



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie
und Kommunikation UVEK

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF

23. Februar 2022

Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse

Erläuternder Bericht für das Vernehmlassungs-
verfahren

Vernehmlassungsvorlage

Übersicht

Nach der Verabschiedung des «Mobilitätspakets I» am 8. Juli 2020 durch die Europäische Union (EU) gelten im Strassenverkehrssektor neue Rechtsvorschriften, die unter anderem den Markt- und Berufszugang sowie die Vorgaben zu den Entsendevorschriften und der Amtshilfe zwischen EU-Mitgliedstaaten im Bereich Strassenverkehr im EU-Raum zum Gegenstand haben. Im grenzüberschreitenden Verkehr betreffen sie die Einführung von Kriterien für den Zugang zum Beruf (Lizenz) für Unternehmen, die leichte Nutzfahrzeuge (über 2,5 Tonnen) zu gewerblichen Zwecken einsetzen und die Implementierung von Massnahmen zur besseren Kontrolle von sogenannten «Briefkastenfirmen». Die Erlasse regeln ausserdem die Verwaltungszusammenarbeit sowie die Amtshilfe zwischen zwei Mitgliedstaaten bei der Zulassung zum Markt und Beruf sowie bei der Durchführung von Kontrollen der minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen im Rahmen der Entsendung eines Kraftfahrers. Mit dieser Vorlage soll das Schweizer Recht an die neuen EU-Vorschriften angepasst werden. Dies erfordert eine Änderung des Bundesgesetzes vom 20. März 2009¹ über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) sowie eine Anpassung des Bundesgesetzes vom 8. Oktober 1999² über die flankierenden Massnahmen bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und über die Kontrolle der in Normalarbeitsverträgen vorgesehenen Mindestlöhne (Entsendegesetz, EntsG).

² SR 823.20

Inhaltsverzeichnis

Vernehmlassungsvorlage	2
Übersicht	2
1 Grundzüge der Vorlage	4
1.1 Ausgangslage im Bereich Strassenverkehr in der EU	4
1.2 Ausgangslage im Bereich Strassenverkehr in der Schweiz	5
1.2.1 Zulassung als Strassentransportunternehmen	5
1.2.2 Entsendungen im grenzüberschreitenden Strassenverkehr	6
1.3 Abgrenzung der Vorlage	7
1.4 Mantelerlass	8
1.5 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu den Strategien des Bundesrates	8
1.6 Erledigung parlamentarischer Vorstösse	8
2 Vorgeschlagene Regelungen	9
2.1 Zugang zum Beruf	9
2.1.1 Lizenzpflicht ab 2.5 Tonnen	9
2.1.2 Briefkastenfirmen	10
2.1.3 IMI-Modul 2020/1055	11
2.1.4 ERRU	11
2.1.5 Diverse Anpassungen des STUG	12
2.2 Entsendungen im Strassentransport	12
2.2.1 Varianten für eine Übernahme	13
2.2.2 Etappenweise Anpassung des EntsG	15
2.2.3 Vorgeschlagene Änderung	15
2.3 Umsetzung	16
3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln	17
3.1 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen	17
3.2 Entsendegesetz	23
4 Auswirkungen	26
4.1 Auswirkungen auf den Bund	26
4.1.1 Auswirkungen im Bereich Zulassung als Strassentransportunternehmen	26
4.1.2 Auswirkungen im Bereich des EntsG	27
4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete	28
4.2.1 Auswirkungen im Bereich Zulassung als Strassentransportunternehmen	28
4.2.2 Auswirkungen im Bereich des EntsG	28
4.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft	29
5 Rechtliche Aspekte	29
5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit	29
5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz	29
5.3 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht	30
5.4 Datenschutz	30
Liste der verwendeten Abkürzungen	32

Ausgangslage

1 Grundzüge der Vorlage

1.1 Ausgangslage im Bereich Strassenverkehr in der EU

Seit den Römer Verträgen und bis Ende der 1980er-Jahre unterlag der grenzüberschreitende Strassenverkehr einer Kontingentierung (Austausch von Genehmigungen zwischen den Ländern). Die nationale Kabotage (Beförderung zwischen zwei Orten in einem Mitgliedstaat durch eine Kraftverkehrsunternehmerin oder einen Kraftverkehrsunternehmer aus einem anderen Mitgliedstaat) war verboten. In den 1990er-Jahren wurden für Kraftverkehrsunternehmen mit Sitz in der EU Regelungen für die Zulassung zum grenzüberschreitenden Strassenverkehr und für die Kabotage eingeführt. Diese beruhten auf qualitativen Kriterien (den vier Kriterien für den Zugang zum Beruf, namentlich der Niederlassung, der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit sowie der fachlichen Eignung) und beinhalteten ein Verbot jeglicher mengenmässigen Beschränkungen oder Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes.

Am 1. Juni 2002 ist das Abkommen vom 21. Juni 1999³ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse (Landverkehrsabkommen, LVA) in Kraft getreten. Ebenfalls am 1. Juni 2002 ist die Änderung des Übereinkommens vom 4. Januar 1960⁴ zur Errichtung der Europäischen Freihandelsassoziation (EFTA-Übereinkommen) in Kraft getreten. Dieses Abkommen regelt in seinem Anhang P in gleicher Weise den Zugang zum Markt im Bereich des Landverkehrs mit zwischen den EFTA-Staaten.

Im Verkehr zwischen der Schweiz und den EU- bzw. den übrigen EFTA-Staaten traten mit diesem Datum Änderungen in der bisherigen Praxis bei der Durchführung von Güter- und Personenbeförderungen auf der Strasse zwischen der Schweiz und dem Gebiet der EU/EFTA in Kraft. Es fand eine Angleichung der Vorschriften im Bereich Markt- und Berufszugang an die in der EU/den übrigen EFTA-Staaten geltenden Vorschriften statt.

Diese Liberalisierung und Harmonisierung wurde 2009 mit der Verabschiedung des ersten Strassenverkehrspakets konsolidiert, das die folgenden Rechtsakte umfasst:

- Verordnung (EG) Nr. 1071/2009⁵
- Verordnung (EG) Nr. 1072/2009⁶
- Verordnung (EG) Nr. 1073/2009⁷.

Hinzu kommen immer umfassendere Sozialvorschriften (Schutz der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, harmonisierte Lenk- und Ruhezeiten) und umfangreiche technische Normen (Fahrzeuggewicht und -abmessungen, Führerausweis, Ausbildung der Fahrerinnen und Fahrer usw.).

Die Europäische Kommission hat schnell erkannt, dass die bestehenden Rechtsvorschriften nicht ausreichen, um Sozialdumping wirksam zu bekämpfen, und dass in diesem Sektor für einen faireren

³ SR 0.740.72

⁴ SR 0.632.31

⁵ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates, ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51.

⁶ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

⁷ Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88.

Wettbewerb gesorgt werden muss. Sie hat daher ein neues Gesetzespaket mit dem Titel «Mobilitätspaket» auf den Weg gebracht und am 31. Mai 2017 veröffentlicht.

Es handelt sich um ein umfassendes "Strassenpaket", das in drei Teile gegliedert ist. Im ersten Teil geht es vor allem darum, die Regelungen für den Zugang zum Beruf («Briefkastenfirmen», Kabotage und leichte Nutzfahrzeuge) und die Sozialvorschriften (Ruhe- und Lenkzeiten der Fahrerinnen und Fahrer, intelligente Fahrtenschreiber, Mindestlohn für entsandte Arbeitnehmende) anzupassen oder zu überarbeiten. Der zweite Teil des Pakets betrifft intelligente Gebührensysteme für die Infrastrukturnutzung. Der dritte Teil befasst sich schliesslich mit der Verbesserung der Umwelt- und Klimaverträglichkeit des Strassenverkehrs, der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der automatisierten Mobilität und Digitalisierung im Strassenverkehr.

Nach drei Jahren Verhandlungen verabschiedete die EU am 8. Juli 2020 eine zentrale Reform für den Strassenverkehr, nämlich den ersten Teil des "Mobilitätspakets" (nachfolgend "Mobilitätspaket I"). Dieses Paket umfasst die folgenden Rechtsakte:

- Verordnung (EU) 2020/1054⁸;
- Verordnung (EU) 2020/1055⁹
- Richtlinie (EU) 2020/1057¹⁰

Bei den neuen Bestimmungen handelt es sich um Massnahmen zur Bekämpfung des Sozialdumpings und zur Förderung eines fairen Wettbewerbs in der Branche.

Als Mitglied der Road Alliance (einem Zusammenschluss gleichgesinnter Staaten, darunter neun Länder der EU, die Schweiz und Norwegen) konnte die Schweiz indirekt an den Diskussionen über das Paket teilnehmen, bevor es verabschiedet wurde.

1.2 Ausgangslage im Bereich Strassenverkehr in der Schweiz

Gemäss Artikel 52 Absatz 6 LVA treffen die Vertragsparteien gemäss dem in Artikel 49 vorgesehenen Zeitplan alle erforderlichen Massnahmen, damit in ihren gegenseitigen Beziehungen gleichwertige Rechte und Pflichten gelten wie diejenigen, die in den in Anhang 1 aufgeführten Rechtsakten der Gemeinschaft enthalten sind.

1.2.1 Zulassung als Strassentransportunternehmen

Auf der Grundlage des Äquivalenzprinzips hat die Schweiz deshalb das STUG erlassen, das die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr regelt und die Kriterien für die Zulassung zum Beruf festlegt.

Mit der neuen Fassung dieses Bundesgesetzes, das auf dem seit dem 1. Januar 2016 geltenden Bundesgesetz vom 26. September 2014 (AS 2015 3191; BBl 2013 7185) beruht, konnte die Schweiz Regelungen schaffen, die dem ersten EU-Strassenpaket von 2009 gleichwertig sind. Dies wurde durch den Beschluss Nr. 1/2015 des Gemischten Landverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz vom 16. Dezember 2015¹¹ zur Änderung der Anhänge 1, 3, 4 und 7 des Abkommens zwischen der

⁸ Verordnung (EU) 2020/1054 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hinsichtlich der Mindestanforderungen an die maximalen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, Mindestfahrunterbrechungen sowie täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 hinsichtlich der Positionsbestimmung mittels Fahrtenschreibern, ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 1.

⁹ Verordnung (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 17.

¹⁰ Richtlinie (EU) 2020/1057 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 zur Festlegung besonderer Regeln im Zusammenhang mit der Richtlinie 96/71/EG und der Richtlinie 2014/67/EU für die Entsendung von Kraftfahrern im Strassenverkehrssektor und zur Änderung der Richtlinie 2006/22/EG bezüglich der Durchsetzungsanforderungen und der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012, ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 49.

Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft und über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse bestätigt.

Insbesondere wurden Zulassungsregelungen für alle Strassentransportunternehmen im Güterverkehr eingeführt, die gewerbmässig die Güterbeförderung mit Lastwagen, Sattelmotorfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausführen, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 3,5 Tonnen (früher 6 Tonnen) übersteigt.

1.2.2 Entsendungen im grenzüberschreitenden Strassenverkehr

Internationale Transporte in die Schweiz fallen neben dem LVA auch unter den Geltungsbereich des Abkommens vom 21. Juni 1999¹² zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft einerseits und der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten andererseits über die Freizügigkeit (FZA). Das FZA regelt die Einreise und den Aufenthalt der Staatsangehörigen der Vertragsstaaten und schliesst auch die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung¹³ ein. Letztere ist grundsätzlich auf 90 Arbeitstage pro Kalenderjahr beschränkt, ausser in Bereichen, in denen ein spezielles Dienstleistungsabkommen zwischen der Schweiz und der EU besteht¹⁴. In Artikel 16 FZA und Artikel 22, Anhang I FZA wird im Kontext der Gleichwertigkeit von Rechten und Pflichten auf die EU-Richtlinie 96/71/EG¹⁵ (Entsenderichtlinie, EntsRL) Bezug genommen¹⁶. Die EntsRL stellt eine Konkretisierung der Dienstleistungsfreiheit dar und definiert den Begriff der Entsendung. Sie regelt insbesondere, welche Massnahmen die EU-Mitgliedstaaten bei der Entsendung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu deren Schutz treffen können, die mit der Dienstleistungsfreiheit vereinbar sind. Die EntsRL sieht dafür einen sogenannten „harten Kern“ von Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen des Aufnahmemitgliedstaates vor, die für ausländische Dienstleistungserbringer verbindlich sind.

In der Praxis stellten sich hinsichtlich Umsetzung und Durchsetzung der EntsRL verschiedene Fragen, weshalb die EU ihr Entsenderecht seit 2014 zweimal weiterentwickelt hat: Mit der 2014 verabschiedeten Richtlinie 2014/67/EU¹⁷ (Durchsetzungsrichtlinie zur Entsenderichtlinie, DurchsRL) verfolgte die EU das Ziel, den Vollzug in den EU-Mitgliedsstaaten sicherzustellen und mit der Richtlinie 2018/957/EU¹⁸ (revidierte Entsenderichtlinie, revEntsRL) wurde insbesondere das Prinzip «gleicher Lohn für gleiche Arbeit am gleichen Ort» etabliert.

Die spezifische Bezugnahme im FZA auf die EntsRL aus dem Jahre 1996 verpflichtet die Schweiz, diesen Rechtsakt im Verhältnis zur EU in innerstaatliches Recht umzusetzen bzw. anzuwenden. Die Schweiz hat die EntsRL 1996 im Rahmen des EntsG ins Schweizer Recht übernommen. Als Nicht-EU-Mitglied sowie gestützt auf das FZA ist die Schweiz nicht verpflichtet, Weiterentwicklungen des EU-Entsenderechts zu übernehmen. Die Schweiz hat die DurchsRL sowie die revEntsRL daher nicht übernommen.

¹¹ AS 2016 433

¹² SR 0.142.112.681.

¹³ Art. 5 FZA.

¹⁴ Im Bereich des LVA ist die Dienstleistungserbringung nicht auf 90 Tage beschränkt.

¹⁵ Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen, ABl. L 18 vom 21.1.1997, S. 1.

¹⁶ „Zur Erreichung der Ziele dieses Abkommens treffen die Vertragsparteien alle erforderlichen Massnahmen, damit in ihren Beziehungen gleichwertige Rechte und Pflichten wie in den Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft, auf die Bezug genommen wird, Anwendung finden.“ (Art. 16 Abs. 1 Anhg. 2, FZA).

¹⁷ Richtlinie 2014/67/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Durchsetzung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems („IMI-Verordnung“), ABl. L 159 vom 28.5.2014, S. 11.

