

REGIERUNGSRAT

Regierungsgebäude, 5001 Aarau
Telefon 062 835 12 40
Fax 062 835 12 50
regierungsrat@ag.ch
www.ag.ch/regierungsrat

Per E-Mail
Bundesamt für Strassen

V-FA@astra.admin.ch

10. Dezember 2025

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zum obengenannten Geschäft Stellung zu nehmen. Der Regierungsrat des Kantons Aargau dankt Ihnen für diese Möglichkeit.

Es ist grundsätzlich nachvollziehbar, dass nach der bereits 2022 erfolgten Anpassung beim Führerausweis (Kategorie B für E-Lastwagen bis 4,25 t) weitere Vorgaben dieser Gewichtsgrenze für E-Lastwagen angepasst werden sollen. So lässt sich vermeiden, dass den elektrisch betriebenen Fahrzeugen aufgrund des technisch bedingt höheren Gewichts regulatorische Nachteile entstehen. Der Regierungsrat kann den vorgeschlagenen Änderungen darum weitgehend zustimmen.

Aus Gründen der Physik ist das Gewicht allerdings ein relevanter Aspekt der Verkehrssicherheit. Anpassungen von Gewichtslimiten sind darum generell sorgfältig zu prüfen. Es ist sicherzustellen, dass die Verkehrssicherheit mit den vorgesehenen Anpassungen gewährleistet bleibt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dieter Egli
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage

- Fragebogen



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
<p>Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau Regierungsgebäude 5001 Aarau</p> <p>Kontakt: Strassenverkehrsamt Aargau Postfach 5001 Aarau</p>
<p>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</p>

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Es gilt zu beachten, dass das Mitführen eines Feuerlöschers nicht nur der Sicherheit des betreffenden Fahrzeugs und dessen Insassen dient, sondern generell im Ereignisfall (zum Beispiel brennende Ladung oder Brand eines anderen Fahrzeugs) eingesetzt werden kann. Die Einsparung des geringen Gewichts und Platzes scheint in diesem Zusammenhang weniger wichtig als der allgemeine Nutzen.



Per E-Mail

V-FA@astra.admin.ch (Word und PDF)

Katrin Alder
Regierungsrätin

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
3003 Bern

Herisau, 9. Dezember 2025

Eidg. Vernehmlassung; Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit E-Mail vom 26. September 2025 lud das Bundesamt für Strassen ASTRA im Auftrag des Bundesrates die Kantonsregierungen ein, in oben genannter Angelegenheit Stellung zu nehmen. Die Angelegenheit wurde dem Departement Inneres und Sicherheit (DIS) zur direkten Erledigung zugewiesen.

Wir bedanken uns im Namen des Kantons Appenzell Ausserrhoden für die Möglichkeit, sich zu dieser Sache zu äussern. Das DIS nimmt dazu wie folgt Stellung:

Das DIS stimmt den einzelnen Punkten gemäss Fragebogen zur Vernehmlassung im Grundsatz zu.

Hinsichtlich der vorgesehenen Ergänzung von Art. 99 Abs. 2 der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS; SR 741.41) erkennt das DIS jedoch keine nachvollziehbare Begründung für eine solche Ausnahme, da die Gesamtmasse eines Fahrzeugs die Betriebsgefahr massgeblich beeinflusst und hierin entsprechend ein massgeblicher Faktor der Verkehrssicherheit zu sehen ist. Ähnliches ergibt sich auch in Bezug auf die vorgesehene Ausnahmebestimmung nach Art. 114 Abs. 2 E-VTS.

Im Übrigen unterstützt das DIS die vorgesehenen Rechtsanpassungen und verzichtet auf das Ausfüllen des Fragebogens.

Wir bedanken uns für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Katrin Alder, Regierungsrätin

Kopie an: Kantonskanzlei (per E-Mail)



KANTON
APPENZELL INNERRHODEN

Landammann und Standeskommission

Sekretariat Ratskanzlei
Marktgasse 2
9050 Appenzell
Telefon +41 71 788 93 11
info@rk.ai.ch
www.ai.ch

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
V-FA@astra.admin.ch

Appenzell, 18. Dezember 2025

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25t Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25t zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie begrüsst die Vorlage und verweist auf den Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:

Roman Dobler

Beilage:
Fragebogen

Zur Kenntnis an:

- Justiz-, Polizei- und Militärdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 10d, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Kanton Appenzell I.Rh. Roman Dobler Ratschreiber
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

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:

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aufgrund der Grösse des schweizerischen Strassennetzes ist eine Ausnahme von der ARV1 tragbar.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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 Bemerkungen 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:

Ja, diese Fahrzeuglenkenden sollten wie «normale» Pw-Lenkende behandelt 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:

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:

Aufgrund der geringen Mengengerüsts keine spürbare Entlastung für die Strassenverkehrsämter.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Ein mit Verbrennungsmotor betriebenes Fahrzeug zum Sachentransport soll weiterhin einen Feuerlöscher mitführen und ein Elektronutzfahrzeug bis 4.25 Tonnen nicht. Die Regelung macht wenig Sinn.

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK),
Bern

V-FA@astra.admin.ch

Liestal, 25. November 2025

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit zur Meinungsäusserung. Wir befürworten die vorgeschlagenen
Änderungen von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts und haben keine Bemerkungen
zu den Detailbestimmungen.

Hochachtungsvoll


Anton Lauber
Regierungspräsident



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

- Beilage: Fragebogen



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft
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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 85 62
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.bs.ch/regierungsrat

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Email an:
V-FA@astra.admin.ch

Basel, 16. Dezember 2025

Regierungsratsbeschluss vom 16. Dezember 2025

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t: Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns die Unterlagen zu obgenannter Vernehmlassung zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme mit Frist bis 9. Januar 2026. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt begrüsst die vom Bundesrat vorgeschlagenen Anpassungen in allen Punkten.

Freundliche Grüsse
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident

Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Kanton Basel-Stadt v.d. Kantonspolizei / Verkehrspolizei sowie BVD Spiegelgasse 6 4001 Basel
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

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 konsequente Weiterentwicklung der Erleichterungen für Elektro-Nutzfahrzeuge, die 2022 punktuell bereits erfolgte.

So ist z.B. bereits seit 2022 eine Änderung von Art. 4 Abs. 5 lit. f Ziff. 2 und lit. h VTS in Kraft, die Fahrzeuglenkenden der Kategorien B resp. BE erlaubt, bis zu 750 kg schwerere Fahrzeuge zu führen, solange das Mehrgewicht auf eine emissionsfreie Antriebstechnik zurückzuführen ist. Die hier interessierenden technischen Anpassungen sind letztlich die logischen Folgeänderungen, die auch auf europäischer Ebene ebenso verfolgt werden.

Die Erleichterungen setzen jedoch geeignete flankierende Massnahmen voraus, damit das Wachstum der Lieferwagenfahrten insgesamt gesteuert werden kann. Angesichts des prognostizierten Anstiegs des Lieferverkehrs um rund 58 % bis 2050, bedarf es auf kantonaler Ebene erweiterter Kompetenzen, um das Wachstum gezielt lenken zu können. Insbesondere die starren, nationale Vorgaben betreffend Kurier-, Paket- und Expressdiensten beeinträchtigen heute kantonale Handlungsspielräume.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



Regierungsrat

Postgasse 68
Postfach
3000 Bern 8
info.regierungsrat@be.ch
www.be.ch/rr

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

RRB Nr.: 1392/2025
Direktion: Sicherheitsdirektion
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

17. Dezember 2025

**Vernehmlassung des Bundes: Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrs-
rechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Kanton Bern befürwortet die Förderung der eMobilität und die Erleichterung der Nutzung von Fahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb. Zu den vorgeschlagenen Änderungen haben wir jedoch Vorbehalte.

Mit weiteren Ausnahmeregelungen werden neue Ungleichbehandlungen geschaffen. Die Interessen der Elektromobilität, der Verkehrssicherheit und der Gleichbehandlung müssen hier sorgfältig gegeneinander abgewogen werden.

Es gibt Aspekte, bei denen das Gewicht eines Fahrzeuges nur unterschwellig eine Rolle spielt, wie bei der Form des Fahrzeuges, der Manövrierbarkeit, der ARV oder beim Feuerlöscher. Hier sind Unterschiede vorstellbar.

Jedoch erachten wir es aus Sicht der Verkehrssicherheit als problematisch, dass bei Geschwindigkeit und Abstand Erleichterungen bezüglich des Gewichts eingeführt werden sollen. Es lässt sich aus unserer Sicht nur bedingt argumentieren, warum ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor mit 4.25t in diesen Punkten anders behandelt werden soll als ein gleich schweres Fahrzeug mit Elektroantrieb. Für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit darf in diesen Punkten nur dann nach Antriebsart unterschieden werden, wenn nachgewiesen ist, dass z.B. die Bremswirkung von Elektrofahrzeugen besser ist als jene von Verbrennungsmotoren und dadurch eine Ungleichbehandlung sachlich begründet werden kann.

Mit Blick auf die gewünschte Entwicklung des Anteils an Elektrofahrzeugen im Strassenverkehr, wäre es unseres Erachtens zwingend, dass vollständig elektrisch betriebene Fahrzeuge als solche erkennbar werden durch andere Verkehrsteilnehmer und somit die Ungleichbehandlungen äusserlich sichtbar werden. Wenn zum Beispiel für elektrisch betriebene Fahrzeuge bis 4.25t an

der Maximalgeschwindigkeit von 120 km/h festgehalten werden soll, so wären entweder die elektrischen Fahrzeuge mit einem Höchstgeschwindigkeitszeichen von 120km/h zu versehen oder aber dann alle nicht elektrisch betriebenen Fahrzeuge mit einem Höchstgeschwindigkeitszeichen von 80km/h. Nur so ist es für andere Verkehrsteilnehmende und auch Kontrollorgane eindeutig, warum typähnliche Fahrzeuge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten verkehren dürfen, bzw. typgleiche Fahrzeuge trotz des höheren Gewichtes nicht mit einer reduzierten Geschwindigkeit verkehren.

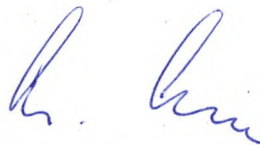
Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates



Christoph Neuhaus
Regierungspräsident



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion
- Bau- und Verkehrsdirektion

Beilagen

- Antwortformular



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Regierungsrat des Kantons Bern Postgasse 68 Postfach 3000 Bern 8
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

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:

Durch die Einführung weiterer abweichender Vorschriften entstehen nicht mehr begründ- und kontrollierbare Unterschiede und Ungleichbehandlungen mit zu erwartenden Forderungen nach weiteren Anpassungen in diversen Bereichen des Strassenverkehrsgesetzes. Die Antriebsart eines Fahrzeuges ist nicht Gegenstand der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Eine Differenzierung lässt sich nur rechtfertigen, sofern die elektrische Antriebsart bzw. die Bremswirkung solcher Fahrzeuge das höhere Gewicht und die höheren Geschwindigkeiten zu kompensieren vermag und davon ausgegangen wird, dass durch die aktuell beschränkten Reichweiten von Elektrofahrzeugen Lenkpausen bauartbedingt erfolgen. Vollständig elektrisch betriebene Fahrzeuge sollten als solche erkennbar werden durch andere Verkehrsteilnehmer und Kontrollorgane.

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:

Bemerkung gemäss 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 Gefahren, positiven oder negativen Beschleunigungen und die physikalischen Kräfte stellen grundsätzlich auf die Gesamtmasse ab. Eine Differenzierung lässt sich nur rechtfertigen, sofern die elektrische Antriebsart bzw. die Bremswirkung solcher Fahrzeuge die höhere Geschwindigkeit rechtfertigt. Vollständig elektrisch betriebene Fahrzeuge sollten in dem Fall als solche erkennbar werden durch andere Verkehrsteilnehmer und Kontrollorgane.

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:

Diese Ergänzung ist sinnvoll. Gleichstellung der Fahrzeugkombination GZG über 3.5t & schwere Motorwagen. Dies dient der Verkehrssicherheit und ist seit längerem anpassungswürdig.

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:

Es ist nicht ersichtlich, warum die Delegation nur auf Fahrzeuge >3.5t auszudehnen ist, die einzig wegen ihrer Antriebsart schwerer sind. Wenn, dann wäre diese Erweiterung auf alle Fahrzeuge > 3.5t angezeigt. Diese Ausdehnung erachten wir als nicht zielführend.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Unfallgefahr geht von der Gesamtmasse aus. Eine Differenzierung lässt sich nur rechtfertigen, sofern die elektrische Antriebsart bzw. die Bremswirkung die höhere Geschwindigkeit zu kompensieren vermag. Vollständig elektrisch betriebene Fahrzeuge sollten als solche erkennbar werden durch andere Verkehrsteilnehmer und Kontrollorgane.

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:

Obwohl vom elektrischen Antriebssystem eine geringere Brandgefahr ausgeht als vom Verbrennungsantrieb, können mit einem Feuerlöscher auch Brände die von der Ladung oder z.B. von überhitzten Bremsen ausgehen gelöscht oder zumindest verzögert werden. Insofern ist die Mitführung eines Feuerlöschers grundsätzlich zu begrüßen.



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

T +41 26 305 10 40
www.fr.ch/ce

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Monsieur Albert Rösti

Conseiller fédéral

Palais fédéral Nord

3003 Berne

Courriel : V-FA@astra.admin.ch

Fribourg, le 28 octobre 2025

2025-1064

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t – Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 26 septembre dernier, vous nous avez consultés sur l'objet cité en titre, et nous vous en remercions.

Ces modifications, qui visent pour l'essentiel à favoriser les utilitaires électriques dont le poids total se situe entre 3,5 et 4,25 tonnes, notamment par la suppression de diverses exigences appliquées aux véhicules lourds, ont notre plein soutien, et nous n'avons pas de remarques particulières à formuler.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de nos sentiments les meilleurs.

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-François Steiert, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

Copie

—
à la Direction de la sécurité, de la justice et du sport, pour elle et l'Office de la circulation et de la navigation ;
à la Chancellerie d'Etat.



Genève, le 17 décembre 2025

Le Conseil d'Etat

4153-2025

Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication
(DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Concerne : modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre Conseil a bien reçu votre courrier du 26 septembre 2025, par lequel vous avez invité les gouvernements cantonaux à se prononcer dans le cadre de la procédure de consultation citée en titre, et il vous en remercie.

Le Conseil d'Etat salue le pragmatisme de ces modifications, qui évite une concurrence d'usage selon la motorisation d'un véhicule à moteur à combustion de moins de 3.5 tonnes avec un véhicule de livraison à motorisation électrique pouvant atteindre 4.25 tonnes et ainsi poursuit une politique cohérente de décarbonation des transports en ne pénalisant pas les transporteurs désireux d'investir dans les nouvelles technologies.

Il vous prie donc de trouver sa prise de position détaillée intégrée dans le questionnaire que vous nous avez soumis, annexé à la présente.

En vous remerciant de nous avoir consultés, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Righetti-El Zayadi

Le président :

Thierry Apothéloz

Annexe mentionnée

Copie à (format Word et pdf) : V-FA@astra.admin.ch



Questionnaire pour la consultation

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autres milieux intéressés

Expéditeur :

République et Canton de Genève

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et Word) d'ici au **9 janvier 2026** à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch

Questions

1. Approuvez-vous dans l'ensemble l'introduction de facilités supplémentaires pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (ci-après dénommés « véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ») ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

La difficulté réside dans le fait de prouver que le surpoids provient uniquement du système de propulsion.

Révision partielle de l'OTR 1

2. Acceptez-vous que les conducteurs d'ensembles de véhicules composés d'un véhicule utilitaire électrique dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 2, let. b^{bis}, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Favorise le développement des véhicules utilitaires électriques et décarbone le transport régional. Toutefois, définir précisément les conditions d'exemption (poids, composition du véhicule) peut complexifier la réglementation et son application par les autorités.

3. Acceptez-vous que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 4, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

L'assouplissement des règles contribue à rendre les véhicules électriques plus attractifs pour la livraison et le transport urbain, favorisant la transition énergétique. Toutefois, il faut s'assurer que l'exemption ne compromette pas la sécurité, notamment en veillant à ce que les conducteurs respectent des règles minimales de sécurité routière.

Révision partielle de l'OCR

4. Acceptez-vous que les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, doivent par principe observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 41c P-OCR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Adapter la réglementation à la réalité de ces véhicules éviterait des contraintes disproportionnées sur les conducteurs et propriétaires, favorisant ainsi le passage vers des véhicules plus propres. Toutefois, cette distinction nécessite une preuve rigoureuse que le surpoids provient uniquement du système de propulsion, ce qui complique la gestion et les contrôles réglementaires. Aussi, ces véhicules sont physiquement plus lourds que la catégorie légère standard, ce qui peut influencer la sécurité routière, la distance de freinage, et les risques d'accident.

Révision partielle de l'OSR

5. Acceptez-vous que la teneur de l'art. 28, al. 1, OSR soit modifiée de telle sorte que le signal « Distance minimale » (2.47) s'applique à l'avenir d'une part aux conducteurs de voitures automobiles lourdes et, d'autre part, aux conducteurs d'ensembles de véhicules dont le poids de l'ensemble excède 3,5 t (art. 28, al. 1, P-OSR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Ceci précise mieux quels véhicules sont concernés, rendant la règle plus claire pour les conducteurs et les autorités.

Révision partielle de l'OETV

6. Acceptez-vous que la délégation du contrôle officiel avant l'immatriculation (contrôle garage) soit aussi admise pour les camions et les tracteurs à sellette, pour autant qu'il s'agisse de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 32, al. 2, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette adaptation semble pertinente pour accompagner la transition vers la mobilité électrique sans augmenter la charge administrative.

7. Acceptez-vous que des véhicules de la catégorie N₂ (camions et tracteurs à sellette) ne doivent plus être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse s'il s'agit de véhicules utilitaires électriques de la catégorie N₂ dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 99, al. 2, let. e, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

8. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne doivent plus obligatoirement être équipés d'un extincteur (art. 114, al. 2, OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation
3003 Bern

Glarus, 16. Dezember 2025
Unsere Ref: 2025-232 / SKGEKO.5030

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

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation gab uns in eingangs genannter Angelegenheit die Möglichkeit zur Stellungnahme. Dafür danken wir und lassen uns gerne wie folgt vernehmen:

Der Kanton Glarus unterstützt die vorgeschlagenen Anpassungen der vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts. Wir begrüßen die Aufwandreduktion bei den kantonalen Vollzugsbehörden. Im Weiteren fördert eine konsequentere Gleichstellung mit den Lieferwagen mit Verbrennungsmotoren die zunehmende Verbreitung der leiseren und klimafreundlichen Elektro-Nutzfahrzeuge. Ergänzend verweisen wir auf unsere Stellungnahme zu den Fragen im Fragebogen.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat

Kaspar Becker
Landammann

Arpad Baranyi
Ratsschreiber

Beilage:
- Fragebogen

E-Mail an (PDF- und Word-Version): V-FA@astra.admin.ch



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Regierungsrat des Kantons Glarus Rathaus 8750 Glarus
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

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:

Die Änderungen tragen dazu bei, dass die Elektromobilität gefördert werden kann.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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 Fahrzeuge entsprechen dem Erscheinungsbild eines Lieferwagens. Das Mehrgewicht von 750 kg sollte die Verkehrssicherheit nicht massgeblich beeinträchtigen.

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



Sitzung vom

2. Dezember 2025

Mitgeteilt den

2. Dezember 2025

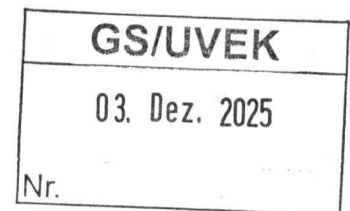
Protokoll Nr.

857/2025

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

per E-Mail (als Word- und PDF-Dokument) an:

V-FA@astra.admin.ch



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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 räumen Sie den Kantonen die Möglichkeit ein, sich zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen zu äussern. Dafür bedanken wir uns bestens.

Der Kanton Graubünden begrüsst die vorgeschlagenen Änderungen. Besonders positiv ist zu werten, dass auf eine Verlängerung der Nachprüfintervalle für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge verzichtet wurde. Bereits heute bestehen im Vergleich zur Europäischen Union gewisse Erleichterungen. Zusätzliche Lockerungen würden zu sicherheitsrelevanten Diskrepanzen führen, die es zu vermeiden gilt.

Der Bundesrat hat zudem geprüft, die Vorschriften zu den seitlichen Schutzvorrichtungen für Lastwagen zu lockern, dies jedoch abgelehnt. Seitliche Schutzvorrichtungen dienen dem Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmenden und verhindern, dass

Personen bei Abbiegeunfällen unter das Fahrzeug geraten. Während bei geschlossenen Kastenwagen die Karosserie diesen Schutz bietet, ist bei Fahrzeugen mit offener Ladebrücke oder Aufbau zwischen Kabine und Hinterachse eine entsprechende Vorrichtung erforderlich. Eine Erleichterung in diesem Bereich würde das Unfallrisiko erhöhen. Es ist daher zu begrüßen, dass in diesem Bereich keine Lockerungen vorgenommen werden.

Für unsere detaillierte Stellungnahme verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.

Freundliche Grüsse



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

Daniel Spadin



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:

Kanton Graubünden

Reichsgasse 35

7001 Chur

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

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:

Betreffend Führerausweis und Mitführen von Anhängern wird auf die bereits erfolgte Änderung von Art. 4 Abs. 5 lit. f Ziff. 2 VZV hingewiesen.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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. 41 c E-VRV)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Werden diese Erleichterungen erlassen, hat dies zur Folge, dass auch für solche Fahrzeuge die fahrzeugbedingte Höchstgeschwindigkeit von 80 km/ h erhöht wird.

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:

Darunter fallen demnach neu auch Kombinationen von Personenwagen und Pferdeanhängern, die 3.5 Tonnen Gesamtzugsgewicht überschreiten. Es gilt zu erwähnen, dass diese Bestimmung keinen Sachzusammenhang zu den emissionsarmen Antrieben hat.

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Ausrüstungserleichterung ist zwingend erforderlich, falls das Verbot "Signal 2.45 Überholen für Lastwagen verboten" für solche Fahrzeuge nicht mehr beachtet werden muss.

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:

Bemerkung:

1. Wünschenswert wäre eine entsprechende Anpassung der Bestimmungen betreffend Personentransportfahrzeugen mit emissionsfreiem Antrieb (z.B Wohnmobile/Kleinbusse/Schulbusse)
2. Gemäss Art. 3 Abs. 1 ter Bst. c STUG, sind im Binnenverkehr nur die Lieferwagen (GG 3.5 t) von der Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmer befreit (Transportlizenz für den Güterverkehr). Die Änderungsvorschläge dieser Vernehmlassung beabsichtigen solche emissionsfreien Fahrzeuge (GG 4.25t) betreffend den Strassenverkehrsvorschriften mit den Lieferwagen gleichzustellen.

Deshalb stellt sich die Frage, ob beim Bundesgesetz über die Strassentransportunternehmen (STUG) in Art. 3 Abs. c. keine Ausnahme betreffend der vorgeschriebenen Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmer (Trsp-Lizenz) vorgesehen ist. Das Erlagen einer Zulassungsbewilligung ist bekanntlich mit grossem Aufwand verbunden.

3. Wir begrüßen es, dass der Bundesrat auf eine Verlängerung der Nachprüfintervalle für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge verzichtet hat. Bereits heute bestehen im Vergleich zur Europäischen Union gewisse Erleichterungen. Zusätzliche Lockerungen würden zu sicherheitsrelevanten Diskrepanzen führen, die es zu vermeiden gilt.
4. Der Bundesrat hat geprüft, die Vorschriften zu den seitlichen Schutzvorrichtungen für Lastwagen zu lockern. Seitliche Schutzvorrichtungen dienen dem Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmenden und verhindern, dass Personen bei Abbiegeunfällen unter das Fahrzeug geraten. Während bei geschlossenen Kastenwagen die Karosserie diesen Schutz bietet, ist bei Fahrzeugen mit offener Ladebrücke oder Aufbau zwischen Kabine und Hinterachse eine entsprechende Vorrichtung erforderlich. Eine Erleichterung in diesem Bereich würde das Unfallrisiko erhöhen. Es ist daher zu begrüßen, dass in diesem Bereich keine Lockerungen vorgenommen werden.

GS/UVEK

09. Dez. 2025

Nr.

Hôtel du Gouvernement
2, rue de l'Hôpital
CH-2800 Delémont

t +41 32 420 51 11
f +41 32 420 72 01
chancellerie@jura.ch

Hôtel du Gouvernement – 2, rue de l'Hôpital, 2800 Delémont

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication
Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Delémont, le 2 décembre 2025

Consultation relative à la modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Gouvernement jurassien a été invité par votre Département à se prononcer au sujet de la procédure de consultation mentionnée en objet et il vous en remercie.

Il vous transmet, en annexe, le questionnaire complété relatif à la modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Le Gouvernement jurassien vous prie de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de sa haute considération.

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Martial Courtet
Président




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'État

Annexe : ment.

Envoi par la poste et par courriel (en format PDF et Word) à l'adresse V-FA@astra.admin.ch



Questionnaire pour la consultation

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autres milieux intéressés

Expéditeur :

République et Canton du Jura

Hôtel du Gouvernement

Rue de l'Hôpital 2

2800 Delémont

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf **et** Word) d'ici au **9 janvier 2026** à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch

Questions

1. Approuvez-vous dans l'ensemble l'introduction de facilités supplémentaires pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (ci-après dénommés « véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ») ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OTR 1

2. Acceptez-vous que les conducteurs d'ensembles de véhicules composés d'un véhicule utilitaire électrique dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 2, let. b^{bis}, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Vu l'étendue du réseau routier suisse et l'autonomie limitée des véhicules, une exception à l'OTR1 peut être tolérée.

3. Acceptez-vous que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 4, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Vu l'étendue du réseau routier suisse et l'autonomie limitée des véhicules, une exception à l'OTR1 peut être tolérée.

Révision partielle de l'OCR

4. Acceptez-vous que les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, doivent par principe observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 41c P-OCR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OSR

5. Acceptez-vous que la teneur de l'art. 28, al. 1, OSR soit modifiée de telle sorte que le signal « Distance minimale » (2.47) s'applique à l'avenir d'une part aux conducteurs de voitures automobiles lourdes et, d'autre part, aux conducteurs d'ensembles de véhicules dont le poids de l'ensemble excède 3,5 t (art. 28, al. 1, P-OSR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OETV

6. Acceptez-vous que la délégation du contrôle officiel avant l'immatriculation (contrôle garage) soit aussi admise pour les camions et les tracteurs à sellette, pour autant qu'il s'agisse de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 32, al. 2, P-OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Le nombre de cas est trop faible pour que les efforts supplémentaires de formation et de contrôle liés à cette dérogation puissent vraiment alléger la charge de travail des services des automobiles.

