



# Fragebogen zur Vernehmlassung

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

## Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☒ Verband ☐ Organisation ☐ Weitere interessierte Kreise

Absender:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Aarbergergasse 61  
Postfach  
3001 Bern

### Wichtig:

Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als Word- **und** PDF-Dokument bis am **9. Januar 2026** an folgende E-Mail-Adresse: [V-FA@astra.admin.ch](mailto:V-FA@astra.admin.ch)

## Fragen

---

1. Sind Sie insgesamt damit einverstanden, dass weitere Erleichterungen eingeführt werden für Fahrzeuge, deren Gesamtgewicht 4,25 t nicht übersteigt und das 3,5 t übersteigende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird (nachfolgend «Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t»)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

### Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wir begrüßen die Bestrebungen, Nachteile der Elektromobilität aus dem Weg zu räumen. Emissionsfreie Antriebe und besonders die sich aktuell stark verbreitenden batterieelektrischen Antriebe sind wegen des hohen Batteriegewichts deutlich schwerer als nicht-emissionsfreie Antriebe. Das führt in der Praxis dazu, dass insbesondere Lieferwagen oder Handwerksfahrzeuge, die bisher als leichte Motorfahrzeuge galten, in der E-Ausführung mehr als 3,5 t Gesamtgewicht haben und daher der strengeren Regulierung für schwere Motorfahrzeuge unterliegen. Die Vernehmlassungsvorlage beinhaltet verschiedene Massnahmen, um E-Fahrzeugen mit gleicher Nutzlast die gleichen Bedingungen zu ermöglichen wie nicht-emissionsfreien Fahrzeugen. Wir teilen die Einschätzung des Bundesrats, dass diese Massnahmen in der aktuellen Situation sinnvoll sind und, dass die Regeln für schwere Motorfahrzeuge aber in gewissen Ausnahmen aus Sicherheitsgründen nicht gelockert werden sollen.

Während wir die Lockerungen für Motorfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb mit einem Gewicht von 3,5 bis 4,25 t kurzfristig als sinnvoll erachten, ist der langfristige Nutzen einiger Änderungen gering. Gleichzeitig sind die Nachteile der Vernehmlassungsvorlage punkto Sicherheit und Umweltschutz teils einschneidend. So führen die höheren erlaubten Geschwindigkeiten für schwere Motorfahrzeuge bis 4,25 t zu einem erhöhten Energieverbrauch und wären langfristig möglicherweise kontraproduktiv.

Wenn die Erleichterungen für emissionsfreie Fahrzeuge aufgrund besserer Batterietechnik und fortgeschrittener Elektrifizierung des Verkehrs nicht mehr notwendig sind, müssen sie daher ausser Kraft treten, damit sie langfristig keinen Schaden anrichten. So verhindert der Bund, dass die schädlichen Nebenwirkungen der wichtigen Übergangsregelungen mit der Zeit unverhältnismässig stark werden. Deshalb begrüßen wir die Änderungen als Übergangsregelung unter der Bedingung, dass sie nach zehn Jahren automatisch ausser Kraft treten. Zu ihrem Ablaufdatum nach zehn Jahren soll der Bundesrat die Übergangsregelung bei Bedarf um fünf bis zehn Jahre verlängern können.

Zudem fordern wir zur arbeitsrechtlichen Gleichstellung von Paketlieferant\*innen, dass die Chauffeurverordnung für schwere Nutzfahrzeuge (ARV 1) im Sachentransport für Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 2,5 t gilt, sofern das Lenken die berufliche Haupttätigkeit der Fahrer\*innen darstellt oder der Transport auf fremde Rechnung durchgeführt wird.

Der Grossteil der vorgeschlagenen Massnahmen bringt Sicherheitsrisiken. Falls der Geltungsbereich der Chauffeurverordnung nicht um eine Tonne ausgeweitet wird, ist zudem eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen zu befürchten. Daher fordern wir zusätzlich zum Ablaufdatum ein Monitoring, das die Auswirkungen der neuen Regelung auf die Transportbranche, auf die Verkehrssicherheit und auf die Umwelt beobachtet

und darüber öffentlich Bericht erstattet. Zeigen sich in diesem Monitoring negative Auswirkungen, so ist die Ausnahmeregelung vorzeitig zu beenden.

## Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Führerinnen und Führer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b<sup>bis</sup> und b<sup>ter</sup> E-ARV 1)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

### **Art. 3 Abs. 3 ARV 1**

Die korrekte Anwendung von Fahrtschreiberkarten und Fahrerkarten verhindert das illegale Umgehen der gesetzlichen Rechte der Fahrer\*innen. Es ist daher für ausländische Fahrer\*innen wichtig, dass der korrekte Betrieb dieser kontrolliert wird. Für schweizerische Fahrer\*innen ist es ebenfalls wichtig, weil so unfaire Konkurrenz mit schlechten Arbeitsbedingungen verhindert wird. Wir begrüßen deshalb diese Gleichstellung der schweizerischen Unternehmen mit ausländischen Unternehmen.

### **Art. 4 Abs. 2 Bst. Bbis und bter sowie 4 (neu) ARV 1**

Wir begrüßen die vorgeschlagenen Anpassungen als Übergangslösung, um mehr Unternehmen zum Umstieg auf Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb zu motivieren. Die vorgeschlagenen Lockerungen bedrohen angesichts des aktuellen Booms von gewerblichen Lieferwagen mit einem Gewicht von maximal 3,5 t aber die Sicherheit und Arbeitsbedingungen in der Transportbranche. Um beiden Anliegen gerecht zu werden, stimmen wir den Änderungen als Übergangslösung zu, fordern aber unabhängig davon eine Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung ARV 1.

### **Fehlanreize für nicht-emissionsfreie Antriebe verhindern**

Der Geltungsbereich der ARV 1 ist aktuell ein bedeutender Wettbewerbsnachteil für Nutzfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb, weil diese bei gleicher Nutzlast mehr Eigengewicht haben und daher schneller unter die Regelungen für die Arbeits- und Lenkzeit schwerer Nutzfahrzeuge fallen. Geregelte Arbeits- und Lenkzeiten sind sinnvoll, aber die bisherige Regelung schafft unerwünschte Nachteile für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb. Eine Ausnahme für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb und einem Gewicht zwischen 3,5 und 4,25 Tonnen von der Chauffeurverordnung ARV 1 ist daher im Interesse des Umstiegs auf Elektromobilität sinnvoll. Damit werden die Nachteile verringert und die Anreize erhöht, als Unternehmen auf emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge umzusteigen.

### **Relevanz der Ausdehnung des ARV-1-Geltungsbereichs**

Im Zeitraum von 2010 bis 2023 ist der Bestand an Lieferwagen (maximal 3,5 t) dreizehnmal stärker angestiegen als jener von schweren Nutzfahrzeugen (52 % vs. 4 %).<sup>1</sup> Der Gütertransport mit leichten Motorfahrzeugen gewinnt an Bedeutung. Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich dieser Trend in den kommenden Jahren fortsetzen wird.<sup>2</sup> Das ist bedenklich, weil die Arbeits- und Ruhezeiten von Fahrer\*innen von leichten Motorfahrzeugen weniger stark geregelt sind als von schweren Motorfahrzeugen.

Heute können angestellte Fahrer\*innen von leichten Nutzfahrzeugen bis zu 12,5 Stunden arbeiten und Selbstständige unbegrenzt lange. Die langen Arbeitszeiten führen zu Übermüdung und Stress und damit gemäss BFU zu einem Sicherheitsrisiko.<sup>3</sup> Die besseren Arbeitsbedingungen der ARV 1 würden nicht nur die Sicherheit aller im Strassenverkehr gewährleisten, sondern wären auch für die Fahrer\*innen ein Gewinn. Diese sind heute oft übermüdet und ausgebrannt. Viele machen den Job nicht lange.<sup>4</sup> Bei besseren Arbeitsbedingungen könnten Fahrer\*innen in der Branche bleiben. Das würde dem Fachkräftemangel entgegenwirken.