¹⁸ Richtlinie (EU) 2018/957 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Juni 2018 zur Änderung der Richtlinie 96/71/EG über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen, ABl. L 173 vom 9.7.2018, S. 16.

Im gemeinsamen Rundschreiben Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) und Staatssekretariat für Migration (SEM) vom 28. Februar 2017¹⁹ wurden die ausländerrechtlichen Anforderungen an Entsendungen im Rahmen des LVA angepasst. Nur noch regelmässige Passagierdienstleistungen (Linienverkehr) aus dem EWR unterliegen der Melde-, resp. der Bewilligungspflicht. Alle anderen Transportdienstleistungen müssen keine Online-Meldung mehr über das Meldeverfahren für kurzfristige Erwerbstätigkeit absetzen oder eine Bewilligung beantragen. Die minimalen Arbeitsbedingungen²⁰ werden grundsätzlich weiterhin angewendet, unabhängig von der Melde- resp. der Bewilligungspflicht.

1.3 Abgrenzung der Vorlage

Diese Vorlage befasst sich mit der Umsetzung in schweizerisches Recht des Teils des «Mobilitätspakets I», der in der Verordnung (EU) 2020/1055 (gilt in der EU ab dem 21. Februar 2022) und in den Teilen der Richtlinie (EU) 2020/1057, welche die Amtshilfe bei Entsendungen regeln, enthalten ist. Zudem schafft es die Voraussetzungen, um die Durchführungsverordnungen (EU) 2016/480²¹ und 2017/1440²² zur Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Strassenverkehrsunternehmen in der Schweiz umsetzen zu können.

Der Teil der Verordnung (EU) 2020/1055 zum grenzüberschreitenden Verkehr betrifft einerseits die Einführung von Kriterien für den Zugang zum Beruf (Lizenz) für Unternehmen, die leichte Nutzfahrzeuge (zwischen 2,5 Tonnen und 3,5 Tonnen) zu gewerblichen Zwecken einsetzen, und sieht andererseits Massnahmen zur besseren Kontrolle von sogenannten «Briefkastenfirmen» vor. Indem Transportunternehmen im Güterverkehr, die Fahrzeuge zwischen 2,5 Tonnen und 3,5 Tonnen Gesamtgewicht einsetzen, eine Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmerinnen erwerben müssen, wird eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber herkömmlichen Strassentransportunternehmen (Fahrzeuge von über 3,5 Tonnen) verhindert, da für Transporte mit kleinen Lieferwagen bisher keine Zulassungspflicht besteht.

Der Teil des «Mobilitätspakets I», der sich auf die Lenk- und Ruhezeiten sowie den Fahrtschreiber bezieht (Verordnung [EU] 2020/1054), ist in den EU-Mitgliedstaaten bereits seit August 2020 in Kraft, wobei einige Bestimmungen gestaffelt Gültigkeit erlangen (2022, 2023, 2025 und 2026). Dadurch werden die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006²³ und (EU) Nr. 165/2014²⁴ geändert, welche beide Teil des LVA sind. Da die Änderungen von unterschiedlicher Tragweite sind und verschiedene Rechtsgebiete betreffen, erfolgt die Übernahme ins nationale Recht anhand von drei separaten Revisionspaketen. Das Revisionspaket 1 zur Verordnung vom 19. Juni 1995²⁵ über die Arbeits- und Ruhezeit der berufsmässigen Motorfahrzeugführer und -führerinnen (Chauffeurverordnung, ARV 1) (neue Möglichkeiten zu den Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitvorschriften) wurde bereits umgesetzt und ist am 1.1.2022 in Kraft getreten. Die Vernehmlassungen zum Revisionspaket 2 (Anpassungen zum Fahrtschreiber und zu den Fahrtschreiberkarten in der Verordnung vom 19. Juni 1995 über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge²⁶) und zum Revisionspaket 3 (Erweiterung des Geltungsbereichs der ARV 1 im grenzüberschreitenden Verkehr auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zum gewerblichen Sachentransport mit einem Gesamtgewicht von über 2,5 bis 3,5 Tonnen) sollen noch 2022 eröffnet werden.

Der Teil des «Mobilitätspakets I», der sich auf die Entsendung von Kraftfahrerinnen und -fahrern im Strassenverkehrssektor (Richtlinie [EU] 2020/1057) bezieht, stellt eine lex specialis zur EntsRL dar, die ihrerseits für den Strassentransport im Güter- und Personenverkehr anwendbar ist. Diese lex specialis, die in der EU ab dem 2. Februar 2022 gilt, bezieht sich auf die allgemeinen Entsenderichtlinien (EntsRL und DurchsRL). Mit dieser Vernehmlassungsvorlage soll vorerst nur der Teil betreffend die

¹⁹ Grenzüberschreitende Transportdienstleistungen: ausländerrechtliche Vorschriften für Transportdienstleistungen/Chauffeure, deren Leistungen durch internationale Abkommen liberalisiert sind. Abrufbar unter: www.sem.admin.ch > Publikationen & Service > Weisungen und Kreisschreiben > II. Freizügigkeitsabkommen.

²⁰ Für das Strassentransportgewerbe existiert derzeit nur in den Kantonen Genf und Jura ein Mindestlohn, der auch im grenzüberschreitenden Strassentransport anwendbar ist.

²⁵ SR 822.221

²⁶ SR 741.41

Amtshilfe bei Entsendungen in Schweizer Recht umgesetzt werden. Die Amtshilfe ist in Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 geregelt. Ebenfalls in Artikel 1 werden die Fälle geregelt, welche unter die Entsendevorschriften fallen.

Schweizer Transportunternehmen, welche ab dem 22. Februar 2022 Fahrten in die EU durchführen, müssen ihre Meldung wie bis anhin gemäss den nationalen Vorschriften des Gastlandes absetzen.

Artikel 2 der Richtlinie (EU) 2020/1057 passt die bestehende Richtlinie 2006/22/EG²⁷ an, welche eine einheitliche und wirksame Durchsetzung der Vorschriften zu Arbeits- und Ruhezeiten zum Ziel hat. Mit der Anpassung in Artikel 2 der Richtlinie werden einheitliche Strassenkontrollen in den EU-Mitgliedstaaten angestrebt, sowie die bestehenden nationalen Risikoeinstufungssysteme ausgeweitet. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) sieht betreffend Umsetzung der Vorgaben aus Artikel 2 keinen Handlungsbedarf und geht davon aus, dass die Äquivalenz zu EU-Recht mit bestehendem nationalen Recht erreicht werden kann.

1.4 Mantelerlass

Die Umsetzung des Mobilitätspakets I erfolgt gleichermassen in zwei separaten Bundesgesetzen. Die Anpassung des einen Bundesgesetzes bedingt die Anpassung des anderen dabei aber nicht, sodass keines der beiden Gesetze dieser Vorlage übergeordnet ist. Da es bei der Umsetzung inhaltlich um die Verbesserung der Zugangs- und Wettbewerbsbedingungen im Bereich der Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr geht, besteht der erforderliche Sachzusammenhang zwischen den Vorlagen, welcher die Erlassform des Mantelerlasses rechtfertigt.

1.5 Verhältnis zur Legislaturplanung und zu den Strategien des Bundesrates

In der Legislaturplanung 2019–2023 hat der Bundesrat verschiedene Ziele für die Schweiz festgelegt. Eines dieser Ziele lautet, einen Beitrag zu einer tragfähigen Weltwirtschaftsordnung zu leisten und der Schweizer Wirtschaft den Zugang zu internationalen Märkten und zum EU-Binnenmarkt zu sichern.

Für den Wohlstand der Schweiz ist der hindernisfreie Zugang ihrer Wirtschaft zum EU-Binnenmarkt von besonderer Bedeutung. Die EU wird im Bereich des Landverkehrs der bedeutendste Wirtschaftspartner der Schweiz bleiben. Um die Beziehungen der Schweiz zur EU zu vertiefen, möchte der Bundesrat den bilateralen Weg konsolidieren, verstetigen und weiterentwickeln, indem er eine umfassende und koordinierte Herangehensweise verfolgt, die sämtliche offenen Dossiers mit der EU umfasst. Die im Rahmen dieser Vorlage vorgeschlagene Gesetzesänderung ist Teil dieser Strategie.

1.6 Erledigung parlamentarischer Vorstösse

Die Forderungen des nachstehenden parlamentarischen Vorstosses werden mit dieser Vorlage aufgegriffen:

2021 M 21.4580 Maggiore sicurezza stradale grazie allo scambio di informazioni: consentire alla polizia svizzera di accedere al sistema ERU.

Der Bundesrat beabsichtigt daher, diesen parlamentarischen Vorstoss im Rahmen der Botschaft als erfüllt abzuschreiben.

²⁷ Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates, ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35.

2 Vorgeschlagene Regelungen

2.1 Zugang zum Beruf

Mit dieser Vorlage soll das Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen an die Vorschriften der Verordnung (EU) 2020/1055 angepasst werden. So sollen Kriterien für den Zugang zum Beruf (Lizenz) für Unternehmen, die leichte Nutzfahrzeuge (zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen) zu gewerblichen Zwecken einsetzen, eingeführt und Massnahmen zur besseren Kontrolle von sogenannten "Briefkastenfirmen" vorgesehen werden.

2.1.1 Lizenzpflicht ab 2.5 Tonnen

Die Verordnung (EU) 2020/1055 zielt darauf ab, die Kriterien für den Zugang zum Beruf (Zulassungsbewilligung) auf Strassentransportunternehmen auszuweiten, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von über 2,5 Tonnen einsetzen. Bisher brauchen nur Unternehmen, welche Fahrzeuge über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht einsetzen, eine Zulassungsbewilligung. Innerhalb der EU ist die Ausdehnung dieser Vorschrift auf Unternehmen, die ausschliesslich innerstaatlichen Verkehr durchführen, freiwillig. Unternehmen, die nichtgewerbliche Transporte mit leichten Nutzfahrzeugen durchführen (z. B. ein Sanitärinstallateur, der einen Lieferwagen unter 3,5 Tonnen für den Transport seiner Geräte verwendet), bleiben weiterhin von der Zulassungspflicht befreit. Die Zulassungen sind 5 Jahre gültig und müssen dann erneuert werden.

Vorgeschlagene Variante: Ausdehnung auf den grenzüberschreitenden Verkehr

Der Bundesrat beabsichtigt, die Inhalte der Verordnung (EU) 2020/1055 zu übernehmen und so die Zulassungspflicht auf Schweizer Strassentransportunternehmen auszudehnen, welche ihre Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Güterverkehr einsetzen.

Von dieser Massnahme dürften gemäss groben Schätzungen ungefähr 1'000 Unternehmen betroffen sein. Es fallen nur Unternehmen neu unter die Zulassungspflicht, die nicht bereits heute Fahrzeuge über 3,5 Tonnen für den nationalen oder internationalen gewerblichen Güterverkehr einsetzen. Der Mehraufwand für die Unternehmen und das Bundesamt für Verkehr (BAV) ist somit überschaubar (vgl. 4.1.1).

Die Europäische Kommission konnte bisher keinen EU-Mitgliedstaat nennen, welcher die besagten Vorschriften auch auf Unternehmen anwendet, die ausschliesslich Inlandverkehre durchführen. Folglich entspricht die vorgeschlagene Variante weitgehend der Umsetzung in der EU.

Ein Verzicht auf die Ausdehnung der Zulassungspflicht auf Unternehmen, welche ausschliesslich im Binnenverkehr tätig sind, bedeutet, dass innerhalb der Schweiz weiterhin Regulierungsunterschiede des gewerblichen Güterverkehrs für Unternehmen mit Fahrzeugen über 3,5 Tonnen und Unternehmen mit Fahrzeugen zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen bestehen bleiben. In der Schweiz legen Lieferwagen über die Hälfte der Fahrleistungen im Strassengüterverkehr zurück. Aufgrund der kleinen Ladegewichte ist ihr Beitrag zu den Transportleistungen allerdings prozentual viel tiefer.

Verworfen Variante: Ausdehnung auf den Binnenverkehr

Der Bestand von Nutzfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von bis zu 3,5 Tonnen hat international aber auch in der Schweiz in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Es kann davon ausgegangen werden, dass ein bedeutender Teil davon für den gewerblichen Güterverkehr verwendet wird. Genaue Zahlen liegen nicht vor. Gründe für die starke Zunahme sind unter anderem die Regulierungsunterschiede für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen und den Fahrzeugen bis und mit 3,5 Tonnen. So müssen Fahrzeuge bis und mit 3,5 Tonnen keine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)

bezahlen, sind nicht der ARV 1 unterstellt, sind nicht vom Nacht- und Sonntagsfahrverbot betroffen und unterliegen aktuell auch nicht der Zulassungspflicht.

Bis dato sind ungefähr 6'000 schweizerische Transportunternehmen mit Fahrzeugen über 3,5 Tonnen im Güterverkehr lizenzpflichtig und benötigen daher bereits heute eine Zulassungsbewilligung für nationale und internationale gewerbliche Transporte. Gemäss Auswertung des Bundesamtes für Statistik (BFS) ist davon auszugehen, dass bei einer Ausweitung der Zulassungspflicht auf den nationalen Güterverkehr zwischen 12'000 bis 37'000 Firmen neu unter die Zulassungspflicht fallen dürften (vgl. Kap. 4.1.1), da diese Unternehmen Fahrzeuge zwischen 2,5 bis und 3,5 Tonnen im nationalen und internationalen gewerblichen Transport einsetzen. Für die Unternehmen, die neu unter die Zulassungspflicht fallen, bedeutet dies einen Mehraufwand. Die Ausweitung der Zulassungspflicht auf Fahrzeuge von über 2,5 Tonnen Gesamtgewicht würde einen hohen zusätzlichen Aufwand für das BAV im Rahmen der Erteilung der Zulassungsbewilligungen, als Aufsichtsbehörde und als zuständige Behörde für die Strafverfolgung bei Widerhandlungen gegen die Zulassungsvorschriften bedeuten.

Der Nationalrat hat am 30. September 2021 die Motion Wicki (20.4509: Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr) abgelehnt. Sie forderte gesetzliche Grundlagen, um Lieferwagen, die für den gewerbsmässigen Güterverkehr eingesetzt werden, in das Abgabesystem der LSVA zu integrieren. In der Motion Dittli (20.4478: Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen) wurde der Bundesrat eingeladen zu prüfen, wie die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen auf Fahrer von Lieferwagen von über 2,5 Tonnen Gesamtgewicht im gewerbsmässigen Strassengüterverkehr unter Berücksichtigung der Entwicklungen in der EU ausgedehnt werden könnten. Mit dem Mobilitätspaket I hat die EU den Geltungsbereich der Arbeits- und Ruhezeitvorschriften im grenzüberschreitenden Verkehr ab dem 1.7.2026 auf Fahrer von Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen ausgeweitet und diese Fahrzeuge der Pflicht zum Einbau eines Fahrtsschreibers unterstellt. Im Sinne der Motion Dittli ist bereits geplant, sowohl die Übernahme dieser Bestimmung als auch eine Unterstellung im Binnenverkehr zur Diskussion zu stellen.