7. Acceptez-vous que des véhicules de la catégorie N₂ (camions et tracteurs à sellette) ne doivent plus être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse s'il s'agit de véhicules utilitaires électriques de la catégorie N₂ dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 99, al. 2, let. e, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Il y a quand même des inquiétudes pour la sécurité routière, car le risque vient du poids total. Peu importe les raisons qui font que ce poids dépasse 3,5 tonnes.

8. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne doivent plus obligatoirement être équipés d'un extincteur (art. 114, al. 2, OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Il n'y a aucune raison valable pour qu'une voiture automobile lourde destinée au transport de choses et équipée d'un moteur à combustion doive être équipée d'un extincteur, alors qu'un véhicule utilitaire électrique jusqu'à 4,25 tonnes n'y soit pas soumis. Les 10kg supplémentaires de charge utile et le fait que seuls les débuts d'incendie puissent être éteints ne constituent pas, à notre avis, des raisons suffisantes.

Justiz- und Sicherheitsdepartement

Bahnhofstrasse 15
Postfach 3768
6002 Luzern
Telefon 041 228 59 17
jsdds@lu.ch
www.lu.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommuni-
kation UVEK

per E-Mail
V-FA@astra.admin.ch

Luzern, 16. Dezember 2025

Protokoll-Nr.: 1464

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates danke ich Ihnen für die Gelegenheit, zum titelerwähnten Geschäft Stellung nehmen zu können und äussere mich wie folgt:

Wir unterstützen die vorgeschlagenen Anpassungen, welche primär die Angleichung der Vorschriften für leichte Elektro-Nutzfahrzeuge an jene Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 3,5 Tonnen bezwecken. Damit wird die Elektromobilität im Lieferverkehr gefördert, deren Wettbewerbsfähigkeit gestärkt und ein Beitrag zur Förderung nachhaltiger Transportlösungen geleistet.

Die Aufhebung des gemäss Artikel 2a Absatz 1 Buchstabe c der Verkehrsregelnverordnung (VRV; SR 741.11) bestehenden Alkoholverbots lehnen wir allerdings ab. In diesem Punkt lässt die Verkehrssicherheit keinerlei Kompromisse zu. Ablehnend stehen wir ebenfalls der beabsichtigten Delegation der amtlichen Prüfung vor der Zulassung gegenüber. Hinsichtlich der vorliegend in Frage stehenden Fahrzeugkategorien ist ein Spezialwissen erforderlich, was einer Selbstabnahme entgegensteht. Ein besonderes Augenmerk wird schliesslich auf die Kompatibilität dieser Vorlage mit dem EU-Verkehrssicherheitspaket zu richten sein, insbesondere mit der nach Eröffnung dieses Vernehmlassungsverfahrens vom EU-Parlament definitiv verabschiedeten neuen Führerscheinrichtlinie. Im Übrigen verweisen auf unsere Bemerkungen im Fragebogen.

Für die Berücksichtigung unserer Anliegen danken wir Ihnen.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Y. Fanaj', with a small comma at the end.

Ylfete Fanaj
Regierungsrätin

Beilage:

- Fragebogen



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Regierungsrat des Kantons Luzern vertreten durch: Justiz- und Sicherheitsdepartement Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
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

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:

Das EU-Verkehrssicherheitspaket wurde inzwischen vom EU-Parlament beschlossen. Dabei sieht die neue EU-Führerscheinrichtlinie vor, dass E-Autofahrer künftig u.a. schwerere Fahrzeuge lenken dürfen. Es wird namentlich mit Blick auf den grenzüberschreitenden Verkehr ein Augenmerk auf die Kompatibilität der Vorlage mit dieser Richtlinie zu richten sein. Gerade Wohnmotorwagen und Motorwagen zum Gütertransport werden oft im Ausland eingesetzt.

Im Weiteren stellen wir eine Gleichstellung der E-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen mit den Lieferwagen bis 3,5 Tonnen auch im Rahmen des Bundesgesetzes über die Strassentransportunternehmen (STUG) zur Diskussion. Konkret beziehen wir uns auf die Regelung, wonach keine Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen benötigt, wer für die gewerbsmässige Güterbeförderung ausschliesslich Lieferwagen und Fahrzeugkombinationen verwendet, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 2,5 Tonnen übersteigt, jedoch höchstens 3,5 Tonnen beträgt, und diese Fahrzeuge ausschliesslich zur Güterbeförderung in der Schweiz einsetzt (Art. 3 Abs. 1^{ter} Bst. c STUG). Es stellt sich daher die Frage, ob nicht auch die entsprechende Bestimmung im STUG angepasst werden müsste. Das Erlangen einer Zulassungsbewilligung ist bekanntlich mit grossem Aufwand verbunden (beauftragen eines Transportleiters mit Fachausweis für den Güterverkehr, finanzieller Nachweis etc.).

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

Auf die Aufhebung des Alkoholverbots (Art. 2a Abs. 1 Bst. c VRV) ist allerdings zu verzichten. Hier dürfen mit Blick auf die Verkehrssicherheit keinerlei Kompromisse gemacht 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:

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:

Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen unterliegen umfangreichen und strengeren Bau- und Ausrüstungsvorschriften. Betriebe, welche Selbstabnahmen durchführen, besitzen nicht die notwendigen Mittel und Kenntnisse, um diesen Anforderungen gerecht zu werden. Eine Ausdehnung der Selbstabnahmen auf Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen erachten wir daher als problematisch und lehnen dies ab.

Weiter ist bei der vorgeschlagenen Formulierung unklar, ob die neuen Erleichterungen nur für Fahrzeuge mit Ziffer 157 (Erleichterung im Binnenverkehr) eingeführt oder allen betreffenden Fahrzeugen zugestanden werden sollen.

Zudem erachten wir es als prüfenswert, namentlich aus Kostengründen, die betroffenen Fahrzeuge mit Ziffer 157 von der jährlichen Nachprüfung zu entbinden.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Diese Ausrüstungserleichterung ist zwingend erforderlich, falls das Verbot «Signal 2.45 Überholen für Lastwagen verboten» für solche Fahrzeuge nicht mehr beachtet werden muss.

-
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:



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Département fédéral de l'environnement, des
transports, de l'énergie et de la
communication DETEC
3003 Berne

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Monsieur le conseiller fédéral,
Mesdames, Messieurs,

Le Conseil d'État de la République et Canton de Neuchâtel a pris connaissance du projet de modifications cité en marge et vous remercie de la possibilité qui lui est donnée de se prononcer.

Notre autorité se positionne favorablement quant à ce projet de révision et vous renvoie au questionnaire annexé pour sa position de détail.

En vous remerciant de nous avoir consulté, nous vous prions d'agréer, Monsieur le conseiller fédéral, Mesdames, Messieurs, l'expression de notre haute considération.

Neuchâtel, le 17 décembre 2025



Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
C. GRAF

La chancelière,
S. DESPLAND

Annexe : ment.

NE



Questionnaire pour la consultation

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autres milieux intéressés

Expéditeur :

République et Canton de Neuchâtel

Collégiale

2000 Neuchâtel

Important :

Veillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf **et** Word) d'ici au **9 janvier 2026** à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch

Questions

1. Approuvez-vous dans l'ensemble l'introduction de facilités supplémentaires pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (ci-après dénommés « véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ») ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette proposition nous semble aller dans le sens d'une mise sur le même pied d'égalité les conducteurs de voiture de livraison à moteur thermique dont la limite du point total n'excède pas 3.50 t et ceux à propulsion non polluante. De plus, ces derniers ne doivent pas être défavorisés par la perte de capacité de transport, surtout que l'on parle de trafic interne.

Révision partielle de l'OTR 1

2. Acceptez-vous que les conducteurs d'ensembles de véhicules composés d'un véhicule utilitaire électrique dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 2, let. b^{bis}, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

C'est une question d'égalité de traitement avec les conducteurs de voiture de livraison à moteur thermique dont la limite du point total n'excède pas 3.50 t, surtout que parfois, les conducteurs peuvent être confronté aux deux techniques de propulsion à l'interne de la flotte de véhicule de leur entreprise.

3. Acceptez-vous que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 4, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Idem réponse 2.

Révision partielle de l'OCR

4. Acceptez-vous que les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, doivent par principe observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 41c P-OCR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Idem réponse 2.

Révision partielle de l'OSR

5. Acceptez-vous que la teneur de l'art. 28, al. 1, OSR soit modifiée de telle sorte que le signal « Distance minimale » (2.47) s'applique à l'avenir d'une part aux conducteurs de voitures automobiles lourdes et, d'autre part, aux conducteurs d'ensembles de véhicules dont le poids de l'ensemble excède 3,5 t (art. 28, al. 1, P-OSR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OETV

6. Acceptez-vous que la délégation du contrôle officiel avant l'immatriculation (contrôle garage) soit aussi admise pour les camions et les tracteurs à sellette, pour autant qu'il s'agisse de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 32, al. 2, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

7. Acceptez-vous que des véhicules de la catégorie N₂ (camions et tracteurs à sellette) ne doivent plus être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse s'il s'agit de véhicules utilitaires électriques de la catégorie N₂ dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 99, al. 2, let. e, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Seulement pour le trafic interne.

8. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne doivent plus obligatoirement être équipés d'un extincteur (art. 114, al. 2, OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Idem réponse question 7.



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Kanton Nidwalden Regierungsrat Dorfplatz 2 6371 Stans
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

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:

Keine.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Keine.

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:

Keine.

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:

Keine.

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:

Keine.

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:

Keine.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Keine.

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:

Keine.



CH-6060 Sarnen, Enetriederstrasse 1, SSD

Eidgenössische Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an:

V-FA@astra.admin.ch

Referenz/Aktenzeichen: OWSTK.5609

Unser Zeichen: ks

Sarnen, 12. Dezember 2025

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

geschätzter Albert

Für die Einladung zur Vernehmlassung zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t danken wir Ihnen.

Der Kanton Obwalden verzichtet in diesem Vernehmlassungsverfahren auf eine Stellungnahme.

Freundliche Grüsse


Christoph Amstad
Regierungsrat

Kopie an:

- Kantonspolizei
- Staatskanzlei

T +41 52 632 73 67
sekretariat-bd@sh.ch

Baudepartement

Bundesamt für Strassen ASTRA

per E-Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Schaffhausen, 11. Dezember 2025

**Vernehmlassung UVEK betreffend Projekt zur Änderung von vier Verordnungen des
Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns zur Stellungnahme in obgenannter
Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken.

Wir lehnen die geplanten Änderungen ab und verweisen zur Begründung auf den beiliegenden
Fragebogen.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER



Martin Kessler, Regierungspräsident

Beilage: Fragebogen

Kopie an:
Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Kanton Schaffhausen / Baudepartement / Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
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

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:

Die bereits bestehenden Erleichterungen genügen im Grundsatz. Durch die Einführung weiterer abweichender Vorschriften entsteht ein nicht mehr begründ- und kontrollierbarer Flickenteppich mit zu erwartenden Forderungen nach weiteren Erleichterungen in diversen Bereichen des Strassenverkehrsrechts. Die Antriebsart eines Fahrzeuges ist nicht Gegenstand der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Vgl. Frage 1

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:

Vgl. Frage 1

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:

Nur wenn die Verkehrsregeln generell an ein Gewichtslimit von 4,25 t angepasst würden. Die Betriebsgefahr und die physikalischen Kräfte sind von der Gesamtmasse des Fahrzeuges abhängig. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Gründen mehr als 3,5 t zu Stande kommen.

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:

Der Mindestabstand gilt aufgrund der Schwere der Fahrzeuge. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Gründen mehr als 3,5 t zu Stande kommen. Diese nicht kontrollierbare Vorschrift ist generell zu hinterfragen.

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:

Es gibt keinen Grund, die Delegation nur auf Fahrzeuge >3.5 t auszudehnen, die einzig wegen ihrer Antriebsart schwerer sind. Wenn, dann wäre diese Erweiterung auf alle Antriebsarten auszudehnen.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Betriebsgefahr geht von der Gesamtmasse aus. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Gründen mehr als 3,5 t zu Stande kommen.

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:

Es ist nicht zu begründen, weshalb ein mit Verbrennungsmotor ausgerüsteter schwerer Motorwagen zum Sachtransport einen Feuerlöscher mitführen muss und ein Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t nicht. Die rund 10 kg mehr Nutzlast und der Umstand, dass nur Entstehungsbrände gelöscht werden könnten, erachten wir nicht als ausreichende Begründung.



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

an: V-FA@astra.admin.ch

Schwyz, 2. Dezember 2025

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. September 2025 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis 9. Januar 2026 unterbreitet.

Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind nach heutigem Stand der Technik aufgrund des Batteriegewichts schwerer als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Dadurch ist die Nutzlast bei Lieferwagen mit max. 3.5 t Gesamtgewicht eingeschränkt und die Beschaffung von elektrischen Lieferwagen ist durch die geringere Nutzlast wirtschaftlich wenig interessant. Dies, weil es zusätzlicher Lieferwagen bedarf, um die gleiche Gütermenge transportieren zu können. Positiv wirkt sich aus, dass Elektrofahrzeuge keine Abgase emittieren und weniger Lärm verursachen. Insofern kann der Regierungsrat den beantragten Änderungen grundsätzlich zustimmen, einzig das Mitführen eines Feuerlöschers soll weiterhin Pflicht bleiben, so wie es für alle Fahrzeuge über 3.5 t gilt. Anzumerken bleibt, dass es um einen «Swiss Finish» handelt, welcher nur im Binnenverkehr Anwendung findet. Übersichtlicher wird die Situation für alle Beteiligten dadurch nicht.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und versichern Sie, Herr Bundesrat, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Im Namen des Regierungsrates:

Michael Stähli
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Staatsschreiber



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:

Regierungsrat des Kantons Schwyz
Postfach 1260
6431 Schwyz

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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Für das Löschen von Entstehungsbränden leisten Feuerlöscher gute Dienste, weshalb es keinen Grund gibt, für diese Fahrzeuge über 3.5 t eine Ausnahme zu machen.

Amtsleitung
Gurzelenstrasse 3
4512 Bellach

Kenneth Lützeltschwab
Amtschef

Per E-Mail:
V-FA@astra.admin.ch

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kom-
munikation UVEK

15. Dezember 2025

Fahrzeugvorschriften – Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 stellten Sie der Kantonsregierung den Vorentwurf sowie den erläuternden Bericht zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts zu und luden diese zur Stellungnahme ein. Im Auftrag des Regierungsrates nutzen wir diese Möglichkeit gerne.

Wir sind mit den Vorschlägen des UVEK zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes weitgehend einverstanden. Wir unterstützen Massnahmen, mit denen die Bestimmungen für Elektro-Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t angepasst werden. Ebenso befürworten wir alle Massnahmen, mit denen punktuelle Nachteile für Elektro-Nutzfahrzeuge ausgeglichen werden.

In Bezug auf Frage 8 des Fragebogens zur Teilrevision der VTS sind wir hingegen nicht damit einverstanden, dass auf das Mitführen eines Feuerlöschers für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t verzichtet wird. Handfeuerlöscher sind bei Entstehungsbränden (z. B. Reifen, Interieur, Elektrik, Ladegut) wirksam und erhöhen die Eigensicherung bis zum Eintreffen der Feuerwehr. Insbesondere in Tunneln und dicht bebauten Räumen ist eine frühe Brandbekämpfung sicherheitsrelevant. Zudem können Feuerlöscher im Alltag ebenfalls von Nutzen sein und nicht nur im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, zum obenerwähnten Geschäft eine Stellungnahme abgeben zu können.

Freundliche Grüsse

Kenneth Lützeltschwab
Amtschef

Beilagen: Fragebogen Fahrzeugvorschriften- Teilrevision von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts (Datei in Word und PDF)

Kopie: Bau- und Justizdepartement (bk)
Staatskanzlei des Kantons Solothurn



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Kanton Solothurn v.d. Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn Gurzelenstrasse 3 4512 Bellach Kontakt: Kenneth Lützelschwab, Amtschef 032 627 66 66
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

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:

Die weiteren Erleichterungen 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, wird unterstützt. Dabei sollen die Sicherheitsanforderungen erfüllt bleiben. Sollte künftig eine Anhebung der Führerkategorie B auf 4,25t erfolgen, wäre zu prüfen, ob die technische Fahrzeugkategorisierung entsprechend angepasst werden sollte. Dabei ist auf eine technisch gleichwertige Behandlung aller Antriebstechnologien zu achten, um eine faire und praxistaugliche Regelung sicherzustellen.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Ohne diese Erleichterungen werden viele Betreiber solche Fahrzeuge nicht beanspruchen. Das Ziel der Emissionsreduktion würde dadurch verfehlt werden. Die Ausnahme soll jedoch ausschliesslich für die bezeichneten Elektrofahrzeuge gelten und klar auf den Binnenverkehr sowie genau definierte Fahrzeugkombinationen beschränkt werden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

Ohne diese Regelung wäre der Einsatz solcher Fahrzeuge wirtschaftlich unattraktiv und das Ziel der Emissionsreduktion würde verfehlt. Die Ausnahme soll jedoch **ausschliesslich für diese Fahrzeuge** gelten und klar begrenzt sein, unter Wahrung der **Verkehrssicherheit und Gleichbehandlung**.

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:

Elektrotransporter weisen das Gewicht von 4.25 t lediglich infolge dem Mehrgewicht wegen der Batterie auf. Deshalb wird eine Gleichbehandlung mit den leichteren Fahrzeugen unterstützt.

Emissionsfreie Motorwagen bis 4.25 t sollen den Verkehrsregeln für leichte Motorfahrzeuge unterstellt werden. Sofern alle Sicherheitsanforderungen erfüllt sind, wird diese Massnahme unterstützt. Sollte künftig eine Anhebung der Führerkategorie B auf 4.25 t erfolgen, ist zu prüfen, ob die technische Fahrzeugkategorisierung entsprechend angepasst werden sollte. Dabei ist auf eine technisch gleichwertige Behandlung aller Antriebstechnologien zu achten, um eine faire und praxistaugliche Regelung sicherzustellen.

Allerdings wird dennoch die Berücksichtigung der Gewichtsbeschränkungen gemäss Art. 20 SSV beantragt, da eine Polizeikontrolle, durch Aufhebung dieser Gewichtsbeschränkungen kaum möglich ist. In der Praxis stützen sich solche Gewichtsbeschränkungen auf lärm- und verkehrstechnische Gründe. Deshalb wird eine Ausnahme gefordert. Zu prüfen wäre allenfalls, diese Regelungslücke durch eine entsprechende Zusatztafel angepasst würde. Es könnte eine Ausnahme für emissionsfreie Fahrzeuge bis 4.25 t vorgesehen werden. So wären die rechtlichen Grundlagen auch klar formuliert.

Insgesamt ist eine solche Anpassung zu befürworten.

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:

Der Einbezug von Fahrzeugkombinationen über 3.5 t ist sachgerecht und erhöht die Verkehrssicherheit. Wichtig ist eine technologieneutrale Umsetzung, unabhängig vom Antriebssystem. Mit dieser Anpassung wird eine Lücke geschlossen.

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:

Die Selbstabnahme für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t wird unterstützt, sofern alle Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen erfüllt sind. Diese Regelung kann jedoch nur bei Fahrzeugen mit vollständiger Werkskarosserie angewendet werden. Bei Fahrzeugen mit Chassis-Kabine ohne Aufbau ist eine Selbstabnahme nicht zulässig, da die Gesamtprüfung erst nach dem Aufbau erfolgen kann.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Dieser Ansatz ist zu begrüßen. Eine solche Pflicht Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t der Klasse N₂ mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung auszurüsten wäre ein unnötiger Mehraufwand und würde den Einsatz dieser Fahrzeuge unnötig erschweren. Das Absehen von einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ist zweckmässig, fördernd und praxisgerecht.

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:

Ein Feuerlöscher ist wichtig für die eigene Sicherheit – bis die Feuerwehr eintrifft. Besonders in Tunneln oder dicht bebauten Bereichen können eine frühzeitige Brandbekämpfung entscheidend sein. Aus sicherheitstechnischer Sicht wäre ein Handfeuerlöscher sinnvoll, sei dies im Alltag oder aber im Verkehrsleben.



Regierung des Kantons St.Gallen, Regierungsgebäude, 9001 St.Gallen

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

Regierung des Kantons St.Gallen
Regierungsgebäude
9001 St.Gallen
T +41 58 229 89 42
info.sk@sg.ch

St.Gallen, 11. Dezember 2025

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. September 2025 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t mit Rückmeldefrist bis 9. Januar 2026 ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Wir sind mit der unterbreiteten Vorlage einverstanden. Die vorgeschlagenen Anpassungen sind sachlich begründet und verhältnismässig. Sie tragen dazu bei, Wettbewerbsnachteile emissionsfreier Elektro-Nutzfahrzeuge zu beseitigen, ohne die Verkehrssicherheit oder den Vollzug wesentlich zu beeinträchtigen. Im Rahmen der Gleichstellung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben, deren Mehrgewicht ausschliesslich auf die Antriebstechnik zurückzuführen ist, gegenüber Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren, erweisen sich die vorgesehenen Anpassungen bzw. Erleichterungen als gerechtfertigt. Detaillierte Anmerkungen zu den einzelnen Bestimmungen entnehmen Sie bitte dem diesem Schreiben beigefügten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Beat Tinner
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilage:

Ausgefüllter Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage

Zustellung nur per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:

V-FA@astra.admin.ch



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:

Regierung des Kantons St.Gallen

Regierungsgebäude

9001 St.Gallen

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

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:

Die vier vorgesehenen Änderungen im Strassenverkehrsrecht sind gerechtfertigt, da sie zur Gleichstellung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Fahrzeugen beitragen, deren Gesamtgewicht von über 3,5 t ausschliesslich durch die emissionsfreie Antriebstechnik – im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren – bedingt ist.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Ausnahme von der Chauffeurverordnung für Fahrzeugkombinationen, die aus Zugfahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von 4,25 t bestehen, gewährleistet die Wettbewerbsfähigkeit emissionsfreier Antriebe gegenüber Verbrennungsmotoren und reduziert zugleich den administrativen Aufwand für Transportunternehmen sowie Kontrollbehörden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

Die Ausnahme von der Chauffeurverordnung bei schweren Motorfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht bis 4.25 t, deren Gesamtgewicht aufgrund des emissionsfreien Antriebes mehr als 3.5 t beträgt, stellt die Wettbewerbsfähigkeit der emissionsfreien Antriebe gegenüber Verbrennungsmotoren sicher und erleichtert den administrativen Aufwand der Transportunternehmen sowie der Kontrollbehörden.

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:

Im Rahmen der Gleichstellung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben, bei denen das Mehrgewicht ausschliesslich auf die emissionsfreie Antriebstechnik zurückzuführen ist, im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren, ist diese Erleichterung gerechtfertigt.

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Zuge der Gleichstellung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben, deren Mehrgewicht ausschliesslich auf die emissionsfreie Antriebstechnik zurückzuführen ist, im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren, ist diese Erleichterung sachgerecht und gerechtfertigt.

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:



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Regierung des Kantons St.Gallen Regierungsgebäude 9001 St.Gallen
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

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:

Die vier vorgesehenen Änderungen im Strassenverkehrsrecht sind gerechtfertigt, da sie zur Gleichstellung und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit von Fahrzeugen beitragen, deren Gesamtgewicht von über 3,5 t ausschliesslich durch die emissionsfreie Antriebstechnik – im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren – bedingt ist.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Ausnahme von der Chauffeurverordnung für Fahrzeugkombinationen, die aus Zugfahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben bis zu einem Gesamtgewicht von 4,25 t bestehen, gewährleistet die Wettbewerbsfähigkeit emissionsfreier Antriebe gegenüber Verbrennungsmotoren und reduziert zugleich den administrativen Aufwand für Transportunternehmen sowie Kontrollbehörden.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

Die Ausnahme von der Chauffeurverordnung bei schweren Motorfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht bis 4.25 t, deren Gesamtgewicht aufgrund des emissionsfreien Antriebes mehr als 3.5 t beträgt, stellt die Wettbewerbsfähigkeit der emissionsfreien Antriebe gegenüber Verbrennungsmotoren sicher und erleichtert den administrativen Aufwand der Transportunternehmen sowie der Kontrollbehörden.

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:

Im Rahmen der Gleichstellung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben, bei denen das Mehrgewicht ausschliesslich auf die emissionsfreie Antriebstechnik zurückzuführen ist, im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren, ist diese Erleichterung gerechtfertigt.

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Im Zuge der Gleichstellung von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben, deren Mehrgewicht ausschliesslich auf die emissionsfreie Antriebstechnik zurückzuführen ist, im Vergleich zu Fahrzeugen mit herkömmlichen Verbrennungsmotoren, ist diese Erleichterung sachgerecht und gerechtfertigt.

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:

Numero
5403

fr

0

Bellinzona
12 novembre 2025

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia e delle
comunicazioni DATEC

V-FA@astra.admin.ch (word e pdf)

Procedura di consultazione concernente la modifica di quattro ordinanze del codice della circolazione stradale per l'adeguamento dei requisiti applicabili ai veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 tonnellate

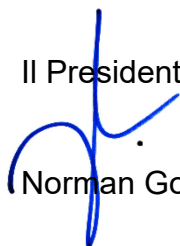
Gentili signore, egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera del 26 settembre 2025 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e vi ringraziamo per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio per il tramite del questionario allegato.

Vogliate gradire, gentili signore, egregi signori, i sensi della nostra massima stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente



(Norman Gobbi)

Il Cancelliere



Arnaldo Coduri

Allegato:

- Questionario

Copia a:

- Dipartimento delle istituzioni (di-dir@ti.ch)
- Segreteria generale del Dipartimento delle istituzioni (di-sg.ap@ti.ch)
- Sezione della circolazione (di-sc.direzione@ti.ch)
- Polizia cantonale (polizia-segr@polca.ti.ch)
- Deputazione ticinese alle Camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch)
- Pubblicazione in Internet



Questionario sul progetto posto in consultazione

Modifica di quattro ordinanze del codice della circolazione stradale per l'adeguamento dei requisiti applicabili ai veicoli commerciali elettrici fino a 4,25

Parere trasmesso da:

<input checked="" type="checkbox"/> Cantone <input type="checkbox"/> Associazione <input type="checkbox"/> Organizzazione <input type="checkbox"/> Altre cerchie interessate
Mittente Dipartimento istituzioni (Polizia cantonale + Sezione della circolazione)
Importante Inviare il parere in formato Word e PDF entro il 9 gennaio 2026 al seguente indirizzo e-mail: V-FA@astra.admin.ch

Domande

1. Siete d'accordo, nel complesso, con la proposta di introdurre nuove agevolazioni per i veicoli di peso totale fino a 4,25 t il cui peso eccedente le 3,5 t è imputabile esclusivamente al sistema di trazione a emissioni zero (di seguito «veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t»)?

