



Per Mail an: [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Bern, 30. Mai 2022

## **Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse: Stellungnahme SP Schweiz**

Sehr geehrte Frau Bundesrätin  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme, die wir gerne nutzen.

### Inhalt der Vorlage

- *Mit dieser Vorlage wird die Angleichung des Schweizer Rechts an das erste Mobilitätspaket der EU beabsichtigt. Das so genannte «Mobilitätspaket» wurde am 9.7.2020 vom europäischen Parlament verabschiedet und am 31.7.2020 im Amtsblatt publiziert. Es umfasst die folgenden drei Bereiche:*
  - A) *Lenk- und Ruhezeiten sowie Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers*
  - B) *Markt- und Berufszugang*
  - C) *Entsenderegeln**Die Vorschriften bezwecken die Förderung eines fairen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Strassentransports.*
- *Mit dieser Vorlage wird beabsichtigt, Teile der Richtlinie (EU) 2020/1057 zu den Entsenderegeln sowie die Grundsätze der Verordnung (EU) 2020/1055 zu Markt- und Berufszugang zu übernehmen. Das geltende Bundesgesetz vom 20.3.2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; [SR 744.10](#)) soll angepasst werden, um Massnahmen für eine **bessere Kontrolle der sogenannten «Briefkastenunternehmen»** und **Kriterien für den Zugang zum Beruf für Unternehmen** einzuführen, die Lieferwagen über 2.5 Tonnen zu gewerblichen Zwecken einsetzen.*
- *Weiter sind Rechtsgrundlagen für die **Schweizer Teilnahme am europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen ERRU** vorgesehen.*
- *Mit den Anpassungen im Entsendegesetz vom 8.10.1999 (EntsG; [SR 823.20](#)) soll zudem eine **Grundlage für die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz geschaffen** werden. Die Amtshilfe durch Schweizer Behörden kommt zur Anwendung, wenn Schweizer Strassentransportbetriebe, welche Arbeitnehmer in die EU-/EFTA-Länder entsenden, im Gastland auf Einhaltung der dortigen minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen während des Zeitraums der Entsendung hin kontrolliert werden sollen.*

### Grundsätzliche Anmerkungen

- Nach Ansicht der SP Schweiz macht es Sinn, das *Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG)* und das *Entsendegesetz (EntsG)* anzupassen, um den bilateralen Weg mit der Europäischen Union zu vereinheitlichen, zu festigen, zukunftssicher zu machen und weiterzuentwickeln.
- Wenn der Strassengüterverkehr fair, wettbewerbsfähig und nachhaltig sein soll (*Antwort auf Frage 1 des Fragebogens*), muss dieser vor allem auf die Schiene verlagert werden. Nur so können die Auswirkungen auf die globale Erwärmung minimiert und der Temperaturanstieg begrenzt werden. Durch die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene werden auch andere negative Umweltauswirkungen wie Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie Flächen-, Energie- und Ressourcenverbrauch massiv verringert. Darüber hinaus zeichnet sich der Schienengüterverkehr durch wesentlich bessere Arbeitsbedingungen und eine faire Entlohnung aus, während der internationale LKW-Transport unter unmenschlichen Arbeits- und Entlohnungsbedingungen stattfindet (*Antwort auf Fragen 8 und 9 des Fragebogens*).

### Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; [SR 744.10](#))

