



1. März 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Ergebnisbericht zur Vernehmlassung vom 8. November 2023

Dokumentnummer: ASTRA-D-1AD83401/2425



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Ausgangslage.....	3
1.2	Inhalt der Vorlage	3
1.3	Vernehmlassungsverfahren	4
2	Stellungnahmen	4
2.1	Eingegangene Stellungnahmen	4
2.2	Vorgehen	6
3	Einschätzung der Verordnungsvorlagen	6
3.1	Quantitative Beurteilung: Teilnehmende nach Adressatenliste	7
3.2	Quantitative Beurteilung: Teilnehmende nach thematischen Gruppen	8
4	Die Vorlage im Einzelnen	9
4.1	Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>grenzüberschreitenden</i> Verkehr (ab 1. Juli 2026) (Frage 1).....	9
4.2	Verzicht auf die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>Binnenverkehr</i> (Frage 2a).....	13
4.3	Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im <i>Binnenverkehr</i> befürworten:	19
4.4	Übrige Bemerkungen	21
	Anhang 1: Teilnehmende der Vernehmlassung	23
	Anhang 2: Fragenkatalog	25

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Die EU hat am 15. Juli 2020 im Rahmen des «Mobility Package I» die Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Arbeits- und Ruhezeiten) und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Fahrtschreiber) zum Strassentransport verabschiedet. Dabei hat sie neu Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten von Chauffeurinnen und Chauffeuren beschlossen. Damit unterstellt sie ab 1. Juli 2026 im grenzüberschreitenden Verkehr neu auch Fahrerinnen und Fahrer von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport von über 2,5 bis 3,5 t den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften. Diese Rechtsvorschriften sind Teil des Landverkehrsabkommens (LVA) zwischen der Schweiz und der EU.

Das Parlament hat am 31. Mai 2022 die Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen»¹ überwiesen. Es fordert den Bundesrat auf zu prüfen, wie die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen auf Fahrerinnen und Fahrer von Lieferwagen über 2,5 t im gewerbsmässigen Strassengütertransport unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der EU ausgedehnt werden könnten. Die Motion zielt darauf ab, die Ungleichbehandlung von Lastwagenfahrerinnen und -führern gegenüber Lieferwagenfahrerinnen und -führern zu beseitigen.

1.2 Inhalt der Vorlage

In der Schweiz soll insbesondere mit Blick auf das Landverkehrsabkommen, die Wichtigkeit des internationalen Strassenverkehrs sowie die Arbeitsbedingungen im internationalen Transport dieselbe Regelung wie in der EU gelten. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll für den grenzüberschreitenden Verkehr zeitgleich wie in der EU, ab 1. Juli 2026, der Geltungsbereich der Chauffeurverordnung (ARV 1) auf diejenigen Fahrerinnen und Fahrer von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen) ausgedehnt werden, für welche das Fahren die berufliche Haupttätigkeit darstellt oder die den Transport auf fremde Rechnung durchführen. Heute gilt die ARV 1 nur für Fahrerinnen und Fahrer von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen von über 3,5 t. Mit der zeitgleichen Einführung soll in der Schweiz sichergestellt werden, dass es im grenzüberschreitenden Verkehr nicht zu Problemen mit dem Vollzug oder zu Marktverzerrungen kommt.

Dementsprechend sollen die Lenkenden von Lieferwagen im grenzüberschreitenden Verkehr, für welche das Fahren die berufliche Haupttätigkeit darstellt oder die den Transport auf fremde Rechnung durchführen (z.B. Kurierdienste oder Paketzusteller), die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften einhalten. Handwerkerinnen und Handwerker zum Beispiel sind von der Ausweitung des Geltungsbereichs nicht betroffen, da sie normalerweise nicht mehr als die Hälfte der Arbeitszeit am Fahren sind (Haupttätigkeit) und die Transporte nicht auf fremde Rechnung durchführen.

In der EU wurde die Ausweitung des Geltungsbereichs zwingend nur für den grenzüberschreitenden Verkehr eingeführt. Den EU-Mitgliedstaaten steht es frei, diese Ausweitung auch im Binnenverkehr einzuführen. Nach sorgfältiger Abwägung hat der Bundesrat jedoch beschlossen, dass der Geltungsbereich der ARV 1 ausschliesslich im grenzüberschreitenden Verkehr ausgeweitet werden soll. Die möglichen positiven Effekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu den umfangreichen und komplexen Auswirkungen, die eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf den Binnenverkehr mit sich bringen würde. Im Binnenverkehr soll somit auf diese Ausweitung verzichtet werden.

Mit dieser Revisionsvorlage wird die überwiesene Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» umgesetzt.

¹ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer 20.4478.

1.3 Vernehmlassungsverfahren

Der Bundesrat hat das Verfahren zur Vernehmlassung 2023/81 am 8. November 2023 eröffnet. Eingeladen wurden die Kantone, in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien, gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete sowie der Wirtschaft, sowie weitere interessierte Kreise. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 23. Februar 2024. Den Adressaten der Vernehmlassung standen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- Begleitschreiben zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens
- Vernehmlassungsvorlage: Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (ARV 1)
- Erläuternder Bericht
- Fragebogen
- Adressatenliste

Die Vernehmlassungsunterlagen sind auf der Webseite der Bundeskanzlei verfügbar: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2023 > UVEK > Vernehmlassung 2023/81.

2 Stellungnahmen

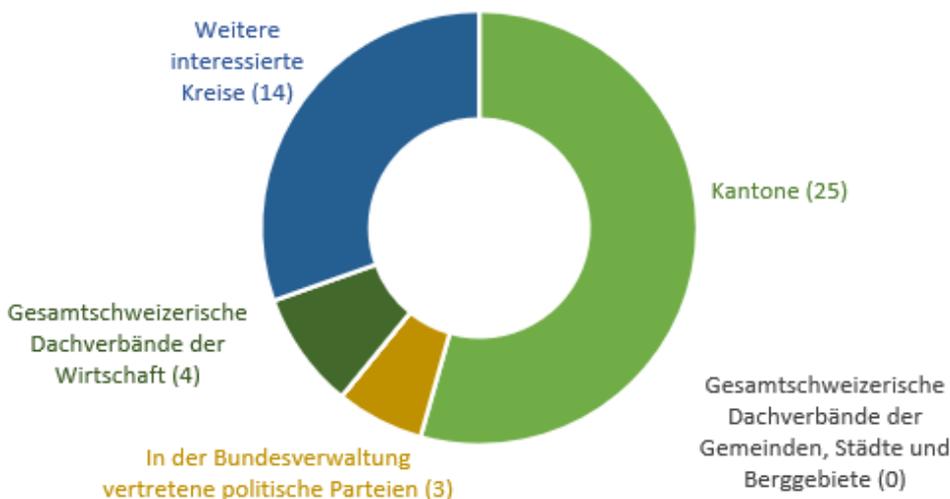
2.1 Eingegangene Stellungnahmen

Für die Vernehmlassung wurden insgesamt 89 Adressatinnen und Adressaten eingeladen ihre Stellungnahme zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie zur Vorlage zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» einzureichen (Kantone, politische Parteien, Dachverbände und weitere interessierte Kreise). 46 der 89 Eingeladenen haben fristgerecht eine Stellungnahme eingereicht, u.a. 25 Kantone und 3 in der Bundesversammlung vertretene politische Parteien. 43 der 89 Eingeladenen haben keine Stellungnahme eingereicht, wovon 2, nämlich die Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD) sowie Scienceindustries, ihren Verzicht dem ASTRA gemeldet haben. Zusätzlich zu den 46 Stellungnahmen der angeschriebenen Adressatinnen und Adressaten sind weitere 12 Stellungnahmen von Organisationen und interessierten Kreisen eingegangen, die nicht ausdrücklich eingeladen wurden. Insgesamt sind in der Vernehmlassung somit 58 Stellungnahmen eingegangen (vgl. Liste der Teilnehmenden im Anhang).

Die Stellungnahmen wurden in Form eines Fragebogens und/oder von Begleitschreiben eingereicht. Der Fragebogen ist anhand der vorgeschlagenen Veränderungsänderungen strukturiert und umfasst 3 Fragen. Er besteht aus einem qualitativen Frageraster mit quantitativem Antwortteil, bei dem «Ja» oder «Nein» oder «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt werden konnte. Zudem konnten die Teilnehmenden am Schluss des Fragebogens noch weitere Bemerkungen hinzufügen, wenn sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern wollten, zu dem keine Frage gestellt wurde. Teilweise haben die Teilnehmenden ihre Anliegen nur mit Fragebogen, nur mit einem Begleitschreiben (ohne Fragebogen) oder mehrfach eingebracht (z.B. Fragebogen und Begleitschreiben).

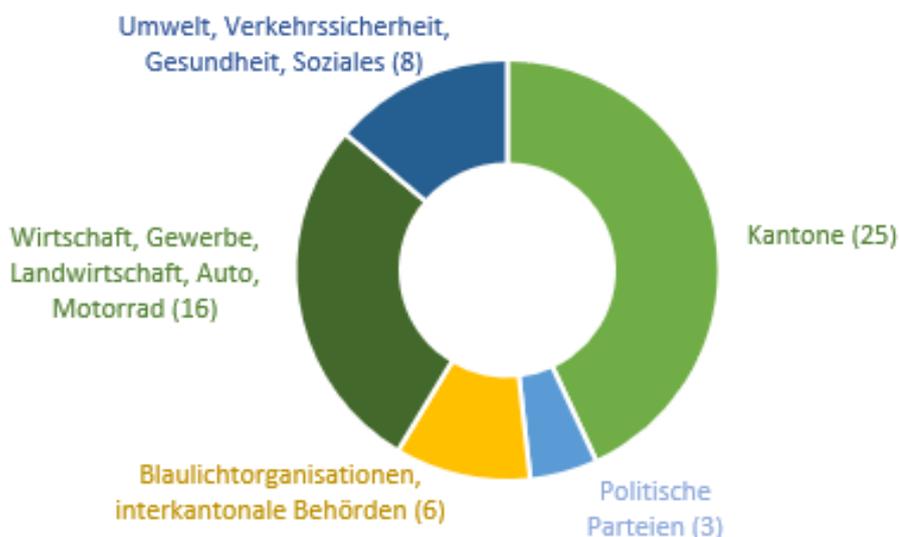
Für eine leichtere Interpretation der Ergebnisse werden die 58 Teilnehmenden einerseits nach Adressatenliste und andererseits nach thematischen Gruppen gegliedert (vgl. Abb. 1.1 und Abb. 1.2).

