



Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Verkehr BAV  
3003 Bern

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

Bern, 30. Mai 2022 sgv-ml/lr

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

Sehr geehrte Damen und Herren

Als grösste Dachorganisation der Schweizer Wirtschaft vertritt der Schweizerische Gewerbeverband sgv über 230 Verbände und gegen 500 000 KMU, was einem Anteil von 99.8 Prozent aller Unternehmen in unserem Land entspricht. Im Interesse der Schweizer KMU setzt sich der grösste Dachverband der Schweizer Wirtschaft für optimale wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen sowie für ein unternehmensfreundliches Umfeld ein.

### **Der Schweizerische Gewerbeverband sgv lehnt die Vorlage ab.**

Im Einzelnen nehmen wir gemäss Fragebogen wie folgt Stellung:

- 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?**

Grundsätzlich ist die Verknüpfung mit dem europäischen Markt wünschenswert, da dadurch regulatorische sowie Markteintrittshürden gesenkt werden können. Die Übernahme der europäischen Vorschriften und damit die Ausweitung auf Fahrzeuge mit Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen stellt allerdings für Schweizer KMU, besonders Grenzbetriebe und Handwerker, welche entsprechende Fahrzeuge als Lieferwagen nutzen, eine zu grosse Mehrbelastung dar, weshalb der sgv diese Massnahme ablehnt. Ausserdem ist die Pflicht der Zulassung als Strassentransportunternehmen für KMU in vielen Fällen nicht gerechtfertigt, da es sich bei deren gewerblichen Tätigkeit meist um Dienstleistungen oder Reparaturen handelt (der Transport der Waren ist lediglich Mittel zum Zweck) und nicht um hauptberufliche Transportdienstleistungen.

Auch ist fraglich, wie die Unterscheidung zwischen gewerblichen und nicht gewerblichen grenzüberschreitenden Transporten – letztere sollen gemäss Vorlage von der Zulassungspflicht befreit werden – in der Praxis erfolgen soll. Begibt sich also ein Handwerker mit seinem Lieferwagen ins grenznahe Ausland für einen Auftrag, so ist das Unternehmen nicht zulassungspflichtig, sofern es lediglich Werkzeuge und Maschinen transportiert, welche für die Arbeit benötigt werden. Werden hingegen zusätzlich Waren mitgeführt, welche an den Kunden verkauft werden, so gilt dies als gewerblicher Transport und das Unternehmen ist somit zulassungspflichtig. Ein Sanitär beispielsweise, welcher bei einem Kunden im Ausland einen Boiler repariert, wäre somit von den Regelungen ausgenommen, während ein Schreiner, welcher seinem Kunden im Ausland einen Tisch liefert, neu zulassungspflichtig wäre. Eine derartige

Unterscheidung ist in der Praxis äusserst schwierig durchzuführen und würde nicht nur zu einem erheblichen Aufwand für KMU führen, sondern auch unnötige bürokratische Hürden und Regulierungen aufbauen. Dies lehnt der sgV ab.

**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?**

Gemäss Vorlage sollen Unternehmen, welche entsprechende Fahrzeuge nur im Binnenmarkt einsetzen, von der Zulassungspflicht ausgenommen werden. Es ist allerdings fragwürdig, wie diese Unterscheidung in der Praxis gemacht werden soll. Viele KMU sind nur gelegentlich oder unter Umständen sogar nur einmalig im grenznahen Ausland tätig. Gemäss Vorlage müssten diese Unternehmen eine Zulassung beantragen, was für sie einen unverhältnismässigen administrativen und finanziellen Mehraufwand darstellen würde. Ein derartiges Modell ist schlicht unpraktikabel und wird vom sgV daher klar abgelehnt.

**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?**

Eine Ausweitung auf den Binnenverkehr lehnt der sgV ab. Wie unter Frage 1 bereits erläutert, würde diese Massnahme zu einer enormen Mehrbelastung für KMU führen. Auch wäre es praxisfremd, alle Betreiberinnen und Betreiber von Handwerker-Lieferwagen den EU-Regeln unterstellen zu wollen.

**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?**

Die Massnahmen zur besseren Kontrolle von Briefkastenfirmen erachtet der sgV als angemessen. Auf Verordnungsebene wird dies bereits praktiziert, und die Bestimmungen unterstützen den fairen Wettbewerb in der Schweiz. Mit dem Anschluss an das IMI würde eine administrative Entlastung sowohl für die Verwaltung wie auch für Strassentransportunternehmen erreicht. Da dies allerdings auch mit gewissen Kosten verbunden ist, plädiert der sgV dafür, Kosten und Nutzen sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

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

Abgesehen von den unter Fragen 1 und 2 geäusserten Bedenken besteht kein weiterer Handlungsbedarf.

**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.**

Die Teilübernahme ist die vorteilhafteste der drei Varianten, da dadurch wie bisher Kontrollen in der Schweiz durchgeführt werden können, ohne dass ein grosser Mehraufwand für die Behörden entsteht. Dabei ist jedoch zwingend sicherzustellen, dass es bei der Gewährung der Amtshilfe zwischen der Schweiz und der EU keinerlei Unterschiede hinsichtlich des auszutauschenden Datenumfangs gibt, d. h. die EU bzw. die EU-Mitgliedstaaten gewähren die Amtshilfe gegenüber der Schweiz in identischer Weise.

**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)?**

Eine Gesamtübernahme lehnt der sgv ab, da in diesem Fall durch die Übernahme der Entsendungsdefinition eine Kontrolle der Einhaltung der in der Schweiz geltenden Arbeitsbedingungen nicht mehr möglich wäre. Bei Nichtübernahme würde am Status quo festgehalten, was den geringsten Regulierungsaufwand im Vergleich zu den anderen Varianten bedeuten würde. Jedoch birgt diese Option die Gefahr von Konflikten mit der EU, da die Bedingungen des LVA nicht eingehalten werden können.

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

Nebst den im Bericht erwähnten positiven Auswirkungen hat die Vorlage auch zahlreiche negative Konsequenzen für die Wirtschaft, besonders für KMU. Zum einen würde durch die Zulassungspflicht der administrative Aufwand für Unternehmen enorm steigen, dies sowohl für die Beantragung der Betriebslizenz als auch für den Nachweis der Zuverlässigkeit der für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen. Zum anderen hätten die vorgesehenen Ausnahmen für ausschliesslich im Binnenmarkt tätige Unternehmen sowie für nicht gewerbliche Transporte grosse Unsicherheit für betroffene Firmen zur Folge (siehe dazu Erläuterungen zu den Fragen 1 und 2). Auch besteht das Risiko, dass aufgrund ebendieser Unterscheidungsprobleme die Zulassungspflicht faktisch bereits mit der Einlösung eines entsprechenden Fahrzeugs in Kraft treten würde.

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

Keine weiteren Bemerkungen

Freundliche Grüsse

**Schweizerischer Gewerbeverband sgv**



Hans-Ulrich Bigler  
Direktor



Michèle Lisibach  
Ressortleiterin