

Herrn  
Dr. Rudolf Dieterle  
Direktor  
Bundesamt für Strassen (ASTRA)  
3003 **Bern**

Bern, den 28. Februar 2005

## **Änderungen von Verordnungen des Strassenverkehrsrechts im Zuge der Einführung des digitalen Fahrtschreibers**

### **Stellungnahme des Schweizerischen Strassenverkehrsverbands FRS**

---

Sehr geehrter Herr Direktor  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Einladung, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens betreffend die Verordnungsänderungen – Kontrollgerätartenverordnung (KOGER), Chauffeurverordnung (ARV 1)<sup>1</sup>, Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)<sup>2</sup>, Verordnung über technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge (VTS)<sup>3</sup>, Ordnungsbussenverordnung (OBV)<sup>4</sup>, Verordnung über das Fahrberechtigungsregister (FABER)<sup>5</sup>, Verordnung über die Typengenehmigung von Strassenfahrzeugen (TGV)<sup>6</sup> und Gebührenverordnung ASTRA<sup>7</sup> – im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Fahrtschreibers per 1.1.2006 Stellung nehmen zu können, und äussern uns wie folgt:

---

<sup>1</sup> SR 822.221

<sup>2</sup> SR 822.222

<sup>3</sup> SR 741.41

<sup>4</sup> SR 741.031

<sup>5</sup> SR 741.53

<sup>6</sup> SR 741511

<sup>7</sup> SR 741.091

## **I. Grundsätzliche Bemerkungen**

**Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS ist mit dem Entwurf der neuen KOGER sowie den Änderungen der ARV 1, VTS, OBV, FABER, TGV sowie der Gebührenverordnung ASTRA grundsätzlich einverstanden. Wir äussern uns hienach im Detail insbesondere zu den Modifikationen, die betreffend die ARV 1 vorgeschlagen werden. Die ARV 2 kann u.E. ersatzlos aufgehoben werden.**

Gemäss dem Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse<sup>8</sup> (Landverkehrsabkommen) verpflichtet sich unser Land u.a. zwar dazu, Rechtsvorschriften in den Bereichen Zugang zum Beruf, Sozialvorschriften und technische Normen anzuwenden, die den einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts gleichwertig sind. Die insbesondere im vorliegenden ARV-1-Entwurf vorgeschlagenen Änderungen sind allerdings in diversen Punkten lückenhaft, stehen im Widerspruch zu anderen, arbeitsrechtlichen Regelungen oder sind schlicht nicht praxiskonform. Die Anpassung der Arbeitszeitregelung, auf Basis der Richtlinie 2002/15/EG, ist für den schweizerischen Binnenverkehr in vielen Belangen ungeeignet. Besagte Richtlinie (RL) ist primär auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerichtet. Die Schweiz hat aufgrund ihrer Grösse (Kleinstaat), dem Nacht- und Sonntagsfahrverbot und den heute schon in der ARV 1 bestehenden strengen Regelungen bezüglich wöchentlicher Höchstarbeitszeit bzw. Überzeitregelungen eine divergente Ausgangslage gegenüber den Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU).

Eine generelle ARV-Unterstellung der selbstständig erwerbenden Fahrzeugführer, insbesondere in Bezug auf wöchentliche Durchschnitts- oder Höchstarbeitszeiten bzw. Arbeitspausen, lehnen wir kategorisch ab. Gemäss Art. 2 Bst. f ARV 1 gilt als berufliche Tätigkeit für den selbstständig erwerbenden Fahrzeugführer sowohl die Lenkzeit als auch die mit dem Transport zusammenhängenden Tätigkeiten (z.B. Be- und Entladen, Erledigung von Zollformalitäten, usw.). Diese Tätigkeiten dürfen demnach nicht als Pause oder Ruhezeit gewertet werden. Aufgrund der bereits heute bestehenden Auslegung in der Schweizerischen ARV 1 bzw. der Definitionen in der RL 2002/15/EG sind wir der Meinung, dass eine Durchschnitts- und Höchstarbeitszeitregelung für selbstständige Fahrzeugführer unnötig ist, weil diese Belange bereits mit den Bestimmungen in der ARV 1 abgedeckt werden. Wir weisen im Weiteren darauf hin, dass im Rahmen der freien Marktwirtschaft Regelungen betreffend Höchstarbeitszeit bei selbstständig erwerbenden Personen generell und insbesondere auch im Bereich der selbstständigen Fahrzeugführer eine verfassungsmässig und politisch heikle Angelegenheit ist.

