



Verstärkte Zusammenarbeit und fairer Wettbewerb im grenzüberschreitenden Strassentransport

Bern, 23.02.2022 - Der Bundesrat will im grenzüberschreitenden Strassentransport den fairen Wettbewerb zwischen den Unternehmen gewährleisten und die Zusammenarbeit mit den EU-Staaten stärken. Zu diesem Zweck hat er an seiner Sitzung vom 23. Februar 2022 ein Bündel von Gesetzesanpassungen in die Vernehmlassung geschickt. Für Unternehmen, die Lieferwagen grenzüberschreitend für den gewerblichen Güterverkehr einsetzen, soll neu eine Lizenzpflicht gelten. Zudem sind Massnahmen zur besseren Kontrolle von Briefkastenfirmen und zur Gewährung von Amtshilfe für Abklärungen zur Einhaltung der Arbeitsbedingungen vorgesehen.

Mit der Verabschiedung des ersten «Mobilitätspakets» hat die EU neue Vorschriften für den grenzüberschreitenden Strassengüter- und Personentransport beschlossen. Damit will sie den Strassentransport im Güter- und Personenverkehr fairer und umweltgerechter machen. Der Bundesrat unterstützt diese Ziele. Er hat darum entschieden, das Schweizer Recht an jenes der EU anzugleichen, wie dies im Landverkehrsabkommen mit der EU vorgesehen ist, und eine entsprechende Gesetzesanpassung in die Vernehmlassung zu schicken.

Im grenzüberschreitenden Strassentransport sollen neu auch Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von mehr als 2,5 Tonnen für den gewerbsmässigen Güterverkehr bewilligungspflichtig werden. Bisher brauchten Unternehmen erst eine Bewilligung (Lizenz), wenn sie im Güterverkehr Fahrzeuge über 3,5 Tonnen einsetzten. Damit werden für Lieferwagen- und Lastwagentransporteure beim Zugang zum Beruf gleich lange Spiesse geschaffen. Es fallen nur Unternehmen neu unter diese Regelung, die nicht bereits heute Fahrzeuge über 3,5 Tonnen im nationalen oder internationalen gewerblichen Transport einsetzen. Nichtgewerbsmässige Werkzeug- und Materialtransporte von Handwerkern sind davon weiterhin ausgenommen.

Anpassungen gibt es auch, um zu verhindern, dass ausländische Transportunternehmen in einem Land Scheinfirmen («Briefkastenfirmen») eröffnen, um auf diese Weise das Kabotageverbot zu umgehen oder von tieferen Sozialstandards für das Fahrpersonal zu profitieren. Zur Gewährleistung des Informationsflusses zwischen den Kontrollbehörden der EU-Mitgliedstaaten und der Schweiz braucht es zudem eine Anpassung des Bundesgesetzes über die Zulassung als Strassentransportunternehmen.

Der Bundesrat schlägt des Weiteren eine Anpassung des schweizerischen Entsendegesetzes vor. Die neue Regelung soll eine Grundlage für den Informationsaustausch und die Gewährung von Amtshilfe durch die Schweizer Behörden schaffen. Amtshilfe soll gewährt werden, wenn die Behörden eines EU-Staates ein in der Schweiz domiziliertes Unternehmen auf Einhaltung der minimalen Arbeitsbedingungen in diesem EU-Staat kontrollieren möchten und Amtshilfe aus der Schweiz benötigen. Im Rahmen der Entsendung eines Arbeitnehmers aus der Schweiz in einen EU-Staat müssen die minimalen Arbeitsbedingungen des Gastlandes eingehalten werden.

Die Vernehmlassung für diese Gesetzesanpassungen dauert bis am 31. Mai 2022.

Adresse für Rückfragen

Bundesamt für Verkehr
Information
+41 58 462 36 43
presse@bav.admin.ch

Dokumente

 [Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse](#) (PDF, 132 kB)

 [Erläuternder Bericht für das Vernehmlassungsverfahren](#) (PDF, 314 kB)

Herausgeber

Der Bundesrat
<https://www.admin.ch/gov/de/start.html> 

Generalsekretariat UVEK

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/de/home.html> 

Bundesamt für Verkehr

<https://www.bav.admin.ch/bav/de/home.html> 



<https://www.admin.ch/content/gov/de/start/dokumentation/medienmitteilungen.msg-id-87305.html>



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, ABI. 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, ABI. 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, ABI. 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, Mindestfahrtunterbrechungen 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.

Verworfenene 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 Fahrtschreibers 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 „Krafftfahrer“ resp. „Krafftfahrzeug“ nicht an eine bestimmte Fahrzeuggrösse gebunden, was zur Folge hat, dass auch Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen als Krafftfahrzeuge 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 gewerbmässige 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 gewerbmässigen 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 Gewerbmässigkeit 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 abzuschliessen 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 Arbeitsmarktbehörde 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. f^{bis}).

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. f^{bis}

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.

Verworfenene 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 Mobilitätpakets 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 DSGVO 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

Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der Strasse vom ...

Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in die Botschaft des Bundesrates vom ...,
beschliesst:

I

Die nachstehenden Erlasse werden wie folgt geändert:

1. Bundesgesetz vom 20. März 2009¹ über die Zulassung als Strassentransportunternehmen

Gliederungstitel vor Art. 1

1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Gegenstand

¹ Dieses Gesetz regelt die Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und im Güterverkehr.

² Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung auf der Strasse mit einer Konzession oder Bewilligung nach den Artikeln 6–8 des Personenbeförderungsgesetzes vom 20. März 2009².

Gliederungstitel vor Art. 2

Aufgehoben

Art. 2 Geltungsbereich

¹ Dieses Gesetz gilt für:

- a. Strassentransportunternehmen, die eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene gewerbsmässige Personenbeförderung mit Motorfahrzeugen ausführen, die nach ihrem Bau und ihrer Ausrüstung geeignet und dazu bestimmt sind, ausser dem Lenker oder der Lenkerin mehr als acht Personen zu befördern;
- b. Strassentransportunternehmen, die die gewerbsmässige Güterbeförderung mit Lieferwagen, Lastwagen, Sattelmotorfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausführen, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 2,5 Tonnen übersteigt;

² Es gilt nicht für:

- a. Strassentransportunternehmen, die mit Motorfahrzeugen Personen ausschliesslich zu nicht gewerbsmässigen Zwecken befördern;
- b. Unternehmen des Nichttransportgewerbes, die mit Motorfahrzeugen ausschliesslich ihre Angestellten befördern;
- c. Strassentransportunternehmen, die für die gewerbsmässige Güterbeförderung ausschliesslich Lieferwagen und Fahrzeugkombinationen verwenden, deren Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis 2,5 Tonnen bis 3,5 Tonnen beträgt und die diese Fahrzeuge ausschliesslich zur Güterbeförderung in der Schweiz einsetzen;
- d. Unternehmen, die ausschliesslich Fahrzeuge mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h verwenden.

Art. 2a Begriffe

In diesem Gesetz gilt als:

- a. *Motorfahrzeug*: jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 7 Absatz 1 des Strassenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1958³;
- b. *gewerbsmässig*: jede Beförderung von Personen oder Gütern, für die ein Strassentransportunternehmen eine wirtschaftliche Gegenleistung erhält;

¹ SR 744.10

² SR 745.1

³ SR 741.01

- c. *Verkehrsleiter oder Verkehrsleiterin*: eine natürliche Person, die die Verkehrstätigkeiten eines Strassentransportunternehmens tatsächlich und dauerhaft leitet.

Gliederungstitel vor Art. 3

2. Abschnitt: Zulassung als Strassentransportunternehmen

Art. 3 Abs. 2 zweiter Satz

² ... Sie gilt für fünf Jahre, ist persönlich und nicht übertragbar.

Art. 3a Grenzüberschreitender Personen- und Güterverkehr

¹ Der Bundesrat kann ausserhalb des Anwendungsbereichs des Landverkehrsabkommens⁴ und mit Ausnahme der Kabotage innerhalb der Schweiz:

- a. mit Drittstaaten Abkommen über den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr abschliessen;
- b. gestützt auf das Protokoll vom 17. Oktober 1953⁵ über die Europäische Konferenz der Verkehrsminister die Teilnahme der Schweiz am multilateralen System der internationalen Güterbeförderung auf der Strasse beschliessen.

² Er kann in den Abkommen und Beschlüssen festlegen, von welchen Voraussetzungen nach diesem Gesetz die ausländischen Strassentransportunternehmen abweichen können.

³ Er kann Änderungen der Anhänge 1, 3 und 4 des Landverkehrsabkommens genehmigen, um die Entwicklungen der Rechtsvorschriften der Europäischen Union (EU) im Bereich der Zulassung als Strassentransportunternehmen im Personen- und Güterverkehr zu berücksichtigen und die damit verbundenen Regelungen gleichwertig umzusetzen.

Art. 4 Abs. 1 Bst. d und Abs. 6

¹ Wer eine Zulassungsbewilligung als Strassentransportunternehmen erlangen will, muss:

- d. über einen tatsächlichen und dauerhaften Sitz in der Schweiz verfügen.

⁶ Die Voraussetzung der Zuverlässigkeit muss auch von den für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen erfüllt werden.

Art. 6 Abs. 1 zweiter Satz

¹ ... Massgebend für dessen Berechnung sind die Anzahl Fahrzeuge sowie deren jeweiliges Gesamtgewicht nach Fahrzeugausweis.

Art. 8 Abs. 2

² Es entzieht oder widerruft die Zulassungsbewilligung entschädigungslos, wenn eine Zulassungsvoraussetzung nicht mehr erfüllt ist oder wenn das Unternehmen wiederholt oder in schwerwiegender Weise gegen die Bestimmungen im Strassenverkehr verstossen hat.

Art. 9 Register der Strassentransportunternehmen

¹ Das BAV führt zur Beurteilung der Zuverlässigkeit sowie zur Überprüfung der Einhaltung der für die Zulassung massgebenden Vorschriften ein Register der Strassentransportunternehmen. Das Register besteht aus einem öffentlich zugänglichen und einem nicht öffentlich zugänglichen Teil.

