



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

10. Mai 2023

Bericht über die Ergebnisse der Vernehmlassung über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse

Aktenzeichen: BAV-071.14-5/8/5/1/1
Geschäftsfall:



BAV-D-228B3401/297

Inhaltsverzeichnis

Inhalt

1	Ausgangslage.....	3
1.1	Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage.....	3
1.2	Ablauf und Adressaten	3
1.3	Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden	3
2	Ergebnisse der Vernehmlassung	4
2.1	Ziele	4
2.2	Massnahmen	4
3	Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragenkatalogs	5
3.1	Zielsetzungen	5
3.2	Markt- und Berufszugang	6
3.3	Entsendevorschriften und Amtshilfe	11
3.4	Weitere Auswirkungen.....	15
3.5	Weitere Bemerkungen	16
4	Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren, nach Anspruchsgruppen gegliedert.....	18
5	Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse	19

1 Ausgangslage

1.1 Ausgangslage und Gegenstand der Vorlage

Mit der Vorlage «Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse» wird die Angleichung des Schweizer Rechts an das erste Mobilitätspaket der Europäischen Union (EU) beabsichtigt. Das geltende Bundesgesetz vom 20. März 2009 über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG; SR 744.10) soll angepasst werden, um Massnahmen für eine bessere Kontrolle der sogenannten «Briefkastenunternehmen» und Kriterien für den Zugang zum Beruf für Unternehmen einzuführen, die Lieferwagen mit mehr als 2,5 Tonnen bis und mit 3,5 Tonnen zu gewerblichen Zwecken einsetzen. Weiter sind Rechtgrundlagen für die Schweizer Teilnahme am europäischen Register der Kraftverkehrsunternehmen ERRU vorgesehen. Mit den Anpassungen im Entsendegesetz vom 8. Oktober 1999 (EntsG; SR 823.20) soll zudem eine Grundlage für die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweiz geschaffen werden. Die Amtshilfe durch Schweizer Behörden kommt zur Anwendung, wenn Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in die EU-/EFTA-Länder entsenden, im Gastland auf Einhaltung der dortigen minimalen Lohn- und Arbeitsbedingungen während des Zeitraums der Entsendung hin kontrolliert werden sollen.

1.2 Ablauf und Adressaten

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) und das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) eröffneten gemeinsam am 23. Februar 2022 die Vernehmlassung über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse. Dabei wurden 236 Adressatinnen und Adressaten zur Teilnahme eingeladen. Die Vernehmlassung dauerte bis zum 31. Mai 2022. Insgesamt sind in dieser Zeit 23 Stellungnahmen eingetroffen. Dieser Bericht fasst die Stellungnahmen zusammen; dabei erhebt er keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Zu den Adressatinnen und Adressaten der Vernehmlassung zählten u. a. die Kantone, die in der Bundesversammlung vertretenen politischen Parteien, die gesamtschweizerischen Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete, die Dachverbände der Wirtschaft, diverse nach Personenbeförderungsgesetz abgegoltene Transportunternehmen (TU) sowie eine Vielzahl weiterer Organisationen (Verbände, Verkehrsunternehmen, interessierte Kreise).

1.3 Übersicht über die Vernehmlassungsteilnehmenden

Insgesamt sind 23 Stellungnahmen eingegangen.

Teilnehmende nach Kategorie	Adressatinnen Adressaten	Stellung bezogen
Kantone und Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs (KöV)	27	6
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien	11	3
Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete	3	0
Nach PBG abgegoltene Transportunternehmen	66	0
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft	8	4
Organisationen	121	10
Stellungnahmen insgesamt	236	23

Die vollständige Liste der eingegangenen Stellungnahmen findet sich in Anhang 1.

2 Ergebnisse der Vernehmlassung

2.1 Ziele

Die Ergebnisse der Vernehmlassung zeigen, dass eine deutliche Mehrheit mit der Zielsetzung der Vorlage einverstanden ist, die schweizerischen Vorschriften im Strassentransportbereich den europäischen Vorschriften anzupassen und dadurch einen fairen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Strassen-transport zu fördern.

2.2 Massnahmen

Markt- und Berufszugang

Eine Mehrheit der Teilnehmenden erachtet den Vorschlag als zielführend, die Zulassungspflicht nur auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen auszudehnen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht mit mehr als 2,5 bis und mit 3,5 Tonnen einsetzen. Umstritten ist allein die Beschränkung im grenzüberschreitenden Verkehr. Knapp die Hälfte hält es für wünschenswert, die Zulassungspflicht auch auf den Binnenverkehr auszuweiten.

Eine klare Mehrheit begrüsst den Vorschlag, Massnahmen zur besseren Kontrolle der sogenannten Briefkastenunternehmen zu ergreifen. Es wird jedoch erwartet, dass vor Aufnahme jeglicher Schritte zur Schaffung der gesetzlichen Voraussetzungen, die einen Zugang zum entsprechenden Modul des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) ermöglichen, die Kosten und der Nutzen eines solchen Zugangs genau festgelegt werden.

Entsendevorschriften und Amtshilfe

Die Auswertung der Vernehmlassungsantworten zeigt, dass durchweg alle Befragten eine allfällige vollständige Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 ablehnen. Diese Richtlinie regelt den Begriff Entsendung ausländischer Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sowie die Verwaltungsanforderungen, die Kontrollmassnahmen und die Gewährung von Amtshilfe bei Entsendungen. Eine geringe Anzahl von Teilnehmenden spricht sich für die vom Bundesrat vorgeschlagene teilweise Übernahme aus, während die Mehrheit eine Teilübernahme mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Inhalt ablehnt beziehungsweise nur unter gewissen Bedingungen zustimmt. Einige Befragte könnten sich mit einer Teilübernahme einverstanden erklären, sofern die achttägige Meldefrist beibehalten wird. Weitere Teilnehmende knüpfen ihre Unterstützung in dieser Frage an die Gewährleistung, dass die Amtshilfe zwischen der Schweiz und der EU gegenseitig und gleichwertig ausgestaltet werde, sodass keine Unterschiede beim Umfang der zu liefernden Informationen entstehen. Die Teilübernahme mit dem vom Bundesrat vorgeschlagenen Inhalt wird somit von der Mehrheit abgelehnt.

