



Bern, 8. November 2023

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauf- feurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Erläuternder Bericht

zur Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Übersicht

Die EU hat am 15. Juli 2020 das «Mobility Package I» verabschiedet. Dabei hat sie neue Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten von Chauffeurinnen und Chauffeuren beschlossen. Diese Rechtsvorschriften sind Teil des Landverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EU. 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 Führerinnen und Führer von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen) ausgedehnt werden, für welche das Fahren die berufliche Haupttätigkeit darstellt. Heute gilt die ARV 1 nur für Führerinnen und Führer von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen von über 3,5 t. Mit der Vorlage soll zudem der Prüfauftrag aus der Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» umgesetzt werden.

1 Ausgangslage und Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage

Die EU hat am 15. Juli 2020 das «Mobility Package I» zum Strassentransport verabschiedet. Mit dem Mobility Package hat die EU die Sozialvorschriften verbessert. Dazu hat sie unter anderem die Verordnung (EU) 2020/1054¹ erlassen. In dieser Verordnung änderte die EU die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006² zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten und (EU) Nr. 165/2014³ zu den Fahrtschreibern. Diese Änderungen sind von unterschiedlicher Tragweite, entfalten ihre Wirkung zum Teil gestaffelt und betreffen verschiedene Rechtsgebiete. Für die Übernahme ins Schweizer Recht wurden deshalb drei Revisionspakete geschnürt. Im Rahmen des Revisionspakets 1 «Revision der Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995 (ARV 1)»⁴ hat der Bundesrat am 17. November 2021 die Änderungen hinsichtlich der neuen Möglichkeiten bei den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften beschlossen. Sie sind bereits in Kraft getreten⁵. Mit dem Revisionspaket 2 hat der Bundesrat am 9. Juni 2023 in der Verordnung vom 19. Juni 1995⁶ (VTS) über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge die Vorschriften zum Fahrtschreiber sowie zu den Fahrtschreiberkarten angepasst und auf den 15. Juli 2023 in Kraft gesetzt⁷. Mit dem vorliegenden Revisionspaket 3 soll die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 vorgeschlagen und damit der letzte Schritt zur Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1054 im Schweizer Recht realisiert werden.

Das Parlament hat am 31. Mai 2022 die Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen»⁸ überwiesen. Es fordert den Bundesrat auf zu prüfen, wie die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen auf Führerinnen und Führer 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 Lastwagenführerinnen und -führern gegenüber Lieferwagenführerinnen und -führern zu beseitigen.

1.2 Grundzüge der Vorlage

1.2.1 Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr

Die EU unterstellt im grenzüberschreitenden Verkehr ab dem 1. Juli 2026 auch Führerinnen und Führer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zum gewerblichen Sachentransport mit einem Gesamtgewicht von über 2,5 t (Lieferwagen) den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften, sofern das Fahren deren berufliche Haupttätigkeit ist oder sie den Transport auf fremde Rechnung durchführen.

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. Dazu soll die ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr ebenfalls auf Führerinnen und Führer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zum gewerblichen Sachentransport mit einem Gesamtgewicht von über 2,5 bis 3,5 t ausgedehnt werden, sofern das Fahren deren berufliche Haupttätigkeit ist oder sie den Transport auf fremde Rechnung durchführen. Heute gilt die ARV 1 nur

¹ Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtschreibern, ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1.

² Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates, ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1.

³ Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Strassenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Strassenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Strassenverkehr, ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1.

⁴ SR 822.221

⁵ AS 2021 792

⁶ SR 741.41

⁷ AS 2023 327

⁸ www.parlament.ch > Ratsbetrieb > Curia Vista > Suche > Geschäftsnummer 20.4478.

für Fahrerinnen und Fahrer von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen zum Sachtransport von über 3,5 t. Die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 für den grenzüberschreitenden Verkehr soll zeitgleich wie in der EU am 1. Juli 2026 in Kraft treten.

Somit 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.

Mit dieser Revisionsvorlage wird die überwiesene Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» umgesetzt (siehe Ziff. 1.4.1).