² Der öffentlich zugängliche Teil des Registers enthält:

- a. Name und Sitz des Unternehmens;
- b. Art der Zulassungsbewilligung;
- c. Name des Verkehrsleiters oder der Verkehrsleiterin;
- d. Zahl der Fahrzeuge.

³ Im nicht öffentlich zugänglichen Teil des Registers erfasst das BAV folgende Daten:

- a. Daten, die zur Identifizierung der Personen notwendig sind, die die Voraussetzung der Zuverlässigkeit erfüllen müssen;
- b. Daten über verwaltungs- und strafrechtliche Verfolgungen oder Sanktionen wegen Straftaten nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a oder b;
- c. Gründe für ernsthafte Zweifel an der Zuverlässigkeit;
- d. Feststellung im Rahmen einer Prüfung nach Artikel 8 Absatz 1, dass eine Person die Voraussetzung der Zuverlässigkeit nicht mehr erfüllt;
- e. Entzug oder Widerruf der Zulassungsbewilligung;

⁴ SR 0.740.72

⁵ SR 0.740.1

- f. Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen;
- g. amtliche Kennzeichen der Fahrzeuge des Unternehmens.

⁴ Das BAV vernichtet die Daten nach zehn Jahren.

⁵ Der Bundesrat regelt insbesondere:

- a. die Ausübung des Auskunfts- und Berichtigungsrechts der betroffenen Person;
- b. die Anforderungen an die Datensicherheit;
- c. die Einzelheiten der Löschung und der Vernichtung der Daten.

Art. 9a Gegenseitige Amtshilfe und Informationsaustausch

¹ Im Rahmen der gegenseitigen Amtshilfe gibt das BAV den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten auf Anfrage Auskunft darüber, ob ein Strassentransportunternehmen die Voraussetzung des tatsächlichen und dauerhaften Sitzes in der Schweiz erfüllt.

² Der Informationsaustausch mit EU-Mitgliedstaaten über die Daten nach Artikel 9 Absätze 2 und 3 Buchstaben a und d - g erfolgt über das in der Durchführungsverordnung (EU) 2016/480⁶ festgelegte Informationssystem.

³ Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über den Anschluss an eine Plattform für die grenzüberschreitende Verwaltungszusammenarbeit abschliessen. Er regelt die Einzelheiten wie die Zuständigkeit für die nationale Koordination und die Zugriffsrechte.

⁴ Auf Anfrage von Drittstaaten gibt das BAV nach Massgabe der im Einzelfall anwendbaren Abkommen die Daten nach Artikel 9 Absätze 2 und 3 Buchstaben a und d - g bekannt. Das BAV kann diese Daten im Abrufverfahren zugänglich machen. Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über die Bekanntgabe der Daten abschliessen. Er regelt die Modalitäten des Zugriffs im Abrufverfahren.

Art. 12a Übergangsbestimmungen zur Änderung vom ...

¹ Bei Inkrafttreten der Änderung vom ... bestehende Zulassungsbewilligungen bleiben nach bisherigem Recht gültig, sofern sie nicht nach neuem Recht entzogen oder widerrufen werden.

² Bis zum Inkrafttreten der für den Informationsaustausch mit den zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten (Art. 9a Abs. 2) erforderlichen Abkommen gibt das BAV die Daten den zuständigen Behörden auf Anfrage bekannt. Es kann diese Daten im Abrufverfahren zugänglich machen.

2. Entsendegesetz vom 8. Oktober 1997

Art. 1 Abs. 2^{bis}

^{2bis} Es regelt überdies bei der grenzüberschreitenden Beschäftigung von in der Schweiz angestellten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, die in andere Länder entsandt werden, die Gewährung von Amtshilfe im Rahmen von:

- a. Anhang 1 des Abkommens vom 21. Juni 1999⁸ zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Strasse; und
- b. Anhang P des Übereinkommens vom 4. Januar 1960⁹ zur Errichtung der Europäischen Freihandelsassoziation.

Art. 8a Amtshilfe im Strassentransportgewerbe

¹ Wenn eine in Artikel 1 Absatz 2^{bis} erwähnte Vereinbarung es vorsieht, können das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) und die kantonalen Behörden nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d den zuständigen Behörden anderer Länder auf deren Ersuchen Daten über Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die in der Schweiz angestellt sind, sowie über deren Arbeitgeber mit Wohnsitz oder Sitz in der Schweiz bekannt geben.

² Damit die ersuchende Behörde eine Kontrolle über die Einhaltung der minimalen Arbeits- und Lohnbedingungen während des Zeitraums einer Entsendung im Land der ersuchenden Behörde durchführen kann, können ihr zur Identifizierung des Arbeitgebers die Daten aus Registern, auf welche die kantonalen Behörden nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d Zugriff haben, bekannt gegeben werden.

³ Im Rahmen einer Kontrolle können der ersuchenden Behörde folgende Daten bekannt gegeben werden:

- a. Identität, Adresse und Führerausweisnummer der Fahrerin oder des Fahrers;
- b. Frachtbrief oder gleichwertige Belege im grenzüberschreitenden Strassengüterverkehr;
- c. Daten des Fahrtschreibers nach Artikel 14 der Chauffeurverordnung vom 19. Juni 1995¹⁰ (ARV 1);
- d. Lohnabrechnungen während des Entsendezeitraums;

⁶ Durchführungsverordnung (EU) 2016/480 der Kommission vom 1. April 2016 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Vernetzung der nationalen elektronischen Register der Kraftverkehrsunternehmen und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1213/2010, ABl. L 87 vom 2.4.2016, S. 4; zuletzt geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/1440, ABl. L 206 vom 9.8.2017, S. 3.

⁷ SR 823.20

⁸ SR 0.740.72

⁹ SR 0.632.31

¹⁰ SR 822.221

- e. Arbeitsvertrag oder die schriftlichen Informationen nach Artikel 330b OR¹¹;
- f. Zeiterfassungsrapporte nach Artikel 15 ARV 1;
- g. Lohnzahlungsbelege.

⁴ Der Bundesrat kann völkerrechtliche Verträge über den Anschluss an eine Plattform für die grenzüberschreitende Verwaltungszusammenarbeit abschliessen. Er regelt die Einzelheiten wie die Zuständigkeit für die nationale Koordination und die Zugriffsrechte.

Art. 8b Zuständigkeiten und Verfahren

¹ Das SECO nimmt die Amtshilfeersuchen der Behörden anderer Länder entgegen. Es leitet die Ersuchen um Daten nach Artikel 8a Absätze 2 und 3 an die am Wohnsitz oder Sitz des Arbeitgebers zuständige kantonale Behörde nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d weiter.

² Die zuständige kantonale Behörde fordert beim Arbeitgeber die von der ersuchenden Behörde verlangten Daten nach Artikel 8a Absatz 3 in der von dieser gewünschten Sprache ein.

³ Der Arbeitgeber muss die verlangten Daten in der von der ersuchenden Behörde gewünschten Sprache innerhalb von 14 Tagen der kantonalen Behörde zustellen.

⁴ Die kantonale Behörde leitet die Daten nach Artikel 8a Absätze 2 und 3 entweder an das SECO weiter oder stellen diese der ersuchenden Behörde direkt zu. Das SECO stellt der ersuchenden Behörde die von der kantonalen Behörde erhaltenen Daten zu.

⁵ Vermutet die kantonale Behörde bei der Gewährung von Amtshilfe, dass Verstösse gegen die zwingenden schweizerischen Vorschriften zur Strassenverkehrssicherheit vorliegen, so kann sie die zuständigen schweizerischen Behörden über ihre Feststellungen informieren.

Art 8c Finanzierung

¹ Der Bund übernimmt die Hälfte der Kosten, die den kantonalen Behörden durch die Amtshilfe nach Artikel 8a entstehen, soweit diese Kosten nicht durch Einnahmen aus den Verfahren nach kantonalem Recht gedeckt sind. Das Eidgenössische Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung oder das von ihm bezeichnete Bundesamt kann mit den Kantonen Leistungsvereinbarungen treffen.

Art. 9 Abs. 2 Einleitungssatz (Betrifft nur den französischen Text) und Bst. f^{bis} sowie Abs. 3 erster Satz

² Die zuständige kantonale Behörde nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe d kann:

- f^{bis}. gegen Arbeitgeber, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Schweiz anstellen und gegen die Mitwirkungspflicht nach Artikel 8a Absatz 3 verstossen, eine Verwaltungssanktion aussprechen, die eine Belastung durch einen Betrag bis 5000 Franken vorsieht.

³ Die Behörde, die eine Sanktion ausspricht, stellt dem SECO und dem zuständigen paritätischen Kontrollorgan nach Artikel 7 Absatz 1 Buchstabe a eine Kopie ihres Entscheids zu. ...

II

¹ Dieses Gesetz untersteht dem fakultativen Referendum.

² Der Bundesrat bestimmt das Inkrafttreten.



Bern, 23. Februar 2022

Adressaten:

die politischen Parteien
die Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete
die Dachverbände der Wirtschaft
die interessierten Kreise

**Bundesgesetz über den internationalen Personen- und Güterverkehr auf der
Strasse:**

Eröffnung des Vernehmlassungsverfahrens

Sehr geehrte Damen und Herren

Der Bundesrat hat am 23. Februar 2022 das UVEK und das WBF beauftragt, bei den Kantonen, den politischen Parteien, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Gemeinden, Städte und Berggebiete, den gesamtschweizerischen Dachverbänden der Wirtschaft und den interessierten Kreisen zum Bundesgesetz über den (internationalen) Personen- und Güterverkehr ein Vernehmlassungsverfahren durchzuführen.

Die Vernehmlassungsfrist dauert bis am **31. Mai 2022**.

Das so genannte "Mobilitätspaket" wurde am 9. Juli 2020 vom europäischen Parlament verabschiedet und am 31. Juli 2020 im Amtsblatt publiziert. Es umfasst die folgenden drei Bereiche:

- A) Lenk- und Ruhezeiten sowie Einführung des intelligenten Fahrtenschreibers
- B) Markt- und Berufszugang
- C) Entsenderegeln

Die Vorschriften bezwecken die Förderung eines fairen, wettbewerbsfähigen und nachhaltigen Strassentransports.

