



Regierungsrat

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

Staatskanzlei, Postfach, 3000 Bern 8

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

Per E-Mail (in Word und PDF):
konsultation-arv@astra.admin.ch

RRB Nr.:

- 67 / 2024

31. Januar 2024

Direktion: Sicherheitsdirektion

Klassifizierung: nicht klassifiziert

**Vernehmlassung des Bundes: Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli
Stellungnahme des Kantons Bern**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Regierungsrat des Kantons Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Ausdehnung des Geltungsbereiches der Chauffeurverordnung (ARV 1) erachtet der Regierungsrat mit Blick auf das Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU als notwendig. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr lehnt der Regierungsrat ab. Er teilt die im erläuternden Bericht dargelegten Argumente. Der Regierungsrat ist ebenfalls der Ansicht, dass die Auswirkungen bei einer Ausweitung nicht verhältnismässig zu den geringen positiven Effekten im Binnenverkehr wären.

Für den Vollzug der Anpassung bei Strassenkontrollen sieht es der Regierungsrat als zwingend erforderlich an, Massnahmen für die Unterscheidung der Lenkenden, welche der ARV 1 unterstehen oder nicht, vorzunehmen.

Der Regierungsrat dankt Ihnen für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrates

Philippe Müller
Regierungspräsident

Christoph Auer
Staatschreiber

Verteiler

- Sicherheitsdirektion
- Wirtschafts-, Energie- und Umweltdirektion

Beilagen

- Fragebogen (ARV1)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Bern Postgasse 68 Postfach 3000 Bern 8
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Es ist bei einer Umsetzung sicherzustellen, dass sowohl die FahrerInnen als auch die FahrzeughalterInnen mit den Bestimmungen der ARV 1 vertraut sind und diese gewissenhaft einhalten können. 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.	
--	--	--

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Wie der Bundesrat in seinen Erläuterungen feststellt, steht der Nutzen in keinem Verhältnis zum Aufwand. Zudem gäbe es auch wieder Umgehungsmöglichkeiten.		
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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	<p>Hinweis:</p> <p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>

Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<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> <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>	

Justiz- und Sicherheitsdepartement

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

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

per E-Mail
konsultation-arv@astra.admin.ch

Luzern, 23. Januar 2024

Protokoll-Nr.: 79

**Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung
der Motion 20.4478 Dittli**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen und Auftrag des Regierungsrates danken wir Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und äussern uns zum titelerwähnten Geschäft wie folgt: Wir sind 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. Demgegenüber lehnen wir eine Ausweitung des Geltungsbereiches der fraglichen Regelung auch im Binnenverkehr ab. Eine solche erweist sich gestützt auf eine «Kosten-Nutzen-Analyse» als nicht angemessen und denn auch nicht angezeigt. Im Weiteren regen wir zwei geringfügige Anpassungen in der ARV 1 an: Zum einen geht es um eine Ergänzung der ARV 1 hinsichtlich einer Spezialkategorie von Lastwagen mit emissionsfreier Antriebstechnologie, zum anderen um eine Ergänzung hinsichtlich des Nachweises der beruflichen Tätigkeit (vgl. Fragebogen «Ihre übrigen Bemerkungen»).

Freundliche Grüsse



Ylfete Fanaj
Regierungsrätin

- Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Luzern vertreten durch: Justiz- und Sicherheitsdepartement Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Keine		



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 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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Eine Ausweitung des Geltungsbereiches der fraglichen Regelung auch im Binnenverkehr erweist sich gestützt auf eine «Kosten-Nutzen-Analyse» als nicht angemessen und denn auch nicht angezeigt.		
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 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	Änderungsantrag (Textvorschlag) 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

	<p>Mehrgewicht einzig durch die emissionsfreie Antriebstechnik bewirkt wird, mit dem Führerausweis der Kat. B gelenkt werden. Dies obwohl das Fahrzeug als Lastwagen immatrikuliert wird. Zudem werden solche Fahrzeuge gemäss Art. 91a Abs. 1 lit. m + n VRV vom Sonntags- und Nachtfahrverbot befreit. Um die Beschaffung solcher Fahrzeuge attraktiv zu machen, sollten Lenkende solcher Fahrzeuge vom Geltungsbereich der ARV 1 ausgenommen werden.</p>	<p>einzig durch das Mehrgewicht der emissionsfreien Antriebstechnik verursacht wird, vom Geltungsbereich der ARV 1 auszunehmen.</p>
	<p>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.</p>	<p>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.</p>



Landammann und Regierungsrat des Kantons Uri

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

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. November 2023 laden Sie den Regierungsrat des Kantons Uri ein, zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli Stellung zu nehmen.

Unsere Stellungnahme entnehmen Sie bitte dem beiliegenden Fragebogen.

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

Altdorf, 22. Dezember 2023



Im Namen des Regierungsrats

Der Landammann:

Der Kanzleidirektor:

Urs Janett

Roman Balli

Beilage

- Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Uri Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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 checked="" 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)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Uri Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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 checked="" 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)



6431 Schwyz, Postfach 1260

per E-Mail

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

an: konsultation-arv@astra.admin.ch

Schwyz, 16. Januar 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Vernehmlassung des Kantons Schwyz

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 8. November 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) den Kantonsregierungen die Unterlagen in titelvermerkter Angelegenheit zur Vernehmlassung bis am 23. Februar 2024 unterbreitet.

Der Regierungsrat begrüsst die pragmatische Umsetzung des Landverkehrsabkommens und erachtet es als angemessen, eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 einzig für den grenzüberschreitenden Verkehr vorzusehen. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf den Binnenverkehr wäre aus Sicht des Regierungsrates aufgrund der volkswirtschaftlichen Auswirkungen nicht vertretbar.

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

Im Namen des Regierungsrates:

André Rüegsegger
Landammann



Dr. Mathias E. Brun
Statsschreiber

Beilage: Fragebogen.



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Schwyz Postfach 1260 6431 Schwyz
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Eine Ausweitung auf den Binnenverkehr darf aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht erfolgen.		
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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die Auswirkungen wären viel zu weitreichend.		

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)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Staatskanzlei Kanton Obwalden Dorfplatz 8 Postfach 6061 Sarnen
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Nidwalden Staatskanzlei Dorfplatz 2 6371 Stans
Wichtig: 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Keine Bemerkungen		Keine Bemerkungen



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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Keine Bemerkungen		Keine Bemerkungen
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 <i>Binnenverkehr</i> einverstanden?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Keine Bemerkungen		Keine Bemerkungen

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)

	Keine Bemerkungen	Keine Bemerkungen
--	-------------------	-------------------

Regierungsrat
Rathaus
8750 Glarus

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

Glarus, 20. Februar 2024
Unsere Ref: 2023-305

**Vernehmlassung zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung so-
wie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli**

Hochgeachteter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

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

Die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr gemäss
Vernehmlassungsvorlage begrüssen wir ausdrücklich. Jedoch lehnen wir den Verzicht auf
eine Ausweitung im Binnenverkehr ab, da ein solcher für die Kontroll- und Strafbehörden im
Hinblick auf die Abklärung der Anwendbarkeit der jeweils geltenden Bestimmungen einen er-
heblichen Mehraufwand verursachen würde. Die Unterscheidung zwischen grenzüberschrei-
tendem Verkehr und Binnenverkehr stellt unseres Erachtens auch kein sachlich zureichen-
des Argument für eine unterschiedliche Regelung dar und steht zudem im Spannungsfeld
zum Verfassungsgrundsatz der Rechtsgleichheit.

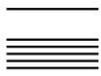
Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundesrat, sehr geehrte Damen und Herren, den
Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Freundliche Grüsse

Für den Regierungsrat


Benjamin Mühlemann
Landammann


Arpad Baranyi
Ratsschreiber



Sicherheitsdirektion, Postfach, 6301 Zug

Nur per E-Mail

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

T direkt +41 41 594 54 93
karin.bruderer@zg.ch
Zug, 22. Januar 2024
SD SDS 7.11 / 365

**Vernehmlassung zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie
zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli
Stellungnahme des Kantons Zug**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. November 2023 haben Sie die Kantonsregierungen eingeladen, sich bis am 23. Februar 2024 vernehmen zu lassen. Der Regierungsrat des Kantons Zug hat die Sicherheitsdirektion mit der direkten Erledigung der Vernehmlassung beauftragt.

Wir begrüssen die vorgeschlagenen Anpassungen und stellen **keine** Änderungsanträge. Zu den gestellten Fragen verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Freundliche Grüsse
Sicherheitsdirektion

Laura Dittli
Regierungsrätin

Beilage:

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

Versand per E-Mail an:

- Bundesamt für Strassen ASTRA (konsultation-arv@astra.admin.ch; als PDF- und Word-Version)

Kopie per E-Mail mit Beilage an:

- Baudirektion (info.bds@zg.ch)
- Volkswirtschaftsdirektion (info.vds@zg.ch)
- Strassenverkehrsamt (info.stva@zg.ch)
- Zuger Polizei (kommandooffice.polizei@zg.ch)
- Staatskanzlei (info.staatskanzlei@zg.ch; Abschluss der GEVER-Aufgabe)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Sicherheitsdirektion des Kantons Zug Bahnhofstrasse 12 6300 Zug
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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)



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG

Conseil d'Etat CE
Staatsrat SR

Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

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

Conseil d'Etat
Route des Arsenaux 41, 1700 Fribourg

PAR COURRIEL

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

Courriel : konsultation-arv@astra.admin.ch

Fribourg, le 5 février 2024

2024-85

Extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli – Procédure de consultation

Monsieur le Conseiller fédéral,

Par courrier du 8 novembre dernier, vous nous avez consultés sur le projet cité en titre, et nous vous en remercions.

Vous trouverez en annexe le formulaire complété, par lequel nous vous signifions notre plein soutien à ce projet.

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

Au nom du Conseil d'Etat :

Jean-Pierre Siggen, Président



Danielle Gagnaux-Morel, Chancelière d'Etat

L'original de ce document est établi en version électronique

Copie

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



Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur :

Etat de Fribourg

Route des Arsenaux 41

1700 Fribourg

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et **Word**) d'ici au 23.02.2024 à l'adresse suivante : konsultation-ARV@astra.admin.ch.

A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des <i>transports internationaux</i> (à compter du 1^{er} juillet 2026)		
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. a ^{bis} et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		



2a.	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i>		
	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
2b.	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le <i>trafic interne</i> également :		
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

B. Autres remarques

	Note : Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)

Motorfahrzeugkontrolle

Amtsleitung
Gurzelenstrasse 3
4512 Bellach

Kenneth Lützhelschwab
Amtschef Motorfahrzeugkontrolle

Per E-Mail:
konsultation-ARV@astra.admin.ch

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

31. Januar 2024

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

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Brief vom 8. November 2023 stellten Sie der Kantonsregierung die Vernehmlassungsunterlagen und den Fragebogen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli zu und luden diese zur Stellungnahme ein. Gerne nutzen wir diese Möglichkeit.

Der Kanton Solothurn stimmt den Vorschlägen zur Ausweitung der Chauffeurverordnung und zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli zu.

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

Freundliche Grüsse

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES



Kenneth Lützhelschwab
Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn

Beilagen: Fragebogen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli (PDF und Word)

Kopie: Bau- und Justizdepartement
Staatskanzlei



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Solothurn v.d. Motorfahrzeugkontrolle des Kantons Solothurn Gurzelenstrasse 3 4512 Bellach Kontakt: Kenneth Lützelschwab, Amtschef 032 627 66 66
Wichtig: Ihre elektronische Stellungnahme senden Sie bitte als 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?
	<input checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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

	<p>Hinweis:</p> <p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>

Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

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

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

Per Mail an:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Basel, 30. Januar 2024

Regierungsratsbeschluss vom 30. Januar 2024

**Vernehmlassung Vernehmlassung Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurver-
ordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli:**
Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. November 2023 hat der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Kantone eingeladen, sich zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung (ARV 1) sowie zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli zu äussern. Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der Kanton Basel-Stadt begrüsst im Grundsatz, 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. Jedoch ist darauf hinzuweisen, dass es insbesondere für die Kontrollorgane in den Grenzkantonen kaum möglich ist zu erkennen, ob Fahrzeuge bzw. Lenkerinnen und Lenker nur im Binnenverkehr eingesetzt werden oder ob diese zumindest gelegentlich grenzüberschreitende Fahrten durchführen. Der Verzicht auf die Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr ist deshalb aus anderer Sicht zu überprüfen. Für weitere Einzelheiten verweisen wir auf den Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Lukas Engelberger
Vizepräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage erwähnt



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Basel-Stadt
<p>Wichtig:</p> <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</p>

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

1.	Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Es muss allerdings sichergestellt werden, dass bei einer Umsetzung sowohl die Fahrerinnen und Fahrer als auch die Fahrzeughalter mit den Bestimmungen der ARV 1 vertraut. Bei der Ausweitung haben auch die Arbeitgeber die Art. 16 – 18 einzuhalten.		



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 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?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Für Kontrollorgane, insbesondere in den Grenzkantonen, ist es kaum möglich zu erkennen, ob Fahrzeuge bzw. Lenker nur im Binnenverkehr eingesetzt werden, oder ob diese zumindest gelegentlich grenzüberschreitende Fahrten durchführen und so trotzdem unter die ARV 1 fallen.		
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 checked="" 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)

	<p>Bei der Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr wird es nebst den Strassenkontrollen im Rahmen von Betriebskontrollen noch schwieriger bzw. fast unmöglich, zwischen Binnenfahrten und grenzüberschreitenden Fahrten zu unterscheiden.</p>	
--	--	--

Regierungsrat, Kasernenstrasse 31, 4410 Liestal

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

Per Mail an: konsultation-arv@astra.admin.ch

Liestal, 30. Januar 2024
VGD/KIGA

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. November 2023 hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK dem Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft den Entwurf einer Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; [SR 822.221](#)) zukommen lassen und zur Vernehmlassung eingeladen.

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme und unterbreiten Ihnen hiermit fristgerecht unsere Vernehmlassung sowie den ausgefüllten Fragebogen.

In der EU werden ab dem 1. Juli 2026 im Rahmen des «Mobility Package 1» zum Strassentransport im grenzüberschreitenden Verkehr neu auch Führerinnen und Führer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen zum gewerblichen Sachtransport mit einem Gesamtgewicht von über 2,5 t (Lieferwagen) den Arbeits- und Ruhezeitvorschriften unterstellt werden, sofern das Fahren deren berufliche Haupttätigkeit darstellt oder sie den Transport auf fremde Rechnung durchführen. Mit der vorgeschlagenen Revision der Chauffeurverordnung sollen mit Blick auf das Landverkehrsabkommen, die Wichtigkeit des internationalen Strassenverkehrs sowie die Arbeitsbedingungen im internationalen Transport zeitgleich dieselben Regelungen gelten wie in der EU. Zudem soll mit der Vorlage die Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» umgesetzt werden.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft unterstützt die geplante Erweiterung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung auf Führerinnen und Führer von Lieferwagen zwischen 2,5 und 3,5 t im grenzüberschreitenden Verkehr analog zur entsprechenden Regelung der EU. Wie der Bundesrat spricht sich auch der Regierungsrat gegen eine Ausweitung dieser Regelung auf den Binnenverkehr aus. Zwar könnte dies auch im Inland zu positiven Effekten in Bezug auf die Arbeitsbedingungen und die Verkehrssicherheit führen. Dennoch ist der Regierungsrat der Meinung, dass ein zusätzlicher Einbezug des Binnenverkehrs auch negativen Auswirkungen wie

eine Verringerung der Transportkapazitäten, eine Verteuerung der Transportpreise oder eine Verschärfung des Chauffeurmangels haben kann. 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.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ist demnach mit der Vorlage des Bundesrats zur Revision der Chauffeurverordnung per 1. Juli 2026 einverstanden.

Hochachtungsvoll



Monica Gschwind
Regierungspräsidentin



Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

– Beilage: Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft Landeskanzlei Kasernenstrasse 31 4410 Liestal
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 checked="" 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)

Kanton Schaffhausen
Baudepartement
Beckenstube 7
CH-8200 Schaffhausen
www.sh.ch



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

Baudepartement

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

per E-Mail an:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Schaffhausen, 21. Dezember 2023

**Vernehmlassung UVEK betreffend Ausweitung des Geltungsbereichs der
Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli**

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. November 2023 haben Sie uns zur Stellungnahme in obgenannter
Angelegenheit eingeladen, wofür wir uns bedanken. In der Beilage senden wir Ihnen den
ausgefüllten Fragebogen.

Freundliche Grüsse

DER DEPARTEMENTSVORSTEHER

Martin Kessler, Regierungsrat

Beilage: ausgefüllter Fragebogen

Kopie an:

- Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
- Finanzdepartement zu Händen Schaffhauser Polizei



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Baudepartement des Kantons Schaffhausen, Beckenstube 7, 8200 Schaffhausen
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		
	Änderungsantrag (Textvorschlag)		
	Keine		



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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Keine Verschärfung der gesetzlichen Bestimmungen in der Schweiz.</p> <p>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.</p> <p>Trotzdem würden aber die Folgen einer Ablehnung zu einem erhöhten Arbeitsaufwand bei der Betriebskontrolle führen.</p>		
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 checked="" 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)
	Keine	



per Mail (Word und PDF)

konsultation-arv@astra.admin.ch

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Ver-
kehr, Energie und Kommunikation UVEK
3003 Bern

Katrin Alder
Regierungsrat
Tel. +41 71 343 63 51
katrin.alder@ar.ch

Herisau, 19. Februar 2024

CMI 6000.2023-2154

**Eidg. Vernehmlassung; Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung (ARV 1)
sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren

Das Departement Inneres und Sicherheit des Kantons Appenzell Ausserrhoden wurde eingeladen, in rubrizierter Angelegenheit Stellung zu nehmen. Für diese Möglichkeit danken wir Ihnen bestens und nehmen wie folgt Stellung.

Das Departement Inneres und Sicherheit begrüsst es sehr, dass der Binnenverkehr von der Ausweitung des Geltungsbereichs ausgenommen ist. Da dies mit einem grossen Zusatzaufwand verbunden gewesen wäre. Des Weiteren sind diese Fahrten in den Unfallstatistiken nicht auffällig.

Im Übrigen verzichtet das Departement Inneres und Sicherheit auf eine ausführliche Stellungnahme und verweist auf den ausgefüllten Fragebogen (Beilage 5).

Freundliche Grüsse

Katrin Alder, Regierungsrätin

Beilage ausgefüllter Fragebogen ARV 1 (Beilage 5)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Kanton Appenzell Ausserrhoden
Departement Inneres und Sicherheit
Schützenstrasse 1
9102 Herisau

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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)



Landammann und Standeskommission

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

Ratskanzlei, Marktgasse 2, 9050 Appenzell

Per E-Mail an
konsultation-arv@astra.admin.ch

Appenzell, 8. Februar 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli Stellungnahme Kanton Appenzell I.Rh.

Sehr geehrte Damen und Herren

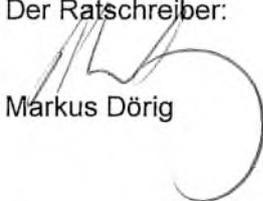
Mit Schreiben vom 8. November 2023 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli zukommen lassen.

Die Standeskommission hat die Unterlagen geprüft. Sie ist mit diesen einverstanden. Der Fragebogen wurde entsprechend ausgefüllt.

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

Im Auftrage von Landammann und Standeskommission

Der Ratschreiber:


Markus Dörig

Beilage:
Fragebogen

Zur Kenntnis an:

- Volkswirtschaftsdepartement Appenzell I.Rh., Marktgasse 2, 9050 Appenzell
- Ständerat Daniel Fässler, Weissbadstrasse 3a, 9050 Appenzell
- Nationalrat Thomas Rechsteiner (thomas.rechsteiner@parl.ch)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Standeskommission des Kantons Appenzell I.Rh. Marktgasse 2 9050 Appenzell
Wichtig: 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)

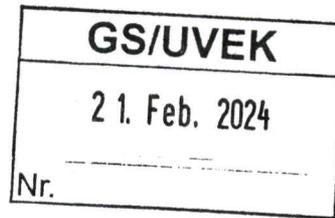
1.	Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>grenzüberschreitenden</i> Verkehr (ab 1. Juli 2026)		
	Sind Sie damit einverstanden, dass der Geltungsbereich der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr wie in der EU auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachentransport von über 2,5 bis 3,5 t (Lieferwagen)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



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

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

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

St.Gallen, 19. Februar 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli; Vernehmlassungsantwort

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 8. November 2023 laden Sie uns zur Vernehmlassung zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli ein. Wir danken für diese Gelegenheit und nehmen gern wie folgt Stellung:

Die Regierung des Kantons St.Gallen unterstützt die Vorlage vorbehaltlos.