3 Auswertung der Stellungnahmen anhand des Fragenkatalogs

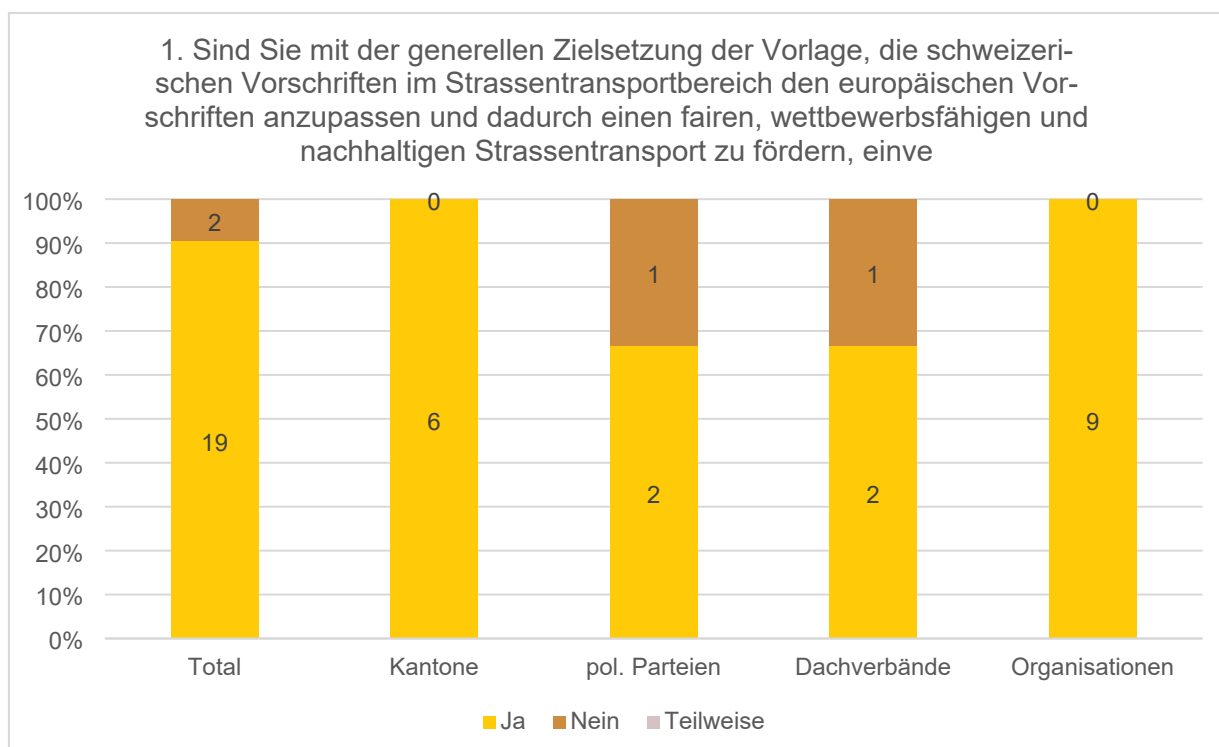
Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen neun Fragen umfassenden Katalog (siehe Anhang 2). Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens.

3.1 Zielsetzungen

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

Grundtenor

21 von 23 Antworten gehen auf diese Frage konkret ein. Eine deutliche Mehrheit (19 von 21) ist mit der Zielsetzung der Vorlage einverstanden. 2 von 21 Antworten lehnen diese ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben diese Frage 19 Teilnehmende beantwortet, davon 6 Kantone (FR, NW, SG, TG, TI, VD), 2 Parteien (SP und FDP), 2 Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (travail.suisse und economiesuisse) sowie weitere Organisationen (u.a. Pusch, Alpen-Initiative, transfair, VCS usw.).

Zwar unterstützen Greenpeace, Pusch, die Alpen-Initiative, der VCS und die SP die generelle Zielsetzung der Vorlage, sie betonen jedoch zugleich die Bedeutung der Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene, die unter anderem einen Beitrag zur Eindämmung der Erderwärmung, des Lärms und des Bodenverbrauchs zu leisten vermöge. Die SP und die FDP begrüßen die Übernahme des europäischen Rechts im Interesse der guten Beziehungen zur Europäischen Union.

Mit **NEIN** haben diese Frage 2 Teilnehmende beantwortet (SGB und SVP).

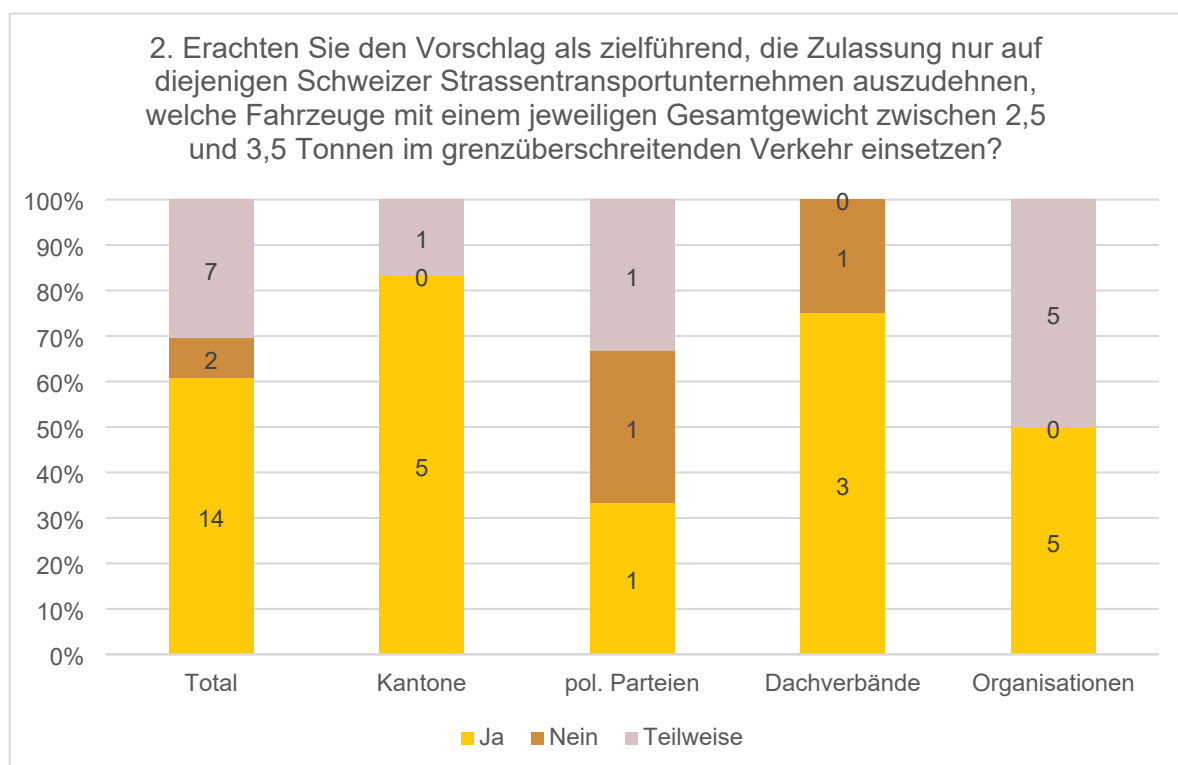
Der SGB stimmt dieser Gesetzesvorlage nicht zu, weil er eine Schwächung der begleitenden Massnahmen nach sich ziehen würde. Die SVP begründet ihre Antwort mit der Befürchtung, dass die gewünschte Übernahme des EU-Rechts die Unabhängigkeit der Schweiz bedrohen und unkontrollierbare finanzielle Folgen auslösen könnte.

3.2 Markt- und Berufszugang

Frage 2: Erachten Sie den Vorschlag als zielführend, die Zulassungspflicht nur auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen auszudehnen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen?

Grundtenor

23 von 23 Antworten gehen auf diese Frage konkret ein. Eine Mehrheit (14 von 23) unterstützt den Vorschlag, die Zulassungspflicht nur auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen auszu-dehnen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht mit mehr als 2,5 bis und mit 3,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen. 7 von 23 Antworten sind teilweise mit dem Vor-schlag einverstanden. 2 von 23 Antworten lehnen den Vorschlag ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben diese Frage 14 Teilnehmende beantwortet, davon 5 Kantone (SG, VD, TG, TI und NW), 1 Partei (FDP), 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (economiesuisse, SGB und travail.suisse.) sowie 5 weitere Organisationen (u.a. ASTAG, BFU-BPA, transfair, usw.).

strasseschweiz unterstützt zwar den Vorschlag, die Zulassungspflicht nur auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen auszudehnen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht mit mehr als 2,5 bis und mit 3,5 Tonnen im grenzüberschreitenden Verkehr einsetzen, bedauert jedoch den zusätzlichen Verwaltungsaufwand, den die Erfassung der Daten bewirken werde. transfair und travail.suisse begrüßen die Tatsache, dass der Vorschlag dazu beitrage, Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.