1.3 Abgrenzung

1.3.1 Vorschriften betreffend die Einbaupflicht des Fahrtschreibers

Die Unterstellung der Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen von über 2,5 bis 3,5 t unter die Vorschriften der ARV 1 hat zur Konsequenz, dass die Fahrzeuge mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen. Die Vorschrift von Artikel 100 VTS betreffend die Einbaupflicht von Fahrtschreibern bedarf allerdings keiner Anpassung. Diese sieht bereits vor, dass Fahrzeuge, deren Fahrerinnen und Fahrer den Vorschriften der ARV 1 unterstehen, mit einem digitalen Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen.

1.3.2 Lizenzen

In der EU müssen Transportunternehmen, die mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen von über 2,5 bis 3,5 t grenzüberschreitend Gütertransporte durchführen, seit Mai 2022 über eine Transportlizenz verfügen.⁹ Die Vorschriften zu dieser Thematik fallen in die Zuständigkeit des Bundesamts für Verkehr (BAV). Dieses ist dabei, das Bundesgesetz vom 20. März 2009¹⁰ über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) und die Verordnung vom 2. September 2015¹¹ über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr anzupassen. Der Bundesrat hat die Botschaft zur Änderung des STUG am 17. Mai 2023 verabschiedet.¹² Bis die entsprechenden Rechtsgrundlagen angepasst sind, haben die Vorschriften der EU zur Lizenzpflicht für Transportunternehmen mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit einem Gewicht von über 2,5 bis 3,5 t keine Geltung für Schweizer Transportunternehmen.

⁹ Gestützt auf das Mobility Package I, Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, ABI L 249 vom 31.7.2020. S. 17.

¹⁰ SR 744.10

¹¹ SR 744.103

¹² BBl 2023 1290

1.4 Geprüfte Alternativen

1.4.1 Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im Binnenverkehr

Das Parlament hat die Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» mit einer Änderung angenommen. Der überwiesene Auftrag lautet wie folgt:

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen auf Fahrer von Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der EU ausgedehnt werden könnten. Dabei soll er den grösstmöglichen Spielraum ausloten, um eine einfache und kostengünstige Lösung zu suchen. Auf eine strengere und vorzeitige Umsetzung der künftigen EU-Vorschriften, also einen «Swiss-Finish», ist zu verzichten.

In Erfüllung dieser Motion wurde die Alternative geprüft, den Geltungsbereich der ARV 1 auch im Binnenverkehr auf Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen von über 2,5 bis 3,5 t auszuweiten, deren berufliche Haupttätigkeit das Führen von Lieferwagen ist oder die den Transport 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.

Im grenzüberschreitenden Verkehr sind voraussichtlich bis zu 1 200 Fahrzeuge (entspricht 0,3 Prozent des Fahrzeugbestandes der Lieferwagen) und bis zu 3 200 Lenkende von der Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 betroffen. Bei Einbezug des Binnenverkehrs wäre die Zahl mit bis zu 12 000 Lieferwagen (entspricht 2,9 Prozent des Fahrzeugbestandes der Lieferwagen) und 32 000 Lenkenden deutlich höher.

Bei Lieferwagenlenkenden, die mehr als die Hälfte ihrer Arbeitszeit am Steuer sitzen, handelt es sich grösstenteils um Paketzusteller. Da diese überwiegend im Binnenverkehr unterwegs sind, könnte die Unterstellung unter die ARV 1 in diesem Segment zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Verkehrssicherheit führen.

Dem ist entgegenzuhalten, dass in der Schweiz kein Sicherheitsproblem bei den Lenkenden von Lieferwagen belegt werden konnte, aus dem sich eine breite Umsetzung unter Einbezug des Binnenverkehrs rechtfertigen liesse.¹³

Die Ausweitung im Binnenverkehr würde zu einer Verringerung der Transportkapazitäten führen, da die Lenkenden jeweils weniger lange fahren dürften und auch an weniger Tagen pro Jahr eingesetzt werden könnten. Weiter würden den Unternehmen zusätzliche Kosten verursacht aufgrund des Einbaus von Fahrtschreibern, dem zusätzlichen administrativen Aufwand sowie der wegen der geringeren Transportkapazität nötigen höheren Anzahl an Arbeitnehmenden zwecks Erbringung der gleichen Leistungen. Diese negativen Auswirkungen könnten dazu führen, dass die Unternehmen ihre zusätzlichen Aufwände auf die Kundinnen und Kunden abwälzen und die Preise für die Transporte in diesem Segment steigen würden. Zudem könnte sich der Chauffeurmangel verschärfen. Schliesslich würde auch den Vollzugsbehörden ein erhöhter Aufwand für die Kontrolle der Fahrzeuglenkenden und Fahrzeuge entstehen. Bei einer Ausweitung nur im grenzüberschreitenden Verkehr wären diese Auswirkungen aufgrund der geringen Anzahl von Betroffenen vernachlässigbar.