Abb. 1.1 Eingegangene Stellungnahmen: Teilnehmende nach Adressatenliste



Bei den «Teilnehmenden nach thematischen Gruppen» (Abb. 1.2) zählen zur Kategorie «Blaulichorganisationen, interkantonale Behörden» u.a. die Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa), die interkantonale Vereinigung für den ARV-Vollzug (ARVAG) sowie die Kantonspolizeien Genf und Obwalden. Zur Kategorie «Wirtschaft, Gewerbe, Landwirtschaft, Auto, Motorrad» zählen u.a. die zwei nationalen Dachverbände Gewerkschaftsbund (SGB) und Gewerbeverband (SGV) sowie weitere Verbände wie der Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG), Centre Patronal (CP), Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) und Strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs (FRS). Zur Kategorie «Umwelt, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Soziales» zählen u.a. die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), der Verkehrs-Club Schweiz (VCS) sowie Pro Velo Schweiz. Eine vollständige Auflistung der Teilnehmenden mit der jeweiligen Zuteilung zu den Adressaten und den thematischen Gruppen ist im Anhang zu finden.

Abb. 1.2 Eingegangene Stellungnahmen: Teilnehmende nach thematischen Gruppen



2.2 Vorgehen

Die Struktur der Auswertung orientiert sich am Fragekatalog der Vernehmlassung. Die Auswertungen umfassen jeweils:

- Abbildungen zur grundsätzlichen Einschätzung (Zustimmung, Ablehnung, keine Stellungnahme)
- Auflistung der einzelnen Teilnehmenden nach deren Einschätzung (Zustimmung, Ablehnung)
- Zentrale Aussagen mit den jeweils zugeordneten Teilnehmenden

Die grundsätzliche Einschätzung umfasst nebst der Gesamtheit aller Stellungnahmen jeweils auch eine Aufgliederung nach Adressatenliste und nach thematischen Gruppen der Teilnehmenden.

Die Mehrheit der Teilnehmenden hat den quantitativen Teil des Fragebogens ausgefüllt (vgl. Kapitel 3). In diesem konnten sie beurteilen, ob sie mit den vorgesehenen Änderungen einverstanden oder nicht einverstanden sind bzw. ob sie dazu keine Stellung nehmen wollen oder nicht betroffen sind. Für die Teilnehmenden, die den Fragebogen nicht eingereicht haben (u. a. GE, NE, SGB, Zustellung CH), wurde anhand ihrer Anmerkungen in den Begleitschreiben der quantitative Teil im Fragebogen sinngemäss und soweit wie möglich ergänzt.

Nebst den quantitativen Angaben im Fragebogen konnten zu den einzelnen Fragen Bemerkungen und Änderungsanträge formuliert werden und allgemeine Anliegen zur Vernehmlassung angemerkt werden. Die Auswertung der eingegangenen bzw. erfassten Bemerkungen und Änderungsanträge erfolgte in einem mehrstufigen Prozess, wobei sämtliche Inputs möglichst einheitlich interpretiert und zu «zentralen Aussagen» kondensiert wurden

Bei der «Beurteilung» sind zuerst jeweils sämtliche Teilnehmende aufgelistet, die der entsprechenden Frage grundsätzlich zugestimmt oder die Frage grundsätzlich abgelehnt haben. Anschliessend sind zu jeder Frage die als «zentrale Aussagen» zusammengefassten Bemerkungen der Teilnehmenden aufgeführt. Die Kantone sind jeweils in blauer und die politischen Parteien in roter Schrift hervorgehoben.

Die «zentralen Aussagen» geben inhaltlich ähnliche Bemerkungen und Forderungen sinngemäss und zusammenfassend wieder. Die Aussagen entsprechen somit nicht immer dem genauen Wortlaut der jeweiligen Vernehmlassungseingaben und beispielhafte Aufzählungen und Begründungen treffen nicht immer für alle Teilnehmenden vollumfänglich zu. Von Teilnehmenden mehrfach genannte und gleichbedeutende Anträge und Bemerkungen sind pro «zentrale Aussagen» nur einmal berücksichtigt. Mit den «zentralen Aussagen» entsteht eine verhältnismässige und transparente Übersicht der heterogenen Stellungnahmen. Der genaue Wortlaut der einzelnen Stellungnahmen kann im Dokument «Stellungnahmen» der Vernehmlassungsunterlagen entnommen werden. Diese sind auf der Webseite der Bundeskanzlei verfügbar: www.admin.ch > Bundesrecht > Vernehmlassungen > Abgeschlossene Vernehmlassungen > 2023 > UVEK > Vernehmlassung 2023/81 > Stellungnahmen.

Die «Anträge» umfassen die konkreten Vorschläge für Gesetzes- und Verordnungstexte. Die konkreten Änderungsvorschläge sind jeweils in roter Schrift hervorgehoben.

3 Einschätzung der Verordnungsvorlagen

Die folgenden quantitativen Rückmeldungen erlauben eine erste Einschätzung der Vernehmlassungsvorlage und sind nach Adressatenliste und nach thematischen Gruppen gegliedert. Teilweise haben Teilnehmende mit identischen Bemerkungen unterschiedlich ein «Ja» oder ein «Nein» angekreuzt.

Die vorgeschlagene Änderung zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr wie in der EU auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachentransport von über 2.5 bis 3.5 t (Lieferwagen), sofern das Lenken deren beruflichen Haupttätigkeit darstellt und der Transport auf fremde Rechnung durchgeführt wird, wird von den Parteien, den Verbänden und Organisationen aus Wirtschaft, Umwelt und Verkehr grossmehrheitlich unterstützt. Dasselbe gilt für den Vorschlag, im Binnenverkehr auf diese Ausweitung zu verzichten. Die Teilnehmenden, welche nicht

einverstanden sind, im Binnenverkehr auf die Ausweitung zu verzichten, sind jedoch mehrheitlich mit den im erläuternden Bericht aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die meisten Teilnehmenden zu dieser Frage keine Stellungnahme eingereicht haben.

3.1 Quantitative Beurteilung: Teilnehmende nach Adressatenliste

Vernehmlassungsteilnehmende nach Adressatenliste	Stellungnahmen							
	Anzahl				Anteil (%)			
	Zustimmung	Ablehnung	Keine Stellungnahme / Nicht Betroffen	Total	Zustimmung	Ablehnung	Keine Stellungnahme / Nicht betroffen	
1 Sind Sie damit einverstanden, dass der Geltungsbereich der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr wie in der EU auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen) ausgeweitet wird, sofern das Lenken deren berufliche Haupttätigkeit darstellt oder der Transport auf fremde Rechnung durchgeführt wird (Art. 3 Abs. 1 Bst. abis und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?								
1 Kantone	25			25	100%	0%	0%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	2	1		3	67%	33%	0%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	-	-	-	0	-	-	-	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	4			4	100%	0%	0%	
5 Weitere interessierte Kreise	12		2	14	86%	0%	14%	
6 Übrige	10	2		12	83%	17%	0%	
Total	53	3	2	58	91.4%	5.2%	3.4%	
2 Sind Sie damit einverstanden, im Binnenverkehr auf die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf a Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen), deren berufliche Haupttätigkeit das Lenken ist oder die den Transport auf fremde Rechnung durchführen, zu verzichten?								
1 Kantone	21	3	1	25	84%	12%	4%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1	1	1	3	33%	33%	33%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	-	-	-	0	-	-	-	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	2	2		4	50%	50%	0%	
5 Weitere interessierte Kreise	9	3	2	14	64%	21%	14%	
6 Übrige	8	4		12	67%	33%	0%	
Total	41	13	4	58	70.7%	22.4%	6.9%	
2 Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden? b								
1 Kantone	3	2	20	25	12%	8%	80%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		2	3	33%	0%	67%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	-	-	-	0	-	-	-	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		3	4	25%	0%	75%	
5 Weitere interessierte Kreise	4		10	14	29%	0%	71%	
6 Übrige	3	1	8	12	25%	8%	67%	
Total	12	3	43	58	20.7%	5.2%	74.1%	
- Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.								
1 Kantone	3		22	25	12%	0%	88%	
2 In der Bundesverwaltung vertretene politische Parteien	1		2	3	33%	0%	67%	
3 Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	-	-	-	0	-	-	-	
4 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	1		3	4	25%	0%	75%	
5 Weitere interessierte Kreise	2		12	14	14%	0%	86%	
6 Übrige	7		5	12	58%	0%	42%	

Total	14	0	44	58	24.1%	0.0%	75.9%
-------	----	---	----	----	-------	------	-------