TEILWEISE einverstanden mit dem Vorschlag sind 7 Teilnehmende.

Die «teilweise» Unterstützung des Vorschlags rührt daher, dass die Teilnehmenden eine Zulassungspflicht bevorzugen, die sich nicht allein auf den grenzüberschreitenden Verkehr (UNIA, Pusch, SP usw.) oder auf Fahrzeuge von über 2,5 Tonnen (FR) beschränkt.

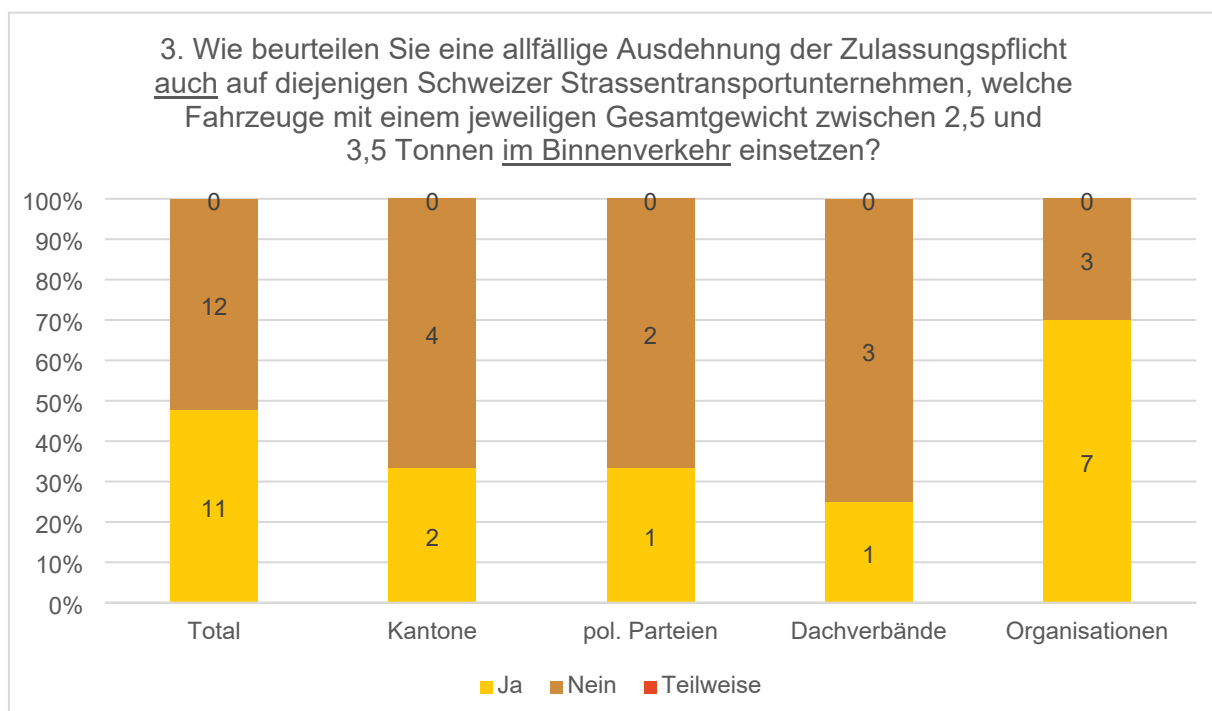
Mit **NEIN** haben diese Frage 2 Teilnehmende beantwortet (SGV und SVP).

Als undurchführbar erachtet der SGV die Unterscheidung zwischen Binnenmarkt und grenzüberschreitendem Markt, auf der die Ausnahmeregelung für Fahrzeuge beruht, die im Binnenverkehr eingesetzt werden. Zahlreiche KMU arbeiten nur gelegentlich oder einmalig in den angrenzenden Ländern. Nach dem vorgeschlagenen Modell müssten Unternehmen um eine Bewilligung ersuchen, was für sie einen unverhältnismässigen administrativen und finanziellen Mehraufwand bedeuten würde.

Frage 3: Wie beurteilen Sie eine allfällige Ausdehnung der Zulassungspflicht auch auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen im Binnenverkehr einsetzen?

Grundtenor

23 von 23 Antworten gehen auf diese Frage konkret ein. Eine knappe Mehrheit (12 von 23) lehnt den Vorschlag ab, die Zulassungspflicht auch auf diejenigen Schweizer Strassentransportunternehmen auszudehnen, welche Fahrzeuge mit einem jeweiligen Gesamtgewicht mit mehr als 2,5 bis und mit 3,5 Tonnen im Binnenverkehr einsetzen. 11 von 23 Antworten sind mit dem Vorschlag einverstanden.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben diese Frage 11 Teilnehmende beantwortet, davon 2 Kantone (TI und FR), 1 Partei (SP), 1 gesamtschweizerischer Dachverband der Wirtschaft (SGB) und 7 weitere Organisationen (z. B. UNIA, Alpen-Initiative, BFU, FER).

Der SGB begrüsst die Ausdehnung der Kriterien für den Berufszugang sowie die Verbesserung des Arbeitnehmerschutzes und der Verkehrssicherheit. Allerdings ist für den SGB nicht ersichtlich, wieso diese Verbesserungen allein im grenzüberschreitenden Verkehr gelten sollten. Die UNIA teilt diese Auffassung und erachtet es als notwendig, den Binnenverkehr ebenfalls der Zulassungspflicht zu unterstellen, um diesen Bereich zu professionalisieren. Damit würde die derzeit diffuse Lage in diesem Bereich geklärt, in der oft nicht deutlich zu erkennen sei, wer die tatsächliche Arbeitgeberin oder der tatsächliche Arbeitgeber sei (und die Bezahlung der Sozialversicherungsbeiträge oder die Erfassung der Arbeitszeit übernehme) und wer die Verantwortung für die Sicherheit der Fahrzeuge trage. Die BFU erachtet die Pflicht, in Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht über 2,5 Tonnen einen Fahrtenschreiber einzubauen, auch im Binnenverkehr als wichtig, denn schätzungsweise 10 Prozent aller Verkehrsunfälle seien auf Müdigkeit am Steuer zurückzuführen. Zudem trügen Kontrollen der Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten wesentlich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei.