Mit dieser Vorlage wird beabsichtigt, Teile der Richtlinie (EU) 2020/1057 zu den Entsenderegeln sowie die Grundsätze der Verordnung (EU) 2020/1055 zu Markt- und Berufszugang zu übernehmen.

Die detaillierten Stossrichtungen und Vorschläge können den Vernehmlassungsunterlagen entnommen werden.

Das UVEK und das WBF laden Sie ein, zu den Bestimmungen und Ausführungen im erläuternden Bericht Stellung zu nehmen. Hierzu dient der in den Unterlagen enthaltene Fragenkatalog.



Die Vernehmlassungsunterlagen können bezogen werden über die Internetadresse: [Vernehmlassungen laufend \(admin.ch\)](http://Vernehmlassungen laufend (admin.ch)).

Wir sind bestrebt, die Dokumente im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG; SR 151.3) barrierefrei zu publizieren. Wir ersuchen Sie daher, Ihre Stellungnahmen, wenn möglich, elektronisch (bitte nebst einer PDF-Version auch eine Word-Version) innert der Vernehmlassungsfrist an folgende Email-Adresse zu senden:

konsultationen@bav.admin.ch

Für Rückfragen und allfällige Informationen zum STUG stehen Ihnen Frau Anna Lena Aeschlimann (058 463 11 97; annalena.aeschlimann@bav.admin.ch) und Frau Marianna Elmi (058 465 74 90; marianna.elmi@bav.admin.ch) zur Verfügung, für Rückfragen betreffend das EntsG können Sie sich an Frau Ursula Scherrer (058 463 53 02; ursula.scherrer@seco.admin.ch) wenden.


Mit freundlichen Grüssen

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und
Kommunikation UVEK



Simonetta Sommaruga

Eidgenössisches Departement für
Wirtschaft, Bildung und Forschung WBF



Guy Parmelin

Liste der Adressaten

Liste des destinataires

Elenco dei destinatari

Art. 4 Abs. 3 Vernehmlassungsgesetz (SR 172.061)

1.	Kantone / Cantons / Cantoni	2
2.	In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale	3
3.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faïtières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni d montagna.....	5
4.	Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faïtières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia	5
5.	Nach PBG abgegoltenenTransportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV	6
6.	Organisationen/ organisations/ organizzazioni	11

1. Kantone / Cantons / Cantoni

Staatskanzlei des Kantons Zürich	Neumühlequai 10 Postfach 8090 Zürich
Staatskanzlei des Kantons Bern	Postgasse 68 3000 Bern 8
Staatskanzlei des Kantons Luzern	Bahnhofstrasse 15 6002 Luzern
Standeskanzlei des Kantons Uri	Rathausplatz 1 6460 Altdorf
Staatskanzlei des Kantons Schwyz	Regierungsgebäude Bahnhofstrasse 9 Postfach 1260 6431 Schwyz
Staatskanzlei des Kantons Obwalden	Rathaus 6061 Sarnen
Staatskanzlei des Kantons Nidwalden	Dorfplatz 2 Postfach 1246 6371 Stans
Staatskanzlei des Kantons Glarus	Rathaus 8750 Glarus
Staatskanzlei des Kantons Zug	Seestrasse 2 Regierungsgebäude am Postplatz 6300 Zug
Chancellerie d'Etat du Canton de Fribourg	Rue des Chanoines 17 1701 Fribourg
Staatskanzlei des Kantons Solothurn	Rathaus Barfüssergasse 24 4509 Solothurn
Staatskanzlei des Kantons Basel-Stadt	Marktplatz 9 4001 Basel
Landeskanzlei des Kantons Basel-Landschaft	Regierungsgebäude Rathausstrasse 2 4410 Liestal
Staatskanzlei des Kantons Schaffhausen	Beckenstube 7 8200 Schaffhausen

Kantonskanzlei des Kantons Appenzell Ausserrhoden	Regierungsgebäude 9102 Herisau
Ratskanzlei des Kantons Appenzell Innerrhoden	Marktgasse 2 9050 Appenzell
Staatskanzlei des Kantons St. Gallen	Regierungsgebäude 9001 St. Gallen
Standeskanzlei des Kantons Graubünden	Reichsgasse 35 7001 Chur
Staatskanzlei des Kantons Aargau	Regierungsgebäude 5001 Aarau
Staatskanzlei des Kantons Thurgau	Regierungsgebäude Zürcherstrasse 188 8510 Frauenfeld
Cancelleria dello Stato del Cantone Ticino	Piazza Governo 6 6500 Bellinzona
Chancellerie d'Etat du Canton de Vaud	Place du Château 4 1014 Lausanne
Chancellerie d'Etat du Canton du Valais	Planta 3 1950 Sion
Chancellerie d'Etat du Canton de Neuchâtel	Le Château Rue de la Collégiale 12 2000 Neuchâtel
Chancellerie d'Etat du Canton de Genève	Rue de l'Hôtel-de-Ville 2 Case postale 3964 1211 Genève 3
Chancellerie d'Etat du Canton du Jura	2, rue de l'Hôpital 2800 Delémont
Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) Conférence des gouvernements cantonaux (CdC) Conferenza dei Governi cantonali (CdC)	Sekretariat Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern

2. In der Bundesversammlung vertretene politische Parteien / partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale / partiti rappresentati nell' Assemblea federale

Die Mitte Le Centre Alleanza del Centro	Generalsekretariat Hirschengraben 9 Postfach 3001 Bern
Eidgenössisch-Demokratische Union EDU Union Démocratique Fédérale UDF Unione Democratica Federale UDF	Postfach 3602 Thun
Ensemble à Gauche EAG	Case postale 2070 1211 Genève 2
Evangelische Volkspartei der Schweiz EVP Parti évangélique suisse PEV Partito evangelico svizzero PEV	Nägelligasse 9 Postfach 3001 Bern
FDP. Die Liberalen PLR. Les Libéraux-Radicaux PLR.I Liberali Radicali	Generalsekretariat Neuengasse 20 Postfach 3001 Bern
Grüne Partei der Schweiz GPS Parti écologiste suisse PES Partito ecologista svizzero PES	Waisenhausplatz 21 3011 Bern
Grünliberale Partei Schweiz glp Parti vert'libéral Suisse pvl Partito verde liberale svizzero pvl	Monbijoustrasse 30 3011 Bern
Lega dei Ticinesi (Lega)	Via Monte Boglia 3 Case postale 4562 6904 Lugano
Partei der Arbeit PDA Parti suisse du travail PST	Postfach 8721 8036 Zürich
Schweizerische Volkspartei SVP Union Démocratique du Centre UDC Unione Democratica di Centro UDC	Generalsekretariat Postfach 8252 3001 Bern
Sozialdemokratische Partei der Schweiz SPS Parti socialiste suisse PSS Partito socialista svizzero PSS	Zentralsekretariat Theaterplatz 4 Postfach 3001 Bern

3. Gesamtschweizerische Dachverbände der Gemeinden, Städte und Berggebiete / associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne qui œuvrent au niveau national / associazioni mantello nazionali dei Comuni delle città e delle regioni di montagna

Schweizerischer Gemeindeverband Association des Communes Suisses Associazione dei Comuni Svizzeri	Laupenstrasse 35 3008 Bern
Schweizerischer Städteverband Union des villes suisses Unione delle città svizzere	Monbijoustrasse 8 Postfach 3001 Bern
Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete Groupement suisse pour les régions de montagne Gruppo svizzero per le regioni di montagna	Seilerstrasse 4 Postfach 3001 Bern

4. Gesamtschweizerische Dachverbände der Wirtschaft / associations faitières de l'économie qui œuvrent au niveau national/ associazioni mantello nazionali dell'economia

economiesuisse Verband der Schweizer Unternehmen Fédération des entreprises suisses Federazione delle imprese svizzere Swiss business federation	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweizerischer Gewerbeverband (SGV) Union suisse des arts et métiers (USAM) Unione svizzera delle arti e mestieri (USAM)	Schwarztorstrasse 26 Postfach 3001 Bern
Schweizerischer Arbeitgeberverband Union patronale suisse Unione svizzera degli imprenditori	Hegibachstrasse 47 Postfach 8032 Zürich
Schweiz. Bauernverband (SBV) Union suisse des paysans (USP) Unione svizzera dei contadini (USC)	Laurstrasse 10 5201 Brugg
Schweizerische Bankiervereinigung (SBV) Association suisse des banquiers (ASB) Associazione svizzera dei banchieri (ASB) Swiss Bankers Association	Postfach 4182 4002 Basel
Schweiz. Gewerkschaftsbund (SGB) Union syndicale suisse (USS) Unione sindacale svizzera (USS)	Monbijoustrasse 61 Postfach 3000 Bern 23

Kaufmännischer Verband Schweiz Société suisse des employés de commerce Società svizzera degli impiegati di commercio	Hans-Huber-Strasse 4 Postfach 1853 8027 Zürich
Travail.Suisse	Hopfenweg 21 Postfach 5775 3001 Bern

5. Nach PBG abgegoltenen Transportunternehmen / entreprises de transport indemnisées en vertu de la LTV / Imprese di trasporto beneficiarie di indennità secondo la LTV

ABI Autolinee Bleniesi SA	Via Guisan 1 Casella postale 1532 6710 Biasca
AFA Automobilverkehr Frutigen-Adelboden AG	Dorfstrasse 4 Postfach 99 3715 Adelboden
AAGL Autobus AG Liestal Öffentlicher Verkehr	Industriestrasse 11 4410 Liestal
AAGR Auto AG Rothenburg	Stationsstrasse 88 6023 Rothenburg
AAGS Auto AG Schwyz	Bahnhofstrasse 4 6431 Schwyz
AAGU AUTO AG URI	Ried 1 6467 Schattdorf
AMSA Autolinea Mendrisiense SA	Casella postale 236 6830 Chiasso
AOT Autokurse Oberthurgau AG	Kreuzlingerstrasse 36a 8580 Amriswil
ARAG Rottal Auto AG	Rüt mattstrasse 2 Postfach 135 6017 Ruswil
ARL Società Autolinee Regionali Luganesi	Via al Lido 2 6962 Viganello