Aufgrund dieser Erwägungen schlägt der Bundesrat vor, aktuell auf die Ausdehnung der Zulassungspflicht auf Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen ausschliesslich im Binnenverkehr einsetzen, zu verzichten. Sie soll lediglich für die Unternehmen eingeführt werden, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig sind.

2.1.2 Briefkastenfirmen

Um das Phänomen der „Briefkastenfirmen“ anzugehen und zwischen den EU-Mitgliedstaaten gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen, soll die tatsächliche und dauerhafte Niederlassung der Strassentransportunternehmen sichergestellt werden. Die Vorschriften zur Niederlassung werden deshalb in der Verordnung (EU) 2020/1055 präzisiert. Dabei soll ein unverhältnismässig hoher Verwaltungsaufwand vermieden werden. Um auch zwischen der Schweiz und der EU in diesem Bereich gleiche Wettbewerbsbedingungen zu ermöglichen, sollen die entsprechenden Regelungen ins Schweizer Recht übernommen werden.

Konkret muss ein Unternehmen, das eine Zulassungsbewilligung erhalten will, über eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung (Sitz) im jeweiligen Land (hier somit in der Schweiz) verfügen. Um diese Anforderung zu erfüllen, muss ein Unternehmen unter anderem im Niederlassungsstaat über Räumlichkeiten verfügen, in denen auf die Originale seiner Unternehmensunterlagen elektronisch oder in sonstiger Form zugegriffen werden kann. Weiter muss das Unternehmen die Nutzung seiner Fahrzeugflotte so organisieren, dass sichergestellt ist, dass die Unternehmensfahrzeuge spätestens acht Wochen nach Verlassen des Mitgliedstaats zum Unternehmensstandort zurückkehren. Die zusätzlichen neuen Kriterien, welche für den Nachweis der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung massgebend sind, werden im Rahmen der Verordnungsanpassung (Revision der Verordnung vom 2.

September 2015²⁸ über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV)) geregelt und sind damit nicht Teil dieser Vernehmlassungsvorlage.

2.1.3 IMI-Modul 2020/1055

Die Verwaltungszusammenarbeit und die gegenseitige Amtshilfe zwischen den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten betreffend den tatsächlichen und dauerhaften Sitz des Unternehmens erfolgt durch das mit der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012²⁹ eingerichtete Binnenmarkt-Informationssystem, genannt IMI. Die IMI-Verordnung regelt die Vorschriften für dessen Nutzung zum Zwecke der Verwaltungszusammenarbeit. IMI ist eine über das Internet zugängliche Anwendung, die von der europäischen Kommission in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten entwickelt wurde, um den Informationsaustausch unter Mitgliedsstaaten zu erleichtern. Der zentralisierte Kommunikationsmechanismus richtet sich an die zuständigen Behörden in den jeweiligen Ländern. Aktuell gibt es in der EU 17 IMI-Module. Jedes dieser Module ist in sich unabhängig. Die Schweiz muss entsprechend für jedes Modul einzeln einen Zugang beantragen, sofern ein entsprechendes Interesse besteht.

Jeder Staat, welcher an einem IMI-Modul teilnimmt, benennt eine Behörde, die für den Informationsaustausch zuständig ist. Die Verordnung (EU) 2020/1055 regelt Fristen und Abläufe zum Ersuchen und Erteilen von Auskünften. Der Informationsaustausch über das IMI-Modul der Verordnung (EU) 2020/1055 erfolgt einzig zur Frage der Niederlassung, damit festgestellt werden kann, ob es sich bei den jeweiligen Unternehmen um Briefkastenfirmen handeln könnte.

Mit dieser Vorlage wird beabsichtigt, die Voraussetzungen zu schaffen, damit die Schweiz bei der Europäischen Kommission den Zugang zu IMI-Modul der Verordnung (EU) 2020/1055 beantragen könnte. Die Aufnahme der bislang in Art. 1 Abs. 1 STUV geregelten Zulassungsvoraussetzung des dauerhaften und tatsächlichen Sitzes ins STUG (neu: Art. 4 Abs. 1 Bst. d STUG) sowie die Übernahme der zusätzlichen Niederlassungsvorschriften aus der Verordnung (EU) 2020/1055 auf Verordnungsstufe (STUV) bedeuten, dass die Schweiz eine der Voraussetzungen zur Teilnahme am IMI-Modul unter der Verordnung (EU) 2020/1055 erfüllt. Zudem müssen die weiteren Voraussetzungen in Artikel 23 Absatz 1 der IMI-Verordnung erfüllt sein, damit die Schweiz am entsprechenden IMI-Modul teilnehmen kann. Dazu gehört, dass der Austausch oder die Bereitstellung der Informationen in einem internationalen Abkommen zwischen der Schweiz und der EU geregelt wird. Deshalb soll der Bundesrat mit der Anpassung des STUG die Kompetenz erhalten, ein entsprechendes Abkommen abzuschliessen zu können. Des Weiteren muss die Schweiz einen angemessenen Schutz personenbezogener Daten gewährleisten.

Ob die Schweiz tatsächlich an diesem IMI-Modul teilnimmt, ist abhängig vom tatsächlichen Nutzen, den Kosten, dem Abschluss eines entsprechenden Abkommens mit der EU und von allfälligen Alternativlösungen, welche von der EU zugelassen werden müssten. Abklärungen und Gespräche mit der Europäischen Kommission dazu laufen.

2.1.4 ERRU

Die Verordnung (EU) 2020/1055 regelt den Informationsaustausch über das bestehende Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (European Register of Road Transport Undertakings, im Folgenden „ERRU“). Mit Übernahme der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wurde 2016 im STUG die gesetzliche Grundlage dafür geschaffen (Art. 9a Abs. 3 STUG), dass auf Anfrage mit den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten oder Drittstaaten sachdienliche Daten des Registers zur Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Verkehrsleiters oder eine Verkehrsleiterin ausgetauscht werden können. Der Informationsaustausch zwischen der Schweiz und der EU basiert heute auf der Verordnung (EU) Nr.

²⁸ SR 744.103

²⁹ Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 über die Verwaltungszusammenarbeit mit Hilfe des Binnenmarkt-Informationssystems und zur Aufhebung der Entscheidung 2008/49/EG der Kommission (IMI-Verordnung), Abl. L 316 vom 14.11.2012, S.1.

1213/2010³⁰. Diese Verordnung ist jedoch in der EU heute nicht mehr in Kraft. Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 gibt die EU Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Strassenverkehrsunternehmen über ein elektronisches Benachrichtigungssystem (ERRU) vor. Bis 2017 konnte die Kommunikation zwischen den Behörden über eine so genannte „Peer-to-Peer-Konfiguration“ erfolgen. Die Mitgliedstaaten konnten sich somit direkt austauschen. Seit 2017 verlangt die EU jedoch, dass dieser Austausch über eine von der EU verwaltete Zentralstelle läuft, um Systemfehler im Zusammenhang mit den Benachrichtigungen zu erkennen.

Neu soll der Austausch zwischen der Schweiz und der EU ebenfalls über ERRU erfolgen. Das setzt voraus, dass die Schweiz sich an ERRU beteiligt und die entsprechenden Durchführungsverordnungen (EU) 2016/480 und 2017/1440³¹ übernimmt.

Mit dem Mobilitätspaket baut die EU zudem das bestehende nationale Register aus. Neu werden im nicht öffentlich zugänglichen Teil des Registers die amtlichen Kennzeichen, die Anzahl beschäftigter Personen und die Risikoeinstufung aufgeführt. Das ASTRA als zuständige Behörde ist zum Schluss gekommen, dass es bis auf weiteres das Risikoeinstufungssystem nicht einführen wird. Entsprechend wird das Risikoeinstufungssystem zum jetzigen Zeitpunkt nicht in das Gesetz aufgenommen.

2.1.5 Diverse Anpassungen des STUG

Nebst der Übernahme der Verordnung (EU) 2020/1055 enthält diese Vorlage weitere Anpassungen des STUG, insbesondere Präzisierungen zu den Kompetenzen des Bundesrates beim Abschluss internationaler Abkommen und Beschlüssen, welche unter den Anwendungsbereich des STUG fallen. Die Ausführungen zu den diversen Anpassungen finden sich unter den Erläuterungen (vgl. Kap. 3.1).

2.2 Entsendungen im Strassentransport

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2020/1057 soll in einem ersten Schritt eine Grundlage für die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz bei Entsendungen von in der Schweiz angestellten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern in die EU-Mitgliedstaaten eingeführt werden.

Ob im Strassentransport eine Entsendung vorliegt, hängt davon ab, ob eine hinreichende Verbindung zwischen dem Kraftfahrer und seiner Dienstleistung mit dem Aufnahmemitgliedsstaat besteht. Die Richtlinie (EU) 2020/1057 enthält in Artikel 1 Absatz 1 bis 8 Definitionen, in welchen Fällen die Entsendebestimmungen bei Strassentransporten zur Anwendung gelangen. Aufgrund dieses Ansatzes gelten bilaterale Fahrten nicht als Entsendung und sind somit von den Entsenderegeln und von den Verwaltungsanforderungen, Kontrollmassnahmen und den dies bezüglich Vorschriften über die Amtshilfe (Art. 1 Abs. 11 bis 16) ausgeschlossen. Um bei einer Strassenkontrolle festzustellen, ob ein Fahrer als entsandt gilt oder nicht, dürfen gewisse Dokumente wie der Frachtbrief und die Aufzeichnung des Fahrtschreibers verlangt werden.

Prinzipiell gelten folgende Operationen als bilaterale Fahrten:

- Bilaterale Beförderungen von Gütern und reine Transitfahrten;
- Zusätzlich zu den erwähnten Fahrten ist auf dem Weg zum Bestimmungsland und auf dem Rückweg eine zusätzliche Tätigkeit (d.h. eine Beladung/Entladung) pro Richtung (oder kein zusätzlicher Vorgang in einer Richtung und zwei in der anderen) zugelassen, bevor die Entsenderegelung Anwendung findet;

³⁰ Verordnung (EU) Nr. 1213/2010 der Kommission vom 16. Dezember 2010 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen, ABl. L 335 vom 18.12.2010, S. 21.

³¹ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1440 der Kommission vom 8. August 2017 zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der einzelstaatlichen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen, ABl. L 206 vom 9.8.2017, S. 3.

-
- Bilaterale Beförderung von Fahrgästen im Gelegenheits- und Linienverkehr.

Für alle anderen Operationen (insbesondere Kabotage) gelten die Entsenderegeln ab dem ersten Tag der Operation. Dabei ist der Begriff „Kraftfahrer“ resp. „Kraftfahrzeug“ nicht an eine bestimmte Fahrzeuggrösse gebunden, was zur Folge hat, dass auch Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen als Kraftfahrzeuge gelten.

Der zweite Teil von Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 beinhaltet in Absatz 11 bis 16 Verwaltungsanforderungen und Kontrollmassnahmen im Strassentransport, welche abweichend von den entsprechenden Bestimmungen in der DurchsRL zur Anwendung kommen. Die Kontrollmassnahmen sind abschliessend geregelt, laut den Erwägungen zur RL 2020/1057 um die Vorteile von Kontrollinstrumenten wie der digitale Fahrtenschreiber in vollem Umfang zu nutzen. Es gilt eine Meldepflicht für Unternehmer spätestens bei Beginn der Entsendung mittels einer „öffentlichen Schnittstelle“ der Kommunikationsplattform „IMI“. Die Meldung muss eine abschliessend definierte Liste von Angaben enthalten, insbesondere zur Identität des Unternehmens und des Fahrers, die Arbeitsbedingungen und Angaben zur Verkehrsdienstleistung.

Bei schriftlichen Kontrollen muss das Transportunternehmen innerhalb von acht Wochen u.a. Dokumente über die Entlohnung des Fahrers, Arbeitsvertrag und Zeiterfassungsbögen via IMI übermitteln. Im Verweigerungsfalle müssen die Behörden des Niederlassungsstaates den ersuchenden Behörden Amtshilfe leisten und diesen die gewünschten Dokumente innerhalb von 25 Tagen über das IMI bereitstellen.

2.2.1 Varianten für eine Übernahme

Hinsichtlich des oben erwähnten Geltungsbereichs von Artikel 1 Richtlinie (EU) 2020/1057 hat die Europäische Kommission (DG MOVE) im Vorfeld kommuniziert, dass es u.a. aufgrund des im LVA verankerten Kabotageverbots von Beförderungen aus der EU in die Schweiz keine Fälle von Entsendungen in die Schweiz mehr geben wird. Der gesamte EU-Raum stellt zudem in Bezug auf Drittstaaten und auch die Schweiz ein „einziges Land“ dar, weshalb es aus der EU nur bilaterale Transporte in die Schweiz geben kann, welche gemäss Artikel 1 Absatz 3 nicht als Entsendungen gelten. Diese Sichtweise gilt laut DG MOVE jedoch nur einseitig für Transporte aus der EU in die Schweiz. Hingegen gelten Transporte von Schweizer Transporteuren zwischen einzelnen EU-Mitgliedstaaten als Entsendung.