Die pragmatische Umsetzung des Landverkehrsabkommens ist zu begrüßen. Zudem erachten wir die Ausweitung des Geltungsbereichs der eidgenössischen Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung [SR 822.221; abgekürzt ARV 1) einzig für den grenzüberschreitenden Verkehr als angemessen. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf den Binnenverkehr wäre aus Sicht der Regierung aufgrund der volkswirtschaftlichen Auswirkungen nicht vertretbar.

Gerne verweisen wir auf den beiliegenden ausgefüllten Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Im Namen der Regierung

Stefan Kölliker
Präsident

Dr. Benedikt van Spyk
Staatssekretär



Beilage:
Fragebogen

Zustellung auch per E-Mail (pdf- und Word-Version) an:
konsultation-arv@astra.admin.ch



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton St.Gallen Staatskanzlei Regierungsgebäude 9001 St.Gallen
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 checked="" 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 <i>Binnenverkehr</i> einverstanden?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	<p>Hinweis:</p> <p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>

Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)



Sitzung vom

30. Januar 2024

Mitgeteilt den

31. Januar 2024

Protokoll Nr.

58/2024

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

Per E-Mail (PDF und Word-Version) zustellen an: konsultation-arv@astra.admin.ch

Vernehmlassung UVEK - Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli
Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 8. November 2023 erhalten die Kantone Gelegenheit, sich zu erwähntem Geschäft zu äussern. Dafür danken wir Ihnen bestens.

Die uns zugesandte Dokumentation haben wir geprüft. Die Regierung begrüsst die Revisionsvorlage zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie die Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli. Neben der Ausweitung des Geltungsbereichs der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221) im grenzüberschreitenden Verkehr befürworten wir aus Gründen der Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit auch die Ausweitung auf den Binnenverkehr. Für die detaillierten Bemerkungen zur Revisionsvorlage verweisen wir auf den beiliegenden Fragebogen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Anliegen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Der Kanzleidirektor:

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'D. Parolini', enclosed within a large, loopy oval stroke.

Dr. Jon Domenic Parolini

A handwritten signature in black ink, consisting of several sharp, angular strokes that form a stylized 'M' or similar shape.

Daniel Spadin

Beilage:

Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Kanton Graubünden, vertreten durch die Regierung
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Dadurch wird die zurzeit bewusste Umgehung der ARV-Regelung durch den Einsatz kleiner Lieferwagen unterbunden werden. Die Verkehrssicherheit würde erhöht und die Arbeitsbedingungen verbessert werden. Für Art. 3 Abs. 1 Bst. a ^{bis} E-ARV 1 bestehen in den Vernehmlassungsunterlagen verschiedene Textvarianten: In der synoptischen Übersicht der geplanten Änderungen im Verhältnis	Antrag: Art. 3 Abs. 1 Bst. a ^{bis} soll wie folgt gefasst werden: "zum Sachtransport im grenzüberschreitenden Verkehr, sofern das Gesamtgewicht oder das Gesamtzugsgewicht nach Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt."	



	<p>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. Unseres Erachtens ist "gemäss Fahrzeugausweis" aus Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} E-ARV 1 zu streichen. 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 Gesamtzugsgewicht von 4,5 t). Alternativ ist in Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1 "oder das Gesamtzugsgewicht" bzw. "oder Gesamtzugsgewicht" zu streichen.</p>	<p>Alternativer Antrag: Art. 3 Abs. 1 Bst. abis soll in Übereinstimmung mit Bst. a wie folgt gefasst werden:</p> <p>"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."</p> <p>Analoge Anpassung des Art. 4 Abs. 1 Bst. j:</p> <p>"und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht oder Gesamtzugsgewicht von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t, wenn (...)."</p>
--	---	---

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 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?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Einheitliche Regelungen im Binnenverkehr, wie im grenzüberschreitenden Verkehr, schaffen Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit. Eine einheitliche Gesetzgebung lässt auch eine einfachere Überprüfung bei Strassen- und Betriebskontrollen zu.		
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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)

	<p>Einheitliche Regelungen im Binnenverkehr, wie im grenzüberschreitenden Verkehr, schaffen Rechtssicherheit und Rechtsgleichheit. Eine einheitliche Gesetzgebung lässt auch eine einfachere Überprüfung bei Strassen- und Betriebskontrollen zu.</p>	
--	---	--

B. Ihre übrigen Bemerkungen

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

REGIERUNGSRAT

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

A-Post Plus

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

10. Januar 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli; Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Mit Schreiben vom 8. November 2023 wurden die Kantonsregierungen eingeladen, zur oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen beziehungsweise den zugestellten Fragebogen auszufüllen.

Der Regierungsrat des Kantons Aargau bedankt sich für diese Gelegenheit und teilt Ihnen mit, dass er der vorgeschlagenen Rechtsanpassung zustimmend gegenübersteht, wie es auch dem beiliegenden Fragebogen entnommen werden kann.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Vernehmlassung.

Freundliche Grüsse

Im Namen des Regierungsrats



Dr. Markus Dieth
Landammann



Joana Filippi
Staatsschreiberin

Beilage

- Antwortformular

z.K. an

- konsultation-arv@astra.admin.ch



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input checked="" type="checkbox"/> Kanton <input type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Regierungsrat des Kantons Aargau Regierungsgebäude 5001 Aarau
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 checked="" 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)

Staatskanzlei, Regierungskanzlei, 8510 Frauenfeld

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

Frauenfeld, 13. Februar 2024

88

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Vernehmlassung

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Entwurf für eine Änderung der Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1; SR 822.221) und teilen Ihnen mit, dass wir mit dem Entwurf einverstanden sind. In der Beilage lassen wir Ihnen den entsprechend ausgefüllten Fragebogen zukommen.

Mit freundlichen Grüssen

Der Präsident des Regierungsrates



Der Staatsschreiber



Beilage:

- Fragebogen zur Vernehmlassung ARV 1



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Staatskanzlei des Kantons Thurgau
Regierungsgebäude
8510 Frauenfeld

Wichtig:

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 checked="" 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 checked="" 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)

Numero
625

fr

0

Bellinzona
7 febbraio 2024

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

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

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

*Invio per posta e-mail (Word e pdf):
konsultation-arv@astra.admin.ch*

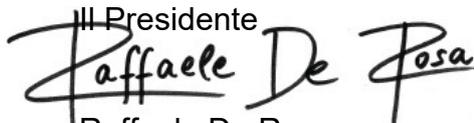
Procedura di consultazione concernente l'estensione del campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti e attuazione della mozione 20.4478 Dittli

Gentili signore, egregi signori,

abbiamo ricevuto la vostra lettera dell'8 novembre 2023 in merito alla summenzionata procedura di consultazione e vi ringraziamo per l'opportunità che ci viene offerta di esprimere il nostro giudizio per il tramite del questionario allegato.

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

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Allegato:

- Questionario sull'estensione del campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti e l'attuazione della mozione 20.4478 Dittli

Copia a:

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



Questionario sull'estensione del campo di applicazione dell'ordinanza per gli autisti e l'attuazione della mozione 20.4478 Dittli

Parere presentato da:

Cantone Associazione Organizzazione Altri

Mittente: Consiglio di Stato del Canton Ticino, 6500 Bellinzona

Importante

Inviare il parere in formato **Word** e PDF entro il 23.02.2023 al seguente indirizzo e-mail:
konsultation-ARV@astra.admin.ch

A. Avamprogetto dell'ordinanza per gli autisti (OLR 1; RS 822.221)

1.	Estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero (dal 1° luglio 2026)		
	Siete d'accordo con la proposta di estendere il campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico transfrontaliero, come nell'UE, ai conducenti di veicoli per il trasporto di merci di peso superiore a 2,5 t ma non oltre 3,5 t (furgoni), a condizione che la guida sia la loro attività professionale principale o che il trasporto sia effettuato per conto di terzi (art. 3 cpv. 1 lett. a ^{bis} e 4 cpv. 1 lett. j AP-OLR 1)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)	
	Come allineamento alle prossime normative UE.		



2a.	Nessuna estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel <i>traffico interno</i>		
	Siete d'accordo con la proposta di rinunciare a un'analogha estensione del campo di applicazione dell'OLR 1 nel traffico nazionale?		
	<input checked="" type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni		Proposta di modifica (testo proposto)
	Come indicato nella proposta potrebbe essere penalizzante con difficoltà nel reperire conducenti.		
2b.	In caso di risposta negativa alla domanda 2a e quindi di interesse a detta estensione anche nel <i>traffico interno</i>:		
	Sareste d'accordo con la regolamentazione specifica proposta nel rapporto esplicativo (pag. 5 segg.)?		
	<input type="checkbox"/> SÌ	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> Nessun parere / Non pertinente
	Osservazioni		Proposta di modifica (testo proposto)

B. Altre osservazioni

	Nota Per eventuali commenti in merito a proposte di modifica non trattate, utilizzare i campi seguenti.	
Atto normativo e articolo	Osservazioni	Proposta di modifica (testo proposto)



**Direction générale de
l'emploi et du marché
du travail - DGEM**

Rue Caroline 11
1014 Lausanne

Office fédéral des routes (OFROU)
M. Ercole Falà
3003 Berne

*Par courrier électronique à :
konsultation-arv@astra.admin.ch*

Réf. JVY-LBK

Lausanne, le 19 janvier 2024

**Consultation fédérale concernant l'extension du champ d'application de
l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1) et la mise en œuvre de la motion 20.4478
Dittli**

Monsieur,

La Direction générale de l'emploi et du marché du travail (DGEM) vous remercie d'avoir consulté le canton de Vaud au sujet du projet cité en titre.

En préambule, nous constatons que cette révision s'inscrit dans le cadre de l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'Union Européenne (UE). Nous saluons à cet égard le fait que notre législation soit « euro-compatible » avec les prescriptions sur la durée du travail et du repos applicables au sein de l'UE, les entreprises suisses y opérant de nombreux transports internationaux. 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 transports internationaux.

Sur le fond, nous sommes favorables au fait d'élargir le champ d'application de l'OTR1, à compter du 1^{er} juillet 2026, aux conducteurs de voitures de livraisons pour les transports internationaux. Ce faisant, les chauffeurs de tels véhicules seront soumis aux mêmes règles que les chauffeurs de poids-lourds, lorsqu'ils effectueront des trajets à l'international, si la conduite constitue leur activité professionnelle principale ou s'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui. Cette modification aura sans conteste un impact significatif sur la sécurité routière et sur la protection de la santé des chauffeurs. En effet, elle facilitera les contrôles sur la route opérés par les autorités compétentes, notamment grâce à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe, et visera également les chauffeurs indépendants qui échappaient jusque-là à l'obligation de respecter des règles relatives à la durée de la conduite, du travail et du repos. Par ailleurs, les entreprises et les chauffeurs bénéficieront d'une certaine simplification dans la mesure où les règles à respecter dans les pays de l'UE leur seront déjà connues.

Par ailleurs, s'agissant de la potentielle extension du champ d'application de l'OTR1 dans le trafic interne également, il est difficile de se prononcer dans la mesure où cela nécessiterait une analyse plus poussée des réelles conséquences qu'une telle extension pourrait induire.

Enfin, vous trouverez en pièce jointe le questionnaire dûment rempli et nous demeurons bien entendu à disposition pour tout complément d'information qui pourrait vous être nécessaire.

Vous remerciant d'avoir associé le canton de Vaud à cette consultation, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Françoise Favre



Directrice générale

Annexe

- ment.



Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : <i>Direction générale de l'emploi et des marchés du travail (DGET)</i> <i>Rue Caroline 11</i> <i>1014 Lausanne</i>
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et Word) d'ici au 23.02.2024 à l'adresse suivante : konsultation-ARV@astra.admin.ch .

A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux (à compter du 1^{er} juillet 2026)	
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. a ^{bis} et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON <input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
	<i>Cf. Loi sur</i>	

2a.	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i>		
	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	cf. courrier		
2b.	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le <i>trafic interne</i> également :		
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	cf. courrier		

B. Autres remarques

	Note : Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)



2024.00051

P.P. CH-1951
Sion

A-PRIORITY Poste CH SA

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



Notre réf. FF/SCN/BA
Date 7 février 2024

Extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli : ouverture de la procédure de consultation

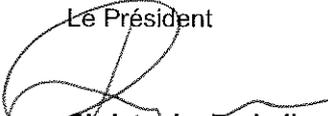
Monsieur le Conseiller fédéral,

Le Conseil d'Etat valaisan a pris connaissance, avec intérêt, du projet de révision susmentionné et vous remercie de l'avoir consulté.

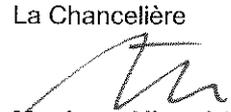
Le Gouvernement valaisan soutient majoritairement les modifications proposées. La position détaillée du Canton du Valais ainsi que les diverses remarques figurent dans le questionnaire annexé.

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

Au nom du Conseil d'Etat

Le Président

Christophe Darbellay



La Chancelière

Monique Albrecht

Annexe questionnaire relatif à la consultation OTR 1 et motion Dittli

Copie à konsultation-arv@astra.admin.ch



Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : Canton du Valais Place de la Planta 3, Palais du Gouvernement 1950 Sion
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et Word) d'ici au 23.02.2024 à l'adresse suivante : konsultation-ARV@astra.admin.ch .

A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports internationaux (à compter du 1^{er} juillet 2026)		
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. abis et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	Cette extension est nécessaire, d'une part, pour permettre à la Suisse d'appliquer une réglementation similaire à l'UE et, d'autre part, pour améliorer les conditions de travail dans le secteur des transports internationaux.		



2a.	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i>		
	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Au vu des coûts supplémentaires pour les entreprises et l'augmentation de la charge administrative tant pour les entreprises que pour les autorités d'exécution, et constatant que les avantages (sécurité routière et conditions de travail) ne sont pas proportionnels aux conséquences, nous acceptons qu'il soit renoncé à cette extension. L'UE n'impose de plus pas cette extension, laissant libres les Etats membres de la mettre en œuvre ou non.</p>		
2b.	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le <i>trafic interne</i> également :		
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

B. Autres remarques

	Note : Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)

<p>Art. 11a, al. 1a OTR1</p>	<p>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.</p>	<p>a. le conducteur effectue un seul circuit de transport international de personnes.</p>
--	--	---



LE CONSEIL D'ÉTAT

DE LA RÉPUBLIQUE ET
CANTON DE NEUCHÂTEL

Envoi par courrier électronique (Word et PDF)

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

konsultation-arv@astra.admin.ch

Consultation fédérale sur l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Monsieur le conseiller fédéral,

Le Canton de Neuchâtel vous remercie de lui avoir donné la possibilité de participer à la consultation fédérale citée sous rubrique. Le Conseil d'État est favorable à la solution proposée, soit une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le seul secteur des transports internationaux, et non au trafic interne.

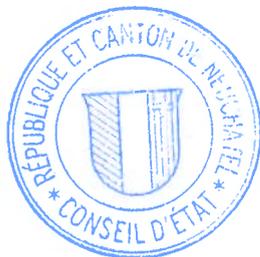
Nous vous remercions de votre attention et vous prions de croire, Monsieur le conseiller fédéral, à l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 19 février 2024

Au nom du Conseil d'État :

Le président,
A. RIBAUX

La chancelière,
S. DESPLAND



NE



Le Conseil d'Etat

492-2024

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

**Concerne : extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs
(OTR 1) et mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli**

Monsieur le Conseiller fédéral,

Notre Conseil a pris connaissance avec intérêt de votre courrier du 8 novembre 2023, concernant l'objet cité en marge, et vous en remercie.

La consultation porte sur deux propositions: 1) l'extension proposée du champ d'application de l'OTR 1 au secteur des transports internationaux ; 2) la limitation de cette extension aux transports internationaux, à l'exclusion donc du trafic interne.

Après un examen attentif du projet de révision et du rapport explicatif de votre département, nous vous informons que nous approuvons pleinement la première de ces deux propositions. 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.

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

AU NOM DU CONSEIL D'ÉTAT

La chancelière :

Michèle Rignetti El Zayadi

Le président :

Antonio Hodgers

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

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

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

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

Delémont, le 9 janvier 2024

Consultation relative à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR1) et mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Monsieur le Conseiller fédéral,

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

Il vous transmet, en annexe, le questionnaire rempli relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et à la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli.

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

AU NOM DU GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE ET CANTON DU JURA


Rosalie Beuret Siess
Présidente




Jean-Baptiste Maître
Chancelier d'État

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



Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Auteur de l'avis :

<input checked="" type="checkbox"/> Canton <input type="checkbox"/> Association <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Autre
Expéditeur : République et Canton du Jura 2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Important : Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et Word) d'ici au 23.02.2024 à l'adresse suivante : konsultation-ARV@astra.admin.ch .

A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des <i>transports internationaux</i> (à compter du 1^{er} juillet 2026)		
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. a ^{bis} et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		



--	--	--

2a.	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i>		
	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
2b.	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le <i>trafic interne</i> également :		
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input checked="" type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

B. Autres remarques

	Note : Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)

--	--	--

FDP.Die Liberalen, Postfach, 3001 Bern

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bern, 24. Februar 2024 / MD
Ausweitung Chauffeurverordnung

Elektronischer Versand: konsultation-arv@astra.admin.ch

**Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung
der Motion 20.4478 Dittli**

Vernehmlassungsantwort der FDP.Die Liberalen

Sehr geehrte Damen und Herren

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

FDP. Die Liberalen ist mit der vorgeschlagenen Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung einverstanden. Betroffen von der Ausweitung sind Führerinnen und Führer von Motorwagen und Fahrzeugkombinationen zum Sachtransport im grenzüberschreitenden Verkehr von über 2,5 bis 3,5 t, für welche das Fahren die berufliche Haupttätigkeit darstellt.

Wir danken Ihnen, sehr geehrte Damen und Herren, für die Gelegenheit zur Stellungnahme und für die Berücksichtigung unserer Überlegungen.

Freundliche Grüsse
FDP.Die Liberalen
Der Präsident



Thierry Burkart
Ständerat

Der Generalsekretär



Jon Fanzun

Beilagen

-



Sozialdemokratische Partei der Schweiz / Parti Socialiste Suisse
Zentralsekretariat / Secrétariat central
Theaterplatz 4, 3011 Bern
Postfach / Case postale, 3001 Bern
Tel. 031 329 69 69 / cecile.heim@spschweiz.ch
www.spschweiz.ch / www.pssuisse.ch

An
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen
Per Mail an: konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 22. Februar 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli: Stellungnahme der SP Schweiz

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Besten Dank für die Einladung zur Teilnahme an der obenstehenden Vernehmlassung. Gerne unterbreiten wir Ihnen die folgende Stellungnahme.

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.

Wir begrüßen im Grundsatz die Änderung der Chauffeurverordnung. Wir bestehen jedoch darauf, dass der Geltungsbereich der ARV 1 auch auf den Binnenverkehr ausgeweitet wird, wie dies das Parlament in der Motion Dittli auch beschlossen hat. Eine Anwendung des Vorhabens nur auf den

grenzüberschreitenden Lieferwagenverkehr widerspricht 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. Die gewünschten gleichlangen Spiesse bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zwischen schwerem Strassengütertransport und leichterem würden damit eben im allergrössten Teil des Strassengüterverkehrs in der Schweiz nicht erreicht (denn dieser ist bekanntlich der Binnenverkehr im schweren und im leichten Strassengüterverkehr). 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. Für weitere Informationen verweisen wir Sie auf den Fragebogen.