3.2 Quantitative Beurteilung: Teilnehmende nach thematischen Gruppen

Vernehmlassungsteilnehmende nach Thematischen Gruppen	Stellungnahmen						
	Einverstan- den	Ablehnu- ng	Keine Stellungna- hme / Nicht Betroffen	Anza- hl Total	Zustimm- ung	Ablehnu- ng	Anteil (%) Keine Stellungna- hme / Nicht betroffen
1 Sind Sie damit einverstanden, dass der Geltungsbereich der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr wie in der EU auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachentransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen) ausgeweitet wird, sofern das Lenken deren berufliche Haupttätigkeit darstellt oder der Transport auf fremde Rechnung durchgeführt wird (Art. 3 Abs. 1 Bst. abis und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?							
1 Kantone	25			25	100%	0%	0%
2 Politische Parteien	2	1		3	67%	33%	0%
3 Blaulichtorganisationen, interkantonale Behörden	5		1	6	83%	0%	17%
4 Wirtschaft, Gewerbe, Landwirtschaft, Auto, Motorrad	14	2		16	88%	13%	0%
5 Umwelt, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Soziales	7		1	8	88%	0%	13%
Total	53	3	2	58	91.4%	5.2%	3.4%
2 Sind Sie damit einverstanden, im Binnenverkehr auf die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachentransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen), deren berufliche Haupttätigkeit das Lenken ist oder die den Transport auf fremde Rechnung durchführen, zu verzichten?							
1 Kantone	21	3	1	25	84%	12%	4%
2 Politische Parteien	1	1	1	3	33%	33%	33%
3 Blaulichtorganisationen, interkantonale Behörden	4	1	1	6	67%	17%	17%
4 Wirtschaft, Gewerbe, Landwirtschaft, Auto, Motorrad	14	2		16	88%	13%	0%
5 Umwelt, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Soziales	1	6	1	8	13%	75%	13%
Total	41	13	4	58	70.7%	22.4%	6.9%
2 Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?							
1 Kantone	3	2	20	25	12%	8%	80%
2 Politische Parteien	1		2	3	33%	0%	67%
3 Blaulichtorganisationen, interkantonale Behörden	1		5	6	17%	0%	83%
4 Wirtschaft, Gewerbe, Landwirtschaft, Auto, Motorrad	2	1	13	16	13%	6%	81%
5 Umwelt, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Soziales	5		3	8	63%	0%	38%
Total	12	3	43	58	20.7%	5.2%	74.1%
- Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.							
1 Kantone	3		22	25	12%	0%	88%
2 Politische Parteien	1		2	3	33%	0%	67%
3 Blaulichtorganisationen, interkantonale Behörden	1		5	6	17%	0%	83%
4 Wirtschaft, Gewerbe, Landwirtschaft, Auto, Motorrad	5		11	16	31%	0%	69%
5 Umwelt, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Soziales	4		4	8	50%	0%	50%
Total	14	0	44	58	24.1%	0.0%	75.9%

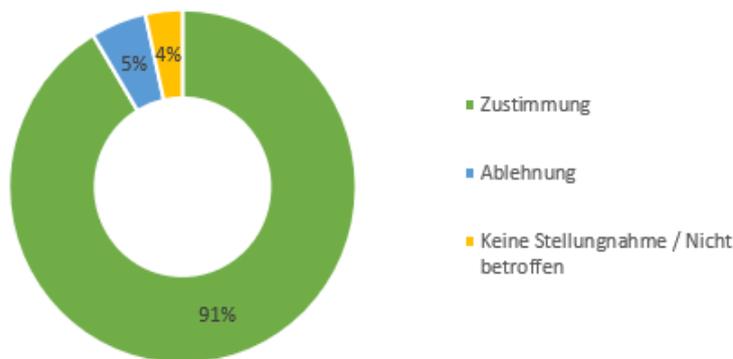
4 Die Vorlage im Einzelnen

Das Kapitel 4 orientiert sich grundsätzlich an der Struktur des Fragebogens. Für jede Frage sind jeweils sämtliche Teilnehmende aufgelistet, die der entsprechenden Frage grundsätzlich zugestimmt oder diese abgelehnt haben. Nicht aufgelistete Teilnehmende haben sich zur jeweiligen Frage nicht explizit geäußert. Zu jeder Frage sind ausserdem die als «zentrale Aussagen» zusammengefassten Bemerkungen der Teilnehmenden aufgeführt (vgl. Kap. 2.2). Auch den «zentralen Aussagen» sind jeweils die entsprechenden Teilnehmenden zugeordnet. Teilweise haben Teilnehmende mit identischen Bemerkungen unterschiedlich ein «Ja» (Zustimmung) oder ein «Nein» (Ablehnung) angekreuzt. Zudem wurde das Kreuz von Les Routiers Suisses und Travail.Suisse bei Frage 2a von «Ja» auf «Nein» geändert, da ihre Bemerkungen eher auf eine Ablehnung hindeuteten. Ausserdem wurden einige der «übrigen Bemerkungen» zu den entsprechenden Fragen verschoben. Einige Bemerkungen wurden zudem nur bei den Anträgen berücksichtigt, da sie sonst doppelt vorkommen würden. Eine Auflistung aller Teilnehmenden mit Abkürzung und voller Bezeichnung ist im Anhang zu finden.

4.1 Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr (ab 1. Juli 2026) (Frage 1)

Sind Sie damit einverstanden, dass der Geltungsbereich der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr wie in der EU auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachentransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen) ausgeweitet wird, sofern das Lenken deren berufliche Haupttätigkeit darstellt oder der Transport auf fremde Rechnung durchgeführt wird (Art. 3 Abs. 1 Bst. abis und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?

Grundsätzliche Einschätzung



Beurteilung, zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung		
Im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert: BE , LU , UR , SZ , OW , NW , ZG , FR , SO , BS , BL , SH , AR , AI , SG , GR , AG , TG , TI , VD , VS , JU , SPS , ACVS, AGVS, Alpen-Initiative, ARVAG, asa, ASTAG, BFU, CP, FRS, Fussverkehr Schweiz, GastroSuisse, IG DHS, KaPo GE, KaPo OW, L-Drive, Les Routiers Suisses, Pro Velo, SAV, SGV, Travail.suisse, VCS		
Kein Fragebogen, aber entsprechend geäußert: GL , NE , GE , FDP , SEV, SGB, metal.suisse, Unia, Zustellung CH		
1.101	Die Übernahme dieser Regelung im grenzüberschreitenden Verkehr ist für uns vor dem politischen Hintergrund nachvollziehbar.	BFU
1.102	Ja, wir befürworten die Ausweitung auf den grenzüberschreitenden Verkehr, weil sie – will die Schweiz im Rahmen des Landverkehrsabkommens CH-EU weiterhin am EU-Binnenmarkt teilnehmen – alternativlos ist.	ASTAG, FRS, L-Drive, SGV
1.103	Cette reprise permettra à la Suisse de rester alignée sur le droit européen pertinent, préservant ainsi l’homogénéité juridique du marché intérieur.	TI , VS , CP, Zustellung CH
1.104	Toute autre solution conduirait notre pays à un nouveau litige avec l’UE, ce qui n’est pas souhaitable dans le contexte actuel de reprise du dialogue bilatéral dont le Centre	CP

	Patronal espère qu'il débouchera sur la conclusion d'un nouveau paquet d'accords sectoriels (bilatérales III).	
1.105	Einheitliche Regelungen senken zudem die Regulierungsdichte, welche die KMU belastet.	SGV
1.106	La simultanéité de l'entrée en vigueur des nouvelles règles entre l'UE et la Suisse permettra d'éviter des problèmes d'exécution et des distorsions du marché dans le secteur des transport internationaux.	VD
1.107	Mit seinem Entscheid, den Geltungsbereich der ARV1 nur auf Lieferwagen im grenzüberschreitenden Verkehr ausweiten zu wollen, hat der Bundesrat eine praktikable, ausgewogene Lösung zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli gefunden.	GastroSuisse
1.108	Die pragmatische Umsetzung des Landverkehrsabkommens ist zu begrüßen.	SG
1.109	Elle facilitera les contrôles sur la route opérés par les autorités compétentes.	VD
1.110	Wir sind überzeugt, dass so der Gesundheitsschutz verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.	VD, SEV, Travail.suisse
1.111	Wir begrüßen die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr, weil dies zu mehr Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden, besseren Arbeitsbedingungen für Lenkende, faireren Preisen und Löhnen für Transportleistungen führt.	GR, VS, SPS, Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, Travail.suisse VCS
1.112	Mit der Ausweitung auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachentransport von über 2,5 bis 3,5 t trägt die Schweiz zudem ihren Teil dazu bei, dass die Verkehrssicherheit im In- und Ausland, vor allem bei Lieferwagenverkehren auf längeren Strecken, gesteigert werden kann. Damit kommt die Schweiz auch ihrer Verantwortung nach, dass in den bei uns und in den benachbarten EU-Ländern höhere Sicherheitsstandards für gewerbliche Lieferwagenverkehre gelten.	SPS, Alpen- Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, VCS
1.113	Generell profitieren von der Vorlage schlussendlich fast alle, insbesondere die Lenkenden (bessere Arbeitsbedingungen), andere Verkehrsteilnehmende (Steigerung der Verkehrssicherheit aller Teilnehmenden), die Gesellschaft (bspw. durch weniger Unfälle und Gesundheits- und Versicherungskosten und weniger Sozial-Dumping) und die Umwelt sowie das Klima (durch die Senkung der Verkehrsnachfrage aufgrund höherer Kosten für den Lieferwagen-Transport).	SPS, Alpen- Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, VCS
1.114	Dadurch wird die zurzeit bewusste Umgehung der ARV-Regelung durch den Einsatz kleiner Lieferwagen unterbunden werden.	GR
1.115	Damit stellt es einen Fortschritt dar, auch wenn der Umfang des Fortschritts stark begrenzt ist, da mit der Beschränkung auf den grenzüberschreitenden Verkehr mit voraussichtlich lediglich bis zu 3200 Lenkenden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 5) nur eine Minderheit betroffen wäre.	SPS, Alpen- Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, VCS
1.116	Da diese Regelung weniger als 1 % der Lieferwagen in der Schweiz betrifft, dürften die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen gering sein. Die unten genannten Massnahmen haben ein höheres Präventionspotenzial (siehe Antwort zu Frage 2a).	BFU
1.117	Il estime que les changements envisagés sont de portée limitée et de nature pragmatique, ce qui permettra au secteur des transports suisse de préserver sa compétitivité. En passant, la révision législative permettra aussi de mettre en place les conditions d'une concurrence équitable entre le secteur des transports poids-lourds et celui des livraisons.	CP
1.118	Cette extension ne provoque pas de distorsion de concurrence. C'est s'il n'y avait pas d'extension que la concurrence serait faussée.	Travail.suisse
1.119	Es ist bei einer Umsetzung sicherzustellen, dass sowohl die Fahrer/-innen als auch die Fahrzeughalter/-Innen mit den Bestimmungen der ARV 1 vertraut sind und diese gewissenhaft einhalten können.	BE, BS
1.120	Bei der Ausweitung haben auch die Arbeitgeber die Art. 16 – 18 einzuhalten.	BS
1.121	Zusätzlich müssen Überlegungen angestellt werden, welche Regelungen erforderlich sind, wenn eine Fahrerin, ein Fahrer eines Lieferwagens aufgrund der ARV-Vorschriften übernachten muss, jedoch keine Schlafmöglichkeit im Fahrzeug vorhanden ist.	BE