Vor dieser Ausgangslage wären bei einer vollständigen Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 die Durchsetzung von Mindestlöhnen resp. die Beobachtung der orts- und branchenüblichen Lohn- und Arbeitsbedingungen im Sinne von Artikel 360b des Bundesgesetzes vom 30. März 1911³² betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) (OR) im grenzüberschreitenden Strassentransportgewerbe aus der EU nicht mehr möglich, weil diese Fahrten die Anforderungen an eine Entsendung gemäss Artikel 1 Absatz 1 bis 8 der Richtlinie (EU) 2020/1057 nicht erfüllen. Möglich wäre wohl noch eine allgemeine Beobachtung zu statistischen Zwecken, hingegen dürfte die Einforderung bspw. von zusätzlichen Unterlagen über die Entlohnung nicht erlaubt sein. Für die Schweiz stellt sich die Frage, ob die vollständige Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 opportun ist oder ob es alternative Möglichkeiten dazu gäbe. Grundsätzlich bieten sich folgende Möglichkeiten an:

1. Vollständige Übernahme

Übernahme der gesamten Richtlinie (EU) 2020/1057 in Anhang 1 zum LVA und Anhang P zum EFTA-Übereinkommen: Artikel 1 Absätze 1-8 bezüglich der Definition von Entsendungen und Artikel 1 Absätze 11-16 über die Verwaltungsanforderungen, Kontrollmassnahmen und

die Gewährung von Amtshilfe. Eine vollständige Übernahme hätte wie oben ausgeführt zur Folge, dass es keine Entsendungen von Kraftfahrern aus der EU in die Schweiz mehr geben würde. Im EntsG müsste der Geltungsbereich angepasst (Art. 1) und die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz geregelt werden. Zudem würde die vollständige Übernahme die Anknüpfung an IMI beinhalten. Die entsprechenden Modalitäten müssten in der Verordnung vom 21. Mai 2003³³ über die in die Schweiz entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer (EntsV) geregelt werden. Damit würden die im EntsG vorgesehene Meldepflicht und die Kontrollen der Lohn- und Arbeitsbedingungen wegfallen, nicht aber jene zur Verkehrssicherheit.

2. Keine Übernahme

Die Schweiz übernimmt den gesamten Artikel 1 der Richtlinie (EU) 2020/1057 *nicht* (weder Teil „Entsendung“ noch Teil „Durchsetzung“), d.h. weder die Definition von Entsendungen noch die Verwaltungsanforderungen und Kontrollmassnahmen. In diesem Falle ist keine Anpassung des EntsG erforderlich. Für grenzüberschreitende Transporte in die EU und in die Schweiz bleibt weiterhin das FZA anwendbar.

3. Rechtsangleichung im Bereich Amtshilfe (Teilübernahme)

Die Schweiz übernimmt aus der Richtlinie (EU) 2020/1057 in Anhang 1 zum LVA und Anhang P zum EFTA-Übereinkommen nur die Bestimmungen über die Verwaltungsanforderungen, Kontrollmassnahmen und die Amtshilfe (Art. 1 Abs. 11 bis 16), d.h., ohne die Definition von Entsendungen in Artikel 1 Absätze 1 bis 8. In diesem Falle ist für das Vorliegen einer Entsendung das FZA und das schweizerische EntsG anwendbar. Im EntsG müsste die Gewährung von Amtshilfe und in der EntsV das für den Strassentransport spezifische Meldeverfahren, die Kontrollmassnahmen sowie die Modalitäten zum IMI-Anschluss geregelt werden (siehe Kap. 2.2).

Aufgrund einer Abwägung der drei Lösungsmöglichkeiten hat sich der Bundesrat für Variante 3 entschieden (teilweise Übernahme ohne die Definition von Entsendungen, jedoch mit Gewährung von Amtshilfe). Damit bleibt für das Vorliegen einer Entsendung im Strassentransport weiterhin Artikel 1 EntsG anwendbar, was eine Kontrolle der Einhaltung der minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Schweiz resp. die Beobachtung der Branche im Sinne von Artikel 360b OR im Rahmen der flankierenden Massnahmen (FlaM-Kontrollen) ermöglicht.

Die Meldepflicht würde sich nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/1057 richten (siehe Kap. 2.2), eine Voranmeldefrist von acht Tagen (Art. 6 EntsG) könnte nicht mehr verlangt werden. Die Durchführung von FlaM-Kontrollen vor Ort bei entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern im Strassentransport würde einige organisatorische Anpassungen erfordern, da im Meldeverfahren für Transporteure kein Zielort oder Einsatzort in der Schweiz verlangt werden darf. Kontrollen vor Ort könnten dennoch durchgeführt werden, z.B. in Koordination mit Strassenverkehrssicherheitskontrollen oder auf häufig benutzten Parkplätzen. Die schriftlichen Kontrollen sind davon nicht tangiert. Aufgrund der Erfahrungen mit den Lockerungen der Melde- und Bewilligungspflicht für den Strassentransport im Rundschreiben SEM-SECO vom 28. Februar 2017 (s. Kap. 1.2.2) sind keine negativen Auswirkungen auf die FlaM-Kontrollen zu erwarten.

Die Schweiz übernimmt mit Variante 3 insbesondere neue Verpflichtungen zur Gewährung von Amtshilfe, wenn ein EU-Mitgliedstaat zwecks Durchführung einer Kontrolle eines Schweizer Transportunternehmens im Zusammenhang mit der Entsendung von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern die Schweiz um Mithilfe ersucht.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei einer nur teilweisen bzw. keiner Übernahme der Entsenderegeln (Varianten 3 und 2) eine unterschiedliche Rechtslage mit der EU in Bezug auf das Vorliegen einer

³³ SR 823.201

Entsendung im Transportbereich geschaffen wird. Parallel zum Vernehmlassungsverfahren zum vorliegenden Entwurf wird die Europäische Kommission im Rahmen eines informellen Verfahrens über zur geplanten teilweisen Übernahme konsultiert (vgl. Art. 52 Abs. 2 LVA). Nach Abschluss der Vernehmlassung und der Konsultation der Europäischen Kommission kann aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen die definitive Lösung (Teilübernahme, Gesamtübernahme, Nichtübernahme) in der Botschaft des Bundesrates festgelegt werden.

Die Vernehmlassung soll Aufschluss darüber geben, ob die oben dargestellte Variante 3 einer Teilübernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 Zustimmung findet. Wenn diese abgelehnt wird, stellt sich die Frage nach einer Gesamtübernahme (Variante 1) oder nach einer Nichtübernahme (Variante 2). Die Adressaten der Vernehmlassung werden eingeladen, sich auch zu diesen Alternativen zu äussern.

2.2.2 Etappenweise Anpassung des EntsG

Die Richtlinie (EU) 2020/1057 sieht im Teil „Verwaltungsanforderungen, Kontrollmassnahmen und Amtshilfe“ (Art. 1 Abs. 11 bis 16) die Abwicklung via IMI vor. So soll insbesondere die Anmeldung einer meldepflichtigen Transportdienstleistung im Zielland der Entsendung über eine öffentliche Schnittstelle des IMI erfolgen (Art. 1 Abs. 11 Bst. a). Die Gewährung von Amtshilfe durch den Niederlassungsstaat hat ebenfalls via IMI zu erfolgen (Art. 1 Abs. 11 Bst. c).

In Bezug auf die Schweiz ist für die Nutzung von IMI eine Vereinbarung erforderlich, da der Informationsaustausch mit Drittländern via IMI eine solche voraussetzt (vgl. Kap. 2.1.3). Die Vereinbarung erstreckt sich nur auf eine im Anhang der IMI-Verordnung aufgeführten Bestimmung eines Rechtsaktes wie Artikel 1 Absatz 14 Richtlinie (EU) 2020/1057.

Angesichts dieser Erfordernisse hat der Bundesrat beschlossen, in einer ersten Etappe eine Grundlage für die Gewährung von Amtshilfe durch die Behörden in der Schweiz im EntsG einzuführen. Die rechtlichen Anpassungen für die übrigen Bereiche (Meldeverfahren, Kontrollmassnahmen) sollen in einer späteren Phase und wenn möglich im Rahmen der Einführung von IMI erfolgen, sofern mit der EU eine Vereinbarung bezüglich IMI getroffen werden kann. Eine Vorlage dazu könnte im Laufe des Jahres 2022 ausgearbeitet werden. Der vorliegende Entwurf beschränkt sich daher auf die Einführung einer Grundlage für den Informationsaustausch und die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz im Geltungsbereich der Richtlinie (EU) 2020/1057.

2.2.3 Vorgeschlagene Änderung

Mit den Anpassungen im EntsG soll eine Grundlage für den Informationsaustausch und für die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz geschaffen werden. Der Anwendungsbereich beschränkt sich auf Entsendungen im Strassentransportgewerbe im Rahmen der Richtlinie (EU) 2020/1057 und des LVA. Die Amtshilfe kommt dann zur Anwendung, wenn ein EU-Mitgliedstaat eine Kontrolle durchführen möchte und dazu Informationen oder Dokumente vom Unternehmer in der Schweiz benötigt, welche von diesem nicht erhältlich sind. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn die Anschrift aus der Anmeldung der Transportdienstleistung im Gastland nicht bekannt ist, oder wenn der Unternehmer der Aufforderung zur Einreichung von Dokumenten nicht nachkommt. Die Amtshilfe erfolgt also in jedem Falle subsidiär, wenn die Informationen und Dokumente nicht direkt vom Unternehmer erhältlich sind.

Für die Ersuchen der kantonalen Behörden um Amtshilfe zum Zwecke der Durchführung einer Kontrolle gemäss Artikel 7 EntsG eines einem EU-Mitgliedstaat ansässigen Strassentransportunternehmens besteht bereits in Artikel 8 Absatz 3 EntsG eine gesetzliche Grundlage. Die Dokumente, welche im Rahmen einer Kontrolle vom Arbeitgeber verlangt werden dürfen, sind in Artikel 1 Absatz 11 Buchstabe c der Richtlinie (EU) 2020/1057 abschliessend aufgelistet. Folglich dürften im Rahmen der

Amtshilfe nur diese Dokumente vom ersuchenden Staat verlangt und übermittelt werden. Die Umsetzung im Schweizer Recht wird sich in Anwendung des Äquivalenzprinzips nach dieser Regelung richten.

2.3 Umsetzung

Die EU-Verordnung enthält verschiedene Bestimmungen, die in der Schweiz heute in der STUV geregelt sind und daher nach dem Erlass der Gesetze angepasst werden müssten. Das entsprechende Verfahren wird auf den Erlass der gesetzlichen Bestimmungen folgen. Insbesondere werden die Verweise auf die EU-Bestimmungen aktualisiert.

Der Bundesrat wird über die Inkraftsetzung der neuen Vorschriften bestimmen. In diesem Rahmen ist auch eine Übergangsfrist betreffend die Zulassungspflicht angedacht. Damit kann zum einen den Unternehmen eine gewisse Vorlaufzeit zur Vorbereitung verschafft werden, zum anderen kann der Anfall der Zulassungen beim BAV als Zulassungsbehörde etwas geglättet werden.

Der Informationsaustausch und die Amtshilfe in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2020/1057 werden im EntsG geregelt und sollen in die Zuständigkeit des SECO und der kantonalen Vollzugsbehörden des EntsG fallen. Letztere führen im Rahmen der Arbeitsmarktbeobachtung Kontrollen von in die Schweiz entsandten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und von Schweizer Arbeitgebern auf Einhaltung der orts- und branchenüblichen Löhne durch (Art. 360b OR). Sie sind die sanktionierenden Behörden bei Verstössen von Entsendebetrieben gegen die minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen in Branchen mit zwingenden Vorschriften (Art. 9 EntsG). Die kantonalen Vollzugsbehörden verfügen bereits über die erforderlichen Strukturen, um die Aufgabe der Amtshilfe bezüglich der in ihrem Kantonsgebiet ansässigen Transportunternehmen vollziehen zu können.

Der Entwurf sieht den Informationsaustausch und die Beschaffung von Dokumenten vor, welche der ersuchende Staat nicht selbst vom Arbeitgeber erhalten kann. Aufgabe der kantonalen Behörden soll sein, die Mitwirkungspflicht des Arbeitgebers und insbesondere die Einreichung von Dokumenten zuhanden des ersuchenden Staates durchzusetzen. Die Verletzung dieser Mitwirkungspflicht kann mit Geldsanktionen geahndet werden. Es ist jedoch nicht vorgesehen, dass die kantonalen Behörden im Auftrag des ersuchenden Staates eine Kontrolle beim Arbeitgeber durchführen. Das SECO fungiert als Verbindungsbüro im Austausch mit den ersuchenden Staaten.

3 Erläuterungen zu einzelnen Artikeln

3.1 Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen

Gliederungstitel vor Art. 1 1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Im Sinne der Übersichtlichkeit sollen die ersten Artikel des STUG neu gegliedert werden, dies unter dem neuen Gliederungstitel *Allgemeine Bestimmungen*. Dieser beinhaltet die Bestimmungen zum Gegenstand und Geltungsbereich des Gesetzes sowie die Begriffe.

Art. 1 Gegenstand

Artikel 1 wird übernommen, fällt allerdings unter eine neue Sachüberschrift und regelt folgerichtig den Gegenstand des Gesetzes.

Gliederungstitel vor Art. 2

Der bestehende Gliederungstitel «*Zulassung als Strassentransportunternehmen*» vor Artikel 2 wird aufgrund der Umstrukturierung des ersten Abschnittes aufgehoben und vor Artikel 3 eingefügt.

Art. 2 Geltungsbereich

Artikel 2 STUG erhält im Rahmen der Umstrukturierung des ersten Abschnittes ebenfalls eine neue Fassung und hält neu den Geltungsbereich des Gesetzes fest.

Unter den Geltungsbereich fallen zum einen die Strassentransportunternehmen des Personenverkehrs. Inhaltlich ändert sich dabei nichts an der bestehenden Rechtslage. Neu ist einzig, dass der bisherige Artikel 2 Buchstabe a auseinandergenommen wird: Absatz 1 Buchstabe a legt fest, für welche Unternehmen des Personenverkehrs das Gesetz gilt, Absatz 2 Buchstabe a und b regeln auf der anderen Seite, für welche Unternehmen des Personenverkehrs das Gesetz keine Anwendung findet. Dies sind weiterhin diejenigen Unternehmen, welche Personen ausschliesslich zu nicht gewerbsmässigen Zwecken befördern sowie Unternehmen des Nichttransportgewerbes, die ausschliesslich ihre Angestellten befördern.

Im Bereich der Strassentransportunternehmen des Güterverkehrs ist man strukturell gleich vorgegangen: In Absatz 1 Buchstabe b wird geregelt, für welche Unternehmen des Güterverkehrs das Gesetz Anwendung findet. Hier gibt es eine wesentliche Änderung: bis heute fallen Strassentransportunternehmen nur unter den Anwendungsbereich des STUG und damit unter die Zulassungspflicht, wenn das Gesamtgewicht der jeweils verwendeten Fahrzeuge bzw. Fahrzeugkombinationen nach Fahrzeugausweis 3,5 Tonnen übersteigt. Mit der Änderung des EU-Rechts wird das für das Zulassungserfordernis massgebende Gesamtgewicht im grenzüberschreitenden Güterverkehr herabgesetzt, sodass auch Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einem Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis von mehr als 2,5 Tonnen vorweisen, der Zulassungspflicht unterstehen.

