



Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Association suisse des transports routiers
Associazione svizzera dei trasportatori stradali

Herbstsession 2021 der Eidgenössischen Räte



**ASTAG Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
Argumente & Empfehlungen**

Inhalt

Nationalrat

20.081	Bundesgesetz. «Unterirdischer Gütertransport» (Cargo sous terrain).	3
20.4478	Mo. Dittli. Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen.	4
20.4509	Mo. Wicki. Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr.	5

Ständerat

17.304	Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!	6
20.3532	Mo. Rieder. Fairer Wettbewerb gegenüber Staatsunternehmen.	7
20.4169	Mo. Bauer. Kurzarbeitsentschädigung. Weitere administrative Hürden abbauen.	8

Kontakt

Dr. André Kirchhofer
Vizedirektor
Tel. +41 31 370 85 21
a.kirchhofer@astag.ch

Anna Lena Kaufmann
Grundlagen Politik
Tel. +41 31 370 85 69
a.kaufmann@astag.ch

Nationalrat

20.081 Bundesgesetz. «Unterirdischer Gütertransport» (Cargo sous terrain).

Einreichungsdatum: 28.10.2020

[Link zur Vorlage](#)

Das private Projekt «Cargo sous terrain» will den Güterverkehr künftig teils im Untergrund abwickeln. Mit einem neuen Bundesgesetz betreffend unterirdischen Gütertransport sollen dazu die nötigen Grundlagen geschaffen werden.

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG steht «Cargo sous terrain» neutral gegenüber. In den nächsten Jahrzehnten wird der Gütertransport gemäss allen Prognosen stark zunehmen. Umso wichtiger ist eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. «Cargo sous terrain» kann je nachdem eine Ergänzung sein – aber kein Ersatz. Auch in Zukunft wird der weitaus grösste Teil des Transportaufkommens auf Strasse und Schiene stattfinden. Die verfügbaren Mittel müssen deshalb weiterhin dem NAF bzw. BIF zugute kommen. Für «Cargo Sous Terrain» als privates Projekt dürfen hingegen keine öffentlichen Gelder verwendet werden. Der Bund ist ausschliesslich für die Schaffung der notwendigen Rahmenbedingungen zuständig. Vor allem muss auch sichergestellt sein, dass bei einem allfälligen Abbruch des Vorhabens, z.B. bei einem Konkurs, nicht der Staat in der Verantwortung steht. Bund und Kantone dürfen in keinsten Weise zu finanziellen Beiträgen (Investitionen, Subventionen) verpflichtet werden.

→ **Empfehlung: Zustimmung zum Gesetzesentwurf**

Nationalrat

20.4478 Mo. Dittli. Gleich lange Spiesse bei Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen.

Einreichungsdatum: 14.12.2020

[Link zur Vorlage](#)

Der Bundesrat soll die Arbeits- und Ruhezeitbestimmungen, die im Schwerverkehr gelten, auf Fahrer von Lieferwagen ab 2,5 Tonnen im gewerbsmässigen Strassengütertransport ausdehnen. Parallel dazu sind für diese Fahrzeuge die Ausrüstungsvorschriften der EU bezüglich digitalen Fahrtschreiber im grenzüberschreitenden Verkehr auch für die Schweiz zu übernehmen. Das Ziel sind gleich lange Spiesse zwischen Lieferwagen und Lastwagen.

Stellungnahme ASTAG

Der Strassengüterverkehr ist ein hart umkämpfter Markt. Die Margen sind sehr gering, die Regulierung sehr dicht. Die «klassischen» Transportunternehmen sind deshalb gezwungen, laufend Optimierungen vorzunehmen, d.h. die Fahrzeugauslastung zu verbessern und Effizienzsteigerungen zu erzielen. Nur so ist erfolgreiches Unternehmertum möglich. Hingegen ist der Bestand bei den sogenannten Lieferwagen, d.h. bei Nutzfahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen förmlich explodiert. 2010 waren in der Schweiz rund 280'000 Lieferwagen registriert, 2020 waren es 400'000. Das ist eine Steigerung von 43 Prozent – innerhalb von nur 10 Jahren!