Mit **NEIN** haben diese Frage 12 Teilnehmende beantwortet, davon 4 Kantone (VD, TG, NW und SG), 2 politische Parteien (FDP und SVP), 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (SGV, economiesuisse und travail.suisse) sowie 3 weitere Organisationen (routesuisse, ASTAG und transfair)

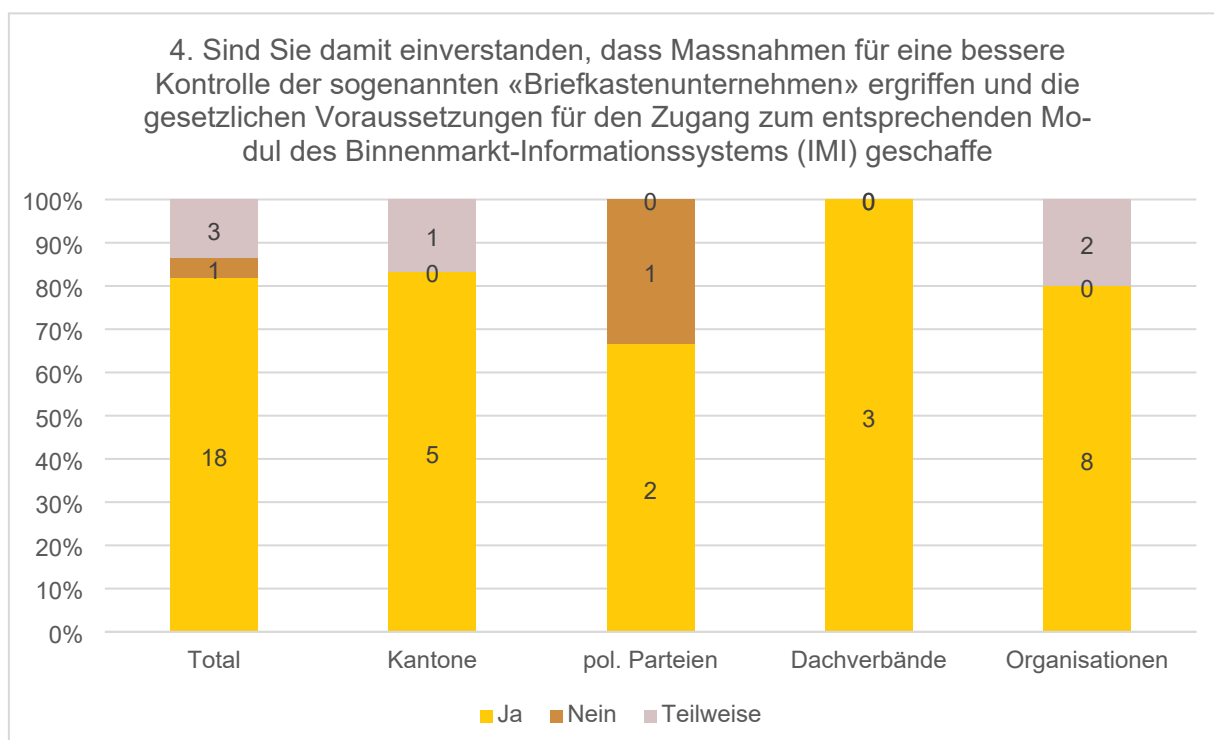
Mehrere Teilnehmende (SG, strasseschweiz und FDP) betonen, dass derzeit kein EU-Mitgliedstaat solche Massnahmen in seinem Binnenmarkt anwende. Weil Transportunternehmen mit reinen Lieferwagenflotten nicht in einer unmittelbaren Konkurrenzsituation zu Firmen mit reinen Lastwagenflotten stünden, gibt es für den ASTAG keinen Regulierungsbedarf, weder in verkehrs- noch in wettbewerbsrechtlicher Sicht. Zudem wird der erhebliche Mehraufwand für die Bearbeitung der zusätzlichen Gesuche als Begründung der ablehnenden Haltung ins Feld geführt (SG, SGV und VD).

Frage 4: Sind Sie damit einverstanden, dass Massnahmen für eine bessere Kontrolle der sogenannten Briefkastenunternehmen ergriffen und

die gesetzlichen Voraussetzungen für den Zugang zum entsprechenden Modul des Binnenmarkt-Informationssystems (IMI) geschaffen werden?

Grundtenor

22 von 23 Antworten gehen auf diese Frage konkret ein. Eine deutliche Mehrheit (18 von 22) ist mit dem Vorschlag einverstanden, dass Massnahmen für eine bessere Kontrolle der sogenannten Briefkastenunternehmen ergriffen und die gesetzlichen Voraussetzungen für den Zugang zum entsprechenden IMI-Modul geschaffen werden. 3 von 22 Antworten sind teilweise mit dem Vorschlag einverstanden; 1 von 22 Antworten lehnt ihn ab.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben diese Frage 18 Teilnehmende beantwortet, davon 5 Kantone (FR, TI, TG, VD und NW), 2 Parteien (FDP und PS), 3 gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft (SGV, travail.suisse und SGB) sowie 8 weitere Organisationen (u. a. Pusch, Alpen-Initiative, UNIA, ASTAG usw.).

Hier ist anzumerken, dass zahlreiche Teilnehmende trotz ihrer Unterstützung für den Vorschlag betonen, wie wichtig es sei, zunächst die Höhe der erforderlichen Investitionen sowie die Kosten und den tatsächlichen Nutzen des IMI-Moduls genau abzuklären (FDP, Thurgau, ASTAG, SGV usw.).

TEILWEISE einverstanden mit dem Vorschlag sind 3 Teilnehmende (bfu, strasseschweiz und der Kanton St. Gallen).

Auch für diejenigen Teilnehmenden, die den Vorschlag teilweise begrüßen, ist vorwiegend das IMI problematisch. Bevor jedoch irgendeine Entscheidung gefällt wird, sollte zunächst eine klare Antwort darauf vorliegen, welche Kosten und welcher Nutzen aus einem IMI-Zugang zu erwarten wären, und sollten mögliche Alternativlösungen geprüft werden (BFU, strasseschweiz). Der Kanton St. Gallen begrüsst zwar die mit dem IMI gebotene Chance zur Digitalisierung des Systems, erachtet es zum jetzigen Zeitpunkt aber als verfrüht, eine Stellungnahme abzugeben, da zu viele Fragen offenstehen.

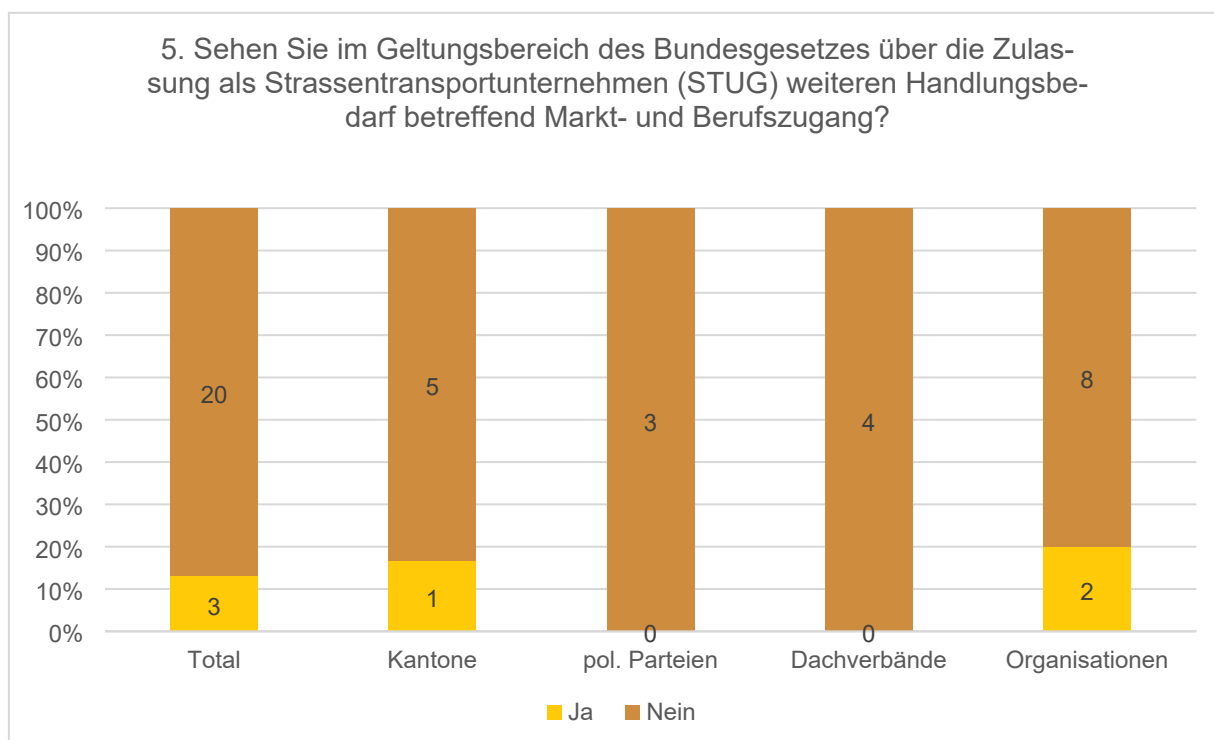
Mit **NEIN** hat diese Frage 1 Teilnehmende beantwortet (SVP).