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

SP Schweiz



Mattea Meyer
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth
Co-Präsident



Cécile Heim
Politische Fachreferentin



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:
SP Schweiz – Zentralsekretariat
Cécile Heim
Theaterplatz 4
3011 Bern

cecile.heim@spschweiz.ch

Wichtig:

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)



	<p>Unsere Partei begrüsst die Ausweitung des Geltungsberichts der ARV1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr für Lenkende von Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 t. Aber wir fordern auch die Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr, wie dies das Parlament mit der Mo Dittli beschlossen hat (vgl. Frage 2).</p> <p>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 und einem faireren Wettbewerb zwischen Strassengüterverkehr auch unter 3,5 t führt. Damit stellt es einen erheblichen Fortschritt dar, auch wenn der Umfang des Fortschritts begrenzt ist, da mit der Beschränkung auf die grenzüberschreitenden Verkehre nur eine kleine Minderheit betroffen wäre. Mit der Ausweitung auf den grenzüberschreitenden Verkehr trägt die Schweiz zudem ihren Teil dazu bei, dass im In- und Ausland die Sicherheit, 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. Davon profitieren alle, insbesondere die Fahrerenden, andere Verkehrsteilnehmende (Steigerung der Verkehrssicherheit aller Teilnehmenden), die Gesellschaft (bspw. durch weniger Unfälle und Gesundheits- und Versicherungskosten) und Umwelt sowie Klima (durch die Senkung durch Sozialdumping überhöhten Verkehrsnachfrage aufgrund der zu tiefen Preise im Lieferwagen-Transport).</p>	
--	---	--

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 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?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen:</p> <p>Wir lehnen den Vorschlag des UVEK ab, den Binnenverkehr nicht in den Geltungsbereich einzuschliessen. Von dieser Option war nie die Rede, sie würde das Anliegen der Motion nicht erfüllen und widerspricht somit dem Beschluss des Parlaments.</p>		Änderungsantrag (Textvorschlag)

	<p>Aus folgenden Gründen fordern wir die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 für entsprechenden Transporte im Binnenverkehr:</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Eine Anwendung des Vorhabens nur auf den grenzüberschreitenden Lieferwagenverkehr widerspricht 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. Die gewünschten gleichlangen Spiesse bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zwischen schwerem Strassengütertransport und leichtem würden damit eben im allergrössten Teil des Strassengüterverkehrs in der Schweiz nicht erreicht (denn dieser ist bekanntlich der Binnenverkehr im schweren und im leichten Strassengüterverkehr). 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.▪ Eine Ausweitung auf den Binnenverkehr würde den Nutzen der höheren Verkehrssicherheit deutlich vergrössern; im Gegensatz zur alleinigen Fokussierung auf den grenzüberschreitenden gewerblichen Lieferwagenverkehr, welcher nur einen viel kleineren Anteil am Lieferwagenverkehr in der Schweiz ausmacht. Die BFU hält zum Sicherheit-Risikofaktor Müdigkeit beim Lieferwagenverkehr fest (Ewert U, Kurzanalyse Lieferwagen. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2016. bfu-Faktenblatt Nr. 17.): «<i>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 damit erreicht werden, dass die Fahrer nicht für das Be- und Entladen der Fahrzeuge zuständig sind bzw. dass die Arbeitstage nicht zu lang sind.</i>» 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. Die heutige Regelung wird in der Studie des BFU folgendermassen zusammengefasst: «Der nicht bewilligungspflichtige Arbeitstag kann zwischen 6 und 20 Uhr liegen (auch Abendarbeit bis 23 Uhr ist, nach Anhörung der Arbeitnehmenden, bewilligungsfrei), darf <i>nicht länger als 14 Stunden (inkl. Pausen) dauern</i> und die wöchentliche Höchst Arbeitszeit 45 Stunden betragen. <i>Ein Arbeitstag kann also recht lang sein.</i>» Auch in den seriösen Medien wurden in der letzten Zeit Berichte kolportiert, welche aufzeigen, dass es gerade in der Paketzustellbranche, in welchem viel mit Lieferwagen unter 3.5 t Gewicht gearbeitet wird, teils unmenschliche, illegale Praktiken Usus sind: «Die Vorwürfe sind happig: auf der Tour mit mehr als dem erlaubten Höchstgewicht, kaum Zeit für WC-Pausen und ein Fahrer, der aufgefordert worden sei, die Fahrtenschreiberkarte zu entfernen.» (vgl. den Betrag von SRF Kassensturz vom 13.12.2022: https://www.srf.ch/play/tv/kassensturz/video/chauffeure-klagen-an---transportunternehmen-planzer-in-der-kritik?urn=urn:srf:vi	
--	---	--

	<p>deo:009efe06-8249-44f4-bd74-6db3a2d0b5fa). Mit besseren Rahmenbedingungen durch eine Unterstellung unter die ARV 1 des Binnenverkehrs und entsprechenden Kontrollen durch die Behörden könnten diese Missstände wirksam verbessert werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Fahrer-Mangel könnte mit besseren Arbeitsbedingungen (wie die Einhaltung der ARV 1) erreicht werden. Dies könnte zu einer Aufwertung dieses Berufes führen. Es scheint uns fragwürdig, warum die Verkehrssicherheit mit den höheren Anforderungen nicht sicher gesteigert wird, aber andere Effekte der Verordnungsanpassung (bspw. Zuspitzung Fahrermangel) als sehr wahrscheinlich angeschaut werden (das ist eine sehr statische Sicht). Dabei könnten sich mit attraktiveren Arbeitsbedingungen auch mehr Arbeitnehmende für diesen Beruf interessieren. ▪ Zudem werden höhere Preise bzw. Kosten für Transportleistungen als negativ betrachtet. Dabei wären faire Preise für Transportleistungen aus volkswirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltpolitischen Gründen zu befürworten. Aktuell sind die Preise zu tief, dadurch ist die Transportleistungsnachfrage höher als optimal und es fallen höhere negativen Auswirkungen des Lieferwagenverkehrs an, als nötig. Der Strassengüterverkehr, darunter auch der Lieferwagenverkehr, in der Schweiz verursachte im Jahr 2020: 1'896 Mio. CHF an externen Kosten (vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023), Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.). Im Gegensatz zum schweren Strassengüterverkehr trägt der Lieferwagenverkehr unter 3,5 t auch nichts zur Internalisierung der negativen externen Kosten (Lärm, Klimaschäden, Luftschadstoffe, Ressourcen- und Landverbrauch, Unfälle, Gesundheitsschäden, Stau, etc.) bei. ▪ Die Kosten für die Umrüstung und allfällige Schulungen und die bürokratischen Aufwände in den Unternehmen und bei den Behörden sind zumutbar. Die Unternehmen des immer noch im Wachstum befindlichen und in den letzten Jahren massiv gewachsene gewerblichen Lieferwagentransport in der Schweiz (insb. im Binnenverkehr) können die entsprechenden Kosten den Auftraggebern weitergeben. In den letzten Jahren sind zudem auch immer mehr Unternehmen in diesen Markt eingestiegen, das tun diese Unternehmen nur solange es wahrscheinliche 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. 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. Bspw. im Jahr 2022 laut der offiziellen Statistik des Bundes (vgl. Schwerverkehrskontrollen - Bericht 2022 vom 28.03.2023) von den 1'033 kontrollierten Lieferwagen 	
--	--	--

	<p>in nationalen Schwerverkehrskontrollzentren ca. 50% beanstandet (578) und über 10% (141) gar stillgelegt. Auch bei den mobilen Kontrollen, bei denen aufgrund der Ausrüstung und der entsprechenden Möglichkeiten, weniger genau kontrolliert zu werden, wurden 2022 bei den 22'027 kontrollierten Lieferwagen erheblich viele (2'733) beanstandet und stillgelegt (837). Zudem ist die Missachtung der Arbeits- und Ruhezeiten eine der häufigsten Verstösse, welche bei Schwerverkehrskontrollen festgestellt werden. Auch wenn es sich bei diesen Lieferwagen wohl in erster Linie um Lieferwagen ab 3,5 t handelt, welche schon im Geltungsbereich der ARV1 sind, so geben diese Statistiken dennoch Anhaltspunkte, dass bei Lieferwagenverkehren unbedingt mehr Kontrollen durchgeführt werden müssen. Die Argumente, dass die Last für die Transportunternehmen und Behörden zu gross wäre, überzeugen schlicht nicht.</p>		
<p>2b.</p>	<p>Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im <i>Binnenverkehr</i> befürworten:</p>		
	<p>Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?</p>		
	<p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>	<p><input type="checkbox"/> NEIN</p>	<p><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</p>
	<p>Bemerkungen Ja, aus den oben aufgeführten Gründen soll die ARV 1 auch im Binnenverkehr, und nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Mit den aufgezeigten Regelungen sind wir einverstanden.</p>		<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>

B. Ihre übrigen Bemerkungen

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

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

Elektronisch an:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 21. Februar 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Vernehmlassungsantwort der Schweizerischen Volkspartei (SVP)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen der oben genannten Vernehmlassung Stellung zu nehmen. Wir äussern uns dazu wie folgt:

Aus Sicht der SVP werden durch die Ausweitung des Geltungsbereiches der Chauffeurverordnung einmal mehr kleine und mittlere Unternehmen (KMU) in der Schweiz benachteiligt und in ihrem Handlungsspielraum eingeschränkt. Die Sicherheitsproblematik bei Kurier-, Express- und Paketboten muss anders gelöst werden. Die SVP lehnt die vorliegende Vorlage deshalb ab.

Der Vorstoss wurde mit dem Ziel lanciert, die sogenannten KEP-Kuriere - die Kurier-, Express- und Paketboten - zu beeinflussen, indem die Rahmenbedingungen verschlechtert werden. Der Strassenverkehr soll damit reduziert und die Sicherheit verbessert werden. 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 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.

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 – beispielsweise ein Gärtnermeister der einen Kubikmeter Kies zu seinem Kunden fährt –, am Ende des Tages unter diese Lizenzpflicht fallen werden.

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. Für Schweizer KMU wird dies einmal mehr ein unverhältnismässiger Mehraufwand bedeuten. Aus diesen Gründen lehnt die SVP die Ausweitung der Chauffeurverordnung ab.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHE VOLKSPARTEI

Der Parteipräsident



Marco Chiesa
Ständerat

Der Generalsekretär



Peter Keller
Nationalrat



SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
UNION PATRONALE SUISSE
UNIONE SVIZZERA DEGLI IMPRENDITORI

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

Per E-Mail: konsultation-arv@astra.admin.ch

Zürich, 21. Februar 2024 AS/sm
schwarzenbach@arbeitgeber.ch

Stellungnahme: Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Sehr geehrter Herr Bundesrat Parmelin

Der Schweizerische Arbeitgeberverband wurde mit E-Mail vom 9. November 2023 eingeladen, zur eingangs erwähnten Vernehmlassung bis zum 23. Februar 2024 Stellung zu nehmen. Dafür danken wir Ihnen bestens und unterbreiten Ihnen nachfolgend gerne unsere Positionen.

Der Schweizerische Arbeitgeberverband (SAV) ist seit 1908 die Stimme der Arbeitgeber in Wirtschaft, Politik und Öffentlichkeit. Er vereint als Spitzenverband der Schweizer Wirtschaft rund 90 regionale und branchenspezifische Arbeitgeberorganisationen sowie einige Einzelunternehmen. Insgesamt vertritt er über 100'000 Klein-, Mittel- und Grossunternehmen mit knapp 2 Millionen Arbeitnehmenden aus allen Wirtschaftssektoren. Der SAV setzt sich für eine starke Wirtschaft und den Wohlstand der Schweiz ein. Er verfügt dabei über anerkanntes Expertenwissen insbesondere in den Bereichen Arbeitsmarkt, Bildung und Sozialpolitik.

Position des Schweizerischen Arbeitgeberverbands (SAV):

- Der SAV unterstützt die vorliegende Änderung des Vernehmlassungsentwurfs zur Chauffeurverordnung (ARV 1).
- Eine Ausweitung der Regelung auf den Binnenverkehr lehnt der SAV ab.



SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND
UNION PATRONALE SUISSE
UNIONE SVIZZERA DEGLI IMPRENDITORI

Die detaillierten Ausführungen entnehmen Sie wunschgemäss dem beigelegten Fragebogen.

Wir bitten Sie um Berücksichtigung unserer Eingabe und stehen Ihnen für allfällige Rückfragen gerne zur Verfügung.

Für Rückfragen steht Ihnen die Rechtsunterzeichnende gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüssen

SCHWEIZERISCHER ARBEITGEBERVERBAND

Daniella Lützel Schwab
Ressortleiterin Arbeitsmarkt und Arbeitsrecht

Andrea Schwarzenbach
Stv. Ressortleiterin Arbeitsmarkt und Arbeitsrecht



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Arbeitgeberverband
Hegibachstrasse 47
Postfach
8032 Zürich

Kontakt für Rückfragen:

Andrea Schwarzenbach, stv. Ressortleiterin Arbeitsmarkt und Arbeitsrecht
Tel. 044 421 17 17, E-Mail: schwarzenbach@arbeitgeber.ch

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		
	Der SAV unterstützt die vorliegende Änderung des Vernehmlassungsentwurf zur Änderung der Chauffeurverordnung (ARV 1).		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 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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Der SAV ist damit einverstanden, im Binnenverkehr auf die genannte Ausweitung des Geltungsbereichs zu verzichten. Eine Ausweitung wird ausdrücklich abgelehnt. Eine Ausdehnung wäre mit zusätzlichen Kosten für die Unternehmen verbunden und würde die Transportkapazität verringern. Angesichts des Fach- und Arbeitskräftemangels gilt es dies zu vermeiden.		
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

	<p>Hinweis:</p> <p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>

Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>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.</p>	

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

per Mail an:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 1. Februar 2024

Vernehmlassungsantwort zu den Anpassungen der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften der Chauffeurverordnung (ARV1)

Sehr geehrter Herr Bundesrat

Ab 1. Juli 2026 gelten in der EU für Lenkende von Lieferwagen zum Sachtransport im grenzüberschreitenden Verkehr die gleichen Mindestarbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften wie für LastwagenfahrerInnen. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit sollen diese in der EU verbindlichen Regelungen auch in der Schweiz für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten und die (Chauffeurverordnung, ARV1) muss deshalb angepasst und erweitert werden.

Gleichzeitig gibt der Bundesrat an, mit dieser Revision auch die vom Parlament überwiesene Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» umsetzen zu wollen.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nimmt gerne Stellung zu den vorgeschlagenen Anpassungen der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Chauffeure. Der SGB und seine betroffenen Verbände wurden auch bereits im Hearing der zuständigen Kommission bei der Behandlung der Motion Dittli angehört.

Der SGB begrüsst die Stossrichtung der vorliegenden Reform sehr, die zum Ziel hat, die Gesundheit der Chauffeure zu schützen sowie die Verkehrssicherheit im Gütertransport zu erhöhen. Wir sind jedoch äusserst besorgt über die vorgeschlagene Beschränkung auf den grenzüberschreitenden Verkehr und die Ausklammerung von Lieferwagen, die ausschliesslich im Inland tätig sind – sie wären von den materiellen Bestimmungen (Fahrtenschreiber, Kursvorgabe) ausgeschlossen. U.E. wird damit auch die Motion Dittli nicht umgesetzt.

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.

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.

Es ist aus Umfragen bekannt, dass gerade im Bereich der inländischen Lieferungen mit Fahrzeugen unter 3.5 Tonnen häufig BerufseinsteigerInnen rekrutiert werden, die oft kaum zusätzliche Ausbildung erhalten und die Bestimmungen des ARV gar nicht kennen. Folge davon sind überlange Arbeitstage, fehlende Pausen und Übermüdung, sowie Stress mit den damit verbundenen Risiken für die Chauffeure selbst sowie allen anderen Verkehrsteilnehmenden inkl. besonders vulnerable Personengruppen, wie Kinder oder ältere Personen als Fussgänger.

Der SGB fordert daher

- Die Einführung eines ARV-Kurses für alle Berufsleute. Die Kosten, die der Arbeitgeber zu tragen hat, werden 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.

Des Weiteren möchten wir betonen, dass die Entscheidung des Bundesrates – nicht gleiche Wettbewerbsbedingungen in Sachen Fahrtenschreiber und Kurse für alle Berufschauffeure vorzusehen, je nachdem, ob sie über die Grenze fahren oder nicht – einer Weigerung der Umsetzung der Motion Dittli gleichkommt und nicht akzeptabel ist.

Abschliessend appelliert der SGB an den Bundesrat, die Sicherheit der Schweizer Bevölkerung, Verkehrsteilnehmenden und Chauffeure nicht zu gefährden. Eine «Minimalvariante» in Bezug auf die Fahrtenschreiberpflicht ist inakzeptabel und steht im Widerspruch zu den internationalen Standards. Der SGB fordert den Bundesrat auf, die vorgeschlagene Revision zu überdenken und eine umfassende, gleiche materielle Regelung für alle Lieferwagenkategorie, inkl. unter 3.5 Tonnen Gewicht, zu implementieren, und zwar:

- Einführung eines Fahrtenschreibers auch bei rein inländischen Fahrten zur besseren, rechtlichen Arbeitszeit-Kontrolle.
- Die Einführung einer einmaligen Kurspflicht für alle berufstätigen Chauffeure, auch im Binnenverkehr, damit diese genügende Kenntnisse zu den Sicherheitsvorschriften der ARV1 sowie zur Bedienung des Fahrtenschreibers haben.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken herzlich.

Freundliche Grüsse

SCHWEIZERISCHER GEWERKSCHAFTSBUND



Pierre-Yves Maillard
Präsident



Luca Cirigliano
Zentralsekretär

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

konsultationen-arv@astra.admin.ch

Bern, 22. Februar 2024 sgv-ml/ye

Vernehmlassungsantwort: Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Mit der Vorlage sollen per 1. Juli 2026 die Vorschriften zu den Arbeits- und Ruhezeiten von berufsmässigen Fahrzeugführern gemäss Chauffeurverordnung auf Lenkende von Lieferwagen mit Gesamtgewicht zwischen 2.5 und 3.5 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr aufgeweitet werden. Bisher gelten diese nur für Fahrzeuge über 3.5 Tonnen Gesamtgewicht. Damit soll mit Hinblick auf das Landverkehrsabkommen (LVA) eine Angleichung an die EU-Regelungen erfolgen.

Der Schweizerische Gewerbeverband sgv unterstützt die Vorlage.

Die Verknüpfung mit dem europäischen Markt ist für die Schweiz von Vorteil, da dadurch regulatorische sowie Markteintrittshürden gesenkt werden können, während die Teilnahme am europäischen Markt gewährleistet wird. Daher ist es sinnvoll, dass für den grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr dieselben Regelungen angewandt werden, sowie dass die Anpassungen zeitgleich mit der EU vorgenommen werden sollen. Dies ist auch im Sinne des LVA, und sorgt für gleich lange Spiesse im grenzüberschreitenden Strassentransport.

Der sgv begrüsst zudem die Ausnahme von Unternehmen ausserhalb der Strassentransportbranche, besonders von Handwerksbetrieben, von einer Ausweitung der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften (Art. 4, Abs. 1, Bst. j E-ARV 1). Für diese KMU würde eine Unterstellung von Lieferwagen zwischen 2.5 und 3.5 Tonnen Gesamtgewicht unter die Chauffeurverordnung und die damit einhergehenden Pflichten – z.B. Installation von Fahrtenschreibern – zu ungerechtfertigten Kosten und Mehraufwänden führen, zumal Transportdienstleistungen nicht zu ihren Haupttätigkeiten gehören.

Zuletzt hält der sgv es für angemessen, dass in der Vorlage auf eine Ausweitung auf den Binnenverkehr verzichtet wird. Die durch die zusätzliche Regulierung von lediglich im Inland tätigen Unternehmen ent-

stehenden Mehrkosten (administrative Mehraufwände, Einbau von Fahrtenschreibern, sinkende Transportkapazitäten und höherer Personalbedarf, steigender Kontrollaufwand etc.) wären nicht gerechtfertigt, da ihnen kein entsprechender Nutzen gegenüberstünde.