Bezüglich der Einführung des digitalen Fahrtschreibers und den damit verbundenen Verordnungen erscheint es uns als äusserst wichtig, dass die Prioritäten für die Einführung nicht in erster Linie auf die Einhaltung eines starren Einföhrungstermins fixiert werden, sondern nach der tatsächlich vorhandenen Betriebsbereitschaft der involvierten Stellen bzw. der Infrastruktur und des Vollzugs. Auch muss die zeitliche Kompatibilität mit den AETR<sup>9</sup>-Regelungen gewährleistet sein, da diese für Fahrzeugführer im internationalen Verkehr eine grosse Rolle spielen. Wir betonen noch einmal, dass die RL 2002/15/EG primär auf den grenzüberschreitenden Verkehr ausgerichtet ist. Diverse Länder haben für den Binnentransport bezüglich Arbeitszeiten,

---

<sup>8</sup> SR 0.740.72

<sup>9</sup> Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transport internationaux par route (Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals)

Überzeiten usw. eigene Regelungen (z.B. Deutschland mit dem Fahrpersonalgesetz bzw. der Fahrpersonalverordnung). Zudem erklärt die RL 2002/15/EG in Art. 2 Abs. 4, dass die Regelungen der Verordnung EWG 3820/85 vorrangig sind. Die Regelungen in der revidierten ARV 1 müssen deshalb auf die speziellen Gegebenheiten des Schweizerischen Binnentransports zugeschnitten sein.

## **II. Detailbemerkungen**

### **1. Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1)**

#### ***Art. 2 Bst. e***

Gemäss vorliegendem Entwurf soll die Bereitschaftszeit analog der RL 2002/15/EG zur Arbeitszeit hinzugerechnet werden. Dieser Vorschlag widerspricht der Definition in besagter RL, die in Art. 3 Bst. a Ziff. 2 die Bereitschaftszeit **nicht** zur Arbeitszeit rechnet. Die Definition der Arbeitszeit gemäss Art. 3 Bst. a der RL ist ausreichend und deckt auch die Präsenzzeit ab. **Wir beantragen, dass die Bereitschaftszeit nicht zur Arbeitszeit gerechnet wird.**

#### ***Art. 4 Abs. 2 Bst. a***

**Wir beantragen – obwohl nicht explizit zur Diskussion, aber im Zusammenhang mit dem Postulat nach Aufhebung der ARV 2 stehend – folgende Änderung:**

Motorwagen zum Personentransport mit nicht mehr als **16 8** Sitzplätzen ausser dem Führersitz; (...)

Die Fahrzeuge ab neun Mitfahrerplätzen sind gewichtsunabhängig als Gesellschaftswagen eingestuft und dürfen nur mit der Unterkategorie D1 oder höher gefahren werden. In der Praxis entstehen immer wieder Probleme, weil für dasselbe Fahrzeug (Unterkategorie D1) in der Schweiz die ARV 2 und in den EU-Mitgliedstaaten die ARV 1 gilt. Eine solche Regelung ergibt keinen Sinn und ist für die Fahrzeugführer verwirrend. Eine einheitliche Unterstellung gewährleistet eine lückenlose Kontrolle. Jedes Fahrzeug zum berufsmässigen Personentransport zwischen neun und 16 Sitzplätzen wird in der Regel mit einem EU-Fahrtschreiber ausgerüstet und kann somit im internationalen Verkehr eingesetzt werden. Zudem benötigen Motorwagen zum Personentransport mit mehr als acht Sitzplätzen (ausser dem Führersitz) eine Transportlizenz.

#### ***Art. 4 Abs. 2bis***

Wir beantragen, dass dieser Artikel – obwohl nicht Gegenstand der Vernehmlassung – entsprechend geändert wird (Begründung siehe hievor bei Art. 4 Abs. 2 Bst. a ARV 1).