☒ SÌ

☐ NO

☐ Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

L'introduzione della propulsione elettrica deve, in linea di principio, essere incentivata. Anche le proposte contenute nella presente modifica meritano, di principio, di essere approvate.

Rimane tuttavia il fatto che tali misure giungono con un certo ritardo nei confronti dei trasportatori che, avendo investito anticipatamente nella transizione ecologica, hanno dovuto sostenere costi più elevati per adeguarsi alle disposizioni legali finora in vigore.

Revisione parziale OLR 1

2. Siete d'accordo che nei trasporti nazionali i conducenti di combinazioni di veicoli composti da un veicolo commerciale elettrico fino 4,25 t siano esonerati dall'OLR 1 (art. 4 cpv. 2 lett. b^{bis} AP-OLR 1)?

☒ SÌ

☒ NO

Osservazioni / Proposta di modifica:

Le esenzioni previste dalla normativa sono ormai numerose, al punto che, durante un controllo di polizia, risulta sempre più complesso verificare se un conducente di un veicolo o di una combinazione abbia circolato esclusivamente in Svizzera oppure abbia effettuato trasporti internazionali nei 56 giorni precedenti.

A nostro avviso, questa nuova esenzione arriva con notevole ritardo. Sarebbe stato opportuno introdurla già nelle precedenti consultazioni, quando molte aziende del settore hanno dovuto investire somme considerevoli per adeguarsi alle prescrizioni dell'OLR, acquistando costosi sistemi per lo scarico e l'archiviazione dei dati.

Tale ritardo rischia ora di creare una disparità di trattamento tra le imprese che si sono prontamente conformate alle norme vigenti e quelle che beneficeranno dell'esenzione senza aver sostenuto i medesimi oneri.

3. Siete d'accordo che nei trasporti nazionali i conducenti di veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t siano esonerati dall'OLR 1 (art. 4 cpv. 4 AP-OLR 1)?

☒ SÌ

☒ NO

☐ Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Si rimanda alla risposta 2.

Revisione parziale ONC

4. Siete d'accordo che i conducenti di mezzi pesanti a emissioni zero con peso totale massimo di 4,25 t nei quali il superamento delle 3,5 t è dovuto unicamente al peso aggiuntivo del sistema di propulsione debbano in linea di principio osservare le norme della circolazione e la segnaletica previste per i conducenti di veicoli a motore leggeri (art. 41c AP-ONC)?

☒ SÌ

☐ NO

☐ Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Nessuna

Revisione parziale OSStr

5. Siete d'accordo che sia modificato il tenore dell'articolo 28 capoverso 1 OSStr in maniera tale che il segnale «Intervallo minimo» (2.47) si applichi ai conducenti sia di veicoli pesanti sia di combinazioni di veicoli nei quali il peso del convoglio supera le 3,5 t (art. 28 cpv. 1 AP-OSStr)?

☒ SÌ

☐ NO

☐ Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Nessuna

Revisione parziale OETV

6. Siete d'accordo che sia consentito delegare il collaudo ufficiale pre-immatricolazione (collaudo in officina) anche per autocarri e trattori a sella, purché siano veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t (art. 32 cpv. 2 AP-OETV)?

☒ SÌ

☐ NO

☐ Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Nessuna

-
7. Siete d'accordo che per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t rientranti nella categoria N₂ (autocarri e trattori a sella) decada l'obbligo di equipaggiamento con un dispositivo automatico di limitazione della velocità (art. 99 cpv. 2 lett. e AP-OETV)?

☐ SÌ

☒ NO

☐ Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Non si condivide la proposta di abolire l'obbligo del limitatore di velocità per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t.

Il mantenimento di tali dispositivi resta fondamentale per garantire la sicurezza su strade già fortemente trafficate, dove anche un singolo incidente può provocare gravi disagi alla circolazione.

Limitare la velocità contribuisce a prevenire collisioni e tamponamenti, riducendo così il rischio di chiusure prolungate delle principali vie di transito e favorendo una maggiore fluidità complessiva del traffico.

8. Siete d'accordo che per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t venga soppresso l'obbligo dell'estintore a bordo (art. 114 cpv. 2 AP-OETV)?

☐ SÌ

☒ NO

☐ Nessun parere/Non pertinente

Osservazioni / Proposta di modifica:

Non si condivide la proposta di sopprimere l'obbligo dell'estintore a bordo per i veicoli commerciali elettrici fino a 4,25 t.

Pur essendo consapevoli che, in caso di incendio o principio d'incendio del pacco batterie, l'estintore risulta di utilità limitata e che la priorità deve essere l'allontanamento immediato dal veicolo, la sua presenza resta comunque importante.

L'estintore può infatti rivelarsi utile per spegnere piccoli principi d'incendio in altre parti del veicolo o nell'ambiente circostante, come materiali trasportati, cablaggi o altri veicoli coinvolti.

Si tratta di una misura di sicurezza di base, semplice ma potenzialmente determinante per evitare il propagarsi delle fiamme e limitare i danni in situazioni di emergenza.

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

Eidgenössisches Departement für Um-
welt, Verkehr, Energie und Kommunika-
tion (UVEK)

Herr Albert Rösti
Bundesrat
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Frauenfeld, 9. Dezember 2025
Nr. 670

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

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t und teilen Ihnen mit, dass wir die Vorlage weitgehend ablehnen.

Für die Einzelheiten gestatten wir uns, auf den beigefügten Fragebogen zu verweisen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates

Der Staatsschreiber



Beilage:

- Fragebogen





Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Kanton Thurgau Staatskanzlei Regierungsgebäude 8510 Frauenfeld
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

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:

Die bereits bestehenden Erleichterungen genügen im Grundsatz. Durch die Einführung weiterer, abweichender Vorschriften entsteht ein kaum noch begründ- und kontrollierbarer „Flickenteppich“ mit absehbaren Forderungen nach weiteren Erleichterungen in diversen Bereichen des Strassenverkehrsrechts. Die Antriebsart eines Fahrzeuges sollte nicht Gegenstand der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses sein.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aufgrund der Grösse des Schweizer Strassennetzes und der beschränkten Reichweite der Fahrzeuge kann dies verantwortet 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:

Aufgrund der Grösse des Schweizer Strassennetzes und der beschränkten Reichweite der Fahrzeuge kann dies verantwortet werden.

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 Betriebsgefahr und die physikalischen Kräfte sind von der Gesamtmasse des Fahrzeuges abhängig. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Gründen das 3,5 t überschreitende Gewicht verursacht wird.

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:

Der „Mindestabstand“ gilt aufgrund der Schwere der Fahrzeuge. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Gründen das 3,5 t übersteigende Gesamtgewicht verursacht wird. Diese kaum kontrollierbare Vorschrift ist ohnehin generell zu hinterfragen.

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:

Es gibt keinen plausiblen Grund, die Delegation nur auf Fahrzeuge > 3.5 t auszudehnen, die einzig wegen ihrer Antriebsart schwerer sind. Wenn dies erfolgen soll, dann wäre diese Ausweitung auf alle Antriebsarten auszudehnen.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?
- ☐ JA ☒ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Betriebsgefahr geht von der Gesamtmasse aus. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Gründen das 3,5 t überschreitende Gewicht verursacht wird.

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:

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein mit Verbrennungsmotor ausgerüsteter schwerer Motorwagen zum Sachtransport einen Feuerlöscher mitführen muss und ein Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t nicht. Die rund 10 kg mehr Nutzlast und der Umstand, dass nur Entstehungsbrände gelöscht werden könnten, erachten wir nicht als ausreichende Begründung.



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)

V-FA@astra.admin.ch

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen Stellung zu nehmen.

Der Regierungsrat ist mit der Revision im Grundsatz einverstanden. Die detaillierte Stellungnahme entnehmen Sie bitte dem Rückmeldeformular in der Beilage.

Sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

Altdorf, 22. Dezember 2025



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann

Der Kanzleidirektor

Christian Arnold

Roman Balli

Beilage

- Rückmeldeformular



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:

Regierungsrat Kanton Uri

Rathausplatz 1

6460 Altdorf

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

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:

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

Es gibt keinen Grund, die Delegation nur auf Fahrzeuge >3.5 t auszudehnen, die einzig wegen ihrer Antriebsart schwerer sind. Wenn eine Anpassung vorgenommen werden soll, dann wäre diese Erweiterung auf alle Antriebsarten auszudehnen.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

CONSEIL D'ETAT

Château cantonal
1014 Lausanne

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du Département fédéral de
l'environnement, des transports, de
l'énergie et de la communication (DETEC)
Palais fédéral
3003 Berne

Envoi par courriel : V-FA@astra.admin.ch

Réf. : 25_COU_7317

Lausanne, le 17 décembre 2025

Consultation fédérale (CE) - Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat vaudois vous remercie de l'associer à cette procédure de consultation et de lui permettre de faire part de ses observations dans le cadre de l'objet mentionné en titre.

En préambule, le Conseil d'Etat tient à rappeler son engagement en faveur de l'électrification du parc automobile, levier indispensable à la réduction des émissions de gaz à effet de serre générées par le trafic routier (Plan climat cantonal et mesure 2.7 du Programme de législature 22-27 notamment).

Toutefois, le Conseil d'Etat est défavorable aux révisions proposées de l'OTR1, de l'OCR et de l'OETV compte tenu notamment des risques élevés pour la circulation routière et ce même s'il relève que ces projets pourraient permettre d'éliminer les désavantages de la mobilité électrique. Les conséquences négatives du projet sur la sécurité et la protection de l'environnement sont importantes. Par ailleurs, l'augmentation des vitesses autorisées pour les véhicules lourds jusqu'à 4,25 tonnes entraînerait une hausse de la consommation d'énergie et pourrait s'avérer contre-productive à long terme.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat précise que si les mesures devaient être adoptées, elles devraient l'être pour une durée limitée et accompagnées d'une surveillance et d'un monitoring public permettant d'observer les effets de la nouvelle réglementation sur la branche du transport, la sécurité routière et l'environnement. En cas d'effets négatifs, les dérogations devraient être levées avant terme.

En revanche, le Conseil d'Etat est favorable à la révision de l'OSR.

Ces différentes prises de position sont mentionnées dans le questionnaire annexé à la présente.

En vous souhaitant bonne réception de la présente, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'expression de nos sentiments distingués.

AU NOM DU CONSEIL D'ETAT

LA PRESIDENTE



Christelle Luisier Brodard

LE CHANCELIER.



Michel Staffoni

Annexe

- Questionnaire dûment rempli

Copies

- OAE
- SAN



Questionnaire pour la consultation

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autres milieux intéressés
Expéditeur : Canton de Vaud
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et Word) d'ici au 9 janvier 2026 à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch

Questions

1. Approuvez-vous dans l'ensemble l'introduction de facilités supplémentaires pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (ci-après dénommés « véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ») ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Les véhicules de plus de 3,5 t restent des voitures automobiles lourdes et doivent être traités comme tels. Étendre encore les facilités introduirait une complexité inutile dans la législation et pour les contrôles de police. Par ailleurs, ces adaptations créent des disparités avec le droit européen et multiplient les exceptions à un système déjà allégé depuis 2022. Les catégories européennes des véhicules doivent être respectées (4250 kg= N2 Europe). Le changement devrait être traité à la base (élargissement de la catégorie N1) et non une multitude d'exceptions dans divers règlements avec le risque d'augmenter les interprétations possibles.

Il faut donc maintenir la limite actuelle pour garantir l'harmonisation des normes et la sécurité.

Si les efforts visant à éliminer les désavantages de la mobilité électrique peuvent être salués et pourraient être pertinentes dans la situation actuelle, il convient de relever que la technologie évolue et certains véhicules électriques profitent déjà d'une charge utile comparable aux véhicules thermiques.

Or, certaines exceptions à la réglementation des véhicules lourds ne doivent pas être assouplies pour des raisons de sécurité. Les conséquences négatives du projet sur la sécurité et la protection de l'environnement sont importantes. Ainsi, l'augmentation des vitesses autorisées pour les véhicules lourds jusqu'à 4,25 t entraînerait une hausse de la consommation d'énergie et pourrait s'avérer contre-productive à long terme. Une grande partie des mesures proposées présente des risques pour la sécurité

Par ailleurs, l'utilité à long terme de ces assouplissements pour les véhicules à motorisation sans émissions pesant entre 3,5 et 4,25 t est limitée. Si elles devaient être adoptées, ces révisions devraient être mises en place pour une durée limitée et accompagnées d'un monitoring public, observant les effets de la nouvelle réglementation sur la branche du transport, la sécurité routière et l'environnement. En cas d'effets négatifs, la dérogation devrait être levée avant terme.

Révision partielle de l'OTR 1

2. Acceptez-vous que les conducteurs d'ensembles de véhicules composés d'un véhicule utilitaire électrique dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 2, let. b^{bis}, P-OTR 1) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Cette dérogation compliquerait les contrôles et créerait une inégalité de traitement entre les conducteurs soumis à l'OTR 1 et ceux qui en seraient exemptés, allant ainsi à l'encontre de l'objectif fondamental de sécurité routière. En outre, dès le 1^{er} juillet 2026, notre législation (OTR 1) se renforcera en soumettant au régime du temps de travail les véhicules de plus de 2,5 tonnes circulant en trafic international. La proposition actuelle va donc à contre-courant, puisqu'elle allège les exigences pour le trafic national. Enfin, les progrès technologiques permettront certainement d'alléger les véhicules à propulsion non polluante, rendant ces exceptions temporaires et, de surcroît, inutiles.

Même si ces mesures pourraient encourager le passage à des véhicules sans émissions, la prolifération des véhicules utilitaires légers jusqu'à 3,5 t représente déjà un risque pour la sécurité et les conditions de travail et les mesures devraient être provisoires.

3. Acceptez-vous que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 4, P-OTR 1) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Les règles de durée du travail et du repos garantissent la sécurité routière. Leur suppression pour une catégorie spécifique de véhicules lourds fragilise cette logique et rend les contrôles incohérents. Cette exception repose uniquement sur un argument économique et administratif et non sur la sécurité.

Même si l'application actuelle de l'OTR 1 désavantage les véhicules électriques, plus lourds pour une même charge utile, une exemption pour les véhicules sans émissions entre 3,5 et 4,25 t ne serait justifiée que de manière limitée au vu de l'évolution de la technologie et des véhicules utilitaires présentant une même charge utile que des véhicules thermiques.

Révision partielle de l'OCR

4. Acceptez-vous que les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, doivent par principe observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 41 c P-OCR) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Assimiler ces véhicules aux voitures légères rendrait notre législation plus difficile à comprendre, en multipliant encore les exceptions. En effet, ces nouvelles règles créeraient des incohérences, notamment en matière de vitesse sur autoroute, d'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool, de dépassements ou encore de distances de sécurité à respecter, allant ainsi à l'encontre de l'objectif fondamental de la sécurité routière.

Le poids reste un critère déterminant et n'est pas réduit en raison de la propulsion électrique. Le poids total doit rester déterminant concernant l'application des bases légales. Appliquer les mêmes prescriptions qu'aux voitures légères pourrait générer des risques accrus pour le conducteur et pour les autres usagers de la route (p.ex : limite de poids pour un pont, même si OCR 41c al. 2 le précise)

De plus, cela touche également l'égalité de traitement des conducteurs en introduisant une exception théorique pour ce type de véhicules.

L'idée de ne plus appliquer l'interdiction d'alcool au volant (pour certains véhicules), l'interdiction de dépassement, ainsi que le respect d'une vitesse maximale (inférieure) sur l'autoroute, de distance minimale entre véhicules et de certaines limitations et priorités en matière de circulation, interroge d'un point de vue de la santé publique. En effet, l'impact de 750 kg supplémentaires d'un véhicule utilitaire électrique n'a, à notre avis, pas été suffisamment pris en compte en matière d'impacts sur la sécurité routière dans ce projet, notamment d'un point de vue de la maniabilité du véhicule, des distances de freinage, ainsi que des conséquences lors d'une collision avec un tel véhicule.

Même si ces modifications offrent des incitations précieuses à la mobilité électrique, elles affaiblissent la sécurité routière et augmentent l'impact environnemental à long terme. L'assouplissement des vitesses maximales réduit la sécurité. Les dommages augmentent exponentiellement avec la vitesse et le poids, tout comme la consommation d'énergie, le bruit et l'usure des pneus. Ces effets concernent aussi les véhicules électriques. Elles devraient être acceptées de manière provisoire et surveillée.

Les camping-cars sont plus rarement utilisés et conduits par des personnes moins expérimentées. Leur vitesse accrue augmenterait la dangerosité de manière disproportionnée. Nous considérons donc que la vitesse maximale pour ces véhicules lourds ne devrait pas dépasser 80 km/h. Par souci d'uniformité, nous acceptons toutefois provisoirement l'augmentation à 120 km/h pour dix ans.

Révision partielle de l'OSR

5. Acceptez-vous que la teneur de l'art. 28, al. 1, OSR soit modifiée de telle sorte que le signal « Distance minimale » (2.47) s'applique à l'avenir d'une part aux conducteurs de voitures automobiles lourdes et, d'autre part, aux conducteurs d'ensembles de véhicules dont le poids de l'ensemble excède 3,5 t (art. 28, al. 1, P-OSR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Le signal « distance minimale » augmente la sécurité, notamment près des zones dangereuses. Cette adaptation simplifie l'application du signal en supprimant la distinction entre véhicules articulés et trains routiers, améliorant ainsi la cohérence et la compréhension de la législation.

Révision partielle de l'OETV

6. Acceptez-vous que la délégation du contrôle officiel avant l'immatriculation (contrôle garage) soit aussi admise pour les camions et les tracteurs à sellette, pour autant qu'il s'agisse de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 32, al. 2, P-OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Pour des raisons d'égalité de traitement et de sécurité, il est préférable que ces véhicules, techniquement complexes, soient contrôlés officiellement par les autorités cantonales. Par ailleurs, il y a trop d'incertitudes concernant les diverses spécificités légales, véhicules incomplets, véhicules non-carrossés etc.

7. Acceptez-vous que des véhicules de la catégorie N₂ (camions et tracteurs à sellette) ne doivent plus être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse s'il s'agit de véhicules utilitaires électriques de la catégorie N₂ dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 99, al. 2, let. e, P-OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

La raison de cet équipement obligatoire n'est pas liée au type de propulsion mais à la catégorie/poids du vhc. (N2). La suppression de ce dispositif pour les véhicules de plus de 3,5 t serait inutile et compromettrait la sécurité routière.

8. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne doivent plus obligatoirement être équipés d'un extincteur (art. 114, al. 2, OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Même si les extincteurs ne permettent pas toujours d'éteindre un incendie de véhicule, ils peuvent ralentir sa propagation et ainsi renforcer la sécurité. Les risques d'incendie ne sont pas supprimés par le type de propulsion.



2025.04618

P.P. CH-1951
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

Département fédéral de l'environnement
des transports, de l'énergie et de la
communication (DETEC)
Monsieur Albert Rösti
Conseiller fédéral
Palais fédéral Nord
3003 Berne



Notre réf. SG/SCN/BA
Date - 3 DEC. 2025

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'exède pas 4.25 t

Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat valaisan a pris connaissance de la procédure de consultation susmentionnée et vous remercie de l'avoir consulté.

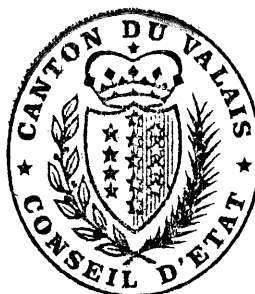
Le Conseil d'Etat soutient globalement les modifications proposées. La position détaillée du Canton du Valais ainsi que les remarques concernant différentes dispositions projetées figurent dans le questionnaire annexé.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à notre prise de position, nous vous prions de croire, Monsieur le Conseiller fédéral, à l'assurance de notre considération distinguée.

Au nom du Conseil d'Etat

Le président


Mathias Reynard



La chancière


Monique Albrecht

Annexe questionnaire relatif à la consultation citée en objet
Copie à V-FA@astra.admin.ch



Questionnaire pour la consultation

Modification de quatre ordonnances relevant du droit de la circulation routière en ce qui concerne des adaptations pour les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t.

Auteur de l'avis :

☒ Canton ☐ Association ☐ Organisation ☐ Autres milieux intéressés

Expéditeur :

Canton du Valais

Place de la Planta 3, Palais du Gouvernement

1950 Sion

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf **et** Word) d'ici au **9 janvier 2026** à l'adresse suivante : V-FA@astra.admin.ch

Questions

1. Approuvez-vous dans l'ensemble l'introduction de facilités supplémentaires pour les véhicules dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante (ci-après dénommés « véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ») ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OTR 1

2. Acceptez-vous que les conducteurs d'ensembles de véhicules composés d'un véhicule utilitaire électrique dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 2, let. b^{bis}, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Vu l'étendue du réseau routier suisse et l'autonomie limitée des véhicules, une exception à l'OTR1 peut être tolérée.

3. Acceptez-vous que les conducteurs de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne soient pas soumis à l'OTR 1 en trafic interne (art. 4, al. 4, P-OTR 1) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Vu l'étendue du réseau routier suisse et l'autonomie limitée des véhicules, une exception à l'OTR1 peut être tolérée.

Révision partielle de l'OCR

4. Acceptez-vous que les conducteurs de voitures automobiles lourdes à propulsion non polluante, dont le poids total n'excède pas 4,25 t et dont le dépassement de poids par rapport à la limite de 3,50 t est imputable au seul surplus de poids induit par le système de propulsion non polluante, doivent par principe observer les règles de la circulation routière et la signalisation applicables aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 41c P-OCR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OSR

5. Acceptez-vous que la teneur de l'art. 28, al. 1, OSR soit modifiée de telle sorte que le signal « Distance minimale » (2.47) s'applique à l'avenir d'une part aux conducteurs de voitures automobiles lourdes et, d'autre part, aux conducteurs d'ensembles de véhicules dont le poids de l'ensemble excède 3,5 t (art. 28, al. 1, P-OSR) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Révision partielle de l'OETV

6. Acceptez-vous que la délégation du contrôle officiel avant l'immatriculation (contrôle garage) soit aussi admise pour les camions et les tracteurs à sellette, pour autant qu'il s'agisse de véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 32, al. 2, P-OETV) ?

☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Le nombre de cas est trop faible pour que les efforts supplémentaires de formation et de contrôle liés à cette dérogation puissent vraiment alléger la charge de travail des services des automobiles.

7. Acceptez-vous que des véhicules de la catégorie N₂ (camions et tracteurs à sellette) ne doivent plus être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse s'il s'agit de véhicules utilitaires électriques de la catégorie N₂ dont le poids n'excède pas 4,25 t (art. 99, al. 2, let. e, P-OETV) ?

☒ OUI

☐ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Il y a quand même des inquiétudes pour la sécurité routière, car le risque vient du poids total. Peu importe les raisons qui font que ce poids dépasse 3,5 tonnes.

Pour des raisons de sécurité routière, comme évoqués dans la consultation, il convient de ne pas supprimer le dispositif limiteur de vitesse. En Valais, ces véhicules emprunteront l'autoroute même pour les petits trajets et constitueront un risque supplémentaire pour la sécurité routière.

On pourrait envisager une limitation à 100 km/h (comme pour les minibus ou autocar) mais en aucun cas une suppression du limiteur.

En outre, pour chaque véhicule, le constructeur devra délivrer une garantie de vitesse alors que son équipement « sortie d'usine » conforme au droit UE prévoit un limiteur de vitesse. Les pneumatiques devront également être adaptés, le cas échéant, à la nouvelle garantie de vitesse.

8. Acceptez-vous que les véhicules utilitaires électriques dont le poids n'excède pas 4,25 t ne doivent plus obligatoirement être équipés d'un extincteur (art. 114, al. 2, OETV) ?

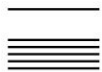
☐ OUI

☒ NON

☐ Sans avis / Non concerné(e)

Remarques / Proposition d'amendement :

Il n'y a aucune raison valable pour qu'une voiture automobile lourde destinée au transport de choses et équipée d'un moteur à combustion doive être équipée d'un extincteur, alors qu'un véhicule utilitaire électrique jusqu'à 4,25 tonnes n'y soit pas soumis. Les 10 kg supplémentaires de charge utile et le fait que seuls les débuts d'incendie puissent être éteints ne constituent pas, à notre avis, des raisons suffisantes.



Sicherheitsdirektion, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

Eidgenössisches Departement
für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
3003 Bern

T direkt +41 41 594 54 93
karin.bruderer@zg.ch
Zug, 25. November 2025
SD SDS 7.11 / 454

Vernehmlassung zu vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t
Vernehmlassung des Kantons Zug

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis am 9. Januar 2026 zu den oben genannten Vorlagen vernehmen zu lassen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Sicherheitsdirektion mit der direkten Erledigung der Vernehmlassung beauftragt.

Zu den gestellten Fragen und unseren Anträgen verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Anträge.

Freundliche Grüsse
Sicherheitsdirektion

Laura Dittli
Regierungsrätin

Beilage:

- Ausgefüllter Fragebogen (im Word- und im PDF-Format)

Versand per E-Mail an:

- Bundesamt für Strassen ASTRA (V-FA@astra.admin.ch; im Word- und im PDF-Format)

Kopie per E-Mail mit Beilage an:

- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Finanzdirektion (info.fd@zg.ch)
- Amt für Bevölkerungsschutz, Zivilschutz und Militär (ABZM; info.abzm@zg.ch)
- Strassenverkehrsamt (info.stva@zg.ch)
- Zuger Polizei (kommandooffice.polizei@zg.ch)
- Staatskanzlei (info.staatskanzlei@zg.ch; Abschluss der GEVER-Aufgabe)



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Sicherheitsdirektion des Kantons Zug Bahnhofstrasse 12 6301 Zug
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

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:

Antrag: Die vorgeschlagenen zusätzlichen Erleichterungen für Nutzfahrzeuge mit emissionsfreier Antriebstechnik bis 4,25 t seien nicht umzusetzen.

Begründung:

Wir lehnen die vorgeschlagenen Änderungen zur weiteren Privilegierung von Nutzfahrzeugen mit emissionsfreier Antriebstechnik bis 4,25 t (nachfolgend: Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t) ab. Die bereits bestehenden Erleichterungen genügen.