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

Freundliche Grüsse

Schweizerischer Gewerbeverband sgv



Kurt Gfeller
Vizedirektor



Michèle Lisibach
Ressortleiterin

Beilage

- erwähnt



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Schweizerischer Gewerbeverband
Michèle Lisibach, Ressortleiterin
Schwarztorstrasse 26
Postfach
3001 Bern

Wichtig:

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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Der sgv unterstützt die Angleichung an die europäischen Regelungen, da dadurch eine Teil-		



	<p>nahme am EU-Markt ermöglicht wird. Einheitliche Regelungen senken zudem die Regulierungsdichte, welche die KMU belastet.</p> <p>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.</p>	
--	--	--

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 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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Der Verzicht auf eine Ausweitung auf den Binnenverkehr ist angemessen. Eine zusätzliche Regulierung von KMU, welche lediglich im Inland tätig sind, lehnt der sgv aufgrund der entstehenden ungerechtfertigten Mehraufwände entschieden ab.		
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

	<p>Hinweis:</p> <p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>	
Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
<p>ARV 1, Art. 3 Abs. 1 lit. a und Art. 4 Abs. 1</p>	<p>Aus Sicht des sgv ist nicht nachvollziehbar, weshalb bei den Regelungen der ARV 1 Transportfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb nicht gesondert betrachtet werden.</p> <p>In Bezug auf die Fahrberechtigung wird dies bereits entsprechend gehandhabt. Durch den emissionsfreien Antrieb (z.B. Brennstoffzelle, Hochvolt-Batterie) bedingtes Mehrgewicht von Lieferwagen wird kompensiert, sodass diese Fahrzeuge gleich wie Lieferwagen bis zu 3.5 t Gesamtgewicht behandelt werden. So können Lieferwagen mit emissionsfreiem Antrieb über einem Gesamtgewicht von 3.5 t auch mit einem Führerausweis der Kategorie B geführt werden, wie es bei Lieferwagen bis maximal 3.5 t der Fall ist. Dies unter den Voraussetzungen, dass das Gesamtgewicht höchstens 4.25 t beträgt und das Mehrgewicht einzig der schwereren Antriebstechnologie geschuldet ist und somit zu keiner Erhöhung der Nutzlast führt.</p> <p>Allerdings unterstehen emissionsfreie Fahrzeuge weiterhin der ARV 1, da sie aufgrund des Mehrgewichts des emissionsfreien Antriebs ein höheres Gesamtgewicht aufweisen als Lieferwagen mit konventionellem Antrieb. Dieser Umstand führt dazu, dass Fahrzeuge gleicher Dimension und Kategorie ungleich behandelt werden, was wiederum den Kauf von emissionsfrei betriebenen Lieferwagen aufgrund der höheren Auflagen der ARV 1 unattraktiv macht. Im Sinne der Erreichung der Klimaziele der Schweiz ist diese Ungleichbehandlung nicht förderlich und ist daher zu beseitigen.</p> <p>Aus diesen Gründen schlägt der sgv eine Ergänzung der ARV 1 vor, welche dem Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs Rechnung trägt, indem Fahrzeuge zwi-</p>	<p>Art. 4 Abs. 1: Ergänzung eines vorgeschlagenen Buchstabens «j^{bis}» zu ergänzen:</p> <p>j^{bis}. und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreiem Antrieb (Art. 9a Abs. 2 VTS) zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges von mehr als 3.5 t, aber nicht mehr als 4.25 t, wenn das 3.5 t 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>

	<p>schen 3.5 t und maximal 4.25 t mit emissionsfreiem Antrieb gemäss Art. 9a Abs. 2 VTS, in der ARV 1 Fahrzeugen zwischen 2.5 t und 3.5 t gleichgestellt werden.</p>	
--	--	--

DETEC
Monsieur Albert Röstli
Chef du Département et
Conseiller fédéral
Palais fédéral
Berne

Courriel : konsultation-arv@astra.admin.ch

Berne, le 22 février 2024

Extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1) et mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli. Consultation.

Monsieur le Conseiller fédéral,
Madame, Monsieur,

Nous vous remercions de consulter sur ce projet et c'est bien volontiers que nous vous faisons parvenir notre avis.

1. Contexte, projet et modification prévue

Le 15 juillet 2020, l'UE a adopté le « paquet mobilité 1 » sur le transport routier. Dans ce cadre, elle prévoit d'imposer les prescriptions sur la durée du travail et du repos également aux conducteurs de voitures automobiles affectées au transport de choses et dont le poids excède 2,5 t (voitures de livraison), à compter du 1^{er} juillet 2026, pour autant que la conduite constitue leur activité professionnelle principale ou qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui. En raison de l'accord sur les transports terrestres conclu avec l'UE et de considérations liées aux conditions de travail et à la sécurité routière, la Suisse devrait appliquer la même réglementation que l'UE. Le projet prévoit donc d'élargir, en même temps que dans l'UE, au 1^{er} juillet 2026, le champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du transport transfrontalier. Le projet vise aussi à mettre en œuvre la motion 20.4478 Dittli Temps de travail et de repos. Egalité de traitement.

2. Appréciation de Travail.Suisse

Travail.Suisse, l'organisation faîtière indépendante des travailleurs et travailleuses, apporte une grande importance aux questions des temps de travail et de repos, d'autant plus qu'elle vient de faire le constat avec sa dernière édition du Baromètre Conditions de travail que le stress et l'épuisement chez les travailleurs et travailleuse sont en hausse et représentent selon l'enquête l'une des problèmes principaux dans l'évolution des conditions de travail. Dans ce contexte, toute modification des prescriptions sur la durée du travail et du repos, même limitée à une catégorie professionnelle, est bienvenue. Il en résulte que Travail.Suisse approuve l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs dans le domaine du transport transfrontalier.

3. Réponse au questionnaire

Pour plus de détails, nous répondons directement à l'aide du questionnaire qui fait partie de la consultation.

En vous remerciant par avance de réserver un bon accueil à notre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Conseiller fédéral, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Travail.Suisse



Adrian Wüthrich, président



Denis Torche, responsable du
dossier politique extérieure



Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Auteur de l'avis :

Canton XAssociation Organisation Autre

Expéditeur : Travail.Suisse, case postale, Berne

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et **Word**) d'ici au 23.02.2024 à l'adresse suivante : konsultation-ARV@astra.admin.ch.

A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des transports transfrontaliers (à compter du 1^{er} juillet 2026)		
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports transfrontaliers de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. a ^{bis} et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)	
	Cette extension du champ d'application améliorera les conditions de travail des quelques trois mille chauffeurs concernés, ce qui se répercutera positivement sur la santé et la sécurité (moins de stress et d'épuisement) mais aussi pour la sécurité routière. Cette extension ne provoque pas	Utiliser « Transports transfrontaliers » plutôt que transports internationaux	



<p>de distorsion de concurrence. C'est s'il n'y avait pas d'extension que la concurrence serait faussée. L'UE introduit l'obligation du tachygraphe et la soumission aux ordonnances conformément à l'OTR1 de manière obligatoire dans le transport transfrontalier. Les pays sont libres d'introduire des réglementations comparables pour le trafic intérieur. L'Allemagne a depuis longtemps déjà une obligation de tachygraphe pour les véhicules de plus de 2,8 tonnes, même en trafic intérieur. D'autres pays comme la France et l'Autriche ont des réglementations beaucoup plus strictes que les nôtres. La branche est toutefois soumise à une forte pression, car les directives pour les véhicules de 3,5 t en provenance de l'Est ne sont pas encore applicables.</p> <p>En Suisse, les horaires de travail excessifs sont courants dans la livraison de colis. Cela conduit régulièrement à des accidents et à des véhicules endommagés. De plus, beaucoup de chauffeurs sont indépendants et ne sont soumis à aucun contrôle. Un enregistrement clair des heures de travail et de conduite s'avère être indispensable à nos yeux.</p> <p>Nous constatons également que les véhicules de 3,5 tonnes avec remorque sont devenus une concurrence importante pour les véhicules lourds. Les heures de travail ne sont pas enregistrées, il n'y a pas d'interdiction de circuler la nuit et ils sont plus rapides. Il en résulte, avec des heures de travail trop élevées, beaucoup d'épuisement chez les chauffeurs. Cela explique que rares sont ceux qui font ce travail plus de deux ou trois ans.</p> <p>Un autre problème important est lié à la sous-traitance. Les grandes entreprises de livraison de colis n'emploient pas ou très peu de chauffeurs directement, les commandes sont confiées à des sous-traitants, lesquels sous-traitent encore à d'autres. Les conditions d'emploi sont souvent mal réglementées et se situent entre le faux travail indépendant et le travail au noir. Dans ces conditions, le</p>	
--	--

	contrôle des autorités est rendu presque impossible.	
--	--	--

2a.	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i>	
	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?	
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON
	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné	
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)
	<p>Il n'y a guère d'intérêt à soumettre en plus à l'OTR1 les artisans qui disposent d'une saisie du temps de travail qui fonctionne.</p> <p>Par contre, la précision concernant la conduite du véhicule est boiteuse. S'agit-il uniquement du temps de conduite ? S'agit-il d'activités en rapport avec le véhicule, comme le déchargement et le chargement, le ravitaillement en carburant, le nettoyage du véhicule, etc. ? Le travail du chauffeur comprend habituellement la conduite du véhicule (direction). Le chargement et le déchargement, les temps d'attente, la préparation du véhicule, le nettoyage, le contrôle des départs, (anciennement service de parking journalier) y sont liés. La délimitation est insuffisante et laisse planer le doute.</p>	
2b.	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le <i>trafic interne</i> également :	
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?	
	<input type="checkbox"/> X OUI	<input type="checkbox"/> NON
	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné	
	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)

<p>Ce sont surtout les entreprises de livraison de colis qui sont concernées. En réalité, le travail y est tel que 14 heures par jour sont courantes. Les salaires sont à un niveau minimal d'environ 3'000 francs par mois. Presque personne ne fait ce travail pendant plus de 2-3 ans. Il n'existe aucun enregistrement des heures de travail.</p> <p>De très nombreux véhicules présentent des dommages dus à un accident. De plus, ces véhicules circulent peu sur l'autoroute, ce qui a pour conséquence que de nombreux accidents ne sont pas enregistrés. En outre, les statistiques ne permettent pas une répartition propre entre les voitures de tourisme et les camionnettes. Il arrive parfois que des accidents spectaculaires se produisent, mais ils sont enregistrés statistiquement pour les voitures de tourisme. Plusieurs assureurs-accidents ne veulent plus assurer les flottes, même importantes, ou exigent des primes plus élevées.</p> <p>Il arrive qu'en cas d'accident, le conducteur soit changé avant que la police ne se rende sur place et qu'il soit finalement impossible de déterminer avec certitude qui était au volant. Cette pratique est utilisée pour dissimuler le travail au noir.</p> <p>Les coûts d'un tachygraphe sur un nouveau véhicule s'élèvent au maximum à 1000 francs, ce qui peut être amorti sur les 8 prochaines années avec 125 francs par an.</p> <p>En cas d'assujettissement à l'OTR1, il ne sera plus possible d'avoir des semaines de travail interminables dans la branche. Toutes les autres branches connaissent des systèmes de temps de travail raisonnables et des réglementations pour protéger les travailleurs. Chez les livreurs de colis, on travaille jusqu'à épuisement. Le temps consacré au chargement et au déchargement ainsi qu'à d'autres tâches constitue également un travail strict, augmente le stress et diminue l'attention sur la route. Le chargement et le déchargement font partie du travail du chauffeur et ne constituent pas une raison</p>	
---	--

	<p>de renoncer à l'OTR1. Sinon, l'OTR1 serait également à mettre en doute dans de nombreux autres domaines du transport.</p> <p>Les prix de la livraison doivent certainement être augmentés. Les conditions de travail humaines entraînent des coûts supplémentaires, surtout lorsque les conditions sont aussi mauvaises que dans la livraison des colis.</p> <p>Actuellement, ce sont principalement des nouveaux immigrants issus de pays à bas salaires qui travaillent dans la livraison de colis, parfois au noir. La pénurie de chauffeurs ici est due au fait qu'aucun autochtone ou citoyen de l'UE ne veut faire ce travail. Il faut toujours de nouveaux chauffeurs issus de pays à bas salaires. Après un ou deux ans, ils ne veulent plus faire ce travail et il faut à nouveau de nouveaux chauffeurs.</p> <p>Il est clair que l'application de la loi entraîne un certain travail. Avec les tachygraphes numériques actuels, les contrôles sont devenus simples. Avec l'obligation du tachygraphe, le travail au noir disparaîtrait également très rapidement.</p> <p>Il serait urgent de soumettre à l'OTR1 les conducteurs et les entreprises utilisant des véhicules de 2,5t à 3,5t pour le transport de marchandises.</p>	
--	---	--

B. Autres remarques

	<p>Note :</p> <p>Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.</p>	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)

	<p>L'OTR1 a été introduite pour les chauffeurs de véhicules lourds parce qu'il y avait exactement les mêmes problèmes que ceux qui existent maintenant pour les véhicules plus petits. Depuis que les temps sont saisis avec le tachygraphe numérique, que les chauffeurs connaissent l'utilisation du tachygraphe et que les employeurs sont également poursuivis en cas d'infraction, l'OTR1 a une influence très positive sur le bien-être des chauffeurs et sur leur rôle en tant que responsables d'accidents.</p> <p>L'assujettissement des fournisseurs de colis à l'OTR1 entraînera des coûts supplémentaires. Les structures actuelles, avec des sous-traitants sans administration propre et l'utilisation de nombreux chauffeurs issus de pays à bas salaires, permettent probablement de travailler beaucoup au noir. Les accidents sont dissimulés. Si le tachygraphe était introduit, le travail au noir serait endigué en peu de temps. Si l'on renonce à l'assujettissement à l'OTR1, cela signifie de facto, qu'en raison des coûts supplémentaires possibles, le travail au noir est souhaité ou du moins toléré.</p>	
--	---	--



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

asa - Vereinigung der schweizerischen Strassenverkehrsämter

Wichtig:

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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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)



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 checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS) c/o Kantonspolizei St.Gallen Philipp Sennhauser, Präsident ACVS Leiter Verkehrspolizei Klosterhof 12 9001 St.Gallen
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 checked="" 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 checked="" 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)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

ARVAG-Vorstand
c/o Hirschi Beat
Aumatrain 1
1737 Plasselb / FR

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 checked="" 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 checked="" 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 checked="" 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 Es ist in einigen Regionen bei Strassenkontrollen aufgefallen, dass Transportunternehmen 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 kontrol-	Änderungsantrag (Textvorschlag)

	<p>liert 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 Fahrtenstreiber (Fahrerkarte) nachgetragen werden.</p> <p>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.</p>	
--	---	--

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 15. Januar 2024

111 **Vernehmlassung zur Ausweitung des Geltungsbereichs der
Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478
Dittli**

Stellungnahme des Schweizerischen Nutzfahrzeugverbands ASTAG

Sehr geehrte Damen und Herren

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

Wir sind mit den Vorschlägen einverstanden und haben lediglich einige
Präzisierungen/Klarstellungen zum Verordnungstext anzubringen. Hierzu verweisen wir
direkt auf den beiliegenden Fragebogen.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband



SR Thierry Burkart
Zentralpräsident



André Kirchhofer
Vizedirektor

Beilage:
Fragebogen



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband Wölflistrasse 5 3006 Bern
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	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. Jedoch erschliesst sich uns die Formulierung des vorgeschlagenen E-Art. 3 Abs. 1		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 Gesamtzugsgewicht [streichen!] nach Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt."



	<p>Bst. a^{bis} ("<i>...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</i>") nicht auf Anhieb, insbesondere die Unterscheidung zum unveränderten Buchstaben a ("<i>...zum Sachentransport, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3,5 t übersteigt</i>") ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Erweiterung in Buchstabe a^{bis} 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: "<i>...mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschliesslich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt...</i>"), weil mit dieser Formulierung der Adressatenkreis ausgeweitet würde.</p> <p>Beispiel: Ein Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 2,3 t und einem Gesamtzugsgewicht von 4,5 t würde gemäss Buchstabe a^{bis} selbst dann in den Geltungsbereich der ARV 1 fallen, wenn er <u>keinen</u> 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 <u>nicht</u> ARV 1-pflichtig ist, wenn er <u>keinen</u> Anhänger mitführt.</p> <p>Fazit: 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.</p>	<p><u>Folgeantrag:</u> Analoge Anpassung des Art. 4 Abs. 1 Bst. j:</p> <p>"und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht oder Gesamtzugsgewicht [streichen!] von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t, wenn (...)."</p>
<p>2a.</p>	<p>Verzicht auf Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>Binnenverkehr</i></p>	
	<p>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?</p>	

	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Wir sind einverstanden mit dem Verzicht.</p> <p>Die im Erläuternden Bericht erwähnten Gründe, weshalb der Bundesrat die Ausweitung auf den Binnenverkehr ablehnt (u. a. Verringerung Transportkapazität, Zusatzkosten, Preissteigerungen, Chauffeurmangel, erhöhter Aufwand für Vollzugsbehörden), teilen wir. Sie wiegen ungleich schwerer als die von der Motion Dittli angeregte Schaffung "gleich langer Spiesse" der Wettbewerbsteilnehmer, weshalb die Ausnahme im Binnenverkehr gerechtfertigt ist.</p> <p>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 <u>im grenzüberschreitenden Güterverkehr</u> 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.</p>		
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		

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)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

BFU, Beratungsstelle für Unfallverhütung

Hodlerstrasse 5a

CH-3011 Bern

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	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). Die Übernahme dieser Regelung im grenzüberschreitenden Verkehr ist für uns vor dem politischen Hintergrund nachvollziehbar.	
--	---	--

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Grundsätzlich begrüsst die BFU Massnahmen zur Verhinderung von schweren Verkehrsunfällen mit Lieferwagen. Es ist jedoch wichtig, für solche Massnahmen auch die Verhältnismässigkeit zu prüfen.</p> <p>Aus den polizeilichen Unfallstatistiken ist ersichtlich, dass sich bei Unfällen mit Beteiligung von Lieferwagen durchschnittlich 243 schwere Personenschäden pro Jahr ereignen (Zeitraum 2018–2022).</p> <p>Gemäss dem erläuternden Bericht wären bei einer Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf Lieferwagen im Binnenverkehr knapp 3 % der Lieferwagen in der Schweiz betroffen und somit nur ca. 8 der o. g. Personenschäden. Von diesen Unfällen sind wiederum nur 10 % auf Müdigkeit als Unfallursache zurückzuführen (BFU 2020, Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeuglenkenden). Unter diesen Annahmen kann also davon ausgegangen werden, dass sich durch eine Ausweitung der ARV 1 auf den Binnenverkehr im Durchschnitt höchstens ein schwerer Personenschaden pro Jahr verhindern liesse. Der Aufwand, der diesem Nutzen gegenübersteht (Einbau Fahrtschreiber, Schulungen und Kontrollen), ist aus Sicht der BFU deshalb nicht verhältnismässig.</p>		

	<p>Der Bundesrat kommt im erläuternden Bericht zum gleichen Schluss (Seite 6, vorletzter Abschnitt).</p> <p>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. Empfehlenswert sind Massnahmen auf Ebene der Disponenten, der Einsatz technischer Hilfsmittel wie Rückfahrkameras und anderer Fahrerassistenzsysteme, die Sensibilisierung und Schulung der Lenkenden und Unternehmen sowie geeignete Kontrollen. Nicht nur der eine (oben beschriebene) schwere Personenunfall könnte so verhindert werden, sondern deutlich mehr.</p> <p>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.</p>		
<p>2b.</p>	<p>Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im <i>Binnenverkehr</i> befürworten:</p>		
	<p>Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?</p>		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Bemerkungen</p>		<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>
	<p>Die BFU ist auch mit der Ausweitung des Geltungsbereiches der ARV 1 auf den Binnenverkehr nach den aufgezeigten Regelungen einverstanden.</p>		

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	<p>Hinweis:</p>
--	------------------------

	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)

Monsieur le Conseiller fédéral
Albert Rösti
Chef du DETEC
Palais fédéral Nord
3003 Berne

Par courrier électronique :
konsultation-arv@astra.admin.ch

Paudex, le 7 février 2024
CNA/PGB

Consultation : Extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs et mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Monsieur le Conseiller fédéral,

Nous vous remercions d'avoir associé notre organisation à la consultation relative à l'objet cité en titre, mis en consultation par vos soins, et qui a retenu notre meilleure attention. Par la présente, nous souhaitons vous faire part de notre position.

Remarques générales

Le Centre Patronal remercie le Conseil fédéral pour sa proposition de reprise de l'évolution du droit européen lié à l'accord bilatéral sur les transports terrestres. Pour rappel. Il s'agit là d'un des cinq accords sectoriels d'accès au marché que la Suisse a conclu en 1999 (paquet bilatéral I) et qui constituent la colonne vertébrale de sa relation économique avec l'UE. Cette reprise permettra à la Suisse de rester alignée sur le droit européen pertinent, préservant ainsi l'homogénéité juridique du marché intérieur. 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 Patronal espère qu'il débouchera sur la conclusion d'un nouveau paquet d'accords sectoriels (bilatérales III).

Une mise en œuvre pragmatique

Concernant la révision de l'ordonnance elle-même, le Centre Patronal est satisfait. 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. En effet, ces deux secteurs évoluent aujourd'hui dans des régimes juridiques différents, ce qui ne se justifie pas toujours au regard des principes de l'égalité de traitement, comme le souligne de manière pertinente la motion 20.4478 Dittli.

Le Conseil fédéral se borne ici à étendre le champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs au seul domaine des transports internationaux. 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).

Au sein de l'UE, il faut souligner que ces nouvelles règles ont été prescrites uniquement pour les transports internationaux. Les Etats membres sont donc libres de les imposer ou non dans leur trafic interne. Le Conseil fédéral a décidé d'utiliser cette marge de manœuvre en s'abstenant de modifier le cadre réglementaire des véhicules de livraison effectuant des courses intérieures. 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.

Conclusion

Le Centre Patronal soutient sans réserve aucune cette révision législative.