Die SVP moniert den für die Schweiz kostspieligen Mechanismus, der mit dem IMI verbunden wäre, während der Nutzen eines solchen Systems nicht erwiesen sei.

Frage 5: Sehen Sie im Geltungsbereich des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen (STUG) weiteren Handlungsbedarf betreffend Markt- und Berufszugang?

Grundtenor

Die breite Mehrheit (20) sieht im Geltungsbereich des STUG keinen weiteren Handlungsbedarf betreffend Markt- und Berufszugang. Nur 3 von 23 Antworten regen zusätzliche Massnahmen an.



Im Einzelnen

Mit **JA** haben diese Frage 3 Teilnehmende beantwortet, davon 1 Kanton (FR) sowie 2 Organisationen (ASTAG und FER).

Der Kanton Freiburg wünscht, dass Förder- oder sogar Anreizmassnahmen für mehr Gütertransport auf der Schiene vorgeschlagen werden. Die FER fordert verstärkte Kontrollen, um Missbräuche zu verhindern. Die ASTAG äussert sich ablehnend zu Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d E-STUG (40-km/h-Ausnahme), wonach Unternehmen, die ausschliesslich Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h verwenden, von der Zulassungspflicht ausgenommen sein sollen. Für den Verband entsteht mit der neuen Bestimmung eine Wettbewerbsverzerrung, da gewerbliche Traktoren oftmals Güter transportieren, die genauso gut von einem Lastwagen transportiert werden könnten.

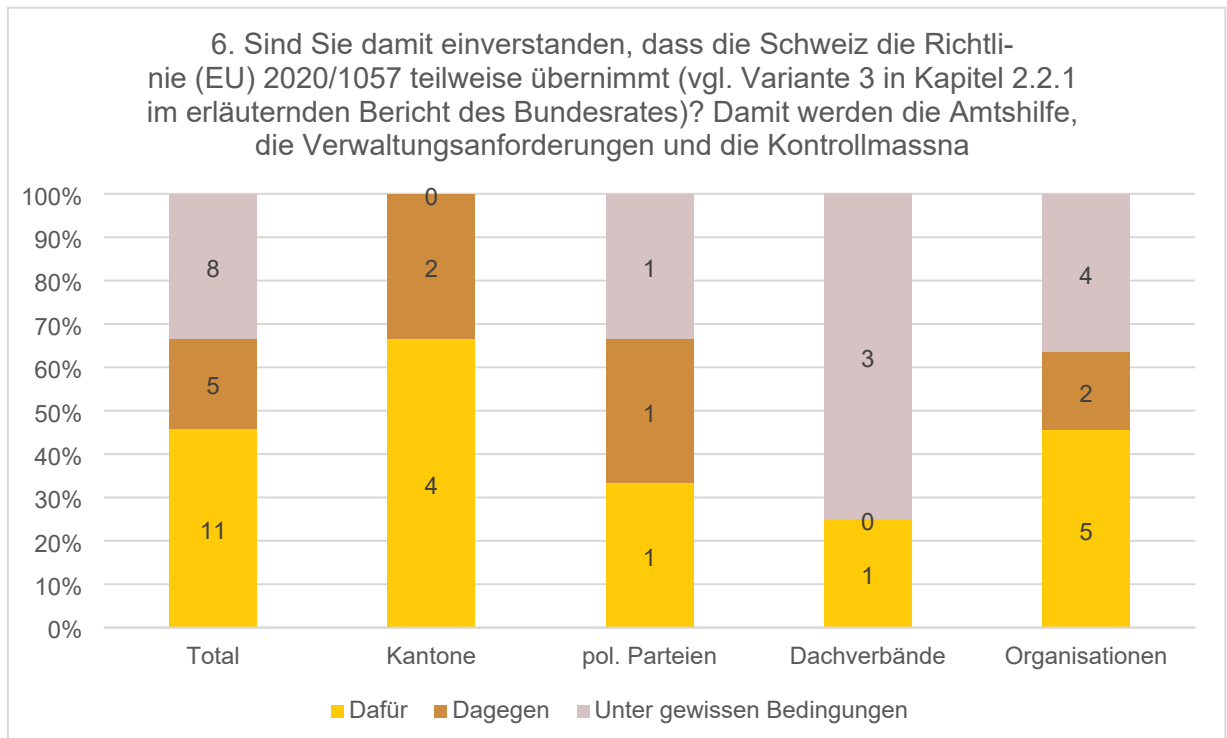
Mit **NEIN** haben diese Frage 20 Teilnehmende beantwortet.

3.3 Entsendevorschriften und Amtshilfe

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

Grundtenor

23 von 23 Antworten gehen auf diese Frage konkret ein. Weniger als die Hälfte der Teilnehmenden (11 von 23) befürwortet den Vorschlag einer teilweisen Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 (vgl. Variante 3 in Kap. 2.2.1 im erläuternden Bericht des Bundesrates). Eine beträchtliche Minderheit (8 von 23) knüpft ihre eventuelle Zustimmung zum fraglichen Vorschlag an Bedingungen. 4 von 23 Antworten lehnen den Vorschlag deutlich ab.



Im Einzelnen

11 Teilnehmende befürworten den Vorschlag einer teilweisen Übernahme. Darunter befinden sich 4 Kantone (FR, NW, TG und TI) sowie 5 Organisationen (u. a. Pusch, Alpen-Initiative, Greenpeace, FER), 1 politische Partei (SP) und 1 gesamtschweizerischer Dachverband der Wirtschaft (economie-suisse).

SP, Pusch, Alpen-Initiative, VCS und Greenpeace unterstreichen, wie wichtig es sei, missbräuchliche Lohnunterbietungen zu bekämpfen, und bringen ihre Ablehnung gegenüber Kabotageverstössen zum Ausdruck. Daraus folgt, dass den Kontrollen höchste Priorität zuzumessen ist.

Nur unter gewissen Bedingungen einverstanden mit dem Vorschlag sind 8 Teilnehmende (SGB, travail.suisse, SGV, transfair, FDP, UNIA usw.).

