



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>		
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 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*.