



Dokumentnummer: ASTRA-D-3D893401/173

FAQ Revision VTS/VRV/VZV

Die nachstehende Übersicht enthält Antworten zur Revision der im Betreff erwähnten Vorschriften. Die Verordnungsänderungen treten am 1. April 2022 in Kraft. Dabei handelt es sich einerseits um die Umsetzung der Motion Bourgeois (18.3420 «Kompensierung des Gewichts elektrischer Batterien bei Lieferwagen der 3,5-Tonnen-Kategorie»), andererseits um Massnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen bei gewissen schweren Nutzfahrzeugen.

Nr.	Frage	Antwort
A) Umsetzung der Motion Bourgeois (18.3420)		
A1	Was wurde im Sinne der Motion Bourgeois umgesetzt?	Emissionsfrei angetriebene Fahrzeuge sollen das höhere Gewicht, das durch das Energiespeichersystem entsteht, kompensieren können. Die Grenze ist ein Gesamtgewicht eines Fahrzeugs von maximal 4,25 Tonnen.
A2	Welche Fahrzeuge können von der Vorschrift profitieren?	Alle Fahrzeuge, die einzig wegen dem Gewicht des emissionsfreien Antriebs die Grenze von 3,5 Tonnen überschreiten. Es sind dies insbesondere Lastwagen, Fahrzeuge für den Personentransport (z. B. Schulbusse) sowie Wohnmotorwagen.
A3	Was ist der Vorteil der geänderten Vorschriften?	Die betroffenen Fahrzeuge können mit dem Führerausweis der Kategorie B oder der Unterkategorie D1 3,5 t 106 oder D1 106 gefahren werden. Neue Vorschriften: Art. 4 Abs. 5 Bst. f und h sowie Art. 151n Verkehrszielsverordnung (VZV)
A4	Gibt es weitere Vorteile?	Ja, solche Fahrzeuge (wie insbesondere Lastwagen) sind vom Sonntags- und Nachtfahrverbot ausgenommen. Neue Vorschriften: Art. 91a Abs. 1 Bst. m und n Verkehrsregelnverordnung (VRV)
A5	Welche technischen Vorschriften gelten?	Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, z. B. Lastwagen, unterliegen teilweise anderen technischen Vorschriften als z. B. Lieferwagen, die maximal 3,5 Tonnen Gesamtgewicht haben dürfen. Sie werden ab Herstellerwerk entsprechend gebaut. Die Vorschriften derjenigen Fahrzeugart, in welche die Fahrzeuge eingeteilt sind und die durch die Verordnungsrevision nicht geändert wurden, müssen eingehalten werden.
A6	Die Motion erwähnt elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Profitieren Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb und Brennstoffzelle auch von den Privilegien?	Ja, solche Antriebe gelten ebenfalls als emissionsfreie Antriebe.
A7	Müssen die Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein und muss die Arbeits- und Ruhezeitverordnung einhalten werden?	Ja, sofern es die Vorschriften für die jeweilige Fahrzeugart verlangen. Die Revision beinhaltet weder eine Änderung der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) noch der Arbeits- und Ruhezeitverordnungen (ARV 1 und ARV 2).
A8	Die periodischen Nachprüfintervalle von Lastwagen sind strenger als bei Lieferwagen.	Es gelten die unveränderten Vorschriften (Art. 33 Abs. 2 VTS) für die jeweilige Fahrzeugart gemäss dem tatsächlichen Gesamtgewicht, z. B. jährliche Prüfungen für Lastwagen und