Die geplanten Anpassungen führen zu einer ungerechtfertigten Besserstellung von Nutzfahrzeugen mit emissionsfreier Antriebstechnik bis 4,25 t gegenüber Nutzfahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor, da letztere weiterhin der Limite von 3,5 t unterliegen. Dabei verfügen beide über das gleiche Gesamtgewicht von 4,25 t. Zwar können Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t aufgrund ihres höheren Eigengewichts durch die Batterie nicht mehr transportieren als konventionelle Fahrzeuge, doch erlaubt ihnen die Ausnahmeregelung, dieses zusätzliche Gewicht mitzuführen, ohne an Nutzlast zu verlieren. Dies schafft einen einseitigen Marktvorteil, verzerrt den Wettbewerb zwischen verschiedenen Antriebssystemen und ist sachlich nicht gerechtfertigt.

Den geplanten Erleichterungen zugunsten von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t steht zudem die Verkehrssicherheit entgegen. So darf ein Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t auf Autobahnen neu bis zu 120 km/h fahren, während konventionelle Lastwagen über 3,5 t Gesamtgewicht auf 80 km/h beschränkt sind. Diese Ungleichbehandlung ist inkonsequent und sicherheitsrelevant, da schwerere Fahrzeuge bei höheren Geschwindigkeiten längere Bremswege haben.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aus Gründen der Verkehrssicherheit spielt es keine Rolle, auf welche Art das Mehrgewicht zustande kommt. Die Kräfte, die bei 4,25 t wirken, sind immer die Gleichen. Die Betriebsgefahr bleibt daher ebenfalls gleich.

Siehe auch Bemerkungen zu Frage 1.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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 Bemerkungen zu den Fragen 1 und 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:

Siehe Bemerkungen zu den Fragen 1 und 2.

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:

Siehe Bemerkungen zu den Fragen 1 und 2.

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:

Siehe Bemerkungen zu den Fragen 1 und 2.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t der Klasse N₂, die nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sind, dürfen im Ausland nicht gefahren werden.

Siehe auch Bemerkungen zu den Fragen 1 und 2.

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:

Mit einem Feuerlöscher besteht in jedem Fall die Möglichkeit, einen Entstehungsbrand zu verhindern.

Siehe auch Bemerkungen zu den Fragen 1 und 2.



GS/UVEK
10. Dez. 2025
Nr. _____



**Kanton Zürich
Regierungsrat**

staatskanzlei@sk.zh.ch
Tel. +41 43 259 20 02
Neumühlequai 10
8090 Zürich
zh.ch

Elektronisch an V-FA@astra.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation
3003 Bern

3. Dezember 2025 (RRB Nr. 1245/2025)

**Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts
bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen
(Vernehmlassung)**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns eingeladen, zu Änderungen von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Gelegenheit und äussern uns wie folgt:

Die vorgeschlagenen Verordnungsänderungen umfassen für elektrisch angetriebene Elektro-Nutzfahrzeuge bis zu einem Gesamtgewicht von 4,25 Tonnen, bei denen das 3,5 Tonnen überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik bedingt ist, und für ihre Lenkerinnen und Lenker Erleichterungen, indem für sie im Wesentlichen die gleichen Vorschriften gelten sollen wie für die leichten Motorwagen und deren Lenkende. Diesen Verordnungsänderungen stimmen wir zu.

Die Anpassungen im Strassenverkehrsrecht zielen darauf ab, die Attraktivität von Nutzfahrzeugen mit emissionsfreier Antriebstechnik zu erhöhen. Für das gewerbliche Transportwesen kann sich die Vorlage indessen auch nachteilig auswirken. Gemäss Art. 3 Abs. 1^{ter} Bst. c des Bundesgesetzes über die Strassentransportunternehmen (STUG, SR 744.10) benötigen Unternehmen, die für die gewerbsmässige Güterbeförderung ausschliesslich Lieferwagen und Fahrzeugkombinationen verwenden, deren Gesamtgewicht nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, und die diese Fahrzeuge ausschliesslich in der Schweiz einsetzen, keine Zulassungsbewilligung als Strassentransportunterneh-



men. Mit dem Einsatz von schwereren Elektro-Nutzfahrzeugen würden die Unternehmen neu eine Transportlizenz benötigen. Um dies zu vermeiden, würden wir es begrüßen, wenn eine entsprechende Anpassung des STUG anhand genommen würde.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Dr. Martin Neukom

Die Staatsschreiberin:

Dr. Kathrin Arioli



FDP.Die Liberalen, Neuengasse 20, 3011 Bern

Bern, 16. Dezember 2025 / RC
VL_Vier Tonnen

Elektronischer Versand: V-FA@astra.admin.ch

**Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich
Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen
Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen**

Sehr geehrte Damen und Herren

Für Ihre Einladung zur Vernehmlassung oben genannter Vorlage danken wir Ihnen. Gerne geben wir Ihnen im Folgenden von unserer Position Kenntnis.

Die Revision sieht Anpassungen an Bestimmungen für Elektro-Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 4,25 t in vier Verordnungen vor.

Die FDP.Die Liberalen unterstützt die Vorlage, weil es sich im Wesentlichen um einen Abbau unnötiger Regulierungen handelt. Elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge sind bei gleichem Nutzwert – insbesondere wegen des Zusatzgewichts der Batterie – schwerer als Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor bis 3,5 t. Durch die vorgelegten Anpassungen der für Elektro-Nutzfahrzeuge geltenden Vorschriften bis 4,25 t werden Nachteile ausgeglichen – und dies, ohne die Verkehrssicherheit zu beeinträchtigen. Insgesamt werden die Unternehmen durch die vorgesehenen Anpassungen entlastet – sowohl pekuniär als auch administrativ.

Im Übrigen weist die FDP darauf hin, dass die Herstellung der vollständigen Parität zwischen konventionellen Lieferwagen und E-Fahrzeugen das Ziel sein muss, weil dies zu Bürokratieabbau führen würde. Mit Blick auf die vorliegende Vorlage bedeutet dies, dass die FDP die Vorschläge des Bundesrats, die Anforderungen an die seitlichen Schutzvorrichtungen unverändert zu belassen sowie die Nachprüfintervalle nicht den Lieferwagen anzugleichen, ablehnt.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse

FDP.Die Liberalen

Der Co-Präsident



Benjamin Mühlemann
Ständerat

Die Co-Präsidentin



Susanne Vincenz-Stauffacher
Nationalrätin

Der Generalsekretär



Jonas Projer



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:

Grünliberale Partei Schweiz
Monbijoustrasse 30, 3011 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

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:

Die Grünliberalen setzen sich für eine moderne, effiziente und klimafreundliche Mobilität ein. Der Abbau von Hürden für die Verbreitung der Elektromobilität ist dazu zentral. Heute bestehen für Elektro-Nutzfahrzeuge aufgrund ihres batteriebedingten höheren Gesamtgewichts noch zahlreiche Benachteiligungen gegenüber konventionellen Nutzfahrzeugen bis 3,5 t. Diese Benachteiligungen gilt es zu beseitigen, um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzutreiben. Entsprechend hat die GLP mit der Motion von Jürg Grossen (25.3219, «Gleichbehandlung von Elektro-Nutzfahrzeugen der Kategorie B») Anpassungen vorgeschlagen.

Die GLP begrüsst ausdrücklich, dass mit den vorliegenden Verordnungsänderungen zentrale Punkte der Motion umgesetzt werden. Diese Anpassungen tragen dazu bei, die Rahmenbedingungen für den Einsatz emissionsfreier Nutzfahrzeuge zu verbessern, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden. Wir begrüssen insbesondere die Befreiung von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t von der Ausrüstungspflicht mit Fahrtenschreibern sowie die Angleichung der Verkehrsregeln an jene für konventionelle Lieferwagen bis 3,5 t. Diese Massnahmen setzen die richtigen Anreize für klimafreundliche Technologien und sind ein weiterer Schritt hin zu einer effizienteren und nachhaltigeren Verkehrspolitik.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



GRÜNE Schweiz

Miro Poffa
Waisenhausplatz 21
3011 Bern

miro.poffa@gruene.ch

031 326 66 12

Eidgenössisches Department für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

**Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich
Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t; Vernehmlassungsantwort**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zusammenhang mit der im Titel vermerkten Vernehmlassung haben Sie die GRÜNEN zur Stellungnahme eingeladen. Wir danken Ihnen für die Einladung und äussern uns wie folgt.

Die GRÜNEN begrüssen grundsätzlich die Bestrebungen, Nachteile der Elektromobilität aus dem Weg zu räumen, um die Dekarbonisierung des Verkehrssektors voranzutreiben. Da emissionsfreie Antriebe aufgrund des Batteriegewichts derzeit deutlich schwerer sind, ist ein Nachteilsausgleich gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor legitim, um die Attraktivität von E-Nutzfahrzeugen zu steigern. Dennoch darf dies nicht zu Lasten der Verkehrssicherheit, des Umweltschutzes oder der Arbeitsbedingungen gehen.

Massnahmen als befristete Übergangsregelung ausgestalten

Die Lockerungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t erachten die GRÜNEN als grundsätzlich legitim, erachten den langfristigen Nutzen der Änderungen aber als gering, während ihre Nachteile für Sicherheit und Umwelt einschneidend sein können. Die GRÜNEN fordern daher, dass diese Änderungen als Übergangsregelung nach zehn Jahren automatisch ausser Kraft treten. Eine Verlängerung durch den Bundesrat soll nur bei ausgewiesenem Bedarf möglich sein. Ein systematisches Monitoring soll zudem die Auswirkungen auf die Transportbranche, die Verkehrssicherheit und die Umwelt überwachen und öffentlich darüber berichten.

Die Angleichung der Verkehrsregeln an jene für leichte Motorfahrzeuge (u.a. Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h statt 80 km/h) birgt Risiken. Höhere Geschwindigkeiten führen bei schweren Fahrzeugen zu exponentiell höheren Unfallschäden, mehr Energieverbrauch, Lärm und Reifenabrieb. Die GRÜNEN akzeptieren diese Lockerung deshalb nur unter der Bedingung der Befristung und des Monitorings.

ARV 1 zugunsten der Arbeitsbedingungen auf Fahrzeuge ab 2.5 Tonnen ausweiten

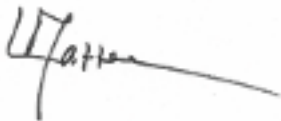
Die Ausnahme von den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften (ARV 1) für E-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t ist zur Förderung der Elektromobilität kurzfristig und als Übergangsregelung vertretbar. Die GRÜNEN weisen jedoch mit Nachdruck darauf hin, dass die Arbeits- und Ruhezeiten von Fahrer*innen leichter Nutzfahrzeuge heute ungenügend geregelt sind, was zu Übermüdung und damit Sicherheitsrisiken führt.

Zur arbeitsrechtlichen Gleichstellung und zur Erhöhung der Sicherheit fordern die GRÜNEN deshalb, dass der Geltungsbereich der ARV 1 generell auf Fahrzeuge ab einem Fahrzeuggewicht von 2.5 t ausgeweitet wird, sofern das Lenken die berufliche Haupttätigkeit darstellt oder der Transport auf fremde Rechnung erfolgt. Dies entspricht auch den Entwicklungen in der Europäischen Union.

Die GRÜNEN betonen in diesem Zusammenhang, dass diese punktuellen Erleichterungen für schwere E-Nutzfahrzeuge den notwendigen Trend zu kleineren, ressourcenschonenderen Fahrzeugen nicht entgegenwirken dürfen. Im Sinne einer effizienten Elektromobilität muss das Ziel weiterhin eine Verlagerung weg von immer schwereren Fahrzeugen hin zu Modellen mit deutlich geringerem Material- und Energieverbrauch sein, um die ökologischen Vorteile des elektrischen Antriebs voll auszuschöpfen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Lisa Mazzone
Präsidentin



Miro Poffa
Fachsekretär Umwelt, Energie und Verkehr

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK
3003 Bern

Elektronisch an:
V-FA@astra.admin.ch

Bern, 11. Dezember 2025

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

Antwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrte Damen und Herren

Elektrisch angetriebene Nutzfahrzeuge sind bei gleichem Nutzwert wegen des Zusatzgewichts der Batterie 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 zu beeinträchtigen.

Die SVP stimmt der Vorlage im Grundsatz zu und erwartet, dass die Fahrzeuge konsequent wie leichte Motorwagen behandelt werden – nicht nur dort, wo es der Bundesverwaltung passt, sondern dort, wo es dem Gewerbe nützt.

Die Vorlage nimmt ein zentrales Anliegen der SVP auf, welches Nationalrat Benjamin Giezendanner (SVP) mit der Motion 25.3158 ins Parlament getragen hat. Es ist sowohl volkswirtschaftlich wie auch umweltpolitisch geboten, die Nachteile von Elektro-Nutzfahrzeugen, die lediglich aufgrund des Batteriegewichts die 3,5-Tonnen-Grenze überschreiten, zu beseitigen. Die heutige Rechtslage bedeutet für die Handwerker und Kuriere eine unnötige bürokratische und praktische Last.

Die SVP begrüsst grundsätzlich die vorgesehenen Erleichterungen in der Arbeits- und Ruhezeitverordnung sowie im Strassenverkehrsrecht. Der Wegfall der Fahrtschreiberpflicht im Binnenverkehr sowie die Anpassung der Geschwindigkeits- und Überholregeln werden als sinnvolle Massnahmen zur Entlastung der KMU und Harmonisierung des Verkehrsflusses bewertet. Auch die technischen Anpassungen sind begrüßenswert.

Aus Sicht der SVP müssen die Fahrzeuge konsequent wie leichte Motorwagen behandelt werden. Dies betrifft beispielsweise die Prüfintervalle. Entsprechend muss die Vorlage in dieser liberalen und sachlich gebotenen Optik überarbeitet werden; die Stossrichtung stimmt.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie freundlich.

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident

Der Generalsekretär



Marcel Dettling
Nationalrat



Henrique Schneider

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
V-FA@astra.admin.ch

9. Januar 2026

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen: Stellungnahme economiesuisse

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie uns eingeladen, zur Vernehmlassung 2025/71 Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für diese Möglichkeit.

economiesuisse vertritt die Interessen von rund 100 Branchenverbänden, 20 Handelskammern und rund 100'000 Unternehmen in der Schweiz. Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t bieten der Wirtschaft eine wichtige Möglichkeit, den CO₂-Ausstoss durch Investitionen in innovative Technologien zu senken. Die aktuelle rechtliche Benachteiligung dieser Fahrzeuge ist weder sachlich gerechtfertigt noch praktikabel und führt zu unnötigen Belastungen für Unternehmen, die in den Klimaschutz investieren wollen.

Die vorgeschlagenen Anpassungen sind ein wichtiger Schritt, um die Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe zu erleichtern. Entscheidend ist, dass keine neuen administrativen Hürden entstehen. So sollte klar festgehalten werden, dass für Elektro-Lieferwagen bis 4,25 t im Binnenverkehr weder eine Pflicht zur Ausrüstung mit Tachographen noch eine Bedienpflicht besteht. Gleichzeitig soll es Herstellern möglich bleiben, Tachographen freiwillig gemäss europäischen Standards einzubauen.

Ebenso ist sicherzustellen, dass die Einführung einer Lizenzpflicht für Unternehmen, die E-Fahrzeuge über 2,5 t einsetzen, unterbleibt. Eine solche Regelung wäre sachlich nicht begründbar, da sich Einsatzspektrum und betriebliche Abläufe gegenüber konventionellen Lieferwagen nicht unterscheiden. Zusätzliche Lizenzpflichten würden die Verbreitung von Elektro-Nutzfahrzeugen unnötig erschweren und stehen im Widerspruch zum Ziel, klimafreundliche Technologien zu fördern.

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen – Stellungnahme economiesuisse

Die geplanten Änderungen tragen dazu bei, die Gleichstellung der Antriebstechnologien zu erreichen und die Rahmenbedingungen für Unternehmen praxisgerecht auszugestalten. economiesuisse unterstützt daher die Stossrichtung des Bundesrates und erachtet die vorgeschlagenen Anpassungen als ausgewogen und zukunftsorientiert.

Wir danken Ihnen vielmals für die Berücksichtigung unserer Argumente.

Freundliche Grüsse

economiesuisse



Lukas Federer
Bereichsleiter Energie, Umwelt, Infrastruktur &
Digitales
Mitglied der erweiterten Geschäftsleitung



David Stauffacher
Projektleiter Infrastruktur und Digitales

Beilage:

- Fragebogen



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:

economiesuisse

Hegibachstrasse 47

8032 Zürich

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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Von: [Schletti Isabelle](#)
An: [ASTRA-V-FA](#)
Betreff: Keine Stellungnahme zu den vier Verordnungen des SVR bzgl. Anpassungen für E-Nutzfahrzeuge bis 4.25t
Datum: Montag, 15. Dezember 2025 11:56:38
Anlagen: [image002.png](#)
[image003.png](#)

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Ihrem Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) das oben erwähnte Geschäft zur Vernehmlassung unterbreitet. Für die Gelegenheit, uns aus Sicht der rund 1500 dem SGV angeschlossenen Gemeinden äussern zu können, danken wir Ihnen.

Nach dem Studium der Unterlagen teilen wir Ihnen hiermit jedoch mit, dass der SGV zu dieser Vorlage keine Stellungnahme einreicht.

Besten Dank für Ihre Kenntnisnahme.

Isabelle Schletti

Schweizerischer Gemeindeverband

Isabelle Schletti
Fachverantwortliche Raumplanung, Energie und Mobilität
Holzikofenweg 8, Postfach
3001 Bern
031 380 70 03

Arbeitstage: Mo, Di, Fr sowie Do Morgen

<http://www.chgemeinden.ch>



SGV - Gemeinsam für starke Gemeinden

Der **Schweizerische Gemeindeverband** vertritt die Anliegen der Gemeinden auf nationaler Ebene. Er setzt sich dafür ein, dass der Gestaltungsspielraum der Gemeinden nicht weiter eingeschränkt wird. Er informiert in der **«Schweizer Gemeinde»** - [hier](#) geht es zur aktuellen Ausgabe - im Internet und an Fachtagungen über kommunalpolitisch relevante Themen und gute Praxisbeispiele. Unter den Gemeinden fördert er den Austausch, mit dem Ziel, ihre Leistungsfähigkeit zu steigern.

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
3003 Bern

V-FA@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026 sgv-ml/ym

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgvisam über 230 Verbände und über 600 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

Elektrisch betriebene Fahrzeuge sind immer weiter verbreitet. Der elektrische Antrieb führt jedoch zu einem höheren Gewicht als ein Verbrennungsmotor. Lieferwagen sind damit mit elektrischem Antrieb schwerer als 3.5 Tonnen. Solche Lieferwagen dürfen zwar seit 1. April 2022 (geändertes Strassenverkehrsgesetz) bis zu 750 kg schwerer sein, aber sie haben trotzdem noch einige Nachteile gegenüber fossil betriebenen Lieferwagen. Mit der Vorlage sollen die Bestimmungen für Elektro-Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von bis zu 4.25 Tonnen angepasst werden, um diese Nachteile zu beseitigen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgvisam unterstützt die Vorlage mit den untenstehenden Änderungsanträgen.

Der sgvisam hat sich bereits im Rahmen der Beratung der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes 2021/2022 für die Erhöhung des zulässigen Gewichts eingesetzt, sofern dieses auf die alternative Antriebsart zurückzuführen ist. Für KMU ist es wichtig, dass der Einsatz der neuen, umweltfreundlichen Technologien nicht zu einer Verringerung der Ladekapazitäten führt. Pragmatischen Erleichterungen im Schwerverkehr sollen auch eine schnelle Marktdurchdringung mit emissionsarmen Antriebstechnologien vereinfachen.

Entsprechend befürwortet der sgvisam, dass mit der aktuellen Vorlage auch die verbleibenden punktuellen Nachteile von Elektro-Nutzfahrzeugen ausgeglichen werden sollen. Zudem fordert der sgvisam eine schnellstmögliche Umsetzung der Vorlage, damit die aktuell bestehenden Nachteile für Elektro-Nutzfahrzeuge rasch beseitigt werden können.

Ausserdem fordert der sgvisam, dass Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen, deren Mehrgewicht auf den emissionsfreien Antrieb zurückzuführen ist, grundsätzlich als leichte und nicht als schwere Motorwagen behandelt werden.

Weiter fordert der sgv, dass Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen, deren Mehrgewicht auf den emissionsfreien Antrieb zurückzuführen ist, im Binnenverkehr nicht über einen Tachographen verfügen müssen. Daher ist in der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV1) ausdrücklich festzuhalten, dass für entsprechende Fahrzeuge weder eine Bedienpflicht bei vorhandenen Tachographen noch eine Pflicht zur Ausrüstung mit entsprechenden Geräten besteht.

Gemäss erläuterndem Bericht sollen Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen, deren Mehrgewicht auf den emissionsfreien Antrieb zurückzuführen ist, weiterhin der Ausrüstungspflicht mit seitlichen Schutzvorrichtungen unterstehen. Bei herkömmlichen Lieferwagen bis zu 3.5 Tonnen gilt keine entsprechende Pflicht. Im Sinne der Gleichbehandlung sämtlicher Lieferwagen – unabhängig von der Antriebstechnologie – fordert der sgv, auf eine entsprechende Ausrüstungspflicht zu verzichten.

Weiter ist der sgv der Ansicht, dass Unternehmen, welche ausschliesslich im Binnenmarkt tätig sind, und ausschliesslich Lieferwagen einsetzen – darunter Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen, deren Mehrgewicht auf den emissionsfreien Antrieb zurückzuführen ist – nicht der Pflicht unterstehen sollten, eine Lizenz als Transportunternehmen zu erwerben.

Zusätzlich zu den oben ausgeführten Punkten nimmt der sgv zu den weiteren Fragen im beigefügten Fragebogen Stellung.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Urs Furrer
Direktor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- erwähnt



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:

Schweizerischer Gewerbeverband sgV
Schwarztorstrasse 26
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

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:

Der sgv hat sich bereits im Rahmen der Beratung der Änderung des Strassenverkehrsgesetzes 2021/2022 für die Erhöhung des zulässigen Gewichts eingesetzt, sofern dieses auf die alternative Antriebsart zurückzuführen ist. Für KMU ist es wichtig, dass der Einsatz der neuen, umweltfreundlichen Technologien nicht zu einer Verringerung der Ladekapazitäten führt.

Entsprechend befürwortet der sgv, dass mit der aktuellen Vorlage auch die verbleibenden punktuellen Nachteile von Elektro-Nutzfahrzeugen ausgeglichen werden sollen. Zudem fordert der sgv eine schnellstmögliche Umsetzung der Vorlage, damit die aktuell bestehenden Nachteile für Elektro-Nutzfahrzeuge rasch beseitigt werden können.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen 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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?
- ☒ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der sgv befürwortet die Ausnahme der Fahrerinnen und Führer entsprechender Fahrzeuge von der ARV 1.

Weiter fordert der sgv, dass ebendiese Fahrzeuge im Binnenverkehr nicht über einen Tachographen verfügen müssen. Daher ist in der ARV 1 ausdrücklich festzuhalten, dass für entsprechende Fahrzeuge weder eine Bedienpflicht bei vorhandenen Tachographen noch eine Pflicht zur Ausrüstung mit entsprechenden Geräten besteht.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen 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 Bemerkung 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:

Der sgV befürwortet, dass für die Lenkerinnen und Lenker entsprechender Fahrzeuge die Verkehrsregeln und Signalisation für leichte Motorwagen gelten.

Ausserdem fordert der sgV, dass Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen, deren Mehrgewicht auf den emissionsfreien Antrieb zurückzuführen ist, grundsätzlich als leichte und nicht als schwere Motorwagen behandelt 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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation UVEK

Per Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 7. Januar 2025

Vernehmlassung zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, zu den im Titel erwähnten Rechtsanpassungen Stellung nehmen zu können. Der Schweizerische Städteverband vertritt die Städte, die städtischen Gemeinden und die Agglomerationen in der Schweiz und damit gut drei Viertel der Schweizer Bevölkerung.

Nebst der Vermeidung von Verkehr und der Verlagerung auf klimaschonende und flächeneffiziente Verkehrsmittel ist die Dekarbonisierung ein zentrales Handlungsfeld für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Die Elektromobilität spielt dabei als Antriebstechnologie die Schlüsselrolle. Elektrische Fahrzeuge emittieren im Betrieb kein CO₂ und keine gesundheitsschädigende Luftschadstoffe. In Kombination mit Tempo 30 reduzieren E-Fahrzeuge wirksam die Lärmemissionen, die heute auf vielen städtischen Strassen über den Grenzwerten liegen. Aus diesen Gründen ist die Elektromobilität für eine nachhaltige, urbane Mobilität von grosser Bedeutung. Seit ihrer Lancierung unterstützt der Städteverband die Roadmap Elektromobilität des UVEK, die mittels freiwilliger Massnahmen die Marktentwicklung von E-Fahrzeugen voranbringen will.

Der Güterverkehr wird in Zukunft weiterwachsen, davon betroffen ist insbesondere der Lieferverkehr im städtischen Raum. Wenn Nutzfahrzeuge zunehmend elektrisch unterwegs sind, führt dies aus den genannten Gründen zu positiven Effekten im städtischen Verkehr. Die Verbreitung elektrischer Nutzfahrzeuge darf nicht durch regulatorische, technische oder verkehrsrechtliche Anforderungen unnötig behindert werden. Per 1. April 2022 wurden deshalb Erleichterungen für emissionsfreie Fahrzeuge eingeführt, die aufgrund ihrer Antriebstechnologie schwerer sind als Lieferwagen. Seither ist der Anteil elektrischer Nutzfahrzeuge gestiegen, er bewegt sich jedoch nach wie vor auf sehr bescheidenem Niveau. Aufgrund ihrer Kategorisierung als schwere Motorfahrzeuge bestehen weitere Benachteiligungen von E-Fahrzeugen bis 4.25 Tonnen Gewicht gegenüber Lieferwagen mit Verbrennungsmotor. Diese Benachteiligungen sollen nun mittels entsprechender Rechtsanpassungen abgebaut werden. Dazu gehört die Befreiung von den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften im Binnenverkehr, die



Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h, die Aufhebung der Mitnahmepflicht eines Feuerlöschers sowie Vereinfachungen bei der Zulassung. **Der Städteverband unterstützt alle vorgeschlagenen Anpassungen zum Abbau der Nachteile von E-Nutzfahrzeugen bis 4.25 Tonnen.**

Aus Sicht der Städte handelt es sich um sinnvolle Erleichterungen, welche die künftige Marktentwicklung unterstützen werden. Die Mehrheit der Städte erwarten keine nennenswerten, negativen Nachteile durch die Rechtsanpassungen. Als Flottenbetreiberinnen mit ehrgeizigen Elektrifizierungszielen werden viele Städte konkret von den Erleichterungen profitieren. Die Auswirkungen des höheren Fahrzeuggewichts von elektrischen Nutzfahrzeugen auf den Zustand und den Unterhalt der Strassen wird von den Städten als vernachlässigbar eingeschätzt – gemessen an der Beanspruchung durch den gesamten Schwer- und Busverkehr.