Centre Patronal



Cenni Najy



Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Auteur de l'avis :

Canton X Association Organisation Autre

Expéditeur : Centre Patronal

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et **Word**) d'ici au 23.02.2024 à l'adresse suivante : konsultation-ARV@astra.admin.ch.

A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des <i>transports internationaux</i> (à compter du 1^{er} juillet 2026)		
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. a ^{bis} et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?		
	X OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)



2a.	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i>		
	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
2b.	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le <i>trafic interne</i> également :		
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

B. Autres remarques

	Note : Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

strasseschweiz
Wölflistrasse 5
3006 Bern

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	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.	<p><u>Antrag</u>: Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} soll in Übereinstimmung mit Bst. a wie folgt gefasst werden:</p> <p>"zum Sachtransport im grenzüberschreitenden Verkehr, sofern das Gesamtgewicht oder das Gesamtzugsgewicht [streichen!] nach Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt."</p>	



	Sachtransportfahrzeuge 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.	<u>Folgeantrag</u> : Analoge Anpassung des Art. 4 Abs. 1 Bst. j: "und Fahrzeugkombinationen zum Sachtransport mit einem Gesamtgewicht oder Gesamtzugsgewicht [streichen!] von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t, wenn (...)." 	
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 checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	<p>Hinweis:</p> <p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>

Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
ARV 1, Art. 3 Abs. 1 lit. a und Art. 4 Abs. 1	<p>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. Lieferwagen mit emissionsfreiem Antrieb über einem Gesamtgewicht von 3.5t dürfen auch mit einem Führerausweis der Kategorie B geführt werden, wie es bei Lieferwagen bis maximal 3.5t der Fall ist. Dies unter den Voraussetzungen, dass das Gesamtgewicht höchstens 4.25t beträgt und das Mehrgewicht einzig der schwereren Antriebstechnologie geschuldet ist. Allerdings unterstehen diese emissionsfreien Fahrzeuge weiterhin der ARV 1, da sie aufgrund des Mehrgewichts des emissionsfreien Antriebs ein höheres Gesamtgewicht aufweisen als Lieferwagen mit konventionellem Antrieb. Dieser Umstand führt dazu, dass Fahrzeuge gleicher Dimension und Kategorie ungleich behandelt werden. Aus diesen Gründen schlagen wir eine Ergänzung der ARV 1 vor, welche dem Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs Rechnung tragen soll, indem Fahrzeuge zwischen 3.5t und maximal 4.25t mit emissionsfreiem Antrieb gemäss Art. 9a Abs. 2 VTS, in der ARV 1 Fahrzeugen zwischen 2.5t und 3.5t gleichgestellt werden sollen.</p>	<p>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>

**Unia Zentralsekretariat
Abteilung Politik**

Weltpoststrasse 20
CH-3000 Bern 15
T +41 31 350 21 11
F +41 31 350 22 11
<http://www.unia.ch>



**Die Gewerkschaft.
Le Syndicat.
Il Sindacato.**

Post CH AG

P.P. CH-3000 Bern 15

Unia Zentralsekretariat Abteilung Politik Weltpoststrasse 20 CH-3000 Bern 15

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

per Mail an:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Vernehmlassungsantwort zu den Anpassungen der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften der Chauffeurverordnung (ARV 1)

23. Februar 2024

Véronique Polito
Vizepräsidentin, Leitung Sektor
Tertiär

veronique.polito@unia.ch
T + 41 31 350 24 71

Sehr geehrte Damen und Herren

Ab 1. Juli 2026 gelten in der EU für Lenkende von Lieferwagen zum Sachtransport im grenzüberschreitenden Verkehr die gleichen Mindest-Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften wie für Lastwagenfahrer:innen. Mit Blick auf die Verkehrssicherheit sollen diese in der EU verbindlichen Regelungen auch in der Schweiz für den grenzüberschreitenden Verkehr gelten und die (Chauffeurverordnung, ARV 1) muss deshalb angepasst und erweitert werden.

Gleichzeitig gibt der Bundesrat an, mit dieser Revision auch die vom Parlament überwiesene Motion 20.4478 Dittli «Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen» umsetzen zu wollen.

Die Gewerkschaft Unia nimmt gerne Stellung zu den vorgeschlagenen Anpassungen der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften für Chauffeure. Der SGB wurde auch bereits im Hearing der zuständigen Kommission bei der Behandlung der Motion Dittli angehört.

Die Unia begrüsst die Stossrichtung der vorliegenden Reform, die zum Ziel hat, die Gesundheit der Chauffeure zu schützen sowie die Verkehrssicherheit im Gütertransport zu erhöhen. Wir sind jedoch äusserst besorgt über die vorgeschlagene Beschränkung auf den grenzüberschreitenden Verkehr und die Ausklammerung von Lieferwagen, die ausschliesslich im Inland tätig sind von den materiellen Bestimmungen der Revision. (Fahrtenschreiber, Kursvorgabe). U.E. wird damit auch die Motion Dittli nicht umgesetzt.

Auch und gerade im Inland bzw. bei rein inländischen Transporten sollen die gleichen minimalen Sicherheitsstandards gelten, insbesondere auch für Lieferwagen mit einem

Vernehmlassung zur Änderung der Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz (ArGV2): Jahresarbeitszeitmodell für Dienstleistungsbetriebe in den Bereichen Beratung, Wirtschaftsprüfung und Treuhand (Art. 34a)

2/3

Gewicht unter 3.5t. Es ist nicht ersichtlich, wieso der Schutz für die Chauffeur:innen und die Schweizer Bevölkerung und Verkehrsteilnehmer bei einer Fahrt von z.B. Genf nach Chur oder Basel nach Lugano tiefer sein soll als bei einer Fahrt von Genf nach Annemasse, Basel nach Weil am Rhein oder von Chiasso nach Como.

Die Statistiken zeigen, dass übermässig lange Arbeitszeiten und fehlende Pausen im Zustellgewerbe gerade bei Kleintransporter unter 3.5t Gewicht bei rein inländischen Fahrten zu ernsthaften Sicherheitsrisiken bzw. zu grösseren Risiken führen als grenzüberschreitende Transporte, die von der Schweiz in die EU führen.

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 jeder zweite ist verbeult - weist auf ein grundlegendes Problem hin. Versicherungsprämien in diesem Bereich sind entsprechend hoch. Wir stellen immer wieder hochproblematische Beschäftigungsverhältnisse wie Schwarzarbeit, Scheinselbständigkeit, Tiefstlohn ohne Stundenerfassung fest. Bei der Unia melden sich regelmässig Arbeitnehmende in einer Notsituation, welche klare Aufzeichnungen ihrer Lenk- und Arbeitszeit wollen und die Ungleichbehandlung der unterschiedlichen Kategorien nicht verstehen.

Es ist aus Umfragen bekannt, dass gerade im Bereich der inländischen Lieferungen mit Fahrzeugen unter 3.5t häufig BerufseinsteigerInnen rekrutiert werden, die oft kaum zusätzliche Ausbildung erhalten und die ARV und das Arbeitsgesetz gar nicht kennen. Folge davon sind überlange Arbeitstage, fehlende Pausen und Übermüdung sowie Stress mit den damit verbundenen Risiken für die Chauffeure selbst sowie allen anderen Verkehrsteilnehmenden inkl. besonders vulnerable Personengruppen wie Kinder oder älteren Personen als Fussgänger.

Die EU führt die Fahrtschreiberpflicht und die Unterstellung an Verordnungen entsprechend der ARV1 zwingend im grenzüberschreitenden Transport ein. Es ist den Ländern frei, vergleichbare Regelungen im Binnenverkehr einzuführen. Deutschland hat bereits seit langem eine Fahrtschreiberpflicht für Fahrzeuge ab 2.5t auch im Binnenverkehr. Andere Länder wie Frankreich und Österreich haben wesentlich straffere Regelungen wie die Schweiz, sei es entsprechend der ARV oder aber auch mit anderen Arbeitsgesetzen und Vorschriften für Betriebe. 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. Insbesondere auch, da kleinere Transporte, gerade weil keine Fahrtschreiber die Arbeits- und Lenkzeit festhalten und sie auch in der Nacht und an Sonntagen fahren können, immer einen grösseren Raum im Stückguttransport einnehmen, was die Belastung für die Arbeitnehmenden verstärkt und nicht zuletzt auch schädlich für die Umwelt ist. Der stark wachsende Onlinehandel und der Bedarf zu Peak-Zeiten eine

Riesenmasse Pakete zuzustellen, führt weiter zu Extremsituationen auf der Strasse, in den Quartieren und für die Arbeitnehmende im Fahrer:innensitz.

Die Unia fordert daher

- die Einführung eines ARV- und Sicherheitskurses für alle Berufsleute, dessen Kosten, die der Arbeitgeber zu tragen hat, durch mehr Sicherheit, Professionalität und eine Aufwertung der Berufstätigkeit kompensiert werden.
- Weiter eine vorgesehene Fahrtenschreiberpflicht für alle Fahrzeuge, auch unter 3.5t und auch bei rein inländischen Sachverhalten Inland ist entscheidend, um 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.

Des Weiteren möchten wir betonen, dass die Entscheidung des Bundesrates, nicht gleiche Wettbewerbsbedingungen in Sachen Fahrtenschreiber und Kurse für alle Berufschaffende vorzusehen, je nachdem, wenn sie über die Grenze fahren oder nicht, einer Weigerung der Umsetzung der Motion Dittli gleichkommt und nicht akzeptabel ist.

Abschliessend appelliert die Unia an den Bundesrat, die Sicherheit der Schweizer Bevölkerung, Verkehrsteilnehmer und Chauffeure nicht zu gefährden. Eine "Minimalvariante" in Bezug auf die Fahrtenschreiberpflicht ist inakzeptabel und steht im Widerspruch zu den internationalen Standards. Die Unia fordert den Bundesrat auf, die vorgeschlagene Revision zu überdenken und eine umfassende, gleiche materielle Regelung für alle Lieferwagenkategorie, inkl. unter 3.5t Gewicht, zu implementieren, und zwar:

- Einführung eines Fahrtenschreibers auch bei rein inländischen Fahrten zu besseren, rechtlichen Arbeitszeit-Kontrolle.
- Die Einführung einer einmaligen Kurspflicht für alle berufstätigen Chauffeuren, auch im Binnenverkehr, damit diese genügende Kenntnisse zu den Sicherheits-Vorschriften der ARV 1 sowie zur Bedienung des Fahrtenschreibers haben.

In diesem Sinne hoffen wir auf die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und danken herzlich.

Mit freundschaftlichen Grüßen,



Véronique Polito
Vize-Präsidentin Unia und Co-Leiterin Sektor Tertiär



Roman Künzler
Verantwortlicher Logistik und
Transport

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10
3003 Bern

Per E-Mail an: konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 23.02.2024

**Vernehmlassung *Ausweitung des Geltungsbereichs der
Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli:*
Stellungnahme der IG Detailhandel**

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz (IG Detailhandel) bedankt sich für die Gelegenheit, zur Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli Stellung nehmen zu können. Die IG Detailhandel bringt die gemeinsamen wirtschafts- und verkehrspolitischen Interessen der Schweizer Unternehmen Coop, Denner und Migros in den Meinungsbildungsprozess ein.

Die Mitglieder der IG Detailhandel sind auf ein funktionierendes und leistungsfähiges Transport- und Logistiksystem angewiesen. Für uns ist es von zentraler Bedeutung, dass die Güter des täglichen Bedarfs den Menschen in der Schweiz stets zur rechten Zeit, in ausreichender Menge und optimaler Qualität sowie auf kosteneffiziente Weise zur Verfügung stehen.

Die IG Detailhandel unterstützt den Verordnungsentwurf des Bundesrats. Wir erachten die Argumentation des Bundesrats als überzeugend. Im Speziellen gehen wir mit dem Bundesrat einig, dass im Binnenverkehr mit Lieferwagen kein Sicherheitsproblem besteht und eine Unterstellung des Binnenverkehrs den bestehenden Fachkräftemangel in der Logistik verstärken würde.

Wir danken für die Kenntnisnahme und für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen bei der weiteren Bearbeitung der Vorlage.

Freundliche Grüsse



Rainer Deutschmann
Präsident AG Güterverkehr
Leiter Direktion Sicherheit und Verkehr
Migros-Genossenschafts-Bund



Daniel Hintermann
Mitglied der AG Güterverkehr
Leiter Direktion Logistik
Coop Genossenschaft



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: IG Detailhandel Schweiz Postfach 3001 Bern
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 checked="" 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)



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

Per Mail an:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 19.02.2024
11 jäg

**Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion
20.4478 Dittli**

Sehr geehrte Damen und Herren

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

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

Besten Dank für die Kenntnisnahme.

Mit freundlichen Grüssen

Florian Dübli
Generalsekretär

[L-drive.ch](mailto:info@L-drive.ch) Postfach 3001 Bern

Bundesamt für Strassen
3003 Bern

per E-Mail: konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 30. Januar 2024

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

Sehr geehrte Damen und Herren

L-drive Schweiz bedankt sich für die Möglichkeit, zur im Betreff erwähnten Vorlage Stellung nehmen zu können.

Grundsätzlich halten wir nach Rücksprache mit unserer FG Lastwagen-Fahrlehrer Folgendes fest:

L-drive Schweiz würde es grundsätzlich sehr befürworten, wenn Lieferwagen-Fahrer:innen betreffend ARV umfassender geschult und weitergebildet würden. Mit Blick auf die Praxis sehen wir hier insbesondere die Fahrer:innen von Paketlieferdiensten im Fokus.

Demgegenüber sprechen sich auch unsere Lastwagen-Fahrlehrer:innen dagegen aus, dass die ARV im Binnenverkehr für 2.5-3.5-Tonnen-Fahrzeuge eingeführt werden soll. Wir sehen die Problematik, dass die Grenze zwischen «leichten» und «schweren» Fahrzeugen immer mehr vermischt wird, wodurch die Rechtsunsicherheit noch grösser würde. Angesichts des aktuellen Fahrermangels noch zusätzliche Hürden für den Beruf einzuführen, ist kaum zielführend.

Mit den Vorschlägen im Weiteren sind wir einverstanden und haben lediglich einige Präzisierungen/Klarstellungen zum Verordnungstext anzubringen. Hierzu verweisen wir direkt auf den beiliegenden Fragebogen. Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Dr. Michael Gehrken,
Präsident

Freundliche Grüsse
L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera



Christian Stäger,
Geschäftsführer QSK



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

L-drive Schweiz | Suisse | Svizzera
Effingerstrasse 8
Postfach
3001 Bern

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		
	Änderungsantrag (Textvorschlag)		
	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.		
	<u>Antrag:</u> Art. 3 Abs. 1 Bst. a ^{bis} soll in Übereinstimmung mit Bst. a wie folgt gefasst werden: "zum Sachtransport im grenzüberschreitenden Verkehr, sofern das Gesamtgewicht oder das Gesamtzugsgewicht [streichen!]"		



	<p>Jedoch erschliesst sich uns die Formulierung des vorgeschlagenen E-Art. 3 Abs. 1 Bst. a^{bis} ("<i>...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</i>") nicht auf Anhieb, insbesondere die Unterscheidung zum unveränderten Buchstaben a ("<i>...zum Sachentransport, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3,5 t übersteigt</i>") ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Erweiterung in Buchstabe a^{bis} 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: "<i>...mit Fahrzeugen, deren zulässige Höchstmasse einschliesslich Anhänger oder Sattelanhänger 2,5 Tonnen übersteigt...</i>"), weil mit dieser Formulierung der Adressatenkreis ausgeweitet würde.</p> <p>Beispiel: Ein Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von 2,3 t und einem Gesamtzugsgewicht von 4,5 t würde gemäss Buchstabe a^{bis} selbst dann in den Geltungsbereich der ARV 1 fallen, wenn er <u>keinen</u> 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 <u>nicht</u> ARV 1-pflichtig ist, wenn er <u>keinen</u> Anhänger mitführt.</p> <p>Fazit: 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.</p>	<p>nach Fahrzeugausweis mehr als 2,5 t beträgt, aber 3,5 t nicht übersteigt."</p> <p><u>Folgeantrag:</u> Analoge Anpassung des Art. 4 Abs. 1 Bst. j:</p> <p>"und Fahrzeugkombinationen zum Sachentransport mit einem Gesamtgewicht oder Gesamtzugsgewicht [streichen!] von mehr als 2,5 t, aber nicht mehr als 3,5 t, wenn (...)."</p>
<p>2a.</p>	<p>Verzicht auf Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>Binnenverkehr</i></p>	

	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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Wir sind einverstanden mit dem Verzicht.</p> <p>Die im Erläuternden Bericht erwähnten Gründe, weshalb der Bundesrat die Ausweitung auf den Binnenverkehr ablehnt (u. a. Verringerung Transportkapazität, Zusatzkosten, Preissteigerungen, Chauffeurmangel, erhöhter Aufwand für Vollzugsbehörden), teilen wir. Sie wiegen ungleich schwerer als die von der Motion Dittli angeregte Schaffung "gleich langer Spiesse" der Wettbewerbsteilnehmer, weshalb die Ausnahme im Binnenverkehr gerechtfertigt ist.</p> <p>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 <u>im grenzüberschreitenden Güterverkehr</u> 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.</p>		
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		

--	--	--

B. Ihre übrigen Bemerkungen

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



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Les Routiers Suisses 1026 Echandens
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Die EU führt die Fahrtschreiberpflicht und die Unterstellung an Verordnungen entsprechend der ARV1 zwingend im grenzüberschreitenden Transport ein. Es ist den Ländern frei, vergleichbare Regelungen um Binnenverkehr einzuführen. Deutschland hat bereits seit langem eine Fahrtschreiberpflicht für Fahrzeuge ab	«im grenzüberschreitenden Verkehr» muss weggelassen werden.	