Wie bereits erläutert wurde, lässt es der revidierte Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 den Mitgliedstaaten frei, das Zulassungserfordernis für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen nebst der grenzüberschreitenden Güterbeförderung auch auf den rein innerstaatlichen Güterverkehr auszudehnen.

Es wird vorgeschlagen, von dieser Möglichkeit abzusehen. Strassentransportunternehmen, welche ausschliesslich Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen verwenden, deren Gesamtgewicht zwischen 2,5 Tonnen und 3,5 Tonnen beträgt, sollen künftig nur dann unter den Anwendungsbereich des STUG

(Art. 2 Abs. 1 Bst. b) und damit unter das Zulassungserfordernis fallen, wenn sie auch grenzüberschreitend und somit nicht ausschliesslich im Binnenverkehr Güter befördern.

Nicht unter den Anwendungsbereich des STUG fallen deshalb diejenigen Strassentransportunternehmen, die für die gewerbsmässige Güterbeförderung ausschliesslich Lieferwagen und Fahrzeugkombinationen verwenden, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis zwischen 2,5 Tonnen und 3,5 Tonnen beträgt und die diese Fahrzeuge ausschliesslich zur Güterbeförderung in der Schweiz einsetzen (Abs. 2 Bst. c). Das Gleiche gilt ganz generell für sämtliche Unternehmen, welche ausschliesslich Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht bis zu 2,5 Tonnen für den Güterverkehr verwenden.

Aufgrund der Ausweitung des Zulassungserfordernisses im Güterverkehr auf leichte Fahrzeuge über 2,5 Tonnen Gesamtgewicht, fallen künftig auch Lieferwagen in den Anwendungsbereich des STUG. Aus diesem Grund sind die Lieferwagen neu explizit in Artikel 2 erwähnt.

Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sieht bereits heute vor, dass Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h nicht unter das Zulassungserfordernis fallen. Dies ist auch in der Schweiz bereits heute gängige Praxis. Da die Erfahrungen des BAV allerdings gezeigt haben, dass diesbezüglich in der Branche teilweise Unsicherheiten bestehen, soll diese Ausnahme vom Zulassungserfordernis ausdrücklich in Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d aufgenommen werden. Unternehmen, die ausschliesslich Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h verwenden, fallen weiterhin nicht unter den Anwendungsbereich des Gesetzes.

Art. 2a Begriffe

Mit dieser neuen Bestimmung werden drei wesentliche Begriffe dieses Gesetzes definiert. *Buchstabe a (Motorfahrzeuge) und c (Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin)* werden dabei aus dem bestehenden Artikel 2 übernommen und bleiben unverändert.

Die Revision des STUG soll ausserdem genutzt werden, die Definition des gewerbsmässigen Personen- und Güterverkehrs gesetzlich zu verankern (*Bst. b*), da eine solche Begriffsdefinition bislang auf Gesetzesstufe fehlt. Die Definition wird aus den Erläuterungen des BAV zu den Transporten, die ohne Lizenz durchgeführt werden, übernommen und gibt somit die jahrelange Praxis des BAV wieder. Inhaltlich ändert sich folglich nichts am Begriff der Gewerbsmässigkeit im Bereich der Zulassung als Strassentransportunternehmen. Der Begriff der wirtschaftlichen Gegenleistung wird dabei sehr offen ausgelegt, sodass diese in Bezahlung von Geld, Tausch von Waren und Dienstleistungen oder auch in anderer Form erbracht werden kann.

Ausgenommen vom Zulassungserfordernis bleiben ebenfalls wie bis anhin gemäss Artikel 1 Absatz 3 STUG die in Anhang 4 des LVA genannten Beförderungen.

Gliederungstitel vor Art. 3 2. Abschnitt: Zulassung als Strassentransportunternehmen

Wie bereits dargelegt wurde, wird der bestehende Gliederungstitel verschoben und vor Artikel 3 STUG eingefügt.

Art. 3 Abs. 2 zweiter Satz

Zurzeit ist weder auf Gesetzes- noch auf Verordnungsstufe die 5-jährige Gültigkeitsdauer der Zulassungsbewilligung ausdrücklich verankert. Bis anhin wurde diese vielmehr aus der regelmässigen Kontrolle, welche gemäss Artikel 8 Absatz 1 STUG mindestens alle fünf Jahre vorgenommen werden muss, abgeleitet. Mit der Aufnahme in *Artikel 3 Absatz 2* soll eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage der bereits gängigen Praxis geschaffen werden. Nach Ablauf der Gültigkeitsdauer ist eine Erneuerung der Bewilligung notwendig, welche mit der Einreichung eines neuen Gesuchs beantragt werden kann.

Artikel 4 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 hält fest, dass die Lizenz auf den Namen eines Unternehmens ausgestellt wird und zudem nicht übertragbar ist. Mit dieser Ergänzung im STUG wird das Schweizer Recht an die Vorgaben der EU angepasst. Dies wird auch heute schon entsprechend auf den vom BAV ausgestellten Zulassungsbewilligungen vermerkt und ist damit bereits gängige Praxis.

Art. 3a Grenzüberschreitender Personen- und Güterverkehr

Innerhalb des STUG sollen die Begriffe für internationale Abkommen mit Drittstaaten vereinheitlicht werden. Bislang spricht Artikel 3a von internationalen Vereinbarungen, während der bestehende Artikel 9a Absatz 3 STUG von internationalen Abkommen spricht. Da der Regelungsgegenstand beider Bestimmungen der Gleiche ist, sollen die gewählten Begriffe einheitlich sein. Der Begriff der internationalen Vereinbarungen wird deshalb durch die internationalen Abkommen ersetzt, der im Zusammenhang mit den bilateralen Abkommen im Strassentransportbereich der Passendere ist.

Mit der Umformulierung von *Absatz 1*, insbesondere Buchstabe b, soll klargestellt werden, dass es nicht nur bilaterale Abkommen gibt, sondern mit den von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (Protokoll vom 17. Oktober 1953³⁴ über die Europäische Konferenz der Verkehrsminister) beschlossenen Kontingenten seit 1974 (vgl. Resolution No. 26³⁵) auch ein multilaterales System, welches auf der Basis der Gegenseitigkeit die Erbringung von Güterverkehrsdienstleistungen durch ausländische Unternehmen in der Schweiz ermöglicht.

Mit einem entsprechenden Beschluss des Bundesrates zur Mitwirkung an dem multilateralen System erhält die Schweizerische Vertretung an der Verkehrsministerkonferenz die Befugnis, an den Entscheidungen über die entsprechenden gegenseitigen Kontingente mitzuwirken. Die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz können dann, soweit sie hierfür geeignet („self-executing“) sind, unmittelbar in der Schweiz vollzogen werden.

Infolge der sprachlichen Anpassung in Absatz 1, muss auch *Absatz 2* entsprechend mit dem Begriff der Beschlüsse ergänzt werden. Abgesehen davon bleibt Art. 3a Abs. 2 inhaltlich unverändert. Mit "Voraussetzungen nach diesem Gesetz" können einzig die Zulassungsvoraussetzungen gemeint sein, da das STUG nichts Anderes als Regelungsgegenstand gemäss Art. 1 hat. Mit dieser Bestimmung wird dem Umstand Rechnung getragen, dass Staaten, die nicht der EU angehören, andere Anforderungen an die Zulassung der Unternehmen stellen als die Schweiz und die EU. Die gemäss den bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und diesen Staaten vereinbarten Verkehre können so dennoch durchgeführt werden.

Die auf Art. 7a Abs. 2 des Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetzes vom 21. März 1997 (RVOG, SR 172.010) gestützte Kompetenz des Bundesrates Änderungen von beschränkter Tragweite im Rahmen völkerrechtlicher Verträge selbständig vorzunehmen, wird zunehmend restriktiv ausgelegt. Immer häufiger wird folglich im Sinne von Art. 7a Abs. 1 RVOG eine explizite Grundlage in einem Bundesgesetz vorausgesetzt.

Die inhaltliche Aufnahme des revidierten EU-Rechts ins Schweizer Recht macht auch im Bereich der Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr und den damit verbundenen Regelungen in den meisten Fällen eine Anpassung der Anhänge des LVA erforderlich bzw. führt zu einer dortigen Aufnahme der übernommenen EU-Rechtsakte.

Mit der vorgeschlagenen Kompetenzdelegationsnorm in *Absatz 3* erhält der Bundesrat die notwendige Grundlage, um im Anschluss an eine Revision des STUG die dadurch erforderlichen Änderungen der Anhänge 1, 3 und 4 im Bereich der Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr selbständig genehmigen zu können, sodass die Entwicklungen der Rechtsvorschriften

³⁴ SR 0.740.1

³⁵ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/quo26e.pdf>

der EU im Bereich der Zulassung als Strassentransportunternehmen berücksichtigt werden können beziehungsweise deren gleichwertige Umsetzung in der Schweiz festgehalten werden kann.

Art. 4 Abs. d und Abs. 6

Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sieht die dauerhafte und tatsächliche Niederlassung bereits heute als eine der vier Zulassungsvoraussetzungen an. Auch in der Schweiz ist der dauerhafte und tatsächliche Sitz eine Voraussetzung für die Zulassungsbewilligung. Bislang ist dies jedoch nicht ausdrücklich als Zulassungsvoraussetzung in Artikel 4 Absatz 1 STUG aufgeführt, sondern lediglich auf Verordnungsstufe festgelegt. Artikel 1 Absatz 2 STUV hält fest, dass eine Zulassungsbewilligung nur an Unternehmen mit dauerhaftem und tatsächlichem Sitz in der Schweiz erteilt wird. Mit der Übernahme des EU-Rechts werden die Anforderungen an den Nachweis der tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung auch in der Schweiz künftig strenger und erhalten damit zusätzliches Gewicht. Es wird deshalb die Gelegenheit genutzt und der dauerhafte und tatsächliche Sitz als eine der vier Zulassungsvoraussetzungen ausdrücklich in *Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d* aufgenommen. Die Modalitäten und Anforderungen des Nachweises des dauerhaften und tatsächlichen Sitzes werden auf Verordnungsstufe geregelt.

Die Voraussetzung der Zuverlässigkeit (Art. 5 STUG) muss zurzeit gemäss Artikel 4 Absatz 2 STUG einzig von der Verkehrsleiterin oder dem Verkehrsleiter erfüllt werden. Mit Anpassung von Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 wird der Kreis der massgebenden Personen auf die geschäftsführenden Direktoren und Direktorinnen ausgedehnt. Es ist dabei den Mitgliedstaaten überlassen, weitere massgebende Personen zu bezeichnen, die den Nachweis der Zuverlässigkeit zu erbringen haben.

Absatz 6 soll deshalb die Grundlage dafür schaffen, dass künftig nebst Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin auch die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen eines Unternehmens den Nachweis der Zuverlässigkeit zu erbringen haben.

Damit wird bewusst ein weiter gefasster Begriff verwendet als es im EU-Recht mit den geschäftsführenden Direktoren vorgeschrieben ist. Der Grund dafür ist, dass die Vielfalt an Bezeichnungen für Personen, die in den Strassentransportunternehmen für die Geschäftsführung verantwortlich sind, sehr gross sein kann. Letztendlich ist allerdings nicht die formale Bezeichnung innerhalb eines Unternehmens massgebend, sondern einzig die effektive Funktion der in Frage stehenden Personen im Unternehmen. Die gewählte Formulierung ist auf Artikel 6 der Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998³⁶ (NZV) und Artikel 8d Absatz 1 Buchstabe c des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957³⁷ (EBG) abgestimmt, welche im Rahmen der Netzzugangsvoraussetzungen ebenfalls den Nachweis der Zuverlässigkeit der für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen verlangen. Mit der gewählten Formulierung wird auch klar, dass es sich je nach Organisationsstruktur eines Unternehmens um mehr als eine Person handeln kann, die neben Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin den Nachweis der Zuverlässigkeit zu erbringen haben. Die übrigen in Art. 4 STUG aufgeführten Voraussetzungen haben die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen nicht zu erfüllen.

Art. 6 Abs. 1 zweiter Satz

Die Ausweitung des Zulassungserfordernisses auf Unternehmen, die für die Güterbeförderung Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen verwenden, ist auch für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit relevant. Die Verwendung von leichten Fahrzeugen ist weniger kostenintensiv und erfordert deshalb auch nicht gleich viel Eigenkapital und Reserven wie die Verwendung von schweren Fahrzeugen. Die Anpassung von Artikel 7 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durch die Verordnung (EU) 2020/1055 trägt diesem Umstand Rechnung und macht die

³⁶ SR 742.122

³⁷ SR 742.101

nachzuweisenden Beträge nebst der Anzahl auch vom jeweiligen Gesamtgewicht der einzelnen verwendeten Fahrzeuge abhängig.

Die Grundbeträge sowie deren Anpassung legt gemäss Absatz 2 weiterhin der Bundesrat auf Verordnungsstufe (Art. 3 STUV) fest.

Art. 8 Abs. 2

Hierbei handelt es sich lediglich um eine sprachliche Anpassung. Der Begriff *schwerwiegend* wird durch den Ausdruck *in schwerwiegender Weise* ersetzt.

Art. 9 Register der Strassentransportunternehmen

Das BAV führt bereits heute - anders als es die Sachüberschriften der bestehenden Artikel 9 und 9a STUG vermuten lassen - lediglich ein einziges einheitliches Register. Dieses Register ist jedoch unterteilt in einen öffentlich zugänglichen Teil (bestehend Art. 9) und einen nicht öffentlich zugänglichen Teil (bestehend Art. 9a). Eine separate gesetzliche Regelung der beiden Teile des Registers erscheint aus heutiger Sicht unübersichtlich und nicht notwendig. Da die Übernahme des EU-Rechts zu einer Reihe von Anpassungen im Bereich des Registers der Strassentransportunternehmen und des damit verbundenen Informationsaustausches sowie der gegenseitigen Amtshilfe führt, wird die Gelegenheit genutzt, um die bisherigen Artikel 9 und Artikel 9a umfassend zu überarbeiten. Der neue *Artikel 9* hat künftig gesamthaft das vom BAV geführte Register der Strassentransportunternehmen als Regelungsinhalt. Das Register dient der Übersicht über die Strassentransportunternehmen im Personenverkehr und im Güterverkehr sowie der Beurteilung der Zuverlässigkeit der Strassentransportunternehmen. Daneben soll es dem BAV auch generell die Beurteilung ermöglichen, ob ein Unternehmen die massgebenden Vorschriften im Bereich der Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr - also STUG, STUV und das Landverkehrsabkommen - einhält.