Einzelne Städte befürchten Einbussen bei der Verkehrssicherheit, insbesondere durch die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung und der Befreiung von den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften. Diese Städte sind jedoch in der Minderheit.

Im beiliegenden Fragebogen finden sich ergänzende Ausführungen. Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Städteverband

Präsident

Hanspeter Hilfiker
Stadtpräsident Aarau

Direktorin

Monika Litscher

Kopie: Schweizerischer Gemeindeverband

Beilage: erwähnt



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:

Schweizerischer Städteverband
Union des villes suisses
Monbijoustrasse 8, 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

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:

Die meisten Städten sind mit den Vorschlägen einverstanden. Einigen, wenigen Städten gehen die vorgeschlagenen Erleichterungen teilweise zu weit, da sie aus ihrer Sicht zu erhöhten Verkehrsrisiken führen.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die meisten Städte sind mit dieser Anpassung einverstanden. Einzelne Städte lehnen die vollständige Befreiung von den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften für Fahrzeugkombinationen aus Gründen der Verkehrssicherheit ab.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

Die meisten Städte sind mit dieser Anpassung einverstanden. Einzelne Städte lehnen die Änderung ab, weil sie die Abgrenzung zum gewerblichen Güterverkehr, den Vollzug und den Arbeitnehmerschutz erschweren würde.

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 Mehrheit der Städte ist mit dieser Gleichstellung zu den Lenkerinnen und Lenker von leichten Motorwagen einverstanden. Einige Städte lehnen die Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit auf 120 km/h und den Wegfall des Mindestabstandsgebots aus Sicherheitsgründen ab.

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:

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:

Die grosse Mehrheit der Städte ist mit der Änderung einverstanden. Einzelne Städte lehnen sie ab, weil sie Risiken für die technische Sicherheit berge und die behördliche Kontrolle reduziere.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Einzelne Städte lehnen den Verzicht auf eine Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung aus Verkehrssicherheitsgründen ab.

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:



Eidg. Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Herr Bundesrat Albert Rösti
Bundeshaus Nord
CH-3003 Bern

Elektronische Eingabe: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 8. Januar 2026 / FP

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

Stellungnahme des Automobil Club der Schweiz ACS

Kontaktperson für Rückfragen:
Fabien Produit, Generalsekretär Automobil Club der Schweiz ACS,
fabien.produit@acs.ch Tel. 031 328 31 17

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti,
sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Stellungnahme durch Beantworten des Fragebogens zur obigen Vernehmlassung.

Der ACS setzt sich für Technologieoffenheit ein und begrüsst deshalb, dass zukünftig Fahrzeuge mit Elektroantrieb bis zu einem Gewicht von 4.25t zukünftig als leichte Nutzfahrzeuge eingestuft werden und damit den entsprechenden Vorschriften für diese Kategorie unterstellt werden. Dies ist vor allem auch im Sinn der vielen Nutzern von Wohnmobilen, die zukünftig nicht mehr benachteiligt werden, wenn sie sich ein entsprechendes Fahrzeug mit Elektroantrieb anschaffen.

Zudem erlauben die in der Vorlage präsentierten Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge eine Anpassung an die in der EU neu eingeführten, diesbezüglichen Richtlinien, was zu begrüßen ist. Die aus unserer Sicht auch deshalb, weil vor allem Reisende mit Wohnmobilen mit ihren Fahrzeugen oft in Nachbarländern unterwegs sind. Für sie ist es von Vorteil, wenn die Richtlinien für ihre Fahrzeuge in der Schweiz und im benachbarten Ausland gleich sind.



Gerne stellen wir Ihnen den von uns ausgefüllten Fragebogen als weiteren Teil unserer Stellungnahme zur Verfügung.

Wir danken Ihnen im Voraus bestens für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

Automobil Club der Schweiz

Fabien Produit
Generalsekretär

Der ACS

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) wurde am 6. Dezember 1898 in Genf gegründet und ist ein Zusammenschluss von Automobilistinnen und Automobilisten zur Wahrung der verkehrspolitischen, wirtschaftlichen, touristischen, sportlichen und weiterer mit dem motorisierten Privatverkehr zusammenhängenden Interessen. Er widmet der Strassenverkehrsgesetzgebung und ihrer Anwendung besondere Aufmerksamkeit und setzt sich für die Verkehrssicherheit auf der Strasse ein.



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton **X** Verband ☐ Organisation ☐ Weitere interessierte Kreise

Absender:

Automobil Club der Schweiz AC
Wasserwerkasse 39
3000 Bern 13

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

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:

Im Sinne einer Gleichstellung aller Fahrzeuge in dieser Kategorie, unabhängig von ihrer Antriebstechnologie, erachten wir die vorgeschlagenen Erleichterungen als sinnvoll.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?
- ☒ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



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:

Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums
Liechtensteins ACVS
c/o Kantonspolizei St.Gallen
Präsident Philipp Sennhauser
Klosterhof 12
9001 St.Gallen

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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Es gilt zu beachten, dass das Mitführen eines Feuerlöschers nicht nur der Sicherheit des betreffenden Fahrzeuges und dessen Insassen dient, sondern generell im Ereignisfall (z.B. brennende Ladung oder Brand eines anderen Fahrzeuges) eingesetzt werden kann. Die Einsparung des geringen Gewichts und Platzes scheint in diesem Zusammenhang weniger wichtig als der allgemeine Nutzen.

aeesuisse • Falkenplatz 11 • 3012 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen, ASTRA
Per Mail: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Stellungnahme zur Vernehmlassung «Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t»

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Vernehmlassung «Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t» Stellung nehmen zu können.

Als Dachverband der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz vertreten wir die konsolidierten Interessen von 30 Branchenverbänden und rund 600 Unternehmen (darunter zahlreiche EVU), die in den Bereichen der erneuerbaren Energieerzeugung, Energieverteilung und -vermarktung, Energiespeicherung, Energieeffizienz und Mobilität engagiert sind. In ihrem Sinne stehen wir ein für eine fortschrittliche und nachhaltige Energie- und Klimapolitik. Wir unterstützen den Bundesrat in seinem Netto-Null-Emissionsziel bis 2050 und engagieren uns für eine konsequente und beschleunigte Umsetzung der Energiestrategie 2050.

Die aeesuisse bewertet die vom Bundesamt für Strassen vorgelegte Revision des Strassenverkehrsrechts folglich sehr positiv und anerkennt den wichtigen Beitrag, den die vorgeschlagenen Massnahmen zur Entwicklung der Elektromobilität und zur Dekarbonisierung des Nutzfahrzeugsektors leisten.


Damit die Gleichstellung elektrischer Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen mit konventionellen Fahrzeugen konsequent umgesetzt werden kann, verweisen wir auf die wenigen Optimierungsvorschläge, die in der Stellungnahme von *Swiss eMobility* artikuliert werden.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung dieser Stellungnahme bei der Weiterbehandlung dieses Geschäftes und stehen für Rückfragen jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Priska Wismer-Felder
Co-Präsidentin



Christoph Schaar
Co-Präsident



Stefan Batzli
Geschäftsführer



AGVS | UPSA

Auto Gewerbe Verband Schweiz
Union professionnelle suisse de l'automobile
Unione professionale svizzera dell'automobile

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

per E-Mail: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) vertritt seit 1927 die Interessen von heute rund 4'000 Garagenbetrieben in der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein.

Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum titelerwähnten Geschäft.

Die Vorlage bringt aus Sicht des AGVS sinnvolle und praxisnahe Anpassungen, die ein Ungleichgewicht korrigieren, dass unsere Branche seit mehreren Jahren beschäftigt. Es ist insbesondere erfreulich, dass Transportfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb unter fairen und praxismässigen Bedingungen betrieben werden können. Der AGVS ist zuversichtlich, dass durch die vorgeschlagene Revision der Kauf von emissionsfrei betriebenen Lieferwagen attraktiver gemacht wird. Im Sinne der Erreichung der Klimaziele der Schweiz und der Stärkung des Autohandels – sind doch auch Unternehmen ein bedeutsamer Abnehmer von Neufahrzeugen – ist diese Entwicklung positiv zu würdigen.

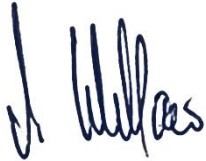
Insgesamt unterstützt der AGVS die Vorlage und ihre Stossrichtung. Sie ist ausgewogen, realitätsnah und hilft sowohl der Branche wie auch den Unternehmen, die auf moderne und klimafreundliche Transportlösungen setzen.

Einzig in Bezug auf das Erfordernis des seitlichen Unterfahrschutzes beantragen wir die analoge Handhabung wie bei Lieferwagen mit Gesamtgewicht bis 3,5t. Auch trotz des Mehrgewichts durch den elektrischen Antrieb sind die Fahrzeuge von den Dimensionen her identisch und es muss eine gewisse gesetzliche Parität erreicht werden.

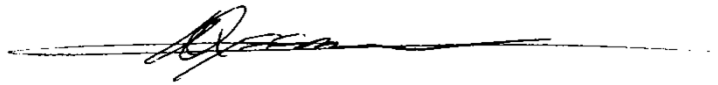
Bitte entnehmen Sie die detaillierten Anmerkungen zu den einzelnen Bestimmungen dieser Vernehmlassung direkt aus dem Fragebogen zur Vernehmlassungsvorlage.

Für die Berücksichtigung unserer Position bedanken wir uns im Voraus bestens und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Wellauer'.

Manfred Wellauer
Zentralpräsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'C. Wyssmann', followed by a long horizontal line.

Christian Wyssmann
Geschäftsführer



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:

Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Tahir Pardhan

Wölflistrasse 5

3006 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

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:

Der AGVS ist der Vorlage gegenüber gesamthaft positiv gestimmt. In Bezug auf das Erfordernis des seitlichen Unterfahrschutzes beantragen wir, dass dies analog den Lieferwagen mit Gesamtgewicht bis 3,5t gehandhabt wird. Auch trotz des Mehrgewichts durch den elektrischen Antrieb sind die Fahrzeuge von den Dimensionen her identisch. Das Gefahrenpotenzial ist durch den Gewichtsunterschied nicht markant höher, um eine unterschiedliche Behandlung von Fahrzeugen gleicher Dimension zu rechtfertigen. Durch die Vorgabe eines seitlichen Unterfahrschutzes entstehen Gewichts Nachteile in der effektiven Nutzlast der Fahrzeuge, was aufgrund der zu erreichenden Gleichstellung zu vermeiden ist.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?
- ☒ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Auf diese Weise werden Berufslenkerinnen und Berufslenker von leichten und schweren Nutzfahrzeugen sämtlicher Antriebsformen den gleichen Voraussetzungen unterstellt.

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:

Auf diese Weise werden Berufslenkerinnen und Berufslenker von leichten und schweren Nutzfahrzeugen sämtlicher Antriebsformen den gleichen Voraussetzungen unterstellt.

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht
betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



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:

ARVAG c/o Hirschi Beat

Aumattrain 1

1737 Plasselb / FR

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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



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:

asa Vereinigung der Strassenverkehrsämter
Thunstrasse 9
3005 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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Aufgrund der Grösse des Schweizer Strassennetzes und der beschränkten Reichweite der Fahrzeuge kann eine Ausnahme von der ARV1 verantwortet 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:

Aufgrund der Grösse des Schweizer Strassennetzes und der beschränkten Reichweite der Fahrzeuge kann eine Ausnahme von der ARV1 verantwortet werden.

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:

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:

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:

Das Mengengerüst ist zu klein, damit der zusätzliche Ausbildungs- und Überwachungsaufwand für diese Ausnahmeregelung die Strassenverkehrsämter spürbar entlasten würde.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Es bestehen jedoch Bedenken bezüglich der Verkehrssicherheit, da die Betriebsgefahr von der Gesamtmasse aus geht. Es ist dabei unerheblich, aus welchen Gründen mehr als 3,5 t zu Stande kommen.

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:

Es ist nicht zu begründen, weshalb ein mit Verbrennungsmotor ausgerüsteter schwerer Motorwagen zum Sachtransport einen Feuerlöscher mitführen muss und ein Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t nicht. Die rund 10 kg mehr Nutzlast und der Umstand, dass nur Entstehungsbrände gelöscht werden könnten, erachten wir nicht als ausreichende Begründung.

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail:
V-FA@astra.admin.ch

Bern, 3. Dezember 2025

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

1 | 3

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

1. Grundsatz

Wir sind mit den Vorschlägen einverstanden. Sie beseitigen die bestehenden regulatorischen Hindernisse und schaffen die Voraussetzungen, dass die längst am Markt verfügbaren 4,25 t-E-Fahrzeuge (nachfolgend E-Fahrzeuge genannt) auf die erwünschte, weil für den Klimaschutz vorteilhafte Nachfrage stossen werden. Für die Details verweisen wir auf die nachfolgenden Ausführungen und den beiliegenden Fragebogen.

2. Vollständige Herstellung der Parität

Da wir die Herstellung der **vollständigen Parität** zwischen den konventionellen Lieferwagen und den E-Fahrzeugen befürworten, lehnen wir die Vorschläge des Bundesrats, die Anforderungen an die seitlichen Schutzvorrichtungen unverändert zu belassen sowie die Nachprüfintervalle nicht den Lieferwagen anzugleichen, ab.

2.1. Seitliche Schutzvorrichtungen

Die Argumentation im erläuternden Bericht, wonach die höhere Hinterachslast mit einem «nicht unerheblichen Gefahrenpotential» einhergehe, überzeugt nicht. Einerseits bewirkt das Mehrgewicht des E-Fahrzeugs nur eine sehr geringfügige Erhöhung der Hinterachslast, weil sich das Fahrzeuggewicht auch auf die Vorderachse verteilt, und andererseits stehen die leicht erhöhten Achslasten von wenigen hundert Kilogramm (falls überhaupt) in keinem Verhältnis zu den Gewichten und Achslasten der Standardlastwagen im zweistelligen Tonnenbereich. Auch das Verhältnis zwischen dem grossen Nachteil der eingebüsstten Nutzlast (gemäss erläuterndem Bericht rund 30 kg) und dem minimalen, geradezu vernachlässigbaren Vorteil der Verkehrssicherheitserhöhung erachten wir mit der Zweckbestimmung der gesamten Vorlage, nämlich die Nutzlastnachteile der E-Fahrzeuge auszugleichen sowie die Attraktivität und in der Folge den Absatz der umweltfreundlichen E-Fahrzeuge zu fördern, als nicht vereinbar und damit die Ausrüstungspflicht der seitlichen

2|3 Schutzvorrichtungen als nicht gerechtfertigt. Ebenso widerspricht die Ausrüstungspflicht den Motionen Bourgeois, Giezendanner und Grossen, die allesamt die Gleichbehandlung zwischen E-Fahrzeugen und konventionellen Lieferwagen fordern.

Wir stellen deshalb den **Antrag, für die E-Fahrzeuge genau gleich wie für die konventionellen Lieferwagen keine seitlichen Schutzvorrichtungen vorzuschreiben.**

2.2. Nachprüfintervalle

Auch bei den Nachprüfintervallen sind keinerlei nachvollziehbaren Gründe erkennbar, weshalb für E-Fahrzeuge die gleichen Prüfintervalle wie für Lastwagen gelten sollen, vielmehr müsste eine Anpassung an die für konventionelle Lieferwagen geltenden Intervalle erfolgen. Denn zwischen E-Fahrzeugen und Lieferwagen mit Verbrennungsmotor besteht kein Unterschied hinsichtlich der Wartung, des Verschleisses oder sonstiger, das Prüfintervall beeinflussender Faktoren, insbesondere erfordern die sicherheitsrelevanten Bauteile der E-Fahrzeuge wie die Bremsen kein kürzer getaktetes Intervall – im Falle der Rekuperationsfähigkeit ist die Bremsanlage von E-Fahrzeugen den Bremsanlagen von konventionellen Lieferwagen sogar verschleissstechnisch überlegen. Es handelt sich beim Vorschlag des Bundesrats somit um eine rein formalistische (wegen der erratischen Grenzziehung zwischen leichten und schweren Fahrzeugen bei 3,5 t), unnötige und aus praktischer Sicht nicht gerechtfertigte Vorschrift. Natürlich beschränkten sich die verlängerten Nachprüfintervalle einzig auf den Binnenverkehr, im grenzüberschreitenden Verkehr müsste Art. 33 Abs. 2^{bis} VTS analog gelten.

Wir stellen deshalb den **Antrag, für E-Fahrzeuge die gleichen Nachprüfintervalle wie für Lieferwagen vorzuschreiben (4-3-2-2).**

3. Transportlizenz

Wer E-Fahrzeuge einsetzt, benötigt nach geltendem Recht eine Lizenz (vgl. STUG; SR 744.10). Anhand des folgenden Sachverhalts, den die ASTAG zur Sicherheit auch dem für die Erteilung der Lizenz zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Beurteilung unterbreitet hat, sei die Problematik aufgezeigt:

Sachverhalt: Eine Schweizer Transportfirma setzt **ausschliesslich** 3,5 t-Dieselfahrzeuge (Fahrzeugkategorie gemäss VTS: Lieferwagen) sowie 4,25 t-E-Fahrzeuge (Fahrzeugkategorie gemäss VTS: Lastwagen) **ausschliesslich im Binnenverkehr** ein. Diese E-Fahrzeuge sind bereits nach geltendem Recht von diversen Bestimmungen ausgenommen, mit der aktuellen Vorlage werden weitere Ausnahmen/Erleichterungen hinzukommen.

Frage: Benötigt die Transportfirma eine Lizenz gemäss STUG/STUV?

Das BAV hat darauf wie folgt geantwortet: *«Ja, das Unternehmen benötigt eine Lizenz. Unabhängig davon, ob es sich um ein Fahrzeug mit E-Antrieb handelt oder nicht, fallen Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 2,5 Tonnen seit 1. Mai 2025 unter die Lizenzpflicht (abgesehen von den Ausnahmen). Gemäss Art. 3 Abs. 1^{bis} Bst. b STUG ist jedes Unternehmen, das gewerbsmässig die Güterbeförderung mit Lieferwagen, Lastwagen, Sattelmotorfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen (z.B. Lieferwagen und Anhänger) ausführt, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 2,5 Tonnen übersteigt, der Lizenzpflicht unterstellt. Art. 2 Bst. a STUG verweist auf Art. 7 Abs. 1 SVG. Diese Bestimmung besagt, dass ein Motorfahrzeug im Sinne dieses Gesetzes jedes Fahrzeug mit eigenem Antrieb ist, das sich unabhängig von Schienen auf dem Boden fortbewegt. Diese Bestimmungen gelten auch für Fahrzeuge mit E-Antrieb.»*

3 | 3 Die ASTAG kommt zum gleichen Schluss wie das BAV: Ein Transportunternehmen, das ausschliesslich nebst konventionellen Lieferwagen mit Verbrennungsmotor künftig auch E-Fahrzeuge ausschliesslich im Binnenverkehr einsetzen wird, wird neu eine Transportlizenz benötigen.

Wir vermögen nicht abzuschätzen, ob die Lizenzpflicht in der Vorlage nicht bedacht oder bewusst ausgeklammert wurde. Jedenfalls vertreten wir auch hier das Prinzip der Parität. Die Anforderungen an den Erwerb der Lizenz sind hoch (vgl. Art. 4 ff. STUG), nach Meinung der ASTAG viel höher als die ARV 1-Unterstellung, die nach dem geltenden Recht das Haupthindernis der geringen Verbreitung der E-Fahrzeuge darstellt. Mit zunehmender Verbreitung der E-Fahrzeuge träte somit mit der Lizenzpflicht ein neues, ungleich schärferes Hindernis hinzu. Dies lehnen wir ab.

Es gibt keinen einleuchtenden Grund, weshalb reine Lieferwagenflotten, die nur im Binnenverkehr eingesetzt werden, keine Lizenz benötigen, wenn konventionelle Lieferwagen mit Verbrennungsmotor eingesetzt werden, sie der Lizenzpflicht hingegen unterstehen, wenn zusätzlich (oder ausschliesslich) E-Fahrzeuge eingesetzt werden. Denn das Einsatzspektrum der beiden Fahrzeugtypen ist – ausser betreffend Reichweitenleistung – absolut identisch, das Fahrpersonal ist dasselbe, und auch Backoffice, Wartung, Investitionsbedarf, Administration, Disposition etc. unterscheiden sich in Transportfirmen, die ausschliesslich Lieferwagen und/oder E-Fahrzeuge einsetzen, nicht. Daher fehlt der Differenzierung zwischen den beiden Fahrzeugtypen mit Blick auf die Lizenzpflicht die sachlogische Grundlage.

Wir stellen deshalb den **Antrag, die E-Fahrzeuge in gleicher Weise wie die konventionellen Lieferwagen im Binnenverkehr von der Lizenzpflicht auszunehmen.**

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

SR Thierry Burkart
Zentralpräsident

André Kirchhofer
Vizedirektor

Beilage:
Fragebogen



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:

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Wölflistrasse 5
3006 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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: v-fa@astra.admin.ch

Bern, 14. Oktober 2025

**Vernehmlassungsverfahren Änderungen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts
bezüglich Elektro-Nutzfahrzeug bis 4.25t
Stellungnahme von auto-schweiz**

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Besten Dank für die Gelegenheit, zur im Titel erwähnten Vernehmlassungsvorlage eine Stellungnahme abgeben zu dürfen.

Die Schweizer Automobilwirtschaft stellt die drittgrösste Importwirtschaft unseres Landes dar. auto-schweiz ist die Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure und wir vertreten 39 Mitglieder, welche 61 Fahrzeugfabrikate von Personenwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeugen importieren und damit rund 4'000 Markenhändler bedienen. Der jährliche Einfuhrwert der Produkte unserer Mitglieder beträgt über 11 Milliarden Schweizer Franken. Es ist unser Auftrag und Ziel, die Interessen des Fahrzeughandels, der ganzen Automobilwirtschaft sowie deren Nutzergruppen zwecks bestmöglicher Rahmenbedingungen konsequent zu vertreten.

Die Vernehmlassungsvorlage **unterstützen wir** und haben in Anlehnung an unseren [Blog-Beitrag vom 13.02.2025](#) folgende **Bemerkungen und Korrekturhinweise** dazu:

- Es ist wichtig, dass die Nutzernachteile der Elektro-Nutzfahrzeug schnellstmöglich reduziert werden, damit die Absicht des ursprünglichen Motionärs wirksam umgesetzt werden kann, da die Nachfrage nach der bisherigen Lösung nicht ausreichend zufriedenstellend ist.
- Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV)
In der Regelung ist vorzusehen, dass die Bedienpflicht für die Fahrzeugführer ausgenommen ist (falls ein Tachograph verbaut ist) als auch die Ausrüstungsausnahme besteht. Insofern muss die betroffene Fahrzeugkategorie im Binnenverkehr nicht mit einem Tachographen ausgerüstet sein. Die internationalen Bedienregeln bleiben davon unberührt. Die Hersteller sollen die Wahlfreiheit haben, den Tachographen-Einbau im Rahmen Europäischer Standardisierung für den Handel vorzusehen – selbst wenn keine Bedienung in der Schweiz erforderlich ist.
- Verkehrsregelverordnung (VRV)
Die betroffenen Fahrzeuge sollen in Bezug auf die Anforderungen an den Führerausweis als auch im Strassenverkehrsrecht (Fahrverbote, Überholverbote und Geschwindigkeitsbegrenzung) als leichte Motorwagen behandelt werden und nicht als schwere Motorwagen.

- Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Das Vorhandensein eines Geschwindigkeitsbegrenzers ist für diese Fahrzeugkategorie nicht vorzusehen oder es muss zumindest die Möglichkeit bestehen, die Geschwindigkeitsbegrenzung zu deaktivieren. Gemäss dem erläuternden Bericht wird der für schwere Motorwagen (inkl. dieser betroffenen Kategorie mit elektrischem Antrieb) vorgesehene seitliche Unterfahrschutz weiterhin ein technisches Erfordernis sein, obwohl die Fahrzeuge von blossen Auge nicht von einem Lieferwagen mit 3,5t Gesamtgewicht nicht unterschieden werden kann (Charakteristik des Fahrzeuges, Länge, Breite, Höhe usw.). Das beschriebene nicht erhebliche Gefahrenpotenzial für Seitenaufprall oder Abbiegeunfälle ist durch den Gewichtsunterschied nur geringfügig und sollte daher in der Vorlage Berücksichtigung finden. Dies auch deswegen, weil die ursprüngliche Motionsabsicht war, die Gewichtsnachteile (bspw. zusätzliche Erfordernisse) zu reduzieren.

Wir bitten darum, die Verlängerung der Nachprüfintervalle nochmals zu überdenken. Jener Beitrag dieser Fahrzeuge – welche in den ersten Betriebsjahren technisch unbedenklich sind – würde den Rückstand auf die Nachprüfungen der Strassenverkehrsämter entlasten, welche seit Jahren ein Mehrarbeitsvolumen erleben durch den massiven Anstieg des durchschnittlichen Fahrzeugalters auf derzeit 10,5 Jahre. Ebenfalls würde dies die Administrationsaufwendungen reduzieren für die Behörde, wie auch für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU).

Wir freuen uns, wenn unsere Stellungnahme Beachtung findet und unsere Bemerkungen berücksichtigt werden.

Freundliche Grüsse

auto-schweiz



Thomas Rücker

Direktor

Beilage

Fragenbogen



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:

auto-schweiz Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
Wölflistrasse 5
3006 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

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:

Die Anreizpolitik ist unbedingt weiter fortzuführen und zu verbessern, damit die Marktakzeptanz schnell voranschreitet und die Schweiz ihre Emissionszielsetzungen einhalten kann. Die aktuelle Nachfragepenetration emissionsarmer/-freier leichter Nutzfahrzeuge ist nicht zufriedenstellend.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die explizite Ausnahme der Bedienpflicht im Binnenmarkt ist vorzusehen. Von der Ausrüstungspflicht kann abgesehen werden, da in einer Folgeverwendung die Fahrzeuge ggf. exportiert werden (an eine Destination mit Ausrüstungspflicht).

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

Internationale Regelungen bleiben von der lokalen Lösung für die Schweiz unberührt.

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:

Diese Fahrzeuge sollen betreffend Führerausweis und Strassenverkehrsrecht als leichte Motorwagen behandelt werden und nicht als schwere Motorwagen.

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Ausrüstungspflicht für Geschwindigkeitsbegrenzer ist für diese Fahrzeugkategorie nicht vorzusehen.