- **Sie SP Schweiz begrüsst die Ausweitung der Berufszugangskriterien (Lizenz) auf Strassentransportunternehmen, die Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2.5 Tonnen im internationalen Güterverkehr einsetzen.** Derzeit benötigen nur LKW mit einem Gewicht von mehr als 3.5 Tonnen eine Lizenz (für den nationalen und internationalen Verkehr), während Kleintransporter keine Lizenz benötigen.
- Die Frage, die der Bundesrat bei dieser Ausweitung auf Fahrzeuge zwischen 2.5 und 3.5 Tonnen stellt, ist, ob die Zulassungspflicht auf Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen ausschliesslich im Binnenverkehr einsetzen, ausgedehnt werden soll (Variante «Ausdehnung auf den Binnenverkehr»), oder ob dies nur Unternehmen betreffen soll, die internationale Transporte durchführen (Variante «Ausdehnung auf den grenzüberschreitenden Verkehr»). Im erläuternden Bericht (S. 10) spricht der Bundesrat davon, dass bei einer Ausweitung der Zulassungspflicht auf den nationalen Güterverkehr zwischen 12'000 bis 37'000 Firmen neu unter die Zulassungspflicht fallen dürften, was eine bürokratische Belastung für das BAV bedeuten würde. Dieses spricht sich dann für die Ausdehnung nur für Schweizer Strassentransportunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr aus.
- **Wir unterstützen die Ausweitung der Berufszugangskriterien für Kleintransporter über 2.5 Tonnen, da diese einen immer grösseren Anteil des Transports ausmachen.** Laut dem Bundesamt für Statistik ist der Bestand an Kleintransportern seit 2000 um 79% gestiegen und wird im Jahr 2021 411'642 Fahrzeuge betragen. Die Transportleistung ist dabei jeweils sehr gering, auch wenn die Kilometerleistung sehr hoch ist. So stieg die Zahl der jährlich vom ASTRA an den vier Schweizer Alpenübergängen gezählten Lieferwagen zwischen 2014 und 2016 um 11.3 % von 848'000 auf 944'000 Fahrzeuge. Kleintransporter werden im Vergleich zum Schwerverkehr bevorzugt behandelt, da sie keine LSVA-Abgabe zahlen und keine Arbeits- und Ruhezeiten einhalten müssen. Kleintransporter haben jedoch Auswirkungen auf die Umwelt, das Klima und die Gesundheit der Bevölkerung, die z.B. unter dem Lärm dieser Fahrzeuge leidet. Sie stellen auch eine unfaire Konkurrenz für den Schienenverkehr dar, der reguliert und viel umweltfreundlicher ist, sowie für den Schwerverkehr, der stärker reguliert ist und die LSVA bezahlen muss. Auch wenn Kleintransporter derzeit noch eine Ausnahme bilden, geht der Trend derzeit in Richtung einer **Gleichbehandlung von leichten und schweren Fahrzeugen**. Die Ausweitung der Lizenzpflicht auf Unternehmen, die im Ausland transportieren, aber auch auf solche, die in der Schweiz transportieren, wird in naher Zukunft unumgänglich sein. **Mit der Variante «Ausdehnung auf den Binnenverkehr» könnte diese Entwicklung vorweggenommen, die Sicherheit auf der Strasse durch den drohenden Lizenzzug erhöht, Kobotageverstösse besser kontrolliert und die Grundlage für eine stärkere Regulierung und Bewältigung des stark wachsenden und weitgehend unregulierten Klein-**

transporterverkehrs geschaffen werden (*Antworten auf die Fragen 2 und 3 des Fragebogens*).

- **Des Weiteren begrüsst die SP Schweiz die Absicht, die sogenannten Briefkastenfirmen besser zu kontrollieren.** Durch die Teilnahme der Schweiz am Binnenmarkt-Informationssystem (IMI) der Verordnung (EU) 2020/1055 kann überprüft werden, ob die Niederlassung eines Unternehmens effektiv und dauerhaft ist. Kabotagedelikte sind zu bekämpfen, denn diese sind ungerecht, unsozial und bremsen die Verlagerung auf die Schiene durch Sozial- und Sicherheitsdumping. Dank der Verordnung (EU) 2020/1055 wird der Informationsaustausch bzw. die Bereitstellung von Informationen zur Frage der Niederlassung auf diese Weise ermöglicht; es kann einfacher festgestellt werden, ob es sich bei einem Unternehmen wahrscheinlich um eine Briefkastenfirma handelt oder nicht. **Die Neufassung von Art. 9 und Art. 9a sowie die Anpassungen zum Informationsaustausch sind sinnvoll, da sie die rechtlichen Voraussetzungen für eine spätere Teilnahme am IMI-Modul schaffen.** (*Antwort auf Frage 4 des Fragebogens*).