Absatz 1 hält grundsätzlich fest, dass das BAV ein Register über die Strassentransportunternehmen führt und zu welchem Zweck die Daten erhoben werden. Die aufgehobene Sachüberschrift des bestehenden Artikel 9a STUG wurde dabei in die neue Zweckbestimmung integriert und dahingehend erweitert, dass das Register ganz generell der Beurteilung der Einhaltung der massgebenden Vorschriften dient. Das Register besteht aus einem öffentlich zugänglichen und einem nicht öffentlich zugänglichen Teil.

In *Absatz 2* werden diejenigen Daten aufgeführt, welche vom BAV im öffentlich zugänglichen Teil des Registers bearbeitet werden. Inhaltlich gibt es keine Änderungen zur bestehenden Rechtslage. Sämtliche erwähnten Daten werden bereits heute vom BAV erfasst und sind öffentlich einsehbar.

Absatz 3 führt diejenigen Daten auf, welche das BAV im nicht öffentlich zugänglichen Teil des Registers über die Strassentransportunternehmen erfasst. Die Buchstaben a bis f werden grösstenteils aus dem bestehenden Artikel 9a STUG übernommen. *Buchstabe a* muss dahingehend ergänzt werden, dass für die Beurteilung der Zuverlässigkeit nicht mehr einzig die Verkehrsleiter oder die Verkehrsleiterin massgebend sind, sondern dass der Kreis der Personen durch Art. 4 Abs. 6 STUG erweitert wurde.

Buchstabe b wird an die Terminologie des neuen Datenschutzgesetzes (Art. 5 Bst. c Ziff. 5 nDSG, BBl 2020 7639) angepasst und vereint neu die bestehenden Buchstaben b und c. Damit verschieben sich die folgenden Buchstaben entsprechend nach vorne.

Buchstabe c wird um den Begriff *ernsthaft* ergänzt und übernimmt damit die Terminologie aus Art. 5 Abs. 2.

Auch *Buchstabe d* trägt dem Umstand Rechnung, dass neu nebst der Verkehrsleiterin oder dem Verkehrsleiter auch die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen die Voraussetzung der Zuverlässigkeit erfüllen müssen.

Neu hinzu kommen ausserdem die *Buchstaben f und g*. Mit der Verordnung (EU) 2020/1055 ist Artikel 16 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 um drei weitere Buchstaben (g bis i) ergänzt worden. Es handelt sich dabei um zusätzlich zu erfassende Angaben, welche der besseren Kontrolle der Strassentransportunternehmen dienen sollen. Dabei handelt es sich erstens um die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen (Art. 9 Abs. 2 Bst. f STUG). Diese Angabe hat das BAV jeweils bis zum 31. März des Folgejahres ins Register aufzunehmen, wobei die Strassentransportunternehmen diese Angaben dem BAV anzugeben haben. Zweitens erfasst das BAV künftig auch die amtlichen Kennzeichen der eingesetzten Fahrzeuge. Auch diese Angaben haben die Strassentransportunternehmen künftig ans BAV zu liefern (Art. 9 Abs. 2 Bst. g STUG). Zuletzt soll das Register neu ein Risikoeinstufungssystem der Unternehmen nach Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG enthalten. Das Risikoeinstufungssystem und dessen Einführung liegen, wie in Kapitel 2.1.4 erläutert, im Zuständigkeitsbereich des ASTRA und werden von diesem vorerst nicht als notwendig erachtet. Dementsprechend wird das Risikoeinstufungssystem nicht zu den im Register des BAV erfassten Daten aufgenommen.

Absatz 4 regelt die Vernichtung der Daten durch das BAV und entspricht inhaltlich dem bestehenden Artikel 9a Absatz 4 STUG.

Absatz 5 entspricht dem bestehenden Artikel 9a Absatz 5 STUG und kann grundsätzlich übernommen werden. Der bestehende *Buchstabe a* wird an dieser Stelle jedoch aufgehoben und künftig separat in Artikel 9a STUG über die gegenseitige Amtshilfe und den Informationsaustausch geregelt. Damit nicht die Gefahr eines Konfliktes zwischen Absatz 5 Buchstabe c und Absatz 4 besteht, wird der Begriff *Frist* durch *Einzelheiten* ersetzt. Die Frist für die Vernichtung der Daten ist bereits auf Gesetzesstufe geregelt und bietet keinen weiteren Spielraum auf Verordnungsebene.

Art. 9a Gegenseitige Amtshilfe und Informationsaustausch

Artikel 9a beinhaltet die bislang in Art. 9a Abs. 3 STUG geregelten Grundlagen zur gegenseitigen Amtshilfe sowie zum Informationsaustausch mit den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten einerseits, andererseits aber auch mit Drittstaaten. Die Amtshilfe sowie der Informationsaustausch mit den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten orientiert sich dabei an den revidierten Artikeln 16 Absatz 2 Unterabsätze 2 bis 5 und Artikel 18 Absatz 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, mit den zuständigen Behörden der Drittstaaten an den bilateralen Strassenverkehrs-Abkommen.

Absatz 1 regelt die gegenseitige Amtshilfe mit den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten. Die gegenseitige Amtshilfe ist dabei auf Auskünfte, welche die Voraussetzung des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes im jeweiligen Staat betreffen, beschränkt. Das BAV gibt folglich den ersuchenden Behörden auf Anfrage Auskunft darüber, ob ein Strassentransportunternehmen die Voraussetzung des dauerhaften und tatsächlichen Sitzes in der Schweiz erfüllt. Gleichzeitig kann das BAV auf diesem Weg um Auskünfte ersuchen.

Absatz 2 beschäftigt sich mit dem Informationsaustausch über sämtliche Daten, welche die Behörden der EU-Mitgliedstaaten sowie das BAV in ihren jeweiligen nationalen Registern zu erfassen haben. Der Informationsaustausch der Daten nach Artikel 9 Absätze 2 und 3 Buchstabe a sowie d bis g STUG soll künftig über das in den Durchführungsverordnungen (EU) 2016/480 & 2017/1440 festgelegte elektronische Informationssystem „ERRU“ (vgl. 2.1.4) erfolgen und dient weiterhin dem in Absatz 1 umschriebenen Zweck der Verwaltungs- und Kontrolltätigkeit der zuständigen Behörden.

Absatz 3 äussert sich zur gegenseitigen Amtshilfe und zum Informationsaustausch mit Drittstaaten. Beides richtet sich nach den im Einzelfall geltenden bilateralen Strassenverkehrs-Abkommen³⁸. Eine separate Regelung für die Amtshilfe und den Informationsaustausch mit Drittstaaten bietet sich gerade deshalb an, weil der Austausch mit Drittstaaten - im Gegensatz zum institutionalisierten Austausch mit der EU (via ERRU, IMI) - individueller ausgestaltet ist und weiterhin nach Massgabe der im Einzelfall anwendbaren bilateralen Abkommen erfolgt. Die Regelung konnte deshalb vom bestehenden Artikel 9a Absatz 3 STUG übernommen werden, wobei der Umfang der Datenherausgabe bzw. ersuchten Auskünfte ebenfalls auf die Daten aus Artikel 9a Absätze 2 und 3 Buchstabe a sowie d bis g STUG beschränkt bleiben soll. Es ist kein Grund ersichtlich, der eine unterschiedliche Regelung des Umfangs zwischen dem Austausch mit EU-Mitgliedstaaten und demjenigen mit Drittstaaten rechtfertigen würde.

Die Daten kann das BAV weiterhin im Abrufverfahren zugänglich machen, wobei der Bundesrat die Modalitäten des Zugriffs im Abrufverfahren regelt. Dabei handelt es sich um keine Neuerungen im Vergleich zum bisherigen Recht (Art. 9a Abs. 3 und 5 Bst. b STUG sowie Art. 13 STUV).

Dem Bundesrat soll darüber hinaus weiterhin die Kompetenz zukommen, völkerrechtliche Verträge über die Bekanntgabe der Daten mit Drittstaaten abschliessen zu können. Auch diese Kompetenznorm wird aus dem bestehenden Artikel 9a Absatz 6 übernommen.

Mit *Absatz 4* soll der Bundesrat einerseits die Möglichkeit erhalten, die für einen künftigen Anschluss der Schweiz an die bereits erläuterten elektronischen Plattformen der EU (ERRU, IMI) notwendigen Abkommen abschliessen zu können. Andererseits erhält der Bundesrat die Kompetenz, die Einzelheiten der gegenseitigen Amtshilfe und des Informationsaustausches wie bis anhin regeln zu können.

Art. 12a Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...

In *Absatz 1* wird die Übergangsfrist aus dem bestehenden Absatz 1 inhaltlich übernommen und an das Datum des Inkrafttretens dieser Änderungen angepasst. Eine entsprechende Regelung braucht es weiterhin, da der Nachweis der Zuverlässigkeit der für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erst bei der Erneuerung bereits erteilter Zulassungsbewilligungen erbracht werden muss.

Absatz 2 enthält eine Bestimmung, welche den Informationsaustausch mit den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten regelt, solange sich die Schweiz dem in Art. 9a Abs. 2 erwähnten elektronischen Informationssystem noch nicht gestützt auf ein separates Abkommen angeschlossen hat. Bis zum Inkrafttreten der notwendigen Abkommen erfolgt der Informationsaustausch wie bisher, also auf Anfrage und mit der Möglichkeit, dass das BAV die Daten im Abrufverfahren zugänglich macht. Diese Regelung entspricht dem bestehenden Art. 9a Abs. 3 sowie der Regelung, welche nach wie vor für den Austausch mit Drittstaaten gilt.

Die übrigen Übergangsbestimmungen zur Änderung vom 26. September 2014 werden aufgehoben.

3.2 Entsendegesetz

Art. 1 Abs. 2bis

Für die neue Aufgabe der Gewährung von Amtshilfe im Rahmen von Anhang 1 des Landverkehrsabkommens und Anhang P des EFTA-Übereinkommens ist eine Erweiterung des Geltungsbereichs des EntsG erforderlich, da die Datenbekanntgabe an die Behörden anderer Länder und die Behördenzusammenarbeit betreffend in der Schweiz ansässiger Betriebe oder Arbeitgeber vom bisher nicht im EntsG vorgesehen sind.

³⁸ Siehe beispielsweise Abkommen vom 1. Dezember 2000 zwischen dem Schweizerischen Bundesrat und dem Ministerrat von Bosnien und Herzegowina über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr auf der Strasse (SR 0.741.619.191).

Art. 8a Amtshilfe im Strassentransportgewerbe

Artikel 8a regelt die Bekanntgabe von Daten an die ersuchende Behörde im Ausland, während Artikel 8b die Zuständigkeiten, die Mitwirkungspflicht und das Verfahren festlegt.

Nach Massgabe einer im Anhang 1 des Landverkehrsabkommens sowie Anhang P des EFTA-Übereinkommens getroffenen Vereinbarung wird die Bekanntgabe von Daten über Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, welche in der Schweiz angestellt sind, sowie über deren Arbeitgeber mit Sitz oder Wohnsitz in der Schweiz auf Ersuchen einer ausländischen Behörde geregelt (Abs. 1). Absatz 1 ist im Zusammenhang mit den Absätzen 2 und 3 zu sehen, welche je einen Zweck und den entsprechenden Inhalt der Datenbekanntgabe definieren.

Absatz 2 beinhaltet die Datenbekanntgabe zur Identifizierung des Arbeitgebers zum Zweck einer Kontrolle über die Einhaltung der minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen im Strassentransport im ersuchenden Land während des Zeitraums einer Entsendung (Abs. 2). Diese Bestimmung beschränkt sich auf Fälle, in welchen der Arbeitgeber aufgrund seiner Angaben im Meldeverfahren nicht identifiziert werden kann. Die ersuchende Behörde ist die für die Kontrolle der Lohn- und Arbeitsbedingungen zuständige Behörde, in der Regel ein Arbeitsinspektorat oder eine sonstige Verwaltungsbehörde. Zuständig für die Bekanntgabe soll sowohl das SECO als auch die kantonale Behörde nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d EntsG sein. Informationen für Kontrollen der Strassenverkehrssicherheit fallen nicht unter diese Bestimmung.

Eine Behörde kann in der Regel nur Daten bekannt geben, über die sie verfügt und die Bekanntgabe muss im Gesetz geregelt sein (Art. 19 i.V. m. Artikel 17 des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1992³⁹ über den Datenschutz (DSG)). Die Bekanntgabe in Absatz 2 beschränkt sich daher auf Daten zum Arbeitgeber oder zu den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die in öffentlichen Registern wie zum Beispiel im Handelsregister (Zefix) oder in öffentlich zugänglichen Verzeichnissen wie Adresslisten zu finden sind, oder in Registern, auf welche die kantonale Arbeitsmarktbeförde aufgrund des Rechts des Bundes oder des Kantons Zugriff haben, z.B. auf das Personenstandsregister im «Infostar». Nicht darunter fällt der sozialversicherungsrechtliche Datenaustausch, da dieser im Rahmen des Anhangs II zum FZA und der Verordnung (EG) Nr. 883/2004⁴⁰ zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit auf eigenen Wegen erfolgt.

In Absatz 3 wird eine Grundlage für die Bekanntgabe von bestimmten Daten eingeführt, welche vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt werden müssen. Die Gewährung von Amtshilfe in Absatz 3 greift subsidiär, wenn der Arbeitgeber seiner Verpflichtung zur Einreichung der Dokumente an die ersuchende Behörde im Ausland nicht von sich aus nachkommt. In diesen Fällen müssen die Schweizer Behörden auf Ersuchen der ausländischen Behörde die Informationen und Dokumente direkt beim Arbeitgeber einfordern (siehe unten, Artikel 8b). Die Datenbekanntgabe erfolgt im Rahmen einer Kontrolle der Einhaltung der minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen während der Entsendung im ersuchenden Land. Es handelt sich um eine abschliessende Aufzählung der folgenden Dokumente: Frachtbrief oder gleichwertige Belege im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr, Daten des Fahrtschreibers gemäss Artikel 14 ARV 1, Lohnabrechnungen während des Entsendezeitraums, Arbeitsvertrag oder die schriftlichen Informationen gemäss Artikel 330b OR, Zeiterfassungsrapporte gemäss Artikel 15 ARV 1, soweit die Arbeitszeiten nicht aus dem Fahrtschreiber ersichtlich sind, und Lohnzahlungsbelege. In Zukunft wird der Frachtbrief möglicherweise elektronisch nach einem internationalen Standard (e-CMR) ausgefertigt, was in der vorliegenden Regelung jedoch bereits enthalten sein kann.