Die FDP und der SGV sind bereit, Variante 3 anzunehmen, knüpfen ihre Zustimmung jedoch an die Bedingung, dass die Amtshilfe zwischen der Schweiz und der EU gegenseitig und gleichwertig gewährt werde, damit sichergestellt sei, dass es hinsichtlich des auszutauschenden Datenumfangs keine Unterschiede gebe. transfair, travail.suisse sowie der SGB machen ihre Zustimmung von der Beibehaltung der Meldefrist abhängig. Die UNIA betont das Fehlen einer Amtsstelle, die für die Anwendung dieser Bestimmungen zuständig wäre und insbesondere die Löhne sowie die Fahrtschreiberdaten der ausländischen Fahrerinnen und Fahrer überprüfen könnte. Zugleich weist sie auf die Notwendigkeit einer klaren Auslegung der Entsenderichtlinie im Zusammenhang mit dem Strassentransport hin.

Mit **NEIN** haben diese Frage 4 Teilnehmende beantwortet (SG, ASTAG, VD und SVP).

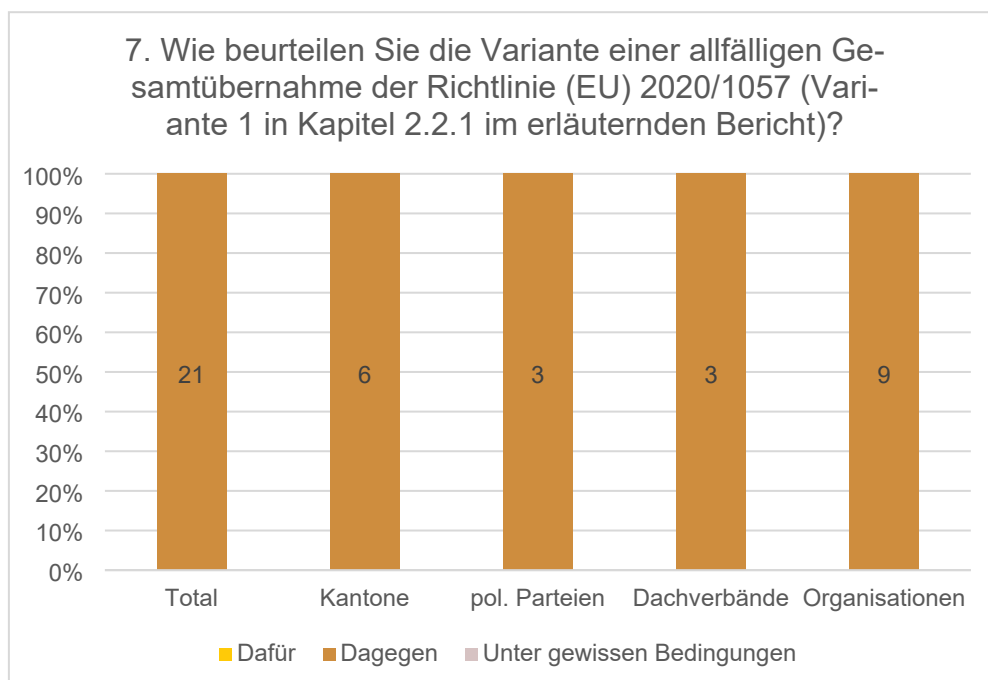
Der Kanton St. Gallen vertritt unter anderem die Ansicht, dass die Schweiz bei einer teilweisen Übernahme im Bereich der Arbeitsmarktüberwachung ihre Eigenständigkeit preisgeben würde. Ebenso bedauert er den Mangel an Klarheit bezüglich der Auswirkungen auf die Verwaltungen sowie das potenziell entstehende Ungleichgewicht zwischen der Schweiz und der EU und stuft das IMI als überflüssig ein. Der Kanton Waadt drückt seine Besorgnis über den auf die kantonalen Behörden zukommenden Mehraufwand aus, der eine Überlastung nach sich ziehen könnte, und verlangt, zu prüfen, ob sich nicht auch bereits bestehende Kanäle nutzen liessen. Die SVP schliesslich lehnt die Variante 3 rundum ab. Ihr zufolge vermag der vermeintliche Mehrwert einer verbesserten Amtshilfe mit der EU nicht

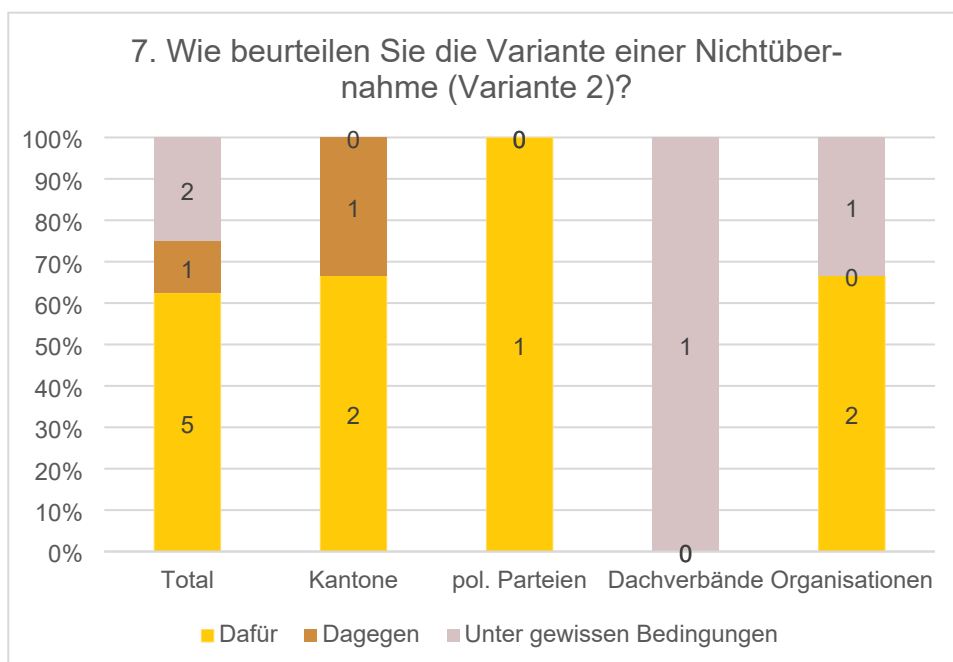
darüber hinwegzutäuschen, dass die Übernahme des EU-Rechts die Unabhängigkeit der Schweiz gefährde und unkontrollierbare finanzielle Folgen auslöse.

Frage 7: Wie beurteilen Sie die Variante einer allfälligen Gesamtübernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 (Variante 1 in Kapitel 2.2.1 im erläuternden Bericht) oder einer Nichtübernahme (Variante 2)?

Grundtenor

Auf den ersten Teil der Frage, also zur Gesamtübernahme (Variante 1), gehen 21 von 23 Antworten konkret ein. Angesichts der Ablehnung durch alle Teilnehmenden wird eine vollständige Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 (Variante 1, vgl. Kap. 2.2.1 des erläuternden Berichts) endgültig fallen gelassen. Zum zweiten Teil der Frage, also zu einer Nichtübernahme (Variante 2), haben sich nur 8 von 23 Teilnehmenden konkret geäußert (3 Kantone, 1 politische Partei, 1 gesamtschweizerischer Wirtschaftsdachverband und 3 Organisationen). Eine Mehrheit (5 von 8) befürwortet die Nichtübernahme, während 2 von 8 Teilnehmenden sie unter gewissen Bedingungen annehmen und 1 von 8 Teilnehmenden sie ablehnt.





Im Einzelnen

Variante 1 Gesamtübernahme:

Ausnahmslos alle Teilnehmenden weisen die vollständige Übernahme zurück.