	<p>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. 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. Innerhalb der Schweiz sind übermässige Arbeitszeiten in der Paketzustellung üblich. Rund die Hälfte der Fahrzeuge hat Beulen und die Fahrer und verursachen regelmässig Unfälle, da sie übermüdet und überlastet sind. Zudem sind viele selbständig erwerbend und unterstehen keinerlei Kontrolle. Wir haben regelmässig Klagen von Fahrern, die eine klare Aufzeichnung der Arbeits- und Lenkzeiten wünschen.</p> <p>Wir stellen auch fest, dass 3.5t Fahrzeuge mit Anhänger eine wesentliche Konkurrenz zu schweren Fahrzeugen geworden sind. Arbeitszeiten werden nicht aufgezeichnet, es besteht kein Nachtfahrverbot und sie sind schneller.</p> <p>Die Arbeitszeiten sind hoch, die Fahrer sind oft übermüdet, ausgebrannt und aggressiv. Kaum einer macht den Job länger als 2-3 Jahre.</p> <p>Die Unternehmungen erklären alle, dass kein Problem bestehe und sie nichts von hohen Arbeitszeiten wissen. Solange diese Fahrten nicht der ARV unterstehen, besteht keine Aufzeichnung von Lenk- und Arbeitszeit.</p> <p>Die grossen Paketdienstleister haben keine oder äusserst wenige direkt angestellte Fahrer, Die Aufträge werden an Subunternehmer vergeben. Subunternehmer haben meist rund 15 Fahrzeuge oder vergeben die Aufträge selbst weiter. Die Anstellungsverhältnisse sind oft chaotisch und zwischen Scheinselbständigkeit und Schwarzarbeit. Sogenannte Mitarbeiter geben Arbeit selbst an Kollegen weiter, die nicht beim Subunternehmer angestellt sind. Behördliche Kontrolle findet nicht</p>	
--	--	--

	<p>statt und ist nicht möglich. Subunternehmer wie Auftraggeber sind nicht daran interessiert, für Ordnung zu sorgen.</p>	
--	---	--

2a.	Verzicht auf Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im <i>Binnenverkehr</i>	
	<p>Sind Sie damit einverstanden, im Binnenverkehr auf die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 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?</p>	
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen	
	<p>Bemerkungen</p>	<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>
	<p>Wir haben kein Interesse, Handwerker, die über eine funktionierende Arbeitszeiterfassung verfügen zusätzlich unter die ARV1 zu stellen.</p> <p>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.? Heute stellt der Fahrschreiber bereits in einer längeren Rotlichtphase von Lenkzeit auf Arbeitszeit. Die Arbeit des Chauffeurs umfasst üblicherweise das Führen des Fahrzeuges (Lenken). Damit verbunden sind Auf- und Abladen, Wartezeiten, Bereitstellen des Fahrzeuges, Reinigen, Abfahrtskontrolle, (früher Tagesparkdienst), Koordination mit der Disposition und andere zugehörige Abläufe in der Logistik. Die Eingrenzung ist ungenügend formuliert und lässt Zweifel offen.</p>	
2b.	<p>Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im <i>Binnenverkehr</i> befürworten:</p>	

<p>Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?</p>		
<p><input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</p>		
<p>Bemerkungen</p>		<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>
<p>Es stimmt, dass hauptsächlich Paketdienstleister betroffen sind. Tatsächlich wird dort so gearbeitet, dass 14 Stunden pro Tag üblich sind. Die Löhne sind auf minimalem Niveau von rund Fr. 3'000.- pro Monat. Kaum jemand macht diese Arbeit länger als 2-3 Jahre. Aufzeichnungen der Arbeitszeit sind nicht vorhanden.</p> <p>Sehr viele Fahrzeuge haben Beulen und Unfallschäden. Die Schäden entstehen bei Unfällen, die oft nicht der Polizei gemeldet werden. Auch sind diese Fahrzeuge wenig auf der Autobahn unterwegs, was wiederum dazu führt, dass viele Unfälle nicht erfasst werden. Die Statistiken lassen zudem keine saubere Aufteilung zwischen Personenwagen und Lieferwagen zu. Die Daten werden seit Jahren nicht systematisch erfasst und ausgewiesen. 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Viel schwerer wiegt, dass bei einer Unterstellung unter die ARV1 keine 70 bis 80</p>		<p>Entsprechend dem Vorschlag des erläuternden Berichtes.</p>

	<p>Stunden pro Woche mehr gearbeitet werden können und zusätzliche Fahrer notwendig werden. 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. Ansonsten wäre die ARV1 in vielen anderen Bereichen des Transports auch anzuzweifeln.</p> <p>Die Zustellpreise müssen mit Sicherheit erhöht werden. Menschliche Arbeitsbedingungen führen zu Mehrkosten, insbesondere, wenn die Zustände so schlecht wie in der Paketzustellung sind.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Eine Beschränkung für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr bringt keine Verbesserung.</p> <p>Es wäre dringend notwendig, Fahrer und Betriebe mit Fahrzeugen von 2.5t bis 3.5t im Gütertransport der ARV1 zu unterstützen.</p>	
--	---	--

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	<p>Hinweis:</p>
--	------------------------

	<p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>	
Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>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.</p> <p>Eine Unterstellung der Paketzulieferer unter die ARV1 wird Mehrkosten zur Folge haben. Durch die derzeitigen Strukturen mit Subunternehmern ohne ordentliche eigene Administration und den Einsatz von vielen Fahrern aus Billiglohnländern wird vermutlich auch sehr viel schwarz gearbeitet. Unfälle werden vertuscht. 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.</p>	



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Sciensindustries
Nordstrasse 15

8021 Zürich

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 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?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input checked="" 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 checked="" 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)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
VCS Verkehrs-Club der Schweiz Aarberggasse 61 Postfach 3001 Bern vcs@verkehrsclub.ch
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst die Ausweitung des Geltungsberichts der ARV 1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr für Lenkende von Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 t. Allerdings fordern wir zusätzlich die Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr.</p> <p>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. Damit stellt es einen Fortschritt dar, auch wenn der Umfang des Fortschritts stark begrenzt ist, da mit der Beschränkung auf die grenzüberschreitenden Verkehre mit voraussichtlich lediglich bis zu 3200 Lenkenden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 5) nur eine Minderheit betroffen wäre.</p> <p>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.</p>		



<p>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).</p>					
	<table border="1"> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)		
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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Unsere Organisation ist irritiert vom Vorschlag, den Binnenverkehr nicht in den Geltungsbereich einzuschliessen. Dieser Ausschluss würde den Effekt der Massnahme massiv reduzieren. Aus den folgenden Gründen lehnen wir dies ab und fordern dezidiert die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 für entsprechende Transporte im Binnenverkehr:</p> <p><u>Verringerung der Transportkapazitäten des Strassenverkehrs ist positiv</u></p> <p>Im Erläuternden Bericht (Seite 5) wird die zu erwartende Verringerung der Transportkapazitäten des Strassenverkehrs durch eine allfällige Ausweitung im Binnenverkehr als negativer Effekt eingestuft. Das Gegenteil ist richtig. Aktuell sind die Preise für den Lieferwagentransport zu tief, dadurch ist die Transportleistungsnachfrage höher als umweltpolitisch wünschenswert. Der Strassengüterverkehr, darunter auch der Lieferwagenverkehr, in der Schweiz verursachte im Jahr 2020 1'896 Mio. CHF an externen Kosten.¹ Im</p>		

¹ vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): *Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.*

	<p>Gegensatz zum schweren Strassengüterverkehr trägt der Lieferwagenverkehr unter 3,5 t auch nichts zur Internalisierung der negativen externen Kosten (Lärm, Klimaschäden, Luftschadstoffe, Ressourcen- und Landverbrauch, Unfälle, Gesundheitsschäden, Stau, etc.) bei. 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).² Gerade vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums des Lieferwagentransports insbesondere im Binnenverkehr (da der E-Commerce und entsprechende Lieferungen grösstenteils in diesem Segment anfallen) wäre eine Ausweitung der ARV 1 auf den gewerblichen Binnenlieferwagenverkehr angezeigt, um dem Anstieg des schädlichen Strassengütertransportes Einhalt zu gebieten.</p> <p><u>Zusätzliche Kosten verhältnismässig</u></p> <p>Die Kosten für die Umrüstung und allfällige Schulungen und die bürokratischen Aufwände in den Unternehmen und bei den Behörden sind zumutbar. Die Unternehmen des immer noch im Wachstum befindlichen und in den letzten Jahren massiv gewachsenen gewerblichen Lieferwagentransportes in der Schweiz (insb. im Binnenverkehr) können die entsprechenden Kosten den Auftraggebern weitergeben.</p> <p><u>Verkehrssicherheit</u></p> <p>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 fest³ <i>«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.»</i> 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. Dies insbesondere angesichts der Tatsache, dass heute Arbeitnehmende 12,5 Stunden pro Tag und Selbständigerwerbende sogar unbeschränkt lange fahren dürfen (solange sie nicht übermüdet sind, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 9). Die ARV 1 nicht auch für Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 im Binnenverkehr anzuwenden, hiesse eine verhältnismässig einfache Gelegenheit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Schweiz zu verpassen. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Transport im Binnenverkehr im Vergleich zu den Fernfahrten grösstenteils auf Strassen in der Agglomeration unterwegs ist, und hier ein viel grösseres Risiko für den Fuss- und Veloverkehr darstellt.</p> <p><u>Bessere Arbeitsbedingungen</u></p> <p>Der Fachkräftemangel könnte mit den verbesserten Arbeitsbedingungen durch die Anwendung der Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, reduziert werden. Dass sich der Fachkräftemangel durch die Vorlage</p>	
--	---	--

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

³ bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2016): *bfu-Faktenblatt Nr. 17 Kurzanalyse Lieferwagen*, Seite 14f.

	<p>zuspitzen könnte (Erläuternder Bericht, Seite 9) scheint uns vor diesem Hintergrund eine zu statische Sicht zu sein. Gerade umgekehrt könnten sich mit attraktiveren Arbeitsbedingungen auch mehr Arbeitnehmende für den Job interessieren. Arbeitsmärkte sind dynamisch und es gilt grundsätzlich: Verbessern sich Bedingungen, so interessieren sich mehr Personen für eine Branche.</p> <p><u>Gleich lange Spiesse</u></p> <p>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. Die gewünschten gleichlangen Spiesse bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zwischen schwerem Strassengütertransport und Leichterem würden damit im allergrössten Teil des Strassengüterverkehrs in der Schweiz nicht erreicht.</p>		
<p>2b.</p>	<p>Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im <i>Binnenverkehr</i> befürworten:</p>		
	<p>Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?</p>		
	<p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>	<p><input type="checkbox"/> NEIN</p>	<p><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</p>
	<p>Bemerkungen</p>		<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>
	<p>Ja, aus den oben aufgeführten Gründen soll die ARV 1 auch im Binnenverkehr und nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Mit den aufgezeigten Regelungen sind wir einverstanden.</p>		

B. Ihre übrigen Bemerkungen

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

<p><u>Kurs- und Prüfungspflicht</u></p> <p>Im Erläuternden Bericht (Seite 7) ist erwähnt, dass geprüft wurde, ob für die im grenzüberschreitenden Verkehr neu der ARV 1 unterstellten Fahrerinnen und Fahrer die Pflicht zum einmaligen Besuch eines Kurses oder eine Prüfungspflicht eingeführt werden soll.</p> <p>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 Fahrerinnen und Fahrer für eigene Kurs- oder Prüfungssysteme deutlich grösser ist.</p> <p><u>Mehr Kontrollen nötig</u></p> <p>Wir sind der Meinung, dass im Strassengüterverkehr mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten. Gerade Lieferwagen fallen negativ in den Kontrollstatistiken des Bundes auf. So wurden im Jahr 2022 laut der offiziellen Statistik des Bundes⁴ von den 1'033 kontrollierten Lieferwagen in nationalen Schwerverkehrskontrollzentren ca. 50% beanstandet (578) und über 10% (141) gar stillgelegt. Auch bei den mobilen Kontrollen, bei denen auf Grund der Ausrüstung und der entsprechenden Möglichkeiten weniger genau kontrolliert werden kann, wurden 2022 bei den 22'027 kontrollierten Lieferwagen viele (2'733) beanstandet und stillgelegt (837). Zudem ist die Missachtung der Arbeits- und Ruhezeiten eine der häufigsten Verstösse, welche bei Schwerverkehrskontrollen festgestellt werden. Auch wenn es sich bei diesen Lieferwagen wohl in erster Linie um Lieferwagen ab 3,5 t handelt, welche schon im Geltungsbereich der ARV 1 sind, so geben diese negativen Zahlen dennoch Anhaltspunkte, dass bei Lieferwagenverkehren unbedingt mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten.</p>	
---	--

⁴ vgl. ASTRA (2023): *Schwerverkehrskontrollen - Bericht 2022*.



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

per E-Mail: konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 23. Februar 2024

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli
Stellungnahme des Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Sehr geehrter Herr Bundesrat
Sehr geehrte Damen und Herren

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

Mit Schreiben vom 8. November 2023 haben Sie die Vernehmlassung zum titelerwähnten Geschäft eröffnet. Der AGVS bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Der AGVS begrüsst die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr, um eine Angleichung mit dem Recht der Europäischen Union zu erreichen. Ebenfalls befürworten wir den Verzicht der Ausweitung der ARV 1 im Binnenverkehr.

Es ist uns jedoch ein generelles Anliegen, dass eine Anpassung der ARV 1 erfolgt, welche die bestehende gesetzliche Ungleichbehandlung von Lieferwagen mit emissionsfreiem Antrieb gegenüber Lieferwagen mit konventionellem Antrieb beseitigt.

Bitte entnehmen Sie detailliertere Bemerkungen zu den einzelnen Bestimmungen dieser Vernehmlassung und zum Anliegen des AGVS bezüglich der emissionsfreien Lieferwagen im beigefügten Fragebogen.

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

Freundliche Grüsse
Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS)

Manfred Wellauer
Vizepräsident

Markus Aegerter
Mitglied der Geschäftsleitung



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Auto Gewerbe Verband Schweiz (AGVS) Wölflistrasse 5 3006 Bern
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Der AGVS befürwortet die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf Fahrzeuge von über 2.5t Gesamtgewicht bzw. Gesamtzuggewicht im grenzüberschreitenden Verkehr analog den Regeln in der Europäischen Union.		



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 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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Die vorgebrachten Gründe für den Verzicht auf eine Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr sind für den AGVS nachvollziehbar.		
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)

<p>ARV 1, Art. 3 Abs. 1 lit. a und Art. 4 Abs. 1</p>	<p>Generell ist es für den AGVS nicht nachvollziehbar, weshalb bei den Regelungen der ARV 1 Transportfahrzeuge mit emissionsfreiem Antrieb nicht gesondert betrachtet werden, wie es in Bezug zur Fahrbeurteilung bereits gehandhabt wird. So hatte die bereits umgesetzte Motion Bourgeois (18.3420) zum Ziel die gesetzlichen Grundlagen anzupassen, sodass das durch den emissionsfreien Antrieb bedingte Mehrgewicht (z.B. Brennstoffzelle, Hochvolt-Batterie) von Lieferwagen kompensiert wird und gleich wie Lieferwagen bis zu 3.5t Gesamtgewicht behandelt werden. So können seit der Umsetzung dieser Motion Lieferwagen mit emissionsfreiem Antrieb über einem Gesamtgewicht von 3.5t auch mit einem Führerausweis der Kategorie B geführt werden, wie es bei Lieferwagen bis maximal 3.5t der Fall ist. Dies unter den Voraussetzungen, dass das Gesamtgewicht höchstens 4.25t beträgt und das Mehrgewicht einzig der schwereren Antriebstechnologie geschuldet ist und somit zu keiner Erhöhung der Nutzlast führt. Allerdings unterstehen diese emissionsfreien Fahrzeuge weiterhin der ARV 1, da sie aufgrund des Mehrgewichts des emissionsfreien Antriebs ein höheres Gesamtgewicht aufweisen als Lieferwagen mit konventionellem Antrieb. Dieser Umstand führt dazu, dass Fahrzeuge gleicher Dimension und Kategorie ungleich behandelt werden, was wiederum den Kauf von emissionsfrei betriebenen Lieferwagen, wegen der höheren Auflagen der ARV 1, unattraktiv macht. Im Sinne der Erreichung der Klimaziele der Schweiz ist diese Ungleichbehandlung nicht förderlich und ist zu beseitigen. Aus diesen Gründen schlägt der AGVS eine Ergänzung der ARV 1 vor, welche dem Mehrgewicht des emissionsfreien Antriebs Rechnung tragen soll, indem Fahrzeuge zwischen 3.5t und maximal 4.25t mit emissionsfreiem Antrieb gemäss Art. 9a Abs. 2 VTS, in der ARV 1 Fahrzeugen zwischen 2.5t und 3.5t gleichgestellt werden sollen.</p>	<p>Art. 4 Abs. 1 wäre zusätzlich zum neuen vorgeschlagenen Buchstaben «j» mit Buchstaben «j^{bis}» zu ergänzen:</p> <p>j^{bis}. und Fahrzeugkombinationen mit emissionsfreiem Antrieb (Art. 9a Abs. 2 VTS) zum Sachentransport 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>
--	--	---



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 checked="" type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Alpen-Initiative Verein zum Schutz des Alpengebietes Hellgasse 23 6460 Altdorf UR
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
Wir begrüßen die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr für Lenkende von Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 t. Allerdings fordern wir zusätzlich die Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr.			
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. Damit stellt es			



<p>einen Fortschritt dar, auch wenn der Umfang des Fortschritts stark begrenzt ist, da mit der Beschränkung auf die grenzüberschreitenden Verkehre mit voraussichtlich lediglich bis zu 3200 Lenkenden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 5) nur eine Minderheit betroffen wäre.</p> <p>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.</p> <p>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).</p>					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)		
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 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?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Unsere Organisation ist irritiert vom Vorschlag, den Binnenverkehr nicht in den Geltungsbereich einzuschliessen. Dieser Ausschluss würde den Effekt der Massnahme massiv reduzieren. Aus den folgenden Gründen lehnen wir dies ab und fordern dezidiert die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 für entsprechende Transporte im Binnenverkehr:</p> <p><u>Verringerung der Transporte des Strassenverkehrs ist positiv</u></p>		

	<p>Im Erläuternden Bericht (Seite 5) wird die zu erwartende Verringerung der Transportkapazitäten des Strassenverkehrs durch eine allfällige Ausweitung im Binnenverkehr als negativer Effekt eingestuft. Das Gegenteil ist richtig. Aktuell sind die Preise für den Lieferwagentransport zu tief, dadurch ist die Transportleistungsnachfrage höher als umweltpolitisch wünschenswert. Der Strassengüterverkehr, darunter auch der Lieferwagenverkehr, in der Schweiz verursachte im Jahr 2020 1'896 Mio. CHF an externen Kosten.¹ Im Gegensatz zum schweren Strassengüterverkehr trägt der Lieferwagenverkehr unter 3,5 t auch nichts zur Internalisierung der negativen externen Kosten (Lärm, Klimaschäden, Luftschadstoffe, Ressourcen- und Landverbrauch, Unfälle, Gesundheitsschäden, Stau, etc.) bei. 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).² Gerade vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums des Lieferwagentransports insbesondere im Binnenverkehr (da der E-Commerce und entsprechende Lieferungen grösstenteils in diesem Segment anfallen) wäre eine Ausweitung der ARV 1 auf den gewerblichen Binnenlieferwagenverkehr angezeigt, um dem Anstieg des schädlichen Strassengütertransportes Einhalt zu gebieten.</p> <p><u>Zusätzliche Kosten verhältnismässig</u></p> <p>Die Kosten für die Umrüstung und allfällige Schulungen und die bürokratischen Aufwände in den Unternehmen und bei den Behörden sind zumutbar. Die Unternehmen des immer noch im Wachstum befindlichen und in den letzten Jahren massiv gewachsenen gewerblichen Lieferwagentransportes in der Schweiz (insb. im Binnenverkehr) können die entsprechenden Kosten den Auftraggebern weitergeben.</p> <p><u>Verkehrssicherheit</u></p> <p>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 fest³ «<i>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.</i>» 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. Dies insbesondere angesichts der Tatsache, dass heute Arbeitnehmende 12,5 Stunden pro Tag und Selbständigerwerbende sogar unbeschränkt lange fahren dürfen (solange sie nicht übermüdet sind, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 9). Die ARV 1 nicht auch für Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 im Binnenverkehr anzuwenden, hiesse eine verhältnismässig einfache Gelegenheit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Schweiz zu verpassen. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Transport im Binnenverkehr im Vergleich zu den Fernfahrten grösstenteils</p>	
--	--	--

¹ vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): *Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.*

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

³ bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2016): *bfu-Faktenblatt Nr. 17 Kurzanalyse Lieferwagen*, Seite 14f.

	<p>auf Strassen in der Agglomeration unterwegs ist, und hier ein viel grösseres Risiko für den Fuss- und Veloverkehr darstellt.</p> <p><u>Bessere Arbeitsbedingungen</u></p> <p>Der Fachkräftemangel könnte mit den verbesserten Arbeitsbedingungen durch die Anwendung der Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, reduziert werden. Dass sich der Fachkräftemangel durch die Vorlage zuspitzen könnte (Erläuternder Bericht, Seite 9) scheint uns vor diesem Hintergrund eine zu statische Sicht zu sein. Gerade umgekehrt könnten sich mit attraktiveren Arbeitsbedingungen auch mehr Arbeitnehmende für den Job interessieren. Arbeitsmärkte sind dynamisch und es gilt grundsätzlich: Verbessern sich Bedingungen, so interessieren sich mehr Personen für eine Branche.</p> <p><u>Gleich lange Spiesse</u></p> <p>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. Die gewünschten gleichlangen Spiesse bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zwischen schwerem Strassengütertransport und Leichterem würden damit im allergrössten Teil des Strassengüterverkehrs in der Schweiz nicht erreicht.</p>		
<p>2b.</p>	<p>Falls die Antwort auf Frage 2a «NEIN» lautet und Sie eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auch im <i>Binnenverkehr</i> befürworten:</p>		
	<p>Wären Sie mit den im erläuternden Bericht (S. 5 ff.) aufgezeigten Regelungen zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr einverstanden?</p>		
	<p><input checked="" type="checkbox"/> JA</p>	<p><input type="checkbox"/> NEIN</p>	<p><input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen</p>
	<p>Bemerkungen</p>		<p>Änderungsantrag (Textvorschlag)</p>
	<p>Ja, aus den oben aufgeführten Gründen soll die ARV 1 auch im Binnenverkehr und nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Mit den aufgezeigten Regelungen sind wir einverstanden.</p>		

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	<p>Hinweis:</p>
--	------------------------

	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)
	<p><u>Kurs- und Prüfungspflicht</u></p> <p>Im Erläuternder 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.</p> <p>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> <p><u>Mehr Kontrollen nötig</u></p> <p>Wir sind der Meinung, dass im Strassengüterverkehr mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten. Gerade Lieferwagen fallen negativ in den Kontrollstatistiken des Bundes auf. So wurden im Jahr 2022 laut der offiziellen Statistik des Bundes⁴ von den 1'033 kontrollierten Lieferwagen in nationalen Schwerverkehrskontrollzentren ca. 50% beanstandet (578) und über 10% (141) gar stillgelegt. Auch bei den mobilen Kontrollen, bei denen auf Grund der Ausrüstung und der entsprechenden Möglichkeiten weniger genau kontrolliert werden kann, wurden 2022 bei den 22'027 kontrollierten Lieferwagen viele (2'733) beanstandet und stillgelegt (837). Zudem ist die Missachtung der Arbeits- und Ruhezeiten eine der häufigsten Verstösse, welche bei Schwerverkehrskontrollen festgestellt werden. Auch</p>	

⁴ vgl. ASTRA (2023): *Schwerverkehrskontrollen - Bericht 2022*.