Für den Fall eines späteren Anschlusses der Schweiz an die IMI-Plattform der EU zur Verwaltungszusammenarbeit soll der Bundesrat in Absatz 4 zum Abschluss einer völkerrechtlichen Vereinbarung ermächtigt werden. Dazu soll die Kompetenz zur Regelung der Einzelheiten wie die nationale Zustän-

³⁹ SR 235.1

⁴⁰ SR 0.831.209.268.1

digkeit für die Koordination und die Zugriffsrechte der Nutzer an den Bundesrat delegiert werden. Wie in Kapitel 2.1.3 ausgeführt, handelt es sich beim IMI-System um eine Plattform, welche die grenzüberschreitende Verwaltungszusammenarbeit unter den Behörden der EU-Mitgliedstaaten erleichtert. Im Zuge der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2020/1057 wurde IMI um eine Funktionalität für die Amtshilfe bei Entsendungen im Strassentransportgewerbe erweitert.

Art. 8b Zuständigkeiten und Verfahren

Absatz 1 regelt die Zuständigkeiten auf Bundesebene und auf kantonaler Ebene. Dazu ist vorgesehen, dass das SECO als zentrales Verbindungsbüro die Ersuchen der Behörden anderer Länder um die in Artikel 8a Absatz 2 und 3 genannten Daten entgegennimmt und der zuständigen kantonalen Behörde zur Bearbeitung weiterleitet. Wie erwähnt, soll die kantonale Vollzugsbehörde des EntsG am Sitz des Arbeitgebers zuständig sein. Die zuständige kantonale Behörde leitet das Ersuchen um die in Artikel 8b Absatz 3 aufgelisteten Informationen und Dokumente an den betroffenen Arbeitgeber weiter und fordert ihn auf, ihr diese Dokumente innerhalb von 14 Tagen in der vom ersuchenden Staat gewünschten Sprache der kantonalen Behörde einzureichen (Abs. 2 und 3). Die Aufforderung kann mit einem Hinweis auf die Folgen der Verletzung dieser Mitwirkungspflicht versehen sein (vgl. Art. 9 Abs. 2 Bst. ^{fbis}).

Anschliessend kann die kantonale Behörde die Daten zuhanden der ersuchenden Behörden an das SECO weiterleiten oder sie kann diese den ersuchenden Behörden direkt zusenden (Abs. 4). Die kantonale Behörde ist nicht verpflichtet, Kontrollen beim Arbeitgeber durchzuführen und den Inhalt der Dokumente zu kontrollieren. Der Versand wird in der Regel elektronisch erfolgen, was aus Datenschutzgründen die Verschlüsselung der Nachrichten erfordert. Stellt die kantonale Behörde bei der Gewährung von Amtshilfe fest, dass möglicherweise Verstösse gegen die zwingenden Vorschriften des schweizerischen Rechts zur Strassenverkehrssicherheit vorliegen, z.B. gegen die Arbeits- und Ruhezeiten, so darf sie diese an die zuständigen Behörden weiterleiten (Abs. 5).

Art. 8c Finanzierung

Wie im Vollzug der FlaM üblich, soll der Bund die Hälfte der Kosten, welche den Kantonen im Rahmen der Gewährung der Amtshilfe entstehen, übernehmen. Der Entwurf sieht vor, dass auf die Nettokosten nach Abzug der Einnahmen aus den Verfahrenskosten nach kantonalem Recht abgestellt wird. Die Finanzierung soll in Leistungsvereinbarungen geregelt werden können, wie sie der Bund und die Kantone bereits heute im Rahmen des Vollzugs der FlaM (vgl. Art. 7a Abs. 3 Satz 2 EntsG) periodisch treffen. Der Entwurf sieht zu diesem Zweck eine entsprechende Grundlage vor.

Art. 9 Abs. 2 Bst. ^{fbis}

Wie oben erwähnt, soll die Amtshilfe nicht beinhalten, beim betroffenen Arbeitgeber Kontrollen durchzuführen. Zur Durchsetzung der Mitwirkungspflicht der Arbeitgeber gemäss Artikel 8b ist die Einführung einer Verwaltungssanktion bis zu einem Betrag von 5'000 Franken vorgesehen. Das EntsG enthält bereits Verwaltungssanktionen bis zu diesem Betrag für gewisse Verstösse gegen dieses Gesetz. Für diese Sanktionen sind in der Regel die kantonalen Arbeitsmarktbehörden zuständig, je nach Massgabe des kantonalen Organisationsrechts. Hingegen scheint es vorliegend nicht zielführend, strafrechtliche Bussen, welche in die Zuständigkeit der Strafverfolgungsbehörden fallen, vorzusehen (vgl. Art. 12 EntsG). Bei der Verweigerung der Mitwirkungspflicht wird der ersuchende Staat zudem seine eigenen Sanktionen und Massnahmen gegen den säumigen Arbeitgeber ergreifen. Diese richten sich nach dem Recht des ersuchenden Staates.

Vor diesem Hintergrund dürften für die betroffenen Arbeitgeber genügend Anreize bestehen, der Mitwirkungspflicht bei einer Kontrolle resp. der Aufforderung der kantonalen Behörde zur Einreichung der Dokumente nachzukommen.

In Absatz 3 ist eine redaktionelle Anpassung notwendig, weil das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) neu in Artikel 8a Absatz 1 zum ersten Mal im EntsG erwähnt und in diesem Absatz nur wiederholt wird.

4 Auswirkungen

4.1 Auswirkungen auf den Bund

4.1.1 Auswirkungen im Bereich Zulassung als Strassentransportunternehmen

Vorgeschlagene Variante: Ausdehnung auf den grenzüberschreitenden Verkehr

Bis dato sind etwas über 7'000 schweizerische Transportunternehmen im Güter- und Personenverkehr lizenzpflichtig. Etwas mehr als 1'000 Transportunternehmen befördern Personen, die übrigen Transportunternehmen sind im Güterverkehr tätig. Wenn neu Transportunternehmen, welche grenzüberschreitend Güter mit Fahrzeugen zwischen 2,5 Tonnen und 3,5 Tonnen befördern, unter die Lizenzpflicht fallen dürften ungefähr 1'000 Firmen davon betroffen sein. Grundlage dieser Zahlen ist die Erhebung des BFS aus dem Jahr 2013, wobei in der damaligen Erhebung die Stichprobeneinheit das Fahrzeug und nicht das Unternehmen war. Dies macht es schwierig, die genaue Anzahl der Firmen bzw. Transportunternehmen zu ermitteln, die neu unter die Lizenzpflicht fallen würden. Hinzu kommt, dass in der Erhebung nicht zwischen gewerblichem Verkehr und Werkverkehr unterschieden wurde. Diese Unterscheidung ist wiederum ein massgebendes Kriterium, ob ein Transportunternehmen lizenzpflichtig ist (gewerbsmässige Transporte) oder nicht (Werkverkehr). Es muss zudem festgehalten werden, dass die Verkehrsbranche dynamisch ist, die Erhebung mittlerweile acht Jahre zurückliegt und sich in der Zwischenzeit auch die rechtlichen Grundlagen für die Zulassungsbewilligung geändert haben. Im Jahr 2016 wurde die Lizenzpflicht für Fahrzeuge von damals über 6 Tonnen auf Fahrzeuge über 3,5 Tonnen ausgeweitet. Da nebst den Verkehrsleiterinnen und Verkehrsleitern neu auch sämtliche geschäftsführende Direktorinnen und Direktoren den Nachweis der Zuverlässigkeit erbringen müssen, bedeutet dies einen zusätzlichen Aufwand bei der Prüfung der Gesuche. Dies hat Auswirkungen auf sämtliche lizenzpflichtige Transportunternehmen. Mit den vorliegenden Anpassungen werden zusätzliche Daten von den Transportunternehmen erhoben. Die Erfassung dieser Daten im entsprechenden Register bedeutet einen zusätzlichen administrativen Aufwand beim BAV, abhängig von der Anzahl der neu lizenzpflichtigen Transportunternehmen.

Wird die Zulassungspflicht nur auf Unternehmen ausgeweitet, welche gewerbsmässig mit Lieferwagen im grenzüberschreitenden Verkehr arbeiten, so ist mit einem zusätzlichen Personalbedarf von 100 bis 200 Stellenprozenten zu rechnen. Aufgrund der Gesetzesänderung ist davon auszugehen, dass mit der Einführung der neuen Vorschriften und jeweils bei der Erneuerung der Lizenzen das Arbeitsvolumen phasenweise stärker zunimmt.

Verworfenne Variante: Ausdehnung auf den Binnenverkehr

Aufgrund einer Auswertung des BFS ist davon auszugehen, dass zwischen 12'000 und 37'000 Firmen neu unter die Lizenzpflicht fallen dürften, sofern diese Pflicht für sämtliche Unternehmen, welche gewerbsmässig Güter mit Fahrzeugen zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen befördern, eingeführt würde, unabhängig davon, ob diese ausschliesslich im Binnenverkehr oder grenzüberschreitend tätig sind.

Wenn neu alle Unternehmen, welche gewerbsmässige Binnenverkehre oder auch grenzüberschreitende Verkehre mit Lieferwagen zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen durchführen, eine Zulassung benötigen würden, wäre mit einem steigenden Personalbedarf beim BAV von bis zu 1'000 Stellenprozenten (max. 1'800'000 CHF) für die Bearbeitung der zusätzlichen Gesuche zu rechnen.

Zur Bewältigung der Zusatzaufgaben wäre bei dieser Variante zusätzlich ein erhöhter Sachaufwand von über 500'000 Franken pro Jahr zu erwarten.

Durch die Gebühreneinnahmen aus den zusätzlichen Erstzulassungen und Erneuerungen der Strassentransportunternehmen (Gültigkeitsdauer der Lizenz 5 Jahre) werden Mehrerträge von bis zu 3'000'000 Franken geschätzt.

Weitere Kosten aufgrund der Anpassung des STUG

Will die Schweiz am IMI-Modul der Verordnung (EU) 2020/1055 teilnehmen, so muss sie jährlich einen Beitrag für die Benutzung dieser Informatikanwendung bezahlen. Da bisher mit keinem weiteren Drittstaat ein internationales Abkommen zur Teilnahme an diesem IMI-Modul abgeschlossen wurde, konnte die EU-Kommission bis zur Eröffnung der Vernehmlassung keine Zahlen zu den jährlichen Kosten nennen. Das BAV geht von einem tiefen fünfstelligen Betrag aus. Diese Vorlage hat jedoch keine IMI-Teilnahme zur Folge. Sie schafft einzig die gesetzlichen Voraussetzungen um zu einem späteren Zeitpunkt mittels eines separaten Abkommens die Teilnahme zu ermöglichen.

Gemäss ersten Schätzungen ist bei einem Anschluss der Schweiz an das ERRU von einmaligen Investitionskosten von 155 000 Franken und zusätzlich 61 000 Franken jährlichen Kosten auszugehen.

4.1.2 Auswirkungen im Bereich des EntsG

Die Datenlage erlaubt keine verlässliche Aussage darüber, wie viele in der Schweiz ansässige Unternehmen grenzüberschreitende Transportfahrten in die EU-Mitgliedstaaten durchführen. Unter dem heute anwendbaren FZA und gemäss dem Geltungsbereich in Artikel 1 Absatz 1 bis 8 der Richtlinie (EU) 2020/1057 zählen nicht alle Fahrten von der Schweiz in die EU-Mitgliedstaaten als Entsendungen. Als Entsendungen gelten insbesondere die Kabotagefahrten in die EU-Mitgliedstaaten. Aufgrund des subsidiären Charakters der Verpflichtung zur Amtshilfe, die nur greift, wenn der Unternehmer nicht kontaktiert werden kann oder wenn dieser seiner Mitwirkungspflicht nicht nachkommt, ist nicht mit einer hohen Anzahl an Ersuchen um Amtshilfe zu rechnen.

Die ehemalige Eidgenössische Zollverwaltung, heutiges Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), hat die LSVA-pflichtigen Fahrzeuge mit mehr als 500 Kilometern Fahrleistung im Ausland im ersten halben Jahr 2021 ausgewertet und ist auf 1560 Fahrzeughalter gekommen. Der LSVA-Pflicht unterliegen Fahrzeuge im Gütertransport mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.5 Tonnen. In dieser Zahl dürfte auch ein Anteil Werkverkehr enthalten sein. Laut der Schätzung des BFS (siehe Kap. 4.1.1) kommen etwa 1000 Unternehmen im Gütertransport mit leichten Nutzfahrzeugen hinzu, was insgesamt eine Zahl von 2560 Unternehmen ergibt, welche grenzüberschreitend Gütertransporte durchführen. Personentransporte sind in dieser Grösse nicht berücksichtigt, dürften aber kaum ins Gewicht fallen. Wie oben erwähnt, liegt sowohl unter dem FZA als auch unter der Definition der Richtlinie (EU) 2020/1057 im Güter- und Personentransport nicht immer eine Entsendung vor. So fällt etwa die bilaterale Beförderung von Fahrgästen im Gelegenheits- und Linienverkehr nicht unter die Entsendungen (siehe oben, Kap. 2.2.2).

Zusammen mit den vom BFS geschätzten 1000 Unternehmen mit Fahrzeugen mit einem Gewicht von 2.5 bis 3.5 Tonnen ergibt sich eine geschätzte Grösse von 2560 Unternehmen, die grenzüberschreitend tätig sind. Wenn davon 20 Prozent anlässlich von Fahrten in die EU-Mitgliedstaaten auf die Einhaltung der Lohn- und Arbeitsbedingungen kontrolliert werden, ergibt dies jährlich ca. 500 Kontrollen von in der Schweiz ansässigen Unternehmen. Auch hier gilt es die eingeschränkte Definition für das Vorliegen einer Entsendung im Gütertransport zu berücksichtigen (s. Kap. 2.2). Die Fahrten, welche als Entsendung zählen, lassen sich jedoch nicht beziffern. Ohnehin zeigt sich ein geringer Aufwand für die Gewährung von Amtshilfe. Wenn bei schätzungsweise 5 bis 10 Prozent der zu kontrollierenden Unternehmen Amtshilfe in Anspruch genommen werden müsste, ergäbe dies etwa 25 bis 50 Fälle pro Jahr, in welchen die kantonalen Behörden ein Verfahren durchführen müssten.

Es ist vorgesehen, dass das SECO die Funktion als Verbindungsbüro für Ersuchen um Amtshilfe übernimmt. Das SECO nimmt die Ersuchen der anderen Länder entgegen und leitet sie dem zuständigen Kanton zur Bearbeitung weiter. Zudem sendet das SECO die erhaltenen Auskünfte und Dokumente an den ersuchenden Staat weiter. Der Versand soll, wenn möglich, elektronisch erfolgen und wird keine nennenswerten Kosten nach sich ziehen.