	Was gilt für solche Fahrzeuge?	Gesellschaftswagen, bzw. für Lastwagen im Binnenverkehr zweijährlich und nach dem vierten Jahr jährlich.
A9	Wie schnell darf mit solchen Fahrzeugen gefahren werden?	Es gelten die unveränderten Vorschriften für die jeweilige Fahrzeugart, z. B. 80 km/h für Lastwagen gemäss Art. 5 Abs. 1 und Abs. 2 Verkehrsregelnverordnung (VRV).
A10	Sind solche Fahrzeuge von der LSVA ausgenommen?	Ja, elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind gemäss Art. 3 Abs. 1 Bst. j Schwerverkehrsabgabeverordnung (SVAV) wie bisher von der LSVA ausgenommen, ebenso Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb und Brennstoffzelle.
A11	Müssen die Fahrer solcher Fahrzeuge im Besitz des CZV-Ausweises sein?	Nicht bei Fahrzeugen, die mit der Kategorie B oder BE geführt werden dürfen. Die CZV stützt sich auf die Führerausweiskategorie und nicht auf die Fahrzeugart.
A12	Wie sind die Fahrzeuge zu erkennen, die von den Erleichterungen profitieren?	Die Fahrzeuge erhalten bei der Zulassung eine Bemerkung im Fahrzeugausweis (Ziffer 157).
A13	Welche Nachweise sind für die Zulassung beizubringen?	Der Nachweis des Mehrgewichts wird gemäss den EU-Vorschriften auf dem Herstellerschild oder auf der EU-Übereinstimmungsbescheinigung (Certificate of Conformity; CoC) erfasst. Fehlt der Nachweis, ist das Fahrzeug durch eine autorisierte Prüfstelle gemäss Anhang 2 TGV zu prüfen.
A14	Werden solche Fahrzeuge bei der CO ₂ -Abgabe mitberücksichtigt?	Ja, sofern die Fahrzeugart durch die CO ₂ -Verordnung erfasst ist, werden sie berücksichtigt. Vorschriften (seit 1.1.2021): Art. 2 Bst. a ^{bis} Ziff. 2 CO ₂ -Verordnung. Das CO ₂ -Gesetz schliesst die Anwendung auf Sattelschlepper über 3,5 t aus.
A15	Kann man mit einem solchen Fahrzeug ins Ausland fahren?	Nein. Die Revision der Vorschriften stützt sich zwar im Grundsatz auf eine 2018 erfolgte Änderung der Führerscheinrichtlinie der EU, von der die Gewichtslimite von 4,25 Tonnen übernommen wurde. Die Mitgliedstaaten können in ihrem Hoheitsgebiet gestatten, dass entsprechende Sachtransportfahrzeuge ohne Anhänger durch Personen, die mindestens seit zwei Jahren im Besitz des Führerscheins der Klasse B sind, geführt werden. Die ausländischen Staaten können daher nicht verpflichtet werden, die schweizerische Erleichterung bei der Fahrerlaubnis zu akzeptieren. Informationen müssen bei den betreffenden Ländern selber eingeholt werden. Soll mit einem solchen Fahrzeug ins Ausland gefahren werden, ist die ordentlich vorgeschriebene Führerausweiskategorie erforderlich (z. B. für Sachtransportfahrzeuge oder Wohnmotorwagen der Führerausweis der Unterkategorie C1).
B) Kompensation Gesamtgewicht für schwere Nutzfahrzeuge mit alternativem oder emissionsfreiem Antrieb		
B1	Was ist der Unterschied von alternativem und emissionsfreiem Antrieb?	Die Unterscheidung ist harmonisiert mit der Definition im EU-Recht. Demnach sind alle Antriebe, die nicht über einen konventionellen Verbrennungsmotor (Diesel, Benzin) verfügen, als alternative Antriebe klassiert (z. B. Gas, Hybrid). Die Gruppe der emissionsfreien Antriebe ist eine Teilmenge der alternativen Antriebe und umfasst Antriebe, die weniger als 1 g CO ₂ pro km oder pro kW/h ausstossen (z. B. batterieelektrisch oder Wasserstoff mit Brennstoffzelle). Neue und teilweise angepasste Vorschriften: Art. 9a, Abs. 1 und 2 Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)
B2	Welche sind die Vorteile?	Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit alternativem Antrieb können bis zu einer Tonne höheres Gesamtgewicht