	<p>wenn es sich bei diesen Lieferwagen wohl in erster Linie um Lieferwagen ab 3,5 t handelt, welche schon im Geltungsbereich der ARV1 sind, so geben diese negativen Zahlen dennoch Anhaltspunkte, dass bei Lieferwagenverkehren unbedingt mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten.</p>	
--	---	--



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Fussverkehr Schweiz
Klosbachstrasse 48
8032 Zürich

Dominik.bucheli@fussverkehr.ch

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?
	<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Wir begrüßen die Ausweitung des Geltungsberichts der ARV1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr für Lenkende von Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 t. Allerdings fordern wir zusätzlich die Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr.</p> <p>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. Damit stellt es einen Fortschritt dar, auch wenn der Umfang des Fortschritts stark begrenzt ist, da mit der Beschränkung auf die grenzüberschreitenden Verkehre mit voraussichtlich lediglich bis zu 3200 Lenkenden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 5) nur eine Minderheit betroffen wäre.</p>

Mit der Ausweitung auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport 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.

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).

	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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Unsere Organisation ist irritiert vom Vorschlag, den Binnenverkehr nicht in den Geltungsbereich einzuschliessen. Dieser Ausschluss würde den Effekt der Massnahme massiv reduzieren. Aus den folgenden Gründen lehnen wir dies ab und fordern dezidiert die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 für entsprechende Transporte im Binnenverkehr:</p> <p><u>Verringerung der Transportkapazitäten des Strassenverkehrs ist positiv</u></p> <p>Im Erläuternden Bericht (Seite 5) wird die zu erwartende Verringerung der Transportkapazitäten des Strassenverkehrs durch eine allfällige Ausweitung im Binnenverkehr als negativer Effekt eingestuft. Das Gegenteil ist richtig. Aktuell sind die Preise für den Lieferwagentransport zu tief, dadurch ist die Transportleistungsnachfrage höher als umweltpolitisch wünschenswert. Der Strassengüterverkehr, darunter auch der</p>		

	<p>Lieferwagenverkehr, in der Schweiz verursachte im Jahr 2020 1'896 Mio. CHF an externen Kosten.¹ Im Gegensatz zum schweren Strassengüterverkehr trägt der Lieferwagenverkehr unter 3,5 t auch nichts zur Internalisierung der negativen externen Kosten (Lärm, Klimaschäden, Luftschadstoffe, Ressourcen- und Landverbrauch, Unfälle, Gesundheitsschäden, Stau, etc.) bei. 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).² Gerade vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums des Lieferwagentransports insbesondere im Binnenverkehr (da der E-Commerce und entsprechende Lieferungen grösstenteils in diesem Segment anfallen) wäre eine Ausweitung der ARV 1 auf den gewerblichen Binnenlieferwagenverkehr angezeigt, um dem Anstieg des schädlichen Strassengütertransportes Einhalt zu gebieten.</p> <p><u>Zusätzliche Kosten verhältnismässig</u></p> <p>Die Kosten für die Umrüstung und allfällige Schulungen und die bürokratischen Aufwände in den Unternehmen und bei den Behörden sind zumutbar. Die Unternehmen des immer noch im Wachstum befindlichen und in den letzten Jahren massiv gewachsenen gewerblichen Lieferwagentransportes in der Schweiz (insb. im Binnenverkehr) können die entsprechenden Kosten den Auftraggebern weitergeben.</p> <p><u>Verkehrssicherheit</u></p> <p>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 fest³ «<i>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.</i>» 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. Dies insbesondere angesichts der Tatsache, dass heute Arbeitnehmende 12,5 Stunden pro Tag und Selbständigerwerbende sogar unbeschränkt lange fahren dürfen (solange sie nicht übermüdet sind, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 9). Die ARV 1 nicht auch für Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 im Binnenverkehr anzuwenden, hiesse eine verhältnismässig einfache Gelegenheit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Schweiz zu verpassen. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Transport im Binnenverkehr im Vergleich zu den Fernfahrten grösstenteils auf Strassen in der Agglomeration</p>	
--	---	--

¹ vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): *Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.*

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

³ bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2016): *bfu-Faktenblatt Nr. 17 Kurzanalyse Lieferwagen*, Seite 14f.

	<p>unterwegs ist, und hier ein viel grösseres Risiko für den Fuss- und Veloverkehr darstellt.</p> <p><u>Bessere Arbeitsbedingungen</u></p> <p>Der Fachkräftemangel könnte mit den verbesserten Arbeitsbedingungen durch die Anwendung der Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, reduziert werden. Dass sich der Fachkräftemangel durch die Vorlage zuspitzen könnte (Erläuternder Bericht, Seite 9) scheint uns vor diesem Hintergrund eine zu statische Sicht zu sein. Gerade umgekehrt könnten sich mit attraktiveren Arbeitsbedingungen auch mehr Arbeitnehmende für den Job interessieren. Arbeitsmärkte sind dynamisch und es gilt grundsätzlich: Verbessern sich Bedingungen, so interessieren sich mehr Personen für eine Branche.</p> <p><u>Gleich lange Spiesse</u></p> <p>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. Die gewünschten gleichlangen Spiesse bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zwischen schwerem Strassengütertransport und Leichterem würden damit im allergrössten Teil des Strassengüterverkehrs in der Schweiz nicht erreicht.</p>	
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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	Ja, aus den oben aufgeführten Gründen soll die ARV 1 auch im Binnenverkehr und nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Mit den aufgezeigten Regelungen sind wir einverstanden.	

B. Ihre übrigen Bemerkungen

	<p>Hinweis:</p> <p>Wenn Sie sich zu einem Änderungsvorschlag äussern möchten, zu dem keine Frage gestellt wurde, benutzen Sie bitte die folgenden Eingabefelder.</p>
--	---

-		
Erlass und Artikel	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p><u>Kurs- und Prüfungspflicht</u></p> <p>Im Erläuternder 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.</p> <p>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> <p><u>Mehr Kontrollen nötig</u></p> <p>Wir sind der Meinung, dass im Strassengüterverkehr mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten. Gerade Lieferwagen fallen negativ in den Kontrollstatistiken des Bundes auf. So wurden im Jahr 2022 laut der offiziellen Statistik des Bundes⁴ von den 1'033 kontrollierten Lieferwagen in nationalen Schwerverkehrskontrollzentren ca. 50% beanstandet (578) und über 10% (141) gar stillgelegt. Auch bei den mobilen Kontrollen, bei denen auf Grund der Ausrüstung und der entsprechenden Möglichkeiten weniger genau kontrolliert werden kann, wurden 2022 bei den 22'027 kontrollierten Lieferwagen viele (2'733) beanstandet und stillgelegt (837). Zudem ist die Missachtung der Arbeits- und Ruhezeiten eine der häufigsten Verstösse, welche bei Schwerverkehrskontrollen festgestellt werden. Auch wenn es sich bei</p>	

⁴ vgl. ASTRA (2023): *Schwerverkehrskontrollen - Bericht 2022*.

	<p>diesen Lieferwagen wohl in erster Linie um Lieferwagen ab 3,5 t handelt, welche schon im Geltungsbereich der ARV1 sind, so geben diese negativen Zahlen dennoch Anhaltspunkte, dass bei Lieferwagenverkehren unbedingt mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten.</p>	
--	--	--

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

Per E-Mail an:

konsultation-arv@astra.admin.ch

Zürich, 5. Dezember 2023

Vernehmlassungsantwort: Änderung der Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995

Sehr geehrte Damen und Herren

GastroSuisse, der grösste Branchenverband der Schweiz mit rund 20'000 Mitgliedern (Hotels, Restaurants, Cafés, Bars etc.) in allen Landesgegenden, organisiert in 26 Kantonalsektionen und fünf Fachgruppen, nimmt im obengenannten Vernehmlassungsverfahren gerne wie folgt Stellung:

GastroSuisse befürwortet den vorliegenden Vernehmlassungsentwurf zur Änderung der Chauffeurverordnung (ARV 1) vorbehaltlos. 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. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs auch im Binnenverkehr lehnt GastroSuisse ab. Dies wäre mit erheblichen Kosten verbunden, denen kein entsprechender Nutzen gegenübersteht. Wie in den Erläuterungen treffend festgehalten wird, würde die Ausweitung im Binnenverkehr die Transportpreise erhöhen und in Zeiten des Personalmangels die Transportkapazitäten verringern. Aus denselben Gründen befürwortet der Branchenverband die neuen Ausnahmebestimmungen nach Art. 4 Abs. 1 Bst. j und k.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der Haltung von GastroSuisse.

Freundliche Grüsse



Casimir Platzer
Präsident



Pascal Scherrer
Direktor



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

GastroSuisse, Blumenfeldstrasse 20, 8046 Zürich

Kontakt für Rückfragen:

Severin Hohler, Leiter Wirtschaftspolitik

Tel.: 044 377 52 50, E-Mail: severin.hohler@gastrosuisse.ch

Wichtig:

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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	GastroSuisse befürwortet den vorliegenden Vernehmlassungsentwurf zur Änderung der Chaffeurverordnung (ARV 1) vorbehaltlos.		



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 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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>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. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs auch im Binnenverkehr lehnt GastroSuisse ab. Dies wäre mit erheblichen Kosten verbunden, denen kein entsprechender Nutzen gegenübersteht. Wie in den Erläuterungen treffend festgehalten wird, würde die Ausweitung im Binnenverkehr die Transportpreise erhöhen und in Zeiten des Personalmangels die Transportkapazitäten verringern. Aus denselben Gründen befürwortet der Branchenverband die neuen Ausnahmebestimmungen nach Art. 4 Abs. 1 Bst. j und k.</p>		
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)



Questionnaire relatif à l'extension du champ d'application de l'ordonnance sur les chauffeurs ainsi que sur la mise en œuvre de la motion 20.4478 Dittli

Auteur de l'avis :

Canton Association Organisation Autre

Expéditeur : Genève

Important :

Veuillez envoyer votre avis sous forme électronique (documents pdf et **Word**) d'ici au 23.02.2024 à l'adresse suivante : konsultation-ARV@astra.admin.ch.

A. Projet d'ordonnance sur les chauffeurs (OTR 1 ; RS 822.221)

1.	Extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur des <i>transports internationaux</i> (à compter du 1^{er} juillet 2026)		
	Acceptez-vous que le champ d'application de l'OTR 1 soit étendu dans le secteur des transports internationaux de la même façon que dans l'UE, c'est-à-dire aux conducteurs de véhicules affectés au transport de choses et dont le poids dépasse 2,5 t sans excéder 3,5 t (voitures de livraison), si la conduite constitue leur activité professionnelle principale et qu'ils effectuent le transport pour le compte d'autrui (art. 3, al. 1, let. a ^{bis} et art. 4, al. 1, let. j, P-OTR 1) ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		
	Proposition d'amendement (texte proposé)		



2a.	Aucune extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du <i>trafic interne</i>		
	Acceptez-vous qu'il soit renoncé à une extension similaire du champ d'application de l'OTR 1 dans le secteur du trafic interne ?		
	<input checked="" type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)
2b.	Si vous avez répondu par la négative à la question 2a et que vous êtes favorable à une extension du champ d'application de l'OTR 1 dans le <i>trafic interne</i> également :		
	Approuveriez-vous la réglementation ad hoc présentée dans le rapport explicatif (p. 5 ss) ?		
	<input type="checkbox"/> OUI	<input type="checkbox"/> NON	<input type="checkbox"/> Sans avis / non concerné
	Remarques		Proposition d'amendement (texte proposé)

B. Autres remarques

	Note : Veuillez utiliser les champs ci-après si vous souhaitez vous exprimer sur une proposition d'amendement qui n'a fait l'objet d'aucune question ci-dessus.	
Acte et article	Remarques	Proposition d'amendement (texte proposé)



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Absender:

Kantonspolizei Obwalden, Enetriederstrasse 1, 6060 Sarnen

Wichtig:

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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input checked="" 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 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?		
	<input checked="" 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)

--	--	--

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

via konsultation-arv@astra.admin.ch

Schlieren, 21. Februar 2024

**Vernehmlassung 2023/81
Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478
Dittli**

Sehr geehrte Damen und Herren

Namens des Schweizerischen Kurierverbands nehmen wir die Gelegenheit wahr, an der Vernehmlassung zur Chauffeurverordnung teilzunehmen. Der Kurierverband ist ein Zusammenschluss von massgebenden, überregional tätigen Kurier- und Expresslogistik-Unternehmen. Zu unseren Mitgliedern gehören unter anderem AKS, Blitzzz, Citytrans und Metropol Kurier. Alle unsere Mitglieder greifen überwiegend auf Lieferfahrzeuge im Bereich bis 3.5 Tonnen zurück.

Gerne nehmen wir wie folgt zur Vernehmlassung Stellung:

1. Zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr

Der Kurierverband stimmt mit der Ausrichtung der Vorlage überein, Konformität mit der EU zu schaffen. Wir möchten aber auf zwei Fälle hinweisen, die aus unserer Sicht eine besondere Behandlung benötigen.

Zu bedenken sind Kurierunternehmen, die nur vereinzelt einen Transport ins Ausland erledigen. Sie unterscheiden sich von Unternehmen, die sich auf den grenzüberschreitenden Transport spezialisiert haben, weil sich für sie der Einbau eines Fahrtenschreibers finanziell nicht lohnt. Nach Einschätzung des Kurierverbands werden sie sich aus dem Markt grenzüberschreitender Kurierfahrten verabschieden und das Feld ausländischen Konkurrenten überlassen. Diese haben aus Gründen ihres Binnenrechts bereits in Fahrtenschreiber investiert.

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.

Um diese Fälle abzufedern, braucht es aus Sicht des Kurierverbandes:

- a) Eine Ausnahme von der Geltung der ARV 1 für Unternehmen mit vereinzelt, grenzüberschreitenden Fahrten und
- b) eine weitere Ausnahme für Fahrten in Grenznähe.

2. Zum Verzicht auf Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr

Der Kurierverband unterstützt das Vorgehen des Bundesrates, nur den grenzüberschreitenden Verkehr an die EU-Regelung anzupassen und den Binnenverkehr so geregelt zu lassen, wie er ist. Insoweit sie darüber hinausgeht, ist die Motion Dittli kategorisch abzulehnen.

Bei dieser Frage ist es wichtig, sich das Geschäftsmodell von Kurierunternehmen zu vergegenwärtigen, wie sie vom Kurierverband vertreten werden. Kurierunternehmen bieten eine Arbeit an, die niederschwellig und für jedermann mehr oder minder einfach zugänglich ist. Sie erfordert wenig Ausbildung, ja kaum mehr als den Führerschein.

Das wichtigste Arbeitsinstrument ist für den Kurier der Lieferwagen bis 3.5 t. Er ist relativ günstig, hat eine gute Ladekapazität, ist leicht zu erwerben und kommt nicht mit einer Vielfalt an Regelungen daher, die zu beachten sind. Wer beruflich einen Lieferwagen fährt, beachtet das normale Arbeitsrecht und muss auch keine besonderen Weiterbildungen bestehen.

Einfache Tätigkeiten mit wenig komplexen Anforderungen an den Arbeitnehmer sind ein wesentlicher Faktor bei der Sicherung des Zugangs zum Arbeitsmarkt. Für viele Chauffeure ist die Tätigkeit als Kurier ein Neueinstieg in den Arbeitsmarkt oder auch ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zu einer geplanten Neuorientierung.

Auch für Kunden liegt die besondere Attraktivität der Kurierdienstleistung in ihrer Einfachheit. Den Kurier braucht man im Notfall, ausnahmsweise oder zur Flexibilisierung der eigenen Prozesse. Alles, was die Kuriertätigkeit komplizierter macht, gefährdet in diesem Sinne ihren Nutzen. Sei es für Kunden, sei es für den Arbeitnehmer.

Vor diesem Hintergrund versteht sich, dass neue Regelungen vom Kurierverband besonders kritisch betrachtet werden. Sie müssen einen klaren Nutzen aufweisen, der die neuen Anforderungen rechtfertigt.

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs der ARV 1 auf Binnenfahrten mit Lieferwagen, die ein Gesamtgewicht zwischen 2.5 und 3.5 t haben, liesse auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Verbesserung der Arbeitsbedingungen hoffen. Demgegenüber hält aber der Erläuternde Bericht fest, in der Schweiz liesse sich kein Sicherheitsproblem bei den Lenkenden von Lieferwagen belegen.

Dem fehlenden Nutzen stehen ernsthafte Nachteile und Aufwand gegenüber. Aus Sicht des Kurierverbandes stehen im Vordergrund:

- Umstellung der Organisation der Arbeits- und Ruhezeiten ohne zu erwartenden Mehrwert;
- kostenintensiver Einbau von Fahrtenschreibern, ohne dass sich die Kosten im Preis der Dienstleistung abbilden liessen;
- eine Zunahme von Fahrzeugen unter 2.5 t im Kuriergeschäft, die zu einer Zunahme von Fahrzeugen auf der Strasse führt. Dies weil das gleiche Volumen auf weniger Ladekapazität pro Fahrzeug verteilt wird.

Abschliessend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Herabsetzung des Grenzwertes zur Abgrenzung von Lieferwagen und leichten LKW aus Sicht des Kurierverbands ohnehin in die falsche Richtung geht. Es ist nämlich davon auszugehen, dass das Leergewicht von Lieferwagen im Zuge der Elektrifizierung zunehmen wird. Für eine rechtliche Abgrenzung zwischen Lieferwagen und (leichten) LKW, die noch eine Bedeutung hat, sollte der Grenzwert deshalb eher nach oben und nicht nach unten korrigiert werden.

Freundliche Grüsse



Dr. Bernhard Schmithüsen
Sekretär des Kurierverbandes



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: CHKurierVerband c/o Citytrans GmbH Rietbachstrasse 7 8952 Schlieren
Wichtig: 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 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. a ^{bis} und Art. 4 Abs. 1 Bst. j E-ARV 1)?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	In beiliegender Stellungnahme wird die Ausweitung nur im Grundsatz akzeptiert. Es werden zwei Ausnahmen von der Geltung gefordert: für Unternehmen mit nur vereinzelt Fahrten und für Fahrten in Grenznähe.		

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 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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Siehe die stützenden Bemerkungen unter Pkt. 2 in beiliegender Stellungnahme.		
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 checked="" 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)
	Siehe beiliegende, ausführliche Stellungnahme.	

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

Per Email: konsultation-arv@astra.admin.ch

19. Februar 2023

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir beziehen uns auf Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli und danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme.

Der Dachverband metal.suisse fördert die Stahl-, Metall- und Fassadenbauweise in der Schweiz und setzt sich für den Materialkreislauf der metallischen Werkstoffe ein. Wir sind überzeugt, dass wir mit unserer Bauweise und unseren Materialien einen zentralen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele der Schweiz leisten können. Recyclingmaterialien sind in unserer Bauweise heute Standard. Unsere Bauweise ist einzigartig und besonders geeignet, die Konzepte der Weiter- und Wiederverwendung von Gebäuden und Bauteilen umzusetzen und zu fördern.

metal.suisse befürwortet die Ausweitung der Chauffeurverordnung (ARV 1) im grenzüberschreitenden Verkehr gemäss dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU, unterstützt Anpassungen für emissionsfreie Lastwagen und den Nachweis beruflicher Tätigkeit. Eine Ausweitung auf den Binnenverkehr wird abgelehnt, da die Kosten-Nutzen-Analyse ungünstig ist.

metal.suisse spricht sich für die Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung (ARV 1) im grenzüberschreitenden Verkehr gemäss dem Landverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU aus. Eine Ausweitung auf den Binnenverkehr wird jedoch abgelehnt. Die vorgeschlagenen Anpassungen in der ARV 1 werden unterstützt, insbesondere hinsichtlich einer Spezialkategorie von Lastwagen mit emissionsfreier Antriebstechnologie und des Nachweises der beruflichen Tätigkeit.

metal.suisse ist der Auffassung, dass eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf den Binnenverkehr nicht gerechtfertigt ist. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis zeigt, dass die positiven Effekte im Binnenverkehr in keinem angemessenen Verhältnis zu den zu erwartenden

Auswirkungen stehen. Zusätzliche Kosten würden entstehen, die letztendlich zu einer Erhöhung der Transportpreise führen könnten, was für die Branche problematisch wäre.