1.122	Die Ausnahme von Unternehmen ausserhalb der Strassentransportbranche (Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1) ist aus Sicht des sgv zentral. Eine Unterstellung von Handwerksfirmen unter die Vorschriften wäre absolut unverhältnismässig.	SGV
1.123	Jedoch erschliesst sich uns die Formulierung des vorgeschlagenen E-Art. 3 Abs. 1 Bst. abis ("...zum Sachentransport im grenzüberschreitenden Verkehr, sofern das Gesamtgewicht oder das Gesamtzugsgewicht nach Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt") nicht auf Anhieb, insbesondere die Unterscheidung zum unveränderten Buchstaben a ("...zum Sachentransport, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3,5 t übersteigt") ist nicht nachvollziehbar.	ASTAG, L-Drive
1.124	Die Erweiterung in Buchstabe abis um die Passage "oder das Gesamtzugsgewicht" erachten wir als nicht zweckmässig, ja sogar als nicht mit dem EU-Recht übereinstimmend (vgl. Verordnung Nr. 561/2006: "...mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschliesslich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt..."), weil mit dieser Formulierung der Adressatenkreis ausgeweitet würde. Beispiel: Ein Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 2,3 t und einem Gesamtzugsgewicht von 4,5 t würde gemäss Buchstabe abis selbst dann in den Geltungsbereich der ARV 1 fallen, wenn er keinen Anhänger mitführt. Dies im Unterschied zum Geltungsbereich gemäss Buchstabe a, wonach ein Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 3,5 t und einem Gesamtzugsgewicht von 7,5 t im grenzüberschreitenden Verkehr nicht ARV 1-pflichtig ist, wenn er keinen Anhänger mitführt.	ASTAG, L-Drive
1.125	Sachentransportfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis 2,5 t müssen im Solo-Betrieb (ohne Anhänger) und unabhängig vom eingetragenen Gesamtzugsgewicht sowohl im grenzüberschreitenden Verkehr als auch im Binnenverkehr immer von der ARV 1 ausgenommen sein.	ASTAG, FRs. L-Drive
1.126	Für Art. 3 Abs. 1 Bst. abis E-ARV 1 bestehen in den Vernehmlassungsunterlagen verschiedene Textvarianten: In der synoptischen Übersicht der geplanten Änderungen im Verhältnis zum geltenden Recht fehlt "gemäss Fahrzeugausweis" in allen drei Sprachvarianten (d, f, i). In der Vernehmlassungsvorlage ARV 1 ist "gemäss Fahrzeugausweis" in der deutschen und französischen Variante enthalten, nicht jedoch in der italienischen Variante.	GR
1.127	Concrètement, cette extension impliquera donc la mise en place de nouvelles règles sur les durées de travail, de conduite et de repos des chauffeurs des véhicules de livraison dont le poids se situe entre 2,5 à 3,5 tonnes et qui sont amenés à effectuer des courses internationales (soit environ 0,3% des voitures de livraison).	CP

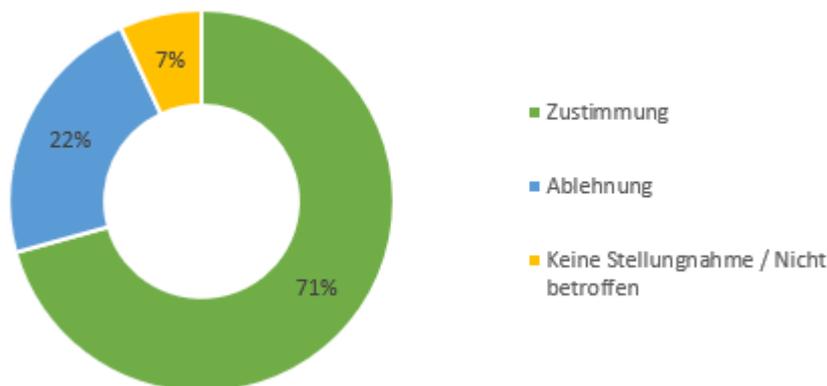
Grundsätzliche Ablehnung		
Im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert: Kurierverband, Swisscofel		
Kein Fragebogen, aber entsprechend geäussert: SVP		
1.201	Die Sicherheitsproblematik bei Kurier-, Express- und Paketboten muss anders gelöst werden.	SVP
1.202	Unsere Branche hat kein Problem mit der Einhaltung von Ruhezeiten bei Chauffeuren von Lieferwagen. Es braucht deshalb auch keine weiteren Verordnungen und Gesetze dafür.	Swisscofel
1.203	Es werden mit einer Harmonisierung die gleichen Kosten entstehen wie auch bei der Motion 20.4478 Dittli.	Swisscofel
1.204	Zu bedenken sind Kurierunternehmen, die nur vereinzelt einen Transport ins Ausland erledigen. Nach Einschätzung des Kurierverbands werden sie sich aus dem Markt grenzüberschreitender Kurierfahrten verabschieden und das Feld ausländischen Konkurrenten überlassen.	Kurierverband
1.205	Zweitens trifft die Regelung Kurierunternehmen in besonderer Weise, die ihren Standort in unmittelbarer Nähe der Grenze haben. Seit die Grenzen offen sind, sind sie in einem Streckennetz verbunden, bei dem es gerade nicht mehr darauf ankommt, ob ein Transport auf Schweizer oder ausländischem Boden verläuft. Kuriere müssen ständig die schnellste Route wählen und die führt nicht selten übers Ausland. Solche Fahrten werden mit der Vorlage abgewürgt, was zu weniger Effizienz, mehr Staufahrten und höheren Kosten führen wird.	Kurierverband
1.206	Die wahren Opfer sind aber die KMU, welche diese neue Regulierung treffen wird. Das Schwergewicht der ARV, der Arbeits- und Ruhezeitverordnung, liegt auf der Lenkzeit. Die	SVP

	genannten Kuriere haben jedoch kleine Radien auf ihren Touren zu absolvieren, die sehr viel Arbeitszeit, aber wenig Lenkzeit bedeuten, weil sie keine grossen Distanzen fahren.	
1.207	Die in der Verordnung vorgesehenen Ausnahmen gehen der SVP zu wenig weit und werden auch einen erheblichen Verwaltungs- und Kontrollaufwand nach sich ziehen. Dies betrifft Bestimmungen wie «Die Hälfte der Wochenarbeitszeit», «Lieferungen auf fremde Rechnung» und den Radius von 100 Kilometern.	SVP
Keine Stellungnahme / nicht betroffen		
Im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert: Scienceindustries Kein Fragebogen, aber entsprechend geäußert: KKJPD		
-		
Anträge		
GR, ASTAG, FRS, L-Drive, Les Routiers Suisses, Travail.suisse, SAV, Zustellung CH		
1.401	Utiliser « Transports transfrontaliers » plutôt que transports internationaux.	Travail.suisse
1.402	« im grenzüberschreitenden Verkehr » muss weggelassen werden.	Les Routiers Suisses
1.403	Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} soll wie folgt gefasst werden: "zum Sachentransport im grenzüberschreitenden Verkehr, sofern das Gesamtgewicht oder das Gesamtzuggewicht nach-Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt." Ansonsten könnte die Bestimmung so missverstanden werden, dass auch Fahrzeuge in den Geltungsbereich der ARV 1 fallen, die gar keinen Anhänger mitführen, jedoch mitführen könnten (bspw. ein Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 2,3 t und einem Gesamtzuggewicht von 4,5 t).	GR
1.404	Alternativer Antrag: Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} soll in Übereinstimmung mit Bst. a wie folgt gefasst werden: "zum Sachentransport im grenzüberschreitenden Verkehr, sofern das Gesamtgewicht oder das Gesamtzuggewicht nach Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt."	GR
1.405	Antrag: Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} soll in Übereinstimmung mit Bst. a wie folgt gefasst werden: zum Sachentransport im grenzüberschreitenden Verkehr, sofern das Gesamtgewicht oder das Gesamtzuggewicht [streichen!] nach Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt."	ASTAG, FRS, L-Drive,
1.406	Analoge Anpassung des Art. 4 Abs. 1 Bst. j: "und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht oder Gesamtzuggewicht [streichen!] von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t, wenn (...)."	GR, ASTAG, FRS, L-Drive,
1.407	Eines unserer Mitglieder ist der Ansicht, dass eine Regelung geprüft werden soll, welche Ausnahmen für gelegentliche Einzelfahrten über die Grenze vorsieht . Kurze «Umwege» über die Landesgrenze hinaus, sollten von der neuen Bestimmung ausgenommen werden – die Vorschriften sollten gelten, wenn regelmässig grenzüberschreitend gefahren wird.	SAV
1.408	beantragen deshalb folgende Ausnahmeregelungen : a) Eine Ausnahme von der Geltung der ARV 1 für Unternehmen mit vereinzelt, grenzüberschreitenden Fahrten und b) eine weitere Ausnahme für Fahrten in Grenznähe .	Kurierverband, Zustellung CH

4.2 Verzicht auf die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr (Frage 2a)

Sind Sie damit einverstanden, im Binnenverkehr auf die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen), deren berufliche Haupttätigkeit das Lenken ist oder die den Transport auf fremde Rechnung durchführen, zu verzichten?

