



20.4478

Motion Dittli Josef.

**Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und
Ruhezeitbestimmungen**

Motion Dittli Josef.

**Temps de travail et de repos.
Egalité de traitement**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 16.03.21

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 30.09.21

Antrag der Mehrheit

Annahme der modifizierten Motion

Antrag der Minderheit

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)

Ablehnung der Motion

Proposition de la majorité

Adopter la motion modifiée

Proposition de la minorité

(Umbricht Pieren, Giezendanner, Hurter Thomas, Rutz Gregor, Tuena, Wobmann)

Rejeter la motion

Präsident (Aebi Andreas, Präsident): Sie haben einen schriftlichen Bericht der Kommission erhalten.

Romano Marco (M-E, TI), für die Kommission: Ihre Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen hat an ihrer Sitzung vom 31. August 2021 diese Motion, die vom Ständerat am 16. März einstimmig angenommen wurde, geprüft und diskutiert. Mit 17 zu 8 Stimmen empfiehlt die Kommission klar, die abgeänderte Motion anzunehmen. Die Stossrichtung bleibt die gleiche, der Text wurde ausgebaut und somit präzisiert.

Ziel des Vorstosses ist, dass die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen auf Fahrer von Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport ausgedehnt werden, analog zu den bestehenden Bestimmungen im Schwerverkehr und unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der EU. Die neue Formulierung der nationalrätlichen Kommission nimmt grundsätzlich die Forderung der ursprünglichen Motion auf. Sie lautet neu: "Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, wie die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen auf Fahrer von Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der EU ausgedehnt werden könnten. Dabei soll er den grösstmöglichen Spielraum ausloten, um eine einfache und kostengünstige Lösung zu suchen. Auf eine strengere und vorzeitige Umsetzung der künftigen EU-Vorschriften, also einen Swiss Finish, ist zu verzichten."

Zu betonen ist, dass auch der Bundesrat die Motion zur Annahme empfiehlt. Der Handlungsbedarf ist gegeben, auch wenn rechtlich einige Aspekte noch zu vertiefen sind. Deswegen wünscht die Kommission, dass der Bundesrat alle Möglichkeiten prüft, um das Ziel zu konkretisieren. Im Strassengüterverkehr müssen betreffend Arbeits- und Ruhezeiten gleich lange Spiesse gelten. Dazu sollen alle Varianten analysiert werden, damit die Regelung einfach und kostengünstig bleibt. Nichts muss vorgezogen werden.

Schlussendlich ist ein Swiss Finish zu vermeiden, sodass in der Schweiz nicht strengere und kompliziertere Regeln eingeführt und durchgesetzt werden. Nicht zu vergessen ist hier, dass dann die Kantone die Kontrollen durchführen müssen; auch dies darf für die Kantone keine Last sein.





Der Handlungsbedarf ist also gegeben, ein gewisser Handlungsspielraum auch. Somit sieht die Mehrheit der Kommission – das Stimmenverhältnis war wie gesagt 17 zu 8 Stimmen – eine Chance für Gesetzesanpassungen zugunsten der Branche und letzten Endes der Verkehrssicherheit.

Giezendanner Benjamin (V, AG): Man schlägt den Sack und meint den Esel. Der Vorstoss wurde mit folgendem Ziellanciert, nämlich die sogenannten KEP-Kuriere – die Kurier-, Express- und Paketboten – zu beeinflussen, indem die Rahmenbedingungen verschlechtert werden; man möchte weniger Verkehr produzieren. 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. Stellen Sie sich diese Kuriere vor, die kleine Radien zu absolvieren haben und die sehr viel Arbeitszeit, aber wenig Lenkzeit haben, weil sie keine grossen Distanzen fahren.

Die Problematik liegt darin, dass Sie nicht einfach die Arbeits- und Ruhezeitverordnung anpassen können, sondern dass Sie die Lizenzfragen des gewerbsmässigen Transports verändern müssen. Das heisst, am Schluss müssen Sie im Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen die Limite auf 2,5 Tonnen senken. Das wiederum heisst, dass Tausende von kleineren und mittleren Unternehmen, die Transporte durchführen – stellen Sie sich beispielsweise einen Gärtnermeister vor, der einen Kubikmeter Kies zu seinem Kunden fährt –, am Ende des Tages unter diese Lizenzpflicht fallen werden.

Wenn Sie weniger Regulierungen wollen, was Sie in Ihren Wahlprogrammen jeweils aufschreiben, müssen Sie zu

AB 2021 N 2067 / BO 2021 N 2067

diesem Vorstoss Nein sagen. Ich habe beim Votum des Kommissionssprechers nicht gehört, was der Nutzen ist. Es geht allein darum, dass man ein EU-Gesetz übernehmen kann. Ich konnte mich bisher nicht davon überzeugen, dass wir das im Binnenmarkt brauchen.

Lehnen Sie für die KMU in diesem Land diesen Vorstoss ab.

Abstimmung – Vote

(namentlich – nominatif; 20.4478/23838)

Für den Antrag der Mehrheit ... 124 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 53 Stimmen

(0 Enthaltungen)