#### ***Art. 6 Abs. 1***

Grundsätzlich ist der Strassenverkehrsverband FRS mit der Angleichung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit an die EU-Regelung mit 48 Stunden bzw. höchstens 60 Stunden einverstanden. Der Zeitrahmen von vier Monaten bezüglich des geforderten 48-Stunden-Wochendurchschnitts ist jedoch viel zu kurz. Für die vernünftige Einsatzplanung sowie die Bewältigung saisonal bedingter Schwankungen, wie sie in diversen Branchen und Wirtschafts-

zweigen entstehen und sich direkt auf die von der Wirtschaft geforderten Transportdienstleistungen auswirken (z.B. Bau-, Heizöl-, Umzug- oder Lebensmitteltransporte, aber auch Winterdienst, Feriensaison im Personentransport, usw.), sind sehr viele Transportbetriebe darauf angewiesen, die Mehr- oder Minderarbeit ihres Fahrpersonals in einem Zeitrahmen von zwölf Monaten ausgleichen zu können. Mit der heutigen ARV 1 ist dies möglich und hat sich auch bestens bewährt.

Wir weisen darauf hin, dass die verladende Wirtschaft, die direkt oder indirekt dem Arbeitsgesetz (ArG)<sup>10</sup> untersteht, im Bereich von Industrie, Gewerbe und Handel ebenfalls die Möglichkeit hat, Mehr- oder Minderarbeit im Zeitraum von zwölf Monaten auszugleichen. Bezüglich der Vier-Monate-Regelung gemäss EU-Richtlinie verweisen wir auf den Vorschlag der EU-Kommission für Beschäftigung und Soziales vom 22.09.2004. Dieser ermöglicht im Rahmen der Neufassung der Arbeitszeitrichtlinie den EU-Mitgliedstaaten, den so genannten Bezugszeitraum von vier Monaten auf ein Jahr auszudehnen.

Verglichen mit der heutigen ARV 1 ist die neue Regelung mit bedeutend mehr administrativem Aufwand verbunden. Die relativ lange Übergangszeit, in der noch Fahrzeuge mit beiden Systemen (einerseits mechanischem, andererseits digitalem Fahrtschreiber) im Verkehr sind, bedeutet für die Unternehmer eine zusätzliche Belastung.

#### **Art. 6 Abs. 2**

**Diese neue Regelung lehnen wird in der vorliegenden Form ab.** Probleme kann es diesbezüglich aufgrund des Bundesgesetzes über den Datenschutz (DSG)<sup>11</sup> und des Art. 328b Obligationenrecht (OR)<sup>12</sup> geben. Der Arbeitnehmer hat eine Treuepflicht gemäss Art. 321a Abs. 3 OR. Eine Meldepflicht betreffend Arbeitszeit bei verschiedenen Arbeitgebern muss in der alleinigen Pflicht des Arbeitnehmers liegen. Die Meldepflicht soll sich auf Tätigkeiten, die unter die ARV 1 fallen, beschränken.

#### **Art. 7**

**Die Aufhebung des geltenden Art. 7 lehnen wir ab.** Im Zusammenhang mit Art. 6 Abs. 1 ARV 1 hätte die vorgeschlagene Regelung eine effektive Reduktion der Jahresarbeitszeit von 112 Stunden pro Fahrzeugführer zur Folge (Basis 48 Arbeitswochen pro Kalenderjahr). Zusätzlich wird dem Arbeitgeber nicht mehr erlaubt, Auftragsspitzen mit der Möglichkeit von Überzeitarbeit ausführen zu lassen. Dieser Wegfall von Überzeit ist einzigartig im privaten wie auch im öffentlichen Arbeitsrecht in der Schweiz. Der Arbeitgeber muss nach wie vor die Möglichkeit von Überzeitarbeit haben. **Wir beantragen, eine maximale Anzahl von 104 Überstunden pro Kalenderjahr in die ARV 1 aufzunehmen.**

#### **Art. 8 Abs. 4**

Im Sinne einer einheitlichen Begriffsverwendung muss der Begriff „Ruhezeit“ durch „Arbeitspause“ ersetzt werden. **Wir beantragen also folgende Änderung:**

---

<sup>10</sup> SR 822.11

<sup>11</sup> SR 235.1

<sup>12</sup> SR 220

(...) Bei einer Gesamtarbeitszeit von mehr als 9 Stunden beträgt die ~~Ruhezeit~~ **Arbeitspause** mindestens 45 Minuten. (...)

### **Art. 13b**

Zwingendes Erfordernis für die Erteilung einer Fahrerkarte ist der Besitz eines Führerausweises im Kreditkartenformat. Der Auszubildende bzw. Lernende – der Begriff „Lastwagenführerlehrling“ entspricht nicht mehr den heute gültigen Reglementen des Bundesamts für Berufsbildung und Technologie (BBT) – ist im Besitz des Lernfahrausweises der Kategorien B/C/CE, also noch nicht immer im Besitz eines Ausweises im Kreditkartenformat (Ausnahme beim Besitz der Kategorie A1 ab 16 Jahren). Folglich kann für ihn erst nach bestandener Führerprüfung der Kategorie B eine Fahrerkarte beantragt werden. Das heisst, er könnte erst dann mit dem Führen schwerer Motorwagen beginnen. **Wir beantragen eine präzisere Regelung für die Auszubildenden.**

Unklar ist die Regelung auch für die Lastwagenfahrtschulen. Neue Fahrtschulfahrzeuge müssen nach Art. 100 VTS auch mit einem digitalen Fahrtschreiber ausgerüstet werden. Damit der Fahrschüler das Gerät kennenlernt oder das Fahrzeug überhaupt bewegen kann, muss auch er über eine Fahrerkarte verfügen.

Für uns stellt sich zudem die folgende Frage: Erhält der Fahrlehrer eine zusätzliche Kontrollgerätkarte auf sämtliche Schüler ausgestellt (analog einer Unternehmenskarte gemäss neuem Art. 13d ARV 1) oder muss jeder Schüler via Kontrollgerätkarte des Fahrlehrers fahren?

Im Weiteren weisen wir darauf hin, dass viele Lastwagenfahrlehrer mit ihren Fahrzeugen nebst dem Fahrschulbetrieb auch Personen- oder Sachtransporte durchführen. Sie benötigen somit ihre Fahrer- bzw. Unternehmerkarte auch für gewerbliche Transporte.

Probleme ergeben sich unserer Ansicht nach bei der erstmaligen Erteilung einer Fahrerkarte für den ausländischen Fahrzeugführer, die nach der vorgeschlagenen Regelung in Abs. 1 erst ab 185 Tagen Wohnsitz in der Schweiz möglich ist. Aufgrund der neuen Personenfreizügigkeit, die einen erleichterten Zugang für Ausländer zum Arbeitsmarkt ermöglicht, ist diese Regelung eine unnötige Verschlechterung und widerspricht möglicherweise sogar dem Personenfreizügigkeitsabkommen. **Wir beantragen daher die Streichung der 185-Tage-Wohnsitzklausel.**

### **Art. 13d Abs. 1**

Benötigt ein selbstständig erwerbender Fahrzeugführer, der mit seinem Fahrzeug selber Transporte durchführt, nebst der Unternehmerkarte auch eine Fahrerkarte? **Wir beantragen eine Präzisierung dieses Artikels.**

### **Art. 13d Abs. 2 Bst. b**

Wie oder in welcher Form muss der Nachweis der Ausnahme von der Bewilligungspflicht (Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmer) erbracht werden? Die Ausnahmen, welche Transporte bzw. Unternehmen keine Zulassungsbewilligung benötigen, sind im eingangs erwähnten Landverkehrsabkommen Anhang 4 definiert. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt diesen Betrieben kein Dokument aus, das belegen kann, dass sie keine Zulassungsbewilligung benötigen.

**Art. 14 Abs. 4bis**

In Bst. a wird der Begriff „Arbeitstag“ verwendet. Handelt es sich hier um den 24-Stunden-Tag oder beginnt der Arbeitstag bei der effektiven Arbeitsaufnahme durch den Fahrzeugführer? Um Unklarheiten vorzubeugen, sollte dieser Begriff eindeutig definiert werden. Wir schlagen vor, dass analog dem heutigen System bei Arbeitsaufnahme auf dem jeweiligen Fahrzeug der Ort (und das Datum, falls dieses nicht automatisch aufgezeichnet wird) bzw. bei Arbeitsende wiederum der Ort (und das Datum) eingetragen wird. Ansonsten entstehen Probleme beim Fahrzeugwechsel bzw. beim Wechsel vom mechanischen auf den digitalen Fahrtschreiber oder umgekehrt.