Grundsätzliche Einschätzung



Beurteilung, zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung		
Im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert: BE , LU , UR , SZ , OW , NW , ZG , FR , SO , BL , SH , AR , AI , SG , AG , TG , TI , VS , JU , ACVS, AGVS, asa, ASTAG, BFU, CP, FRS, GastroSuisse, IG DHS, KaPo GE, KaPo OW, Kurierverband, L-Drive, SAV, SGV, Swisscofel		
Kein Fragebogen, aber entsprechend geäußert: NE , GE , FDP , metal.suisse, Zustellung CH		
2.101	Keine Verschärfung der gesetzlichen Bestimmungen in der Schweiz.	SH
2.102	Sie wiegen ungleich schwerer als die von der Motion Dittli angeregte Schaffung "gleich langer Spiesse" der Wettbewerbsteilnehmer, weshalb die Ausnahme im Binnenverkehr gerechtfertigt ist.	ASTAG, L-Drive,
2.103	Vor allem aber steht die Ausnahme im Binnenverkehr vollumfänglich im Einklang mit der Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; SR 744.10), wonach die Transportlizenz neu ebenfalls nur für den Einsatz von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 t im grenzüberschreitenden Güterverkehr erforderlich sein wird (Entscheid des Ständerats vom 19.12.2023 [als Zweitrat]). Für die ARV 1 muss die STUG-Regelung analog herangezogen werden, Gründe für eine Differenzierung sind keine ersichtlich.	ASTAG, L-Drive,
2.104	Nous approuvons également la seconde proposition, tout en suggérant de veiller à ne pas créer une inégalité de traitement entre les secteurs des transports internationaux et du trafic interne.	GE
2.105	Bei einer Ablehnung würden die Kurierdienste (DHL, UPS etc.) unter diese gesetzlichen Bestimmungen fallen; dies würde aber nur wenige Fahrzeuge betreffen, welche bislang praktisch keine Beanstandungen generierten.	SH , AR
2.106	Cette solution « duale » créera certes un surplus de normes et donc de bureaucratie pour quelques opérateurs économiques (qui devront jongler entre différentes règles selon le type de courses effectués) mais elle n'en demeure pas moins judicieuse. En effet, elle préserve les entreprises de transport de notre pays de coûts importants et injustifiés du point de vue de la sécurité routière. Par ailleurs, elle les préserve aussi d'un éventuel « dumping réglementaire » de la part de leurs homologues européennes.	CP

2.107	Die Folgen einer Ablehnung würden zu einem erhöhten Arbeitsaufwand bei der Betriebskontrolle führen.	SH, AR, VS, AGVS, ASTAG, L-Drive, SGV, Swisscofel
2.108	Dem fehlenden Nutzen stehen ernsthafte Nachteile und Aufwand gegenüber.	BE, VS, BFU, Kurierverband
2.109	Der Regierungsrat ist der Meinung, dass ein zusätzlicher Einbezug des Binnenverkehrs auch negative Auswirkungen wie Zusatzkosten, eine Verringerung der Transportkapazitäten, eine Verteuerung der Transportpreise oder eine Verschärfung des Chauffeurmangels haben kann.	BL, AGVS, ASTAG, GastroSuisse, L-Drive, metal.suisse, SAV, Swisscofel
2.110	Come indicato nella proposta potrebbe essere penalizzante con difficoltà nel reperire conducenti.	TI
2.111	Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der fraglichen Regelung auch im Binnenverkehr erweist sich gestützt auf eine «Kosten-Nutzen-Analyse» als nicht angemessen und denn auch nicht angezeigt.	LU, VS, Gastro Suisse, metal.suisse
2.112	Eine Ausweitung auf den Binnenverkehr darf aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht erfolgen.	SZ, SG
2.113	Aus denselben Gründen befürwortet der Branchenverband die neuen Ausnahmebestimmungen nach Art. 4 Abs. 1 Bst. j und k.	GastroSuisse
2.114	Alles, was die Kuriertätigkeit komplizierter macht, gefährdet in diesem Sinne ihren Nutzen. Sei es für Kunden, sei es für den Arbeitnehmer.	Kurierverband, Zustellung CH
2.115	Neben einem deutlich höheren Kontrollaufwand für die Vollzugsbehörden spricht gegen eine Ausweitung der neuen Regelung auf den Binnenverkehr, dass die Schweiz andernfalls die einschlägige EU-Verordnung strenger umsetzen würde als die einzelnen EU-Länder und ein Einbezug des Binnenverkehrs weiterginge als die Forderungen der Motion 20.4478 Dittli.	BL
2.116	In der Früchte-, Gemüse- und Kartoffelbranche sind wir angewiesen auf diese Ausnahme. Lieferwagen dieser Grösse werden oft in der Agglomeration sowie im Stadtverkehr eingesetzt.	Swisscofel
2.117	Grundsätzlich begrüsst die BFU Massnahmen zur Verhinderung von schweren Verkehrsunfällen mit Lieferwagen. Es ist jedoch wichtig, für solche Massnahmen auch die Verhältnismässigkeit zu prüfen.	BFU
2.118	Es kann davon ausgegangen werden, dass sich durch eine Ausweitung der ARV 1 auf den Binnenverkehr im Durchschnitt höchstens ein schwerer Personenschaden pro Jahr verhindern liesse.	BFU
2.119	Unabhängig vom Geltungsbereich der ARV 1 sind Massnahmen zur Unfallverhütung bei allen Lieferwagen (unabhängig von ihrem Einsatzbereich) wichtig. Diese sollten sich an den wichtigsten bekannten Unfallursachen wie Vortrittsmissachtung, Unaufmerksamkeit und Ablenkung, unvorsichtiges Rückwärtsfahren und Müdigkeit orientieren. Nicht nur der eine (oben beschriebene) schwere Personenunfall könnte so verhindert werden, sondern deutlich mehr.	BFU
2.120	Entwicklungen im Unfallgeschehen von Lieferwagen müssen zudem kontinuierlich dokumentiert und analysiert werden. Sollten sich negative Veränderungen im Unfallgeschehen zeigen, ist eine Anpassung der aktuellen Regelung der Fahrzeiten erneut zu prüfen.	BFU

Grundsätzliche Ablehnung

Im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert: BS, GR, SPS, Alpen-Initiative, ARVAG, Fussverkehr Schweiz, Les Routiers Suisses, Pro Velo, Travail.suisse, VCS

Kein Fragebogen, aber entsprechend geäussert: GL, SEV, SGB, Unia

2.201	Für Chauffeure schwerer Fahrzeuge wurde die ARV1 eingeführt, weil genau dieselben Probleme bestanden haben, wie sie jetzt bei den kleineren Fahrzeugen bestehen. Seit die Zeiten mit dem digitalen Fahrtschreiber erfasst werden, die Chauffeure den Umgang mit dem Fahrtschreiber kennen und die Arbeitgeber bei Verstössen ebenso belangt werden, hat die ARV1 sehr positiven Einfluss auf das Wohlbefinden der Chauffeure und deren Rolle als Unfallverursacher.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
-------	---	--------------------------------------

2.202	Diese Einschränkung ist aus Sicht des SEV unverständlich und widersinnig.	SEV
2.203	Die Umsetzung soll eine «einfache und kostengünstige Lösung» sein. Keine Änderungen im allergrössten Anteil des Lieferwagenverkehrs ist aber nicht eine ebensolche Lösung, sondern gar keine Lösung.	SPS, Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, VCS
2.204	Eine Anwendung des Vorhabens nur auf den grenzüberschreitenden Lieferwagenverkehr ergibt sich nicht aus dem Anliegen der Motion Dittli und damit dem Entscheid des Parlaments. Es wurde in der Motion in keiner Weise eine Unterscheidung zwischen Binnenverkehr und grenzüberschreitendem Verkehr gezogen.	SPS, Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, SEV, SGB, Unia, VCS
2.205	Abschliessend appelliert der SGB/die Unia an den Bundesrat, die Sicherheit der Schweizer Bevölkerung, Verkehrsteilnehmenden und Chauffeure nicht zu gefährden. Eine «Minimalvariante» in Bezug auf die Fahrtschreiberpflicht ist inakzeptabel und steht im Widerspruch zu den internationalen Standards.	SGB, Unia
2.206	Auch und gerade im Inland bzw. bei rein inländischen Transporten sollen die gleichen minimalen Sicherheitsstandards gelten, insbesondere auch für Lieferwagen mit einem Gewicht unter 3.5 Tonnen. Es ist nicht ersichtlich, wieso der Schutz für die Chauffeure, die Schweizer Bevölkerung und Verkehrsteilnehmenden bei einer Fahrt von z.B. Genf nach Chur oder von Basel nach Lugano tiefer sein soll als bei einer Fahrt von Genf nach F-Annemasse, von Basel nach D-Weil am Rhein oder von Chiasso nach I-Como.	SGB, Unia
2.207	Deutschland hat bereits seit langem eine Fahrtschreiberpflicht für Fahrzeuge ab 2.8t auch im Binnenverkehr. Andere Länder wie Frankreich und Österreich haben wesentlich straffere Regelungen wie wir, sei es entsprechend der ARV oder aber auch mit anderen Arbeitsgesetzen und Vorschriften für Betriebe	Les Routiers Suisses, Travail.suisse, Unia
2.208	Auf Ebene der EU sind ausserdem die Sozialpartner (IRU und ETF) per Abkommen einig in ihrer Forderung nach Berufsausbildungen beim Brancheneinstieg und nach einem Obligatorium für ständige und berufsbegleitende Weiterbildungen für Chauffeur:innen von Fahrzeugen unter 3.5t analog den grösseren Fahrzeugen. Es gibt keinen Grund für die Schweiz hinter die umliegenden Länder und die EU zurückzufallen.	Unia
2.209	Einheitliche Regelungen im Binnenverkehr, wie im grenzüberschreitenden Verkehr, schaffen Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit.	GR
2.210	Die Unterscheidung zwischen grenzüberschreitendem Verkehr und Binnenverkehr stellt unseres Erachtens auch kein sachlich zureichendes Argument für eine unterschiedliche Regelung dar und steht zudem im Spannungsfeld zum Verfassungsgrundsatz der Rechtsgleichheit.	GL
2.211	Der Verzicht auf die Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr wird abgelehnt, da dieser zu einem erheblichen Mehraufwand für die Vollzugsbehörden (Betriebs- und Strassenkontrollen) führen würde und nicht mit dem Grundsatz der Rechtsgleichheit vereinbar ist.	GL, BS, GR
2.212	Dieser Ausschluss würde den Effekt der Massnahme massiv reduzieren.	Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, SEV, VCS
2.213	Wir haben regelmässig Klagen von Fahrern, die eine klare Aufzeichnung der Arbeits- und Lenkzeiten wünschen und die Ungleichbehandlung der unterschiedlichen Kategorien nicht verstehen.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse, Unia
2.214	Das Gewerbe bei uns, wie auch anderswo ist aber massiv unter Druck, da die Vorgaben für 3.5t Fahrzeuge aus dem Osten noch nicht umsetzbar sind.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
2.215	Auch unsere Kenntnis der Branchenrealität durch unsere Mitglieder zeigt, dass mit Kleintransportern häufig Prekarität, überlange Arbeitszeiten, geringe Qualifikation und erhöhter Stress einhergeht. Arbeitnehmer:innen berichten von regelmässigen Unfällen und äussert gefährlichen Situation, was jedoch nicht immer statistisch klar erfasst ist, da viele dieser Unfälle nicht gemeldet oder in Quartieren stattfinden und keinen Eingang in die Statistiken finden. Alleine der Zustand der Kleintransporter in der Branche – geschätzt	Les Routiers Suisses, Travail.suisse, SGB, Unia