Die positiven Auswirkungen einer Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 kommen im grenzüberschreitenden Verkehr deutlicher zum Tragen als im Binnenverkehr. Dies, weil bei grenzüberschreitenden Transporten die Fahrzeiten meist länger sind als bei Transporten im Binnenverkehr, bei denen ein grösserer Teil der Arbeit im Ein- und Ausladen des Transportguts besteht.

¹³ Quelle: Auswertung des Informationssystem Strassenverkehrsunfälle des Bundesamtes für Strassen ASTRA sowie die «Kurzanalyse Lieferwagen» der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU (bfu-Faktenblatt Nr. 17) aus dem Jahr 2016, abrufbar unter: https://www.bfu.ch/api/publications/bfu_2.276.01_Kurzanalyse%20Lieferwagen.pdf.

Bei Einbezug des Binnenverkehrs würden die Regelungen in der ARV 1 wie folgt angepasst:

Art. 3 Abs. 1 Bst. a

¹ *Die Verordnung gilt für die Führer und Führerinnen von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen:*
a. zum Sachentransport, deren Gesamtgewicht oder Gesamtzugsgewicht 2,5 t übersteigt;

Art. 4 Abs. 1 Bst. j wird zu Bst. k

Art. 4 Abs. 1 Bst. j

¹ *Die Verordnung gilt nicht für die Führer und Führerinnen von Fahrzeugen:*

j. mit einem Gesamtgewicht über 2,5 t bis 3,5 t und von Fahrzeugkombinationen mit einem Gesamtzugsgewicht über 2,5 t bis 3,5 t zum Sachentransport, sofern das Führen des Fahrzeugs im Durchschnitt einer Woche höchstens die Hälfte der Arbeitszeit in Anspruch nimmt und der Transport nicht auf fremde Rechnung durchgeführt wird;

Zudem wäre bei einer Ausweitung der ARV 1 auch im Binnenverkehr aufgrund der grösseren Anzahl betroffener Führerinnen und Führer die Einführung einer einmaligen Kurspflicht erforderlich, damit sie genügende Kenntnisse zu den Vorschriften der ARV 1 sowie zur Bedienung des Fahrtschreibers hätten. Dazu würde die Verkehrszulassungsverordnung vom 27. Oktober 1976¹⁴ (VZV) wie folgt angepasst:

Art. 25a Bewilligung zum berufsmässigen Sachentransport

¹ *Wer mit Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen der Kategorie B oder BE mit einem Gesamtgewicht oder Gesamtzugsgewicht von mehr als 2500 kg Sachentransporte durchführen will und dabei der ARV 1¹⁵ untersteht, benötigt eine Bewilligung zum berufsmässigen Sachentransport.*

² *Die Bewilligung zum berufsmässigen Sachentransport ist nicht erforderlich für Inhaber einer Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport und für Inhaber eines Führerausweises der Kategorien C und D sowie der Unterkategorien C1 und D1 (unter Vorbehalt von Art. 151d Abs. 10).*

³ *Personen, denen die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport oder der Führerausweis der Kategorien C oder D oder der Unterkategorien C1 oder D1 entzogen wird, wird die Bewilligung zum berufsmässigen Sachentransport auf deren Gesuch hin erteilt. Dies gilt ebenso für Personen, welche die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport oder den Führerausweis der Kategorien C oder D oder der Unterkategorien C1 oder D1 freiwillig zurückgeben (Art. 32 VZV).*