**Art. 14 Abs. 5bis**

Gemäss dem Vorschlag im Vernehmlassungstext muss der Fahrzeugführer bei beschädigter oder verlorener Fahrerkarte zu Beginn oder bei Beendigung der Fahrt die in Abs. 5bis genannten Angaben ausdrucken und unterschreiben. Wir gehen davon aus, dass sich der Beginn bzw. das Ende der Fahrt auf den Zeitpunkt der Arbeitsaufnahme oder auf den effektiven Arbeitsabschluss bezieht und nicht auf jede einzelne Fahrt im Rahmen einer Arbeitszeit. **Wir beantragen eine Präzisierung.**

**Art. 14 Abs. 6**

Schon heute muss der Fahrzeugführer nebst den Einlageblättern, die er in der laufenden Woche benutzt hat, auch das Einlageblatt des letzten Tages der vorangegangenen Woche, an dem er ein Fahrzeug geführt hat, vorweisen. In der Praxis kommt es immer wieder zu Diskussionen, weil nicht klar definiert ist, wie diese Regelung ausgelegt werden soll, wenn der Führer in der vorherigen Woche Ferien hatte. Es stellt sich nun die Frage, ob er das Einlageblatt des letzten Tages vor den Ferien auch vorweisen muss oder ob diese Pflicht entfällt, sofern er einen Beleg hat, welcher ausweist, dass er Ferien hatte. **Wir beantragen eine Präzisierung.**

**Art. 14 Abs. 8**

Was ist unter „notwendigen Hilfsmittel“ zu verstehen? Was ist gemeint mit „übrigen Daten“? Diese Formulierungen sind wenig aussagekräftig. Für den Arbeitgeber ist unklar, welche Pflichten er bezüglich der zur Verfügung zu stellenden Hilfsmitteln bzw. der zur Verfügung zu stellenden Daten hat. Zudem werden nicht alle Arbeitgeber die Hard- und Software zur Auswertung der Fahrerkarten gleichzeitig anschaffen. Der Unternehmer kann nicht in dieser Art verpflichtet werden, die „notwendigen Hilfsmittel“ zur Verfügung zu stellen (siehe auch die hienach gemachten Bemerkungen zu Art. 16 Abs. 1bis).

**Art. 16 Abs. 1 Bst. c und Abs. 6 (letzter Satz)**

Wir verweisen auf unsere hievore gemachten Bemerkungen zu Art. 6 Abs. 1 und Art. 7 ARV 1.

**Art. 16 Abs. 1bis**

Damit man die relevanten Daten auf ein externes Speichermedium herunterladen kann, benötigt man Hard- und Software. **Wir beantragen, dass der Bund eine einheitliche Software kostenlos zur Verfügung stellt** – analog jener zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA).

**Art. 18 Abs. 3**

Die Aufbewahrungspflicht der Kontrollmittel von einem Jahr hat sich bestens bewährt und steht auch in Analogie zur AETR-Regelung bzw. der Verordnung 3821/85/EG. Da die RL 2002/15/EG für diesen Punkt keine Regelung enthält, **beantragen wir Festhalten an der heutigen Aufbewahrungspflicht von einem Jahr.**

**Art. 18 Abs. 5**

Gemäss Vorschlag im Vernehmlassungstext sind der Vollzugsbehörde auf Verlangen die Dokumente und Daten vorzuweisen oder in der von ihr verlangten Form einzusenden. Bezüglich der behördlich verlangten Form **beantragen wir, dass diese einheitlich definiert bzw. von den Vollzugsbehörden einheitlich gehandhabt wird.**

**Art. 19 Abs. 3**

Bei den Fahrlehrern und Ausbildnern gibt dieser Absatz schon heute immer wieder Anlass zu Diskussionen, da in der geltenden ARV 1 der EU-Fahrtschreiber (Zweifahrergerät) nicht enthalten ist. **Wir beantragen folgende Änderung:**

Bei Lernfahrten trägt der Ausbilder oder die Ausbilderin auf dem Einlageblatt des Fahrtschreibers neben dem Namen des ~~Lehrlings~~ **oder der Auszubildenden** seine oder ihre Initialen ein **oder benützt im EU-Fahrtschreiber (Zweifahrergerät) ein eigenes Einlageblatt in dem für Beifahrer bestimmten Teil des Fahrtschreibers** oder steckt seine Fahrerkarte in den für Beifahrer bestimmten Steckplatz des digitalen Fahrtschreibers ein.