Der Kanton Tessin zum Beispiel will mit dieser Ablehnung vermeiden, dass gegenüber inländischen Strassentransportunternehmen bei einer vollständigen Übernahme der Richtlinie (EU) 2020/1057 möglicherweise Wettbewerbsverzerrungen entstehen. Der Kanton Thurgau ist der Auffassung, dass das Problem hauptsächlich in der unterschiedlichen Definition des Begriffs Entsendung liege, die bei einer vollständigen Übernahme zum Tragen käme. Die UNIA lehnt eine vollständige Übernahme ab, weil dies die Beschneidung der flankierenden Massnahmen und den Wegfall der Voranmeldefrist bedeuten würde. transfair teilt diese Einschätzung und verweist zusätzlich auf die nachteiligen Folgen, die mit einer Reduktion oder sogar dem Wegfall der Kontrollen verbunden wären. Dieser Ansicht ist auch der SGV.

Variante 2 Nichtübernahme:

5 Teilnehmende **unterstützen** die Nichtübernahme (SG, VD, SVP, strasseschweiz und ASTAG).

Die angeführten Gründe sind die bereits in den Antworten auf Frage 6 genannten.

Nur unter gewissen Bedingungen mit einer Nichtübernahme einverstanden sind 2 Teilnehmende (transfair und travail.suisse).

Sowohl transfair als auch travail.suisse erachten eine Nichtübernahme per se zwar als nicht wünschenswert, dennoch wäre diese Option einer Teilübernahme vorzuziehen, die eine Schwächung der flankierenden Massnahmen zur Folge hätte.

1 Teilnehmender lehnt eine Nichtübernahme klar ab (TG).

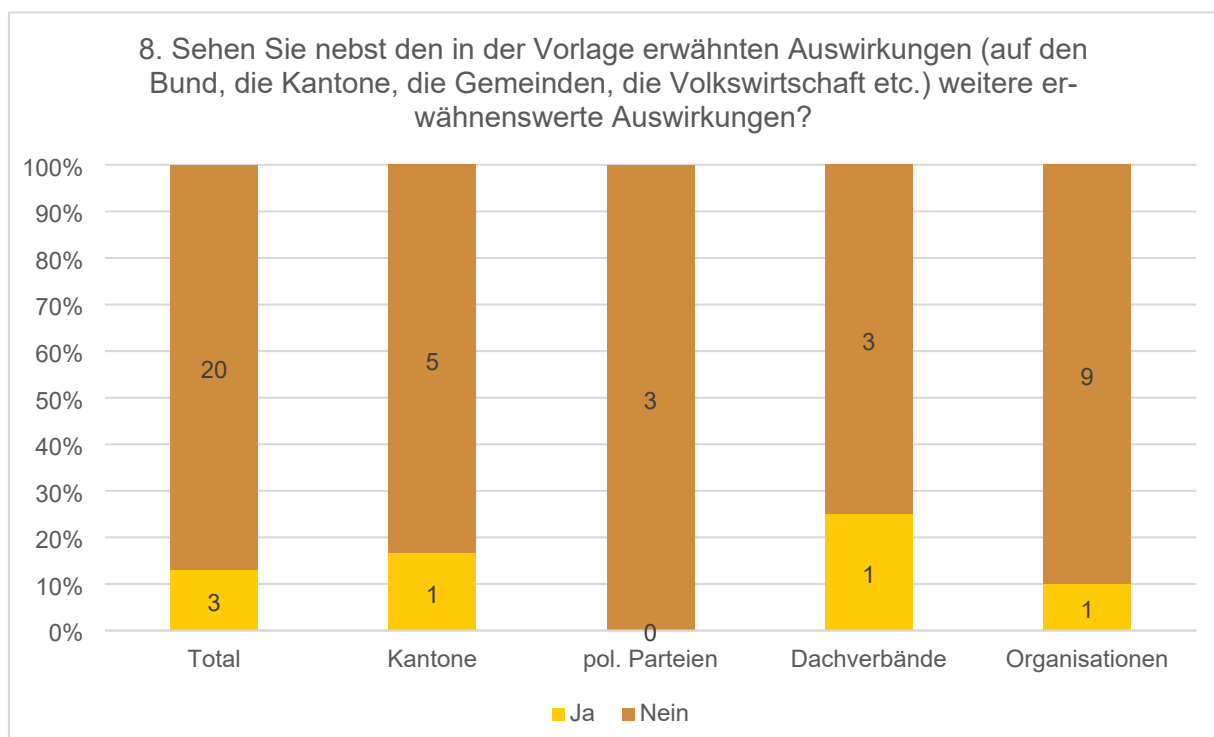
Der Kanton Thurgau verweist darauf, dass dies in Bezug auf die Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden kontraproduktiv wäre.

3.4 Weitere Auswirkungen

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

Grundtenor

3 von 23 Teilnehmenden sind der Meinung, dass weitere Auswirkungen erwähnt werden sollten.



Der Kanton Waadt merkt an, dass die vorgesehene Frist von 14 Tagen für die Übermittlung der von einer ausländischen Behörde angefragten Informationen, noch dazu in der Sprache dieses Staates, die Verwaltung hinsichtlich der Umsetzung vor eine schwierige Aufgabe stellen würde. Dieses Element wird auch von der FDP in ihrer Antwort auf die Frage 9 aufgegriffen. Zudem weist der Kanton Waadt auf drei Punkte hin, die seiner Auffassung nach unter dem Gesichtspunkt des Datenschutzes geklärt werden sollten, nämlich die Absätze 2 und 4 in Artikel 8a sowie Absatz 3 in Artikel 8b des EntsG.

Der SGV ist der Ansicht, dass es bestimmte negative Konsequenzen für die Wirtschaft gebe, die der Bericht nicht erwähne. Diese Auswirkungen würden vor allem die KMU treffen. Durch die Zulassungspflicht würde auch der administrative Aufwand merklich steigen. Die Tatsache, dass die Ausnahmen ausschliesslich für die im Binnenverkehr tätigen Unternehmen vorgesehen seien, berge das Risiko negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und die nicht gewerblichen Transporte. Schliesslich weist der SGV darauf hin, dass es für bestimmte Unternehmen wegen der mangelnden Klarheit bei der Unterscheidung zwischen gewerblichen und nicht gewerblichen grenzüberschreitenden Transporten schwierig sei, sich gesetzeskonform zu verhalten.

