

Google Tag Manager (noscript)  
End Google Tag Manager (noscript)  
TAGS: [Kabotage](#)

KABOTAGE, 17.05.2018 | AUTOR: André Kirchhofer

## **DV 2018: Kabotageverbot – konsequente Kontrollen anstatt Geschenke für die EU!**

Der Schweiz. Nutzfahrzeugverband ASTAG setzt auf Schweizer Qualität. An der DV 2018 in Luzern wurde deshalb einstimmig eine Resolution zuhanden des Bundesrats verabschiedet. Die Hauptforderung ist, dass am bestehenden Kabotageverbot in den Verhandlungen mit der EU nicht gerüttelt wird. Transporte mit ausländischen Lastwagen und Cars innerhalb der Schweiz dürfen auf keinen Fall erlaubt werden. Nur so ist auch in Zukunft eine zuverlässige, sichere und möglichst umweltschonende Versorgung und Entsorgung im ganzen Land gewährleistet.

Das Schweizer Transportgewerbe ist für die Schweiz unentbehrlich. Dank Lastwagen, Reisebussen und Taxis werden Versorgung, Entsorgung und Reisemobilität im ganzen Land

## Downloads

Das Schweizer Transportgewerbe ist für die Schweiz unentbehrlich. Dank Lastwagen, Reisebussen und Taxis werden Versorgung, Entsorgung und Reisemobilität im ganzen Land tagtäglich in bester Qualität sichergestellt. Zwingende Voraussetzung sind jedoch faire Rahmenbedingungen. Alle Marktteilnehmer müssen sich an die geltenden gesetzlichen Vorgaben halten – auch die ausländische Konkurrenz.

[Medienmitteilung](#) (PDF)

[Resolution](#) (PDF)

[Kabotage-Studie](#) (PDF)

[ASTAG-Schriftenreihe Nr. 6 zur Kabotage](#) (PDF)

Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG steht daher geschlossen hinter der bestehenden Wettbewerbsordnung, wie an der heutigen Delegiertenversammlung 2018 in Luzern deutlich zum Ausdruck kam. Zuhanden des Bundesrats wurde einstimmig eine Resolution verabschiedet, die die Beibehaltung des sogenannten Kabotageverbots verlangt. Für Lastwagen und Reisebusse, die im Ausland immatrikuliert sind, dürfen gewerbliche Transporte zwischen zwei Punkten innerhalb der Schweiz weiterhin nicht gestattet sein. Der Bundesrat wird aufgefordert, das Kabotageverbot nicht auf dem Altar eines sogenannten Rahmenabkommens mit der EU zu opfern und allfälligen Druckversuchen aus Brüssel standzuhalten. «Das Transportgewerbe akzeptiert keinerlei Lockerung des Kabotageverbots», betonte ASTAG-Zentralpräsident Adrian Amstutz vor den 200 Delegierten und Gästen.

### **Kabotageverbot endlich konsequent durchsetzen!**

Zu befürchten ist, dass ansonsten eine regelrechte Lastwagen-Lawine aus der EU auf die Schweiz zurollt – mit verheerenden, ja existenzbedrohenden Folgen für das hiesige Transportgewerbe. Unter anderem käme die bewährte Verlagerungspolitik buchstäblich unter die Räder von osteuropäischen Billigst-Transporteuren, die im Hochlohnland Schweiz aufgrund von massiven Lohnunterschieden so intensiv Kabotage durchführen würden wie in keinem anderen Land (*vgl. Box*).

Die einzige Lösung sind endlich griffige und konsequente Kabotagekontrollen, höhere Bussen sowie klare Verantwortlichkeiten bei den zuständigen Behörden. «Der Bundesrat muss dringend handeln – im Interesse einer verlässlichen, sicheren und möglichst umweltschonenden Versorgung und Entsorgung in der gesamten Schweiz», brachte es Adrian Amstutz auf den Punkt.

### **Wahlen in den Verwaltungsausschuss**

Im Verwaltungsausschuss VA der ASTAG sind neu Massimo Fattorini, Paolo Vismara und Christophe Pradervand; die Delegierten sprachen ihnen einstimmig das Vertrauen aus. Zudem wurden Marc von Bergen und Paolo Naselli, dieser zugleich als neuer Vizepräsident, für eine weitere Amtszeit wiedergewählt.

Jean-Daniel Faucherre als bisheriger Vizepräsident wie auch Waldo Bernasconi und Antonio Nessi als langjährige VA-Mitglieder wurden mit grossem Applaus und bestem Dank für ihre herausragenden Verdienste verabschiedet.

# Kabotagestudie ASTAG / VöV – die Resultate im Überblick

Gemeinsam mit dem Verband öffentlicher Verkehr VöV hat die ASTAG in einer externen Studie der Firma Ecoplan AG evaluieren lassen, wie sich eine Lockerung des Kabotageverbots auf das Schweizer Transportgewerbe sowie auf Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt auswirken würde. Die wichtigsten Ergebnisse, die anfangs Mai vorgestellt wurden, sind:

- Im Güterverkehr würde das Schweizer Transportgewerbe um bis zu 12 Prozent an Marktanteilen verlieren. Im Personentransport wären es sogar bis zu 30 Prozent. Somit wäre der Kabotage-Anteil von ausländischen Transporteuren mit denselben 12 Prozent höher als in jedem EU-Mitgliedstaat.
- Hauptgrund sind die Dumpinglöhne von ausländischen Chauffeuren. Transportunternehmen aus Polen, Rumänien und Bulgarien hätten dadurch einen Kostenvorteil von bis zu 29 Prozent gegenüber Schweizer Mitbewerbern, die das hiesige Lohnniveau einhalten müssten.
- Im Einzelfall könnten deshalb die Transportpreise im selben Ausmass gesenkt werden, was ein ausgeprägtes «Rosinenpicken» auslösen würde. Vor allem kleinere und mittlere CH-Transportunternehmen, die aufgrund ihrer Grösse kaum Effizienzsteigerungspotential haben, müssten um existentiell wichtige Aufträge fürchten.
- Im Durchschnitt gingen die Transportpreise jedoch nur sehr leicht um maximal 3 Prozent zurück. Bei den Endpreisen für die Konsumenten wäre überhaupt kein Rückgang zu verzeichnen.
- Hingegen käme es zu einem Abbau von 3'500 Vollzeitstellen im Schweizer Transportgewerbe.
- Zudem würde die Zunahme des Strassentransports aus dem Ausland – infolge sinkender Preise und höherer Nachfrage – dem in der Verfassung verankerten Verlagerungsziel klar zuwiderlaufen.
- Auch wäre das Verkehrswachstum eine zusätzliche Belastung für das Strassennetz im ganzen Land. Die schon heute stark zunehmenden Staustunden würden weiter ansteigen.

Die Studie ist erhältlich unter: [www.astag.ch/aktuell/kabotagestudie](http://www.astag.ch/aktuell/kabotagestudie)