Bei Vorhandensein einer Einrichtung zur Geschwindigkeitsbegrenzung, darf deren Deaktivierung bei Inlandfahrten (CH) für die genannte Fahrzeugkategorie nicht ausgeschlossen sein.

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:

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA
CH-3003 Bern

Ausschliesslich per E-Mail an:
V-FA@astra.admin.ch

Zürich, 9. Januar 2026

Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen: Stellungnahme Avenergy Suisse

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung zu nehmen.

Avenergy Suisse vertritt die Interessen der Importeure flüssiger Energieträger in der Schweiz. Die Mitglieder unseres Verbandes gewährleisten die Versorgungssicherheit mit den wichtigsten Energieträgern des Landes. Avenergy Suisse engagiert sich für den Erhalt resp. die Schaffung des freien Wettbewerbs zwischen allen Energieträgern.

Avenergy Suisse lehnt eine weitere Marktverzerrung und Lockerung bestehender Vorschriften zugunsten der Elektromobilität ab. Im vorliegenden Fall sollen bewährte Auflagen, die der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden dienen, selektiv für Elektrofahrzeuge aufgehoben werden. Damit wird eine Gefährdung der Verkehrssicherheit in Kauf genommen, um einen der Nachteile der Elektromobilität – die geringere Frachtkapazität infolge des erhöhten Leergewichts – zu kompensieren.

Im Interesse der Verkehrssicherheit und der Gleichbehandlung aller Antriebsformen im Strassenverkehr lehnt Avenergy Suisse die vorgeschlagenen Änderungen der vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts in ihrer Gesamtheit ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unseres Anliegens.

Freundliche Grüsse

Avenergy Suisse


Dr. Roland Bilang
Geschäftsführer



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:

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung

Hodlerstrasse 5a

3011 Bern

recht@bfu.ch

031 390 22 22

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

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:

Für die BFU ist es nachvollziehbar, dass für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t gewisse Erleichterungen gelten sollen, damit das Zusatzgewicht der Akkus zu keinen rechtlichen Nachteilen führt. Die vorgesehenen Anpassungen müssen jedoch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit differenziert beurteilt werden.

Die Befreiung der Fahrzeugführenden von der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften im Binnenverkehr und damit von der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrschreiber ist für die BFU für diese Fahrzeuge vertretbar.

Aufgrund ihres höheren Fahrzeuggewichts um bis zu 750 kg bergen die Elektro-Nutzfahrzeuge ein höheres Gefährdungspotenzial. Deshalb stuft die BFU die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h und die Aufhebung des Alkoholverbots als problematisch ein. Auch das Mitführen von Feuerlöschern ist zweckmässig. So lassen sich kleine Brände der Ladung schnell löschen und ein Entzünden des Akkus verhindern.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Das Ausklammern von Elektro-Nutzfahrzeugen aus der ARV 1 ist vertretbar, da sie wie herkömmliche Lieferwagen genutzt und von denselben Fahrerinnen und Fahrern geführt werden, die weiterhin nicht übermüdet fahren dürfen (Art. 31 Abs. 2 SVG).

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:

Vgl. die Ausführungen 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:

Das Gefährdungspotenzial eines Fahrzeugs bei einer Kollision hängt von der kinetischen Energie und damit von der Masse und der Geschwindigkeit ab. Daher stuft die BFU die vorgeschlagene Änderung als kritisch ein, E-Fahrzeuge trotz ihres höheren Gewichts von sämtlichen zur Diskussion gestellten Verkehrsregeln und Signalisationen für Lenkerinnen und Lenker von schweren Motorwagen auszunehmen.

Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist es wünschenswert, dass Art. 5 VRV für Elektrofahrzeuge bis 4,25 t mit emissionsfreiem Antrieb weiterhin auf die gleiche Weise die Höchstgeschwindigkeit beschränkt. Wo das bereits heute der Fall ist, sollte diese idealerweise 80 km/h betragen. Sie sollte jedoch generell für besagte Elektrofahrzeuge höchstens 100 km/h betragen.

Das Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss bleibt für die BFU ebenfalls zentral und muss auch für die Lenkerinnen und Lenker der Elektrofahrzeuge gelten.

Das Beibehalten des Geltungsbereichs der Mindestabstände und des Überholverbots für Lastwagen bringt zwar Sicherheitsvorteile, die jedoch im Vergleich zur Höchstgeschwindigkeit weniger relevant sind. Das Aufheben des Überholverbots für elektrische Nutzfahrzeuge bis 4,25 t könnte dann in Betracht gezogen werden, wenn die Höchstgeschwindigkeit für diese Fahrzeuge im Sinne eines Kompromisses generell auf 100 km/h festgelegt würde. Für Klarheit sorgt dabei eine gut sichtbare Kennzeichnung.

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:

Vgl. dazu auch die Antwort zur Frage 4.

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Wie in der Antwort zu Frage 4 dargelegt, sollte aufgrund der höheren kinetischen Energie jedoch eine reduzierte Höchstgeschwindigkeit von höchstens 100 km/h für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t vorgesehen werden.

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:

Ein handelsüblicher Feuerlöscher ist bei Akkubränden zwar wirkungslos, erlaubt es aber, eine brennende Ladung schnell zu löschen. So lässt sich verhindern, dass die Hitze auf den Akku übergreift, dessen kritische Temperaturbereiche überschreitet und ein sogenanntes Thermal Runaway auslöst.



FKS CSSP CSP

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

Zustellung per E-Mail an:
V-FA@astra.admin.ch

Bern, 04.12.2025 / PRP

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. September 2025 haben Sie die Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) eingeladen, zu der im Titel erwähnten Angelegenheit Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit und teilen Ihnen mit, dass wir nach dem aktuellen Stand des Verfahrens keine Bemerkungen zu den vorgenommenen Änderungen haben.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Mitwirkung und ersuchen darum, die obenstehenden Hinweise zu berücksichtigen. Für Rückfragen oder eine vertiefte fachliche Austauschmöglichkeit stehen wir jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
Schweizerische Feuerwehr-Koordination FKS

MLaw Petra Prévôt
Generalsekretärin

Per Mail an:
V-FA@astra.admin.ch

Basel, 09. Januar 2026

VERNEHMLASSUNG ÄNDERUNG VON VIER VERORDNUNGEN DES STRASSENVERKEHRSRECHTS BEZÜGLICH ANPASSUNGEN FÜR ELEKTRO-NUTZFAHRZEUGE BIS 4,25 TONNEN

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Als kantonaler KMU-Verband äussert sich der Gewerbeverband Basel-Stadt im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zur Vorlage betreffend die «Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen». Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung der Anliegen des wichtigen Wirtschaftsstandortes Basel.

Für das Gewerbe ist es essenziell, dass Elektro-Nutzfahrzeuge, bei denen das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, nicht mehr als schwere Motorwagen klassifiziert werden. Daher begrüsst der Gewerbeverband Basel-Stadt die vorgeschlagene Anpassung aller vier Verordnungen.

Verordnung über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit (ARV 1): Beseitigung von Bürokratie

Die Pflicht des Fahrtenschreibers verursacht hohe Kosten und viel administrativer Aufwand pro Fahrzeug. Dieser Aufwand ist für viele KMU nicht gerechtfertigt, da auch ein 3,5-Tonnen Lieferwagen mit Verbrennungsmotor von der ARV 1 befreit ist. Dass ein elektrisches Äquivalent nur einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik in die Kategorie der schweren Motorwagen fällt, ist eine reine Marktverzerrung. Daher stimmt der Gewerbeverband Basel-Stadt der Befreiung von der ARV 1 im Binnenverkehr zu, da dies den Betriebsalltag administrativ sowie finanziell entlastet und auch zu einer Gleichbehandlung führt.

Verkehrsregelverordnung (VRV): Erhöhung von Sicherheit und Effizienz

Die aktuelle Beschränkung für Elektro-Nutzfahrzeuge auf 80 km/h auf Autobahnen stellt ein Sicherheitsrisiko dar und behindert den Verkehrsfluss. Denn wenn einige Fahrzeuge sehr viel schneller fahren als andere, müssen die langsameren Fahrzeuge oft abbremsen, um einen Abstand zu wahren, was zu einer Erhöhung der Fahrzeugdichte führt. Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h sowie die Aufhebung des Überholverbots für Lastwagen sind logische Anpassungen an die technische Realität. Ein modernes Elektroauto ist technisch für dieses Tempo ausgelegt und muss im Verkehr mitschwimmen können. Zudem ist es für das Gewerbe ineffizient, wenn Servicetechniker oder Lieferanten künstlich ausgebremst werden und für Strecken deutlich länger brauchen als mit einem Nutzfahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Signalisationsverordnung (SSV): Optimale Nutzung der Infrastruktur

Das Signal «Mindestabstand» (z. B. vor Brücken oder Tunneln) zwingt schwere Lastwagen zu grossen Lücken. E-Lieferwagen haben jedoch nicht die Masse eines LKW und belasten Bauwerke weniger. Wenn diese Fahrzeuge künstlich grosse Abstände einhalten müssen, wird wertvoller Strassenraum verschwendet. In städtischen Gebieten mit hoher Verkehrsdichte ist dies kontraproduktiv.

Verordnung über die technischen Anforderungen (VTS): Praxisnahe Zulassung

Die Möglichkeit, die Fahrzeugprüfung an berechnete Werkstätten zu delegieren, entlastet die kantonalen Strassenverkehrsämter und verkürzt die Wartezeiten für Unternehmen. Ein neues Fahrzeug muss Geld verdienen und darf nicht wochenlang auf einen MFK-Termin warten, nur weil es formal als «Lastwagen» gilt.

Auch die Vorschrift, einen 6-kg-Feuerlöscher mitzuführen, stammt aus der Welt der fossilen LKW. Bei einem Batteriebrand ist ein solcher Löscher wirkungslos. Der Wegfall dieser Pflicht spart Platz im Laderaum und reduziert das Fahrzeuggewicht (und damit Energieverbrauch).

Schlussbemerkung

Ohne diese Anpassungen bleibt der Umstieg auf E-Nutzfahrzeuge für viele Betriebe unattraktiv, da die betrieblichen Nachteile die ökologischen Vorteile überwiegen. Die Vorlage schafft endlich gleich lange Spiesse zwischen Verbrennern und E-Antrieben.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen. Für allfällige Rückfragen steht Ihnen Tamara Hunziker, Leiterin Politik & Kommunikation (Tel. 061 227 50 73, E-Mail: t.hunziker@gewerbe-basel.ch) gerne zur Verfügung.

Gewerbeverband Basel-Stadt



Reto Baumgartner
Direktor



Tamara Hunziker
Leiterin Politik & Kommunikation



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Gewerbeverband Basel-Stadt Elisabethenstrasse 21 4001 Basel
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

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:

Der Gewerbeverband Basel-Stadt unterstützt die weiteren Erleichterungen. Die heutige Regelung führt zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten von emissionsfreien Antrieben. Dass ein E-Nutzfahrzeuge, bei denen das 3,5 t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, allein aufgrund des Batteriegewichts regulatorisch wie ein schweres Motorfahrzeug behandelt wird, ist sachlich nicht gerechtfertigt.

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst dies. Ohne diese Anpassung müssten KMU, die elektrisch fahren wollen, teure Fahrtschreiber nachrüsten und bedienen, während ihre Konkurrenten mit Diesel-Fahrzeugen davon befreit sind. Die Anschaffung sowie der administrative Unterhalt von Fahrtschreibern sind für Gewerbebetreibende, deren Haupttätigkeit nicht der Transport ist, unverhältnismässig. Da das höhere Gesamtzugsgewicht ausschliesslich aus der Batterie resultiert und nicht zu einer höheren Nutzlast führt, ist eine strengere Regulierung als bei fossilen 3,5t-Zugfahrzeugen sachlich nicht gerechtfertigt. Die aktuelle Regelung wirkt als Investitionshemmnis für die Dekarbonisierung.

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:

Die Befreiung ist zwingend notwendig, um Wettbewerbsgleichheit herzustellen. Es darf nicht sein, dass ein KMU beim Umstieg von Diesel auf Elektro plötzlich mit Auflagen für den Schwerverkehr konfrontiert wird. Dies würde den administrativen Aufwand für KMU massiv erhöhen und den Umstieg auf umweltfreundliche Fahrzeuge verhindern.

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:

Der Gewerbeverband Basel-Stadt unterstützt dies, vor allem die daraus resultierende Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h sowie die Aufhebung des Überholverbots ausdrücklich. Eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten verflüssigt den Verkehr, was gerade auf den hochbelasteten Nationalstrassen in der Region Basel die Kapazität erhöht. Für das Gewerbe ist es ineffizient, wenn Mitarbeitende auf dem Weg zum Kunden künstlich ausgebremst 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:

Diese Anpassung ist sinnvoll, um unnötige Stausituationen und Kapazitätsverluste auf den Strassen zu vermeiden, die durch künstlich grosse Abstände von eigentlich leichten E-Lieferwagen entstehen würden. Das Signal ‚Mindestabstand‘ dient der Sicherheit bei Fahrzeugen mit langem Bremsweg. Da Elektro-Lieferwagen bis 4,25 t über dieselben Bremseigenschaften verfügen wie leichte 3,5t-Fahrzeuge, wäre die Anwendung dieses Signals auf diese Fahrzeugkategorie technisch nicht gerechtfertigt. Für die Agglomeration Basel ist dieser Punkt entscheidend: Sind E-Lieferwagen künstlich gezwungen, riesige Abstände einzuhalten, würde dies die Kapazität der Strasseninfrastruktur massiv reduzieren und unnötig Stau verursachen. Die Anpassung sorgt für einen flüssigeren Verkehr, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen.

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:

Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst diesen Abbau von bürokratischen Hürden. Die Möglichkeit der Selbstabnahme durch berechnigte Werkstätten beschleunigt die Inverkehrsetzung neuer Fahrzeuge massiv. Für Gewerbebetriebe ist es nicht hinnehmbar, dass ein einsatzbereites Neufahrzeug wochenlang auf einen Prüfungstermin beim Strassenverkehrsamt warten muss, nur weil es formal als schweres Motorfahrzeug gilt.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Sie ist die zwingende technische Konsequenz aus der Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h (Art. 41c E-VRV). Es wäre ökonomisch und technisch widersinnig, Fahrzeuge, die legal 120 km/h fahren dürfen, mit teuren Begrenzern künstlich auf 90 km/h zu drosseln. Der Wegfall dieser Ausrüstungspflicht senkt die Anschaffungskosten für die Unternehmen und reduziert die technische Komplexität bei der Fahrzeugkonfiguration. Damit wird die Wettbewerbsgleichheit zum Diesel-Lieferwagen (3,5t), der ebenfalls keinen Begrenzer benötigt, hergestellt.

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:

Der Gewerbeverband Basel-Stadt begrüsst die Abschaffung dieser Vorschrift. Die Pflicht zum Mitführen eines Feuerlöschers verursacht unnötige Kosten (Anschaffung und periodische Wartung) und beansprucht wertvollen Raum im Fahrzeug. Da herkömmliche Handfeuerlöscher bei Bränden von Lithium-Ionen-Batterien praktisch wirkungslos sind, bringt die Vorschrift keinen Sicherheitsgewinn. Zudem erhöht der Wegfall die Nutzlast um ca. 10 kg, was der Effizienz im Lieferverkehr zugutekommt.



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:

Greenpeace Schweiz

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

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 Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} 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 %).¹ Der Gütertransport mit leichten Motorfahrzeugen gewinnt an Bedeutung. Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich dieser Trend in den kommenden Jahren fortsetzen wird.² 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.³ 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.⁴ 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.⁵ 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,

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

² vgl. ARE (2022): *Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050*.

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

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

⁵ [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 N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ 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.



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:

IG Detailhandel Schweiz

Falkenplatz 11

3012 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

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:

Die Gleichstellung von E-Lieferwagen ist unseres Erachtens von grosser Bedeutung, um die Dekarbonisierung des Strassengüterverkehrs voranzutreiben. Allerdings fehlt ein relevanter Punkt, damit Gleichstellung zufriedenstellend erreicht werden kann:

- Gleichstellung Prüfintervall: Periodische Nachprüfungen verursachen für die Halter bedeutende Kosten. E-Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht bis 4.25 t müssen u. E. auch in diesem Bereich den «konventionellen» Lieferwagen gleichgestellt werden. Daher sollen auch E-Lieferwagen Prüfintervalle gemäss VTS Art. 33 Abs. 2 Bst. b zu erfüllen haben.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
Conferenza delle direttrici e dei direttori dei dipartimenti cantonali di giustizia e polizia

Per Mail an:
V-FA@astra.admin.ch

Bern, 8. Januar 2026
11./jäg

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) wurde eingeladen, zur oben erwähnten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir danken Ihnen dafür bestens.

Gerne teile ich Ihnen mit, dass unsere Konferenz beschlossen hat auf eine Stellungnahme im Namen der KKJPD zu verzichten, und es den einzelnen Kantonen zu überlassen sich zur Vorlage zu äussern.

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Freundliche Grüsse

Florian Düblin
Generalsekretär



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:

Landtechnik Schweiz
Ausserdorfstrasse 31
5223 Riniken

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der Stellungnahme zu diesem Thema.

Landtechnik Schweiz ist die Dachorganisation von 23 Sektionen und zählt rund 18'000 Mitglieder. Der Verband vertritt die Interessen der Schweizer Landwirte und Lohnunternehmer in allen Fragen der Landtechnik, nimmt aber auch zu allgemeinen Verkehrs-Vorlagen und solchen rund um die Landwirtschaft Stellung.

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

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:

Es macht keinen Sinn, wenn die Erleichterungen wie bisher nur teilweise Gültigkeit haben. Deshalb unterstützt Landtechnik Schweiz die vorgeschlagenen Anpassungen. Diese vermeiden Unsicherheiten und schaffen Klarheit beim Führen solcher Fahrzeuge!

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

L-drive.ch Postfach 3001 Bern

Herr Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Bern, 9. Januar 2026

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

Stellungnahme von L-drive Schweiz/Suisse/Svizzera

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren

L-drive Schweiz, der Dachverband der Schweizer Fahrlehrer:innen bedankt sich für die Möglichkeit, zur geplanten Anpassung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts Stellung nehmen zu können.

Als Berufsverband vertreten wir Fahrlehrer:innen sowie Fahrschulen in der ganzen Schweiz. Unsere Mitglieder sind in der täglichen Ausbildungspraxis direkt von regulatorischen Anpassungen betroffen, insbesondere in Bezug auf Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität, Rechtssicherheit und in ihren eigenen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Wir begrüßen in diesem Zusammenhang ausdrücklich die Zielsetzung des UVEK und des ASTRA, die Rahmenbedingungen für emissionsarme Nutzfahrzeuge weiterzuentwickeln und technische Nachteile aufgrund des Batteriegewichts sachgerecht auszugleichen. Die Harmonisierung mit europäischen Entwicklungen sowie eine pragmatische Vollzugstauglichkeit sind aus unserer Sicht eine wichtige Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung.

Gleichzeitig sehen wir es als unsere Aufgabe, ergänzend auf mögliche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Fahrausbildung und den Berufsstand hinzuweisen und konstruktive Vorschläge zur weiteren Präzisierung der Vorlage einzubringen.

I. Grundsätzliche Erwägungen

Die vorgesehene Gleichstellung von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t mit konventionellen Fahrzeugen der 3,5-t-Kategorie ist nachvollziehbar und grundsätzlich geeignet, die Marktdurchdringung emissionsarmer Fahrzeuge zu unterstützen. Entscheidend ist aus Sicht der Ausbildung, dass die Regelungen klar, verständlich und widerspruchsfrei ausgestaltet werden und keine Unsicherheiten im Vollzug entstehen.

Elektrofahrzeuge in höheren Gewichtsklassen unterscheiden sich in Fahrverhalten, Bremsdynamik, Rekuperation und Assistenzsystemen teilweise deutlich von herkömmlichen Fahrzeugen. Diese Aspekte sind in der Ausbildung bereits heute relevant und gewinnen mit zunehmender Verbreitung weiter an Bedeutung.

II. Rolle der professionellen Fahrausbildung

Die professionelle Fahrausbildung trägt wesentlich zur sicheren Einführung neuer Technologien im Strassenverkehr bei. Fahrlehr:innen vermitteln nicht nur fahrtechnische Kompetenzen, sondern auch rechtliche Sicherheit, Risikobewusstsein und energieeffizientes Verhalten.

Aus unserer Sicht ist es hilfreich, wenn regulatorische Anpassungen perspektivisch mit einer fachlichen Überprüfung der Ausbildungs- und Prüfungsinhalte begleitet werden. Dies ermöglicht, neue technische Entwicklungen frühzeitig systematisch in die Ausbildung zu integrieren und die Verkehrssicherheit nachhaltig zu stärken.

Diese Überlegungen bilden die Basis unserer Stellungnahme.

Hinweise und Anträge

1. Arbeits- und Ruhezeit (ARV) – Tachographen

Wir begrüssen die vorgesehene Befreiung von Fahrzeugführenden von Elektro-Nutzfahrzeugen bis 4,25 t im nationalen Verkehr von der Fahrtenschreiberpflicht/Tachopflicht sowie deren Befreiung von den Bestimmungen der Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV).

Die explizite Klarstellung im Verordnungstext ist überfällig und hätte bereits mit der Revision vom 1. April 2022 gemacht werden müssen. Sie schafft jetzt Rechtssicherheit und lässt keine Interpretationsspielräume offen. Schulung und Ausbildung werden dadurch für die Zukunft erleichtert.

2. Verkehrsregelverordnung (VRV)

Art. 41c VRV neu: In der Verkehrsregelverordnung VRV wird neu Art. 41c eingeführt. Dieser stellt klar, dass schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg:

- die Verkehrsregeln und die Signalisationen für die Führer leichter Motorwagen beachten müssen,
- bei Gesellschafts- und Wohnmotorwagen bestimmte Zusatzpflichten beachten müssen,
- Gewichtsbeschränkungen weiterhin gelten.

Wir gehen davon aus, dass folgende Punkte in der Praxis zu Problemen führen werden:

- a) Die Bestimmung, wonach schwere Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg die Verkehrsregeln und die Signalisationen für leichte Motorwagen anwenden müssen, steht im Kern im Widerspruch zur Bestimmung wonach die Gewichtsbeschränkungen gemäss Art. 20 SSV in jedem Fall gilt.

Praxisbeispiel: Schon heute stellen wir fest, dass Fahrzeugführende mit Personenwagen und Anhänger Gewichtsbeschränkungen für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen missachten. Sie gehen als Inhaber eines Führerausweises Kat. B und mangels besseren Wissens fälschlicherweise davon aus, dass diese Gewichtsbeschränkungen für sie nicht gelten. Ähnliches dürfte bei Fahrzeugführenden von schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg passieren, da sie vom Grundsatz ausgehen die Verkehrsregeln und die Signalisationen für die Führer leichter Motorwagen beachten zu können. Es ist davon auszugehen, dass sie signalisierte Gewichtslimiten regelmässig nicht beachten werden, da sie annehmen, dass für sie in jedem Fall die Verkehrsregeln für leichte Motorwagen gemäss Lemma 1 gelten.

Antrag: Wir würden es sehr begrüssen, wenn die entsprechenden Verkehrsregeln im Zusammenhang mit der Signalisationsverordnung widerspruchsfreier ausgestaltet werden könnten.

- b) Neue Unklarheiten werden auch bezüglich der Zusatzpflichten bei Gesellschafts- und Wohnmotorwagen geschaffen. In diesem Zusammenhang sehen wir vor allem hinsichtlich des heute bereits für Kleinbusse und Gesellschaftswagen geltenden **Art 3a Abs. 3 VRV**, wonach mitfahrende Personen in Gesellschaftswagen und Kleinbussen auf geeignete Art und Weise auf die Gurtentragpflicht aufmerksam zu machen sind, neue Unklarheiten. Das Mehrgewicht für Elektro-Fahrzeuge ändert an dieser Bestimmung in Art. 3a Abs. 3 VRV im Grundsatz nichts. Es geht um die Anzahl Plätze (> 9), welche für Art. 3a Abs. 3 VRV entscheidend ist. Indessen wird mit Bezug zum Gewicht für ein Elektro-Fahrzeug bis 4,25 Tonnen, das als Gesellschaftswagen zugelassen ist, eine von der Platzzahl abweichende Regelung eingeführt. Diese unterschiedlichen Bestimmungen können so kaum begründet und vermittelt werden.

Antrag: Entsprechend möchten wir beliebt machen Art. 41c Abs 1 lit. b zu streichen, da diese Bestimmung mit Bezug zur Platzzahl (> 9) heute schon für leichte und schwere Personentransportfahrzeuge (Kleinbusse und Gesellschaftswagen) gilt.

- c) Es ist uns bewusst, dass die Fragen der Lizenzpflicht grundsätzlich im Rahmen des Bundesgesetzes über die Strassentransportunternehmen (STUG) resp. in der Verordnung über Strassentransportunternehmen (STUV) geregelt werden. Es entzieht sich unserer Kenntnis, inwiefern das zuständige Bundesamt für Verkehr (BAV) diesbezüglich Präzisierungen vorsieht, damit die Regelungen kongruent sind und kein zusätzlicher Interpretationsspielraum entsteht. Jedenfalls können wir uns gut vorstellen, dass diesbezüglich bald schon ein Präzisierungsbedarf **in Art. 3 1ter, Abs. 3 STUG** bezüglich Lizenzpflicht entstehen könnte. Für uns ist jedenfalls unklar, ob Unternehmen, die ausschliesslich Gütertransporte mit schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg durchführen im Sinne einer Zusatzpflicht neu der Lizenzpflicht unterstehen oder ob die Elektro-Fahrzeuge bis 4,25 Tonnen im STUG als 3,5 Tonnen-Fahrzeuge betrachtet werden.

Eine diesbezügliche Präzisierung in den Erläuterungen nach Rücksprache mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) würden wir begrüßen.

Ergänzungen mit Blick auf die Verkehrssicherheit

Antrag: Pflicht zum Anbringen von Unterlegkeilen: Mit Blick auf die Verkehrssicherheit fordern wir darüber hinaus, Art. 41c VRV dahingehend zu ergänzen, dass **Art 22 Abs. 3 VRV**, wonach bei schweren Motorwagen (...) auch in leichteren Gefällen Unterlegkeile anzubringen sind, auch für 4,25 Tonnen-Elektro-Fahrzeuge Gültigkeit hat. Es ist physikalisch alles andere als sinnvoll, wenn Fahrzeugführende von schweren Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb bis 4'250 kg in diesem Falle die Verkehrsregeln für die Führer leichter Motorwagen beachten müssen. Physikalische Gesetze machen vor umweltfreundlichen Antriebstechnologien nicht halt.

