binnenverkehr generell nicht mehr unter die ARV 1 fallen, werden keine entsprechenden Vollzugsdaten mehr bearbeitet.