AS Autobetrieb Sernftal AG	8765 Engi
ASGS Les cars Ballestraz fils SA Autotransports Sion - Grône – Sierre	Rue des Etreys 14 3979 Grône
asm Aare Seeland mobil AG	Grubenstrasse 12 4900 Langenthal
AVA Aargau Verkehr AG	Aargau Verkehr AG (AVA) Hintere Bahnhofstrasse 85 Postfach 4331 5001 Aarau
AVJ Société anonyme des auto-transports de la Vallée de Joux	Bas-des-Bioux 1 1346 Les Bioux
AWA Ortsgemeinde Amden Autobusbetrieb Weesen – Amden	Dorfstrasse 25 8873 Amden
BBA Busbetrieb Aarau AG (BBA)	Neumattstrasse 20 5001 Aarau
BGU Busbetrieb Grenchen und Umgebung AG	Lebernstrasse 43 Postfach 243 2540 Grenchen
BLAG Busland AG	Bucherstrasse 3 3400 Burgdorf
BLT Baselland Transport AG	Grenzweg 1 4104 Oberwil BL
BLWE Genossenschaft Busbetrieb Lichtensteig Wattwil-Ebnat-Kappel	Geschäftsstelle BLWE Bahnhofstrasse 16 9630 Wattwil
BOGG Busbetrieb Olten Gösgen Gäu	Industriestrasse 30-34 Postfach 334 4612 Wangen b. Olten
BOS BUS Ostschweiz AG	Schöntalstrasse 1 9450 Altstätten SG
BRER Busbetrieb Rapperswil-Eschenbach-Rüti ZH	O. Schneider AG Haselwiesstrasse 10 8734 Ermenswil

BSU Busbetrieb Solothurn und Umgebung AG	Tiefenaustrasse 2 Postfach 3048 Worblaufen
BVB Basler Verkehrs-Betriebe	Claragraben 55 Postfach 4005 Basel
BWS Bus Wollerau - Samstagern	Busbetriebe Bamert GmbH Etzelstrasse 24 8832 Wollerau
FART Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi	Via Domenico Galli 9 Casella postale 463 6604 Locarno
GLCT Groupement Local de Coopération Transfrontalière (G.L.C.T.) des Transports Publics Transfrontaliers	Bâtiment le Salève 155 rue Ada Byron FR-74160 Archamps
GWB Grindelwald Bus AG	Grundstrasse 32 3818 Grindelwald
LLB Verkehrsbetriebe Leuk-Leukerbad und Umgebung	3952 Susten
MBC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay SA	Av. de Riond-Bosson 3 CP 232 1110 Morges 2
MGB Matterhorn Gotthard Verkehrs AG	Matterhorn Gotthard Bahn Bahnhofplatz 7 Postfach 80 3900 Brig
MVR Transports Montreux-Vevey-Riviera SA	Rue de la Gare 22 Case postale 1426 1820 Montreux
PostAuto AG	Belpstrasse 37 Postfach 3030 Bern
REGIONALPS SA	Rue de la Poste 3 1920 Martigny
RBL Regionalbus Lenzburg AG	Lenzhardstrasse 5 5600 Lenzburg

RBS Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Tiefenaustrasse 2 Postfach 3048 Worblaufen
REGO Regiobus AG	Tannenstrasse 5 Postfach 1091 9200 Gossau 2
RVBW Regionale Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen AG	Halbartenstrasse 5 Postfach 5430 Wettingen 1
VBSH Verkehrsbetriebe Schaffhausen	Ebnatstrasse 145 8207 Schaffhausen
BuS Bus und Service AG	Comercialstrasse 20 7000 Chur
SBW Stadtbus Winterthur	Stadt Winterthur Grüzefeldstrasse 35 Postfach 8403 Winterthur
SMC Compagnie de Chemin de Fer et d'Autobus Sierre-Montana- Crans SA	Av. de la Gare 28 Case postale 362 3963 Crans-Montana 1
STI Bus AG	Grabenstrasse 36 3601 Thun
SVB Städtische Verkehrsbetriebe Bern (bernmobil)	Eigerplatz 3 3000 Bern 14
TL Transports publics de la Région Lausannoise sa	Chemin du Closel 15 Case postale 1020 Renens 1
TMR Transports de Martigny et Régions SA	Rue de la Poste 5 1920 Martigny
TPC Transports Publics du Chablais SA	Rue de la Gare 38 1860 Aigle
TPF Transports publics fribourgeois Trafic	Case Postale 1536 1701 Fribourg

TPG Transports publics genevois (TPG)	Route de la Chapelle 1 1212 Grand-Lancy 1 GE
TPL Trasporti Pubblici Luganesi SA (TPL)	Via G. Maraini 46 6963 Pregassona
TPN Transports publics de la Région Nyonnaise SA	Rue de la Gare 45 1260 Nyon
TRAVYS Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix S.A.	Quai de la Thièle 32 1401 Yverdon-les-Bains
TRN Transports Publics Neuchâtelois SA (transN)	Allée des Défricheurs 3 2300 La Chaux-de-Fonds
TSD Theytaz Excursions SA	Avenue des Mayennets 7 1950 Sion
VB Verkehrsbetriebe Biel	Bözingenstrasse 78 Postfach 4025 2500 Biel/Bienne 4
VBD Verkehrsbetrieb der Landschaft Davos	Dorfstrasse 18 7260 Davos Dorf
VBG Verkehrsbetriebe Glattal AG	Sägereistrasse 24 Postfach 8152 Glattbrugg
VBH Verkehrsbetriebe Herisau	Gemeinde Herisau Postfach 1160 9102 Herisau
Verkehrsbetriebe Luzern AG	Tribschenstrasse 65 6005 Luzern
VBSG Verkehrsbetriebe St. Gallen	Stadt St. Gallen Steinachstrasse 42 Postfach 2241 9001 St. Gallen
VBZ Verkehrsbetriebe Zürich	Stadt Zürich Luggwegstrasse 65 Postfach 8048 Zürich

VMCV SA	Rue du Lac 116 Case postale 531 1815 Clarens
VZO Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) AG	Binzikerstrasse 2 8627 Grüningen
ZVB Zugerland Verkehrsbetriebe AG	An der Aa 6 6300 Zug

6. Organisationen/ organisations/ organizzazioni

ACTS Abroll-Container-Transport-Service AG	ACTS AG Bollwerk 4 3001 Bern
AGILE.CH Die Organisationen von Menschen mit Behinderungen AGILE.CH Les organisations de personnes avec handicap AGILE.CH Le organizzazioni di persone con handicap	Effingerstrasse 55 3008 Bern
Aktion Freiheit und Verantwortung	Postfach 8024 Zürich
alliance F Bund Schweizerischer Frauenorganisation BSF	c/o Regula Zweifel Tiergartenstrasse 23B 8802 Kilchberg
Alliance SwissPass	Länggassstrasse 7 3012 Bern
Alpen-Initiative	Alpen-Initiative Hellgasse 23 6460 Altdorf
Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Zentralschweiz und des Kantons Tessin ACVZT Kantonspolizei Obwalden	Postfach 1561 6061 Samen
Arbeitsgruppe Christen + Energie	3000 Bern
Angestellte Schweiz	Rigiplatz 1 Postfach 8033 Zürich

Associazione Consumatrici e Consumatori della Svizzera Italiana	Strada di Pregassona 33 6963 Pregassona
AAE Ahaus-Alstätter Eisenbahn Cargo AG	Neuhofstrasse 4 6340 Baar
auto-schweiz Vereinigung Schweiz. Automobil-Importeure VSAI	Wölflistrasse 5 Postfach 47 3000 Bern 22
Autogewerbe-Verband der Schweiz AGVS	Wölflistrasse 5 Postfach 64 3000 Bern 22
Automobil Club der Schweiz ACS	Wasserwerkstrasse 39 3000 Bern 13
Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz BPUK	Haus der Kantone Speichergasse 6 3000 Bern 7
Bertschi AG	Hutmattstrasse 22 5724 Dürrenäsch
Medien- und Informationsstelle Business Social Compliance Initiative (BSCI) Mitglieder Schweiz	c/o nachhaltig wirkt Utengasse 25 4058 Basel
Cargo Forum Schweiz	VAP Ringlikerstrasse 70 8142 Uitikon
Centre Patronal Paudex	Route du Lac 2 1094 Paudex
Centre Patronal Bern	Kapellenstrasse 14 postfach 5236 3001 Bern
Cercle Bruit Schweiz c/o Amt für Umwelt	Werkhofstrasse 5 4509 Solothurn
Club der Autofreien Schweiz Herr Samuel Bernhard	Quellenstrasse 27 8005 Zürich
Contargo AG	Grenzstrasse 149 4019 Basel
Coop Schweiz (Basel)	Thiersteinerallee 12 Postfach

	4002 Basel
ECOPOP, Vereinigung Umwelt und Bevölkerung	Postfach 14, 5078 Effingen
Elektromobilclub der Schweiz Electromobil Club de Suisse Elletromobile Club Svizzero	3000 Bern
Erdöl-Vereinigung EV	Spitalgasse 5 8001 Zürich
equiterre	Rue des Asters 22 1202 Genève
Fédération romande des consommateurs FRC	Rue de Genève 17 CP 6151 1002 Lausanne
Fédération des Entreprises Romandes	98, rue de Saint-Jean Case postale 5278 1211 Genève
Fédération Suisse Motonautique FSM	Herr J.-P. Zingg Spitalackerstrasse 53 Postfach 437 3000 Bern 25
Fenaco Genossenschaft	Hauptsitz fenaco Erlachstrasse 5 Postfach CH-3001 Bern
grundrechte.ch	Postfach 6948 3001 Bern
GS1 Schweiz	Monbijoustrasse 68 3007 Bern
Gewerkschaft Unia	Zentralsekretariat Weltpoststrasse 20 3000 Bern 15
Handelskammer beider Basel	Aeschenvorstadt 67 Postfach 4010 Basel
Hauptstadtregion Schweiz	Fliederweg 10 Postfach 575 3000 Bern 14