3. Verordnung über technische Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)

Art. 114 Abs. 2 sieht vor, Motorwagen mit emissionsfreiem Antrieb, deren Mehrgewicht ein Gesamtgewicht von höchstens 4,25 t bewirkt, von der Feuerlöscherpflicht auszunehmen. Eine solche Bestimmung erachten wir als mit Blick auf die verheerenden Folgen von Brandereignissen als fahrlässig. Eine Feuerlöscherpflicht wäre auch im Interesse und zum Schutz der Fahrzeugführenden von 4,25 Tonnen-Elektro-Fahrzeugen, weshalb wir in diesem Zusammenhang und im Hinblick auf mögliche zukünftige Ereignisse auch an die Verantwortung des Gesetzgebers appellieren.

Schlussbemerkungen

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnologien erhöht die Anforderungen an Fachkompetenz und Weiterbildung der Fahrlehrpersonen. L-drive Schweiz sieht darin grundsätzlich eine Chance zur weiteren Professionalisierung des Berufsstandes, sofern die Rahmenbedingungen klar, planbar und wirtschaftlich tragfähig bleiben.

In diesem Sinne unterstützt L-drive Schweiz die Zielsetzung des UVEK und des ASTRA, die Elektromobilität sachgerecht zu fördern und die regulatorischen Rahmenbedingungen

weiterzuentwickeln. Gerne bringen wir unsere Praxiserfahrungen und fachlichen Perspektiven in den weiteren Dialog ein und stehen für einen konstruktiven Austausch zur Verfügung.

Wir möchten in diesem Zusammenhang auch anregen, zu prüfen, ob die bestehenden Ausbildungs- und Prüfungsinhalte für Fahrzeugführende die spezifischen Eigenschaften schwererer Elektrofahrzeuge noch ausreichend abdecken oder ob diese punktuell ergänzt werden müssten. Eine solche fachliche Überprüfung könnte in Zusammenarbeit mit den Kantonen und den zuständigen Fachgremien sowie Verbänden erfolgen. Sie würden überdies den Zielen der „Roadmap Elektromobilität“ entsprechen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Dr. Michael Gehrken,
Präsident



Willy Wismer,
Leiter der Geschäftsstelle



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband X Organisation <input type="checkbox"/> Weitere interessierte Kreise
Absender: Nationaler Garantiefonds Schweiz Postfach 8085 Zürich
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

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:

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

X keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

X keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:



Fragebogen zur Vernehmlassung

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

Stellungnahme eingereicht durch:

☐ Kanton ☐ Verband X Organisation ☐ Weitere interessierte Kreise

Absender:

Nationales Versicherungsbüro Schweiz

Postfach

8085 Zürich

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

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:

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☐ JA

☐ NEIN

☒ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☐ JA

☐ NEIN

X keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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

X keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:



Die Schweizerische Post AG
Stab CEO
Public & International Affairs
Wankdorfallee 4
3030 Bern

Telefon +41 58 341 15 64
www.post.ch

Die Schweizerische Post AG, Stab CEO PIA, Wankdorfallee 4, 3030 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Als PDF/Word an:

V-FA@astra.admin.ch

Datum 8. Januar 2026
Kontaktperson Michael Flury
E-Mail michael.flury.2@post.ch
Direktwahl +41 79 633 78 74

Stellungnahme der Schweizerischen Post zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, im Rahmen der Vernehmlassung zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t Stellung nehmen zu können.

a) Ausgangslage für die Schweizerische Post

Die Post verfügt mit einer Lieferwagenflotte von ungefähr 4'800 Fahrzeugen (davon momentan ca. 1300 Elektro-Nutzfahrzeuge) über eine der grössten Fuhrparks der Schweiz. Der Anteil von Lieferwagen mit Elektroantrieb wird in den nächsten Jahren weiter steigen und bis 2030 soll die gesamte Lieferwagenflotte an Zustellfahrzeugen der Post über einen Batterieantrieb verfügen und damit CO₂-frei unterwegs sein. Bei einer so grossen Flotte ist die Post auf Planungssicherheit und praktikable sowie sinnvolle Rahmenbedingungen angewiesen.

b) Inhalt der Vorlage

Mit der Vorlage sollen vier Verordnungen angepasst werden, dass die Nachteile, die einem E-Lieferwagen aufgrund des schwereren Gewichts der Batterie entstehen, beseitigt werden. Die Anforderungen für e-Lieferwagen bis 4.25 Tonnen sollen gleich ausgestaltet werden wie die Anforderungen für dieselbetriebene Lieferwagen bis 3.5 Tonnen. Dies betrifft insbesondere die Befreiung von Vorschriften für Arbeits-, Lenk- und Ruhevorgaben und damit den Entfall der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtenstreiber, die Anpassung von Höchstgeschwindigkeitsvorgaben, die Aufhebung vom Lastwagen-Fahrverbot und die Aufhebung der Mitnahmepflicht eines Feuerlöschers.

c) Generelle Erwägungen

Elektro-Nutzfahrzeuge bringen Herausforderungen mit sich. Während bei dieselbetriebenen Nutzfahrzeugen eine durchschnittliche Nutzlast von 1200 Kilo vorhanden ist, beträgt die Nutzlast bei Elektro-Nutzfahrzeugen nur ca. 900 Kilo. Dieses Ungleichgewicht der möglichen Nutzlast sollte bereits mit der Motion [18.3420](#) entkräftet werden (Kompensation des Batteriegewichts für Lieferwagen). Die verbleibenden Nachteile, die z.B. das Obligatorium eines Fahrtenschreibers und die damit einhergehende Arbeitszeitenregelung mit sich bringen, überwiegen aber nach wie vor. Diese Nachteile bzw. zusätzlichen Anforderungen verunmöglichen es der Post momentan, die Elektro-Lieferwagen aufzulasten und damit dieselbe Nutzlast zu nutzen wie bei Dieselfahrzeugen. Im margenschwachen Paketgeschäft bedeutet diese Einschränkung der Nutzlast aufgrund zusätzlicher Zustelltouren relevante Mehrkosten in den Prozessen. Ebenfalls führen nicht voll ausgelastete Lieferwagen zu Mehrverkehr in der Zustellung – insbesondere in urbanen und städtischen Gebieten. Auch dieses Missverhältnis kann mit einer künftigen vollen Auslastung von e-Lieferwagen ausgeglichen werden. **Die Post begrüsst daher, dass mit den vorgeschlagenen Änderungen das verbleibende Ungleichgewicht zwischen diesel- und elektrobetriebenen Nutzfahrzeugen ausgeglichen werden soll.** Geschieht dies nicht, wird die Umstellung von ganzen Fahrzeugflotten Richtung emissionsfreier Lieferwagen erschwert bzw. werden Unternehmen, die diese Umstellung vornehmen wollen, finanziell stärker belastet und benachteiligt.

d) Spezifisch zur LSVA-Thematik

Die Befreiung von der LSVA soll für elektrisch betriebene Last- und Lieferwagen im Jahr 2029 ablaufen. Daher **muss sichergestellt werden, dass künftig e-Lieferwagen bis 4.25t von der LSVA befreit sind.** Ansonsten würde eine neue Fahrzeugklasse in die LSVA inkludiert, die vorher nicht Teil davon war. Müssten künftig auch elektrisch betriebene Lieferwagen bis 4.25 Tonnen LSVA-Abgabe zahlen, würde dies Unternehmen wie die Post finanziell äusserst stark belasten und die eigenfinanzierte Erbringung der postalischen Grundversorgung gefährden. Die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten ist ein entscheidender Schritt, die Klimaziele zu erreichen. Jede Benachteiligung von E-Fahrzeugen wirkt sich folglich negativ auf die Erreichung dieser Ziele aus.

Wir bedanken uns für Ihre Kenntnisnahme und bitten Sie, unsere Ausführungen in der Vorlage entsprechend zu berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Die Schweizerische Post AG

Die Schweizerische Post AG

Johannes Cramer
Leiter Logistik-Services

Matthias Dietrich
Leiter Stab CEO

Elektronisch verschickt an:
V-FA@astra.admin.ch

Stellungnahme zur Vernehmlassung über die Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen

Sehr geehrte Damen und Herren

Pro Alps bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts betreffend Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen.

Wir unterstützen grundsätzlich Massnahmen, welche die Elektrifizierung des Nutzfahrzeugverkehrs fördern und bestehende Nachteile aufgrund des Batteriegewichts ausgleichen. Die vorgeschlagenen Erleichterungen können aus unserer Sicht jedoch nur als klar befristete Übergangslösung akzeptiert werden und müssen zwingend von Schutzmassnahmen für Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Verlagerungspolitik begleitet werden.

Hohe Ineffizienz im Lieferwagenverkehr

Der Gütertransport mit leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen wächst seit Jahren stark, sowohl bei der Fahrleistung als auch bei der Zahl der Fahrzeuge. Lieferwagen erbringen heute rund 70 Prozent der Fahrleistungen im Strassengüterverkehr, tragen aber nur etwa 5 Prozent zur Transportleistung bei (2021, Bundesamt für Statistik). Von 2000 bis 2021 ist ihre Fahrleistung um 73 Prozent gestiegen, während die Transportleistung sogar leicht zurückging. Es wird damit mehr und ineffizienter gefahren.

Fehlende Regulierungen im Lieferwagenverkehr

Gleichzeitig unterliegt der Lieferwagenverkehr nicht der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), kennt keine spezifischen Lenk- und Ruhezeitvorschriften und ist nicht dem Nachtfahrverbot unterstellt. Dies führt zu ungleichen Wettbewerbsbedingungen gegenüber dem Schwerverkehr und begünstigt ein unerwünschtes Ausweichverhalten von schweren auf ineffizientere leichte Nutzfahrzeuge. Hinzu kommen ungedeckte externe Kosten von rund 1,6 Milliarden Franken pro Jahr, die weitgehend von der Allgemeinheit getragen werden.

Es braucht Dekarbonisierung und Regulierung

Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht von Pro Alps zentral, dass die vorgeschlagenen Erleichterungen für Elektro-Nutzfahrzeuge nicht zu einer weiteren Verschärfung dieser Fehlanreize führen. Die Elektrifizierung darf nicht über eine faktische Deregulierung des gewerblichen Lieferwagenverkehrs erfolgen – insbesondere nicht zulasten der Sicherheit, der Arbeitsbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer sowie der Verlagerungspolitik.

Unsere Stellungnahme folgt deshalb drei Leitlinien:

- **Elektrifizierung fördern, aber befristen:** Die Kompensation des Batteriegewichts ist sinnvoll, muss jedoch zeitlich befristet und an ein transparentes Monitoring geknüpft sein.
- **Gleich lange Spiesse im Güterverkehr schaffen:** Lockerungen dürfen nicht dazu führen, dass sich Transporte weiter vom regulierten Schwerverkehr hin zu weniger regulierten leichten Nutzfahrzeugen verlagern.
- **Sicherheit, Arbeitsbedingungen und Verlagerung schützen:** Wo das Lenken eines leichten Nutzfahrzeuges die berufliche Haupttätigkeit darstellt oder Transporte auf fremde Rechnung erfolgen, braucht es auch bei leichten Nutzfahrzeugen wirksame Regeln zu Lenk- und Ruhezeiten sowie klare Sicherheitsanforderungen.

Auf alpinen Strassen soll auf die vorgeschlagene Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für schwere Elektrofahrzeuge zudem verzichtet werden. Das Sicherheitsniveau in steilen Gefällen und engen Kurven sinkt mit zunehmender Geschwindigkeit, da die Reaktionszeit verkürzt und die Bremswege verlängert werden. Ansonsten unterstützt Pro Alps die vorgeschlagenen Anpassungen mit einer Befristung auf 10 Jahre und einer allfälligen Verlängerung bei Bedarf. Zuletzt soll ein Monitoring den Einfluss der Änderungen beobachten, unter anderem mit für den verfassungsgemässen Verlagerungsauftrag (BV, Art. 84) relevanten Kennzahlen.

Die detaillierten Antworten und Änderungsanträge zu den einzelnen Fragen entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse



Katrin Dorfschmid
Geschäftsleiterin



Silvan Gnos
Leiter Politik

Anhang: Fragebogen



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:

Pro Alps
Hellgasse 23
6460 Altdorf

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

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:

Pro Alps begrüsst die Anpassungen als Übergangsregelung, um Nachteile des Batteriegewichts auszugleichen. Voraussetzung ist:

- Befristung auf 10 Jahre mit Verlängerung nur bei nachgewiesenem Bedarf
- Monitoring mit Modal-Split und alpenspezifischen Kennzahlen
- Keine Geschwindigkeitslockerung auf alpinen Strassen
- Lockerungen sind bei negativen Auswirkungen auf die Verlagerungspolitik aufzuheben

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☐ JA

☒ NEIN

☐ keine Stellungnahme /
nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Pro Alps begrüsst die vorgeschlagenen Anpassungen als Übergangslösung, um mehr Unternehmen zum Umstieg auf Fahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb zu motivieren, solange die Verlagerungspolitik nicht beeinträchtigt wird.

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, stimmt Pro Alps den Änderungen als Übergangslösung zu, fordert aber unabhängig davon eine Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung ARV 1.

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. Geregelter 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.

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 %). Der Gütertransport mit leichten Motorfahrzeugen gewinnt an Bedeutung. Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich dieser Trend in den kommenden Jahren fortsetzen wird. 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. 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. Bei besseren Arbeitsbedingungen könnten Fahrer:innen in der Branche bleiben. Das würde dem Fachkräftemangel entgegenwirken.

Auch Lieferwagen stellen ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar - gerade im Falle einer Kollision mit leichteren Personenwagen. 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.

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. 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, beispielsweise bei Handwerker:innen, begrüsst Pro Alps den Status Quo mit der vorgeschlagenen Kompensation des Mehrgewichts des emissionsfreien Antriebs bis 4,25 t.

Daher fordert Pro Alps, 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. Pro Alps begrüsst 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. Das Monitoring muss sicherstellen, dass die Lockerungen keine Rückverlagerung auf die Strasse bewirken. Sollte dies der Fall sein, sind die Lockerungen aufzuheben. Zudem sollen regionale Kennzahlen, insbesondere zum Alpenraum, ebenfalls im Monitoring enthalten sein. Für den Alpenraum relevante Zahlen umfassen die Unfallstatistik auf Bergstrassen, die Verkehrsverlagerung auf Transitachsen, sowie die Auswirkungen auf den Tourismusverkehr.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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 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. Pro Alps heisst die Vernehmlassungsvorlage auch hier als zehnjährige Übergangsregelung, die von einem Monitoring eng überwacht wird, gut.

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

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

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. Zusätzlich sinkt das Sicherheitsniveau in steilen Gefällen und engen Kurven mit zunehmender Geschwindigkeit, da die Reaktionszeit verkürzt und die Bremswege verlängert werden. Daher fordert Pro Alps den Verzicht auf eine Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf alpinen Strassen.

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.

Für schwere Wohnmotorwagen sollte die Höchstgeschwindigkeit daher 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.

Pro Alps befürwortet die Änderungen, um die Einheitlichkeit und Verständlichkeit der Regelung zu fördern, fordern aber den Verzicht der Erhöhung auf alpinen Strassen. 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 begrüsst Pro Alps, 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, begrüsst Pro Alps 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 N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ 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 begrüsst Pro Alps 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:

Pro Alps begrüsst 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 Pro Alps begrüsst den Nachteilsausgleich.



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:

Stiftung Pusch

Susanne Rutz

Hottingerstrasse 4

8024 Zürich

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

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^{bis} und b^{ter} 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.

Fehlzanreize 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. Geregelter 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 %).¹ Der Gütertransport mit leichten Motorfahrzeugen gewinnt an Bedeutung. Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich dieser Trend in den kommenden Jahren fortsetzen wird.² 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.³ 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.⁴ 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.⁵ 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,

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

² vgl. ARE (2022): *Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050*.

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

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

⁵ [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 Fahrerinnen und Fahrer 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 N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ 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.

RoadCross Schweiz, Zweierstr. 22, 8004 Zürich

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Frist: 9. Januar 2026

Format: Word- und PDF-Dokument

Zürich, 26. November 2025

Stellungnahme im Vernehmlassungsverfahren zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25t (Vernehmlassung 2025/71)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren 2025/71.
Die Förderung der Verkehrssicherheit ist für RoadCross Schweiz ein zentrales Anliegen und steht im Mittelpunkt unserer täglichen Arbeit.

Die aktuelle Vorlage unterstützen wir grundsätzlich. Daher verzichten wir auf eine Teilnahme am Vernehmlassungsverfahren.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und freuen uns, auch künftig zu Vernehmlassungen im Bereich der Verkehrssicherheit eingeladen zu werden.

Bei Fragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse
RoadCross Schweiz



Willi Wismer
Präsident des Stiftungsrats



Stéphanie Kebeiks
Geschäftsführung RoadCross Schweiz



Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel des transports
Sindacato del personale dei trasporti

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
info@sev-online.ch
www.sev-online.ch

Simon Burgunder
Direkt +41 31 357 57 24
Mobil +41 76 603 57 93
simon.burgunder@sev-online.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Per Mail an:
V-FA@astra.admin.ch

Bern, 08. Januar 2026
SIB

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung bezüglich der Änderung des Strassenrechts für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit zur Stellungnahme wahr. Der SEV lehnt die vorliegende Vernehmlassungsvorlage gesamthaft ab. Insbesondere die Befreiung der Fahrzeugführenden von den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften im Binnenverkehr ist aus unserer Sicht falsch.

1. Einleitende Bemerkungen

Als Gewerkschaft des Verkehrspersonals gehört der Strassengütertransport nicht zu unseren Kernanliegen. Unsere Teilnahme an der Vernehmlassung mag deshalb auf den ersten Blick erstaunen. Doch die Rahmenbedingungen im Strassengütertransport haben mitunter Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr, aufgrund der direkten Konkurrenzsituation zwischen Strassengüter- und Schienengütertransport. Folglich betrifft die vorliegende Anpassung die Verlagerungspolitik der Schweiz. Weil das wiederum ein zentrales Anliegen des SEV ist, sehen wir uns verpflichtet, uns zu diesem Gesetzgebungsvorhaben vernehmen zu lassen. Ausserdem sind uns faire Arbeitsbedingungen und mehr sozialer Schutz für Arbeitnehmende über alle Branchen hinweg ein wichtiges Anliegen.

Der SEV hat deshalb die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 auf Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport im grenzüberschreitenden Verkehr und die daraus resultierende Einbaupflicht von Fahrtschreibern begrüsst. Aus Sicht des SEV ist im Binnenverkehr ebenfalls eine Ausweitung nötig. Wir sind überzeugt, dass so der Gesundheitsschutz weiter verbessert und die Verkehrssicherheit zusätzlich erhöht werden kann.

1.1. Verlagerung fördern

Die Stärkung des Schienengüterverkehrs ist für den SEV ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen. Die Vorteile des Schienengüterverkehrs sind für den SEV offensichtlich: bessere Energie- und Flächeneffizienz, keine CO₂-Emissionen, und höhere Sicherheit.

Jegliche Massnahme zum Nachteil des Schienengüterverkehrs unterläuft die Bemühungen Güter von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. Aufgrund des harten inter- und intramodalen Kostenwettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern, können bereits kleine Verschiebungen im Kostengefüge grosse Auswirkungen haben. Die Ausweitung der Gewichtslimite für Elektro-Nutzfahrzeuge auf 4,25 t und

die damit einhergehenden Befreiung der Fahrzeugführenden von der ARV1 stellt u. E. eine Bevorteilung des Gütertransports mit Elektro-Lieferwagen dar. Die Verlagerungspolitik will und soll Güter von der Strasse auf die Schiene verlagern, ungeachtet, ob es sich um ein Verbrenner- oder um ein Elektrofahrzeug handelt. Eine erfolgreiche Verlagerung, insbesondere im Binnengüterverkehr, kann nur gelingen, wenn der strukturelle Kostennachteil der Schiene wettgemacht werden kann. Höhere Transportpreise würden hier einen wertvollen Beitrag leisten. Ausserdem würden weniger Strassengütertransporte mit Fahrzeugen mit Lieferwagen die Strassenverkehrsinfrastruktur nachhaltig entlasten. Aus Sicht des SEV muss die Politik deshalb darauf abzielen die Transportpreise auf der Strasse zu erhöhen. Die Konkurrenzfähigkeit der Schienengütertransporte könnte so verbessert werden.

1.2. Verkehrssicherheit erhöhen

Für die Verkehrssicherheit ist es letztlich unerheblich, ob der Chauffeur ein Elektro- oder ein Verbrennerfahrzeug fährt. Überlange Arbeitstage, fehlende Pausen und davon herrührende Übermüdung sowie Zeitdruck, gehören leider zur heutigen Arbeitsrealität von Chauffeuren von Lieferwagen¹. U. E. ist es deshalb das falsche Signal für Elektro-Lieferwagen die Gewichtslimite zu erhöhen. Denn Lieferwagen im grenzüberschreitenden Verkehr wurden richtigerweise erst kürzlich dem Geltungsbereich der ARV1 unterstellt.

1.3. Gesundheitsschutz und Arbeitsbedingungen verbessern

Was wir in unserer Stellung zur Vernehmlassung bezüglich der Ausweitung des Geltungsbereichs geschrieben haben, gilt auch hier. Das eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 den Gesundheitsschutz erhöht und die Arbeitsbedingungen verbessert. Gerade die Fahrtschreiberpflicht ermöglicht die Kontrolle der Arbeitszeiten überhaupt erst flächendeckend. Da gewerbsmässige Strassengütertransporte mit Fahrzeugen bis 3,5 Tonnen bisher lediglich dem Arbeitsgesetz (ArG) unterstellt sind, besteht keine Pflicht die Fahrzeiten zu erfassen. Währenddem das ARV1 bei Zuwiderhandlungen gegen die Kontrollbestimmungen klare Strafbestimmungen vorsieht, wird bei Verletzung der Dokumentationspflicht nach Art. 46 ArG lediglich das Nicht-zur-Verfügung-stellen bestraft, nicht aber die Verletzung der Dokumentationspflicht. Dieser Umstand öffnet einer mangelhaften Arbeitszeitkontrolle Tür und Tor, mit schwerwiegenden Folgen für die Arbeitnehmenden. Mit der Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 könnte dieser Missstand wirksam bekämpft werden. Dies würde zu spürbaren Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und des Sozialschutzes beitragen, was wiederum dem Chauffeurmangel effektiv entgegenwirkt, weil damit die Attraktivität des Chauffeurberufs nachhaltig steigt. Ebenfalls könnten höhere Preise zu besseren Löhnen beitragen. Jedenfalls sind höhere Transportpreise grundsätzlich zu begrüssen, weil sie volkswirtschaftlich, gesellschaftlich und umweltpolitisch von Nutzen sind. So würden höhere Transportpreise Einkäufe im Detailhandel gegenüber dem Online-Handel wieder konkurrenzfähiger machen, weil die Preisdifferenz verkleinert wird. Dadurch würde die inländische Wertschöpfung erhöht. Aus diesen Gründen halten wir die Befreiung der Fahrzeugführenden von der ARV1 für falsch.

2. Zum erläuternden Bericht

2.1. Handlungsbedarf

In der Motion 18.3420 Bourgeois «Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie» wird mit dem Batteriegewicht argumentiert. Es fehlt eine Gesamtbetrachtung über die verschiedenen Komponenten, die das Fahrzeuggewicht ausmachen. Beispielsweise wird weder in der Motion noch im erläuternden Bericht darauf eingegangen, dass die Motoren von Elektrofahrzeugen wesentlich leichter sind und in Elektrofahrzeugen zudem leichtere Materialien verbaut werden, um das Batteriegewicht zumindest teilweise zu kompensieren. Ausserdem blenden sowohl die Motion als auch der erläuternde Bericht jeglichen technologischen Fortschritt aus. Insbesondere das Batteriegewicht konnte in den letzten Jahren signifikant gesenkt werden. Die Wechselwirkungen zwischen Leistung,

¹ s. bfu-Faktenblatt Nr. 17 (2016): Ewert, U.: Kurzanalyse Lieferwagen. Bern. S. 10: «Der nicht bewilligungspflichtiger Arbeitstag kann zwischen 6 und 20 Uhr liegen (auch Abendarbeit bis 23 Uhr ist, nach Anhörung der Arbeitnehmenden, bewilligungsfrei), darf nicht länger als 14 Stunden (inkl. Pausen) dauern und die wöchentliche Höchstarbeitszeit 45 Stunden betragen. Ein Arbeitstag kann also recht lang sein.»

s. bfu-Faktenblatt Nr. 17 (2016): Ewer, U.: Kurzanalyse Lieferwagen. Bern: S. 10: «Erheblicher Zeitdruck scheint im Betrieb von Lieferwagen eine bedeutsame Rolle zu spielen. In einer englischen Studie [2] wurde festgestellt, dass mehr als die Hälfte der Fahrer in Firmen mit hohen Fahrleistungen berichten, dass sie «ziemlich oft» unter Zeitdruck stehen.»

Reichweite und Stromverbrauch sind entscheidenden Faktoren für den Kauf eines Fahrzeugs. Im Batteriegewicht widerspiegeln sich diese Wechselwirkungen. Es ist deshalb davon auszugehen, dass das Batteriegewicht durch die technologische Entwicklung weiter reduziert werden. Aus unserer Sicht macht es deshalb keinen Sinn, ein fixes Mehrgewicht von 750 kg für Elektro-Lieferwagen zu definieren, um den angeblichen Verlust von Transportkapazität auszugleichen. Wir befürchten, dass mit dieser Regelung langfristig das Gegenteil erreicht wird: die Ausweitung der Transportkapazität von Lieferwagen.

Eine solche Entwicklung hält der SEV nicht für wünschenswert, weil sie erstens den Schienengüterverkehr relativ zum Strassenverkehr schwächt, zweitens die Verlagerungspolitik unterläuft und drittens die prekären Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe fördert.

3. Anträge

Der SEV beantragt, die Gewichtslimite für leichte Nutzfahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb nicht auf 4, 25 t anzuheben und von den vorgeschlagenen Massnahmen abzusehen, d. h.

- Fahrzeugführende sollen nicht von den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit-Vorschriften im Binnenverkehr und damit von der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtschreiber befreit werden..
- Die Höchstgeschwindigkeit soll nicht von 80 km/h auf 120 km/h erhöht, keine Ausnahme vom Überholverbot für Lastwagen, vom Mindestabstandsgebot für schwere Motorwagen, vom Lastwagen-Fahrverbot und vom Symbol «Lastwagen» auf Zusatztafeln.
- Beibehaltung der Mitnahmepflicht eines Feuerlöschers.
- Keine Ausdehnung der Delegationsmöglichkeit für die Selbstabnahme durch nicht amtliche Personen.