Höhere Fahrzeuggewichte wirken sich nachteilig auf die Kompatibilität im Falle einer Kollision mit leichteren Personenwagen aus. Aus Forschungsberichten ist bekannt, dass bei einer Kollision mit einem schweren Fahrzeug die Verletzungsfolgen bei den Insassen im leichteren Fahrzeug überdurchschnittlich stark zunehmen und das Sicherheitsniveau insgesamt sinkt. Daher profitieren alle Verkehrsteilnehmenden von stärkeren Sicherheitsvorschriften für Lenkende schwerer Fahrzeuge.

### **Schutz von Sicherheit sowie Arbeitsbedingungen und Erleichterungen für E-Fahrzeuge**

Aus diesen Gründen fordern wir eine Ausweitung der Gültigkeit der ARV 1 auf leichte Motorfahrzeuge ab 2,5 t für hauptberufliche Fahrten. Damit werden auch bei wachsender Verbreitung von leichten Nutzfahrzeugen die Sicherheit aller sowie gute Arbeitsbedingungen der Fahrer\*innen gewährleistet.

Die 2,5 t-Grenze ist umso sinnvoller, weil im grenzüberschreitenden Verkehr der EU mit der Verordnung (EU) 2020/1054 ab 2026 Fahrer\*innen von Fahrzeugen ab einem Gewicht von 2,5 t die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer\*innen von schweren Motorfahrzeugen einhalten müssen.<sup>5</sup> Wenn diese Regelung nun (für nicht-emissionsfreie Fahrzeuge) auch im schweizerischen Binnenverkehr gilt, wird eine einheitliche Regelung gefördert. Zur Übernahme der EU-Regelung wurden 2023 in einem Verordnungsentwurf der ARV 1 mit dem Ziel, regulatorische Lücken betreffend Lieferwagen zu schliessen, 2,5 t als Grenzwert der ARV 1 (für grenzüberschreitenden Verkehr) vorgeschlagen. Diese Einschätzung stützt die Annahme, dass 2,5 t angesichts der wachsenden Zahl an Lieferwagen ein vernünftiger Grenzwert für die Gültigkeit der ARV 1 ist.

Die Vorteile der Chauffeurverordnung ARV 1 erachten wir dann als gering, wenn das Lenken nicht die berufliche Haupttätigkeit der Fahrer\*innen darstellt und der Transport auch nicht auf fremde Rechnung durchgeführt wird. In diesen Fällen,

<sup>1</sup> <https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/33046805/master>, S. 2

<sup>2</sup> vgl. ARE (2022): *Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050*.

<sup>3</sup> [Bundesgesetz internationaler Personen- und Güterverkehr auf der Strasse | BFU](#)

<sup>4</sup> [ARV: Unsere Antwort – Fahrtenschreiber für Lieferwagen | routiers](#)

<sup>5</sup> [20.4478 | Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen | Geschäft | Das Schweizer Parlament; Vernehmlassung Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung](#)

beispielsweise bei Handwerker\*innen, begrüßen wir den Status Quo mit der vorgeschlagenen Kompensation des Mehrgewichts des emissionsfreien Antriebs bis 4,25 t.

Daher fordern wir, die Gültigkeit der ARV 1 auf Fahrzeuge ab einem Gesamtgewicht von 2,5 t auszudehnen, sofern das Lenken die berufliche Haupttätigkeit der Fahrer\*innen darstellt oder der Transport auf fremde Rechnung durchgeführt wird. Wir begrüßen die Kompensation des Mehrgewichts von emissionsfreien Antrieben. Wenn die ARV 1 auf Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 2,5 t ausgeweitet wird, sollen deshalb Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb bis 3,25 t vom Geltungsbereich der ARV 1 ausgenommen sein, wenn ihr Mehrgewicht ausschliesslich durch den emissionsfreien Antrieb verursacht wird. Der Mechanismus der Vorlage und der positive Anreiz für E-Nutzfahrzeuge bleiben damit erhalten. Gleichzeitig werden die Lenkzeiten von gewerblichen Fahrer\*innen leichter Motorfahrzeuge besser geregelt zum Vorteil von Fahrer\*innen und der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Wird der Geltungsbereich der ARV 1 nicht um eine Tonne ausgeweitet, so müssen auch hier die Erleichterungen für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb auf eine Zeitdauer von zehn Jahren befristet sein. Falls der Umstieg auf emissionsfreie Mobilität zu diesem Zeitpunkt weiterhin einen Nachteilsausgleich für emissionsfreie Fahrzeuge bedarf, so soll der Bundesrat die Regelung um fünf bis zehn Jahre verlängern können. Sobald die Erleichterung nicht mehr nötig ist, muss sie abgeschafft werden, damit die Arbeitsbedingungen und die Sicherheit der Transportbranche nicht unter der Regelung leiden.