Inclusion Handicap Dachverband der Behindertenorganisationen Schweiz Association faîtière des organisations Suisses de personnes handicapées Mantello svizzero delle organizzazioni di persone con disabilità	Mühlemattstrasse 14a 3007 Bern
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz c/o Migros-Genossenschafts-Bund Comunità d'interessi commercio al dettaglio svizzera	Josefstrasse 214 Postfach 1766 8005 Zürich
Interessengemeinschaft Detailhandel Schweiz Güterverkehr Comunità d'interessi commercio al dettaglio svizzera	Thomas Mahrer Geschäftsführer Postfach 2550 4002 Basel
Industrie und Handelskammer Zentralschweiz	Kapellplatz 2 6002 Luzern
Integrale Politik	4000 Basel
Konferenz der kantonalen Finanzdirektoren FDK	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konferenz der kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs KÖV	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3000 Bern 7
Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren (KKJPD)	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 690 3000 Bern 7
Konsumentenforum kf	Belpstrasse 11 3007 Bern
Lärmliga Schweiz	c/o kommunikationsberater.ch Kanzleistrasse 126 8004 Zürich
Liberale Aktion	Birchstrasse 160 Postfach 8050 Zürich

Lignum Holzwirtschaft Schweiz	Mühlebachstrasse 8 8008 Zürich
Les Routiers Suisses	Rue de la Chocolatière 26 1026 Echandens
Metropolitan Konferenz Zürich Walter Schenkel c/o synergo	Grubenstrasse 12 Postfach 5284 8045 Zürich
Mieterinnen- und Mieterverband Schweiz	Monbijoustrasse 61 3007 Bern
Migros-Genossenschafts-Bund	Limmatstrasse 152 8005 Zürich
Naturfreunde Schweiz	Pavillonweg 3 3012 Bern
Nordwestschweizerische Konferenz der Kantonalen Direktoren des öffentlichen Verkehrs c/o Landeskanzlei Basel-Land	Postfach 4410 Liestal
Öffentlichkeitsgesetz.ch	Dammweg 9 3001 Bern
Piratenpartei Schweiz	3000 Bern
Post CH AG Corporate Center	Wankdorfallee 4 3014 Bern
procure.ch Fachverband für Einkauf und Supply Management	Laurenzenvorstadt 90 Postfach 3820 5001 Aarau
Pro Natura	Dornacherstrasse 192 Postfach 4018 Basel
Regionalkonferenz Bern-Mittelland	Fachbereich Verkehr Holzikofenweg 22 Postfach 3001 Bern
Region Sarganserland-Werdenberg Agglomeration Werdenberg-Liechtenstein c/o Region Sarganserland-Werdenberg	Bahnhofplatz 3 9471 Buchs

Region St.Galler Rheintal	ri.nova Impulszentrum Alte Landstrasse 106 9445 Rebstein
Rheinaubund	Weinsteig 192 Postfach 8201 Schaffhausen
Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)	Laupenstrasse 11 3001 Bern
Schweizerische Konferenz für Finanzkontrollen	Monbijoustrasse 45 3003 Bern
Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI	Vadianstrasse 37 Postfach 9001 St.Gallen
Schweizerische Unfallversicherungsanstalt	Postfach 6002 Luzern
Schweizerische Verkehrswirtschaftliche Gesellschaft	Dufourstrasse 40a 9000 St. Gallen
Schweizerischer Baumeisterverband	Weinbergstr. 49 Postfach 8042 Zürich
Schweizerischer Bund für Naturschutz SBN Pro Natura	Postfach 4018 Basel
Schweizerischer Nutzfahrzeugverband (ASTAG)	Wölflistrasse 5 3006 Bern
Schweizerischer Tourismusverband STV	Finkenhübelweg 11 3012 Bern
Schweizerischer Verband der Umweltfachleute	Brunngasse 60 Postfach 3000 Bern 8
Schweizerischer Versicherungsverband	C.F. Meyer-Strasse 14 Postfach 4288 8022 Zürich
Spedlogswiss Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen	Elisabethenstrasse 44 Postfach 4002 Basel
Stiftung für Konsumentenschutz SKS	Monbijoustrasse 61

Fondation pour la protection des consommateurs Fondazione per la protezione dei consumatori	Postfach 3000 Bern 23
Stiftung praktischer Umweltschutz Schweiz PUSCH	Hottingerstrasse 4 Postfach 211 8024 Zürich
strasseschweiz Verband des Strassenverkehrs FRS	Wölflistrasse 5 Postfach 690 3000 Bern 22
Syna Zentralsekretariat	Römerstrasse 7 Postfach 4601 Olten
Touring Club der Schweiz (TCS)	Chemin de Blandonnet 4 C.P. 82 1214 Vernier
transfair	Hopfenweg 21 Postfach 3000 Bern 14
Transwaggon	Gotthardstrasse 14 6304 Zug
Transfracht mbH CO KG	Baslerstrasse 44 4600 Olten
Trasse Schweiz AG	Schwarztorstrasse 31 Postfach 3001 Bern
Verband der verladenden Wirtschaft VAP	Ringlikerstrasse 70 8142 Uitikon
Verband Stahl-, Metall- und Papier-Recycling Schweiz (VSMR)	Effingerstrasse 1 Postfach 6916 3001 Bern
Verband Schweizerischer Polizeibeamter VSPB Verbandssekretariat	Villenstrasse 2 6005 Luzern
Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS)	Sihlquai 255 8005 Zürich
Verkehrs-Club der Schweiz VCS	Aarberggasse 61 Postfach 8676 3001 Bern

Wettbewerbskommission WEKO	Hallwylstrasse 4 3003 Bern
World Wildlife Fund Schweiz WWF	Hohlstrasse 110 Postfach 8010 Zürich
Swissstaffing	Stettbachstrasse 10 8600 Dübendorf
Konferenz kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren (VDK) Conférence des Chefs des Départements cantonaux de l'Economie Publique (CDEP) Conferenza dei Direttori Cantionali dell'Economia Pubblica (CDEP)	Konferenz Kantonaler Volkswirtschaftsdirektoren Haus der Kantone Speichergasse 6, Postfach 3000 Bern 7
Verband Schweizerischer Arbeitsmarktbehörden (VSAA) Associations des offices suisses du travail (AOST) Associazione degli uffici svizzeri del lavoro (AUSL)	Haus der Kantone Speichergasse 6 Postfach 3001 Bern
IG PBK	c/o Maler- und Gipsergewerbe Strassburgstrasse 11 Postfach 3276 8021 Zürich
Tripartite Kommission Kanton Aargau	Amt für Migration und Integration Kanton Aargau Bahnhofstrasse 88 5001 Aarau
Tripartite Kommission Kanton Appenzell Ausserrhoden	Kantonales Arbeitsinspektorat AR Sekretariat der tripartiten Kommission Regierungsgebäude 9102 Herisau
Tripartite Kommission Kanton Appenzell Innerrhoden	Kantonales Arbeitsinspektorat AI Sekretariat der Tripartiten Kommission Marktgasse 2 9050 Appenzell
Tripartite Kommission Kanton Basel-Landschaft	Tripartite Kommission Flankierende Massnahmen (TPK) c/o KIGA Baselland Bahnhofstrasse 32 Postfach 4133 Pratteln
Tripartite Kommission Kanton Basel-Stadt	Amt für Wirtschaft und Arbeit, AWA Sekretariat tripartite Kommission Utengasse 36, Postfach

	4005 Basel
Kantonale Arbeitsmarktkommission Bern	Sekretariat KAMKO beco Berner Wirtschaft Münsterplatz 3 3011 Bern
Commission cantonale de l'emploi et du marché du travail CEMT	Commission cantonale de l'emploi et du marché du travail CEMT p. a. Service public de l'emploi Bd de Pérolles 25 Case postale 1350 1701 Fribourg
Conseil de surveillance du marché de l'emploi (CSME)	Conseil de surveillance du marché de l'emploi (CSME) Département de la sécurité et de l'économie (DSE) Place de la Taconnerie 7 Case postale 3962 - 1211 Genève 3
Kantonale tripartite Kommission Glarus	Wirtschaft und Arbeit Sekretariat Tripartite Kommission Zwinglistrasse 6 8750 Glarus
Kantonale tripartite Kommission Graubünden	Amt für Industrie, Gewerbe und Arbeit Sekretariat Tripartite Kommission Graubünden Grabenstrasse 8-9 7000 Chur
Commission tripartite du canton du Jura	Service des arts et métiers et du travail Secrétariat de la commission tripartite Rue du 24-Septembre 1 2800 Delémont
Tripartite Kommission Arbeitsmarkt Luzern	Geschäftsstelle Tripartite Kommission Arbeitsmarkt Wirtschaft und Arbeit Abteilung Industrie- und Gewerbeaufsicht Bürgenstrasse 12 6002 Luzern
Commission tripartite du canton de Neuchâtel	Commission tripartite chargée de l'observation du marché du travail Secrétariat Rue du Parc 119 2300 La Chaux-de-Fonds

Tripartite Arbeitsmarktkommission der Kantone Uri, Obwalden, Nidwalden	Sekretariat der Tripartiten Arbeitsmarktkommission UR, OW, NW und der Tripartiten Kommission SZ Klausenstrasse 2 6460 Altdorf
Tripartite Kommission Kanton Schaffhausen	Kantonales Arbeitsamt Mühlentalstrasse 105 8200 Schaffhausen
Tripartite Kommission Kanton Schwyz	Sekretariat der Tripartiten Arbeitsmarktkommission UR, OW, NW und der Tripartiten Kommission SZ Klausenstrasse 2 6460 Altdorf
Tripartite Kommission Kanton Solothurn	Amt für Wirtschaft und Arbeit Sekretariat Tripartite Kommission Untere Sternengasse 2 4509 Solothurn
Tripartite Kommission Kanton St. Gallen	Amt für Wirtschaft und Arbeit Abteilung Arbeitsmarkt Davidstrasse 35 9001 St. Gallen
Tripartite Kommission Kanton Thurgau	Amt für Wirtschaft und Arbeit (AWA) Arbeitsinspektorat Sekretariat Tripartite Kommission Bahnhofplatz 65 8510 Frauenfeld
Commissione tripartita del Cantone Ticino	Ufficio per la sorveglianza del mercato del lavoro Segretaria della Commissione tripartita Via Lugano 4 6501 Bellinzona
Commission tripartite du canton du Valais	Service de protection des travailleurs et des relations du travail Inspection de l'emploi Secrétariat de la commission tripartite Rue des Cèdres 5 1950 Sion
Commission tripartite du canton de Vaud	Service de l'emploi Secrétariat de la commission tripartite Rue Caroline 11 1014 Lausanne