	jeder zweite ist verbeult - weist auf ein grundlegendes Problem hin. Zudem sind viele selbstständig erwerbend und unterstehen keinerlei Kontrolle.	
2.216	Eine Ausweitung auf den Binnenverkehr würde den Nutzen der Vorlage bezüglich der erhöhten Verkehrssicherheit deutlich vergrössern. Das BFU hält zum Sicherheit-Risikofaktor Müdigkeit beim Lieferwagenverkehr fest «Der Müdigkeit kann entgegengewirkt werden, indem die Arbeitszeiten nicht zu lang, die körperlichen Belastungen der Fahrer nicht zu schwer und die Fahrten bei Dunkelheit möglichst selten sind. Dies könnte beispielsweise darüber erreicht werden, dass die Fahrer nicht für das Be- und Entladen der Fahrzeuge zuständig sind bzw. dass die Arbeitstage nicht zu lang sind.» Genau bei diesem Aspekt, der Länge der Arbeitszeiten, und damit einem der wichtigsten Risikofaktoren für die Verkehrssicherheit, würde mit Gültigkeit der ARV 1 auch im Binnenverkehr eine erhebliche Verbesserung erreicht.	SPS, Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, VCS
2.217	Für die Verkehrssicherheit ist es letztlich unerheblich, ob der Chauffeur einen Transport im Binnen- oder im grenzüberschreitenden Verkehr ausführt. Das Argument, die Fahrzeiten seien im grenzüberschreitenden Verkehr länger als im Binnenverkehr, bei denen ein grösserer Teil der Arbeitszeit für Ein- und Ausladen verwendet werde, ist nicht stichhaltig. Denn Übermüdung ist nicht lediglich auf die Dauer der Fahrzeit allein zurückzuführen, sondern auf die Arbeitszeit im Allgemeinen. Bei der Beurteilung, ob der Geltungsbereich auch auf den Binnenverkehr auszuweiten ist, muss daher u. E. auf die Arbeitszeit allein abgestellt werden.	SEV
2.218	Die Statistiken zeigen, dass übermässig lange Arbeitszeiten und fehlende Pausen im Zustellgewerbe gerade bei Kleintransportern unter 3.5 Tonnen Gewicht bei rein inländischen Fahrten zu ernsthaften Sicherheitsrisiken bzw. zu grösseren Risiken führen als grenzüberschreitende Transporte, die von der Schweiz in die EU führen.	SGB, Unia
2.219	Versicherungsprämien in diesem Bereich sind entsprechend hoch. Wir stellen immer wieder hochproblematische Beschäftigungsverhältnisse wie Schwarzarbeit, Scheinselbständigkeit, Tiefstlohn ohne Stundenerfassung fest.	Les Routiers suisses, Travail.suisse, Unia
2.220	Die grossen Paketdienstleister haben keine oder äusserst wenige direkt angestellte Fahrer, Die Aufträge werden an Subunternehmer vergeben. Sogenannte Mitarbeiter geben Arbeit selbst an Kollegen weiter, die nicht beim Subunternehmer angestellt sind. Behördliche Kontrolle findet nicht statt und ist nicht möglich.	Les Routiers suisses, Travail.suisse
2.221	Bei einer Einführung des Fahrtschreibers wäre die Schwarzarbeit in kurzer Zeit eingedämmt. Wird auf die Unterstellung unter die ARV1 verzichtet, bedeutet das auch, dass aufgrund der möglichen Mehrkosten Schwarzarbeit gewünscht oder zumindest geduldet wird.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
2.222	Der Fachkräftemangel könnte mit den verbesserten Arbeitsbedingungen durch die Anwendung der Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, reduziert werden. Arbeitsmärkte sind dynamisch und es gilt grundsätzlich: Verbessern sich Bedingungen, so interessieren sich mehr Personen für eine Branche.	SPS, Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, SEV, VCS,
2.223	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.	SEV
2.224	Gerade die Fahrtschreiberpflicht würde die Kontrolle der Arbeitszeiten überhaupt erst flächendeckend möglich machen. 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. Mit der Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 könnte dieser Missstand wirksam bekämpft werden.	SEV
2.225	Aktuell sind die Preise für den Lieferwagentransport zu tief, dadurch ist die Transportleistungsnachfrage höher als umweltpolitisch wünschenswert. Zudem wird das Problem verschärft, da verschiedene Verkehrsprognosen davon ausgehen, dass der Strassengüterverkehr und insbesondere der Lieferwagenverkehr in den kommenden Jahren noch deutlich zunehmen wird (vgl. ARE 2022). Gerade vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums des Lieferwagentransports insbesondere im Binnenverkehr	SPS, Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, VCS,

	wäre eine Ausweitung der ARV 1 auf den gewerblichen Binnenlieferwagenverkehr angezeigt, um dem Anstieg des schädlichen Strassengütertransportes Einhalt zu gebieten.	
2.226	Eine Erhöhung der Transportpreise auf der Strasse hilft den Schienengütertransport relativ attraktiver zu machen. Eine erfolgreiche Verlagerung, insbesondere im Binnengüterverkehr, kann nur gelingen, wenn der strukturelle Kostennachteil der Schiene wettgemacht werden kann. Ausserdem würden weniger Strassengütertransporte mit Fahrzeugen bis zu 3.5 Tonnen die Strassenverkehrsinfrastruktur nachhaltig entlasten und mithelfen die CO2-Emissionen zu senken.	SEV
2.227	Die Kosten für die Umrüstung und allfällige Schulungen und die bürokratischen Aufwände in den Unternehmen und bei den Behörden sind zumutbar. Die Unternehmen des gewerblichen Lieferwagentransportes in der Schweiz (insb. im Binnenverkehr) können die Verkehrssicherheit entsprechenden Kosten den Auftraggebern weitergeben.	SPS, Alpen-Initiative, Fussverkehr Schweiz, Pro Velo, VCS
2.228	Es ist in einigen Regionen bei Strassenkontrollen aufgefallen, dass Transportunternehmer vermehrt Fahrzeuge (Lieferwagen mit Anhänger) immatrikulieren, welche im Binnenverkehr nicht unter die ARV 1 fallen. Der Grund ist, dass die Fahrer solcher Fahrzeuge arbeitsrechtlich durch die zuständigen Behörden praktisch nicht kontrolliert werden und aus diesem Grund wesentlich längere Arbeitszeiten aufweisen als vom Gesetzgeber vorgeschrieben sind. Teilweise werden auch ARV 1 unterstellte Fahrer*innen genötigt nach ihrer regulären Arbeitszeit auf dem Lastwagen, noch einen Transport mit einem Lieferwagen auszuführen, ohne dass diese Arbeitszeiten im Fahrtenschreiber (Fahrerkarte) nachgetragen werden.	ARVAG, Les Routiers Suisses, Travail.suisse
2.229	Die Mehrheit des ARVAG-Vorstandes ist der Meinung, dass eine ARV 1 Unterstellung von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zum gewerblichen Sachtransport ab 2.5 to im Binnen- wie im grenzüberschreitenden Verkehr, die Anzahl solcher Fahrzeuge minimieren würde und für die Fahrer*innen ein positives Signal in Bezug auf den Arbeitnehmerschutz hätte.	ARVAG
2.230	In den letzten Jahren sind zudem auch immer mehr Unternehmen in diesen Markt eingestiegen, das tun diese Unternehmen nur solange es wahrscheinlich ein gutes Geschäft ist. Solange in der Schweiz im E-Commerce ohne Mehrkosten Same-Day-Delivery und kostenlosen Rücksendungen sowie Lieferungen angeboten werden, können minimale Transaktionskosten zur Einhaltung der ARV 1 nicht bedeutende Kostenfaktoren für den Betrieb sein.	SPS
2.231	Des Weiteren sind mehr Kontrollen im Strassengüterverkehr gesellschaftlich wünschenswert, sie führen insb. zu mehr Verkehrssicherheit für alle: Gerade auch Lieferwagen fallen negativ in den Kontrollstatistiken des Bundes auf.	SPS
2.232	Wir haben kein Interesse, Handwerker, die über eine funktionierende Arbeitszeiterfassung verfügen zusätzlich unter die ARV1 zu stellen.	Les Routiers Suisses, Travail.Suisse
2.233	Hingegen ist die Präzisierung betreffend das Führen des Fahrzeuges hinkend. Geht es hier nur um die Lenkzeit? Geht es um Tätigkeiten die mit dem Fahrzeug in Verbindung stehen, wie Abladen und Aufladen, Tanken, Fahrzeugreinigung, Koordination mit der Disposition, Abläufe in der Logistik etc.? Die Eingrenzung ist ungenügend formuliert und lässt Zweifel offen.	Les Routiers Suisses, Travail.Suisse
Keine Stellungnahme / nicht betroffen		
Im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt bzw. entsprechend geäussert: VD , Scienceindustries		
Kein Fragebogen, aber entsprechend geäussert: SVP , KKJPD		
2.301	Cela nécessiterait une analyse plus poussée des réelles conséquences.	VD
Anträge		
SEV, SGB, Unia		
2.401	Der Bundesrat wird aufgefordert, die vorgeschlagene Revision zu überdenken und eine umfassende, gleiche materielle Regelung für alle Lieferwagenkategorie, inkl. unter 3.5 Tonnen Gewicht, zu implementieren, und zwar: <ul style="list-style-type: none"> • Die Einführung eines ARV-Kurses für alle Berufsleute, damit diese genügende Kenntnisse zu den Sicherheitsvorschriften der ARV1 sowie zur Bedienung des Fahrtenschreibers haben. Die Kosten, die der Arbeitgeber zu tragen hat, werden 	SEV, SGB, Unia