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.

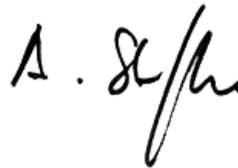
Insgesamt hält metal.suisse die vorgeschlagene Lösung des Bundesrates zur Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli im grenzüberschreitenden Verkehr für praktikabel und ausgewogen. Eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 auf den Binnenverkehr wird jedoch abgelehnt. Dies gilt vor dem Hintergrund, da sie mit erheblichen Kosten verbunden wäre, denen kein entsprechender Nutzen gegenübersteht. Die Argumente für eine solche Ausweitung werden als unverhältnismässig erachtet und metal.suisse plädiert für eine differenzierte Betrachtung im Sinne der Branche und der Wirtschaft im Allgemeinen.

Für die Möglichkeit zur Stellungnahme danken wir Ihnen. Bei etwaigen Fragen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Diana Gutjahr
Präsidentin



Andreas Steffes
Geschäftsführer



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

Stellungnahme eingereicht durch:

Kanton Verband Organisation Übrige

Pro Velo Schweiz, Birkenweg 61, 3013 Bern

Kontakt: christoph.merkli@pro-velo.ch

Wichtig:

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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN <input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	<p>Wir begrüßen die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr für Lenkende von Lieferwagen von 2,5 bis 3,5 t. Allerdings fordern wir zusätzlich die Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr.</p> <p>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. Damit stellt es einen Fortschritt dar, auch wenn der Umfang des Fortschritts stark begrenzt ist, da mit der Beschränkung auf die grenzüberschreitenden Verkehre mit voraussichtlich lediglich bis zu 3200 Lenkenden (vgl. Erläuternder Bericht, Seite 5) nur eine Minderheit betroffen wäre.</p> <p>Mit der Ausweitung auf Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport 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.</p>



<p>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).</p>					
	<table border="1"> <tr> <th>Bemerkungen</th> <th>Änderungsantrag (Textvorschlag)</th> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> </tr> </table>	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)		
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 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?		
	<input type="checkbox"/> JA	<input checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Pro Velo ist irritiert vom Vorschlag, den Binnenverkehr nicht in den Geltungsbereich einzuschliessen. Dieser Ausschluss würde den Effekt der Massnahme massiv reduzieren. Aus den folgenden Gründen lehnen wir dies ab und fordern dezidiert die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 für entsprechende Transporte im Binnenverkehr:</p> <p><u>Verringerung der Transportkapazitäten des Strassenverkehrs ist positiv</u></p> <p>Im Erläuternden Bericht (Seite 5) wird die zu erwartende Verringerung der Transportkapazitäten des Strassenverkehrs durch eine allfällige Ausweitung im Binnenverkehr als negativer Effekt eingestuft. Das Gegenteil ist richtig. Aktuell sind die Preise für den Lieferwagentransport zu tief, dadurch ist die Transportleistungsnachfrage höher als umweltpolitisch wünschenswert. Der Strassengüterverkehr, darunter auch der Lieferwagenverkehr, in der Schweiz verursachte im Jahr 2020 1'896 Mio. CHF an externen Kosten.¹ Im</p>		

¹ vgl. Bundesamt für Raumentwicklung (2023): *Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz. Strassen-, Schienen-, Luft- und Schiffsverkehr 2020.*

	<p>Gegensatz zum schweren Strassengüterverkehr trägt der Lieferwagenverkehr unter 3,5 t auch nichts zur Internalisierung der negativen externen Kosten (Lärm, Klimaschäden, Luftschadstoffe, Ressourcen- und Landverbrauch, Unfälle, Gesundheitsschäden, Stau, etc.) bei. 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).² Gerade vor dem Hintergrund des prognostizierten Wachstums des Lieferwagentransports insbesondere im Binnenverkehr (da der E-Commerce und entsprechende Lieferungen grösstenteils in diesem Segment anfallen) wäre eine Ausweitung der ARV 1 auf den gewerblichen Binnenlieferwagenverkehr angezeigt, um dem Anstieg des schädlichen Strassengütertransportes Einhalt zu gebieten.</p> <p><u>Zusätzliche Kosten verhältnismässig</u></p> <p>Die Kosten für die Umrüstung und allfällige Schulungen und die bürokratischen Aufwände in den Unternehmen und bei den Behörden sind zumutbar. Die Unternehmen des immer noch im Wachstum befindlichen und in den letzten Jahren massiv gewachsenen gewerblichen Lieferwagentransportes in der Schweiz (insb. im Binnenverkehr) können die entsprechenden Kosten den Auftraggebern weitergeben.</p> <p><u>Verkehrssicherheit</u></p> <p>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 fest³ <i>«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.»</i> 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. Dies insbesondere angesichts der Tatsache, dass heute Arbeitnehmende 12,5 Stunden pro Tag und Selbständigerwerbende sogar unbeschränkt lange fahren dürfen (solange sie nicht übermüdet sind, vgl. Erläuternder Bericht, Seite 9). Die ARV 1 nicht auch für Lenkende von Fahrzeugen zum Sachtransport von über 2,5 bis 3,5 im Binnenverkehr anzuwenden, hiesse eine verhältnismässig einfache Gelegenheit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Schweiz zu verpassen. Dies insbesondere auch deshalb, weil der Transport im Binnenverkehr im Vergleich zu den Fernfahrten grösstenteils auf Strassen in der Agglomeration unterwegs ist, und hier ein viel grösseres Risiko für den Fuss- und Veloverkehr darstellt.</p> <p><u>Bessere Arbeitsbedingungen</u></p> <p>Der Fachkräftemangel könnte mit den verbesserten Arbeitsbedingungen durch die Anwendung der Vorschriften zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten, reduziert werden. Dass sich der Fachkräftemangel durch die Vorlage zuspitzen könnte (Erläuternder Bericht, Seite 9) scheint uns vor diesem Hintergrund eine zu statische Sicht zu sein. Gerade umgekehrt könnten sich mit attraktiveren Arbeitsbedingungen auch mehr Arbeitnehmende für den Job</p>	
--	--	--

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

³ bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung (2016): *bfu-Faktenblatt Nr. 17 Kurzanalyse Lieferwagen*, Seite 14f.

	<p>interessieren. Arbeitsmärkte sind dynamisch und es gilt grundsätzlich: Verbessern sich Bedingungen, so interessieren sich mehr Personen für eine Branche.</p> <p><u>Gleich lange Spiesse</u></p> <p>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. Die gewünschten gleichlangen Spiesse bezüglich der Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen zwischen schwerem Strassengütertransport und Leichterem würden damit im allergrössten Teil des Strassengüterverkehrs in der Schweiz nicht erreicht.</p>	
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 checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN
		<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)
	Ja, aus den oben aufgeführten Gründen soll die ARV 1 auch im Binnenverkehr und nicht nur im grenzüberschreitenden Verkehr gelten. Mit den aufgezeigten Regelungen sind wir einverstanden.	

B. Ihre übrigen Bemerkungen

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

<p><u>Kurs- und Prüfungspflicht</u></p> <p>Im Erläuternder Bericht (Seite 7) ist erwähnt, dass geprüft wurde, ob für die im grenzüberschreitenden Verkehr neu der ARV 1 unterstellten Fahrerinnen und Fahrer die Pflicht zum einmaligen Besuch eines Kurses oder eine Prüfungspflicht eingeführt werden soll.</p> <p>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 Fahrerinnen und Fahrer für eigene Kurs- oder Prüfungssysteme deutlich grösser ist.</p> <p><u>Mehr Kontrollen nötig</u></p> <p>Wir sind der Meinung, dass im Strassengüterverkehr mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten. Gerade Lieferwagen fallen negativ in den Kontrollstatistiken des Bundes auf. So wurden im Jahr 2022 laut der offiziellen Statistik des Bundes⁴ von den 1'033 kontrollierten Lieferwagen in nationalen Schwerverkehrskontrollzentren ca. 50 % beanstandet (578) und über 10 % (141) gar stillgelegt. Auch bei den mobilen Kontrollen, bei denen auf Grund der Ausrüstung und der entsprechenden Möglichkeiten weniger genau kontrolliert werden kann, wurden 2022 bei den 22'027 kontrollierten Lieferwagen viele (2'733) beanstandet und stillgelegt (837). Zudem ist die Missachtung der Arbeits- und Ruhezeiten eine der häufigsten Verstösse, welche bei Schwerverkehrskontrollen festgestellt werden. Auch wenn es sich bei diesen Lieferwagen wohl in erster Linie um Lieferwagen ab 3,5 t handelt, welche schon im Geltungsbereich der ARV1 sind, so geben diese negativen Zahlen dennoch Anhaltspunkte, dass bei Lieferwagenverkehren unbedingt mehr Kontrollen durchgeführt werden sollten.</p>	
--	--

⁴ vgl. ASTRA (2023): *Schwerverkehrskontrollen - Bericht 2022*.



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

SEV Zentralsekretariat
Steinerstrasse 35
Postfach 1008
3000 Bern 6

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

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

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

Bundesamt für Strassen ASTRA
Abteilung Strassenverkehr

Per Mail an:
konsultation-arv@astra.admin.ch

Bern, 21. Februar 2024
SIB

Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Sehr geehrter Herr Bundesrat Röstli

Wir danken Ihnen für die Einladung zur Vernehmlassung der Anpassung der Chauffeurverordnung. Gerne nimmt der SEV, die Gewerkschaft des Verkehrspersonals, die Möglichkeit wahr zu den Neuerungen der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften für Chauffeure Stellung zu nehmen. Als Gewerkschaft des Verkehrspersonals gehört der Strassengütertransport nicht zu unseren Kernanliegen. Unsere Teilnahme an der Vernehmlassung mag deshalb auf den ersten Blick erstaunen. Doch die Rahmenbedingungen im Strassengütertransport haben mitunter Auswirkungen auf den Schienengüterverkehr, aufgrund der direkten Konkurrenzsituation zwischen Strassengüter- und Schienengütertransport. Folglich betrifft die vorliegende Anpassung die Verlagerungspolitik der Schweiz. Weil das wiederum ein zentrales Anliegen des SEV ist, sehen wir uns berechtigt, uns zu diesem Gesetzgebungsvorhaben Vernehmen zu lassen. Ausserdem sind uns faire Arbeitsbedingungen und mehr sozialer Schutz für Arbeitnehmende über alle Branchen hinweg ein wichtiges Anliegen.

Der SEV begrüsst die Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 auf Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport im grenzüberschreitenden Verkehr und die daraus resultierende Einbaupflicht von Fahrtschreibern. Wir sind überzeugt, dass so der Gesundheitsschutz verbessert und die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

Nicht unterstützen kann der SEV die ausdrückliche Beschränkung der Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Einschränkung ist aus Sicht des SEV unverständlich und widersinnig. Folgende Gründe sprechen u. E für die generelle Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 auf Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport.

- Verkehrssicherheit erhöhen

Für die Verkehrssicherheit ist es letztlich unerheblich, ob der Chauffeur einen Transport im Binnen- oder im grenzüberschreitenden Verkehr ausführt. Überlange Arbeitstage, fehlende Pausen und davon herrührende Übermüdung sowie Zeitdruck, gehören leider zur heutigen Arbeitsrealität

von Chauffeuren, egal ob im Binnen- oder im grenzüberschreitenden Verkehr¹. 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 Allgemeinen². Gleichermassen verhält es sich mit dem Zeitdruck, der ebenfalls verminderte Aufmerksamkeit und erhöhte Fehleranfälligkeit verursacht. Bei der Beurteilung, ob der Geltungsbereich auch auf den Binnenverkehr auszuweiten ist, muss daher u. E. auf die Arbeitszeit allein abgestellt werden. Ausserdem dürfen die zusätzlichen Kosten hier kein Argument gegen die Ausweitung auf den Binnenverkehr resp. gegen mehr Verkehrssicherheit sein. Hingegen spricht der in etwa zehnmal grössere Politikadressatenkreis eindeutig für eine Ausweitung. Dadurch wird nämlich die Effektivität der Verordnungsanpassung erheblich erhöht. Ergo ist im erläuternden Bericht zur Vernehmlassungsvorlage festgehalten, dass eine Ausweitung des Geltungsbereichs «... zu einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Verkehrssicherheit...»³ beitragen könnte.

- **Gesundheitsschutz und Arbeitsbedingungen verbessern**

Das eine Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 den Gesundheitsschutz erhöht und die Arbeitsbedingungen verbessert, ist auch seitens Bundesrats unbestritten. Die ablehnende Haltung des Bundesrats einer Ausweitung des Geltungsbereichs auf den Binnenverkehr, ist für den SEV weder nachvollziehbar noch redlich. Steigende Transportpreise oder erhöhte Kosten der Vollzugsbehörden gegen mehr Gesundheitsschutz und bessere Arbeitsbedingungen aufzuwiegen, scheint uns fragwürdig. 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. Dieser Umstand öffnet einer mangelhaften Arbeitszeitkontrolle Tür und Tor, mit schwerwiegenden Folgen für die Arbeitnehmenden. Mit der Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV1 könnte dieser Missstand wirksam bekämpft werden. Dies würde zu spürbaren Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und des Sozialschutzes beitragen, was wiederum dem Chauffeurmangel effektiv entgegenwirkt, weil damit die Attraktivität des Chauffeurberufs nachhaltig steigt. Ebenfalls könnten höhere Preise zu besseren Löhnen beitragen. Jedenfalls sind höhere Transportpreise grundsätzlich zu begrüssen, weil sie volkswirtschaftlich, gesellschaftlich und umweltpolitisch von Nutzen sind. So würden höhere Transportpreise Einkäufe im Detailhandel gegenüber dem Online-Handel wieder konkurrenzfähiger machen, weil die Preisdifferenz verkleinert wird. Dadurch würde die inländische Wertschöpfung erhöht.

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

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

² s. bfu-Faktenblatt Nr. 17 (2016): Ewert, U.: Kurzanalyse Lieferwagen. Bern. S. 10: «Darüber hinaus müssen die Lieferanten und Handwerker teilweise anstrengende Arbeiten ausführen, sodass auch hier eine potenzielle Gefahrenquelle für Müdigkeit besteht.»

³ s. Erläuternder Bericht «Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung Motion Dittli, S.5.

- Verlagerung fördern

Eine Erhöhung der Transportpreise auf der Strasse hilft den Schienengütertransport relativ attraktiver zu machen. Die Konkurrenzfähigkeit der Schienengütertransporte könnte so verbessert werden. Eine erfolgreiche Verlagerung, insbesondere im Binnengüterverkehr, kann nur gelingen, wenn der strukturelle Kostennachteil der Schiene wettgemacht werden kann. Höhere Transportpreise würden hier einen wertvollen Beitrag leisten. Ausserdem würden weniger Strassengütertransporte mit Fahrzeugen bis zu 3.5 Tonnen die Strassenverkehrsinfrastruktur nachhaltig entlasten und mithelfen die CO2-Emissionen zu senken.

- Keine Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli

Den Geltungsbereich der ARV1 auf den grenzüberschreitenden Verkehr zu beschränken widerspricht u. E. der Intention der Motion 20.4478 Dittli. Sowohl der Motionstext als auch die Begründung sind aus unserer Sicht unmissverständlich und lassen daher keinen Interpretationsspielraum offen. Insofern verunmöglicht die Beschränkung auf den grenzüberschreitenden Verkehr eine adäquate Umsetzung der Motion.

Abschliessend fordert der SEV deshalb in Abstimmung mit dem SGB:

- Die Einführung eines ARV-Kurses für alle berufstätigen Chauffeure sowohl im Binnen- als auch im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Kosten sind durch die Arbeitgeber zu tragen.
- Die generelle Fahrtschreiberpflicht für alle Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport, auch im Binnenverkehr.

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

Freundliche Grüsse

SEV – Gewerkschaft
des Verkehrspersonals



Simon Burgunder
Koordinator Politik



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

Stellungnahme eingereicht durch:

<input type="checkbox"/> Kanton <input checked="" type="checkbox"/> Verband <input type="checkbox"/> Organisation <input type="checkbox"/> Übrige
Absender: Verband des Schweizer Früchte-, Gemüse- und Kartoffelhandels SWISSCOFEL Belpstrasse 26 3001 Bern
Wichtig: 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 grenzüberschreitenden 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 checked="" type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen	Änderungsantrag (Textvorschlag)	
	<p>Nein, wir befürworten die Ausweitung auf den grenzüberschreitenden Verkehr nicht. Es werden mit einer Harmonisierung die gleichen Kosten entstehen wie auch bei der Motion 20.4478 Dittli. Unsere Branche hat kein Problem mit der Einhaltung von Ruhezeiten bei Chauffeuren von Lieferwagen. Es braucht deshalb auch keine weiteren Verordnungen und Gesetze dafür.</p>		



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 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?		
	<input checked="" type="checkbox"/> JA	<input type="checkbox"/> NEIN	<input type="checkbox"/> keine Stellungnahme / nicht betroffen
	Bemerkungen		Änderungsantrag (Textvorschlag)
	<p>Wir sind einverstanden mit dem Verzicht.</p> <p>Die im Erläuternden Bericht erwähnten Gründe, weshalb der Bundesrat die Ausweitung auf den Binnenverkehr ablehnt (u. a. Verringerung Transportkapazität, Zusatzkosten, Preissteigerungen, Chauffeurmangel, erhöhter Aufwand für Vollzugsbehörden), teilen wir. Die Ausnahme im Binnenverkehr sehen wir als gerechtfertigt an. In der Früchte-, Gemüse- und Kartoffelbranche sind wir angewiesen auf diese Ausnahme. Lieferwagen dieser Grösse werden oft in der Agglomeration sowie im Stadtverkehr eingesetzt.</p>		
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)

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

via konsultation-arv@astra.admin.ch

Datum 20. Februar 2024
Kontakt mc@distribution-suisse.ch | 079 264 87 43

**Vernehmlassung 2023/81
Ausweitung des Geltungsbereichs der Chauffeurverordnung sowie Umsetzung der Motion 20.4478 Dittli**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gerne nehmen wir die Gelegenheit wahr, an der Vernehmlassung zur Chauffeurverordnung teilzunehmen. Der Verband Zustellung Schweiz ist der Dachverband der Arbeitgeber im Bereich der Zustellung von Briefen, Paketen, Drucksachen und ähnlichen Sendungen in der Schweiz. Zu unseren Mitgliedern gehören unter anderem die Schweizerische Post, DPD, DHL und die Planzer KEP AG, ebenso wie weitere Dienstleister in unserem Markt, namentlich auch im Bereich der Kurierdienstleistungen, der Zeitungs- und Werbezustellung. Die Mitglieder unseres Verbandes betreiben einige der grössten Fahrzeugflotten im Bereich bis 3.5 Tonnen.

Wir nehmen zur Vernehmlassung wie folgt Stellung:

1. Zur Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr

Der Verband Zustellung Schweiz stimmt insofern mit der Vorlage überein, als im notwendigen Rahmen Konformität mit der EU geschaffen werden soll. Wir möchten aber zu Bedenken geben, dass für vereinzelte Fahrten ins Ausland mit Fahrzeugen, die in der Regel nur auf Schweizer Strassen unterwegs sind, auf die Pflicht zum Einbau des Fahrtenschreibers verzichtet werden sollte. Gleiches gilt für Kuriertätigkeiten in Regionen, die sich in unmittelbarer Grenznähe befinden (z.B. Regionen Basel oder Genf) und wo es denkbar ist, dass die kürzeste Route in gewissen Situationen über ausländischen Boden führt.

Wir beantragen deshalb folgende Ausnahmeregelungen:

- a) Eine Ausnahme von der Geltung der ARV 1 für Unternehmen mit vereinzelten, grenzüberschreitenden Fahrten und
- b) eine weitere Ausnahme für Fahrten in Grenznähe.

2. Zum Verzicht auf Ausweitung des Geltungsbereichs der ARV 1 im Binnenverkehr / Motion Dittli

Unser Verband ist klar der Meinung, dass nur der grenzüberschreitende Verkehr an die EU-Regelung angepasst werden soll – der Binnenverkehr soll, wie vom Bundesrat vorgeschlagen, die heutigen Regelungen beibehalten. Lieferwagen bis 3.5 Tonnen haben in unserer Branche eine sehr wesentliche Bedeutung und es wäre schädlich, wenn durch eine Ausweitung der ARV 1 auch im Binnenverkehr die Vorgaben komplexer würden.

Das Anliegen der Motion Dittli lehnen wir daher klar ab.

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.

Wir danken Ihnen für die Gelegenheit zur Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse

Verband Zustellung Schweiz

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Martin Camenisch', written over a horizontal line.

Martin Camenisch
Präsident