Zudem ist durch die diversen absehbaren Risiken dieser Änderung umso wichtiger, dass Nachteile und Risiken allfälliger Lockerungen in einem Monitoring eng überwacht und transparent veröffentlicht werden. Falls Probleme auftreten, muss die Übergangsregelung vorzeitig beendet werden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Führerinnen und Führer von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 4 E-ARV 1)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Siehe unsere Stellungnahme zu Frage 2.

## Teilrevision VRV

4. Sind Sie damit einverstanden, dass 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, grundsätzlich die Verkehrsregeln und die Signalisation für die Lenkerinnen und Lenker leichter Motorwagen beachten müssen (Art. 41c E-VRV)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

### Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die vorgeschlagenen Änderungen setzen wertvolle Anreize für den Umstieg auf emissionsfreie Antriebe. Sie schwächen jedoch die Sicherheit im Strassenverkehr und erhöhen langfristig die Umweltbelastung. Wir heissen die Vernehmlassungsvorlage auch hier als zehnjährige Übergangsregelung, die von einem Monitoring eng überwacht wird, gut.

### Geringfügige Änderungen bringen Vorteile ohne grosse Risiken

Sowohl der Zweck als auch das Aussehen der emissionsfrei angetriebenen Fahrzeuge bis 4,25 t entspricht jenem von leichten nicht-emissionsfrei angetriebenen Motorfahrzeugen. Daher befürworten wir, dass sie dort, wo Regelungen den Fahrzeugtyp und weniger das faktische Fahrzeuggewicht betreffen, die Regeln für leichte statt für schwere Motorwagen beachten müssen.

Wir begrüssen ebenfalls die sicherheitstechnisch wichtige Klarstellung in Abs. 2, dass signalisierte Gewichtsbeschränkungen unabhängig aller Ausnahmen für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb gelten.

### Höhere Geschwindigkeit birgt Risiken

Die Lockerung bei den Höchstgeschwindigkeiten stellt eine Schwächung der Sicherheit dar. Der Unfallschaden nimmt mit höherer Geschwindigkeit und höherem Gewicht je exponentiell zu. Auch der Energieverbrauch, der Lärm und der Reifenabrieb sind bei einer Geschwindigkeit von 120 km/h im Vergleich zu 80 km/h erheblich höher. Dieser Effekt ist umso grösser, je schwerer das Fahrzeug ist. Diese Probleme existieren bei E-Fahrzeugen genauso wie bei nicht-emissionsfreien. Daher müssen die Lockerungen, sobald sie nicht mehr nötig sind, rückgängig gemacht werden.

### Lockerungen für Wohnmobile sind besonders riskant

Im Vergleich zum Einsatz der typischen Nutzfahrzeuge sind Wohnmobile deutlich seltener im Einsatz und die Fahrzeuglenkenden weisen eine geringere Fahrpraxis auf. Die höhere Fremdgefährdung würde durch die mangelnde Fahrpraxis verschärft. Dieser Sicherheitsverlust (auf Kosten der übrigen Verkehrsteilnehmenden) wäre im Vergleich zum ökologischen Mehrwert unverhältnismässig hoch.

Gerade für schwere Wohnmotorwagen sollte die Höchstgeschwindigkeit nicht über 80 km/h betragen. Im Interesse einer einheitlichen Regelung heissen wir die vorübergehende Lockerung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 120 km/h für emissionsfrei angetriebene Wohnmotorwagen bis 4,25 t dennoch gut.