**Bundesgesetz über die flankierenden Massnahmen bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und über die Kontrolle der in Normalarbeitsverträgen vorgesehenen Mindestlöhne (Entsendegesetz, EntsG; [SR 823.20](#))**

- Durch eine Reihe von Bestimmungen verhindert das Entsendegesetz die missbräuchliche Unterbietung der Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Schweiz. Da die SP Schweiz gegen Kabotage und Lohnunterbietungen und für mehr Kontrollen ist, begrüssen wir die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für den Informationsaustausch und die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweizer Behörden. Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die Amtshilfe, die zur Anwendung kommt, wenn ein Mitgliedstaat eine Kontrolle durchführen möchte und dafür Informationen oder Dokumente benötigt, die er von dem betreffenden Unternehmer in der Schweiz nicht erhalten kann, möglich ist.
- Unter den drei vom Bundesrat vorgeschlagenen Optionen zur Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 ist es für uns wichtig, dass bei den Kontrollen nicht gespart wird. Die vorgeschlagene Anpassung im EntsG darf daher in keinem Fall den Zugang zu Informationen und Unterstützung beeinträchtigen, ganz im Gegenteil. Fälle von «sozialem Unterbietungswettbewerb» müssen gesammelt und kontrolliert und dann verboten werden können, ebenso wie Kabotageverstösse. (*Antworten auf die Fragen 6 und 7 des Fragebogens*).

Wir danken für die Berücksichtigung unserer Anliegen.

Mit freundlichen Grüssen

SP Schweiz



Mattea Meyer  
Co-Präsidentin



Cédric Wermuth  
Co-Präsident



Claudia Alpiger  
Politische Fachsekretärin

## **Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse**

### *Zielsetzungen*

1. Sind Sie mit der generellen Zielsetzung der Vorlage, die schweizerischen Vorschriften im Strassentransportbereich den europäischen Vorschriften anzupassen und dadurch einen fairen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Strassentransport zu fördern, einverstanden?

### *Massnahmen*

#### Markt- und Berufszugang

2. Erachten Sie den Vorschlag als zielführend, die Zulassungspflicht nur auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen auszudehnen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen?
3. Wie beurteilen Sie eine allfällige Ausdehnung der Zulassungspflicht auch auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im Binnenverkehr einsetzen?
4. Sind Sie damit einverstanden, dass Massnahmen für eine bessere Kontrolle der sogenannten "Briefkastenunternehmen" ergriffen und die gesetzlichen Voraussetzungen für den Zugang zum entsprechenden Modul des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) geschaffen werden?
5. Sehen Sie im Geltungsbereich des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) weiteren Handlungsbedarf betreffend Markt- und Berufszugang?

#### Entsendevorschriften und Amtshilfe

6. Sind Sie damit einverstanden, dass die Schweiz die Richtlinie (EU) 2020/1057 teilweise übernimmt (vgl. Variante 3 in Kapitel 2.2.1 im erläuternden Bericht des Bundesrates)? Damit werden die Amtshilfe, die Verwaltungsanforderungen und die Kontrollmassnahmen (Meldeverfahren) im schweizerischen Entsenderecht umgesetzt. Die Definition für das Vorliegen einer Entsendung wird sich aber weiterhin an der EU-Entsenderichtlinie und am bestehenden Entsendegesetz orientieren, was zu einer Abweichung vom Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2020/1057 führen wird.
7. Wie beurteilen Sie die Variante einer allfälligen Gesamtübernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 (Variante 1 in Kapitel 2.2.1 im erläuternden Bericht) oder einer Nichtübernahme (Variante 2)?

### *Auswirkungen*

8. Sehen Sie nebst den in der Vorlage erwähnten Auswirkungen (auf den Bund, die Kantone, die Gemeinden, die Volkswirtschaft etc.) weitere erwähnenswerte Auswirkungen?

### *Weitere Bemerkungen:*

9. Haben Sie zu den übrigen Themen der Vorlage weitere Bemerkungen oder fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Elemente?