⁴ *Die Bewilligung zum berufsmässigen Sachentransport wird dem Inhaber eines Führerausweises der Kategorie B oder BE erteilt, wenn der Bewerber den Besuch eines eintägigen Kurses der obligatorischen Weiterbildung nach Artikel 16 Absatz 1 CZV¹⁶ nachweist, der von einer anerkannten Weiterbildungsstätte durchgeführt wird.*

⁵ *Der Kurs muss ohne Anrechnung von Pausen mindestens sieben Stunden dauern. Er hat den Teilnehmern Kenntnisse über die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten nach Anhang Ziffer 2.2111 CZV zu vermitteln, die zum Führen der Fahrzeuge nach Absatz 1 erforderlich sind. Der Kurs muss aus theoretischen und praktischen Lerninhalten bestehen.*

⁶ *Vom Kurs dürfen maximal drei Stunden im Rahmen eines E-Learning-Moduls angeboten werden. Ein Kurs mit E-Learning-Modul kann auf zwei Tage aufgeteilt werden. Zwischen dem E-Learning-Modul und dem Präsenzunterricht dürfen höchstens fünf Tage liegen. Die Durchführung von Kursen mit E-Learning-Modul richtet sich nach Anhang Ziffer 4 CZV.*

⁷ *Die Kursveranstalter haben den Teilnehmern den Kursbesuch zu bestätigen und die Bestätigung auf elektronischem Weg der kantonalen Behörde mitzuteilen.*

⁸ *Die Bewilligung ist nur zusammen mit dem Führerausweis gültig.*

Nach sorgfältiger Abwägung hat der Bundesrat 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.

Die Vernehmlassung soll Aufschluss darüber geben, ob die vorgeschlagene Variante – Ausweitung des Geltungsbereichs ausschliesslich im grenzüberschreitenden Verkehr – Zustimmung findet. Die Adres-

¹⁴ SR 741.51

¹⁵ SR 822.221

¹⁶ Chauffeurzulassungsverordnung vom 15. Juni 2007, SR 741.521

saten der Vernehmlassung werden explizit gefragt, ob sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs auch im Binnenverkehr mit der oben dargestellten Regelung bevorzugen würden.

1.4.2 Einführung Kurs- oder Prüfungspflicht

Es wurde ebenfalls geprüft, 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. Dies würde jedoch eine zusätzliche Hürde für den Zugang zum Beruf darstellen und könnte den Chauffeurmangel in diesem Segment weiter verstärken. Zudem ist der Kreis der neu unterstellten Führerinnen und Führer mit höchstens 3 200 Personen sehr klein und die Einführung eines eigenen Kurs- oder Prüfungssystems für diese wenigen Personen würde einen unverhältnismässigen Aufwand darstellen. Insbesondere die Prüfungspflicht würde zusätzliche Kosten verursachen und die Hürde zum Beruf noch weiter erhöhen. Dies widerspricht der Motion 20.4478 Dittli, welche eine einfache und kostengünstige Lösung verlangt.

In der EU sind bis dato keine Weiterbildungsvorschriften für die Inhaberinnen und Inhaber eines Führerausweises der Kategorie B erlassen worden, welche ab 1. Juli 2026 im grenzüberschreitenden Sachentransport neu den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften unterstehen. Folglich würde die Einführung in der Schweiz eine strengere Umsetzung darstellen, was ebenfalls nicht im Sinne der Motion 20.4478 Dittli wäre.

Aufgrund der obigen Ausführungen soll auf die Einführung einer Kurs- oder Prüfungspflicht verzichtet und bei der Erlangung der Kenntnisse zur Einhaltung der ARV 1 und zur Bedienung des Fahrtschreibers die Eigenverantwortung der Unternehmen bzw. der Führerinnen und Führer gestärkt werden.

2 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

In der EU sind die Vorschriften zur Ausweitung des Geltungsbereichs im grenzüberschreitenden Verkehr am 20. August 2020 in Rechtskraft erwachsen, werden allerdings ihre Wirkung erst am 1. Juli 2026 entfalten. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll eine zeitgleiche Einführung in der Schweiz sichergestellt werden, damit es im grenzüberschreitenden Verkehr nicht zu Problemen mit dem Vollzug oder zu Marktverzerrungen kommt. Die Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, die sich aus der Verordnung (EG) 2020/1054 ergibt, kann anschliessend ins Landverkehrsabkommen übernommen werden.