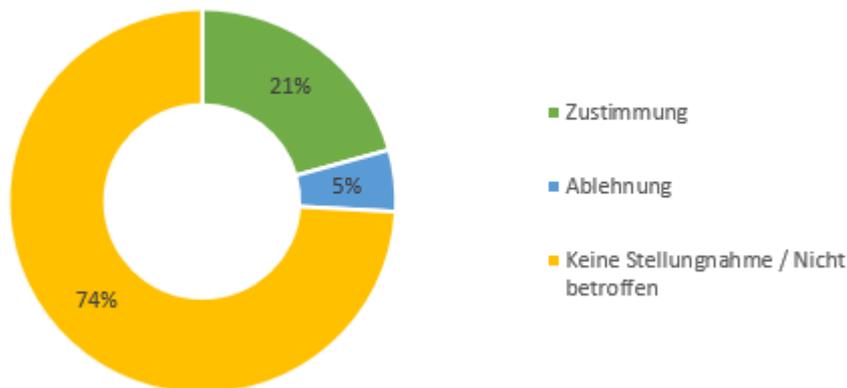
durch mehr Sicherheit, Professionalität und eine Aufwertung der Berufstätigkeit kompensiert.

- **Eine vorgesehene Fahrtenschreiberpflicht für alle Fahrzeuge, auch unter 3.5 Tonnen.** Auch bei rein inländischen Sachverhalten ist entscheidend, gleiche Wettbewerbsbedingungen und den Schutz der Arbeitnehmenden sowie der Verkehrsteilnehmenden sicherzustellen. Die Kosten (ca. CHF 1000.- pro Fahrzeug für einen Fahrtenschreiber) werden vom gesellschaftlichen und dem Nutzen für die Arbeitnehmenden bei Weitem übertroffen. Die Arbeit der Kontrollbehörden wird mit einem Fahrtenschreiber eher erleichtert, zusätzliche Ressourcen für die Kontrolltätigkeit in diesem Bereich sind jedoch angesichts der Zustände notwendig.
-

4.3 Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im *Binnenverkehr* befürworten:

Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?

Grundsätzliche Einschätzung



Beurteilung, zentrale Aussagen und Anträge

Grundsätzliche Zustimmung		
Im Fragebogen «Ja» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert: UR, BS, GR, SPS, Alpen-Initiative, ARVAG, BFU, Fussverkehr Schweiz, Les Routiers Suisses, Pro Velo, Travail.Suisse, VCS		
Kein Fragebogen, aber entsprechend geäußert: SGB, SEV		
3.101	Es wäre dringend notwendig, Fahrer und Betriebe mit Fahrzeugen von 2.5t bis 3.5t im Gütertransport der ARV1 zu unterstützen. Eine Beschränkung für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr bringt keine Verbesserung.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
3.102	Einheitliche Regelungen im Binnenverkehr, wie im grenzüberschreitenden Verkehr, schaffen Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit.	GR
3.103	Eine einheitliche Gesetzgebung lässt auch eine einfachere Überprüfung bei Strassen- und Betriebskontrollen zu.	GR
3.104	Jede andere Branche kennt vernünftige Arbeitszeitsysteme und kennt Regelungen zum Schutz der Arbeitnehmer. Bei den Paketzustellern wird gearbeitet, bis es nicht mehr geht. Auch die Zeit für Ein- und Ausladen und andere Arbeiten ist strenge Arbeit, erhöht den Stress und senkt die Aufmerksamkeit im Strassenverkehr. Das Auf- und Abladen gehört zur Arbeit des Chauffeurs und stellt keinen Grund dar, auf die ARV1 zu verzichten.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
3.105	In der Paketzustellung arbeiten hauptsächlich Neueinwanderer aus Tieflohnländern, teilweise auch schwarz. Der Chauffeurmangel besteht in diesem Bereich, weil kein Einheimischer und kein Mitteleuropäer diese Ochsentour mitmachen will. Es braucht immer wieder neue Fahrer aus Tieflohnländern. Nach 1-2 Jahren wollen auch sie diesen Job nicht mehr und es braucht wieder neue Fahrer.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
3.106	Sehr viele Fahrzeuge haben Beulen und Unfallschäden. Die Schäden entstehen bei Unfällen, die oft nicht der Polizei gemeldet werden. Die Statistiken lassen zudem keine saubere Aufteilung zwischen Personenwagen und Lieferwagen zu. Gelegentlich kommen spektakuläre Unfälle vor, die aber statistisch bei Personenwagen erfasst werden. Wir sehen erhöhte Unfallrisiken und wissen, dass verschiedene Unfallversicherer auch grössere Flotten nicht mehr versichern wollen oder erhöhte Prämien verlangen. Es kommt vor, dass bei Unfällen der Fahrer gewechselt wird, bevor die Polizei vor Ort erscheint und schlussendlich nicht mehr sicher feststellbar ist, wer gefahren ist. Dies wird gemacht, um Schwarzarbeit zu vertuschen.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse

3.107	Die Kosten für einen Fahrtschreiber an einem Neufahrzeug liegen bei maximal Fr. 1000.- . was über die nächsten 8 Jahre mit Fr. 125.- pro Jahr amortisiert werden kann. Die Betriebskosten entsprechen einer üblichen betrieblichen Zeiterfassung, die an sich sowieso vorhanden sein sollte, aber bisher gespart wird.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
3.108	Die Zustellpreise müssen mit Sicherheit erhöht werden. Menschliche Arbeitsbedingungen führen zu Mehrkosten, insbesondere, wenn die Zustände so schlecht wie in der Paketzustellung sind.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse
3.109	Es ist klar, dass der Vollzug einen gewissen Aufwand ergibt. Mit den aktuellen digitalen Fahrtschreibern sind die Kontrollen einfach geworden. Mit der Fahrtschreiberpflicht würde auch die Schwarzarbeit sehr schnell verschwinden.	Les Routiers Suisses, Travail.suisse

Grundsätzliche Ablehnung
 Im Fragebogen «Nein» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert: [BE](#), [SZ](#), Kurierverband

3.201	Die Auswirkungen wären viel zu weitreichend.	SZ
-------	--	--------------------

Keine Stellungnahme / nicht betroffen
 Im Fragebogen «keine Stellungnahme / nicht betroffen» angekreuzt bzw. entsprechend geäußert: [LU](#), [OW](#), [NW](#), [ZG](#), [FR](#), [SO](#), [BL](#), [SH](#), [AR](#), [AI](#), [SG](#), [AG](#), [TG](#), [TI](#), [VD](#), [VS](#), [JU](#), ACVS, AGVS, asa, ASTAG, CP, FRS, GastroSuisse, IG DHS, KaPo GE, KaPo OW, L-Drive, SAV, Scienceindustries, SGV, Swisscofel,
 Kein Fragebogen, aber entsprechend geäußert: [GL](#), [NE](#), [GE](#), [FDP](#), [SVP](#), KKJPD, metal.suisse, Unia, Zustellung CH

3.301	Cela nécessiterait une analyse plus poussée des réelles conséquences.	VD
-------	---	--------------------

Anträge
 Les Routiers Suisses

3.401	Entsprechend dem Vorschlag des erläuternden Berichtes.	Les Routiers Suisses
-------	--	----------------------

4.4 Übrige Bemerkungen

Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.