		aufweisen, mit emissionsfreiem Antrieb bis maximal zwei Tonnen.
B3	Gibt es auch eine Erhöhung der Nutzlast oder der Achslasten?	Die Mehrgewichte dürfen zu keiner Erhöhung der Nutzlast führen. Zudem müssen alle anderen Vorschriften wie insbesondere die unveränderten Achslasten eingehalten werden.
B4	Gelten die geänderten Vorschriften nur in der Schweiz oder auch in der EU?	Die Vorschriften der EU wurden in der CH vollständig übernommen und mit weiteren Vorschriften ergänzt, die nur in der Schweiz gelten. Die höheren Gesamtgewichtsgrenzen für alternative und emissionsfreie Antriebe sind in der EU und in der Schweiz gleich hoch (max. 1 bzw. 2 Tonnen). Neue Vorschriften: Art. 95 Abs. 1 ^{bis} und 1 ^{ter} Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) Art. 67 Abs. 1 ^{ter} und 1 ^{quater} Verkehrsregelverordnung (VRV)
B5	Welche Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen können grenzüberschreitend genutzt werden?	In der EU sind die höheren Gesamtgewichte für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit zwei oder drei Achsen vorgesehen, mit Ausnahme von zweiachsigen Gesellschaftswagen (diese EU-Vorschrift, die bereits auf den 15. April 2017 von der Schweiz übernommen wurde, erlaubt für zweiachsige Gesellschaftswagen ein Gewicht von 19,5 statt 18 Tonnen, ohne Bedingungen zum Antriebskonzept).
B6	Welche zusätzlichen Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen können in der Schweiz verwendet werden?	Für Motorwagen mit vier Achsen sehen die EU-Vorschriften unverändert ein Gesamtgewicht von 32 Tonnen vor. Fünf- und mehrachsige Fahrzeuge haben in der EU kein höheres Gesamtgewicht als Vierachser. Das höhere Gesamtgewicht für alternativ oder emissionsfrei angetriebene Motorwagen mit mehr als drei Achsen und den entsprechenden Fahrzeugkombinationen ist daher nur in der Schweiz anwendbar. Mit vier oder fünfsachsigen Motorwagen, deren Betriebsgewicht den EU-Vorschriften entspricht (durch Reduktion der Nutzlast), ist eine grenzüberschreitende Nutzung möglich.
C) Kompensation Mehrlänge für schwere Nutzfahrzeuge mit alternativem oder emissionsfreiem Antrieb		
C1	Was beinhaltet die Änderung der Vorschriften?	Die geänderten Vorschriften sollen eine Senkung der CO ₂ -Emissionen ermöglichen. Verschiedene bauliche Merkmale tragen dazu bei: – Aerodynamische Fahrerkabinen, die wegen ihrer Form länger werden; – Ausklappbare, aerodynamische Luftleiteinrichtungen (werden bei der Messung der Fahrzeuglänge nicht angerechnet); – Mehrlänge der Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen wegen dem Platzbedarf für Energiespeichersysteme (Batterien, Wasserstoffflaschen), die hinter dem Fahrerhaus angebracht sind. Neue Vorschriften: Art. 38 Abs. 1 Bst. s und 1 ^{bis} Bst. o und Art. 94 Abs. 1 ^{ter} Bst. a und Bst. b der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS) Art. 65 Abs. 5 und 6 Verkehrsregelverordnung (VRV)
C2	Welche sind die Vorteile?	Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit alternativem oder emissionsfreiem Antrieb und aerodynamischen Elementen beanspruchen mehr Länge, sie würden deshalb Ladekapazität verlieren. Die Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen

		dürfen daher entsprechend länger sein (Mehrlänge der baulichen Merkmale). Dies darf jedoch nicht zu einer Erhöhung der Ladekapazität führen.
C3	Gibt es auch eine Beschränkung der Mehrlänge?	Für die aerodynamischen Fahrer­kabinen gibt es keine Beschränkung der Mehrlänge, jedoch müssen die übrigen, unveränderten Vorschriften wie insbesondere der Wendekreis und das Ausschwenkmass eingehalten sein und die Ladekapazität darf sich nicht erhöhen. Die Mehrlänge beträgt in der Regel nicht über 80 bis 90 cm. Die aerodynamischen Luft­leiteinrichtungen zählen ausgeklappt nicht zur Fahrzeuglänge, zusammengeklappt auch nicht, sofern sie dann nicht mehr als 200 mm lang sind. Ebenfalls müssen alle übrigen Vorschriften (v. a. Wendekreis, Ausschwenkmass) eingehalten sein, die Ladekapazität darf sich nicht erhöhen und der Bahnverlad muss möglich bleiben. Die Mehrlänge wegen den Energiespeichersystemen ist auf die tatsächliche Mehrlänge beschränkt, welche die Systeme erfordern. Ebenfalls müssen alle übrigen Vorschriften (v.a. Wendekreis, Ausschwenkmass) eingehalten sein.
C4	Sind die geänderten Vorschriften in der EU und in der Schweiz gleich?	Die Vorschriften betreffend Fahrer­kabinen und aerodynamische Luft­leiteinrichtungen sind in der EU und der Schweiz gleich, solche Systeme können daher im grenzüberschreitenden Verkehr eingesetzt werden.
C5	Welche Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen können nur in der Schweiz genutzt werden?	Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Mehrlänge für Energiespeichersysteme sind eine schweizerische Vorschrift und können nur in der Schweiz genutzt werden, sofern dadurch die Maximalmasse überschritten werden (wie z. B. 12,00 Meter Fahrzeuglänge, 18,75 m für Anhängerzüge, 16,50 m für Sattelzüge). Nur wenn die Masse den EU-Vorschriften entsprechen, ist eine grenzüberschreitende Nutzung möglich.
C6	Wann dürfen die aerodynamischen Luft­leiteinrichtungen ausgeklappt werden?	Solche Einrichtungen, sofern sie hinten mehr als 500 mm über die höchstzulässige Fahrzeuglänge hinausragen, müssen auf Strassen, auf denen die signalisierte Höchstgeschwindigkeit 50 km/h oder weniger beträgt, eingezogen sein. Neue Vorschriften: Art. 58 Abs. 6 Verkehrsregelnverordnung (VRV)