Tripartite Kommission Kanton Zug	Amt für Wirtschaft und Arbeit Sekretariat tripartite Kommission Aabachstrasse 5 Postfach 6301 Zug
Tripartite Kommission Kanton Zürich	Amt für Wirtschaft und Arbeit Sekretariat der TPK Postfach 8090 Zürich



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 Strassentransport 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

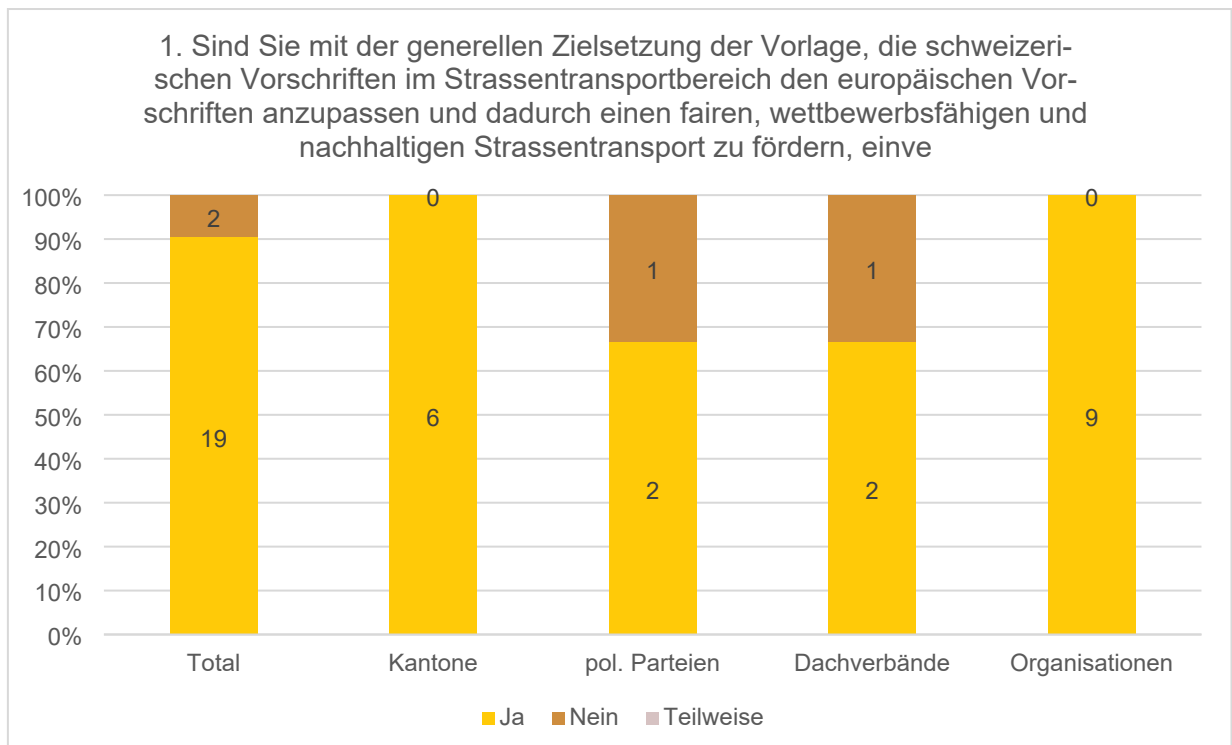
Die Vernehmlassungsunterlagen enthielten einen neun Fragen umfassenden Katalog (siehe Anhang 2). Die Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen folgt der Struktur des Fragebogens.

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).

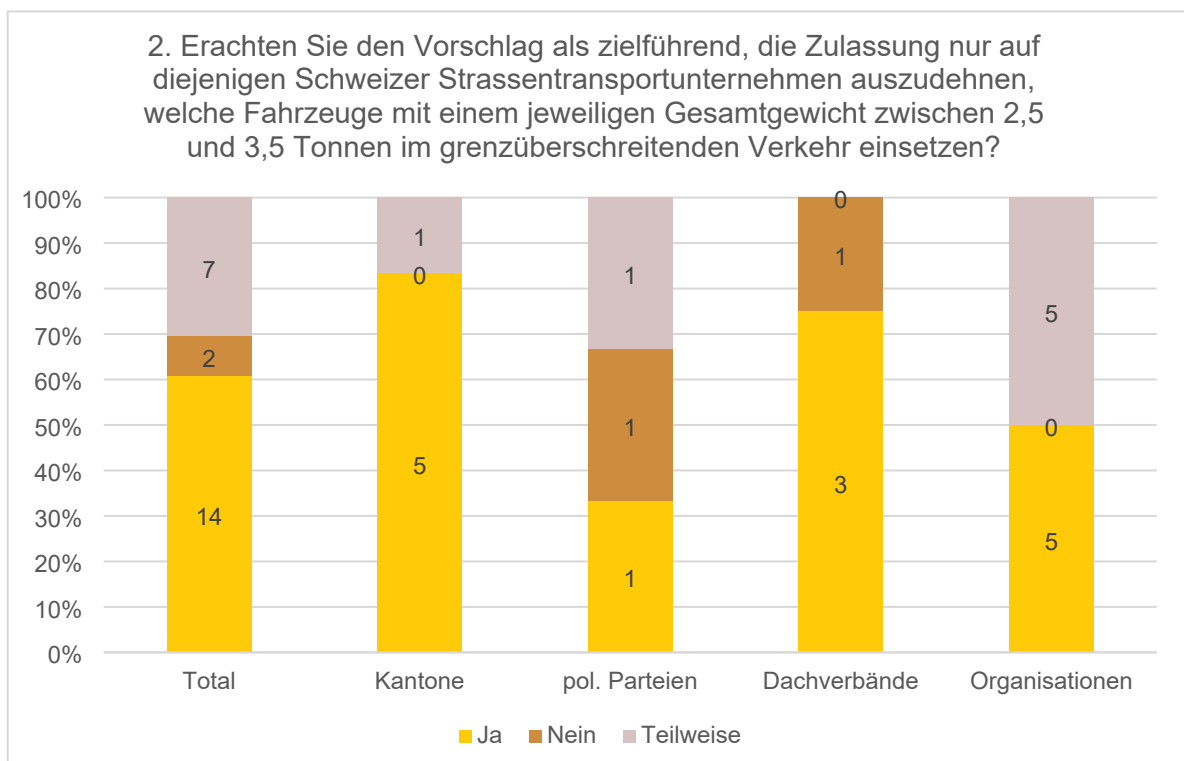
Der SGB stimmt dieser Gesetzesvorlage nicht zu, weil er eine Schwächung der begleitenden Massnahmen nach sich ziehen würde. Die SVP begründet ihre Antwort mit der Befürchtung, dass die gewünschte Übernahme des EU-Rechts die Unabhängigkeit der Schweiz bedrohen und unkontrollierbare finanzielle Folgen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

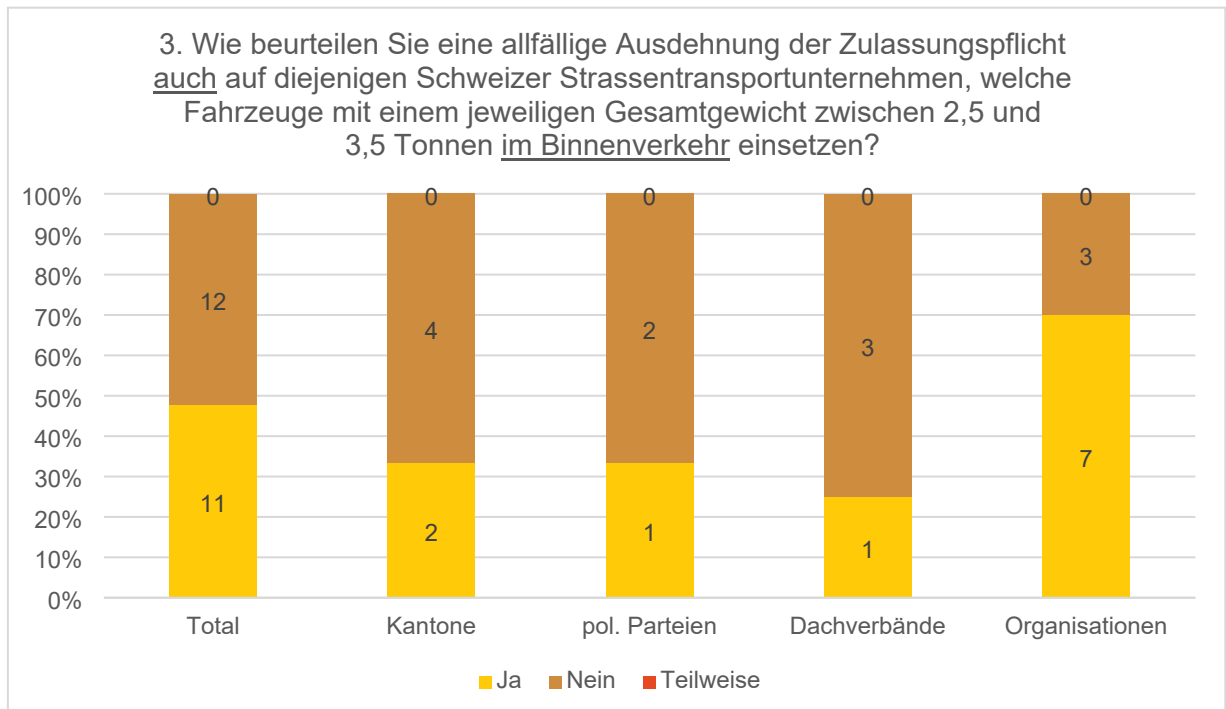
Mit **NEIN** haben diese Frage 2 Teilnehmende beantwortet (SGV und SVP).