### Mit Ablaufdatum und Monitoring gegen schädliche Nebenwirkungen

Wir befürworten die Änderungen, um die Einheitlichkeit und Verständlichkeit der Regelung zu fördern. Die Lockerungen – insbesondere jene der erlaubten Höchstgeschwindigkeit – bergen Sicherheitsrisiken und wirken, sobald emissionsfreie Antriebe sich im Strassenverkehr durchgesetzt haben werden, dem expliziten Ziel der Änderung: umweltverträglicher Mobilität entgegen. Sobald sie für den Umstieg auf emissionsfreie Mobilität nicht mehr nötig sind, müssen die vorgeschlagen Änderungen deshalb wieder ausser Kraft treten.

Falls der Bundesrat nach zehn Jahren einen weiteren Bedarf der Regelungen für den Umstieg auf emissionsfreie Mobilität sieht, kann er die Übergangsregelung um fünf bis zehn Jahre verlängern. Die Nachteile dieser Änderungen punkto Sicherheit und Umweltbelastung müssen mit einem Monitoring eng überwacht und transparent kommuniziert werden. Wenn die Nachteile überwiegen, muss die Übergangsregelung beendet werden.

## Teilrevision SSV

5. Sind Sie damit einverstanden, dass der Wortlaut des Artikels 28 Absatz 1 SSV dahingehend angepasst wird, dass das Signal «Mindestabstand» (2.47) künftig einerseits Lenkerinnen und Lenker von schweren Motorwagen und andererseits Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugkombinationen, deren Gesamtzugsgewicht 3,5 t übersteigt, erfasst (Art. 28 Abs. 1 E-SSV)?
- ☒ JA                      ☐ NEIN                      ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

### Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Signal «Mindestabstand» (2.47) erhöht die Sicherheit, weil ein ausreichender Abstand zwischen schweren Motorfahrzeugen in der Nähe von Gefahrenstellen entscheidend sein kann. Gleichzeitig ist es kein wirklicher Nachteil für Fahrer\*innen oder Unternehmen, wenn sie an diesen Stellen einen Abstand einhalten müssen. Daher würde eine Lockerung hier keinen ökologischen Nutzen, sondern primär ein Sicherheitsrisiko bringen. Aus diesen Gründen begrüssen wir, dass der Bundesrat keine Lockerungen vorschlägt.

## Teilrevision VTS

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die Delegation der amtlichen Prüfung vor der Zulassung (Selbstabnahme) auch für Lastwagen und Sattelschlepper zulässig ist, sofern diese Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t sind (Art. 32 Abs. 2 E-VTS)?
- ☒ JA                      ☐ NEIN                      ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

**Bemerkungen / Änderungsantrag:**

Um der Benachteiligung von emissionsfrei angetriebenen Fahrzeugen entgegenzuwirken und den organisatorischen Aufwand gering zu halten, begrüßen wir die Möglichkeit der Selbstabnahme für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb bis zum Gewicht von 4,25 t.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N<sub>2</sub> (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N<sub>2</sub> sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

**Bemerkungen / Änderungsantrag:**

Wenn emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge bis 4,25 t von der Geschwindigkeitsbegrenzung ausgenommen sind, wird die Ausrüstungspflicht mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung unnötig. Daher begrüßen wir diese Erleichterung für Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb.

8. Sind Sie damit einverstanden, dass auf Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t kein Feuerlöscher mehr mitgeführt werden muss (Art. 114 Abs. 2 E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

**Bemerkungen / Änderungsantrag:**

Wir begrüßen die Erleichterung für emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge in diesem Punkt. Wie im erläuternden Bericht erwähnt, kann durch den Einsatz eines Feuerlöschers in erster Linie, «bei einem Unfall möglicherweise mehr Zeit bleiben, um Personen zu bergen». Die vorgeschlagene Regelung erhöht das Höchstgewicht, aber nicht die Transportkapazität von Gesellschaftswagen ohne Feuerlöscher. Daher steigt das Sicherheitsrisiko nicht und wir begrüßen den Nachteilsausgleich.