Unternehmen, deren Businessmodell primär auf Lieferwagen basiert, befinden sich daher deutlich im Vorteil. Ihre Kosten pro Kilometer sind mangels Schwerverkehrsabgabe massiv tiefer; auch müssen die Chauffeure sich nicht an gesetzliche Lenk- und Ruhezeiten halten bzw. keine obligatorischen Weiterbildungskurse besuchen. Eine Lizenzpflicht besteht nicht, d.h. jedermann kann Transporte mit Lieferwagen ausführen, ohne jeglichen Nachweis einer fachlichen Qualifikation.

Das Resultat ist eine massive, staatlich verursachte Wettbewerbsverzerrung zulasten von «normalen» Transportunternehmen mit «grossen» Lastwagen. Vor allem im Stückgutbereich, bei Paketlieferungen oder in der City-Logistik gehen zunehmend Aufträge verloren. Leidtragende sind nicht nur die betroffenen Firmen selbst, die in ihren Bestrebungen für einen möglichst effizienten Güterverkehr zurückgeworfen werden. Der grösste Schaden entsteht vielmehr für Umwelt und Klima sowie zulasten der Arbeitnehmenden: Je mehr Lieferwagen zum Einsatz kommen, desto mehr Fahrzeuge braucht es – mit entsprechend mehr Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss. Die Chauffeure sind zudem häufig weit länger unterwegs, als es mit schweren Nutzfahrzeugen aufgrund der geltenden ARV-Bestimmungen erlaubt ist. Die negativen Folgen sind klar: Sozial- und Lohndumping sowie ein wachsendes Risiko für die Strassenverkehrs- und die Arbeitssicherheit.

Die vorliegende Motion möchte hier ansetzen und für gleiche Spiesse für Transportfirmen mit Lieferwagen einerseits und mit Lastwagen bzw. Sattelschleppern andererseits sorgen. Dazu sollen die Arbeits- und Ruhezeitverordnung ARV auf den gewerbsmässigen Gütertransport mit Nutzfahrzeugen ab 2,5 Tonnen ausgeweitet werden sowie die Ausrüstungsvorschriften der EU bezüglich digitalem Fahrtschreiber übernommen werden. Das ist der richtige Weg. Die zuständigen Gremien der ASTAG haben sich dafür ausgesprochen.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**

Nationalrat

20.4509 Mo. Wicki. Gleich lange Spiesse im Strassengüterverkehr.

Einreichungsdatum: 16.12.2020

[Link zur Vorlage](#)

Die Motion bezweckt eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Güterverkehr auf der Strasse. Dazu soll leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVa auf den gewerbsmässigen Gütertransport mit Lieferwagen mit einem Gesamtgewicht von weniger als 3,5 Tonnen ausgeweitet werden. Gemeint ist ausschliesslich der «gewerbsmässige Gütertransport für Dritte», also nicht Fahrten für eigene Zwecke von Gewerbebetrieben (z.B. Schreiner, Sanitär, Gärtner etc.). Umgekehrt sollen am «geltenden Abgabesystem für Lastwagen keine Änderungen vorgenommen werden, insbesondere keine Anhebung der Grundgebühren.»

Stellungnahme ASTAG

Die ASTAG unterstützt den Vorstoss, sofern alle Lieferwagen, die in der Schweiz immatrikuliert sind, miteinbezogen werden. Der deutlich überwiegende Anteil der rund 400'000 Lieferwagen in der Schweiz fallen in den Bereich des nicht-gewerblichen Gütertransports. Es widerspräche daher dem Fairnessgebot, wenn einmal mehr nur der Strassengütertransport mit zusätzlichen Abgaben belastet würde. Zudem ist eine Abgrenzung zwischen gewerblichem und nicht-gewerblichem Gütertransport kaum praktikabel und mit enormen Kontrollaufwand verbunden. Die Motion müsste dementsprechend angepasst werden. Unabhängig davon darf die finanzielle Gesamtbelastung für das Strassentransportgewerbe nicht steigen. Das heisst, dass die Erweiterung der LSVa kostenneutral ausgestaltet werden muss. Andernfalls hätte diese Massnahme einen kostentreibenden Effekt auf die Schweizer Wirtschaft. Wenn diese beiden Bedingungen nicht erfüllt werden können, empfiehlt die ASTAG die Motion zur Ablehnung.