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)

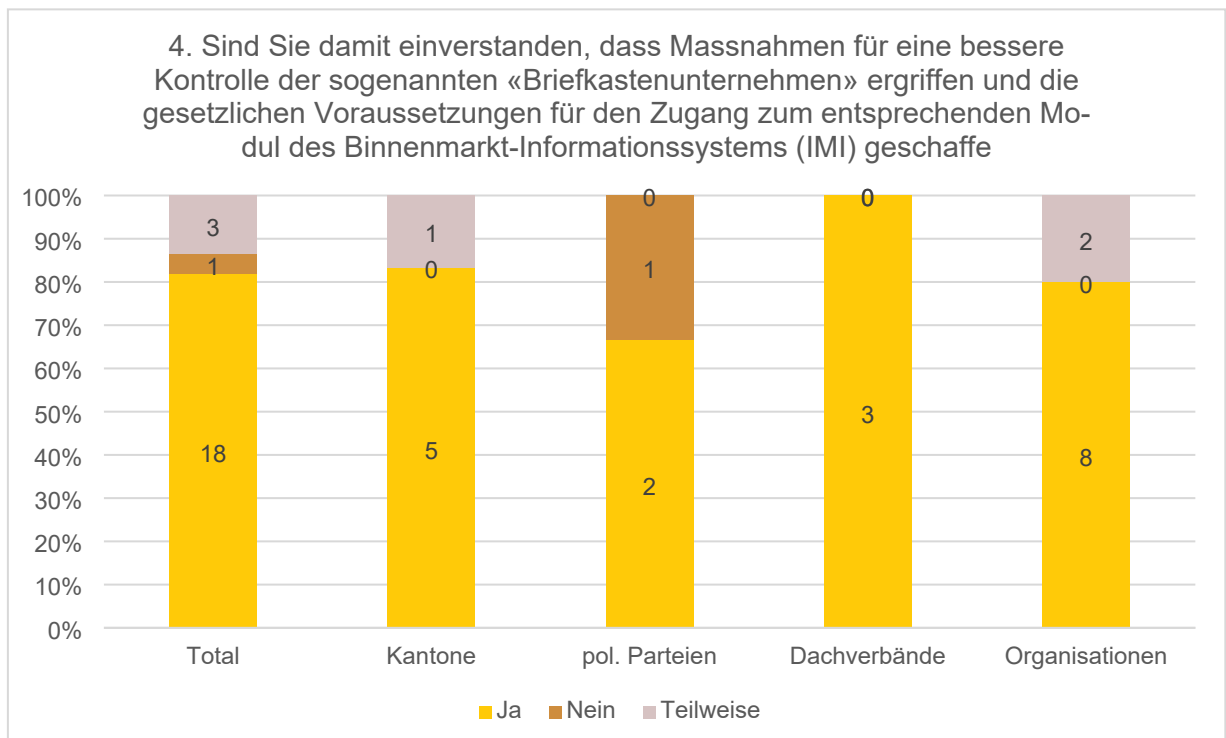
Mehrere Teilnehmende (SG, strasseschweiz und FDP) betonen, dass derzeit kein EU-Mitgliedstaat solche Massnahmen in seinem Binnenmarkt anwende. Weil Transportunternehmen mit reinen Lieferwagenflotten nicht in einer unmittelbaren Konkurrenzsituation zu Firmen mit reinen Lastwagenflotten stünden, gibt es 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.

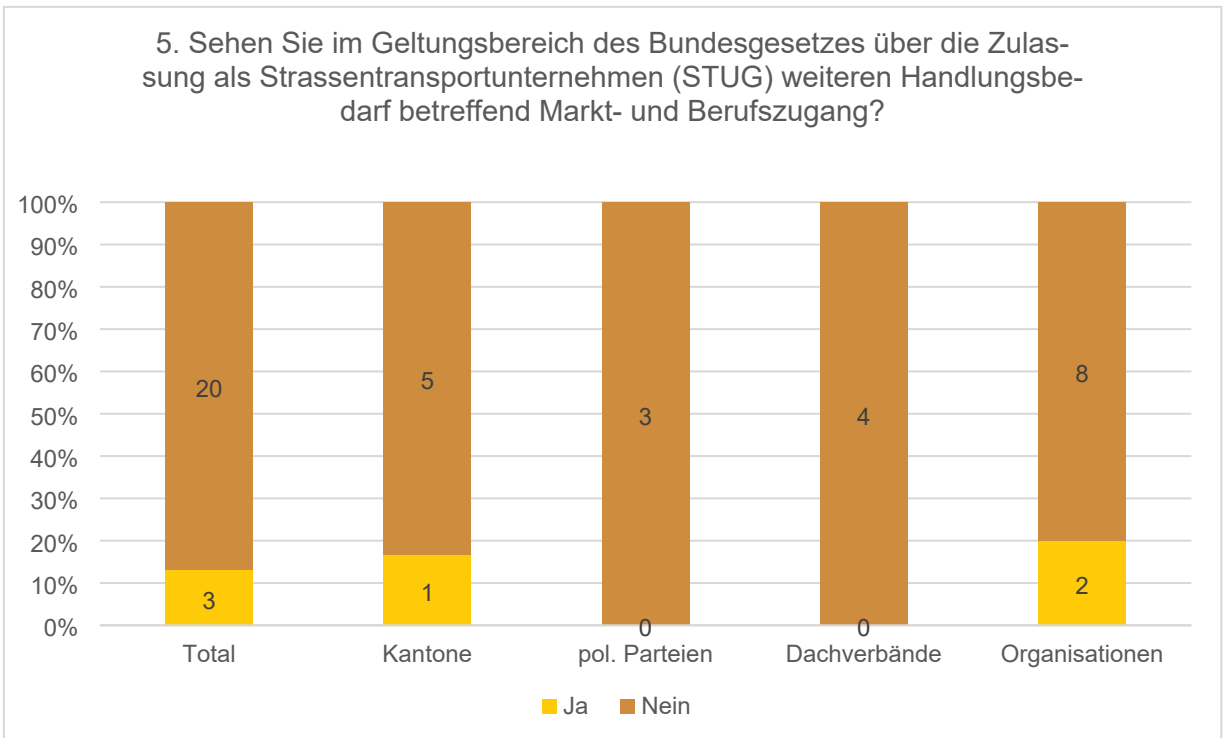
Mit **NEIN** hat diese Frage 1 Teilnehmende beantwortet (SVP).

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.

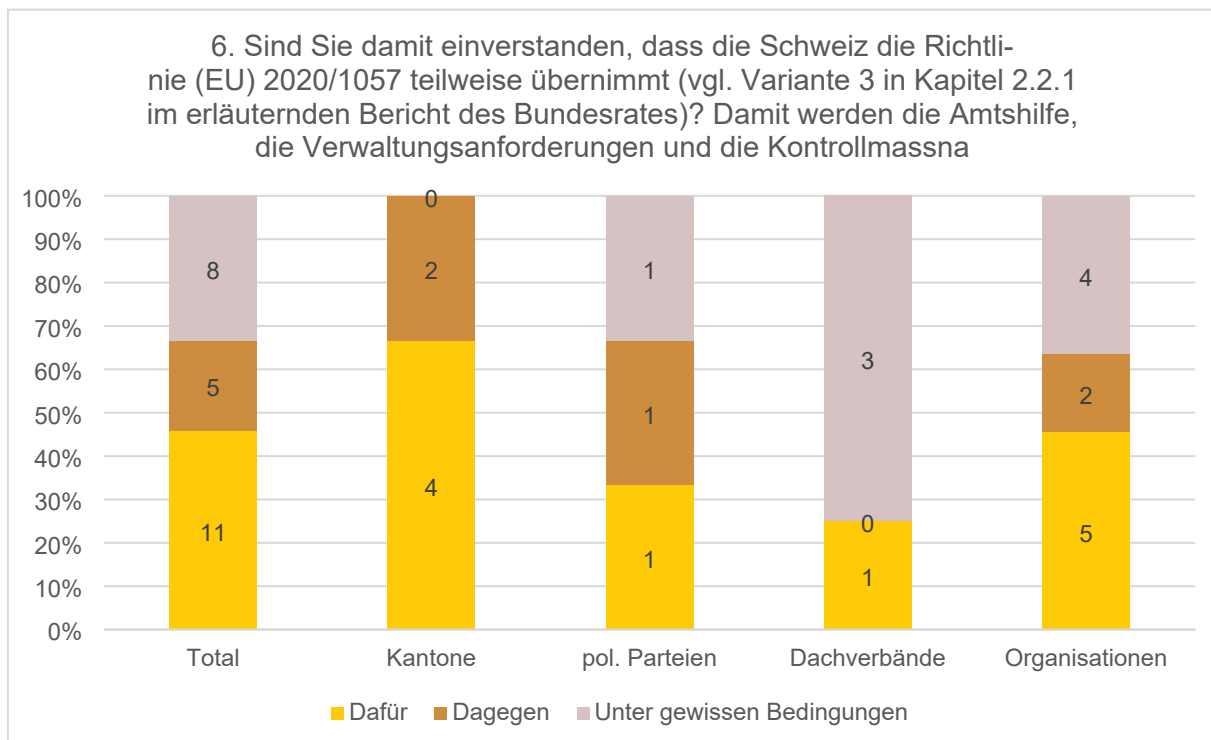
Mit **NEIN** haben diese Frage 20 Teilnehmende beantwortet.

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).