Die Vorschriften stehen somit im Einklang mit dem internationalen Recht sowie dem Recht der EU.

3 Umsetzung

Die Bestimmungen können mit den bestehenden eidgenössischen und kantonalen Strukturen umgesetzt werden.

4 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis}

Mit der Einführung von Buchstabe a^{bis} soll ab 1. Juli 2026 im grenzüberschreitenden Verkehr der bisherige Geltungsbereich (über 3,5 t) auf Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport von über 2,5 t ausgedehnt werden. Die Fahrerinnen und Fahrer von solchen Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport von über 2,5 t fallen dann im grenzüberschreitenden Verkehr grundsätzlich unter die ARV 1. Die Fahrzeuge sind entsprechend mit einem Fahrtschreiber auszurüsten und die Fahrerinnen und Fahrer müssen die Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften gemäss ARV 1 einhalten.

Art. 3 Abs. 1 Bst. b

In der italienischen Version wurde eine grammatikalische Anpassung in Buchstabe b vorgenommen. Diese Berichtigung bringt keine inhaltlichen Änderungen mit sich.

Art. 4 Abs. 1 Bst. j

Analog zur EU soll eine Ausnahmebestimmung für Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen von über 2,5 bis 3,5 t eingeführt werden. Diese Ausnahme soll für Fahrerinnen und Fahrer gelten, bei denen das Führen des Fahrzeugs höchstens die Hälfte ihrer durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit ausmacht und die mit den besagten Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen keine Sachentransporte auf fremde Rechnung durchführen. Diese beiden Voraussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein, damit diese Ausnahme zur Anwendung gelangt. Macht das Führen des Fahrzeugs mehr als die Hälfte der durchschnittlichen wöchentlichen Arbeitszeit aus oder erfolgen die Transporte auf fremde Rechnung, müssen die Fahrerinnen und Fahrer die Vorgaben der ARV 1 einhalten.

Wie bereits bei der Ausnahmebestimmung zur Handwerkerregelung verwendet die EU in der deutschen Fassung den Begriff «nichtgewerblich» anstelle von «auf fremde Rechnung». Gestützt auf die Terminologie in der englischen Version der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sowie auf diejenige in den Fassungen auf Italienisch und Französisch soll, um kohärent mit der am 1. Januar 2022 in Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe j ARV 1 überarbeiteten Handwerkerregelung zu bleiben, in diesem Zusammenhang die Terminologie «nicht auf fremde Rechnung» verwendet werden.

Unter «Transporte auf fremde Rechnung» sind Sachentransporte zu verstehen, die von Externen durchgeführt werden und nicht vom eigenen Personal, welches in der Firma arbeitet. Dabei handelt es sich in der Regel um auf Sachentransporte spezialisierte Unternehmen, bei denen das Lenken im Vordergrund steht. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der Schweiz und der EU die gleichen Rechtsvorschriften gelten.

Art. 4 Abs. 1 Bst. k

Um eine bessere Lesbarkeit im Ausnahmenkatalog zu erhalten, soll die bestehende Handwerkerregel von Buchstabe j neu zu Buchstabe k verschoben werden, unmittelbar nach der neu einzuführenden Ausnahmebestimmung zu den Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen von über 2,5 bis 3,5 t. Auf diese Weise ist das Verhältnis zwischen diesen zwei Ausnahmen logisch und klar. Inhaltlich soll sich an der bestehenden Handwerkerregel nichts ändern. Auch mit der Ausweitung des Geltungsbereichs bleiben Handwerkerinnen und Handwerker bei Fahrten mit einem Fahrzeug oder einer Fahrzeugkombination bis 7,5 t zur Auslieferung von handwerklich hergestellten Gütern oder zum Transport von Material oder Ausrüstung von der ARV 1 ausgenommen. Dies sofern sie in einem begrenzten Umkreis fahren, diese Transporte nicht auf fremde Rechnung durchführen und das Fahren nicht die Haupttätigkeit darstellt.

In der französischen Version wurde zudem eine Anpassung in Buchstabe k vorgenommen. Diese Berichtigung bringt keine inhaltlichen Änderungen mit sich.