Für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme danken wir Ihnen im Voraus bestens. Gerne stehen wir Ihnen bei Fragen zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Matthias Hartwich
Präsident SEV



Simon Burgunder
Koordinator Politik

Herr
Bundesrat Albert Rösti
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Per Mail an: V-FA@astra.admin.ch

Bern, den 9. Januar 2026

«Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t» Stellungnahme von strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat,
Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem im Titel genannten Thema wie folgt Stellung nehmen zu dürfen.

Einleitende Bemerkungen

Die vorliegende Vernehmlassung zielt darauf ab, Nachteile für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen aufgrund des durch die elektrische Batterie entstehenden Mehrgewichts punktuell auszugleichen. In Erfüllung verschiedener parlamentarischer Aufträge sollen vier Verordnungen angepasst werden, um diese besser an die realen Bedürfnisse der Nutzer anzupassen. strasseschweiz hatte bereits die Motion Bourgeois 18.3420 «Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie» unterstützt.

strasseschweiz wird sich in der vorliegenden Stellungnahme **ergänzend zum ausgefüllten und beigelegten Fragebogen** zur Vorlage äussern.

Detaillierte Bemerkungen

Die vorliegenden Änderungen stellen gesamthaft eine notwendige Weiterentwicklung hin zur Gleichstellung der Antriebstechnologien von Nutzfahrzeugen dar. strasseschweiz begrüsst die beantragten Neuregelungen weitgehend. Zur Gleichstellung der Antriebstechnologien erscheint es unerlässlich, dass für alle Antriebstechnologien – auch für elektrisch betriebene Lieferwagen – vergleichbare Rahmenbedingungen herrschen. Es gilt jedoch darauf hinzuweisen, dass die Neuregelungen aufgrund des Mehrgewichts zu keiner Verminderung der Verkehrssicherheit führen dürfen und bei steigenden Unfallzahlen Anpassungen – beispielsweise bei der Höchstgeschwindigkeit – in Betracht gezogen werden sollten. In Bezug auf das Erfordernis des seitlichen Unterfahrschutzes beantragen wir die analoge Handhabung wie

bei Lieferwagen mit Gesamtgewicht bis 3,5t. Auch trotz des Mehrgewichts durch den elektrischen Antrieb sind die Fahrzeuge von den Dimensionen her identisch und es muss eine gewisse gesetzliche Parität erreicht werden. Die folgenden Punkte benötigen nach unserer Einschätzung noch Anpassungen, um den zu Grunde liegenden parlamentarischen Aufträgen zu entsprechen.

1. Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV)

- **Tachographen bei E- Lieferwagen bis 4.25 t**

Die Neuregelung sollte ausdrücklich festhalten, dass für diese Fahrzeugkategorie weder eine Bedienpflicht bei vorhandenen Tachographen noch eine Pflicht zur Ausrüstung besteht. Damit entfällt im Binnenverkehr der Einbau eines Tachographen; die internationalen Bedienvorschriften bleiben davon unberührt. Herstellern soll jedoch ermöglicht werden, Tachographen gemäss europäischer Standardisierung freiwillig einzubauen – auch wenn in der Schweiz keine Bedienung erforderlich ist.

2. Verkehrsregelverordnung (VRV)

- **Lizenzpflicht bei Einsatz von E-Lieferwagen**

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) bestätigte auf Nachfrage, dass Transportunternehmen unter den zur Vernehmlassung stehenden Regelungen eine Lizenz benötigen, sobald sie E-Fahrzeuge über 2,5 t einsetzen – selbst wenn diese ausschliesslich im Binnenverkehr verkehren und bereits von zahlreichen Bestimmungen ausgenommen sind. Damit wären reine Lieferwagenflotten, die zusätzlich oder ausschliesslich 4,25-t-E-Fahrzeuge einsetzen, neu lizenzpflichtig, obwohl sich Einsatzspektrum, Personal, Wartung und betriebliche Abläufe gegenüber konventionellen Lieferwagen nicht unterscheiden. Strasseschweiz sieht darin eine sachlich nicht begründbare Ungleichbehandlung und ein neues, unverhältnismässig strengeres Hindernis für die Verbreitung von E-Fahrzeugen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und grüssen Sie, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, mit freundlichen Grüssen.

strasseschweiz



Olivier Fantino
Geschäftsführer



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:

strasseschweiz
Wölflistrasse 5a
3006 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

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

strasseschweiz begrüsst die beantragte Neuregelung weitgehend. Zur Gleichstellung der Antriebstechnologien erscheint es unerlässlich, dass für alle Antriebstechnologien – auch Elektrofahrzeuge – vergleichbare Rahmenbedingungen herrschen. Die Neuregelung bietet die Möglichkeit, eine Ungleichbehandlung (bzgl. Nutzlast) zielführend zu beheben. Es gilt jedoch darauf hinzuweisen, dass die Neuregelungen aufgrund des Mehrgewichts zu keiner Verminderung der Verkehrssicherheit führen dürfen und bei steigenden Unfallzahlen Anpassungen – beispielsweise bei der Höchstgeschwindigkeit – in Betracht gezogen werden sollten.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

strasseschweiz befürwortet, dass Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem E-Fahrzeug bis 4.25 Tonnen von der ARV 1 ausgenommen werden. Im Sinne der Gleichstellung mit den weiteren Antriebstechnologien erscheint dies sinnvoll.

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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

Im Sinne der Gleichstellung mit den weiteren Antriebstechnologien erscheint dies sinnvoll. Da es sich des Weiteren in der Regel um das gleiche Fahrpersonal handelt wie von konventionellen Lieferwagen, begrüsst strasseschweiz die Massnahme.

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

Im Sinne der Parität zwischen den Antriebstechnologien ist diese Massnahme zu begrüßen. Es gilt jedoch darauf hinzuweisen, dass die Neuregelungen aufgrund des Mehrgewichts zu keiner Verminderung der Verkehrssicherheit führen dürfen und bei steigenden Unfallzahlen Anpassungen – beispielsweise bei der Höchstgeschwindigkeit – in Betracht gezogen werden sollten.

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

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

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?
- ☒ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

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

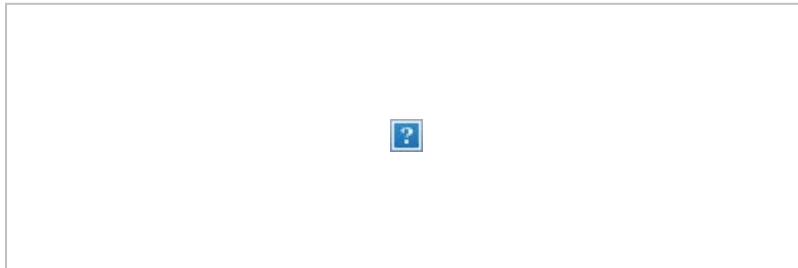
Von: [Marc Epelbaum \(Suva\)](#)
An: [_ASTRA-V-FA](#)
Betreff: Vernehmlassung zur Änderung der ARV 1, VTS, VRV und SSV [secure transmitted]
Datum: Montag, 17. November 2025 17:26:07
Anlagen: [image001.jpg](#)

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Vernehmlassung zu den vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t Stellung nehmen zu können. Da die Suva nicht direkt von den Verordnungsanpassungen betroffen ist, verzichten wir auf eine Stellungnahme.
Freundliche Grüsse

Marc Epelbaum, lic.iur. | Generalsekretär
Suva | Fluhmattstrasse 1 | 6004 Luzern
041 419 55 00

Velounfälle vermiesen den Alltag.
Vorausschauen. Mitdenken. Blickkontakt suchen.



Disclaimer:

Diese Nachricht und ihr eventuell angehängte Dateien sind nur für den Adressaten bestimmt. Sie kann vertrauliche oder gesetzlich geschützte Daten oder Informationen beinhalten. Falls Sie diese Nachricht irrtümlich erreicht hat, bitten wir Sie höflich, diese unter Ausschluss jeglicher Reproduktion zu löschen und die absendende Person zu benachrichtigen. Danke für Ihre Hilfe.

This message and any attached files are for the sole use of the recipient named above. It may contain confidential or legally protected data or information. If you have received this message in error, please delete it without making any copies whatsoever and notify the sender. Thank you for your assistance.

Von: [STP-kommandokanzlei](#)
An: [ASTRA-V-FA](#)
Cc: [STP-kommandokanzlei](#); info@svsp.info
Betreff: AW: [Extern] Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t
Datum: Dienstag, 14. Oktober 2025 11:07:35
Anlagen: [Antwort Stapo - Änderung vier Verordnungen Strassenverkehrsrecht Anpassungen Elektro-Nutzfahrzeuge bis 425 t - C STA signiert.pdf](#)
[fedlex-data-admin-ch-eli-dl-proj-2025-71-cons_1-doc_4-de-docx \(1\).docx](#)

Sehr geehrte Damen und Herren

Beiliegend die Antwort der SVSP (analog Stadtpolizei Zürich).

Stadtpolizei Zürich
Administration SVSP
Bahnhofquai 3
8001 Zürich
E-Mail info@svsp.info

Freundliche Grüsse
Fw mbA Thomas Peterhans
Wiss. MA Politik und Strategie

D [+41 44 411 90 04](tel:+41444119004)
thomas.peterhans@zuerich.ch

Stadt Zürich
Stadtpolizei
Stabsabteilung
Bahnhofquai 3
8001 Zürich

T [+41 44 411 71 17](tel:+41444117117)
stadtpolizei.ch

Von: aemterkonsultationen@astra.admin.ch <aemterkonsultationen@astra.admin.ch>

Gesendet: Freitag, 26. September 2025 15:09

Betreff: [Extern] Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens: Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t

You don't often get email from aemterkonsultationen@astra.admin.ch. [Learn why this is important](#)

Sehr geehrte Damen und Herren Regierungsrätinnen und Regierungsräte
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Auftrag des Bundesrates begrüßen wir Sie zur Vernehmlassung betreffend des Projekts zur Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t.

Weitere Informationen zur Vernehmlassung entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Schreiben.

Medienmitteilung: [Bundesrat will Hürden für E-Lieferwagen abbauen](#)

[Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen](#)

Freundliche Grüsse

Stéphanie Andrey

Leiterin Fachbereich Politik

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Strassen ASTRA

Abteilung Direktionsgeschäfte

Politik, Wirtschaft, Internationales

Postadresse: 3003 Bern, Standortadresse: Pulverstrasse 13, 3063 Ittigen

Tel +41 58 463 16 86

stephanie.andrey@astra.admin.ch

www.astra.admin.ch



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:

Stadtpolizei Zürich
Verkehrspolizei
Bahnhofbrücke 1
8001 Zürich

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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



Herr Bundesrat Albert Röstli
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Energie, Verkehr und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

per E-Mail: v-fa@astra.admin.ch

Bern, 12. Dezember 2025

**Vernehmlassungsverfahren Änderungen Verordnungen des Strassenverkehrsrechts – elektrische
Nutzfahrzeuge bis 4.25t
Stellungnahme Swiss eMobility**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir zum vorliegenden Vernehmlassungsverfahren Stellung.

Wir unterstützen die von Ihnen verfasste Vorlage und insbesondere das Bestreben, die elektrischen
Nutzfahrzeuge bis 4.25t den fossilen Nutzfahrzeugen bis 3.5t gleichzustellen.

Wie die Motionen 25.3219 «Gleichbehandlung von Elektronutzfahrzeugen der Kategorie B» unseres
Präsidenten NR Jürg Grossen klar aufzeigt, müssen die regulatorischen Hindernisse für eNutzfahrzeuge bis
4.25t raschmöglichst beseitigt werden. Nur so kann die Dekarbonisierung auch in dieser Fahrzeugkategorie
erreicht werden. Wir fordern deshalb alle Bestimmungen, welche die vollumfängliche Einteilung dieser
Fahrzeuge in die Kategorie N1 ermöglicht. In diesem Sinne **unterstützen** wir die Vernehmlassungsvorlage.

Unsere Anpassungsvorschläge sind wie folgt:

- **Arbeits- und Ruhezeitverordnung (ARV):** unabhängig ob ein Tachograph verbaut ist oder nicht, ist
von einer Bedienpflicht abzusehen. Die Hersteller sollen Wahlfreiheit haben, den Tachographen-
Einbau im Rahmen Europäischer Standardisierung für den Vertrieb in der Schweiz vorzusehen oder
nicht.
- **Verkehrsregelverordnung (VRV):** elektrische Nutzfahrzeuge müssen bei den Anforderungen an
den Führerausweis wie auch im Strassenverkehrsrecht (Fahrverbote, Überholverbote und
Geschwindigkeitsbegrenzung) als leichte Motorwagen behandelt werden und nicht als schwere
Motorwagen. Nur dies entspricht dem Prinzip der Gleichstellung.

- **Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS):** Das Vorhandensein eines Geschwindigkeitsbegrenzers ist für diese Fahrzeugkategorie nicht vorzusehen oder es muss zumindest die Möglichkeit bestehen, die Geschwindigkeitsbegrenzung zu deaktivieren.

Die Absicht der Motion 25.3219 ist es, elektrische und fossile Nutzfahrzeuge gleichzustellen. Elektrische sind oft typengleich, von blossen Auge nicht von fossilen zu unterscheiden, jedoch aufgrund der Batterie schwerer. Das Anbringen des Unterfahrschutzes ist ein zusätzliches Erfordernis, welches die Marktdurchdringung erschwert und zusätzliches Gewicht für elektrische Nutzfahrzeuge bedeutet. Von einer Verpflichtung sollte daher abgesehen werden.

Wir bitten darum, die Verlängerung der Nachprüfintervalle nochmals zu überdenken. Jener Beitrag dieser Fahrzeuge – welche in den ersten Betriebsjahren technisch unbedenklich sind – würde den Rückstand auf die Nachprüfungen der Strassenverkehrsämter entlasten, welche seit Jahren ein Mehrarbeitsvolumen erleben durch den massiven Anstieg des durchschnittlichen Fahrzeugalters auf derzeit 10,5 Jahre. Ebenfalls würde dies die Administrationsaufwendungen reduzieren für die Behörde, wie auch für kleinere und mittlere Unternehmen (KMU).

Besten Dank für die wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "K. Romang".

Krispin Romang

Direktor Swiss eMobility



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:

Swiss eMobility
Konsumstrasse 22a
3007 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

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:

Die Anreizpolitik für batteriebetriebene Elektrofahrzeuge ist generell unbedingt weiter fortzuführen und zu verbessern, damit die Marktakzeptanz schnell voranschreitet und die Schweiz ihre Emissionszielsetzungen einhalten kann. Insbesondere die aktuelle Nachfragepenetration emissionsarmer/-freier leichter Nutzfahrzeuge ist nicht zufriedenstellend.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die explizite Ausnahme der Bedienpflicht im Binnenmarkt ist vorzusehen. Von der Ausrüstungspflicht kann abgesehen werden, da in einer Folgeverwendung die Fahrzeuge ggf. exportiert werden (an eine Destination mit Ausrüstungspflicht).

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

Internationale Regelungen bleiben von der lokalen Lösung für die Schweiz unberührt.

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:

Diese Fahrzeuge sollen betreffend Führerausweis und Strassenverkehrsrecht als leichte Motorwagen behandelt werden und nicht als schwere Motorwagen.

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Die Ausrüstungspflicht für Geschwindigkeitsbegrenzer ist für diese Fahrzeugkategorie nicht vorzusehen.

Bei Vorhandensein einer Einrichtung zur Geschwindigkeitsbegrenzung, darf deren Deaktivierung bei Inlandfahrten (CH) für die genannte Fahrzeugkategorie nicht ausgeschlossen sein.

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:

Bundesamt für Strassen ASTRA

Per Mail: V-FA@astra.admin.ch

Zürich, 9. Januar 2026

Stellungnahme zur Änderung des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 Tonnen

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zur Änderung der vier Verordnungen im Strassenverkehrsrecht bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4.25 t Stellung zu nehmen. Als branchenübergreifender Wirtschaftsverband mit rund 700 Mitgliedern setzt sich swisscleantech für eine klimaverträgliche Wirtschaft ein. Die Dekarbonisierung des emissionsreichen Verkehrssektors und faire Bedingungen für klimaneutrale Antriebstechnologien sind uns damit ein zentrales Anliegen; entsprechend nehmen wir zum vorliegenden Entwurf wie folgt Stellung.

Swisscleantech begrüsst die in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Änderungen. Die aktuelle Verbreitung der E-Mobilität im betroffenen Segment ist unzureichend und sollte mit Hinblick auf unsere Klimaziele deutlich verstärkt werden. Folglich befürworten wir die Abschaffung bestehender Nachteile von leichten elektrischen Nutzfahrzeugen im Vergleich zur deren Verbrenner-Pendants.

Bei allem Einverständnis haben wir unter anderem betreffend der Bedienpflicht (ARV 1), der Geschwindigkeitsbegrenzer (VTS) oder der generellen Betrachtung der betroffenen Fahrzeuge als leichte Motorwagen (VRV) Änderungsvorschläge, die im Rahmen der Beantwortung des Fragebogens näher erläutert werden.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse



Christian Zeyer
Co-Geschäftsführer



Darius Graft
Mobilität & Kreislaufwirtschaft



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:

swisscleantech
Limmatstrasse 183
8005 Zürich

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

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:

Es ist wünschenswert, wenn bestehende Nachteile elektrischer, leichter Nutzfahrzeuge weiter abgebaut werden. Die aktuelle Nachfrage für emissionsfreie, leichte Nutzfahrzeuge ist unzureichend und sollte zur Erreichung unserer Klimaziele weiter gefördert werden.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?
- ☒ JA ☐ NEIN ☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Für die Bedienpflicht im Binnenmarkt sollte explizit eine Ausnahme gelten. Von der Ausrüstungspflicht kann abgesehen werden, da in einer Folgeverwendung die Fahrzeuge ggf. exportiert werden (an eine Destination mit Ausrüstungspflicht).

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

Diese lokalen Schweizer Bestimmungen berühren internationale Regelungen nicht.

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:

In Bezug auf den Führerausweis und das Strassenverkehrsrecht sollen die Fahrzeuge per se als leichte Motorwagen und nicht als schwere Motorwagen betrachtet 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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

Geschwindigkeitsbegrenzer sollten für diese Fahrzeugkategorie generell nicht mehr ausstattungspflichtig sein. Darüber hinaus darf die Deaktivierung bei Binnenfahrten für die genannte Fahrzeugkategorie nicht ausgeschlossen sein, auch wenn eine Einrichtung zur Geschwindigkeitsbegrenzung im Fahrzeug vorhanden ist.

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:



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:

SWISSCOFEL
Christian Sohm
Belpstrasse 26
3007 Bern

Christian Sohm
Direktor

Roger Maeder
Bereichsleiter Logistik

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

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:

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^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:

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:

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:

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:

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



Touring Club Schweiz
Chemin de Blandonnet 4
Postfach 820
1214 Vernier GE
www.tcs.ch

Peter Goetschi
Zentralpräsident
Tel.: +41 58 827 27 11
peter.goetschi@tcs.ch

Touring Club Schweiz, Postfach 820, 1214 Vernier GE

Herr Bundesrat Albert Röstli
Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundeshaus Nord
3003 Bern

Elektronischer Versand: V-FA@astra.admin.ch

Vernier/Genf, 9. Januar 2026

Vernehmlassung 2025/71 zur Änderung von vier Verordnung des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t

Position des TCS

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Touring Club Schweiz (TCS), mit seinen über 1,6 Millionen Mitgliedern der grösste Mobilitätsclub der Schweiz, dankt für die Gelegenheit, zur titelvermerkten Vernehmlassung Stellung nehmen zu können.

Ziel der Verordnungsänderungen ist es, Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 Tonnen weitgehend den herkömmlichen Lieferwagen bis 3,5 Tonnen gleichzustellen. Konkret umfasst die Vernehmlassung folgende Anpassungen:

- Befreiung der Fahrzeugführenden von den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeit- Vorschriften im Binnenverkehr und damit Entfall der Ausrüstungspflicht mit einem Fahrtschreiber (Chaffeurverordnung ARV 1).
- Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h; Ausnahme vom Überholverbot für Lastwagen, Ausnahme vom Mindestabstandsgebot für schwere Motorwagen, Ausnahme vom Lastwagen-Fahrverbot und vom Symbol «Lastwagen» auf Zusatztafeln (Verkehrsregelnverordnung VRV und Signalisationsverordnung SSV).
- Aufhebung der Mitnahmepflicht eines Feuerlöschers (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS).
- Ausdehnung der Delegationsmöglichkeit für die Selbstabnahme durch nicht-amtliche Personen (Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge VTS).

Der TCS unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagenen Massnahmen. Fahrzeuge mit Elektroantrieb sind aufgrund des Batteriegewichts schwerer als Verbrenner. Das hat bei gleichem maximalen Fahrzeuggewicht zur Folge, dass für Elektrofahrzeuge weniger Transportkapazitäten zur Verfügung stehen.

Die Verordnungsänderungen zielen darauf ab, diesen kompetitiven Nachteil auszugleichen – insofern das Mehrgewicht von bis zu 750 kg einzig durch den alternativen Antrieb verursacht wird. Das steigert die Attraktivität dieser Fahrzeuge, was wiederum einen Beitrag zur Erreichung der vom Stimmvolk im Juni 2023 bestätigten Klimaziele leistet: Eine klimaneutrale Schweiz bis 2050. Die Vorschläge sind zudem kohärent mit der im April 2022 in Kraft getretenen Stossrichtung, Erleichterungen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge einzuführen.

Abschliessend verweist der TCS auf die Entwicklungen in der Europäischen Union. So hat die EU im Oktober 2025 ihre Beschlüsse zum sogenannten Verkehrssicherheitspaket formalisiert. Die Richtlinie beinhaltet unter anderem neue Vorschriften für schwere Fahrzeuge – wie Wohnmobile – die nun bis 2029 im nationalen Recht der EU-Mitgliedsstaaten umgesetzt werden müssen. Der TCS begrüsst, dass der Bund diese Änderungen prüft und innert angemessenem Zeitraum ein Vorschlag unterbreiten wird, damit eine potenzielle Anpassung der schweizerischen Vorschriften zeitgleich mit der EU in Kraft treten kann.

Wir danken Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, für Ihre Kenntnisnahme und die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

Touring Club Schweiz



Peter Gletschi
Zentralpräsident



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

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^{bis} und b^{ter} 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 %).¹ Der Gütertransport mit leichten Motorfahrzeugen gewinnt an Bedeutung. Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich dieser Trend in den kommenden Jahren fortsetzen wird.² 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.³ 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.⁴ 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.⁵ 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,

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

² vgl. ARE (2022): *Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050*.

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

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

⁵ [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 N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ 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.

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK)
Herr Bundesrat Albert Rösti
Kochergasse 6
3003 Bern

Eingabe per E-Mail: V-FA@astra.admin.ch

Wohlen, 09. Januar 2026

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

Eingabe von:

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz
Bremgarterstrasse 75
5610 Wohlen
Telefon 056 619 71 32
info@vfas.ch

Sehr geehrter Herr Bundesrat Rösti

Mit Schreiben vom 26. September 2025 lädt das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK ein, sich zur Vernehmlassung über die Änderung von vier Verordnungen des Strassenverkehrsrechts bezüglich Anpassungen für Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t zu äussern. Der VFAS dankt für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Seit 1956 vertritt der VFAS die Interessen des unabhängigen und freien Autohandels in der Schweiz. Dabei setzt er sich kompromisslos für dessen Förderung sowie Standards für eine hohe Qualität ein.

Der Verband setzt sich nebst 800 Unternehmungen auch für die Konsumenten ein, in dem er sich gegen sämtliche Einschränkungen und Behinderungen im freien Autohandel wehrt und faire Rahmenbedingungen fordert. Der VFAS vertritt KMUs im Schweizer Autohandel, die sowohl mit Occasions- als auch mit Neufahrzeugen handeln. Dabei vertreten sind freie Händler, Markenvertreter, Parallelimporteure und auch Generalimporteure.

Wir vertreten liberale Werte und setzen uns unter anderem für pragmatische, wirtschafts- und konsumentenfreundliche Lösungen ein.

Der VFAS unterstützt die Vorlage und fordert eine schnellstmögliche Umsetzung der Vorlage, damit die aktuell bestehenden Nachteile für Elektro-Nutzfahrzeuge rasch beseitigt werden können.

Zu den weiteren Fragen nimmt der VFAS in den beigefügten Fragebogen Stellung

Wir danken für die Möglichkeit einer Stellungnahme und stehen für Rückfragen oder Ergänzungen gerne zur Verfügung!

Freundliche Grüsse

VFAS – Verband freier Autohandel Schweiz



Roger Kunz
Präsident



Stephan Jäggi
Geschäftsleiter



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:

Verband freier Autohandel Schweiz / VFAS

Stephan Jäggi

Bremgarterstrasse 75

5610 Wohlen

info@vfas.ch

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

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:

Der VFAS unterstützt die Vorlage und fordert eine schnellstmögliche Umsetzung der Vorlage, damit die aktuell bestehenden Nachteile für Elektro-Nutzfahrzeuge rasch beseitigt werden können.

Teilrevision ARV 1

2. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Elektro-Nutzfahrzeug bis 4,25 t von der ARV 1 ausgenommen werden (Art. 4 Abs. 2 Bst. b^{bis} und b^{ter} E-ARV 1)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

3. Sind Sie damit einverstanden, dass im Binnenverkehr Fahrerinnen und Fahrer 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:

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:

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:

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:

Wird explizit begrüsst! Weitere Kategorien sollten geprüft und aufgenommen werden.

7. Sind Sie damit einverstanden, dass Fahrzeuge der Klasse N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ sind (Art. 99 Abs. 2 Bst. e E-VTS)?

☒ JA

☐ NEIN

☐ keine Stellungnahme / nicht betroffen

Bemerkungen / Änderungsantrag:

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:



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:

WWF Schweiz

Hohlstrasse 110

8010 Zürich

Patrick Hofstetter

Patrick.hofstetter@wwf.ch

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

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^{bis} und b^{ter} 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. Geregelter 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 %).¹ Der Gütertransport mit leichten Motorfahrzeugen gewinnt an Bedeutung. Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass sich dieser Trend in den kommenden Jahren fortsetzen wird.² 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.³ 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.⁴ 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.⁵ 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,

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

² vgl. ARE (2022): *Schweizerische Verkehrsperspektiven 2050*.

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

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

⁵ [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 N₂ (Lastwagen und Sattelschlepper) nicht mehr mit einer Geschwindigkeitsbegrenzungseinrichtung ausgerüstet sein müssen, wenn sie Elektro-Nutzfahrzeuge bis 4,25 t der Klasse N₂ 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.