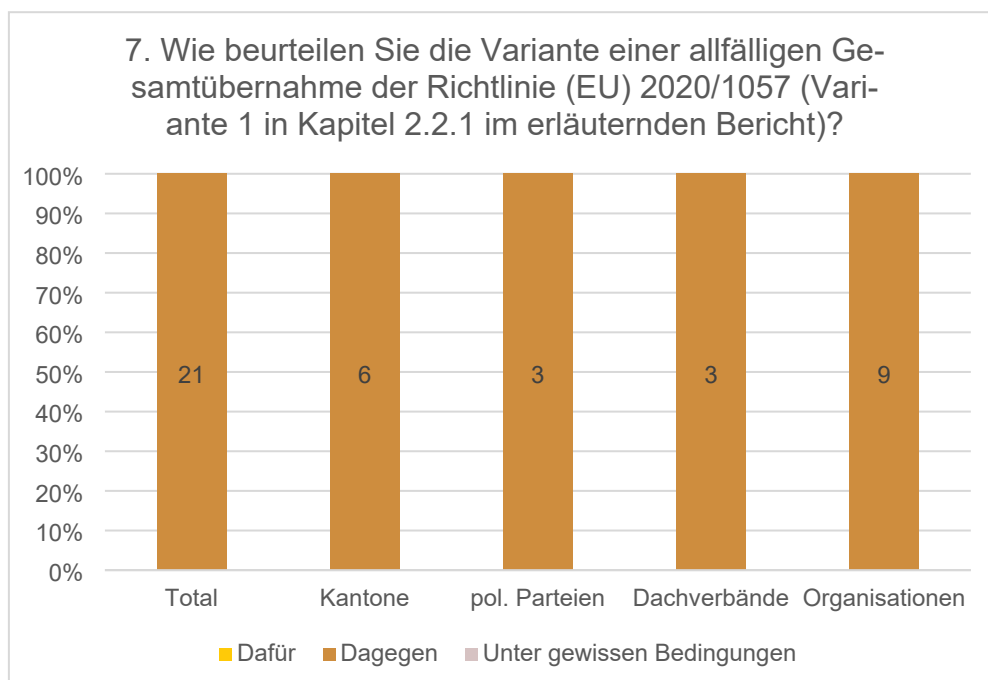
Der Kanton St. Gallen vertritt unter anderem die Ansicht, dass die Schweiz bei einer teilweisen Übernahme im Bereich der Arbeitsmarktüberwachung ihre Eigenständigkeit preisgeben würde. Ebenso bedauert er den Mangel an Klarheit bezüglich der Auswirkungen auf die Verwaltungen sowie das potenziell entstehende 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

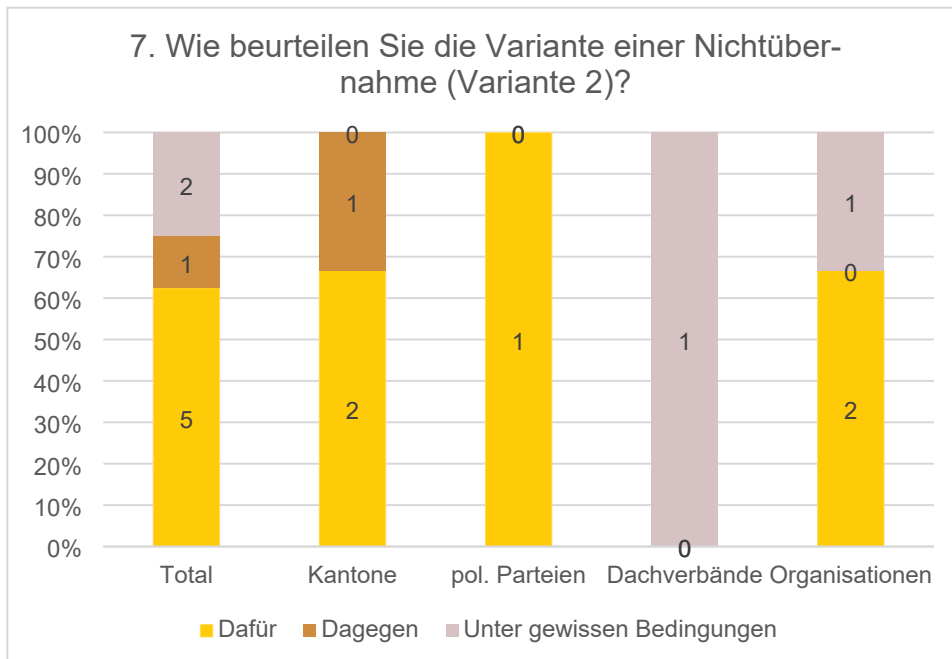
darüber hinwegzutäuschen, dass die Übernahme des EU-Rechts die Unabhängigkeit der Schweiz gefährde und unkontrollierbare finanzielle Folgen auslöse.

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).

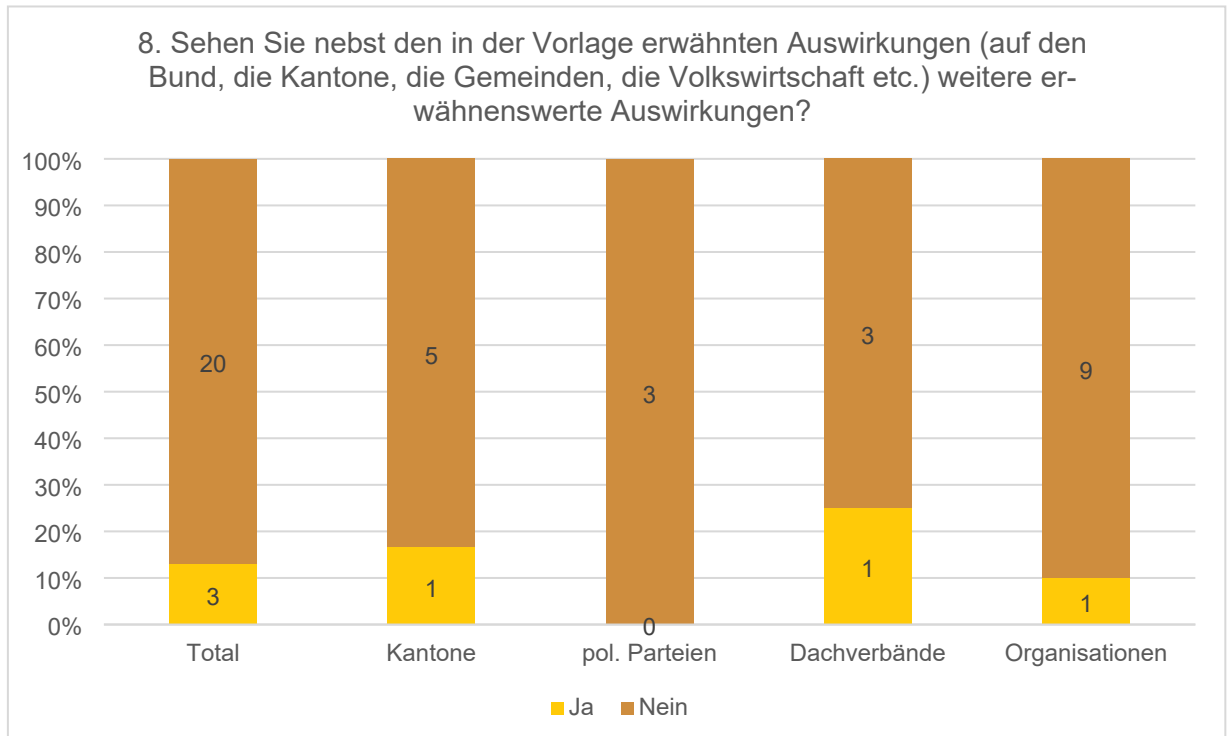
Der Kanton Thurgau verweist darauf, dass dies in Bezug auf die Zusammenarbeit mit ausländischen Behörden kontraproduktiv wäre.

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 EntschG.

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

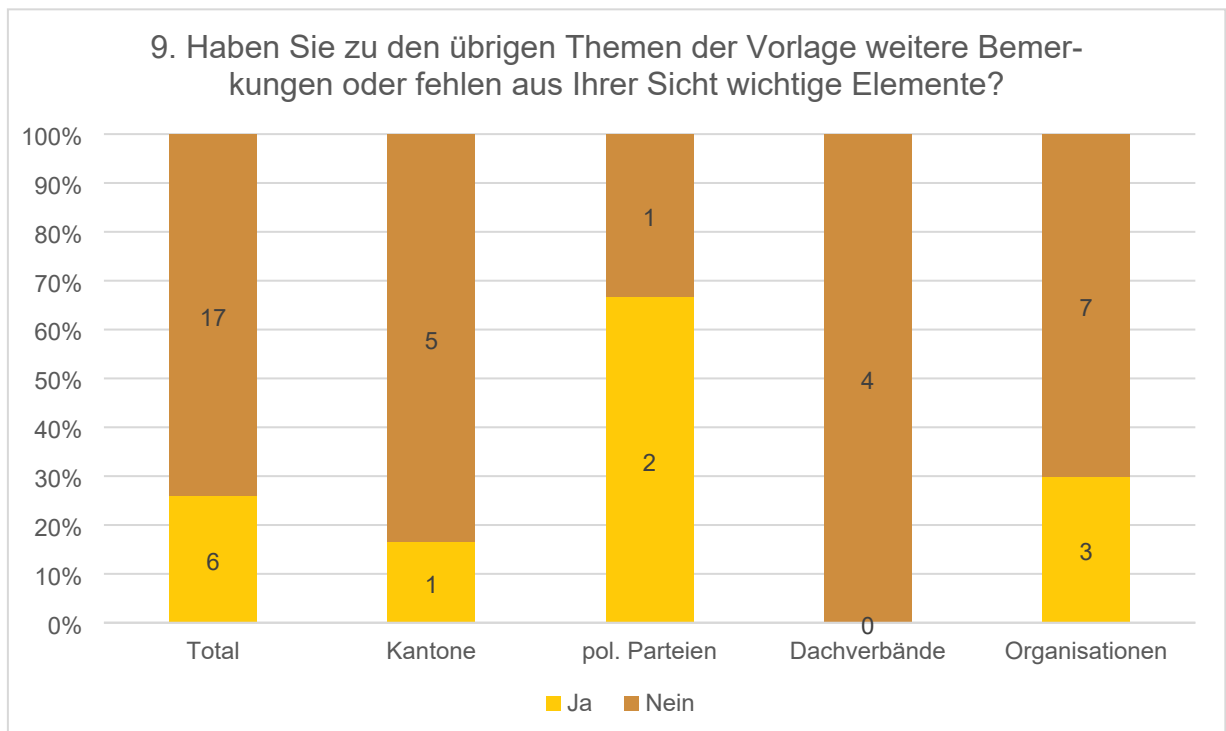
menschenwürdiger werde und die KEP-Betriebe damit begännen, Arbeitnehmende direkt anzustellen und deren Sozialversicherungsabgaben zu entrichten usw.

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 federale	
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 faitières 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?