5 Auswirkungen

5.1 Auswirkungen auf den Bund

Die vorgeschlagenen Massnahmen haben keine finanziellen, personellen oder anderweitigen Auswirkungen auf den Bund.

5.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

In Artikel 20 der Strassenverkehrskontrollverordnung vom 28. März 2007¹⁷ werden die Mindestanforderungen an die Kontrolldichte (mind. 3 Prozent) von der ARV 1 unterstellten Führerinnen und Führern festgelegt. Diese Regelung hat der Bundesrat im Rahmen der Übernahme von EU-Recht im Jahre 2011 eingeführt und sie trat 2012 in Rechtskraft. Diese Vorgabe an die Mindestanzahl von ARV 1-Kontrollen wird auch bei Ausweitung des Geltungsbereichs weiterhin erreicht. Für die kantonalen Vollzugsstellen ergibt sich ein minimaler Mehraufwand, weil eine zusätzliche Anzahl Fahrzeuge und Fahrzeugführender der Chauffeurverordnung unterstehen.

Auf die Gemeinden, urbanen Zentren, Agglomerationen und Berggebiete hat die Vorlage keine Auswirkungen.

5.3 Auswirkungen auf die Volkswirtschaft

Die vorgeschlagene Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 wirkt sich grundsätzlich negativ auf die Transportkapazität aus; denn einerseits werden die Angestellten und selbständig Erwerbenden pro Tag weniger Stunden fahren können (maximal 9 respektive 10 Stunden) und andererseits können die Unternehmen aufgrund der Ruhezeitbestimmungen ihre Angestellten an weniger Arbeitstagen pro Jahr einsetzen. Die Vorlage könnte weitere Auswirkungen auf die Preise der Transporte haben: Es werden Mehrkosten entstehen, beispielsweise wegen des Einbaus der Fahrtschreiber, dem zusätzlichen administrativen Aufwand sowie der geringeren Transportkapazität und der damit verbunden höheren Anzahl Arbeitnehmenden zwecks Erbringung der gleichen Leistungen. Diese Mehrkosten könnten auf die Kunden abgewälzt werden. Zudem könnte sich der Chauffeurmangel zuspitzen.

Da höchstens 0,3 Prozent des Fahrzeugbestandes der Lieferwagen von der Neuregelung betroffen ist, dürften die Auswirkungen auf die Volkswirtschaft vernachlässigbar sein.

5.4 Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Gesellschaft

Die Ausweitung des Geltungsbereichs soll Führerinnen und Führer erfassen, die den Grossteil ihrer Arbeitszeit am Steuer sitzen. Diese Unterstellung unter die ARV 1 kann sich grundsätzlich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Denn sowohl für Arbeitnehmende (dürfen heute 12,5 Stunden pro Tag fahren) als auch für selbständig Erwerbende (dürfen heute unbeschränkt lange fahren, solange sie nicht übermüdet sind) wird die tägliche Lenkzeit maximal 9 Stunden betragen (und maximal zwei Mal pro Woche 10 Stunden).

Weiter hat die Vorlage grundsätzlich positive Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der betroffenen Berufsfahrerinnen und -fahrer von Lieferwagen, für die das Lenken die Haupttätigkeit darstellt.

Die möglichen positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Arbeitsbedingungen sind nicht nur bei Lenkenden von in der Schweiz, sondern auch bei Lenkenden von im Ausland immatrikulierten Fahrzeugen zu erwarten, die auf dem Gebiet der Schweiz fahren.

¹⁷ SR 741.013

6 Rechtliche Aspekte

6.1 Rechtsgrundlage

Die Vorlage stützt sich auf Artikel 82 der Bundesverfassung vom 18. April 1999¹⁸, der dem Bund die Kompetenz zum Erlass von Vorschriften über den Strassenverkehr gibt.

6.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Die vorgeschlagenen Änderungen sind mit den internationalen Pflichten der Schweiz vereinbar.

6.3 Erlassform

Die vorliegenden Rechtsanpassungen stützen sich auf Artikel 56 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958¹⁹ und ergehen in Form einer Bundesratsverordnung.

¹⁸ SR 101

¹⁹ SR 741.01