**Art. 21**

Die immer komplexer werdenden EDV-Systeme, aber auch Fehlmanipulationen, Viren, oder Systemunkenntnis, usw. können zur Folge haben, dass Daten deformiert werden oder verloren gehen. Neu sind es nicht nur Fahrzeughalter, die Daten und Kontrolldokumente auslesen, bewirtschaften und aufbewahren müssen, sondern auch Werkstätten, die bis anhin wenig Erfahrung mit der ARV 1 hatten. Diesem Umstand wird in den vorliegenden Strafbestimmungen keine Rechnung getragen.

**Art. 23 Abs. 1**

Aufgrund des vorgeschlagenen Verordnungstextes haben die Kantone die Möglichkeit, den Vollzug auf zusätzliche bzw. verschiedene Behörden zu verteilen. **Wir beantragen, dass eine koordinierte Durchführung der Kartenausgabe und der Kontroll- bzw. Vollzugstätigkeit auf der Strasse bei Fahrzeughaltern und Werkstätten erfolgt.**

**Art. 23 Abs. 4**

Müssen Werkstätten auch im Verzeichnis der Vollzugsbehörden geführt werden? Falls ja, wie verhält es sich mit Werkstätten, die ein Betriebsteil eines Transportunternehmens sind? **Wir beantragen, dass die administrative Erfassung der Betriebe, Werkstätten, usw., welche die Vollzugsbehörden vornehmen müssen, koordiniert und einheitlich erfolgt.**

## **2. Verordnung über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen und schweren Personenwagen (ARV 2)**

### **Wir beantragen, die ARV 2 ersatzlos aufzuheben.**

Kein europäisches Land sieht den Fahrtschreiber für berufsmässige Führer von leichten Personentransportfahrzeugen vor. Es ist auch in keinem europäischen Land vorgesehen, die Montage eines Fahrtschreibers für diese Fahrzeuge vorzuschreiben. Die ARV 2 ist ein schweizerisches Unikum. Im Vollzug hat sich gezeigt, dass sich die kantonalen Behörden primär auf die Überwachung der Betriebe mit schweren Motorfahrzeugen konzentrieren. Die ARV 2 fristet daher ein eigentliches Schattendasein. Die Kantone bestimmen gemäss Art. 25 Abs. 1 ARV 2 bereits heute den materiellen Gehalt der ARV 2 weitgehend nach dem kantonalen Recht, das besser durchgesetzt wird als das Bundesrecht. Im Weiteren zeigen die positiven Erfahrungen im Ausland, dass die Arbeits- und Ruhezeiten der berufsmässigen Führer von leichten Personentransportfahrzeugen mit anderen Instrumenten als dem Fahrtschreiber durchgesetzt werden können. Ein Wegfall der ARV 2 würde die Verkehrssicherheit keinesfalls beeinträchtigen. Bei Streichung der ARV 2 würden die betroffenen Führer dem ArG unterstellt, das insbesondere für Taxiführer eine bessere Regelung bezüglich der Anzahl Arbeitsstunden vorsieht.

Die Führer von Fahrzeugen zum Personentransport mit einer Platzzahl von mehr als acht Personen (ausser dem Fahrersitz) würden automatisch unter die ARV 1 fallen. Die Festsetzung und Einhaltung von Lenkzeiten, Lenkzeitpausen, Ruhezeiten usw. für selbstständig erwerbende Führer soll analog der heutigen Regelung in Art. 25 ARV 2 in die Kompetenz der Kantone fallen.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung unserer Stellungnahme und versichern Sie, sehr geehrter Herr Direktor, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Schweizerischer Strassenverkehrsverband FRS**

Der Generalsekretär

Hans Koller