→ **Empfehlung: Annahme unter Anpassung der Motion**
 (Ausweitung auf Lieferwagen aller Branchen und Kostenneutralität LSVa)

Eventualiter: Falls keine Anpassung erfolgt:
 → **Ablehnung der Motion**

Ständerat

17.304 Standesinitiative Tessin. Sicherere Strassen jetzt!

Einreichungsdatum: 22.03.2017

[Link zur Vorlage](#)

Die Benützung von Tunnels und Alpenpässen im Alpengebiet soll neu nur noch für LKW mit technischen Assistenzsystemen erlaubt sein. Gemeint sind Hilfsmittel, die laut Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeugen VTS seit 2015 bei jedem LKW obligatorisch sind (z.B. Spurwechselassistent, Antiblockiersystem, Notbremsassistent). Als Einschränkung verlangt die Standesinitiative, dass Lösungen zu prüfen sind, die «nicht zulasten der Speditionsunternehmen in den Alpenkantonen (und in der Schweiz allgemein) gehen».

Stellungnahme ASTAG

Verkehrssicherheit hat für die ASTAG selbstverständlich oberste Priorität. Erfreulicherweise nimmt die Zahl der Unfälle mit Beteiligung von LKW seit Jahren ab. Das grösste Risiko besteht in Städten und Agglomerationen – wo der Verkehrsfluss sehr dicht ist. Assistenzsysteme können hier einen wichtigen Beitrag zur Unfallverhütung leisten. Auf Alpenpässen und in Tunnels, d.h. auf Strecken ohne Kreuzungen, Einmündungen usw., ist das Gefahrenpotential geringer. Jedenfalls gibt es keine wissenschaftliche, verlässliche Untersuchung, wonach sich Unfallhäufigkeit und -schwere auf Transitachsen signifikant von anderen Stecken unterscheiden. Im Gegenteil senkt eine spurgetrennte Verkehrsführung, wie sie auf Autobahnen die Regel ist (ausgenommen Gotthardtunnel), das Risiko von Unfällen erheblich.

Die Massnahmen, die mit dem Vorstoss verlangt werden, sind deshalb weder angemessen noch verhältnismässig. Ganz offensichtlich geht es nur dem Anschein nach um Sicherheit. Im Fokus steht vielmehr die Verlagerungspolitik. Das Ziel ist, den Transitverkehr aus dem Ausland einzudämmen. Nutzfahrzeuge, die im Fernverkehr zum Einsatz kommen, werden jedoch aufgrund der hohen Laufleistung rasch erneuert. Fast 90 Prozent aller ausländischen LKW, die durch die Schweiz fahren, entsprechen der neuesten EURO-Norm 6, d.h. haben die geforderten Assistenzsysteme eingebaut. Anders ist die Situation im Binnenverkehr innerhalb der Schweiz. Bei Baustellen-, Holz- oder Abfallsammeltransporten sind die Distanzen kürzer, deshalb schreitet die Flottenmodernisierung weniger schnell voran. Das Durchfahrtsverbot würde somit gerade nicht den Transitverkehr, sondern primär Schweizer Transportunternehmen treffen. Gemeint ist der Esel, doch geschlagen wird der Sack!