BE, LU, VS, SVP, AGVS, Alpen-Initiative, FRS, Fussverkehr Schweiz, Kurierverband, metal.suisse, Pro Velo, SGV, VCS, Zustellung CH	
4.101	<p>Im Zusammenhang mit der Binnenverkehrsregelung und der Anpassung der ARV 1 dürfte es für den Vollzug (Strassenkontrolle) schwierig sein, unterscheiden zu können, ob die Lenkerin, der Lenker der ARV 1 untersteht oder nicht. Eine Kennzeichnung der Fahrzeuge bzw. des Fahrtschreibers oder anderes wäre wünschenswert.</p>
4.102	<p>Für die Betriebskontrolle stellt sich uns die Frage, ob die entsprechenden Fahrzeuge, welche für den grenzüberschreitenden Verkehr verwendet werden, wie die übrigen Fahrzeuge über 7,5 Tonnen, den ARV-Vollzugstellen durch die Strassenverkehrsämter gemeldet werden.</p>
4.103	<p>Im Erläuternden Bericht (Seite 7) ist erwähnt, dass geprüft wurde, ob für die im grenzüberschreitenden Verkehr neu der ARV 1 unterstellten Führerinnen und Führer die Pflicht zum einmaligen Besuch eines Kurses oder eine Prüfungspflicht eingeführt werden soll. Wir sind aus Verkehrssicherheitsgründen dafür, dass diese eingeführt werden sollen.</p> <p>Wenn – wie von uns gefordert – die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch für den Binnenverkehr gilt (siehe Frage 2a), fällt auch der im Erläuternden Bericht erwähnte Hauptgrund gegen eine Einführung weg, da dann der Kreis der neu unterstellten Führerinnen und Führer für eigene Kurs- oder Prüfungssysteme deutlich grösser ist.</p>
4.104	<p>Wir sind der Meinung, dass im Strassengüterverkehr mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten. Gerade Lieferwagen fallen negativ in den Kontrollstatistiken des Bundes auf.</p>
4.105	<p>Die vorgeschlagenen Anpassungen in der ARV 1, insbesondere hinsichtlich einer Spezialkategorie von Lastwagen mit emissionsfreier Antriebstechnologie und des Nachweises der beruflichen Tätigkeit, werden von metal.suisse unterstützt. Diese Ergänzungen können dazu beitragen, die Verordnung zeitgemässer und praxisgerechter zu gestalten.</p>
4.106	<p>Gemäss Art. 4 Abs. 5 lit. f + h VZV dürfen schwere Motorwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3500 kg, aber höchstens 4250 kg, mit einem emissionsfreien Antrieb, sofern das Mehrgewicht einzig durch die emissionsfreie Antriebstechnik bewirkt wird, mit dem Führerausweis der Kat. B gelenkt werden. Um die Beschaffung solcher Fahrzeuge attraktiv zu machen, sollten Lenkende solcher Fahrzeuge vom Geltungsbereich der ARV 1 ausgenommen werden.</p> <p>Änderungsvorschlag: In Art. 4 ARV 1 sind die Führerinnen und Führer von Lastwagen mit einem Gesamtgewicht von höchstens 4250 kg, bei emissionsfreiem Antrieb, sofern das 3500 kg überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, vom Geltungsbereich der ARV 1 auszunehmen.</p>
4.107	<p>ARV 1, Art. 3 Abs. 1 lit. a und Art. 4 Abs. 1: Generell ist es nicht nachvollziehbar, weshalb bei den Regelungen der ARV 1 Transportfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb nicht gesondert betrachtet werden, wie es in Bezug zur Fahrberechtigung bereits gehandhabt wird. Dieser Umstand führt dazu, dass Fahrzeuge gleicher Dimension und Kategorie ungleich behandelt werden. Fahrzeuge zwischen 3.5t und maximal 4.25t mit emissionsfreiem Antrieb gemäss Art. 9a Abs. 2 VTS, sollen in der ARV 1 Fahrzeugen zwischen 2.5t und 3.5t gleichgestellt werden.</p> <p>Änderungsantrag: Art. 4 Abs. 1 wäre zusätzlich zum neuen vorgeschlagenen Buchstaben «j» mit Buchstaben «jbis» zu ergänzen:</p> <p>jbis. und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreiem Antrieb (Art. 9a Abs. 2 VTS) zum Sachtransport mit einem Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges von mehr als 3.5t, aber nicht mehr als 4.25t, wenn das 3.5t überschreitende Gewicht einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird und das Führen des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination im Durchschnitt einer Woche höchstens die Hälfte der Arbeitszeit in Anspruch nimmt und der Transport nicht auf fremde Rechnung durchgeführt wird;</p>

4.108	Wir möchten zudem darauf hinweisen, dass Lieferwagenflotten in den nächsten Jahren elektrifiziert werden und dass es im Zuge dessen zu prüfen wäre, ob nicht bezüglich der rechtlichen Abgrenzung zwischen Lieferwagen und leichten LKW eine Anhebung der heutigen Grenze sinnvoll wäre : Elektrische Lieferwagen haben wegen der Batterie ein höheres Leergewicht.	Kurierverband, Zustellung CH
4.109	Art. 14c i.V.m. Art. 15 ARV 1 schreibt vor, dass Fahrzeugführerinnen oder Fahrzeugführer, die nicht alle beruflichen Tätigkeiten auf der Fahrerkarte oder dem Einlageblatt registrieren können (z.B. Aushilfen, Werkstattarbeiter, Magaziner, Büroarbeiter, Disponenten) grundsätzlich mit einem anderen geeigneten Kontrollmittel solche Tätigkeiten bei einer Kontrolle nachweisen müssen (sogenannter Tätigkeitsnachweis). In Art. 13 ARV 1 werden die Kontrollmittel beschrieben. Änderungsvorschlag : Es wäre für die Kontrollbehörden hilfreich, wenn Art. 14c ARV 1 dahingehend ergänzt wird, dass Fahrzeugführerinnen und Fahrzeugführer ihre beruflichen Tätigkeiten, die nicht auf der Fahrerkarte oder dem Einlageblatt registriert sind, mit einem Kontrollmittel gemäss Art. 13 ARV 1 auf Verlangen nachweisen müssen .	LU
4.110	Art. 11a al. 1a OTR 1: Supprimer le texte actuel entre parenthèses (art. 8, al. 1 let. F, de l'O du 4 nov. 2009 sur le transport de voyageurs) , car pas en adéquation avec la définition de l'UE, règlement 561/2006 et de l'ATT, sur la notion de circuit international. Proposition d'amendement : a. « le conducteur effectue un seul circuit de transport international de personnes ».	VS
4.111	Dadurch ergibt sich, dass zur Erreichung der Ziele eben nicht nur die Arbeits- und Ruhezeitverordnung angepasst werden kann. Vielmehr muss im Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen die Limite auf 2,5 Tonnen gesenkt werden . Das wiederum bedeutet, dass Tausende von kleineren und mittleren Unternehmen, die Transporte durchführen, am Ende des Tages unter diese Lizenzpflicht fallen werden.	SVP

Anhang 1: Teilnehmende der Vernehmlassung

Thema = Code für thematische Gruppe der Teilnehmenden

- 10 Kantone
- 20 Politische Parteien
- 30 Blaulichtorganisationen, interkantonale Behörden
- 40 Wirtschaft, Gewerbe, Landwirtschaft, Auto, Motorrad
- 50 Umwelt, Verkehrssicherheit, Gesundheit, Soziales

Abkürzung	Bezeichnung	
Kantone		
BE	Kanton Bern	10
LU	Kanton Luzern	10
UR	Kanton Uri	10
SZ	Kanton Schwyz	10
OW	Kanton Obwalden	10
NW	Kanton Nidwalden	10
GL	Kanton Glarus	10
ZG	Kanton Zug	10
FR	Kanton Freiburg	10
SO	Kanton Solothurn	10
BS	Kanton Basel-Stadt	10
BL	Kanton Basel-Landschaft	10
SH	Kanton Schaffhausen	10
AR	Kanton Appenzell Ausserrhoden	10
AI	Kanton Appenzell Innerrhoden	10
SG	Kanton St. Gallen	10
GR	Kanton Graubünden	10
AG	Kanton Aargau	10
TG	Kanton Thurgau	10
TI	Kanton Tessin	10
VD	Kanton Waadt	10
VS	Kanton Wallis	10
NE	Kanton Neuenburg	10
GE	Kanton Genf	10
JU	Kanton Jura	10
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien		
FDP	Die Liberalen	20
SPS	Sozialdemokratische Partei der Schweiz	20
SVP	Schweizerische Volkspartei	20
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft		
SAV	Schweizerischer Arbeitgeberverband	40
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund	40
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband	40
Travail.suisse	Travail.suisse	40
Weitere interessierte Kreise		
asa	Vereinigung der Strassenverkehrsämter	30
ACVS	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und Fürstentum Liechtenstein	30
ARVAG	Interkantonale Vereinigung für ARV-Vollzug	30

Abkürzung	Bezeichnung	
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband	40
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung	50
CP	Centre patronal	40
FRS	strasseschweiz – Verband des Strassenverkehrs	40
Unia	Gewerkschaft Unia	50
IG DHS	Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz	40
KKJPD	Konferenz der kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und - direktoren	30
L-Drive	Schweizerischer Fahrlehrerverband	40
Les Routiers Suisses	Les Routiers Suisses	40
Scienceindustries	Wirtschaftsverband Chemie, Pharma, Life Sciences	50
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz	50
Übrige		
AGVS	Auto Gewerbe Verband Schweiz	40
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative	50
Fussverkehr Schweiz	Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger	50
GastroSuisse	Verband für Hotellerie und Restauration	40
KaPO GE	Kantonspolizei Genf	30
KaPo OW	Kantonspolizei Obwalden	30
Kurierverband	Schweizerischer Kurierverband	40
metal.suisse	Dachverband der Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise	40
Pro Velo	Pro Velo Schweiz	50
SEV	Gewerkschaft des Verkehrspersonals	50
Swisscofel	Verband des Schweizerischen Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels	40
Zustellung CH	Verband Zustellung Schweiz	40

Anhang 2: Fragenkatalog

Fragebogen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender:
<p>Wichtig:</p> Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als pdf und als Word -Dokument bis am 23.02.2024 an folgende E-Mail-Adresse: konsultation-ARV@astra.admin.ch

A. Entwurf der Chauffeurverordnung (ARV 1; SR 822.221)

1.	Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>grenzüberschreitenden</i> Verkehr (ab 1. Juli 2026)		
	Sind Sie damit einverstanden, dass der Geltungsbereich der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr wie in der EU auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen) ausgeweitet wird, sofern das Lenken deren berufliche Haupttätigkeit darstellt oder der Transport auf fremde Rechnung durchgeführt wird (Art. 3 Abs. 1 Bst. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
2a.	Verzicht auf Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>Binnenverkehr</i>		
	Sind Sie damit einverstanden, im Binnenverkehr auf die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von		

	über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen), deren berufliche Haupttätigkeit das Lenken ist oder die den Transport auf fremde Rechnung durchführen, zu verzichten?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
2b.	Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im <i>Binnenverkehr</i> befürworten:		
	Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	Hinweis: Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.	
Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)