Die UNIA lenkt die Aufmerksamkeit auf die Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Einsatz von Subunternehmern im Bereich KEP (Kurier, Expressdienst, Pakettransporte), die bei nahezu allen grossen Betrieben mit der Endauslieferung beauftragt werden. Derzeit befänden sich die Subunternehmer sowie ihre Angestellten in einer prekären, in erster Linie von einer diffusen Rechtsunsicherheit geprägten Lage. Die UNIA geht davon aus, dass bei der Einführung einer Zulassungspflicht insbesondere KEP-Transporte leicht teurer würden. Im Gegenzug dazu liesse sich hoffen, dass die Arbeit in diesem Bereich

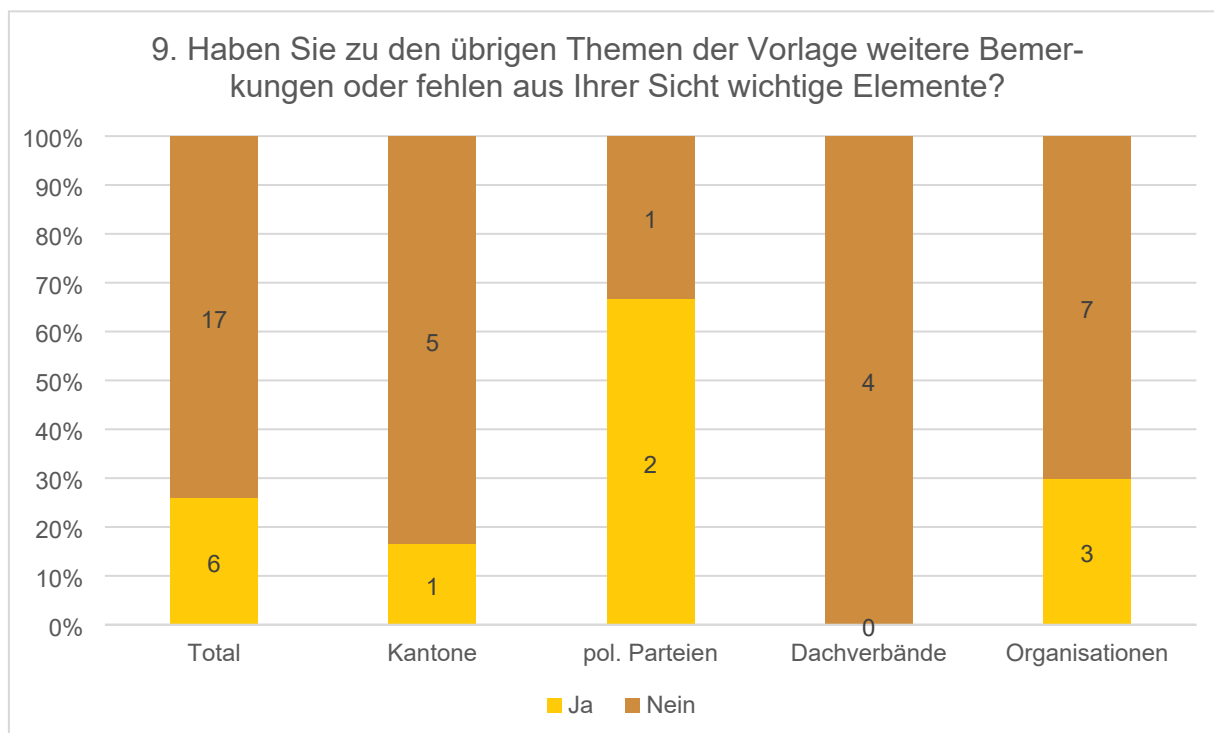
menschenwürdiger werde und die KEP-Betriebe damit begännen, Arbeitnehmende direkt anzustellen und deren Sozialversicherungsabgaben zu entrichten usw.

3.5 Weitere Bemerkungen

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

Grundtenor

6 von 23 Teilnehmenden haben weitere Bemerkungen zu anderen Themen der Vorlage oder fehlenden wichtigen Elementen angebracht.



Artikel 8b Absatz 2 und 3 E-EntsG: Aus Sicht der FDP, strasseschweiz und der ASTAG führt diese Bestimmung, wonach die Daten in die von den ersuchenden Behörden gewünschte Sprache geliefert werden müssen, zu einem unzumutbaren Aufwand für die Arbeitgeber. Die FDP, strasseschweiz und die ASTAG fordern, dass die Bestimmung dahingehend angepasst wird, sodass die Daten in einer Schweizer Amtssprache zur Verfügung gestellt werden können.

Zu Artikel 4 Absatz 6 E-STUG: Dass die Voraussetzung der Zuverlässigkeit nebst dem Verkehrsleiter neu auch von den für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt werden muss, lehnen ASTAG und strasseschweiz ab. Diese Ausweitung lässt sich – entgegen den Darstellungen im erläuternden Bericht – dem EU-Recht nicht entnehmen. Vielmehr überlässt es Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2 in Verbindung mit Artikel 6 Absatz 12 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 den Mitgliedstaaten, in welchem Umfang und von welcher Person sie das Zuverlässigkeitserfordernis verlangen.

Die angestrebte EU-Rechtsübernahme gefährdet gemäss SVP die Unabhängigkeit der Schweiz und löst unkontrollierbare Kostenfolgen aus. Um Missbräuche ausländischer Firmen aufzudecken, sollen in erster Linie souveräne Massnahmen der Schweiz sichergestellt werden, bei welchen die Kostenfolgen und Effizienz klar nachgewiesen werden können. Gleichzeitig lehnt es die SVP ab, die Schweiz an EU-Gesetze wie das Europäische Register der Kraftverkehrsunternehmen (ERRU) zu binden, über welche der Europäische Gerichtshof die Deutungshoheit hat.

Angesichts der Probleme bei den Arbeitsbedingungen im Bereich des Warentransports mit Fahrzeugen unter 3,5 Tonnen, setzt sich die UNIA für allgemeinverbindliche Gesamtarbeitsverträge mit würdigen Arbeitsbedingungen, für eine Solidarhaftung der Generalunternehmungen und einer Fahrtenschreiberpflicht ein.

Der Kanton Thurgau gibt zu bedenken, dass das Schweizer Strassentransportgewerbe nicht primär auf den internationalen Verkehr ausgerichtet ist. Deshalb sollte kein unnötiger und teurer Verwaltungsapparat aufgebaut werden. Den Einsatz von Transportfahrzeugen von 2,5 bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht sehen sie mehr als Ergänzung und nicht als Wettbewerbsverzerrung zum übrigen Strassentransport.

4 Anhang 1: Liste der eingereichten Stellungnahmen im Vernehmlassungsverfahren, nach Anspruchsgruppen gegliedert

Kantone / Cantons / Cantoni	
Abkürzung	voller Name
TG	Staatskanzlei des Kantons Thurgau
SG	Staatskanzlei des Kantons St. Gallen
TI	Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino
VD	Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud
FR	Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg
NW	Staatskanzlei des Kantons Nidwalden
In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale	
Abkürzung	voller Name
SP	SP Schweiz Sozialdemokratische Partei der Schweiz / PS Parti socialiste suisse / PS Partito socialista svizzero
SVP	SVP Schweizerische Volkspartei / UDC Union Démocratique du Centre / UDC Unione Democratica di Centro
FDP	FDP. Die Liberalen / PLR. Les Libéraux-Radicaux / PLR. I Liberali
Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faîtières de l'économie qui oeuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	
Abkürzung	voller Name
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) / Union suisse des arts et métiers (USAM) / Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)
economiesuisse	economiesuisse
SGB	Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) / Union syndicale suisse (USS) / Unione sindacale svizzera (USS)
travail.suisse	travail.suisse
Organisationen / organisations / organizzazioni	
Abkürzung	voller Name
-	Alpen-Initiative
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
FER	Fédération des Entreprises Romandes
-	transfair
strasseschweiz	Verband des Strassenverkehrs FRS
UNIA	Gewerkschaft UNIA
-	Pusch
-	Greenpeace
BFU	Beratungsstelle für Unfallverhütung
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz

5 Anhang 2: Fragenkatalog zur Vernehmlassungsvorlage zum Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse

Zielsetzungen

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

Massnahmen

Markt- und Berufszugang

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

Entsendevorschriften und Amtshilfe

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

Auswirkungen

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

Weitere Bemerkungen:

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