Umso wichtiger ist die vom Vorstoss geforderte Ausnahmeregelung für CH-Unternehmen. Für den Fall, dass das Parlament einer Gesetzesänderung zustimmt, müssten Schweizer Transporteure von der geplanten Verpflichtung befreit werden – so wie es die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen KVF des Nationalrats vorschlägt und es der Nationalrat mit Beschluss vom 3. Juni 2021 beschlossen hat.

Die Gegenargumentation des Bundesrats, wonach eine Privilegierung des Binnenverkehrs im Widerspruch zum Diskriminierungsverbot des Landverkehrsabkommens steht, ist nicht stichhaltig. Wie die KVF-N im Bericht zur Vorlage (BBI 2021 135) zu Recht festhält, besteht mit dem sogenannten «S-Verkehr» am Gotthard schon heute ein – von der EU seit langem akzeptiertes – Ausnahmeregime für Nutzfahrzeuge im Binnenverkehr (S. 5). Auch bei der periodischen Prüfpflicht für Lastwagen gilt im Binnenverkehr ein Intervall von 2/2/1/1 Jahren und nicht wie nach harmonisiertem EU-Recht eine jährliche Überprüfung.

➔ **Empfehlung: Ablehnung des Entwurfs (Nichteintreten)**

Eventualiter: Beibehaltung einer Ausnahmeregung für Schweizer Transportunternehmen gemäss Beschluss des Nationalrats

Ständerat

20.3532 Mo. Rieder. Fairer Wettbewerb gegenüber Staatsunternehmen.

Einreichungsdatum: 08.06.2020

[Link zur Vorlage](#)

Die Wettbewerbsverzerrung durch Staatsunternehmen soll eingedämmt werden. Private Wirtschaftsteilnehmer sollen im Wettbewerb mit Staatsunternehmen nicht mehr benachteiligt werden (Finanzierung, Besteuerung, Regulierung, Quersubventionierung, Datennutzung). Zentral ist dabei, dass der bürokratische Aufwand tief gehalten wird und die föderalistische Zuständigkeit beachtet werden.

Stellungnahme ASTAG

In der Strassentransportbranche stehen private Unternehmen häufig in einem Konkurrenzverhältnis zu staatsnahen Betrieben. Insbesondere im Personentransport werden private Anbieter gegenüber Anbietern der öffentlichen Hand benachteiligt. Aktuellstes Beispiel sind die laufenden Vorstösse zur einseitigen Subventionierung von Schulausflügen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (19.504 Munz, 19.505 Roduit, 19.506 Eymann, 19.507 Trede). Private Anbieter werden bei der Subventionierung von Schulausflugreisen komplett aussen vorgelassen. Die ASTAG fordert auch hier eine Gleichbehandlung von Staatsbetrieben und privater Wirtschaft und unterstützt in diesem Zusammenhang die Motion Rieder.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**

Ständerat

20.4169 Mo. Bauer. Kurzarbeitsentschädigung. Weitere administrative Hürden abbauen.

Einreichungsdatum: 24.09.2020

[Link zur Vorlage](#)

Das vereinfachte Verfahren zur Abfederung der Auswirkungen der Coronakrise soll nur bis Ende Dezember gelten. Das heisst, dass ab 1. Oktober 2021 wieder zum normalen Verfahren übergegangen werden muss. Dieses Verfahren ist jedoch sehr kompliziert und stellt für die Unternehmen, die über keine eigentliche Personalabteilung verfügen, eine grosse Herausforderung dar.

Stellungnahme ASTAG

Insbesondere die Reisecarbranche war und ist nach wie vor von den Auswirkungen der Coronakrise massiv betroffen. Die künftige Entwicklung der Corona-Pandemie ist zwar schwierig einzuschätzen, die Folgen der Corona-Massnahmen werden in der Branche jedoch sicher noch lange spürbar sein. Die Unternehmen sind auf direkte, unbürokratische und schnelle Hilfe des Bundes bei Engpässen angewiesen und profitieren von einem schnellen Verfahren bei Kurzarbeitsentschädigungen.

→ **Empfehlung: Annahme der Motion**