Für den Bund fallen zudem die Kosten für die Entschädigung der kantonalen Behörden gemäss Artikel 8d an. Denkbar ist eine pauschale Entschädigung pro Fall.

Da kaum Prognosen über die Anzahl an Ersuchen um Amtshilfe gemacht werden können, sind die Kosten für den Bund nicht bezifferbar. Aufgrund der oben aufgeführten Schätzung von etwa 25 bis 50 Fällen pro Jahr ist davon auszugehen, dass die neue Aufgabe mit den bestehenden personellen Ressourcen und mit dem bestehenden FlaM-Budget des für den Vollzug des EntsG auf Bundesebene zuständigen Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) finanziert werden kann.

Im Hinblick auf eine mögliche Anwendung von IMI zur Gewährung von Amtshilfe werden personelle Ressourcen für die Einrichtung und Administration benötigt, insbesondere in der Einführungsphase. Der Bund wird einen IMI-Koordinator im Vollzug des EntsG im Strassentransportgewerbe benennen müssen, welcher insbesondere auch den Kantonen als Koordinator zur Verfügung steht. Da der Austausch via IMI auf einer webbasierten Lösung besteht, ist nicht mit erheblichen technischen Investitionen zu rechnen. Die Schweiz wird der EU für die Nutzung von IMI Beiträge an den Unterhalt entrichten müssen, welche die EU-Kommission bislang noch nicht beziffern konnte.

Auch in Bezug auf die Anpassung des Meldeverfahrens an die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/1057 (Art. 1 Abs. 11 Bst. a) könnten in einer späteren Phase zusätzliche Kosten anfallen. Diese dürften davon abhängen, ob die Meldung in Zukunft über eine öffentliche Schnittstelle im IMI vorgenommen werden muss oder ob das bestehende Online-Meldeverfahren gemäss Artikel 6 EntsG für kurzfristige Entsendungen technisch an die in der Richtlinie (EU) 2020/1057 (Art. 11 Abs. 1 Bst. a) vorgeschriebenen Angaben angepasst wird.

Ob die Schweiz tatsächlich an diesem IMI-Modul zur Richtlinie (EU) 2020/1057 teilnimmt, ist davon abhängig, ob ein Interesse am Informationsaustausch über die Entsendung von Arbeitnehmern im Strassentransport mittels IMI besteht und ob ein entsprechendes Abkommens mit der EU abgeschlossen werden kann.

4.2 Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden sowie auf urbane Zentren, Agglomerationen und Berggebiete

4.2.1 Auswirkungen im Bereich Zulassung als Strassentransportunternehmen

Eine Zunahme der lizenzpflichtigen Transportunternehmen bedeutet, dass die Kontrollbehörden mehr Transportunternehmen kontrollieren werden, was zu einer höheren Belastung führt.

4.2.2 Auswirkungen im Bereich des EntsG

Die Vorlage sieht vor, dass die kantonalen Behörden nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d EntsG für den Vollzug der Amtshilfe zuständig sind. Aufgabe der kantonalen Behörden wird sein, die vom ersuchenden Staat gewünschten Dokumente oder Auskünfte beim Unternehmen einzufordern und bei Verstoss gegen die Mitwirkungspflicht ein Sanktionsverfahren im Sinne von Artikel 9 EntsG durchzuführen. Kontrollen vor Ort sind nicht vorgesehen. Die Zahl der Amtshilfeersuchen ist nur schwer abschätzbar. Aufgrund der oben geschätzten 25 bis 50 Fälle pro Jahr besteht kein Anlass zur Annahme, dass die zu erwartende Anzahl Amtshilfeverfahren bei den Kantonen erhebliche Zusatzkosten verursachen werden. Gemäss dem vorliegenden Vorschlag sollen die Kantone wie im FlaM-Vollzug üblich die Hälfte dieser Lohnkosten tragen, während der Bund sie für die andere Hälfte entschädigt.

Vor diesem Hintergrund ist davon auszugehen, dass den Kantonen aus dieser Aufgabe keine erheblichen Kosten entstehen werden und im Rahmen ihrer Ressourcen für den FlaM-Vollzug bewältigt werden können. Sollte die Amtshilfe zu einem späteren Zeitpunkt via IMI erfolgen, würde dies seitens Kantone administrativen und organisatorischen Aufwand insbesondere in der Einführungsphase erfordern. Aufgrund der webbasierten Anwendung ist nicht mit erheblichen technischen Investitionen zu rechnen. Die Verwendung von IMI im Amtshilfeverfahren bewirkt keinen administrativen und personellen Mehraufwand, das Verfahren dürfte sogar effizienter werden.

4.3 Auswirkungen auf die Wirtschaft

Die Tätigkeit als Strassentransportunternehmen soll für alle Leistungserbringer/Teilnehmenden der Strassenverkehrsbranche gleichen und gemeinsamen Regeln unterstehen. Die Ausweitung der geltenden Regeln auf Transportunternehmen, welche grenzüberschreitend leichte Nutzfahrzeuge einsetzen, bedeutet, dass der Berufszugang einheitlich geregelt ist, was nicht zuletzt die Qualität dieser Branche und auch die Wettbewerbsfähigkeit unter den Transportunternehmen sicherstellt.

Die Vorlage zur Anpassung des EntsG hat keine Auswirkungen auf die Wirtschaft.

5 Rechtliche Aspekte

5.1 Verfassungs- und Gesetzmässigkeit

Die Vorlage betrifft primär das Bundesgesetz über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) sowie nachgelagert dazu Anpassungen der Verordnung über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr (STUV). Das STUG hat seine Verfassungsgrundlage in den Artikeln 63 Absatz 1, 92 und 95 Absatz 1 der Bundesverfassung (BV, SR 101). Die beantragten Änderungen bewegen sich im Rahmen, der durch diese Artikel gesteckt wird. Die Vorlage ist verfassungs- und gesetzeskonform.

Die verfassungsmässige Grundlage des EntsG basiert auf Artikel 110 Absatz 1 Buchstaben a und b der Bundesverfassung. Die beantragten Änderungen betreffen die Kontrolle der minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen und sind daher konform mit der Verfassungsgrundlage.

5.2 Vereinbarkeit mit internationalen Verpflichtungen der Schweiz

Das LVA beinhaltet keine explizite Verpflichtung zu einer integralen Übernahme des relevanten neuen EU-Rechts in seinem Anwendungsbereich. Eine weitestmögliche Angleichung der Vorschriften, die im Landverkehr in der Schweiz und in der EU gelten, ist notwendig, um das gute Funktionieren des Abkommens zu gewährleisten (vgl. insb. Art. 52 Abs. 4 LVA). Im Bereich des Marktzugangs liegt es im Interesse der Schweiz, die Gleichwertigkeit der rechtlichen Rahmenbedingungen aufrechtzuerhalten. Ohne Berücksichtigung der entsprechenden Rechtsentwicklungen des „Strassenverkehrspakets“ würden die Unterschiede der Bestimmungen in der Schweiz und in der EU die einwandfreie Anwendung des LVA verhindern. Es ist deshalb das Ziel dieser Vorlage, die schweizerischen Bestimmungen denjenigen der EU anzupassen und so gleiche Wettbewerbsbedingungen im Strassentransport zu schaffen.

Nach erfolgtem Screening durch die Kommission gemäss Kapitel 5.3 würde nach Bestätigung der Gleichwertigkeit ein Beschluss des Gemischten Landverkehrsausschusses Schweiz zur Änderung der entsprechenden Anhänge des LVA vorbereitet und verabschiedet (Art. 52 Abs. 4 LVA).

Mit der Übernahme des Mobilitätspakets ist eine Reihe von Anpassungen der Anhänge des LVA verbunden: Einerseits muss die Verordnung (EU) 2020/1055, mittels derer die beiden Verordnungen (EG)

Nr. 1071/2009 und 1072/2009 angepasst werden sollen, in die Liste der anwendbaren Bestimmungen in Anhang 1 Abschnitt 1 LVA und Anhang P zum EFTA-Übereinkommen aufgenommen werden. Andererseits befreit Artikel 9 Absatz 3 LVA die in Anhang 4 genannten Beförderungen von allen Lizenzregelungen und sonstigen Genehmigungspflichten im Verkehrsbereich. Anhang 4 nennt in Ziffer 3 die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse, einschliesslich der Gesamtmasse der Anhänger, 3,5 Tonnen nicht übersteigt. Mit der Ausweitung des Zulassungserfordernisses auf Strassentransportunternehmen, welche für die grenzüberschreitende Güterbeförderung Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen verwenden, muss Ziffer 3 entsprechend abgeändert werden. Befreit von der Lizenzpflicht bleiben im grenzüberschreitenden Güterverkehr weiterhin sämtliche Unternehmen, welche für die Güterbeförderung ausschliesslich Fahrzeuge verwenden, deren zulässiges Gesamtgewicht gemäss Fahrzeugausweis 2,5 Tonnen nicht übersteigt.

Im Bereich des FZA besteht ebenfalls keine Verpflichtung der Schweiz zur Anpassung neuer Vorschriften im Zusammenhang mit der Entsendung von Arbeitnehmern. Wie in Kapitel 1.2.2 erwähnt, ist die Schweiz nicht verpflichtet, Weiterentwicklungen des EU-Entsenderechts zu übernehmen. Die Schweiz hat die DurchsRL sowie die revEntsRL daher nicht übernommen. Die Anpassung gemäss der hier vorgeschlagenen Variante 3 (siehe Kap. 2.2.1) würde im Strassentransport eine Rechtsangleichung im Vollzug bringen, da die Amtshilfe bisher nicht ausdrücklich im EntsG vorgesehen ist.

5.3 Rechtsvergleich, insbesondere mit dem europäischen Recht

Mit der Anpassung der Bestimmungen über die Zulassung von Strassentransportunternehmen zielt diese Vorlage auf eine Harmonisierung mit der Verordnung (EU) 2020/1055 ab, die in der EU bereits eingeführt wurde und für die Mitgliedstaaten ab dem 21. Februar 2022 gilt. Zusätzlich sollen mit den erfolgten Anpassungen im Bereich der gegenseitigen Amtshilfe und des Informationsaustausches die gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, damit sich die Schweiz anschliessend mittels der erforderlichen Abkommen an die elektronischen Informationssysteme der EU (ERRU, IMI) anschliessen könnte.

Um die Gleichwertigkeit der übernommenen Vorschriften mit dem EU-Recht formell zu bestätigen, wird die EU-Kommission eingeladen, nach Verabschiedung des Gesetzes und der Verordnungen eine entsprechende Prüfung der schweizerischen Rechtsakte vorzunehmen.

Im Rahmen des FZA hat die Schweiz, wie in Kapitel 1.2.2 dargestellt, die jüngeren Rechtsakte zum Entsendebereich wie die DurchsRL und die revidierte EntsRL nicht übernommen. Auch ohne Übernahme haben diese neuen Rechtsakte inhaltlich eher eine Annäherung zwischen der schweizerischen und der europäischen Rechtsordnung bewirkt, weil die schweizerischen FlaM schon von Beginn weg Instrumente zur Durchsetzung wie Kontrollen und Sanktionen vorgesehen haben. Unterschiede bestehen insbesondere in Bezug auf einzelne Instrumente und im Vollzug (so beispielsweise die Voranmeldedfrist von acht Tagen). Es bestehen aber auch Gemeinsamkeiten, vorab in den Meldepflichten, den Kontrollmassnahmen, den Verwaltungssanktionen und der Haftung bei Unteraufträgen. Eine Grundlage für Informationsaustausch und die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz fehlt jedoch im heutigen EntsG. Die teilweise Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 würde eine gewisse Harmonisierung des Entsenderechts im Strassentransportgewerbe bewirken.

5.4 Datenschutz

Mit der Übernahme des EU-Rechts werden zusätzliche Daten (Art. 9 Abs. 3 Bst. f und g STUG) von den Strassentransportunternehmen erhoben und im nicht öffentlich zugänglichen Teil des Registers des BAV (Art. 9 Abs. 3 STUG) bearbeitet. Die gegenseitige Amtshilfe und der Informationsaustausch mit den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten umfasst auch diese Daten. Sämtliche Auskünfte über Angaben des nicht öffentlich zugänglichen Teils des Registers bzw. über Angaben betreffend

Nachweis des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes werden weiterhin lediglich den benannten und zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten im Rahmen der Ausübung ihrer Verwaltungs- und Kontrolltätigkeit gewährt.

Im Entsendegesetz wird neu die Amtshilfe eingeführt, die gestützt auf EU Recht geregelt werden muss. Mit der Regelung der Datenbekanntgabe auf Ersuchen wird Artikel 19 i.V. mit Artikel 17 DSG Rechnung getragen.

Liste der verwendeten Abkürzungen

ARV 1	Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1999, SR 822.221
ASTAG	Schweizerische Nutzfahrzeugverband
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BAV	Bundesamt für Verkehr
BAZG	Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit
BFS	Bundesamt für Statistik
BV	Bundesverfassung, SR 101
DG MOVE	Generaldirektion Mobilität und Verkehr
DSG	Bundesgesetz vom 19. Juni 1992 über den Datenschutz, SR 235.1
DurchsRL	Durchsetzungsrichtlinie zur Entsenderichtlinie, Richtlinie 2014/67/EU vom 15. Mai 2014
EBG	Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957, SR 742.101
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
EG	Europäische Gemeinschaft
EntsG	Entsendegesetz vom 8. Oktober 1999, SR 823.20
EntsRL	Entsenderichtlinie, Richtlinie 96/71/EG vom 16. Dezember 1996
EntsV	Entsendeverordnung, SR 823.201
ERRU	European Registers of Road Transport Undertakings
EU	Europäische Union
FlaM	Flankierende Massnahmen
FZA	Abkommen vom 21. Juni 1999 über die Freizügigkeit, SR 0.142.112.681
IMI	Binnenmarkt-Informationssystem
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
LVA	Landverkehrsabkommen vom 21. Juni 1999, SR 0.740.72
NZV	Eisenbahn-Netzzugangsverordnung vom 25. November 1998, SR 742.122
OR	Obligationenrecht, SR 220
revEntsRL	revidierte Entsenderichtlinie, Richtlinie 2018/957 vom 9. Juli 2018
RVOG	Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz vom 21. März 1997, SR 172.010
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
SEM	Staatssekretariat für Migration
sgv	Schweizerischer Gewerbeverband
STUG	Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen, SR 744.10
STUV	Verordnung vom 2. September 2015 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr, SR 744.103
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation